

第14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 25 年 4 月 25 日 19:00-21:00
 2. 場 所 武蔵野公会堂 2 階 第 1・第 2 会議室
 3. 出席者 構成員 16 名（敬称略）
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、
辛嶋亨、今村忠彦、小口新吾、安西崇博
4. 資料一覧
- | | |
|---------|--|
| 次 第 | |
| 資料 14-1 | 第 13 回議事録 |
| 資料 14-2 | 第 13 回議事要旨 |
| 資料 14-3 | 構成員名簿 |
| 資料 14-4 | 地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（武蔵野市版）
（改訂版）（東京都都市整備局） |
| 資料 10-5 | 都に対しての質問・要望事項について（平成 25 年 4 月改訂版） |
| 参 考 資 料 | 第 13 回ご意見カード |
- （再配布資料）
- | | |
|-----------|--|
| 第 3 回資料 5 | 武蔵野地域に関する現状・課題データについて |
| 第 3 回資料 7 | 外環の地上部街路の整備に係る課題等（武蔵野市提出資料） |
| 第 3 回資料 9 | 外環-2 のモデル道路の例（古谷構成員提出資料） |
| 資料 4-6 | 東京都都市整備局提出「武蔵野地域に関する現状・課題データについて」
〔資料 5〕に対する意見（古谷構成員提出資料） |
| 資料 8-4 | 東京都整備局のモデル道路 第 3 回話し合いの会資料Ⅲ-6 調査結果
（古谷構成員提出資料） |
| 資料 9-3 | 東日本大震災を踏まえた道路の必要性について |
| 資料 9-4 | 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） |
| 資料 9-5 | 外環の地上部街路（外環ノ 2）についての主張（確認）
（濱本構成員提出資料） |
| 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）
（西村構成員提出資料） |
| 資料 10-3 | 外環ジャーナル No.9 |
| 資料 10-4 | 外環の地上部街路について |
| 資料 10-8 | 第 10 回話し合いの会に向けての質問（城戸構成員提出資料） |
| 資料 10-9 | 外環の 2 周辺における地域危険度について（黒木構成員提出資料） |

5. 議事

冒頭に、事務局から4月の人事異動により変更となった構成員の紹介が行われた。
(2-3 ページ)

A. 議事録及び議事要旨について

事務局から前回の議事録、議事要旨についてが確認を行われ、公表されることとなった。(3-4 ページ)

B. 資料 12-7 (第 3 回資料 5 (改訂版))、第 3 回資料 7、古谷構成員提出資料について

(1) 資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集」について、

安西構成員から資料 12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集」について、更新した部分の主な箇所を抜粋して説明が行われた。(4-6 ページ)

これに対して、西村構成員、古谷構成員から下記の通り質問があった。

- (西村) ①2-9、10 頁において、吉祥寺東町・南町は出火危険度は低いが、延焼危険度は高い地域であるということではよろしいでしょうか。
- ②2-14 頁において、改訂前の図面からコミセンが抜けている。なぜか。
- ③3-1 頁において、道路整備率というのは、概成道路を含めたものですか。
また、改訂前の資料と比べると、都市計画道路整備率が変更されていますが、この間、変化がなかったということでしょうか。
- ④3-3 頁において、改訂前の資料と比べると、宮本小路と稲荷通りの事故率が減っているが、どういう変化があったのか。
- ⑤3-4 頁において、平成 17 年度と平成 22 年度道路交通センサスでは、平成 22 年度の交通量はやや減っているがそういう現状認識でよいか。
- ⑥4-5、6 頁において、井の頭通り、五日市街道のような東西方向には歩道が設置されていて、バリアフリー化が進んでいるというふうなことが書いてあります。これは住民の現状認識とは非常に違います。
- ⑦東西道路はより安全になっていて、南北道路は安全ではないといった現状認識をされているが、住民の認識とは異なっている。(10-13 ページ)
- (古谷) ①2-12 頁において、吉祥寺東町・南町は狭あい道路率が高いということであるが、住民としてはこのような方形の状態でも十字路がたくさん入っている狭い道ほど、かえって子供にも安全だし、自動車も来ないと思っている。しかも、このあたりは高い建物がなく庭があるため、震災時においても建物が倒壊して道路をふさぐことはほとんどない。
- ②4-6 頁における通学路の問題ですが、住民としては上記のような通りがあること自体がかえって、吉祥寺、武蔵野市が安全だという認識です。
- ③4-1 頁ですが、歩行者空間や自転車走行空間が十分に確保されていないところに、外環の 2 が一本通っただけで確保されるのか。むしろ、これ

