

第16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9月10日（火曜日） 19時～21時

構成員（敬称略）

出席者）濱本勇三、井部文哉、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、山家恭介、恩田秀樹、佐久間巧成、安西崇博

資料一覧

次第

- 資料16-1 第15回議事録
- 資料16-2 第15回議事要旨
- 資料16-3 構成員名簿
- 資料16-4 地上部街路に関する必要性（影響）データについて（武蔵野市版）
（改訂版）
- 参考資料 第15回ご意見カード

（再配布資料）

- 資料 4-5 外環の2に関する都市計画審議会について
- 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 9-5 外環の地上部街路についての主張（濱本構成員）
- 資料10-5 都に対しての質問・要望事項（平成25年4月改訂版）
- 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）
- 資料10-9 地域危険度および武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）
防災への意見（黒木構成員）
- 資料14-4 外環の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）（改訂版）
- 資料15-3 第14回話し合いの会における東京都及び国土交通省の回答に対する
意見（古谷構成員）
- 資料15-4 武蔵野市地上部街路話し合いの会資料9-6に関する質問参考資料
（古谷構成員）

(事務局)

それでは、予定時刻になりましたので、ただ今から「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、ご出席いただき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係の桑原と申します。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いただきますようお願いいたします。また、東京都では5月から10月までの間につきましては、節電及び地球温暖化防止の一環として軽装により執務を行っております。ご理解いただきますようお願いいたします。最後に、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。

それでは資料確認は以上です。カメラ撮影につきましてもここで終了とさせていただきます。

このたび、4月に人事異動がございました関係で、国土交通省及び東京都の構成員が変更となっております。本日、国土交通省の大畑構成員は所要のため欠席するとの連絡を受けております。併せて今村構成員も欠席と連絡を受けております。それでは、東京都構成員の佐久間から簡単にご挨拶をさせていただきますと思います。

(佐久間)

皆さん、こんばんは。この7月の夏の異動で小口の後任で参りました佐久間巧成と申します。よろしくお願いいたします。

私なんですけど、外環に携わるのは2回目でございます、最初、平成12年のときに担当の頃に携わらせていただきました。それから平成15年まで、約4年間連続して携わらせていただいたわけですが、当時、地元団体との話し合いというのを一番最初に始めるようなきっかけの頃でして、そのあと、PI協議会とかいろいろ、また計画のたたき台とか、いろんなものを進めさせていただきながら、また特に、ここにおられます濱本さんには、その中におきまして、いろいろとご意見をいただきながら進めたのを思い出しました。今回、改めて二度目ということで、立場も課長ということで戻ってきたわけではございますが、当初、この会ですが、平成21年8月に立ち上げて、今日で16回目

ということで、非常に長く活動をしてきているということにつきましては、特に皆さんの本当のご協力があったことだと思いますので、改めてお礼申し上げます。

この会を立ち上げたときに、当初、私どもの都市基盤部長であります座間のほうからも申し上げたと思いますが、外環本線につきましては平成19年に高架構造から地下構造へ都市計画変更しました。ただ、地上部の街路につきましては、平成20年3月に検討の進め方というのを公表させていただきまして、環境、防災、交通、暮らし、その4つの観点から、廃止も含めまして、この道路の必要性、あり方について広く意見を聞きながら検討をさせていただきたいということで、この会を設立させていただいているというふうに存じ上げております。私としましても、その当初の立ち上げたときの目的とか、いろんな重みとか、そういったことも十分かみしめながら、今日以降、携わっていききたいというふうに考えております。

こういった場合においてはなかなか意見がかみ合わない部分とか、どうしても平行線になってしまう部分とか、いろいろあろうかと思いますが、いろんな意見をいただきながら、我々としてよい議論をしていただけたらなというふうに考えておりますので、今後ともよろしく願いいたします。

(事務局)

続いて、会を始める前に、訃報をご報告させていただきます。

本会の構成員であります糸井構成員が8月12日に他界されました。本会では糸井構成員のご冥福をお祈りし、黙祷を行いたいと思っておりますので、お願いいたします。

それでは、黙祷。

(事務局)

ありがとうございました。

それでは、ここからの進行につきましては、これまでと同様、渡邊司会者と村井副司会者をお願いしております。よろしく願いいたします。

(司会)

ただ今、紹介をいただきました渡邊でございます。村井と二人でやらさせていただきます。まず、本日の進め方について、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

お手元の次第をご覧ください。このあと、次第2では議事録・議事要旨の確認を行い、次第3では、濱本構成員から提出していただいた資料9-5に関する質疑応答、意見交換を行っていきます。次第4では、城戸構成員、黒木構成員、東京都から提出された資料の説明を行い、質疑応答を行います。次第5では、古谷構成員、東京都から提出された資料の説明を行い、資料9-3に関する質疑を含め、質疑応答を行います。次第6では、古谷

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。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します。

(事務局)

今回、第15回の議事録・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布させていただいており、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。

また、このたび、議事録の作成にあたり、誤字、脱字があり、申し訳ありませんでした。今後、より気をつけて作成してまいりたいと思います。よろしくお願いします。以上になります。

(司会)

ただ今、事務局から説明がございましたけれども、この形で公表してもよろしいでしょうか。

では、この形で公表することになりますので、事務局のほう、よろしくお願いいたします。

それでは、次に参りたいと思います。それでは、次第3に進みたいと思います。次第3では、まず資料9-5に関して、濱本構成員の内容について、事前にヒアリング等をした上で回答が質問者の意向に合うかどうかは別として、回答は回答としてまとめて都から回答をしていただくということで前回お願いしてありました。早速ですが、東京都から回答をしていただければと思います。よろしくお願いします。

(安西)

それでは、早速ですが、資料9-5について、4点の確認事項、そして11点の主張、質問事項、そしてまとめについて、東京都のほうから考え方を述べさせていただきます。よろしくお願いします。

まず、4点の確認事項ですけれども、1点目、この話し合いの会は、外環の2について話し合うことが基本であるというご主張でございます。これについては、第1回話し合いの会で都から説明したとおりでございます、ご指摘のとおりでございます。

2つ目については、大きく3つの項目に分かれているかと思えます。1つは、外環計画とは、自動車専用部分（嵩上げ式）と街路部分を含むものである、というご主張についてです。これについて都の考え方としては、昭和41年に高速道路の外環とともに、外環の2、そして附属街路が外環ルート上に計画決定されました。昭和41年当時、環状6号

線（山手通り）の外側の都市計画街路網の再検討を実施し、外環の2を含め、幹線街路の変更追加が行われました。外環の2は、都市計画道路ネットワークの一部を構成するとともに、高架であった高速道路を収容する空間としての機能を兼ねるなど、外環本線の計画と整合するように計画されました。

一方、東八道路より南の附属街路は、高架の高速道路により出入りのできなくなる宅地の出入りを確保するため、外環本線と一体的に計画されたものです。

次に、都が現在用いている資料では、図面のことですけれども、断面図ですね、自動車専用部分を外環としているが、都が以前、例えば平成13年のたたき台で示した構造図には外環との表示はないではないかというご指摘についてです。

これについては、平成13年の計画のたたき台では、外環本線の構造について、高架方式だった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するイメージを提示するとともに、地上部の利用についても検討メニューなどをお示しすることを目的として作成したものです。

この計画のたたき台のパンフレットには、昭和41年決定の計画の断面図として、これは都市計画の図面ではなくて、説明図としてですけれども、高架の自動車専用道路と合わせて幹線道路である外環の2、あるいは附属街路と一緒に記載しております。

平成17年のパンフレットでは、外環の地上部街路の取り扱いをお示しすることを目的に作成したものです。このため、外環本線と外環の2の都市計画の範囲を、その違いを分かりやすく表示しております。双方の断面ともに、高速道路と地上部街路の位置関係や幅員に違いはございません。ただ、目的の違いから、平成17年のパンフでは、外環あるいは外環の2といった都市計画の略称を記載しているなど、表現に違いがあります。このことが地域住民の皆様に誤解を招きやすい結果となってしまった。それならば、率直におわび申し上げたいと思います。

次に、外環の2の計画決定がされた根拠の説明が不十分である、とのご指摘です。外環の2については、昭和41年当時、環状6号線（山手通り）外側の都市計画街路網の再検討を踏まえ、他の都市計画道路とともに追加された幹線街路です。昭和41年の都市計画審議会では、高速道路である外環の議案のほか、環状6号線外側の幹線街路を一括して見直す議案など計7議案があり、それぞれの議案を一括して審議し、原案どおり答申することを決定しています。

なお、都市計画審議会の議事録では、ネットワークという言葉は使われておりませんが、街路網を構成する一部として外環の2が都市計画決定されていることから、都市計画道路ネットワークの一部とこれまで説明しております。

次に、3番の都から外環の幅員は40メートルとの説明を受けている、とのご指摘についてです。当時、都の職員は、都市計画道路にかかる敷地かどうかのご相談に対し、都市計画道路の範囲を説明するため、外環本線を包含している外環の2の計画線の位置を説明し、併せて建築制限の内容について説明したものと思われま。このため、建築にあたっての都市計画線の位置の指導という面では問題ないと考えています。

この資料は、濱本構成員が都で聞いてきた内容をメモされたとのことですが、「外環環状線 幅40メートル」とあるのは、正しくは「外郭環状線の2 幅40メートル」です。当時、都の職員が濱本構成員のメモのとおり説明したことにより、ご迷惑をおかけしてしまったとすれば、これは率直におわび申し上げたいというふうに思います。

4点の確認事項、4番目、住民からの基本的事項の質問に対して明確な回答が出されていない、とのご指摘です。前回、濱本構成員提出の資料9-5に対するご回答を差し上げたところ、回答になっていないというご指摘をいただきました。申し訳ありませんでした。今回、濱本構成員に事前にヒアリングし、質問内容を確認した上で、このご回答を差し上げております。今後とも構成員の皆様の質問の趣旨に合った回答となるよう心がけますので、よろしくをお願いします。

続きまして、11点の主張、質問事項についてです。11点の主張、質問事項の本題に入る前に、外環本線と外環の2は主従一体で計画された道路であり、東京都は外環の2が別の都市計画道路であることを突然主張し、不条理な行為である、というふうにご指摘を受けております。これに対して都は、外環の地上部街路の取り扱いについては、平成13年の計画のたたき台、平成15年の方針、平成17年の3つの考え方などを通じて、機会を捉えて都民に周知してきました。こうした周知と並行して進められたPI外環沿線協議会において、「外環が地下構造になったのだから地上部街路は不要である」、あるいは「外環を大深度でやるということは地上部の計画線はなくなると住民は考えている」、などのご意見があったことは、都としても承知しております。

一方、有識者委員会において、「地上部の利用については、外環の必要性に関する行政判断、政策方針の決定がなされた後に具体的な検討を進めるべきである」との最終提言があったことや、沿線区市からは、「外環の2については拙速に結論を出すものではなく、地上部の地下化とは別に検討すべき」との意見があったことから、外環本線の地下化の時点では、外環の2の都市計画を変更しませんでした。こうした経緯を踏まえ、東京都は、平成20年に外環の2について検討のプロセスや検討の視点を明らかにするため、「検討の進め方」のパンフレットを公表しました。現在、「検討の進め方」で示した検討のプロセスに従い、必要性やあり方などについて、この話し合いの会等を通じて、広く意見を聴きながら検討を進めているところです。

