

第 1 回 練馬区における地上部街路に関する話し合いの会

平成 22 年 6 月 11 日 19:00~21:00

石神井公園区民交流センター

2 階 展示室兼集会室

1 開会

事務局： これより、練馬区における地上部街路に関する話し合いの会を開催いたします。私、事務局を担当いたします東京都都市整備局外かく環状道路担当の村瀬と申します。よろしくお願いいたします。

まず初めに、注意事項を申し上げます。携帯電話はマナーモードにするか電源をお切りいただきますようお願いいたします。会議中は進行の妨げとなりますので、私語や拍手はご遠慮いただきますようお願いいたします。会議中の撮影につきましてもご遠慮願います。取材につきましては、カメラによる撮影につきましてはこの後の資料の確認までとさせていただきます。

本日の話し合いの会は議事録を作成するために録音をいたします。マイクなしで発言された場合、記録されない場合がございます。発言をされる場合は、挙手をしていただいて、司会者の指名のあとマイクを使って発言いただきますようお願い申し上げます。ご発言の際は着席したままでご発言いただきますようお願いいたします。

本日は 9 時に終了させていただくこととさせていただきますのでご協力のほどよろしくお願いいたします。

なお、6 月から 9 月までの間につきましては、省エネルギー地球温暖化の防止に関する取組みといたしまして、軽装により執務を実施しております。ご理解いただきますようお願い申し上げます。

続きまして、第 1 回目の話し合いの会の開催に先立ちまして、東京都都市整備局外かく環状道路担当部長野崎から挨拶をさせていただきます。

野崎： 皆さん今晚は。私、都市整備局外かく環状道路担当部長の野崎と申します。この度の練馬区における地上部街路に関する話し合いの会にご参画いただきまして誠にありがとうございます。この場をお借りしまして感謝申し上げます。外かく環状道路の本線につきましては平成 19 年に都市計画変更いたしました。

たが、その際にこの地上部街路につきましては別途地元の皆様のご意見を伺いながらその取り扱いを検討するというようにいたしております。この話し合いの会はすでに武蔵野市の地域で開催しておりますけれども、沿線4区市の中では2つめということになります。私どもといたしましては、この会を通じて、皆様のご意見を賜って、これを将来的に計画変更に反映させて行きたいと考えております。

今回はこの練馬区の地元のみなさん、それから地元自治会、商店会の皆さんに広く参画をいただいております。どうぞ忌憚のない率直な意見をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いたします。

事務局： 続まして本日の資料の方を確認させていただきます。本日は白い封筒を皆さんにお配りしております。中に資料がございますのでご確認のほどお願いたします。本日の資料はまず本日の次第、その下に資料番号が右上に記載してございます。番号が資料1 - 1から1 - 9までになっております。もし不足しているようでしたらお近くの担当のほうまでお知らせください。

カメラ撮影につきましてはここまでとさせていただきます。

2 構成員の紹介

事務局： 続まして次第2の構成員の皆様方のご紹介をさせていただきます。資料1 - 1の名簿の順番にご紹介をさせていただきます。まずは地域住民の方の中で、公募で選ばれた地域住民の方でございます。

一番上から石神井町6丁目 小柳英夫様です。

石神井町7丁目 曾和崇子様です。

曾和： よろしくお願いたします。

事務局： 石神井台2丁目 目代史朗様です。

石神井台3丁目 平川嗣朗様です。

東大泉3丁目 長谷正文様です。

長谷： こんばんは。

事務局： 大泉町2丁目 土屋一子様です。

関町南1丁目 野田峯一様です。

上石神井1丁目 白石博仁様です。

白石： よろしくおねがいたします。

事務局： 上石神井2丁目 関正芳様ですが、事前に本日ご欠席の連絡を頂いております。

関町東1丁目 鶴沢寛様です。

続きまして町会・商店会から、三原台町会会長 莊好次様です。

莊： こんばんは。

事務局： 石神井町石神町会会長 豊田茂光様です。

石神井台東町会会長 石山通徳様です。

上石神井町会副会長 水島磐男様です。

東大泉和泉町会会長 見米元秀様です。

東大泉町二丁目町会 本日会長の見米会長はご欠席ですが、代理として副会長の依田博文様です。

大泉町二丁目町会会長 鐘ヶ江盛人様です。

大泉町六丁目町会副会長 小林志朗様です。

小林： 小林です。

事務局： 元関町一丁目町会会長の須山直哉様です。

須山： 須山です。

事務局： 石神商栄会会長 小林一敏様です。

上石神井商店街振興組合理事長の湯山茂様です。

湯山： 湯山です。

事務局： 関一商興会会長の嶋津泰男様です。

嶋津： 今晚は、よろしくお願ひします。

事務局： 比丘尼商店会副会長 酒井利博様です。

続きまして、練馬区でございます。環境まちづくり事業本部都市整備部交通企画課 長尾課長です。

長尾： 長尾でございます。よろしくお願ひします。

事務局： 同じく西部地域まちづくり課の向田課長です。

向田： 向田でございます。よろしくお願ひいたします。

事務局： 国土交通省東京外かく環状国道事務所計画課の篠田課長です。

篠田： 篠田です。よろしくお願ひします。

事務局： 同じく計画課の森建設監督官でございます。

森： 森です。よろしくお願ひします。

事務局： 東京都都市整備局都市基盤部外かく環状道路担当副参事の土屋です。

土屋： 皆様こんばんは。土屋でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

事務局： 同じく課長補佐の香月です。

香月： 香月です。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局： 今、関町東一丁目の鵜沢様がお見えになりましたのでご紹介させていただきます。鵜沢寛様です。

鵜沢： 鵜沢です。お願いします。

事務局： 続きましてこの話し合いの会の進行を担当していただきます司会者をご紹介いたします。伊藤雅春さんです。

司会者は構成員以外から事務局が別途選定するということになっております。伊藤さんは愛知学泉大学コミュニティ政策学部教授でいらっしゃるのと同時に、これまで様々な住民参画などに関わってこられた経験がございまして、公平中立的な立場で会を進行していただける方としてこの会の司会をお願いしております。

それではこれからの進行につきましては、伊藤さんをお願いいたします。

司会者： 今ご紹介に預かりました伊藤雅春といたします。よろしくお願いいたします。今日初めてお目にかかりますけれども、司会という大役をおおせつかりまして、できるだけ皆さん方の意見を出していただき易いような進行に努めたいというふうに思っています。

会議に出される資料につきましてもできるだけ判り易く、判り易い物をそろえていただくような、そういう形でお役に立てればと思っております。よろしくお願いいたします。

3 これまでの経過と予定について

4 運営要領について

司会者： では、座って進めさせていただきますが、今日は次第をご覧頂きますと、目安の時間が書いてございまして、これから次第の3、4となるわけですがけれども、説明を10分位していただいて、40分位、議論していただく時間を考えております。

次の次第の5につきましても説明含めて50分位としております。流動的ではありますが、目安として時間を示しておりますので、ご協力お願いできればと思っております。

早速ですが、次第3、「これまでの経過と予定」、次第4、「運営要領について」、あわせて事務局からの説明お願いいたします。

事務局： それではまず、「これまでの経過と予定」につきまして資料1 -

2 から 1 - 6 までを用いてご説明いたします。

まず資料 1 - 2 をご覧ください。地上部街路の検討に先立ちまして、平成 20 年 3 月に「外環の地上部の街路について 検討の進め方」を公表して地上部街路の必要性やあり方などにつきまして広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画などに関する方針をとりまとめることといたしております。この一環といたしまして地域住民の方々のご意見を聴くため練馬区や国土交通省の協力を得まして、地上部街路に関する話し合いの会を設置いたしました。このページ中段のフローが地上部街路についての検討のプロセスでございます。今回の話し合いの会につきましては黄色く着色した部分が該当いたします。またページの下段のほうをご覧くださいますと、検討の視点といたしまして環境・防災・交通・暮らしの 4 つの視点で検討してまいります。

資料 1 - 3 のほうをご覧ください。話し合いの会の設置要綱でございます。話し合いの会を開催するにあたりまして、主催者であります東京都が基本的な事項を定めたものでございます。

第 1 条におきましては話し合いの会の設置目的、第 2 条におきまして会の構成、第 3 条におきまして事務局、第 4 条におきまして位置づけ、第 5 条でその他について定めてございます。