までの概成道路のひどい状態をそのまま後回しにすることによって、何も問題は解決されないのではないか。

- ④コミュニティの分断ということがデータでは一切入っていない。このような状況で評価し、計画を決定するということはアセスメントを欠いている状態ではないか。(14-15 ページ)

これに対し、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 出火危険度と延焼危険度の件についてですが、通常、出火危険度が高い地域は商業地域や工業地域になります。一方、延焼危険度が高い地域は住宅地になります。武蔵野市の地上部街路沿道は住宅地であるため、出火危険度は低く延焼危険度は高いということになります。

次に、2-14 頁でコミュニティセンターが抜け落ちている件については、データ更新時に抜け落ちてしまったようです。資料を修正して差し替えさせていただきます。

続いて、3-1 頁の都市計画道路整備状況についてですが、変化はございません。3-3 頁の生活道路の事故率が大きく落ちている件ですが、事故件数が落ちています。3-4 頁の中で交通量が減っているのかというご指摘ですが、平成 22 年度の調査では区間を細分化したということもあり、混雑状況は高いところで緩和されている状況ですが、減っているところもあれば増えているところもあるという状況です。(15-17 ページ)

4-5・6 頁について、古谷構成員からご指摘の狭い道路のほうが安全であるということですが、東京都としましては歩道と車道を分離することは重要だと思っております。

4-1 頁について、概成道路の整備についても触れるべきではないかとのことですが、周辺の概成道路等の整備のあり方についても大切であると認識しておりますが、地上部街路の話し合いの会であるため、地上部街路をクローズアップしております。

最後に、コミュニティの分断という負の影響については、資料 10-6 の中でコミュニティの分断、学区の分断についてとりまとめさせていただいております。(18 ページ)

これに対し、司会から「概成道路」の意味について、補足説明の要請があり、安西構成員より説明があった。

(安西) 概成道路の考え方は、計画道路に対し、現況の道路の幅員が概ね 6 割あれば、概成道路としております。3-1 頁の都市計画道路整備率には概成道路も含めた数字になっています。(19 ページ)

これに対し、古谷構成員から下記の通り意見があった。

- (古谷) 地上部街路に焦点を合わせているといっても、概成道路とどちらが先にできるかということ自体は非常に大きな問題ではないか。例えば女子大通りは、自転車で通るのは怖く、歩道も人が車道へはみ出してしまっている状態です。概成道路になると線り延べされて、そのままにされている。青シートが敷かれた道路、それからできたばかりの並木だって全然育っていない道路が、それでも緑被率となっている。勘定の仕方を教えてください。(19 ページ)

これに対し、小口構成員から下記の通り回答があった。

- (小口) 古谷構成員からの女子大通りを主とした概成道路についてのご質問にご回答させていただきます。まず、平成 21 年 4 月に国と都で公表した対応の方針の中では、女子大通りなどの拡幅を含めて周辺道路のあり方について検討し、必要な対策を進めるよう努めるとしています。ブルーシートの件については、古谷構成員からの資料でも「少なくとも 10 年間のブルーシートは緑化ですか」というようなご質問も出ていますが、街路整備を進める上では、まとまった空間の用地取得後に工事着手していくため、一定期間は空地状態で管理する可能性が出てきます。空地の状態は事業ごとに事情も違いますので、一概に 10 年という固定された期間ではありません。施行方法などの工夫で空地期間を短くすることも可能であると考えています。(20 ページ)

