

23-11-11

24-10-4(25-2-7)

25-4-25改訂版

濱本 勇三

## 外環の地上部街路（外環ノ2）についての主張（確認）

私の外環の地上部街路（外環ノ2）の基本的な考え方については第四回、五回の「話し合いの会」で述べた通りであります。私の主張に対して東京都からは納得の出来る明快な回答をいただいておりますので今回、改めて私の主張を発表させていただきます。

尚、確認事項及び「まとめ」事項に基づく結論について東京都は明快なる回答を願う。

### まず確認事項四点を申し上げます。

- 1、第一回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会開催（21-8-19）  
その資料として「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会設置要綱」の設置目的として「外環本線を地下化した場合の地上部街路（外環ノ2）について」と確認し、座間部長の開会のあいさつの中で「検討の進め方の公表で環境・防災・交通・暮らし」と、この四つの視点から廃止を含めて、この道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、東京都としての方針をとりまとめていく」述べられたので、この話し合いの会では「**外環ノ2**」について話し合うことが基本であります。
- 2、第四、五回の二度にわたって「外環ノ2」とは何か。必要性の有無を確認するため昭和41年東京都都市計画審議会での議論と決定について話し合いを行った。その結果は次の通り再確認致す。

#### 昭和41年7月都市計画決定として

(1) 都市高速道路外郭環状道路計画（以下外環計画という）については

- ①都市計画道路外郭環状線世田谷区鎌田町～練馬区大泉町18・06Km自動車専用道路部分（嵩上げ式）高架は昭和41年7月建設省告示第2430号（自動車専用部分幅員23m）
- ②幹線街路環状街路外郭環状線の2、通称「外環ノ2」幅員40mとしてその中心点に自動車専用部分（嵩上げ式）を含め左右に街路を配置した街路計画として決定。昭和41年7月建設省告示第2428号。
- ③都市計画道路外郭環状線付属街路1～17号線（東八～東名）  
この三点が一つの機能を有した計画として外環計画が発表された。

その時の道路構造図は別紙の通り。（国・東京都からの構造図から確認する）

尚、昭和41年7月建設省告示は当該地区は二つに分かれたが、「都市高速道路外郭環状道路計画」は一体計画である。③の付属街路1～17号線は都市計画変更時に廃止された。すなわち当武蔵野地区の「外環計画」は自動車専用部分（嵩上げ式）と街路部分を含めて全長幅員40mの計画であることを国土交通省は第四回話し合い会にて容認された。（自動車専用道路と外環の2街路は一体計画である）

(2) 東京都は「外環ノ2」は外環計画とは別の都市計画であると主張しているが、**外**

**環ノ2**はもともと自動車専用道路部分（嵩上げ式部分含む街路である。）と同じ位置に同じ構造の計画が二重層に都市計画を決定しことである。現在、東京都が（昭和41年）発表されたとして我々に提示されている構造図においても自動車専用道路部分と街路部分を一体計画として表示されている。東京都が示している。幅員40m中で自動車専用道路部分が高速道路（外環）となっているが、昭和41年に発表された構造図には（外環）との表示ない。

- (3)、昭和41年当時に発表された都市計画の道路構造図及び平成13年4月国土交通省関東地方整備局・東京都都市計画局が発表された「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画の「たたき台案」での説明構造図についても」昭和41年発表された構造図と同じであり計画全体を幅員40m（一体）として国・東京都も認識していたものである。それに基づき「たたき台（案）」が提案され七区市で説明会が行われた。その時の図が添付してある真ん中の図面である。
- (4)、外環ノ2に対する根拠としては、昭和41年4月22日第146回東京都都市計画審議会における審議の中で議第2044号内三鷹市と武蔵野市の一部について、率的、かつ経済的な街路網を検討し、もって首都の機能の維持及び増進に資するものであると説明されている。外環ノ2については議第2044号で追加されるた路線のひとつであり、外郭環状線に関連のある平面道路として40mの街路を追加したと説明している。すなわち一体の計画である。外環の2についての記述はこれのみ、議案書を確認しても不明確である、また外環の2が東京都の主張している外環計画とは別の都市計画としての実証は出来ていない。第三回の会合にて東京都から外環の2についての説明があったが、明確なものでなく会合の中で都は「再確認して次回報告する」と答弁したがその後今日まで回答なし。
- 今回、東京都が話し合いの会で提案している地上部街路については昭和41年決定した外環ノ2の内容ではなく新たな地上部街路としての説明である。

