

# 第19回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会

議題4-①、4-②説明用改訂版

2014. 8. 21.

2015. 3.27.

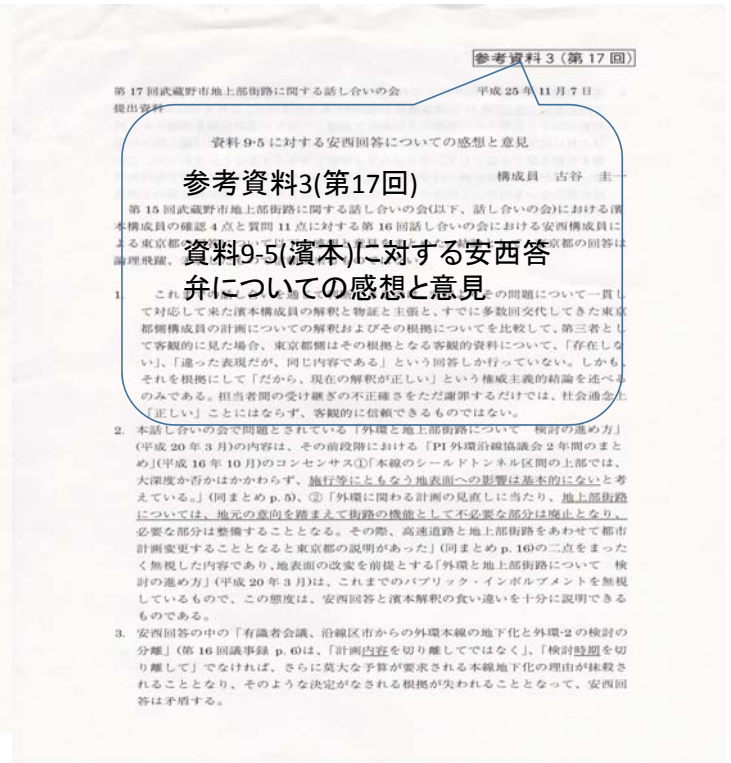
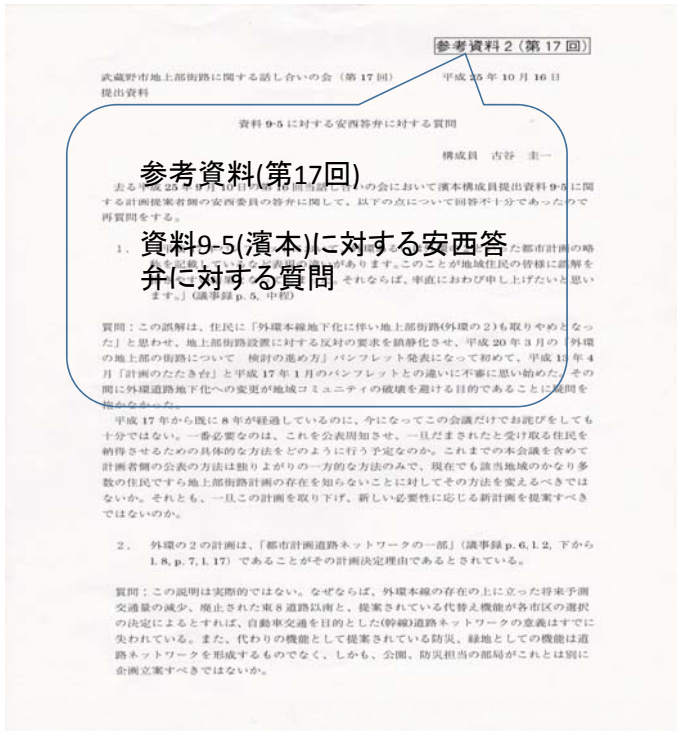
構成員 古谷 圭一

## 都市計画路線の整備状況

「練馬区外環地上部街路についてのこれまでの総括(H26.6.)

- 女子大通り四軒寺東のみ事業中
- 東十一小路、宮本小路付近の道路はすべておおむね整備済み????
- 通過台数予測は青路線についての計算で生活道路に実際は流れ込むのが無視されたまま、「生活道路に流入する通過交通を抑制するため」としている。逆では????