そして、1番目、外環の2が都市計画決定された理由は何か、また、交通量など必要性を検討するためのデータが提出されていないのではないかというふうなご指摘です。外環の2が都市計画決定された理由については、外環の2は自動車専用道路の外環本線とは別に環状6号線（山手通り）外側の街路網と合わせて都市計画決定され、都内の都市計画道路ネットワークの一部を構成しています。また、昭和41年当時は、外環本線の収容機能を合わせ持つように計画されました。交通量など必要性を検討するためのデータは、資料14-4整備効果に取りまとめています。本日の次第5で説明したいと思います。

なお、B/C等も算出すべきではないかというご指摘をいただいておりますが、現在は地上部街路の必要性やあり方を検討している段階にあり、移転戸数を把握する段階にござい

ません。このため、B/Cについても算出する段階にはないというふうに考えております。

2番目、同じ構造の計画が二重層に都市計画決定されている理由は何か、とのご指摘です。外環は高架の自動車専用道路として計画されたのに対し、外環の2は都内の都市計画道路ネットワークの一部を構成する地上部街路であるとともに、昭和41年当時については外環本線の収容機能を合わせ持つように計画されたものです。

3番目、外環本線を地下方式に計画変更した理由は、とのお尋ねです。これについては、沿道環境を保全し、移転等の影響を極力少なくするため、構造を嵩上げ式、高架式のことですけれども、嵩上げ式から地下式に都市計画変更しました。

4番目、昭和41年の外環計画はもともと地上計画であって、外環の2だけが地上部街路になったわけではない。外環の2はネットワークの一部と主張しているが、なぜ東八道路より南側の計画を廃止したのか、とのお尋ねです。昭和41年当時は、外環本線は高架で、外環の2と附属街路は地上部に計画されました。東八道路より南側の附属街路については、高架の高速道路沿いにお住まいの方の出入りを確保するために計画されたものであり、外環本線の地下化に伴い、その機能が不要となることから廃止しました。

5番目、東京都が説明している地上部街路は、昭和41年決定の外環の2の内容とあまりにも違うため、新たな地上部街路の説明と言わざるを得ない、とのご指摘です。外環の2は都内の都市計画道路ネットワークの一部を構成するとともに、昭和41年当時は外環本線の収容機能を合わせ持つように計画されました。外環本線の都市計画を地下方式に変更したことに伴い、ジャンクション部などを除き、高速道路を収容する空間は不要となりました。しかし、外環の2は都内の都市計画道路ネットワークの一部を構成しています。このため、外環の2の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進めることとしました。

6番目については…。

(司会)

すみません。もう少し要領というか、整理して。あまり時間がかかっちゃうとあれなんです。すみませんが。

(安西)

分かりました。では、もう少し端的に説明させていただきます。

(司会)

はい。分かっていることはもういいと思いますので。

(安西)

はい。では、6番目、17年1月に都が3つの考え方を公表したのは、41年決定の外環の2を否定したことになるのではないかと、とのご指摘です。これは高速道路の外環を地

下化しても、外環の2は残るため、平成17年1月に、都市計画変更も視野に入れて、現在の都市計画区域を活用するか、都市計画の区域を縮小するか、あるいは代替機能を確保して都市計画を廃止するか、3つの考え方を示しました。

小項目の2番目、多摩地域における都市計画道路の整備方針における外環の2の位置づけは、とのご質問です。これについては、外環の2は、高速道路が地下化された場合に検討が必要な路線とされておりまして、整備方針の中では、平成27年度までに優先的に整備する路線には選定されておりません。

小項目の3番目、補助135号線など南北道路計画の進捗状況は、とのご質問です。この補助135号線のうち、練馬区の区間については優先的に整備する路線に選定されています。現時点では事業化には至っておりません。

7番目、外環本線の立体的な範囲が定められたにもかかわらず、堅固な建物が建てられない今の状況をどう考えるか、とのご指摘です。ご指摘のとおり、平成19年に外環本線を地下方式に変更した際、都市計画の立体的な範囲を定めました。一方、東八道路より北の区間は、外環の2の都市計画制限により、容易に移転除却できる構造物に限り建築が許可されることとなります。このため、都としましては、外環の2の必要性やあり方などについて広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめていきたいと考えております。

8番目、石原前知事の発言を都の担当者としてどう考えるのか、とのご指摘です。これは濱本構成員の資料にある平成24年3月18日の会見のとおり認識を知事は持たれていたというふうに考えております。

9番目、先ほどの建築確認の指導についてのご指摘ですので、先ほどと説明が重複しますので割愛させていただきます。

10番目、今議論されている地上部街路は、昭和41年決定の外環の2の計画とは別物であるということを改めて再確認する、とのご指摘ですので、これも割愛させていただきます。

11番目、住民との信頼関係が著しく悪くなっているため、信頼関係を構築し、広く意見を聴きながら検討を進めるべき、とのご指摘です。この話し合いの会は皆様の意見を広くお伺いするために都が設置したものであり、構成員の皆様の疑問や質問にお答えするため、より一層分かりやすく丁寧にお答えするように心がけていきます。また、必要性を検討するためのデータとして、整備効果や影響データなどを取りまとめているので、このあとご説明する予定ですので、皆様からご意見をいただければと思います。

最後、まとめについてです。外環の2については、条件をつけずにまず廃止すること、とのご指摘です。都は現在、外環の2の必要性やあり方などについて検討を進めているところです。このため、現段階では、外環の2の都市計画を無条件に廃止することはできません。なお、都市計画の変更や廃止をする場合、都市計画の案をお示しし、都民の意見を聴いた上で、学識経験者などで構成される都市計画審議会の議を経ることとなります。

2番目、武蔵野市民拡大会議を開催すること、とのご指摘です。話し合いの会では、構

成員が対話を重ねて意見を出し合うために、このように限られた人数で話し合いを行っています。構成員以外の地域住民の意見を聴くため、話し合いの会とは別に意見を聴く会を開催したいと考えています。意見を聴く会は、話し合いの会で提示したデータや、いただいたご意見、それに対する都の考え方など、話し合いの内容を広く周知した上で、ご意見を伺いたいと考えております。

練馬区の事例を申し上げますと、話し合いの会終了後、広く意見を聴く会というものを開催し、話し合いの会で提示したデータや、構成員の方々からいただいたご意見についてご説明し、会に出席された方々から広くご意見をいただいた、そのような方式をとっております。

説明が長くなってしまって大変申し訳ありません。以上で説明を終わらせていただきます。

(司会)

ありがとうございます。それでは、これについてご意見等はございますか。

(西村)

意見の前に、聞き取れなかったので、3番をもう一度。

(安西)

4点のというのと11点のとありますが。

(司会)

西村さん、3番ですか。

(西村)

後半の3番です。よく聞こえなかったのです。

(安西)

11項目の3番目でよろしいでしょうか。

(西村)

はい。

(安西)

外環本線を地下方式に変更した理由は、とのお尋ねです。これについては沿道環境を保全し、移転等の影響を極力少なくするため、構造等を嵩上げ式から地下式へ都市計画変更いたしました。

(司会)

よろしいですか。それでは、濱本さん、よろしくお願いします。大体、ヒアリングしてうまくいきましたか。

(濱本)

いや、いかない。濱本です。私が質問書を出したものですから、東京都と話し合いをしました。だけど、この中で一番気になったのは、まず最初に、あとから出てきますけれども、外環道路の考え方、東京都は必ず都市計画道路のネットワークの一部だということを書いておられますけれども、41年の審議会の内容はネットワークということは一言も書いてないんです。ただ、ちょっと理論的には少し出ていますけれども、必ずしもネットワーク化ということは認識されていなかったと思うんです。それを全部の項目にネットワークということを書いて、あとで司会者が言われたように大分省略していますけれども、それはないと思います。その中で、なぜ、外環の2がネットワークならば、東名のところはならないんだという質問をしましたが、これはこういう質問をしたので、改めてネットワークをつけたんじゃないかなと思うんですけど、まずネットワークについてはそういうことで、心外です。

1つ、私、もう一度主張として申し上げておきますけれども、外環の計画というのは、確かに本線と街路と2つの計画になりました。これは皆さん、認めていると思います。それから、今の東京都の内容を読みますとね、外環の本線の計画と整合するような外環高速道路を収容する空間として機能を兼ねるなどということ、また、私の4番のところの指導を受けたところの中でも、包含というような意味のことも書いてあります。そういうことから考えれば、外環本線と外環の2は一体であるということは完全に分かることなんですけれども、理解していないということが残念です。

それで、2つほど質問しますが、まず、私の都に指導を受けた件ですけれども、この件につきましては、今、この報告が出ておりますけれども、私は、職員が悪いように見えませんが、この当時、昭和53年のころは、やはり外郭環状線というものは幅員40メートルとして認識してやっていたものだと思います。だから、私にもそういう説明をしたんだと思います。それが今の時代に後付けで、今、これは外環の2だから違うんだというような説明はしないほうがいいと思います。皆さん方の先輩の方がこういう答弁をするということは、その当時は当時として外環の計画についてはそういう話で東京都はまともだったと思うんです。その辺のことについて何も書かれていないので、これはちょっと申し訳ないんですけども、東京都の考え方をもうちょっと、過去のことについて否定するような言い方はやめていただきたいと思います。

なぜならば、たたき台、図面のことについてもそうですけれども、図面の話についても、私は何回も言っているように、東京都の出した17年から20年の図面は、これは勝手に作為的につくったものだと思います。なぜ41年の図面をつけなかったのか。それで、どうしても必要性で、17年とか20年にその図面が必要だというならば、これは19年の

変更に基づいて我々の考え方はこういうふうに変えて外環の2について説明したいというならば分かるんです。それを、まともに41年の図面を、私が指摘していた図面を使わないで、そういうように出したということは、本当に作為的だと私は思います。

それと同時に、これからちょっとお願いしたいんですけども、前回の前任者の小口さんが発言された内容について、私は全部発言を撤回してもらいたい。1つは、図面について、法的図面ではないとか何とか言っていますが、法的であろうと何であろうといいんですけども、雑誌から出たとか、あるいは例えばテレビだとか、そういうところから図面が出ているんだと。それを東京都とか国が出したものではないというような言い方をしていますが、それは絶対あり得ないです。この私が出している図面というのは、必ず東京都なり国から出ている図面であって、法的図面ではないかもしれないけれども、こういう図面で我々住民に41年に説明されているんですから、これをきちっと認識して東京都も認めなければだめです。その辺のとおりに出ていると思います。それで、先ほど言ったように、外環の2についての最後になりますけれども、私は今の状況では十分外環の2の説明になっていない。

それから、この中で有識者会議の何か先ほど述べられましたけれども、有識者会議の地上の街路については、これは外環の一体という話の中で、我々が外環の本線を先に議論をするということになったので、あとで議論をしてくださいというような内容だと思うんです。それを外環の2に偏るといえることは、司会者も言われたように、二重の構造になっていますけれども、確かに計画はそういうことであつたとしても、現実に外環の2と外環の本線というか自動車専用道路は1つの道路として発言されたものだと、私は今でも認識しています。その辺のことを含めて、私は東京都の答弁については納得できません。以上です。もし、今言った中で質問について、答弁できる場所があったら、してください。

(司会)

