

第4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23年3月3日 19:00~21:00

練馬区勤労福祉会館

1階 集会室

構成員出席者21名

(構成員数29名)

1 開会

事務局： ただいまから、「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。

本日は夜分お忙しいところ、ご出席いただきましてありがとうございます。事務局を担当しております東京都都市整備局の村瀬と申します。よろしくお願いいたします。

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、電源をお切りください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・拍手等を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いたします。報道関係のカメラにつきましては、このあとの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におきましては、議事録作成のために録音をさせていただいております。発言をされる場合は挙手をしていただきまして、司会者の指名のあとにマイクを使って発言していただきますようお願いいたします。

本日の終了時刻は午後9時と予定させていただいておりますので、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。封筒の中に資料がございます。取り出してご確認をお願いいたします。はじめに、本日の次第です。それから資料4-1から4-3までとなっております。そのほかに参考資料が1枚と、地域別出火危険度測定というパンフレットのカラーコピーがございます。資料が不足している方はお知らせください。資料4-3「地上部街路整備による影響データについて」という資料ですが、事前に郵送させていただいたものに表記のミスがありましたので、本日お配りしたもので訂正させていただいております。訂正箇所としましては、3ページの表の中の2番目「連雀通り下連雀」という測定位置を示した断面図について表記に誤りがありました。

7ページの一番下の表ですがこちらにも誤りがありました。34ページの地図の中で町会エリアの境界線の表示に誤りがございましたので、この3カ所につきましては、本日お配りした資料で修正済みとなっております。資料の送付が遅れましたことと、訂正がありましたことにつきましてはお詫びを申し上げます。申し訳ございませんでした。

カメラ撮影はここまでとさせていただきます。ここからの進行は司会者の伊藤さんをお願いしたいと思います。

司会： こんばんは。よろしくお願いいたします。傍聴の方、大体座れましたか。

今日の次第を見ていただきますと、このあと「前回の議事録の確認」を2番でします。3番が前回積み残しておりました質問に対する「地域の必要性（整備効果）のデータ」の残りの部分の説明をします。30分とっていますので、15分ぐらいを説明、15分ぐらいを質疑・議論をしていただくよう考えています。

今日の本題の4番「整備による影響データ」につきましては、事前に資料が送られているので長々と説明をせず、議論の時間もとってほしいという声もいくつかあります。資料の送付が遅れ時間もなかったことでもありますので、説明を全部カットせず20分ほど説明をさせていただき、50分ぐらい議論ができるように予定していますので、ご自由にご発言ください。

質問を書いてくださいというのもあまり評判がよくないのでそれはやめて、50分とっていますので、それぞれご発言をしていただいて、やり取りで進めたいと思っています。その他、5分ということで9時を予定しています。会場は時間が厳しいようなので、積み残したらまた次回にするという形で9時に終わりたいと思います。よろしくお願いいたします。

2 前回の議事録の確認等について

司会： 早速ですが、前回の議事録の確認を事務局からお願いいたします。

事務局： 前回の議事録の確認ですが、資料は4-1になります。事前に送付をいたしまして修正のご指示があったところにつきましては、修正どおり直してありますので、その形でもよろしければ、このあと公表させていただきたいと思いますのでご確認をお願いいたします。

司会： 議事録の公表はこういう形でよろしいでしょうか。問題がありましたら。

(意見なし)

司会： なければ、これで議事録を公表させていただきます。また何かお気づきの点がありましたら、終わりにでも言っていただければいいです。

3 地域の必要性（整備効果）のデータについて

司会： では、次に必要性、整備効果のデータの質問の残りの部分ですが説明をよろしくお願いいたします。

都： 次第3につきまして、東京都の香月といいます。東京都から説明いたします。前回、地上部街路に関する必要性、整備効果のデータにつきましてはご説明いたしましたが、その際に書いていただきました、メモ書きのご質問のご回答につきまして、今日お配りしました資料4-2、これが全部で6ページのものですが、あと前方のスライドと両方使用しましてご説明させていただきます。

まず4つの視点のうち、環境の視点に関する質問に対しご説明します。座ってご説明させていただきます。

自動車の排気ガスと走行速度の関係につきましてのご質問の回答です。前のスライドをご覧ください。このグラフは乗用車の走行速度と排気ガスの関係を示したものです。縦軸が排気ガスの排出量、横軸が走行速度を示しています。これを見ると自動車から、CO₂、NO_x、SPMの排出ガスは時速20キロで走行した場合に排出量が高い状況を示し、時速60～70キロで走行した場合に排出量が最も少ないことを示しています。

同様にこのグラフはトラックやバス、大型車両につきましても同じように排出ガスを示したものです。これを見ますと同様に、先ほどの乗用車と同様、時速60～70キロで走行した場合がCO₂、NO_x、SPMの排出ガスが一番少ないことを示しています。

次に、練馬の気温が高いことについてのご質問がありました。それについての回答です。スライドのように気象庁が都内に設定している観測所ですが、島しょ部を除きまして、練馬、千代田など都内では8カ所に設置されています。東京23区西部地区の観測所は練馬観測所のみという形になっています。

このグラフは2006年（平成18年）～2010年における夏期の7～9月における各観測所の最高気温を示したものです。赤で示している練馬観測所の最高気温は31.8～38.7度と、ほかの都内の観測所と比べますと高い状況になっています。練馬観測所の気温が高くなる原因の一つとしては、ヒートアイランド現象により都心にできた高温の空気が、東京湾からの海風に押し流されてくるのが考えられます。この高温の空気は、中野区、杉並区など広い範囲に流れ込んでいますが、東京23区西部地区の観測所が練馬区にしかありませんので、気温のデータとしては「練馬」と表示されています。

次はスライドではなく、先ほどの資料の続きです。コンクリートの道路をつくったのでは、木を植えても意味は薄くなるのではないのではというご質問がありました。その回答ですが、背が高く、枝の長い樹種を道路の街路樹に選択し、植栽することにより、歩道だけでなく車道面に木陰が創出され、道路の路面上で温度の上昇を抑制することが可能です。ここの部分につきましては、次第4「整備による影響データ」の資料4-3でまた詳細にご説明いたします。

次の光化学スモッグの発生に関するご質問の回答です。スライドに発生要因が書いてあります。このスライドが示すように、工場、事業所および自動車から排出されます窒素酸化物（NOx）や、炭化水素を主とする揮発性有機化合物、これは塗料等に含まれるトルエンなどです。これが太陽の強い紫外線を受けまして化学反応を起こし、オゾンなどの光化学オキシダントが発生することにより、空が白くもやのかかったような状況を「光化学スモッグ」と呼んでいます。光化学スモッグは日差しが強く、気温の高い、風の弱い日に発生しやすくなります。

光化学スモッグの発令地域は都内ではこのように8つに分類されています。練馬区は赤で着色しています板橋区、北区、新宿区など8つの区で構成されている区西部というグループになります。

なお、光化学オキシダント濃度が0.12ppm以上の状態になり、その状態が継続する場合に光化学スモッグ注意報が発令されることになっています。このグラフは都内8つの発令地域における各年の光化学スモッグ注意報の発令日数を示したものです。赤で示している練馬区を含む区西部の発令日数は、平成16年、17年について都内8つの発令地域中、最も多い状況でしたが、平成18年以降は多摩南部、多摩北部などの発令日数より少なくなっています。地上部街路を整備することになった場合、周辺道路の交通の流れがスムーズになり、走行速度が向上するため、窒素酸化物（NOx）の排出量の削減も期待できます。

次に、ぜんそくに対するご質問の回答です。先ほどの紙の資料4-2の2ページ後段をご覧ください。ぜんそくの発症や症状の悪化にかかわる原因には、ダニ、カビ、花粉、建築新建材に含まれるホルムアルデヒド、植物防腐剤などのアレルギーを起こす物質、インフルエンザなどのウイルスによる呼吸器感染症のほか、自動車からの窒素酸化物、浮遊粒子状物質や工場からの硫黄化合物などの大気汚染など、さまざまなものが複雑に絡み合っていると考えられています。地上部街路を整備することになった場合、環境影響評価条例に基づき対応することとなります。

次に、前回提示しました資料での図に関するご質問の回答です。スライドをご覧ください。ご質問はこのスライドの上段に示しています前回の資料の環境の視点の7ページの図です。植樹帯、緑地帯という非常に緑の多い道路になっているが、スライド下段の防災の視点で示しました12ページの図は、沿道にビルを建てて延焼遮断帯にしようとしており、違いが大きいのではないかとご質問です。この上段の図につきましては、地上部街路が現計画40mで整備された場合、確保できる緑のイメージを示した図です。下段の図は道路と沿道建築物の不燃化による延焼遮断帯の形成につきまして一般的なイメージを示したもので、地上部街路のみをイメージしたものではありません。