続きまして資料 1 - 4 の方をご覧ください。こちらは募集要項となっております話し合いの会の参加者の募集に当たりまして必要な事項を定めたものでございます。

参加者募集に当たりましては設置要綱と募集要項を定めて参加者の募集を行っております。参加者決定までの経緯につきましては資料 1 - 5 をご覧ください。

2 月 20 日から募集案内のチラシを配布して募集を開始しております。3 月 6 日までの募集期間の間に全員で 112 名の方からの応募がございました。地域ごとの内訳についてはこちらの表のとおりになります。3 月 11 日に公開での抽選ということで立会いを希望された 7 名の方の立会いの下で公募の方 10 名を決定いたしました。

またこの公募の方たちとは別に地上部街路沿線の町会・商店会の方々にご参加をお願いしておりまして、外環の 2 の都市計画線にかかる 17 の町会・商店会に参加をお願いいたしました。13 の町会・商店会にご参加をいただいております。

続きまして資料 1 - 6 をご覧ください。この話し合いの会の予

定を示しております。募集の際には話し合いのための期間を概ね1年程度の予定とご案内いたしております。開催の間隔につきましては概ね2～3ヶ月ごとの開催を目処と考えております。全体では大体6回程度を予定しております。それぞれの回のテーマとしましては表に示してございますが、第1回のテーマがこの後となりますが、地上部街路の概要、経緯などになります。第2回のテーマが地域の現状、課題でございます。

第3回から第4回のテーマは地上部街路の必要性についてでございます。地域の現状・課題と必要性につきましては先ほどお話しした、「環境、防災、交通、暮らし」、4つの視点で整理した資料等を用いながら進めていきたいと思っております。第5回のテーマで地上部街路のあり方について議論をして、最後第6回でとりまとめることを予定しております。

続きまして、次第4の運営要領についてのご説明いたします。資料1-7をご覧ください。この運営要領でございますが、まず第1条で目的を定めております。この会の運営に関して必要な事項を定めたものでございます。

第2条は進行に関するものでございます。で司会者は公正中立な立場で話し合いの会を進行いたします。で構成員は話し合いの進行に協力し、司会者の指示に従うものいたします。では、なるべく多くの構成員が発言できるよう、発言者は要旨を簡潔にまとめて、概ね3分以内を目安とするものいたします。でございますが、構成員及び傍聴者は会の運営を妨害する悪質な行為をしてはならない。これらの行為を行った場合、司会者は退席を求めることができることいたします。

第3条、運営に関するものでございます。まずでございますが、公募によって選出された地域住民の方が参加を辞退する場合に、欠員の補充はいたしません。また、地上部街路に関する話し合いの会に欠席される場合においても、代理人による出席は認めないものいたします。として、町会、商店会からの構成員につきましては、原則として各団体の代表、会長といたします。ただし、会長が出席できない場合におきましては、副会長等が代理で出席できるものいたします。でございますが、構成員が地上部街路に関する話し合いの会を欠席する場合に、事前に意見を事務局に書面で提出することができるものいたします。この場合、事務局は提出された書面を話し合いの会にて配布するものと

いたします。傍聴に関する規定でございますが、傍聴は練馬区民を優先といたします。会場の都合等により人数を制限する場合もございます。その場合は先着順に決定いたします。余席がある場合には区外のかたも傍聴可能といたします。この会の議事録ですが、東京都と練馬区の窓口におきまして閲覧に供します。東京都のホームページにも掲載してまいります。事務局の所掌事務でございますが、会の運営に関する事項を所掌するものいたします。3つございまして、(1)として会場の設営、(2)議事録の作成、(3)その他ということでございます。事務局は次回の話し合いの会で使用する資料について事前に構成員の方に送付いたします。構成員は当日の話し合いに関する資料を提出することができます。この場合、構成員は会の2日前までに事務局に届くよう送付するものといたします。その場合、事務局で準備し、当日構成員の皆様へ配布をいたします。

第4条その他でございますが、この運営要領に定めのない事項につきましては、事務局が話し合いの会に意見を聴いたうえで定めてまいります。

以上で説明を終わります。

<意見交換等>

司会者： はい。ありがとうございました。議論いただく必要があるのは資料1-6の進め方と予定ですね。これはあくまでも目安を示されていると思いますので、ご意見をいただいたうえで、変えていくことが可能な状況かと思えます。

資料1-7につきましては、合意が得られれば、この場で変更も可能かと思えます。ご意見、ご質問いただければと思います。いかがでしょうか。

どうぞ。マイクをお願いします。

構成員A： どこからどこまで街路なのか説明いただかないと。この地図の全部を街路で使うのか、点線の所を使うか、どの部分を街路として使うのか聞きたいです。

司会者： 分かりました。皆さんの資料の中に入っている外環マップという資料の説明がなかったのですが、あそこに貼ってある図面の説明も含めて、今の質問のお答えをお願いできますか。

東京都： 外環の地上部は外環の2というものですが、お手元の外環マッ

ブは、主に練馬区の部分の所だけを焼いたものです。この練馬区の所で行きますと、外環本線のものをここに書いてありますが、下に凡例が描いてありますが、実線部分が外環本線の地上部の計画範囲で、ジャンクションとかインターチェンジとか高速から地上部に出てくる所です。

点線の部分は外環本線の地下部分で、外環の高速道路本線は地下を走っておりますので、地下部分を点線で描いてあります。外環の地上部街路ですが、ほぼ、この外環の黒線と点線を含めた計画線のこの地上部の所が外環の2でございます、練馬区ですと目白通りから青梅街道までの部分が外環の2でございます。

外環の2は、練馬区からここへ入りまして隣の杉並区、武蔵野市、三鷹市まで計画がございます。同じ白の袋の中に「外環の地上部街路検討の進め方」というパンフレットがありますので見ていただきたいと思えます。1枚開いていただきますと目次の上に「はじめに」とあります。その右の図面が先ほどご説明した淡い青色の部分ですが、外環の2は概ね9kmで、目白通りから青梅街道を過ぎまして、三鷹の所に東八道路というのがありますが、そこまでの区間が地上部街路でございます。

地上部というのは、1ページの右の断面図の上に平成19年4月と書いてありますが、これが外環の2の断面で、現在の計画では40mの幅員です。この下に高速道路である外環本線が入るという位置関係になっております。

こちらは練馬区の外環の2の詳細な図面、形を示したものが、縮尺は2500分の1の図面です。こちらは既設の外環の大泉の所ですが、ちょうど今、外環が関越高速の所で止まっている形になっています。このピンクの所が幅員40mの地上部街路、外環の2でございます。

位置関係としては、ここに西武池袋線、上が大泉学園駅、こちらが石神井公園となっております。このまま下に降りてきまして、こちらが西武新宿線、ここが上石神井駅となっております。下がってきてまして、ここが練馬区と杉並区と区境、これが青梅街道という形になっております。

このピンクで塗った所が現在、外環の2という形で都市計画されております。先ほど説明しました外環本線のジャンクションやインターチェンジは、こちらに大泉ジャンクション・目白インターチェンジ、下の青梅街道に青梅街道インターチェンジを計画して

おります。こちらは外環本線の形でございます。

司会者： 分かりました。よろしいでしょうか。

構成員 A： ピンクで描いてある所は、地上部分を全部買収してそこに地上部街路をつくるのか、そこをちゃんと聞きたいんです。

東京都： 仮に外環の2の整備をしますと、その部分については当然買収をさせていただき道路の整備を図ることになります。

外環の2は、図面で示しておりますように、標準幅員40mの都市計画が決定されております。当初の決定は昭和41年、その時点ではこの外環の2の中心辺りに高架構造の高速道路の部分が重複した形で都市計画がなされています。

高架の部分については、このパンフレットのように、平成19年の段階で地下構造に変更しました。一方、外環の2の計画は、その時点では都市計画等見直しがなされておられませんので、昭和41年の計画がそのまま残っております。そこで外環の2の都市計画としての整備をしていきたいと、皆様方にご意見等いただきながら、都としての都市計画の方針をとりまとめていこうというのがこの会の目的でございます。したがって、現在は整備する・しないという段階ではないということでございます。

司会者： よろしいですか。

構成員 A： この説明があればどこがどうなるというのがわかったのですが、いきなり街路部と言うので、どこが街路部になるのかと思って質問しました。

司会者： すみませんでした。説明が後先になりましたが、ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

構成員 B： 今、概略を説明していただいたのですが、配っていただいた外環マップとピンクの線を引いた大きなマップがあるのですが、全然わからない部分がけっこうあるのです。この大きなマップには、例えば富士街道がどこにあるのか明確に示されていない。新青梅街道はまあわかりますけれど、通常使っている生活道路部分については全く載せていないのと一緒にです。

遠い方は見えないかもしれませんが、ここに区道232というのがありますが、これはいわゆる計画道路でまだ全くできていないわけです。そういうものを大きく記すとこれができるようになるのですが、今使っている道路と外環の2がどういうふうに接触しているかということをもっと知りたいのです。