### 3、その他の事実

東京都の外郭道路計画の説明指導について（別添参照）

（指導を受けた日）昭和53年12月12日、（指導を受けた者）濱本勇三

（指導説明者）東京都都市計画局地域計画部都市計画課都市施設係 能勢係長

\*道路計画（角切り）について質問（武蔵野市吉祥寺南町4-20-14）

\*東京都からの指導内容

道路計画名： 外郭環状線・幅員40Mと説明されている

計画決定建設省告示41-7-30付

以上の内容から明確に外郭環状線は幅員40mの計画で一体計画を示している。

当時、都民の誰もがこの様に指導を受けていた実証である。

### 4、第四回、第五回話し合いの会での主な議論（東京都・国・武蔵野市の反応は）

\* **東京都の態度** 平成17年公表された考え方の推進のために話し合いを行うとしているが、その前に住民からの基本的確認事項の回答に時間が要し、また資料の不明確なものに対する対応に困惑している。**明確な回答が出されていない。**

\* **国土交通省の意見** 都市計画した東京都の認識としては、一般街路というのは別のものであるとし、位置づけとして別路線としている、**ただ機能として、外環とい**

う自動車専用部分を収納する空間としても一体として計画されたものだとしているかもしれないけれども、別ものであるという認識をしている。

また一方で、地元住民の方としてみれば、もともと一緒にできたんだから、同じなんだと40m幅で外環がきたんだという認識をお持ちであると云うふうにお考えであると、これは我々としても承知しているところである。

**\*武蔵野市の意見** 高速道路としての外環と外環ノ2については市としては別々の告示で都市計画として定められているとの認識。ただ、当初、昭和41年のときは外環ノ2の議論というのはいはり遡ってみますと、ちょっとそのへんは明確ではない。市としては、その当時やはり外環問題としての捉え方として40mということを考えており、外環本線の計画のあり方という問題よりこの道路として40mの問題が生じているとの捉え方で外環問題として40mを議論してきたところである。都市計画図については本市の場合は、告示行為が違ふということで、計画線を2本ひいており、その中で外環ノ2については、40m、外環本線については23mとして表記の仕方をしている。計画上を通しては、告示が別々ということで構造上も別々である。ただ問題としては、一体と捉えておりましたので40mの問題であるというふうな認識で対応してきたと理解している。

(話し合いの会議事録から抜粋)

以上がこれまでの話し合いの会で述べたこと及びその他調査して判明した事実であり**確認事項**と致します。

### まとめ（主張）

次に、私の主張を述べたいと思います。（11項目）

その前に、外環本線と外環の2の取り扱いについてPI沿線協議会・PI沿線会議にて議論されましたが、今、東京都はどのような認識をお持ちでしょうか。

この話し合いの会を開催することにあたり、環境・防災・交通・暮らしの四つの視点から廃止を含めこの道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るとのことですが、先にも確認事項で述べたように外環計画は自動車専用道路（外環本線）と外環の2（街路）は主従一体の機能でもって計画された道路であり、外環の2が別の都市計画道路であると突然に主張されることは**不条理**な行為である。このために、まず東京都は昭和41年計画決定時の外環計画全体の根拠となることについて住民が納得する明快な説明をされることをが一番である。

それが外環の2の必要性の有無を決定する要因となると云うことを申し述べておきたい。その事を前提に私の主張を述べる。（11点）

- 1、「話し合いの会」を円滑かつ有効な議論の場をとって第一回から東京都に対して「外環ノ2」の廃止を含めて、この道路の必要性やあり方について話し合うことを前提に、「外環ノ2」が、なぜ計画決定したか、その根拠資料の提示と、「話し合いの会」を円満に運営をするために住民が求めているその他の様々な資料の提示を依頼していたが、第13回までの期間（平成21年8月から平成25年2月7日）には未だに十分な検討資料が入手できていない事は残念である。一部提出されたものがあるが、私の質問に対する回答ではない。例、外環本線と当該道路との交通量、外環ノ2に関

