第23回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会
議事要旨

1．日　　時　　平成27年11月19日（木曜日）　19:00-21:15
2．場　　所　　武蔵野商工会館４階　市民会議室
3．出 席 者　　構成員13名（敬称略）
濱本勇三、原利子、中村和子、古谷圭一、大島陽一、西村まり、
城戸毅、佐薙誠、恩田秀樹、山家恭介、児玉憲一、武田光一、
安西崇博

４．資料一覧

参考資料(第23回)　第22回ご意見カード
資料１２－７　　武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）
資料１２-７-２　　武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）(追加資料)
資料１４－４　　地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて（武蔵野市版）（改訂版）
資料１６－４　　地上部街路に関する必要性（影響）データについて（武蔵野市版）（改訂版）
参考資料２(第１９回)　東京都提出資料に関するご意見・ご質問（黒木構成員）
参考資料３(第１９回)　東京都提出資料に関するご意見・ご質問（大島構成員）
参考資料４(第１９回)　東京都提出資料に関するご意見・ご質問（城戸構成員）
参考資料５(第１９回)　東京都提出資料に関するご意見・ご質問（古谷構成員）
参考資料６(第１９回)　東京都提出資料に関するご意見・ご質問（西村構成員）
参考資料７(第１９回)　東京都提出資料に関するご意見・ご質問（山家構成員）
参考資料８(第２２回)　外環地上部話し合いの会　意見・質問（原構成員）
参考資料９(第２２回)　意見・質問書（濱本構成員）
参考資料10(第２２回)　意見・質問（中村構成員）

５．議事

Ａ．議事録及び議事要旨について

第22回の議事録、議事要旨の確認を次回にすることの説明が行われた。
また、西村構成員から下記の通りの意見と武田構成員からの回答があった。

（西村）　話に入る前に、11月17日に外環の無効訴訟の判決がございましたけど、そのことに少し触れさせて頂きたい。
判決についてどう受け取ったかを、次回話に入れて頂きたい。外環の2の話し合いにとっても、ある意味で言えばとても大きな出来事ではありますので、そこら辺のことお願いしたい。（３-４ページ）

（武田）　気持ちはよく分かります。これにつきましては、裁判官の発言を我々がここでお話するだけになってしまい、それに対するコメントというのは、我々としては持ち合わせることが出来ないと思っています。裁判官が出した判決に対して、いいか悪いかという部分を答えるのは非常に難しい。訴えは却下され、新聞報道によりますと即日控訴されたと聞いています。控訴されたということで、終わったという認識でいいかどうかも分からない中でのコメントは、差し控えざるを得ないと思っていますので、ご了解頂きたい。
今回の地裁の判決を受けて、この会で、我々の考え方が変わるとか、そういう考えは持ち合わせておりません。判決は判決として、この会はこの会として今まで同様やらせていただきたいと思っています。（4-５ページ）

（西村）　判決によって、東京都、あるいは私たちの態度とかが変わるということをお願いしているのではなく、判決文を読んで、お尋ねしたいことが出てきた場合に、やりとりをさせていただきたいということです。全体の判決の意味だとか評価だとか、そういったようなことまで、お考えを頂きたいと申し上げているわけではないのですけど。（５ページ）

（武田）　裁判自体は別の所管がやっていまして、そういったところについて、我々はコメントするものを持ち合わせていないというところです。例えば裁判官がこう言っているけれど、これについてどうなのかと聞かれても、それは裁判官がそう仰ってますとしか言いようがないというのが正直なところです。誠意を持って答えたいと思ったとしても、その場で答えられないもの、もしくは答えてはいけないものというふうになってしまう可能性がありますので、そういうことをご了解いただけた上でなおかつ、ご質問されたいというのであれば、それは我々がとめるべきものではないなと思って

