

第 16 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 9 月 10 日（火曜日） 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 14 名（敬称略）
濱本勇三、井部文哉、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、山家恭介、恩田秀樹、
佐久間巧成、安西崇博

4. 資料一覧

次第

- 資料 16-1 第 15 回議事録
- 資料 16-2 第 15 回議事要旨
- 資料 16-3 構成員名簿
- 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 第 15 回ご意見カード

（再配布資料）

- 資料 4-5 外環の 2 に関する都市計画審議会について
- 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 9-5 外環の地上部街路についての主張（濱本構成員）
- 資料 10-5 都に対しての質問・要望事項（平成 25 年 4 月改訂版）
- 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）
- 資料 10-9 地域危険度およ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（黒木構成員）
- 資料 14-4 外環の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 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 に関する質問参考資料
（古谷構成員）

5. 議事

A. 議事録及び議事要旨について

前回の議事録、議事要旨の確認が行われ、公表されることとなった。(4 ページ)

B. 資料 9-5 に関する質疑応答・意見交換について

資料 9-5 の「4 点の確認事項」、「11 点の主張」に対し、安西構成員から回答があり(4-9 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) 私が指導を受けた件で、今の東京都の回答では、当時の職員が悪いよう言い方ですが、当時、外郭環状線は幅員 40 メートルとして認識していたのだと思います。それを後付けで、違うという説明はしないほうがいいと思います。過去について否定するような言い方はやめていただきたい。断面図の話でも、平成 17 年から平成 20 年の図面は、作為的につくったものだと思います。どうしても必要なら、平成 19 年の都市計画変更に基づいて変えたと説明するというならば分かります。それと前回の小口構成員の発言内容を全て撤回してもらい、私が指摘している図面は、法的図面ではないかもしれないが、こういう図面が昭和 41 年に説明されていることを東京都も認めていただきたい。それから、有識者会議において地上部街路は、外環と一体という話の中で、外環の本線を先に議論をするので、あとで議論をしてくださいという内容だと思います。(10-11 ページ)

これに対して、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 昭和 41 年の断面図を現時点で都は保管していません。平成 13 年のたたき台の断面図は、都が国とともに過去の資料などを参考に作成したものです。(11 ページ)

さらに、濱本構成員から下記の通り質問があった。

(濱本) 資料 9-5 に示している一番上の図面(平成 13 年のたたき台)も同じ図面ですから、昭和 41 年の図面であるということで良いですか。(12 ページ)

これに対して、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 平成 13 年のたたき台の図面は、昭和 41 年当時の計画のさまざまな資料を参考につくられたものだと思っております。(12 ページ)

さらに、濱本構成員から下記の通り質問があった。

(濱本) 昭和 53 年に受けた指導について担当者が間違っていたという言い方ですが、昭和 41 年の計画と昭和 53 年の内容は同じだと思います。外環の 2 を忘れていたとか、間違っていたということはないと思います。これは、外環の 2 と外環本線の一体化についての一番の問題になる。(12 ページ)

これに対して、佐久間構成員から下記の通り回答があった。

(佐久間) 事実関係として押さえておく必要があるのは、昭和 41 年には外環本線が 23 メートルの幅員で決まっており、それを収容する形で外環の 2 という幹線街路が幅員 40 メートルで決まっていた。
建築指導としては、家を建てる際、実質的に都市計画制限がかかるという意味で、一番外側である外郭環状線の 2 の線を指導したと思います。それは、計画を指導している業務としては正しい判断だと思います。
当時の職員は退職しているので、事実関係は探れませんが、指導する線は、外郭環状線の 2、幅員 40 メートルが正しかったはずで、「その 2」というのが抜けていたとすれば、おわびを申し上げます。(13-14 ページ)

さらに、濱本構成員から下記の通り意見があった。

(濱本) これまで外環計画の 40 メートル幅員として質問、要望書を出していますが、それに対して何も言われることはなく、当時は都の考え方として、そういう時代があったということを確認してもらえば良い。(14 ページ)

また、城戸構成員より以下のような意見、質問があった。

(城戸) 都は、外環本線と外環の 2 は別の道路という考えで良いですか。その場合、外環本線と外環の 2 はどういう機能を分担することになっていたのですか。(16 ページ)

