

## 第 14 回 武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会

会 場：武蔵野公会堂 2 階第 1・第 2 会議室

日 時：平成 25 年 4 月 25 日 19 時～21 時

## 構成員（敬称略）

出席者）濱本勇三、原利子、中村和子、河田鐵雄、古谷圭一、大島陽一、西村まり、  
黒木泰二郎、城戸毅、佐藤誠  
恩田秀樹、山家恭介、辛嶋亨、今村忠彦、小口新吾、安西崇博

## 資料一覧

## 次第

- |         |  |
|---------|--|
| 資料 14-1 | 第 13 回議事録  |
| 資料 14-2 | 第 13 回議事要旨                                       |
| 資料 14-3 | 構成員名簿  |
| 資料 14-4 | 地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（武蔵野市版）（改訂版）（東京都都市整備局） |
| 資料 10-5 | 都に対しての質問・要望事項について（平成 25 年 4 月改訂版）                |
| 参考資料    | 第 13 回ご意見カード                                     |

## （再配布資料）

- |           |  |
|-----------|--|
| 第 3 回資料 5 | 武蔵野地域に関する現状・課題データについて                                    |
| 第 3 回資料 7 | 外環の地上部街路の整備に係る課題等（武蔵野市提出資料）                              |
| 第 3 回資料 9 | 外環 - 2 モデル道路の例（古谷構成員提出資料）                                |
| 資料 4-6    | 東京都都市整備局提出「武蔵野地域に関する現状・課題データについて」〔資料 5〕に対する意見（古谷構成員提出資料） |
| 資料 8-4    | 東京都整備局のモデル道路 第 3 回話し合いの会資料Ⅲ-6 調査結果（古谷構成員提出資料）            |
| 資料 9-3    | 東日本大震災を踏まえた道路の必要性について                                    |
| 資料 9-4    | 地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて（武蔵野市版）                         |
| 資料 9-5    | 外環の地上部街路（外環ノ 2）についての主張（確認）<br>（濱本構成員提出資料）                |
| 資料 9-6    | 東京外かく環状道路の主な経緯（「外環の 2」「武蔵野市」を中心にして）（西村構成員提出資料）           |
| 資料 10-3   | 外環ジャーナル No. 9  |
| 資料 10-4   | 外環の地上部街路について   |
| 資料 10-8   | 第 10 回話し合いの会に向けての質問（城戸構成員提出資料）                           |
| 資料 10-9   | 外環の 2 周辺における地域危険度について（黒木構成員提出資料）                         |

(事務局)

予定時刻になりましたので、ただいまから武蔵野市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。本日も夜分お忙しい中、ご出席くださりましてありがとうございます。私は事務局を担当いたします東京都都市整備局外かく環状道路担当、桑原と申し上げます。よろしくお願いいたします。

まず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、私語や拍手などを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。マイクを使わず発言された場合、録音できない場合がございます。発言の際には挙手をして、司会者からの指名後、マイクを使用して発言して下さるようお願いいたします。本日の終了予定時刻は午後9時とさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

続いて資料の確認をさせていただきます。今回もこれまでと同様に、構成員の皆様には既に配付させていただいた資料については、当日お持ちいただくこととなっております。本日は、次第の右端に明記されている資料を使用する予定です。資料をお持ちでない方、また、資料が不足している場合などございましたら、お近くの担当者にお知らせください。それでは資料の確認は以上です。カメラの撮影につきましてはここで終了とさせていただきます。

司会者は前回同様、渡邊さんをお願いしておりますが、今回、副司会の村井さんはお仕事の都合上、欠席との連絡を受けています。あらかじめご了承ください。

それではここから司会進行につきましては、司会者の渡邊さんをお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

(司会)

ただいま紹介いただきました渡邊でございます。いつもサポートしていただける村井さんがいないので、今日はちょっと心配なんですけど、皆さんの協力をいただいて進行したいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

本日の進め方について事務局より説明をお願いいたします。

(事務局)

次第の進め方に入る前に、このたび、4月に人事異動がございました関係で構成員が変更となっております。事務局から簡単にご紹介させていただきます。

まずは、東京都都市整備局都市基盤部街路計画課外かく環状道路係長、安西構成員お願ひします。

(安西)

安西です。よろしくお願いいたします。

(事務局)

続きまして、国土交通省東京外かく環状国道事務所計画課建設監督官、今村構成員お願いいたします。

(今村)

今村です。よろしくお願いいたします。

(事務局)

続きまして、武蔵野市都市整備部長、恩田構成員お願いいたします。

(恩田)

恩田でございます。よろしくお願いいたします。

(事務局)

続きまして、武蔵野市参事まちづくり調整担当、山家構成員お願いいたします。

(山家)

山家と申します。よろしくお願いいたします。

(事務局)

続きまして、お手元の次第をご覧ください。この後、次第2では「議事録・議事要旨の確認」を行い、次第3では東京都から「武蔵野地域に関する現状・課題データ集」の更新についてご説明いたします。

その次に、武蔵野市から「外環の地上部街路の整備に係る課題等」についての説明を行い、前回、古谷構成員からご説明いただいた資料に関する質疑を含め、意見交換を行わせていただきたいと思います。

その次に、次第4では西村構成員、濱本構成員から提出された資料の説明を行っていただき、質疑応答を行います。

次第5では、城戸構成員、黒木構成員、東京都から提出した資料の説明を行っていただき、質疑応答を行います。

次第6では、資料14-4を用いて「地上部街路に関する必要性」について都から説明を行い、資料9-3に関する質疑を含め、質疑応答を行います。

以上になります。

(司会)

それではお手元の次第に従って進めてまいりたいと思います。次第2「議事録・議事要旨の確認」について事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

第 13 回の議事録と議事要旨について事前に構成員の皆様へ送付させていただき、事前にご確認いただいたものを今回配付させていただいております。議事録及び議事要旨はこれで公表させていただければと思います。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございます。ただいま事務局から説明がございましたが、この形で公表したいと思いますが、よろしいでしょうか。

では、この形で公表させていただきたいと思います。

では、次第 3 に進みたいと思います。次第 3 では東京都から資料 1 2 - 7 について説明を行い、その次に、武蔵野市から第 3 回資料 7 について説明を行っていただきたいと思えます。なお、前回、古谷構成員からご説明いただきました資料に関する質疑も含めて意見交換を行います。

それでは、安西構成員から資料の説明をお願いいたします。なお、説明時間につきましては、他の構成員の皆様の資料もたくさんありますので、できるだけ簡潔にお願いしたいと思います。また、8 時 45 分になりましたら、途中であっても「その他」へ入らせていただきますので、よろしくをお願いいたします。ご協力よろしくお申し上げます。

では、安西構成員からご説明をお願いいたします。

(安西)

安西です。よろしくをお願いいたします。それでは、第 1 2 回のときに配付いたしました「武蔵野地域に関する現状・課題データ集」について、第 3 回に提出したもののからデータを更新しておりますので、更新した部分の主な箇所を抜粋して簡単にご説明いたします。

データの更新に伴い、頁構成についても見直しを行っておりますので、頁は更新した資料 1 2 - 7 のものを基準に説明させていただきます。よろしくをお願いいたします。

まず、資料 1 2 - 7 の 1 - 1 頁をお開きください。東京都の緑の減少についてでございますが、みどり率につきまして 2003 年と 2008 年のデータの比較に更新しております。5 年間を比較しますと、多摩のみどり率は約 2 % 減少しております。また、1998 年と 2008 年の 10 年で比較しますと、多摩部のみどり率は約 7 % 減少していることとなります。

続きまして、1 - 5 頁をお開きください。公園の箇所数、面積、一人当たりの公園面積につきまして、平成 20 年 4 月現在の数値に更新しております。公園緑地面積はほぼ変わってございません。また、二つある折れ線グラフが真ん中のところがございますが、平成 22 年のデータを追加しております。公有地の緑が増加していることがお分かりいただけるかと思えます。

以上が環境についての主な変更箇所となりますが、各課題に示させていただきましたとおり、緑のネットワーク化、あるいは地球温暖化に向けた CO<sub>2</sub> 排出量の削減、緑化の推進など、快適な都市環境の実現というものが課題と考えております。

続きまして、防災についてご説明いたします。まず、2-1頁をお開きください。東京都では東日本大震災を踏まえまして、平成18年5月に公表した被害想定を見直しております。平成24年4月に最新の東京の被害想定を作成しております。その中で最も被害の大きい東京湾北部地震で想定される被害というものを2-1頁に示しております。武蔵野地域の被害状況を見ますと、2-2、次の頁でございますが、一部を除き、大部分が震度6弱という揺れというものが予測されております。下の図の消失棟数を見ますと、地上部街路周辺では黄色着色、あるいはオレンジ着色のエリアが見られることがお分かりいただけるかと思えます。

次に、延焼遮断帯の形成について2-6頁になりますが、最新の資料をもちまして再整理いたしました。2-6から2-8頁にかけて更新しております。続いて、2-9頁でございますが、東京消防庁では市街地の状況変化に対応するため、今、5年ごとに地域別の出火危険度というものを測定しております。出火危険度というのは構造別、あるいは要因別の出火危険性を地域別に相対評価し、取りまとめたものでございます。地上部街路の周辺地域では、吉祥女学院の周辺において危険度が高いことがお分かりいただけるかと思えます。

続いて、2-10頁でございます。こちらは延焼危険度という指標でございます。震災時に発生した火災が燃え広がる危険性というものを地域ごとに評価したものでございます。こちらもお出火危険度と同様、5年ごとに見直しをしております。地上部街路周辺地域では延焼危険度のランクの高い地域が多く分布しているという特徴がございます。

