

用語の整理

現在開催されている「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」における法律用語と日常使用されている用語を下記の通り整理したので確認されたい。

① 都市高速道路外郭幹状道路とは

昭和41年7月公示された**外環道路計画のこと。＝外環計画**

自動車専用道路（幅員23m）と街路を含めた（幅員40m）一体の道路計画のこと。

② 自動車専用道路部分または高速道路部分とは

外環本線と現在呼ばれている部分。（計画変更後は大深度地下幅員40m）

③ 外環ノ2とは

幹線街路外郭環状線の2と言う名称であり都市高速道路は自動車専用道路の一つとして機能する（第4回議事要旨にて東京都が説明している）

尚、現計画は自動車専用道路（幅員23m）および街路を含めて幅員40m道路計画である（①の都市高速道路外郭幹状道路と同じ計画であるが法決定は別ものとして）

④ 外環の地上の街路とは

正式な用語ではない。都市高速道路外郭環状線計画についてPIが行われており、平成15年5月13日第19回外環沿線協議会にて外環本線を地下化を基本として必要性の議論を行うため「外環に係わる計画について」成田協議議員から資料として出されたものであるが、昭和41年に計画決定した計画は総て地上部分において計画されたものである。自動車専用道路は幅員23m嵩上げ式（高架式）と街路を含めて総幅員は40mの計画である。（昭和41年計画では地下化は全く想定されていない）外環計画変更決定では、**外環の本線が大深度地下化による残された街路部分を指す**。今回「外環ノ2」として議論を行う様だが、（計画の内容は昭和41年決定した外環道路計画と同じ）外環道路計画としての本線部分以外の残された街路部分はどうなったのか。（幅員40mの外環道路計画は街路部分を含めてであり、計画変更決定により廃止されたのか）

意見のとりまとめ

- 1、都市高速道路外郭環状線計画（外環計画）と外環ノ2と言う二つの法があることは確認した。但、外環ノ2の法についての根拠が不明確であり納得は出きないことを確認した。昭和41年第146回都市計画審議会（計画案の説明部分）の議事録の提示を依頼した。
- 2、自動車専用道路部分と幹線街路部分が一体である。
昭和41年の都市計画決定時の図面は正しい。平成20年に東京都が出した図面は自動車専用道路部分（外環と表示）幹線街路部分を切り離しており、正しくない。
- 3、外環計画と外環の2は一体と考えているので、外環全体での立ち退き軒数が1,000軒というのは、あり得ない答えである。
- 4、外環ノ2の話し合いを今やることに疑問がある。外環ノ2は死に体であり「計画のない都市計画」と言わざるを得ない。都市計画変更時に廃止すべきものであって、今議論を行おうとしている案は（三つの案を含め）外環ノ2とは別ものである。
- 5、どうしても道路が必要と言うならば外環計画決定場所（位置）でなく、真の道路の必要性を示し新しい道路を提案すればよい。まず、外環ノ2は廃止すべきである。
- 6、まず練馬の問題の解決が先決である。P I 沿線協議会・P I 沿線会議でも指摘してするところであるが、武蔵野市・練馬区関連の道路拡張の進捗状況も不明確である。交通量・渋滞問題を含めて早急に結論を出すべきである。
- 7、国・東京都に対して
外環の事業化については今、現在も反対である。行政・政権が変わっても、検討課題についての「対応の方針」については、責任をもって対応してほしい。

第4回話し合いの会発言のまとめ（補足）

1、第146回都市計画審議会の議事録（外環ノ2該当部分）開示要求

2、発言の要旨

①小林委員から資料提示に対する趣旨の説明要求あり答弁として次の通り述べた。

PI沿線協議会が設けられ外環計画（都市高速道路外郭環状線計画）がどのように決定したのか、また外環計画がどのような法律・審議がなされたのか非常に疑問を感じ、そのことを解かない限りは外環の必要性の議論ができないと思い提示した。