これに対し、安西構成員より以下のような回答があった。

(安西) 外環本線は自動車専用道路で、移動距離の長い交通を分担する道路です。外環の 2 は幹線街路で、比較的移動距離の長い交通を処理する機能とともに、防災や、ライフラインの収容、沿道へのアクセスといった機能を持っています。(17 ページ)

また、恩田構成員より以下のような質問があった。

(恩田) 多摩の都市計画街路は昭和 37 年に、人口が多摩に流入し、交通量も増える

ということで、一回再編しており、武蔵野市の都市計画街路は、昭和 37 年の変更が中心となっています。その4年後に山手通りの外側が変更となっており、都市計画の大きな方向性がかなり短い間で検討されたと認識しているのですが、その辺の経緯を教えてください。（17 ページ）

これに対し、佐久間構成員より以下のような回答があった。

（佐久間）一般論的な部分になるかもしれませんが、多摩地区においては道路網の再編として昭和 37 年がメインとなっています。その時代は、モータリゼーションが発達した時代で、圧倒的に道路が足りない時代でした。その中で、オリンピックを契機に首都高ができ始め、都心内における幹線道路を連続立体交差するという観点で首都高速道路を高架にすることで交通を処理するという発想が生まれてきました。

また、全国から東京に集まる高速道路の建設が始まり、都市内においても、区部を中心に首都高速道路を整備し交通量を捌いていました。ただ、それだけでは交通が捌き切れず、あと、全国からくる放射上の高速道路と首都高速道路をどうやってつなげるかということで、外郭環状線といった環状線の構想が生まれました。

こうした中、区部及び多摩の道路網の再編については、昭和 37 年に多摩地区、昭和 39 年には環 6 内側の区部の都市計画道路網、昭和 41 年には外環も含めた環 6 外側において、都市計画道路網の再編が行われたということです。（18-19 ページ）

また、濱本構成員より以下のような意見があった。

（濱本）一番大事なことは立ち退きの軒数で、大深度になった理由は何か。外環の 2 は大体 1,000 軒ぐらい残っていると、この間発言されていました。武蔵野では、240 軒以上になっています。

外環の本線だけが外環計画ではなく、昭和 42 年 3 月に発表された際にも 40 メートル幅で説明されています。外環の 2 が別の道路であれば、放射何号や補助何号という名前をつければ良いのです。住民側からすれば、外環の 2 であろうと、外環全体そのものです。それに対する都の回答が全然出てこないわけです。その点について住民が納得するような回答をしてもらいたい。

もう一つ、平成 19 年の計画変更の中で立体の範囲があるのに、新しい建物を建てられない。そうすると今度は石原前都知事の記者会見の話が出てきて、外環の 2 は法律では残ったかもしれないが、現実的な話としては、外環は大深度に入ったことによって終わったというのが我々の気持ちです。私は外環の 2 は要らないが、どうしても新しい 3 つの案であり、4 つの考

え方があるならば、新しい計画を提案されるのなら、いつでも議論しますという認識です。外環の2は、まず廃止するなり、撤回してもらいたい。(19-21 ページ)

また、西村構成員、濱本構成員、古谷構成員より以下のような意見があった。

- (西村) 濱本構成員の資料への回答の3番のところで、沿道環境の保全と言っていますが、何のために大深度にしたのかというところを国からも回答してもらいたいです。(21-22 ページ)
- (濱本) 私の質問に対して、皆さんの意見が聞きたい。都の回答について議事録を見ないと分からないということであれば、改めて機会をつくってもらいたい。(22 ページ)
- (古谷) 大深度になったときの都、または、国の説明を出していただきたい。地下になった目的について、国会や議会で責任ある方が説明している記録があるはずです。(22-23 ページ)

C. 資料 10-8、資料 10-9、資料 10-5 に関する質疑応答・意見交換について

各資料について、城戸構成員(23-27 ページ)、黒木構成員(33-35 ページ)、安西構成員(36-37 ページ)から説明が行われたが、質疑応答・意見交換の時間が十分に取れないことから、質疑は次回行うこととなった。

- (城戸) 私は外環予定地の外側のへりに住んでおります。高架式の自動車専用道路は地下に入ることになったので、疾走する車の恐怖はかなり和らぎました。しかし、接地式の道路ができれば、道路の規格や仕様によっては、車が私どもの住まいの敷地に突っ込んでくる可能性は排除できないし、そのような事故が起これば、運転者だけではなくて、道路を計画した東京都の責任も当然問題になると思います。したがって、私は接地式の道路がつくられるのであれば、当然その規格や仕様にも関心と意見を持っております。

