

第 11 回 杉並区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 26 年 8 月 21 日 19:00~21:20

2. 場 所 あんさんびる荻窪 4 階

3. 出席者 構成員出席者 13 名

4. 資料一覧

(議事の確認について)

資料 11-1 第 10 回議事録 (案)

資料 11-2 第 10 回議事要旨 (案)

(報告事項)

外環の地上部街路の都市計画に関する方針及び都市計画変更素案(練馬区間)について：パソレット
(前回からの持ち越し事項等について)

資料 7-6 練馬 1km 区間・早期着工の真の理由は何か? 【古川構成員提出資料】

(質問に対する回答)

資料 5-3 第 4 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

資料 5-4 第 4 回に構成員から提出された資料に対する回答

資料 6-3 第 5 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

資料 7-3 第 6 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

資料 8-3 第 7 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

資料 9-3 第 8 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

資料 10-3 第 9 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

資料 11-3 第 10 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

(地上部街路に関する各構成員からの意見)

資料 8-8 議事を円滑に進めるための検討資料

資料 9-4 話し合いの会構成員としての外環の 2 に対する意見

上記 2 点【中島構成員提出資料】

資料 9-5 外環の 2 についての意見

【近藤構成員提出資料】

資料 10-4 「外環ノ 2」に対する私の意見

【植田構成員提出資料】

資料 11-4 「外環の 2」についての私の意見

【古川構成員提出資料】

(地域の必要性(整備効果)のデータについて)

資料 8-7 資料 1-3 の取り扱いについて(議事録から)

【齋藤構成員提出資料】

資料 5-7 杉並地域に関する現状・課題データ集(改訂版)

資料 5-7-2 杉並地域に関する現状・課題データ集(改訂版) 追加資料

資料 5-8 地上部街路に関する必要性(整備効果)のデータについて(改訂版)

資料 4-4 「杉並区における地上部街路に関する話し合いの会」に対する意見書

【須藤構成員提出資料】

資料 4-6-3 「外環の 2」の必要性の有無について 149 人に聞きました

資料 5-9 (改訂版) 外環の 2・周辺道路の将来交通量推計に対する疑問

上記 2 点【古川構成員提出資料】

資料 5-5-1 捏造が露呈した地球温暖化説の再検討等について

資料 6-5 必要性(整備効果)のデータに関する CO2 削減効果算出過程について

上記 2 点【中島構成員提出資料】

(その他)

資料 4-5-3 第 2 回杉並区「外環の 2 話し合いの会」傍聴者「ご意見カード」分析

資料 5-5-2 資料 4-8-1、4-8-2 についての意見

上記 2 点【中島構成員提出資料】

参考資料 傍聴者からのご意見カード

5. 議事

(1) 開会

〈お知らせ・ご報告〉

- ・事務局より、東京都構成員の変更について報告した。(P1-2)
- ・事務局より、構成員の辞退及び訃報について報告した。(P2)
- ・国土交通省構成員より、第10回話し合いの会の欠席理由について説明した。(P2-3)

〈議事内容の確認〉

- ・事務局より、次第の内容について報告した。(P3-4)

これに対して、以下のような質疑応答・意見交換が行われた。

構成員 O ・この会是一个のことに議論が熱中すると、それだけで2時間終わってしまって、本来やりたいと思うことが繰り越しになってしまうことがよくある。

・時間をある程度区切ってやるなど何か工夫がないと、意見発表と提出資料だけで終わってしまう。どのくらいの時間が妥当か分からないが、一つの議題を30分で切るというのはどうか。報告事項や前回からの持ち越し事項はぜひ聞きたいので、各項目全部は終わらなくても、それぞれが議題になるようにしていただきたい。(P4-5)

構成員 M ・時間を区切るのは構成員 O さんの提案に賛成する。しかし、欠席も多いので、例えば意見発表は1人くらいにしないと次第が片付かない。(P5)

司会 ・次第2、次第6、次第5、次第3、次第4という順番でよいか。(P5-6)

構成員 M ・意見発表も大事だが、都の報告事項や繰り越しの問題も早く聞きたい。(P6)

司会 ・それでは、次第2、次第6、次第3、4、5の順番でよいか。意見発表は5分だが、意見交換や議論を含めて30分くらいとする。(P6)

