

第2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9月3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： 定刻になりましたので、始めさせていただきます。本日は、ご参加いただきまして、ありがとうございます。

私、事務局を担当いたしており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。よろしく願いいたします。

最初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。また、会議中は進行の妨げになりますので、私語、拍手など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、ご遠慮いただきますよう、お願いします。取材におけるカメラ撮影につきましては、このあと、資料確認が終わるまでとさせていただきます。

本日、この会では議事録作成のために録音いたしておりますので、発言の際には挙手していただいて、司会者の指名のあと、マイクを使って発言していただきますよう、お願いします。本日の終了時刻は午後9時を予定しておりますので、ご協力をお願いいたします。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。

本日の配布資料は封筒の中に入っておりますが、まず、本日の次第。続きまして、資料の2-1から2-3まで。それから、本日の配布資料でございますが、参考資料の①と参考資料の②、あと、1枚の紙がありますが、「地域の現状・課題の整理の進め方」という1枚のペーパーが入っております。

なお、資料2-3につきましては、事前送付させていただいたものの中にミスプリントがございましたので、今日お配りしたもので修正をさせていただきます。訂正箇所といたしましては、目次のほうでページ数のミスプリントがございました。また、19ページ、20ページにおきまして、地図の中で、道路の表記が間違っております。あと、25ページの中の本文のほうで、1箇所ミスプリントがございましたので、本日の資料で修正させていただきます。

不足している場合がございますら、お近くの担当にお知らせ願います。

それでは、取材の撮影につきましてはここまでとさせていただきます。

では、ここからの進行につきましては、司会の伊藤さんをお願いしたいと思います。お願いします。

司会： こんばんは。よろしく願いいたします。

今日、テーブルに分かれて座っていただいておりますけれども、席

順は名簿順に一応の席を決めさせていただいています。あとは、グループで何かするというわけではなくて、今日も2回目で、ここから説明が中心になってしまうんですけども、事前にお配りした資料の中で、非常に地図などが小さくて見にくいというようなこともあって、重要なものについて、ちょっと大きな版を用意しましたので、お近くで見ただけのように、資料をテーブルの真ん中に置きたかったのも、よく分かるように座ってというのが、グループに分けた主な理由です。

進行ですけれども、ずっと説明を聞いているのも一方的になってしまうので、今日4つの課題について説明をさせていただきますが、2つの課題を20分ずつ分けて説明したあとで、少し分からないこと、聞き足りないこと等を、付箋紙がありますけれども、質問を書き出してもらって、そこに貼り出して、補足説明するような形で、さらに10分ずつ説明を、皆さんのお聞きになりたいことを、ちゃんと答えていただく。それで、今日、この場で答えきれなかったことは、また次回に、文書できちんと回答させていただくようにしようと思ひまして、質問を途中ではさみながら、説明を進めていくというふうに考えております。全体で重要な質問をしたいという方は、最後に発言をしていただくような形の質問を受け付けたいと思いますので、そのようにお願いします。

説明と質問の時間割については、「地域の現状・課題の整理の進め方」という資料が1枚、おしまいのほうにあらうかと思ひますけれども、説明の時間を90分用意しておりまして、前半は環境・防災ということで、事務局から説明を20分しまして、それについての質問を書き出してもらって、そのあと、その質問の内容を整理しながら、また20分間の補足説明をします。

後半は、交通と暮らしという観点からの説明と質問と、また説明という、そういう形で時間の配分をしております。

こういうことでよろしければ、先に進めさせていただきたいと思ひますが、まずは、次第2の議事録の確認について事務局からお願いします。

2 前回の議事録の確認等について

事務局： それでは、資料2-1をご覧くださいと思います。こちらは前回の議事録でございます、皆様には事前にお送りして内容を確認していただきました。修正のご指示がございました個所につきましては、修正に基づきまして直しております。

また、2ページで、小柳英夫様の漢字を間違えておりまして、大変失礼いたしました。公表する際には直した上で公表させていただきたいと思ひます。すみませんでした。

司会： 議事録の公表についてですが、このような形でよろしいでしょうか。異議がございませんでしたら、そういうふうにさせていただきます。

それでは、次に、前回の意見の整理について、事務局から説明をし

て下さい。

事務局： はい。では、続きまして、前回の話し合いの発言を整理いたしまして、参考資料①ということで、お手元に配布させていただきました。あとでご覧いただければと思います。

前回の話し合いの時に、次回以降にお答えいたしますというふうになっていた件がございまして、今使っている道路が外環の2とどのように接続するのかということと、幅員40mの道路がどういう道路になるのかというご意見につきましては、次回以降お答えいたしますということになっていました。今回、外環の2と、他の道路の接続状況につきましては、各テーブルに大きい図面をご用意させていただきました。また、40mの道路につきましても、次の次第のほうで事例をご紹介させていただくことになっております。

次に、参考資料②をご覧ください。

こちらは、ご意見カードに前回ご記入いただいたものを取りまとめたものでございます。5名の方から、ご意見があり、カードをいただいております。このご意見の中で、この会は何を目的としているのか理解できないというご意見と、あと、誰がディビジョンメーカーなのか、意思決定する者なのかというご意見がございました。

これにつきまして、お答えいたします。外環の2の都市計画につきましては、都市計画法に基づき、東京都が都市計画を定めることとなります。この会の目的につきましては、前回の時にもお話しはさせていただきましたけれども、外環の2の都市計画を定める東京都が検討を進めるに当たりまして、広くご意見を聴く一環として、この話し合いの会を設置したものでございます。

話し合いの進め方でご説明いたしました。今後、地域の現状・課題について、あるいは地上部街路の必要性についてなどというテーマを各回ごとに設定をいたしまして、資料、データ等をお示ししながら話し合いをさせていただくことといたしております。

それ以外のインターチェンジやジャンクションに関するご意見につきましては、構成員である東京都からご説明させていただきます。

都： 引き続き、東京都から、ご説明します。前回の話し合いの中で、今、使っている道路が外環の2とどう結びつくかというご意見や、ご意見カードで、ランプの高架の部分ですが、掘割の部分について示してほしい、インターの出入口と進行方向が分かり、現在ある道路との関係を分かりやすい図面をお願いしたいというご意見を踏まえ、今回、テーブルに大きな図面を3枚、ご用意しております。

まず、これは図面の番号を振ってあるんですが、一番最初のこの図面の1です。前回、ちょうど外環の2にあたる部分を青色に塗ったんですが、それと会場に貼り出した大きな図面を若干縮小したものを机の上に置いております。前回と同じサイズのもので、そちらのほうの、この右のところに貼っております。地形図に、都市計画道路を表示したもので、ピンク色に着色しているものが外環の2の区域でございます。

前回の話し合いの会のご意見を踏まえまして、現在、供用しております都道を茶色で表記しております。

外環本線のジャンクション及びインターチェンジ部分におきましては、平成 19 年に外環本線を都市計画変更した時点におけるランプの高架部分、または掘割部分の構造線がそのジャンクションと、あとインターの部分に黒の線で示しております。また、インターチェンジの出入口につきましては、黒の矢印が記されておりますが、そこで、進行方向を表示しております。

これが簡単な図面 1 の説明なんですけど、続きまして図面 2、これは 2 枚目でございますが、これはあとで説明します資料 2 - 3 の添付図を拡大したものです。そこでまたこれを使って細かくご説明しますが、外環の 2 の周辺の生活道路のうち、幅員 6 m 以上の道路を着色しております。中央の薄い水色が外環の 2 を示しております、幅員 6 m 以上 8 m 未満の道路を緑色、幅員 8 m 以上の道路を青色で示した地図でございます。この図面につきましては、あとで資料 2 - 3 の時に再度ご確認していただくような形になると思います。

ひき続いて、まためくっていただきますと、図面の 3 がありまして、これも同じく、資料 2 - 3 の添付図を拡大して貼り付けたものでございます。この図面は外環の 2 の周辺の生活道路のうち、通学路に指定されている道路を緑色で塗っているものでございます。また、図面に、黄色で太く塗られているところがあるんですが、これはこの道路には歩道が設置されているということを表しているものでございます。これにつきましても、後の資料 2 - 3 の説明の時に、これを使ってご説明したいと思います。

以上で、簡単ですが、図面の説明を終わります。

司会： 説明が短かったので分かりにくいところもあったかと思いますが、図面の 2 と 3 は、再度説明がありますので、その時にもう一度見て下さい。

それで、前回の意見の整理をして、一応、それに答えた形の説明だったんですけども、ちょっと不十分だと思われる点とか、確認したいことがありましたら、お答えいたしますが、いかがでしょうか。

構成員 A： ここに、外環の全図を示して下さいというお願いをしたんです。これは練馬区と杉並区に接している所までという意味ではありません。外環の 2 の、要するに大泉から今度できる予定の外環全部を見せてほしいということです。ということは、何だか、まだ皆さん、国交省とか東京都とか、練馬区の方はお分かりではないかもしれない。

我々の生活にすごく密接に関係があるから出して下さいということをお願いしたわけで、無視されているような感じを受けるんです。要するに、練馬区のことだけ分かればいいと思うかもしれませんが、そういうことではありませんので、今あれば、ここに出して下さい。