次に、道路の公益性と公共性について十分に吟味する必要があると思います。この点は、都側が用意している必要性データなどを見て後日議論することになるのですが、既に12回で提示された現状・課題データ集を見ると、確かにそこで述べられているような課題があることは否定できないにしても、それらを接地式道路1つで解決できるとは到底思えないばかりか、道路はかえって状況を悪化させるだけのようと思われるところもあります。例えば、道路がつくられれば、地域の樹林も市民農園もつぶされてしまう。これが地域環境の改善につながるというのは、到底受け入れられない説明であり、この道路の公益性には疑念が残るというわけです。

次に、財政的な観点では、私どもは、外環の関係住民であるばかりでな

く、納税者でもあるのですから、納める税金が部分的で地域限定的目的ではなくて、より広範で公益的な目的に使用されることを求めるのは当然であろうと思います。その点で、東京都や国の税収が、東京の区部のうちでも西部地域のみに関わる外環の2の建設に使用されることには問題があると考えます。外環の2の建設に費やされる税収は、首都高速道路の全面改修、あるいは地下化に使用されるべきではないかとも考えられるのです。

ここから資料の10-8に入りますが、2011年5月の第9回話し合いの会以来、私どもの立場は既に申し上げたように、第1に、まず外環建設に関わる資源は、東日本大震災における東北地方被災地の復旧、復興支援に向けられるべきだということであり、第2に、大震災以降の都政の喫緊の課題は、当時の石原知事も言明されたように防災であって、道路建設や交通問題ではないということであります。単純な自動車道路の建設は防災の役に立つところではない。さらに私は、歴史的に見ても、東京における防災の弱点は、専ら東部にあって、そちらにより多くの注意を向ける必要があるということを指摘します。本年8月31日の朝日新聞によりますと、東京で火災に対する最低限の安全性が確保されていない地域は、すべて中野区以東であり、外環の2が通る練馬、杉並以西には見られない。

そこで私は、以下に懸念される東部地区の地震による大災害の危険に対して都がどのように認識しているのか、それに対してどう対策を講じようとしているのか、その計画の概要、経費の概算、そうした計画に基づき来年度は、どのような措置を講じようとしているのか。そのための予算などについてお尋ねするものです。

1. 東京湾には大規模な可燃性液体の貯蔵施設が充満しており、首都直下型地震が起こった場合には、これらが倒壊浮遊して引火し、東京湾を火の海と化して、数週間あるいは月単位の期間にわたって燃え続け、その間、海上から被災地への救援や、被災者の救出救助は不可能になると予想されています。都はこのような危険を想定予測しているのでしょうか。
2. さらに、東京湾岸地域は埋め立て造成地が多く、液状化も起こりやすい。可燃性液体の貯蔵施設は、このような地盤の上に置かれており、倒壊などの危険が大きいと考えられます。ところが、これらの施設やその立地は、私企業などの所有に属しており、それらを規制する法律がないため、危険について施設ごとに個別的に調査したり、危険の度合いに応じて規制を加えることもできない。この状況に対して、都はどのような対策をとろうとしているのでしょうか。
3. 津波が地下鉄路線に侵入する危険があります。地下鉄路線への浸水の危険は、集中豪雨による雨水の氾濫との関連で指摘されていましたが、今回の地震や津波の被害状況から、その危険は一層具体的で差し迫ったものと感じられます。これに対して都はどのような対策を用意しているのでしょうか。

(黒木) 私の資料は、都が出している地域危険度及び防災に関する資料を使って、武蔵野地域が本当に危険なのかということを確認した上で、本当に道路はつくるべきなのかということを考える上での材料にしたいと思っています。平成 20 年の東京都都市整備局作成の地域危険度という資料によると、外環の2の沿線地区というのは、1 位から 5,000 位のうち 1,145 位、これを危険か危険ではないかということ考えると、真ん中よりは相当上にあるかもしれませんが、全体の中ではそんなに高いところにはないんじゃないかと私は思います。つまり、もっと危険度の高いところは、隅田川の沿川あたりとか、台東区、葛飾区、墨田区あたりがあるわけで、そういうところに比べれば、すごく安全な地域ではないかということですが、城戸構成員の意見にもあったように、危険度の高いところに経営資源を集中したほうが、より安全性が高まるんじゃないかということで、予算優先度も高いと思われます。つまり、もし外環の2を防災から必要だということであれば、まずそちらのほうに全力を注ぐべきであるということをお願いしたいと思います。

