

## 第3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 11 月 26 日 19:00~21:10

石神井公園区民交流センター

2階 展示室兼集会室

構成員出席者 21 名

(構成員数 29 名)

## 1 開会

事務局： 「練馬区における地上部街路に関する話し合いの会」を開会いたします。本日はお忙しい中ご出席くださいますようお願いいたします。私は事務局を担当いたします深沢と申します。よろしくお願ひいたします。

まずはじ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になりますので、私語や拍手などはご遠慮いただきますようお願いいたします。

また、会議中の撮影につきましてもご遠慮ください。なお、取材におけるカメラの撮影は資料確認が終わるまでとさせていただきます。

本日の話し合いの会では議事録を作成するため録音を行っております。発言の際には挙手をして、司会者から指名のあとでマイクを使用して発言くださいますようお願いいたします。本日の終了時刻は午後 9 時とさせていただきますので、ご協力お願ひいたします。

はじめに、報告事項を 1 点申し上げさせていただきます。先週の 11 月 18 日木曜日午後、現場見学会を開催いたしました。当日は調布保谷線と練馬区春日町周辺の環状 8 号線の 2 カ所を見学いたしました。構成員の方 8 名がご参加くださいました。ありがとうございました。

続きまして、資料の確認の前に、今回資料 3-3 の送付が遅れましたことをおわびいたします。誠に申し訳ございませんでした。

資料の確認をさせていただきます。配布資料として、まず本日の次第、続いて資料 3-1 から 3-3、それと参考資料と「第 3 回 練馬区における地上部街路に関する話し合いの会」の次第となっております。もし不足している場合、近くの担当者にお申し付けください。資料は大丈夫でしょうか。

では、カメラ撮影についてはここで終了とさせていただきます。

それではここからの進行につきましては、司会者の伊藤さんにお願ひしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

司会者： こんばんは。第 3 回になりましたけれども、よろしくお願ひいたします。

資料がいろいろあるようですが、詳しく時間を書いた方の「練馬区における地上部街路に関する話し合いの会 次第」をご覧ください。こちらは項目が少し粗いのですが、もう 1 枚次第がありまして裏表に

なっているものです。分かりにくくて申し訳ありません。

今はステップ1「進め方の確認」ということになっていますが、このあと、ステップ2として前回の議事録を確認して、ステップ3として、前回いろいろ質問を書いていたものの説明が途中で残したものがああります。今日はそれが文書になっていますので、それにお答えする時間が20分あります。このうち10分説明し、10分を質問とさせていただきますことになっています。ステップ4として、前は課題整理ということだったのですが、地上部の整備効果ということで、前回と重複するようなこともあるかもしれません。前回と同じような形で、環境と防災の説明を15分させていただきます。グループごとに意見交換をしつつ、もう少し説明を欲しいところ、あるいは整備によるデメリットや、説明以外の効果についてもっとこういうことを調べてほしいというようなことがありましたら書き出していただいて、その確認をしていくという時間を15分とっています。

裏にいていただきまして、ステップ5として、パート2で「交通と暮らし」という大きな項目について同じように15分説明させていただきます、10分グループで意見を出していただいてポストイットに書いていただいて、15分は全体でそれを補足しながら少し議論することによって進めていきたいと思ひます。

全体のやり取りが少し押してきたら、また次回に残すことになるかもしれませんが、会場の時間が9時で終わらないといけません。時間が押すようでしたら、一部次回に送ることになろうかと思ひます。このような進め方を今回考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、まず議事録の確認から、事務局よろしくお願ひします。

## 2 前回の議事録の確認等について

事務局： 前回の議事録について説明いたします。お手元の資料の3-1をご覧ください。こちらは前回の話し合いの会議の議事録です。皆さんに事前に送付して内容確認をしていただき、ご意見を修正いたしました。

司会者： はい。議事録の説明がありましたけれども、公表についてこのような形でよいかどうか、異議がなければ公表させていただくことなのですが、いかがでしょうか。

(異議なし)

司会者： それでは、前回の意見の整理について、事務局から説明をしてください。

事務局： まず参考資料①をご覧ください。第2回における地上部街路に関する話し合いの会の発言要旨という見出しが付いているものです。

発言要旨と回答要旨と書かれてある2枚のペーパーになります。右

肩の上に参考資料①と書かれた資料になります。こちらが議事録の要点をまとめたものになっています。

前回の話し合いの会で、この中に外環の全図を用意してほしい、また話し合いの会の周知方法について、そして議事録等の資料の提示についてというご意見・ご要望がございました。これらの点についてお答えさせていただいています。

まず外環の全図としまして、本日大泉ジャンクションから東名ジャンクションまでの図面を各テーブルに2枚、こちらのボードに2枚用意させていただきました。こちらの図面の中には学校、消防署、警察署、主な公共施設等を載せてございます。また、消防署につきましては、救急車の台数また消防車の台数についても記載しております。こちらの図面を今回2枚ご用意させていただきました。

続きまして、話し合いの会の周知方法についてでございますが、今回、東京都と練馬区のホームページによる掲載、これは従来どおりです。それと各区民事務所にチラシを配布、そして今回から練馬区報に掲載する方法により、今回の話し合いの会については周知させていただきました。

最後に、議事録等の資料の提示についてです。こちらは昭和41年都市計画審議会の議事録等の資料の提示ですけれども、こちらは公文書という扱いになりまして、会議資料としてこの話し合いの会では提示できませんので、申し訳ございませんがご了承いただきたいと思えます。以上です。

司会者： 非常に簡単な発言要旨の説明になってしまっていますが、今の3つは前回、今回に向けての要望等があって、それぞれについてこのように対処しますというのが説明されましたが、よろしいですか。何かご意見がございましたら、いいですか。

(意見等なし)

司会者： はい。それではステップ3ですが、前回の地域の現状の課題の整理で、積み残した部分についてご説明に入りたいと思います。事務局、よろしくをお願いします。

### 3 地域の現状・課題の整理について

都： 東京都の香月です。資料3-2につきまして、説明させていただきます。

司会者： 3-2はわかりますか。ご覧になってますか。

都： 前回の話し合いの会におきまして、黄色い付せんを書いていただいたものについて、この資料3-2で整理したものでございます。座って説明をさせていただきます。

これは環境・防災・交通・暮らしという4つのグループに分かれて

いまして、環境のほうから説明しております。メモの内容ですが、地下構造にすると湧水が出てきますが、有効利用はできますかという質問の内容になっています。回答としましては、大深度トンネルの施工上採用されるシールド工法では、止水性が高く、ほとんど漏水がないということで、現段階では東京都は、湧水の有効利用等につきましては考えていないという答えとさせていただきます。

次に防災ですが、出火危険度などの設定の考え方がわからないとどれくらい危険なのかイメージできないということです。これの回答ですが、まずこの出火危険度をご説明しますと、出火危険度とは地震時の出火防止の基礎資料です。山間部を除く東京都内全域を 250mメッシュで区切ったものです。地震の際に延焼を拡大する火災発生および危険性の度合いを地域別に算出した、東京消防庁の資料です。

東京消防庁では、過去の地震被害の事例などから、危険要因として 6つの要因を分類しています。火気器具とか、電気関係とか、危険物施設など、このような 6つの要因に分類しまして、出火要因別の出火率を算定する。

この出火率というのは、個々の出火要因から火災が発生する確率を一応個々で算定しているそうです。これらの出火要因別の出火率や分布状況、火気器具の使用状況を掛け合わせることによって、出火危険度を算定します。

危険度の大きい順にこれらをランク 6 からランク 1 まで分類しているのですが、これは上位から並べまして、ランク 6 が 2%、ランク 5 が 3%、最低のランク 1 が 69%という形で、これは配分という形でランク付けを行っています。

要は東京都内区域全域で、山間部の檜原、奥多摩を除くのですが、この部分で配分をしまして。

- 司会者： すみません、ちょっと。
- 構成員 A： これは面積比のこと、パーセントというのは何ですか。
- 司会者： パーセントというのは何のかと。
- 都： これは 250 メッシュの数です。数をパーセンテージにしているという形です。
- 構成員 A： もう 1 回答えて。意味が分からない。
- 都： もともと都内全域をすべて 250m の正方形に切った形にしています。そこでは山間部と檜原、奥多摩を除く部分の東京都全域を 250m のマス目に切った形にしています。そのマスの目の区域につきまして、比例配分、比例といいますか、相対評価をしている。そのうちの 2%、3%、4% というのは最初からこのように決め打ちをしています。要はそこで一番出火率の発生する確率の高いものが、上位ランク 6 に。これが全域の 250m メッシュの約 2% の箇所がここでは配置されるということで、その 250m メッシュのものがランク 6 からランク 1 まで配分されたという形のランク付けになっています。ですから、ランク 6 がどのくらい危険なのか、ランク 3 がどのくらい危険なのかというのは、あくまで相対評価で行われていますので。

構成員A： すみません。私も都市計画の大学院も出ていますけれども、それでも分からない。説明がわかりません。普通の人にもわかりやすく説明して。

構成員B： まったくの素人でもわかるようにね。

構成員A： そう、わかんないよ、だって。

都： そうですか。ランクの設定というのはここに書いてあるとおりなのですが、出火率が、出火の確率が6つの要因から危険だという部分をこの250mメッシュで、例えばその出火の確率が非常に危険だとランク6だと。