(2) 議事録・議事要旨の確認について

- ・事務局より、第10回の議事録と議事要旨について諮った。(P6-7)

これに対して、以下のような質疑応答・意見交換が行なわれた。

構成員 M ・議事録の出来上がりが遅い。会議の一週間前が原則という返事だったが、今後改めてほしい。前日も遅いと指摘は受けているはずだが、訂正に時間がかかりすぎている。(P7)

安西 ・議事録は話し合いの会から3週間程度を目安に案を送付している。

・今回は、修正した最終版をお届けしたのがこの話し合いの会の1週間前になっ

てしまった。以前に運営及び進行に関する方針を取りまとめたが、3週間を目安に進めて、その後のやりとりではできる限り迅速に進めていきたいと思っているので、ご理解いただきたい。(P7-8)

構成員 M ・ 1週間前ではないということは確認してほしい。(P8)

安西 ・ 今回は、議事録を修正した過程もあり資料と合わせてお届けしたが、先に議事録がまとまれば送れるように心掛ける。(P8)

司会 ・ 第10回の議事録・議事要旨については、この形で公表するものとする。(P8)

(3) 地上部街路に関する各構成員からの意見

・司会より、次第6 各構成員からの意見発表を先に行うこと、その際時間を区切って行うことが提案された。(P8)

ここで、構成員 M、構成員 O から、以下の意見があった。

構成員 M ・ 構成員 A さんがどの資料を使うか確認して、資料を傍聴者に配布してほしい。(P8-9)

構成員 O ・ 次第6のうち、意見発表だけで30分なのか。または、他の項目を含めて30分なのか。(P9)

司会 ・ 意見発表は提出資料を合わせて説明したければその時間の中でやってもよい。その後次第3、4、5、7と続くので、意見発表の際に、一緒にやっていただいても構わない。(P9)

構成員 A から以下の意見があり、これに対して以下のような質疑応答・意見交換が行われた。

構成員 A ・ 話し合いの会に関する設置要綱第1条で話し合いの会で話し合っ、都市計画に関する方針を取りまとめていくと書いてあるが、最終的には行政が独断で取りまとめている。色々な意見が交わされているのだから、原稿を作成する段階では地域住民を巻き込んだ形でやっていただきたい。

・設置要綱第5条では、本会の構成員以外の地域住民からの広く意見を聴く会の設置が義務付けられている。今までの方は「本会の決議が終わった段階でやる」と言っていたが、結論やまとめが出た段階で広く意見を聴いても、それは何も反映されない。速やかにこの会とは別に広く意見を聴く会を設置してもらいたい。

・われわれが行政に対して反対意見を言っているおかげで「自分たちの物が売れない・買ってもらえない」という発言があったが、議事録を読んだところ何を買っ

てもらいたい、何を売りたいか目的がはっきりしない。今日は発言者が欠席されているので、次回意見を深めたい。

- 昭和 41 年の都市計画決定時の構造図では、高速道路の外環に対してあくまで地上部は街路という形で表示されているが、平成 13 年のたたき台では幹線道路になっている。幹線道路は 3 環状 9 放射、国交省の幹線道路部会の管轄で、東京都の管轄でも街路でもない。これが平成 19 年になると街路に戻っている。大畑さんに伺いたいが、幹線道路、街路への変更は都市計画決定の手続きが必要なのはずだが、いつしたのか。(P9-11)

- 大畑
- 資料に出てくるのは恐らく一般名詞として使われる幹線道路だと思う。
 - 社会資本整備審議会の道路分科会の中にある国土幹線道路部会は、いわゆる国幹道、高規格幹線道路のネットワーク等を審議しているもので、構成員 A さんの幹線道路＝3 環状 9 放射という指摘とは違うものである。(P11)

- 構成員 A
- 平成 13 年に国交省と東京都が出した図で、全体計画と幹線道路図の中にははっきり 3 環状 9 放射のネットワーク構想で環状線と書いてある。あなたがたは行政としてプロで、都市計画、法律に基づいてやっている話なのだから、一般名詞、固有名詞という理由では通らない。(P11-12)