ありがとうございます。答弁ができるものがあればしていただきたいということなんですけれども、どうですか。

(安西)

図面のことについてですけども、前回、昭和41年の断面図、これは都では保管していないということで、これは実際、現時点で都では保管していないんですが、少なくとも平成13年の計画のたたき台、この図面は国と都で作成した計画のたたき台の断面図でございますので、都のほうで国とともに昔の資料などを参考に作成したものだということでございます。

(司会)

濱本さん、どうぞ。

(濱本)

だとすれば、一番最初の一番上の図面も同じ図面なんですよ。だから、それは当然、41年の図面であるということを確認していただけますね。

(司会)

東京都さん、どうぞ。

(安西)

当然、平成13年のたたき台の図面では、41年当時の計画のさまざまな資料を参考につくられたものだというふうに思っております。

(司会)

よろしいですか。

(濱本)

では、もう一つ。53年の私の指導を受けた点について、私はあなたの答弁について否定しますけれども、東京都の考え方は、後付けで外環の2だということの間違っていたというような言い方をしたんだけど、これは全然違うと思うんです。東京都の最初の41年の計画の方針のときと、53年の私が聞いた内容は、全く同じだと思いますよ。私自身は53年のころは外環の運動とかそういうものに何もタッチしていないので、私は宅地建物取引主任として聞きに行ったわけですから、一般の業者というか、一般の人が建築を建てるために聞きに行ったのと同じ立場で聞いていますからね。そのときに、おたくの職員が、外環の2を忘れていたとか、違っているとか、そういう説明は絶対にしないと思いますよ。東京都のプライドとしてそんなことは絶対にあり得ないと思う。

だけど、今の安西係長の話だと、誤りだというような言い方は、それは先輩に対して大変失礼なことですよ。そういうことはきちっと、私の言ったことに対して認めるのか。あなた方の言っていることが正しいんだというなら、それはちょっとおかしいと思うよ。そこが外環の2と外環本線の一体化というところの一番の問題になるから、もしできたら、課長から答弁をいただきたい。

(司会)

今の議論ですけど、ちょっとお互いに誤解があるんじゃないですか。回答に。前任者が間違ったという言い方はしていないでしょう。

(濱本)

していますよ。

(古谷)

しました。聞きました。

(濱本)

誤って伝えたとすればと言ったんじゃないですか。

(古谷)

おわびしますと言ったじゃないですか。

(司会)

はい。佐久間さん、どうぞ。

(佐久間)

先ほど安西が申したとおりなんですけれども、事実関係としてまずちょっと押さえておかなきゃいけないのは、41年のときに法で決まっているのは、外環の高速、自動車専用道路ということで23メートルの幅員が決まっていた。それを収容する、導入空間となるような形で外環の2という幹線街路が幅40メートルで決まっていた。また、決めた。それが41年のときの計画の中身です。今、安西が申し上げた建築指導のことにつきましては、実質、家を建てるにあたって、敷地のどこに都市計画線が入るのが知りたいということでご相談に上がったんだろうなと思われま。

そのときに、我々の建築の線を指導する部隊としましては、都市計画の線の位置は大体この辺ですよということを、多分、相談者と一緒に、相談の図面を見ながら、線の位置を指導していくことになると思うんですが、そのときに、実質、線の位置は大体、今の隅切、目印は何メートルぐらいですよ。ただ、あと、都計線なので、何千分の1だから精度はちょっとあれなので、ちょっとセットバックして建ててくださいとか、そういった指導をしていくと思うんですけれども、その際に、実質的に都市計画線の制限がかかるところの範囲という意味で、多分、一番外側である40メートルの外郭環状線の2の範囲の線を指導したというふうに思われます。それは多分、計画を指導している業務としては正しい判断だと思うんです。

ただ、1点だけ、指導者も口頭で伝えて、それを濱本さんは多分、手でメモられて書いていたと思うんですけど、その職員ももう退職しているので、事実関係というのは我々としてはもう探れないところなんですけれども、濱本さんのメモによりますと、外郭環状線、幅40メートルと書かれているということであるならば、実際の線としては、外郭環状線の2、幅40メートルというのは実際の都市計画名称をちゃんとお伝えするとするならば、それは正しかったはずだと。それが実質、「その2」というのが抜けていたとするならば、それがもとで外環の一体だったんじゃないかとか、そういうことにずっと今まで、濱本さんの中で苦しめられていたということにつきましては、本当にご迷惑をかけたということ

で、おわびを申し上げた次第でございます。

(濱本)

おわびじゃないんだ。考え方だけ聞けばいいよ。だから、今。

(司会)

はい。濱本さん。

(濱本)

すみません。だから、今課長が言われたのはそれでいいんですよ。いいんですけど、だけど、その当時は東京都もそう言ってるし、武蔵野市さんも、この間から答弁を聞いているように、40メートルで外環の計画だというような認識で住民に話しているわけですよ。私もこれだけではなくて、今、53年の話をしましたけど、それから外環の運動に入るわけですけど、いろんな要望書、今では外環計画の40メートル幅員という、外環の2とかに分けて私は質問、要望書を出していませんよ。全部統一して外郭環状線の計画について、幅員40メートルだから、先ほど言ったように立ち退きの問題だとか、そういう問題が出てくるということで要望書も出しているし、質問もしていますよ。それに対して何も必要もなかったんだから、当時としては。それで、私は東京都の考え方もそれでよかったんだと。能勢さんが言われたことが間違っているとは思わない。そういう時代があったということをごささん方に認めてもらえばいいわけ。それを、こじつけるわけじゃないけど、今の時代になって外環の2が計画線があるから外環の2だということになってくると、私の質問したことがいろいろなところで問題が絡んでくるわけですよ。だから、それはちょっとおかしいんじゃないかということで、私は資料を出させてもらったんですけど、他意はないんだ。そういうことだけ東京都が認識してくれればいいんですよ。そういう時代もあったということだね。それを認識してください。

(司会)

よろしいですか。

(佐久間)

はい。

(司会)

濱本さんに聞きたいんですけども、市民拡大会議を濱本さんが言っている開催することとのイメージというのはあるんですか。

(濱本)

あります。

(司会)

簡単で。すみませんが、あとでまたこれは多分やらなきゃいけないことですが。

(濱本)

拡大会議もいろいろ同じ意見、違うかもしれませんが、私はここまで、今日は16回ですが、16回のうちで今まで議論してきて、誠に残念だけれども、私の質問したことについてだけしか議論らしい議論はしていません。私の議論の質問は、外環の必要性についてということで議論して、私は外環は要らないという、廃止してくださいという論調で皆さんにお願いして議論しているわけです。けれど、今、1年半もかかって16回目を迎えたんですが、ここらで1回は必要性の議論が出たんだから、ずるずると行くんじゃなくて、最後にやるんじゃなくて、途中で住民の意見の拡大会議を開いて意見を聞くのも1つの手であって、私はちょうど1つの区切りだと思うんです。そしてまた続けて、今の話し合いにすると、東京都の人が提案する内容について、やれるならやってください、やりましょうよということです。そのときには私は外環の2については否定しているので、東京都が出している案は新しい案だから、新しい都市計画の施設だから、そのような話で私は発言もするし、これからもそういう話にしたい。それについて、4つの案でとか3つの案とかいろいろありますけれども、やっていただきたいということです。

(司会)

それで、最後にお願いします。

(濱本)

最後に、今日、これでまとめになると思いますけれども、私だけではなくて、構成員たくさんいらっしゃいますから、みんな一人ずつ聞いていただきたい。それで本当は国にも考え方を聞いたかったんですが、国は来ていませんので、武蔵野市の皆さんについても構成員として全員、私の意見についてどう思っているのか、話を聞きたいと思いますので、それは司会者に提案しておきますので、聞いてください。

(司会)

それは、今でなくてよろしいですね。今すぐはできませんから、もう少し、糸井さんなんかの話も出ていましたけど、考え方が若干違うし、それはどこかで一回、こういう議論をしているとあれなんで、少し整理したものを提案して、それで議論したほうがよろしいんじゃないかなというふうに思いますので。

(濱本)

いや、私は拡大会議じゃなくて、今、私の質問に対する。

(司会)

それは今やっている最中ですから。

(濱本)

やってください。

(司会)

濱本さんから都からの回答に対してご意見がございました。ほかに関連するご意見はございますか。

はい。古谷さん、どうぞ。

(古谷)

実は、ご回答というから文書で出てくると実は思っていました。聞いていまして、私はちょっと前に入院していましたので、頭がぼけているかもしれませんが、フォローできません。ですから、今、質問するものがあるだろうと思っても、質問する場所が分からなくなっちゃっているんです。少なくとも書類で出された質問に対して、書類でお答えになるのが当たり前じゃないかという点で、私の気持ちですね。少なくとも議事録には載ると思いますが、今質問できません。一番大切なこのときに。これで住民の意見を聞いたという格好でさっさと進められるのは、非常に不満です。

(司会)

でも、今までも文書で回答はしていませんよ。皆さんが説明していることについても、その場で議論してお話ししているということですから、何でこれだけそんなにそうなっちゃうのかなと、時間がかかっちゃってあれなんですけど。じゃ、城戸さん、どうぞ。

(城戸)

今、古谷さんが言われたように、都の回答そのものについてはフォローできなかったんですが、濱本さんが出された文書を読んで、それから都のほうに伺いたいことが2点ほどあるんですが、基本的には都の立場というのは、外環本線と外環の2は別の道路、それぞれ独立の道路だと。そういうお考えというか、そういうご説明だと思うんですが、その点はよろしいでしょうか。そうですね。そうしますと、いわゆる外環の2というのは附属街路ではなかったということなんです。そうすると、それぞれ独立の道路だったとすると、外環の2と本線とはどういう機能を分担することになっていたわけですか。

(司会)

それはさっき回答になかったですか。回答していると思うんですけども、さっきの中で。

(城戸)

ああ、そうですか。

(司会)

ちょっとごめんなさい。もしあれだったら、ちょっと回答していただけますか。

(安西)

はい。外環本線というのは自動車専用道路で、移動距離の長い交通を分担する道路だと思います。専ら、自動車の交通を処理するための道路ということになるかと思います。幹線街路と申しますのは、比較的移動距離の長い交通を処理するという機能とともに、防災であるとか、ライフラインの収容であるとか、あるいは沿道へのアクセス、そういった機能を持った街路ということでございます。

(城戸)

分かりました。

(恩田)

ちょっと質問いいですか。

(司会)

はい。恩田構成員。

(恩田)

1点だけ確認したいんですけども、多摩の都市計画街路は昭和37年に都市計画再編という形で、スプロールあるいは郊外型の住宅がふえる、人口が多摩に流入するという事で、交通量も増えるということで、一回再編していますよね。今の武蔵野市の都市計画街路というのは、昭和37年の変更が中心になっている。4年後に山手通り外側の区部道路ネットワークと、この4年間の間で都市計画の大きな方向性というのがかなり短い間で検討されたというふうに認識するんですが、この辺を我々も調べてもなかなか分からないところがあって、それで外環の2の位置づけというのがちょっと我々も明確でないところがあるものですから、その辺、ちょっと教えていただきたいんですけど。

(司会)

佐久間構成員。

(佐久間)