司会： 今ありますか。

都： 本日、このぐらいの大きい図面で、用意しているのは練馬区内の所だけです。この外環の 2 というものは、このあと、隣の杉並区に入り

まして、東八道路までつながっていくような形でございまして、図面としては、まだこのもう一つ倍あるような形になります。

今回は、練馬区の所の話し合いということで、練馬区の所だけご用意させていただきましたが、その東八道路までという図面も、当然のことながら、このぐらいのスケールの図面がございまして、それについてはご用意させていただきたいと考えております。

司会： どういう形で、どういうものを用意すればいいか、言っただけですか。

構成員A： 外環全部を出して下さいと言ったんです。

司会： はい。すみません。

構成員A： 東八道路までなんて、私は限定してません。外環全図を出して下さいとお願いしたんで、外環の2の全図なんて言ってませんから。それを勝手に解釈されたのでは困ってしまうんです。私はちゃんとファックスで、文書で送ったわけですから、もう一度確認して下さい。

司会： それは貼り図でいいですか。

構成員A： それでもいい。皆さんが見られればいいんです。

司会： 見られればいいですか。個人個人渡さなくても。

構成員A： 渡さなくていいです。

司会： それはできます？ 次回でよろしいですか。

構成員A： なければ、もうやむを得ない。

司会： はい。

構成員A： だから、本当は無しにしたいぐらい、今日・・・。

司会： ここへ持ってきていますか。

都： 持ってきてないです。

司会： 皆さんが見られなければ仕方ないということですね。

構成員A： そうです。僕の説明で、皆さんが理解できないのでは困るわけです。

司会： はい。分かりました。では、それはそういうことでよろしいですか。

構成員A： はい、いいです。

司会： はい。狭く解釈してしまいました。すみません。次回で用意させていただきますが、今日は進めてよろしいですか。

構成員A： やむを得ない。

司会： 申し訳ありません。

構成員A： 皆さんに、これでちゃんと説明していかないと。

司会： そうですね、気をつけてやっていきます。

構成員A： ちゃんとして下さい。

司会： はい。あっても手元資料みたいなものしかないでしょうから、みんながちゃんと見られるように大きいもので用意させて。

ほかに、行き違いがあって、こういうことは言っていない、あるいは、これにちゃんと答えていないということがありましたら。

はい、どうぞ。

構成員B： この会のことですが、外環その2の線引きがありまして。これです、これが出てきて、これは石神井公園の辺りの人なんですけど、「私は初めて知りました。外環はもう地下に行っちゃったんだか

ら、関係ないでしょ」、そういう話がありまして、そうすると、今度は「私たちも話を聞きたい」、こういう方が今、増えているんです。それで、今後の会は、あくまでも公開の会ですから、我々のところにはちゃんとお知らせが来ますけども、では、一般の方はどうするのか。それから、今度練馬区さんのほうで、この間、会がありまして、我々以外にまた誰かを募って、こういう会をやるということをしていましたよね。我々だけではないんですよ。

だから、そうするという事は、今度は地権者の方はものすごく敏感なんです。ですから、例えばこの会があるということ、今、座ってらっしゃいます傍聴の方もありますが、もうちょっと広く伝えてあげたいと思うんです。

まして、これから話が進めば進むほど、地権者は大変です。900戸でしょ。幅40mで900ということ、我々は本当は、もう地下にいつちゃってないものだと思ってたんです。それをまたこういうことありますので、ぜひとも、例えば何かの手段で教えていただきたい。練馬区の区報とか、いろいろな方法があると思いますけど、どうぞそれだけをお願いしたいんですけど、いかがでしょうか。

司会： 例えば具体的にこんな方法だと有効かどうか、一番よさそうかどうかというのはありますか。今、練馬区の区報の話も。

構成員C： 回覧とかどうでしょうか。

構成員B： あとはインターネットで出していただくとかです。

構成員C： ネットは見られない人もいるかもしれない。

構成員B： 何とかいい方法がちょっと聞いていただけますか。

司会： インターネットはとりあえず、そういうので、確か一応出せるんです。

事務局： インターネットは出せます。今も提示しています。

司会： 区報は、練馬区と、まだ話を調整していない、今すぐというのは難しいかもしれない。

構成員A： インターネットだと

構成員B： お年寄りの方とか・・・。

司会： それも含めてという意味です。

構成員B： お年寄りの方とか、だいたいらっしゃるもので、その辺を何とかしてあげて下さい。

司会： あとは町会、自治会の回覧です。

構成員C： 町会の方とかも参加されているので、回覧もできると思います。やろうと思えば。やる気がないんじゃないの。

司会： そういうわけではないと思いますが。方法としては、そういうものが一応有効だということです。

構成員C： この会には町会長さんですか。そういった方も中にいるわけです。

司会： 区報と自治会なり町会なりを通した回覧なり、ポスティングを行うと。

構成員C： はい。

司会： どこまでできるか検討させていただくことでよろしいですか。今こ

こですぐできる、できないの判断はできません。

構成員C： 町会で手分けしてやればよいと思う。

司会： そうですね。

構成員A： マイクを持っていったほうがいい。後ろのほうは聞こえないよ。

構成員C： はい、分かりました。すいません、皆さんに教える方法ですけども、町会長さんがいらっしゃるから、町会長さんを通じて回覧もできますし、あるいは町会長さんの下にいろんな方、役を持っていらっしゃる方いらっしゃるんです。私は橋戸町会ですけど、広報とか、会計とかいますよね。その人たちが手分けをしてポスティングだってできるんじゃないでしょうか。やる気があればできると思うんですけど。

この会には私が来ているんですけども、私の町会長さん来ていませんので、そういうところは、やはりきちんと把握して配布していただきたいと思いますけど、そういう場所がありますので。町会長さん全部が全部来ているわけではないんです。

司会： ちょっと区と相談します。

区： 練馬区役所の交通企画課長の長尾です。

練馬区の区報等の掲載については、持ち帰って検討させていただきたいと思います。あと、周知については、区民事務所等にチラシを置くとか、そういったことも含めて何ができるのか、区としても考えていきたいと思っています。

司会： 都としても何か検討してみたい内容はありますか。

事務局： 練馬区とも相談させていただきながら、こういう細かい周知については検討させていただきたいと思います。

司会： はい、どうぞ。

構成員A： 私、今 FAX で送った中でも、練馬区の方が2人みえてますよね。今どこにいらっしゃるか、よく分かりませんが。それで、この間もその前も、発言がゼロなんですけど、お名前を名乗っただけであって、区としての意向なんて何も聞いてないわけです。だから、本当にやる気があるのか、ないのか。それから、みんなの意見を聞こうという気があるのかどうか。そういうことに対しての反論も何もないし、「こうしたいんだ」というご意見もないし、それでいて、変な図面だけいっぱいくるけど、決めてかかっていることに対して区は賛成しているとか思えないんです。こんなものをくれなんて言っているわけではないので。まだ、道路をどうするかという段階ではないですか。それなのに、変な図面だけくるから、もう国も都も区も全部一緒くたになって住民をだましているのではないかと、僕は思うんです。

司会： はい、どうぞ。

構成員D： 関連しているかと思うんですけども、僕も人伝いに聞いたからあれなんですけども、どうもこの線の中らしいんですが、更地になっている所に家が建ってきたんですけども、こういうのはどういうふうになるのかと聞かれたんですけど、どういうふうに答えたらいいでしょうか。

司会： ちょっと問題が変わっていますけども、ちょっといいですか。周知

については練馬区の方も都とご相談をしていただいて、できるだけ多くの人に伝わるような方法を考えてもらおうと思いますが、別に一緒になってだますというふうなことはなくて、練馬区が一番皆さんに近い基礎自治体なので、一番皆さんを守らなければいけない立場になると思っています。

練馬区の方に今、見解を求めるのが適切かどうか、よく分からないんですけど、練馬区の方、2人いらっしゃるんですけど。

区： こんばんは。私、西部地域まちづくり課長をやっております向田と申します。

前回の第1回目の中では発言はしておりません。私がここに出席させていただいている経緯は、どういうことに出ているかということは、私は周辺のまちづくりを担当する課長でございます。

この外環のその2、ないしは外環の本線の計画が進んできた段階では、当然、周辺のまちづくりを進めていかなければならない。当然、開削部分については、その左右の分断だとか、それから、整備に伴って道路の形状が変わってきたりと、いろいろ周辺の状況は変わってくると思います。それに対して、まちは黙っていない。皆さんの今後の生活をよりよくするためにまちづくりを当然やっていかなければならないという状況になっていきます。

こういう立場で、私は、今回、その2の話し合いの会に、今後のまちづくりを考える担当として参加をさせていただいています。

ですから、今やられているご議論の中に私が意見を挟む雰囲気ではなかったもので、こういう形で、今回、機会をいただきましたので、私が参加している意義ということで、皆さんにご紹介をさせていただきます。どうぞよろしくお願いたします。

司会： 区の方とよくご相談をして、周知については、今まで以上の方法で進めていってもらうようお願いしたいと思いますが、それはそれで今すぐにこれとこれをやると決められませんが、できるだけ自治会、町内会を通じた広報も、掲示板等をどういうふうに使えるか分かりませんが、可能な範囲で考えたいと思いますが、それでよろしいでしょうか。

