

27-10-9

27-11-19改訂版

濱本 勇三

資料12-7-2 武蔵野地域に関する現状・課題データ集

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)

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(武蔵野版)

意見・質問書

資料12-7-2・14-4・16-4地上部街路に関する必要性について意見・質問を行います。

- (1) 今回、東京都から提示された資料の説明については、18回にて発言致しましたが、私はこの資料の説明を受けた後、「この資料の内容」は道路計画を提案されるための一般論として聞くことが出来るが「外環の2(地上街路)」の必要性としては認められないと申し上げた。
- (2) また私はこれから「外環の2の必要性の有無について」議論するために追加資料が必要と思った。しかし、残念ながら今日までに東京都から提示された資料は、資料12-7-2追加資料(平成25-11)、資料14-4改訂版(平成25-4)資料16-4改訂版(平成25-9)が配布されたのみで、第21・22回にてようやく議論されることとなった。
今も述べたように、前回説明された資料の内容からは道路計画としての一般論としては理解できるが、「外環の2(地上部街路)」の必要性の議論にはならないと重ねて申し上げる。
- (3) 第22回でも述べたが、これ以上の追加資料の提示はないのか東京都にもう一度お聞きしたい。しかし今ある資料で「必要性の有無について」の議論は必要であるので、私はこの資料を前提にして意見・質問を行うこととする。
提示された内容を確認すると、全般的に東京都は「外環の2」を造ることを前提に武蔵野市民に極度の危険等を煽るような資料を提示しているように思える。
武蔵野市はご承知の通り長期計画をはじめ様々な事柄を市民とともに、環境・交通・防災・暮らし等武蔵野市として独自の検討課題を市民に提示して「まちづくり」を進めている。
- (4) さて、「外環の2」そのものの性格は昭和41年計画決定した内容と、今東京都から示されている「外環の2」の計画目的は全く別の違うものであり、「外環の2」ありきを基本とした必要性を議論すべきではない。
- (5) 昭和41年の外環計画においては「外環本線と外環の2は一体計画」であると私は一貫して主張してきた。それにより東京都は第17回の話し合いで改めて「外環計画」は一体であると認めた。

- (6) 平成26年2月24日の大深度地下化に対する公聴会で東京都知事代理の長谷川氏が陳述した中で、「まちを壊さぬために地下化した」という発言を東京都の担当者みなさんはどう整合しますか。このことについて東京都はどう考えていますか？回答をお願いします。
- (7) 昭和41年に計画決定した「外環の2」とは別の趣旨として説明されている道路計画の必要性は認められません。
改めて、国・東京都が主張する「外環の2」は外環計画とは別のものであると言うならば即刻「外環の2」を、まず廃止していただきたい。
- (8) 平成13年4月国・東京都は「計画のたたき台」を発表し、同時に各地区にて説明会が開催された。「たたき台」の説明の中で、
- ①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て全線地下構造の自動車専用道路とする。
 - ②地上部の利用については4つの案が示され、その内の1つとして「住宅・地域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ます」と説明されている。(東京都説明会に立会いこれを認めている)この説明により地元住民は「自動車専用道路」の地下化についてはある程度認識されたが、この時、昭和41年計画決定の都市計画図として私は、15～17回の問題点の指摘中で東京都に提示した。
(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ている)
- (9) 新しい「街路」がこの場所に必要であるとするならば、武蔵野市全体の都市計画として、その必要性を市民が納得する資料の提示や説明しなければならないが、今もって納得の得る説明がなされていない。特に「外環の2の必要性がない」ことについての資料も提示されていないし、発言もないこのことについて(3)にても質問致しておりますが重ねて東京都の考えをお聞かせ下さい。

第22回で他の構成員からも問題点を指摘し意見が述べられたが、この際 私の疑問点を基に「外環の2の必要性の有無について」構成員の皆様方も改めて再認識の上、充分納得できる議論されること望みます。

