

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  
議事要旨

1. 日 時 平成 24 年 5 月 9 日 19:00～21:00
2. 場 所 あんさんぶる荻窪 4階第1教室
3. 出席者 構成員出席者 16名
4. 資料一覧

次第

資料4-1 第3回議事録

資料4-2 第3回議事要旨

資料4-3 質問に対する回答

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4-5-1 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

—2 「外環の2」計画の即時・無条件廃止を

—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

—4 東京環状道路有識者委員会の最終提言について他

【中島構成員提出資料】

資料4-6-1 都は「外環の2」を住民にどのように説明して来たか？

—2 外環ジャーナル

—3 「外環の2」の必要性の有無について149人に聞きました

【古川構成員提出資料】

資料4-7 石原知事の記者会見・発言（3/16）に対する質問書

【植田構成員提出資料】

資料4-8-1 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台

—2 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針について

—3 外環の地上部の街路について

【中島構成員・古川構成員要求資料】

資料4-9 構成員名簿

参考資料 傍聴者からのご意見カード

## 5. 議事

### (1) 開会

### (2) 前回の議事の確認等について

構成員C： 次回への持ち越し事項であった平成 13 年から平成 15 年の地上部街路の資料の確認について、説明資料の確認を地域の現状・課題の前に取り上げてほしい。(4 ページ)

- 事務局： 前回の話し合いの会は、地域の現状と課題と整理の説明で終わっていた。議事録でも確認できるが、前回の話し合いの会で、事務局のほうからお伝えしたとおり、地域の現状と課題の意見交換からさせていただきたい。(4ページ)
- 構成員C： それはおかしい。確かにその話は聞いている。しかし、第1回目から議論が続いている。もっと緊急性があるものを作ってほしい。後にしなければならない理由でもあるのか。(4ページ)
- 都： 前回、現状・課題の途中で終わっている。途中で終わっているものは、続きとしてやらせてもらう。その後に持ち越し事項を行わせてもらう。(5ページ)
- 構成員C： 今回、たくさんの構成員から資料が出ている。これらが次回に持ち越しになると、次々と雪だるま式に増えていってしまう。結局はいつになってもできないことになる。やるのであれば結構だが。(5ページ)
- 司会： やります。(5ページ)
- 構成員C： それなりに考慮をして今日中に全部終わる予定でおさめてください。(5ページ)

### (3) 地域の現状・課題について

#### 都から資料1-3について要点説明(5~8ページ)

- 構成員C： 杉並区から、外環の2の必要性の有無から検討してほしいということを言われている。本当に必要かどうか、話し合いがなされるべき。
- CO<sub>2</sub>による温暖化は国際的な問題である。このデータを見ると地上部の街路を整備すれば交通の流れがスムーズになって、大気汚染の物質が少なくなるとある。この話し合いの場は、このようなデータ集を使って地上部街路を整備することはいいことだと納得させるのが目的なのか、それともCO<sub>2</sub>の問題提起をされて、どうやったらCO<sub>2</sub>を削減できるのかを考える場なのか、私は後者だと考えていたが、都の考えはよく分からない。
- 具体的に言うと、東京都環境局発行の環境白書においても、CO<sub>2</sub>削減について掲載されている。ソウル、ロサンゼルスなど、世界9都市の取り組み状況が紹介されている。他国においても交通渋滞が多い。しかし、この白書のなかで、道路をつくってCO<sub>2</sub>を削減する都市なんてどこにもない。
- CO<sub>2</sub>削減には他の方法もあり、オランダの例では、信号機を撤去した結果、撤去前に比べ、交通事故が減少した。このように何もかも整備するのではなく、ソフト面でいろいろ考えてやることもあるのでは。
- 私は、この会は問題をどうしたらいいか検討する場にしたいと思うが、都は、都が描いた外環の2をつくるシナリオ通り進めるように感じる。杉並区が言ってる「道路の必要性の有無から」という観点でデータをつくらなければならないと思う。要するにたくさんの中から選択肢を選んでもらうような討議をしてもらうのか、あるいは外環の2というものを東京都ではこういうシナリオを考えたから、それで承知してくれということかどちらなのか。(8~10ページ)