質問とか、ほかの時間がつぶれていってしまうので、そのところはその辺りで先に進めさせていただきたいんですが。

それと、はい、どうぞ。

構成員E： 私は、元関町一丁目町会長をしています構成員Eと申します。

私どもの町会は杉並と練馬の区境にあるわけです。そこにハーフのインターを造るということでございまして、ハーフインターが練馬区側にだけで、杉並は付けない。ハーフインターが付いた場合、私どもの町会は10個所の生活道路が全部分断されるんです。そこに、上部道路が巾40mが付いてということになると、ここはいったいどういうふうなまちになるのか。いま、まちづくりの課長さんか何かがおっしゃっていますけれど、住みよいまちづくり、大変結構だと思います。私どもの所は住み悪いまちこわしになってしまうんです。その辺、大変困っ

た問題だと思っています。私は町会長として、まちの人たちに、自分たちだけ納得しているわけにはいきません。従いまして、町会全体に声を掛けて、東京都、国土交通省、練馬区においでいただいて、直に町会の会員が集まったところで説明していただきたいと思います。

私のところは、本当に、そういう2つも3つも重なって大変なまちになりますので、人間が住めないまちになります。それがまちづくりか。それは、私は大変疑問に思っています。従いまして、この件については反対しております。これは最初から私が言っていることです。ということで、私の町会は、会員を集めて、専門の皆さん方に来ていただいて、直に説明を聞いていただいて、そして、まちの判断と言いますか、皆さん方のご意見をまとめたいと思っています。以上です。

司会：　　こういう場以外にも、説明の場というので、それは検討することは可能ですか。

都：　　町会に説明の機会を設けてほしいというご意見だと思います。時期等がありますので、その辺については、詳細についてご相談をさせていただきますながら対応していきたいと思っています。

司会：　　はい。承りました。

先程の空き地に家が建っているのだけれども、これをどう説明したらいいかというご質問です。

構成員D：　　こういう話が出まして、それで、説明をしましたところ、いや、外環に引っかかるというか、都市計画って言うか、国のそれに引っかかるというのではないかという線の中にあって、更地になっていたんだそうです。ところがそこへ建物が建て始めたけども、そういうのはどうということになっているかということを知られたものですから、じゃあ、こういう会合があるから、そこで尋ねてみますということだけ、そういう答えだけ出しておきました。

司会：　　はい、分かりました。

後ほど質問用紙を出していただいて、文書で答えたほうがいいですよ。また伝えるのも口頭でやるとすると、あいまいになってしまいますから。

構成員D：　　あればいいです。

司会：　　はい。

都：　　今のお話ですけれども、個別に場所等を確認しないと、その辺の状況等を把握できませんので、後ほどまた具体的に「この場所だ」ということをお教えいただければと思います。

外環の本線については平成19年に都市計画の変更をしておりますけれども、都市計画を決定したから、その時点からすべての建築行為等が禁止になる、できないということではございません。都市計画法の中では一定の建築等については許可の手続きを経た上で建築ができるということもございますので、その辺については、個々の状況を確認しないと答えができないということで、後ほど、よろしく願います。

司会：　　はい。では、個別に。

次第に何時から何時までという時間が入れてないので、今どれだけ押しているかが分かりにくいので、これを次回から入れましょう。

今、実はもう 15 分ぐらい予定より押してまして、質疑の時間もまた減ってしまいますので、次の広幅員道路の整備事例に進めさせていただきたいんですが、よろしいでしょうか。

では、手短にお願いします。

3 広幅員道路の整備事例について

都： それでは、次第3の広幅員道路の整備事例につきまして説明いたします。今回、配布しました資料2-2の内容につきましては、この正面のスライドを使用して説明いたします。

前回の話し合いの会の中で、外環の2の計画幅は40mとなっておりますが、この幅40mの道路とはどのような道路なのかというご意見がございましたので、練馬区周辺におけます幅がおおむね40mの道路の事例につきまして、これから紹介をします。

構成員A： ちょっといいですか。

司会： はい。

構成員A： すみません。それはやめて下さい。今これでしょう？これ（資料2-2）を大きくして見せるというのでしょうか？

都： はい。

構成員A： これはもっと先にいってからでもいいのではないですか。

司会： 見学会をという話なので。前回、こんな話もあって、このうちのどれかについて見学会をしましょう、そういう話です。

構成員A： ああ。それは悪くない。悪いことではないけど、さっき言ったように、いきなりこれがきたから、国と都と区が談合して決まってしまうのではないかという感じを受けたんです。この間、私が質問したから、これがきたんだろうと思うのだけど。

司会： そういうことはありません。簡単にこの内容の説明ではなくて、事例の紹介ということです。

構成員A： うん。だから、上を造るんだよという決定が出てからこれをやればいいのかではないですか。そうでしょう。

司会： いや、どういふのができるかを示して。

構成員A： いやいや。

司会： 議論していただいて。

構成員A： うん。そうかもしれないけど、だって、道路を造ることに反対している人がいっぱいいるわけだから。

司会： そのとおりです。一応、それもそうですが。

構成員A： では、3分ぐらいで終わらせて下さい。

都： それでは、手短に行います。

それでは、正面のスクリーンをご覧ください。

最初に前回、ご質問がございました調布市の調布・保谷線、武蔵境

通りの事例を紹介します。

この道路の場所ですが、京王線の調布駅の北側、中央自動車道路と東八道路の間になります。

この写真は武蔵境通りの神代植物公園北交差点付近を写したものです。写真の奥が JR 中央線武蔵境駅方面になります。武蔵境通りのこれは幅が 36m で、幅 16m の車道部と、あと、歩道部が 10m という断面構成になっております。

この写真は、写真右側ですが、赤茶色のカラー舗装部が、右のところなのですが、これが自動車道、クリーム色のカラー舗装の部分が歩行者道で、その間を通行するような形になっております。この区間の自動車道、歩道を合わせた幅が 5 m、植樹帯の幅が 5 m となっております。

構成員 A : 自転車道ではないのですか。

都 : ええ、これは自転車道です。

構成員 A : これを読んでいるからダメなんだよ。

都 : はい。続いて、文京区の環状 3 号線の事例です。この道路の場所は、JR 池袋駅と JR 水道橋駅の間で、地下鉄丸の内線の茗荷谷駅の南側に位置しております。小石川 5 丁目付近になります。

この写真は、春日通りから上野方面を写したものでございまして、この道路の幅は 40m、幅が 10m の中央帯と、その両側に幅 9 m の車道部、幅 6 m の歩道部という断面構成になっております。

この写真はその幅 10m の中央帯の中に設置されております遊歩道を写したものです。写真の右側が車道部になっております。ちょうど、この真ん中が桜並木になっておりまして、この桜の木を挟んで遊歩道と、あと、この右手の所は、せせらぎ、これが設置されているような状況を写しております。

構成員 A : 短めをお願いします。

都 : ええ。この写真は同じく、その遊歩道の所にあります、カラー舗装が設置されている写真です。

次です。

同じく、練馬区の放射 36 号線、要町通りのところですが、この場所は有楽町線小竹向原駅から環状 7 号線の間のところだと思います。この写真は環 7 のほうから武蔵野病院交差点付近から要町通りを写したものでございまして、これは奥が池袋駅方面になります。ここも幅が 40m という形になっていまして、車道部が 16m、歩道が 10m という断面構成になっております。

この写真はそこの歩道部を写したものでございまして、このように、レンガ状の歩道が見え、緑道がある、植栽が両側に設置されているような状況でございます。

これも同じく、その歩道の所を写したもので、写真の左側がここに盛土をしたところの植樹帯を表しておりまして、これも緑道がある植樹帯。この裏側が車道部になっているというような状況でございます。

構成員 A : 整備後どれぐらい経っていますか。

- 都： これはもう相当経っています。15～16年経っています。
- 構成員A： 20年ぐらい経っている。
- 都： はい、20年ぐらいです。
- 続きまして、練馬区の、これは環状8号線の事例です。この部分は、大江戸線の練馬春日町駅付近の所を写してきたものです。
- この部分の環8の道路幅はちょうど33mありまして、幅12mの中央帯、その両側に6mの車道部、その横に6.5mの歩道部という断面になっております。
- なお、環8本線は先程のこの下のところに、トンネルとなっているところでございます。この写真はその中央帯部分を写したものでありますが、この12mの中央帯の所に、植樹帯と広場を写したものです。
- この4つの所を今説明しましたが、前回、話し合いで、現地見学会について話させていただきましたが、見学される場所につきましては、ただいま紹介しました4つの事例の一つにしたいと考えております。また、見学の時期につきましては、次回の話し会の前までには、決めたいと考えているところでございます。
- 以上で、説明を終わります。
- 司会： 3分をだいぶ上回ってしまいました。
- こうすることで、どこか見学をするようなことで設定したいというご提案です。よろしければ、またご相談したいと思いますけど、よろしいでしょうか。