現在提示された資料から私なりの問題点を質問致します。

1-1、環 境 （資料12-7）

(1) 吉祥寺南町・東町の環境問題は基本的には、武蔵野市の長期計画をはじめ様々な「方針」を基に市民参加で進められている。「外環の2」が今必要とはしていない。

①緑地計画については、「外環の2」ができれば緑地が増えると強調しているが増えない。武蔵野市は長期的に市民との話し合いの中で進められており、「外環の2」を造ることによる整備効果として評価すべきではない。(必要性が認められたとしても幅員等の問題がある)

② 緊急輸送のネットワークの確保については、「外環本線の事業化」により十分目的が達成されたものと認識している。武蔵野市においては南北道路の緊急輸送よりも東西道路の緊急輸送の整備が必要ではないか。

1-2、環 境 （資料14-4（整備効果））

(1) 緑のネットワークへの期待感

これこそ「外環の2」だけの説明でなく一般論しか述べていない。

練馬地区においては幅員22mまで変更して計画変更を断行しているが、武蔵野地区にての議論は40mであり、もし幅員が22mに変更の場合は都が示す案には、新たな緑地が出来ず「絵に描いたもち」整備効果は無い。

(2) CO₂の排出量の削減NOX、SPM等の排出量については、他の構成員も述べているが現状は適正の範囲にあり「外環の2」を含めた新しい道路の新設よりも既存の道路の活用を再検討し、よりよい適正範囲を持続することを厳守していただきたい。行政として、今以上に減少するよう努めるべきである。なんでも「外環の2」を造らでなければならぬことではない。

(3) 良好な都市景観の形成にたいする整備効果

街路樹の整備（先に指摘した）電線類の地中化については、既存道路に対する達成率は低い、財政面から考えたら、まず「外環の2」よりも既存道路の地中化が環境や防災面から考えても先に行うべきではないか。

「外環の2」だけが先に電線類の地中化されても誰も喜ばない。都として電線類の地中化についてどのようなビジョンを持っているのか

1-3、環 境 （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）

(1) 検証した影響項目の内 大気汚染・騒音・振動について

資料の武蔵野版にも記載されているように現在の大気汚染・騒音・振動等について（平成24年度）環境基準達成状況は「達成」となっていることは大変喜ばしいことです。これ以上新しい道路の建設により環境基準が悪くなってもよくなることはない。武蔵市民や他の人々の努力の賜であり「外環の2」の設置は不要です。

2-1、交通問題 (資料12-7)

- (1) 人口の推移と交通量の関係は、将来の人口は減少する中でも交通量は増えるのか。
- (2) 現在の推移では交通量が減少する。「外環の2」を造ってもあまり将来には影響がい。東京都が示した交通量の根拠を示して下さい。
- (3) 練馬区における南北道路の整備はどうなっているか。私は平成16年からのPI沿線協議会・PI沿線会議等で何回も練馬区の道路計画の進捗状況を質問してきたが、真剣に東京都・練馬区は取り組んでいるのでしょうか、例えば、武蔵野市と練馬区間の都道計画には武蔵野市は積極的協力して進めた道路整備も関係する練馬区の入り口(補135)で整備が行われていない、また調布保谷線(新武蔵境線)も練馬境で工事がストップしているこのことについては第19回で東京都から一応説明は受けたが未だに納得はしていない。「外環の2」だけが南北道路だとすることは何か道路行政が間違っているのではないか。「外環の2」だけが、南北道路ではない。外環の2が必要な道路と言われても武蔵野市民は納得できないことである。練馬区で計画変更した「外環の2」は構造も違うものであり「外環の2」ではない、別の新しい計画である。練馬区長の強い政治要望で外環の2をつくることであるが、現在の練馬区の南北道路等の進捗状況から考えて東京都は「道路計画全般」に対する行指導をすべきことが有るのではないか。再度説明を受けたい。
- (4) 新しい(外環の2)道路計画も良いが、日々の暮らしの中で安全性の向上が必要である。現況の南北道路、東西道路の安全性はどうなっているのか。まず既存の道路の整備は日常生活の安全性高度化には必要ではないか。既存道路の問題は異なった問題とせず「外環の2」の必要性の有無の問題として同時に回答をされたい。
- (5) 広域的な視点(公共交通の連携強化)
路線バスの運行については、「外環の2」があっても、なくても現在定時運行バスはスムーズに実施されている。路線バスも良いが、南北公共交通のことを述べるならば、「外環本線が大深度地下」事業が行われることにより鉄道の南北運行の活用を検討すべき時期に来ているのではないか。交通機関全体問題として検討すべきではないか。
- (6) 整備効果の指摘の中で「外環の2」を利用して路線バスを運行することが利点とされている、必ずしも良いとは思わない。また交通空白地域及び交通不便地域のカバーとするムーバスと連携を図ることが可能となると指摘するが、現況の運行しているムーバスの活用は「外環の2」とは次元の違う事で直接に関係しない。こじつけた必要性は無用である。