## 提出資料9-5(濱本資料)に関する残された問題

- 第16回当話し合いの会(H25/9/10)の資料9-5に関する討議に関して、構成員古谷から第17回参考資料2および3がすでに提出されており、第16回会議では安西構成員の口頭回答がなされたのみでそれに対する討議がないままで、それに対する古谷の質問、意見がいまだ討議されずに、次のテーマに話題は移ろうとしている。



資料9-6(西村提出資料)2011/11/11  
 「東京外かく環状道路の主な経緯  
 (外環の2)「武蔵野市」を中心にして」

必要性の議論を進めるにあたっての住民と行政の姿勢のあり方についての助言

- ・必要性の検討に当たっては、「計画ありき」で必要性の議論をしてはならず、**整備しなかった場合を含めて議論すべき**である。
- ・必要性の議論に当たっては、整備された場合の効果だけでなく、整備した場合の周辺への整備はもちろんのこと、**整備しなかった場合の都市の生活環境や都市活動への影響など、外環の功罪について議論することが大切**である。

資料9-6  
 東京外かく環状道路の主な経緯  
 (「外環の2」武蔵野市を中心にして)  
 2011・11・11  
 修正版 2012・6・21

1966年 7月 都市計画決定(高架方式埼玉東境～東名高速間 18km)  
 1967年 6月 武蔵野市議会「外環道路反対特別委員会」を設立  
 1970年 5月 根本建設大臣「環状道路」(環状線の建設委員会)  
 (545号) 「地上部街路」(環状線の建設委員会)  
 1986年 関東道～埼玉  
 1994年 3月 大井・和光市併合  
 1999年 10月 石原東京都知事「環状線(東名高速)の計画のたき台」(地下構造)「公道  
 2001年 1月 国土交通大臣「環状線(東名高速)の計画のたき台」(地上部街路)「公道  
 (013) このとき、**公園や歩行空間を整備**  
**バスなど公共交通を整備**  
**幹線道路を整備**  
**住宅・地域コミュニティを維持**

4月 「東京外かく環状道路(環状線-東名高速)の計画のたき台」(地下構造)「公道  
 \*「環状線の自動車専用道路(環状線)の広域機能を果たし、全線地下構造の自動車専用道路として」  
 \*地上部の利用について(検討するためのメニュー)それぞれの地域の現状や、地域の意向に合わせて検討するためのメニューを示している。  
 \*公園や歩行空間を整備する場合  
 \*バス路線など公共交通を整備する場合  
 \*幹線道路を整備する場合  
 \*住宅・地域コミュニティを維持する場合

■第1回「話し合の会」資料-6、外環ジャーナル4号(第4回「話し合の会」資料4-7)参照  
 5月 第三小学校体育館で「計画のたき台」についての説明会  
 12月 東京環状道路有識者委員会設立 ～2001年11月第13回終了  
 2002年 1月 稲穂区市民意見交換会～2009年4月まで9回開催  
 (014) 4月 有識者委員会が「第1次報告」  
 \*必要性の議論を進めるにあたっての住民と行政の市のあり方についての助言  
 \*必要性の検討にあたっては、「計画ありき」、「建設ありき」で必要性の議論をしてはならず、整備しなかった場合も含めて議論すべきである。  
 \*必要性の議論にあたっては、整備された場合の効果だけでなく、整備した場合の周辺への影響はもちろんだこと、整備しなかった場合の都市の生活環境や都市活動への影響など、外環の功罪について議論することが大切である。

■外環ジャーナル7号(第5回「話し合の会」資料5-3)参照  
 6月 11 外環建設協議会発足 ～2004年10月第42回終了  
 11月 有識者委員会最終報告

# 資料(I-)6の経緯説明

- 鉛筆記入は、古谷の疑問点
- **本来なかった**都市計画道路ネットワークの一部
- 高架であった**4車線**の高速道路に付けられた
- **6車線でないためのゆとり**として自動車交通の処理 地下化により**6車線トンネル**となったため、附属街路の処理と同じはず????
- **本来なかった**防災性の向上、環境の確保、ライフラインの収容
- **無視された**コミュニティの保全