- 都： 構成員Cさんの言うとおりの、道路整備だけがCO2削減につながるとは考えていない。車の機能の向上であったり、公共交通の利用の増進をさせていくといったような取り組みがある。つまり、ハード・ソフト交えて、進めていく必要があると考える。今後、必要性のデータの中で説明をする予定であるが、自動車走行速度の改善というのも一つ重要な施策だと考えている。資料作成の視点ということでは、この会は外環の地上部街路の必要性やあり方について話し合う会であり、資料は、外環の地上部街路の視点でまとめている。(10～11ページ)
- 構成員C： そうすると、CO2を減らすためにこういう道路にすべきとか、そういう議論をする場か、都の考える道路をつくるシナリオどおりにする会なのか。(11ページ)
- 都： そのようなご意見があるならば、意見を伺いながら考えていきたい(11ページ)
- 構成員A： 資料の表題が「杉並地域に関する現状・課題データ集」という形になっているにもかかわらず杉並区全体ではなくて、外環の2周辺地域しか書かれていない。環境や防災とか、この地域よりも緊急度の高い地域があるのではないか。結局は外環の2のための資料で、いかに必要かという資料をつくっている。また、交通関係についてはもとの現状に対してどうかという資料になっている。外環道が地下化されたら、それを踏まえてどうなるかということが一切書かれていない資料であるため、内容が不足していると思う。(11～12ページ)
- 都： この会を始める前に説明したが、まず、地域の現況・課題を説明し、次にこの道路の必要性、整備効果について、次に逆につくった場合のデメリット(影響)、最後に代替案を説明すると伝えている。この道路の必要性やあり方を公平な視点で皆さんからご意見をいただくかたちにしたいと考えている。外環道が地下化されたことを踏まえて資料が作成されていないとの意見については、今回の資料は、今の杉並区の現状・課題をまとめた資料であるため、そのようになっている。次の資料である、整備効果のデータでは、外環本線が整備された場合の交通も考慮して作成しているため、全く外環本線を考慮してないわけではない。(12ページ)
- 構成員B： 議論がかみ合っていない。ここにあるデータは、道路をつくれればメリット、デメリットがあるという資料というのは分かる。ただ、皆さんは、メリットについては必要ないと思っていると思う。要領よく絞ってやらないと毎回繰り返しの議論になる。地域の皆が必要性についてどう思っているか聞いてもらいたい。(14ページ)
- 都： 会の進め方、皆さんのご意見など、聞かせていただきたい。ただ、この必要性のデータについては、沿線の区市から、必要性の有無を示すためのデータを示して、地域の皆さんと話し合いを行うよう、ご要望をいただいているため、このような資料を作成している。また、資料の提示については、都民の皆様とも約束しており、是非説明しなければならぬと考えている。(14～15ページ)
- 構成員D： CO2削減について、外環をつくとそれが減少する前提で話を進めているが、それについては、疑問があるというのが世界の流れである。50年前からアメリカでは人類が作り出したCO2の50%が行方不明に

なっている。空気中のCO<sub>2</sub>は3年の寿命しかない。紫外線で分解されている。いずれにしろ世界の流れはCO<sub>2</sub>というのは温暖化とは全く関係ない。そういった流れの中、CO<sub>2</sub>の温暖化について言っているのは、世界で日本ぐらいである。それなのに外環でこのようなことをやっていることについて納得いかない。それから議論が先へ進まないというのは、私たちにしてみると、誠意ある回答がないためである。(15ページ)

構成員D： 資料4-8-1は平成13年4月につくられた計画のたたき台である。ここの一番上に「構造について」と書いてあり、その下に「現計画の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します」と書いてある。私が疑問に思っているのは「自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して」ということであり、広域機能の定義は何か。(16ページ)

都： 広域機能とは都市間を連絡する交通機能である。(16ページ)

構成員D： 例えば車の交通とか道路の設備構造の観点からいうと、車の交通は広域機能に入るのか。自動車が動くことも入るわけか。(16ページ)

都： 繰り返しになるが、都市間を連絡する自動車の交通機能であり、自動車が走行するということも含まれる。(16ページ)

構成員D： 広域機能というのは自動車が動くということが入ることが分かった。車というのはどんな立派な車でも空中を飛ぶことはできない。車は必ずコンクリートの路面を動くものである。そうゆうことから広域機能というのは、車が動くこと、それで車が乗っているアスファルト、道路、これが広域機能だということを今、確認した。そこで、幹線道路から車が動くこと、アスファルトの構造、これを引いたらあとに何が残ると思うか。(16～17ページ)

都： 幹線道路は都市間を連絡する自動車の交通の用に供する機能もあり、地先を移動する自動車の交通機能もある。すべてが地下に移ったということではない。(17ページ)

構成員D： それは間違っている。全線地下構造って書いてある。その説明は個人的な解釈か。(17ページ)

都： 東京都として発言している。(17ページ)