次に、前回で説明しましたが、防災の視点によります延焼遮断帯の形成について示しました出火危険度において、ランク1からランク6と位置づけがされていましたが、その内容につきまして再度ご説明いたします。出火危険度とは都内全域を縦250m、横250mのメッシュで区切り、地震の際に出火する危険性をメッシュ別に6段階のランク付けを行い、

出火性を評価したものです。ランク 6 が出火危険度は最も高く、ランクの数字が小さくなると出火危険度も低くなるものです。出火危険度測定は市街地の状況変化などに対応するため、地震時の出火防止対策の基礎資料として活用することを目的に、東京消防庁で5年に一度の間隔で実施しています。測定範囲は250mメッシュ単位と、町丁目単位で測定しています。今回は前回の資料に提示しました250mメッシュ単位につきまして説明を行います。

この図は都内全域を250mメッシュ単位での比較検討の結果を示したものです。細かい点々のところが250mと250mのドットを示したものです。多摩のほうで多く見られる水色はランク1を示し、緑色はランク2、黄色がランク3、オレンジ色がランク4、赤がランク5、紺色がランク6を示しています。大規模な繁華街を有する新宿区、豊島区、台東区などではランク6の紺色を示した場所もあり、出火危険度が高い状況がうかがえます。

出火危険度の設定方法について、ここから説明いたします。東京消防庁では兵庫県南部地震や過去の地震被害の事例などから、出火要因を6つの分類に分けています。スライドにあります(1)～(6)です。各出火要因の具体例としては、火気器具が石油ストーブ、ガスコンロなどで、電気器具が電気ストーブや電気コンロ、屋内配線、化学薬品などは薬品用医療具の落下や薬品棚の転倒という形で出火要因となっております。

出火要因別出火率や分布状況、火気器具の使用状況により、各メッシュごとの出火件数を算出しています。

このスライドは都内全メッシュを、250m×250mのメッシュを2万5000と想定した場合の出火危険度の具体的な設定例について図的に表したものです。

各メッシュごとの出火件数をここでは多い順に並べ、全体メッシュの上位2%をランク6と設定しています。例では、全メッシュの上位2%である順位1番から500番までが、ランク6と設定しています。ランク6に設定した各メッシュにおける出火件数の最大値から最小値の数値の幅で、その幅に該当するメッシュにつきましてランク5という形で設定しています。同様の方法でランク4、ランク3、ランク2まで設定しています。例では順位が1番のメッシュと、順位が500番のメッシュの出火件数の幅により、ランク5からランク2までを順次設定しています。

そして残ったメッシュにつきましては、すべてランク1という形で設定しています。これらを設定した結果、各ランクのメッシュの数が、全メッシュ数に占める割合がここに書いてあります。ランク6が約2%、ランク5が約3%、ランク4が約4%、ランク3が約8%、ランク2が約14%、ランク1が約69%となっています。

このように出火危険度とは、地震時の延焼火災が発生する度合いをメッシュごとに評価したものです。なお、出典である東京消防庁の資料の図示を、今回参考までに各構成員に全冊配付していますので、ご参考にしてください。

次に、交通の視点に関するご質問に対するコメントにいきます。これはスライドではなく、資料4-2の4ページをご覧ください。外環の2周辺の将来道路計画について、周辺からの自動車の流入する交通量を勘案した検討を行っているのかというご質問の回答です。前回の資料で説明しました外環の2の交通量推計ですが、推計した年次における周辺道路の整備状況を勘案して交通量推計を行っています。具体的には平成32年におきましては、外環本線および現在事業化している都市計画道路は完成していると想定しまして、外環2の交通量は1万～1万8千台と推計され、2車線道路になると考えられています。

次に、既存の道路を利用・活用することも考えられるのではないかとご質問ですが、前回は地上部街路を現計画の40mで整備した場合の地上における整備効果を説明しました。今後、既存道路の利用・活用について検討をしていきます。

次は、超少子化・高齢化などに伴い、広い道路をつくること自体がデメリットではないかとご質問の回答ですが、スライドをご覧ください。この表は国土交通省で推計しました、全国の自動車における交通需要を示している自動車走行台キロと伸び率を示したものです。この表を見ますと、平成17年の7690億台キロを1とした場合に、平成32年では0.98、平成42年では0.97、平成62年で0.84と推計されています。平成42年まではほぼ横ばいであると示しています。

このスライドは日本の総人口の推移を示したものです。日本の総人口につきましては、昭和30年から右肩上がりになっていましたが、平成17年度から減少局面を迎えています。今後も日本の人口は減少していくものと思われまます。

このスライドは東京都におけます人口推移を示したものです。全国の総人口は平成17年度から減少すると推計されていますが、東京都の人口は平成27年まで増加すると推計されています。平成22年での東京都の人口は1296万人と推計されています。東京都の人口伸び率は平成22年を1とした場合、平成32年で1.0、平成42年で0.95と推計されています。なお、都市計画道路は都市を形成する最も基本的な都市基盤です。交通、環境、防災などさまざまな機能があり、将来の人口動態だけで判断することは適切ではないと考えています。

次に資料5ページの後段ですが、財源を優先的に捻出することのご質問についての回答です。地上部街路である外環の2は、必要性やあり方について地域の皆さんと話し合いを行っている最中です。事業主体、規模等、まだ具体的には決まっていない状況です。なお、都では必要な道路につきましては財源の確保を認め、着実に整備を進めていきます。

次に、前回の会の終了後にいただきましたご意見カードへの回答について、資料6ページに記載しています。最初に外環の2をつくるのであれば、本線を費用のかかる地下にするのを再考すべきではないでしょうかというご意見でした。外環本線は、沿道地域に与える環境を考慮して、平成19年に地下方式に変更されました。首都圏全体の道路交通の円滑化を図るため、外環本線の早期完成に向けて着実な整備が必要と考えてい

ます。

次に、外環の2の費用と効果を知りたいというご意見です。現時点では外環の2の必要性やあり方につきまして、地域の皆さまと話し合いを行っているところです。都市計画をどうするか、現在、みている状況です。整備費用につきましては詳細な部分が決定してから算出したいと考えています。なお、幅員36mの調布保谷線の例では、事業延長2.2kmで、事業費が約362億円となっています。

次に、沿線に住んでいる方々と合同の説明会開催についてのご意見です。この会の設置要綱にも記載していますが、本会とは別に構成員以外の地域住民の方から意見を聴くための手段については、今後地元練馬区と相談し検討していきます。

最後に、会議の議事録を早く出してというご意見ですが、これはできるだけ早く対応するように努めていきます。以上で説明を終わります。

司会： どうもありがとうございます。前回の質問のカードが出ていながら、時間がなくてお答えしなかったものについて答えていただいたのです。スライドになってしまっていてお手元に資料がないのですが、何かご質問がありましたら。分かりにくい点とか、追加で説明が必要だということがありましたら、どうぞ。よろしいですか。はい、どうぞ。

構成員A： すみません。いくつかあるんですが、よろしいですか。

司会： はい、どうぞ。

構成員A： 先ほどの「コンクリートの道路をつくったのでは、木を植えても意味は薄くなるのではないのでしょうか」という質問に対して1ページのお答えなのですが、街路樹をわりと高い、枝の長い木を植えるようなことがここに書いてあります。そうすると、ちょっと防災と矛盾してこないですか。高くて枝が長い木がもし倒れたときに、防災のために道路があるのですよね。道路じゃなくて、この中の4つの視点には防災というものも入っていますね。そうすると、枝が長くなる木を植えてということになると、その木が倒れたときに防災の機能をなさなくなるのではないのではないかと想像しますが、それはどうするのでしょうか。

司会： まとめてどうぞ。

構成員A： それと車の台数ですが、ここでは平成32年だと1万～1万8千台という推計になっている。

司会： 何ページですか。

構成員A： 5ページです。だけれども、平成62年になると私の調べた推計では、32年で1万～1万8千台なのですが、平成62年ぐらいになるとその半分以下になるのです。それから、資料3-3の20ページに書いてあると思うんですが、大泉街道とか、女子大通りとか、東八はむしろ整備をすると増加すると書いてあったと思うんです。

そうすると意味をなさないような気がしました。確かに人口動態だけでは判断することが適当ではないと書いてありますけれども、もう車が減っているわけですので、32年というのとあわずかです。今は23年ですから、これからすぐ工事したところで今すぐできるわけじゃないから、もうちょっと先の推計を出していただいた方が、それだけ巨額な費用、