私の知り得る範囲で、一般論的な部分もあるかもしれませんが、おっしゃるとおり、多摩地区におきましては、道路網の再編ということで、37年、そのころが大体メインで、多摩地区において都市計画の道路の見直しが行われています。その時代というのは、すごくモータリゼーションが発達している時代で、増え続ける自動車の交通量の伸びに対して、保有台数もどんどん伸びてきました。そういうものに対して、圧倒的に道路が足りないといった時代で、どんどん道路をつくらなきゃいけないというような時代でもありました。その中で、特にオリンピックを契機に首都高ができて始めたり、都心内における幹線道路、それが信号とかがあるとなかなかスムーズに通れないので、連続立体交差にしちやおうというような観点で首都高速道路という、ずっと高架とかにして、平面に下りないで、交差点とかがないような形で交通をたくさん処理しようというのが発想が生まれてきました。

それで、その間、同じような時代に、全国から東京に集まるような、そういうような高速道路がどんどん建設が始まりました。まさにそのとき、その30年代後半というのは、全国からどんどん整備してくる高速道路、中央道や東名高速とか、いろんな高速道路がどんどん都心部に向かってきました。都市内においても、区部を中心に首都高速道路を整備して、区部の中心部の交通量を捌こうということをいろいろやっておりました。

ただ、そうはもってしても、だんだん将来予測をすると、なかなかそれだけでは交通が捌き切れない。それと、あと、全国から伸びてくる高速道路をどうやって都市部につなげるんだというのがあって、まさに30年代後半に放射状の高速道路と首都高速道路、それをどうやって結ぶかというのが結構議論になりました。そのときに、放射状の交通が全部都心部に集まっちゃうとまずいので、環状線というので交通を捌く必要があるのではないかとということで、こういった外郭環状線とか、そういう環状線の構想が生まれております。

それと合わせて、区部の都市計画道路におきましても、もともとその前は細網計画といって、ほとんど現道、6メートルとか8メートルの細い道路を都市計画道路として扱っていました。それ以外にも、戦災復興とか震災復興とかで、幅の広い幹線道路を都市部内にもいっぱいつくったんですけれども、やはりそれだけでは、細網とかでは都市計画道路としてはなかなか交通を処理する機能として持ち得ないというようなこともあって、全体として幹線道路網を再編しようというような話がありました。そういう中で、多摩地区は37年で、多摩のほうがかつたわけですが、区部はそういった高速道路の受け皿としての都市計画道路もつくらなきゃいけない。まさに今回の外環の2のようなものでございますけれども、あと、高井戸のあたりとか、あそこも放射5号線という幹線街路があって、その中に首都高速道路が納まっているわけですが、同じように首都高の用賀のあたりにしましても、国道の中に高速道路が入っている。そういうような幹線の都

市計画道路網と、そういった高速道路も一体的に整合を図った形で都市計画決定をしようというようなことで整理がなされました。

その結果、昭和39年には環6内の区部の都市計画道路についての再検討が行われて、都市計画決定がされました。それで、最後に残ったのが、41年に、この外環も含めた環6の外側の都市計画道路網の再編が行われたということでございます。

(司会)

私が言っではいけないのかもしれませんが、何か議論が、法的な外環高速道と、それからその2という形で、これが法的にどうのこうのという議論をずっとしてやってきているわけなんですけれども、濱本さんがもともとおっしゃっているのは、40メートルというものでのまちの分断でしょう。

(濱本)

そうですね。

(司会)

だから、本線が下に入ったからといって、外環の2が残っているということが問題なんだということで、濱本さんの主張は、一体なんだから全部地下に入ったんだろう、本来ないんだろう、もう、とこういうことでしたよね。

(濱本)

そういうことです。

(司会)

ただ、そう言っても、技術的には、法的には、正直言って残っているわけなんで、じゃ、この残ったものをまちの分断だとか、それから防災だとか、それから道路のネットワークだとかというものを加味しながら、どうしようかという議論をしたいんですけども、どうでしょうかね。おかしいですか。

はい。濱本さん。

(濱本)

今、司会者が言われたように、まちの分断は正しいですよ、私が言ったのは。ただ、一番大事なことは立ち退きの件数ですよ。なぜ大深度になったか。自動車専用道路が本線と言っていますけれども、私は本線と言わないんだけど、なぜ自動車専用道路が地下に入ったのかと私は質問しましたよね。何かいろんなことを言っていましたけどね。だけど、立ち退きのことが明確なんです。B/Cの件は出ましたけれども、外環の2のところは大体1,000軒ぐらい残っていると、この間の発表で言っていましたよね、3,000軒

のうち。全体で3,000軒なんですよ。武蔵野で言えば、私らの近くで確定していますが、今461軒以上になるでしょう。平成2年で461軒で決定していますから。だから、そういうふうに数字に入っているわけですよ。そのものは立ち退きの問題。もちろん、まちの分断というのはそういうことなんだけれども、立ち退きの問題が一番大事なことなんですよ。

それで、外環の2というけれども、一番最初、なぜ外環の2と名前をつけたのかということが、まさに法律論というんだけど、外環の本線だけの計画が外環計画ではないと思うんですよ、一番最初に発表されたことは、昭和42年の3月に発表されたのは、40メートル幅で説明しているわけですよ。だから、こういう断面の図が出てくるんですよ。この断面図に外環の2と載っていないということは、当時の計画をした人は、外環の2は確かにネットワークの必要はあるけれども、環状6号線以降のこともありますけれども、確かに、審議会もそういうことでまとめてやっていますけど、だけど、外環の本線を決める前に、外環の2も一緒に決めているわけですよ。もし、外環の2が別の道路だというならば、放射何号とか、補助何号という名前をつければいいわけですよ。だって、今の東八から東名までは補助道路で番号が違うでしょう。外環の名前を使っていないでしょう。補助何号と。だけど、あれは全体を外環と言っているわけですよ、今までの説明は。最初に確認したように。

だから、確かに司会者も何回も言われたけれども、二重構想であり、難しい問題だけれども、住民側から言えば、外環の2であろうと、外環全体のものなんだよと。外環計画というのは40メートルだという認識が強いわけですよ。それに対する皆さん方の答弁が全然出てこないわけよ。外環の2は外環の2で法が生きていると言うけれども、だけど、外環の2と言われるのは、平成19年の都市計画を変更しました。そのあとに外環の2と言っていることであって、その前までは外環本線があって街路があるよという話なんですよ。そういう議論をしてきたと思う。それは課長はよく知っていると思います。

だから、そのところを、私は53年の話もしたけれども、そういうことで来てるんだから、その辺をきちっと住民が納得するようなことを言っていたかなければ。分かりますよ。外環の2は法律が別だというのは。みんな、言っていることは分かります。だから、そのために外環の2はあるんだろうけれども、もう一つは、質問しなかったけれども、19年の計画変更の中で、立体の範囲がありますよね。そこに、せっかくつくってもらったんだけど、新しい建物を建てられないんですよ。だから、そうなってくると、今度は石原さんの記者会見の話が出てくるんだけど。そういうことで、外環の2というのは法律では残ったかもしれんけれども、だけど本当に現実的な話としては、外環は大深度に入ったことによって、外環の計画はもう終わりですよというのが我々の気持ちです。素直な気持ちだと思えます。皆さん、そうじゃないんですか。それで外環の2は要らないと言ったわけです。

だから、私が言ってるように、外環の2は要らないんだけど、どうしてもあなた方の新しい3つの案であり、4つの考え方であるならば、新しい計画を施設案として提案さ

れるのなら、私はいつでも議論しましょうと。だけど、外環の2については、この辺で法律論でまず私は違っていると思うので、廃止するなり、撤回してもらいたいと。そうしないと、残ったうちの461軒の人は家を建てられないんです。今の答弁の中では家は建てられるけれども、制限されるわけですよ。地下も建てられないし。それがあつために、私は外環の2はまず消していただきたいというのは、その問題もあるわけです。

だから、そのために外環は有識者会議でも一体の議論をしていたと思います。私の提案の中では、そういうことを含めて言っていると思います。だから、司会者が言っているのは間違っていないけれども、私の言っている意味合いはちょっと違うと思います。

(司会)

すみませんでした。私は別に廃止してもいいんじゃないかと当初から言っている人間ですから、そういう意見もあるでしょうということですので。ただ、本当に地域にとって必要なら、どうつくったらいいのかということを議論していく会議でないと、何かつまらないと言っては失礼なんですけれども、法律的に生きている、生きていないという話は現実的なものなので、これを生きている、生きていないという議論をしたって、生きているので、ですから、それはどこまで行っても縮まらない間隔。ただ、じゃあ、残っているというんだつたら、これをどうしようかと。まちの地域のことを考えたらどうしようかという議論ができればいいなという意味で言ったんですけれども。

はい。濱本さん。

(濱本)

そういう話とすれば、私は先ほどから言ったように、外環の2はもう要らないんだと。外環の計画というのは、40メートル幅で外環の2について法律があるかもしれんけど、一体化という話で国も東京都もそれから武蔵野市も我々に説明しているわけですから、41年から。それは19年度の計画の変更のあとにこういうことが出てきたような話をしてるから、それは納得はできませんよと。だから、外環の2が法律が生きているというなら、それはそれでいいけれども、だから、まず消してくださいよと私は言っているわけです。今言ったように。それで新しい道路として考えるなら、みんなで一緒に考えましょうと。そういうことです。

(司会)

西村さん、どうぞ。

(西村)

話を戻すわけではないんですが、3番のところの沿道環境の保全という言葉が私は聞き取れなかったんです。沿道環境の保全とおっしゃったんですね。何で大深度にしなければいけなかったのかという話、その理由をご説明のときにそういう話が出たんですけど、

今日、国の構成員がいらっしゃらないのはとても遺憾なんですが、この大深度に変更したというのは、国のある意味で決定なので、是非次回、何で大深度にしたのかという、そここのところのお答えを国の方からお聞きしたいと思います。今、大深度についての説明会というんですか、それもありましたけれども、沿道環境の保全というような言葉で片づけられることではないと思うんですね。もっとしっかり、そこら辺のことは国の方からお聞かせください。

私は外環の2を否定する立場で話しているわけですから、国のご説明の中に外環の2は要らないということにつながるが出てくることを考えながら、このことは申し上げているんですけどね。

(司会)

よろしいですか。いろいろ課題は残っていますけれども、濱本さんの質問に対してはこういう回答が東京都から整理されたということで、これでいいということではないと思いますけれども、次へ進めさせていただきたいと思うんですけども、いかがですか。

(濱本)

ちょっと待ってください。

(司会)

はい。濱本さん。

(濱本)

次に入るのも結構なんですけど、私の質問に対してまだ理解できていないというならば、ちょっと途中で中断しますよ。私はこれだけの質問をして、私だけの質問で終わるのではなくて、皆様の意見も聞きたい。これは議事録を見ないと分からないという話ならば、議事録を読んでいただいて、東京都の答弁をね。それで改めて次回で質問をするという機会をつくってもらって、そのあとに私の質問に対する皆さんの最後の意見を聞かせてください。それができなきゃ、この話はまとまりません。そんなに先に行きたいと言ったって、出来ないでしょう。城戸さんと黒木さんの話は先に進んでもらっていいですよ。

(司会)

はい。準備会で少し整理して、それからまたお話ししたいというふうに思います。今の件ですか。はい。古谷さん、どうぞ。

(古谷)