構成員D： 資料4-8-2の裏面の図には、練馬区には地上部街路はあるが、杉並区にはない。車はアスファルトと道路の上に乗って動く。それが全線地下構造にとあるのであるから、すべて地下に入ったわけである。道路から車とアスファルトとコンクリートを引いた残りはゼロである。都は2から2を引いたら2だと言っている。もう一つ、資料4-5-4の④のbに「東京環状道路有識者委員会最終提言について」とある。ここに基本的方針の決定で「今後は、移転戸数を少なくし、地元住民への影響を軽減化するため」とあり、そういった形で地下化された。

さらに「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針について」には、「東京環状道路有識者委員会から最終提言を頂いたので、この提言を尊重し」と書いてある。また資料4-8-3には、「当初、高架方式で計画した高速道路の外環は、平成19年4月に大深度の地下を活用した地下方式に都市計画を変更しました」と書いてあるなか、外環の2をそのままに置き去りにしている。これは明らかに東京都と国土交

通省は有識者委員会の提言を尊重するというのに明らかに反してる。(17～18ページ)

構成員B： 構成員Dさんに誤解があると思う。そう書いてあっても、これには反していない。都市計画として法的にも都市計画街路は計画上残っている。したがって、都が提示している三つの選択肢の観点から意見を言うべき。(18～19ページ)

構成員D： それは間違ってると思う。最終提言を尊重するって書いてある。(19ページ)

構成員E： 資料のつくり方に問題があると思う。過去の話と、現在進んでいるものとをしっかりと分けた資料であると分かりやすい。(19～20ページ)

構成員D： これらの資料は、国土交通省と東京都が作り、国土交通省と東京都の意見である。(20ページ)

構成員A： 外環本線と地上部街路が別な都市計画だとしても、地上部街路を整備するのなら、本線も地上に戻せばいいという意見も出てくる。そういうことから、両者は合わせて考えていかないといけない。別に議論するのはおかしい。(22ページ)

構成員H： 私のところの商店街は練馬にはインターができ、こっちはできない。時期によっては、大渋滞になることを皆さんは不安である。桃四小のとなりのバス通りは非常に狭い。この会はいつも堂々巡りな感じがする。現実を直視し、それに向けての話し合いにしてほしい(22ページ)

構成員C： データは最新のデータで提供してほしい。平成17年年度の環状8号線の混雑率は1.83であるが、今の最新のデータによると、1.03である。「幹線道路に囲まれた区域内の道路については、通過交通を排除して」とあるが、通過交通は割合でどのくらいあるのか。バス通りの交通量はどのくらいか。(24～25ページ)

都： 次回に間に合うか約束はできないが、正確なデータでしっかり資料を整えるよう、できるだけ努力する。(25ページ)

構成員C： 次のこの会に最新版を出してほしい。次に防災について、延焼遮断帯は道路幅員40mの中に緑地帯を20mつくると残りは片側7mくらいになるが、それで延焼遮断帯になるのか(25～26ページ)

都： 質問が必要性・整備効果に進んでいるみたいであるが、延焼遮断帯は、緑地も含めて機能することになるため、このままの計画で整備するのであれば、幅員40mは延焼遮断帯として機能することになる。(26ページ)

構成員C： このデータでは火災危険度の状況は、武蔵野、吉祥寺は高い。しかし、東京都全体で見ると決して高くはない。このようなデータであると、誤解がある。広域的な地図でバランスのとれた判断が出来るような資料を要望する。出典元の東京消防庁データを見たい。(26～27ページ)

都： このデータは地上部街路周辺に関するものであるため、その周辺を示している。都全体を出すのも可能である。(28ページ)

構成員D： 道路を延焼遮断帯として考えることについて、道路には車があり、それが燃えるほうが遥かに危険であると思う。(28ページ)

構成員E： 最近出た何かの資料で、大きな地震の際、吉祥寺と西荻の間あたりは危険というようなことであった。この議論を進めていく前に、その辺りを

説明したほうがいいのでは。(28ページ)

都： 首都直下型地震による東京都の被害想定のことだと思うが、今後、資料を出していきたい。(28ページ)

構成員C： 善福寺池や川への影響のことが心配です。(29ページ)

構成員F： 青梅インターチェンジの計画図面があれば出してほしい。その計画の形があって、地上部街路をどうするのか考える必要がある。  
また、話し合いの会は、東京都の計画に対して、こうゆうほうがいいのではないかなど、そういう意見を言う話し合いにするべきだと思う。  
(30～31ページ)

#### (4) 資料4-3質問に対する回答について

都から資料4-3について説明(31～32ページ)

構成員C： 「司会者の判断でおおむねの構成員の了承をえたことにする」ということに全く納得できない。司会者は第2回の話し合いの会の中で議事録・議事要旨について、皆さんに確認をとったか?(32ページ)

