

第20回 武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会

会場：武蔵野商工会館4市民会議室

日時：平成27年3月27日 19時～21時15分

構成員（敬称略）

出席者）濱本勇三、原利子、中村和子、河田鐵雄、古谷圭一、大島陽一、西村まり、黒木泰二郎、城戸毅、佐薙誠、恩田秀樹、山家恭介、今村忠彦、武田光一、安西崇博

資料一覧

次第

- | | |
|-------------|--|
| 資料20-1 | 第19回議事録 |
| 資料20-2 | 第19回議事要旨 |
| 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） |
| 資料15-3 | 第14回話し合いの会における東京都及び国土交通省の回答に対する意見（古谷構成員） |
| 資料15-4 | 武蔵野市地上部街路話し合いの会資料9-6に関する質問
（古谷構成員） |
| 参考資料1(第20回) | 第19回ご意見カード |
| 参考資料2(第20回) | 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について
（古谷構成員） |
| 資 料 | 練馬区における外環の地上部街路について 都市計画に関する方針
都市計画変更素案の説明会の記録【リーフレット】
練馬区における外環の地上部街路について 都市計画に関する方針
都市計画変更素案のオープンハウスの記録【リーフレット】
練馬区における外環の地上部街路について これまでの検討の総括
【パンフレット】
東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2（練馬区間）都市計画変更素案のあらまし【パンフレット】 |

(事務局)

それでは予定時刻になりましたので、ただいまから武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会を開会いたします。

本日も夜分お忙しいなか、ご出席いただきありがとうございます。私は事務局を担当いたします、東京都都市整備局外郭環状道路係の桑原ともうします。よろしく願いいたします。

まず、注意事項をもうしあげます。携帯電話はマナーモードにするか電源をお切りいただきますようお願いいたします。会議中は進行の妨げになりますので、私語や拍手などはご遠慮いただきますよう、お願いいたします。また、会議中の撮影につきましてもご遠慮ください。なお、取材におけるカメラ撮影は資料確認が終わるまでとさせていただきます。本日の話し合いの会では議事録を作成するため、録音を行っております。マイクを使わず発言された場合、録音できない場合がございます。発言の際には挙手をして司会者からの指名後、マイクを使用して発言していただきますようお願いいたします。

最後に本日の終了予定時刻は午後9時とさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

続いて資料の確認をさせていただきます。今回もこれまでと同様に構成員の皆さまには、すでに配布させていただいた資料については、当日お持ちいただくこととなっております。本日は次第の右端に明記されている資料を使用する予定です。資料をお持ちでないかた、また資料が不足している場合などございましたら、お近くの担当者にお知らせください。

資料確認は以上です。カメラ撮影については、ここで終了とさせていただきます。それではここからの進行につきましては、これまでと同様、渡邊司会者と村井副司会者をお願いしております。よろしく願いいたします。

(司会)

ただいまご紹介いただきました渡邊です。村井さんと二人でやっていきますので、よろしく願いいたします。まず、本日の進め方について事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

お手元の次第をご覧ください。このあと次第2では議事録、議事要旨の確認をおこない、次第3では前回の確認事項について質疑応答をおこない、次第4では古谷構成員から提出された資料の説明、質疑応答をおこないます。次第5では資料3から丸6について、すでに説明が終わっておりますので、参考資料2から7について順に質疑応答を行っていきます。次第6ではその他の事項について10分間とりまして、質疑応答を行っていきます。

以上になります。

(司会)

はい。ありがとうございます。それではお手元の次第に従って進めていきたいと思いません。次第2、議事録、議事要旨の確認について事務局からご説明をお願いいたします。

(事務局)

今回、第19回の議事録、議事要旨についてですが、1週間前に構成員の皆さまに送付させていただいておりましたが後日、古谷構成員から2カ所ご指摘を受け訂正いたしました。そのため受付で再度配布させていただきました。以後、気をつけてまいります。申し訳ございませんでした。議事録および議事要旨は、これで公表させていただければと思います。

(司会)

はい。安西さん。どうぞ。

(安西)

大変申し訳ないんですけども、議事要旨を直していただきたいところがございます。

まず、議事録の30ページをご覧くださいませでしょうか。3段落目、「その後、杉並、武蔵野、三鷹をどうするのかというところについては、まさに今こうして話し合いをさせていただいてる状況で」という文章がございます。これを議事要旨にした際、議事要旨の8ページになります。私の発言のところで、安西とあるところの3段落目です。「杉並、武蔵野、三鷹は、今まさに話し合いをしている状況で」となっていますけれども、はしょってしまった関係で、まだ三鷹では話し合いの会を開催していないんですけども、はしょってしまった関係でそのように読めますので、「杉並、武蔵野、三鷹をどうするのかは、今まさに話し合いをしている状況で」ということで、「どうするのか」を追加していただきたいと思えます。

(司会)

今、安西構成員のほうから説明がございましたけど、わかりました。

(安西)

ちょっと分からなかったかもしれないですけど。

(司会)

はい。それでは分かっていただいたと思いますので議事録、第19回の議事録、議事要旨についてですけども、これについては事務局から説明がありましたので、この形で公表してもよろしいでしょうか。皆さん、よろしいですか。

(古谷)

今のところ、文章をもうちょっと。

(安西)

はい。もう1回もうしあげます。

(司会)

はい。すみません、古谷さん。古谷さん、手を挙げて。はい、古谷構成員。

(古谷)

今の安西さんの説明。文章のどこにどう入れるかを。

(司会)

はい、分かりました。すみません、よろしくお願いします。安西構成員。

(安西)

分かりにくくて申し訳ありません。議事要旨の8ページの私の発言の3段落目、「杉並、武蔵野、三鷹は今まさに話し合いをしている状況で」とございますけれども、三鷹の後に「をどうするのか」という文字を追加していただきたいということです。

(古谷)

どうするのかは、今まさに話し合いを。

(司会)

古谷構成員、よろしいですか。

(古谷)

はい。

(司会)

他の構成員の方、よろしいですか。はい、大島さん。すみません、失礼しました。それではただいま説明がありましたけれども、この形で公表してよろしいでしょうかということで、もう一度確認いたします。よろしいですか。

(古谷)

ちょっと意見を。

(司会)

はい、古谷構成員。

(古谷)

議事録の中身に対してはよろしいんですが、議事録で例えば15ページ、16ページで安西さんが説明をしてくださいました。そしてそのあと私が17ページで外環2の決定の経緯が間違いであるということをお願いしたけれども、それについて承認されたのかされてないのかっていうことは、なしで終わってるんです。これはかなり大きなことなので、そのことに対して課長さんがどういうふうなお答えになるのか。また、いつになるのかということを確認しておきたい。

それから議事録の43ページで私の話、9のどこだったかな。安西さんの回答のネットワークの予想、交通量の予測のネットワークはいったいどういう前提になっているのかというような質問をしたはずなんですけど、お答えになってるあいだ、あれ、僕はボケたかなと思ったんです。なんにもわかんなかった。それで、慌ててこれはそのままっていつてるあいだに、ほかの議論が進んだんですが、今度の議事録をよく読み直してみるとテクニカルなことはなにも答えてない。またはご存じないといっちゃうと失礼なので、いったい予測を出した条件というものについて、ただ1時間値を入れたとかなんとかっていうだけでテクニカルな答えにはなってない。という感じがします。そういう意味ではこれについてはちゃんとしたお答えをいただきたいんです。そのままなんです。という点では、この前の会で、私の問題としたことが何も答えられてないということを感じています。という点では、まだまだ終わってない。今日は次のところへ入る予定になってますけども、ネットワークはどういう前提の上に立ってるのか。

例えばですね。すでに五日市街道は日曜日は八幡様からガード下、中央線のガードまで玉突き状態の車があるんです。

(司会)

すみません。お話のところ大変申し訳ないんですけど、これはどっちみち整理して回答を古谷さんのほうに、この会でやんなきゃいけないっていうふうに思ってますので、いまはもう少し簡略。まだ入ってませんので、大変申し訳ないんですけど議事録については、中身についてはよろしいっていうことですね。

(古谷)

はい。物自体はよろしいです。

(司会)

この、今言った15、16ページ。それから17ページ、外環の決定の経過に間違いな

のかっていう話と、その43ページでしたっけ。43ページ。

(古谷)

それから46ページ、48ページも。

(司会)

46ページまでですか。この件について、ネットワークうんぬんについてはテクニカル的な答えがないということですので、また別のときというか今日、古谷さんのところでやりますか、皆さん。これはこのあいだ事前の会議では、この話が出てなかったものから、ここに入れてないんですけれども。また準備会で議論していただいて話す時期だとか今日やるか、また今日の古谷さんのところでやるか。

(古谷)

このなかにですね。

(司会)

はい。すみません、古谷さん、どうぞ。

(古谷)

議事録の中に渡邊さんが、この件については次回引き続いてというカ所が3カ所ぐらいあるんです。次回っていうのは今回なんです。それをどうするのかっていうこと。

(司会)

申し訳ありません。これは佐藤さんの質問にもありましたよね、確か。次回の質問のあれにも、次回なんて私いつやったかもしれませんけども。別に決して逃げてるわけじゃないんですけれど次回、このあいだの準備会でこういう話の順番が決まらなかったものから、自分もちょっと覚えてなくて大変申し訳なくいるんですけれども。

古谷さんの関連は今度これからご説明いただくのとは違うところがございますので、それを先にやっていただいて、これはまた準備会でやっていただけますか。

これは、河田さんのネットワークについてはいろんな意見があって、このあいだもいただいたんですよ。それでもっとかたちで見えるものっていうことで、このあいだの準備会でなんかないかっていうことで議論してますので、またそのうちいい資料ができると思いますけども、そのときに一緒に43ページ以降はやってもいいかなっていうふうには思ってるんですけど、ちょっと先になっちゃうかもしれませんね。とりあえずこの議事録のなかでの話っていうのは、よろしいですか。はい、ありがとうございます。

それでは次第3に進みたいと思います。次第3では前回の確認事項、練馬区における外

環の地上部街路の取組について、まずは東京都からご説明をいただき、質疑応答を行っていきたいと思います。はい、すみません。失礼しました。濱本構成員。

(濱本)

古谷さんの質問と関連しますけども、いまの司会者で話だと準備会の話しがついたから大丈夫だっていう言い方なんだけど、それはちょっと置いておいてね。前回の質問事項で回答できなかったことは次回で報告しますっていうことは、これは議事録のあとに必ず先に報告しなきゃならない義務があるんじゃないですか。

私の件も二つか三つ質問があって、調べて返事をしますというような形になってるんですよ。それでそのままずるとすまされてしまうとどうしようもないんですよ。そうなってくると、議事録、認められなくなりますよ。だから、それは司会者に少々悪いけど、準備会でうんぬんじゃなくて問題点があった件については、この場で先にやってもらいたい。それが常套でしょう。そのことだけが準備会じゃないと話し合いができないなんてとんでもない話だ。あまり準備会、準備会って言わないでよ。

(司会)

準備会っていうのはそのためにある。

(濱本)

そうじゃないよ。

(司会)

すみません。いま、濱本さんのほうから、いろいろご注文がございました。確かに次回、次回っていう話を私はしているケースがございます。これは次回に必ず、本来やるんだろうと思いますけども、ほかの案件が出てきたり、新しい資料が出てきたり、いろんな問題があるものですから、準備会で1回整理をして次回の会議の中身を決めてから、本会に望みましょうっていうようなことで、ずっとやってきている実績があると思うんですけども。確かにいわれれば、大変申し訳ないというふうには思いますけども、これは司会だけの考え方でやれる話じゃありませんので、大変申し訳ないんですけど、いまのお話についてはよく承りますけども、いますぐこの場でやるかどうかっていう話なんですけれども、皆さまはどう思いますか。

(西村)

はい。

(司会)

はい。西村構成員。

(西村)

これについてどう思うかの以前に、このあと練馬区における外環の地上部街路の取組についてっていうのがありますけれど。そこで、この前武田課長が次回回答するとおっしゃったのが一つ二つはありますよね。そういったことはあそこで話しいただく予定ですか。

(司会)

はい。武田構成員。

(武田)

前回、そういったお話をしている分で、用意出来ている部分についてはお答えのほうをさせていただきたいと思っております。

(司会)

