

第 17 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：武蔵野商工会館 4 階 市民会議室

日時：平成 25 年 11 月 7 日（木曜日） 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、恩田秀樹、山家恭介、大畑俊和、今村忠彦、
佐久間巧成、安西崇博

資料一覧

次第

- 資料 17-1 第 16 回議事録
- 資料 17-2 第 16 回議事要旨
- 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 9-5 外環の地上部街路についての主張（濱本構成員提出資料）
- 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）
- 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 10-8-2 資料 10-5 に対する追加質問について（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）
- 資料 12-7-2 武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）追加資料
- 参 考 資 料 第 16 回ご意見カード
- 参考資料 2 (第 17 回) 資料 9-5 に対する安西答弁に対する質問（古谷構成員提出資料）
- 参考資料 2 (第 17 回) 資料 9-5 に対する安西回答についての感想と意見
（古谷構成員提出資料）

(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。カメラ撮影についてはここで終了とさせていただきます。

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。よろしくお願いいたします。

(司会)

ただ今ご紹介いただきました渡邊と村井でございます。今日も2人で真摯にやらせていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

では、まず、本日の進め方について、事務局からご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、東京都構成員から提出された資料の説明は前回行いましたので、質疑応答から行います。次第5では、古谷構成員、東京都構成員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)

ありがとうございます。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)

今回、第16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付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。以上になります。

(司会)

ありがとうございます。

(濱本)

ちょっと、司会。

(司会)

濱本さん。

(濱本)

議事録の訂正をお願いしたいんです。

(司会)

議事録の訂正ですか。はい。お願いします。

(濱本)

すみません。第16回の20ページをお願いします。20ページの2行目、「平成3年で240軒」と書いてありますが、武蔵野は平成2年の時点で461軒です。これ、間違いました。ごめんなさい。240軒は南町地域だけです。間違っただけだったので、それを直してください。

(司会)

はい。分かりました。「平成2年、461軒」にご訂正願います。それでよろしいですね。

(濱本)

はい。

(司会)

それでは、お手元の次第に従ってまいりますけれども…。すみません。佐久間構成員、どうぞ。

(佐久間)

誠に申し訳ございません。私どもも修正なのですが、13ページの「佐久間」となっている中段のところに、上から3行目から4行目にかけてなんですが、「導入空間のないような形」となっていますが、正式には「導入空間となるような形」というふうに申し上げていましたので、すみません、修正のほうをよろしく願いいたします。

(司会)

皆さん、いいですか。分かりましたでしょうか。では、よろしく修正のほうをお願いいたします。

それでは、お手元の次第に従って進めてまいります。次第2、議事録・議事要旨の確認について…。今の修正はどこで直るんですか。皆さんに送付するのは、次回ですか。

(事務局)

今の修正については、この場で確認をいただいて、それで再度また資料を送付させていただくときに改めて新しいものを送付させていただきたいと思います。

(司会)

はい。では、公表のときもそれをお願いいたします。

ただ今事務局から説明がございましたけれども、この形で訂正を入れて公表していきます。よろしいでしょうか。

それでは、次第3、資料9-5に関する質疑応答及び意見交換について行いたいと思います。最初に濱本さん、前回からちょっと時間がたっていますので、少し前ぶれがあれば、さらに説明があれば、お願いしたいと思いますし、それから、古谷さんのほうからプレゼンテーションで用紙が2枚出ておりますけれども、これについては一連の中でやらせてもらってよろしいですか。

それでは、濱本さん、最初にちょっと時間がたっていますので、よろしくお願ひします。

(濱本)

もう議事録に全部回答が東京都も入っていますし、私の質問も15回に出ていますので、無駄な時間になると思います。皆さんも議事録を読まれて大体のことは分かっていると思いますので、その中で、この間、傍聴者の方々から、東京都の回答文については文書でというような話もありますけれども、これは東京都の考え方ですから私のほうがどうこうということはありません。ただ、今日私は、1つは、どうしても主な質問の前にどうしても質問とお願いをしたいというのが1点と、それから私の質問した中の追加質問、どうしても納得いかないということで3、4点ありますので、これだけ申し上げたいと思います。