地上部街路に関する経緯

昭和41年7月 外環本線、地上部街路、附属街路を都市計画決定

【地上部街路(外環の2)】  
 ・地上部街路(外環の2)は、昭和41年に高速道路の外環とともに**部内の都市計画道路ネットワークの一部**として、外環ルート上に計画決定されました。  
 ・当時、「都市構造の都心集中を本構想とした環状6号線(山手)路線の再検討を実施し、外環の2を含め、更(85路線)、追加(92路線)が行なわれた。  
 ・外環の2は、**高架であった高速道路を収容する空間**としての機能を兼ねるとともに、自動車交通の処理、**防災性の向上、環境の確保、ライフラインの収容など多様な機能を発揮すると共に、**ちづくり等に寄与することを目的とした。

【附属街路】  
 ・附属街路は、高架の高速道路により出入りのできなくなる宅地の出入りを確保するために、本線の両側に計画されました。

凡例  
 ● 地上部街路(外環の2)  
 ○ 附属街路  
 ○ 外環本線  
 ○ ジャンクション予定箇所  
 ○ インターチェンジ予定箇所

鉛筆記入部分  
 本来ない  
 4車線の高架高速道路  
 本来ない 地下化により6車線化となったので附属道路と同じ扱いにすべきはず

# 資料15-3「第14回話し合いの会における東京都・国交省の回答に対する意見」の位置づけ

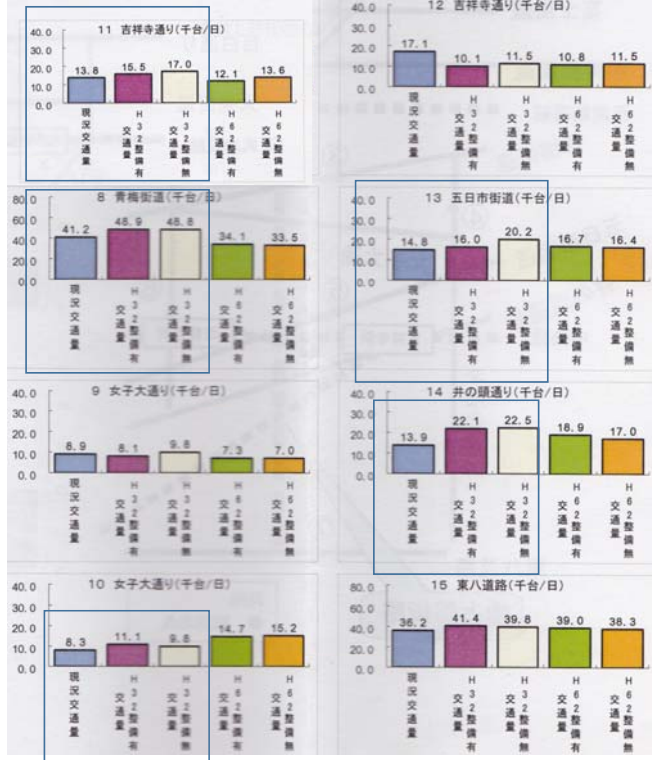
- 資料15-3は、第15回話し合いの会(H.23.7.5.)に古谷がH.23.5.17.に作成提出したもので、東京都都市整備局提出資料12-7に関する討議の中で行われた東京都側構成員の回答(第14回話し合いの会議事録)に対する意見である。これもこの回で行われた西村資料9-6の関連である。
- その趣旨は、計画側の説明が具体的でなく、このままでは、住民が外環-2計画を正しく理解、納得できる計画を実行できるよりよい計画に足るものではないので、住民が理解できるポイントをきちんと説明することを求めたものである。

## 外環該当地域の道路

- 南北方向の道路が極めて多い。混んだ道路の隣の道路は歩行に安全
- 狭い道路の方が車は来れないのではるかに安全
- 宮本小路に流れ込み



H32、H62)

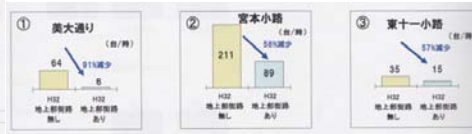


## これって本当？

資料14-4「外環2の整備効果」への疑問

H32年には、  
**概成道路は交通量増加**  
**生活道路は激減すると予測。**  
**これはおかしい。**

算出モデル設定に矛盾があるはず、外環青梅街道を出てわざわざ遠回りの狭い概成道路を通るより、直接吉祥寺方面につながる宮本小路、東十一小路を通るのが自然のはず。



H22年度道路センサスからは、  
**交通車種で予測値に比較して、大型車は減少、小型貨物車は増加、乗用車は横ばい**  
 喜多見ポンポコ会議ニュース(2015.3.6.)