西村構成員、いいですか。

(西村)

終わるわけではなくて、そこが始まりなんです。この前、武田課長が、あとに、あとということはずなわち今回の第20回ですよ。そこで回答するといったふうになされたものが少なくとも二つ、大きなことが少しあるんですよ。

例えば少し時間をいただくというような曖昧な表現もありましたけど次回、回答しますというのがありました。それから先ほど司会者のおっしゃった、河田さんのについてはネットワークを図面で示してほしいと河田さんがおっしゃったのに対して次回というか、そういうお言葉がありましたので、それはその先に送るのではなく、たぶん用意できてるのではないのでしょうか。もし用意できてなかったら、それはまた考えるで。

(司会)

はい。あのときの、すみません。河田さんのお話なんですけども、河田さんのほうは古谷さんと関連して言葉だけじゃなくて見えるもの、形でっていうことで、それはどういうものかっていう話の中では、街路網図みたいなのがいいんじゃないかということで、できれば新宿から西への部分が入ったほうが良いというご意見をいただきました。それで準備会で河田さんがいなかったものですから、でもこの話は準備会のなかでもどういう図面があるかなっていうことで、私のほうも東京都とか武蔵野市にちょっと聞いてみたいんですけど、なかなか今すぐにいいものがないということなので、じゃあ探して皆さんに出せるようなものを探して、分かりやすいものがあればそれを使いましょうっていうことで、た

ぶん今回は間に合っていないでしょう。

(安西)

大丈夫です。

(司会)

大丈夫なの。だったらそれはちゃんと言ってくれないとき。今日、河田さんから要求があった図面は出せるんならもう配っておいたほうがいいんじゃないの、だって。

(安西)

スライドで。

(司会)

ああ、すみません。スライドだそうですけど、今日のは、スライド…。

(司会)

ちょっと説明していただけますか。

(事務局)

では、説明させていただきます、「次第3」の中で道路のネットワークの図面ということ
を簡単ではありますが、お示しさせていただければと思います。

先日も渡邊司会者のほうからもございましたけれども、準備会のほうで、前回ですね。河田さんのほうからネットワークの図面を見せてほしいというところだったんですけれども、それで準備会の中でどういったものが具体的に示してほしいのかっていうのを、河田さん、ご本人にですね、確認したほうがいいんじゃないかといったご意見もありましたので、私は準備会の後に、河田構成員のほうに連絡しまして、それでどちらかっていうと図面を広域に見たいというよりは、そもそも都市計画のネットワークっていうのは、どういうものなのかということの説明をしてほしいということをお伺いしましたので、そこについて今回ご用意をさせていただいてると、それについて「次第3」の中でご説明をさせていただきますたいというところで段取りをしております。

(司会)

はい。分かりました。それではあとは西村さんの件があります。まだもう一点あります。それは今日、全部回答できるんですか。二点について。

(武田)

濱本構成員のほうからのご質問で、私のほうでちょっと勉強させていただきたいといった点だと思うんですけど、二つ目。ちょっと二つ目から先にいきたいんですけど、二つ目は、たたき台のときのお話から、平成15年3月の方針に書いてあることと、もう2年前になりますけど、5月の方針との関係についてどうなんだといったご質問の件かと思いません。

(司会)

いやいや。これは濱本さんじゃなくて古谷さんですよ。

(司会)

古谷さんの質問ですよ、17ページは。

(西村)

23ページのほうです。

(司会)

23ページ。ああ、じゃあ二つあるのか。はい。武田構成員。

(武田)

はい。すみません。今それが私、ちょっと一つ目置いといてといった二つ目で、これはもう私のほうではっきりそういうふうにお話をさせていただいて。もう一つは少し時間を置いてというか、そういうちょっと曖昧になってしまった、先ほどご指摘があった件は、これは練馬区間の必要性のお話を濱本構成員のほうからも質問されて、われわれの回答がしっかりしていないんじゃないかってご指摘があった、その件ということでよろしいでしょうか。

(司会)

そうですね。それでよろしいですね。

(武田)

ええ。ではその二点ということであれば、また勉強不足とお叱りを受けるかもしれませんが、考えてきたところでお答えというか述べさせていただければというふうに思います。

(司会)

はい。他にございますか。なければ、次第3に進みたいと思いますけども。それでは安西構成員、よろしく。次第3についてお願いいたします。

(安西)

私のほうから前回濱本構成員からの質問の中で宿題となっていた練馬区の道路整備の進捗状況、都道計画も含めましてまずご説明したいと思います。すみません、しばらくお待ちください。申し訳ありません。

お手元にもパンフレットで、これまでの検討の総括というパンフレットがあるかと思います。そちらのページが17ページです。すみません大変失礼しました、17ページの図面でございます。この図面がですね、青路線が完成もしくはおおむねできているという道路でございます。都市計画道路でございます。赤い色がついているのが事業中ということで現在整備が進められている路線ということでございます。丸々丸というかたちで書かれているのが未着手、計画はあるけれどもまだ事業着手には至っていないという路線でございます。

まず、練馬区内の都市計画道路の整備率、簡単にご説明しますと昨年度末時点で約5割という状況でございます。区部全体で見ますと64パーセントですので練馬区内、少し整備が遅れているという状況にあります。とりわけ練馬区の西部地域、この図面に写しているのは環状8号線・笹目通りから西というのが練馬区の西部地域というところになりますけれども、そこでの都市計画道路の整備率は3割に満たないというところで、特に低いというような状況になっております。このなかで都が進めている都道として作っている路線というのがいくつかございます。まず、東西方向の道路で放射7号線、こちらはいま事業中でございます。目白通りの延伸になります。次に補助229号線千川通りの、これは現道の拡幅事業でございます。次に補助230号線、北に移りますけれどもこちらとも都のほうで事業を進めているという状況でございます。あとは外環の2、高速道路の外環の整備に伴って事業を進めている大泉のジャンクションのところ、ここが都のほうでいま事業を進めているところでございます。

次に、練馬区のほうで事業を進めている路線もございまして、石神井公園駅の周辺に赤い点線が見られるかと思えます。一部、都がやっているところもありますが、ほとんどが練馬区さんが事業主体として実施している道路整備でございます。また前回、濱本構成員からお尋ねのあった東急大通り、吉祥寺通りの北側部分、補助135号線につきましては、まだ現在事業には着手しておりませんが、練馬区が優先的に整備する路線ということで位置づけがございまして、25年の12月に練馬区さんのほうで道路の整備計画の素案というものが示されているというところで、取組が進められているという状況でございます。以上が練馬区内の道路整備の進捗状況の説明になります。

(司会)

武蔵野とか他は…。当時、濱本さんの質問には他のところも入ったと思うんですけども、そうすれば外環の、全体の道路が整備されてくれば車の動きも変わるだろうとか、

そういう話になってそういう話が出てきたと思うんですけども、それについてほかの部分も説明があればしてください。

(濱本)

すみません、いまの質問で…。

(司会)

はい。すみません、濱本構成員。

(濱本)

南北道路のうち135号の左側ね。これ、もう一つ先。それはどうなってるの。

(司会)

はい。説明をお願いします。安西構成員。

(安西)

今、濱本構成員からお尋ねのあった路線、補助230号線という都市計画道路でございます。こちらは計画決定はなされているものの事業着手には至っていない路線でございます。

(司会)

はい。ありがとうございます。濱本さん、ほかにありますか。

(濱本)

はい。

(司会)

はい。濱本構成員。

(濱本)

いま回答いただきましたけどね、例えば135号線は、まだ25年だとかいってるけれども、この間の説明だと10年以内に優先に行うことになってるでしょう。平成16年で、それがなんで遅れるの。やる気がないんじゃないの。外環、外環ばかりで。

(司会)

はい。安西構成員、お願いします。

(安西)

今、お尋ねのあった補助135号線なんですけれども、こちらは練馬区さんが事業主体ということで、今、事業に向けていろいろ取組をされているというところで、やる気がないということでは決してなくて、むしろ25年12月に整備計画の素案ということで、どういう形で整備していくかというところを地元にお示ししたというふうに聞いてますので、今後その整備に向けて取組が進められるものというふうに思っています。

(司会)

はい。ありがとうございました。はい。濱本構成員。

(濱本)

安西さんね、今の、練馬の練馬のっていうけどさ、これは都道でしょう。都道だと、どこが責任を持つ。練馬区が事業主体かもしれないけど、基本的には都道ってということで東京都で決まってるんだったら、東京都もちゃんとやらなきゃならないんじゃないの。よそ事みたいに簡単に言ってるけどさ。そういうことをやるからこれだけじゃなくて西側もそうだけでも全部遅れてるわけ。私その平成13年の外環のときのPIで質問を行ったときから全然っていえば、ほとんど出来ていませんよ。これが出来ていれば、外環の2なんていうのは、外環本線だつて必要かどうかっていうことは、議論ができたことですよ。そういうふうにな、10年たつてのらりくらしとこういう返事をするから、いつまでたつてもこれをのむことができないんですよ、練馬区は。だから、そここのところのね、あなた方の姿勢はどういうことなんだって私は聞いたかったわけ。今の話、聞いてると、何故か練馬が悪いような言い方をしてるけど、そうじゃないでしょう。東京都が悪いんでしょう。都道じゃなかったらいいよ、練馬区の区道だったらいいよ、別に。東京都の都道でやっているんならば、だから武蔵野のほうも東京都の指示で早く進めて欲しいとのことで行ったんじゃないですか、武蔵野のほうは立野町まで。あのときは、強制的に立ち退きまで行ったのですよ、うちは。そういうことをさせておいてね、練馬区のところからちゃんと立野町が全然できてない。いまだに10年たつても、平成16年から10年っていったら、もう平成26年じゃないですか。平成26年に完成してないじゃない。こういう必要な道路と言われたんでしょう、指定したんでしょう。東京都は。課長、その辺のところを課長から聞かせてくださいよ。

(司会)

はい。安西構成員。

(安西)

今、お尋ねの東急大通りの北側の補助135号線なんですけれども。吉祥寺通り、ご存じのとおり青梅街道から南側については都道でございます。青梅街道から北側については練馬区さんが道路を作ることですので、かつ大泉学園駅のところは区道でございます。ですので、基本的には区道になるものと思っております。その事業を実施したあとに管理者同士のやりとりというのは、もしかしたらあるのかもしれませんが、事業主体が基本的には管理者になっていくということになっています。

(司会)

ただね、濱本さんはたぶんそういうことじゃないと思うんですよ。気持ちってというか他人事みたいな返事をしないでほしい。ということで、都市計画事業ですから、当然、早期路線だとか、10年単位、または計画を作りますよね。ただ、それが中々そのとおりいってれば、もう都市計画道路は全部終わっている時期なんですけど、昭和42年から考えればね。ただ、そうじゃなくてやっぱり遅れている理由はあるだろうし、そこに至るまでの努力っていうか、行政はなにをやっているのかっていうのを濱本さんは聞いているんじゃないかと思っております。いまわかんなければ仕方ないですけども、また後日っていうと、また濱本さんに怒られますけれども、わかり次第そのへんについては練馬区だからということじゃなくて、回答していただければと思うんですけども、今日はどうですか。はい、武田構成員。

(武田)

大変貴重なご意見ありがとうございます。確かに施行区分でいうと練馬区が施行するところ、東京都が施行するところに分かれてはいるんですが。そのへんはやっぱり道路として一体的に考えていく、機能を早く発揮させるという、そういう側面が十分ありますので、いまのご指摘十分踏まえて、今後対応をどういうふうにできるのかっていうのも考えていかなきゃいけないと思います。

そういった意味では10年計画っていうのを、いま東京都のなかで考え始めていると。ただ、過去のところにつきまして、その辺のやりとりが実際どうだったのかとか、そういったこともあると思うので1回持ち帰らせてください。いま、われわれとしてはこれ以上ネタを持っていないところでございます。申し訳ございません。

(司会)

はい。分かりました。はい。濱本構成員。

(濱本)