います。（5-6ページ）

さらに、濱本構成員から下記の通り質問があり、武田構成員が回答した。

（濱本）　昨日の裁判の結審に対して東京都からは何もコメントは出ていませんね。それだけちょっとお聞きしたいです。（6 ページ）

（武田）　東京都からあえてこの判決について何かを発信するということは、今の所考えてございません。なぜかと言いますと、普通に考えれば妥当だなという一言に尽きてしまい、また、即日控訴という言葉をいただいていますので、何かをコメントする側ではなく、記者、新聞報道に載った通りかなと認識しているところです。（7 ページ）

B. これまで提出された資料に対するご意見・ご質問について

第 22 回話し合いの会で説明が行われた、参考資料２（第 19 回）～参考資料７（第 19 回）について、東京都より回答があり、意見交換を行った。続けて、原構成員から、参考資料８（第 22 回）の説明が行われた。

最初に、大島構成員の質問（参考資料３（第 19 回））に対して安西構成員から下記の通り回答があった。

（安西）　地上部街路の建設中の騒音被害等のご心配だと思います。仮にこの道路を作るとなった場合には、当然地域の方々への環境に配慮して進めることになります。例えば騒音、振動の少ない建設機械を用いる、あるいは工事が一期間に集中することのないように平準化して、工事車両が極端に集中することがないようにする、あるいはアイドリングストップを徹底したりするなどしています。これは地上部街路を作る時に限らず、どんな公共事業でもそういった配慮をすることですので、仮に整備するとなれば、当然地域の皆さまのご理解、ご協力いただきながら進めていくことになります。（9 ページ）

これに対し、大島構成員から下記の通り意見があった。

（大島）　騒音とかアイドリングによる排ガスの発生とかいうことについては十分なご考慮をいただけるということだったのですが、車両の往来による交通事故というのが一番心配なのです。大型車両の運転なんかは細心の注意を払って行われると思うのですが、なにぶんあの辺には、樫の実幼稚園や本宿

小学校といった頑是ない子どもたちの通う施設も多いので、重大な死傷事故が発生しかねないという気がします。これに対して、子供の入れないような工事形態をとって遮断して行うとかそういった配慮はなされるのでしょうか。（９ページ）

大島構成員の意見に対して、司会者より下記の通り意見があった。

（司会）　まだ事業に入ってないので具体的な対応というのは、なかなかあれかなと思うのですけども、基本的には事業に入れば従前に事業説明だとかそういう形の中で、学校への説明だとか幼稚園だとか、保育園だとか、地域の方に対するものは、どういう事業でもやりますので、そういう形の中ではやられると思うのですがそういうことでよろしいですか。

これに対して大島構成員から、会議の進行もありますからこれで結構ですとの意見があった。

次に、城戸構成員の質問（参考資料４（第１９回））に対して安西構成員から下記の通り回答があった。

（安西）　資料１４－４の １－７ページと資料１６－４の１－１ページの道路断面図と、練馬区間が 40mから 22mになったことが矛盾するのではないかとのご指摘です。また、練馬区間は緑のネットワークの構想が破綻している、または破綻に瀕しているのではないかというご質問をいただきました。

資料 16－4 は、沿道環境に与える影響などを取りまとめたものです。大気汚染、騒音振動が沿道に与える影響は、幅員が似ていることよりも、交通状況が似ている道路の沿道環境を調べた方が良いため、幅員が似ているのではなくて往復２車線で１日の交通量が１万台から１万８千台の道路を類似路線と考えました。

22m で整備すると幅広い緑地空間は整備されません。ただ、植樹帯を道路に設置しますので、緑のネットワークは形成されていくと考えています。

練馬区間は 22m にしましたが、武蔵野区間については幅員 40m で整備ありきで考えているわけではありません。この話し合いの会で地域の皆さまのご意見を聴きながら、必要性、あり方を検討し、都として方針を取りまとめていく事としております。ですので、資料 14－4 の 1－4 ページは、40m の幅を活用すれば幅広い緑地空間が創出されるというイメージをお示ししたものとご理解いただければと思います。