皆さんはそれぞれの所から代表としていらっしゃっているの

で、その近隣のことがわからないと、近所の方に訊かれても何も答えられないと思いますが、いかがでしょうか。

司会者： では、次第5の「地上部街路の概要、経緯について」を先に説明しましょうか。

構成員B： いいです。先にやっておいて、それから……

東京都： すみません。

司会者： はい。どうぞ。

構成員C： 次第どおりに進めていただきたいと思います。「運営要領について」というのが抜けていますよね。

司会者： 今は、運営要領についてのところを議論するところです。

構成員C： 次第を見ると今のお話は5番になっているのですが、まだ設置要綱などがありますのでそちらのほうを先に話し合いたと思います。順序良くやっていただきたいと思います。

司会者： わかりました。概要の話は次第5で50分予定しておりますのでそちらでしまして、この会の予定と運営要領2つまとめて説明をしておりますので、3と4についてのご意見・ご質問を先にやりたいと思いますが、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

東京都： 今のご意見は、たぶん図面の表示の仕方、後ろの色塗りの部分のお話だと思います。

この図面の中には、位置関係がおおよそわかるであろうということで、都市計画道路でかつ都道の部分だけを表示させていただきました。富士街道は都道ですが、都市計画道路線とかぶっていないものですから着色しておりませんが、次回までに都道ぐらいは表示しようと思っています。

司会者： はい。ありがとうございます。

では、戻りまして、運営要領について。

はい、どうぞ。

構成員C： いくつかあるのですが、資料1 - 3に第5条があります。前回このお話は伺っていなかったんですが、ここの「構成員以外の地域住民から意見を聴くための手段を講じるものとする」というのは、どういう会を予定していらっしゃるのでしょうか。そして、に「地域住民の公募方法は募集要項に定める」とあります。この辺のことがわからないことと、第4条に「意思決定の場とはしない」と、前回もおっしゃいましたし、ここにも書いてあるのですが、意思決定でなければこの会はどういう会なのかお聞きしたい。

それから、構成員の中に練馬区、国土交通省、東京都の方が2名ずつ入っていらっしゃるんですが、この方々の立場というか、先ほども説明などしていらっしゃるし、私たちとはちょっと違うと思うのです。そうかといって事務局でもないし、やはり公の立場だと思うのです。その辺のところをわかるように説明していただきたい。

司会者： 3点でよろしいでしょうか。

構成員C： 今のところは。

司会者： はい。事務局お願いいたします。

事務局： 第5条の「本会とは別に、構成員以外の地域住民から意見を聴くための手段を講じるものとする」とあります。この設置要綱につきましては、構成員の募集をするときに用いた募集案内、ピンク色のチラシにも募集要項を記載しておりまして、こちらの条項も載っていたかと思えます。話し合いの会ということで決まったメンバーの方にご意見をいただいているのですが、そのメンバー以外の方からも広く意見を聴く必要があると考えておりまして、具体的にどういう形で手段を講じていくか今の時点では未定ですが、この会とは別に広く意見を聴く手段を別に設けるということです。

第4条の「意思決定の場とはしない」ということは、この会に応募された方の中から選ばせていただいた方との意見交換の場であり、外環などの計画をどのようにするか決める場ではなく、皆様のご意見を聴く場としてこの会を設定したということです。

練馬区や国土交通省の構成員がどういう立場で参加しているのかという問いですが、練馬区、国土交通省という組織を代表してこの会に参加していただき、行政機関としての意見なり考え方を皆様にご説明するために参加していただいております。

構成員C： この会がどういうふうになっていくのかということについて、私たちは伺っていないですね。私はPI会議にも関わっていましたが、その会での話し合いとの整合性、あるいは全く違う話をしてもいいのか、どのように想定しているのか分かりません。

それから6名の方、ここは意思決定の場とはしないということですから、おそらく決をとることなどは起こらないと想定しているのかもしれないですが、例えば不適切な言動でこの会から出てもらうために決をとる場合は、6名の方たちはどのように

なるのでしょうか。

構成員となると、この29名がそれを決めるのか、それとも6名の方も入れないのか、そういうことを設置要綱にきちんとしておいていただかないと、1年という長いスパンです。何があるか分かりません。そういうことはどのように考えていらっしゃるのか。

意思決定の場ではないということは分かりますが、私たちは何を決めて何を話せばいいのでしょうか、その辺をもうすこし分かりやすく説明していただきたいです。

司会者： 私が理解するところでは、第5条についてはまだ具体的に想定されていないと理解しておりますが、後で事務局から答えていただきます。あとは意思決定の場とはしないという所で、どのぐらい影響力があるのかとか、そういうことをお答えしてもらえばいいのでしょうか。

構成員C： そうですね。ただ単に意思決定の場ではなくて言いたいことを言っているのか。

司会者： 分かりました。では、事務局にお願いいたします。

事務局： まず第5条にある、「話し合いとは別に」ということですが、現時点では直接的に関わるものではないと考えております。話し合いの方向を進めていく中で、どういう手段を講じるかこれから検討していきますので、今、決まった形でのお答はできません。例えば退場する場合に決をとるのかということですが、退場については運営要領と、第2条の最後のほうに「司会者が退席を求める」とあります。

これは決をとるような事項ではないということで、司会者が常識的な範囲でそうしていただく。それ以外に具体的に想定できるものは無いですが、決をとるという形ではなくて、会の中で意見交換をしていただいて方向性が定まればいいのではないかと考えております。

構成員D： いいですか。

司会者： 関連ということでよろしいですか？

構成員D： 関連です。後のページに「議事録の作成」とあるのですが、発言者が意図しないことを議事録に書かれるとまずいと思っています。

司会者： 資料のどこですか。

構成員D： 資料7の一番後ろのページです。

- 司会者： はい。ページをうっていなくて申し訳ありません。
- 構成員D： 資料7の裏側に議事録の作成とあるのですが、事務局でつくることになっていますが、作成する時に発言者の意思を正しく議事録に記載していただけるのかと思っています。
- 資料1 - 3に「意思決定の場としない」とありますが、例えば、練馬区、国土交通省、東京都を除いた27名の方が全員一致でこうしたほうがいいのか、意見が半々とか、この場の意見としての雰囲気は議事録に載せてもいいと思います。あまりにも多数意見を無視して作成し一般に公表されるとまずいので、議決をとるとまではなかなかできないでしょうが、多数意見、少数意見、半々意見、そういう議事録を作っていただきたいのですが、事務局はどう考えているのか教えてください。
- 司会者： 事務局、議事録の確認は次の回などでやったうえでの報告になると考えてよろしいですか。
- 事務局： はい。
- 司会者： 勝手に公表することはないとご理解いただければと思います。
- あと、議決のようなことのご質問があるようですけれども、例えばどういう問題でのご質問ですか、運営上の問題ですか。
- 構成員C： そうです。何が起こるか分かりませんよね。
- それは当然ですが、ただ、6名の構成員の方について前回もお答えいただいたのですが、納得できないけれども仕方がないということで帰ったのですが、そういう所はきちんとしていただきたい。6名の方は行政の肩書がありますから、同じ構成員でも私たちとは違いますよね。その辺をどうお考えなのか。
- 司会者： どういうふうにしたらいいと思いますか。
- 構成員C： よく分かりませんが、事務局でもないですよ。私たちと同じに並べていいのかなと、そうだったらちょっと違うと思うのですが、どのようにしたらいいのかが分かりません。
- 司会者： 内容によるとと思いますが、その時に私が行政側の人を外したほうがいいのかどうか確認して進めていくというのはどうでしょうか。
- 構成員C： どうでしょう、それは皆さんに諮っていただかないと。
- 司会者： その都度こうなると諮るという形になります。
- 構成員C： 皆さんはどうですか。
- 司会者： あるいは文章化していきたいということでしょうか。
- 構成員C： そうですね、始める前にきちんとしておいていただきたいです。

やはり個人とは違うような気がするのですが、皆さんはどうでしょうか。

司会者： 一応“その他”として「定められていることについて話し合いの会の意見を聴いたうえで」と、こういう定めがありますが。

構成員C： 皆さんに訊いてみたいです。

東京都： 私の意見ですが、まず運営に関することについては、いろいろな意見があるにしろ、一本にまとめない限り運営ができないことになりますよね。ですから、皆さんに意見を言っていたいたうえで、多数決なりで決めていただかないといけないと思っています。

その時に、ここの構成員の一員ということで、私も一緒に判断させていただくことになろうかと思えます。

ただ、この先の議論では多数決で決めてしまうことはありえないと思っています。それは色々な意見があっいいので一つにまとめる必要はないと思いますが、冒頭の運営に関する事柄についてはやはり決めていく必要があると、その際には一メンバーとして我々も参加させていただくことがふさわしいのかと思えます。