今の答弁で結構ですけども、私のほうからもう一度念を押しておきます。

これね、いま私が質問しているわけじゃなくて、もう十何年前から、これ同じことばっ

かり言っていますが。その回答がいつも同じような回答なの、それはいまも司会者のお叱りがあったと思いますが、そういうことなんできちんとね、できるものはできる、できないものはできないと、そういうことを東京都が言えるのか、言えないのか。それからもう一つね、練馬にはこれだけの道路、すなわち南北道路があるのに、なぜそんなに外環の2を急ぐのか。そこに私は問題があると思うんですよ。なぜそんなに外環の2を今すぐ練馬でやらなきゃならないのか、これを私は聞きたいわけですよ。と同時に南にくる外環についても、そういうこと基本なんです。そういう丁寧な話をきちんとね、あなたがたは頭に入ってないで私が質問したことだけで答弁するから。だって、13年前の答弁とまったく同じなんだよ、全然進歩がない。だから、それはちょっと私はね、都のあなたがたの答弁は恥ずかしいと思うよ、ここでこういうふうになるのは。もうちょっと道路の整備計画というのは東京都として、どういう責任を持って言っているのかということでもしっかりしてもらいたい。それだけお願いします。

(司会)

はい。分かりました。私のほうからもう一つ。濱本構成員の前の質問の中で、濱本構成員は長いですから、この外環に関わる期間がですね。私なんかよりいろんな古いことをよく知ってて、質問されているんですけども、平成15年の外環の協議会、P Iですか。P Iでしたっけ。それと今回の方針の違いはどこだっていうことを、前回、多分宿題になった部分が若干あるので、その辺も含めて今の話と合わせてちゃんとした回答を整理していただきたいと思うんですけど、どうでしょうか。いいですか、はい。よろしくをお願いします。

(原)

関連です。

(司会)

関連。両方とも関連ですか。

(原)

たぶん同じことだと思います。

(司会)

同じ、じゃあどっちか。原さんですか。じゃあ、原さんどうぞ。

(原)

井部のあとを継ぎまして吉祥寺東コミュニティ協議会から出ております。原です。終始、私どもが知っているのは地域P I以降、さっき濱本さんが言われた吉祥寺通りの武蔵野以北をほっといて、なぜこんなことをするのか。それでなおかつ交通量は足りないというのだったら、まだ外環の2っていう設定も考えられるんですけども、やられるべきことがやられてない状態で、突然外環の2の検討をしているということの矛盾感です。

(司会)

それはご意見ということで、さっきの意見と合わせていただければいいですか。はい、わかりました。はい。古谷構成員。

(古谷)

これはね、東京都と区、それから今度は東京都のなかで整備局と道路局。その縦割り行政が問題なんでしょう、要するに。その縦割りを破ってやるようなことはするのが本当の道路行政で、道路はネットワークですから、片っ方は片っ方はそのままにしておいても、片っ方の外環の2を先に進めようたって、それはネットワーク的にだめですよ、ということなんです。縦割り行政を外環の予算でもって返事してやればいけないじゃないですか。国、外環の予算をつけてやったらどうなんですか。とにかくこれは武蔵野市のなかでもそうですわ。概成道路に対して、これからすごい状態になってる。もうさっきちょっと言いかけたのは日曜日、八幡の前から中央線のガードまでずっと数珠つなぎなんです。車。そのところ将来予測であれの何倍になるか、一点何倍かになるなんて道路容量を突破しちゃった予測を出してるんです。これは女子大通りだって四軒寺から東十一小路まで数珠つなぎです。そしてあれを見てください、このところは宮本小路なんです。これみんな集まるんです。これは武蔵野市で考えてくれないと大変なことになる。ごめんなさい、こっちか。

(司会)

宮本小路でしょう。

(古谷)

はいはい。こちらですか。はい。ごめんなさい、勘違いしてました。ですから、そういう意味での縦割り行政に歯向かうことが本当の僕は良心的な行政官だと。そのことをいつまでもほったらかして、ほかのことだから手をつけられないってやってること自体が、まさにこんな問題を起こしている、ということを知りたいです。以上です。

(司会)

意見ということでいいですか。また意見と調べなきゃいけない部分もあるかもしれませんがんけども意見っていうことで、概略意見ということでよろしいですか。これはたぶん回答

できる、なかなか。

(古谷)

覚悟が必要だ。覚悟が必要。覚悟がなさそうだから。

(司会)

はい、分かりました。じゃあ、そういうことでお願いします。ほかにございますか。はい。西村構成員。

(西村)

先ほどの司会者のお話で、いくつかまとめてまた次回に申し送られると思うんですけど、前回出た練馬区における外環の2の必要性は武田課長のほうでご答弁の準備があったのではないかと思ったんですが。

(司会)

はい。武田構成員。

(武田)

はい。われわれのほうで準備しておりますので、その場面になれば回答をさせていただきますと思っております。

(濱本)

前後の話でやってるでしょう。

(司会)

いやいや。もう練馬の件でお話をしていますから、回答をしていただきたいんですけど。

(安西)

はい。すみません、練馬区間の必要性についてお手元のパンフレットを用いて、ご説明したいというふうに思います。これまでの検討の総括のパンフレットをご覧ください。ページ数13ページからですね、19ページに至るところまで環境・防災・交通・暮らしの四つの視点で、この道路の必要性というところを取りまとめております。まず地域の現状・課題を踏まえて、外環の2の整備効果というところを捉えております。

まず、環境面で見ますと練馬のところは緑として民有地の緑が多いという現状がございます。民有地の緑は減少傾向にあるというところで、公共空間において永続的な緑を確保していく必要があるのではないかとというのが地域の課題として掲げております。この外環

の2・地上部街路を作ることにより、下のところの整備効果ですけれども、緑のネットワークが形成されると、石神井公園を中心とした緑のネットワークが形成されますし、良好な景観形成にも必要だろうというふうに考えております。

ページをめくっていただきまして、次に防災の視点でございます。同じように地域の現状を見ますと震災時に閉塞の恐れがあるような道路が6割を占めているというようなところで、もう一つ火災の拡大を防止する延焼遮断帯の形成が遅れているというのが右側の15ページの右側の図面です。丸で連続しているところが延焼遮断帯に位置づけられているものの未形成の部分でございます。こういった現状を踏まえまして地域の課題としては、震災時におきまして避難・消防・救援救護等の活動を支えるための道路が必要であろうと。また延焼遮断帯となる都市計画道路を着実に整備していく必要があるというふうに考えました。地上部街路・外環の2の整備効果としましては右側に移りまして、震災時の活動を支える道路ネットワークが拡充されると。外環の2の沿線には石神井公園あるいは上石神井アパートといったような広域的な避難場所が立地しております。こういった避難場所への安全な避難路が確保されるとともに、緊急輸送のネットワークというものも拡充されます。現在その緊急輸送道路というのは、この黄色の線、外環の2の沿線では黄色の線でありますけれども、幅員が7メートルとかそういった道路を指定せざるを得ないという状況がございますので、外環の2の整備により緊急輸送ネットワークも拡充される。また、消防活動困難区域という部分も一部解消される。道路ができることによって消防車が行きやすくなるということでございます。下に移っていただいて延焼遮断帯の形成ですけれども、こちらはイメージ図でございますけれども、都市計画道路ができることによりまして震災等の際に市街地の火災の燃え広がりが少なくなるということが延焼遮断帯の形成の効果でございます、そういった延焼遮断帯の形成率がこの地域でいきますと23パーセントから40パーセント向上するということがございます。

続いて交通に移ります。17ページでございます。地域の現状ですけれども先ほども少しご説明しましたけれども、練馬区の特に西部地域では都市計画道路の整備率が遅れているというところもありまして、周辺道路では渋滞が発生していたり、あるいは生活道路に車が入り込んできて事故率が高いというような状況もございます。ですので、地域の課題としましては交通の円滑化を図るとともに、生活道路に流入する通過交通を抑制するということから都市計画道路を着実に整備していく必要があるだろうと考えたところです。右側に移りまして外環の2・地上部街路の整備効果としましては、まず交通量は1日1万台から1万8000台と推計されておりました、南北の並行する道路の交通量の減少が見込まれると。あるいは所要時間の短縮、地域の中での移動において所要時間の短縮があったり、あるいは周辺道路の交通の流れがスムーズになりますと、CO2の削減という部分にも寄与するだろうと。下のほうに移っていただきまして、生活道路に流入する交通量の減少ということで、幼稚園や小中学校付近などの身近な道路において、外環の2が自動車交通を担うことによりまして、こういった身近な道路の交通量の減少が見込まれるだろうと。

赤が外環の2がない場合、黄色が外環の2がある場合ということで、生活道路の交通量が減少するという見込みをしております。

最後に、19ページで暮らしの視点から捉えた地域の現状ですけれども、練馬区内の南北の公共交通はバスが担っているというところで、写真にありますとおり歩道のない道路をバスが頻繁に行き交うといった状況も見られます。安全で快適に利用できる歩行者・自転車空間が少ない状況です。こういった現状を踏まえまして、移動円滑化ということももとより、バスの走行環境の改善といったことや、自動車や歩行者、自転車の安全性確保、安全で快適な歩行者・自転車空間の創出が必要だろうと考えました。外環の2の整備効果としましては交通の流れがスムーズになると当然、緊急医療機関までの所要時間の短縮ということもありますし、バスの定時性の向上というものもあるだろうと。また、安全で快適な歩行者、自転車空間の創出ができるだろう。こういったことから地域の現状と課題を踏まえまして、外環の2は地域の課題解決に必要な道路と考えたところでございます。

(司会)

はい。ありがとうございました。今、大きくいうと5点か。項目について5項目だと思いますけど、それについて説明がございましたけれども、ご意見ございませんでしょうか。よろしいですか。はい。西村構成員。

(西村)

安西さんにご説明いただいたんですけど前回のときに、これもどなたかがおっしゃったことと同じことになるんですが、話をうかがっていてどういうのですかね、これをなぞることだけで武田課長、外環の2の必要性っていうことはいいわけですか。だからね、ピンッとかないと前回のときにどなたかがおっしゃったんですけど、そういうことなんですよ。文字面だけであって、だから練馬区に外環の2がいるんだっていうところには、少なくとも私には落ちないんですよ。という非常に本質的な問題で、ちょっと私は手をあげるかあげないか迷ってたんですけどね、申し訳ありません。正直なところそういうことです。

(司会)

今、西村さんから正直な話、そういうことなんですけど。なかなかいまは、また、いまっていうと怒られちゃうけど、どうですかもう少し追加説明できますか。それとも整理する時間が必要であれば、またお願いしますけど。はい。安西構成員。

(安西)

この道路の必要性については、私どもとしてもなるべくデータを使ったりして地域のまづ現状をしっかりと捉えようというところから初めて、それで課題を掲げた上で外環の2というのがその地域の課題解決にどう寄与していくのかというところを私どもとしては精一

杯分かりやすく資料として作っているつもりでございまして、ここがわからないというところがあれば、もう少し具体的にいただけると私どもも答えやすいなというところでございます。

(司会)

はい。古谷構成員。

(古谷)

これは先ほども濱本さんがいったことでね。練馬区の南北道路、普通の。そちらのほうをやったほうがもっと効果があるんじゃないですか。外環の2より、一本だけじゃなくて。

(司会)

はい。濱本構成員。

(濱本)

今、古谷さん言われましたけどね、私もちょっと視点を変えてね。いま外環の2でいく必要性の議論っていうことで、こういう資料を出されたんですけど、例えばですよ。いま、私が先ほどから言っている135号線だとか、そういう南北道路ね。これに対してもこういう同じようなのが出てくるのですかね、答えは。

だとすれば、出るか出ないかわかんないよ、だからもしだとすればね。私は135号とか、その他の私が指摘した南北道路についても同じものを作っていたきたい、検討資料を。必要性、なぜ外環の2が必要でこういうものがあって、補助135号とかその他の南北道路が、なぜこのような検討資料が出てこないのか。そうすれば練馬区の本当の必要性っていうのはわかるでしょう。これは本当にね、外環の2だからってこういう書き方しているけれども、私はこれは全部一般論だと思いますよ。全然、外環の2に充当するようなものじゃないと思うよ。道路だったら当たり前のことですよ、それは作るの。一般道路を作るためのものであって外環の2には適していない。また、作るための事例として、消防署だとか消防隊とかバスの運行方法とか、ムーバス。ムーバスなんてとんでもない話だけどね。ムーバスのこと、コミセンのこと、これは武蔵野市民が考えたものであって「外環の2」には全く関係しない。ちょっとこれまた都の案に対して反論したいと思っていますけれども。そういうことでなくてね、本当に南北道路が必要だっていうならば、同じように、外環の2と同じように今言った135号とか、この道路についても資料を出してもらいたい。