今の件というのは西村さんの件なんですけど、大深度になったときの都の、または国の法律変更のときの説明、それを是非、出していただきたいです。つまり、地下になったとい

うこと自体は、どういう目的かというのは、それぞれ国会なり議会で責任ある方がご説明になっているはずだと思うんですね。だから、当然記録にあると思うんです。そここのところの記録を西村さんの要求と関連してお願いしたいと思います。

(司会)

はい。これは検討してくれるということでもいいですか。

(安西)

はい。

(司会)

では、検討するというのでよろしくお願いします。

それでは、これまで提出された資料について進めたいと思います。では、次第4に進みたいと思います。次第4では、城戸構成員、黒木構成員、東京都からそれぞれの提出されている資料についての説明を行っていただきたいと思います。これを準備会の中で議論したんですけど、まとめて質疑を含め意見交換を行いたいと思います。なお、説明時間につきましては、他の構成員の皆さんの資料もございますので、できるだけ分かりやすく、簡潔にお願いしたいと思います。では、構成員の皆様、また会場の皆様、よろしくお願いたします。では、城戸構成員、資料10-8についてご説明をいただけますか。

(城戸)

城戸でございます。私の資料を提出してからもう既に1年半余りが経過しました。資料提出時点と現在とで、この資料に関する限りで状況の大きな変化はないと思いますけれども、長い時間が経過したことと、私がこの会で発言することはあまりないという事情もありますので、この機会をかりて私の立場と考え方を説明して、そのあとで資料の説明をしたいと思います。

私は、私自身以外の誰も代表していないし、誰の代理でもない。これはこの会に出席している住民側構成員の誰もが同じだと思います。私は外環予定地の外側のへりに住んでおります。川端康成の「雪国」冒頭の有名な表現「国境の長いトンネルを抜けると雪国であった」というのを借りると、「門の仕切りをまたぐと外環であった」という状況でありまして、こうして外環と日々まともに向き合う状況は、これまで半世紀続いてきましたし、今後この外環の2の計画が廃止か取り消しにならない限り、また私どもが現在地を立ち退かない限り、永久に続いていくものである。もし、外環の2が、将来、完成するというようなことになりましたと、24時間、外環と向き合っていかなければならないという、そういう位置にあるわけですね。

そういうわけで、ひと時、外環問題に関わっている方々や、外環から遠くに離れて住んでいられる方々とは少し違う状況に置かれていると思います。外環問題は、時の経過につ

れて様相が変わっていくので、常に注意して外環問題の様相が現在どのようなものであるかを見守っている必要があるというふうに思っているわけです。そういうような状況では、外環についてどんどん進めてくださいなどとは到底言えるものではありません。物事が急激に進めば、当然、変化は荒っぽくなるわけで、常に事態の進行にブレーキをかけていくことが必要だと思っています。

半世紀前に外環計画が発表された直後は、これがそのまま完成したら、いつ車が上から落ちてくるか、生け垣や塀を突き破って突っ込んでくるかわかったものではないという恐怖感に似たものを感じていたわけですが、高架式の自動車専用道路は地下に入ることになったので、この恐怖はかなり和らぎました。しかし、接地式の道路ができて、そこを車が疾走するようになれば、道路の規格や仕様によっては、車が私どもの住まいの敷地に突っ込んでくる可能性は排除できないし、そのような事故が起これば、運転者だけではなくて、道路を計画し、施工した東京都の責任も当然問題になると思います。なぜなら、外環の2がなければ、そのような事故は起こるはずがなく、外環の2が存在するためにそのような事故が起こったと考えられるだろうからであります。

したがって、私は接地式の道路がつくられるのであれば、当然その規格や仕様にも関心と意見を持っておりますが、今はその時ではないので、後日、機会を見て、その点を申し上げたいと思います。

次に、外環の2の合理性と合法性ですが、これについてはこの会でもこれまで繰り返し議論されてきましたが、私も外環本線が大深度地下に計画されているにも関わらず、なぜ接地式の外環の2が必要なのか、これまで十分な説明が都側からはなされていないというわけで、納得はしていない。先ほど、ちょっと機能の点で大深度地下の本線と外環の2との違いということでちょっとご説明がありましたが、まだ十分納得のいくものであるとは思われないわけです。

次に、道路の公益性と公共性についてですが、接地式の道路は、そういうわけで私どもにとっては住環境を著しく悪化させるものであるもので、ないに越したことはないわけです。しかし、公益性と公共性を理由として住民が受忍を求められるということもあるかもしれない。そこで、この道路の公益性や公共性について十分に吟味する必要があると思います。この点は、都側が用意している現状・課題データ集とか、必要性データなどを見て後日議論することになるのですが、既に12回で提示された現状・課題データ集を見ても、確かにそこで述べられているような課題があることは否定できないにしても、それらを接地式道路1つで解決できるとは到底思えないばかりか、道路はかえって状況を悪化させるだけのように思われるところもあります。

例えば、私どもの住まいから南に20メートルほどのところに南町苗木畑公園があり、北に40メートルのほどのところには、北の端に樹林を伴い、数アールあると思われる市民農園があります。どちらも接地式道路の計画予定地上にあり、道路幅に近いだけの広さと、道路幅の半分くらいですかね。併せて五日市街道から井ノ頭通りまでの距離の半ば以上の長さを持っています。公園には、高さ20メートルはあると思われるケヤキ10本と、

その他の多くの高木や梅林や桜もある。苗木畑というのは、ここが市立公園となった半世紀前の状況を言っていますけれども、現在では苗木畑ではなくて樹林公園なのであります。道路がつくられれば、この樹林も市民農園もつぶされてしまう。これが地域環境の改善につながるというのは、到底受け入れられない説明であると思います。そういうわけで、この道路の公益性には疑念が残るというわけです。

次に、もう一つ、財政的な観点があります。公益性と公共性については、もう一つの視点がある。それは、これだけの事業を行うのに費やされる資源は、より大きな必要性のある目的に向けられるべきではないかという視点であります。私のこの資料は、その点にも関わっております。私どもは、外環の関係住民であるばかりでなく、納税者でもあるのですから、私どもの納める税金が、部分的で地域限定的目的ではなくて、より広範で公益的な目的に使用されることを求めるのは当然であろうと思います。その点で、東京都や国の税収は、東京の区部のうちでも西部地域のみに関わる外環の2の建設に使用されることには問題があると考えます。

その意味では、外環の2の建設に費やされる税収は以下に述べる提出資料に論じられている目的ばかりではなくて、最近、その改修の必要がたびたび指摘されている首都高速道路の全面改修、あるいは地下化に使用されるべきではないかとも考えられるのです。7年後にオリンピックを東京に迎えるというのであれば、なおさらのことであろうと思います。

ここから資料の10-8に入りますが、途中を省略しながら行きます。2つ目のパラグラフの4行目の終わりのほうから。2011年。これは2011年の11月に作成したものであるので、ちょっと前のこととなりますが、2011年5月の第9回話し合いの会以来、私どもの立場は既に申し上げたように、第1に、まず外環建設に関わる資源は、東日本大震災における東北地方被災地の復旧、復興支援に向けられるべきだということであり、第2に、大震災以降の都政の喫緊の課題は、当時の石原知事も言明されたように防災であって、道路建設や交通問題ではないということでもありますから、防災の問題は今後もこの集まりで私どもは提起していくことになるであろうということです。

ところで、防災といいましても、これまで説明された東京都の立場は、この東京都の西部における大規模火災の延焼防止に重点を置いて、これを南北に走る外環の2の建設で達成しようとするものであると私は理解しております。しかし、単純な自動車道路の建設は防災の役に立つところではないことは、私やその他の構成員もこれまでの9回までの集まりで指摘したところでもあります。さらに私は、歴史的に見ても、東京における防災の弱点は、専ら東部にあって、そちらにより多くの注意を向ける必要があるということも指摘しました。

本年8月31日の朝日新聞によりますと、東京で火災に対する最低限の安全性が確保されていない地域は、すべて中野区以東である。とりわけJR中央線の北側では環状7号通りの東側、中央線の南側では環状8号通りの東側に集中していて、外環の2が通る練馬、杉並以西には見られないわけです。

過日、各戸に配布された2011年12月1日発行の「広報東京都」第795号により

ますと、都は東京都防災対応指針を策定したということです。しかし、そこに示されている「今後の防災対策の取り組み」は大綱のみに過ぎず、具体的なことは全く分かりません。第9回話し合いの会で披露された私のメモで指摘した東部地区の災害の危険は、私がテレビや新聞などのメディアの報道から得た知識に基づくもので、特段に新しいものではありませんから、東京都の職員の皆さんは先刻ご承知のことと思います。

そこで私は、以下に懸念される東部地区の地震による大災害の危険に対して都がどのように認識しているのか、それに対してどう対策を講じようとしているのか、その計画の概要、経費の概算、そうした計画に基づき来年度は、というのはここで言っているのは12年度のことですけれども、今言うならば14年度ですね。どのような措置を講じようとしているのか。そのための予算などについてお尋ねするものです。

ということで、1、今次の東日本大震災では、特に気仙沼港において石油などの可燃性の液体を貯蔵保管していたタンクなどが倒壊したり、津波に遭って浮遊して内容物が流出し、引火して大規模な港湾火災を引き起こし、数日にわたって燃え続け、その間、港湾には船も人も近づけない状態が継続したことはよく知られています。

ところで、東京湾には気仙沼港とは比較にならないほど大規模な可燃性液体の貯蔵施設が充満しており、首都直下型地震が起こった場合には、これらが倒壊浮遊して引火し、東京湾を火の海と化して、数週間あるいは月単位の期間にわたって燃え続け、その間、海上から被災地への救援や、被災者の救出救助は不可能になると予想されています。海上からの食糧などの搬入も不可能になり、陸上交通路は寸断されているでしょうから、羽田空港が津波などに襲われて使用不能となれば、東京は陸の孤島と化し、1,000万都民は餓死の危険にさらされることとなります。東京都はこのような危険を想定予測しているでしょうか。

ここでちょっと追加があるんですが、7年後にオリンピックを迎えるとすれば、オリンピックの最中にこのような災害が起こることも想定しておかねばならず、災害が起きずに予定が消化されれば幸運と言うべきでしょうけれども、そういうことが起こるかもしれないということを考えもしないし、そのことを口に出すのも憚られるというようなことは、これは3.11を経験した私どもにとってはあってはならないだろうというふうに思うわけです。

2、さらに東京湾岸地域は埋め立て造成地が多く、地盤が軟弱で、激しい地震動で変形しやすく、また液状化も起こりやすいと見られています。上に言及した可燃性液体の貯蔵施設は、このような地盤の上に置かれており、それだけ倒壊などの危険が大きいと考えられます。ところが、これらの施設やその立地は、私企業などの所有に属しており、それらを規制する法律がないために、上に述べたような危険について施設ごとに個別的に調査したり、危険の度合いに応じて規制を加えることもできないということです。この状況に対して、東京都はどのような対策をとろうとしているのでしょうか。

3、上記に比べれば、より小さな問題と言えるかもしれませんが、多くの都民の人命に関わる危険という点から言えば、やはり大きな問題として、津波が地下鉄路線に侵入する

危険という問題があります。地下鉄路線への浸水の危険という問題は、今回の地震や津波の発生以前から、既に集中豪雨による雨水の氾濫との関連で指摘されていましたが、今回の地震や津波の被害状況から、その危険は一層具体的で差し迫ったものと多くの人に感じられているのです。これに対して都はどのような対策を用意しているのでしょうか。