1つは、資料9-5の中で、私が申し上げた中で、私の確認事項の中の断面図について、前任者の小口課長、また図面の説明において安西構成員の発言に対して、私は異議を申し

たいと思います。特に、12ページの安西構成員の答弁は、「当然、平成13年のたたき台の図面では、昭和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」という発言。また、小口課長は第15回の話し合いの中で、22ページの内容は容認できません。ということは、こういうことを申し上げていますね。「都市計画としての断面としての決定していませんので、公の資料としての扱いということではなく、例えば当時の雑誌ですとか、そういったものに、こういう外環の構造というものです。断面というのは結構掲載されたりしておりますので、この当時、濱本が言った中段の図面、これがどういうことで書かれたかというのは私はちょっと調べ切れないのですが、いずれにしても当時の資料を参考にして、そのときのたたき台のパンフレットに掲載したのではないかというふうに考えてございます」というふうなふざけた答弁をしておりますが、私はここで申し上げたいのは、この断面図は絶対に雑誌だとかそういうものに出されたものではありません。ということは、もう一度図面を見てくださいますが、一番上の断面図は、これは数字が入っていますよね。数字が入っているということは、幅員が何メートルとか、あるいは自動車専用道路が23メートルとか、そういう細かく街路部まで入っているということは、当然これは国か東京都がつくったものであると。ただ、これは公のものかどうかについては私は申し上げませんが、こういう図面があったということは事実として認めていただきたいし、そういう発言をしたことについては取り消しをしていただきたいということにしておきます。

それから、「昭和41年の決定の断面の法的なものかどうかと明確ではないけれども、これは今言ったように東京都と国がつくられたものである」ということであります。たたき台の説明会のパンフレットに昭和41年当時の断面図が使用され、記載されていることは、小口課長が発言しているような当時の雑誌などということではないということをもう一度言って、できるならば、国と佐久間課長さんから答弁をいただきたい。後ほどで結構です。

それでは、主な追加点の質問をもう一度申し上げます。ちょっと長くなりますけれども、読みますので、確認してください。

まず4点の確認事項の中で一番大事なことなんですけれども、2番目に外環計画とはということで私は申し上げましたが、東京都からの回答から申し上げますと、「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た」と答弁している。整合するとはどういうことですかと言うこと。

また、11点の主張の質問の第1に、私は「外環の2が都市計画された理由は」という質問に対して、また、41年当時は外環本線の収容機能を併せて持つような計画をされた」と答弁していること。

そして3番目に、私が東京都の職員に指導を受けたときの都市計画道路の範囲の説明について、その中では、「外環本線を包含している外環の2の計画の位置を説明した」と述べています。

この3つの答弁をよく見ますと、「自動車専用道路と外環の2は、外環の本線の計画と整

合するように計画され、本線の収容機能を併せて持つような計画、そして都市計画道路の範囲を説明するために外環本線を包含している」という外環の2の位置を説明していることとありますが、これはすべて外環の本線と外環の2は計画は一体ということ述べている実証だと思います。

念のためにもう1つ述べるならば、昭和41年、外環の2に関する審議の中で、第146回東京都都市計画地方審議会の中で、議第2042号から議第2048号までの7議案が一括上程された各議案の説明されたその中で、「外環の2については議第2044号で追加された街路の1つであり、外郭環状線に関連する平面道路として40メートルの街路を追加した」と説明されています。このことを含めて、自動車専用道路と外環の2は一体の計画として、41年の決定当時はそのように捉えられていたと思います。

それで、私はここで2つ質問したいと思いますが、東京都と国は外環計画の中で、立ち退き軒数は練馬から世田谷までの16キロ、約3,000軒として発表されていますが、これでよろしいですか。

それに基づいて、外環の2の部分の練馬から三鷹までの区間では、今現在850から900軒残っているというような答弁は都議会で発表していますが、私は約1,000軒ぐらいあるんじゃないかと思っています。そのうち、武蔵野地区の場合は、今がた訂正させていただいたように461軒、これは平成2年の10月に我々住民が一軒一軒、国立地図からチェックして使った数字でございます。それで武蔵野も461軒ですけれども、当時の平成2年の外環計画の立ち退き数は2,444軒というのが、私どもの反対連盟の正式な公式の発表であります。ですから今現在、平成18年ごろになりますと、相当数が増えていて、約3,000軒といわれているんじゃないかなというふうに認識しておりますが、このことについて、これは外環の自動車専用部分と外環の2は一体として決定、指定されたものですから、その中で一体として40メートル幅員の中の立ち退き軒数ということよろしゅうございますか。