それで比較しようじゃないの。それで本当に外環の2の必要かどうかっていうことを確認したいと思います。それが一番いいんじゃないですか。

(司会)

はい。気持ちは分かるんですが、もう少し整理していかないと、これはさっき古谷構成員からの質問にも関連してきちゃうんですけど、局が違うとかいろんな問題が都の中にもあると思いますので、私なんか内部をよく知っちゃってるもんですから、しょうがないよねっていうところもあるんですけども、もう少し整理していただければと思うんですけども、すみません。もう少し、時間はそんなに急がなくてもいいとは思うんですけども、回答できますか。はい。武田構成員。

(武田)

他の路線との比較という中で、いろんな必要性っていう視点があるかと思います。135号線、これは区道なので区との関係とかいろんなところで意見を聞いてみるというのもあるとは思いますが、今回この外環の2っていうのはですね、なんていえばいいんでしょう、幅員をどうするか、もしくは本当に廃止を視野に入れて代替路線を考えるのか。いろんな視点を考えているところなので、そのこの道路と135号線を単純に比較していいのかなっていうのは、私個人としては思っております。いまやっている話がイコール外環の2の練馬より下の部分の整備っていうところに、すぐに他の路線の整備計画、順位とかそういうものとも関連がありますので、その優先度みたいなのところっていうのはどこまでわかるのかわかりませんが、ちょっと戻って練馬区さんのお話も聞かなければいけないし、ちょっといろいろお時間はいただきたいなというふうに思います。

(司会)

これは河田さんのいうネットワークと色々な関係があって、私はあんまり言っちゃいけないでしたっけ。ちょっといわせていただければネットワークの関係があるんで、例えば、元の配分だとかトラフィックの関係でいろいろあると思うので、少し整理をしないと簡単に答えを出せる話じゃないとは思いますが、濱本さん。ちょっとお時間を東京都のほうにいただいて、どこまでできるかは別ですよ。どこまでできるかは別ですけど、もう少し。今、この場ではなかなか先に進める、進められない議案なのか、というか時間の問題もあって古谷さんにも、ずっとお待たせしちゃってる話がございますので、どうしても、段々、前回から8カ月たってますのでね。作った資料がどんどん古くなっていつちゃって、練馬がどんどん進んでいくとか、そういういろんな時系列がずれてくる部分があるんで、やれるところは今日少しやりたいんですけども、他になければ、少し宿題…。さっきも怒られちゃってますけど、宿題が多くて申し訳ないんですけど、まだ前回もらった宿題が全部、いま整理されてるわけじゃないんですけども、他にもあるんですが。実はその他のなかで少し時間がほしいという、西村構成員でしたっけ、話がありまして。

(西村)

はい。10分では足りないと思います。

(司会)

一応、私のほうではいつも10分なんですけども、少し余分に時間を取りたいなというふうに思ってるんですよ。ですので、先へ進めさせても皆さんよろしいですか。

(古谷)

その前にですね。

(司会)

その前に、はい。河田さん。すみません、ごめんなさい。古谷さん。

(古谷)

今の宿題をするために前回の私が外環の2が決まった経緯、それは四車線があったから付属道路扱いじゃなくなったと、それが六車線に変わっちゃって、地下に走ってるということは付属道路と同じ扱いになってるから外環の2は、なんだ、特定街路かな。というようにことじゃなくて付属道路扱いになっちゃっているのを、そのままにしているということをどう考えるかということが、いまお答え、宿題をするうえで非常に大きな方向性を持っています。その辺りのところは決めないで宿題になっちゃうと、また同じ、今のお二人の回答は完全に外環の2は法律的に決まっちゃっているからいいんですけど、もともと考えてみれば法的な目的合理性を喪失しちゃった外環の2が、付属道路と同じ状態になっているのにそのままになっているっていう不合理も考えたうえでの宿題にしてほしい。

(司会)

はい。古谷さんのご指摘ですけども、前回もご意見ありましたけど、6車線だ、4車線だというんだったら付属街路でいいだろうというご意見でしたよね、確かに。

(古谷)

いいんじゃない。街路であるはずだっていうんで。

(司会)

実はね。都市計画上は違うので、今、その議論をしているわけですけど、そういう議論があって、また今、お話をいただいたんですけども。はい、安西構成員。

(安西)

今、都市計画道路のネットワークのお話で河田構成員にもご回答しようと思っていたんですけども、その話をさせていただいてからご回答したほうがいいかなと思ったんです

けれども。

(司会)

はい。いま、その前に河田さんの質問がありましたよね。はい。河田さん、どうぞ。

(河田)

本質的な話をするとな、そういうところから段々、東京都さんが考えておられるなら、そのお考えをきっちりおっしゃってくださいよという意味で質問したわけなんですけれども、ここまで話が、なんていうんですかね、非常に手前の話というか今日的な話になってくるとおうかがい、私のような質問が出てくるんですけども、つまり外環の2というのは、ここでも見れる。この図面でもわかるようにまっさらなところにね。家をずっと立ち退かせて壊しちゃって、それでそこへ道路を作ろうと。それはね、出来上がった姿は環状道路でございます、綺麗な絵ができるんですけども、既設のね。例えばここいう何号線になるのかな、平行している道路を拡幅して交通量を確保するとかね。そういう選択肢というのは、いつも、なんていうんですか、比較しながら施策をあなた方は、おやりにならなきゃならん立場にあると私は思ってるんですよ。武蔵野市にきて、あれだけ密集している住宅地、綺麗になってる住宅地に無理やり壊してね、道路一本新しい道路を作ってね、それで環状ができましたっていうのはね。あなたがたも含めて為政者の格好はいいかも知らんけどもね、犠牲になるものは何十倍になる。既設の道路の拡幅のほうがはるかに安く、コストも安くてですね、できあがるわけなんでね。そのあたりよくね、あなたがたも道路の専門家なんだから、私に説教をする前によく分かっているんだろうと思いますけども。そのへんの私ら、いつも疑問に思いながら、話を聞いているんで、あなたがたの話をすっぱり素直に聞けないんですよ。新しい道路を住宅のなか、密集地に作るなんてよりも既設の道路をきちんと整理したほうがはるかに効率がいいんじゃないかな。行政効率もよくなるんじゃないかなと、いつも思っております。どうなんですか。

(司会)

はい。道路ですから、ネットワーク。トラフィックだけじゃなくて道路ですから、いろんな役割を持つてるといふふうに思っています。私の意見です。私の個人的考えですけども、例えば下水だとか水道含めてですね。ライフラインを含めて道路っていうのは、いろんな機能を持つてるわけです。防災もそうですし。そういう面で少し、こうするだけでの話じゃなくて、さっきいった135号線ができたらかつていうようなご意見もありましたけど、もう少し都市計画道路っていうのはどういう機能を持つて、それはどういう、もう作つてるかつていうのが、そういう質問ですかね。そういうものを少し整理していただければと思うんですけども。はい。安西構成員。

(安西)

先ほど事務局のほうからも説明がありましたけれども、河田構成員から確認をさせていただいて、都市計画道路の考え方というか、そういうところを聞きたいというお話でしたので、この図面を使って、ちょっと簡単になってしまうかもしれませんが、その場合にはまたいっていただければ補足していきたいと思いますので説明させていただきます。先ほどもちょっと触れましたけど、東京の都市計画道路、戦前から歴史がございますけれども、区部におきましては昭和39年と41年、多摩におきましては昭和36年と37年にすべての路線で計画の見直しを行っておりまして、これが現在の都市計画道路ネットワークのもととなっております。

ですので、いま示している、これは都市計画道路ネットワークの概念図というかおおむねの図面でございますけれども、こちらの原型というのはいま申し上げた昭和30年代後半から40年代にかけてというところに定められたものでございます。外環の2というのは昭和41年の環状6号線・山手通り外側の都市計画道路の見直しの結果、青色で示していますけれども追加された幹線街路でございます。

当時、41年の前の段階では幅員が8メートルから11メートルといったような細い道路、細道路と呼んでますけれども、細い道路の計画がたくさんあったんですけども、それをおおむね500メートルから1キロ間隔の幹線街路網、ここにありますような幹線街路網に集約整理したということなので、特に練馬のところとかを見ていただきますと、おおむね等間隔で道路ネットワークが形成されているということがわかっていただけたと思います。

こういった道路ネットワークが形成、仮にされないと道路が足りないということになりますと、例えば、自動車交通に適した道路が少ないということになりますと当然、特定の道路に自動車が集まると。集中しますと、当然、混雑が発生して、それを避けようとする自動車が狭い道路に、狭い生活道路に入り込むということがございます。ですので、自動車交通を適切に処理するというために道路を適切な間隔で配置していくということが必要になってくると思います。このことによって狭い生活道路に自動車が入り込みにくくなるということになります。

また、その都市計画道路というのは車道と分離して歩道を設置しますので安全な歩行空間も当然確保されていきます。また、防災の観点から見ますと火を出さない、あるいは火をもらわないという視点から市街地を小学校区の程度のブロック、おおむね1キロ間隔ぐらいに区切って、仮に大震災で市街地火災が起こった際に大規模な火災とならないように防止しようということで東京都では考えております。都市計画道路というのは当然、延焼遮断をする機能がありますので、道路を適切に配置する、ネットワークを形成していくことによって震災時に火災が燃え広がりにくくなるというふうに考えております。

このように都市計画道路というのは交通だけでなく防災とか多様な機能がございまして、ネットワークが形成されることにより道路の機能というのは発揮されるということ

で考えております。ですので、補助135号線があれば外環の2がいらないとかですね。そういった視点ではなくて一定の間隔で計画されているというところがございまして、実際135号線も大泉駅の混雑緩和をする道路という位置付けで、平成16年の段階では優先的に整備する路線に位置づけているというところもありますので、135があれば外環の2がいらない、外環の2があれば135がいらないっていうことではなくて、全体の都市計画道路網の中で、その必要性をこれまで検証してきているというところがございます。

(司会)

はい。ありがとうございます。できれば街路っていうのは等級があるじゃないですか。番号がついて前よく濱本さんが仰っていた。ああいう位置づけっていうのがあって、ものができてきている。例えば外環であれば国幹道路だし、都市計画だっているんな配置によってありますから。そういうものを今度少し説明できる資料を作っただけであればいいなと思うんですけども、それをもって話をされるとよくわかるんじゃないかと、これは現状ですよ。なんでこういう現状になってるか、それぞれの道路に特色がございますから、そういうものを含めて説明していただけると、今日じゃなくて結構だと思うんですけど。また、宿題になって申し訳ないんですけど、そういうものを含めて一度お話ししないと河田さんの疑問もなかなか解決できないと思いますので、その辺はどうですか。はい。武田構成員。

(武田)

はい。いま司会者のほうからアドバイスいただいた資料等については、うちのほうのなかでもいろいろとあるものもありますので、そのへんをうまくわかりやすいように作って、皆さまにお示ししたいと思っております。

(司会)

はい、ありがとうございます。佐藤さん、前回の関係はいいですか。

(佐藤)

いいですよ。

(司会)

18メーターについては、はい、分かりました。それまたあとになっちゃいますけどね。あと、はい、安西構成員。

(安西)

それで関連して古谷構成員からいただいたご質問についてもお答えしたいと思うんです

けれども、もともとその外環が中央道から北側は昭和41年の段階で4車線で決められていて、それが6車線になったのだから外環の2はいらないのではないかと、付属街路なんではないかというお話だと思います。それは昭和41年の計画決定の経緯からしますと、東八道路より北側は幹線街路という位置付けで、東八道路より南側は付属街路という位置付け、高速道路の付属道路でございますので、その高架の高速道路の沿道にお住まいの方々の出入りを確保するための機能、車をもっぱら流すための機能ではないというところでした。ですので、高速道路を地下化すればですね、外環地上部にお住まいの方のその宅地からの出入りというのは今の道路でできますので、機能として不要となったので廃止しているということです。