首都高の中央環状線とその地上部の山手通りの交通量の関係と、外環と外環の地上部の交通量の関係を見ると、外環の地上部の交通量が１万台から１万 ８ 千台というのは過少なのではないかというご指摘かと思います。高速道路と一般道の交通量の比は必ずしも一定ではないと考えています。一

般道の交通量は、主に路線が位置する場所の土地利用状況によって大きく影響を受けると思います。例えば山手通りは新宿、渋谷、池袋など、人や物の動きが活発な所にありますので、山手通りというのは交通量が多くなります。一方、外環の地上部については基本的には住宅街で、山手通りの場所よりも交通需要は少ないことからすれば、１万台から１万８千台というのは妥当な数字だと考えています。（10-11 ページ）

これに対して城戸構成員から下記の通り質問があった。

（城戸）　類似した道路というものについて、似ているというのはどういうことなのか掴みにくいです。仮に似ているとしても、それならばこういう数字になるのかどうかが、どうもはっきりしない。交通量の予測について、自動車専用道と一般道との交通量の比率は一定ではないということは、そうかもしれません。私が指摘したのは、自動車専用道は有料であり、一般道は無料となると、かなりの交通量が回ってくるのではないかということなのです。その点はどうお考えでしょうか。（11 ページ）

城戸構成員の質問に対して、安西構成員より下記の通り回答があった。

（安西）　例えば大気、騒音、振動は道路そのものから発生するのではなく、自動車の量と一定の関係があり、自動車が通る台数が似ていればその沿道の環境も概ね似ているのではないかと。あと、外環の２であれば２車線相当と考えていますので、片側１車線ずつの２車線道路で交通量が似ていれば、その沿道の大気や騒音、振動の状況が似てくるのではないかということで類似路線を設定しました。

高速道路と一般道は有料と無料なのだから、無料の地上部にもう少し車が走るのではないかというご指摘かと思います。交通量を推計する際には、高速道路の料金を加味した上で、車がどれくらい流れるかシミュレーションをしています。外環は有料、地上部は無料という前提をおいた上での交通量の推計結果になっていますので、１万台から１万８千台は、妥当なのかなと思っています。（11-12 ページ）

次に、古谷構成員より下記の通り意見があった。

（古谷）先程、市役所の前の道路が出ましたけど、これは稲荷通りと同じ。車の量は市役所の前の通り、大きいけど、だったらあの道路で十分。何も家を潰してやる必要がない。緑は家にあるのです。それが例として挙がっているのなら、作る必要ございませんと言っていると思います。（12 ページ）

続いて、濱本構成員から下記の通り質問があった。

（濱本）　城戸構成員の質問の中で気になったのですが、測定地点の位置がわからない。例えば五日市街道であり連雀通りであり小金井街道であり、全部が全部この数字ではないと思うのです。いいところだけとって、達成していますと言うのではなく、ある程度の地点を言わないと、これは達成していますという書類を出してもらっては困ると思います。（12 ページ）

濱本構成員の質問に対して、安西構成員より下記の通り回答があった。

（安西）　連雀通りや小金井街道のどの場所なのかお示しできると思います。これは、東京都が幹線道路で定期的に大気状況を測定している箇所で、何か都合のいいところだけをやっているわけではありません。（13 ページ）

これに対して、濱本構成員より下記の通り意見があった。

（濱本）　五日市街道は南町なり東町なりが関連しているので、我々も測定しています。最低限、どこの地点で測定したのかを示して頂きたい。五日市街道全部がこの数字ではないと思うので。一番良いところと悪いところを出さなくては、資料としてできないと思います。（13 ページ）

これに対して、測定局について司会者より東京都へ補足説明が求められた。

（安西）　この３ヶ所を選んだ理由なのですが、都では、幹線道路沿道に設置しています自動車排出ガスの測定局というのが 35 局あります。このうち、地上部街路と類似する２車線かつ交通量１万から１万８千台というものをピックアップしたところ、この３局だったということです。（13-14 ページ）