続いて、2-12頁でございます。狭あい道路率についてですが、平成21年の数値に更新しております。地上部街路周辺地域の吉祥寺東町・南町の狭あい道路率ですが、38%あるいは28%ということで、市の他の地域に比べて狭あい道路がやや多いということがお分かりいただけるかと思えます。

以上が防災についての主な変更箇所になります。安全・安心なまちづくりを実現していくため、災害時における安全な避難路の確保をはじめ、延焼遮断帯や緊急輸送道路の整備等、防災性の向上というものが課題と考えております。

続いて、交通についてご説明いたします。3-2頁をお開きください。地上部街路の周辺道路の混雑状況ですが、平成22年度の道路交通センサスを用いて再整理をいたしております。平成22年度のセンサスでは区間を細分化したということもありまして、1.75以上の赤色の部分は全体的に緩和されているような形にはなっております。ただし、ピーク時間帯などの混雑を示す緑色、あるいは黄色の部分の区間はまだまだ多い状況でございます。また、環状8号線や吉祥寺通りといった南北の混雑度が高いという特徴がございます。

続きまして、3-3頁でございます。生活道路の事故率ですが、宮本小路、あるいは稲荷通りの事故件数について平成23年の数値に更新しております。それに伴い、東京都全体の事故率に対する割合の数値も変更してございます。

まとめといたしましては、交通については交通渋滞の緩和、あるいは生活道路の安全性の確保というものが課題と考えております。

最後に、暮らしについてでございます。4-1頁をご覧ください。歩行者空間、自転車走行空間の確保についてでございます。東京都内で発生した自転車が関与した事故割合の推移グラフを新たに追加しております。東京都内で発生した自転車が関与した事故の割合は平成23年で37.3%ということで、全国平均と比べ非常に高い割合となっております。

以上が暮らしについての主な変更箇所となりますが、安全で安心して通行できる歩行者空間や自転車走行空間の確保が課題と考えております。

以上で資料12-7「武蔵野地域に関する現状・課題データ集」におけるデータを更新した主な箇所についての説明を終わります。

(司会)

はい、ありがとうございました。資料12-7改訂版につきましては説明を終わります。次に第3回資料7でございます。山家構成員よろしいですか。よろしくお願いたします。

(山家)

それでは着席してご説明をさせていただきたいと思います。私からは「外環の地上部街路の整備に係る課題等」についてご説明をさせていただきます。お手元の資料は平成22年のものございまして、3年前の資料ということでございます。この資料を基本に、言葉が足りないところについては補足もさせていただいて、現時点で市が課題としてとらえていることについてご説明をさせていただきます。

まず、資料に記載のある1番「地域特性」それから2番「教育環境」につきましては、外環の2により、地域環境及びコミュニティが分断されてしまうということが課題であることを記載しています。そもそもこの地域は、一部を除いて大部分が建ぺい率40%、容積率80%の第1種低層住居専用地域で、敷地面積の最低限度も120㎡ということでございまして、良好な低層住宅地が面的に広がっているというところがございます。外環の2の整備、それに伴う土地建物利用により住環境が悪化するということが懸念されます。

また、市が2002年頃に算出した数字で申しますと、200棟以上の家屋が外環の2の計画線の中にあるということでございまして、現行の幅員で整備するとなりますと、それだけの家屋の移転等が必要となります。

この話し合いの会には、コミュニティ協議会の代表の方々がご出席されておりますけれども、市内にはコミュニティ協議会のほかに、例えば防災、防犯、子育て支援、それから青少年の健全育成、福祉、そういった幅広い分野で多様な市民活動が実施されておりました。市内のコミュニティは多様な市民活動に支えられているということも言えます。外環の2の整備に伴って、このコミュニティが分断されてしまうことが懸念されるということでございます。

続きまして、資料3「交通」でございます。井の頭通りとか吉祥寺通り等の幹線道路が渋滞しておりまして、その渋滞を避ける車が住宅地内に流入しているというような状況にあります。そのため、ご存じのとおり宮本小路、あるいは東十一小路については、平成1

4年度ないし15年にコミュニティ道路という形で狭窄とかボラードとか、そういう整備をしているところでございます。そういった整備により、従前よりも交通量が減少しているというデータもあり、一定の事業効果はあるというふうにはとらえているところでございますが、依然として宮本小路の交通量は多いということで通過交通が大きな課題となっているところでございます。地域内の幅員4m未満の狭あい道路も多いということも課題です。

また、外環の2の整備により、吉祥寺駅周辺の自動車流入が増加するかもしれないということも懸念されます。

次に、資料4「公共交通」です。ムーバスにつきましては、当初目的としていた交通空白、交通不便地域の解消は一定の到達点に達しており、今後は運行時間の延長とか運行ルートの変更などによる利用環境の一層の充実を図っていくという方向性が示されています。

改めて、公共交通につきましては、吉祥寺通り等の渋滞により、現在、路線バスが必ずしも定時に運行されていないということが課題に挙げられます。

次に、資料5「下水道」です。この地域は降雨強度1時間当たり40ミリ対応のため、40ミリを超える集中豪雨時の浸水被害の軽減を図ることが大きな課題となっています。記載のとおり外環の2の地下部分には雨水放流幹線が計画されております。

次に、資料6「緑と公園」です。資料の緑被率の数字が、先ほど東京都さんの説明のとおり、平成17年の調査後、平成22年に調査を行っておりますので、数字を修正させていただきたいと思っております。市全体の緑被率は、先ほど説明にもありましたが、全体で25.3%に対して、東町・南町の緑被率はそれぞれ19.7、16.7%と平均よりも低くなっているところでございます。

最後に、資料には記載はございませんけれども、東町一丁目から四丁目、及び南町二丁目から五丁目につきましては、木造住宅密集地域ということでございますので、震災時には火災等が広がる可能性があるということも課題と言えるというふうにとらえています。

私からの説明は以上でございます。

(司会)

はい、ありがとうございました。それでは、先ほど申し上げましたとおり質疑応答に入りたいと思っております。前回、古谷構成員からご説明いただいた件についてもここでやりますので、合わせて資料12-7、それから第3回資料7と、三つのことについて質疑応答、意見交換をしていきたいと思っております。

それでは挙手をお願いいたします。古谷構成員。

(古谷)

私の説明の後で、小口さんから播磨坂のことについての東京都の側の説明がありました。それに対して、私、反論を用意してきましたので、パワーポイントでご覧ください。

(司会)

パワーポイント、用意してあるんですか。

(古谷)

はい。資料としては出してませんが。播磨坂というのは小石川の大塚通りから植物園にかけての大きな40m幅の道路です。これは環状3号線。

(司会)

今、映りましたので。古谷さん、よろしくお願いします。

(古谷)

これは、播磨坂というのは調べてみたら文京区の893号線という名前になってるそうです。という意味では、これは区道になってるんでしょうか。環状3号線とは違って、都道じゃなくなってるような感じがします。次、お願いします。

今みたいに桜が非常に美しくて、毎年、桜祭りをやっているそうです。文京区のホームページを見てみたら、第2次大戦後の区画整理でできた環状3号線の一部として整備された。これは3号線の一部として、この400mだけが実は環状3号線としてできたということらしいです。この地にあった松平播磨守の上屋敷にちなみ、播磨坂と名づけられた。昭和35年、1960年に坂の舗装が行われた際に、当時の花を植える運動の一つとして桜の木、約150本が植えられた。これ、都が植えたみたいに見えますけれども、実は地元の人たちなんです。桜は地元の人々の手で育てられ、立派な桜の木に成長した。また、中央部は緑道として整備され、憩いの場となっている。これは文京区のホームページです。次、お願いします。

次は、東京散歩というホームページを見ますと同じようなことを書いてありますが、播磨坂のあるこの通りは、戦災復興事業における土地区画整理によって、都市計画環状道路3号線の一部としてつくられたということなんです。戦後復興事業なんです。つまり戦災を受けた場所のところの空いた土地を区画整理で道路にしたというのは本物です。坂の上にある区の説明によると、播磨坂とこれはほとんど同じですが、下の桜の並木は戦後間もない昭和22年、先ほど、ちょっと前なので、もっと前なんです。1947年、地元の人たちが植えたのが始まりで、昭和28年、53年には有志から苗木寄贈により桜並木が生まれました。もうさっきか、もうちょっと前だったかとかで、3回、そのところで植えてるんですね。しかも、それは皆、地元なんです。地元の有志の寄付なんです。小口さんの説明では最初から何か都がというような感じを、私たち、最初受けたんですが、その後、並木植樹帯の整備は進み、平成7年に装いを新たにして桜並木が完成しました。1995年になってようやく、97年かなになって、ようやく桜祭りはできました。次、お願いします。

これは地図なんです。左側の地図はですね、これ、ちょっと方角がですね、北が斜め右上になってます。それで、この図の右側の、大塚通りというのがございますが、そこ、そ



れから右側に小石川植物園というのがあります。そのところに播磨坂というのがあるわけです。実は、最初の大震災復興計画のときに、このところの道路の計画があったのは、その上の吹上坂というところだったんです。ですから戦争中までは実はこのところ、何もなかった。お屋敷の場所だったんです。