これについて追加ですけれども、ここで私の質問は打ち止めにしたいと思うんですが、これに対して資料10-5で回答をいただいています。順序からすると、このあとで説明があるはずなんですけれども、この回答についての私のコメントというのを続けて話してよろしいでしょうか。

(司会)

では説明してください。簡略にお願いできますか。もう少し時間を考えて質問していただけますか。

(城戸)

はい。これに対する回答を私は拝見したのですが、その中で、とりわけこの。

(司会)

城戸さん、すみません。もう一度、副司会者と相談したんですけど、これは資料10-5の中でやっていただいたほうがいいんじゃないかと思いますので、返して申し訳ありませんが、ひとつよろしく願いいたします。

(城戸)

はい。分かりました。

(司会)

それから、次に黒木構成員、よろしいですか、準備のほうは。

(濱本)

まだ終わってないよ。終わったんですか。

(司会)

城戸さん、終わりましたよね、一応ね。

(城戸)

ここで一応打ち切りにしてということなんです。

(司会)

はい。では、黒木構成員、よろしく申し上げます。質問は最後にまとめて。

(濱本)

司会者にちょっと言いたいです。

(司会)

はい。どうぞ。

(濱本)

先ほどから時間、時間と言うんだけど、何を急いでるんですか、司会者は。もっと十分時間を取ってやればいけないじゃないですか。何を急いでるの。何かあるの。

(司会)

いや、別に急いでいませんけれども。

(濱本)

じゃ、そういう発言はしないほうがいいよ。

(司会)

でも、今日1日のスケジュールがあるじゃないですか。

(濱本)

それはいけばいいですよ。だけど、説明するものは十分させたほうがいいんじゃないですか。

(司会)

十分させていますよ。誰か打ち切った話がありますか。

(濱本)

そういう発言の仕方をしちゃうと、しゃべるほうも。

(司会)

ちょっとおかしいんじゃないの、その言い方は。

(濱本)

そちらのほうがおかしいと思うよ。そういませんか、皆さん。

(副司会)

ちょっとよろしいですか。今話し合ったのは、今、地震の話と危険度の話と、それからこの回答ということで、先ほどの東京都の質問に対する回答も、皆さんずっと聞いてからじゃないとなかなか分からないということがあったので、関連しているので、これを続けていきたいということで、今、城戸構成員の話がちょっとまだ中断しているのであれば、最後まで話していただく。黒木さんの準備もあると思いますので、それはちょっと間を置いたほうがいいのかもしいんですけど、別に早く進めるということではなくて、続けてやろうということです。

(濱本)

いや、私が言ってるのは、今の話じゃないんですよ。先ほど私の説明からも言ってるんだけど、前々回から気になっていたんだけど、何か早くやろう、早くやろうという、そういう考え方のように皆さん聞こえませんか。私はそう思うんだけどね。それはだめだよ。そういう考え方でやるのはおかしい。

(司会)

早くやろうとは思っていません。ただ、議論が重複しちゃったり、平行線のままでずっと同じことを言ってもしょうがないんじゃないですかということを私は言ってるんですよ。だから、皆さんの意見は皆さんの意見でいいと思います。それは意見で、ここは意見を言う場所ですから、構わないんです。ただ、それをここで決着するということとはなかなか難しいので、この会議では結論を出さないということになっていますし、法的な話はあくまでも法的な話で、せざるを得ないというふうに私は見えていますので、そういう話をしているんです。だから、外環そのものも、さっき、傍聴のほうから、司会者は言うなという話もありましたけど、外環というイメージでは我々も皆さんも、多分、濱本さんが言っているように、下も上も1つなんですよ。ただ、そういう意味で、外環、外環という形でみんな思っていたなというのは、多分事実だと思います。それを今度は高速道路が下に入ったということで、都市計画としては法的には2つになっていたんですから、その上が残ったものをどうしようかという議論をこの会議でする、話を、意見を聞きたいということで開いているということで、私もそういうのを途中で聞いて、途中から引き受けているわけなんで、決して急ぐとか急がないだとかということは言っておきませんが。

はい。河田さん、どうぞ。

(河田)

渡邊さん、急いでない、急いでないなんて、その口で言うと、みんなは腹の中で笑っちゃいますよ。

(司会)

腹の中のことがあなたに分かるんですか。

(河田)

分かりますよ。

(司会)

どうやって分かるんですか。

(河田)

さっきから時間がない、時間がない、急げ、急げと言ってるのはあなたじゃないですか。それを濱本さんから指摘されて、そんなにカッカすることはよくないんじゃないですか。

(司会)

時間がないなんて言っていません。時間の配分をしているんです、私は。

(河田)

いや、別に配分しなくたっていいんじゃないですか。議論は議論としてとことんまでやるのが議論なんですよ。

(司会)

議論はいいです。だから、ずっともう4年近くもやってるじゃないですか。

(河田)

いやいや、今日の議論は今日きちんと、みんなが納得するまでやったほうがいいんじゃないですかと。

(司会)

だから、やってるでしょう。

(河田)

やってないじゃないですか。

(司会)

どこがやってないんですか。

(河田)

言いますか。

(司会)

言ってください。

(河田)

さっきからおっしゃったじゃないですか。城戸さんの発言を途中でインターラプトしちゃって、結局、最後をおっしゃらないで、口を締めちゃったんですね。そういうことは今まで。

(司会)

それは城戸さんに確認を取って、よろしいですかと言って。

(河田)

あなたが確認を取るということは、そういう影響を及ぼすということをよく考えてから言ってください。

(司会)

よく分かりませんね。あなたの言っていることは全然分からない。

(河田)

分からないなら、分からないでいいですよ。

(副司会)

ちょっと冷静に。

(河田)

そっちが冷静に。僕は冷静ですよ。

(副司会)

ちょっと隣で一緒にやっているわけですけども、今日の濱本さんの印象というのは、早急に進めていると言われればそうかもしれないんですが、前回のときに城戸構成員が残り時間が短くなってからちょっと発言しにくいということがあって、先に進めなかったことがあるんですね。今日、私どもは、この目次を全部進められるとは思っていませんけれども、少なくともこの「5」の単元は何とか進めたいというのがありまして、濱本さんのお話についても、1時間ぐらい取って、そのあとの1時間でゆっくりこの「5」の単元の

話をしたいと。今話していたのは、この「5」の中の⑤⑥⑦というのは関連しているので、ごめんなさい。「4」ですね。「4」のところの②③④については関連しているので、この中で少なくとも意見交換まで行かないまでも、皆さんの聞いていただくところまで行きたいというところで話していたので、今日はそういうことで早急に見えたかもしれませんが、その辺は打ち合わせした上で進めているので、その辺を最初に言わなかったこともちよっと問題かもしれませんが、決して早急に進めるということではないと思っています。

(河田)

では、その言葉を信じてゆっくりやりますから、急げ急げと言ってくれなさんなよと、そういうことです。

(司会)

代わって下さい。

(副司会)

では、ピンチヒッターで。もう一回戻りますけれども、濱本さん、よろしいですか、そういう形で。

(濱本)

いいです。

(副司会)

では、先に進めさせていただきます。城戸構成員の今の資料10-5に関してのことは後ほどということになりますけれども、何かございましたら、よろしくお願いします。

(城戸)

今、ここで中断して、それで資料10-5の回答に進んだあとで、さらに続きを申したいということなんです。ですから、完全にこのあとを全部打ち切ったということではないんですね。

(副司会)

はい。では、その機会を設けるということで、先に進めさせていただきます。

それでは、黒木構成員のほうの資料10-9ですか。こちらについての説明よろしいですか。

(黒木)

はい。パソコンをちょっとお願いします。

(副司会)

はい。では、事務局のほう、お願いします。

(黒木)

私のほうも前から出していた資料なんですけど、ようやく出番が来たということで、説明させていただきます。この資料に関しましては、地域危険度及び防災に関する資料を東京都が出しているんですが、これに対する説明と、それにおける武蔵野市、この外環の上の危険度というのはどうなんだということを改めて確認していきたい。その中で本当に危険なのかということを確認した上で、本当に道路はつくるべきなのかということを考える上での材料にしたいと思っております。

まず、これは平成20年に東京都の都市整備局、まさにそちらのほうから出されている地域危険度という資料があるんですが、これはその表紙です。次に行ってください。

この中身なんですけれども、要は東京都の各市町の何丁目というところまでを区別してある資料でして、そこにおける、何丁目というところにおける危険度というのを評価してある資料でございます。その中では、建物の倒壊危険度とか、火災危険度とか、それを合わせた総合危険度というのがあって、それをランク別に、一番高いのがランク5となっていて、一番低いのが1となっておりまして、それによって1位から2千何番までぐらい出るというようなランキングを評価しているという資料です。それによって総合評価をして、あなたのまちな何丁目は1位から5,000番目までを出せると。その中で武蔵野市の状況はどうかというところを見ていくということです。

それが次になるんですけれども、その3つの測定、これは簡単に言いますと、測定方法というのがあって、総合危険度を判定している。一番高かったのが、隅田川沿いとか、これはずっと統計どおりなんですけれども、足立区とか荒川区、東部、西部、墨田区、江東区にあたるところが総合危険度が高い。八王子とか多摩地区のほうは基本的に総合危険度が低いという地域になっているということをまとめてあります。次に行ってください。

この資料は何かというと、建物倒壊危険度というところでした、武蔵野市はここにあるということを示しています。

次が、火災危険度というランク図ということで、武蔵野市はこの辺にありまして、若干、このオレンジがありまして、先ほどよりも火災危険度がちょっと高くなっているということが分かると思います。それを合わせた総合危険度というのがここにあるんですけれども、それを細かく見ていくと、次へ行ってください。

これがランクになっていまして、外環の地上部といわれるところの武蔵野、東町三丁目、四丁目、南町三丁目から五丁目というのはこういうランキングにあるよということを示しています。見ていくと、東町というのは総合ランキングとしては、東町三丁目というのは

ランキングはランク2だから、5が一番高いわけですから、非常に低いということになります。東町は総合危険度で見ると、3ですね。3番目にあって中間ぐらいである。四丁目も3番目にあって、これも中間ぐらいにあり、それぞれ962位と500番のところにある。南町三丁目に関してはランク2なので、このうちの4番目のところであって、1,700番であって、四丁目は同じく2位、五丁目も同じく2位のところであって、全体の中では低い。1,700番とか1,200番とかその辺のランクにあるということですね。

つまり、これをまとめているところなんですけれども、見ていくと、この地域というのは、これを平均すると、外環の2の沿線地区というのは、1,145というのが総合にある。要は、1位から5,000番のうち1,000番ぐらいの位置にあるということですね。これを危険か危険ではないかということを見ると、真ん中よりは相当上にあるかもしれないけれども、全体の中ではそんなに高いところにはないんじゃないかというのが、私は思います。つまり、先ほど言ったような、もっと危険度の高いところは、相当上にあるわけで、隅田川の沿川あたりとか、台東区、葛飾区、墨田区あたりがあるわけで、そういうところに比べれば、すごく安全な地域ではないかということですね。