司会者： 私が感じたことは、事務局はそっこのテーブルでここは構成員ですが、頭が混乱して都の方は事務局のように思ってしまうところがあるので、立場を混乱しないようにしていただく必要があると思えます。こちらの2人は構成員としてここに座っております。後ろにいらっしゃる人が事務局ということになっておりますので

構成員C： 構成員には6名ですか、都と区と6名いらっしゃるのですか。

司会者： そうです。ただ、構成員のうち2人は都の方なので事務局的な発言が出る可能性があります。このため、ここは明確にしておく必要があると感じました。

構成員C： 皆さんに諮っていただくわけにはいかないですか。皆さんはどういうふうにお考えですか。

司会者： 今のお話で、運営要領の中に書き加えるなり何なりしたほうがいいと思われませんか、いかがでしょうか。

構成員E： この会はいわゆる「話し合いの会」で、誰と誰がどう話すのか、それは構成員と書いてある。当事者がいないで話し合いをしても仕方ないと思っていますので、話し合いですから喧嘩するわけではないので、6人の方に入っていていただいて結構です。

当事者がいない中で話した議事録だけをもらってもどのような気持ちで言っているのか、雰囲気分からないです。

それから、運営については、この要領を見ると「司会者が同等の…」運営に対しての方向を決めるようになっていると思います。こういう会はそのために構成員を選んでいるので、回数や時間が決まっているわけですから司会者に勇気をもってまとめていただかないと、そもそも議決というのは馴染まないと思います。

先ほどの会の所に「話し合いの会の意見を聴いたうえで決定する」と、皆さんの意見を聴いても決定のしようがないでしょう。であれば、運営のことについては、最初に「司会者の指示に従うものとする」となっているわけですから、私はこれでかまわないと思います。

司会者： はい。ほかにいかがでしょうか。

構成員F： 私も同感です。地域の間人だけで話していても、道路に関しては道路ができるということだけで具体的な話が分かっている人間がいないわけですから、勝手な想像で言いたいことを言ってまとまる話もまとまらなくなります。

当然、国交省、都、練馬区なり、これまで事業を進めてきて、質問があった場合にきちんと答えられるレベルの人が入って一緒に話さないと話し合いにならないと思います。6人の方を除いてしまうと、地元の間人だけで右往左往していて、結局何ら話しの進展がないまま終わるような気がして心配でなりません。

司会者： 確認しますが、構成員から外す必要があるということなのか、構成員の中でも立場が違っているので、何かしらの決めごとがある時に同じでよいのかどうかということでしょうか。

構成員C： そういうことです。

司会者： この場にいることには問題はないですね。

構成員C： もちろんです。この場にいることが問題だとは申ししておりません。

司会者： ただ、全く同じというのも「それは本当かな？」という、何か違いが起こるとしたらどこかみたいなの、そういう話ですよ。

構成員C： 私たちが知らないことを6名の方はご存じだと思いますので、その辺はきっちりと説明をいただきたいと思います。

私はジャンクションの検討会にも出ておりますが、そのときは散々嫌な思いをしましたので、きちんとした説明をいただきたい。

構成員から外すということではなくて、私たちは一個人として出ていますので、何かあった時に私たちと同じでいいのかということだけです。分からないことはどんどんおっしゃっていただく

ないと私たちは何を話しているのか分からないのは当然ではありませんか、やっぱり言っていただかなければ分かりませんよね。

構成員 B : さっきの話はそういうふうに理解できますか。

司会者 : いや、そうでもないと思います。細かいことまで書き込むかどうかですが、どういう事態になるか分かりませんので、できる限り司会のほうで公正な進行を行いますので、信頼していただいて、公正ではないと感じたときには指摘していただくということで進めたらと思いますが、どうでしょうか。

構成員 C : それで結構です。

司会者 : ありがとうございます。3つ質問がありましたが、今の答えでいいですか？

構成員 C : 意思決定の場ではないということも、まあ、仕方がないというか。

司会者 : 影響力がないだけではないと思います。ただ、やり取りの中で考え方が変わってくるということはあってもいいと思いますが、何かを決めるということで選ばれているわけではないので。

構成員 B : 今の点は概ね分かりました。それと、前回もそうだったのですが、東京都の方ばかりが対応するのです。今も手を挙げるのは東京都の方で、練馬区や国土交通省の方から積極的に手が挙がらない。東京都の方ばかりが手を挙げるということは、これは都道でしょうか。国道なのか都道なのか区道なのか、上(街路)も下(外環本線)も含めて教えてください。

司会者 : はい。事務局でいいですか、構成員がお答えになりますか。構成員の方が手を挙げています。

東京都 : 私ばかりが言っているということですが、この会はある意味東京都で主催しておりますので、基本的な考え方については私どもでご意見なりを言わせていただくということで概ね発言しているつもりです。練馬区・国交省さんのほうも、今後の話し合いの中で必要があれば当然ご発言いただけたらと思っております。

構成員 B : これは都道ですか。

東京都 : 外環の2につきましては、これから整備の仕方・計画の内容等について決めていきますので、現時点では都道・国道という管理者までは決まっていない段階です。

構成員 B : 地下は国道ですか。

東京都 : 地下の部分については、一応国道ですが、今、国会で若干議論されておりまして、整備の仕方についても高速道路会社が整備を

進めるという議論もございます。そういう意味では、我々は国道
とっていますが、管理主体がどうなるかということは現時点で
は不明なところがあるということです。

司会者： 国土交通省の方、そのお答えでよろしいでしょうか。

国土交通省： 外環本線は高速自動車国道ですから国道です。ただし、道路と
しては国道ですが、整備する場合に、国と会社が一緒にやる場合
と、会社が単独でやる場合があります。誰がどう整備するかとい
うことは、今まさに国会で議論しているところであり、どうい
う形で整備するかということは決まっていない状態ではありますが、
国道ではあります。

司会者： 不勉強でどこの道かまだ決まっていないということを知らな
かったのですが、そういうことはいつ決まるのですか。

東京都： 私から答えさせていただきます。本線については、今の国会に
法案が提出されております。その法案の成立をみないとわからな
いという状況です。

外環の2については、整備の仕方等が決まらなると最終的な管
理者を特定できないと考えております。

司会者： ありがとうございます。

時間的にはそろそろ次の課題に移りたいのですが、運営要領の
件ではいかがでしょうか。はい、どうぞ。

構成員G： 地下道の本線は間違いなく国道でしょう。国から予算が出てや
る仕事ですから国道です。今議論しています上部道路は都道です。
それをなぜはっきり言えないのか教えてください。

司会者： すみません、ちょっと問題が波及してしまいました。お答えで
きますか。

東京都： 私が申し上げたことは、これから外環の2の計画を整理してい
こうという段階で、今の計画とおりに整備されるという前提であ
れば都道になる可能性が非常に高いと思いますが、現時点ではそ
の整備の仕方や内容も含めて未定の段階です。そういう意味で現
時点ではまだ決まっていないと申し上げました。

司会者： はい、どうぞ。

構成員G： まだ決まっていないのに忙しい我々を呼び出して議論しなけれ
ばいけないのですか、何を議論するのですか。今の事柄はまだ決
まっていないのでしょうか。

都道なのか国の仕事なのかまだ決まっていないのになぜ我々が
ここで議論しなくてはならないのですか、具体的に何も決まって

いないではないですか。

司会者： 質問の趣旨が分かりにくいのですが、どういうことをお答えすればよろしいですか。

決めるために議論していただくということだと思いますが。

構成員 G： それは分かりますけれど、まだ決まっていないという話でしょう。司会者はよく聞いてください。

東京都： いずれにしろ、今の段階で昭和 41 年に都市計画が決定され、その内容については決まっていると、この場でお話し合い等、皆さん方から意見をお聴きしたいというのは、これから我々が道路についての必要性、どうあったらよいか等のお話をして、必要な資料等を提示しながら意見を聴かせていただくというものです。

現時点では整備の内容等が決まっていないですが、都市計画としては、昭和 41 年の計画がまだ残っているわけですから、その見直し等をしていく必要があるだろうということでこの場を設けさせていただきました。