どれくらいかかるかは私もわからないんですけど、1億や2億でできるわけじゃありませんのでね。それだけの整備をして、それだけの巨額な費用を費用対効果というよりも必要なのかということも疑問に思っています。それから・・・。

司会： 4ページですね。

構成員A： そうです。先ほどの、そうです。それから、6ページの「外環の2をつくるのであれば、本線を費用のかかる地下にする」というところですが、私もこれに対するあれか知らないんですけど、最初はこちらの資料「外環の地上部の街路」、これを見ると左側に41年7月では片側が上と下を合わせると3車線だけです。そうすると6車線ですよ。丸々この6車線が地下に入ってしまったということです。それなのに、また上につくることが、ちょっとここが矛盾するのではないかなと思うんです。そして私が資料を調べたところによると、そこに問題があったような、イメージとか、そういうのも書いてありましたね。下が1車線で、2台車があるところの上のほう、そうすると2と1なんです。

ところが実際の本体は片側3車線の合わせて6車線のまま、地下にもぐったんですよ。そうですよね、地下に。それなのに、まだつくるといことは合わせたら8車線とかになってしまうのかなという気もするんですが。もしかしたら違うかもしれませんけれども、それがわからないんです。最初と同じような計画なのに、これが地下へそのまま潜ってしまったのに、まだ残っているのかなというのが不思議ですよ。

司会： その3点でよろしいですか。

構成員A： もう1個あるんです。それは、その次のところで「現時点では都市計画としてどうするか未定の状況です」と書いてあることは、その必要性の確認がまだできていない道路と理解してよろしいのでしょうか。以上です。回答を頂いたようにも思うのですが、議事録では見当たらないのですが。

司会： はい、質問が4つありました。回答を事務局から、よろしいですか。

都： まず街路樹ですが、これはあとで、資料4-3の環境のところ、ご説明しますので、ここで今すぐお答えしたほうが良いですか。

構成員A： じゃあ、いいです。

都： 日陰ができて、木陰ができることによって、路面の表面の温度が下がるというくらいの中高木を想定しています。地震がおこると倒れる、倒れないという問題になるのですが、阪神淡路の時には、根っこが下までしっかり生えていてなかなか倒れない状況がありました。また、街路樹ですので、ある程度剪定等行い、枝葉の管理をしていきます。枝葉が伸びすぎて地震があったときに倒れるというようなことはないという考えです。

続いて、平成32年の交通量ですが、前回にも外環の2につきましては、平成32年と平成62年の2つ推計値を出しています。平成32年は現時点で事業化されています道路がすべて完成したと想定しまして推計したものです。

平成62年は現在計画されている都市計画道路がすべてできているとい

うような、フルネットの状況です。あくまでそれは想定したもので、62年にそれがすべてできるのかといいますと、これは将来の話ですからわからないのです。あくまで都市計画道路ができたということで考えています。そのときも交通量を前回の資料の19ページのほうで出していた、個々の都計道間で出していますが、やはり32年と62年を比べますと、外環の2の交通量は若干、当然周辺の都市計画道路が完成しますので、そちらに交通が流れる形になります。推計交通量というのは落ちるような形になっています。それは前回のここにも出ています。

あと増えるところもあると先ほどあったのですが、前回の20ページにも現況、外環の2のあり、なしで比較したところ、東西の取り付けのところでは増える箇所も出てまいります。また、南北の道路につきましては、外環の2のあり、なしで減少する箇所、減少が横ばいのところも多く認められるというようなデータを出しています。

- 司会： 構成員Aさんの調べだともっと減るのではないかとありますが。
構成員A： 62年度でもっと少なく。
司会： それはどういうデータでしょう。
構成員A： 今日は持ってきていないんですが、人口も減ります。東京都は減らないというお話もありましたけれども、減ります。全体に減りますよ。東京都だけではないです。

車は入ってきますので。車の台数ももう減っていますし、それから周りのほかの道路がたくさんできますよね。今、練馬区には5本か4本ぐらい建設されているんですか、補助線があったり。ですから、それができたりしたら、そういうことでこの外環の2の整備効果は薄くなるというようなことです。

- 司会： そういう資料があるのですか。
構成員A： はい、みました。
司会： それはあとで教えていただいたら、説明資料
都： 前回の資料の中で、62年の時点で今説明いたしましたように、全部の都市計画ができているという大前提の上での推計として、最小は確か0.7、7千台。最大のところは場所によって多少ばらつきはありますけれども、1万6千台という数字になっていたと思います。ですから、そういう意味ではこの32年との比較でいけば、若干交通量としては減っているという結果になっているといえます。

それから次のご質問についてのお答えです。パンフレットの中で高架の高速道路、それから地上の外環の2の断面を示しています。41年の計画では高架の高速道路については幅員的には23mです。車線数としては片側2車線ですから、上下で4車線です。一方、地上部の部分については、幅員的には10m弱だったと思いますが9m程度の幅員が両サイドにございます。そうしますと、地上部の車線数も2車から、当時は古い決まり、構造令を使っているとすれば3車でしたから、逆に言うと、上の4車プラス下が2車とすれば8車線ということになっているのです。

- 構成員A： ここに2台。
都： そうです。下も片側2車線ですから、上下で4車線となります。車線

数だけの比較でいくと、今回の新しい計画といいますか、地下にした本線につきましては片側3車線ですから、6車線の道路です。今回、我々のほうで推計した結果でいくと、片側1車線、地上部について、外環の2については片側1車線、ですから上下2車線の道路で交通量的には一応足りるのではないかと考えています。

最後、必要性について確認されている状況にあるかというお話でした。この話し合いがそもそも、外環の2についての話し合いをテーマにして、話し合いをお願いしています。前回、必要性ということで我々は整備された場合の効果という観点で、資料をまとめさせていただきました。ですから、そういう意味では現時点でその必要性について、まだ議論されていると言えると思います。

司会： よろしいですか。

構成員A： はい。説明はよくわかりました。家へ帰ってもう一度、都計審などを見えます。2車線のここは私すごく気になるのです。上になっている、これは分かるんです。そして、見ても1車線というあれは出てきていなかったですね、私の資料の中では。今、1車線というのは初めて聞きましたので、それがもしそうであるならば、いつ、そうなったのかということもあとで、次の会でもいいですけど。私もわからないですから、調べてみますけれども。私は最初から6車線だと思っています。だから、それが全部地下に入ったから、いいのではないかと。道路をつくるというのは、結局は渋滞の緩和のためですよね、41年当時は。今はいろいろな視点、防災とか、いろいろといれていますけれども。交通渋滞の緩和のために41年の都市計画が計画された。それが全部地下に入ったから、私は車線数のことは知らなかったものですから、もう一度私のほうで調べてみます。もし、それが変わっているのであれば、いつ、どのように変わったのかというのを教えていただきたいということです。

司会： では、質問を新しくいただいて。ほかに、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

構成員B： 先ほど、震災時の出火危険度の話がありました。あの危険度というのと今回の外環本線を含めて、それから外環の2との関連性については何のお話もないですね。例えば、阪神淡路大震災や、もっと古いのであれば関東大震災など、今日たまたま両国にあります東京都の慰霊堂ですか、あそこへお参りしてきました。あそこで非常に狭い公園になっていますけれども、大して広くないところですが、あそこで3万8千人、要するに3万人以上の方が焼け死んだんですよね、熱風で。こういう道路ができたから、そういう熱風が来ないのかということと言えないと思うんです。両側にビルを建てさせるようにしますというようなお話というか、図にはあるんですけど、そんなものは強制的に何階建てを建てろとは、これから法律でも改正してやろうというおつもりでしょうか。その辺も含めてお答えをお願いします。

司会： いいですか。では、どうぞ。

都： 出火危険度と外環の2の関係につきましては、前回の整備効果のデータですが、これは前回、防災のところを出したものです。出火危険度と

外環の2の関係ですが、外環の2は図面の真ん中の東西に走っている40mの道路です。

ちょうど、駅の前のところですか。こういうところでは商店街や飲食店が建ち並ぶところですか。その下もございませう。ということで、飲食店街とか、高層ビル、高層マンションというのは出火危険度が周りに比べて要因的には高いというようなデータだけです。ですから、ここで関係と申しますか、こういうところに火がつかますと、地震時におきましては、当然のことながら風向きによっては延焼というものが、当然火事が出てきますので。その延焼を外環の2によって火を食い止められると、延焼をそこでとどめることができるということの整備効果がありますというような効果の1つとして前回ご説明したというものです。これが外環の2と出火危険度との関係です。