なので、今は、先ほどの城戸さんの意見にもあったように、危険度の高いところに経営資源を集中したほうが、より安全性が高まるんじゃないかということで、予算優先度も高いと思われまます。つまり、もし外環の2を防災から必要だということであれば、まずそちらのほうに全力を注ぐべきであるということをお願いしたいと思います。それが1番目です。

本当はここまでで最初の資料をつくったんですけれども、防災に関する資料で、そちらで出された資料の中でちょっと気になることがあったので、追加して次に説明させていただきたいと思います。

関連する資料なんですけれども、それは何かというと、去年の10月に出された資料がありまして、武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）というのがありまして、その防災ページの2-9および2-10、およびこれは出されていませんけれども、武蔵野地域に関する必要性（整備効果）の防災のページ2-5というのがあるんですけれども、これについてちょっと意見をさせていただきたいなと思っています。

まず、これは不思議に思ったんですけれども、東京都都市整備局としては、こういう地域危険度というしっかりとした資料を出しているにかかわらず、武蔵野地域に関する現状・課題データ集では、この資料を使わずに、東京消防庁のデータを使っているというのが、なぜかなという疑問がありました。それを見ると、こちらのほうが地域危険度数値が高いからかなというのがあったので、それで使われたのかなということを思いました。この資料なんですけれども、武蔵野地域に関する現状・課題なのに、練馬、杉並、三鷹の広範囲の地図をこの資料には載せてあるんですね。資料はどう見ても、武蔵野市の話なのに、そこだけでいいんじゃないかと思うんですけれども、見たところ、広範囲で見たほうが危険度が高く見えるんじゃないかなという、作為的な意図もそこには感じました。それは、次のページなんですけれども、行ってください。

どういふところかということ、出火危険度と延焼危険度というのを出してあるんですけれ

ども、先ほどの資料の12-7の資料の中ほどにあるんですが、広がったページをわざわざつくって、倍ぐらいのページを割いて広げてつくってあるんですけども、何でこんなに幅広い、武蔵野市の話なのにこんな幅広いところが必要なのか、ちょっと疑問に思うようなところなんですけれども、実際必要なのは、私が赤で囲んだところなんですけれども、ここだけあればいいと思うんですよね。紙の無駄ですし、これだけのことを議論すればいいのに、わざわざ広くする必要は全くないのかかわらず、わざわざそういうことをしてあります。それが出火危険度というのがありまして、延焼危険度というのも下になっています。

この出火危険度と延焼危険度の比較をしてみたんですが、この中で出火危険度が比較的高いのは東町三、四丁目の黄色のところなんですけれども、それも最も高いというわけではなく、やや高いというようなレベルだと思うんですけども、その次が延焼危険度という、要は、延焼するよというところの危険度が高いのは、そこは三丁目、四丁目は逆に低くて、周りのほうが若干色が濃いということは、延焼危険度が高いというふうになっています。要は、これをまとめると、出火しやすいところは延焼しないわけじゃないですか。だけど、延焼しないところはそもそも出火しないわけだから、この地域は危険という見解はどうも誤りではないかなと私は思っています。つまり、そもそもここは地域が延焼するとか、出火しやすいという指摘は当たらないのではないかということになると思います。

最後の意見なんですけれども、こういうふうに東京都は殊更住民に危険をあおるような資料を作成するのはやめてほしいというのが私からの意見です。

また、今回、話し合いの会を通じてなんですけれども、また、東京都が出している資料についてもなんですけれども、道路さえあればすべてが解決するような言い方をするけれども、それは短絡的過ぎるのではないかと思います。例えば、ハード対策というのは限界があるもので、大震災のときの津波に関しましても、幾ら防波堤をつくっても、それ以上が来たらハードは限界があるとは言えると思います。なので、例えば大震災のときに幾ら道路をつくったとしても、五日市街道が渋滞し、消防署から消防車が来なかったら、何の意味もないのではないかと思います。それよりも、住民同士が日頃から関係を持てるような、関わりを持っているような地域社会をつくるというか、そういうことに対して力を注ぐことのほうが重要であって、外環の2ができると、先ほど言ったようにコミュニティが分断されてしまって、地域が壊れる可能性が高いということになりますので、消防団など自主防災活動なども弱体化し、住民にとって危険度が増すのではないかと思います。

結論としては、外環の2をつくることについては、住民にとってダメージが大きく、とても納得できるものではありません。そのため、武蔵野地域への外環の2は計画は白紙に戻してもらって、もしつくりたいのであれば、改めて住民のほうに、こういう道路をつくりたいという提案をして進めてほしいと思います。以上です。

(副司会)

引き続き、続けさせてもらいます。どうもありがとうございました。それでは、これをまとめてということで、時間がちょっと微妙なんですけれども、次の都に対しての質問・要望事項、この資料10-5はこの時間で説明できますか。

(安西)

はい。では簡単に。それでは資料10-5、都に対しての質問・要望事項に対する回答をお答えします。

まず、1番、広く意見を聴く会を開催することのご要望です。地域住民の意見を聴く会は、話し合いの会のとりまとめの時期に行いたいと考えています。

外環の2についてPI会議の開催を要望というご要望です。外環の2については、現在、話し合いの会など、広く意見を聴きながら検討を進めている段階でございます。

3番から6番までは、議事録・議事要旨に関連することです。これは議事録・議事要旨の作成にあたり、構成員から加筆・修正をいただくなど、作成方法の改善を図っているところです。一定のご理解をいただいているのかなと私どもは思っております。

7番に移らせていただきます。資料9-6について、今後の話し合いの会で説明の時間をいただきたい。これは、次第に入れさせていただいた経緯がございます。

8番、構成員から要望された資料は期日を定めて提示することを要望。できる限り努力いたします。外環の2を整備しない場合の4つの視点からの代替機能を明確にしてほしい。代替機能に関しては、進捗に合わせて提示していきたいというふうに考えております。

9番、武蔵野市話し合いの会で地上部街路の経緯の資料の提示を要望ということでございます。経緯については、第1回資料6で提示させていただいております。今のところ、新たな資料の提出の予定はございません。

10番、震災が起きた中で、外環の2の計画を議論することの意味を説明してほしい。

11番、国家財政の危機の最中に、財源の使途として不相当ではという多くの市民の指摘にも正面から向き合った答えを出してくださいといった質問です。東日本大震災の発生、首都直下地震の切迫性を踏まえ、延焼遮断帯の形成、緊急輸送のための道路ネットワークの強化など、広域的な道路ネットワークの形成が求められていると考えています。こうした中、地上部街路の必要性やあり方についても引き続き話し合いを行っていきたいと考えております。

12番が、先ほど城戸構成員からいただいた3つの質問に対してお答えしております。

①②③が該当します。①首都直下型地震発生時には、東京港は火の海と化し、陸の孤島となることが想定されるが、都はこのような危険を想定予測しているのかというご質問です。東京都は平成24年に公表した「首都直下地震等による東京の被害想定」において、下記のような被害を想定しております。

まず、港湾施設です。港湾施設は、東京湾港の総バース183カ所のうち最大で136カ所が被害を受けるという想定をしております。空港ですが、羽田空港のB滑走路、D滑

走路については耐震化されています。その他の滑走路は、地震により液状化被害が発生するなど、使用できない可能性があるかと想定しています。津波による被害としては、浸水域に放置された乗用車や危険物貯蔵施設、住宅においては多数の火災が発生する可能性があるかと想定しています。

ここで想定を述べておりますが、少し補足させていただきますと、東京都防災対応指針に基づき被害想定を行ったわけでございますが、その後、地域防災計画を見直し、災害に強いまちづくりの推進に向けてさまざまな取り組みを行っているところでございます。

②でございます。可燃性液体の貯蔵施設は、液状化の起こりやすい地盤の上に置かれており、倒壊の危険が大きい。また、施設の設置やその立地は私企業の所有に属しており、それらを規制する法律がない。都はこのような状況に対してどのような対策をとろうとしているのかとのご質問です。

可燃性液体の貯蔵施設の立地にあたっては、消防法等さまざまな法令により規制・義務が課されています。一方、都では、平成23年7月、東日本大震災発生後ですけれども、地盤工学の専門家などから成る検討委員会を設置し、その委員会の報告をもとに、建築物における液状化対策をとりまとめております。都が取り組むべき事項として、「液状化による建物被害に備えるための手引の作成」「地盤データの情報提供」「相談体制の整備」の3つが挙げられます。

これも少し、危険物施設に対して補足させていただきますと、東京都地域防災計画においては、東京消防庁等が危険物施設に対して、耐震性強化の指導、立ち入り検査の実施などを行うこととされています。

③に移ります。津波が地下鉄路線へ浸水することが懸念されるが、都はどのような対策を用意するのかという質問です。

東京都交通局では、都営地下鉄の浸水対策として、浸水を防ぐため、駅出入口には止水板、防水扉を設置しています。また、トンネル内にも防水扉を設け、万が一浸水があっても被害を最小限にとどめるようにしております。

上記のさまざまな問題に対して答えられる担当者にこの会に出席して答えてもらいたいというご要望もいただいております。このような内容は、今回、この会が地上部街路に関する話し合いの会ということで、目的とは異なるため、現時点では会への出席は予定してございません。

13番でございます。外環の2の計画が残っている前提での答弁は止めてほしいということでございます。これは先ほどからの説明となりますので、割愛します。

14番、外環の2を整備しないと結論づけた場合、代替機能を確保するための整備を武蔵野市は行う覚悟があるのか明確にしてほしい。これは武蔵野市さんにヒアリングをして、「今後提示される予定になっている代替機能のデータを見て検討してまいります」とのお答えをいただいております。以上です。

(司会)

ありがとうございました。すみませんでした。いろいろと時間を。少し頭を冷やしました。それでは、どうですか。あと5分ぐらいなんですけれども、城戸さん、さっきのご意見はできますか。前振りで終わっちゃうかもしれないけれども、いいですか。

(城戸)

何でしたら、次回に回していただいてもいいです。

(司会)

はい。分かりました。では、次回、最初からということで、よろしく願います。

「その他」に入りたいと思いますが、何かございますか。

それでは、先ほどの濱本さんから出されている話がございますね。全体の会議の関係の話等、これから構成員とどう調整していくのか、また構成員の意見をどう聞いていくのか、この中でやるのはなかなか難しいと思いますので、どこか事前会議でも提案をしながら調整をしていただいて、各構成員の了解を取っていただいた上でやったらどうかと思うんですが、皆さん、それでいいですか。よくないですか。ご返事がないんですけど。はい。西村さん、どうぞ。

(西村)

この広く住民の意見を聴く会という話はかなり前からたびたび出ていて、そのたびに東京都のほうからは、全部が終わるまでは開かないというような趣旨のお答えがあったんですけど、それはなぜだか、もうちょっと説明していただかないと、私たちも考えようがありません。私たちは、初め、1年のつもりで公募で出てきたのに、これがもう3年にも及んでいて、だから、やっぱり住民の皆さんの意見も聞きたいと本当に思っているんです。だから、そこら辺について、なぜしないかといったあたりをもう少し、とりあえずご説明いただきたいと思います。

(司会)

糸井さんのご意見もあって、糸井さんの考え方なんかは、3回に1回ぐらいは全体会議を開くんだという意見だったんですけど、全体会議ってどこまでを指すのかが、こういう会議をそのまま拡大してやっていくのか、自由に参加していくのか、そういうものもまだ全然整理されていないじゃないですか。全体会議をやるかやらないかといったって。東京都のほうは、全体会議は、濱本さんの質問に対して、やりますという形で先ほど話があったわけですから、その全体会議のやり方、全体会議をどうするかということ。