②PI沿線会議当時は「外環ノ2」という法決定は認識していたが、都市高速道路外郭環状線計画と外環ノ2は内容は同一のものとして認識している。（自動車専用道路幅員23m・街路を含め幅員40mの道路計画である）また昭和41年6月公表された都市計画決定構造図（都市高速道路外郭環状線計画）は外環計画として提示され、外環ノ2に関する資料は全くなく（外環計画＝外環の2と同一計画との認識）地域住民には認識されていない状況が続いていた。武蔵野市で発行されている都市計画図は都市高速道路外郭環状線「外環ノ2」と表示されているが、違いついての説明は国・東京都・武蔵野市共全くされていない。（地域住民は昭和41年決定以来、外環計画イコール外環ノ2と認識している。また、一つの道路計画に二重の法が付けられていることについての説明は十分浸透されていない。）

③三つの図面について、

* 昭和41年都市計画決定の道路構造図、たたき台の際提示された（昭和41年決定図）、平成20年3月発表の東京都（昭和41年計画図）の相違について指摘。

* 東京都の図面は23m部分を「高速道路（外環）」としておりますが、外環計画（外環）とは自動車専用部分と街路一体で成り立っているが、図面上からは幹線街路は一体でなく切り離れている。これは、昭和41年の図面とまるで違っている。東京都は計画の内容をすり替えており、「外環ノ2」は「計画のない都市計画である」、現在、「死に体ものであると言わざるを得ない」。（外環計画＝外環）は「外環ノ2」を含んだものである）

* 「たたき台」案には構造について、現計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して・・・とある。「たたき台」は構造について現計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路という記述がある。これに基づき我々はPIで議論してきた。幹線街路も集約してと書いてあるから幹線街路も一緒に地下に入ると思っていた。

④外環計画における立ち退き軒数について、

都議会における東京都の認識の誤りである。 外環道路計画（東京地域全線16km）

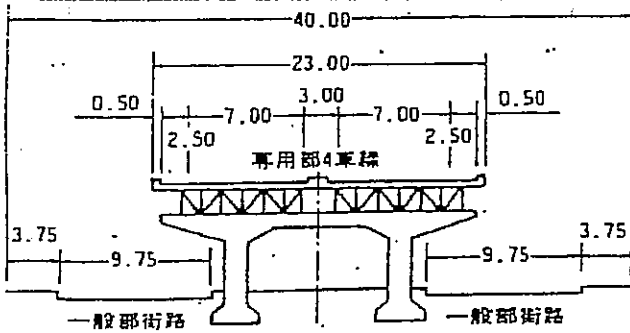
における立ち退き軒数は約3,000軒（PI沿線協議会にて公式認定数）外環本線が大深度地下化によりジャクション・インター部分800軒、東八―東名まで付属道路部分（道路計画廃止部分）約1,000軒、外環ノ2関係部分約1,200軒が正しい軒数である。（外環計画と外環ノ2は同じものとの考え）

- ⑤外環計画の変更が決定された中で、「立体的範囲」が設けられたことは、「外環ノ2」はその時点で廃止すべきものである。今、外環ノ2と称して話し合いを行なっている内容は新しい都道計画案であって「外環ノ2」本来の内容ではない。東京都が提案している3案は別のものであると私は認識している。石原都知事が「リニューアルで立派な建物が建てられますよ」記者会見で言つたことは現実には「外環ノ2」がなくなったと認めたことである。どうしても道路が必要と言うならば、外環計画線の位置ではなく、新しい道路計画を提案されるべきだ。
- ⑥都道計画の中で都の依頼で武蔵野市は東急大通り（吉祥寺通り3-4-16号線）から市境立野町まで拡幅した。しかし練馬区側は何もできていない。（補135）これについては、未だに回答をいただけていないし進捗状況も分からない。このような過去がある中で、また地上部分をやられるということに非常に憤慨している。PI協議会・会議では練馬問題（渋滞問題の解決が）が外環計画での必要性の有無議論で重要な課題となっているがこの件についても進捗状況はいまだに不明。
- ⑦国に対して、私は今でも外環の事業化には反対です。行政・政権が変わっても、検討課題についての「対応の方針」については、責任をもって対応してほしい。