司会者： ちょっとすみません。その2%が危険なのでしょうか。

都： そうです。

司会者： そこがよくわからない。2%より69%のほうがランクが低いんですか。

都： 低いです。

司会者： だから、2%と69%とは、何の2%なのかわからない。

都： 2%と69%という意味は、消防庁がこういうふうに定めた。

司会者： そういう意味では250mメッシュのうちの100のうちの2つが出火するという2%じゃないんですか。

都： 例えば、東京都内で250mメッシュが、たとえば100個あったとした場合に、そのうちの一番危険な部分の2%がこのランク6と位置付けてあるという形なのです。ですから、100個あった場合にここでは要は2個をランク6と、最初から、こう・・・。

司会者： ああ、2個危険なところがランク6だと。

都： そうです。

司会者： その数が多くなっていくと・・・。あれ、それでもわからない。

都： 100個のうち、例えば3個がランク5ともう決め打ちで、要は順位付けをただけなのです。ですから、これはすべてを100個とした場合、ランク4までが2+3+4で9、上位9%がランク4までに当てはまるという形で分類分けしているという、非常にわかりにくいですね。

司会者： すごくわかりにくいんだけど。

構成員A： なんとなくわかるようなでもよくわからない。説明になっていない。

司会者： 次回までに。

都： 絵を描きます。

司会者： 図を入れたり、補足してください。

都： 言葉だけですと、ちょっと。

構成員B： このランク分けが外環とどういう関係があるのか、それがわからなきゃ全然意味がないと思うのですよ。東京都内でどうだとか、こうだとかというのではなくて、外環とどういう関連性があるのかということの説明してくれないと。

都： それはこのあと資料3-3の防災の延焼遮断帯の必要性というところで絵を付けて説明いたします。

司会者： そこでわからなかったら、また次回に保留ということでしょうね。

都： 次のページの交通です。メモ内容は 2008 年から車の台数は減っています。上記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という質問です。車の台数につきましては、都内における保有台数は平成 20 年から 21 年度は、455 万から 449 万台になりますが、地上部街路周辺道路の混雑は高い状況にあります。

また、地上部街路である外環の 2 は各地区からの交通を集約し処理する道路であり、地下の高速道路である外環本線は、広域交通を大量かつ高速に処理する道路です。それぞれ道路の機能が違う形になります。なお、外環の 2 につきましては、必要性やあり方について話し合いの会などで広く意見を聴きながら検討を行っていきます。生活道路につきましては、練馬区道路網計画に基づき計画的に整備されるものと考えています。

2 つ目として、練馬区の都市計画整備率の低い原因は何か、ほかのところに比較してみてくださいと。予算配分なのか、地元の反対なのか、ということです。回答としましては、東京圏の拡大による急激な宅地化に対して、都市基盤である都市計画道路が未整備のまま市街化が進んだことが 1 つの理由と思われます。

3 つ目として、生活道路の事故は死傷事故率より、面積あたりの事故件数、事故密度が適切ではないか。回答として、死傷事故率は自動車が走った程度、これは走行量、走行距離に応じてどのくらいの事故が発生しているかを示したものです。自動車の走行に対して事故が多いか少ないかを把握するため、交通量を反映した今回のやり方が適当だと考えています。

最後 4 つ目としまして、外環本線とその 2 をシーケンシャルで検討できないのか。今、平行で考えているが、すべてのデータも大きく変わる可能性があるので、(本線をまず造り、その後、渋滞率などデータを取り直す) という形です。回答としては、外環本線は着工から完成までおおむね 10 年かかると予想されます。その間、外環の 2 の計画検討を放置することなく進める必要があると考えています。外環の 2 の検討にあたりましては、本線が完成することを前提として外環の 2 が整備された場合の効果、影響などの整理をしていきます。

暮らしの部分に入ります。メモの内容ですが、地上部を造れば路線バスまで便利になるというのは、あまりにも飛躍しすぎではないか。回答として、地上部街路の整備により混雑度が緩和して、バスルートの交通はスムーズとなり、路線バスの定時性を期待することができます。本日、このあと資料 3-3 でこの辺のことを具体的に説明したいと思います。

次に、上石神井通りにバスを通さないようにできないのかということです。ここは結節点である鉄道駅を結ぶ路線で非常に利用者が多いため、廃止・変更することは現時点では困難であると、現在のバス事業者からヒアリング等を行っています。

次に、40m幅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 号線、要町通りのアンダーパスが有効だと思うが。という意見のメモです。回答として、外環の 2 が整備されることになった場合、都がこの事業を行うときに具体的な対策について、この地域の方々と方法等を話し合いながら、検討しまして事業を進めることとなります。外環の 2 につきましては、まだ事業者が確定していない状況です。

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)。これは基本的に地域のアクセスの核となる鉄道駅を中心に、官公庁施設、福祉施設、病院などがネットワークとして形成される必要があります。

また、東京都の福祉のまちづくり条例に定めます施設整備マニュアルでは、歩行者の通行動線は連続的かつ安全に確保することが望ましいとされています。段差などができないように、適切に処理を行っていきます。

最後に、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のですかというところです。

道路交通法上、自転車は軽車両に位置付けられていまして、歩道と車道の区別のあるところでは、車道の通行が原則となっています。ただし、下に示すこれは青色の道路標識ですが、このような標識が出ている場合は、自転車も歩道を通行することができるような形になっています。

なお、平成 19 年の道路交通法の改正におきましては、自転車の運転者が 13 歳未満もしくは 70 歳以上もしくは身体の不自由な方の場合や、車道または交通の状況からみてやむを得ない場合も、自転車は歩道を通行することが可能というかたちになっています。

最後に「その他」という形ですが、練馬区の行政の方、東京都の方にだけ任せるのではなく、練馬区民のためにしっかりと意見を受け止めてください。これにつきましては、外環地上部街路に関する区民からのご意見について、しっかり受け止めると共に、今後のまちづくりなどに際し、ご意見を伺いながら取り組んでまいります。

最後の 2 つになります。練馬区以外も含めた全線の図面が議論に必要で、また、その図面にランドマークをいれてほしい。学校だけではわからないというところですが、外環の大泉ジャンクションから図面については今回、机の上におき、またホワイトボードにも掲示させていただいておるように、東名ジャンクションまでの図面を今回の話し合いより掲示しています。その図面に公共施設等も記載を行っています。以上です。

司会者： 皆さんの机の上の図面は、ピンク色の路線を書いたところが該当域なのですが、こちら側は上が全部北になっているようで、こちらの下がこちらの上につながると、そういうふうに並んでいます。

さて、今の中では出火危険度はよくわからないということで、これは3-3でまた補足が出るのですか。

都： ランクについては出ません。

司会者： その部分は保留として、ほかのものでご意見やわかりにくいということがありましたら。はい、どうぞ。

構成員C： 交通のところですが、それぞれ道路の機能が違いますというお答えだったのです。でも、この機能というのはおかしいのではないかなと思うのです。

最初は地下に潜るということではなかったのですよね、都市計画では。そうですね。そうすると、ここで機能が分けられたということは、いつからそのような機能を分けてやるようになったのでしょうか。これを見ると、全部上で道路があって、その上にこう・・・この図がそうですね。このときは機能が別々になどなっていなかったのですよね。そうじゃないのでしょうか。これ、外環の2は必要で、その上に、それぞれ道路の機能が違いますとおっしゃるんですけど。ちょっと、その辺が。

司会者： それぞれというのは、外環2と外環そのものと。

構成員C： そうです。最初は外環1も2もなく、都市計画という道路だったんじゃないですか。

都： お答えさせていただきます。今、断面図、たぶんパンフレットをご覧になっていると思いますが、外環2も含めて外環本線と同時に昭和41年に都市計画決定されています。その際の計画の内容というのは、高速道路の部分、外環本線、都市計画上の名称では外かく環状線という名前になるのですが、これは高架構造になっています。かつ、道路の性格としては自動車専用道路ということで、自動車だけ走る。いわゆる、今、高速道路と一般的に言っている道路だという計画です。それから、地上部については幹線道路、都市計画上の名前は外かく環状線の2という名前になりますが、いわゆる地上部の一般街路としての都市計画が2つ同時に都市計画決定されています。

平成19年に、このうちの従来高架構造であった部分、高速道路の部分ですが、地下構造に都市計画の変更がなされています。ですから、機能上は当初の決定の高速道路と一般街路というものが、構造の変更、地下にいったのは高速道路の部分が地下の構造に変わったということになります。ですから、ここでご説明していますように、道路の機能としてはもともと別々であったものが、高速道路については構造が変更になったということです。

司会者： 質問の内容はよろしいですか、今の答えで。

構成員C： ちょっと私わからないのですが、これを見ると高速道路外環という、この車が4台通っているのがこの中に入ったということなのですね、この図から見ると。

都： 地下構造です。

構成員C： 地下構造ですね。ところが、外環の2の街路、ここにも車が通る



のですよね。これが潜ったけれども、地下に行ったけれども、この2車線の図が地下に入ったけれども、このところにもまた車が通るのですよね。本当はこれをみると、これであれば、ここに車が通らない、これは街路だけですよね。そうではないのですか。

都： その街路というのは、一般の交通ですから、そこも車が通る。ですから、高架構造の、要は2階の部分を通るものと。

構成員C： 部分が下に入った。

都： それといわゆる地上の部分、1階、2階と分けるとすれば。各々2階の部分、それからいわゆる1階の部分、それぞれ道路としての機能があった。そのうちの2階の部分について、構造を変更して地下の構造にしたと。ですから、まだ1階の部分の道路としては、そのまま都市計画上残っているということで、それについてここで話し合いをしながら、あるいは皆さんの意見を聞きながら、最終的には従来の41年の都市計画がそのまま残っている形になっていますので、それを今後どうしていくのかということを検討していきたいと思っています。

