

第 19 回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会 ご意見カード

<p>1</p>	<p>東京都の担当者は国交省と東京都が連名で発表した平成 15 年 3 月の「外環の方針」をよく読んでほしい。そこには、それ以前の約 40 年にわたる経緯をふまえて次のように記されている。</p> <p>即ち、外環の地上部は『地元において地上部整備の方向が定まった場合…(国と東京都は)地元の意向をふまえながら、その整備を支援していくものとする』と明記されている。明らかに地上部は地元、すなわち地区毎のローカル問題として位置づけられており、ネットワークという考え方はどこにもない。</p> <p>また、その整備のあり方を決める主役は、あくまでも地元であって、東京都はそれをサポートするわき役であることも明確にしている。</p> <p>従って、東京都が「外環 2 の無条件廃止」という選択肢を勝手にはずして、建設計画を住民に押しつけることは本来できない理である。</p>
<p>2</p>	<p>1. 昭和 41 年の計画決定は、大日本帝国憲法の手続によってなされているので法的な不備があったものである。</p> <p>1. 旧都市計画法においては、所管大臣の署名が必要とされている。明治憲法の手続(戦時特別法)でやれる筈がない。独立後 14 年もたっているから法的根拠がない。</p> <p>1. 「外環 2」は 40m 幅員であった。練馬区内のみ 22m にする法的根拠を問う。</p> <p>1. 計画なき計画が「外環 2」であると言える。あまりにも杜撰。都市計画法では、総合的、統一性や整合性(調和)が求められている。地上部街路はそれらに欠けるものである。高速道路が地下にいった以上、廃止が妥当。</p>
<p>3</p>	<p>PM9:00 頃の話し合いについて</p> <p>資料 14-4 P3-5 についての説明で、青梅街道インターから吉祥寺方面に向かう車の交通量又インターへ向かう車の交通量が入っているのデータか、疑問である。インターへ向かう車、インターから出て来た車の交通量が反映されているのか？</p> <p>東十一小路の住民です。</p>
<p>4</p>	<p>本線と外環の 2 は一体として計画して、たたき台でも自動車道はまとめて地下にすると行っていたにもかかわらず、計画線が別に決定されていることを奇貨として、都は道路を造ろうとしているだけなので、つじつまの合わない説明になってしまっている。東京都と練馬区の話をも他の区市まで及ぶことはごめんです。残りの 3 区市は、また何十年も放置されるというようなことがないように。武蔵野市については、市ともども道路の必要性はないと考えているので廃止を断言すべき。</p> <p>資料 14-4 P3-5 東西方向の通学路の交通量はどうなっているのか。稲荷通りは外環の 2 と隣りあわせの道なので減少するので当たり前のこと。結局、1 万台 - 1.7 万台の車が東町を通りようになるので悪化にすぎない。</p>

5	<p>1. 外環道路が地下に変更になったことにより、外環の2(地上部分)は無くなったはず。もともと外環道路(地上)に付随した道路として計画されたものであり、何かと理由をつけて計画が存在するという話は全く納得出来ません。</p> <p>2. 現実問題として、武蔵野市に新しい道路は必要ありません。緑地も十分にあり、防災上も不要です。</p> <p>3. 道路を拡張するならばともかく、住宅街をつぶして新道路(不要な)を作るというのは、例がない無謀な計画です。</p> <p>4. 日本の人口動態等から考えても、新しく道路を作る必要は考えられません。</p>
6	<p>安西氏が練馬の沿線住民の中には賛成・反対両方の意見があると言っていたが沿線住民の大多数は反対を表明している。練馬区に対しての意見募集でも90%以上の意見が反対であったにもかかわらずその意見がまったく反映されず現在に至っている。結局住民の意見は無視して自治体である練馬区の意見を一方的にとり入れたということである。又、行政が作成する「意見の概要」は公平さに欠けている。賛成・反対があたかも同数であるかのような構成になっており、実際の反対意見の数と賛成の数が正確に記されていたことは一度もなく、事業を進めるために行政側に有利にする為に作成されたものでありまったく信用できない。</p>
7	<p>話し合いの会自体を、もっと若い世代にも、見たり聞いたりして欲しいと思います。その為には、ネットでの同時配信等、若い世代が使っているツールへの参入を希望します。会が行なわれている時の同時配信が大切で、後で見られる事は、その後の付け加えでよいと思います。</p> <p>ご検討よろしくお願い致します。</p>
8	<p>(1)練馬の40m-22m=18mの部分が廃止されたとき、これまでの制限について補償しないと練馬の説明会等で話したというが、記憶にない。</p> <p>具体的証拠を挙げて下さい。録音があるので確認する。</p> <p>(2)練馬22m素案の自転車道は双方向通行になっているが交差点で事故の危険大。片側通行にすべき。(また、従って20mなどに縮められよう)</p> <p>(3)一つの道路で自動車・自転車・歩道の全ての双方向交通を完備するのではなく、周辺のいくつかの複数道路で構成することを考えるべき。</p> <p>柔軟な思考が必要。硬直した頭でゴリ押しでは無駄な道路をつくることになる。</p>
9	<p>1. 構成員の質問に対しての都の返答は、論点をぼかし、抽象的、繰り返しの発言に終始している。構成員の質問への返答が内容を伴っていない場合、司会者は再答弁を指示すべきである。不明確な返答については強く注意すべき!</p> <p>2. 安西さんが答えるとポイントがずれていく。話し合いの会の進行を遅らせていく。</p>