4 地域の現状・課題について

- 司会： それでは、引き続きまして、地域の現状・課題の整理及び確認ということで、また説明をしてもらいたいと思いますが、環境・防災と、あと、交通と暮らしという4つの視点からの説明を用意しております。前半、環境・防災という観点からの説明をお願いいたします。
- 都： それでは、次第に基づきまして、都のほうから説明をします。
- 失礼ながら、着席して説明します。
- 資料につきましては、今回、配布させていただきました資料2-3、練馬区地域に関する現状・課題のデータ集という冊子をご覧ください。ちょっと長い説明になりますが、ご了承下さい。
- まず、本資料の位置づけについてご説明します。最初に、1枚めくっていただきまして、ここに目次が出てきます。これをご覧ください。本資料は環境・防災・交通・暮らしの4つの視点から、この目次に示した項目について、広域的・地域的な視点から、練馬区地域についての現状と課題に関するデータを整理した資料となっております。
- それでは、1ページの「はじめに」をお開き下さい。
- 外環の2につきましては、平成20年3月に検討の視点と検討のプロセスを明らかにするため、前回の話し合いの会で話しましたパンフレットを公表しまして、今後、環境・防災・交通・暮らしの4つの視

点で地上部街路外環の2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、都市計画に関する方針をまとめていくことにしております。

本資料は公表したパンフレットで示しました検討のプロセスにおける必要性を検討するためのデータの一部としまして、下段の表に示すような環境・防災・交通・暮らしの4つの視点から地域や広域から見た現状や課題を示すものです。例えば環境の広域的な視点としましては、地球環境の保全など、交通の地域的な視点としては安全の向上などを挙げております。

続きまして、2ページをご覧ください。

環境におけます広域的な視点の1点目としまして、快適な都市環境の充実から緑のネットワークの現状と課題についてご説明いたします。

緑の現状としては、上段の都内の緑の分布図を示していますが、豊かな水辺空間や緑などのオープンエリアが市街地の拡大とともに失われてきました。緑に覆われた比率に水辺空間や公園の面積の比率を加えた「みどり率」の推移を見ましても、1998年から5年間で区部で約1%分、多摩で約2%分の緑が減少していると算定されており、東京の緑は減少傾向にあります。

下の左側の図をご覧ください。

関東地方における30℃以上の合計時間数分布図によりますと、1980年代と2003年から2007年を比較しますと、赤色で示す年300時間を越す時間が多く見受けられることが分かります。また、右の図の東京の年平均気温の推移で示すように、1905年ごろ13.5度から2003年の16.6度の、100年間で平均気温が3度上昇し、着実に温暖化が進行している状況が読み取れます。

3ページをご覧ください。

このようなことから、都市における緑の役割として、うるおいと安らぎを与える木を植えるなど、ヒートアイランド対策など都市環境の向上も期待されています。

また、都心にはこれまで整備されてきた一定規模の緑がありますが、これらを有機的に結びつけた活用がされていません。このため、緑あふれる都市を再生するためには、既存の緑のネットワーク化を推進するとともに新たな緑づくりに東京全体で取り組んでいく必要があると考えております。

次に、4ページをご覧ください。

広域的な視点の2点目として、地球環境の保全から地球温暖化の現状と課題について説明いたします。上の円グラフで示しますように、地球温暖化の要因となる温室効果ガスの96.3%、これは青で示しますが、これは二酸化炭素となっております。また、下の図の東京における二酸化炭素の排出量の推移では、排出量は1990年からほぼ横ばいの状況を示しています。

次に、5ページをご覧ください。

これを上に2つの円グラフが示しておりますが、2007年度の東京の

二酸化炭素の排出状況を見ますと、運輸部門における排出量が全体の約4分の1を示し、家庭部門の排出量とほぼ同程度になっており、一定の負荷を与えていると言えます。

また、運輸部門のうちで自動車からの排出量が約9割になっております。東京都では、平成18年12月に策定しました10年後の東京を実現に向けた取り組みの一つとしまして、カーボンマイナス東京10年プロジェクトを推進しております。この計画では、2020年までに東京の温室効果ガスの排出量を2000年対比で25%削減を目標としておりまして、達成に向けた様々なプロジェクトが取り組まれております。

このようなことから、課題としまして、運輸部門だけでなく、CO2排出量の削減に向け、あらゆる分野における取り組みを進めることが必要となっております。また、排出量の削減等によるCO2の吸収源にもなりうる緑をより増やすことが必要になっているということが考えられます。

続きまして、6ページをご覧ください。

環境について地域的な視点から、地球環境の改善として、緑化の推進の現状の課題について説明します。これは上図に示しておりますが、練馬区における緑被率の推移は、これは昭和46年から減少傾向になっております。なお、18年をみますと、緑被率が26.1%という形になっております。また、下にこれは棒グラフに示していますが、一人当たりの公園面積は増加傾向にあります。

なお、平成19年に一人当たり2.75㎡となっております。なお、ここで言いますように緑被率は、これは上から見た時に緑で覆われた土地の比率を表した数値でございます。

次に、7ページをご覧ください。

上図の円グラフに示すように、練馬区の緑の構成比は、大半が、これは民有地の緑で公園緑地や道路などの公共地における緑の構成はおおむね全体の4分の1という形を示しております。

続きまして、8ページをご覧ください。

構成員F：ここで示されている数値はどうか。東京都のバランスでみるとどうなのでしょう。

都：これは、あとでまとめてお答えします。すいません。

続きまして、8ページをご覧ください。

練馬区の地上部街路の周辺地域における公園緑地などの状況を地図で示しております。課題としましては、練馬区では緑被率30%、一人当たりの公園面積6㎡と目標値で定めておりますが、現状では目標値に達成しないことから、公園、道路などの公共地の緑を増やすなど、緑被率の向上に向けた取り組みが必要であることが考えられております。

次に、9ページをご覧ください。

ここから防災の説明です。防災における地域的な視点から、延焼遮断帯の形成として、延焼遮断率、遮断帯の現状と課題について説明します。

延焼遮断帯とは、このページの中段にイメージ図が示されておりますが、大地震において、市街地の大火を阻止する機能を果たすものでございます。道路や河川、公園など都市施設として、それが沿線の一定範囲に建つ耐火建築物と一緒になりまして構成される帯状の不燃空間を言います。

東京都では、延焼遮断帯は都市計画道路を中心としまして、川、鉄道により、防災生活圏の大きさがほぼ一定になるようにメッシュ状に配置することとしております。

続きまして、10 ページをご覧ください。

こちらの図は、地上部街路の周辺地域における延焼遮断帯の形成状況を示したものでございます。この図の青色の実線が、延焼遮断帯が形成されている区間でございまして、同じく青色の点線は延焼遮断帯が未形成な区間を表しているものでございます。また、四角のマスの着色は、地震時における出火危険度のランクを示したのになりまして、青、赤、オレンジ、黄色の順に危険度が高いエリアであることを示しております。

地上部街路の周辺地域には、都市計画道路の整備が遅れていることから、延焼遮断帯の未形成な区間まで図内の延焼遮断帯の形成率は約23%になっております。一方で、赤、オレンジ、黄色で示す出火危険度が高いランクとなっている場所もございまして。

このようなことから、課題として、沿道に位置する建築物の防災性、性能の向上や、阪神淡路大震災での焼け止まり状況を考慮し、延焼遮断帯の形成を的確に進める必要がございまして。

練馬区地域では、未形成の延焼遮断帯が多く、震災時における災害の拡大を防止するため、延焼遮断帯の形成に向けた取り組みが必要と考えられています。

続きまして、11 ページをご覧ください。

防災の地域的な視点としまして、安全な避難路の確保や、避難路の現状と課題について、ご説明します。

右の棒グラフでは、阪神淡路大震災における道路の幅と道路閉塞、これは道路が塞がってしまう所と、関係を示したものでございまして、この棒グラフの左から1本目と2本目の紫だと思っておりますが、幅が6mよりも狭い道路の6割以上が、ほとんど建物の倒壊などにより通行不能となった所があるということです。左の円グラフは、練馬区における全道路に対します幅が5.5m未満の道路が占める割合を示しており、災害時に通行不能となる可能性が高い幅の狭い道路が多いことが、このグラフから見る事ができます。

次の12 ページをご覧ください。

この図は、地上部街路周辺道路の状況で、消防活動困難区域を示しております。消防活動困難区域とは、下のイメージ図に示しておりますが、消防車が進入可能な幅員6.5mの道路から消防車のこれはホースを最大限に伸ばした280mから離れた区域を示しております。地上部街路の西側の一部の区域では、赤の斜線部分で示す消防活動困難区

域となっている箇所がこれには見受けられます。

次の13ページ、また、これは14ページという形で図面がこうやってつながっております。これは地上部街路の周辺地域の道路の状況を示しております。これの拡大図が先ほど机に置いてあります図2がこれらのページを拡大しまして、くっつけた図面になっております。これをご覧下さい。

この青色で示した道路は、幅が8m以上の道路。緑色の道路は幅が6m以上の道路を示しております。細かく着色していない多くの道路は6m未満の道路を示しております。この図からも、地上部街路の周辺地域では、災害時に通行不能となる可能性の高い、幅が狭い道路が多いことが伺えます。

このようなことから、課題としまして、避難拠点への避難、救援、消防などの活動を確保するため、防災性の向上に向けた取り組みが必要となっているということが考えられます。

以上で、資料2-3におけます4つの視点のうち、環境及び防災につきまして、ここで説明を終わらせていただきます。

司会： はい。まだ固い説明なので分かりにくい点もあろうかと思いますが、一つ目は、今回の道路を整備するに当たって、緑を増やしていくというような視点があるのではないかと、そういう説明として理解していいですね。緑を増やすことができるのではないかとということです、この道路について。