一方で、外環の2につきましては幹線街路です。当時40メートルの幅で計画決定された。当時、40メートルの中に高速道路の外環が入り、そして外環の2自体は6車線くらいの車線数が入るような道路だったということからすると、非常に広域的な幹線道路というものを当初は見込んでいたということでございます。ただ、古谷構成員ご指摘のとおり、外環は4車線から6車線に高速道路は増やしましたので、外環の2については基本的には地域のための道路になってくるということで、練馬区間については車線数を2車線にしているということで、その高速道路の車線数を増加させたことについては、それも踏まえて交通量も推計した上で、外環の2の計画を今考えているということでございます。

(司会)

はい、大島構成員。

(大島)

はい。それではですね、その練馬区間の幅員は、40メートルが具体的に22メートルになるということなんですか。22で解釈してよろしいのでしょうか。その場合、防災上の効果が相当程度減殺されると思うんですけどね。

(司会)

え、40の方がいいというご意見。

(大島)

いやいや、そうじゃなくて、40が22になっても、同じような防災効果があるんですかと。

(司会)

すいません。分かりました。はい、安西構成員。

(安西)

まず、練馬が22メートルで良いのかということにつきましては、前回の段階では都市計画の素案をお示ししましたというところをご報告させていただいたと思いますけれども、その後、手続を進めまして、昨年の11月に都市計画を22メートルに変更いたしました。変更済みでございます。前回も大島構成員から。

(大島)

似たような質問をしましたが、改めて確認したいと思います。

(安西)

ええ。東京都ではですね、阪神・淡路大震災の事例なども踏まえまして、延焼遮断帯に位置付ける道路につきましては、最低で11メートルは確保しようということによってやっております。当然、街路の幅員が広いほうが延焼遮断の効果というのは大きいですが、22メートルでも十分延焼遮断の効果は発揮するというふうに考えてございます。

(司会)

古谷さん、すいません。はい、古谷構成員。

(古谷)

この間、12メートルって安西さん言ったんですけど、どっちが正しいんですか、11メートルと。それからもう一つは、先ほどの私に対するお答えも、4車線になってそれで幹線道路に位置付けられました。なぜそうなったかを私聞いているんです。安西さんの場合は、あることがあったら、すぐその次に理由なしにそうなったっていう説明で、なんにも説明になってないんです。

(司会)

はい、すいません。前、お話した12メートルというのは、阪神大震災の時のデータで12メートルで延焼が止まったということと、今言った11メートルっていうのは、都市計画道路の最低幅員なんですね。まあ、6メートルっていうのも都市計画上はあるんですけども、基本的には11メートル。11メートルっていうと、武蔵野市ですとね、成蹊通りです。成蹊通りが11メートルでうちで1番狭いんだと思うんだけどね。あれがあるか。

(恩田)

日赤の北側があります。

(司会)

あれ、都計道？

(恩田)

あれ都計道です。

(司会)

あ、そう。

(恩田)

はい。区画道路でやって道路事業でやりました。

(司会)

あ、道路法でね。

(恩田)

はい。

(司会)

11メートルというのはそういうことを言ったんでしょ。

(安西)

はい。

(司会)

はい、安西構成員。

(安西)

東京都では延焼遮断帯という位置付けをですね、防災都市づくり推進計画というものを策定して、その中で位置付けを行っています。延焼遮断帯というのは決して道路だけではなくてですね、鉄道とか河川とかその一定の空間が帯状に確保できていれば、延焼遮断帯という機能がございます。その際、都市計画道路を延焼遮断帯に位置付ける場合、その都市計画道路は11メートル以上の道路をピックアップして延焼遮断帯に位置付けているということでやっております。

(濱本)

ちょっと質問いいかな、今の関連すること。

(司会)

はい、濱本構成員。

(濱本)

今、12メートルっていう話なんだけどね、それはあれでしょ、南北ででしょ、12メートルでしょ。そうすると、普通例えば上りが6メートルで、下りも6メートルっていうことでしょ。それで12メートルっていうことでしょ。そういうことじゃないの。ちょっとそれとね、もう一つ。それと、今その12メートルが車の自動車の走る道路だけなのか、あるいは今、生活道路の自転車とか歩道とかそれを含めて12メートルっていうこと。

(司会)

全幅なのか、道路構成が入るのかということなんですけど。

(安西)

今、申し上げた都市計画道路の幅員というのは、車道だけではなくて植樹帯も入りますし、歩道も自転車とかそういった空間も、要するに空間として空いていることが大事になってきますので、全幅でございます。

(司会)

都計道ですと、市道なんかと違って単断面っていうのはないんですよ、必ず歩道がついていくというのが原則ですから。例えば11メートルだというと、成蹊通りの場合には車道は7で歩道は2.5。7、2、2。

(濱本)

今、2メートルでしょ。

(司会)

歩道は2取って、残りの分で車道になっていると。

(濱本)

それでもう一つ。

(司会)

はい、濱本構成員。

(濱本)

今お聞きいたしました、今、練馬で言ってるのは22メートルでしょ。22メートルだと車道は10.5になってるよね。そうすると、幅員は5.5だよね、車道自体は。そうでしょ。それでいいの。それで、あとは歩道が3.5メートルで、自転車が2.25かな。それで全部で22になっているんだけど、その場合、延焼遮断というのは22メートルでやるわけ。十分っていうことですか。そうすると、車道が5.5であろうと、4.5でもいいわけ、全体が22なら。そういうことね。

(司会)

いいですか、回答は。いいっていうことですか。今言われた、濱本さん言ったとおりと
いうことですか。

はい、武田構成員。

(武田)

それはその通りでございます。

(司会)

はい、ほかにございますか。

(濱本)

じゃあ、ちょっと。

(司会)

はい、濱本構成員。

(濱本)

申し訳ない、何回も。安西さんの答弁ですね、今この図面を見せてもらって話をするのですが、こういうふうに南北道路はできてますよね、1キロ範囲の幅でね。それは結構分かりますが、外環の場合は、41年決まった時の説明はちょっと違うんですよ。私は何回も外環計画は一体だと言ってるのはそこなんだけど。都のあなた方は法律で、法で二つに分かれたから外環の2は幹線街路だと主張しているのだけれども、この外環計画を作ったときのものは、私がこの間、議事録で書いてあると思いますが、外環の幹線道路に関する平面道路として幅40メートルの街路を追加してと書いてあるんですね。追加したということは、外環の計画に街路部分を追加したということですよ。すなわち本線を含めた外環計画全体のことを言っているわけですよ。だから、外環の本線が同様に計画変われば、

それは当然外環の2であろうと、ね、法律で、都のあなた方が法で二つ分かれているからその外環の2は生きているんだって言うてるんだけれども、そうじゃないんですよ、私の言うてるのは。根本的にそれが都市計画の審議会で話したのは、そういう私が今言うてることなんです。だとすれば、それは外環の2も、外環の本線というか、自動車専用道路もひっくるめて外環だと言っているわけですよ。

それで1番いい例が、たたき台の例なんです、何回も申し述べているように。たたき台の説明会では、東京都は何も外環の2とか言ってないんですよ、外環の2は別だと言っていないですよ、強く。そうでしょ。四つの案があって、現状のその上の部分は本線が、自動車専用道路が大深度じゃないですよ、地下になったとしても、表のもの、すなわち地上部分については四つの案があるということで、一つはコミュニケーションのことでそのまま平面で残すという案もあったわけですよ。それをわれわれ市民は納得して外環の自動車専用道路を本線、今本線って言うてるんだけれども、それを外環計画の本線部分として認めたわけですよ。認めざるを得なかったんだけどね。だから、そうなってくると、あなた方の言うてる街路というのは、ただ法律が決まったからやってるんだとか、そういうことだけしかないわけ。ネットとか言うけど、ネットなんて何も書いてない。今一生懸命お宅の局長さんも都議会で強調しすぎているのではないですか。ネットネットって言うてるけど、ネットなんてなんにも書いてないんですよ。あとからの付け足しを強調していますがね。

それから、防災とかこういうことはね、今の話であって、昭和41年のこと外環計画が決定した時の状況とは全然違うわけですよ。だから、そういう道路だからきちんと白紙に戻して、もう一度どうしても必要ならば新しい道路として検討しなさいと私は何回も言っているの。そここのところもう一度たたき台から都のあなた方が、東京都の考え方をね、きちんと答弁してくださいよ。

(司会)

はい。ちょっと聞いていいですか。40メートルの追加って言うんだけど、これ言葉として追加というのが確かにあるのかどうかよく知りませんが、その計画決定そのものは同時なんですか。はい、どうぞ。

(安西)

外環の2は、今濱本構成員からお話あったように、幹線街路として追加しております。というのも、当時先ほどちょっとご説明しましたけれども、細い道路を集約統合して幹線街路に集約していくということですので、外環の2だけではなくて、ほかの幹線街路もかなりの数、追加していますし、その幅を広げるような変更をした街路もかなりの数やっております。

(濱本)

今ちょっともう一度付け足しますね。

(司会)

はい、濱本構成員。

(濱本)

外環の場合はね、今言ったように、外環計画の内の環状線に関する平面道路として40メートルを街路として追加すると書いてあるんですよ。だから、これは当然外環の計画全体のことを言っているわけですよ、本線だけじゃなくて。ただね、法律は何回も言うように、昭和41年の7月に決まったのは、本線と街路部分とを分けて発表されましたけれども。それはなぜ分けたか、それは分からない。それはなぜ分けて決められたかは説明されておりませんが。それを東京都は法律で分かれたから、街路だ、街路だって言うんだけど、そうじゃないと思いますよ、私が言ってるのは。だから、そういうことから考えれば外環の計画というのは一体だって、この間東京都が認めたんだから、当然その街路についても一緒になってるんだから、私が言ってるように白紙にするなり、検討の全然必要ないということをわれわれは何回も言ってる、また、この間住民側構成員全員が「外環の2」は必要なしと決議したでしょう。そこなんです。そののところがきちんと頭に置いてもらいたいっていうこと。

それからもう一つは、たたき台の説明案が平成13年から開かれたPI協議会・PI会議の原点基本となって行われたということですよ。だから、たたき台の説明会では東京都は一言も「外環の2」について主張されておられませんね。国と一緒にになってコミュニティがいいからって、そのまま現状を残して外環計画を進めることをきちんと東京都も認めていたではないですか。あなた方の課長さんに、私は何回も質問しましたよ。何回も念押ししました。だから、今都の皆さん方が言ってる街路は幹線街路かもしれませんけれども、違いますよと言ってるわけ、考え方が。そののところが同じような街路だって言い方は駄目だっということを行っているわけ。そこだけしっかり確認してくださいよ。

(司会)

はい、古谷構成員。

(古谷)

それが先ほど私が言った法的な目的合理性が失われているということなんです。そのあとにつけたいろいろなことが、いや、これが法律だと言っても、最初にあった目的、それにあとからくっつけたのは、それはあまりに違った法的ではないことだと思うんです。

(司会)

原さんでしたっけ。はい、原構成員。

(原)

非常に素朴な質問で申し訳ないんですが、先ほど安西さんが外環には外環の地下化された時、皆さまからしっかり検討せよと言われているので、検討して特に頑張っているとおっしゃられましたが、この皆さまとはどなたなんでしょうか。地域住民は地下化ですっかりなくなったと思っておりましたので、地域住民は少なくともゼロと言っていいかどうか分かりませんが、ほとんどそんなふうには考えておりませんでした。

(司会)

はい、安西構成員。

(安西)

すいません。ちょっとお答えとして少し正確性に欠けていたと思います。もちろん地元にお住まいの方々からのご意見もいただいていたけれども、当時その高速道路の外環を地下化する際、沿線の区市長に意見を聞いていると。その際、高速道路の外環の都市計画なんですけれども、外環の2についてもご意見をいただいております、例えば区民や区の意見、市も一緒ですけど尊重して方向性を定めなさい。また、その必要性について原点に立ち返ってオープンに議論することが重要だと。武蔵野市さんからは、廃止することも含め、計画の方向性、そして検討のプロセスを早急に明らかにされたいと。また、地域特性に合わせて適切に対応しなさいというようなことも言われております。これが平成19年の時点でございます。こういったご意見を踏まえまして、都としては平成20年「外環の地上部の街路について」というパンフレットを出させていただきまして、その検討のプロセスというものを明らかにしたというところでございます。そうした沿線の区市さんのご意見というものをしっかりと受け止めまして、こういった話し合いの会で必要性やあり方について皆さんのご意見を聴きながら議論を進めているというふうに認識しております。