司会： とったと思います。(32ページ)

構成員C： 後でその部分を示してください。(32～33ページ)

司会： はい。(33ページ)

#### (5) その他について

構成員C： 「都は外環の2についてどの様な説明をしてきたか」をパワーポイント画像で説明(資料4-6-1)

平成13年、住民は計画が止まったと思ったら急激に計画が浮上してきた。たたき台の説明会で、構造は地下構造に変える、地上部の利用については地域の事情や意向に合わせて5種類のメニューを用意したと説明した。その資料を見ると外環は地下を通過して、地上には一切道路がない。

「自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造とする」「地上部は、現状の市街地を維持することが可能です」と説明し、一方、緑地帯や公園などつくることも可能であり、みんな地元で選んでくださいとの説明があった。その説明により、住民は立ち退きがなくなったと思った。現状は維持できるし、これについて、東京都が選ぶのではなく、地元自治体が決めるという説明があった。平成15年3月、都知事記者会見で、「地上部街路については地元の意向を踏まえて、青梅街道から目白通りの間で設置する方向で検討しています」とあり「地元においても地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとする」とあり、道路をつくりたい自治体があれば東京都は支援すると言っている。ようするに、東京都が支援するということから、それは外環の2ではない。外環の2であれば東京都が率先してやるはずである。

外環本線の説明で、基本はインターは無しであるが、練馬区の要望で練馬区側にインターができ、杉並区は反対でインターはできなかった。

この時の説明では、地上にある道路は外環の2ではない。あくまでも地域が選んだ五つのメニューの中から選んだ道路である。そして練馬区だ

けが希望した道路である。

平成 17 年 1 月、東京都が独自のパンフレットづくり、初めて外環の 2 が地上に残っていると説明した。この時、説明会をやったわけではないのでほとんどの人がこの事実を知らない。

翌年、「これまでに戴いたご意見に対する国と東京都の考え方」を発表し、地上部についての考え方については、「地上部の利用は可能になりました。移転の必要がなくなることから、これまでの通りの生活が可能です」と述べている。

平成 20 年の 3 月に東京都のパンフレットができ、四つの視点から検討が必要といっている。

以上のことから、外環の 2 は完全に地下に入り、地上部につくる道路は外環の 2 ではないことが分かる。

今年の 3 月 16 日の都知事の記者会見で「外環と名のつくものは地上にはない」と発言している。都知事は「外環と名が付くものは全て地下に入れた。地上部につくるとしても、それは外環の道路じゃない」と言っている。(34~38 ページ)

構成員 G : 今年 3 月 16 日の都知事記者会見で、都知事は「外環の地上部街路もしくは外環の 2 と呼ぶのは止めて貰いたい」と言っている。「外環の 2、2 環と言うと外環を 2 本作るみたいなイメージになりますが、そんな馬鹿なことはしない訳ですから」と言っている。以前、「外環の 2 のことは承知している」という都からの回答だったが、都知事は地上には外環と名付くものは、無いと思われているのでおかしい。都知事は地上に作ろうとしているのは外環の 2 でなく付随した道路と言っている。都知事は外環の 2、地上部街路という呼び方は止めて欲しいと発言されており、これに対しての都市整備局での話し合いの結果はどうなったか？その結果を住民に報告する義務が有る。(38~39 ページ)

都 : 都知事が発言した「付随した道路」というのは地上部街路のことである。(39 ページ)

構成員 G : そんなこと言ってない(39 ページ)

都 : 時間の関係で、今までの質問など、次回、紙で回答する。(39 ページ)

構成員 C : 「幹線道路の広域機能を集約して」とあるので、外環の 2 を通る車はすべて地下に入ったと理解している。地上に残った機能は何か。(40 ページ)

都 : 広域機能の一部を外環本線に集約した(40 ページ)

構成員 C : 一部とは書いてない(40 ページ)

都 : 外環本線は自動車専用道であるから、利用するかどうかは利用するユーザーが選択するものである。つまり、広域機能の一部を集約しているということ。また、外環の 2 の残る機能とは、地先の交通を処理する機能や、環境や防災の機能などと考える。(40 ページ)

構成員 C : 過去の資料からは全線地下に入ったとしか読み取れない。地上に残っているのであれば、残っているという文書を次回示してほしい。(41 ページ)

都 : 外環の 2 が全て地下に入ったことを示している資料はない。(41 ページ)

## 6. 確認された事項

- 第3回の議事録については修正後、公表する。
- 首都直下地震による東京の被害想定について説明する。
- 会の中での質問事項、構成員提出資料において、回答ができなかったものは次回、文書で回答する。
- 資料の時点修正を行う。