司会者： よろしいでしょうか。

構成員 G： もう一度お聞きしますが、予算は決まっていますか、決まっていますか。

東京都： 整備に関する予算については、現時点では予算措置はされておりません。

司会者： よろしいでしょうか。他にいかがでしょう。

はい。事務局どうぞ。

事務局： 先ほど議事録について質問がありましたので、どのような議事録をつくるか少しだけ述べさせていただきます。

議事録につきましては、皆様にお話いただいた内容をすべて記録して文章に起こします。公表する前に起こした文章を皆様に送付して内容の確認をしていただきます。なお、公表に際しましては、自由な発言を確保したいという観点から、例えば A・Bさんと、お名前を特定できない形で公表させていただこうと考えております。

司会者： 公表してもよいということであればそのような考えですが、案です。よろしければ次の次第に移りたいのですが、いかがでしょうか。（特に意見なし）

5 地上部街路の概要、経緯について

司会者： もしあれでしたら戻って発言していただいてもかまいませんが、一応次第5に移らせていただきたいと思います。

それでは、「地上部街路の概要、経緯について」資料の1-8、1-9の説明を事務局よりお願いします。

東京都： 運営や議事録については、会の運営に関することですので、この後ろにあります、事務局でやらせていただきます。意見交換をしていただくためにこちらで事前に資料等を用意しますが、資料などは東京都で作成しますので、資料の説明等は東京都の構成員が説明させていただきます。よろしくをお願いします。

それでは、次第5の「地上部街路の概要、経緯」につきまして東京都のほうから説明いたします。説明につきましては、資料の1-8、1-9を用いまして説明いたします。

はじめに資料1-8東京都市計画道路の概要についてご説明します。資料の1ページをご覧ください。まず都市計画道路の主な機能についてご説明申し上げます。都市計画道路は、都市基盤を形成する最も基本となるものです。交通、環境、防災と様々な機能があり、これらの機能を十分に発揮し、良好な都市を形成することに寄与するものです。

中段の図に示しておりますが、都市計画道路の主な機能は、交通、都市環境、都市防災、市街地形成の4つに区分されます。交通機能とは、人や物質の通行機能や、沿道の出入り、自動車の駐停車、貨物の積み下ろし等沿道サービスの機能がございます。

環境機能には、景観、日照等、環境保全のための機能がございます。

防災機能には、災害発生時の避難通路や救護活動のための道路としての機能、火災の被害を遅延、防止する機能がございます。市街地形成機能には、都市の骨格を形成し、その発展方向や土地利用の方向を規定すること、街区を形成すること、日常生活のコミュニティ空間としての機能がございます。これら4つの機能を有していることについてイメージ図で示してございます。

2ページをご覧ください。都市計画道路の分類とその配置についてご説明いたします。

上段の表に示すように都市計画道路の分類については、その機能から、自動車専用道路、幹線街路、区画街路と大きく3つに分けられ、幹線街路は、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街

路に区分されます。

下段は、分類されました都市計画道路の配置について模式化したものでございます。道路網の構成は、下の図のように道路機能に応じて段階的な順序で連結されることにより、都市幹線街路の通行機能が高まって道路ネットワーク機能の全体が向上し、日常生活交通など重視される補助幹線街路や区画幹線街路では、通過交通の排除や良好な居住環境の保全が可能となります。

続きまして3ページをご覧ください。東京都における都市計画道路の概要につきましてご説明いたします。区部の都市計画道路は、下図に示すように、都市の骨格を形成する幹線街路である放射及び環状線、それを補完する補助線街路などが計画決定されております。戦災の復興計画などによりまして、昭和21年に都市計画道路網の当初計画が決定されました。社会経済情勢の変化により、昭和25年、昭和39年、昭和41年、そして昭和56年に再検討が行われております。

現在放射線は36路線、延長が約363km、環状線は12路線、延長は約254km、補助線街路は329路線、延長約977kmが計画決定されております。

次に多摩地域については、昭和5年八王子都市計画区域におけます、計画決定以来、各都市計画区域ごとに計画決定されておりましたが、昭和36年、37年に多摩地域全体を見据えた都市計画道路網全体を見直しました。

下段の図にありますように、東西南北方向に主要な幹線道路が多摩地域全域に統一的な幹線道路網を構成するとともに各都市計画区域に応じて、地域サービスの視点から地域サービスを主体とした幹線街路及び区画街路が決定されております。

現在、多摩地域では、自動車専用道路を除く都市計画道路は649路線、延長が約1,428kmについて計画決定をされております。

引き続き4ページをご覧ください。ここでは、自動車専用道路であります、都市高速道路についてご説明いたします。戦後、自動車交通の混雑緩和や一般街路からの通過交通の排除等を図るため一般街路とは分離した平面交差のない自動車専用道路が必要となったことから、昭和34年に8路線2分岐線、延長約71kmの都市高速道路を都市計画決定しました。

その後、新路線の追加、既定路線の延伸などを経まして、下の図に示すように、19路線3分岐線、延長226kmが都市計画決定さ

れております。

引き続き、資料 1 - 9 の説明に入らせていただきます。地上部街路の概要、経緯について、ここではご説明いたします。

地上部街路の都市計画の概要でございますが、この街路の正式な名称でございますが、「東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の 2」となります。区間につきましては、平面図に示しておりますが、平面図の青い太線で示しております通り、東八道路から目白通りまでが外環の 2 で、その延長は約 9 km となります。その構造につきましては右の断面図に示しますように地表式、地面ですね、地表式となっております、幅につきましては 40m というかたちで計画決定されております。なお、車線の数につきましては、幅だけが決定されておまして現在は規定されていない状況となっております。

続きまして、地上部街路に関する経緯についてご説明いたします。2 ページをご覧ください。昭和 41 年の都市計画決定から現在に至るまで、順を追って説明いたします。

昭和 41 年 7 月に外環本線、地上部街路である外環の 2、そして付属街路の都市計画が決定されました。地上部街路は、左の平面図の青色、東八道路から補助 230 号線というのがあるのですが、ここまでの区間を高速道路である外環とともに都市計画道路のネットワークの一部として外環ルートの上に都市計画決定されております。

当時、都心交通の集中形態を排除することを基本構想とした環状 6 号線外側の都市計画道路網の再検討を実施しまして、外環の 2 を含め幹線街路 85 路線、追加について 92 路線が行われました。

外環の 2 は、下の図に示しますように高架であった高速道路を収容する空間としての機能を兼ねると共に自動車交通の処理、防災の向上、環境の確保、ライフラインの収容などの多様な機能を発揮するとともに地域のまちづくりに寄与することを目的としております。

次に付属街路というものがあまして、付属街路とは、高架の高速道路により出入りのできなくなる宅地の出入りを確保するために計画された道路でありまして、その位置については、左の平面図でオレンジ色に示しております、東名高速から東八道路までの区間と北のほうにやはりオレンジ色で示しておりますが、補助 230 号線から埼玉県境までの区間を付属街路というかたちで呼ん

であります。

次に、3ページをご覧ください。昭和61年の1月に地上部街路の一部区間を廃止としました。外環の関越道から埼玉県境について、この下の図に示すように構造形式を、従前の高架から掘割形式に変更しまして、車線数を6車線とするとともに両側に環境施設帯を設置するため幅員を23mから64mに広げる都市計画変更をいたしました。同時に計画されておりました地上部街路におきましては目白通りから補助230号線までの区間、先程説明申し上げました付属街路につきましては、都市計画を廃止しております。

また、掘割の両側につきましては、環境施設帯を現在設置しておりますが、ここには、植樹帯のほか、地域のサービス道路、自転車道、歩行車道を設置することといたしました。

次に、4ページをご覧ください。平成13年4月に「東京外かく環状道路について計画のたたき台」を公表いたしました。下記に示すように、外環本線の構造について高架だったところが、自動車専用道路の部分と幹線道路とを集約しまして、全線地下構造の自動車専用道路とするイメージを提示いたしました。また、外環本線を地下とした場合の地上部の利用について、検討するためのメニューとして、1つめとして公園や歩行空間を整備する場合、2つめとして、バス路線など公共交通を整備する場合、3つめとして、幹線道路を整備する場合、及び4つめとして、住宅・地域コミュニティを維持する場合と4つをメニューとして下の図のように示しました。

次に5ページをご覧ください。平成15年3月に東京外かく環状道路の方針について公表しました。ここでは高速道路の外環について大深度地下を活用していくことを公表しております。平成17年1月には外環の地上部街路について基本的な考えを公表しました。ここでは、高速道路の外環を地下化した場合の地上部の取り扱いにつきまして、3つの考え方を提示し、地域の意見を聴きながら具体的な検討を進めていくことを示しました。

その考え方としまして、1つめとして、現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備する、2つめとして、都市計画の区域を縮小しまして車道と歩道を整備する、3つめとして代替機能を確保して都市計画を廃止する、この3つを公表しております。