司会： 別に両側にビルがなくても、ある幅以上あれば延焼効果はあるということですね。

都： 周りを不燃化しなくても、全幅員が27mあれば、延焼が止められるというデータが出ています。

司会： よろしいですか。

構成員B： いや、全然納得できません。

司会： そうですか。では、どうぞ。

構成員B： 全く納得できない。東京都慰霊堂というのは国交省の方とか、東京都庁の方とか、練馬区の方はいらっしゃったことがあるんでしょうか。私も初めて見ました。ちょうど両国に出るついでがあったので、ちょっと寄ってきたんです。

あのころ、関東大震災があったころは、家も小さい家があっただけであるはずですし、かなり広い。今はいろいろ建っていますけれども、何もなかったような絵や写真なんか展示してありましたけれども、ああいうところに火が舞い込んでくると、みんな逃げて持ってきた荷物に火がついちゃうんですね。それから、衣服についちゃうんですね。それでも、どうにもならなくなって、折り重なって亡くなっている。焼け死んだ死体がまとまってある写真もありました。ですから、たった40mの幅の道路で防火の役目を果たすとは、僕にはとても思えないので、それはちょっと勘違いしているんじゃないかと思っています。

都： お答えになるかどうかわかりませんが、一般的に延焼遮断帯というのは道路の機能と、それから沿道の建物で、一般的には先ほど申し上げましたように、道路だけの空間として議論するのは、27mがあれば道路だけの幅として延焼遮断帯としての機能を期待できるといわれています。

関東大震災のときの火災の状況がどうだったのかというと、条件も異なると思いますし、私事ではございますが、私は阪神淡路のときに3週間ぐらい、都市計画の法的な手続きの関係でお手伝いに行ったのですが、そのときやっぱり阪神淡路の現場の中では、火災で焼失しているところが多々ありました。その中で比較的広い道路で、そこを境にして片一方は火災で焼失しているのですが、その反対側のところはそのまま火災を免

れているという現実も経験しました。そういう意味では一定の道路の幅員があることは、焼け止まりの部分での効果は期待できるだろうと思っています。

構成員B： 慰霊堂にいらっしゃったことはありますか、慰霊堂。

東京都庁のお役人として、いらっしゃったことはありますか。

都： 私は行ったことがございません。

構成員B： じゃあ、ご覧になってよくデータを調べてください。

都： ありがとうございます。

司会： ほかにいかがですか。ちょっと時間的には次にいきたいところですが、はい、どうぞ。

構成員C： 最後6ページのご意見カードのところ。「外環2をつくるのであれば、本線を費用のかかる地下にするのを再考すべきではないでしょうか」のお答えが、「外環本線は、沿道地域に与える環境を考慮して地下方式に変更されました」となっています。環境を考慮して地下に変更されたのに、それに外環の2ということで、その上につくることは沿道地域に与える環境を無視して計画されたのでしょうか。

司会： お答えはどうでしょうか。

都： 外環本線と外環2については本来、機能が違ってきます。外環本線についてはご案内のとおり高速道路である自動車専用道路ということで、かなり広域な交通を担う。一方、外環の2につきましては、もちろんその一部には広域な交通もあるかもしれませんが、地元の方々、あるいは区内、隣接する区域を含めた交通ということで、やはり機能が基本的には違うことになろうかと思えます。そういう意味で、外環本線につきましては地域に与える影響と書いてありますけれども、それ以外にも技術の発達だとか、そういうことも含めて地下方式に変更されたと聞いています。

なお、環境についてはどうなのかということで、言われているかと思えますけれども、そのあとのテーマの中で外環の整備によって、どんな影響が考えられるのかということで、我々がまとめた資料があります。その中で環境についても一応全部まとめをさせていただいていますので、そこでまたご説明させていただければいいと思えます。

司会： 次のところで、またご質問をいただければと思いますが、よろしいですか。

(特に意見なし)

4 整備による影響データについて

司会： それでは次の「整備による影響」ということで、非常にご心配の面がそれぞれ、いろいろあるかと思えます。それが計画どおりの整備をした

場合にどうなるかという説明に入っていきたいと思います。最初に言ったように、事前にお送りしておりますので、ごくごく簡単にやっていたいで、質疑の中で補足の説明という感じでやります。よろしくお願ひします。

都： それでは資料4-3「地上部街路整備による影響データ」につきまして、この資料を使いまして、資料送付が近々となってしまいましたので、ある程度、説明の必要などころについてお話しさせていただきたいと思ひます。それでは、座らせて説明させていただきます。

この冊子をめくっていただきまして、1ページです。本資料は地上部街路が整備された場合に環境、防災、交通、暮らしの各視点から懸念される影響について、東京都が検証を行った資料です。懸念される影響につきまして検証した項目につきましては、1ページの8項目になります。

2ページです。ここでは環境の視点から懸念される影響としまして、大気汚染についての検証をご説明いたします。東京都では都内の大気の状態を把握するため、幹線道路沿道に設置してある35局の自動車排出ガスの測定局で、大気汚染状況を常時監視しています。このページの下段の表は、これらの測定局のうち、地上部街路に類似していると想定されます2車線かつ1日の交通量が1万~1万8千台に該当します3路線の測定局における測定結果を示しています。これら類似する3路線の測定局におきましては、NO₂では、環境基準値は0.04~0.06ppmまでのゾーン内、またはそれ以下という環境基準値。SPMでは0.1mg/m³以下という環境基準値、いずれもこの数値は達成している状況です。今言いました環境基準値の詳細については、本資料の5ページにも記載しています。

3ページ目なのですが、類似3路線における測定局の測定箇所、赤の星印が付いていますが、測定箇所について示した図面です。

4ページをご覧ください。ここでは練馬区内の住宅地域などに位置しています、同じように大気汚染常時測定局の結果を示しています。大泉中学校地内と都立石神井公園地内に設置してあります各測定局の測定値ですが、NO₂が0.041ppmと0.038ppmであり、SPMが石神井公園は0.062mg/m³となっております、いずれも先ほど地上部街路に類似していると想定した3路線の測定局の値と同程度の測定値となっております。

5ページをご覧ください。上のところは先ほどの大気汚染の環境基準を示しています。このような評価から、地上部街路に類似していると想定した3路線の測定局の大気汚染測定値を見ても、環境基準を達成している状況でございます。このようなことから、地上部街路が整備された場合においても、周辺の大気状況は同程度であると考えられます。考えられる対応ですが、道路ネットワークの整備など交通の円滑化により大気汚染物質が減少することが考えられます。また、首都圏では平成15年度からディーゼル車走行規制により、平成17~21年度の大気測定結果では、都内すべてにおきましてSPM、浮遊粒子物質が環境基準を達成しています。大気汚染の改善効果が図られている現状です。

続きまして6ページをご覧ください。環境の視点から影響として騒音についての検討をここでは行っております。東京都内では自動車交通騒

音の状況を把握するため、幹線道路の 229 地点で調査を行っています。この 229 地点の中で先ほどと同じように地上部街路に車線数や交通量等が類似すると想定される路線が 35 地点に対応いたします。その調査結果を見ますと、昼間は 89%、夜間が 63%と環境基準を達成しており、全 229 地点の環境基準達成状況、昼間は 74%、夜間が 49%と達成率が上回っている状況です。下段に幹線道路の沿道での環境基準値、昼間は 70dB 以下、夜間は 65dB 以下を示しています。

7 ページをご覧ください。評価ですが、以上の検証から、地上部街路に類似していると想定した路線における騒音測定結果では、環境基準の達成率は昼間 89%、夜間 63%となっています。道路を整備する場合には、自動車走行による騒音を低減させることが必要と考えられます。騒音に対して考えられる対応ですが、低騒音舗装の敷設や、幅の広い歩道、植樹帯の整備によって、音の発生源である車道からの離隔を確保することにより、騒音を低減することが可能となります。ページの中段の図ですが、低騒音舗装のしくみを示したものです。従来舗装よりも粗い骨材を使用することにより、タイヤと路面の接地時などに発生する騒音を低減いたします。東京都の事例では低騒音舗装の敷設により、通常の舗装より 3～5 dB 低減していることを示しています。下段の表ですが、騒音の距離減衰について説明したものです。道路の中心から赤の星印で示す 10m の位置を基準点としまして、その地点から右方向に離れるほど騒音が減衰する傾向を示しています。基準点から 5m 離れると 1.8dB、10m 離れると 3.2dB、15m 離れますと 4.2dB の騒音が減衰しています。