する必要性の有無及びB/Cなど詳細に提示されていない。

- 2、なぜ同じ構造の計画が二重層に都市計画を決定しなければならなかったのか。  
その真の目的は何かと考えるならば、強い外環計画反対の運動により事業計画が止まることを懸念したものではないか。これは、当時都市計画審議会や国会へ多くの住民が出向き反対運動を行ってきた事実が歴史として残っている。その現実の証として**外環計画の凍結宣言**があり約40年間凍結されたことも事実である、また、政治的に外環計画という目的達成を確実にするための奇策だったのかとも考えられる。  
現在、一昨年震災を機に国・東京都は「防災」と掲げ増税を当て込み公共事業の大盤振る舞いへと変わりつつあることは誠に残念。
- 3、外環本線（自動車専用部分）はなぜ地下方式（大深度地下）で計画変更をしなければならなかったのか。東京都は真剣に考えているのか。我々住民は外環計画反対の第一の理由は「まちが分断され閑静な住宅街の破壊される」ことである、このことが耐え難く、また計画による立ち退き件数を最小限にするためと理解しているが。そのための覚悟として「大深度地下方式」の計画を容認するべく努力をしてきたが、今、この会が議論している東京都の提案内容には必要性が認められない。また、石原知事が計画変更決定時の記者会見では「外環が地下方式」になったので安心してリアルな建物が建てられる」と発言したのは何だったのか。外環計画は一体であることを示唆していたがどうなのでしょう。
- 4、昭和41年に決定した外環ノ2街路は高速道路部分が嵩上げ式で計画されていることにより街路部分が必要として機能的に考えて一体計画として計画されたものである。  
**すなわち昭和41年計画決定の外環計画は元々地上計画のものであって外環の2だけが地上部街路になったわけではないことをまず東京都は確認していただきたい。**  
外環本線（自動車専用部分・高速部分）が地下化に計画変更（大深度地下化）されたことにより「外環ノ2」本来の計画の主旨が変わった。もう少し詳細に述べると本来の「外環ノ2」計画は平成19年計画変更案が決定したことで、先の確認事項（1）  
①都市計画道路外郭環状線世田谷区鎌田町～練馬区大泉町、②幹線街路環状街路外郭環状線の2、③都市計画道路外郭環状線付属道路1～17号線の通り、外環計画が一体計画として決まっていたことから外環本線が大深度地下として事業が進めば「外環ノ2」の存在根拠を失い、当初の嵩上げ式（高架方式）自動車専用道路の下を利用するという「外環ノ2」計画は法律根拠を考えたも**「計画なき都市計画」**であり「外環ノ2」の残存する価値はなく全く必要のないことが明確である。また、東京都は道路ネットワークの一環として必要と主張するが、しかし、そもそもネットワークの一部として必ずしも位置づけられていない。ネットワークとして主張するならばなぜ東八以南の計画を廃止されたのか。話しが矛盾しているのではないか。
- 5、今回、東京都が話し合いの会で提案している地上街路については昭和41年決定した外環ノ2の内容でなく、外環計画に対する原本計画とあまりにも違う変化したものであり新たな地上部街路・新たな都市施設としての説明であるといわざるを得ない。

この様な新たな提案が計画されることは、昭和41年計画決定した根拠を十分認識されていないと云う事です。

計画決定から約45年間にどれだけの外環担当者が交代してきたでしょうか。私が外環問題に携わってから約37年になりますが例ば、平成12年4月国・東京都から（凍結宣言30年目）地元住民と初めて話し合いをしたいと要請があった。その時の国、関東地方建設局高田局長と東京都技監城戸都市計画局長と話し合いが行われて以来今日まで各局長や担当課長、また担当者は何人入れ替わりましたかね。そのために先ほどから申し上げておりますが、昭和41年に決定した計画原本の内容から歪曲され、東京都の都合のよい提案になったのではないのでしょうか。

**これは東京都の一方的な理不尽で不合理的な行為であり許すことは出来ません。地元住民は計画決定したときから変わっておりません。**計画構造図をはじめ当時の正確な資料の提示がなされず、明確な説明ができないことは本件「外環ノ2」については必要のない計画になっていることを示していると思うが、みなさまかたはどのように考えますか。