これに対し、濱本構成員、古谷構成員、城戸構成員より下記の通り意見があった。

（濱本）　測定局はそれでいいんですけど、測定局が妥当かどうかは分からない。あなた方はいいと思うかもしれないけど、我々住民からすると、そこの測定地が本当にいいとかは言えないと思う、測定をやっているところを見ると。だから五日市街道でも悪いところあります。吉祥寺の真ん中行くとこんな数字ではないです。勿論、気候や天候によって、その日の天候によっても違いますけど。

（古谷）　水質の測定局というは、代表的なとこにあるのではなく、少ないとこにあるのです。そういう言う点では測定局の選び方というのも政治的なものが

入っていることは頭の中に入れておいてください。

（城戸）　安西構成員の答えは 22mの方へ傾いている。22mを外環のモデルとして考えていると感じざるを得ないのです。緑の例として市役所前の中央通りが提示されましたが、古谷構成員からこれなら普通の道路で外環の 2 をなんで作る必要があるのかとコメントがありました。結局道路を作ること自体が目的化しているという印象を持たざるを得ないです。（14-15 ページ）

次に、古谷構成員からの質問（参考資料５（第 19 回））に対して安西構成員から下記の通り回答があった。

（安西）　まず、古谷構成員が提出された、第３回の資料８及び資料４−６と、我々のほうで作成した資料に対しての関連性やコメントが含まれてもいいのではないかということについてです。古谷構成員の作成資料には、ヒートアイランド現象や CO2 排出量の増加、生活道路への車の流入といったご懸念があったと思います。ヒートアイランド現象については、資料 16-4 の 1-10 ページで対策例を取りまとめています。CO2 の排出量増加については、資料 14-4 の 1-4 ページで車の走行速度が高まると１台あたりの CO２排出量は減る傾向にあることを示しています。交通がスムーズになれば、CO2 排出量の削減にも寄与するということです。宮本小路の件については、これまでもデータ等で説明させて頂いています。

次に、地域住民の実感や経験からの提案や意見を尊重して考慮すべきとの意見です。通常、道路の計画・整備については行政が責任をもって案を作り、それを皆さま方にご説明していくというプロセスを取りますが、この話し合いの会については、行政が方針を策定する前の段階で皆さんのご意見を聴きながらやっております。また、ご当地の武蔵野市にも参加していただいた上で、地域の実情をこの議論に反映していきたいということでやっております。

３番目、外環の地下化の理由は移転家屋の減少を目的としているのだから、地上部道路を作るのはその目的と矛盾する、コミュニティを分断してしまうのではないかというご指摘。コミュニティ分断の懸念について、資料 16-4 の 3-4 ページで通学路に配慮した横断歩道の配置等の対処方法を紹介させていただきました。

４番目の、都が提示している内容は利点ばかりで議論しにくいという点について、都としては、地域の現状と課題を整理した上で、地上部街路を作れば地域の課題解決の効果が見込まれるという資料の作り方をしています。一方、道路整備による影響、デメリットも資料 16−4 に取りまとめています。利点のみ記載しているということではないと思っています。（15-16 ページ）

これに対して、古谷構成員から下記の通り意見があった。

（古谷）　自動車の予測について、交通量は幹線道路で増え生活道路で減るというのが、常識的に考えられないことです。幹線道路で渋滞が起きるため生活道路が混んだはずなのに、生活道路の台数が少なくなって幹線道路の台数が増えるというのは論理が矛盾しています。東十一小路、宮本小路は絶対増えるはずで、減るはずないと思うのが１番目。
２番目は排出ガスの推移、幹線道路は今でもほぼ渋滞状態です。しかも台数が増えるという予測ならそれは渋滞であり、移動だから排気ガスの排出は少なくなると説明されたのは全く嘘ではないですか。
コミュニティ破壊について、信号等での配慮の例として挙げられているが、生活者の実感を取り入れた回答をしてほしいです。信号機をつけて、軽度になりましたということしかないと思うのです。
最後に、環境、緑化、防災、交通のどれもが良いというのは変だと思う。こっちが良ければあっちが悪くなるというものがあっていいはずです。（18-19 ページ）