- 話し合いの会は外環の 2 の地上部街路について話し合いをする会だが、この図で見る限り、地上部街路という文言が消え幹線道路となっている。幹線道路なのか地上部街路なのか明確になっていない。(P13-14)

- 司会
- 図には幹線道路と書いてあり、構成員 A さんの理解だと国の管轄になるということか。
 - 大畑さんのご説明だと、幹線道路はいわゆる高速道路ということである。この話し合いの会は外環の 2、地上部街路の話で、東京都の管轄なので安西さんが回答しようとしていると理解している。(P14)

- 構成員 A
- この資料は国と東京都が作っており、今日の会は地上部街路についての話し合いである。
 - 行政は予算を使っており、最終的には他人の財産に対して強制収用執行権まであるのだから、一般常識論うんぬんで片づけるなど話にならない。
 - 今はパンフレットにも地上部街路と出ているが、ある時点で国交省と東京都が公表している資料では幹線道路と出ている。誰がいつ、地上部街路から幹線道路、また地上部街路に変更したのか。都市計画上重要な手続きがなされていないとすれば、あの道路は誰が管理しているのか。(P14-15)

- 武田
- 構成員 A の最初の質問に対して、取りまとめ作業に住民を巻き込んでどうかということだが、そういうことも可能だと思っている。やり方について、広く意見を聴く会の設置についても、皆さんとゆっくり相談して検討していきたい。(P16-17)

次に、構成員〇から外環の2に対する意見発表が行われた。

- 構成員〇
- 資料 11-4 について説明する。私は外環の 2 に反対する。反対というより、外環の 2 は存在しないと考える。
 - 1 点目、外環の 2 は地上には存在しない。昭和 41 年、外環が都市計画決定されたが、当時の 900 頁以上の会議録の中では、外環の 2 についてはたった 4 力所、4 力所分合わせても 1 頁以下しか説明されていない。外環が都市計画決定されたものの、工事着工に対しては反対者が多く、当時の根本建設大臣が凍結宣言を発した。
 - 平成 13 年に、立ち退き者を極力少なく抑えるため、大深度地下利用のトンネル方式にした外環計画のたたき台が発表された。その時の説明では外環の 2 の広域機能部分も本線と一緒に地下のトンネルに入れるというもので、空いた地上部は 5 つの検討案から各自治体ごとに選択するというものだった。従って、地上には外環の 2 は完全になくなったのである。
 - 平成 15 年には外環の方針が国交省と東京都から発表され、地上部への影響を少なくするため大深度地下を活用し、基本構造はシールドトンネルと 3 つのジャンクションとする、地上部の利用は各自治体の意向によるとされた。
 - 平成 17 年には東京都は独自で外環の 2 パンフレットを作り、外環の 2 は都市計画上地上部に残っているとした。しかし、このパンフレットに関する住民への説明会は 1 回も開かれていない。同様に平成 20 年のパンフレットでも、外環の 2 について 4 つの視点から検討すべきと書かれているが、住民に対しての説明会はなかった。
 - 2006 年、「これまでにいただいたご意見、ご提案と計画の具体化の検討等における考え方」の冊子が国と東京都の共同編集で作られたが、大深度地下構造としたことから地上部の利用が可能となったこと、大深度シールド工法を活用した区間では移転の必要がなくなることから、これまでどおりの生活が可能とはっきり書かれている。石原元知事の記者会見でも、住民には外環の 2 が消えたと思わせる発言をした。
 - 今年 2 月の大深度地下使用の外環の公聴会でも、東京都建設局長の長谷川三環状道路整備推進部長が代理で発表し、石原元知事と同様の説明をした。これらを聴く限り、東京都が地上に道路を造る計画を持っているという発想は考えられない。一方、埼玉外環は構造が高架方式から半地下に変更になると、外環の 2 計画は廃止された。私たちのところも同じ理屈で外環の 2 は不要になるはずが、東京都は計画が残されたままになっており、対応を検討すると言っている。私たちは外環の 2 が地上部に存在しないと考えているが、東京都はあたかも存在す