- 6、東京都が発表している昭和41年決定された外環の2の構造図を原点とするならばそれをあたかも平成41年決定した道路計画が未だに生きているように平成17年1月外環の地上部街路について基本的な考え方を公表した。（これは平成16～17年に開催されている七区市長会の意見をそのままとり入れられた節がある）すなわち「現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備」「都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備」「代替え機能を確保して都市計画を廃止」の3つの考え方を提示したことは、新たな都市計画として東京都自ら昭和41年決定の「外環ノ2」を否定したことになる。**すなわち計画そのものが「死に体」であることを実証したことである。**また、東京都は「多摩地域における都市計画道路の整備方針」が決まっていると、この会でも発言しているが、そもそも平成18年3月「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業計画）案は発表されたが、この整備方針（事業化）の決定の仕方に疑義があり、私は平成18年3月3日開催の第17回PI外環沿線会議にて議論を行った。本線が未だ決定前にこの様な整備方針を決めることは絶対やってはいけない行為であり、当時武蔵野市も疑義を示しました。また当時の東京都山口部長が答弁されたが「多摩地域における都市計画道路の整備方針」（第三次事業計画）の「まとめ」はいつ発表されたのでしょうか。第三次事業計画はどのような確定内容なのでしょうか。我々住民には確認できておりません。まさか平成18年4月に発表されたものではないでしょうか。これは、私が平成18年3月3日質問時、持参して確認させていただきましたものですが、その時の（案）では3月15日まで住民に意見募集を行うとの説明であったが、しかし4月発行の「まとめ」は既に印刷されており3月3日のPIでは、その現物が私の手元になぜあるのでしょうか。これも東京都の**理不尽**な行為の一つです。元に戻りますが、なぜ、必要性の議論を行う前にあえて東京都は3つの考え方を発表しなければならなかったのでしょうか。東京都の一方的な考え方を関係住民に強制的な押しつけではないのでしょうか。また、これは世間への情報のコントロールを行っていることであり姑息な卑怯な行為ではないのでしょうか。また現在、提案されている3つの案は法的に全く根拠はない。しかし東京都はあたかもこれが正論のごとく提案しているが、特に「代替え機能を確保して都市計画の廃止」のごとくは、なにも理解していない住民に恐怖感を植え付けていることである。

この3つの提案や「多摩地域における都市計画道路の整備方針」決定の仕方等の東京都のやり方については大変遺憾である。さて、南北道路についてはP Iでも私が主張してきましたが練馬区に於ける道路計画の進捗状況はどうなっているのでしょうか。特に武3-4-6（東急大通り）の立野町以北の補135号線計画等はどうですか。外環道路（外環本線・外環ノ2）ばかりが道路計画ではないでしょうか。東京都として指摘されている既存の道路計画の進捗状況はどうなっていますか。

- 7、現在、計画変更決定の事業化が始れば（大深度地下）確定した法の「立体構造の範囲」の決定により現在の地上部には法制解除のもと、地下1階地上3階まで堅固な建物がたてられる事となっているが、外環ノ2がそのままであると改正された法は施行出来ず生けないこととなるがどう考えますか。
- 8、石原都知事の記者会見によると「外環計画」には2つの計画はない消すべきと発言。記者会見の内容は「この間も質問に出ていたけど、第二外環（外環の地上部街路（外環ノ2）というのはやめてもらいたい。これ外環じゃないんです。外環は地下につくるんだけども上に二つもの外環をつくるという。そういうイメージじゃないんで、これはちょっと、呼称そのものがまちがっているいると私は思います。」また「外環は地下につくるのだけど、それに付随した道路の整備と云うのは、都市工学をやつたら、当然必要になってくるし、一部の人たちにご迷惑がかかるかもしれないけれど、そりはそれなりの代償で措置をしますけれど」この発言は、はっきりと「外環ノ2」ではなく新しい道路計画を示唆しておりますが。

（平成24-3-16定例記者会見）知事は昭和41年に決定した外環計画（一体の計画）についてよくわかっていないのではないかと。

しかし、先にも述べたが、都市計画変更時の記者会見の内容では「外環本線と街路を含めた計画道路」として認めいる。また「外環の2」をつくることは、地上部に影響を及ぼすこととなり「外環本線」地下化の目的を損なうことになる。知事は地下化により住民に安心感を示したのは嘘か。

