

## 第 11 回 杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

構成員からのご意見カード

【意見・質問事項】	【回答】
<p>練馬 3km 区間の都市計画変更素案について、第 11 回杉並での話し合いの会にて、私は練馬区住民を対象として練馬区が実施したアンケート調査（外環の 2 について）の結果を報告したところ、武田課長も初めて知った様子、安西係長も知らなかった様子でした。とてもびっくりしました。</p> <p>質問 1：道路を計画するという時には、必ず地元住民の意向は？ということが先ず問題となると考えていたのですが、都では違うのですか？</p> <p>質問 2：現在そのような実態であることを認識されて、武田課長はこれから地元住民の理解と協力を得るべく努力したいと言われましたが、その具体的作業とスケジュールを示してください。その結果が出るまでは、都市計画素案は前進せずと考えてよろしいですね。</p> <p>質問 3：今回の素案をみると、真に必要としたのは上石神井駅周辺の交通広場のみで、これを実行するために外環の 2 道路すべてに計画を拡げた感じがします。交通広場外のエリアで外環の 2 は本当に住民の役に立つのでしょうか？素案地にかかる住民の考え、意向について調査されるのでしょうか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外環の 2 の練馬区間は、広域道路ネットワークを形成するとともに、災害時の安全な避難路の確保や、生活道路に流入している通過交通の抑制など、地域が抱える課題解決に必要な道路です。</li> <li>・これまで、練馬区間においては、公募による地域住民などで構成する話し合いの会を 6 回、広く意見を聴く会を 6 回、都市計画変更の素案説明会を 3 回、来場者に個別に意見を聴くオープンハウスを 15 回開催するなど、地域住民の意見を聴きながら検討してきました。</li> <li>・また、地元練馬区は、区民の意見を聴取した上で、平成 26 年 2 月、「外環の 2 に関する今後の取組方針」を策定し、南北交通に資する重要な都市計画道路との認識のもと、早期整備を図るよう都に要請がありました。</li> <li>・都は、練馬区の要請や地域住民の意見を踏まえ、平成 26 年 5 月、幅員を 40m から 22m に縮小する方針を定め、これに基づき都市計画を変更しました。</li> <li>・練馬区間以外の青梅街道から東八道路までの区間については、引き続き、検討のプロセスに基づき、広く意見を聴きながら検討を進めていきます。</li> </ul>

<p>私の意見発表についての回答をお願いします。先日の第 11 回話し合いの会で、外環の 2 についての意見発表をさせて戴きました。その中では、何ヶ所も都の考え方（回答）を聴きたい箇所を述べましたので、御回答ください。</p> <p>質問 1：外環の 2 は地上には存在しないと述べました。特に平成 13 年（2001 年）外環の進め方たたき台が発表されてから、平成 17 年都が自作で外環の 2 パンフレットを作成するまでの間において、都が外環の 2 は地上に存在すると主張、説明してきた文書等があれば示して下さい。私に反論して下さい。</p> <p>質問 2：外環の 2 は地下に入った後、地上はカラッポになった。地上部に 5 つのメニューを提示できたと考えます。この時点で外環の 2 が 100%地下に入ったと考えるのは当然ではありませんか？どの様に住民に説明されてきたのですか？</p> <p>質問 3：都のトップである元知事の石原さん発言が、それを踏襲する舛添さんの話を聞くと地上には外環はないという風に取りれる。道路の計画推進部門の都市整備局とトップのいうことは大きなへだたりがある。おかしいではないか？</p> <p>質問 4：住民の大部分は都の進め方はペテンだと思っている。反論することが出来ますか？</p> <p>質問 5：外環の 2 は「百害あって一利なし。無用の長物」と私は決めつけました。これに反論してください。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 外環の 2 は、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、昭和 41 年に高速道路の外環と同時に計画決定されています。当時、高速道路の外環と一体となって自動車交通に対応するとともに、地域の利便性や、沿線のまちづくりに寄与する道路として計画されました。</li> <li>• 平成 13 年、国とともに公表した「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」において、高速道路の外環を全線地下構造とする考え方とともに、地上部の利用について検討するためのメニューを提示しました。</li> <li>• 平成 15 年、高速道路の外環について大深度地下を活用する方針を公表し、その中で、「地元において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」こととしました。なお、青梅街道から目白通りについては、地元の意向を踏まえながら、地上部街路の設置を検討することとしました。</li> <li>• 平成 19 年、外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成 20 年、「外環の地上部の街路について（検討の進め方）」を公表し、検討の視点とプロセスを明らかにしました。これに基づき、環境、防災、交通、暮らしの 4 つの視点で、この地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進めることとしました。</li> <li>• このうち練馬区間については、平成 20 年に明らかにした検討のプロセスに基づき、話し合いの会や広く意見を聴く会、オープンハウス等を通じて、地域住民の意見を聴きながら検討し、幅員を 40m から 22m に縮小する方針を定め、これに基づき都市計画を変更しました。</li> <li>• 練馬区間以外の青梅街道から東八道路までの区間については、引き続き、検討のプロセスに基づき、広く意見を聴きながら検討を進めていきます。</li> </ul>
<p>1. 中村司会者</p> <p>①議事の進め方を立事前に事務局と詰めるべき。議事録 3 頁の事務局案と食違う。</p> <p>②自身で構成員の発言と構成員同士の話し合いは 2 名 30 分にしておいて、途中でこれを 1 時間延長（8 頁）、その 2 名の発表の次に追加の意見を求める（26,27 頁）</p> <p>③何回も司会者の不勉強振りを指摘され直さないものだから、ついに傍聴者から本日の手当はいくらかと言われてしまう。税金のムダ使い、不適任と言われてしまう。</p> <p>2. 積み残しの消化の問題を真剣に検討すべき</p> <p>3. 構成員の欠席問題</p> <p>①欠席の多い町会・商店会に代理の選任を依</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ご意見については、司会者と共有させていただき、今後、円滑な議事進行ができるように事務局としても努力してまいります。</li> <li>• P I 委員の代理については、外環本線 P I 会議などにおける経験と知識をこの会に活かしてもらうため、設置要綱に位置付け、参加していただいております。個人に委嘱したものです。</li> </ul>