続けて、濱本構成員から下記の通り質問があった。

（濱本）　今の安西構成員の回答の中で、もしかしたら聞き間違いかもしれませんので、もう一度確認します。全体の資料について、武蔵野市の協力を得て回答しているような答弁したが、武蔵野市はこういう評価について回答しているのか、東京都がこういう評価をしたのか。
16-4 の 3-4 ページ、交差点ができた、これでいいと話しているが、我々はコミュニティが破壊されるとかで反対しているわけで、これで評価しているなんて、そういう評価は認められないです。こういう書き方で住民は認めないと思いますので、こういう書き方でなく、もう一度書き直しできませんか。（19-20 ページ）

濱本構成員の質問に対して、安西構成員から下記の通り回答があった。

（安西）　武蔵野市と一緒に取り組んでいると申し上げた文脈は、地域の実状や地元の意見を尊重すべきという質問に対して、実状に精通されている武蔵野市も参加のもとでこの話し合いの会をやっているということです。この資料は、都が作成しているものです。
また、資料 16-4、3-4 ページのコメントは、こうするということではなく、コミュニティを守る一つの事例として紹介したものとご理解頂きたいと思います。（20 ページ）

これに対して、濱本構成員から下記の通り意見があった。

（濱本）　最初の答弁では武蔵野市が応援して書いているような言い方をしていた。そういうやり方だと武蔵野も外環の 2 について賛成しているような形になる。評価について、相談していますとか、お聞きしていますという言い方はおそらく武蔵野市は言わないと思う。
必要性の有無についての答弁は、一つの考え方では駄目なんですよ。我々は真剣に考えながら、本当にこれでやるのかということで、必要性があるのか、ないのかということで、議論したいと思っているし、お聞きしたいことはやっているわけだから。こうなりますよということを、きちっと言ってもらわないと議論ならない。コミュニティのことが全然留意されていません。だからどうしても外環の必要性があるのなら、ここの場合はこういう必要性があるということを言わないと。（20-21 ページ）

濱本構成員の意見に対して、安西構成員、武田構成員から下記の通り回答があった。

（安西）　資料 16-4 は、都が作成した資料です。武蔵野市と一緒に作ったという誤解を与えたのであれば申し訳ありませんでした。
資料 16-4 は、道路を作ると地域の方々に多少なりとも影響があるため、どういった対策が出来るかをまとめたものです。（21 ページ）

（武田）　極端に言うと課題問題に的確に答えられるものがまだ用意できていないのが正直なところです。ですから、事例を見て頂いて、意見を賜るという意味合いです。（21-22 ページ）

次に、西村構成員の質問（参考資料６（第 19 回））に対して安西構成員から下記の通り回答があった。

（安西）　西村構成員からは大きく３つ質問いただいております。
１つ目、昭和 41 年当時の資料では、都市計画ネットワークというは言葉なく、あとから付け足したのではないかという質問ですが、当時の資料にも街路網と書いてあります。街路というのは都市計画道路、網というのは一般的にネットワークということで、街路網を都市計画道路ネットワークと言っております。
２つ目、東京都は平成 17 年に 40m の幅で整備するか、幅員を縮小するか、代替機能を確保して廃止するかという３つの考え方を示してきた訳ですが、条件を付けずに廃止というのも 1 つの選択肢として話し合いの会を続けてきている、というご意見です。議論をする上で 3 つの考え方を示していま