8 ページをご覧ください。ここでは対策事例としまして、通常の高騒音舗装より、騒音低減対策として効果の高い二層式低騒音舗装の事例を紹介しています。この舗装は 2005～2008 年までの 4 年間で 71 工事、約 30km が東京都で施工されています。そのうち 28 工事を測定した結果、昼間で平均 4.9dB、夜間で 5.4dB の騒音低減がご覧いただけます。

9 ページをご覧ください。同じく環境の視点から懸念される影響として振動についての検証をご説明いたします。東京都では都内の道路交通振動の状況を把握するため、振動については 365 地点で調査を行っています。その調査結果につきましては、中段の表に記載していますが、全調査地点で要請限度を超える地点は昼・夜ともございませんでした。下段の表は交通振動調査における振動レベルの平均値を表したものです。先ほどと同じように車線数、交通量から地上部街路に類似すると想定した路線に該当するものは 77 地点ありまして、77 地点の振動レベルの平均値は昼間で 43.2dB、夜間で 38.1dB となっており、幹線道路沿線全体 365 地点の平均値を下回っていることを示しています。

10 ページをご覧ください。先ほど説明しました東京都の振動の要請限度を示しています。第一種低層住宅地域など、住宅の多い第一種区域では昼間は 65dB 以下、夜間は 60dB 以下となっています。中段の表は振動の目安を記載しています。地上部街路に類似する路線の調査地点 77 地点における振動レベルの平均値は先ほど昼間ですと 43.2dB、夜間は 38.2dB となっていますので、震度 0 の 44～55dB 以下の数値になっています。以

上の検証から、幹線道路においては要請限度を超過する箇所がないことから、地上部街路においても要請限度を超過するような大きな振動は発生しないものと考えています。なお、道路は走行車の大きさや交通量に応じ、道路表面でのたわみ量が一定限度以下になるように計画・設計をしています。このことから、路面の平坦性が保たれ、振動の発生を抑制することが可能と考えられます。

11 ページをご覧ください。同じく環境での視点から懸念される影響として、身近な緑の減少について検証をしています。地上部街路を現計画どおりに整備した場合、中段の表にあります。整備された緑地面積は約 6.9ha になります。一方、地上部街路の整備により失われる計画線内の既存の緑は約 3.1ha で、差し引き約 3.8ha の緑が創出されることになります。

12 ページをご覧ください。以上の検証から、地上部街路を現計画どおりに整備した場合には、植樹帯や緑地により、緑の空間は全体として増やすことが可能です。

東京都では緑あふれる東京の再生をめざし、「緑の東京 10 年プロジェクト」を策定してまいり、地上部街路が現計画どおりに整備された場合には、この計画に寄与するものと考えています。また、地域の身近な緑を考えた場合、道路整備によってつくられた植樹帯を地域の方々に一般開放し、自由に緑を植えていただくなどの管理をしていただければ、身近な緑をお感じいただくことなども考えられます。下には植樹帯の一部を地域の方々に開放した事例の写真を載せています。また、次の 13 ページには幅の広い植樹帯が設置され、緑豊かな空間が確保されている放射 36 号線、要町通りの事例の写真を掲載しています。

続きまして、14 ページをご覧ください。同じく環境での視点から懸念される影響としまして、舗装による気温の上昇につきまして検証をここではご説明いたします。中段の絵をご覧ください。アスファルトなどの地面は日差しの日照を受けることにより、表面温度が上昇します。右側に示しています 2005 年 7 月 28 日のサーモグラフィですが、気温は約 32 度の日です。舗装の表面温度は赤の部分で 50～60 度を示しています。

下段は樹木に覆われた車道の表面温度を示しています。樹木は日射を遮ることにより、地表面の温度の上昇を抑制し、右側のサーモグラフィでは街路樹の日陰部分が日なた面の約 44 度よりも約 15 度も低く、表面温度が青色の約 29 度を示しています。

15 ページをご覧ください。評価ですが、以上の検証から、アスファルト部分では日射を受けることにより、夏季の日中には表面温度が 50～60 度程度まで上昇いたします。また、木々に覆われた日陰では 29 度になっていまして、表面温度の低下がみられ、舗装の表面温度上昇が抑制されています。この舗装による気温上昇に対しては、街路樹の植樹や舗装の種類工夫によりまして、地表面温度の上昇を抑制する対応が可能です。下段で触れてありますが、この舗装による気温の上昇に対しては、街路樹の植樹や保水性舗装、遮熱性舗装など舗装の種類工夫によりまして、地表面温度を抑制する方法が考えられます。

16 ページをご覧ください。上の図はブロック系の保水性舗装についてのイメージを表したものです。ブロック系というのはレンガなどですが、ブロック系の保水性舗装は降雨などによる水分をブロック内部の空隙に保持し、その後数日間かけて大気へ蒸発させ、気化熱冷却にすることにより路面の表面温度を低下させる舗装になります。下の図は遮熱性舗装のイメージ図です。遮熱性舗装では、遮熱性材料を舗装表面に塗布し、太陽光の赤外線を反射し、路面温度の上昇を抑制する舗装です。ここでは低騒音舗装の粗いところの拡大図がですね、骨材に塗膜というものがあありますけれども、ここで赤外線を反射するという図になっています。

17 ページをご覧ください。中段の写真は日比谷公園での保水性舗装を設けた事例です。通常のアスファルト舗装、保水性舗装、公園の芝について夏場3日間測定した結果が下のグラフです。このグラフでは水色で示す保水性舗装の表面温度は、オレンジ色で示す通常のアスファルト舗装の表面温度より約13度低く、夜間でも約5度表面温度が低くなっており、グラフでも緑色の芝生と同程度の変化を示しています。

18 ページをご覧ください。これは渋谷駅前交差点での遮熱性舗装による路面表面温度の上昇抑制効果を示したものです。右のサーモグラフィでは一般のアスファルト舗装に比べ、遮熱性舗装は約10度表面温度が低くなっていることを示しています。

続きまして19 ページをご覧ください。ここからは交通での視点から懸念される影響として、交通事故の発生についての検証をご説明します。

上段のグラフは練馬区における平成12年から平成18年の事故発生件数を示したものです。下段のグラフは同様に平成12年から平成18年における事故発生箇所別の事故発生件数の割合を示したものです。下段のグラフでは、青色で示す交差点および交差点付近で発生する事故が全体のおよそ3分の2を示すことがわかります。

20 ページをご覧ください。評価ですが、練馬区内の事故発生箇所を見ますと、交差点などで発生する事故が全体のおよそ3分の2を占めています。地上部街路を整備した場合、交差点部に流入する交通に対しては、交通安全施設を設置することによりまして、交通事故の発生を抑制することが考えられます。また、交差点部以外の道路におきまして、交通安全施設を設置することにより、交通事故の発生を抑制することが考えられます。

考えられる対応としましては、信号機や横断歩道など交通安全施設の設置、また広い歩道や自転車・歩行者道の整備などが考えられます。

次の21 ページ、22 ページに交差点部の安全対策のイメージ図と、交差点以外の安全対策イメージ図をここでは示しています。歩行者などの横断中の事故に対しては信号機や道路照明、横断歩道などの設置、歩行者と自転車の事故に対しましては自転車・歩行者道の整備、自動車の事故などに対しましては右折レーンの設置や、横断歩道の手前のカラー舗装、赤い舗装ですね、設置などが考えられます。

23 ページをご覧ください。交通安全の対策事例としまして、幅の広い歩道を設置した上段では吉野街道を載せております。歩行者と自転車が

とても安心して通行できる自転車・歩行者道を整備した下段では武蔵境通りの事例を掲載しています。

同じく、24 ページをご覧ください。ここでは上段には交差点の夜間の安全対策としまして道路照明を設置、小金井街道の交差点。下段には交差点の安全対策としまして、この赤い舗装、カラー舗装を設置した都道東品川下丸子線の事例の写真を掲載しています。

引き続き、25 ページをご覧ください。ここからは暮らしの視点から懸念される影響としまして、住宅環境の変化についての検証をご説明いたします。

この図は練馬区のまちづくりの将来像を示した「練馬区都市計画マスタープラン」における土地利用の方針図です。地上部街路が計画されている区域は桃色で示しています幹線沿道地区に位置づけられています。幹線沿道地区では沿道環境に配慮しながら、商業・業務施設と都市型住居の立地を誘導し、幹線道路沿道にふさわしい土地利用を図るとあります。