* 議事録内に発言漏れの箇所もあるが、私の考えの要旨は上記のとおりである。

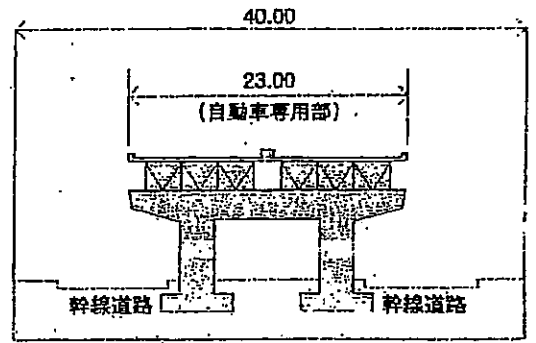
* 次回の話し合いの会で改めて私の考えを補足発言をさせていただきます。また東京都武蔵野市・国に対しては関係資料の提出をお願いします。（第5回話し合いの会前に）

昭和41年都市計画決定の道路構造図



●現在都市計画決定されている標準的な構造

(関越道～中央道)

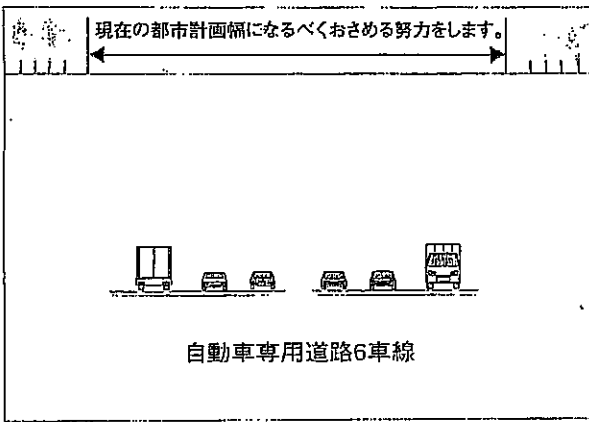


東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台
 (平成13年4月 国土交通省関東地方整備局・東京都都市計画局)

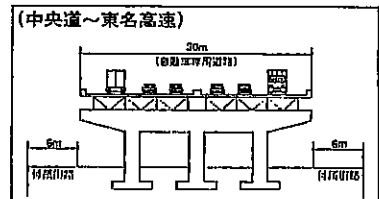
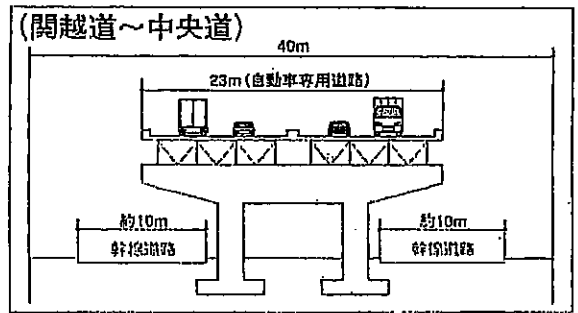
構造について

●現計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします。

地下構造

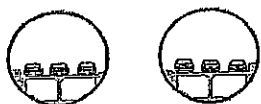
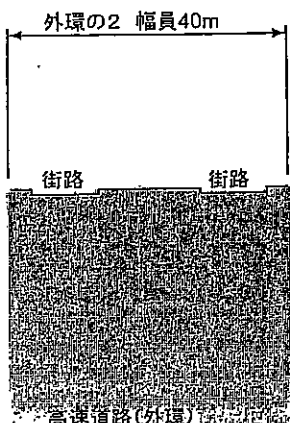