これに対し、西村構成員から下記の通り意見があった。

- (西村) 私は狭い道路の方が危なくないという古谷構成員と同じことを申し上げたのではなく、資料では東西道路は歩道が設置されている道路があって、より安全だとなっているが、実際は傘をさして通れないくらい歩道が狭いのが現状です。現場の認識とは違うという点を指摘した。
「はじめに」の検討の視点で、暮らしのところに、「まちづくりへの支援」という項目があります。古谷構成員のコミュニティの分断の件は、この部分に入れる必要があるのではないかと。そういったことにも考えを及ぼしてほしい (21 ページ)

- (2) 第 3 回資料 7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集」について
山家構成員から第 3 回資料 7 について説明が行われた。(6-7 ページ)
これに対する意見、質問等はなかった。

- (3) 古谷構成員提出資料「播磨坂に関して」について、
古谷構成員からパワーポイントを使って説明が行われた。(7-10 ページ)
これに対する意見、質問等はなかった。

C. 資料 9-6、資料 9-5 について

- (1) 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)」
について

西村構成員から資料 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)」について説明が行われた。(22 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) 1 頁目に 3 カ所、2 頁目は 4 カ所と確認したい点がたくさんありますので、
次回に資料として提出します。

- (2) 資料 9-5「外環の地上部街路(外環ノ 2)についての主張(確認)」について、
濱本構成員から資料 9-5「外環の地上部街路(外環ノ 2)についての主張(確認)
について説明が行われた。(23-31 ページ)

<4 つの確認>

- ① 外環本線を地下化した場合の地上部街路について、東京都は廃止を含めてこの道路の必要性やあり方について広く意見を聞きながら検討を進め、方針を取りまとめていくと述べている。外環の 2 の話し合いについては、この話し合いの会で結論が出るということではない。
- ② 外環計画は下記の三つが一つの機能として有した計画として発表されている。
 - 都市計画道路外郭環状線、世田谷区鎌田町より練馬・大泉町までの延長 18 キロ、幅員 23m の自動車専用道路、嵩上げ式で建設省告示 2430 号。
 - 幹線街路外かく環状線の 2、通称外環の 2 ということ、幅員 40m とし、その中心に自動車専用部分、嵩上げ式を含めて左右に街路を配置した街路計画、建設省告示 2428 号。
 - これは東八から東名のことですが、都市計画道路外かく環状線附属街路 1 号から 17 号線。
東京都は、外環の 2 は外環計画とは別の都市計画であると主張しているが、昭和 41 年の都市計画審議会、平成 13 年の「計画のたたき台」等の過去の経緯から、外環本線と外環の 2 は一体の計画である。
- ③ その他の事実として、昭和 53 年 12 月、私が一都民として外環の道路計画の名前と隅切について別紙の通り東京都から指導を受けたが、明確に「外郭環状線幅員 40m」と説明された。外環の 2 は別の道路だということは何も説明はしていない。
- ④ 国土交通省と武蔵野市ともに、外環本線と外環の 2 は構造上は別々であるが、問題としては一体として考えており、これは 40m の幅員で一体であるという

ことを認識しているということである。

<11 点の主張>

外環本線と外環の2の取り扱いについて、P I 沿線協議会、あるいはP I 沿線会議にて議論されましたが、今、東京都はどのような認識を持っているのか。

東京都が外環の2が別の都市計画道路であると突然主張されることは、不条理な行為である。東京都は昭和41年計画時の外環計画全体の根拠について住民が納得する明快なる説明が必要である。