26 ページをご覧ください。この図は地上部街路周辺の用途地域を示しています。地上部街路が計画されている区域の大半は、薄緑の「第一種低層住居専用地域」に指定され、店舗や事務所などの建築は一定規模以下のものに限られています。そのほかにも黄緑色の「第一種中高層住居専用地域」、黄色の「第一種住居地域」、オレンジ色の「準住居地域」、淡い桃色の「近隣商業地域」、淡い紫色の「準工業地域（特別工業地区）」が指定されています。

27 ページをご覧ください。用途地域について建築可能な建物が用途地域ごとに定められています。その制限の概要についてまとめた表です。備考欄には地上部街路沿道周辺での指定箇所を記載しています。

28 ページをご覧ください。以上の検証から、評価としまして、地上部街路が計画されている区域では、中高層の集合住宅や大規模な商業・業務施設の建築も可能な地域ですので、無秩序な市街化を抑制するためには、建物の用途や形態、容積率の最高限度などのルールを定めることが必要と考えられます。考えられる対応としましては、地区計画という手法により、地域特性を活かしたまちづくりを進めることが可能です。

29 ページをご覧ください。ここでは地区計画における建物の容積率、用途、高さ、色彩などの制限などを定めることができるルールについて示しています。

30 ページをご覧ください。ここでは参考としまして、地区計画の原案作成までのプロセスをまとめたフロー図です。このフロー図で示しますように、地域住民の方々が参加して計画づくりを行い、地区計画の原案を作成しているところです。

31 ページをご覧ください。ここでは地区計画の事例として、補助 230 号線土支田・高松地区を紹介しています。これは都市計画道路補助 230 号線の整備にあわせて、沿道の無秩序な市街化防止や良好・安全な街並みの形成を図るために、「地区計画」を平成 19 年 4 月に決定した事例です。

32 ページをご覧ください。補助 230 号線土支田・高松地区の地区計画の計画図を抜粋したものです。黄色く着色した都市計画道路補助 230 号線の沿道地区では、用途地域による規制に加えて、主な建物の制限内容としては、ホテル、旅館、葬祭場の建築は認められず、また屋根、外壁等の色彩や屋外広告物の形状などにも制限が定められています。

続きまして 33 ページをご覧ください。ここでは暮らしの視点から懸念される影響としまして、地域分断についての検証についてご説明します。この図は石神井公園駅の北側の光和小学校の学区・通学路の状況を示しています。光和小学校の学区内には、2車線の都道である富士街道が東西方向に横断しています。赤色の線で示した通学路の交差する箇所では、オレンジ色の丸印や青色の丸印で示します信号機や横断歩道が設置され、通学路は連続しています。

34 ページをご覧ください。この図は同じく石神井公園駅周辺の町会区域と主な生活道路を示しています。ここに示した町会区域では、ほぼ中央部に同じく富士街道が東西に横断していますが、主な生活道路と富士街道が交差する箇所では、オレンジ色や青色の丸印で示しています信号機や横断歩道が設置されていて、日常的な移動のための生活動線は連続しています。

次に、35 ページをご覧ください。中段の図は地上部街路が現計画の中で設置された場合の断面イメージの一例を示しています。ここでは道路を横断するときは赤色で示す約 5m の車道部を 2 回横断することになり、車道部の横断距離の合計は 2 カ所で約 10m 程度となります。下の図で示しますように、富士街道や新青梅街道の車道部の横断距離と同程度です。

36 ページをご覧ください。以上の検証から評価としまして、地上部街路が整備された場合には、横断箇所を適切に設置することにより、通学路や主な生活動線、町会の一体性への影響を緩和することが可能と考えられます。

考えられる対応としましては、交差点の整備や、交差点以外の横断歩道を設置することにより、主な通学路や動線の確保が可能と考えられます。また、現計画幅員 40m で整備した場合には、日常生活の憩いの場を設置することが可能であり、新たな地域活動やコミュニティの場として活用することも可能と考えられます。

次の 38 ページ、39 ページでは、これらの対応事例を紹介しております。38 ページの上段の写真は先ほど説明しました光和小学校の通学路と富士街道の交差点の写真です。信号機の設置などにより、通学路や動線は連続しています。中段の写真は同じく富士街道の横断歩道の写真です。生活道路については押しボタン式の信号機などの設置により、生活動線が連続しています。下段の写真は道路が日常生活のコミュニティの拠点として利用されている事例です。設計段階から地域の方々と話し合いを行い、歩道部の植樹スペースに花苗を植え、日常の世話をいただくことによりコミュニティの分断の解消を図っています。39 ページの 2 枚の写真にはコンサートや農産物の販売など、イベントスペースとして道路を活用している事例を紹介しています。

非常に駆け足ではございましたが、以上をもちまして資料4-3の説明を終わらせていただきます。

司会： はい、どうも。50分ぐらい議論ができるかと思ったら40分ぐらいしかなく、すみませんが、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

構成員D： ご説明いただいたんですが、青梅街道のインターのところの説明は全然ないんですが、それはどのように考えているのですか。

都： 今回は地上部街路の整備によります影響という形で資料4-3を作成させていただいております。青梅インターチェンジにつきましては、外環本線の高速道路のインターチェンジですので、ここでは記載はしていません。

構成員D： 青梅街道の、この前の会議でも申し上げましたが、今現在でも5万台、50,676台、今現在でも走っております。夏になると皆さんもご存じのとおり、光化学スモッグ注意報が毎日のように出ます。あれはそれだけ汚染されているということだと思うんですけど。私どもの近くに西小学校があります、青梅街道筋にあるのです。何年か前にその学校でぜんそくを患っている子がたくさんいるという話がございまして、そのとき、たまたま私どもも青梅街道の大気汚染をカプセルで測っていたのです。おたくの学校も測ったらいいでしょうと、そういうことを先生に言って測ったことがあるのです。ところが練馬区で学校にすでに大気汚染測定室をつけてありました。然しそれは青梅街道から約10m入ったところにあるのです。沿線には該当しないのだと。沿線で測っても汚染されている数値が高いのは当たり前だと。法律上10m入ったところを基準に測るようになってきているのだと言っています。だから全然話が違うなと思っていました。国の大気汚染環境基準は0.04ppmから0.06ppmで、インター計画場所で測定すると0.058ppmから0.086ppmあります。青梅街道から10mは行って測定すると0.038ppmあります。青梅街道で測った場合には、ましてインターの付く場所で測っても、基準よりもずっと上です。だから、これができたら大変なことになります。

又、練馬区のマスタープランというのがあります。先ほどもお話しになっていました。千川から南については削除されています。練馬区でマスタープランから外している。私どものところはないのです。それはインターを見込んでいるから、そこにプランを立ててもしょうがないと見ているんじゃないかなと、私らはひがんで、そう思うようになったわけです。ですから、練馬区はどうしても青梅街道にインターをつかって、上部道路もつかってやりたいという考えですから、全然、住民と話が食い違ってきますね。関係ないんです、自分たちがそういうふうにやりたいという。本当に民主主義じゃないです、どこかの国みたいです。以上です。

司会： 練馬区さん、何かありますか。関連でしょうか。

構成員E： 私のところは石神井台の3丁目なんですが、大泉高校の脇から日銀の脇にずっと斜線が入っているはずなんです。それで、そこが40m空かれちゃうと、大変なことになる。それで初め、上だけ、その次に下だけとか、地下になるとか言っていたのに、先ほど後ろの女の人からも出まし

たけど、地下になったのなら、上はいいじゃないかと我々も思ったんですが、また両方今度はできる。そうすると町内のいろいろな環境というか、掲示板や回覧板はどういうふうにして回すか。区では町会を頼りに一生懸命やっているんですけど、東京都からも私のところに来ますけど、本当に分断されちゃうと、どうしていいか分かんなくなるよね。だから、その辺はもう少し検討して。うわさでも我々のところへ電話がどんどん来て、「町会長、どうしてくれるんだ」なんて来るけど、私がどうしようもないので。こういうところでの話はほとんど私も出席しますが、こう決まったとかいうようにはなっていないはずなのに、それが決まったようなことで文句を言うてくるんですよ。だから、聞きに行きなさいと言ってはいても、それが来ないんですよ。みんな町会長の責任みたいになるけど、これはやっぱり、まず道路を、広いのをつくる時には、その中に憩いの場所ができていざらうという話もさっき出しましたが、そういうもんじゃなくて、隣近所に・・・隣の人が死んでいたのを知らない時代なんだから、その辺をよく考えてもらいたい。私も20年間、民生委員をやっていたから、そういう点は近所とのコミュニケーションを大事にしているつもりなんですけども。地域はどういうふうにして連絡をとってやるかというのが一番大事なんですよね。