現在(昭和41年決定)の都市計画

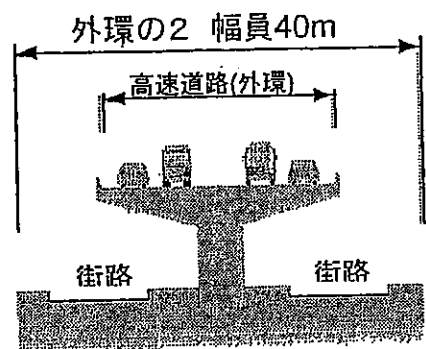


外環の地上部の街路について
 (平成20年3月東京都都市整備局発行)

現在の都市計画
 (平成19年都市計画変更)



昭和41年決定の
 都市計画



計1912

16-4-13

資料-5

成田協議員資料

22-7-28

(第5回話し合いの会資料)

提出者 濱本 勇 三

外環に係わる計画について

- ・ 外環に係わる計画について、今、議論している高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととする。
- ・ 外環に係わる計画の見直しにあたり、地上部街路については、街路の機能として不必要な部分は廃止となるし、必要な部分は整備することとなる。その際、高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなる。

「外環の2」は即刻廃止手続きを行うべきものである

その理由

- 1、別紙にて説明したが、現在都が提示している「外環の2」と称する構図は（平成20年3月都が発表した図）昭和41年計画決定した際の構図とは全く違い「外環ノ2」とは別の計画図である。

「外環ノ2」の計画は平成19年4月の「外環本線」（自動車専用道路部分または高速道路部分を以下「外環本線」と言う）を大深度地下化という変更決定後、その計画の根拠とされていた重要な事実（計画自体の根本的な必要性）を欠く至った。

その結果、都市計画基準を満たされていない状態になっている。すなわち、「外環ノ2」の計画は、「外環本線」を嵩上げ式（以下高架式と言う）で建設することを重要な基礎事実として、昭和41年7月都市計画決定した。しかし、平成19年4月都市計画変更決定によって、「外環本線」を高架式で建設するという従前の計画は、大深度地下方式によって建設するという計画変更され、「外環ノ2」の都市計画区域内において「外環本線」を建設するという「土地利用・・・の将来の見とおし」（都市計画法13条1項11号）は大きく変更されたことになった。もとより、「外環ノ2」計画は、「外環本線」が建設されるという「将来の見通し」を重要な基礎事実として決定されたものがある。このことは昭和41年の都市計画審議会の審議の際に「外環ノ2」計画が「外環本線」に関連する道路として提案されていることも明らかである。

平成19年4月の「外環本線」の変更決定により、「外環ノ2」は都市計画法に定める基準に適合しないものとなった。

- 2、都市計画法では、都市施設は「適切な規模で必要な位置に配置する」こととされているが（都市計画法13条1項1号）、「外環本線」の計画が「外環ノ2」の計画区域からなくなったことにより「外環ノ2」計画は「適切な規模で必要な位置に配置する」という都市計画法の基準にも適合しなくなった。このことは、平成19年の「外環本線」の変更決定以降、東京都が「外環ノ2」の見直し案として、廃止や緑地としての利用含めた、3案を示しているが、この3案に現行の計画を維持する案は含まれていないことに如実に表れている。特に現行の計画を維持する案が提案されていないことは、現行「外環ノ2」計画が「適切な規模で必要な位置に配置する」という基準に適合していない。
- 3、東京都は「外環ノ2」の取り扱いについて、みなさんの意見を聴きながら具体的な検討を進めてまいとしてりますとし、①「現在の都市計画の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「外環ノ2」の都市計画を廃止」、3案を我々地域住民に公報しているが、東京都は勝手に作文してそれがあたかも基本でなければならないようなこととして

「検討の進め方」に記載されているが、本件については法律的な根拠は全くない、このことは、都議会での答弁でも明確である。

要するに、どのような計画で、どのような必要性があるかも決まっていない、わからないというもので、いわば計画のない都市計画によって住民の権利をこれからも制限し続けようとするものである。