(司会)

原構成員いいですか。

(原)

はい。

(司会)

はい。はい、黒木構成員。

(黒木)

ちょっと今の質問から関係ないかも知れませんが、ちょっと練馬が先行しているということなので、今後武蔵野も参考になると思いますのでちょっと参考までにお伺いしたいんですが、この22メートルに道路がなったということで、この図を見ると今まで入ってた家が、22メートルにすることによってぶった切られたりとかそういうところが多数見られるんですけども、この場合、練馬が先行するので補償問題も出てくると思うんですね。そういうことに対しては、家が半分になっちゃったとか、4分の3になったとかいろいろなケースがあると思うんですが、そういう補償に対してはどのような基本的な考え方なのか、ちょっと参考までに教えていただきたいんですけども。

(司会)

これは前回ね、佐藤さんがご質問してて、18メートルについてはどうなんだというお話もございました。法的にはないんだっていう話なんですけど、それで済むのかっていう議論にはなっているんですけども、今言った半分かかったとかそういう場合もあるよっていうことですよ。22から外れたり、全体に外れる部分があれば、部分的に外れる、敷地の半分が外れるというふうないろんなケースがあると思うんですけども、ちょっと説明していただけますか。

はい、武田構成員。

(武田)

それでは、説明のほうさせていただきます。ただ、補償についてはですね、かなり個別具体、それぞれの家の形状、形、そういったものによって土地の用地取得にかかわる補償というのは一つの例で説明はなかなかできないんですが、ちょっとこの場ではかいつまんでということでご理解いただければと思います。例えば、道路が半分っていうとちょっと厳しいんですが、例えば自分の敷地の内の二三割当たったといった場合は、その二三割に道路になる部分は買収させていただきます。で、残りの部分で敷地再建、要は、その今まで建っている建物がその二三割の土地のところで当たってしまう。当たったり、その当たり方によっても切り取り補償。それから、もしくはもう全部建て替えてくださいという補償。それはもう当たり方によります。で、土地については、その残りのところで再建できるかどうか、そういった形で皆さんにご判断をしていただきます。ですから、買うのはその2割です。

ところが、逆に極端に言ってしまうとですね、8割、自分の土地の8割当たってしまう。じゃあ、残りの2割で再建をしてくださって言うてもなかなか再建できないわけですよ

ね。その場合は、その2割については、ちょっと表現悪いんですが、残地補償という言い方をして、その2割はその土地の所有者さん持っていてください。その代わり、その2割ではもう土地としての価値は非常に下がります。ですから、そこは価値補償ということで、その分金銭的に支払いをして、8割プラス残地補償で新たなところで再建をしていただきたいという形になります。ただ、じゃあその2割の土地は持っていてもしょうがないよね、もしくは自分で例えばせっかく道路ができたんだったら、例えば駐車場で一二台止められるんならそういう使い方もあるかも知れません。もっと低ければ自販機を置くっていうやり方もあるかも知れません。でも、私はもういらぬよという場合があります。そこについてはその補償担当者とたぶんいろんな形でご相談となると思いますが、例えばその後ろの方がそこを買いたいっていう場合もあるんですね。それで自分が前面に出て綺麗な道路に出て何かしてみたいとか、いろんな考え方があつた。そういった方をちょっと聞いてみたりとかっていうのは、その補償担当者がやってくれるというパターンもあります。ですから、その残り方、それから買う面積、割合、そういったものによって考え方がそれぞれ違うということになります。

ちなみにですが、例えば土地の面積が、元からある程度整形があつたと。長方形でもいいですが、綺麗なんて言っちゃつと、失礼なんです、間口もそこそこあり、奥行きもそこそこありっていう綺麗な形だつたと、整形に近いという場合については、例えばそれが斜めに道路が入つてしまうという、せっかく綺麗な整形の形が台形みたいな変な形になってしまいますよね。そうすると、当然角が鋭角な土地が出てきますから非常に使い勝手が悪い。そういった場合には、不整形係数といって形が綺麗じゃなくなつた分は、その土地の評価をそういう計算をしてですね、買取価格を出したりとか、いろんなことはしますので、本当にそういった細かい事例というのがいっぱいありますが、個別具体でそれをどれかにはめるとするのはなかなか難しいので、今ちょっとかいつまんでそんな考え方があつたというふうにご説明のほうさせていただいて、もし何かあれば、それはちょっと例えばこんな絵だつたらどうなるのっていうのは聞いていただければ、過去の事例でこんな形が考えられますというご説明は個別でできるかなと思います。ちょっと長くなつてすみません。

(司会)

急に事業的な話になつちやつて、ちょっとずれちやつてはいますけれども、佐藤さんはそんな細かい話じゃなくて、基本的には法的にどうなんだという話が前回出ました。いらつしゃられなかつたんでしたつて。法的にね、練馬の場合は40、それが22になつたということになると、18メートル、計画線から外れますよね。その補償はどうするんだと。今の黒木さんの質問は、事業中の補償になりますよね。そうじゃなくて、計画が廃止になつたことによる補償はあるのかっていうご質問がね、佐藤さんからあつて、それは法的にはないというのが、まあ、佐藤さんもよく分かつて質問しているんだと思うんですけども、ただ、そういうもんじゃないんじゃないかというものがないと、なかなか事業が進ま

ないんじゃないかというようなご意見だったというような記憶があるんですけど、佐藤さんなんかありますか。はい、佐藤さん。

(佐藤)

その話は今日の雰囲気を見るとね、まだそこまで話すところまで行ってないと思って私黙ってたんですけどね。やがてその話になるかと思いますが、今日は先ほど40メートルを22メートルにした、それじゃあ計画変更を練馬区の意向に沿ったと言うことで、それはどういう経緯で、どういう条件でどうなったかっていうのは分かってないんです。ただ22メートルになったといっても、こちらは今も回数を重ねて40メートルでやっているわけです、今でも本来の本線案（高架）に沿って。

それとね、少しバックしますけどね、企業者側もちょっとおかしいですね、これ皆さんもご存じのように高架方式から、環境とかいろいろな問題で地下に持って行った。つまり、いきなり大深度で行くと、時間的なロスもないし、用地費もかからないというような大まかな理由で行ったんだと思うんですが、本来なら順番的に言うと、高架でなければ高架と同じように用地買収して、今の環八でも一部やってますけど、蓋をかけて、開削工法でやって上を道路にすれば全部解決することをですね、国が先飛んじやってシールドになって、後追いでこの外環2なんか出てきてやってるから、話がどうもスムーズにいかない。要するに、矛盾を起こしているわけです。この辺がどこまで行っても私は分からない。だから、その辺からもう少し分かるようにこの経緯を教えてもらいたい。おそらく国と東京と連絡協議会で話していると思いますけどね。そこに大きな原因があると思うんですよ。外環の2ということではなく、新たに都道という計画であれば、議論することもできる。

(司会)

はい。すいません。今日はいいですね。

(佐藤)

今日はいいです。

(司会)

申し訳ありませんが。

(佐藤)

今の話がね、幸か不幸か知らないけど、進めば出てくる話です。

(司会)

はい。それは例えば補償の手引きみたいなものがありますから、そういうものを見ていただ

くとか。

(佐藤)

大まかに説明したけど、その通りでございます。だから、残借地補償をもらってどうするかという話にもなるし、残地補償も出てくれば残借地も出てくる、いろいろ細かい話がこれから出てくると思いますよ。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございます。西村さん何分くらい必要ですか。「その他」でこの提案。

(西村)

私が提案する話ではないので。

(司会)

え、西村さんではなかったですか。はい、どうぞ。

(西村)

失礼いたしました。杉並の300メートルの廃止の提案について、私たちのほうは頭のところでお願いしたんですが、それは無理だということなので、そのあとで扱うということに準備会となりました。その時に、構成員の中からこの問題を報告してくださいっていったふうに提案するということになっておりますので、私が提案するわけではなく、東京都にお話していただくということです。

(司会)

はい、分かりました。古谷さん時間的にどうですか。次、古谷さんの何もなければ4に進みたいんですけども、ただ、もうそれを含めちゃうとどうでしょうか。いろいろな準備していらっしゃると思うんですけども。説明だけやりますか。

はい。前回は説明を1本やっておりますので、続いて説明をしていただいて。で、質疑応答は2本まとめてまたって言うとまた怒られますけど、今言った話がございますので、古谷さんのほうで終わったところで次へ移りたいというふうに思うんですけども、構成員の皆さんよろしいですか。はい、じゃあ、その通りにさせていただきます。それではすみません、大変長くお待たせして、また時間も相当たっちゃってね、新しい資料も作っていただいているみたいなので、次第4の①、②。①についてはご説明終わっていますけど、また新しい資料もついてるということですので、②を主体にご説明を願いたいと思います。

(古谷)

スライドをお願いします。結局ですね。

(司会)

古谷構成員、どうぞ説明をお願いします。

(古谷)

この前、濱本さんのことについての質問をやったのは、本当頭の中も古くなっちゃって混乱しちゃうんですが、議題1ですかね。今日は次第4の②の説明のためにちょっと書き加えました。次をお願いします。

どちらも古い、2年、3年前の資料に基づく1年前の資料の説明に、回答に対する質問なのかな。非常にそういう意味で古くて頭の中も変なんで。これは、先日お話をした濱本さんの資料についてこんなような、さっきも出てきたこの地図、そのことで話をしましたという形でちょっと思い出していただきたいと思います。次をお願いします。

今日の、これも先日の濱本さんの資料についての参考資料第17回のそれぞれがこんな形で出ました。そんな形で今手元にはないと思いますが、次をお願いします。

それでこの間、話した中でまだ残っている問題があるよと、先ほど議事録のことについてでもお話しましたが、安西さんの口頭回答自体がどういうネットワークなのかというのは、テクニカルな、工学的なお話じゃない。分かってないんじゃないかって言うのも失礼なので、ごまかしてるんじゃないかって言うのも失礼なんで困ってるんですが、実質的に工学的な説明はございませんでしたという点でまだ残ってます。次のテーマに移ると困るかなというのがあります。

それで今日の話は、資料9-6なんです。これはですね、だいぶ昔の11年の11月に西村さんが提出しました東京環状道路の主な経緯といういわば年表みたいな形で出ている資料に関して、私の立場からこれまでよく分からなかった、またはこのところどうなっているのかということをもとめて出したのが今日説明します資料15-4、これが12年の5月、本当に古くて申し訳ございません。議論は、1番最初の第1回に配られた東京の都市計画道路の概要、地上道路の概要と経緯というパンフレットに関連するものです。という形です。次をお願いします。

これはですね、西村さんの資料の中で、私が下線を引きました。こういうところが質問したいかなってところなんです。この14回の話し合いの資料14-5でしたかな、それには、そここのところ大きく字を書きましたけど、このような国の資料とか東京都の資料で得られて分かるようなんぬんというようなことが書いてございますが、そんなようなことに関連いたします。という点で次をお願いします。

これはですね、右側が西村資料です。それですから、何年何月何日にどのようなことがあって、そこでどういう約束がされてるよってということが書いてあります。その箇所のところ、2カ所ばかりそのような形で私が分かりやすくしました。右側の公園や歩行空

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するというのがその通り約束されているのに、第1回の時に配布された資料には、1番重要なものとして位置付けられていた住宅地域住民のコミュニティを保全というのがどこかへすっ飛んじゃってる。それはいつ、どのような事情で、どのような資料を見れば分かるんでしょうか、なくなったことが。ということが、私にとっては疑問だし、お聞きしたいことなんです。

それから、その下のほうでは、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。必要性の検討にあたっては、計画ありきで必要性の議論をすることはならず、整備しなかった場合を含めて議論すべきである。これも今まで全部練馬区も含めて、いいよいいよ、いいよいいよ、ということだけで、これができると思えばどういふことがあるか、我慢しなくちゃいけないことはどういふことがあるかということ自体は、一切都側から説明されていません。ということはこれがほっぽらかされてるということなんです。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はなく、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。これがないから実はこの会がですね、いつまでたってもお互い行き違い、行き違いということになっているんです。そのところを改めていただきたいです。次お願いいたします。