ところが右側はですね、これは戦災地図なんです。戦災概況図というのは、これは復員してきたときに東京は、俺のうちは燃えているか燃えてないかとチェックするために配られた地図なんです。その上のほうの、斜め上のほうの部分の赤で囲ってポチポチと赤い点で入ってちょっと見にくいんですが、あそこが焼けちゃったところです。それからまた今度は下のほうの縞状になってるとこは焼けちゃった。という、この播磨坂に相当する楕円形のところの大体3分の2は丸焼けの戦災の跡だったわけです。というわけで、要は戦災のところに、家が建ってないところに道ができたということで私は理解します。という意味では、吉祥寺は実は戦災前からちゃんとした住宅があったんです。ということです。次、お願いします。

これは、私、調べました年表なんです。大震災の復興のために都市計画法というのが制定されました。そして、東京をめぐる環状道路1号線からずっと何号線までか確かめてませんが、それができて、大体、今の東京の大きな通りの基本計画ができて、しかもそれは法律によってつくられるということになりました。大正13年に吹上坂がそれで線が引かれたわけです。今の播磨坂のそこには何もなかった。18年には空襲の避難路確保のために、建物の強制疎開が行われました。これは例えば、恵比寿の裏の、何だっけ、あそこの地下鉄の駅から六本木のほうに、六本木じゃなかった、六本木でしたっけ、ずっと東のほうに川沿いに広い道があります。実は、この建物疎開という形で、あそこのところは強制疎開です。有無を言わず建物を引き倒しました。そういう意味では、都民の中では都で命令があったら家はすぐにぶっ壊されるという、頭にしみ込んでおります。昭和20年に都内の空襲によって罹災、建物ができなくなりました。燃えましてですね、先ほどの場所はいわば丸裸になったわけです。

それからもう一つは、その計画のところそういう線が引かれた場合には、もうそのところは一旦焼けたら建物を建てることはできないと思いました。これは今の環状3号線の線がどこにつながるかといいますと、江戸川橋じゃない、曙橋ですね、曙橋から四谷三丁目、そしてあそこで外苑通りになってですね、それで青山墓地の東側ですか、そこを通っている道路なんです。私の実は行ってました教会が、ちょうど四谷三丁目のちょっと南側なんです。その道路に引っかかかっていて戦災を受けました。そのために、もう建物は建てられないとして、戦後、そこを建てられないで別のところに移ったんです。ところが移った跡をですね、葬儀場ができて、現在、そのところで盛んにもうかっています。ということは、3号線のところで、もうだめだ、焼けちゃったからだめだと思った人たちが皆あそこのところ立ち退いちゃった人、けどその跡は全然、未だに、大分、今、あそこの四谷三丁目のところも広くなりましたけど、未だにちゃんとした家が建っている状態です。それで、昭和21年に戦災復興都市計画道路というのが決定されて、そして吹上坂じゃなくて播磨坂に環状3号線の線が通りました。それでもって道路、この建設が22年に

完成したわけです。

私のお婆のうちが実は指ヶ谷町、ちょうどこの播磨坂のですね、荒川のほうに行く線の上にありました。ですから、私も時々このところは歩いています。そうしますと何でこんなところに、かんかん日照りの、もう何もない広場があるんだろう、不思議に思っていました。そのころ、22年、地元の人が桜の植樹をしたわけです。28年に地元の有志の寄付で、そして35年に道路の舗装ができて、そして中央部と両側に歩道ができて、区の運動で500本植樹。これは文京区内の植物を植えましょうという運動をやりまして500本植樹したわけです。それが43年、68年の、43年に桜祭りができるようになったというわけなんです。ということは、何だい、都の計画じゃないんだと、桜というのは、ということですか。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございました。私だけが分からないのかどうかちょっと確認したいんですけど、反論というか、桜の沿革だとか歴史は今よくご説明いただいたので分かったんですけど、当時、東京都が説明した桜が、都が植えたんじゃないよということを反論したいということでもよろしいんですか。それとも都市の現況が武蔵野とは違うよと、例示としては違うんじゃないのというのを言いたかったのか、どちらですか。

(古谷)

両方です。

(司会)

両方ですか。はい、分かりました。ほかに。はい、西村さん。

(西村)

はい、西村です。武蔵野地域に関する現状・課題データ、ただいま安西さんがご説明くださったその改訂版。

(司会)

すいません、西村さん、安西さんの件でのご質問ですか。

(西村)

そうです。

(司会)

はい、分かりました。

(西村)

この現状・課題データ。

(司会)

はい。じゃ資料、三つありますので。

(西村)

分かりました。

(司会)

先にタイトルを言っていたらいい。

(西村)

ちゃんと言います。

(司会)

ご質問いただきたいと思います。

(西村)

現状・課題データ集を下さるときに「データ更新一覧表」というのをつけてくださいました。親切にそういうのをいただいたので大変役に立ちました。「データ更新一覧表」に基づいて、古い資料、資料5と今回の資料12-7を比較して幾つか質問させていただきます。使うのは資料12-7でいいんですね。

始めに、資料12-7の2-10頁をおあげください。2-9頁から2-10頁にかけて、これは確認なんですけれど、どうしてこういうところで一応確認したり質問するかといいますと、この現状・課題のデータは今後必要性だとか整備効果について話し合うときの基礎になるものなので、一応、私としては私ができるだけよく分かっておきたいと思って質問いたします。2-10頁、ここの、2-9頁からですね、2-9頁から10頁について、この東町・南町について言えることは、出火の危険度は低いけど延焼の危険度は高いと、そういうことでよろしいのでしょうか。これ、確認です。この地域の防災の考え方は、出火危険度は低いけど延焼危険度は高い地域であるということよろしいのでしょうか。

(司会)

西村さん、質問、まだあるんでしょう。一個一個じゃなくて、言っていただけますか。

(西村)

はい、分かりました。

(司会)

はい、申し訳ございません。

(西村)

これが一つ目です。一つ目は確認です。

二つ目は2-14頁です。防災、震災時における安全な避難路で、これは前の資料5と比較してみた結果なんですけどね、資料の5でいうと8頁です。資料の5の地図が新しいのと、これは2-14頁となっているんですが、これをどういう目的でどう変えたのかということを知りたいと思います。何でここで引かなかったという理由は、震災時における安全な避難路の状況という図面ですよ、2-14頁は。なのにコミセンが書かれていないんですよ。これがどういう理由で2-14頁のようなふうな地図に変わったのかということが知りたいと思います。

次は、3-1頁。ちょっと先です。交通のところに入ります。これは資料5のほうだと9頁なんですけど、ここで道路整備率というのが何度か出てきます。この道路整備率というのは概成道路を含めたものですかというのが質問です。

もう一つの質問は、資料5の9頁のものと、今回いただいた資料12-7の3-1頁のものとは同じく道路整備率についての地図なのですが、あと、データですね。例えば、都市計画道路整備率。3-1頁でいいますと右のほうに都市計画道路整備率、南北方向、何%、東西方向、何%というのがあるんですが、この間、平成21年度につくったものと平成24年度につくったものとがほとんど変化がないんですが、全くないのかな、これはその間、いろんな理由でこの道路整備率というのは変化がなかったというふうに考えていいのでしょうか。

次は、3-3頁です。3-3頁のところには先ほどご説明がちょっとありました宮本小路、稲荷小路の事故率というものが載っています。これは前の資料5のほうもご覧いただきたいんですが、資料5のほうだと9頁です。ここも同じような宮本小路、稲荷通りのいわゆる生活道路の事故率が入っています。これが初めのは平成21年度ですかね。資料12-7は平成23年度になっていますが、これはものすごく減っているんですよ。特に、稲荷通りの場合には半分以下に減っているんですね。宮本小路の場合にも事故数も減っているし、いわゆる東京都全体の事故率に対しての倍率も減っています。宮本小路でいえば3.1倍だったのが2.0倍、稲荷通りでいうと4.3倍だったのが1.7倍。これ、余りに大きな変化なので、この辺についてどういう環境の変化というか、条件の変化があつてこういう交通事故の減少があつたのかということは知りたいと思いました。今後のことを考えた場合にね。両方とも平成22年度の交通センサスになるのでしょうかね。

続きましてもう一つです。3-4頁。次の頁の平成22年度の道路交通センサスを使った地図が出ています。元の資料5のほうは平成17年度の交通センサスの数値ですかね。これ、道路ごとに12時間当たりの車の台数が、例えば宮本小路が2,800とか、井の頭通りが14,900といったように入っています。いいですか、続けて。

(司会)

少し簡潔にできれば。

(西村)

いや、もうすぐ終わるんだけど、これ、最少の言葉で言っております。

(司会)

はい、どうぞお願いいたします。すいません。

(西村)

はい。この平成17年度と平成22年度の交通センサスを比べますと、平成22年度のほうが、むしろ少なくなっているんですね。こういう現状認識でよろしいのでしょうか。やや減っていると言ったほうがいいと思います。同じというよりも、やや減っている。もうちょっとで終わります。

次は、4の暮らしに入ります。4-5頁をおあげください。4-5頁の、ここではバリアフリーについて説明してくださっています。特に、井の頭通り、五日市街道のような東西方向には歩道が設置されていて、バリアフリー化が進んでいるというふうなことが書いてあります。これは次の4-6頁にも関係するのですが、これは住民の現状認識とは非常に違います。道路が、歩道があって、そこが、これは通学路の場合、次の4-6頁のほうは通学路なんですけど、歩道があって、そこが通学路になっている場合、私たちはそれで、現状の話です。現状で安全だとは思っていません。特に五日市街道だとか女子大通りについては歩道は通学路になっている場合に、そこを歩くことが安全だと思っていないので、この辺はこの資料をおつくりになった方と私たちというか、私、住民の認識が非常に違ってきます。この辺は一応申し上げておきたいと思います。