構成員C： そうしますと、この話し合いの会等で広く意見を聞きながら、検討を行っていきますということは、まだわからないということですね。この外環の2を造るのかどうかというのは、この地域の方たちにこれから意見を聞いてどうしましょう。あったほうがいいんでしょうかということ、これから話し合いで決めていくということですか。

都： 話し合いで決めていくということではないのですが、いずれにしてもその外環の2については、今申しあげましたように、計画がそのままの形で残っています。その計画について、東京都はこれまでそのまま活用していくという考え方、あるいは今まで高架構造の部分がなかったわけですが、要は重なっていたわけですね。その高架構造の構造物の部分については、その機能上地下に入ったことによって、一部幅員的には必要ないともいえます。ですから、道路の幅を縮小する。あるいは道路本来の機能をほかへ代替できるということであれば、廃止という大きな3つの考え方を公表しています。

それについて、こういう話し合いの場の中で、皆さん方から意見をお聞きしながら、最終的に都として、都市計画としてどうするかということを決めていきたいと思っています。

司会者： よろしいですか。ここで決めるわけではないけれども、ここでの意見をまとめはしないけれども、それぞれの方の意見をちゃんとお聞きするという事です。

はい、どうぞ。

構成員B： 今のお話の疑問の点というのは、資料3-3の1ページ目の頭の部分の解説。「東京都は外環の地上部街路について、平成17年7月に①現在の都市計画区域を活用して、道路と緑地を整備。②都市計画の区域を使用して、車道と歩道の整備。③代替機能を確保して、都市計画を廃止。そういう3つの方向で検討することを基本的な考

え方として示しています」ということです。それをいろいろ検討するのがこの会ですね。

都： はい。

構成員B： ですから、まだ何も確定している部分はないわけですね。基本的には造ろうということではあるけれど、道路計画は100%決定しているわけではありませんね。

司会者： ええ。ただ、必要とされる機能を説明して、それをどういう形で……。代替になれば、今の計画はなくなる予定だけど、そういう必要な機能は要らなくなるわけではないので、どういう形なら、どういうことになるかというのをいろいろ検討するということですよ。

構成員B： それで間違いなければいいのですか。

司会者： はい、いいと思いますが、いいでしょうか。

都： 今、事業を、そのまま整備するとか、そういうところではございません。その前に計画として、従来の計画でのままでよいのかどうかということも含めて、今後決めていくこととしています。ですから、現時点で整備をするとか、しないということを決めているものではありません。

構成員D： 元関町1丁目町会の構成員Dと申します。

最初、高架の計画、外環道路というのは大泉から世田谷まで幅40mの道路で、地上高架で真ん中に、高架の部分が高速になって、その両脇が側道という計画が最初に出されたのは、そういう計画なのです。

ただ、その最初の計画が出たときに、練馬から世田谷までの全体で反対運動がものすごく出たのです。これは超党派で出まして、国会にまで、その話が出ました。根本建設大臣のときに、一応凍結だと。まちの中にそういうものを造ったのでは大変じゃないかということで、環境も悪くなるし、相当犠牲も出ますから、一応凍結にしようということになりました。

そのあとに大深度法という法律ができて、それから地下40mに高速を走らせようという計画が出たわけです。そのときに上部道路は一応なくなると、みんなは解釈しているわけです。それが役所側に言わせると、まだ生きているよと言っているから、その話の訳がわからなくなってきているのです。環境が悪くなって、みんなの犠牲が大きいから地下にもっていこうという計画になったのが、それで費用も相当かかるわけです。

今度の第2の外環については、地下40mでものすごく金をかけて高速を走らせて、なおかつ上にも道路を造るのだと。それだったら地下にもっていかなくて、お金がかからない上部道路で高架にして走らせたほうがずっと。お金はかからないんじゃないですかね。それがなぜ二重にも三重にもお金をかけてやらなきゃならないのかということは、みんなにわかっていないわけです。東京都と練馬区では造るということを決めてしまって会議をもっているわけですから、それはまったくおかしい話だと思います。

それで私のところは、毎度お話し申し上げておりますけれども、今現在、これは国土交通省から発表されているんですが、青梅街道は1日に50,676台、今現在走っています。その内容というのは、小平から1,200台、東久留米から1,500台、西東京市から1,800台、武蔵野市から1,600台、東村山市から2,500台、杉並から4,700台、練馬区から3,900台、その他と。もし青梅街道にインターが付いた場合、みな集まってくるのは、この合計した18,000台になると。これは国土交通省が発表している。そこに上部道路ができて、杉並が反対、武蔵野が反対で、練馬が賛成。それで青梅街道で止まったら、どういうふうになりますか。私たちのまちはまったく人間の住める場所じゃなくなるじゃないですか。ですから、私たちは絶対反対しているわけです。

ちなみに申し上げますが、私どもの町会、私は町会長をしていますが、今年ではなくその前の国勢調査でいいますと、調査結果3,380世帯、人口は男が3,212、女が3,655、合計6,867名が住んでいるのです。その人たちの生命・財産を脅かされるのです。それでいいなんて、言えるわけないでしょう。ですから、皆さん方でよく検討していただいて、この計画についてやめてほしいということにしたいと思います。以上申し上げました。

司会者： 今の意見についてお答えはありますか。

都： 今のご発言の中で、整備をすることに決めているというお話がございましたけれども、先ほどの質問の中でお答えさせていただいたように、現時点で整備をする、しないということで決めているわけじゃありません。その前に皆さん方からいろいろなご意見をお聞きしようということで、このような場を設けさせていただいているのです。

構成員D： 私どもの町会の人たち、住んでいる人たちは、みんな人権を持っています。居住権もあります。その権利を侵されてまで、いいなんて言えるわけがありませんので、その辺をよく考えてください。

司会者： はい。それでは、またいろいろなところでご発言いただきたいと思います。今日のご説明に入りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

構成員B： 今に関連していると思うのですが、私がいわゆる外環の本線、地上部の図と、要するに練馬区までしか、今まで我々は目にしていないのです。なぜか、隠しているという感じがしていたのです。

それで、今に関連があるので、私が全図を持ってきてくださいと言ったことについて説明させていただいていいですか。

司会者： どうぞ。

構成員B： これでは、とても机の上にもいろいろなものに乗っているのに、全部どけなきゃ見えないよ。ちょっとこっちで。

司会者： はい。

構成員B： こっちのピンクになっているのは、外環の2ですね。そうですね。本当はこれ、2枚の図面を重ねてほしかったのですよ。ちょっと待っ

てください。わからないんだよね、これだと。ちょっと、これは中央ジャンクション。ここへつながっていると、こういうことですか。これはこう来て、ここへ来て。非常にわかりにくい図面ですね。

司会者： つながっていないのでは。

構成員B： つながっていないでしょ。そういうわけだ。全然、意味をなさない。だから、あのテーブルの上では、全部皆さんの資料が広げられているので、全部外さなくちゃならないから。この間、地上部の環八などを見に行ったときに、机の上なんか駄目だよって僕は言ったんだけど、よほど東京都はお金が余っているのか、すごくお金をかけてやっている。

司会者： ちょっと短めに。

構成員B： はい。それで、なぜ言ったのかというと、東八道路で外環の2は切れるわけです。ここから、下へ入れるわけです。東八から、こっちへ入ってきちゃうわけですよ。いいですか、地上部は。ここから、ただですからね。それで、こっちの大泉へ抜けていくじゃないですか。ここから、ここまで地上部を来れば、ただです。それで道路は大きな道路、五日市道路、井の頭道路、青梅街道、新青梅、富士街道、こういうのがクロスしているから、そこからどンドン進入したり出たりするので、すごく交通量が多くなるのです。だから、今よりかえって環境が悪くなると僕は思う。

それから、ここに青梅街道のインターチェンジしかないし。このインターがまた欠陥インターで、片側しか出たり入ったりできないわけです。そうでしょう。これもわからないんですよ。これをちょっと説明してほしいんですけど、青梅街道のインターチェンジの矢印の方向が出る方向ですか、入る方向ですか。

都： 両方です。

構成員B： 両方って違います。例えば、こっち。

都： 向いている方向に出たり。

構成員B： 向いている方向でしょう。こっち、片側しかないじゃないですか。ここも片側しかないけど。これは要するに東名のほうから来るから、出たり、入ったりで来るんだけど。これだと、いいですか、ここからは出られるということですか。