それでですね、第1回に配られていた資料の中で、私配られた時にですね、その右側の図の1番右側のところに鉛筆記入部分っていうところがございます。これは私が疑問でございまして、ごちゃごちゃごちゃ書き付けたところなんです。そのごちゃごちゃ書き付けたところがですね、その赤い字なんです。そのところでは、本来なかった都市計画道路ネットワークという一部、という都市計画道路ということがなんだか突然出てきちゃって、それ以来、ネットワーク、ネットワーク、幹線道路でございましてということばかり言ってる。だけど、それ以前の資料、または都のいろいろ発表されたもの、説明資料にはなかった。一切なかった。だから、住民の人たちは当然そのところで、もうなくなった、外環の2はないんだというふうに思っていました。すぐ計画が地下になった時すぐは、その当時の武蔵野市長ですらそう思っていました。だんだんその内うっすら分かりかけて、なんだかもぞもぞして意見が変わり出したというのが私たちの実感です。つまり、市長ですらそうじゃないと思ってたことがいつの間にか、これは法律で決まって外環の2というのはいって格好になっているんです。

それから、高架であった4車線の高速先取り、これはもうさっき言いました。6車線でないためのゆとりとして作られたんです。これが目的、その当時の法的な目的でした。自動車交通の処理、地下化により6車線トンネルになったということで、先ほど言ったような先言っちゃいました付属道路と同じ処理でいいはずだって。本来なかった防災性能向上、環境の確保、ライフラインの収容、これは確かに必要なことではあるんですけども、やっぱり最初の当時には一切言われてなくて、そして道路つくるんだ、高速道路つくるんだ

って、そどこけっていう格好で住民が非常に反対運動したわけです。ところが、このあとになって見ると、こういうものが付け加わって、本来道路にはこういうものがついてるのが当たり前だというような形でもって付け加えられた。そして、最大のコミュニティの保全ということが完全にすっ飛んじゃってる。コミュニティの保全というものの自体が、この資料1-6にあったらば、そうすればずいぶん違ったと思いますという点。その次お願いします。

その次はですね、これは東京都の回答に対しての私の意見だったかな。資料15-3は、話し合いの会で古谷が作成提出したもので、東京都都市整備局提出資料12-7に関する協議の中で行われた東京都側の構成員の回答に対する意見を私は書いてると。これもこの会で行われた西村資料との関連があります。ですから、ここのところと言っていること自体が、実はこの西村さんの資料とそのまま直接つながっているんです。その趣旨は、計画側の説明が具体的でなく、いつでもとんとんとんと、結論、結論、結論とつないでこうですと押し付ける格好です。このままでは住民が外環の2計画を正しく理解、納得できる計画を実行できるより良い計画に足るものではない。つまり、住民側をいわば押し付ける格好で、理解を求めようとしてくれてないんですよ。何度も何度も言うんですけど、あとで、あれ、なんかもによもによもによって難しいこと言って誤魔化されたんじゃないかなと思うから、同じ質問が何回も何回も繰り返される。ということは、私もいらいらしてるし、こっち年取っちゃう。年取っちゃいました。次お願いします。

次はですね、外環、先ほどの出てきたようなところですが、これは私、吉祥寺に直接関連する宮本小路、東十一小路に関連したところなんです。そして、あの赤い三角のところ、上のところにございます。これが青梅街道の出口、その後ろにずっと伸びているのが、外環の2の予定線です。下のほうに来るのが、赤いのが外環の2の予定線です。と同時にですね、外環の2が1番上のごちゃごちゃって書いてあるものになるんです。ここのところが上石神井の出口です。そして、これが上水道路ですね。ここにきた車はこう来るんです、今。こう来て、これが宮本小路に入ります。それから、今のやつは、こちら早稲田通りから来る車がこう来てこう入ります。こっちから、青梅街道で来る車も、こっちから来る車。で、この間の予想図、将来交通予想図では、ここで出た車がこっちのほうに来るのに、こう行ってこう来る、こう行ってこう来る、こう行ってこう来るかこう来るか。だから、ここのところは混みますよってという予想なんです。その代わり、生活道路はものすごく空きますよということなんです。だけど、これ見て。ここで出た車がこっちへ回ってこう行こうとしますか。ここでこっちが吉祥寺ですから、こう回っていくのが当たり前です。この予定線のところも、こう走ってくると自転車ですごく分かります。この道が良くなったからそのままずっと流れ込むんです。それで、現在、先ほど言いましたように、日曜日はこれがここまで玉突き状態、これがここまで玉突き状態、こう入れますか。そして、どうもネットワークの計算は、ここで出てくる16,000台ですか、それをこのところにうまく配分するというような計算しかやってない。それでこっちのほうはどうも別の計算、ネッ

トワークの計算してるという気がしてしょうがありません。そうじゃなきゃ、しかも、これは最近の新しいデータでもってポンポコが平成22年のデータに基づいた予測を作りましたよね。その予測は、現在でも中型車、小型車が増えて、大型車は減っていると。となると、中型車、小型車はこっちへまともに来るんです。というような状態をあの予測では全然私には理解できないというのが、これちょっと脱線しました。元に戻ります。最後のやつが次お願いします。

次が今の予想図です。左側はこの間配られた資料14-4だったかな。その幹線道路は増えますよ。下の右のほうの小っちゃいところは、生活道路がこんなに空きますよといういい加減な、まさにいい加減な図です。それで、西村さんのところへ入ります。実は、15-4という資料については、1番目は、2001年4月の東京外環環状道路の計画たき台地下構造公表の4に…。

(司会)

古谷さん、大変申し訳ございません。まずは質疑応答もこれからやらなきゃいけない部分の4については全部残っちゃっているんですけども、大変申し訳ないんですけど、そこに入る前にちょうどきりがいいかなと思いますので、大変申し訳ないんですけど。

(古谷)

それでは、この次、資料15-4を。

(司会)

その前にやっていただいて、質疑応答に入っていけるような形で行きたいと私は思っているんですけども、よろしく申し上げます。申し訳ございません。

(古谷)

いえいえ。

(司会)

ちょっと時間がなくなっちゃって、ずっとお叱りを受けているような話だったので、正直言って何項目お話しいただいたかちょっとメモができなかったくらい多かったですけど、ご意見と要請、それから説明を求めるという三つくらいに分かれると思いますので、それについては次回までにちゃんと整理していただきたいなど、また怒られちゃいますので、ちゃんとしっかり整理していただきたいと思います。すいません。大変古谷さんには申し訳ないんです。そういうことでよろしく申し上げます。それではちょっと時間もなくなっちゃったんですけども、その他に入って、すいません、また黒木さんとか大変申し訳ないんですけど、次第6のほうに入らせてもらいたいと思うんですけども、よろしい

ですか。

(黒木)

はい。

(司会)

それでは次第6、その他について時間がないんですけれども、ご説明をということですので、東京都のほうからの説明ということですね。はい、安西構成員。

(安西)

それでは、西村構成員からお話がありましたので、外環の2の都市計画提案について、まず都市計画提案制度の概要を簡単に説明しまして、そのあといただいた提案内容について説明します。お手元の資料1枚目ご覧ください。こちらの資料です。東京都のホームページが載っている資料はお手元にございますでしょうか。すみません。ただいま配布中のございます。大変申し訳ございません。構成員の皆さまには。

(司会)

構成員の皆さまには配っているというんですけれども、どうですか。

(安西)

都市計画提案制度と左上のほうにある資料のございます。

(司会)

今日、入り口で配ったそうなんですけれども、持ってない方いますか。いいですか。傍聴のほうもよろしいですか。はい、それじゃあ、お願いします。

(安西)

都市計画提案制度なんですけれども、まず提案できる方ですけれども、2番に記載がございます。土地所有者や借地権者の方、あるいはまちづくりNPO法人、営利を目的としてない法人等の方が都市計画を提案できるという制度でございます。これは平成14年に創設された制度でございます。3番のところをご覧ください。提案に必要な条件というのがございます。三つございます。まず面積です。5,000㎡以上のまとまった土地。そして、3分の2以上の地権者の方々の同意を得て、かつ、その都市計画に関する基準、都市計画道路でいけばさまざまな機能がございますので、都市計画を変更することで街に与える影響はないのかというところもご確認いただいた上で、資料が整えば受理するということとなります。

資料の2枚目をご覧ください。都市計画提案制度の流れでございます。1番上の大きな四角が今ご説明した三つの条件になります。紹介がちょっと遅れたんですけども、外環の2の一部を廃止する提案について杉並区在住の古川さんからご提案いただいております。三つの条件を満たしたということで、昨年12月に受理したものでございます。受理後の手続でございますけれども、まず、古川さんの提案区域の中で杉並区の計画があるかどうかというところについて区にお聞きして情報提供があったというところがあります。次に、大きな四角で、「東京都は、提案に基づく都市計画を定めるか遅滞なく判断」という四角がございます。こちらについては都市計画を変更する必要がないというふうに考えて、右側のフローに今移っております。現在、都は古川さんの提案を踏まえて都市計画変更はしないという考え、この考えについて杉並区に意見を聞いているところでございます。今後、下のほうに「都市計画審議会に素案を提出し、意見を聴く」とございまして、5月の東京都都市計画審議会に付議して意見を聴く予定としてございまして、その後、最終的な決定をしていく流れとなります。

すいません、まず手続から先にご説明しましたが、次に、提案の内容についてご説明いたします。3枚目以降が古川さんからの提案書を一部抜粋したものでございます。3枚めくっていただいて、左上に「図8 提案の廃止区間と周辺道路図」の図面をご覧ください。この図面の中で、赤い斜線の部分をご提案の外環の2の廃止の提案があった区間で、延長が約295メートル、外環の9キロの内の295メートルということになります。この赤い線が両側に二つございまして、これが古川さんがご提案されたバイパスルートでございます。具体的には下のところに、「1番 バイパスルート内の各道路区間」というのがございまして、外環の2を約300メートルに亘り廃止すると、その両端の近くまで走行してきた車が上の図の通り、Xが下、Yが上ですけれども、そこまで車がやってくると。そこからバイパスルートに進入してもらう必要があると。バイパスルートは次の二通りのコースとしたということで、この赤い現在ある道路を活用して、車のバイパスルートを設定されたというところでございます。

次に、古川さんからご提案を受けまして、なぜ都としてこの提案に基づいて都市計画変更しないのかという理由を簡単にご説明します。資料の最後をご覧ください。A4横の資料で、これは都が作成した資料でございます。理由とありまして、1段落目、2段落目は省略いたしまして、3段落目でございますけれども、都市計画道路、今日も議論になりましたけれども、ネットワークが適切に形成されることによって発揮されるものでございます。提案のように延長295メートルのみを廃止して、道路ネットワークを分断することは以下の理由から適切でないと考えます。まず、提案区間の外環の2の将来交通量、1日1.4万台から1.5万台と推計されてございまして、先ほどにもお話ありましたが、五日市街道とか吉祥寺通りといったぐらいの道路の交通量でございます。そういった道路で一部の区間の道路を廃止いたしますと、自動車がこの廃止区間の周辺の生活道路に進入することになります。そうなりますと、自動車も当然走りにくくなりますし、生活道路に

自動車が入り込んでくるということで、そこを利用する歩行者の方、あるいは自転車の安全性が損なわれると、そういうおそれがあると考えてございます。また、防災の面から見ますと、外環の2は延焼遮断帯の位置付けがでございます。古川さんのご提案ですと、この廃止区間周辺に7メートル程度の生活道路がありまして、それが延焼遮断帯として機能を発揮するというご主張でした。都としましては、延焼遮断帯として位置付ける都市計画道路の幅員を11メートル以上としておりますので、古川さんのご提案にあるような7メートル程度の生活道路を延焼遮断帯に位置付けることはできないというふうに考えております。このような理由から、古川さんのご提案に基づいて外環の2を都市計画変更することは考えていないというところでございます。説明は以上でございます。

(司会)