あと最後にもう一つです。4-6頁ね。今言った通学路のところなんですけど、今申し上げたように歩道があるからといって決して通行する人間、特に子供たちの通学路として安全ではない。むしろこの歩道のある道については、これをより安全にすることを求めています。4-4頁から4-6頁について私が非常に気にかかったのは、東西道路はより安全になっていて、南北道路は安全でないといったような現状認識をなさっているのは、これは現場とはちょっと違うのではないかという、この辺の質問です。とりあえず以上です。

(司会)

はい、分かりました。とりあえずって、まだあります。

(古谷)

はい、私。

(司会)

もういいんですね。ちょっと待ってください。今、大きく分けて七つですか、七つ、質問と確認、それから見解についてご質問等がありましたけども、これについて。

(古谷)

これに重なる質問ですが。

(司会)

何ですか。

(古谷)

今の西村さんと重なる質問ですから、お答えいただくのは私の質問と一緒にさせていただいたほうが早く時間済むと。

(司会)

そうですか。はい、分かりました。古谷さん、じゃお願いいたします。

(古谷)

2-12頁は防災です。武蔵野市の道路が狭い。南町と東町は、これは道路の率が多いということですがけれども、私どもはいわば方形の状態で十字路がたくさん入っている狭い道ほど、かえって子供にも安全だし、自動車も来ないしと思っているんです。しかもこのところでは、東西と南北の道が十字になってますために道を選べるんです、住民の人たちは。こちらは車が来るから隣の道を歩けるんです。しかも、このあたりは高い建物がありませんから、庭があります。そして震災なんかのときでも、家が倒れて道路をふさぐことというのはほとんどないんです。大きな道ならかえって自動車が詰まっちゃう。ところが、吉祥寺のこの場所は狭いからこそ、そういうところはなくて逃げ道がたくさんできる。それを抜けているんです。狭い道の率ということだけで計算するのは全くナンセンスです。ということと、それから2-2頁。ちょっと順序が変なので、2-12頁。それからもう一つですね、今の問題は通学路の安全性ということもですね、子供たちの。

(司会)

今のは2-12頁についてですか。

(古谷)

そうですね。それから4-6頁ですね、ごめんなさい。4-6頁が通学路の問題ですが、やはりこのところでもこのような通りがあるということ自体がかえって吉祥寺の、武蔵野市のところが安全だということなんです。

それから、その次は4-1頁ですが、このところでは歩行者空間や自動車走行空間が十

分に確保されていないというところに外環の2が一本通っただけで確保されるんですか。むしろ、これまでの概成道路のひどい状態をそのままにした状態で、後回し、後回しにすることによって何も問題は解決いたしませんという問題。

それからもう一つは、これは全体の問題として、今、武蔵野市もおっしゃったけれども、コミュニティの分断というのはこういうデータでは一切入ってこないんです。そのことはむしろ住民に対するアンケートとか、そういうようなことをしっかりとってやらなければいけない。コミュニティというのは数値として出ません。それでもってこれで評価というようなこと自体で計画を決定するということが非常に、いわばアセスメントを欠いている状態です。以上です。

(司会)

はい、分かりました。それでは西村さんから7点、それから古谷さんから大きく4点ですかね、3点ですか、短くすると3点について、順次、ランダムで結構ですので、分かるところから回答をお願いいたします。

(安西)

それでは、ご質問いただいた内容を確認させていただきながら回答したいと思います。

まず、2-9、2-10頁の出火危険度と延焼危険度のお話だったかと思います。出火危険度のほうが低くて延焼危険度が高いという認識でよいのかということでもよろしいでしょうか。武蔵野市の地上部街路の沿道は住宅ですので、通常、出火危険度が高いところというのはやはり商業とか工業で、一方、延焼危険度が高いところというのは住宅で、かつ、先ほど武蔵野市の方からもありましたけれども、木造住宅が密集しているところなどではやはり延焼危険度が高いということになります。2-14頁でコミュニティセンターが抜け落ちているのはなぜかということでございます。これはデータの更新時に抜け落ちてしまったということで、大変申し訳ありませんでした。前回、資料の中に入れてあって、今回、抜け落ちた理由というのは特にございません。そういった意味では、身近で安全な公共施設的なものというところで、ここの図面にあったほうがよいというご意見なんでしょうか。

(司会)

ちょっと待ってください。はい、西村さん。

(西村)

そうです。特に、コミュニティセンターは災害時にもそれなりの役割をいたしておりますから、これは災害時における安全な避難路の状況を図面化するときには抜くことのできない要素だと思います。

(司会)

はい、小口さん。

(小口)

すいません、コミセンの抜けてしまったのはお詫び申し上げますが、私どもの視点としては、武蔵野市の地域防災計画の中で、まず一時集合場所に皆さん集まっていただいて、その後、火災延焼の危険がある場合は、避難場所というところに集まっていただく、また、その後、火災がおさまったときには避難所というところに移っていただくというようなのが地域防災計画の一つの流れだというふうに、私ども、とらえているのですが、コミュニティセンター自体は、位置付けとしては一時集合場所という位置付けがあるのかどうかちょっと確認をさせていただきたいんですけど。先ほど防災上の位置付けがあるというふうにおっしゃったんですけども。

(司会)

コミセンの方、何人かいらっしゃっているんで、今の、どうですか。西村さんのほうで分かりますか。

(西村)

このところコミセンの位置付けというのが防災の中ではっきりしてきておりまして、例えば井の頭通りの南側の人たちは北側の一時避難所に行くことはとても困難だという場合には、コミセンも一時避難所に準じるような避難所としてもう認定されていますね。ほかのコミセンも同じようなことになっておりますので、震災時におけるというようなことを言う場合にはコミュニティセンターと。だからそういうことでいうと、コミュニティセンターは欠くことのできない要素になっています。これは武蔵野市にお聞きいただければ、一番ははっきりすると思いますが、間違いないです。

(司会)

はい、小口さん、どうぞ。

(小口)

大変申し訳ございませんでした。資料を修正して差し替えさせていただきますので、よろしく願いいたします。

(司会)

はい。それでは引き続きお願いいたします。

(安西)

続きまして3-1頁、都市計画道路の整備状況について変化がないのかというご質問だ



ったかと思えます。こちらは変化がございません。

3－3頁に移ります。宮本小路、稲荷通りで生活道路の事故率が大きく落ちているというご指摘をいただきました。実際、平成21年と23年を比べまして、事故件数が落ちてございます。

次に、3－4頁の中で交通量が減っているのかというようなご指摘があったかと思えます。この中では道路交通センサスのデータを更新していますが、道路交通センサスのデータはこちらの頁よりも3－2頁のほうが見やすいかと思えます。道路交通センサスのデータについては、先ほどもご説明したんですが、繰り返しになってしまって恐縮でございますが、区間を細分化したということもございまして、全体的に混雑状況というのは、特に赤色、1.75を超えるような混雑については緩和されているというような状況がございます。ただし、ピーク時間帯などについては、まだまだ緑や黄色といった部分が多く、減っているところもあれば増えているところもあるというような状況でございます。

次に、4－5頁。

(西村)

今のは質問と違ったお答えです。そこまで質問したのではなかったのです。

(司会)

申し訳ありませんが、記録をとってますので、手を挙げてから発言をよろしくお願いたします。はい、西村さん。

(西村)

今のことはそのところまで質問したのではなくて、資料5のときの平成17年のと今回の平成22年度の交通センサスに基づいて12時間当たりの台数が具体的に出ていますよね、この地図上に。それが横ばい、あるいはやや減っているというこの現状をこのように認識しているのですねということです。

それと、先ほどの資料5と資料12－7とで変化がなかったということを取りあえず記録、あるいは記憶しておくということで、その原因などについてはご説明いただけませんか。さっきのことについては変化がなかったのはなぜだろうと非常に思いました。今回のやや減っている、あるいは現状維持ということについては、そのようなことですねという認識、確認で結構です。

(司会)

はい、よろしいですか。じゃ安西さん、またよろしくお願いたします。一回全部説明させていただきますか。それでないとまた時間が。

(西村)

分かりました。

(司会)

よろしく願いいたします。

(安西)

次、4－5頁に歩道と車道の分離といいますか、安全な歩行空間というものは、ある意味、先ほど古谷構成員からもご指摘をいただいた部分でもあるかと思うんですが、狭いほうが安全というようなお話だったかと思います。吉祥寺通りや井の頭通りのほうが危険ではないかというようなご指摘だったかと思いますが、我々としては歩道と車道を分離するという事は非常に重要なことだと思っておりますので、このような資料にさせていただいているということでございます。

続きまして、4－6頁も今申し上げたことと同じこととなります。

(司会)

ちょっとお待ちいただけますか。全部説明をしてからというふうに先ほどお願いしておりますので。

(安西)

古谷構成員の、今、お答えになってないというご指摘をいただきましたが、2－12頁はそういうことでございまして、4－1頁につきましては、概成道路の整備というものについても触れるべきではないかということだったかと思っております。今回、この話し合いの会が外環の地上部街路を対象としているわけですが、当然、周辺の概成道路等の整備のあり方というものも大切だとももちろん認識しております。今回は地上部街路の話し合いの会ということで、地上部街路にクローズアップしている形になっております。

最後に、コミュニティの分断といった負の影響についてどう考えているのかというようなご指摘をいただいたかと思っております。これについては、影響データということで資料としては、第10回の資料10－6の中でコミュニティの分断、学区の分断についての影響、それに対してどう考えたらよいのかというところを資料として取りまとめさせていただいているところでございます。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございます。一点、西村さんの質問の中で道路整備率、これが概成道路も入れるかどうか。すいません、概成ということも、傍聴者もいますので概成の意味もちょっと、もしつけられればつけていただいております。