都： それは後ほどお答えします。

構成員B： いや、今聞いている。今、教えてください。

都： 出られるというのは、どちらの方向から出られるという・・・。

構成員B： 下を通って、上の外環2に出られるのはどちらからですかと。

都： 出られるのは、青梅街道に出る交通というのは、北のほうから南へ下ってくる車が、そこで地下から地上へ出てくる。

構成員B： 出て、それで青梅街道に入れるということですね。

都： そうです。逆に入るほうは、青梅街道から北方向、ですから関越方向に入るインターチェンジです。

構成員B： そうすると、この青梅街道から南のほうには入れないわけですね。入りようがないわけですね。

- 都： 本線は入る計画になっていません。
- 構成員B： なっていないですね。だから、非常に欠陥道路なんですよ。あちらでも心配していらっしやっただが、この上石神井なんか大変なことになっちゃうだろうと、僕も思いますよ。
- どのうふうにしてやるのか。6,000億円、地上部だけにかかる。下は1兆3,000億円かかるというのは、私のところにチラシでばらまかれてきましたけど。大変なお金をかけて、それで10年たってもできないかもしれない。延々としたまま。やめたほうがいいと僕は思っているのです。非常に欠陥道路。それで、ここで切れているというのが、また欠陥道路なんですよ。ここからは、こっちへ入る、外環の2に入ったり、出たりはできるけれど、我々練馬区の人がこっちへ来たときに東名のほうにしか行けないわけです、はっきり言って地上部からは。非常に欠陥道路だと思います。
- 国： 中央道にできる東八道路からは、外環に対して関越方向も東名のほうも行くことができます。
- 構成員B： どういうこと、ちょっと説明してください。
- 国： 中央ジャンクションのところに東八道路のインターチェンジ、これが付くのですが、ここからはジャンクションを介して東名方向にも行けますし、外環の関越方向にも行けます。あと中央高速へも行けます。
- 構成員B： 外環の2から来た場合は。
- 国： このまま東名インターを使って、外環の2から関越方向に抜けると。
- 構成員B： そうすると本線にも行けるということ？
- 国： そうです。
- 構成員B： そういうことね。はい、わかりました。ですから、こういうふうに関越にはわかるかもしれないけど、我々一般市民には非常にわかりにくい、不親切な図面ばかり見せてもらうので。確かに出たり、入ったりするところをたくさん造ると、いろいろ問題が生じることも百も承知ですけど、練馬区民のためには何もならない、ただ通り抜けだけされる。
- 環八とか、この間見た井草通りですか、調布保谷線、あの通りだっで完成すれば、もう南北に抜けるだけですよ。
- 司会者： ありがとうございます。デメリットについても今日のご指摘をいろいろしていただいて、次回またご検討いただくように計画しています。
- それではステップ4の整備効果の説明に入らせていただきますが、よろしくお願ひします。20分押しています。それでは、説明お願ひします。

## 4 地域の必要性のデータについて

都： ここから資料3-3について、東京都からご説明させていただきます。資料3-3「地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて」をご覧ください。一番厚いものです。全35ページの資料になります。失礼ながら着席して説明させていただきます。

まず、資料の表紙をめくっていただき、目次をご覧ください。本資料は環境・交通・防災・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・地域的な視点から地上部街路に関する必要性について整理した資料となっています。

1ページの「はじめに」です。地上部街路につきましては、平成17年1月に①現在の都市計画区域を活用して、道路と緑地を整備。②都市計画の区域を縮小して、車道と歩道を整備。③代替機能を確保して、都市計画を廃止という3つの方向で検討することを基本的な考え方として示しています。この基本的な考え方をもとに、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し、今後、環境・防災・交通・暮らしの4つの視点で、地上部街路の必要性やあり方について、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としています。

この資料につきましては、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、地上部街路を整備した場合の必要性、整備効果のデータを示すものです。なお、地上部街路が整備された場合の影響、これはデメリット等につきましては、次回の話し合いの会に示す予定です。本資料により、地上部街路の必要性やあり方について、練馬区の地域の皆さまと話し合いを行ってまいります。

続きまして2ページ目をご覧ください。環境における広域的な視点と、快適な都市環境の創出から、緑のネットワークについてご説明します。現状としては水辺空間や緑などのオープンエリアが市街地の発達と共に失われてきました。緑におおわれた比率に水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すと、1998年から5年間で区部で約1%、多摩区で約2%分の緑が減少していると算出されており、東京の緑は減少傾向にあります。このようなことから課題として、都市における緑の役割が都市防災や潤いとやすらぎを与える機能だけでなく、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いた一定規模の緑がありますが、これらを有機的に結び付けた活用がされておらず、既存の緑のネットワーク化をすると共に、新たな緑づくりに取り組んでいく必要があると考えています。

下の図をご覧ください。東京都では多摩川、荒川と水に連なる公園の緑など、東京を大きく包み込み、臨海部から都心部の緑の拠点を街路樹で結ぶグリーンロードネットワークの形成をしています。

地上部街路に街路樹や緑地が整備された場合、石神井公園や善福寺

公園など、大規模な緑の拠点と結ぶことにより、次ページの事例に示すような緑地などにより、ヒートアイランド現象の緩和に寄与することが期待できます。このようなことから、地上部街路が整備された場合、新たに生まれる緑は緑のネットワークの形成や、ヒートアイランド現象の緩和などに寄与し、都市環境を保全する機能が図られます。

3 ページをご覧ください。これは街路樹や連続緑化による効果の事例です。清洲橋通り、仙台市の定禅寺通り、大阪市の魚の棚筋などの事例では、街路樹のある道路では街路樹がない道路よりも気温が0.5℃から2℃低くなるということを示した事例です。

4 ページをご覧ください。これは皇居の緑と道路の街路樹の緑をつなげて、皇居にある冷気と呼び込む風の道とした事例です。上段の図の青いところが皇居です。縦の青いラインが冷気の導入軸を表しています。下段の図は皇居から東京駅に通じる行幸通りに街路樹を多く植栽することによりまして、皇居の冷気が約300m離れたJR東京駅まで達しているという事例が挙げられています。

地上部街路の沿線には石神井公園、善福寺公園、また井の頭公園など、大規模な公園緑地が冷熱源となり、ヒートアイランド現象の緩和に寄与することが期待されています。

続きまして、5 ページをご覧ください。環境の広域的な視点の2点目としまして、地球環境の保全から、交通の円滑化による二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)の排出量削減についてご説明します。現状として東京におけるCO<sub>2</sub>の排出量はほぼ横ばいに推移している状況です。2007年度における東京都の二酸化炭素の排出状況は、運輸部門における排出量が全体の4分の1を示しています。このようなことから課題として、運輸部門をはじめCO<sub>2</sub>排出量削減に向け、あらゆる分野における取り組みを進める必要があります。

自動車から排出されるCO<sub>2</sub>の量は、自動車の走行速度が高まるに従いまして減少する傾向にあります。地上部街路が整備された場合、周辺道路の交通の流れがスムーズになり、自動車の走行速度が向上するため、CO<sub>2</sub>の排出量の削減が期待されます。平成32年度交通量推計値をもとに試算すると、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>の排出量は地上部街路が整備された場合は、整備されない場合よりも東京都全体で1年間に約6,000t削減されます。これは森林のCO<sub>2</sub>吸収量に換算しますと、石神井公園が約28個分、面積にしますと約560haの森林面積に相当する形になります。これらのことから、地上部街路が整備された場合、交通の流れがスムーズになり、二酸化炭素の排出量が削減され、地球環境を保全する機能が図れます。

続きまして6 ページをご覧ください。地球環境の保全から交通の円滑化による窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)および浮遊粒子物質(SPM)の排出量の削減についてご説明します。CO<sub>2</sub>と同様に自動車から排出されるNO<sub>x</sub>、SPMの量は自動車の走行速度が高まるに従い、減少する傾向があります。平成32年の交通量推計値をもとに試算しますと、自動車から排出されるNO<sub>x</sub>の排出量は、地上部街路が整備された場合は整備されな

い場合よりも、東京都全体で1年間に約14t削減されます。この削減されるNOxの排出量は東京都を走行する大型車からの排出量に換算しますと、大型車が約3万4,000台分の排出量に相当します。また、SPMにつきましては1年間に約1.6t削減されまして、これは500mlのペットボトルに換算しますと東京都全体で約1万6,000本分に相当することになります。このことから、地上部街路が整備された場合、交通の流れがスムーズになり、NOx、SPMの排出量が削減され、地球環境を保全する機能が図られます。

7ページをご覧ください。環境について地域的な視点として、地球環境の改善から新たに創出される身近な緑地空間について説明します。練馬区では緑被率および一人当たりの公園面積の目標値をそれぞれ30%、6.0平方メートルと定めていますが、現状においては、緑被率は26.1%、一人当たりの公園面積は2.75平方メートルとなっています。また練馬区では緑の構成比は大半が民有地の緑で、公共地の緑は23%となっています。このようなことから課題としまして、公園・道路などの公共地の緑と民有地の緑化推進による緑を増やす取り組みが必要となっています。

下の図をご覧ください。これは地上部街路が現計画で整備された場合のイメージを示したのですが、植樹帯と緑地帯を合わせて幅がおおむね20mの緑の空間が生まれ、新たに整備される緑地面積は約6.9haとなります。一方、地上部街路の整備により失われます既存の緑は3.1haであるため、約3.8haの公共地の緑が創出されることとなります。このことにより、練馬区内の緑被率については0.1%増加し26.2%となり、公共の緑につきましては現時点より3%増加し23.5%となることとなります。これらのことから地上部街路が現計画道路で整備された場合、植樹帯と緑地帯を合わせ幅約20mの緑の空間が生まれ、地球環境を保全する機能が図れます。

8ページをご覧ください。これは地上部街路が現計画どおりに整備された場合の、地上部街路周辺地域における公園緑地などを示しています。緑で示した箇所が公園緑地または街路樹のある道路を示しておりまして、地上部街路に街路樹や緑地が整備された場合に、石神井公園など大規模な公園緑地と連結され、緑のネットワークの一部になります。

続きまして9ページをご覧ください。環境を地域的な視点の利点として良好な計画形成から、街路樹や電線の地中化による景観向上について説明いたします。練馬区では良好な景観は暮らしの潤いとやすらぎを与えるものであり、より快適に暮らせる都市環境を形成するには重要な要素の一つであるとしています。

また、東京都の都市景観を魅力あるものにしていくために重要だと思うことを世論調査した結果、電線や電話線を地下に埋めるが56.8%とトップになっております。そのほかにも街路樹などを生かしたまちづくり、歩道を広げ、舗装や街路灯などデザインに配慮するなどが挙げられています。