都： 課題としまして、緑は増やさなくてはいけないということです。

司会： 説明の趣旨の2つ目は燃え広がっていくのを遮断する機能と、あと、消防とか防災の時のためのツールとして役に立つのではないかと、こういうことですね。

都： そうです。延焼遮断帯というものが必要になってくるということです。

司会： ちょっと難しい言葉とか、いろいろあったかと思いますが、この部分について、もっとうろはではないかと、説明を加えてもらいたいとか、反論もあるかもしれませんが、5分ほど時間を取りますので、付箋紙に質問を書き添えていただけますか。

今、答えられないものについても、全部、文章で次回ちゃんと回答するようにしたいと思いますので、できれば、1枚に一つの質問ということにさせていただいて、何枚使っていただいても結構ですので、今、説明した2つの項目についての追加の説明、あるいは疑問などありましたら、書き出しをしていただければと思います。

構成員A： ここに書いたものについて説明するんですね。

司会： ええ。します。時間内に説明しきれないもの、分からないものについては、次回ちゃんと説明します。

付箋が足りない場合は言って下さい。

できれば、お名前を下に書いていただきますと、内容がちょっと分かりにくいときに確認ができるので。

《質問書き出し》

司会： そろそろ、こちらのほうのやり取りをしますが、また追加で出たらいいただきます。それと、書かなかったけれども、後ほど口頭で聞きたいということがあれば、それも伺います。

では、都の方に答えていただきます。まず、環境のほうからですが、けれども、「平成13年より緑被率が反転しているが、その理由はどうか。」

「6ページ、緑被率が平成13年から18年にかけて上昇しているが、何か理由があるのか」という同じ質問ですけど、いかがですか。

都： 緑被率が平成13年からのデータ、18年のデータで、13年が20.9、18年が26.1ということで、これがどういう理由かというご質問ということでよろしいでしょうか。

要素の一つとして、まず集計の仕方が変わっております。注書きのところで3行ばかり書いてありますけれども、平成3年から平成13年については10㎡を測定単位として緑の量を抽出しているということが注記になっています。

一方、平成18年につきましては1㎡を測定単位として緑の量を抽出していますということで、これによる影響が一つあります。

それから、比率的には確か1%少々でございますけれども、新たな公園等の整備による増ということで、13年から比べると数字が上がっているということでもあります。

司会： よろしいでしょうか。

それでは、次ですけれども、「練馬区の公共の緑23%は、ほかの地域と比べてどうなのか。」あと、「練馬は『みどり30』をうたっていますが、ほかを考えれば程遠いのではないのでしょうか」ということですが、これは誰が答えたらよろしいですか。

都： では、私から。まず緑の構成ということで、練馬区の場合には、公共の緑としては全体の23%、残りが民有の緑ということでありますけれども、東京都内全部のデータは持ちあわせておりませんけれども、外環の2が計画されております杉並区、あるいは武蔵野につきましては、資料がございます。

杉並の場合には47%が公共の緑ということになっております。それから、武蔵野につきましては36%が公共の緑ということになっております。そういう意味では、練馬区の数字はその2つから比べると若干低いということが言えるかなということでもあります。

司会： 練馬区の方、何かありますか。

区： 練馬は『みどり30』をうたっていますが、ほかを考えれば程遠いのではないのでしょうかというご質問ですが、「みどり30」といいますのは、30年後を見通して緑被率を30%にしたいということで、区が目標を掲げて取り組んでいるものでございます。ただ、今、市街化が進展したりとか、そういった中で、現状の緑被率をキープしているのが精一杯な状況でもあるので、今後、どのようにして緑を増やしていくのかというのは、一つの大きな課題というような状況です。

- 区： 手元に細かい資料がないので確実なお話ではないんですけども、練馬区は公共の緑が非常に比率が低いというのは、逆に、民有地の部分が非常に多い。公共の緑の量から比べると、他の市区町村と遜色ない、逆に言うと、多いのではないか。それ以上に、練馬区は農地の緑が非常に多いということで、こういう比率になっているのだと思います。
- 構成員C： 私が「みどり 30」と、書いたんですけども、この9キロで、これから9キロだと、全部、これらはどういうお家か、私は前回、質問したんですけど、お答えがなかったんですけど、人数にしたら何千人になるのか、千人単位だと思うんです。そうすると、おそらく戸建もあるでしょう。そうすると、そこに戸建があれば、だいたい木もあるわけです。そういうものを、これだけの9キロでなくして、そして、例えばうちのほう、土支田とか大泉のほうというのは、今、開発、開発で、本当に大きなおうちの大きな木とか全部切られてるんです。「みどり 30」というのは、30年後と言いますが、あと、もう少ししかないんです。30年後と言っても、30%にすると言っても、こんな調子では無理なんです。
- それなのに、この9キロを練馬は、本当にこれを全部潰してもいいと思っているのかなと思って、私は質問したんです。少なくとも、まだ減りそうなのに、『みどり 30』まで30年後は、私はおそらくできないのではないか。それなのに、この9キロの所からまた緑を植えると言っても、それは練馬区の得意なところですよ、引っこ抜いては植える、引っこ抜いては植えるというのが、私はよく見えますけれども。これを9キロ、緑をなくしたら随分少なくなります。それでいいのかという質問なんです。程遠いのではないか。
- 司会： 区の人がいいですか。
- 構成員C： そうですね。
- 区： はい。確かに、今、民有地には木が生えているところも結構あって、一戸建ての良好な市街地の所には立派な木が生えている所もあるというようなところでございます。そういった中で、仮に地上部街路が整備されていくとなれば、区の目標として、この30%の緑地をどうやって、その中で貢献できるのかというのは、まだ今、こうやればこうなりますというシミュレーションができてはいるわけではございませんので、そういったしつらえをどうやって検討していくかというのを含めて、一つまた区としても意見を言っていきたいなと思っています。
- 司会： ほかに。
- 構成員C： でも、東京都がこうだと言ったら。
- 司会： 区民の方がちゃんと支えてあげれば大丈夫です。
- 仮にですが、「外環の2を認めたとして、道路予定地には車道を設けずに、歩道のみにして、緑地帯にする」というのはいかがかというご提案になりますけれども、都の方、こういうことは可能ですか。
- 都： 可能性という部分では可能だと思いますけれども、いずれにしろ、これから、いろんな方々の意見を聞きながら、最終的な都市計画としての案を、整理をしていく必要があるかなと思っていますので、意見

としてお伺いいたしますけども、その部分の可能性についての明確なお答えは現時点ではできません。

司会： はい。ちょっと難しいんですけど、「外環の2がそれぞれに寄与する比率をどのように考えているか。1が、緑のネットワークに対してヒートアイランド現象の低下に対して、これがどのぐらい役に立つと思っているのか、こういう部分です。2番目がCO2削減について、CO2削減という説明があったけど、これがどれだけ役に立つのか。3番目が緑の比率改善について」、今、議論がちょっとあった部分に関係すると思いますが、それぞれについて、外環の2がどんな寄与をする可能性を持っていると考えているのか。

都： 以上、3点につきましては、本日、この地域の課題という形で、今回、資料を作っております。そういう寄与率とか、仮に外環の2を造った場合、どれくらい寄与率があるかというのは、次の会議の時に詳しいデータをお示ししたいと思っております。

司会： ちゃんとやってくださいよ。

都： ちょっと作り替えますけれども、例えば緑の場合には、どの程度、緑を確保していくか。仮に40m、現在の計画がありますけども、その中で、緑地スペースをどの程度取っていくかによって変わってきてしまいます。ですから、次回、今その辺については検討してお答えするということですけども、その場合には、ある程度、一定の条件の下に、こういう条件の場合にはこうだということ整理をさせていただきたいと思っております。

司会： はい。では、次回以降の論点として。

あと、「外環を造るということで、40年前にできた計画が外環を地下に造るというのに、どうして、地上にも道路を造るのか理解できません。外環がいなくなったので、緑化のためという理由を持ってきたのですか」、という質問です。

都： この話し合いの会の目的なんですけど、東京都は3つの考えを出しております、現在の都市計画について、そのまま整備する。あと、幅を縮小して整備する。または代替機能を確保してこの計画を廃止するというような3つの考え方を示しまして、それに基づきまして、地域の課題等を出しまして、今後、この外環の2についてどうするかということをこの会議で意見を聞いて、計画の策定をしていきたいということです。

今回、緑につきましては、一つに、緑というものは、結構、都市に対して重要なものですので、課題という形で資料として挙げさせていただいたということです。

司会： 環境についても、まだまだいっぱい話すべきことがあるということが明らかになったという感じだと思いますが、緑、緑と言って、緑いっぱい木を植えると誰が世話するのという話が次に出てきますので、その辺も含めて、また深めていきたいと思っております。

次、防災についての質問ですけど、「練馬は2.5mほどの狭い道路もたくさんあります。そちらを優先したほうが防災の役に立つと思うの

ですが、どうでしょうか」というのと、それと関連しているのかもしれませんが、「900戸の家を壊して道路を造らないと、緑、防災ができないとはどういうことなのか。既存の道路の幅を拡げるとか、駅前の道路整備をもっとするとか手は打ってほしい。武蔵野市は吉祥寺から練馬に向けて道路幅を拡げました。練馬区は何をしているのか」。これは区の方でしょうか。