るようにし、国交省に認可申請をし、そして認可を受け、着工までしているのだ。常識では考えられないことをやっている。

- 2点目、仮に外環の2が存在しているとしても、「百害あって一利なし。無用の長物」と考える。杉並の道路の問題を、幅40mの道路を造ることで解決策としている都の姿勢には賛成できない。巨大道路が狭い町中を走り、地域を分断し、行きたいところを通らずでは、「百害あって一利なし」である。私たちが希望する地上部街路は、あくまでも日常生活に密着した道路、生活圏に対応した道路であり、外環の2は全くわれわれの日常行動パターンに合っていない。
- 東京都の4つの視点から見た意見である。交通面では周辺道路を見ても極めてスムーズで、外環の2は必要ない。防災面では、幅員40mのうち半分は可燃物である樹林帯にする予定であり、実際の車道7m程度では現状の道路と変わらない。環境面では、大深度地下に直径16mの巨大トンネルを2本通すことにより、地下水脈は分断され、東京のグリーンベルトといわれたこの地域の自然関係は一変してしまう。これまでより車台数も増え、大気汚染、走行による騒音、振動、低周波、乗用車の熱放射の影響が考えられる。東京都と国はこの質問に対して十分な回答をしていない。暮らしの面では、日常生活に外環の2が横たわることによって、道路を渡るための時間のロスなど、大変な障害が発生する。すなわち私たちの日常行動と外環の2の道路は全くかみ合っていない。莫大な費用をかけて巨大道路を造るより、既存道路の整備に重点を置いた計画を推進するほうがふさわしい。
- 3点目、地元さくら町会の意見を述べたい。町会では、100戸が外環の2にかかる予定となっている。東京都の都市計画提案制度に応募するため、地権者149人に対して、外環の2に賛成か反対か、必要性があるかないか聞いたところ、78%、116人が外環の2はいらないと答えた。その後パワーポイントで詳しく説明する。提案の書類については、東京都に3年前の12月に提出したが、いまだに正式受理はされていない。(P17-23)

司会 • 資料4-6-3のパワーポイントについて、今併せて要点を説明してもらいたい。(P23)

- 構成員○
- 約1年かけて、地権者149人の意見をまとめた。私たちは、善福寺池や井草八幡など、毎日利用している美しい池、川、自然環境を守りたい。さくら町会は環境のいい場所で、昭和元年から道路を碁盤の目のように区画整理しており、東京都では2番目に定められた風致地区でもある。この環境をぶった切った形で外環の2、外環の本線が通ることになっているが、とんでもないことである。
 - 外環の2について地権者に聞いた結果を、東京都の4つの視点から述べる。暮らしの面では、地域の生活スタイル、生活に活用している施設への道路が分断される。環境面では、水、緑、空気の問題がある。交通面では、住宅地を1.5万台の車が通ることで生活環境が極度に悪化する。地域住民にとっては徒歩と自転

車が主な交通手段であり、現在の道路を改良する程度で十分で、巨大道路は必要ない。防災面では、今大きな問題があると思えず、もっと他の場所に目を向けるべきである。立ち退き戸数は都から公表されていないが、高齢者世帯が多く、肉体的、精神的に移転に耐えられない人が多いということである。

- 149人のうち、78%、116人が外環の2を必要としない、反対としている。これは大変な数字である。さらに、ほぼ全数が地上に道路はなくなったと理解している。8割は現状の町並み、自然環境、暮らしにほぼ満足しており、今後も変化なく住み続けたいと希望を持っている。外環の2を造ることで、環境面、暮らしの面、交通面など、どれをとっても良ならず、必要性は全くない。反対である。(P23-26)

武田 • 説明を聞いて、皆さんが本当に地元を愛されてよく調べられているということを感じた。われわれとしては地上部に都市計画決定線があり、皆さんとどのようにやっていけばいいのか、話し合いをしており、貴重な意見をいただき、今後もこうした形で話し合いを進めていければと思っている。(P26-27)

次に、構成員 L、構成員 M、構成員 I から以下の意見があり、これに対して以下のような質疑応答・意見交換が行われた。

構成員 L • この会議は杉並区における地上部街路の話し合いの会となっているが、これまでは練馬のことばかり話し合っていて、杉並区のこと是一切話が出ていないのが不思議である。その他の意見はいまのところない。(P27)