2-2、交通について (資料14-4 整備効果) (P3-1他)

- (1) 平成32年・62年の将来交通量が示されているが、現在の交通量に

については外環本線の関係と「外環の2」のみの交通量が不明。

- (2) 現状の状況から今後の人口の推移（必ず減少）・自動車の機能（電気車等機能の進歩）の推移などにより交通量は予想外以上に台数減少が想定される中、既存道路活用の見直し等を行うことが先決ではないか。なぜこれ以上の新しい道路の設置が必要なのか東京都の考えを聞きたい。交通量関係質問については先にも記載されているので併せて回答願う。

2-3、交通（資料14-4整備効果）

- (1) 交通事故については年々減少の状況ですが、外環の2整備により交通事故が増えることがあっても減ることはないということは常識でしょう。
- (2) 東京都の評価（2-2）交差点での対策が示されているが、これは既存道路でも必要なことであり、外環の2が設置されたから交通事故が減少するものでなく既存道路に対してもこのような対策は必要である。
- (3) 東京都が示す事柄は「外環の2」の必要性には馴染まない。無理に評価をしてるので検討の余地はないのか？

3-1、防災（資料12-7）

- (1) 避難路の確保について、外環の2を造れば避難路が確保され安全だと言うが「外環の2」がなければ安全ではないのか。道路を造りたいためにこじつけている様な論法では市民は納得はしない。
- (2) 吉祥寺南町の住民が、第三小学校から東京女子大（広域避難場所）へ移動することを前提に指摘しているが、東京女子大までへ避難することが適正かどうか疑わしい。「外環の2」のための避難場所の指定を強調することは、やりすぎではないか。（東町の住民は東京女子大へ避難しますか）
- (3) 武蔵野市の話し合いでの「外環の2」では、幅員は40Mとして必要性の議論をしているが、練馬区の「外環の2」については幅員を22Mに縮小されて計画変更されつつあるが、先にも述べたが、「外環の2」の目的から離れた新しい道路計画になるものには（外環の2ではない）議論は出来ない。（1）、（2）、（3）について回答をされたい。
- (4) 昭和41年に決定した「外環の2」はどのような用途で決定されたのか、また造る目的はどのようなものであったのか正確な説明をして下さい。
- (5) 防災地域危険度について
東京都が提示した資料から、地域危険度を読み取ると武蔵野市は都内での地震危険度は低いエリアである。防災面から「外環の2」が必要と言う主張は当たらない。

黒木構成員の報告主張からみると、吉祥寺南町・東町地域は総合危険度は1、145位（平均）と示している。このことから、あえて同様な条件の箇所が他にあるならば示していただきたい。

尚、「外環の2」を整備することによる防災の危険度の強調性は必要ないことを申し添えておく。

(6) 吉祥寺南町地区に消防署設置要請について

平成26年5/26、武蔵野市・6/16東京消防庁から東京消防庁武蔵野消防署吉祥寺出張所仮庁舎新築工事の説明会が開催された。

仮庁舎場所 吉祥寺南町4-16（公園の一部）

工事期間 27-8月上旬～27-11月下旬予定

30-3月仮庁舎解体予定

住民説明会で、地元住民からこの場所に仮庁舎でなく本庁舎の消防署を設置してほしいとの要望があった。消防庁職員〔東京都〕からの説明では南町地域に消防署が在中する事は適地であるとのこと。しかしこの適地は道路計画地でどうしようもないとの答弁であった。（一つの考え方として報告しておく）