次に私が一人の都民として東京都に指導を受けた内容を報告したい。

- 9、その他の事実で私は、別紙の通り都市計画道路に関して東京都から指導を受けた内容を再確認するならば道路計画名は明確に「外郭環状道路・幅員40m」と指導された。その事は「外環計画は一体」であることを立証されたことになる。しかし東京都は外環計画とは別の計画であると今日では主張している。経年年数（45年間）における東京都の態度は、昭和41年に決定した**法に対する恣意行為ではないか**。先に、まとめ5にても述べたが再度申し上げるならば、あまりにも担当者の交代が多いため昭和41年計画決定した真実が歪曲されて受け継がれたのが現実なのか、または確信犯的に故意に法解釈をさせているのか許せる行為ではない。地元住民の中には今現在も昭和41年に決定した事実を身をもって知っている方も多く生存されていることを肝に銘じて、これからの話し合いに努めいただきたい。誠に残念ながら重ねて申しあげますが「外環の2」は別の計画であると東京都は主張しているがこれを認める確証するものがない。

- 10、今回「話し合いの会」設置要項の目的として「外環本線を地下化した場合の地上部街路（外環の2）」について廃止を含め必要性の有無や、あり方を議論すべきと

しているが、今、議論されているものは先にも述べたとおり、昭和41年に決定された「外環ノ2」の計画とは別ものの計画施設案であることを私は改めて再確認できた。

- 11、私の主張のまとめとして、まず、第八回から東京都の担当が交代したことにより前任者との基本的考え方の違いが露呈し、前回改めて確認出来たことであるが、会の進行に妨げを行った行為については深く反省をしていただき、またこのことにより住民との信頼関係が著しく悪くなったことは遺憾なことであり残念である。話し合いの前提となる信頼関係の構築を早く進めるべきだ。道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することが条件であり早く進めるべきである。

## 結 論

**昭和41年に決定した「外環ノ2」については条件をつけずにまず廃止すること。**

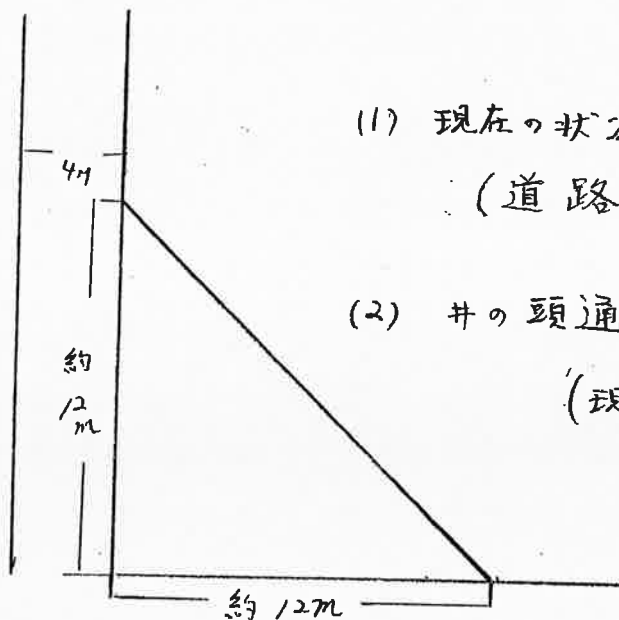
この「話し合いの会」のまとめとし、外環ノ2の必要性は認められず、東京都の提示している3つの案は別の都市計画であるので、この会では他の構成員の意見も集約して「外環ノ2」についてはまず廃止することを明確にし、それに基づき武蔵野市・市議会をはじめ関係行政機関も協力して手続きを開始していただきたい。また、当会の設置要綱に基づき即刻、武蔵野市民拡大会議（仮称）を開催できるよう事務局は手続きを行うよう要望する。その後、必要であれば引き続き新たな地上街路の有無を議論すべきと考える。

1. 道路計画について

道路計画名  
計画決定

外部環状線 中員 40M  
建設省告示 41-7-30

道路計画による角切



(1) 現在の状況では、1mの誤差が出る。  
(道路位置不明確)

(2) 井の頭通り 14.5m 計画巾員  
(現況約14.5m 市役所は未測)

2. 建築の場合

構造 木造、ブロック、鉄骨 (道路計画部分)