話は戻りますが、先ほど女の人と言われていましたけど、地下ができるんなら上はいいじゃないかと。私なんかもうそういうふうに一時的に思ったことありましたんですが、この辺はどうなんですかね。

区： 練馬区の西部地域まちづくり課長の向田と申します。先ほどの外環沿道の都市計画マスタープラン上の扱いなんですけど、25ページの資料をご覧いただくと、これが練馬区の都市計画マスタープランの全体構想の中に位置づけられている土地利用の方針図になっています。この中に左側のほうに縦に点線が入っている薄いピンクの路線が2本あると思います。その右側のほうが今回の外環の沿道地区となっています。この地図を見ていただいても、関越道、放射7号から一番下の青梅街道まで幹線沿道地区ということで指定をされていて、先ほど東京都からご説明がありました暮らしの中の土地利用の方針図の上の検証のところを書いてあります位置づけがなされているのです。

司会： 今の話はマスタープランから外されているとか、そういうことではないのですか。説明がかなり一般的な部分の懸念されることの説明としてされているのですが、ご心配なのはかなり具体的な各々がどうなるかという話がおありになるようです。今日は大きな地図などもないのですが、もうちょっと具体的にこのところをちゃんと説明してほしいというようなのを最後に出しておいていただいて、もし必要であれば、練馬区さんの基本政策そのものについては、どのようなことが考えられて、どういうことが問題になりそうかということ、次回質問の内容を見てご説明したり、検討したりする場を設けましょう。

コミュニティの分断の話も都に言ってもなかなかどうにもならないところもあるのです。大きな道路ができるので、練馬区さんとしても地域の町会などの問題は対応していかざるを得ないことがあるのと思います。

具体的にここをどうするという事ではないのですが、姿勢的なことについてもしあれば。

区： また、練馬区西部地域まちづくり課長の向田と申します。いろいろ 40mの道路をつくったときに、周辺に影響が出るだろうということは当然あるかと思いますが。環境、生活面で道路に関して状況の変化が起こってくる。そういうことにつきましては、今後地域の皆さまも含めて、どう影響が出るかということは検証していかなければいけないのは当然重要かと思っています。それにつきましても、外環の2の部分があるような方針になるかによって、状況も大きく変わってくる場合があります。少なくとも3つの方針ということで現状の都市計画の幅員で整備する、ないしは縮小する、または代替機能をもって廃止するという、いずれにせよ、この3つの方針で計画されることであれば、南北方向に対する都市計画道路に寄与する役割が消えないことになろうかと思っています。その中で地域において今後どのようなまちづくりをしていくかということが課題になろうかと思っています。今の段階で細かく、ここはどうかという話はなかなか難しいのですが、そういう問題についてはまちづくり全体で大きなエリアをとらえて、課題を抽出した中で考えていく必要があろうかと考えています。

司会： 今日の説明は40mの道路をつくったとしたらということですが。今日は4回目ですが、最後、6回目のときにその幅を縮めるべきなのか、40mでいくのかというような議論をする機会をまたつくりたいと思っていますのでよろしくお願いします。どうぞ。

構成員D： こういう話し合いというのは、先ほど長い時間、効果とかいいことばかり説明していますが、各町会、町会で持っている悩みもあれば、意見も持っているはずなんです。それを全般的にべたっと、ここはこうで、火災になった場合にはどうの、何が合った場合にはどうのと一般的な意見だけで、それで話し合っただけで決めましたって言われちゃうと、これ困ってしまいますから。そうじゃなくて、もっと突っ込んで、個々のまちのいろいろな問題を聞いたり、話し合ったりするのがこういう会議だと思っただけです。そういう会議にしないといけないんじゃないかなと、本当に決まっていけないと思っただけです。

司会： どうもありがとうございました。あと2回あるんですけども、この会は。地域をもうちょっと細かく分けて議論できるような設定の仕方も考えてみたいと思います。大体ひととおりの説明が終わってききましたから、もうちょっと具体的なところでのいろいろな問題を議論していただくようなことができればと思いますから、東京都とも相談してみます。はい、どうぞ。

構成員F： 目の前の地図を見ていまして、40mの外環が、40mというのは結構な面積なんです。それで、その前がちょうど善福寺公園とか、東京女子大があって、その横に外環のその2が通っているわけです。車道部分もすべて40mなんですけれども、面積でいうと善福寺公園と同じぐらいの面積がある。それだけ面積をとっているわけです。車道の部分の中で道路は1車線しか使わなくて、残りの40mを基本としてこの中に36ペー

に書いてあるような使い方、もう少し使いようがあるんじゃないかという、一方的に示されているような気がします。

司会： それもテーマとして議論ができるようなことにしたいと僕も思うんですが、それはどうでしょうか。テーマになり得ますか。

都： 今、ご意見をいただきましたので、そういう議論をさせていただければと思います。もともと先ほど練馬区さんからお話がありまして、外環の2についての考え方として、1つは今の計画幅員をそのまま活用する。その中で緑地だとか、あるいは道路をつくっていくという大きな考え方の1つです。

2つ目の考え方として、もともと外環本線、高速道路部分の高架部分を重複した形で計画しておりましたので、そのことについては機能上、地下になったことによって、機能としては現時点では見出せないということですから、そのものについては幅員を狭めてという考え方が2つ目。

それから3つ目は道路そのものについて、いろいろ我々としては役割をもっていると思っていますけれども、その役割をほかで代替することが可能であれば廃止をするという考え方ということで示しています。

今回、いろいろと断面をある程度、緑をどの程度数値として出せるのかなということ为例として挙げております。これは決してこのまま、そのまま、将来の形ということではございません。そういう意味では、今後いろいろ道路のつくり方に関するご意見等も、あるいは意見交換をさせていただければと思っています。以上です。

司会： そういう議論が必要ということで、ぜひそういう場を設けたいと思います。ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

構成員B： 環境データとか、いろいろなデータをいただいたんですけど、どこから、どう申し上げていいか、とまどっているところがあります。例えば、最初のほうの4ページに、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、これは完全に自動車から出たものをいっているのでしょうか、それとも我々が住んでいる家からもCO₂は出ているのです。それから浮遊粒子状物質（SPM）、こういう横文字を略してあるのか知りませんが、こういうものは石原都知事が一時ペットボトルにたくさん砂みたいなものを入れて、これがディーゼル車から出たものだと見せて歩いていたときがありましたけど、ああいうものを言うのでしょうか。それは純粋に自動車から出たものなのかどうかということが、これではちょっとわかりません。それから騒音の問題も低騒音舗装をすれば減らせるなら、もうさっさとやればいいのです。どんどん舗装をあっちこち年度末になって掘り返してやっているわけで、そういうときにもう新しい方法があるのであれば、低騒音舗装をやればいいことなんです。

それともう1つ、外環の2ができると、外環本線を夜使わないトラックなんかがたくさん出てくるわけです。環八なんかは今はどうなったか知りませんが、いつか確か夜間は中央をトラックが走って、両脇を乗用車が走るというような位置づけをしていましたけども。トラックも外環の2ができたら、東名で出て、それから関越に入るのに外環の2を通して、あそこは何百円になるのか知りませんが、トラックだと

仮に 1000 円だとすると、1000 円でも 1 食にはなるわけで儉約ができるんで、当然走ってくると思うんですね。だから、もう 1 つ言えるのは、今、ハイブリッド車だとか、電気自動車がたくさん出てきまして、例えば宅配便のトラックもハイブリッド車にしています。あれはかえって目の不自由な方にとっては確認できないので、後ろから来ても相当近付いてからでないといけないっていうので、わざと音を出すように改造するっていうことになっている。その辺のことも兼ね合わせても、騒音は必ず低くなります。これから本線だって 10 年でできるかどうかかわからないので、上の外環の 2 なんか 20 年たってもできないかもしれませんね。そうすると、もう完全に石油で走る車はゼロに近くなるんじゃないかと思っています。それでも、こういう騒音の問題を改善できますよと言いたいのでしょうか、いかがでしょうか。

司会： 答えられるところだけでいいです。

都： 先ほどの SPM や NO₂、二酸化窒素や浮遊粒子状物質などの測定値は車だけなのかというご質問ですが、先ほどの資料 4-3 の 3 ページに測定位置図を示しています赤い星のところでの測定値を言っています。これによりますと五日市街道では、歩道のところとか、車道全般ですね、6m みたいなところで、道路の近傍に置いてあります。

これが車だけということで当然測定はできませんので、CO₂等を排出するようなものがもしあれば、それは測定に入ってくるという形ですが、概ねその数値であるということで補うということでございます。