すが、まだ結論を得ているわけではないので、それに限定した形ということではなく、広く意見を聴きながら検討を進めていきたいと思っています。資料全体が一般論で地域特性に密着していないというご意見ですが、道路は都市の基本的なインフラですので、異なる道路でも整備効果は似通ってくるところがあると思います。ただ、この必要性のデータについては、地域の現状と課題、例えば道路の整備状況や地域の危険度、生活道路の車の流入実態などを踏まえたうえで作成していますので、この地域の道路の必要性を議論するのに最大限努力した資料です。（22-23 ページ）

これに対して、西村構成員から下記の通り意見があった。

（西村）　道路網というのを英語にすると道路ネットワークというふうに、それから何年か、十何年か経ったころは、使い始めているという事は分かりました。現状と課題、整備効果、影響といったことが、「武蔵野市の」とついているけど、住んでいる私たちとしてみると一般論であって、道路を作った結果、防災に役立つこともあるのであって、このことで道路を作る理由にするのはおかしいと思います。

次に、山家構成員の質問（参考資料７（第 19 回））に対して、安西構成員からの下記の通り回答があった。

（安西）　山家構成員からは５つ、ご質問をいただいております。
自動車交通量の将来推計の前提となる将来人口の推移、自動車利用の見通しにつきまして、将来交通量は、人口や GDP、乗用車の保有台数等を決定要因として国が作成したものを利用しています。都内での自動車利用は当分増加傾向で、人口もまだ東京都では増加している段階で、2020 年をピークに減少していくと見込まれています。武蔵野市は平成 26 年では 14 万人ですが、2020 年にはそれが 14 万３千人に増加、その後も微増で推移すると予測されています。
２番目の現況の交通量と比較した将来の変動については、資料 14－4 の３－5 ページに示すとおり、平成 32 年で地上部街路なしの場合、現況より減るという予測が出ており、さらに地上部街路があれば生活道路の交通が地上部街路に転換するので、生活道路では交通量が減るという予測になっています。
3 番目は東十一小路の夕方ピーク時の交通量のデータがあれば示してほしいということですが、交通量調査を行う際、近くの道路のピークの状況を調べたところ、夕方よりも朝の方が交通量が多かったので、朝ピークのみ計測しています。夕方ピークについては計測していません。
4 番目は宮本小路や東十一小路の交通量が減少する理由を示してほしいと

いうご質問です。資料14−4の3−5に示すとおり、幹線道路は現況より増えているところも減っているところもあるという結果です。一方で生活道路については、3−5ページに示すように、地上部街路が出来れば、宮本小路や東十一小路を走っている車が地上部街路を走るようになりますので、宮本小路や東十一小路の交通量は減少するという結果です。

最後に、宮本小路や稲荷通りの事故率が都全体より高いとされている根拠を示してほしいということについてですが、事故率は、自動車の交通量の多さを分母とし、交通事故件数を分子として計算しており、数字が大きいほど事故が起こりやすいというデータです。稲荷通りの事故率は都の生活道路の平均値と比べて1.7倍、宮本小路は2倍。宮本小路は12時間あたり3千台の車が流れており、幹線道路である吉祥寺通りの約3割に相当する車が流れ込んでいる状況です。車が沢山流れてくることによって、事故率も高まっている状況が見受けられるものと思っております。（25-26 ページ）

これに対して、山家構成員からの下記の通りの質問があった。

（山家）　都内の自動車利用が増加すると考えられるというのは平成 17 年センサスによるものか確認させてください。

また、生活道路への通過交通の流入の件ですが、地上部街路なしと言っているのは、本線整備された上での地上部街路なしの推計値ということか、同じように地上部街路なしとありという記載のがあるが、全て同じような取り扱いなのか確認させていただきたい。

もう一点、宮本小路、東十一小路の交通量が外環の 2 に転換されるというのは、シミュレーションの結果なのかを確認させてください。（26 ページ）

山家構成員からの質問に対して、安西構成員からの下記の通りの回答があった。

（安西）　将来交通量の推計値の元となるデータは、平成17年の道路交通センサスを元にした将来推計値で、現在公表されている最新のものですのでそれを用いています。

2番目、例えば資料14-4の3-1ページ、3-5ページに示されているような交通量で平成32年とあるのは、高速道路の外環が整備されているという前提です。

3番目、平成32年地上部街路なしとあるのは、高速道路の外環は整備されているが地上部には道路がない場合、平成32年地上部街路ありというのは、高速道路の外環はあるし地上部街路もあるという前提で、交通シミュレーションをした結果です。（26-27 ページ）

これに対して、古谷構成員から下記の通りの意見があった。

（古谷）　幹線道路の車が増えて生活道路に流れ込まないのか。計算してきちんと出したと言うが、インプットデータと計算の前提条件が絶対違っていると思うのです。幹線道路に関しては増える車がどう幹線道路に入り込むかを割り振ればいいが、生活道路は計算モデルの中からは抜けているから、そのネットワークの計算では出せないはずなのです。2 つが一貫してないのです。インプットデータとモデルの前提条件は何ですか。（27-28 ページ）

古谷構成員からの質問に対して、安西構成員からの下記の通りの回答があった。

（安西）　資料 14-4 の 3-1、3-2 の将来交通量は、宮本小路や東十一小路といった道路は見込まずに、幹線道路に流れる交通を推計しています。環境アセスメントで一般的にやっている推計の仕方であり、最新の調査を基にしています。この結果ですと、皆さんご懸念の生活道路に流れてくる車が見えづらいと思いまして、生活道路をくまなく調査し、生活道路も道路ネットワークとして見込んで将来交通量を予測してみたのが資料 14-4 の 3-5 ページです。生活道路の交通量が減る理由は、今、宮本小路や東十一小路に流れている車が外環の 2 に転換するためです。現況に対し平成 32 年が増えている 1 つの要因として、人口増加の影響もあると思います。（28 ページ）

これに対して、古谷構成員から下記の通りの意見があった。

（古谷）　実際に違ったモデルでやっているということで、一貫性がないのですよね。例えば東十一小路、夜はタクシーが多いにわざわざ外環の 2 をわざわざ外環の 2 を通って走りますか。朝は工事の車が多いが、今のモデルには入っていない。全くナンセンスなデータで予測になっていないのですよ。（28-29 ページ）

次に、原構成員から意見の発表（参考資料８（第 22 回））があった。

（原）　吉祥寺東コミュニティは外環の予定地からは離れておりますが、生活道路への車の流入問題で悩み続けております。個人というより、長年協議会として取り組み続けている立場での発言、感覚と捉えて頂きたいと思います。防災面での延焼遮断帯の整備に関してですが、ないよりあった方がいいかもしれませんが、コミュニティを分断し住民を立ち退かせてまで作る必然性は感じない。2011 の大震災で、防火、耐火の住宅が増えておりまして、ここが火事に他に比べて特に弱いということはありません。災害時の避難にこの道路を使うということで、指定の避難場所が東京女子大とあります