(安西)

概成道路の定義といいますか、考え方なんですけれども、計画道路に対する現況の道路の幅員で概ね6割というところが目安で、6割以上できていれば概成ということで、幅員の大小でちょっと考え方が変わってくる場所もあるんですけれども、概ね6割というふ

うにとらえていただければと思います。

(司会)

整備率に含んでいるかどうか。

(安西)

70.7と52.6という数字ですよね。整備率は概成も含んだ数字になっております。

(司会)

はい、分かりました。すいません、概成率って、私なんか現役のころは8割というような認識があったんですけど、今は6割なんでしょうか。

(安西)

はい、6割です。

(司会)

今は6割ということですね。はい、分かりました。おおむね6割ということで概成道路というふうにしているそうです。他にございますか。はい、古谷さん、どうぞ。

(古谷)

私についてのやつは、ただ、これは地上部街路に焦点を合わせてるからだといったって、概成道路とどっちが先にできるかということ自体は非常に大きなこれの問題じゃないでしょうか。そのことについて何も触れないで、しかもそちらの道路は、例えば女子大通りなんていうのは、あそこ、本当に自転車で通るのは怖いんです。ことに歩道自体だって人が、体のはみ出しちゃいますから。それをそのままにしておいたままで、しかも概成道路になると、これは後に後にどんどんどん繰り延べてきちゃう。

それと、この外環の2が実際にやるようになった場合、できた場合に、それをちゃんと完成させるまでに環状3号線と同じような状態なんでしょうか。そうするとその間、緑もなくなっちゃうんです、すっかり。

それから先ほどの緑被率ですが、あれは青シートが敷かれた道路、それからできたばかりの、まだ並木だって全然育ってない道路が、それでも緑被率なんですね。勘定の仕方を教えてください。

(司会)

はい。今は緑被率と言わなくて、何と言ったっけ、みどり率。両方使うんですか。いや、水面が入る場合と入らない場合があるんですよ。水面も含める場合があるんで。

小口さん、よろしくお願いします。

(小口)

古谷さんの女子大通りを主にした概成道路についてのご質問にちょっとお答えさせていただきます。

まず、平成21年4月に国と都で公表した対応の方針の中には、女子大通りなどの拡幅を含めて周辺道路のあり方について検討し、必要な対策を進めるよう努めるというようなことをお約束させていただいたところでございます。東京都では、概ね10年で優先的に着手、または完成させる路線を選定し、整備を進めているところでございます。優先的に整備する路線は、ここは市部ですけど、区部においては自動車交通の円滑化や防災性の向上、物流をささえる道路のネットワークの形成、まちづくりの支援といった項目を評価し、また、多摩部については交通処理機能の確保、都市間ネットワークの形成、バス交通を支える道路網の形成、震災時の防災性の向上、良好な居住環境地区の形成、大気汚染物質及び温室効果ガスの排出抑制、拠点整備やまちづくりへの貢献、環境軸の形成などについての項目を評価して優先的に整備が必要な路線を定めて進めているといったようなところでございます。概成道路ということで、繰り延べしているわけではございません。

あと、緑の話ですか。ブルーシートの話はよろしいですね。

(古谷)

ブルーシートも聞きたいです。質問ですから。

(司会)

ちょっとすいません。ブルーシートの話は、これは一時的な話ですから。

(古谷)

一時期だって何年もかかっているでしょう。

(司会)

ええ、ちょっと待ってください。小口さん、どうぞ。

(小口)

古谷さんの資料にも、「少なくとも10年間のブルーシートは緑化ですか」というようなご質問というか、意見が出ていましたので、それについて東京都からお答えさせていただきます。ご指摘のとおり、街路整備を進める上でまとまった空間の用地取得後に工事を着手していくということをご指摘のとおりでございます。一定期間は空地状態で管理する可能性ということは当然出てくるといったところです。しかしながら、都市計画道路の効果は10年という単位ではかれるものではなくて、当然、将来世代に引き継ぐ財産でございます。また、空地の状態が10年という指摘でございますが、事業ごとに事情も違いますので、一概に10年という固定された期間でないことだけのご指摘させていただきたいと考えてございます。施行方法などの工夫で空地期間を短くすることも可能であるのでは

ないかというふうに考えております。

(司会)

西村さん、どうぞ。

(西村)

今のお答えの中でちょっと私とずれてしまったのが、私は狭い道路のほうが危なくないという古谷さんのお話と同じことを申し上げたわけではなくて、東西道路は歩道が設置されている道路があって、より安全だというふうにおっしゃってますが、それは違うと。南北方向にも、もちろん歩道のある道は少ないわけですけど、東西道路は歩道のある道はあるけれど、それはより親が心配なぐらい歩道が狭い。東京女子大じゃなかった、女子大通りをお通りになることおありですか。私たちでも傘を持って通れないぐらいです。だから、あれは歩道があるからといってこういう書き方をさせていただくと現場のあれとしては、これ、違うなど、それを申し上げたのです。

(司会)

ほかにございますか。西村さん、はい、どうぞ。

(西村)

あともう一つ、一番初めの「はじめに」のところを見てくださいますか。「はじめに」の検討の視点のところで、環境、防災、交通、暮らしといった中の暮らしの中にまちづくりへの支援という項目がございますよね。これについては特に書き込みはなかったと思うんですけど、先ほどの古谷さんのコミュニティ云々の話は、強いて入れるのだったらここに入れる必要があって、まちにとってコミュニティというのはとても大事なことなので、本来だったらやっぱりここで問題のある点だけを、これは書き込んでいるのではないと思うんですね。現状についての認識ということであれば、やっぱり吉祥寺東町・南町の大きな特徴はまちづくりが住民の、先ほど市のほうからのお話にありましたような絶えざる努力である程度、十分とは言えないまでもやっているまちなので、そういったことにもお考えを及ぼしていただけたらと思います。これは申し上げるだけで結構です。

(司会)

はい。他にございますか。資料7についてはご意見ございますか。なければ次第へ進みたいと思いますので、よろしく申し上げます。

(古谷)

私に質問ないんですか。私の資料に対して。

(司会)

今、確認したんですけど、誰も意見がないということですので次へ進みたいと思います。

では、次第4に進みたいと思います。次第4では、西村構成員から資料9-6についての説明を行っていただき、その次に、濱本構成員から資料9-5について説明を行っていただきたいと思います。質疑を含め、意見交換を行いたいと思いますので、説明時間につきましては、他の構成員の皆様の資料もございますので、できるだけ簡潔にお願いしたいと思います。ただ、今、8時ちょっと過ぎましたので、先ほど申し上げましたように8時45分で、途中でであっても「その他」へ移っていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。それでは、西村構成員、資料9-6についてご説明お願いします。

(西村)

外環の2の経緯ということで年表のようにつくってあります。ここにくるまでに第4回では外環ジャーナルのNo.4、第5回話し合いの会のときには外環ジャーナルのNo.7と、それから沿線会議中間の取りまとめが書いてある外環ジャーナルのNo.12といったふうに何回も資料請求はしてました。資料請求をしたということは、そのことについて私なりに発言をしたかったのですが、皆さんご記憶と思いますけど、第4、5、6回と、あの辺はそういったような発言をする余裕が全然ありませんでした。それで年表としてつくって、こういった形で出しました。これ以外にも一番初めのときに資料6ということとどじた資料が来たと思いますけど、その中には計画のたたき台だとか、それから外環の2の方針だとか、検討の進め方、検討の進め方は表紙だけだったんですけどね、そういったものを東京都から配っていただいております。そういったものをすべて、改めて資料として請求したり、改めて見ることでこういった年表をつくった私なりの理由というのは、こうした国とか都が出した資料、私の年表の中にも国が出したものは赤字で書いてありますし、話し合いの会の資料として出てきたものは青字で入れてありますけれど、こういったものを見ながら、特に、平成13年の計画のたたき台が出て以降の経緯について、構成員の中である程度の共通理解をつくっておきたいと思って作成したものです。

こうやって経緯を追っていきますと、多くの矛盾や疑問があります。これはこれまでもさまざまな形で出てきたことなんですが、そのたびに一応それで済んでおりますね。ただ、そういったような国の資料とか東京都の資料で見ると分かるような、国や都が住民にちゃんとした説明なしに方針やら中身を変えていくやり方によって、私たち住民は振り回されてきました。

今日はこの後、濱本さんのご発言もありますし、ここでやめますが、今後の話の中でこういった経過の中での矛盾みたいなもの、それから食い違いみたいなものが必要になると思います。特に必要性の論議の中でこういったことが必要になったときに、この資料を活用していただけることを願っております。資料に間違いもあると思いますので、もし間違いに気づかれましたら私宛にご連絡いただければ訂正していきたいと思っています。今日の私の資料説明はそのぐらいで、今後これをお役に立てていただければということで終わらせていただきます。

(司会)

はい、ありがとうございます。大変貴重な資料になると思いますので、皆さん活用のほうよろしくをお願いします。これ、質疑応答はいいですね。単に資料の提供ということで。

(西村)

もし質問があれば。

(司会)

質問がございますか。はい、古谷さん。

(古谷)

これ、たくさんあるんで、むしろ次回に資料として出したほうがよろしいでしょうかね。というのは例えば平成 13 年の、1 頁目に 3 カ所、それから 2 頁目は 4 カ所、そんな調子なんです。