すなわち、平成20年3月発表された「検討の進め方」は昭和41年決定時の「外環ノ2」とは全く別の計画案を提示したものであり、このような東京都の態度事法的違反に値するものではなか。すなわち「廃止」をしないこと事態が違法であり即刻廃止手続きをすべきである。強く要望する。

- 4、①、②、③、案について疑問を示すならば、①案については、現計画（昭和41年決定）は、道路の建設を計画内容とするものであるが、提示された計画案①は、「区域を活用して道路と緑地を整備すること」すなわち、その内容は道路と緑地となっている。

都市計画法上、道路（都市計画法11条1項1号）と緑地（都市計画法11条1項2号）全く別の都市施設とされている。（ちなみに、都市計画法11条1項1号は「道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設」と定めており、同2号は「公園、緑地、広場その他の公共空地」を定めている。）

提示された案は道路と緑地との間には都市計画としての社会的な同一性は認められない。すなわち「外環ノ2」とはまったく別の都市計画である。②案については「外環ノ2」の計画は、この土地に「外環本線」が通ることを前提として設定されたものであり、「外環本線」の計画が「外環ノ2」の計画地から無くなった場合、この土地に道路が通ることを正当化する理由は見出しがたい。「外環ノ2」の計画地は成熟した住宅地が地域のコミュニティとともに形成されているものである。

この場所に道路計画を配置することは不可能である。このことは昭和41年「外環計画」が発表されて以来一貫して「外環計画反対」の最大の理由であることは国、東京都が認識されていることである。そのために「外環本線」を建設したいために莫大な税金を使つてまで大深度地下構造で事業を行をとしているものである。

また、①案と同様、「外環本線」の収容空間たることと区域を縮小して道路と歩道を整備することとの間には社会的な同一性なく、新計画はまったく別の都市計画である。③案については、廃止に「代替機能を確保して」ということであるが「外環本線」が大深度地下化した以上「外環本線の収容空間としての代替機能」は問題とならない。東京都は道路として代替機能をいうが、そもそも「外環ノ2」の審議過程において、「外環ノ2」の道路としての必要性については審議はされておらず、この点について代替機能をうんぬんすることもできない。もし、東京都が道路としての必要性が以前検討されたことを前提としてその「代替機能」を主張するのであれば、都市計画審議会の議論の過程においてどのような議論があったのか議案書、議事録を具体的に示し明らかにされたら如何か。

- 5、都市高速道路外郭環状線の計画変更が決定（大深度地下方式一連の計画内容）したことと関連して変更計画では外環ノ2部分には新たに「立体構造の範囲」が設けられた。

この決定事項を施行するためには「外環ノ2」を廃止することが前提である。

(法的に) すなわち、「立体構造の範囲」には建築基準法に基づく堅固な(地下1階、地上3階まで)建物を自由に建築できると説明されている。また石原都知事も記者会見で「リニューアルで安心して住める建物ができますよ」と述べている。先にも述べたが、これは「外環ノ2」が廃止することを前提に計画変更がなされたものです。

「外環ノ2」がこのまま継続されれば計画変更決定は「死に体」なり、計画変更の事業化を否定したことになり「違法」となりますが。それでも「外環ノ2」を強行されますか。

以上、昭和41年6月に決定した「外環ノ2」計画は違法性の高い「計画のない都市計画」であり、今、議論を行なおうとしている3案は現行の計画を維持する案は含まれていない別の計画であることから即刻廃止手続きをすべきである。

尚、上記の意見を再確認するため次の資料を提示されたい。

- 1、昭和41年6月開催された第146回都市計画審議会で提示された都市高速道路外郭環状線計画および外環ノ2計画の議案書。
- 2、昭和41年都市高速道路外郭環状線計画及び外環ノ2の交通量と現状の都市計画変更決定時(外環本線)及び「外環ノ2」の交通量。
- 3、都市計画変更決定時(外環本線)及び外環ノ2のB/Cの値。