それから、2番目に、生活再建制度についてお伺いします。生活再建制度については、武蔵野市関係では4軒認定されました。買収されました。また練馬、杉並、三鷹での再建制度を利用した買収された軒数は、今、私は明確な数字は把握しておりませんが、武蔵野市同様に利用されたものと思っています。それから考えますと、そこでこの生活再建制度を適用して買収された場所は、自動車専用部分だけでなく、また、先に述べましたが、自動車専用部分と外環の2を合わせた幅員40メートル以内での生活再建制度を活用して買収されたのではないかと思います。武蔵野市においても、外環の2のところに買収されている事実があります。ですから、このことから考えれば、今、立ち退き軒数と生活再建制度について、買収された土地等について、外環計画は自動車専用部分と外環の2が昭和41年に決定された法律は2つであったとしても、外環計画道路を推進するためには、計画の一体として取り扱われたのが事実ではないかと私は思います。

すなわち、私は3つの質問をしておりますが、昭和41年決定時から平成17年度までは、計画は一体として国も東京都も認証していることとなりますが、このことについて東

京都はどう考えられますか。併せて、武蔵野市と国の担当者の現在の心境と考え方を教えていただきたいと思います。

次に、確認の11点の中の主張の中で、私は3つほどもう一度質問したいと思います。

1つは、主張の7の都市計画制限についての回答で、答弁にはなっていないと思います。それはどういうことかという、平成19年度に都市計画が変更して現在施行されていると認識しておりますが、外環の2がそのままでは施行の妨げになることについてはどう捉えているのでしょうか。そのことについては答弁されていません。ただ話し合いをこれからするというような答弁だったと思います。そうではなくて、施行において外環の2はどう考えているのか。そのままあるということについてどう考えているのかということです。

とらえてそれから、外環本線が大深度地下に決定して、大深度法をこれから適用されたとしても、建物の建築については制限が解除されないために、これからも継続されることは、約47年間我慢し、苦勞してきた者については精神的に大きなものがあります。これからもまだまだ続くことはとても容認できないということを1つ申し上げておきます。そのためにもその外環の2の妨げということと、新しい平成19年度の計画変更の立体の範囲との関係もあると思いますが、そのことについて東京都も国もどう考えているのか、お聞きしたい。

それから、主張の8番、石原知事の記者会見での発言について、重大な事柄を指示していると思うが、答弁としては濱本の言うとおりでと言われましたけれども、私はそういうことではなくて、東京都の現職員、あるいは担当者は、石原知事は上司としての指示として捉えているのか、または知事の発言は単なる政治家としての発言として捉えているのか、私は質問したつもりであります。そのことについて、今現在、知事の記者会見の内容について、どういうふうにお考えになられているか、お聞きしたいと思います。

それから、最後にもう1つ、主張の9について、これも何回も言って申し訳ないんですが、私の東京都に対する指導の内容について改めて申し上げたいと思います。私が東京都の職員に指導を受けたことについては、何回も申し上げましたが、その項目は、1つは、都市計画の名前と計画がどのような内容なのか、このことについて質問させていただきました。そしてその中で、隅切の部分についてどのような考え方をすればいいかというような質問をしたのであります。当時の担当者は、その当時の考え方を、すなわち法律が2つに分かれて、機能も違うということは十分承知であると思いますが、外環計画は一体であると私に指導されたと思います。今回の回答は、私に対して迷惑をかけたと東京都は言われますが、私は迷惑をかけられたものではなくて、そういう答弁でなくして、当時説明された職員は当時の東京都の考え方を私に指導されたものであると私は思っています。ですから、外環の2というものについては後付けの回答であって、正当化せずに、どうか指導した内容について、東京都は素直に、後輩の諸君は容認すべきであると。そういうことで、外環の2についての一貫性の考え方をきちっともう一度答弁していただきたい。

以上、これだけ質問させていただきます。追加質問です。

(司会)

はい。ありがとうございました。あとでよろしいですね。聞いたあとで。はい。

それでは、濱本さん、これまでの議事録も読んでいただいていると思いますけれども、前回、議事録を読んでからということで皆さんの意見を聞きたいということで、今おっしゃったものを含めて、ご意見のある方、いらっしゃいますか。順番にいきますか。はい。古谷さん、どうