

第24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12月17日(木曜日) 18:00-21:00
2. 場 所 武蔵野商工会館4階 市民会議室
3. 出席者 構成員14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、
黒木泰二郎、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

次第

- | | |
|--------------|--|
| 資料24-1 | 第22回議事録 |
| 資料24-1 | 第22回議事録要旨 |
| 参考資料 | 第23回ご意見カード |
| 参考資料2 | 自動車排出ガス測定局 |
| 資料10-9 | 地域危険度及び武蔵野地域に関する現状・課題データ集(改訂版)
防災への意見 |
| 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、議事要旨の確認が行われ公表する旨、また第23回の議事録の案を構成員に送付した旨の説明が行われた。

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

司会より、前回の続きとして原構成員（参考資料8（第22回））及び中村構成員（参考資料10（第22回））の意見発表と意見交換は一緒に行う旨の説明があった。まず、原構成員より下記のとおり意見が発表された。

- (原) 前回は話のコミュニティ分断の危惧というところまででした。整備効果に関して、交通問題だけが都の主張される整備効果に関するのではないかと申し上げました。出されたものに関して、地上部街路ができて、車の多くは吉祥寺駅か西荻窪の駅に向かうと思われるので、そこで右折か左折するしかありません。五日市街道も井の頭通りも歩道が貧弱で自転車で通るのが大変です。自転車が西荻や吉祥寺に向かえば駐輪場がなく、走る歩道が狭いという新たな問題があり、本線の意味は分かるが、地上部街路は何のための道路なのか分かりにくいです。宮本小路、北宮本小路、東十一小路で事故は年間何十件とありますが、自転車がらみが殆どです。
- 何故地上部街路が困っているかといえば、渋滞ないしは信号が嫌ということで新しい道がどんどん見つかるのと抜け道化していくわけです。計画されている道路の東西に広がる住宅地の道路は、信号も歩道も設置する幅がなく、通学路でさえガードレールを設置できず白い線を引いているだけです。その通学路へ新しい車の流れが広がってくる可能性を非常に恐れています。新たなマイナスを生じさせる可能性を示して頂き、それでも必要という理由があるならば、その必要性に基づく道路計画として出すべきではないかと思えます。
- 幹線道路である五日市や、女子大通り、吉祥寺通りが概成のままで放置されている中で、新しい道路ができれば全部解決するという提案には、疑いの目を持っています。地域で車の数のカウントや、市に一週間の24時間調査の依頼の結果、実感的に考えるようになったことです。大きな計画における交通の流れと、実際に住宅地の中に車が自由に入っていく交通の流れとでは、何か違うのではないかという調査結果があり、取り組み結果の実感として、この計画に対して非常に懸念しています。(5-7ページ)

次に、中村構成員より下記のとおり意見が発表された。

(中村) 資料 16-4 について、影響についての対策が主に書かれています。私自身、このような内容には納得できませんが、もし整備するのであればこのような対策をしっかりと欲しいと思います。

私は、東京都はこのような理想論を並べてばかりでいいのだろうかと思ってしまいます。常に災害に強いまちづくりということを言い、物資輸送や延焼遮断のため広い道路が必要と言うが、災害はいつ来るか分かりません。現在、外環の2は要検討路線となっており、優先整備路線にもなっていません。いつ完成するかわからない外環の2の道路計画よりも、現在ある、例えば吉祥寺通りや女子大通り、五日市通り、井の頭通り、もしくは外環の2の側の生活道路の稲荷通り等を拡幅や整備することが最優先ではないでしょうか。そういうことについてお答え頂きたい。(7 ページ)

原構成員の質問(参考資料8(第22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) 原構成員からの質問は大きく二つあると思っています。

一つ目は防災の話です。吉祥寺は碁盤の目のような道路で分散避難できるので外環の2は不要ではないかというお話です。この地域は南北に8m以上の道路がありません。また、阪神淡路大震災の事例では、建物や電柱の倒壊で、6m未満の道路では6割以上で通行不能に、8m未満ではほとんどの道路で車両の通行が不能になりました。この地域では、緊急輸送道路あるいは延焼遮断帯となるような一定幅員のある道路が、環八から吉祥寺通りにわたって約3km強存在しないのが現状だと思います。

続いて生活道路の抜け道化の問題です。やはり3km位にわたって南北道路がないため、本来車が通るべき幹線道路が未完成で容量不足であることが一つの要因だと思います。ご指摘の通り、南北道路をつくっても、信号を嫌う車が生活道路に入ってくるのではないかという懸念もあると思います。確かに道路をつくれれば全て解決するという訳ではないと思いますが、生活道路が抜け道になっている大きな要因は幹線道路の不足であり、生活道路の抜け道化をどうやったら解決できるか道路行政としても考え、南北道路はそれに資するでしょうし、それに伴って生活道路に新たな抜け道化が生じないように当然やらなくてはいけないと思っています。(8-9 ページ)

続いて、中村構成員の質問(参考資料10(第22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) 中村構成員からは、外環の2の道路計画よりも、災害に強いまちづくりとして、現在ある道路の整備が優先ではないかというご指摘です。

都としては、災害に強いまちづくりのために、延焼遮断帯の形成が重要だと思っています。延焼遮断帯は主に都市計画道路が担います。その中には、現在ある道路を拡幅する計画もあれば、道路のない所に計画されているものもあります。現在ある道路を拡幅することで防災性は向上すると思いますが、必ずしもそれが最優先とは言えないというのが私どもの考えです。(9 ページ)

これに対して、佐薙構成員、古谷構成員、原構成員、中村構成員より下記の通り意見があった。

(佐薙) 私の場合はほとんど五日市を使って毎日のように車に乗って生活をしています。このまちは東西に長い地形です。そこに井の頭通り、五日市通り、女子大通り、これが今の時点で満杯です。ここへ南北の道路が入って来たらどうなるのか。今の時点でこの 3 本の東西の道路を拡幅する可能性はありません、希望はしていますけど。だからそこへ南北の道路をつくる必要がない。(10 ページ)

(古谷) 東西の道路をそのままに、外環をつくるのは、そこに流し込む車を更に遠くから呼び寄せるということになります。井の頭通りと女子大通り、五日市街道はますます動きが取れず、それが広がり外環の2まで動きが取れなくなるのです。外環の2をつくる大きな謳い文句は、生活道路の交通量の減少だったはず。それが武蔵野市では、逆にみんな流し込む結果になる。それについて私達が主張しても、そちら側はいつでもこういう計画ですと答え、私達の主張を入れた話し合いになりません。(10-11 ページ)

(原) 防災遮断帯及びしっかりした避難路はあるに越したことはないです。阪神淡路大震災で姉が被災し救援に行った際、道路は確かに瓦礫もあるし電信柱も跨ぎますが、避難できない訳ではないです。火さえ出なければ、何とかなるのです。長田区は少し特殊な例で、私はあれが吉祥寺の東町南町で起こるとは思えません。今ある落ち着いた住宅街を犠牲にしてまで、外環の2をつくらなくてはならない理由がわかりません。(11 ページ)

(中村) 延焼遮断帯は、今ある道路を拡幅することも重要だが、ない所に道路をつくることも大切だと言ったと思います。外環の2を何も無い所に通すということであれば現実味のある話かと思いますが、全てが住宅地で、それを一軒ずつ買収していき、何年かかるか分からないような道路を災害に繋げと言われるのはどうかと思いました。(11-12 ページ)

次に、黒木構成員の質問(参考資料2(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) 防災上の地域危険度の順位が下がったので、安全性が高まっており、道路を作らなくても安全性が増すのではないかというご質問です。

地域危険度は絶対的な評価ではなくて、都内の町丁目を相対的にランク付けしたものです。順位が上がったからといって必ずしも安全性が向上した訳ではないとご理解ください。

地域の防災性を向上させるためには、道路整備は重要だと思っています。地域危険度を公表して防災意識を高めることや、建築物の不燃化、耐震化を進めることも大事だと思っています。

2問目、災害時の危険度で見ると、東京の中でも危険度が高い下町の方から整備すべきではないかというご質問です。都は、区部の下町地域や環七周辺の木密地域が危険だと認識しており、木密地域の中でも危険性の高い所にある都市計画道路を2020年度までに優先的に整備を進めている状況です。

3問目、この地域は出火しにくいですが、延焼しやすい理由についてのご質問です。火災危険度は、出火危険度と延焼危険度という二つの要素で構成しています。出火危険度とは出火のし易さで、延焼危険度とは燃え広がり易さです。ご当地は出火の原因となるような火器・電気器具はあまりなく、出火のし易さは低くなっています。一方、この地域では、木造の住宅もあり、広い道路や公園も少ないため、一度火がついた場合に、燃え広がり易さは少し高いというデータになっています。(13-14 ページ)

これに対し、黒木構成員からの下記の通り意見があった。

(黒木) 理屈ではそうかもしれませんが、道路は税金で巨額の経費を使うので、果してそれに資するものなのかということをお伺いしているのです。道路をつくれば、災害も延焼も防げるかもしれませんが、そのために色んな犠牲が払われます。そこを全部取り払って話されても、説得性が全くなく、こちらには全然伝わってきません。だから、本当にこの道路は必要なのかと思うのです。下町の方にしても整備が必要なのかもしれませんが、そちらより順位が低く、かつ危険度が落ちている所は、早急に進める必要も、焦って計画を作る必要もないと思います。なぜそこまでこちらを優先させようとしているのか、それが分かりません。結局はインターができるからというのが本当の目的ではないかと勘ぐってしまいます。本当の目的を言うと角が立つので、防災などの話で住民を上手く丸めこもうとしているという印象を受けます。外環の2は、青梅インターや、三鷹インター等からの道路を流すための機能の方が強く、それを優先したいがために、道路をつくりたいのではないかという気がするのです。それについてはいかがですか。(14 ページ)

黒木構成員の意見に対し、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) 外環の2は、外環が地下に行ったことを踏まえて、話し合いをさせて頂いている状況なので、優先的に整備する路線と捉えている訳ではないとご理解ください。(14-15 ページ)

(武田) 黒木構成員の話はもっともで、防災だけのために道路をつくる訳ではなく、インターチェンジができればそれなりの準備も必要です、その一つとして防災の視点も地元で資するのではないかとということで、データ集を4つの視点で意見をお聴きしたいということで作りました。ご意見は貴重なものとして聴き、また次の考えるタイミングの時に色々やりたいと思います。決して、防災だけという訳ではなく、4つの視点で複合的に考え、その要素の一つとして説明をしたものをご理解頂きたいと思います。(15 ページ)

この安西構成員、武田構成員からの回答に対し、古谷構成員から下記の通り意見があった。

(古谷) 道路をつくることによるネガティブな影響、コストや、住民のコミュニティの問題、そのようなことに対する比較のデータがほとんどありません。(15 ページ)

続いて、西村構成員から下記の通り意見があった。

(西村) 住民同士が日頃から関係を持ち助け合うことで防災機能は向上し、災害時にも一番それが重要だという中で、外環の2をつくることはコミュニティを分断し、地域のつながりも破壊することで、逆のことをやっている訳です。プラスマイナスを考えたら、マイナスの方が大きいと思っています。(15-16 ページ)

続いて、黒木構成員から下記の通り意見があった。

(黒木) 道路から流すという機能はあるということで、結局車が武蔵野市に流れてきます。それにより渋滞も増え、かつ環境も悪化するのは目に見えており、住民にとって迷惑なのは分かり切っている話です。それを納得しろと言うには説得性が欠けているのではないのでしょうか。私の場合は計画線上に住んでいるので、基本的にはつくって欲しくないというのがあります。厄介なものを持ちこもうとしているのですから、それについての説明が足りないということは認識して欲しいと思っています。(16 ページ)

次に濱本構成員から下記の通り意見と資料の説明があった。

(濱本) 資料 12-7-2、12-4、16-4、地上部街路に関する必要性について。第 18 回に発言しましたが、私はこの資料の説明を受けた時、道路計画を提案されるための一般論として聞くことはできるが、外環の 2、地上街路部の必要性としては認められないと申し上げました。また必要性の有無を議論するために追加資料が必要と思いましたが、残念ながら今日まで都から提示された資料は先に述べた通りです。第 22 回で申し上げたことに重ねて一応聞きますが、これ以上の資料提示がないのでしょうか。全般的に外環の 2 をつくることを前提に、市民に極度の危険を煽るような資料を提示しているように思います。

武蔵野市は長期計画を初め様々な独自の検討課題を市民に提示し、長年の人々の努力により今日の閑静な住宅街ができました。また、その他の地域の方々から、日本一住みやすいまちとして推薦されています。外環の 2 の計画は 41 年計画決定した内容と、今、都から示されている計画目的が全く別のものであり、外環の 2 ありきを基本にした必要性を議論すべきではありません。特に昭和 41 年の外環計画では、外環本線と外環の 2 は一体であると私は一貫して主張してきました。それにより、都は第 17 回の話し合いの会で改めて外環計画は一体であると認めました。第 22 回に質問しましたが、再度このことについて質問します。

第 1 にたたき台について。平成 13 年 4 月、国と都は計画のたたき台を発表し、各地区で説明会が開催されました。たたき台の中で、自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して全線地下構造の自動車専用道路をつくるということと、地上部の利用については 4 つの案が提示され、その 1 つとして住宅地域のコミュニティを維持する場合として、現状の市街地を維持することができるという説明がありました。この説明によると、昭和 41 年計画案は、たたき台案により本線と外環の 2 街路を含めて再検討され、新しい案としてたたき台を発表し、説明されたものと私は確認しています。即ち、外環の 2 の計画は、たたき台の案により滅失されたと説明されていると思います。これは外環の 2 が外環計画では一体であることを実証し、たたき台によって計画変更されたことです。これについて再度、都はどのように考えているのかお聞かせください。

それからもう一つ、平成 17 年 1 月と平成 20 年 3 月に外環の地上部の街路についてという発表がありました。その中で街路の整備による効果、検討の進め方として活力、安全、暮らし、環境の項目が示されていますが、これは道路整備の一般論の考え方であって、外環の 2 の必要性ではないと思います。新しい街路がこの場所に必要ならば、武蔵野市としての都市計画として市民が納得できる資料で説明して頂かなければなりません。外環

の2の必要性について十分納得を得る説明がないというのが現状ではないですか。特に指摘しておきたいのは、外環の2地上街路部の必要性がない場合の説明が一切なく、異様な資料と言わざるを得ません。

次に平成26年2月24日、大深度地下に対する公聴会での都知事代理としての長谷川さんの陳述。「地上部への影響を小さくするため、地域の分断を避けるため大深度地下にした」という発言を、どのように考えているかお聞きしたいと思います。長谷川さんの話は外環本線のことが全てではなく、街路を含めた考え方で、その中に生活道路のことが色々書いてあります。それを考えても長谷川さんの言っていることは正しいと思いますし、都はそのことについて、外環の2をつくるということと、少し違うのではないのでしょうか。

次に、緑地計画について。武蔵野市の緑地計画は市民との話し合いを含めて長期計画で進められており、外環の2の整備効果として評価すべきではないと思います。街路ができた場合でも緑地は増えません。外環の2が40m幅でできたとしても、今の緑地よりも増えることはないと思います。そのことについて答弁して頂きたい。

次に、環境防災から見た緊急輸送について。外環本線が整備されれば外環の2がなくとも南北道路の緊急輸送は確保されます。南北輸送路ではなく東西の輸送路をどう考えていますか。ネットワークと41年に言っていましたが、ネットワークなんて一言も言わなくなりました。ネットワークは必要ないと思います。交通事故について年々減少していますが、外環の2の整備により交通事故が増えることはあっても減ることはないと考えますが、どう考えているのか。また、避難場所に東京女子大を考えているということですが、吉祥寺南町から東京女子大への避難はとてもできないと思います。どんな災害の規模を捉えて言われているのか分かりませんが、東京女子大と明確にしていることを疑問に感じます。

次に、環境、大気、騒音、振動について。大気、騒音、振動について平成24年度の環境基準は適正範囲であることは認めますし、それを持続すべきだと思います。しかし、今の測定場所の3つは外環の2の場合の適正な場所ではないと思います。これについて東京都はどう考えるのか、また新しい道路をつくると確実に今より環境が悪化することをどう考えますか。

次に、既存道路の整備について。電線の地中化のことと、交差点の安全対策は新設道路ではなく既存の道路について実施すべきではないかと思えます。外環の2の整備により交通事故が増えることはあっても減ることはないとは私に言いましたが、これを再度質問します。外環の2の整備により自動車事故が増えています。既存道路の整備を真剣に行って頂きたい。私自身がこういう体なので、特に整備計画についてどのようになっているのかお聞きしたいと思います。既存道路の安全性はどうなっているか。井の頭通りや五日市道路あるいは女子大通り等の東西道路がありますが、南北道

路は今も沢山あります。その辺の整備のことについてお聞きしたい。

次に、交通量について。東京都が示す交通量の外環の本線との関係、外環本線だけなのか、外環の2の交通量なのか明確ではなかったと思うのもう一度確認したい。それから、この交通量の作成の根拠をもう一度確認したいと思います。次に、現在の吉祥寺東町地域の外環本線、外環の2の関連する道路の交通量の状況を、東京都は把握しているのかということについて、特に生活道路、宮本小路の場合は五日市まで、その後の南について、五日市から井の頭、あるいは三鷹に出る車がどう流れているのか、その辺を明確に説明して頂きたいと思います。将来人口が減少し、交通量が減少することは明らかであり、新しい道路は必要か。

次に、外環の2以外の南北道路について。南北道路は外環の2だけではなく、練馬区地域の補助135号線や調布保谷線の整備がまだ進んでいません。練馬区に任すのではなく、都道ですから東京都が強い指導をしないとかなかなかできないと思います。これをすれば外環の2は必要ではないのです。これについて、もう一度東京都の考え方を教えて頂きたいと思います。

次に、公共交通の連帯強化について。簡単に言うとムーバスのことです。外環の2がなくても路線バスの運行はスムーズで、路線バスよりも、鉄道の南北道路を検討して頂きたい。ムーバスについては、外環の2とは次元が違います。何故武蔵野市が全国に先駆けてムーバスを行ったかよく勉強して頂き、何故外環の2が必要なのかを答弁して頂きたい。

次に、防災地域の危険度について。武蔵野市は、東京都が示す防災地域の危険度が低いエリアであり、防災面から外環の2が必要というのは当たらないと思います。東京都が作った資料は地元住民の不安を煽るだけではないでしょうか。

次に、東京都の提出された資料について。東京都が提示した説明資料は、外環の2ありきの資料であり、何故この場所に外環の2が必要なのかという質問になっていません。また必要ない場合についての資料の提示がなく、議論ができない。無理に評価し、検討余地がないのではないかとということ。井の頭通りの4丁目の公園に消防署の仮事務所ができました。これは吉祥寺消防署で再建築するため、その間の仮建設です。この仮建設の説明会において、地元の住民の質問で、なぜこの南町に消防署ができないのかという質問がありました。これに対し、南町は重大な場所でできればつくりたいが、外環の2の計画となっておりできないので、とりあえず仮設でつくらせてもらったということなのです。我々としては緑地も必要ですが、消防署も必要です。そういうことを考えた時に、外環関係の皆さんはどうお考えになるのかお聞きしたいと思います。最後に、道路の横断箇所、通学路、主な生活活動線、コミュニティ区域の一体配置で影響の緩和が可能と説明されていますが、これらは武蔵野市民の長い努力によって完成され、守ってきました。既存のコミュニティや閑静な住宅を破壊してまで道路を

つくる必要はないと考えます。東京都の職員はもっと都民の考えをよく聞く行政を心掛けて頂きたいという気持ちを言っておきたいと思います。
(16-21 ページ)

濱本構成員の意見、質問に対し、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) まず、話し合いの会で追加資料はないのかというご指摘です。都から提出している資料は、現状・課題データ集 12-7、その追加資料 12-7-2、地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータ 14-4、影響データ 16-4。この4冊で、この話し合いの会の資料としては追加資料の提示の予定はありません。

次に、計画のたたき台についての質問です。平成 13 年に外環の地下化のイメージを示す計画のたたき台を公表しましたが、それによって外環の2はなくなり、計画変更されたというご指摘です。計画のたたき台は、原点に立ち戻り、地域の皆様の意見を聴くための幅広い議論の素材として、初めて地下化のイメージの提案をしたものです。その時に地上部については、検討のメニューとして住宅や地域コミュニティを維持する場合も含めた4つを提示しました。これはあくまでもたたき台の公表であり、都市計画の変更としては、平成 19 年に行いました。外環の2については、昭和 41 年決定の都市計画がそのままあり、必要性やあり方について、広く意見を聴きながら検討を進めているところです。また、昭和 41 年に計画決定した時の外環の2と、今の外環の2の整備目的が変わってきているのではないかというお話がありました。昭和 41 年は、都市計画道路の再検討を大規模に行いまして、その結果、外環の2は幹線街路として都市計画決定しました。当時は高速道路の外環の構想もありましたので、幅員 40mの外環の2の中に高速道路の外環を高架で整備するという計画でした。平成 19 年に高速道路の外環は地下に変更したので、高速道路を中に収める空間が不要になり、地下化と合わせて高速道路の車線数を増やしたので、外環の2の広域的な機能は高速道路に集約しました。ただ、地域のための道路としての機能は今でもあると考えています。

次に、街路ができて緑地は増えないのではないかと、外環の2の整備効果として評価すべきではないのではないかとというご指摘です。武蔵野市の現状は緑被率が年々落ちており、中でも吉祥寺南町、東町は市内の中で緑比率が低い状況です。仮に幅員 40mを活用して幅広い緑地帯を設けた場合、約 2haの緑地が増えるという計算になっています。緑地を設けない場合でも植樹帯は設置しますので、緑のネットワークは形成されると考えています。

次に防災面から見た緊急輸送道路です。高速道路の外環が整備されれば南北の重要な緊急輸送路になり、全国各地からの物資輸送を担うルートにな

ることが想定されます。一方でこの地域の医療施設や避難場所へのアクセス、物資輸送については、一般の道路が担うことになると思います。この地域の現状を見ますと、東西の緊急輸送道路は青梅街道、女子大通り、五日市街道、井の頭通りと何本か入っていますが、南北は、環八の次は吉祥寺通りになってしまい、大体3km強の間隔が空いているのが現状です。次に、吉祥寺南町から東京女子大に避難するとは考えられないのではないかとのご指摘です。この地域の避難場所としては東京女子大の他、井の頭公園あるいは成蹊学園のグラウンドも指定されています。この地域の南北道路を見ると、吉祥寺通りを除いて幅員8m未満の道路しかなく、建物や電柱の倒壊により、車両の通行がなかなかできなくなってしまうという状況です。一定幅員以上の道路が仮に整備されれば、震災時に大規模な火災は防げますし、安全な避難路ともなってきます。どういう震災が起こるか当然分かりませんが、吉祥寺南町や東町にお住まいの方の中には、東京女子大に避難される方もいらっしゃると思います。

次は大気、騒音、振動についてです。現在の適正範囲を持続すべきだというご指摘です。都は、大気汚染対策を積極的に取り組んできた結果、SPMはここ10年で半減し、都内の全ての測定局で環境基準を達成している状況です。こういう状況は維持していかなければいけないと思っています。外環の2をつくると、沿道の環境が悪くなるのではないかとご不安があると思います。そこで類似路線をピックアップしたところ、大気や騒音、振動ではおおむね環境基準を達成しています。外環の2が整備されて交通の流れがスムーズになると、例えば窒素酸化物は年間で大型車3万4千台分、浮遊粒子状物質はペットボトルで年間1万6千本分が減少すると試算しています。

次に、既存道路の整備が大事というお話がありました。私どもは、道路を新設するだけでなく、既存道路の改良にも取り組んでいます。例えば無電柱化の推進、右折レーンの設置、自転車走行レーンの設置などです。武蔵野市においては、例えば五日市街道の吉祥寺北町交差点、女子大通りの四軒寺交差点などで交差点を改良している最中です。合わせて、電線類の地中化にも取り組んでいます。また、吉祥寺通りは自転車走行レーンの優先整備区間に位置付けています。外環の2を整備することで交通事故が増えるのではないかとご指摘を頂いています。宮本小路、稲荷通りは交通量が多い通りとなっており、都全体の生活道路の事故率に対して宮本小路は2倍、稲荷通りは1.7倍というのが現状です。仮に外環の2が整備されれば、例えば宮本小路で交通量が6割、稲荷通りで9割減ると試算しており、生活道路の安全性が改善すると考えています。

次に、交通量の根拠が分からないというご指摘がありました。外環の2の将来交通量の予測値を示していますが、これは高速道路の外環は開通していることを前提とし、高速道路の外環の交通量とは別に推計しています。

高速道路は1日 10 万台弱の交通量が見込まれています。外環の2は平成32年で1日1万台から1万8千台と予測しています。

次に、この地域の現状の交通量を把握しているのかというお話がありました。例えば宮本小路で12時間あたり2千8百台、吉祥寺通りで1万台位の交通量と把握しています。この交通の流れがどこからどこに行くのかはおさえきれていません。

次に、外環の2以外の南北道路についてのご指摘です。調布保谷線は一部まだ事業中のところもありますが、今年8月に埼玉県境まで交通解放され、全線開通しました。また練馬区の補助135号線は現時点では事業着手に至っていませんが、引き続き練馬区と共に都市計画道路の計画的、効率的な整備に努めていきたいと考えています。

次に、ムーバスは外環の2とは全く次元の違う話だというご指摘です。公共交通の連携強化ということで資料を作った背景は、この地域も杉並区間も、歩道が設置されていない道路に路線バスが入り込んでおり、バス利用が不便な地域を補完しています。仮に外環の2ができて路線バスが運行できるようになれば、バス利用が不便な地域が少しでも減るのではないかと考えています。

次に、防災についてのご指摘です。武蔵野市の地域危険度は低く、都作成の資料は地元の不安を煽っているのではないかとこのことですが、皆様から意見を聴くための一つの材料として、公表している地域危険度をそのままお伝えしたものです。

最後に都の提出資料についてです。都の資料は外環の2がありきで、外環の2がない場合の資料の提示がないとのご指摘。既存のコミュニティや住宅街を破壊してまで街路をつくる必要はないのではないかとのご意見も頂いています。外環の2がない場合については、現状・課題のデータが、外環の2がない場合の状況だと思っています。消防署については、外環の2の計画線内に仮庁舎ができるという話は伺っていますが、本庁舎が解体されて新しい建物が建った後に元に戻るということで、この地域の消防署はなくなるわけではないと聞いています。(21-25 ページ)

ここで、安西構成員の回答に対し、司会から下記の通り意見があった。

(司会) 少し回答がないと思うのは、先程、古谷構成員からも言われた通り、姿勢です。例えば資料がまだ不足しているという市民の意識を理解して頂き、次に活かしていくというような回答でない。

もう一点、外環の一体という考え方。市民の方の一体と、事業者の一体というのは違うと私は思います。私は意見を言っはいけないのかもしれませんが、法的な一体と考え方一体というのは違うのではないかとおもうのです。

私は、濱本構成員は細かいことを質問しているのではないと思うのです。考え方を都に示して欲しいという意味で、色々な条件、例を提示して言われているのではないかと思うので、ある程度先のことを含めて考えて、この場でできる話でいいと思うのですが、そういうのを含めてご回答頂ければと思います。(25-26 ページ)

司会からの意見に対し、武田構成員から下記の通り回答があった。

(武田) 今回、最初に皆様に提示した、4つの視点でのデータ集でやらせてもらっています。途中でデータをどんどん変えていくのは難しく、このデータで一回全部説明を終わらせて頂きたいということでここまでできています。それに対し、色々ご希望を頂いています。まだ、構成員という固定のメンバーでやらせて頂いて、今後広く意見を聴いていく色々な場面があります。ご意見を活かしていくような努力をしていきたいと思っています。(26 ページ)

ここで、濱本構成員から下記の通り意見があった。

(濱本) 反論したいことは多々ありますが、2つだけ言っておきます。1つは、司会者から問題提起された一体という話。41年の都計審の内容を見れば分かりますが、一体という考え方は出ています。外環の計画が発表された時は一体で、外環の2というのは後からの付け足しです。東京都が外環の2をつくると書いてありますが、それは外環本線を基本にしてつくるということになっているはずで、法律は2つになりましたが、基本的な考え方は一体であるということです。基本的には建設省と東京都がきちんと話し合ったもので、一体なのは間違いのないのです。それからたたき台の回答ですが、全然答弁になっていない。確かにたたき台はたたき台ですが、都市計画変更はこのたたき台が基本になっていて、特にPI協議会はたたき台の議論から入った訳です。たたき台は、広域的に街路も含めて一体化するという構造になって変更になっています。それから東京都が示している構造図は間違っています。都は41年に作った構造図がないということで逃げていますが、私は、構造図はあると思います。一体ということで、本線は地下化し、街路については4つの項目があるということになったのです。17年と20年に出ている資料は、4つの案のうち3つだけしか書いておらず、肝心なことは外したのですよ。代替地を確保して廃止するという書き方にしてある。ですから、たたき台には全然意味がないのではなく、それが基本となり、本線は今の大深度になったのです。その後の地上部について、上の3つだけ出して一番大事なことを消すのは、非常に姑息です。そこについて簡単な説明で終わらすことは絶対できない

と思う。再度そのことについては答弁して頂きたい。

それからもう一つ、長谷川さんが喋っていることをよく読みましたか。まちを分断すると書いてあり、それは外環の2ということです。立ち退き軒数が減るといふこと、生活道路に車が入らなくすること、それは外環の本線をつくるためです。外環の2のためだとは書いていません。そういうことを知事代理が公聴会で主張しているのにも関わらず、こういふことで話し合いをしたいといふのは、結論を出す場ではないといふので、話し合うことはよいことであると認めたからです。もう少し住民の考え方も聴いて頂き、気持ちをよく含んでしっかりと回答してください。(26-28 ページ)

濱本構成員からの意見に対し、武田構成員から下記の通り回答が行われた。

- (武田) 計画のたたき台は、当時、幅広い議論の素材として、地上部から地下方式に変更という提案をしたものです。その時は大深度というよりは開削、大深度よりは浅いレベルのシールドでした。ですから、地上部をどうするかという課題もあったかと思ひます。たたき台を踏まえて検討している中で、高速道路の必要性の有無と地上部街路を切り離し、ある程度高速道路の議論が集約された段階で地上部街路の議論を行うという確認がされたと聞いています。当時濱本構成員は、大深度という提案が出たといふことは地上の計画線はなくなるといふことを主張され、他の構成員にも理解して欲しいと発言したことは我々も議事録を読み知っています。そういう思いの中で作られてきているものと認識しています。武蔵野市においては、外環の2を廃止することも含め、計画の方向性、検討のプロセスを明らかにして欲しいとの意見、それから当時PIの中で、濱本構成員から地上部についての話が出た時、地元の意向を踏まえるべきといふ言葉を入れて欲しいといふ思いも踏まえ、我々としては話し合いの会を、プロセスを明らかにして臨んでいる、そういう流れの中で今に至っているといふ認識です。
- それから、三環状道路整備推進部長が知事代理として公聴会に臨んでいます。高速道路についての公聴会であり、その中で地上部の影響を小さくするため、極力大深度地下を活用することとしたといふことです。(28-29 ページ)

武田構成員からの回答に対し、古谷構成員から下記の通り質問、意見があった。

- (古谷) 今の長谷川さんのところ。法的に地上部の影響を少なくするため、地域の分断を避けるため、大深度地下化にしたといふのは、本線についてのもなのか、それとも地上部街路のためなのでしょう。
- あと先程の大气、振動、既存道路の改善や、生活道路の問題。科学的に駄目だろうと、違ったモデルによる予測を平気でそこでお出しになる。論理

的な一貫性がないデータは、科学的に信用ができない。前提の説明もなくデータが出てくるというのは科学的でない。(29-30 ページ)

古谷構成員からの質問、意見に対し、武田構成員、安西構成員から下記の通り回答があった。

(武田) まず、1 問目。当時の公聴会での知事代理の発言ですが、これはあくまでも先程述べたように、外環本線の大深度地下の使用認可の申請に關しての時の発言ですので、これは本線でのことだと思っています。(30 ページ)

続いて安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 交通量の推計で、2つのパターンでやっているが一貫性がないというお話だと思っています。一般的に交通量を予測する際には、吉祥寺通りや井草通り、青梅街道、五日市街道、井の頭通りのような自動車が流れるのに適した道路を道路ネットワークとして考え、将来の交通需要を見込んだ上で、道路ネットワークにどれぐらいの交通量が流れるかということをやります。環境アセスメントでも一般的に用いられている手法です。こういう推計では、幅員の狭い生活道路をとりこんで、交通の流れを再現するのが難しいというのが現状です。ただ皆様が不安に思われる、宮本小路・東十一小路の生活道路の抜け道化が地域の課題となっていると我々も認識していますので、より細かい道路のレベルではどうなるか、先程の交通量推計とは別にやりました。用途に従って、少し広域的に見た交通量の推計とこの地域で見た交通量の推計を分けて行ったということなので、科学的でないということではないと思っています。(30-31 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) 私達は、これから先をどうしていくかという態度を聞きたいのです。例えば大きなネットワークでやった場合に生活道路を完全におろそかにしています。幹線道路に入った車の生活道路への流入は計算できていません。全部幹線道路に入っているの、幹線道路は増えているように見える。その中には生活道路に流入しているもの、生活道路から入ってくるものがありますが、それが消えています。生活道路の狭いところでやったと言われるが、前提条件を私達は知らない、前提条件のインプットデータでいくらでも勝手なことができ、それがあある意味ではデータをごまかす一番いい手なのです。しかも生活道路自体が、どんどん増えている。それが他の道路に入り込む。ここで、少なくなりますよと平気な顔で言えることがわからないのです。(31 ページ)

続いて、原構成員から下記の通り意見が出された。

- (原) 専門的な知識はないですが、この会で私達がいる意味は、地域で暮らしている者の皮膚感覚というか、具体的に感じている事実をすりあわせながら修正しくモデルが、本当の意味でのモデルになる過程だと思っています。地元住民にとっては、朝の宮本小路、夕方の東十一小路であり、朝の東十一小路なんか全く調査する必要はない。来る時は宮本小路を通過して南へ行き、帰りは一本東の鶯小路を通過して直進して、東十一小路を通過して練馬の方に入って行くというのが車の主な動きですから。小さい車が圧倒的に多く、どこから来てどこへ行くのか、ずっと私達も気にしていました。勘としてはより西の方へ行くように捉えていました。それを、成蹊大学の稲垣ゼミというところが吉祥寺プロジェクトとして、車のナンバーで追跡するという調査をしているはずなので、是非参考にされてください。(32 ページ)

ここで司会より、休憩時間とする旨、その後、各構成員より一人 3 分くらいの持ち時間で意見をまとめて欲しいという説明があり、休憩時間を挟んで再開された。

C. これまでの話し合いを踏まえた意見発表

まず、佐薙構成員から下記の通り意見があった。

- (佐薙) 24 回目、6 年かかってやってきたのですが、本線が、何となく我々の地上部の話をしている間に決まって許認可もおり、立坑も完了、マシンも発注、業者も決まった。これは大変なことです。こういう中で、地上部の話が一人になってしまっているような状態。大掴みで言うと、このまちには南北の道路は必要ない。今の生活でなんとか静かに暮らしているのです。私が住んでいる所は、この道路がこの先何十年後にできても、ちょうどコーナーになる辺りなのでつかえてしまい、生活にならない。私も下のトンネルを考えるとあの辺に住むのが嫌になり、願わくはどこかに移転したいと言うのが正直な気持ちです。そこへ来て、両サイド 40m の後付けの調査をする。40m 下で何か起きた場合に、地盤改良はどうしようもできない。そういう状況の中で、今、上の話をしています。これからどうするのかは知りませんが、事業説明会、官民、民の立ち会い、測量、大騒ぎになると思いますよ。今のところ土木と調査部が行っていますが、これから用地部が受けると何十年もかかります。南町 5 丁目辺りは特に、その間ずっと過酷なものを背負っていかなければならない。外環のトンネル直上の人は嫌になって、住みたくないのを買ってくれと言う可能性が残されているのです。都

と国が地位の承継を含めて相談し、買収の補償をする。買収ではなく買収
のです。そういうことが残された場合、公園にして、自然に何年か先に普
通に道路になる可能性も含まれている。私は自分の中で、こういうふう
に終結していくとも思います。大深度の本線も、20日程度のオリンピック
に間に合わす必要もないし、この上の道路も必要ありません。東西の道路
をもっと完備してもらった方がありがたいと思います。(33 ページ)

次に、文書で来ている小林構成員の意見を事務局が代読した。

(事務局) 小林構成員からの発表を代読させていただきます。

『東京オリンピック開催の2020年頃の外環本線の開通が、現実味を帯
びるようになり、これに向けて、インターチェンジ周辺の取り付け道路の
整備や本線開通に伴い、少なくとも外環が交通上のデメリットにならない
よう、部分的に周辺道路の整備を行うことが、東京都として緊急の課題に
なってきたのは、良し悪しは抜きにして、理解できます。時間的に困難な
ことから、「外環の2」が、ネットワークとしての整備から、練馬区間の整
備(幅員 22m)、三鷹インターチェンジ周辺の整備等を優先し、それぞれ
地域と個別に協議しながら進める方向に転換しているように思います。そ
うだとすると、武蔵野市区間の整備は、東京都にとってマイナーなこと、
緊急性を要しないこと、になっているのではないのでしょうか。いつの間
に、道路の位置づけが変わってしまいましたが、23回にわたって開かれ
た「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」は、何のための
会議だったのでしょうか。

東京都は、武蔵野市住民への「誠意」として、この機会に大多数の住民が
反対している「外環の2」は一度廃止すべきではないのでしょうか。

ネットワークとしての整備の考え方を残しておいた方が得策だというよ
うな姑息な考えは止めるべきだと思います。どうしても、ネットワークとし
て、武蔵野市区間が必要になった、ということであれば、その時改めて、「外
環の2」としてではなく、提案すべきではないのでしょうか。

「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」を通じて残念なこ
とは、武蔵野市区間の整備構想が明確に示して頂けなかったことです。「外
環の2」が必要かどうか、判断できませんでした。』(34 ページ)

続いて、文書で来ている佐野構成員の意見を事務局が代読した。

(事務局) 続いて、佐野構成員について代読させていただきます。

『6年にも及ぶ話し合いにおいて、国、東京都からの説明を受け、住民の
皆様のご意見を伺って参りましたが、外環を作る事において生まれ育った
この武蔵野の平穏な生活を変える代償としての必要性を感じる事は未だで

きません。やはり、外環計画には全面的に反対致します。この会において示された民意が尊重される事を強く望んでおります。』(34 ページ)

続いて、城戸構成員から下記の通り意見が出された。

- (城戸) 外環の2については、市民生活の破壊とコミュニティの分断を主な理由として住民側構成員の大部分が反対してきました。私も個人的には、もし外環の2ができれば目の前を通ります。1966年にこの計画が発表された時から分かっていました。そういう立場に立たされた者としては、居住の安全と静穏という立場から反対せざるを得ません。
- 環境、防災、交通、暮らしと4つの分野に亘り課題があるので、外環の2をつくる必要があるという主旨の話が都側から提案されましたが、環境について、緑のネットワークという形での展開は少し難しいのではないかと前に申しました。22m幅で両側に並木を植えるとしても、中央通りに見られるような程度の並木ができるのだから立派ではないかという話がありましたが、これから何十年も経ってそういう状態になるのであり、当初の状態は、商工会館の前の通りが近い形です。外環の2がつくられれば並木を一行に並べてもこの程度のものであろうと。それが何十年、半世紀も経てば立派なものになるかもしれませんが、当分の間はコンクリートジャングルのような状態になってしまうだろうと。沿線の樹林公園には高さ20mを超えるようなケヤキが20本以上ありますが、そういうものは伐採されてしまいます。他にも同じような樹林があり、そういうものも伐採されてしまうのではないかと危惧しています。(35-36 ページ)

続いて、黒木構成員から下記の通り意見が出された。

- (黒木) 宮本小路やその周辺の道路への流入を防ぐために外環の2が必要だと話をされていたかと思うのですが、それだと吉祥寺通りや女子大通り、既存の道路の拡幅をしろという話になります。こういう話をこないだからしているのですが、やはりそれはできないと言われる。できない、の一点張りで市民に説明できず、結局その理由を全然聞かされていません。新たに道路をつくりたいという理由ばかりで、宮本小路の流入を防ぐために外環の2をつくると言われる。その結びつきが、聞いている私達としては腑に落ちない。吉祥寺通りや女子大通りを拡幅できない理由は何なのか本当に聞かせて欲しいのですが、明確な回答がないまま二十何回も行ってきました。皆さん納得できないのがずっと続いてこのまま休眠状態に入ります。その課題はずっと残ったと思ってもらった方がいいのではないかと思います。
- もう一つは、私は計画線上に住んでいる者で、もし道路ができれば立ち退きになりますが、議事録などを読んだところ、練馬区で22mをつくるから

これで安心して下さいという答弁が配信されています。今後、武蔵野市も22mで進めるかもしれないと危惧しています。その場合、自分の家が半分になるかもしれません。そうしたら暮らしていけなくなってしまうため、凄く不安に思っています。そういう不安を、今回の話し合いの会で感じてしまいました。この分では構成員の誰も賛成できていませんし、武蔵野市民の総意だと思いますので、絶対に廃止ということでやって頂きたいと思えます。(36 ページ)

続いて、西村構成員から下記の通り意見があった。

- (西村) 吉祥寺南町の住民として、外環の2計画に反対の意見を述べます。吉祥寺南町に生まれ育ち、転勤で出入りはありましたが、1992年から四半世紀ここで暮らしています。フィリピンで暮らし、自分のまちを守るのは自分だと思い知らされたこともあり、まちづくりの核である武蔵野市のコミュニティセンターで試行錯誤をしている中、「みちづくりはまちづくりである」という言葉に出会いました。それを実感し、コミセンで道を考える会というものを作り、実践してきました。
- 私は第22回の時に、このまちに外環の2は必要がないということを述べていますが、必要がないどころか、外環の2はこのまちを壊します。都が出された色々な資料を読みましたが、必要性の整備効果や影響、ほとんど意味がないと私は思っています。武蔵野市議会は国、都に外環に関する意見書を出しており、市議会選挙の時のアンケート結果では、38人の候補者の内、賛成は0、保留が2人、無回答が1人、残り全員は外環の2に反対でした。武蔵野市議会は党派を超えて外環の2に反対していると言い切れません。市については、邑上市長は繰り返し「外環の2は必要ないと認識している。でも現在話し合いの会でその有無から話し合っているからその経緯を見守る。」と発言しています。東コミセンで開催された市長のタウンミーティングでは「市は基本的には必要性を認めていない。外環の2に対しては反対の立場である。」と発言しています。
- 私達住民は、ほとんどが外環の2に反対です。特に南町コミュニティ協議会は何度も住民総会で外環についての意見書、合意を出しています。武蔵野市は、市議会、市長・行政、住民がともに外環の2をつくることに反対しています。従って、私は都が外環の2の計画を廃止することを求めます。(37 ページ)