はい、ありがとうございました。私も都市提案というのは前からあるのは知っていたんですけども、武蔵野市も条例があると思うんですけども、非常にこれは難しい、提案する制度としては非常に難しいなと現役の頃感じてね、いたところもあるんですけども、これだけの提案に持ち込んだということはなかなか大変なご努力があったのかなというふうに推察しております。ただ、今日ちょっと時間がございませんので説明ということで、本当はこういう議論が必要なのかなという気もしてはいるんですけども、まあ、これからだんだん先ほど言った佐藤さんの話だとか、いろいろ話がだんだん複雑になってくるのかなとは思いますが、今日はすいません、時間の関係で説明ということで、今の説明に対してちょっとしか時間がないんですけども、ご意見ございます方、よろしくどうぞ。またやる機会があると思うんですけども。はい、古谷さん。

(古谷)

今日配られてるこの外環ニュースをご覧になってみると分かると思うんですけど、市議の立候補者予定ですが、その人たちがほとんど全員が外環の2は必要ない。それからまた武蔵野市長も必要ない。

(司会)

古谷さん、すいませんけど、地方選が控えていますので、議会関係はちょっとやらないようにしていただければなと思うんですけど、どうですか、皆さん、いいですか。

(古谷)

いや、武蔵野市は、これで廃止ということになったら、どうなんでしょうか。

(司会)

あ、皆さんでよければどうぞ。

(古谷)

私の質問はそれなんです。

(司会)

はい。もう一度整理していただけますか。ちょっと切っちゃって申し訳ありません。

(古谷)

だから、武蔵野市は廃止ということになったらどうなんでしょうか。道路ネットワークが途切れるわけです。またはこれは練馬区までは細くなっているから、幹線とは言えなくなっているわけです。それをいわば、その理由の中でですね、道路が建設できないからという格好でいっちゃってるような気がするわけです。

(司会)

はい、ありがとうございます。ほかにございますか。はい、濱本構成員。

(濱本)

今日はね、ちょっと司会者に苦言を申し上げたい。この提案制度についてね、西村さんから何回も準備会で話があったと思いますが、話合いの会の1番先に行っていただきたいとね。この件については10分くらいで終わるような話や説明だけで10分だけで終わらすような話じゃないんですよ。

それとね、もう一つ、これは今日やらなければならなかった議題なんですよ。ということは、5月の何日に都計審でもう結論が出ることにより決ってしまうのですよ、最終的に。そういう大事なことをね、やらないで準備会で決まったからと言って予定通り進行がなされたことですが、私は1番最初に提案制度の件を議論したいと思いましたが、まあ、準備会の話もあったのでちょっと手を挙げなかったんですけどね。これはこういうやり方じゃね、1番大事なことをやらないで、こういう非常に大きな問題があるんですよ、東京都のやっていることに対して。これ、ものすごく私は質問したいこといっぱいあります。持ってきましたけどね。そんなことやったら、質問だけで30分以上あるんですよ。

それを西村さん一生懸命頑張ってもらったんだけど、どうしても10分だっていうので黙って聞いていましたけどね。こんな東京都の説明だけで終わらすような話じゃないんですよ、本当は。大変な話なんですよ。これをね、構成員の皆さんもそうだし、司会者の皆さんもそうだし、東京都もしっかり頭に入れてもらいたいんですよ。これ大事なことですよ。

簡単に言うとね、もう時間ありませんけれども、3年前にですよ、提案を出して、3年間いろいろ事情があったかもしれないけれども、受付が受理されたのは3年後ですよ。そして、必要ないと決定したのがその2カ月後ですよ。そのやり方も、東京都の都議会に先

に報告しているわけですよ、整備委員会に。そんなやり方あるんですか。きちんとね、そういうことをやる前に、杉並区とか、近隣の武蔵野市とかいろんなことに質問しなきゃならないものたくさんあると思いますよ。そういうことを抜かしてね、それから、杉並区の議会でもいろいろ問題起こしていますよ。提案していますよ、いろいろね。区長だっていろいろ言っていますよ。そういう状況でね、この間、杉並の話し合いの会で、その杉並の発言について尊重するというようなこと、どなたか言われたようですけども、私も時間がないので東京都にこれだけは申し上げておきますよ。どうか、この問題についてはきちんと尊重していただいて、すなわち杉並区の意見を尊重していただいて、結論を出してほしい。この反対する理由、すなわち提示されている内容の理由にはならないですよ、この東京都の書いてある理由をみると回答書の内容は議案者が納得できるものではないですね。提案者の内容を十分吟味したものではないですね。こういう馬鹿げた回答を、東京都は堂々とやっているんですよ。今、構成員や会場の皆様が東京都の説明を十分認識して、説明を受けておこなわないと、いくら今行っている話し合いを進める意味がないですよ。今説明されている内容により、今、行われている「外環の2」の話し合いの基本になっているということですよ、今。分かりますか、私の言っていること。非常に私は憤慨しているんですよ、今。おそらくね、本当にこの提案している、出された方の153名ですか、提案された方。どんな気持ちでこれ提案したか分かりますか。それを3年も放ったらかすわけじゃないでしょうけれども、いろいろ相談したんでしょうけれども、あれ出せ、これ出せってね。そんな素人の人に作れって言ったってこんな資料作るのだから大変なことですよ。東京都が作るんだったら簡単だと思うけど。こういう問題があるんですよ。そういうことをね、準備会でもきちんとお話していると思うんですよ。だから、1番最初に話をしてほしいということ西村さんから話が出たと思いますが、そういうことをもうちょっとね、司会者も頭の中に入れてやってもらいたいと思う。1番大事なことだと思う。司会者が悪いとは言わないけれどもね、そういうことですよ。

だから、今の問題ってやりましたけど、一つだけ質問します。昨年4月頃に舛添知事がなんか計画地を視察されたそうですね。その時に住民に対して話し合いはしなかったんですか、町へ来て。昨日なんか舛添知事、3時間位テレビ番組に出演していましたけれども、ああいう時間があるんだったら、なぜ石原さんとか扇さんが来た時はきちんとね、事前に視察するっていうことを報道して堂々と来ているんですよ。何故、舛添知事が隠れるようにしてこられて、何がわかるのですかね。堂々と来ていただきましたかったです。どなたがご案内したか知りませんが、本当にそういう事実があるんですか。計画地を視察したって、どこを視察したんですか。これだけ答弁してください。

(司会)

はい、答弁できますか。はい、武田構成員。

(武田)

昨年の4月に舛添知事が練馬のですね、オープンハウスの傍から、車に乗りながら外環の計画線の地上のところを走られて、何か所かで車で止まりながら現地を見たというふうに聞いておりますし、そういうこととお話をされたというふうに聞いております。

(司会)

はい、ちょっともう時間がないんですけど、おひと方くらい。はい、西村構成員。

(西村)

濱本さんとダブル部分は非常に簡単にいたしますけど、この杉並でね、295メートル、152人の方たちがこれだけ強い意志をもってやったっていうのは、やっぱりものすごいことなんです。私たち同じ関係している市の人間として、これはすごいことだと思います。そのことの回答としては、その東京都の判断っていうことでその理由が二つ書いてありますけど、これはあまりにもお粗末だという気がします。

これはちょっと横に置いておきまして、今回10分ということで仕方がないと思いましたが、このあと第21回の話し合いの会で、頭のところで、議事録、議事要旨の確認のあとで是非もう一度取り上げてください。それから、今からそれまでになんか進展があるはずだし、その報告もしてください。ついでに言うと、今後、さっきの練馬区でもそうですけど、11月に都市計画変更があったというお話が安西さんからありましたけど、練馬区、武蔵野、杉並区、将来三鷹市などで大きな動きがあったときには、頭のところで私たちに報告してください。正確な報告をお願いいたします。だって、すごく関係しているじゃないですか。私たち構成員が同じような知識を持つこともとても大事だと思いますので、是非報告してください。とりあえず21回につきましては、練馬の問題もまだあるかも知れませんが、この杉並の問題をもう一度ちゃんとそこで私たちが意見を言ったり、お答えをいただいたり、今日からのその進捗状態について報告していただきたいというようなことをきちんと保証してください。よろしゅうございますか。

(司会)

はい、武田構成員。

(武田)

貴重なご意見ありがとうございました。話し合いの会の準備会の前の段階でもですね、そういったことができるように調整のほうさせていただきたいと思います。その中でまたご意見等もいただいて、本番のときにご報告できるものについてはきちんとご報告できるように対応させていただきたいと思っております。

(司会)

はい、西村構成員。

(西村)

もう一つ、今回は半年以上間が空いていたわけなんですけど、次の21回に向けては、できましたらちょっと短くしてもらえないかなと。その5月の都計審の前にできるかどうかは私も定かではありませんけど、5月15日ですか、25日ですか。

(武田)

5月15日。

(西村)

15日。今だと2カ月ないわけですね。まあ、それは無理にしても、早くしてほしいと。できることだったらば、それに間に合わせてほしいと思います。

(司会)

はい、武田構成員。

(武田)

まずは今回遅くなったというご意見いただきました。言い訳で大変恐縮ですが、解散総選挙という流れの中で最初この会はもっと早く設定をしていたんですが、その時に解散総選挙の関係で東京都議会がずれ込みまして、その日にもろに当たってしまったということで、慌てて変更させていただきました。もう1回延ばしたんです。実はその延ばした時もまた当たってしまいまして、ちょっと2回当たって今回に至ってしまったということで、こういったことのないように今後やっていきたいと思っております。ただ、次回のちょっとスケジュールについては、また事務局とですね、いろいろ調整をしてまた対応できるように頑張りたいとは思いますが、正直言ってどこまで早くできるかというのは、今の段階でお答えがしようがないんですが、努力はさせていただきたいと思っております。

(司会)

はい、ありがとうございます。西村さんのご意見と、それから濱本さんの意見等ございますので、次回に向けて少し整理をしてください。まあ、準備会、私が仕切っているわけではありませんので、構成員の皆さんの意見で決まってくるわけですから、その辺はちょっと間違えないようによろしく願いいたします。それとですね、今日もうちょっと時間がないのであれなんですけど、今の話を含めてね、ちゃんと整理をしたほうがいいな

というふうに思いますのでよろしくお願ひしたいと思いますが、いいですか。それではもう15分近く過ぎちゃってしまして、会場の都合もございましてできないんですけど、10分くらいお願ひはしてあるんですけど、もうお願ひした時間も過ぎちゃってしましますので、ここでお話は終わりたいと思うんですけども、よろしいでしょうか。よろしいでしょうかと言ってもないんですけどね、時間が。大変申し訳ございません、配分が悪くて。古谷さんすいません。またよろしくお願ひします。それでは、事務局のほうからよろしくお願ひします。

(事務局)

次第2では、構成員の皆さまから第19回議事録、議事要旨についてご確認をいただきましたので、公表させていただきたいと思ひます。今回、議事要旨につきましては修正箇所がございましたので、再度訂正したものを公表させていただき、改めて構成員の皆さまには送付させていただきたいと思ひます。また、次第3では、練馬区における外環の地上部街路の取組に関連して、練馬区間の必要性、都市計画道路のネットワークの考え方などについて質疑応答、意見交換を行ないました。また、次第4では、古谷構成員から資料15-4について説明をいただきました。その他では、一部区間を廃止する都市計画提案について説明・質疑を行ないました。次回は、次第3、4について、質問確認事項が何点かございましたので、一度、司会者からもございましたが整理をさせていただいて、次回どのような順番で次第を進めていくかについては準備会などで確認させていただきたいと思ひます。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございます。

(古谷)

今のまとめについて。

(司会)

はい、古谷構成員。まとめについてということですので、どうぞ。

(古谷)

今の私の説明がですね、説明が終わったように取れるので、説明の一部がされたくらいにしておいてください。

(司会)

はい、その通りですね。分かりました。いいですか。じゃあ、そのようにお願ひいたし

ます。ということで、それ今私確認するつもりでいたんですけども、ほかに今、事務局から報告ありましたけれども、内容はそれでよろしいでしょうか。はい、分かりました。報告ありますか。

(事務局)

それでは最後に、傍聴者にご意見カードの記入、提出をお願いしております。提出は出口のボックス、またはファクスでも受け付けておりますので、よろしく願いいたします。それでは、これをもちまして第20回、武蔵野市における話し合いの会を終了いたします。お帰りの際は忘れ物ないようお気を付けください。本日はどうもありがとうございました。