地上部街路が整備された場合、街路樹の形成や電線類の地中化、幅の広い歩道の整備が可能と考えられます。まちづくりと連携して整備することにより、南北方向の良好な都市景観が形成され、まちが一体となった景観向上が期待されます。これらのことから、地上部街路が整備され、街路樹形成や電線の地中化などにより、暮らしの潤いとやすらぎを与える良好な都市景観が形成されます。

続きまして 10 ページをご覧ください。ここからは防災になります。防災における広域的な視点として、緊急輸送ネットワークの確保から、災害時における広域避難場所への緊急輸送ネットワークの拡充について説明いたします。

阪神淡路大震災では、建物の倒壊で狭くなった道路の多くに車両が進入したため渋滞が発生し、避難所への緊急物資輸送などに遅れが起きました。

11 ページをご覧ください。この図は地上部街路周辺における緊急輸送道路のネットワークを示したものです。震災時においては、緊急輸送道路を確保することが重要ですが、地上部街路周辺においては南北方向の主な緊急輸送道路が図のこの右に位置します赤い縦のラインで示しています環八のみとなっています。このため震災時には交通の集中などにより、緊急物資輸送の遅れなどが懸念されます。地上部街路が整備された場合は、南北方向への緊急輸送道路が拡充され、震災時における緊急物資などの確実な輸送が期待されます。また、緑色で示しています地上部街路の沿線地域に位置します石神井公園一帯や、上石神井アパート一帯、善福寺公園、東京女子大学一帯の広域避難場所へは、青梅街道、井の頭通りなど東西方向の緊急輸送道路が主なルートとなっています。地上部街路が整備された場合、それらのルートに加え、南北方向のルートが確保され、緊急輸送道路のネットワークが拡充いたします。これらのことから、地上部街路が整備された場合、南北方向や地上部街路沿道の広域避難場所への緊急輸送道路ネットワークが拡充し、緊急物資などの確実な輸送に資する機能が図られます。

次に 12 ページをご覧ください。防災の地域的な視点として、延焼遮断帯の形成についてご説明します。東京都では、延焼遮断帯は都市計画道路を中心に、川、鉄道、防災生活圏の大きさがほぼ一定となるようにメッシュ状に配置することとしております。中段の表をご覧ください。延焼遮断帯の形成状況というところ、区部の形成率が 66% という形を示しています。

1 ページ飛ばして 14 ページに大きな図面が載っています。A3 の図をご覧ください。これは地上部街路周辺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す。図内の青色の実線が、延焼遮断帯が形成されている区間で、青色の太い点線が延焼遮断帯の未形成なところを表しています。この図面で延焼遮断帯の形成状況は、計画延長 27km に対しまして、整備延長はこの太い実線の部分ですね、約 6 km で、形成率は 23% となっています。また、四角のマス着色は先ほど説明し

ましたが、地震時における出火危険度のランクを示したものです。駅周辺の地区などは出火危険度の高いランクを示しているところも、ここでは見受けられます。これらのことから課題として、沿道に位置する建築物の防災性能の向上や、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あります。地上部街路が整備された場合、緑の破線に示すような南北方向に新たな延焼遮断帯が形成されまして、震災時において出火危険度の高い大泉学園駅周辺地区と石神井公園駅周辺地区の間、また武蔵関駅周辺地区と上石神井駅周辺地区の間に延焼遮断帯が形成されまして、延焼の危険性の低下が期待されます。また地上部街路が整備された場合、この図面におきましては延焼遮断帯の計画延長が約 27km に対しまして、整備延長が 10.9km となり、形成率が 23% から約 40% となります。これらのことから、地上部街路が整備された場合、南北方向に延焼遮断帯が形成され、東西方向への延焼の延焼防止機能が図られます。

続きまして 15 ページをご覧ください。防災の地域的な視点の 2 点目として、消防活動困難区域についてご説明します。消防活動困難区域とはページの下段に、一応これは消防士と火事のイメージ図を示しています。消防車が進入可能な幅員 6.5m の道路から消防車のホースを最大限伸ばした 280m から外の区域を示しています。

ページ中段の地図をご覧ください。この図面におきまして、赤と緑の斜線部分が現在の消防活動困難区域を示しています。このうち緑の斜線部分につきましては、消防活動困難区域のうち、地上部街路が現計画どおりに整備された場合の解消区域を示しています。この解消される区域の面積は約 9 ha です。これは練馬区内の消防活動困難区域全体約 409ha に対して、約 2.2% に相当する形になります。このことによりまして、地上部街路が整備された場合に約 9 ha の消防活動困難区域の解消が期待され、防災機能の強化が図られます。

続きまして 16 ページをご覧ください。防災機能の地域的な視点の 3 点目としまして、安全な避難路の確保から避難場所へのアクセス性向上について説明します。課題としましては、阪神淡路大震災におきまして、幅員が 6 m より狭い道路の 6 割以上が、建物の倒壊などによりまして通行不能となりました。日本におきましては、災害時に通行不可となる危険性の高い、幅 5.5m 未満の道路が全体の約 6 割を占めていまして、震災時におけます安全な避難路の確保など、防災性の向上に向けた取り組みが必要となっています。

2 番目は地震発生直後に火災などの危険が迫ると、最初に避難拠点である近郊の小中学校へ避難し、その後、延焼火災などにより、さらに避難が必要となった場合、石神井公園一帯など都指定の避難場所へ避難する形となります。避難拠点から都指定の避難場所へ避難する際、避難者が安全かつ迅速に移動することが必要であると考えます。

1 枚飛ばして次の 18 ページをご覧ください。この図では避難拠点から都指定の避難場所までの経路を示したもので、上は三原台中学校、下は大泉東小学校と、各避難拠点から都指定の避難場所である石神井

公園までの避難経路を示したものです。この図の赤丸の点線部分は幅員6m以上の道路です。阪神淡路大震災の事例から、極力これらのところを通るように、ここでは避難経路を設定しています。このオレンジのラインは地上部街路が整備されない場合の避難経路を示しています。青いラインは地上部街路が整備された場合の避難経路を示しています。地上部街路が整備されない場合と、整備された場合を比較しますと、上段の三原台中学校につきましては、幅員6m以上の避難経路が90%から94%となり、そのうちの89%が幅の広い地上部街路が避難経路となるほか、避難する距離につきましては約2,400mが約1,900mとなり、約450m短縮されます。下段の大泉東小学校につきましては、幅員6m以上の避難経路が地上部街路の整備のあるなしにかかわらず、おおむね約80%と同様ですが、このうちの避難経路の53%が幅の広い地上部街路という形になります。これらのことから、地上部街路が整備された場合、地上部街路周辺において南北方向の避難路が確保され、避難拠点から都指定の避難場所へ、より安全かつ迅速にアクセスする機能が図られます。

以上で、環境および防災での整備効果の説明を終わります。

司会者： どうもありがとうございました。今の40m幅で整備をされた前提のときの、環境と防災の効果、メリットの説明でした。想定される工事量からいくと、かなりの部分の幅で緑化が可能だという前提での環境部分と、あとは防災です。いずれもかなり広域的な観点からの効果になっていますので、皆さんの生活感覚とはちょっと違うことあるかと思えます。

10分ぐらい周りの方やグループで意見交換をしていただきながら、今の説明に対する疑問や納得できないようなことでも結構ですし、そうではなくてもっとデメリットがあるだろうということで、デメリットについて書いていただいても結構です。今説明された以外の効果についても、もっと調べたほうがよいというような項目がありましたら、そういう点について、またちょっと申し訳ないですが、ポストイットに書いていただいて、全体での説明補足等を用意したいと思います。とりあえず10分、既に30分も押しているのですが、8時半まで、近くの方と自由に意見を交換しながら、今言ったことについてありましたら書き出してください。よろしくをお願いします。

別途、説明を聞きたい方は手を挙げていただいて、事務局を呼んでください。

構成員C： 今の説明の中で。

司会者： そうです。2項目です。

(意見交換・意見書き出し)

司会者： 時間になりましたので、書いていただいた方は少ないのですが、内容について補足をしていただきたいと思います。

ご紹介しますけれども、まず走行速度が高まるのに従い、CO2など

さまざまな排気ガスが減少するというのは考えられない。ノンストップの時速 60km が一番排気ガスを出さないと国会で大臣が説明していましたが、速度が上がれば上がるほど減少するということなのですかという質問ですが、そういうことでよろしいですか。

構成員 C : そうです。それはちょっとおかしいのではないかと。信号とかはあるのですよね、その道路は。

都 : 信号は当然のことながら、地域の分断という要素もありますので、まだ事業者は決まっていらないのですが、整備をやるかどうかは決まっていらないのですが、通学路とか、今利用している道路につきましては、一般論ですが、信号機、横断歩道は地元の方との話し合いでは付けるような形になります。

構成員 C : そうすると、やはり止まることになる。排気ガスが減るというのはおかしいのではないですか。

構成員 E : すみません、今の話の形に答えさせてください。車は一定速度で走っていると、排気ガスなり排出するものが出るというのは、燃料を余分に使うから出るのです。一定速度で走っていると、エンジンの回転量もずっと一定なのです。