構成員 M • 構成員 O さんの提案を2年間放置していたのか、昭和41年にはなかった防災面を今説明するのか、武田課長からの回答がない。
• 構成員 L さんの意見について。外環の2は必要性の有無から検討していくという話をしていたのに、第5回の話し合いの会で小口さんから練馬1km区間着工申請の報告があった。その後小口さんが転勤になり、第7回から安西さんが説明している。次に練馬3kmの問題を提案されて、佐久間課長が3種類の中から1種類に決めたと練馬で説明会をし、佐久間さんも転勤になった。杉並区や武蔵野市の構成員も、なにかあるとすぐに人が変わってしまうのはおかしいということで練馬問題を話している。(P27-28)

司会 • 構成員 T さん、構成員 I さんから資料 9-5、資料 10-4 が提出されているが、補足はあるか。(P27)

構成員 I • 補足はないが、なぜ事業認可を出したのかに対する説明を、大畑さんからしてもらいたい。
• また、練馬区間の都市計画変更については今年中に入ると言っていたが本当なのか。(P29)

- 安西 ・練馬区間の都市計画変更についてのスケジュールは決まっていない。説明会を6月に開催しており、一般的には説明会から計画決定まで半年から1年が目安である。(P29)
- 構成員I ・杉並や武蔵野ではまだ話し合いをしている中で、全体がどうなるかわからないのに練馬の話だけ聞いても意味がない。幅員を22mにするということが変更の骨子になっているが、杉並と武蔵野が決まっていないのに先に決めるのはおかしい。練馬の3kmだけやるなら別だが、残り9kmもやるという野心があるなら、話し合いの会が全部終わって、住民の意見をまとめた上でやらないといけない。
- ・練馬の1km区間、また3kmと事業認定して、一つ一つ既成事実を作り上げていっているように感じる。(P29-30)
- 武田 ・1km区間の認可、残りの部分について、杉並区、武蔵野市、あと三鷹市もあるが、それぞれの話し合いの会で進めている。一体でやるのか、別々にやるのか、どうするのかという答えは今はなく、まず皆さんの意見を聴かせていただきたい。(P31)
- 構成員I ・話し合いの会が終わってから説明会をやるということでのよいのか。練馬が起終点なら別だが、武蔵野から続く一連の道路なら練馬だけ22mでやる必然性がない。(P31-32)
- 構成員O ・パンフレット「これまでの検討の総括」の11頁について2点質問したい。
- ・1点目、第5回の会で、練馬1km区間について何とか進めたい、2kmから先は全体の流れを見た上で持っていくという話になっていた。しかし、資料では外環の2は自治体で切り離してエリア別に決めていくことになっている。課長が変わると以前の話も変わるのか。全体を見た上で決めるはずが、いつの間にか切り離して書いてあるのはおかしい。
- ・2点目、東京都は計画に住民が賛成、反対がどのくらいのパーセントなのかをつかんでいるのか。何%になったら造るというボーダーラインはあるのか。地域住民の意見、意向を東京都はどう把握しているのか。(P32-33)
- 構成員I ・今後、杉並、武蔵野の話し合いの会の方向性によって、練馬の区間も変わる可能性があるにも関わらず、練馬だけ先行して計画を書いても意味がない。
- ・構成員Oさんの質問に回答してもらいたい。(P33)
- 安西 ・反対・賛成を区分けして集計はしていないし、パーセンテージの基準もない。いただいているご意見の中には、練馬地域の状況を踏まえて道路が不便なので造ってほしいという意見、外環が地下になったのだから地上部は廃止すべきという意見、地域分断を考慮して40mではなく22mが適切という意見、様々である。
- ・練馬区では、南北交通に資する道路という認識でパブリックコメントを行い、区の実施方針を出し、都に対して早期整備を求めている。私どもとしても、これまで検討してきた経過も踏まえて必要な道路と考え、都市計画変更の手続を進めて

いる。 (P33-34)

構成員 O • 今の回答はおかしい。数字で示せないのなら、私が答えてあげましょう。平成 24 年の練馬区でのアンケートでは、意見提出 201 通、意見を整理すると 329 件あったところを、区は全体を 81 件に集約している。うち、反対・疑問意見は 62 件、全体の 4 分の 3 にあたる。圧倒的な割合にも関わらず道路整備を進めようとするのはおかしい。東京都はこの数字についてどう思うのか。(P34)