(濱本)

やらないと言ったでしょう。

(副司会)

皆さんは、やらないという答えだというふうにおっしゃって。

(司会)

やるんでしょう。やらないの。どこかでは。

(佐久間)

その辺も含めて、相談ということにして。

(司会)

すみません。私が早とちりしました。まだそこまでの判断はできていないそうなので、申し訳ありませんでした。じゃ、少しの時間で申し訳ないんですけど、全体会議の今の西村さんに対しての回答というのはできますか。少し検討してみますか。では、安西構成員、どうぞ。

(安西)

全体会議といいますか、構成員の方々以外の地域住民の皆様の意見を聴く会の開催についてですけれども、我々、この会を主催する東京都といたしましては、客観的な必要性のデータ、あるいは負の影響のデータを説明させていただいた上で、皆様方からまたご意見をいただき、そのいただいたご意見、そして提示させていただいたデータ、そういったものを広く地域住民の方に説明を差し上げたいというふうに考えております。ですので、必要性を検討するためのデータを説明させていただいた上で、それに対して質疑応答をいただいた時点までは、なかなか地域住民の方々の意見を広く聴くということの目的がちょっとはっきりしないのかなというふうに我々は思っております。以上です。

(司会)

ありがとうございました。私は毎回やるというような意味で取っていたものですから、ちょっと先走って申し訳ありませんでした。最初のころはやるような話はあったんですね。ただ、中身がどうなのか、いつやるのかというような議論が全然できていないで来ているんじゃないかなというふうには思っているんですけど、よく検討していただいて、構成員の皆さんに説明をしていく中で、どうやっていくのか、やるのであれば、お諮り願いたいというふうに考えています。

時間がなくて大変申し訳ありません。はい。西村さん、ありますか。

(西村)

今の件を確認させていただきたいと思います。これまでの東京都のお答えは、練馬のように全部終わって、まとめをつくってから広く住民の意見を聴く会をするということしか

おっしゃらなかったんです。だけど、今のお話ですと、そこに至る前に、それがどこの時点かというのはちょっと幅があるにしても、構成員と東京都と話し合いの中で、そういった広く住民の声を聴く会をやるつもりはあるというふうに確認してよろしゅうございますか。全部まとめができて、全部終わってからではない、もっと手前のところで。

(司会)

はい。佐久間構成員。

(佐久間)

基本的には、これまでご説明していたとおりだと思っているんですけど、広くいろんな人に意見を聴くにあたって、何か物がないことには意見を聴きようがないので、ある程度、集まったメンバーの中でどういう意見があったというのは、ある程度まとまった段階で聴かないと、ネタがないのかなと思っていますので、それは今までご説明してきているスタンスと一緒になんですが、そういったことも含めて、今後、いろいろやり方というのは決められていないというか、たくさんありますので、いろいろご相談させていただきながら、そういうのも考えていきたいなというふうに考えておりますので、何とぞよろしくお願いいたします。

(司会)

西村さん、よろしいですか。

(西村)

練馬の方式ではないということで、相談できるということですね。

(司会)

それも含めて検討するということで。

(佐久間)

ええ。

(司会)

はい。濱本さん。

(濱本)

先ほど私の答弁に対しては、話し合いのまとめの時期については、それまでは開催しないということだったよね。全然違うんだよね、今の話は。私の答弁については、拡大会議はやらないと。私は、拡大会議じゃなくて、話し合いの要綱が第5条にあるんだから、住

民の構成員の中で議論して、やれるならやれるんじゃないですかと言おうとしたんだけど。だけどそれは、今、課長も言われたように、あなたも言ったように、やるというんなら、今の安西さんの話だと、ある程度必要性の議論、次回にやる、その説明だったらできるんじゃないかという今の答弁だったよね。それと私の答弁と全く違うから、ちょっとおかしいんじゃないかなと思った。どちらでもいいんですよ。

(司会)

はい。安西さん。

(安西)

言葉の使い方だと思います。拡大会議というご提案をいただいていますけれども、私どもは広く意見を聴く会というようなイメージを持っております。それについては、どこかのタイミングで広く武蔵野市民の方の意見を聴く会ということはやっていく。それは濱本構成員への回答にも述べさせていただいたかと思います。

(濱本)

ちょっと今のをもう一回確認。

(司会)

はい。濱本さん。

(濱本)

その今やろうとしているのは、まとめのときの会じゃないですね。途中でやるということだね。そこだけはっきりしておいてください。今の話だと、まとめの話みたいに聞こえるんだけど。

(司会)

はい。佐久間構成員。

(佐久間)

先ほども回答させていただいたんですけど、そもそも、司会のほうからもあったんですけど、市民拡大会議ってどんなことを指すんですかというのが先ほどあったと思うんですけど、濱本さんがイメージしているものと、我々がイメージしているものとはちょっと違うのかと思うんですけど、我々がイメージしているのは、先ほど安西が回答しましたように、1つのやり方として、練馬のようにある程度この話し合いの会の場の意見がまとまったというか、ある程度意見が出された、うちも必要性のデータとかいろんなものを出した。そういったものをもって、それに対していろんな意見が出された。当然、それに合

意とかそういうのは多分無理なんで、いろんな意見があるというのをまとめた形で、それを一旦みんなに聴いてみるというやり方を練馬方式でとっています。そういうやり方も1つはあるんじゃないですかということ、これまでも説明してきている。それがある程度、この話し合いの会の場合である程度とりまとめの時期というか、まとまったものを持ってやったほうが、広く皆さんの意見を聴くネタになるのではないのでしょうかねというふうにご説明してきているかと思うんですけど、ただ、そのやり方について、いろいろご意見があるというのは、多分あるかと思いますが、それについてはまたいろいろとご相談させていただく面もあるのではないかと考えているところでございます。

(司会)

古谷さん。

(古谷)

今の練馬方式というのは、それまでの広くご意見を聞いたことが、みんなに知らせた上でやったんですか。練馬の会ときは、こういうふうに終わりましたという形で、何か決まっちゃった形で、ふわっと終わっちゃったというふうには私は聞いて理解しているんですが。

(司会)

はい。安西構成員。

(安西)

練馬区における広く意見を聴く会の実施方法、実施回数でよろしかったですか。周知方法、内容については、話し合いの会で提示させていただいたデータ、あるいは話し合いの会でいただいたご意見、そういったものを広く地域住民の方にご説明して、改めてご意見をいただきました。会の回数としては3回実施しております。

(司会)

最後にしたいんですけど、いいですか。はい。大島さん。

(大島)

その場合、我々もこれで話し合いの会を16回重ねてきて、詳細をきわめた意見開陳もあったし、説明もあったわけですが、それをどういう形でまとめて、その拡大会議に出すおつもりなのか。会の回数について3回という数字も出たんですけども、そこでどういう形、どういう内容で資料を提供するのか。それがイメージとして湧かないんですね。例えば、過去の議事要旨を全部まとめたようなものを考えておられるのか、それとももっと具体的な計数的な資料、あるいはアンケートといったものも含めて考えておられるのか、

その辺を教えていただきたいと思います。

(司会)

はい。簡単をお願いします。

(佐久間)

そのやり方は多分、この話し合いの会の取りまとめの仕方はたくさん、いろいろあるかと思っていて、当然、議事録から皆さん今まで言われた言葉を拾ってくるというやり方もあるでしょうし、あとは、全体を通して議論した中で、みんなそれぞれ思うことを発言してもらって、それは最後に一人一人の意見ということで書くのもあるでしょうし、それはやり方はいろいろあるかなというふうに思っています。具体的に今どうしようということまで決めている段階ではないので、またその辺については改めてご相談させていただきながら、まとめ方というのは議論させていただきたいなと思いますが。

(大島)

分かりました。

(司会)

よろしいですか。はい。佐藤さん、どうぞ。すみません、時間がないので配慮をお願いします。

(佐藤)

これは糸井さんも言い残したんですけどね、拡大会議というのはどの範囲を言うんですか。この会は最初から武蔵野市東地区の会ですよ。西は関係ない。誰もいないんです、構成員は。そうすると、私が言いたいのは、策定区域、近隣地域の人たちの会、つまり、法的には事業説明会の前提行為ということで、拡大会議とは沿線の人なんですよ。その人達の意見を聞いてごらんください。90%以上は反対ですよ。これが結論なんです。だから、具体的に何でもそうなんですけど、本線のオープンハウスが始まりまして私も強烈な意見をぶっつけようと思っているんですが、今までの質問に対してもろくな回答がないんです。

例えば、これは余談になりますけど、青梅街道のインターチェンジ、片肺になってますね。どうしてなったか。支障移転が多過ぎるというんです。こんなとんちんかんな話はないですよ。そういう意見の人がいるわけですよ。こちらは8キロ、9キロ、べたづけで買収されるんですよ、支障移転で。あの地域だけのインターチェンジで支障移転が増えると言っている。しかも、外環の本線は我々にはメリットは何もないんです。地域住民、策定範囲の中の人達の意見を聞くような準備をしてください。以上です。

(司会)

よろしいですか。

(安西)

1つだけ。すみません。

(司会)

はい。最後でお願いしますね。

(安西)

城戸構成員にお願いがあります。私どもの回答に対して再度ご質問なりご意見があるということなんですけれども、この分野のことは私どもも一生懸命調べながらやっているところがございまして、できれば前もって文書なりでご質問なりをいただけると、スムーズにご回答できるかなというふうに思っております。以上です。

(司会)

城戸さん、それでよろしいですか。

(城戸)

分かりました。では、送ればいいですね。じゃ、メールか何かで添付ファイルか何かで送りましょう。

(司会)

はい。ちょっと時間がオーバーして、また時間を言うと怒られるかもしれませんが、時間がオーバーしていますので、本日はここまでとさせていただきたいと思います。

それでは、事務局から本日のまとめを、できれば簡単に、また予定等をお願いいたします。

(事務局)

本日のまとめになります。次第2では構成員の皆様から第15回議事録・議事要旨についてご確認をいただきましたので、公表させていただきたいと思います。また、次第3では、濱本構成員から提出された資料9-5に関して意見交換を行いました。その際、濱本構成員から、他の構成員の皆様がどのような意見をお持ちなのか確認したいというご意見がございましたので、それにつきましては資料9-5について、どのように取りまとめるかなども含めて、準備会で話をできればいいのかなと思っております。次に、広く意見を聞く会の開催時期や内容についての意見交換を行いました。

次回ですが、次第4の質疑応答、意見交換から行いたいと思います。以上です。

(司会)

では、どうもありがとうございました。

(事務局)

ちょっとすみません。次回の開催時期につきましては、これまでと同様に構成員の皆様と日程調整をさせていただき、ご案内させていただきたいと思います。それで最後に、今回、ご意見カードの提出方法を若干変更させていただきました。今日提出していただいてももちろん結構です。その後、1週間ほどファクスでも受け付けますので、そちらに書いてあるファクス番号のほうに提出していただければ、まとめていきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、これもちまして第16回武蔵野市の話し合いの会を終了いたしたいと思ひます。お帰りの際はお気をつけてお帰りください。お忘れ物のないようお気をつけください。本日はどうもありがとうございました。