階数 2階まで 但、道路計画部分の地階は不可

確認 建築の場合、許可条項と存。(建築確認では不可)  
建築については、地方事務所(小平合同庁舎等)および  
市役所にて指導を受けること。

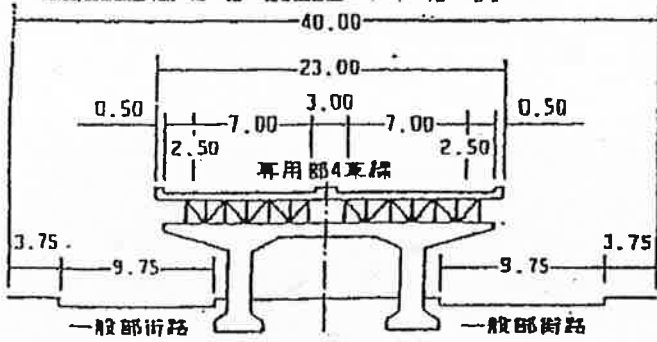
(指導を受けた日) 53-12-12

(説明者) (都庁) 都市計画課 都市施設係 熊野様



東京外郭環状道路

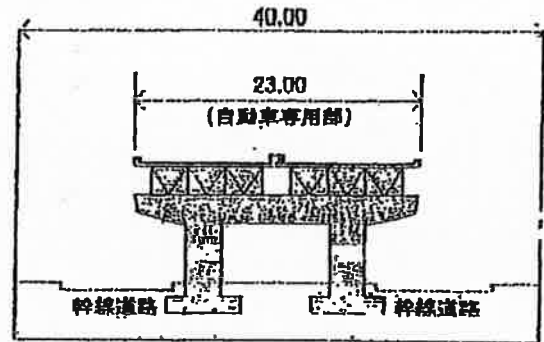
昭和41年都市計画決定の道路構造図



昭和41年7月建設省告示第2430号および第2428号の告示時示された構造図

●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)

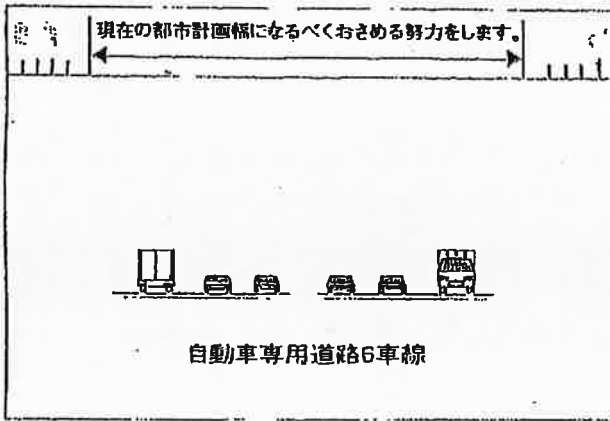


東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台  
(平成13年4月 国土交通省関東地方整備局・東京都都市計画局)

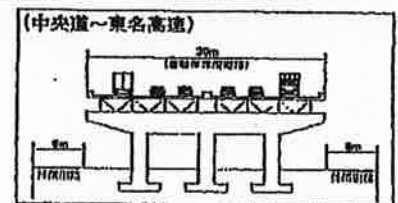
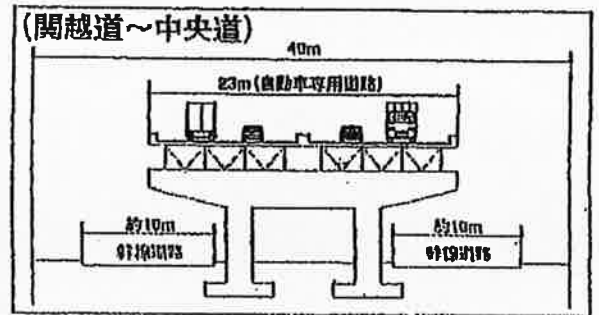
構造について

●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

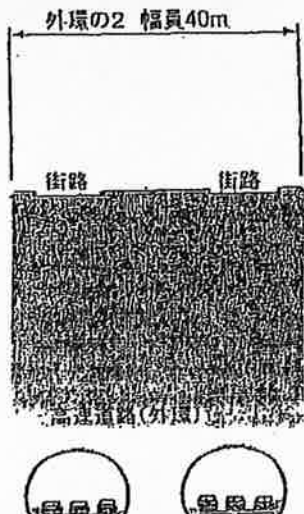


外環の地上部の街路について

(平成20年3月東京都都市整備局発行)

下記図は昭和41年計画決定時に明示されたものではない。(東京都単体での発表はない)

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