渋滞して止まって、発進加速するときが一番出るのです。だから止まって、ちょっと動いて、止まって、ちょっと動いてと渋滞の状態というのは、燃料がものすごく使います。ということは、それだけ排気ガスが出るのです。そうすると、今の練馬区周辺、石神井公園の駅なり、年がら年じゅう光化学スモッグがいっぱいになっちゃうのです。だから、道路を造ってとにかく車がある程度のスピードで走れなければだめなのです。普通の一般道ですから、130km では走らないですよ。せめて 40km か 50km です。それで信号にもつかまらないような方策をすれば、暴走族じゃないので、普通に走るのにガンガンエンジンを回して走る人はいないんですから、ガソリンが高いので。そうすると、自ずから燃料の消費量が下がれば、出てくる排出ガスは少なくなるのです。

だから、渋滞して止まって、発進、加速、止まって、また発進する、これが一番燃料を食うのです。車に乗っている人はみんな誰でもわかると思うのですが、渋滞なんかに入ったら、ものすごく燃料を食うのです。だから、渋滞をなくさなければだめなのです。そのためには少なくともスムーズに流れるところがなければだめなのです。

司会者 : どうもありがとうございます。

構成員 E : ですから、今の質問はそういうことになる。

司会者 : 効果というのはこの道路だけではなくて、この道路ができることで周辺の道路への影響も含めてのものなのでしょう。

都 : そうです。東京都内全域という形で、一応書かれているのです。先ほどのあれなのですが、速度を具体的に言いますと 60km までが CO2 の排出量が非常に多くて、60km 以降は排出量が一定という。ですから、グラフでいうと、こういうようなグラフになっている形になっているのです。

- 司会者：　　そうですね、ちょっとわかりにくい。
- 構成員C：　　資料の表現を直しておいたほうがいいと思います。
- 司会者：　　はい。練馬の気温の高さが何によるのか説明がない。植物の気化熱は地面を通過して低くなるので、コンクリートの道路を造ったのでは木を植えても意味は薄くなるのではないのでしょうか。
- 構成員C：　　そういう内容です。
- 司会者：　　路面はあれなのですが、土の部分も植えるのですか、道路のさっきの計画では。
- 都：　　緑をつくりますと、街路樹の下のところは当然土という形になります。
- 構成員C：　　練馬は有名ですね。体温以上の……。東京都の方は練馬の暑さを知らないのではないですか。都庁は新宿にあればビルが建っているけれども、練馬という場所は内陸部で、南から風が来ますよね。そうすると大体その風というのは、埼玉や群馬のほうに流れて行って、練馬は通り道なのです。だから、コンクリートをいっぱい造って、木をたくさん植えても意味がないのです。土がなければ……。
- それは少しつくるのでしょうか、木はあるのだから。根っこのところはちょっと丸くしたり、練馬ではよく東京都の方はご存じないかもしれないけれども、プランターを置いたり、それでは意味がないのです。いつまでも夜も下がらないという夏の気化熱が、結局コンクリートがあるから逃げ道がないのです。そう思いませんか。私、専門家じゃないからわからないんですけど、夜、すごく暑いじゃないですか。その辺のね。これを見ると練馬という地域性を考えない書き方をしているなと思って。だから、その続きで光化学スモッグもそうなのです。
- 司会者：　　光化学スモッグも練馬は発生しやすい地形にあるので、その辺の考えを補足した説明でないかと。
- 構成員C：　　そうですよ。それはまた今度違って、鹿島灘とか東京湾からの風が吹いてきて、ちょうど練馬の位置なのです。そういうことをもう少し都庁の人が、あまりにも涼しいところにいらっしゃるのかもしれないんですけど、練馬の暑さを考えてください。それから、光化学スモッグの怖さを考えてくださいという。
- 司会者：　　練馬の状況を調べてくださいということで。よろしいでしょうか。
- 都：　　調べてみます。
- 司会者：　　次は、緑を増やすために道路を造るというのはおかしい。練馬は畑がいまだに残っているので、それをいかにして緑を増やす方法を考えるべきで、車が増えて交通量が増えると、逆に環境が悪くなる心配があるのではないかという、スモッグなどがあるということで、正直な疑問だと思うのですが、補足はよろしいですか。
- 構成員C：　　はい結構です。
- 構成員E：　　そうじゃないんですよ。渋滞するから、そうなるのです。渋滞がなくなれば、道路は駐車場ではないのだから。多くが駐車しているわけじゃないのです。渋滞するから、こういう状況なのです。
- 構成員C：　　でも道路ができれば、渋滞しますよね。

構成員E： いや、今は渋滞だらけなのですよ。  
構成員C： でもそれ、1本ができたからって。  
構成員E： 整備されていないから、動かないのです。  
構成員C： でも、1本できたからって。  
構成員E： さっきの燃料消費の話と一緒にです。誰も止まって燃料だけ、どんどん使おうなんて思っている人はいないのだから、車に乗っている人は、すいていけば、すいすい行きたいんですよ。  
構成員C： それはそうですよ。そうなれば、いいけれど。  
構成員E： 練馬に渋滞して止まっていないですよ。だから、今のままだったら、車が止まっていて、出てきた人がみんな、「なぜ、石神井でこんなに止まっているんだろう」って。すいていけば、すいすい行けるのにとというのは、別に石神井にいたくていいわけじゃないのですよ、みんな。  
構成員C： 通り抜けてばかり、練馬の人が・・・。  
構成員E： だから、ちゃんとした渋滞にならないような道路を造らなければだめなのですよ。  
構成員C： 造ることがいいということではないの。誘発道路というのものもあるわけだから。  
構成員E： いや、それはそうだけど。今のはね、どこにも行かないのですよ。吉祥寺だって、上石神井だって、朝なんか行ってごらんない。もう車、動かないじゃないですか。そうしたら、車が動かないときにエンジンは止めていないのだから。ずっとエンジンをかけていて、またちょっと動いて、また止まって、ちょっと動いて止まるとやるから、すごく燃料をくっているわけですよ。それがみんな排出ガスになって、光化学スモッグだらけなのですよ。だから、道路をなんとか整備しないと、練馬の環境はよくなるらないですよ。  
構成員C： 何十本造ったからといって、車の道路ばかり造ってもしょうがないのですよ。  
構成員E： だから違いますよ。車に関してはそういうことですよ。  
構成員C： 私たちの住んでいるところの光化学スモッグのね・・・  
司会者： はい。わかりました。次が交通のところの説明になっていますので、それを聞いてもう一回やりましょう、このバトルは。  
都： 緑をつくるために道路を造るような気がするというご意見があったと思います。  
構成員B： それはおかしいのではないのという意見です。  
都： それはおかしいということですね。  
構成員C： そんな全部をね。  
構成員B： そうしない話はないのではないか。  
都： 緑をつくるための道路というよりも、道路というのは交通をさばくというのが大前提ですから、その上で当該計画については幅員的に今の計画幅員をそのまま活用するとすれば、道路の必要幅と緑地など道路以外の利用の仕方が考えられる。今回は緑地として整備した場合のケースを一応想定した形で試算をしています。そういう意

味で、決して緑をつくるがためのということではありません。

構成員C :

でも、すごくそういう雰囲気ですよ。

構成員F :

ちょっと私も発言させていただきたいのですが、この今日出ているいろいろな資料、これはでたらめなのですか。でたらめのような発言がありますけれども、これはしっかりした裏付けのある資料、データを出しているのですか。それとも、思いつきで出したものですか。

構成員B :

丸投げでしょ。丸投げ、どこかへ。

構成員F :

丸投げでも、三角投げでもいいんですよ、私は。これは信頼性があるのか、ないのかと聞いているのです。

構成員B :

チェックしていないから。

構成員F :

これがまったくだめだったら、こんな話し合いをしても意味がない。私はそう思うね。ですから、一応皆さん、ここの席へ出てきて、データを頂いて、説明を聞いているのですから。これを参考にして話をしなければ話ができないじゃないですか。だったら、初めからすべてがだめだという話をしたほうが。かえってわかりもしないような、いろいろな説明を聞いても、私は無意味だと思います。今日のお話は全然わかっていない話ですよ。これだけのマスの中に何%でどうだとか、リスクがあるとか、ないとかって、そんな話を聞いても私は学者じゃないんだから、わからないですよ。

本当にわかる人なんかいないと思います。ですから、頂いた資料は、これはこれで信頼するより仕方ないのだ。それだけ私は言いたいなと思っています。

司会者 :

短めに答えてください。

都 :

このデータは東京都のホームページにも公表されているもでもあり、しっかり根拠のあるもので、ちゃんと計算した形で根拠のある資料です。このデータにつきましては、要は地上部街路が整備された場合の整備効果というようなことに着目して、一応作った資料という位置づけになっています。また影響等につきましては、次回に資料を作る方針で進むような位置づけになっています。

司会者 :

でたらめとか、そういうことではないと思いますが、幾つかの前提がありますから、その前提がどういうものか確かめて、その前提が変わると、また変わることもあり得るので、そういう点についていろいろご指摘いただく必要はあると思います。

構成員F :

理解の仕方だと思いますね。

司会者 :

難しい話になって、理解できないようなことになってきたら、怪しいと思ったほうがいいです。

構成員F :

先ほどお話があったように、昔、練馬はこんなに暑くなかった。私はこの地で生まれ、この町で育っていますから。もう 80 年。決してこんなに暑いところではなかった。ところが今年は猛暑、東京で一番暑いのが練馬でしょう。その練馬がどうしてこう暑いのか、誰もが不思議に考えます。そちらの人がちょっと先ほどお話ししたけれども。それとこの道路とか、いろいろな CO2 の関係で暑いのか、

そうでないのか、これをにわかに出せといっても出ないでしょう。原因はしっかり究明したものが、数字が出てくるのですか。あまり難しい話は、私はしても意味がないと思う。もっと自分たちがこの地で生活するのに何が一番いいか、それぞれの方が自分の思いを話せばいいではないですか。