区： 練馬の道路の現状に対するご質問でございます。確かに狭い道路が多くあって、防災上の支障があるような道路も中にはあろうと思います。そういった中で、区としても、こういった外環の地上部街路というのが、その広幅員の道路、これはご説明があったように、おそらく延焼遮断帯であるとか、そういった機能があるのかなというふうに考えますけども、一応、生活上で、例えば火事が起きた時の消防自動車を通れるようなつくりの道路ということについては、区としても、生活幹線道路という12mぐらいの道路の整備をどういうふうにと考え方を持っているということ。また、ちょっと具体的な場所については、図面として、落としているものでないんですけども、主要生活道路ということで、6mぐらいの道路を整備していこうということで、具体的に整備を進めているというような状況でございますので、両面から防災性を上げていくというような考え方なのかなと思います。

区： 練馬区につきましては、特に防災上、非常に密集地域ということで、危険な区域については、例えば東武練馬、江古田、練馬地区については密集市街地整備事業というのをやっております。

これは今、交通企画課長が申し上げたとおり、骨格となる12mの生活幹線道路の整備と合わせまして、消防活動等に寄与するために主要生活道路6mの道路をエリア内に配置をして、消防活動困難区域の解消を図っていくことを目指してやっております。

また、合わせて、主要生活道路については建物の建て替えの時にお願いをしながら、なるべくセットバックをしていただきたいという形、それに、ないしは生活幹線道路につきましては、同じく建て替えの時に12mの道路がここに将来できるよということをお伝えしながら、実際に道路づくりが入る時に、速やかに道路ができるように指導をさせていただいている状況でございます。

以上でございます。

司会： 今回、東京都の道路の説明ですけど、練馬区のまちづくりのそういう基本的な話も説明してもらったほうがいいかもしれないですね、以降、どこかで。それも協議していきたいと思います。

それと、「出火危険度のランク設定の考え方が分からない。どれくらい危険なのかイメージできないのではないか」ということで、出火危険度の部分のランク設定の考え方がよく分からないので、あの色分けの図がよく分からないということだと思っておりますが、補足をお願いします。

都： 今、確認をしておりますので、少しお時間をいただけますでしょうか。

- 司会： はい。それでは、別の質問で、これもちょっと難しいです。「外環2の寄与率はいくらかということで、消防活動困難区域が減るといふ部分と出火危険度地域が減るといふことに対して、この外環の2ができることで、どの程度、寄与するのか」といふ、先ほどの緑の部分と同じような部分ですが、これも今すぐではないかもしれませんが、補足説明を、以降、検討いただけますか。
- 都： 消防活動困難区域についてですけれども、参考として出しておるデータそのものも、13年ということ、若干古いということもありますけれども、外環が整備された時に、その部分についてどういう形になるのかという辺りについては、検証等は、現時点ではしておりませんので、次回以降ということをお願いいたしたいと思ひます。
- 司会： ということだそうですが、合わせて。それと、「通学路の定義はなんだ」といふご質問があるんですが、答えられますか。
- 都： 今回、資料を整理するにあたりまして、各学校で通学路として路線を指定しておりまして、それらの学校から提出された資料を集約して、図面に落としております。
- 司会： どうでしょう、まだもうちょっと出火危険度ランクの話だとか。
- 構成員A： 今、防災のことでお話が出ましたけど、私も気がつきませんでしたけど、現在、練馬区、特に、今、外環の2が問題になっているわけですが、この周辺に、どこに消防署があるのか、それで、そこに何台の消防自動車が入っているのか、それを次回、地図の上に明確に分かるように、台数までを入れたものを作ってきて下さい。そうすれば、外環の2がどう役立つかが分かりますから。お願いします。
- 司会： よろしいですか。先ほどの部分、答えられますか。
- 都： 先ほどの出火危険度ランクなんですが、5ランクに分かれているということなのですが、これにつきましては、相対評価で5つのランクに分けているということでございます。細かいところはまた次回にしっかりと調べて提示させていただきます。
- 司会： では、これの回答に、文書でちゃんと答えていただくというふうに。あと、街路の話と若干違ふかもしれませんが、「地下構造にすると湧水が出てきますが、有効利用ができますか」。これは外環本体の話ですね。その辺の検討は何かありますか。では、どなたか答えられますか。次回にしておきますか。
- 都： 我々のところでは答えきれませんので、次回、お答えさせていただきますと思ひます。
- 司会： あと、ちょっと広いんですけども、「メリットばかり話していますが、9キロで全てできるんですか。デメリットを出して下さい」といふので、先ほどは緑のことが9キロ区間でなくなってしまう緑とちゃんとあるだろうから、そのデメリットがどのぐらいあるのかとか、何か防災上のデメリットもあるのかな。デメリットについては、説明をどこかでちゃんとしていただけますでしょうか。
- 都： 今後の予定といたしまして、外環の必要性等について、次回以降の中で、また資料をご説明しながら、させていただきますと思ひていま

すけども、その中ではデメリットについても整理していく必要があるかなと思っておりますので、その時点でお話しをさせていただければと思います。

司会： 具体的にというと、すぐに、ああいう答えになっちゃうんですね。地上部街路はどのような形で実行されるのか。地権者に対して説明だけで納得してもらえるのか、課題と言いましょうか。達筆の方は読めなくなる時、名前を書いていただくと助かるんですけども。地権者に対しての説明だけで実行してしまうのか、そういう質問でよろしいですか。これを書いた方。

何か答えられますか。

都： まだ外環の2につきましては計画の段階でございまして、事業をやる、やらないということについては、まだ決定はされておられません。当然、事業を、仮に他の道路、他の事例の事業がどの事業に見合っているか、都市計画、その事業説明会というのは地権者の方だけでなく、ある程度の影響のあるところの方を呼んで、説明会等をやっております。また、この話し合いの会で、地権者の一人ひとりに解説するというわけではございません。

司会： よろしいですか。書いていただいた方。

あと、「私はこの外環道路地上部に反対の立場ではないので、貴重な時間を入り口論で時間をかけることが大変にもったいないと思います。この調子で進行していけば、何度かけても解決の話はないと思う。司会者の進行が感心しないが、どうか」。

すいません。私に対する批判であります。できるだけたくさんの人からたくさん質問なり、意見をいただきたいと思って努力をしているんですけども、また、ご意見カードがありますので、もう少し具体的にご批判いただければ改善していきたいと思います。

ということで、一応、ここに出ているものは全部拾ったんですけど、また、足していただいたものがあれば今いただきますし、最後にご意見カードに書いていただければ、また説明を次回しますが、今口頭で、書いてないんですけど、これはいかがかということでご発言がありましたら伺います。

よろしいですか。ちょっと中途半端な時間になりそうなんですけども、もし十分な時間が取れない場合は、次回、また引き続きやりますが、次の2つの説明に移らせていただきます。

都： 引き続き、資料2-3の残りの部分について説明させていただきます。

4つの視点のうち、交通と暮らしについて説明いたします。

座って説明させていただきます。

それでは、15ページをご覧ください。

交通におけます広域的な視点として、人とモノの流れの円滑化から地上部街路の周辺道路の現状と課題について、これから説明いたします。

ここに表していますこの図は、平成21年3月31日現在の地上部街

路の周辺における都市計画道路の整備状況を示したものでございます。この図面の青の実線が完成・概成路線、青の点線が事業中の路線、グレーの実線は未着手の路線を示しております。なお、概成というのは、図の左の、これは小さい資料で申し訳ないんですが、記載しております計画案のままで完成していない都市計画道路でございますが、ある程度の車線数は有するなど、おおむねの機能を満たしている道路のことを概成と言っております。地上部街路の周辺地域における都市計画道路は全体として東西方向に比べ南北方向の整備が進んでいない状況が見受けられます。

赤い線で囲んだ範囲についての都市計画道路の未整備率につきましては、右の下の棒グラフで示していますが、東西方向の都市計画道路の整備率が約7割であるのに対しまして、南北方向の整備率は約5割であり、南北方向の整備率が約2割低くなっている状況でございます。

次に、16ページをご覧ください。

この図は地上部街路の周辺道路の混雑状況を示した図でございます。混雑度というのは、道路の交通量とその道路で処理可能な最大交通量の比で混雑の度合いを表す指標でございます。

混雑度1.0以上が混雑しているというようなことを表しまして、この図では混雑度が高い順に赤い色の路線が混雑度1.75以上、オレンジ色の路線が混雑度1.2から1.75、黄緑色の混雑度が1.05から1.25、水色が混雑度1未満というものを示しております。

地上街路の周辺道路の混雑度はおおむね1.0を超えておりまして、混雑度が高い状況でございます。

続きまして、17ページをご覧ください。

この図は練馬区における都市計画道路の整備状況を示しております。黒及びグレーの実線が完成概成の路線、赤、青、黄色の実線は事業中の路線、同じく、赤、青、黄色の点線でございますが、これが未着手の路線を示しております。練馬区における都市計画道路の整備率は平成20年度末現在約48%となっております。東京23区全体の整備率約60%より低い状況にあります。このようなことから、課題といたしまして、安全で快適な交通環境確保のため、都市計画道路や生活幹線道路などが必要となっているということが考えられます。