<p>頼する。ex.久我山自治会</p> <p>②P1 委員の代理を認めよ。外環本線の時は認めていた。</p> <p>③それでも不足の場合は、公募の構成員の補充の問題を真剣に考えるべき。</p>	
<p>4. 武田新課長の勉強不足の件</p> <p>①知っていながら知らない振りをなさっているなら、課長は相当な悪だと思う。そうは信じたくないなので、勉強してもらいたい。 (傍聴者の指摘でも)</p> <p>(イ) 武田課長は地下化までの事情に無知のまま、法律論の外環の2ありきとしてこの席に臨んでいるのです。</p> <p>(ロ) 練馬区のパブリックコメントの結果について、安西係長の「大半は賛成」をそのまま受け入れていたのではありませんか？</p> <p>(ハ) 練馬区のパブリックコメントを1枚ずつ目を通して住民の想いを理解すべく努力せよ。</p> <p>5. 意見を発表したがつっていた構成員、または今迄の発表した意見とは違った構成員のスケジュールを優先させてスケジュールを決めて、その構成員が意見を言える機会を是非作って頂きたい。</p> <p>6. 最後に中村司会者はなぜ他の人の発言をさえぎって都に発言させるのか？</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 都の構成員の変更に当たっては、これまでの経緯等について、前任者から十分に引き継いでいます。</li> <li>• 話し合いの会の開催日程については、できる限り多くの構成員が出席可能な日時を設定しています。</li> <li>• ご意見については、司会者と共有させていただき、今後、円滑な議事進行ができるように事務局としても努力してまいります。</li> </ul>
<p>1. 平成 13 年国交省、東京都が公表した「たたき台」には昭和 41 年都市計画された街路が幹線道路とされていた。その後都の資料には街路とされた。幹線道路は国交省の管理下にある。国交省は「たたき台」は一般的な用語で、と回答した。</p> <p>2. 広域機能を地下化… 国交省、都は広域機能は地元を含まない。即ち広域機能を地下化しても地元の交通機能は地上部に残る。国交省の地図で台風の目の様なものを公表せよ。</p> <p>3. 外環ジャーナル、平成 13 年 4 月号、地下化して地域分断を避けられる。地上部街路計画の存在。</p> <p>4. 西武新宿線上石神井駅との立体交差問題を解決しなければ地上部街路計画は無理。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 平成 13 年、国とともに公表した「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」では、昭和 41 年当時の外環と外環の2の構造を示すものとして、外環の2を「幹線道路」と記載しています。</li> <li>• それに対し、平成 17 年に都が公表した「外環の地上部の街路について」では、昭和 41 年当時の外環と外環の2の都市計画を示すものとして、都市高速道路の外環を「高速道路」、幹線街路の外環の2を「街路」と記載しています。</li> <li>• 両方とも外環の2を示しておりますが、誤解を招きやすくなったということであればお詫び申し上げます。</li> <li>• 都は、西武新宿線の井荻～東伏見駅付近について、平成 16 年に策定した「踏切対策基本方針」において「鉄道立体化の検討対象区間」に選定し、さらに、平成 20 年に「事業候補区間」に選定しています。</li> <li>• このため、外環の2は平面で計画しています。</li> </ul>