17年9月には、東京外かく環状道路についての考え方、計画の具体化に向けてについて公表しました。平成13年の計画の方針の

公表以降、PI 外環沿線協議会など様々な場を活用して、幅広く意見を聴きながら行ってきた検討を踏まえまして、外環本線は、既定の計画線の位置を基本として極力、大深度地下を活用した、地上の高速道路とはジャンクションで接続し、インターチェンジを3ヶ所建設する案をもとに計画を具体化することを公表しました。

18年11月には、沿線区市の要望に対しまして地上部街路について必要性の検証を行う旨の回答をしております。

19年4月、外環を高架方式から地下方式に都市計画変更をしました。外環の東名高速から関越道の区間について沿道環境を保全し、移転等の影響を極力少なくするため、構造を嵩上げから地下式に都市計画変更しております。同時に、先程2ページの平面図のほうで示しておりますが、沿道の地先利用を考慮しておりました東名高速から東八道路区間も付属街路、オレンジ色で示したところですが、これにつきまして、外環の地下化に伴いましてその機能が不要になるということで都市計画を廃止しております。

地上部街路の外環の2につきましては住民の皆様の見解を聴きながら検討をすすめ、その取り扱いをまとめることとしております。

最後になりますが6ページをご覧ください。20年3月に外環の地上部街路について検討の進め方を公表しております。このパンフレットで説明しております。これは、外環の地上部街路について、検討のプロセスや検討の視点を明らかにするため、本日白い封筒にいれておりますパンフレットを公表しております。パンフレットには、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この道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、都市計画に関する都の方針をとりまとめていくことを公表しております。

21年4月に対応の方針というものを公表しております。対応の方針とは、外環本線事業の実施につきまして、地域の課題検討会やオープンハウス等で沿線の住民の方から頂いた意見等に対する対応の方針を取りまとめた冊子でございます。

この対応の方針の中で、地上部街路の検討については、地上部街路に関する話し合いの場を行い、地域課題検討会での意見は、地上部街路の検討に活かす。話し合いについては、地元の皆さんと話し合いを進めていくことを示しております。

以上、少し長くなりましたが、次第5の資料の説明を終わりにいたします。

<意見交換等>

司会者： ありがとうございます。分かりにくいとか補足説明が必要な所がありましたらご指摘ください。

構成員F： 高架で計画されていたときの図から高架が無くなって地下に潜ったということですが、道路幅は同じで、高架のときの側道が内回り・外回りあると思いますが、イメージ的には東京外環の美女木から三郷にかけての298号ぐらいの道路になるのですか。それとももっと狭いのでしょうか、広いのでしょうか、それが一つの疑問です。

街路が両側にあって、橋桁の真ん中の部分は今、何も描いてありませんが、その部分はどうなるのでしょうか。それから、東八道路から東名までは地上部分の道路をつくらないということですか。今のお話でははっきりしなかったので説明していただきたいと思います。

司会者： はい。どのようなイメージを考えているかということと、橋桁が無くなって空いている所が中央部に残っているようだがどうかということ、廃止した付属街路部分はどうなる、ということだと思えます。お願いします。

東京都： 高架橋があった場合に側道の形に見えますが、5ページの左の部分、昭和41年7月の外環が高架橋だった時の都市計画では298号線のようなイメージです。右の画の真ん中が空いているような形になっておりますのは、地下になりますので上の高速道路の高架を収容する部分で、この部分については現在、どのようにするか全く決まっておりません。

現在、ここは幅員40mとして都市計画決定されております。都市計画決定された40mについては、40mを使い道路と緑地を整備する方法と、例えば幅員を20~30mぐらいに狭くして必要な車道と歩道を設置するという考え方と。

司会者： 車道はどこにするかまだ決まっていないということでしょうか。

東京都： そういうことです。それと、道路以外の機能(代替機能)を確保し、都市計画そのものの廃止、その3つの考え方を17年1月に東京都の考え方として公表しております。

3つめのご質問にもありました廃止された場合に付属街路をつくらないのかということですが、先ほどご説明しました2ページ下のオレンジ色の東八道路から東名の部分と、上の補助230号から埼玉県境の所までは、下の断面図にありますように6m、6mという形で計画されていたのですが、地先の道路際の家屋の出入りなどを確保するためにつくった道路ですので、外環本線が地下になってしまいましたので、付属街路の機能は要らないということで廃止しています。ですから、オレンジの部分の計画はありませんので整備することはありません。以上です。

司会者： ちょっと分かりにくい感じがしますが、よろしいでしょうか。

構成員F： 付属街路が無くなるというのは、6mの部分が必要ないということで、例えば大泉ジャンクションから東八道路へ行くまでの幅と同じ道路ができるということではないのですか。

つまり、東八道路から東名までは外環の2をつくらないということですか。

東京都： 2ページ左の図面の青の部分の目白通りから三鷹の東八道路までの9km、これが都市計画の「外郭環状道路の2」という形で現在も都市計画に残っております。今の説明は下のオレンジ部分（南）東八道路以外については付属街路ということで計画を廃止しております。

構成員F： この図で付属街路というのは両側の6m部分のことですよ、それ以外の真ん中の部分（6mの内側部分）は付属街路とは言わないでしょう。

東京都： もともと、高架橋をつくった場合にこの前に高架橋の構造物ができますので、その際の家屋の方々が・・・

構成員F： それはわかるんです。地下になったら、我々が今対象にしているブルー部分と同じことが、東名から東八道路の間は入れないんですか、だってここに道路が無いじゃないですか。

東京都： 高速道路は、高架橋が下になればそのまま用地買収も何もございませんので、出入り機能が阻害されとか、そういうことがなくなるので、付属街路が不要になると判断しています。

構成員F： 私の質問は両側の6m部分ではなくて、その内側の部分をつくらないのですかということですか。

東京都： 内側部分は、高速道路は外環でございますので、これは地下になっております。

構成員F： 地下になっているということは、今の大泉ジャンクションから

東八道路と同じではないですか。

東京都： 地上部街路はございません。

構成員 F： 無い、やらないということですか。

東京都： やりません。

構成員 F： そうですか。一つ心配していることは、外環ができた時に、当初は上の有料道路以外の下の部分はガラガラだったのです。外環だけが混んでいて下の道路はガラガラなのでみんなが下を通るようになり、今はもう 298 号は…。

あの道路が無かったらあの辺の道路事情が一変するぐらいものすごく混雑しているわけです。大泉ジャンクションから東八道路までできた時に東八道路でストップすると同じことが、それから先に行く車はどうするんですか、それをやらないとまずいんじゃないですか。

構成員 C： 全部なくしたらいい。

構成員 F： 私は、基本的には道路をつくってもらわなければ困るという考え方ですが、このように途中で無くなるというのはある意味渋滞のもとをつくっているようで、そこで車が詰まってしまったらどうしようもない。東八道路辺りの人は本当に猛烈に反対しますよ。

司会者： それはなぜオレンジの所を無くしたのかという質問ですか。

構成員 F： いや、これは練馬区だから東八道路、武蔵野辺りまでの間の話で、こっちから先は世田谷区か調布市で別にやっているのかと思ったわけです。でもこの話はそういうことではないのですね。

東京都： そのとおりです。

ここに色表示しておりますように、もともと、その計画が全線 16 kmの中で大きく 2つの計画に分かれています。北の部分は断面でご覧いただけるように、外環の高速道路部分の片側二車ずつの計画です。街路と書いてある部分が今回のテーマである外環の 2 という車線数片側二車線の道路が計画されて、当初計画では補助 230 号線の所からですが、現時点では目白通りから東八道路間でこの道路の機能は終結するという計画になっています。

一方、南の部分（オレンジ色の部分）は、当初計画では高速道路部分は片側三車線、両側で六車線の計画でした。地先の部分については、直接的な出入りを確保するというので、片側 6 mの高速街路が計画され、地上に構造物ができないということで、現在の土地はそのまま利用できるということで、機能上廃止しているというものでございます。

構成員 F : 地下の本線は当然ながら東名までつながるのでしょうか。
東京都 : もちろん、そのとおりでございます。

構成員 F : それでどうして、東八道路から大泉までとこちらに、こういう違いを設けるのですか。

私も世田谷から車でよく出かけるのですが、ひどいときは石神井からここへ行くまで2時間かかります。どうしようもないくらい混んでいるのです。だからこれが東八道路で終わってしまったら、ここまでスイスイ来てもここから先は1時間かかりますよ、全く意味がないではないですか。

だから、ブルーの部分をつくる必要がないというのではなく、ブルーの部分をつくってオレンジ部分とつなげなければ道路として意味がないじゃないですか。つながないと、どこかの高速道路じゃないけれど、いきなりストンと終わっていて、「一般道を走ってください。その次は有料道路なのでまたお金をいただきます」そういう話になるのですよね。