(司会)

じゃそれ、また別にひとつよろしくお願いいたします。よろしいですか。

(西村)

はい。

(司会)

はい。じゃ濱本構成員。4 5 分ということで。

(濱本)

それまでに終わる。

(司会)

ええ。資料 9-5 のほうについてご説明をお願いいたします。

(濱本)

それでは、私、濱本のほうから外環の地上部街路（外環の 2）についての主張（確認）をさせていただきたいと思います。

この件につきましては、第 4 回・第 5 回の話し合いの会で、私が一応主張しておりますけれども、東京都から納得のある返事というか、回答はいただいております。改めてこれを今日もう一度発表させていただいて皆さんのご意見をお聞きしたいと思います。

できれば、この説明の中で確認事項とまとめについて、東京都、あるいは武蔵野市から、あるいは国のほうからご答弁いただければありがたいと思っています。

まず最初に、確認事項4点を申し上げます。これは確認事項です。

1. これはもう何回も申し上げますけれども、第1回の武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会の開催が行われましたが、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の目的として、外環本線を地下化した場合の地上部街路についてと確認しておりまして、そのとき座間部長の開会の挨拶の中でも検討の進め方の公表で、環境・防災・交通・暮らしと、その4点の視点から、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聞きながら検討を進め、東京都としての方針を取りまとめていくと述べておりますので、この話し合いの会は外環の2の話し合いでありますけれども、ここで結論が出るものではないということを確認します。

2. 第4回と第5回にわたって外環の2とは何かと。私は必要性の有無を確認するために、昭和41年の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いました。その結果は次のとおりでございますが、もう一度確認をさせていただきます。

(1) 昭和41年の7月に都市計画決定した外環の計画というのは、正式名称は都市高速道路外郭環状道路計画です。これが外環計画ということです。それでちょっと内容を変更させていただきますが、この計画には三つの法律が確定しています。それを細かく申し上げます。

① 都市計画道路外郭環状線世田谷区鎌田町より練馬・大泉町まで18キロ。これが自動車専用道路として、嵩上げ式で、高架式で建設省の告示が2430号ということになります。それで幅員は23mとなっております。

② 幹線街路、環状街路、外かく環状線の2、通称、今、外環の2ということですが、これが幅員40mとして、その中心点に自動車専用部分、嵩上げ式を含めて左右に街路を配置した街路計画として決定しております。これは建設省の第2428号であります。告示がですね。

③ これは武蔵野市は関係ありませんけれども、都市計画として決定しておりますので三つ目申し上げますと、都市計画道路外かく環状線附属街路1号から17号線、これは東八から東名のことでございますけれども、これが計画決定しております。

この三つが一つの機能として、計画として外環計画が発表されております。そのときの道路図面は別紙のとおりということで、一番の頁に私のも出してありますけれども、昭和41年の都市計画の図面、ちょっと見ていただければ分かりますように、専用道路が4車線ということで、左右幅員9.75mの一般街路ということと幅員3.75mの歩道が計画されていること。これが正式に発表された図面であります。これ以外にもしあるならば、教えていただきたいということでもあります。なお、それで昭和41年の7月に建設省の告示は二つに分かれていますけれども、都市高速道路外郭環状線道路計画は一体計画であると言えます。

3番の附属街路の1号から17号線は、計画変更時に、計画時ということは平成19年の本線が地下になりました。このときに廃止をしております。すなわち、武蔵野地区の外環計画は自動車専用道路部分嵩上げ式と、街路部分を含めて幅員40mの計画であることを国土交通省は第4回の話し合いにおいて容認されています。ということは、外環の2と



外環本線とは一体である計画であるということを皆さんにもう一度申し上げておきます。

(2) 東京都は外環の2は外環計画とは別の都市計画であると主張しておりますけれども、外環の2はもともと自動車専用道路部分、嵩上げ式ですけれども、と街路であります。同時に、同位置に同じ構造の計画が二重層に都市計画を決定しております。現在、東京都が昭和41年に発表された、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を一体の計画として表示されています。幅員40mの中で自動車専用道路が真ん中に入っておりますが、ただ、残念なことに東京都の昭和41年の都市計画の図面を一番下のところに書いてありますけれども、これはちょっと間違っているのではないかなと私は思います。ということは一番最初の上の部分と、図面と下の部分を見ていただければよく分かると思います。当時、高速道路のところに外環とは書いてありません。自動車専用道路です。ここだけが外環ということ指摘すると、外環の2が別の道路のような見分けになっておりますが、昭和41年決定時はそういうことではありませんよ。

(3) 昭和41年度の当時に発表された都市計画の構造図、今申し上げましたけれども、その中で平成13年の4月、国土交通省関東整備局及び東京都都市計画局が発表された外かく環状道路の関越から東名の計画のたたき台案を見ていただければ分かりますが、これは真ん中の図面です、この図面においても昭和41年の図面と同じものが記載されています。ということは、東京都はこの外環の計画は外環本線と外環の2は一体であるということ認識してるんじゃないかと。これがどうしてこういうことになってきたのか後で説明をしていただきたいと思います。

それからもう一つ、外環の2に対する根拠としては(4)、昭和41年4月22日の第146回の東京都都市計画審議会において、審議の中で議第2044号のうち、三鷹市と武蔵野市の一部について効率的、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ます。外環の2については議第2044号で追加された道路の一つであります。外かく環状線に関連する平面道路として40mの街路を追加したと説明されています。すなわち一体の計画であります。外環の2についての記述はこれだけのみで、議案書を確認しても不明確であります。

また、外環の2の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は実証はできておりません。第3回の会合において東京都から外環の2についての説明がありましたが、明確なものでなく、会合の中で東京都は再確認して次回に報告すると答弁いたしましたが、その後何の、今日まで回答がありません。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年に決定した外環の2の内容ではなく、新たな地上部街路として説明しているのだと思います。

3. その他の事実として申し上げますが、東京都の外かく道路計画の説明資料についてということで、別紙の一番最後につけてありますが、私が一都民として説明を東京都に行き確認しました。これはなぜかという、武蔵野市で確認したこと、武蔵野市や、あるいは合同庁舎で確認したんですけれども、重要なことですべて東京都の都庁へ行って聞いてほしいということで私が一都民として昭和53年の12月12日、指導を受けました。指導の説明者は東京都都市計画局地域計画部都市計画課都市施設係の能勢係長さんでした。

私が質問したのは、道路計画の名前と、それから道路計画の隅切の部分について質問しました。いろいろなことを質問しましたが、今回に関係あることとしては道路名の計画名ですが、明確に外環環状線・幅員40mと説明されています。決定したのは、先ほど言ったように41年の4月30日付であるというように明確に申されました。

このことから一般の都民が確認する場合は、幅員40mの外環計画は幅員40mであるというように言われていまして、外環の2は別の道路だということは何も説明はしておりませんということです。

4. 第4回と第5回の話し合いの中で主な議論をさせていただきました。東京都と国と武蔵野市の反応をちょっと書いておきましたが、東京都の態度としては、平成17年、公表された考え方の推進のための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な確認事項の回答に時間を要し、また、資料の不明確なものに対する対応に困惑しているということで、明確な回答が出されていません。

それから、国土交通省の意見として前課長の回答ですけれども、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ものとし、位置付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言えるかもしれないけれども、別の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見れば、もともと一緒にできた。だから同じなんだと。40mの幅員で外環ができたんだという認識をお持ちであろうということをお考えであると、これは我々としても承知しているところでありますということで、外環の40mということ認識し、容認しているような形だと思います。

それから、武蔵野市の意見は、今日お見えになっていますけれども、当時の課長さんから高速道路としての外環と外環の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認識していると。ただ、当初、昭和41年のときの外環の2の議論というのは、やはり振り返ってみますと、ちょっとその辺は明確でない。市としてはその当時のやり方、やはり外環問題としてのとらえ方として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いうとらえ方のほうで外環問題として40mの議論をしてきたところであるということをおっしゃっています。

都市計画図については、本市の場合は告示行為が違うということで計画線を2本引いており、その中で外環の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していると。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と。ただ、問題としては一体ととらえておりましたので、40mの問題であるというふうに認識して対応してきたと理解していますということで、話し合いの会の議事録から抜粋しましたが、武蔵野市は40mの幅員で一体であるということ認識したと思います。

以上がこれまでの話し合いの会で述べたことと、その他調査して判明した事実であり、確認させていただきました。次に、私は次の主張を述べたいと思います。主張として11項目あります。その前に外環本線と外環の2の取り扱いについてP I沿線協議会、あるいはP I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なんですよ

うか。まずそれをお聞きしたいと思います。この話し合いの会を開催することに当たり、環境、防災、交通、暮らしの四つの視点から、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聞きながら検討を進めているということですが、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)、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主張されることは不合理的な行為であります。このためにまず、東京都は昭和41年計画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る説明をされることを一番望んでいます。それが外環の2の必要性の有無を決定する要因になると思いますので、そのことについて申し述べておきたいと思います。

そのことを前提にして11点、私の主張を申し上げます。

1. 話し合いの会の円滑な有効な議論の場として第1回から東京都に対して外環の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の2がなぜ計画決定したのか、その根拠資料の提示と話し合いの会を円満に運営するために住民が求めているその他のさまざまな資料の提示を依頼してきましたが、第13回までの期間にまだ十分な検討資料が入手できないことは残念であります。一部提出されているものがありますが、私の質問に対する回答ではありません。例えば、当該道路との交通量と外環の2に関する必要性の有無、特に交通量につきましては外環の本線と外環の2との交通量がどう違うのかということも示していただきたいということと、また、B/Cの問題についても詳細に提示されておられません。