- 司会者： その生活環境のずれみたいなものが重要なので。
- 構成員F： それがいけないとかいうような会ではないでしょ、ここは。
- 司会者： そうです。むしろ、そういう点からのご発言があったらいいと思います。
- 構成員B： 交通に行きましょう。
- 司会者： あと1枚だけ読んで、交通のほうにいきましょう。環境と防災では違いが大きすぎると思いませんか。これはちょっと意味がわかりません。
- 構成員B： 今、ご説明のあった7ページと12ページの絵を見てください。7ページは植樹帯、緑地帯という非常に緑の多い、これで緑が増える道路です。それから12ページの下の方ですが、これはいわゆる防災のあれで、道路は東西には風が通らないようにするための道路を造る計画になっているように思います。要するに南北だけ風が通ればいいのか。道路のサイドには高層ビルを建てて防災帯にしよう、延焼防止にしようということなのでしょうけれども、こんなのは、あまりにもでたらめすぎますと、僕は思います。
- 司会者： 防災帯の資料は見直したほうがいいですね。ここにすぐ適応のものではないでしょう。誤解を招くと思います。
- 都： 7ページのところは道路の中の造り方の一つのパターンです。12ページのところは、延焼遮断帯の説明をしているのです。一般的に道路の幅だけをもって延焼遮断帯として機能するという場合の道路の幅は、ここでは一応27m以上となっています。当然、その道路がもっと狭い場合には、道路だけの機能をもって遮断帯として機能することにならない。道路の沿線の建物を不燃化することによって、遮断帯としての機能を果たしていこうということで、説明しているところです。
- 司会者： 質問の意味はわかりましたので、わかりやすい説明の補足を次回してください。
- 都： では、次の交通と暮らしの説明をしてください。お願いします。
- 都： 続きまして交通・暮らしについて街路が整備された場合の効果について、ご説明をいたします。
- 19ページをご覧ください。交通における広域的な視点の1つ目として、人とももの流れの円滑化から、周辺道路の将来交通状況について説明します。現状としては地上部街路周辺の都市計画案は、東西方向の整備率が約7割であるのに対し、南北方向の整備率が約5割となっており、南北方向の整備が進んでいない状況です。また、地上部街路の周辺の道路は混雑度が1.0を超えていまして、渋滞が発生しているという状況です。なお、練馬区における都市計画道路



の整備率は約 48%でありまして、東京 23 区全体の整備率は約 60%と比べますと、低い水準となっている状況です。このようなことから課題としまして、安全で快適な交通環境の確保のために、都市計画道路や生活幹線道路などの整備が必要となっております。

ページの下段に示しているのは、地上部街路の将来交通量です。左側が平成 32 年、右側が平成 62 年の地上部街路の 1 日当たりの交通量を示したものです。これは南北を表した模式図のような形になっています。

なお、平成 32 年は外環本線および現在事業化しています都市計画道路が完成している。あと平成 62 年につきましては、現在計画している都市計画道路すべてが完成していると想定した年次を示しています。地上部街路の日交通量は平成 32 年では約 1 万から 1 万 8,000 台と推計されまして、これで見ますと、片側一車線ずつ両方で二車線の道路という形になります。

続きまして 20 ページをご覧ください。この図は地上部街路が整備された場合と、整備されない場合の周辺道路の交通量を右の棒グラフで示したものです。棒グラフの青のほうは左のほうに数字が振ってありますが、各地点の現況の交通量を示しています。その右の紫色は平成 32 年における地上部街路が整備された場合の交通量、その横の黄色は地上部街路が整備されない場合の交通量を示しています。また、黄緑色は平成 62 年、都市計画道路がすべて完成したことを想定した年次なのですが、そのときの地上部街路が整備された場合の交通量、一番右のオレンジ色は地上部街路が整備されない場合の交通量を示しています。

地上部街路が整備された場合と、整備されない場合の平成 32 年度の交通量推計で比較しますと、南北方向の区間、3 番の大泉学園通り、6 番、7 番の井草通り、11 番、12 番の吉祥寺通りの交通量は、整備したほうが減少することが見込まれます。また、2 番の大泉街道、10 番の女子大通り、15 番の東八通りの東西通りの一部では、地上部街路を整備したほうが交通量の増える箇所も見受けられます。なお、15 番の東八通りは現況交通量の 2 万 3,000 台に対しまして、平成 32 年には倍の約 5 万台と示しておりますが、これは現在測定している現状交通量が二車線の測定値です。32 年は現在拡幅工事をやっておりますので、四車線で交通量を推計したもので、このような数値となっております。

続きまして 21 ページをご覧ください。下の図は平成 32 年における交通量を、地上部街路の整備あり、なしの比で色分けしたものです。整備した場合の交通量を整備されない場合の交通量で割り返したもので、青いラインが整備された場合に交通量が顕著に減少する道路を示しています。オレンジ色は現状とほぼ同じ、または若干減少する道路。桃色は地上部街路が整備された場合に交通量が増える道路を示しています。地上部街路が整備された場合、南北方向の区間である大泉学園通り、井草通り、吉祥寺通りは交通量が減少する

傾向を示しています。また、東西方向の一部では大泉街道、女子大通り、東八道路で交通量が増えるものも見受けられます。

次に 22 ページをご覧ください。この図は現況および平成 32 年における地上部街路が整備された場合と、整備されない場合の自動車の旅行速度（時速）を示した図です。青字が現状速度を示し、真ん中のえんじ色が整備しない場合の速度、黄緑色が整備した場合の速度です。

例えば①の大泉学園では、地上部街路が整備しない場合は平均時速 20.6km の速度ですが、整備した場合は時速 26.6km になることを示しています。地上部街路の整備の有無で比較しますと、整備された場合の南北方向の区間では、①大泉学園通り、②井草通り、④吉祥寺通りは旅行速度が向上します。③青梅街道、⑥東八道路でも東西道路の一部では、旅行速度が低下する道路も見受けられます。これらの道路では地上部街路が整備された場合、周辺地域の南北方向の交通量が減少すると共に、旅行速度が全体的に向上し、交通が円滑化する機能が図られます。

続きまして 23 ページをご覧ください。交通における広域的な視点の 2 点目としまして、地域間の連携から地上部街路整備による時間短縮効果について説明します。下段の図は石神井公園から吉祥寺駅までの所要時間を、現況と平成 32 年に地上部街路が整備された場合を比較したものです。青いラインは現況の移動ルート、オレンジのラインは地上部街路が整備された場合のルートを示しています。石神井公園から吉祥寺駅までの所要時間は、旅行速度が向上することによりまして現況の移動所要時間約 27 分に対しまして、地上部街路が整備された場合は約 14 分となり、約 13 分の短縮となります。このことから地上部街路が整備された場合に南北方向の移動時間の短縮が期待され、地域間の連携を強化する機能が図られます。

続きまして 24 ページをご覧ください。暮らしの広域的な視点から質の高い生活環境の創出から、救急活動についてご説明します。現状として東京都における緊急車両の現場到着時間は減少傾向にありますが、全国平均と比べ時間を要しているといえます。また、全出場のうち 4 分の 1 以上が現場到着までに 10 分以上かかっています。このようなことから、緊急活動における多様な取り組みの一環として、円滑な移動確保の整備が必要となっています。

続きまして 25 ページをご覧ください。この図ですが、上段が都指定の避難場所である上石神井アパート一帯から災害拠点病院の荻窪病院までの所要時間と、下段が避難拠点である上石神井北小学校から同じく荻窪病院までの所要時間を、現況と平成 32 年における地上部街路が整備された場合を示したものです。青いラインは現況ルート、オレンジラインは地上部街路が整備された場合のルートを示しています。上石神井アパート一帯から荻窪病院までの所要時間は現況 10 分間に対して、地上部街路が整備された場合は約 8 分間となります。また、下段の上石神井北小学校から荻窪病院までの

所要時間は現況 11 分に対して、地上部街路が整備された場合は約 9 分となります。このことから、地上部街路が整備された場合、避難拠点や都指定の避難場所から災害拠点病院までの時間短縮が期待され、安心な生活環境創出に資する機能が図られます。

26 ページに示すグラフにつきましては、課題のときにも説明しましたが、心臓停止、呼吸停止、大量出血の経過時間と死亡率の目安を示すカーラーの救命曲線です。ここに挙げたように救命措置は 1 分 1 秒を争うということがここで示されているもので、東京消防庁から出したものです。

続きまして 27 ページをご覧ください。暮らしの広域的な視点の 2 点目として、公共交通の連携の強化から、快適なバス走行の環境の確保について説明します。現状としては都内の公共交通は、鉄道が都心方向から東西方向に横断する形で走っておりまして、バス路線は鉄道駅にアクセスして、鉄道不便地域を網羅する主要な交通手段となっています。

しかし、区内では幅員が狭く整備の不十分な道路が多いことから、バス運行が困難な地域もあります。平成 18 年度に実施した交通機関などに関する調査におきましては、バス交通の増便や遅延の解消などの改善を望む声が多く寄せられています。このようなことから課題として、バスの定時運行の確保や安全なバス停環境の改善など、バス走行環境の改善に向けた取り組みが必要となっています。地上部街路が整備された場合、バスルートを行き来してきた一般交通車両が地上部街路へ転換することによりまして、バスの系統数が多い大泉学園通り、上石神井通り、吉祥寺通りなどにおいて南北方向の交通がスムーズとなり、路線バスの定時運行の確保が期待されることとなります。