先ほどご質問されたのは SPM という浮遊粒子状物質なんですが、石原知事がペットボトルで振ったというものですが、まさしくこの SPM でございます。先ほどご紹介したんですが、ディーゼル車規制のときもやっておりまして、東京都内ではこの SPM の環境基準が現在では基準内に収まっているところです。

補足なんですが、先ほど SPM が、目に見えるすすですので、例えば沿道の砂ぼこりなども測定する可能性も、当然のことながら出てくることもあります。

それと低騒音舗装ですが、そういう軽減ができるものなのであれば、どんどんもっとやったらいいというご意見です。東京都では先ほどご紹介しました 2005 年から 2008 年までの 4 年間で 230 キロの低騒音舗装をやっています。現時点でも、新規の幹線道路につきましては低騒音舗装を極力使用するような工事をやっています。

また、低騒音舗装は音を低減させるばかりではなくて、雨が降ったときに表面に雨水がたまらないで中に入りますので、車の走行が非常にしやすくなるというような効果もあります。

司会： さっきのご質問の中で、10m 離れて測定するという法律があるという話ですが、何かあるのですか。

都： 私は正確には存じ上げませんが、たぶんないと思いますが、そこはちょっと、また次回に。

司会： 騒音の測定基準値は 10m とありますけれど、それじゃないですよ。

都： ええ。たぶん言われていることは、法律で 10m のところじゃないと、

というお話があったということですよ。そこは、ちょっと。

司会： 終わってから確認してください。ほかにいかがでしょうか。時間があと10分になって、あとお一人ぐらいだと思います。はい、どうぞ。

構成員C： 私は最初に申し上げたんですけれども、40年前の計画をそのまま実行に移すということは、本当に社会情勢から見てもすごく無理のあることだと思っております。ご近所の皆さんたちに聞かしても、今さらそんな大きな道路をつくる必要はないと。これから超高齢化社会を迎えるのにそんな財源があるのなら、もう少しほかのほうに使ってほしい。社会保障や医療、いろいろなことに使ってほしいという意見が大多数です、私の周りでは。

やはり、今まで4回出席させていただきましたけれども、すべて40mの道路ができるかのように、その計画が決まっているかのような説明ばかりなんです。そういう印象を受けますので、本当に道路をつくる必要があるのかどうかというところを、もう少し皆さんで議論をしていただきたいと思うんです。もう少し行政側の方たちも、本当に住民にこれから何十年も、これ随分、20~30年はかかるでしょうね、たぶん、できても。その随分先の社会は本当に住民にとって何が必要かということをもう少し真剣に考えていただきたいと思います。そうでないと、今の若い方たちも、私たちはあれですけれども、今の若い方たちにとっても生きていくのに大変になりますし、本当に日本そのものがだめになってしまう、本当に40年前のこんな計画を引きずって、それに莫大な費用をかけようという考えでは、これからの日本は生き残っていけないのではないかなと思うんです。だから、その辺をもう少し行政の方も、皆さんも、もっと真剣に。本当に必要なことかどうか、もう一度議論を、その辺の議論を全然なされていないように思いますので、一度議論をしていただきたいと思います。

司会： 皆さんの議論ですね。

構成員C： はい、皆さんの。

司会： 次回は何を予定されているのか……。

はい、どうぞ。

構成員G： 毎回同じように聞いていますので。私はつくってほしいという意見を申し上げたい。今、私の町の中は、実は通過交通で大変車の往来もありますが、非常に困っているんですよ。交通量も朝の通学路も大変なんです。これ、みんな通過交通になっているんです。それなら、外環本線ができれば解決するかというところも思えない。まだ必要だという答えになっている。それが見方によって30年、50年先もやはりそう言われてもわからない。今、やっぱり計画というのは、都市計画というのは、計画をつくって、実際につくるのに20年、30年、50年かかるんですよ。それ、見直しと言っていると、東京都の都市計画は、全然できないということになる。ずっと都市計画は、そうやって、やってきているわけです。それが東京都の財産として残っている。昭和通りはじめ、すべてオリンピック通りもそうです。こういうものを何十年たったから、もうやめようよという議論でつぶれるのなら、都市計画なんていうのは

何の役にも立たない。私はせっかくこうして議論していきたいことはつくっていきたくと、そう思います。賛成論もないと、私は。反対論ばかり出ても困りますから。

司会： こういった議論も、次回代替機能についての検討ということが予定されているようなので、だんだん核心に触れてきているような感じもありますが、時間がそろそろアウトなので、次回そういう議論をやりますか。いかがでしょうか。

都： たぶん、今日いろいろご意見なり、ご質問をいただきましたけれども、それ以外にあればまた議事録の確認の際にでもペーパーをいただければと思います。

今回は今、司会者からのお話もありましたように、もう1つのテーマである代替機能についてどうかという検証といいますか、それを我々のほうで作業をさせていただいて、その内容について次回お話しさせていただきます。

構成員A： 以前書いたのは。

司会： もう時間なので、少しでお願いします。

構成員A： 質問のところで、デメリットに関して書かせられましたよね。それはいつ、おやりになるのでしょうか。書かされたというか、そういう言い方はいけないんだろうけど、書きましたでしょう、なんか、委員の人たちが。私も随分書いたんですが、デメリットはいつやるのですか。

都： 今日の資料がそういったデメリットだと思っているんですけども。

構成員A： 今日のこの資料、だってメリットばかり書いてありますよね。

司会： いや、懸念されるデメリットに対して、こういう形で対処するという、その答えがついちゃっているのですね。

構成員A： それでは足りないですよ。私、まだ。

司会： それは出していただいて。

構成員A： そうなんですか。

司会： ええ。

構成員A： じゃあ、今日は時間がないのですよね。

司会： そうですね。また書いて出していただくと。

構成員A： いや、書いて出しましたけれども、それに関してコミュニケーションが違うんですけども。それが全然ないし、なぜこの道路、この地上部街路だけが4つの視点とか、どうしてその3つを代替とかありましたよね。そういうものを、機能をもたせなきゃいけなかったのか、私たくさん聞きたかったんですよ。でも、それはいつかやるだろうと思って、提出していますから、わかります？

都： 今まで提出していただいたものについて、一応今回、それから前回も含めて・・・。

構成員A： 終わりなんですか。

都： いや、お答えをさせていただいていますので。それ以外にもしあるのであれば、また先ほど申し上げましたように、今回の議事録の確認の際にメモ等でまたいただければと思います。

構成員A： はい、わかりました。

司会： もう1回しつこく出してください、わかりやすいですから。処理したつもりだと言っています。

構成員A： そこに書いたんです。

司会： はい。

構成員A： それがここに載っていないんです。今日の資料4-2に。

司会： 要約されちゃっていますからね、その今の。

構成員A： ああ、ここには。

司会： ええ。

構成員A： はい、わかりました。

司会： もう一度見直して、要約しすぎの部分についてはちゃんと確認します。一応予定ではあと2回なんですけど、今日出た中では、実際今まで40m幅でつくるとこういうことになるという、いろいろな説明が延々長くありまして、大体共通認識が持ててきているので、実際本当にもっと幅はいらないということがあり得るのか、早くつくりたいのかという今日のような議論をちゃんとやることと、もう1つは一般的に全部のところのことではなくて、この部分について心配しているということもやはりおありのようなので、地域、地域の問題ということの2つを、あと2回で議論をちゃんとできるような設いを考えたいと思いますので、よろしくをお願いします。

今日は前回のようにカードに書いてという形にはしませんでした。説明にやや時間をとったこともありますけれども、発言された方の数が非常に少ないので、ぜひ発言されなかった方もご意見カード等もありますし、また議事録を出したときに言い損なった意見、あるいは言いたかったことについての意見を求める場面もあると思います。そのときに、ぜひ聞かせてください。あまり簡潔に要約しないような感じでちゃんとそれについて、対応をしてもらおうようにお願いしていきたいと思います。

5 その他

司会： 「その他」ということは何かあるのですか。ご意見カード記入ですか。今、言いましたけれども、発言が足りなかった方は、ぜひこれを書いてください。

ということで、一応今日の議論は終わりにしたいのですが、ぜひ言っておかないとだめだという方がありましたら、いいでしょうか。

(特に意見なし)

司会： はい。それでは次回のことをよろしくをお願いします。

事務局： 次回の予定としましては、おおむね6月ごろを予定として、またご案内をさせていただきますので、よろしくお願いたします。

司会： それでは今日はこれで、ご意見カードを書く時間を残して終わりたいと思います。どうもお疲れさまでございました。

— 以上 —