武田 • 現時点では都市計画の素案を発表し、手続を進めているところである。今後都市計画案の公告縦覧、オープンハウスなどで説明等を行っていく予定で練馬区と調整している。意見が 81 件に集約され、62 件が反対・疑問ということだが、今後反対の方に対しても丁寧に説明しながら理解を得ていきたい。(P34-35)

構成員 M • アンケートは 2 年前で、1km 問題も出ていない時に既に 8 割が反対していた。
• 第 5 回の議事録の 20 頁で、当時の構成員 F さんの意見に対して東京都は「約 8km 間は杉並区も含めて広く意見を聴きながら検討を進めたい」と宣言している。しかし、2 年たった今は全部逆になっている。東京都の言うことは信用できない。(P35)

構成員 A • 平成 13 年 4 月発行の外環ジャーナルで環境について、「現計画の高架構造を地下構造に変更することで、当初懸念された騒音、振動、排出ガス、地域分断等の諸課題は大部分が解決できると考えられます」と書いてある。この文章で、国も東京都も外環を地下化することで地上部の地域分断が避けられる、地上部に道路はつくらないと認めている。

• 東京都は地域住民の賛成・反対、要望を全然把握しないで賛成の方向に持っていく。

• 練馬区で一番の問題は西武線との立体構造で、解消には時間もお金もかかる。西武電鉄の広報に電話したら、外環の 2 との立体構造の解消に向けての具体的な話はないと言っていた。立体構造の問題が解決しない限り、1km 区間だけ急いでも残りが進まない。(P35-37)

司会 • 次第 3 の報告事項についてどうするか。(P37)

構成員 I • 私と構成員 T の質問について優先して回答してもらいたい。

• 私の意見書について佐久間さんが次回回答すると言っていた。大畑さんも回答が宿題になっているものがある。そういうものを全部後ろに回しているとまた延びてしまう。優先順位を持って課題を整理してもらいたい。(P37)

武田 • 資料 9-5 に対する回答について、外環と外環の 2 の関係について論理的な意見をいただいた。今後も意見を聴く会などを開催して、地元の意見を聴きながら話し合いを進めていきたいと思っている。外環の 2 についても、話し合いの会の中で引き続きお話を聞き、検討していきたいと思っている。(P37-38)

構成員 I • 話し合いの会の骨子は、外環の機能的な必要性ではなく、外環の 2 があるべき

かどうかということである。外環の 2 はどうみても高規格道路の線形になっており、高架下の用地ありきで考えられている。外環が地下に移ったのに、外環の 2 は地上部に事業認可されるのはどう考えてもおかしい。それについて武田さんから回答されていない。

- 外環が地下に潜る時に、地上部と一緒に話し合いの会をするべきだった。公共事業はもっと品位を持ってやってもらいたい。練馬は 1km 区間だけかと思ったら 3km になり、住民や地権者の不信感を招くことになる。
- 先の話に戻るが、私は外環の 2 は必要不必要以前に存在しないと思っている。それについて答えてもらいたい。(P38-40)

武田 • 外環の 2 の必要性については、皆さんとの話し合いや地域の特徴を含めて考えていくことになる。基本的に道路というのは必要だと思うが、あり方をどうするかを皆さんと一緒に考えていきたい。

- 外環本線が地下化するとき一緒に議論すべきだったということについては、本線が地下に入ったが、かなり広域を結ぶ機能とは別に沿道に資する道路、ライフラインの収容、植樹帯の緑等、色々地上部でも必要な機能があると思うので、それを含めて今後検討していきたい。(P40)

構成員 I • 必要性の議論をするなら最初からすればいい。国交省が用地を買えないと判断して地下に移ったのに、なぜ東京都は用地が買えて、地上部に造ると言っているのか。

- 道路を造ることによって生活を脅かされる人が少なからずいるのだから、道路の必要性とこの場所に造る理由を明確にする必要がある。南北道を確保するならここから 1km 離れた所でもよいのではないか。国交省の外環の地下トンネルの絵には、上に家が建っていて、誰が見ても地上部に道路はないと考える。
- そもそも外環の 2 は外環本線が地下に潜った段階で白紙に戻して、改めて南北道路が必要か、どこに道路を造るか考えればよいのではないか。(P41-42)