続きまして 28 ページの A3 の図をご覧ください。この図は地上部街路周辺におけますバス路線の道路状況と、大泉学園通り、吉祥寺通りにおける、平成 32 年におけます地上部街路が整備された場合と整備されない場合の日交通量と旅行速度を示したものです。

地上部街路の整備の有無で比較しますと、地上部街路が整備した場合に各バス路線の交通量が減少傾向に、旅行速度が向上することがわかります。

大泉学園通りに戻りますが、1 日あたり 2,600 台の交通量が減少しまして、旅行速度が時速 26.6 km に向上しています。また、路線バスが地上部街路を運行するようになった場合、南北方向のバス路線が充実するとともに、安全で快適なバス停が整備され、バス利用者の利便性が高まることが期待されます。

このことにより、地上部街路が整備された場合、バスルート上の南北方向の交通がスムーズとなり、路線バスの定時運行が期待され、公共交通との連携を強化する機能が図られます。

また、路線バスが地上部街路を運行するようになった場合、南北方向のバス路線が充実すると共に、安全快適なバス停環境が創出さ

れ、バス利用者の利便性が高まる機能が図られます。

続きまして 29 ページをご覧ください。暮らしの地域的な視点として、まちづくりへの支援から、緑地を活かし、コミュニティの活性化や賑わいの創出についてご説明します。

先ほど、環境のところでもお示しましたが、地上部街路が現計画通りに整備した場合には、幅およそ 20m 程度の緑地空間が確保されます。まちづくりと連携してこの緑地空間の整備を進めることによりまして、散策や語らいなど新たなコミュニティの創出が期待されます。

新たなコミュニティ創出のための方策としましては、例えば下の写真にありますように緑地空間に桜などのシンボルとなる街路樹を植樹したり、緑道・遊歩道などを整備することや、緑地空間をイベントの場として活用し、にぎわいを創出することも考えられます。これらのことから、地上部街路が現計画どおりに整備された場合、地域交流の新たな場が創出され、コミュニティの活性化などが図れます。

次に 30 ページをご覧ください。これは参考としてですが、公園と区道の整備と併せたまちづくりの実施例です。江戸川区一之江親水公園と道路の整備に併せ、屋外広告物の制限や建物の外壁などの色彩の制限など、一定のルールを設けたまちづくりを実施している一例をここで紹介しています。

続きまして 31 ページをご覧ください。時間が押しておりますが進めさせていただきます。

暮らしの地域的な視点の 2 点目としてバリアフリー化の推進から、バリアフリー化された歩道の整備についてご説明します。現状は地上部街路の周辺道路は幅が狭く、歩道のないものが多くあります。また、歩道があっても勾配が非常に急であったり、段差があつたりと高齢者や障害者の通行の支障となっています。このようなことから課題としまして、車いすや高齢者に配慮した安全で快適な歩行空間の確保が必要になっています。

バリアフリーの歩行空間は地域アクセスの中心となる鉄道駅など旅客施設から、官公庁施設、福祉施設、病院などを結ぶ必要な経路をネットワークとして建設することが重要です。地上部街路が整備された場合、下段に示すイメージですが、幅が広く段差のない歩道などが整備され、車いすの方や高齢者・子供が安全安心に歩行できる空間が創出されることが考えられます。また、地上部街路と併せまして今後練馬区との連携によりまして、周辺道路へのバリアフリー化を展開することが期待できます。これらのことにより、地上部街路が整備された場合、バリアフリー歩行空間が創出されることにより、周辺道路へのバリアフリー化を展開することが期待され、地上部街路はバリアフリーネットワークの基幹となる機能を有すると考えます。

続きまして 32 ページをご覧ください。暮らしの地域的な視点の

3点目としてバリアフリー化の推進から、安全で快適な歩行者や自転車ネットワークの創出についてご説明します。練馬区は区内全域の地形がおおむね平坦であることや、バス運行の定時性確保が困難なことから、自転車の利用が多く見られます。一方で自転車にかかわる事故の占める割合は、交通事故の3分の1以上と高くなっていることも見られます。このようなことから、歩行者・自転車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を整備する必要があります。

中段の棒グラフをご覧ください。これは自転車と歩行者の通行区分を視覚的に分離した場合と、分離しない場合の自転車と歩行者の接触について示したものです。

視覚的に分離とは、下に写真がありますが、下段の写真の外堀通りのように、通行区分を舗装の色分けで分離したものです。また左の名古屋市の写真で示すように、植栽などで間を、構造的に通行区分を分離する整備もあります。

この中段のグラフに示すように、歩行者と自転車の走行区間が分離しない区間では、自転車と接触した経験がある歩行者は、走行空間が比較的分離している区間のおおむね3倍となっていることを示しています。

続きまして33ページをご覧ください。上段部分が自転車と歩行者の通行区分を、先ほどの名古屋と同じように構造的に分離した整備の事例です。整備前後にアンケート調査を行っていますが、自転車の通行位置が明確になり、安全性・快適性がよくなった。自転車と歩行者が接触する危険性が低くなったという回答が多く示されています。下段では、自転車の歩行空間の整備の有無により自転車と歩行者の危険な急ハンドル・急ブレーキを伴うすれ違いの回数を比較したものです。整備後は危険なすれ違いは5、6とあったのですが、整備したあとはL側区間、R側区間もグラフはないということで、これはなくなっていることを示しています。これらのことから、事故を防止するためには歩行者と自転車の通行区分を分離することが有効といえます。地上部街路が整備された場合、歩行者と自転車の通行区分を分離することによりまして、安全で快適な自転車走行空間が誕生し、自転車の関連する事故を軽減する機能が図られると考えられます。

最後に34ページをご覧ください。暮らしの地域的な視点として、バリアフリー化の推進から安全で快適な歩行者・自転車ネットワークの創出についてご説明しております。地上部街路が整備された場合、右図に示すように鉄道駅などから石神井公園、善福寺公園、井の頭公園など、自然を結ぶ広域的な自転車走行空間のネットワーク化が生まれ、地域を南北に縦断するサイクリングロードとして親しまれることも考えられます。このことによりまして地上部街路が整備された場合、練馬区から杉並区、武蔵野市、三鷹市にかけて、地域を縦断する安全で快適なサイクリングロードが創出され、レク

リエーション機能が図られます。

35 ページは、現状と課題のときにお示ししたのですが、暮らしと自転車走行ネットワークにつきましては、地上部街路周辺の自転車が通行可能な歩道と、自転車交通量を示した図です。各道路においては四角で囲みのある数値が現実の自転車の 12 時間あたりの交通量を示しています。これらの図では歩道幅員が 3m 未満道路に多くの自転車が区内で多く走行していることが見受けられます。

速足ではございましたが、以上で地上部街路が整備された場合における交通・暮らしの視点での整備効果について説明を終わらせていただきます。

司会者： どうもありがとうございました。大変申し訳ないのですが、会場の関係で時間がいっぱいなのです。先ほどの 2 項目に書いていただいた方が限られていて少ないこともありまして、今の説明の部分を含めて、質問なり意見を送っていただくようなことは、事務局としてどういう手立てが可能ですか。例えば、各項目に質問を書くような紙をお送りして返信封筒に入れてお送りいただくとか、ファクスとか、よくわかりませんが、そういうことはやれますか。

事務局： このあと議事録を送付するときに同封させていただいて、返送していただくような形はいかがでしょうか。

司会者： その返送したものに対して、次回また文書で全部付けて、質問に答えるところから始めるということはできますか。

では申し訳ありませんが、そのように環境と防災についてでも結構ですので、文書でのやり取りでさせていただければと思います。それと最後に進行の仕方や、開催の時間の長さなども含めてでも結構ですが、ご意見カードをお書き願いたいと思います。

委員の方にお諮りしたいのですが、傍聴の方がいつもたくさん来ていただいているのですが、傍聴の方にもご意見カードでご意見を頂くようにしたらどうかと、僕は個人的に思っているのです。皆さん方のご反対がなければ、傍聴の方にも聴いていただいても発言の機会がないので、ご意見カードを書いていただくのはいかがでしょうか。反対の方がありません。

構成員 B： あえて否定はしませんけれども、それだけ時間をうんと食いますね。今ここで、これだけしかいない構成員の中でいろいろな意見が出てきて、時間は全然足りないわけです。

司会者： 書いたご意見カードは皆さん方に読んでいただいて、それについて直接のやり取りは考えていないのです。

構成員 B： でも、そちらから返事があるわけでしょう。

司会者： いやいや、皆さん方に読んでいただくだけなので、内容についてのご意見を書いてもらうのは自由ですけど、特にやり取りはしない。

構成員 B： わかりました。なら、いいです。

司会者： もし傍聴の方で書いていただける方がありませんでしたら、今お配りします。あと 5 分ぐらいですが皆さんと一緒に回収することになります。お配りしてください。

それでは、ご意見カードを書いていただいて、それを回収して終わりにしますが、事務局より連絡事項をお願いします。

## 5 その他

事務局： 事務局からの連絡事項ですが、次回は来年2月ごろに開催したいと考えています。よろしくお願いいたします。以上です。

司会者： それではご意見カードを書いていただいて終わりにしたいと思います。よろしいでしょうか。

司会： 戻りますか。私から事務局に戻ります。

事務局： まだご意見カードを書かれている方もいらっしゃいますが、時間を10分強、過ぎてしましまして申し訳ございません。これで「第3回 練馬区における地上部街路に関する話し合いの会」を終了いたします。お帰りの際はお気をつけてお帰りください。本日はありがとうございました。

— 以上 —