次に、18ページをご覧ください。

交通における地域的な視点として、交通事故の減少、日々の暮らしの安全性の向上から生活道路における交通事故の現状と課題について説明いたします。

地上部街路の周辺地域では、幹線道路の混雑などを避けるため、抜け道利用として生活道路に通過交通が流入しています。生活道路とは、通勤、通学や買い物などの日常生活に利用する身近な道路のことをいい、その中には幅員の狭い道路や歩道が設置されていない道路が存在します。

中段の、これはグラフで示しておりますが、練馬区は東京23区の平均に比べ、生活道路など裏通りの事故の発生率が全体の約5割以上

と高い状況を示しております。

下段の生活道路の事故率をご覧ください。事故率とは、自動車の台数とその走行した距離に対して、どの程度事故が発生したかを示す数値でございます。年間の事故件数をその交通量と走った走行距離を掛け合わせた数値で、対する比で表しております。青で示します東京全体の計画道路の事故率は373.5という数値を示しておりますが、これに対しまして、茶色で示します、これは土支田通りですが、この事故率が2248.0、これは東京都全体の約6倍を示しております。同じく上石神井通りですが、この事故率が3818.5で、これも東京都全体の事故率の約10.2倍の数値となっております。

続きまして、19ページ、20ページをご覧ください。

これは地上部街路周辺地域の主な生活道路の交通量、人身事故、歩道設置区間、抜け道、通学路を表した図面でございます。各テーブルに置いています図3が、この19ページと20ページを拡大しまして張り合わせた図面でございます。こちらのほうが分かりやすいのかなと思われま。

生活道路の中には幅員が狭い道路や、この図面で書いてある黄色い太線が記されていない歩道が存在しない道路もございまして、小学校周辺などは、緑の線で示すように通学路に指定されている道路も多くあります。これだと、生活道路の中で交通量の多い通りなどは、この赤丸で示しておりますが、多くの事故が発生していることが見受けられます。

このようなことから、課題としまして、生活道路における安全対策が必要となっております。また、生活道路にも通過交通の流入回避に向けた取り組みが必要となっていることが考えられます。

続きまして、21ページをご覧ください。ここから暮らしに関する説明をします。

暮らしにおける広域的な視点としまして、質の高い生活環境の創出から緊急活動の現状と課題について、説明します。

上の図の折れ線グラフは、大都市部におきまして、119番通報をしてから救急車が現場に到着する時間を示しております。平成16年からここ5年間を見ますと、現場到着時間は減少傾向にございますが、東京は全国平均値や他の大都市部に比べ、時間を要している状況が見受けられます。

また、中段の円グラフに示していますが、東京は、全出場のうち4分の1以上が、これはオレンジのところなんです、現場到着までに10分以上かかっているという状況になっております。下段に示します、これはカーラーの救命曲線というものなんです、このようなことを見ますと、緊急事態となったら、1分でも早く救命措置をすることが、この図から重要なことが分かります。

このようなことから、課題としまして、緊急活動における多様な取り組みの一環としまして、円滑な移動環境の整備が必要となっていることが考えられます。

次に、22 ページをご覧ください。

これは暮らしにおける広域的な視点の1点目としまして、公共交通の連携強化からバス交通の利便性の現状と課題について、説明します。

地上部街路の周辺地域の公共交通は、都心方向から東西方向に延びる鉄道路線と、それを補完する形で各駅から南北方向に延びるバス路線で構成されております。

バス交通がここでは重要な役割を果たしております。中段の左側の写真ですが、これは上石神井通りのバス停の状況を写したものでございます。また、右側の写真も同じく上石神井通りのバスの運行状況を示しているものでございます。このように幅が狭く、歩道が未整備な道路に多くの路線バスが運行している状況が見受けられるところでございます。

次に、23 ページのA3の図面をご覧ください。

地上部街路周辺地域におけるバス路線の道路状況を示した図面でございます。薄い茶色で全体を塗っているエリアが駅からの距離が800m以上の場所を表したものでございまして、鉄道空白区域ということを示しております。このような区域が武蔵野から練馬まで広がっておりまして、バス交通が地域の重要な役割を担っております。また、路線バスのルートにつきましては、このように、いろいろな色のカラーを実線で重ねておりますが、これで各路線を示しております。区内には、このように、幅員が狭く、歩道が未整備な道路に多くの路線バスが集中して運行している状況が、この図から見受けられます。

このようなことから、課題としまして、バスの定時運行の確保や安全なバス停の環境の改善など、バスの走行環境の改善に向けた取り組みが必要になっているということが考えられます。

続きまして、24 ページをご覧ください。

暮らしにおける地域的な視点としまして、バリアフリー化の推進からバリアフリールート の現状と課題について、ご説明をいたします。

地上部街路の周辺道路は幅が狭い所と歩道が未整備な区間がありまして、また、歩道があっても、勾配が急であったり、段差が生ずるなど、高齢者や障害者などが通行の支障になっている箇所もあり、誰もが安心して通行できない状況が見受けられます。

このようなことから、課題といたしまして、バリアフリーの観点から、車いすや高齢者に配慮しました安全で快適な運行空間の確保が必要となっているということが考えられます。

次に、25 ページをご覧ください。

安全で快適な歩行者、自転車ネットワークの現状と課題について、ご説明いたします。

練馬区では、区内全域が比較的平坦な地形であることなどから、自転車の利用が多く見られます。中段の棒グラフで示しておりますが、これは練馬区内の交通事故の構成を示しております。全体に交通事故の件数は近年減少傾向となっている中、自転車にかかわる事故の占める割合が、この上の棒グラフのところなんです、約4割と高い水準

となっています。

続きまして、26 ページをご覧ください。

この図面は地上部街路の周辺地域におけます自転車交通量と道路交通法上の自転車が通行可能な歩道を示したものでございます。なお、この図は道路交通センサスのデータを図化したものでありまして、対象としましたのは都道だけという形になっております。歩道の幅員を線の太さで表しまして、道路交通法の自転車が通行可能となっている歩道の割合を黒やグレーなどで示しております。

また、各断面の平日 12 時間の自転車の交通量を、各図面の四角の中の数値でこれに表しております、3,500 台以上を赤、2,500 台から 3,000 台がオレンジ、1,500 から 2,500 台を水色と、自転車交通量につきまして、このようにして色分けを行っております。

このように、この図面から、線の太さが細い、歩道の幅が 3 m 未満の道路に多くの自転車が通行している状況が見受けられます。

このようなことから、課題として、自動車と歩行者及び自転車と、そして、歩行者と自転車の通行が分離された空間を確保するなど、安全で快適な移動環境の整備が必要となっているということが考えられます。

以上をもちまして、資料の 2 - 3 につきまして、説明を終わらせていただきます。

司会： では、先ほどと同じように、説明の分かりにくいところを訂正するような説明が必要だと感じられたことがありましたら、あと、追加で説明してほしいこと等ありましたら、また、ポストイットに書き出して下さい。

全部について時間内に答えられないかもしれませんが、その分は、また続きを次回ということにいたしたいと思っておりますし、質問については、それ以前に回答して、お伺いすることは可能なんですよ、文章的に。

都： はい。

司会： では、5 分ほど時間を取ります。お願いします。

《質問書き出し》

司会： よろしいですか。では、時間があと 15 分ぐらいしかないので、途中までになってしまうかもしれませんが、まず交通をやりたいと思います。

救急車の到着は 1 秒でも早く到着してほしいのは当然であるが、地上部を造れば解決するように説明するのはおかしい。

都： まだ、地上部街路については現段階では整備するというような形では決まっておきませんので、この計画について、この会議ではどのようにするかということ地域の方々にご意見を伺うということですので、造れば早く到着するというような形のものではなくて、あくまでも 1 秒でも早く着くことが必要だということを示したものでございま

す。

司会： これから読めと言われていたんですが、「平成 11 年、知事視察の折、『下に造りますから、皆さんに迷惑はかけません』と言っていたのをニュースで見えています。外環の 2 が残っているというのは納得できない」。これはお読みすればよろしいですね。答えはいりますか。

構成員 C： いや、いります。

司会： あ、答えはいるんですね。

都： 11 年の視察の折に、発言の内容がこういう内容かどうかというのは分かりませんが、少なくとも 41 年にこの外環の高速道路の計画と、それから、この場で議論を今日お願いしております外環の 2、地上部街路と役所ですけれども、外環環状線の 2 という一般街路の計画がちょうど位置的には重複した形で都市計画がなされているということでございます。

外環の本線については、19 年の段階で地下構造に見直しをしたという経過がありますけれども、地上部街路であります外環の 2 については都市計画上の整理がそういう意思決定の中で出ていないということでもあります。だから、今後この計画について、いろんな方々のご意見を聞きながら、都としても都市計画の案をまとめていきたいということでございます。

以上でございます。

構成員 C： 地域 PI に出た時に、この一番最初が昭和 41 年ですから、66 年ですよ。都市計画は決定された。けれども、その当時の建設大臣が地元と話しうる条件が整うまでは強行すべきではない旨の答弁をして、ずっと凍結されてきてるわけですよ。

ところが、知事が視察に来て「大丈夫、下にするから」とかっているニュースは、私は見た方が多いと思うんです。それがどうして・・・そうして、いろんな深度法とか大深度法とかいろいろ作って、本体は下に、40m に造るということになった。