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りばならなかつたのか。その真の目的は何かと考えるならば、強い外環計画の反対の運動により、事業計画が止まることを懸念したのではないかと思います。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おります。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ります。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ことも考えられます。現在、一昨年の震災を機に、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ということに変わりつつあることは誠に残念であります。

3. 外環本線(自動車専用部分)はなぜ地下方式に、大深度地下ですね、なぜ計画を変更しなければならなかつたのか。東京都は真剣に考えているのでしょうか。我々住民は外環計画の反対の第一の理由は「まちが分断され、閑静な住宅街が破壊されること」であります。また、コミュニティもそうです。このことが耐えがたく、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ますが、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してきましたが、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ません。また、石原知事が計画変更時の記者会見では「外環が地下方式」になったので、安心してリニューアルな建物が建てられると発言したのは何のためだったのでしょうか。外環計画は一体であることを示しているのではないのでしょうか。どうでしょうか。

4. 昭和41年に計画決定した外環の2は高速道路部分が嵩上げ式、すなわち高架ですが、高架の計画をされているものより街路部分を必要として、機能的に考えて一体計画として計画されたものであり、すなわち昭和41年計画決定の外環計画はもともと地上計画のものであって、外環の2だけが地上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）は地下化に計画変更(大深度地下)されたことによって、外環の2本来の計画の主旨が変わりました。

もう少し詳細に述べると、本来の外環の2計画は平成19年計画変更案が決定したことで、先に確認しました外環の本線、外環の2、それから附属街路1号から17号の計画が一体計画として決定しましたが、外環本線が大深度地下化として事業が進めば外環の2の存在根拠を失い、当初の嵩上げ式自動車専用道路の下を利用するという外環の2の計画は法律根拠を考へても計画なき都市計画であり、外環の2の存在する価値は全くなく、必要ないことが明確であります。

また、東京都は道路ネットワークの一環として必要だと主張しておりますが、しかしそれもそもそもネットワークの一部として必ずしも位置付けられていないと思います。ネットワークとして必要とするならば、なぜ東八以南の計画を廃止しなければならなかったのか。話が矛盾しているのではないのでしょうか。

5. 今回、東京都が話し合いの会で提案している地上の街路については、昭和41年に決定した外環の2の内容でなく、外環計画に対する原本計画とは余りにも違う変化したものであり、新たな地上街路、新たな都市計画施設としての説明であると言わざるを得ません。

このよう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いうことです。計画決定から約45年間にどれだけの外環の担当者が交代してきたのでしょうか。私が外環問題に携わってから約37年になりますが、例えば、平成12年4月の国・東京都から凍結宣言して30年目ですけれども、地元の住民と初めて話し合いをしたいと要請がありました。そのとき、国は関東地方建設局の高田局長と、また、東京都は東京都技監の城戸都市計画局長との話し合いが行われました。以来、今日まで局長や担当者、課長、または担当者が何人入れかわりましたでしょうか。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が歪曲され、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、理不尽で不条理な行為であり、許すことができません。地元住民は計画決定したときから変わっておりません。計画構造の構造図をはじめ、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ということは外環の2については必要のない計画になっているということを示していると思いますが、皆さん方はどう考えますか。

6. 東京都が発表している昭和41年に決定された外環の2の構造図を原点とするならば、それをあたかも昭和41年に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月の外環の地上街路について基本的な考え方を公表しました。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」、「代替機能を確保して都市計画を廃止」この三つの考え方を提示しましたことは新

たな都市計画として東京都自ら昭和41年計画の外環の2を否定したことになります。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ります。

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おりますが、そもそも平成18年3月の多摩地域における都市計画道路の会でも整備方針、第3次事業計画案がこれですけれども、私の手元に原本がありますが、案が示されましたが、この整備方針、事業化の決定の仕方については私は疑義があります。私は平成18年3月3日の第17回PI外環沿線会議において議論を行いました。本線が未だに決定しない前に、このよう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、当時の東京都の山口部長が答弁なされておりますが、「多摩地域における都市計画道路の整備方針、第3次事業計画のまとめ」についてはいつ発表されたのでしょうか。その話し合いの会のPIの会議では第3次計画にどのような確定内容が示されたのでしょうか。我々住民は確認はできておりません。先ほど、西村構成員の発表された資料の中にもそのことが記入されておられません。まさか平成18年4月に発表されたものではないのでしょうか。ここに私はこの整備計画を決定した東京都の資料をここに持ってきています。二つ出されました。私が平成18年の3月3日に質問時、持参したのはこの二つであります。そのときのこの計画案の一番最後に、整備方針案のご意見、ご提案をお寄せくださいということで、説明があり、平成18年3月15日までに住民に意見募集について出してくださいという内容が出ています。しかし、この内容が出ています。しかし、この内容が出ています。しかし、この内容が出ています。その前になぜこの場に決定されている整備方針の資料があるのでしょうか。この4月に発行する「まとめ」が既に発行された資料が3月3日のPI会議の場で私の手元になぜこの場にあるのでしょうか。これも東京都の不条理な行為の一つであります。

元に戻りますが、なぜこの必要性の議論を行う前に、あえて東京都は三つの案を、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ありませんか。

また、現在提案されている三つの案は、法律的にも全く根拠はありません。しかし、東京都があたかもこれが正論のごとく提案していますが、特に「代替機能を確保して都市計画の廃止」の如くは何も理解していない住民に恐怖感を植えつけていることであります。この三つの提案や「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大変遺憾であります。特に、南北道路についてはPIでも私が主張してきましたが、練馬区にお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、武蔵野の3-4-6の立野町以北の補助135号線は、計画はどうなったのでしょうか。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るのでしょうか。

7. 現在、計画変更決定の事業化が始まれば、大深度地下が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限が解除のもとに、地下1階から地上3階までの堅固な建物が建てられることとなりますが、外環の2がそのままであると改正法は生きません。どう考えているのでしょうか。

8. 石原知事の記者会見によると、「外環計画」には二つの計画はない。消すべきだと発言がありました。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」外環の地上部街路のことだと思いますが、「いうのはやめてやめてもらいたい」、「これ、外環じゃないんです。外環は地下につくるんだけれ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」と「私は思います」という発言でした。これ、3月16日の会見ですけれども。また、外環は地下につくるんだけれども、それに附属した道路の整備をとすることは都市工学をやったら当然必要になる。一部の人には迷惑をかけるけれども、それはそれなりに代償処置を行いますと。すなわち、「外環の2」ではなく新しい道路計画として認定しているようなものではありませんか。それで、石原さんの話を聞いていますと、本当に昭和41年決定した外環計画(一体計画)の外環のことについてよく分かっていないのではないかと私は思います。しかし、先ほど述べましたように、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路線として認めています。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になり、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だったのでしょか。

次に、私が一都民として東京都に指導を受けた内容を報告いたしました。

9. その他の事実は、別紙のとおり先ほど申し上げましたけれども、都市計画道路に関して外環道路の計画、幅員40mと指導されたのであります。そのことは外環計画が一体であることを立証されたこととなります。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ます。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侮辱行為ではないでしょうか。また、まとめて5にも述べましたが、再度申し上げるならば、余りにも担当者の交代が多いため、昭和41年の計画に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たのか、許せる行為ではありません。地元住民の中には今現在も昭和41年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ていただきたいと思います。誠に残念ながら、重ねて申し上げますが、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ではありません。

10. 今回の話し合いの設置目的として、外環本線を地下化した場合、地上部分の外環の2については、廃止を含めて必要性の有無やあり方を議論すべきとしていますが、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の2の計画とは別物の計画の施設案であることを私は改めて確認しました。

11. 私の主張のまとめとして、まず第8回から東京都の担当が交代したことにより、前任者との基本的な考え方の違いが露呈し、前回改めて確認できたことでありますが、会の進行を妨げたこの行為については深く反省していただき、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を遺憾に思います。残念であります。話し合いの前提となる信頼関係の構築を早く進めていただきたいと思います。道路の必要性のあり方について広く意見を聞きながら検討することが条件であり、早く進めるべきだと申し上げておきます。こういうことで主張を11点、申し上げました。

最後に結論として、昭和41年に決定した外環の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て外環の2の必要性は認められず、東京都の提示している三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の2についてはまず廃止にすることを明確にし、それに基づき、武蔵野市、武蔵野市議会を初めとして関係行政機関も協力して手続を開始していただきたいと思います。

また、当会の設置要綱に基づき、即刻武蔵野市民拡大会議、仮称ですけれども、会議を開催できるよう事務局は手続をしていただくよう要望致します。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だと考えます。以上、述べて終わります。

(司会)

はい、ありがとうございました。4つの確認と、それから11点について回答を求められております。また、結論についてどうすべきかということであると思いますが、大変申し訳ございませんが、今日はもうあと5分ですので意見交換ができません。すいませんが、次回冒頭から意見交換をさせていただきたいと思います。ちょっと確認したいんですが、黒木さんの案件も今後あるんですけれども、どのぐらいの時間がかかると思ってます、ご説明に。

(黒木)

いや、10分ぐらいで。

(司会)

10分ぐらいですか。はい。城戸さんについてはどうでしょうか。

(城戸)

私も10分かその辺で。

(司会)

そうございますか。はい。そうしたら、分かりました、じゃ大変申し訳ないんですけど次回ということで。せっかく来ていただいたのに申し訳ないんですけれども、また次回、よろしく願いいたします。