次に、去年の 10 月に出された「武蔵野地域に関する現状・課題データ集(改訂版)」2-9 および 2-10 頁、及び「武蔵野地域に関する必要性(整備効果)」2-5 頁について意見をさせていただきたい。

まず、東京都都市整備局としては、地域危険度という資料を出しているにも関わらず、武蔵野地域に関する現状・課題データ集では、東京消防庁のデータを使っているというのが、なぜかなという疑問がありました。また、武蔵野地域に関する現状・課題なのに、練馬、杉並、三鷹の広範囲の地図をこの資料には載せてある。これは、武蔵野市の話なのに、そこだけでいいんじゃないかと思うんですけども、広範囲で見せたほうが危険度が高く見えるんじゃないかなという作弄的な意図を感じました。

次に、出火危険度と延焼危険度の比較をしてみたんですが、出火しやすいところは延焼しない、延焼しないところはそもそも出火しない、この地域は危険という見解はどうも誤りではないかなと私は思っています。

最後に、東京都が出している資料は、道路さえあればすべてが解決するような言い方をするけれども、それは短絡的過ぎるのではないかと思います。例えば、ハード対策というのは限界があるもので、大震災のときの津波に関しましても、幾ら防波堤をつくっても、それ以上が来たらハードは限界があるということとも言えると思います。例えば、大震災のときにいくら道路をつくったとしても、五日市街道が渋滞し、消防署から消防車が来なかったら、何の意味もないのではないかと感じております。それよりも、住民同士が日頃から関係を持てるような、関わりを持てるような地域社会をつくるというか、そういうことに対して力を注ぐことのほうが重要であって、外環の2ができると、先ほど言ったようにコミュニティが分断されてしまって、地域が壊れる可能性が高いということになりますので、消防団

など自主防災活動なども弱体化し、住民にとって危険度が増すのではないかと思います。

結論として、外環の2をつくることについては、住民にとってダメージが大きく、とても納得できるものではありません。そのため、武蔵野地域への外環の2計画は白紙に戻してもらって、もし、つくりたいのであれば、改めて住民にこういう道路をつくりたいという提案をして進めてほしいと思います。以上です。

(安西) それでは、第9回に司会者から提案された、第10回話し合いの会の開催前に構成員から事務局に提出された「都に対する質問・要望事項（平成25年4月改訂版）」（資料10-5）について回答します。

- ① 地域住民の意見を聴く会は、話し合いの会のとりまとめ時期に行います。
- ② 外環の2は、話し合いの会など、広く意見を聴きながら検討を進めていきたいと考えています。
- ③～⑥ 議事録・議事要旨の作成にあたっては、作成方法の改善を図っており、構成員の方から一定のご理解をいただいていると考えています。
- ⑦ 資料9-6については、次第に入れさせていただきました。
- ⑧ 代替機能に関しては、進捗に合わせて提示していきたいと考えています。
- ⑨ 地上部街路の経緯については、新たな資料の提出の予定はございません。
- ⑩～⑪ 東日本大震災、首都直下地震の切迫性を踏まえ、地上部街路の必要性やあり方について引き続き話し合いを行っていきたいと考えています。
- ⑫ 東京都は平成24年に「首都直下地震等による東京の被害想定」を公表し、その後、地域防災計画を見直し、災害に強いまちづくりの推進に向けてさまざまな取り組みを行っているところです。
可燃性液体の貯蔵施設の立地にあたっては、消防法等さまざまな法令により規制・義務が課されています。また、東京都地域防災計画においては、東京消防庁等が危険物施設に対して、耐震性強化の指導、立ち入り検査の実施などを行うこととされています。
東京都交通局では、都営地下鉄の浸水対策として、駅出入口には止水板、防水扉を設置しています。また、トンネル内にも防水扉を設け、万が一浸水があっても被害を最小限にとどめるようにしております。
また、本会は地上部街路に関する話し合いの会ということで、現時点では上記の問題に対して答えられる担当者の出席は予定しておりません。
- ⑬ 地上部街路（外環の2）は都市計画道路のネットワークの一部として計画決定されています。
- ⑭ 外環の2を整備しないと結論づけた場合、代替機能を確保するための整備については、「今後提示される予定になっている代替機能のデータを見て検討してまいります」と武蔵野市からお答えをいただいています。