続いて、大島構成員から下記の通り意見があった。

- (大島) 私の意見は、地上部街路の建設は有害無益なので、その計画を即刻中止して頂きたいということです。

理由の第1、地上部街路が担うとされる防災効果は、有名無実であることです。阪神大震災の折には可燃性の高い老朽家屋の密集した区域が火災源となり、大規模に延焼していったのですが、武蔵野市については、防災基準を満した住宅の建設や建て替えが非常に進んでおり、こうした現象は考えられません。道路の防災効果についても、幅員が減少しても十分な延焼遮断効果が得られると説明がありましたが、真剣な検討がなされていないのではないかという気がします。

理由の第2、建設に伴う弊害が大きいことです。現在形成されている良好な居住環境、地域のコミュニティが巨道路により分断されてしまいます。また立ち退きを含めた巨額の建設費は、厳しい財政上耐えがたいもので、納税者の観点からしても許せない気がします。この他、建設工事に伴う公害等考えると、計画の即時中止以外はあり得ないと考えています。(37-38ページ)

続いて、古谷構成員から下記の通り意見があった。

(古谷) 私はこれまでの意見と同様、この計画自体、本来は事務局が廃止すべきところをさぼったためにそのまま残ってしまい、なんとかこれを強行しようとするものだと思うので、反対致します。

まず言うておかななくてはならないのは、この話し合いが長引いた理由です。前半は会議の記録のやり方、公開の方法、議事運営上の混乱、つまらないことで少なくとも5、6回までは無駄な時間を費やし、それから後は細目をどう決めるか。事務局としては慣れているはずなのですが、そういうセンスがない。更に今度は、その後、本線の地下化や道路の幅が変わったというようなことによる事情説明と意見交換が必要で、それらについて徹底した議論もせず、説明だけで終わってしまっている状態。ようやく了解した事項は、外環本線地下化までは外環本線計画と地上部街路(外環の2)計画は一体のものだということを計画側、住民側相互で理解していたということ。

2番目は、外環本線計画と地上部街路計画は当初から法的に別個の計画であること。当初、計画側が提案した交通、環境、防災、交通、代替の上廃止の他に廃止を加えることが、武蔵野市の私達だけが確認されていること。これらの確認も、当初、計画側は態度を明確にせず、それに至る時間を非常に浪費しています。現在の話し合いの段階は、計画内容の説明がされたが、その内容の実質的な話し合いには至っていないままの中止状態。そもそもこの計画自体どういう約束の上にされたのかも、お互いの意見をぶつけるだけで話し合いにならないというのが現在の状態だと思っています。都側は、地上部街路としてのネットワークを完成させる公共的利点を主張し、住民側は平成17年当時の計画責任者である建設大臣と都知事の住民

との約束、都市計画法上の一体であった2法の関連性、地下化の際の沿線住民PI会議の了解事項及び有識者会議最終提言に反する提案内容についての十分な説明をされないまま、4案という最も優先すべきコミュニティの保全について完全に抜けた計画を提案され、これから先それをどうするかも答えてくれない状態で、話し合いはまだ成立していないと感じます。最近の3回で現状・課題、整備効果、影響に関する質疑が始まりましたが、質疑をしても、都はこれ以上答えようがないような権限の方々しか出ていないという、この話し合いのナンセンスさをつくづく感じます。この会がここで中間まとめをやる上で、少なくとも未承認の議事録、議事要旨の取り扱いをきちんと決める、中間取りまとめの作成における住民側の構成員の参加方法などをどうするのか。それから位置づけと取り扱い方、それらをきちんと傍聴者の前で確認しておいて頂きたい。(38-39 ページ)

ここで司会から、河田構成員が急遽来られなくなり、発言については後日文書を出すということなので、資料としての添付を考えているという説明と、構成員への確認がなされた。

以下、後日提出された河田構成員の資料

1. 提案されている外環の2計画は当該地域の分断をもたらす地域住民に対して著しい不利益を強いる結果となるために反対である
2. 現在、当該計画が対象とする地域の交通需要に対する道路の供給は概ね満たされており新たな幹線道路の供給を計画する必要性は低いと考えられる。
また、近い将来に大幅に交通需要が増大して混雑状態を発生させる虞れが大きいとは考えられない。
3. むしろ、近い将来、我が国の総人口減少の事態も予測されることから当該道路の交通需要も当然減少することも考慮しなければならないので、これら前提となる諸条件の検討は十分になされなければならないと考える
4. 以上を勘案すれば、今日、当該道路の計画の是非はなお十分な検討を行うべき事案であり、それらの手順を経ずして既存の経緯の積み重ねた議論で結論あるいは議論の方向性を決めてはいけない事案と考える。
5. 結言として言えば、地域の道路あるいは街路に関してはその地域の住民が最高の決定権者であるべきであって、その意見は十分に行政なりに反映されるようにしなければ 悔いを将来に大きく残す結果になるのではないかと考える。

以上

続いて、中村構成員から下記の通り意見が出された。

- (中村) 私は外環の2は廃止して頂きたいと思っています。まず地域を分断することが一番納得できません。理由は、外環本線を地下にした時、外環ジャー

ナルに、地域を分断しないということと、用地買収を極力少なくするためと広報されていました。また、地下水などで自然を破壊や、将来に負の遺産を残してしまうのではないかとすいぶん反対しましたが、地上には影響はなく安心して暮らせるということで渋々納得した経緯があるからです。もう1つの理由は、今まで何年も話し合いの会をしてきましたが、環境、防災、交通、暮らしで外環の2が必要だと明確に感じたことは一度もなかったからです。環境面では、自動車のCO2排出にしても将来人口が減少の傾向で、自動車の保有台数や交通渋滞も年々減少傾向にあります。防災面においても延焼遮断にしても、現在は木造住宅ではなく、ほとんどの家が建て替えています。また、広い公園もあります。交通も、稲荷通りの事故率1.7倍、宮本小路2倍とありますが、現在ある南北道路、東西道路を整備すれば、生活道路の事故発生率は防げると思います。暮らしにおいても現在ある道路を拡幅整備すれば、公共交通の連携強化、歩道の整備はできると思います。外環の2は、昭和41年の計画当初の目的・機能は全く変化しているので、今の外環の2の話し合いは、全く別物の話をしているようにしか思えません。長年培ってきたコミュニティを破壊してまで必要な道路とはとても思えず、地域の繋がりやコミュニティの方がはるかに大切で、貴重なものだと思います。(39-40ページ)