司会者 : ご意見として伺いするというところでよろしいでしょうか。

構成員 F : はい。

構成員 H : 皆さんの意見を聞いていたのですが、これは資料の5ページ「平成17年度の外環地上部街路の基本的な考え方の公表」というところに3つあります。事務局としては、今日の会合の内容はあっちまで道路をつくれ、こっちに道路をつくれという話なのでしょうか。それとも、ここに「代替機能を確保して都市計画を廃止する」という文言が載っているのですが、17年の計画はまだ残っているのですか。

司会者 : 平成17年1月の発表のことですか。

構成員 H : そうです。それと、東京都はこの道路をつくる目的で我々の意見を聞きたいのか、その辺がまだ見えないのですが、大泉から三郷方面は地下道が浅いので、側道はできていますが、上の部分は半分空いていたりして道路になっていません。だからどういう状況になるのか、皆さんは外環の上の道路がどういうふうになるのかわかっていないと思います。次回の会合の時に、こういう感じになるというものがあつたほうが我々は分かりやすいので、事務局でも東京都でもかまいませんのでお願いします。

それと内容ですよね、今日集まって外環道の上の側道をどうつくるのか、まずつくるほうの考え方で始まっているのか、皆さんのご意見を聞きたいのか、事務局の考えを教えてください。

- 司会者： 最初の質問は平成 17 年 1 月の時の 3 つの考え方が今も生きて
いるかということ、2 番めは、そうではあるけれども、東京都と
してはどうしたいという意向があるかということですね。事務局
お願いします。
- 東京都： では私から。まず 17 年の 3 つ考え方があります。これについて
は現在も生きていますと考えています。もう一つの都としてはつく
る考えで皆さんから意見をお聞きしたのかということですが、現
時点ではその方向性は決めておりません。ただし、現時点で少な
くとも都市計画として残っておりますので、我々はこの道路の役
割があると思っています。そういう意味では、今後お話しをさせ
ていただく中で、我々が考えているこの道路の必要性などについ
てご説明をさせていただき、そのうえで皆さんからご意見等をい
ただければと考えています。
- 司会者： 微妙なところですけど、よろしいですか。
まだ時間がありますが、補足説明が必要な部分がありましたら、
お願いします。はい、どうぞ。
- 構成員 F： 外環の 2、幅員 40m となっています。40m の道幅というのはど
ういう道路なのか、例えば片側三車線ずつあるような道路なのか、
感覚としてわからないのです。例えば、1 キロぐらい走っても、
非常に短いと思うときと、疲れていると「こんなんで 1 キロか」
というときがあるのと一緒だと思うのです。
お伺いしたいのですが、かなり整備されてきているのですが、
車やバスで神代植物園の辺りをお通りになったことがある方がい
らっしゃると思いますが、武蔵境通りというのがあります。調布
北のほうに野崎八幡という神社がありますが、そこから南側がか
なりできており、神代植物園に時々行くので、ついこの間もだい
ぶできたなと思ったのです。
それで幅員 40m というのはどのぐらいものかと、あそこは自動
車道路があって自転車道路があって歩行者道路があり、その間に
バス停もあるという道路です。あそこがいいというわけではあり
ませんが、一つの理想的な形に近いと感じがしているのですが、
いかがでしょうか。
- 司会者： あれは 36m です。
- 構成員 F： 36m ですか。
- 司会者： はい。
- 構成員 F： バス停があるとバス停が歩道側に食い込んで自転車道路が一部

非常に狭くなっていて歩行者がバス停に行くのに非常に危ない感じがするので、あのままではとてもつくって下さいとは言えないです。何か工夫していただかないといけませんが、40mということであれば、あれ以上のものができるんだなという感じに至りました。ありがとうございました。

司会者： その辺もご説明していただきたいのですが、先ほど「次回、もっとビジュアルに」というご指摘がありました。感じがわかるものがあるといいかもしれません。

東京都： 40mの具体的なイメージですが、今ご紹介いただいたのは調布保谷線で、幅員が36mです。どのような形になるのかというのは次回の資料として用意させていただきますが、場合によっては、皆さん方から実際に見てみたいというご要望があれば、見学をする機会を設けたいと思っていますので、そこは皆さん方のご意見を踏まえて対応したいと思います。

構成員 F： 参考にするにはいいと思います。

司会者： ご指摘ありがとうございます。それでは、どうぞ。

構成員 A： 大泉町3丁目、4丁目の掘割になっている所、今は一方通行になっています。あそこは幅員があると思いますけれど、これが逆に伸びてきた場合に前原の少し手前の所が、点線部分が1カ所だけこっちにきている。この付近からたぶんあれが潜るんだと思うのです。黒い線の所は掘割になって点線の所は潜るから、今言ったように、二車線にして歩道を付けるのか、あるいは・・・

司会者： 外環マップをご覧になっているのですか。

構成員 A： そうです。これの点線・実線の話です。

幅員40mは点線の所が40mなのか、実線の所なのか。今、大泉町3丁目から4丁目の所は掘割になっているので片側一車線になっているのです。点線の所はどういう区分けをするのかということ、片側二車線にして歩道を付けるのか、それとも一車線ずつで歩道と車道を付けていくつも細かくつくるのか、そこをお聞きしたいのです。

司会者： 40m幅の道路が何車線とか決まっているのかということですか。

構成員 A： 車道、自転車道路、歩道というのは、歩道と自転車が一緒なのか、車道は二車線にするのか、そういうことが細かくできるのかどうかということです。

司会者： はい。ではお願いします。

東京都： まず、この図面の見方ですが、これは本線のルートを示していきまして、外環の2はほぼこのルートになります。この線の意味は、実線で描いてある部分（外環の高速道路部分）はすべて地下構造になります。ただし、掘割の部分から地下に入る形になりますので、かつ、そこにはインターチェンジ、一般道路からの出入りと関越道からの出入りというタコの足のようなランプができます。

高速道路の整備にあたって土地の取得させていただき、整備して、地下に入る部分については地下に構造物をつくり、土で埋められる分は埋めるということで、実線の範囲は概ね土地の買収区域とご覧いただきたいと思います。

一方、点線部分については、外環の高速道路部分が完全に地下に入ってしまったので、地下の浅い部分を使わせていただく権利の設定などがありますが、基本的にはその土地の買収は生じない、そのようにご覧いただきたいと思います。

そのような中で幅員的には、点線部分が大体40mの幅になっています。外環の2の幅とほぼ同様です。実線部分については、本線と他の高速道路との連結、あるいは一般道路からの出入りがありますので、幅員的にはかなり広がっています。そういう図面とご理解いただきたいと思います。

そのうえで、外環の2の整備の考え方というか、その中での車道、自転車道、歩道がどうなるかというご質問かと思いますが、先ほど来申し上げていますように、この部分については現時点では具体的な計画が決まっておりません。したがって、都としてはここでご意見等をいただきながら計画のとりまとめをしていきたいと考えています。どういう造りになるかということは未定であります。

司会者： 何も無いわけではないような気もしますが、まあ、未定だそうです。

はい。どうぞ。

構成員C： 今のお話では、私たちに未定のことを話せということですね。ちょっと難しいですが、これはゼロベースからでもよろしいということですか。

司会者： 難しいところですが、どうですか。

東京都： ゼロベースという意味合いがよく分かりませんが、この道路が必要かどうか、この道路はどうあったらいいのかということを含めて、今後、お話し合いをさせていただきたいと思います。

- 構成員C： そうしますと、上部の外環の2が必要かどうかということも話し合いの中に入るわけですね。
- 東京都： そのとおりです。先程、資料の今後の進め方の中に「地上部街路の必要性」というタイトルになっていたかと思いますが、そういうことも含めて話し合いをさせていただければということです。
- 構成員C： ということは、廃止という話もできるということですね。
- 東京都： 先ほど3つの考え方の中で代替機能を確保したうえで廃止という考え方もあると申し上げました。そういう意味では、ここでは代替機能がどのような所で代替されるのかということも議論の一つと考えております。
- 構成員C： つくらなければ代替機能は必要ないわけですね。
- 司会者： すみません、今の意味がよくわからないようです。
- 構成員C： 都市計画の廃止も含めていると、今、3番めをおっしゃいましたよね。
- 司会者： 代替機能の意味を誤解されているようなので...
- 構成員C： 都市計画を廃止すると...
- 司会者： 代替機能の理解が違っているようなので説明してください。
- 東京都： 外環の2が本来持っている機能があります。それは交通であったり、防災上の観点からであったり、環境の観点について、個々の内容について、この道路が持っている役割があるはずで、そういう役割をほかで補えることができれば、廃止もあるということ、最初から廃止ということではないです。
- 構成員C： 分かりました。それから、外環の2をつくるようになったとしたら、ここはびっしり家がありますよね、その辺は全部立ち退きになるのでしょうか。
- 東京都： 外環の2については、地上につくる道路ですから当然、そこに建物等があれば公共用地として買わせていただいて整備することになります。
- 構成員C： 何所帯ぐらいありますか。
- 東京都： 所帯数、件数等については現時点で一切把握しておりません。今、具体的に整備する段階に至っておりませんので、具体的な数字等は把握しておりません。
- 構成員C： それはいつ頃わかるのでしょうか。
- 東京都： 計画の内容が具体的につまんで整備するという方針が出れば、その段階で影響する戸数が特定されてくると考えます。