D. 市民拡大会議、広く意見を聴く会の開催について

(濱本) 今、3年半かかって16回目を迎えたが、ここらで1回は必要性の議論が出たんだから、拡大会議を開いて地域の住民から意見を聞くのも1つの手であり、ちょうど1つの区切りだと思う。(15ページ)

(西村) 広く住民の意見を聞く会という話はかなり前から出ていて、そのたびに都からは、全部が終わるまでは開かないという趣旨の回答なのですが、その理由を説明してもらいたい。(38ページ)

これに対し、安西構成員から以下のような回答があった。

(安西) 構成員以外の地域住民の皆様の意見を聴く会では、必要性のデータ等を説明した上で、ご意見をいただき、それらを広く地域住民の方に説明することを考えています。必要性のデータ等を説明した上で、質疑応答をした時点までは、地域住民の方々の意見を広く聴くということの目的がはっきりしないと考えています。(39ページ)

これに対し、西村構成員から以下のような質問があった。

(西村) これまで都の回答は、練馬のように全部終わって、まとめをつくってから広く住民の意見を聴く会を行うということでした。今の回答ですと、そこに至る前に、構成員と東京都と話し合いの中で広く住民の声を聴く会をやるつもりはあると認識しても良いですか。(39-40ページ)

(濱本) 今の話はまとめのときではなく、途中でやるということですか。そこだけははっきりしておいてください。(41ページ)

これに対し、佐久間構成員から以下のような回答があった。

(佐久間) 都がイメージしている1つのやり方として、ある程度この話し合いの会の場で意見が出され、都も必要性のデータなどを出した段階で、いろいろな意見があるということをまとめて行う練馬方式があります。そういうやり方もあるということを、これまでも説明しています。そのやり方については、いろいろ意見があると思いますので、それについては相談させていただくことを考えています。(41-42ページ)

さらに、古谷構成員から以下のような質問があった。

(古谷) 今の練馬方式は、それまでの意見を聞いたことが、みんなに知らされた上でやったのですか。(42ページ)

これに対し、安西構成員から以下のような回答があった。

(安西) 話し合いの会で提示したデータや話し合いの会でいただいた意見を広く地域住民の方にご説明して、改めてご意見をいただきました。会の回数としては3回実施しています。(42 ページ)

さらに、大島構成員から 以下のような質問があった。

(大島) こういう議論があったということをどういう形でまとめ、その拡大会議に出すつもりなのか。(42-43 ページ)

これに対し、佐久間構成員から以下のような回答があった。

(佐久間) 話し合いの会のとりまとめ方はいろいろあると思います。議事録から皆さんが言われた言葉を拾うやり方、全体を通して議論した中で最後に一人一人の意見ということで書くやり方、具体的に決めている段階ではありませんので、まとめ方は再度議論させていただきたいと思います。(43 ページ)

また、佐薙構成員から以下のような意見があった。

(佐薙) 拡大会議というのはどの範囲を言うんですか。この会は最初から武蔵野市東地区の会で、西地区は関係ない。地域住民、沿線住民の意見を聞くような準備をしてください。(43 ページ)

6. 確認された事項

- 第 15 回議事録・議事要旨は公表する。
- 資料9-5 については、どのようにとりまとめるか準備会で議論する。

7. 次回以降に持ち越された事項

- ① 濱本構成員提出資料(資料9-5)に関する意見交換
- ② 城戸構成員提出資料(資料10-8)に関する質疑応答・意見交換
- ③ 黒木構成員提出資料(資料10-9)に関する質疑応答・意見交換
- ④ 東京都提出資料(資料10-5)に関する質疑応答・意見交換
- ⑤ 古谷構成員提出資料(資料15-3、15-4)の説明
- ⑥ 東京都提出資料(資料14-4、16-4)の説明
- ⑦ 上記⑤、⑥に関する質疑応答・意見交換