縦割り行政の悪いところが出ており地域住民の意向が反映されない事例である。もしこの都市計画の廃止があれば、東京都の防災計画からしても重要と考えるがいかがか。

3-2、防 災 （資料14-4 整備効果）

(1) 緊急輸送のネットワークの確保

「外環の2」よりも「外環本線」の完成により充分目的が達成される。

(2) 延焼遮断帯の形成について

幅員により効果が低い場合もあるが、武蔵野市の「外環の2」予定地は防災上から危険度は低い。黒木構成員からの意見書でも充分納得出来るものであり、東京都が示す資料や意見は地元住民へ「危険感を煽るような」ものである。東京都はこのような説明で住民が納得すると考えているのか？

(3) 安全避難路の整備・緊急施設への効果に疑問

- ① 事例では武蔵野第三小学校（一時集合場所）から東京女子大（広域避難場所）を想定されているが、全く地域のことが分かっていない考え方でないか。地元の住民は（吉祥寺南町3丁目）、東京女子大へ避難する事は大変なことで東京女子大への避難より他の場所を考えるのが普通ではないか。

まず、どのような地震等の災害を想定されているか説明がないが、大きな災害発生時には「井の頭通り・五日市街道」が破壊されて交通不能も考えなければならない。「外環の2」だけが正常とはとても考えにくい。もっと防災面から検討すべきである。避難を想定する場合移動距離の短縮も必要だが、避難場所の想定も重要である。東京女子大への避難は必

- 要であるが、必ずしも「外環の2」がなければならないことではない。
- ② 緊急施設・緊急物資輸送は確かに大事であるが、外環本線の活用をはじめ、既存道路の活用については何も記載されていない。ただ、「外環の2」が完成しなければ何も出来ないとう云う考え方は「外環の2ありき」であり、東京都はもう少し既存道路の活用を真剣に考え防災用に整備の見直しをするのが第一ではないか。

4、暮らし（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）

（1）懸念される歩行者と自転車の事故

新しい道路が造られれば必ず事故発生は起こるとともに、今よりは増えることは当然である。外環の2を造るよりも既存道路のこれまで以上の整備をお願いしたい。私は障害者になってつくづく今の既存道路危険性が怖い。まず、既存道路の整備を早く行って下さい。約束できますか。

（2）東京都の暮らしの評価

道路の横断箇所や通学路、主な生活動線、コミュニティ区域の一体配慮・影響を緩和することが可能との説明ですが、「外環の2」が廃止され昭和41年計画決定以前に返ればこのような心配は一切ありません。

私どもが「外環の2」が「必要なし」と主張していることは、このことが、一番大事なことで、今の生活に充分生かされていることです。市民の努力により「閑静な住宅地」が完成され今日まで守ってきました。

外環本線の地下化は、立ち退き問題を少しでも減らして今の日常生活が豊かであること願っている事です。長い時間をかけて「つられたまち」を東京都はこれを破壊してることに気がつかないことを怒りに思います。東京都の職員は、もっと都民生活に密着した行政を心かけなければなりません。

この暮らしの評価は取り消していただきたい。

最後に重ねて述べるが、今回東京都から提示された「外環の2」に対する整備効果（必要性）「なぜ、この場所に外環の2が必要なのか」の説明は出ていない。東京都から提示された資料は「必要性の議論のため」のものでなく「外環の2ありき」として述べられている。一つくらいは「必要はない」場合の考え方の文言が明示されてもおかしいことではないが、一方的なものであったことは誠に残念な資料であった。

結 論

「武蔵野地区に外環の2はいらない、即廃止し建築制限の解除手続きをして下さい」

昭和41年計画決定以来長い間、制限されてきた地元住民の願いを早く届けて下さい。