それなのに、その上というのが、その時に知事は大丈夫よ・・・あの時は扇さんですよ。扇さんも言ってました「大丈夫よ」。そうすると、皆さん大丈夫だと思ってるんです。私もあのニュースで思っています。どこのニュースが流したか、分かりませんが、あのころは出てたんです。そこにいらっしゃる東京都の方はニュースを見なかったかもしれませんが、私は鮮明に覚えています。

それから、どうして、その辺が変わってきたのか。あるいは議事録なり、私は見てませんから分かりませんが、きっと、おそらく、ここにいらっしゃる方はそういうことを知っていると思います。その辺のこの説明はなくて、いつも、『はじめに』、これが残ってます、残ってます」なんです。

私は、どうもその辺が、もう少し皆さんに分かるように説明していただきたいんですけど、どの辺でどういうふうになって、これが残っているのか。そこをお聞きしたいんです。知事がどういうふうになったのか、皆さんが変わったのか、国土交通省が変わったのか分かりま

せんけど、何か、どこかで討議したものとかもあるでしょう。ないんですか？ その辺の説明が、私はお聞きしたいんです。あのニュースが鮮明に残ってるんです。すいません。

都： 今申し上げましたように、知事、あるいは大臣がどのようなことを言われたか分かりませんが、いずれにしろ、現時点で明確に言えるのは、先ほどご説明しましたように、41年の都市計画の内容というのは、高速道路の都市計画、それから、一般街路の都市計画ということで、都市計画が決定されています。現時点までの手続きといたしましては、高速道路としての外郭環状線の計画の見直しが平成19年にされている。一方、一般街路である外環の2については、41年の都市計画がそのまま残ってしまっているという状況がございます。そういうことから、都市計画としての見直しをこれからしていくということで、いろんな形で皆さん方のご意見を聞こうという取り組みをしているということでございます。

構成員G： 残っているところは、41年ですか、41年に出された計画は、高速道路として、いわゆる外環として作った計画ではないんですか。そうでなくて、一般道路として整備するような計画だったんでしょうか。私たちは、それが外環として計画された道路で、それが地下にもぐるといふふうに解釈していると思うんですよ、皆さん。それに、下にもぐるといふのに、どうして、上のほうの高速道路がまだ、それが生きていたというのが本当に理解できないんです。

先ほども、私、質問したんですけども、それに対して答えていただいたんですけど、何をおっしゃったのか、全然理解ができなかったもので、もう一度、今、質問させていただきましてけれども、そこどころがいくらお聞きしましても、代替道路がどうのとか、代替機能がどうの、外環として造るのか、地下にもぐるといふのに、どうして上に造った道路のその代替があるのか、それが地下にいくんじゃないですか、代替って。この辺が理解できないんです。

都： 次回、その断面図等でまたご説明をさせていただきますけれども、41年の計画というのは、高架構造の高速道路の計画と、それから、地上部ですけども、そこを活用した一般街路の計画という2つの計画が都市計画として計画されています。従来の高架構造の、この高速道路については19年に地下に変更しています。地上部に高速道路の計画が残っているということではなくて、一般道路としての計画が都市計画には残っていると言いますか、計画はそのままの状況になっているということです。

先ほど申し上げましたように、高架の構造の下に一般街路、幅員的には高速道路が23m、この外環の2の計画が標準で40m。ですから、一般道路のほうが広い幅員の中に23mの高速道路があるという計画になっています。そういうことで、40mの計画となっているんですけども、もともと高速道路で一部活用していた部分がありますから、その部分については、機能上、現時点では地下になったことによって、その部分については必要なくなっているということから、17年に、東京

都が大きな考え方として3つ提示をしておりますけども、その一つは、現在の計画をそのまま活用して、道路づくり、あるいは緑地等を整備してという考え方が一つあるのかなど。

それから、2つ目の考え方としては、今申しあげましたように、従来、高架構造での部分については、現時点では機能的に必要なということから、道路の幅を狭めて道路を整備していくという2つ目の考え方。

3つ目は、周辺等で道路本来の持っている機能をほかで代替できるということであれば廃止という考え方もできるのではないかとということで、3つの大きな考え方を示しているということでございます。

司会： 納得したかどうかは別として、繰り返し同じことになりましょうから。

構成員A： 私は納得がいきません。だって、いつ外環の2の計画ができたのかは、今、説明がないではないですか。

要するに、外環の構想ができたのは分かります。だいぶ前からあって、私のところも三十何年前に建てましたけど、もう外環にすぐ接しているの。だけど、あそこ、美濃部さん、東京都は大赤字だったから、とてもできないから、では建てようということ建てた記憶があるので。それで、有楽町に都庁があった時に、地下まで図面を買って行って、どういうふうにかかるとか、また引かからないかというのを確認して建てたんです。そういう記憶があります。それは外環です。いわゆる外環の2というのは、そこには何も書いてないんです。図面をお見せしましょうか。

都： 説明の繰り返しになってしまうので、簡単に申し上げますけども、今まで申し上げている通り、外環の2についても、外環の高速道路の部分、都市計画上の名称としては外郭環状線という名称です。それから、外環の2と言っているのは、外郭環状線の2という都市計画の名称になっています。これは、同じ日に都市計画としては決定をしているということです。ですから、その図面についても、どういう図面を手に入れられたかよく分かりませんが、たぶん表示はされているのではないかとはいえませんが、思いますが。

司会： 資料的なものを含めて聞きたいので、説明してもらっていいですか。

構成員A： 誰にでも分かるように。

司会： はい。

構成員A： 例えば次回の会に聞くのがいいです。

司会： はい。

構成員A： あと議事録などの資料があれば、当時の議員などの名前を含めて。

司会： よろしいですか。

都： これは都市計画の話ですから、都議会ではなく、当時の都市計画審議会の議を経て、こういう都市計画を決定しているということです。

司会： 資料を含めて。

都： 資料を含めて確認します。

司会： はい。申し訳ありません。時間になってしまいましたので、質問の

内容だけ確認させていただいて、答えについては文書で、事前にお送りをし、次回、冒頭からこの続きで、内容の確認をするというふうにしたいと思います。

追加で、こちらのほうのことで、またご質問がありましたら、それ以外に送っていただければ、説明を間に合わせますし、そうでなければ、次回の時に持ってきていただければ、それに加えて、またやり取りをしたいと思います。

では、概要だけ簡単に確認します。

「2008年から車の台数は減っております。上下の道路を造る必要性が理解できません。生活道路の整備が先決ではないか」、「練馬区の都市計画の整備率の低い原因は何か。予算配分か、地元の反対なのか、ほかの区部に比較してみてください」、「生活道路の事故率より、面積当たりの事故密度が適切ではないのか」、「外環その1、本線と、その2をシーケンシャルで検討できないか。今は平行で考えているが、すべてのデータ、データを取り直すと、大きく変わる可能性があるので、渋滞率など本線をまず造り」・・・すいません、難しく、ご意見カードに少し補足をしていただけると助かるんですが、ちょっと分からないんです。もう一度、書き直していただけると、ありがたいと思います。

それと、「外環が地下を通るのに、地上の外環の代替道路が必要なのはなぜか」。側道の高速道路についているものではないのか。

これは暮らしの部分ですが、「地上部を造れば路線バスまで便利になるというのは、あまりに飛躍しすぎではないか」、「40mの幅員の道路が現在まで培った生活の分断を誘発しないための考慮は？放射 36号要町通りのアンダーパスは有効だと思うが」、「確認したいのですが、歩道は自転車通行止めになったのではないですか」、「バリアフリーはネットワークで考えるべき。何と何をつなぐかというところから議論しないと、むしろ危険ではないか。バリアフリー道路と、従来のマウントアップが交差するだけで段差が生じる」、「上石神井通りにバスを通さないようにできないのか」。

あと、「練馬区の行政の方、東京都の方だけに任せるのではなく、練馬区民のためにしっかり意見を受け止めて下さい」というご意見があります。

それぞれ、また回答等をしていただいて、次回にまた続きのところからやりたいと思います。

それでは、最初にこの会の周知の方法です、もっとちゃんと知らせるようにしてほしいということがありましたので、これは練馬区と東京都で協議をしてもらおうように、僕からお願いをします。町内会の方にポストインさせることまでできるかどうか、自信がないのですが、広報等と自治会、町内会にどういうものが出せるのか検討していただくことにします。

それと、別途、町内会、自治会に出かけて行って説明をしてほしいというお話がありましたので、これについては、時期の問題があるよ

うですが、東京都としては対応する方向で検討するという事によろしいですね。

それと、練馬区の方、がんばって下さいという意味のものがありましたけれども、どこかで、練馬区のまちづくりの視点についても説明をしていただくような時間をまた用意をしたいと思います。

以上、撤収の時間があるようなので、これ以上延ばせないのですが、その他、ありましたら、事務局にお返ししますが。

5 その他

事務局： 一つ、連絡です。次回につきましては、11月の中旬ぐらいから下旬の予定で、また開催しますので、よろしくお願いいたします。

司会： それでは、中途半端になってしまいましたけれども、時間になりましたので、お疲れ様でございました。ちゃんとした進行ができなくて、申し訳ありませんでした。

— 以上 —