- ① さまざまな資料の提示を依頼してきたが、いまだ十分な検討資料が入手できていない。一部提出されているものがあるが、私の質問に対する回答ではない。
(外環本線と当該道路との交通量、B/Cなど)
- ② 当時、都市計画審議会や国会へ多くの住民が出向き、反対運動を行ってきた事実が歴史として残っており、その現実の証として外環計画の凍結宣言があり、約40年間凍結された。現在、一昨年の震災を機に、国・東京都は防災と掲げ、増税を当て込み、公共事業の大盤振る舞いということに変わりつつあることは誠に残念である。
- ③ なぜ、地下方式（大深度地下）を決定したのか。東京都は真剣に考えているのか。我々住民は外環計画の反対の第一の理由は、まちやコミュニティが分断され、閑静な住宅街が破壊されることにある。このことが耐えがたく、また、計画による立ち退き件数を最小限にするための覚悟として大深度地下方式の計画を容認するべく努力してきたが、今この会が議論している東京都の提案内容には必要性が認められない。
- ④ 昭和41年の計画は自動車専用道路が高架式であるため、街路部分が必要として機能を考えた。外環本線（自動車専用部分）は地下化に計画変更（大深度地下）されたことによって、外環の2本来の計画の趣旨が変わった。当初の嵩上げ式の下を利用するという外環の2の計画は法律根拠を考えても計画なき都市計画であり、外環の2の存在する価値は全くなく、必要ないことが明確である。また、東京都は道路ネットワークの一環として必要とするならば、なぜ東八以南の計画を廃止しなければならなかったのか。話が矛盾しているのではないか。
- ⑤ 今回、東京都が話し合いの会で提案している地上の街路については、昭和41年に決定した外環の2の内容でなく、昭和41年に決定した計画原本の内容が歪曲され、また、都が示した3つの考え方は新たな地上街路、新たな都市計画施設としての説明で東京都の都合のよい提案であると言わざるを得ない。計画構造の構造図をはじめ、当時の正確な資料の提示がなされず、明確な説明ができないということは外環の2は必要のない計画になっているということを示している。
- ⑥ 現在、提案されている三つの案は、法律的にも全く根拠はない。特に、「代替機能を確保して都市計画の廃止」の如くは何も理解していない住民に恐怖感をうつつけている。この三つの提案は新しい都市計画として東京都自ら昭和41

年に決定した「外環の2」を否定したことになる。すなわち、計画そのものが「死に体」であることを実証したことになる。また、「多摩地域における都市計画道路の整備方針」決定の仕方等の東京都のやり方については不合理的な行為であり、大変遺憾である。特に、南北道路についてはPIでも私が主張してきましたが、練馬区における道路計画の進捗状況はどうなっているのか。特に、武蔵野の3-4-6の立野町以北の補助135号線は、計画はどうなったのか。

- ⑦ 現在、計画変更決定の事業化が始まれば、大深度地下が確定した法の立体構造の範囲の決定により、現在の地上部には法制限が解除され、地下1階から地上3階までの堅固な建物が建てられることになった。しかし、外環の2がそのままであると改正法はいきてこない。このことについて、どう考えているのか。
- ⑧ 外環の2をつくることは地上部に影響を及ぼすことになり、外環本線地下化の目的を損なう。知事は地下化により住民に安心感を示したのは嘘だったのか。
- ⑨ 別紙のとおり外環道路の計画について、幅員40mと指導された。そのことは外環計画が一体であることを立証されたことになるが、現在、東京都は外環の2は外環計画とは別の都市計画であると主張している。これは余りにも担当者の交代が多いため、昭和41年の計画に決定した真実が歪曲されて受け継がれたのが現実なのか、または確信犯的に故意に法解釈をさせたのか、許せる行為ではない。
- ⑩ 今、議論されている外環の2は昭和41年に決定された計画とは別物の計画の施設案であることを私は改めて確認した。
- ⑪ 第8回から東京都の担当が交代したことにより、前任者との基本的な考え方の違いが露呈し、会の進行を妨げたこの行為については深く反省していただき、話し合いの前提となる信頼関係の構築を早く進めていただきたいと思います。最後に、昭和41年に決定した外環の2については、条件を付けずに、まず廃止すること、当会の1つのまとめとして「外環の2」の必要性は認められず、東京都が提案している3つの案は新たな地上街路、新たな都市計画施設案であるので、当会の設置要綱に基づき、仮称武蔵野市民拡大会議を即刻開催できるよう事務局は手続を行うことを要望するとの説明が行われた。