- 司会者： 正確な答えはでてこないですけど、そこに画が書いてあるので数えれば大体わかるというようなこともあります。
- 構成員Ⅰ： 広さによって違うでしょう。
- 司会者： そうです。行政に訊くと正確ではないとほとんど答えないことになるので、概略でよければそういうことだし、正確になら今のお答えです。はい、どうぞ。
- 構成員Ⅱ： 40何年前にできた計画を今、同じようにやろうというところにすごく無理があると思うのです。時代も変わっていますし、前は環状8号、笹目通りでしょうか、東名へ行くまでの通りが本当にすごく混んで2時間ぐらいかかる感じでしたが、今は不景気のせいもあるし、若い人があまり車に乗らなくなっており、実際問題、道路もすごく空いています。
- 私はまさに外環の2の計画の所に住んでいます。今までは環状8号が混んだので抜け道といいますが、この計画のすぐそばの道路ですけども、以前はすごく混んだ道路です。現在はガラガラで全然混んでいないです。これからは若い人も少なくなってきましたし、車も少なくなってくるという時代にありながら、40mのすごい道路をつくる必要があるのかとすごく疑問に思っております。
- 40何年前につくった計画を今でもまだ引きずってしようと思っていることがとても理解できません。時代はどんどん変わりますし、これからは人口も少なく、税収も少なくなってくるでしょうから、国土交通省などの皆さんはお仕事だから一生懸命なさろうと、そういう気持ちはわかるのですが、出所はみんなの税金です。これからは税金を何に使うかもっと考えるべきだと思います。
- 買収をするには莫大な金額になりますし、そういうことに使っているのかと思うのです。若い人たちが車に乗らなくなっているのに、それをつくったためにまた借金を背負いこむことになり、若い人たちにそれを全部押しつけるということでは、若い人たちもとてもかなわないと思うのです。だから、もうすこしこれからの時代を見据えて議論する必要があると思います。
- 司会者： 今後はそういった議論をしていただければと思いますが、ご意見ということによろしいですか。
- 構成員Ⅱ： はい。
- 司会者： どうぞ。

構成員 E : まあ、言わずもがなですけれど、全体の進め方をやっぱり、司会者にお任せしていますが、今日やるべきことと次回やるという確定のもとにやることと区別しなければ時間がいくらあっても足りない。もう一つ、今後意見を言うにしても、私はこれとこれだけではとても申し上げられない、どのくらいものを出していただけるのか。

 そもそもどこまであるのか分かりませんが、本線についてはかなり進んでいるわけです。外環道は地上部にはあまり関係ないのでどうでもいいですけど、外環本線のランプから出てくる所はかなり立体的になっているはず。例えば、ジャンクションから出てくる所がどういう傾斜でどうなっているのか、ランプはこの位置でどうなるのか、それが無いと、この辺りに今使っている生活道路がたくさんあるが、それがどのように切られてしまうのか、すくなくとも平面計画あるいは断面を見せていただかないと地上部がどう切られるのかわからないです。これでは議論の対象にならないです。次回やるためにできるだけ早くそれを送っていただきたいです。

司会者 : 次回資料についてこういうものをぜひ出してもらいたいというものがありましたら、最後に書いていただきます「ご意見カード」というのがありますので、書いていただければと思います。

構成員 B : 時間がないのは分かっていますが、一言だけ。

司会者 : はい、どうぞ。

構成員 B : 今は練馬区の話をしていますが、大事なことは、青梅街道の所にジャンクションができると聞いていますが、今のお話のとおり、大泉の所だけではなくて、練馬区に入るためには青梅街道で出なければいけない、具体的なジャンクションのあり方がいただいた図面では何もわからないので、それも含めて出してください。杉並区のほうですが、関連していますのでよろしくお願いします。

司会者 : 遅くなりましてすみません。どうぞ。

構成員 I : 周りの人に訊くと、外環は地下に潜るので上は関係ないと言う人など、いろいろな方がいて、ここに来ている人は相当意識が高いですが、上は無いのではないかという認識の方がたくさんいらっしゃると思います。

 何が決まっていて何が決まっていないのかわからないまま議論しなさいというところに無理があるように思えます。

 あと、議論というのは議論を積み上げて、積み上げていき次は

こういう議論をしましょうとなるのですが、最初の3つのことに戻って「場合によっては都市計画を廃止することもありますよ」となるとゼロに戻ってしまうような議論になりますし、ここでの決定事項が採用されないということであったり、積み上げた議論がなされないのであれば、1日集まって集中して議論してもらえれば、それで議論は終わるのではないかという気がします。

先ほどFさんのつながっていないからという話がありました。そこは決定しているのか決定していないのかも分かりませんが、もし下のほうがつながっていないのであれば、その9kmを独立で考えて、例えばそこはノーCO₂のサイクルロードとかジョギングロードにしたらどうかとか、つながっているというのなら道路にしないと意味がないとかいろいろ意見がでてきますが、何が決まって何が決まっていないのか分かりませんので、そのうえで議論を積み上げていくのはなかなか難しいというのが今日の印象です。

司会者： ありがとうございます。

そろそろ予定の時間ですので、一つは、今の次第の中での説明に対する質問がほしかったのですが、今出されたようなものは時間をとり次回以降に議論していただこうと思います。その他、何かありますでしょうか。はい、どうぞ。

構成員G： 時間がないので簡単に申し上げます。あちらの方が青梅街道のことにふれましたのでご説明したいと思います。私は元関町1丁目の杉並区境の所の町会ですが、今おっしゃられたインターはハーフインターで計画されています。ですから杉並のほうは入口が見つからないのです。東名と中央高速の出入りが無い。大泉のほうに向かってくる車だけの出入口、そういうインターです。

外環の2のことで一番心配していることは、今現在、武蔵野で反対しております。杉並も反対だと思います。それで練馬が賛成すると青梅街道で止まってしまいます。ハーフインターで車の出入りが多くなり、なおかつ、上部道路が青梅街道で止まった場合にどういうふうになりますか、私どもが住んでいる街は人間が全く住めない街になります。そういうことで私たちは最初から反対しております。あまり申し上げることがありませんのでこれで終わります。

司会者： ありがとうございます。はい、どうぞ。

東京都： 先ほど今日お配りした資料だけではわからないというご指摘が

ありましたが、次回のテーマ部分については、テーマに沿った資料をご用意させていただこうと考えております。

なお、大泉や青梅街道関係のランプについては、今、国交省さんで具体的な検討をしている状況ですので、その分の図面は現時点では用意ができないと考えております。

司会者： 会場の片付けなどがあるのでこのぐらいにしたいのですが、先ほどの運営要領ですが、とりあえず案としてお示ししましたが、一応これでスタートして、不都合があればご指摘いただくということで、一応認めていただいたという理解でよろしいでしょうか。（異議なし）

司会者： はい。ではそのように。

あと、黄色の「ご意見カード」という紙が資料の封筒の下に置いてあったかと思えます。今日のご発言のない方もたくさんいらっしゃったのですが、言いたかったこと、言いそびれたこと、わからないことがあったけれど質問できなかったことなどがあれば、次回までに文章で出すか、次回に補足説明するかいたしますので、ぜひ書いてください。

会議の進行、次回以降のテーマについてもご提案があれば、ここに書いていただければ事務局と検討したいと思いますので、よろしくをお願いします。

これは持ち帰ってびっしり書くのではなくて、この場で数分で書いていただくのが一番いいと思いますので、少し時間をとりますのでよろしくをお願いします。

それでは、つたない進行でしたが、これで第1回目を終わりたいと思います。どうもご苦労さまでございました。（拍手）

事務局： 用紙は、机の上に置いて帰っていただければ回収します。

司会者： 何も無い方は結構ですが、言い足りない方はここに書いて机の上に置いてお帰りください。どうもありがとうございました。

以上