続いて、原構成員から下記の通り意見があった。

- (原) 22回のご意見カードに、議論を聞いても何のための道路なのか不明だというのがありました。私もずっと何のための道路かわかりません。
- もう一つ、知事と副国土交通大臣が来られて目の前で、今まで大変だったでしょ、これからは安心して暮らせませうと言われたのは、本線のことだけなのでしょ。そこでずっと暮らせませうと思ったので、それまで緊張していた運動が緩んだということがあります。
- また、女子大通りの四軒寺の所で改良工事をし、電柱の地下化もすると言われました。しかし地元では、女子大通りの狭い歩道から電柱がなくなると思ったら、拡幅する190mだけが地下化され、電柱は今まで同様、地上だと言われました。こういうことが住民を翻弄します。期待をして、がっかりし、解決の方法をまた探さなければならない。その繰り返しでした。住民は自分にとってベストの状況にして欲しいと思っているわけではないのです。お互いの状況の中でバランスをとり、こっちがこれだけ酷いのならこれ位の我慢はしようという前提でいます。正直言うと宮本小路の住民は、この道はしょうがないかと思っている節もあります。ですが、東十一小路の通り抜け、住宅街の抜け道化は、とんでもないと思っているのです。そういうことをおわかり頂きたいと思います。その上で地上部街路というのは、色々な効果の有無以上に、新しいマイナスが必ず発生すると私達は

思っています。効果がないということと、新しい問題が発生するというのは別の問題です。そのことがはっきり納得できるような説明がない限りとても承服できません。

現在で、地上部街路が必要だとは思っていません。(40-41 ページ)

続いて、濱本構成員から下記の通り意見があった。

(濱本) まず、第1回目より司会を務められた井上さん、その後引き継がれて今日まで司会をされた渡邊さん、それからずっとやって頂いた副司会の村井さんに、御礼申し上げます。また、会議の途中で亡くなられた糸井構成員ならびに井部構成員に対しまして、哀悼の意を改めて表したいと思います。この二人は、私共と同じ気持ちで今日を迎えられたことと思います。一緒に発言できない悔しさを思うと、私の胸が熱くなります。この二人の分まで含め、発言をしたいと思います。

1つは、昭和41年に計画した外郭環状道路計画は法の決定では2つに分かれましたが、外環本線と街路は一体計画であると、私は一貫して主張してきました。それにより、都は第17回の話し合いの会で改めて外環計画は一体であると認めました。

2番目、昭和41年に外郭環状道路計画を発表された時の構造図について質問しました。都はその時の構造図は正式なものではないという発言をしましたが、平成13年4月、国、都が行ったたたき台の説明会では、その構造図を記載し、たたき台との違いを説明されています。このことについても認識しながら私の質問に対して明確な回答をしなかったことが、誠に残念です。都は平成17年、20年に発行した外環の地上部の街路についての資料でも、また誤った構造図を使っていることに怒りを覚えます。

平成13年4月、国、都はたたき台を発表し、同時に各地区で説明会を開催した。その中で、構造については自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約し全線地下化構造の自動車専用道路とするということと、地上部の利用については4つの案を提示し、その1つとして住宅、地域のコミュニティを維持する場合として、現状の市街地を維持することができると説明されました。このたたき台により地元住民は外環本線の地下化について一応の認識はしましたが、41年の計画そのものを破棄し、このたたき台で外環と外環の2が再検討され、その結果を公表して説明会が行われたと判断しています。すなわち街路、外環の2はたたき台により破棄されたとも認識しています。

3番目、大深度地下に対する公聴会で都知事代理の長谷川さんが、地上部への影響を小さくするため、また地域の分断を避けるため、大深度地下化したということは、これはたたき台を原点としたと認識しています。

4番目、話し合いは24回続けてきましたが、都の基本姿勢は地上部街路

の外環の2をつくることが前提のものだと思います。第1回の趣旨説明の通りの話し合いを行うならば、構成員が必要とする資料の提出を十分に行うべきだと思いましたが提示されず、質問に対する都の回答を顧みるとあまりにも成果が乏しく、つくるために意見を聞くことが目的だったのではと思われても仕方がないと思います。地元の構成員の考え方と都の姿勢が全く違い、また、必要性の有無を議論したいと思っても資料が提示されず、真剣な議論ができませんでした。大きな要因の一つは、6年4ヶ月の期間で、都の職員である課長さんが定期異動で4人も変わり、会が振り出しに戻ることで、話し合いが十分にできなかったことです。誠に残念に思います。ただ、この話し合いの会がこれで完全終了するものではなく、一次休憩として、都は、中間のまとめを全力でしたいという考えがあり、その後、市民の全体の会議を開く予定を持っているようですので、また休憩中であっても構成員の発議によって話し合いの会を再開するという約束もしましたので、この件についてはこれでよしと思います。

最後に話し合いの会の総括として。私は誠に残念ながら都の考え方には全く納得できず、武蔵野市が日本一住みたいまちとして長い間継続できたのは多くの市民による努力の賜であって、閑静な住宅街がこの外環の2のために破壊されることは都市計画として、してはならないことだと思います。これについては本日参加される都の職員諸君をはじめ、行政に関わる皆さんには肝に銘じて今後の外環について取り組んで頂きたいと思います。結論として、外環の地上部街路はいらない。即刻廃止し、昭和41年計画以来制限された、建築制限の解除手続きをして頂きたい。重ねてお願いします。(41-42 ページ)

D. 今後について

事務局として武田構成員より、謝辞と今後についての説明が下記の通り行われた。

(武田) 6年の長きに亘りこういう形でやって頂き、感謝申し上げます。24回に亘り大変長い期間行って頂きました。そういう意味では、中間のまとめ、話し合いの編集作業というようなものを一度どこかでやっておかないと、どんどん膨れ上がってしまうという危惧もあります。また、皆様から一度整理もした方がいいのではないかという意見も頂き、色々なことを鑑み、こういう話をさせてもらった次第です。編集作業は、新年度から行うにあたり、年明けにまず構成員の皆様とどういうふうに進めるかご相談したいと思っています。構成員の皆様よろしく申し上げます。編集作業と並行して会を開催するのは、人材力的に不可能ということでご理解頂けたと思っています。必要があれば開催ということを相談させて頂きますのでご心配なく。

傍聴の皆様、ご意見カードについても構成員の皆様の意見を聴きながら、編集の中で活用していきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。
(43 ページ)

続いて、司会より下記の通り謝辞がなされた。

(司会) これで最後です、私としては。
傍聴者の皆様、構成員の皆様、副司会の村井さん、ありがとうございました。こんな民度の高い傍聴者は初めて見ました。拙い司会で時間がオーバーしてしまい、下で支えて頂いている事務局の方にも、いつも申し訳ないと思っています。これからもよろしくお願いいたします。糸井構成員、井部構成員が途中で亡くなり、本当に残念です。是非報告書の中には名前を入れてあげて頂きたいとお願いします。(44-45 ページ)

続いて、副司会より下記の通り謝辞がなされた。

(副司会) ほとんど喋ることなくここまで来ました。これから編集のお手伝いを少しすることになるかもしれません。皆様からご意見等頂きながら、私ではよろしければ続けていきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。(45 ページ)

6. 確認された事項

- 前回の第 23 回と今回の第 24 回の議事録、議事要旨については構成員に確認の上で公表する。
- 会が立て続けに行われたため議事録の編集作業が滞っているが、できるだけ早く作成し確認してもらおう。了解後はホームページに掲載する。