それでは、ちょっと何分か早いですが、「その他」に移らせていただきます。「その他」の中では前回から宿題というか、お願いされているものがあると思いますので、その点についてはどなたが。

(小口)

大深度のですか。

(司会)

ええ、大深度の話ですね。はい。どなたでよろしいでしょうか。では辛嶋さん、よろしくをお願いします。

(辛嶋)

国交省でございます。前回欠席しまして申し訳ありませんでした。その中で大深度法の申請、外環の本線の話ですね、大深度法はどうなっているのかというような質問があったと聞いてございます。本線については大深度法の申請ということを考えてございます。現在、申請に向けた準備を行っているという状況でございます、具体的な時期等はまだ未定ではございますけれども、当然ながら大深度地下を使用する以前には必ず認可をいただくべく準備を進めてまいりたいというふうに思っております。以上でございます。

(司会)

はい、ありがとうございました。質問ですか。はい、濱本さん、どうぞ。

(濱本)

今、申請準備中ということですが、私から申し上げますと、誠に申し訳ないんですが、平成19年に決定したんですね。都市計画が変更した。なぜそんなに時間がかかるのかということが1点。

それから、もし準備中であれば申請してから、どれぐらいの時間がこの申請から決定までかかるのか。例えば、皆さん住民の方は心配しているのは、もう一度アセスをやられるのかとか、あるいはいつごろからやるのか。

それからもう一つ、2番目に、3番目になりますか。今、立坑も準備しているというような新聞報道がたくさんありますが、立坑までは大深度法に引かかるのか引かからないのか。今、立坑をやるということが新聞に、今年の12月頃やるということの話が出ているようですけれども、これは違法行為ではないのかあるのか、その辺、また、その答弁について、もしあればまた改めて質問します。

(司会)

はい、ありがとうございます。関連してですか。はい、古谷さん、どうぞ。

(古谷)

この間、私どもで勉強会をして大深度法についてのお話を伺ったんですが、その中にははっきりした言葉は忘れましたが、それに対する影響についてのことが書かれてあったと思うんです。つまりアセスメントをする、しなくちゃいけないんじゃないかと思われるような文章表現、アセスメントとは書いてなかったです。となると、これやっぱり今の地下はアセスメントは全然やってないんですよ。それでもってできるんですかという問題。



(司会)

はい、ありがとうございます。それでは、1点はちょっとダブりますよね。大きく分けて3点について、もし今、回答できればよろしくお願いたします。

(辛嶋)

はい。いくつかご質問があったかと思います。まず、申請に向けた準備の段階で時間がかかるということですが、本線の事業の中では国がこれまで平成21年度に事業化ということで予算付けされて、国が事業を進めてまいりました。その後、昨年、平成24年の4月に高速道路会社が事業主体で加わったということで、その事業主体が加わったことによって申請に向けた準備体制も高速道路会社との調整等々も必要になってきますので、その中で適切なタイミングというものを我々のほうでも見計らいながら申請を進めていくということでございます。それから、申請してから実際の認可の期間ということでございますが、こちらについてはどちらかというと認可者側の期間ということになりますので、明確に何カ月ということでは決まっているわけではございません。

それから立坑について、現在、工事が進んでいるというところでございますけれども、立坑を予定している用地については、現在、事業者で確保した用地の中で工事を行っていくということでございますので、こちらについては大深度法による認可が必要な工事ではないということでございます。

それから環境アセスメントの話でございますが、基本的に外環本線の環境アセスメント、こちらは平成19年の都市計画決定と同時に完了してございます。その際に当然、地下方式ということで大深度地下を利用した前提での環境アセスメントを完了しているということでございます。以上でございます。

(司会)

はい、ありがとうございます。濱本さん、どうぞ。質問ですか。はい。

(濱本)

今、答弁の中でちょっと聞きたいのは、申請して認可がおりのまでの期間の回答がありませんでしたが、私どもが聞きたいのは、その認可されるまでに関係の市である武蔵野市に内容が届けられて、それから縦覧されて、一般住民にも公開して意見交換できるのかどうか。そういう期間で約6カ月ぐらいかかるんじゃないかと思うんですけど、そういうことは間違いなくできるのかどうか、それだけ。

(辛嶋)

はい、国交省です。お答えいたします。申請してから、当然、濱本さんご指摘のような手続、縦覧ですとか、そういった手続についてはなされます。そういう手続があってから実際の認可に至るという流れになります。以上でございます。

(司会)

はい、古谷さん、どうぞ。

(古谷)

私のは環境アセスメントの問題ですが、環境アセスメントの報告書を見ましたけれども、あれは地上からトンネルに移る部分の開削に関してはあるみたいですが、武蔵野市に関してのアセスメントはないみたいな気がするんですけど。

(司会)

よろしいですか。辛嶋さん。

(辛嶋)

基本的な認識としては大深度地下利用を前提としたアセスメントを実施してございます。

(司会)

すいません、何ですか。

(古谷)

アセスメント書の何頁ですか。私、そんな、見たことがないんですけど。つまりこれだけ長いコンクリートの壁を40m地下に引くということ自体。

(司会)

はい、小口さん、お願いいたします。

(小口)

ご指摘はアセスの評価書の中の何頁というご質問でございますので、大変恐縮でございますが、次回までにその点のところを明確にしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(司会)

他にございますでしょうか。若干しか時間はありませんけど。西村さん、どうぞ。

(西村)

大深度のことから外れていいですか。

(司会)

はい、あと5分ぐらいしかないんですけど、よろしくお願いいたします。

(西村)

はい、そう長い話ではないんです。前回、辛嶋課長とか東京都の方、欠席だったときに練馬の1キロの問題について、東京都と武蔵野市の見解はお聞きしているんですよ。東京都のほうは、あれはあの1キロだけであって、残りの8キロには及ばないものだというご回答だったし、武蔵野市のほうも武蔵野市には関係ないというか、武蔵野市はこれまでどおりお話し合いの会を続けるということあったんですが、国のほうで、あの1キロの事業認可をなされたのは国だと思うのですが、あれはあの1キロに限るというふうに考えてよろしいのでしょうか。

(司会)

はい、辛嶋さん、よろしくお願いします。

(辛嶋)

はい。ちょっとややこしいんですけども、同じ国なんですけど、我々の立場としては外環本線を扱う事務所でございます。一方で、認可を行ったのは同じ国交省なんですけれども、関東地方整備局の建政部というところでございます。私はその立場ではないものから、その認可のよしあしとか、そういうところにコメントする立場ではないんですが、事実関係として私ども認識しているのは、認可されたのは1キロ区間のみであるということでございます。以上です。

(司会)

はい、大島さん、どうぞ。

(大島)

ただいまの件なんですけど、3月28日の朝日新聞の朝刊の報道によりますと、問題の1キロについて地権者などが提訴をいたしました。その主張の第一は、外環の2というのは外環道の高架を前提にしているんだけど、地下化で前提が失われた。

第2に、外環道の地下化は地上の影響を少なくするためであって、地上の道路はその目的に反している。

第3に、計画再検討中の道路を一部事業化するというのは違法である。このように立論して、国に事業認可の取り消しを求めたという報道が伝えられております。この三つの点は私どもの見解と一致するところが大変多いように思っているんですが、その件、今日はちょっと時間がないんですけども、次回において、その点も含めて討議していただきたいと思っております。以上です。

(司会)

はい、分かりました。それでは大変申し訳ありませんが、次第の5からにつきましては、次第4にあります濱本さんの資料9-5、これについての意見交換をしてから順次進めた

いというふうに思っておりますので、黒木さん、城戸さんには大変申し訳ないんですけど、また持ち越しということで、すいません、よろしく願いいたします。それではまとめということで、本日のまとめについて事務局からよろしく願いいたします。

(事務局)

本日の会のまとめをさせていただきます。

まず次第2におきまして、第13回の議事録・議事要旨の確認を行わせていただきました。

次に次第3では、資料12-7、第3回資料7、また、前回、古谷構成員から提出資料に関する質疑も含め、意見交換を行いました。

その次に次第4では、西村構成員、濱本構成員から提出いただいた資料についてご説明をしていただきました。今、司会の渡邊さんからお話があったように、次回は意見交換、質疑から行っていきたいと考えております。

あと「その他」では、外環本線の大深度などに関する意見交換、質疑を行いました。

最後に、今日のお話とは別にはなるんですが、事務局から資料についてのご案内をさせていただきます。第3回資料8ですが、古谷構成員から既に提出していただいている資料がございます。これは構成員の方には1週間前に古谷構成員から更新があったということで配付させていただいております。この資料につきましては、先ほど古谷構成員から構成員提出資料として提出をしたいということでしたので、資料番号を振らせていただきたいと思っております。また、資料12-7の一部修正につきましても、合わせてまた別の機会に郵送などで送付させていただきたいと思っておりますので、申し訳ありませんでした。以上になります。

(司会)

はい。次回の開催についてはどうでしょうか。

(事務局)

次回の開催時期につきましては、これまでと同様に日程調整をさせていただいて決めていきたいと思っております。

(司会)

はい、ありがとうございます。それから一つ私のほうからお願いがあるんですけど、ちょっと聞いたんですが、市報に今回載らなかったということがございましたので、それについてはよく反省をしていただいて、これだけの傍聴人の方も来ておりますので、是非手落ちのないようによろしく願いいたします。やっちゃったことはもうどうしようもないんですけども、次回からよろしく願いいたします。それでは片づけ等の時間もありませんので、本日はここまでとさせていただきます。どうもありがとうございます。お忘れものがないようにお帰りください。