これに対して、司会から4つの確認と11点の主張については時間がないので、次回冒頭から意見交換をさせていただきたいとの発言があった。(31ページ)

D. その他について

- (1) 大深度法の申請について、

辛嶋構成員から「大深度法の申請」について説明が行われた。(31-32ページ)

これに対して、濱本構成員から下記の通り質問があった。

- (濱本) ①申請準備中とのことですが、平成19年に都市計画変更しているのに、なぜそんなに時間がかかるのか。

②申請してから決定まで、どのくらいの時間がかかるのか。また、もう一度アセスはやるのか。

③立坑を準備中であると新聞報道がされているが、大深度法に抵触しないのか。(32 ページ)

(古谷) 大深度になった場合、新たにアセスメントが必要だと思うが現状は実施されていない。このまま実施できるのか。(32 ページ)

これに対して、辛嶋構成員から下記の通り回答があった。

(辛嶋) 外環本線は平成 21 年度に事業化・予算付けされ、事業を進めてまいりました。その後、平成 24 年 4 月に高速道路会社が事業主体に加わったため、申請に向けた準備体制も高速道路会社との調整等も必要になり、適切なタイミングで申請を進めていくこととしております。

申請してから実際の認可の期間については、認可者側の期間であり、明確に何ヵ月と決まっているわけではありません。

現在、立坑の工事が進んでおりますが、事業者側で確保した用地の中で工事を行っていくため、大深度法による認可が必要な工事ではございません。

環境アセスメントについては、平成 19 年の都市計画決定と同時に完了しています。その際に当然、地下方式ということで大深度地下を利用した前提での環境アセスメントを完了しております。(32-33 ページ)

これに対して、濱本構成員から下記の通り質問があった。

(濱本) 申請して認可がおきるまでの期間の回答がなかったが、認可されるまでに武蔵野市に内容が届けられ、縦覧され、一般住民にも公開して意見交換できるのか。期間として 6 ヶ月ぐらいかかるのではないかと思うが、間違いなくそのような手続きとなるのか。(33 ページ)

(古谷) アセスメント評価書の何頁か。(34 ページ)

これに対して、辛嶋構成員、小口構成員から下記の通り回答があった。

(辛嶋) 申請してから、縦覧等の手続きはなされます。そのような手続きの後、実際の認可に至るという流れになります。(33 ページ)

(小口) アセスメント評価書の該当する頁については、次回までに明確にしたいと思っております。(34 ページ)

(2) 練馬の 1 キロ区間について、

(西村) 練馬の 1 キロ区間の問題について、国としてはどのような見解でしょうか。(34-35 ページ)

これに対して、辛嶋構成員から下記の通り回答があった。

(辛嶋) 認可を行ったのは関東地方整備局の建政部になります。そのため、認可のよしあしなどをコメントする立場ではありませんが、私どもの認識は、事実関係として認可されたのは1キロ区間のみであるということです。(35ページ)

これに対して、大島構成員から下記の通り意見があった。

(大島) 3月28日朝日新聞の報道では、地権者が練馬の1キロ区間について提訴をしています。今日は時間がないので、次回、その点も含めて討議していただきたいと思います。(35ページ)

6. 確認された事項

- 事務局から第13回の議事録・議事要旨の確認を行い、公表することとなった。
- 次回は、本日の次第4の意見交換、質疑応答から始める。

7. 次回以降に持ち越された事項

- 濱本構成員提出資料(資料9-5)の意見交換・質疑応答
- 城戸構成員提出資料(資料10-8)の説明
- 黒木構成員提出資料(資料10-9)の説明
- 東京都提出資料(資料14-4)の説明
- 資料10-5に関する質疑
- 上記に関する意見交換