が、一番逃げやすい安全な所は住民が考えるわけです。このまちはこのまちに必要な計画と場所を確保すればいいというのが実感なのです。関東大震災の時の延焼というのは、瓦葺の下のとんとん葺きに火種が落ちて火が飛ぶという現象で、瓦も減り、殆ど太陽光発電になってきていますので意味がありませんし、この道路の所は吉祥女子中・高と本宿小があり、巨大なマンションも建ちましたので、自然の延焼遮断も出来ており、防災面での延焼遮断帯という設定は無意味ではないか。
緑は基本的には５年で結構育ちますし､30 年経つとかなり巨大な木になります。今、改築が進んでおりますが、植樹もそれなりに行われておりますし、道路の計画地になっている所は、元々東町でも大きな木のある公園や昔の地主の家があり、今更あそこに緑道を作るというは、地元としては不思議な感じがします。
何よりも問題だと思うのはこの道路がコミュニティを壊すことです。この地域は中心になるようなお寺とかがなく、町会も武蔵野市の場合は全地域に作られているわけではありませんので、住民の拠り所というのは、小学校です。その小学校中心に児童が減っていく中、地域で盛り上がらなければいけないということで、努力の結果、地域の実行委員会が行っている盆踊りに今年は２千人集まりました。住民がコミュニティが大事だという自覚をすることによって、今まで作り上げてきたもののわけです。高齢者にとっては､在宅介護支援センター､テンミリオンが地域から切り離される。
やはり地上部街路が出来ることに、コミュニティが壊れるということへの危惧に伝わっています。コミュニティが分断されるという事は、お役所で考えている以上に、住民にとって大きな問題なのです。武蔵野市はコミュニティ方式ということで、吉祥寺東という私が属しているところは、趣味活動や親睦を深める以上に、地域の課題を解決してこうということで、地域ぐるみで関わりながらやってきたところですので、コミュニティが壊れる、コミュニティが分断されることに対しては非常に危惧しております。
新しい道路が出来るといいことがあるではないかというが、自転車レーンの事、車の分散もですけど、車は一体どこに向かうのでしょうか。日曜日の混雑する車はみんな吉祥寺に来る車です。縦の道の交通が増えれば、女子大通り、五日市街道、井の頭通りの交通量が増えるけど、あそこはもう、パンパンじゃないですか。なんか、その辺が非常に矛盾を感じております。
（30-32 ページ）

ここで司会から、原構成員の続き、中村構成員、濱本構成員の意見発表については次回にしたいとの説明がされた。

C. その他

事務局の武田課長から、年内で議論に一区切りをつけ、来年度からこれまで頂いた意見の取りまとめていくことの説明があった。

これに対して、濱本構成員、西村構成員からの下記の通りの意見があり、武田課長からの回答があった。

（濱本）　今、問題になっているものについては、きちっと終わるようにするためには、来月の１回では終わらないと思う。その辺を考えていただいて、年内に終わらせるようなことは考えないでほしいと思うことが１点。
また、取りまとめの編成ですが、東京都だけでまとめるということはやらないで下さい。これで終わったのでは何のためにこれまでやってきたのかという話になるし、まだ、色々問題は残っていると思う。
それからもう１つ、長い間、傍聴者の皆さん方にも参加いていただいて、色々資料を出していただき、返事を出していただいた。傍聴者の話のことについても、きちっと全部出していただいて、どういうふうにするのかということも検討していただき、回答頂きたい。（33-34 ページ）

（西村）　12 月 17 日では終わらないと思います。中途半端な形で中間のまとめに入ることになるので、少し考えて下さい。120 分で終わらせるのはどう考えても無理ではないですか。（36 ページ）

（武田）　今のテーマについて進めるのを一度線を引いてこれまでの取りまとめをさせてほしいと思います。資料を作成した後、必要に応じて会を開催させて頂きたい。取りまとめの編集については、構成員の皆様にも入って頂きたいと思っています。傍聴者の皆様から頂いたカード等の整理も丁寧にし、整理の仕方も構成員の皆様と相談させてほしいと思っています。
取りまとめていこうという気持ちになっているところですので、少なくとも 17 日には、終えられるよう、皆さまとご協力しながら進めていきたい。（34-37 ページ）

６．確認された事項

- 第 22 回議事録・議事要旨の確認は次回に持ち越す。
- 次第３については黒木構成員不在により参考資料の３から７について後から回答して意見交換させて頂いた。
- 参考資料８について原構成員に途中まで発表して頂き、続きは次回に持ち越す。
- 次第４では都よりこれまでの取りまとめについて説明し、意見交換がなされた。
- 次回、一人、５分程度で発表ということで、希望者の方は事務局までご連絡頂く。

７．次回以降に持ち越された事項

①第 22 回議事録・議事要旨の確認

②これまで出された資料に関する質疑応答・意見交換（黒木構成員、原構成員、中村構成員、濱本構成員）