構成員 A • 東京都は今までの説明で、外環本線が地下化しても地上部街路の計画が残っているから造ると言っている。しかし、平成 13 年 4 月の外環ジャーナルでは、地下化することによる地域分断等の課題は解決されるとしており、将来的にも地上部に道路はできないと明言されていることと矛盾する。(P42)

武田 • 都市計画道路の一部として都市計画決定されている区間なので、我々としてはやはり皆さんと話し合いをしながら進めていきたいと思っている。(P43)

構成員 I • 確かに都市計画決定していれば、建築制限などがあり他のところでまっさらから事業するよりはやりやすいかもしれない。しかし、他の場所でも今の技術ならあまり関係ない。それよりも、この場合は地権者の意志が固く、国交省では事業化は無理と判断して地下に潜ったのではないか。東京都でも同じ判断を取るべきで、南北道路を確保するには現道を拡幅するか、もっと別の代替案を考えるべ

きではないか。 (P43-44)

構成員 N • 以前の意見書でも触れたが、中央道から世田谷までは外環の 2 ではなく付属街路と言っていた。外環計画が潜った時に付属街路はなくなったが、なぜ同じ機能の外環の 2 は残っているのか。なぜ名称を分けてつけたのか。東京都はいきさつを知っているのか。 (P44)

構成員 O • 構成員 A さん、構成員 I さんの話の図がパワーポイントにある。資料 4-6-1 の 7 枚目の図で、外環が地下に入り、空っぽになった地上について各自自治体に対して 5 つの案を示している。そこで地上部は公園、歩行空間、バス路線や公共交通、住宅地など様々に使うことができると書いてある。ということは前提として地上には何もできない、外環の 2 が来るはずはない。この図を提案したということは、本線と共に外環の 2 も地下に入ったと理解できる。 (P44-45)

安西 • 色々ご質問をいただいているが、時間の都合もあるので、次回は今いただいたご意見に対する回答から始めるのはどうか。 (P45)

構成員 O • 説明では、外環本線も外環の 2 も完全に地下に入る、地上部は 5 つの案から自治体で選んでくれと言っている。自動車高速専用道路、外環本線と、幹線道路、外環の 2 の広域機能を集約して全線地下構造化すると書いてある。
• この図から、地上には外環の 2 はなくなったと考えている。そのことについて次回回答してもらいたい。 (P45-47)

(4) まとめ

• 事務局から、本日のまとめについて説明した。 (P47)

事務局 • 第 10 回の議事録・議事要旨の確認で資料 11-1、資料 11-2 を確認していただいたので、公表する。

• 次第 6 各構成員の意見では、構成員 A さんからのご意見、構成員 O さんから資料 11-4、資料 4-6-3 のご説明をいただき、構成員 L さんからもご意見をいただいた。

• 次第 3 報告事項の前に各構成員からご意見をいただき、構成員 I のご意見について東京都から回答を行い、その後意見交換を行った。

• 次回は、議事録・議事要旨の確認後に、各構成員の意見発表、報告事項、前回からの持ち越し事項の順で進める。 (P47)

構成員 O • 今の説明では、次第 3 が終了したのかどうか不明である。報告が済んでいないのだから、済んでいないことになる。私は質問したいことがあるので、是非、引き続き質問させてほしい。

構成員 I • 次第 3 はやるのか。聞いても仕方がないのではないかと。

構成員 O ・少し違う視点から質問をしたいので、やっていただきたい。

6. 確認された事項

- ・第 10 回議事録、議事要旨を公表する。

7. 次回へ持ち越された事項等

- ・次第 3 前回からの持ち越し事項等
 - ・大泉 JCT の車の流れについて
 - ・外環の地上部街路（大泉 JCT 地域：1 km）を事業認可した理由
 - ・練馬 1 km 区間：早期着工の真の理由は何か？（古川構成員）・・・資料 7-6
 - ・構成員 I、構成員 T、構成員 O の意見に対する回答
 - ・構成員 N の質問に対する回答 付属街路と地上街路の名称の違い・付属街路が廃止されたのに外環の 2 が残っている理由。
 - ・構成員 O の質問に対する回答 資料 4-6-1 の図について、地上部に外環の 2 がなくなったという考えに対する回答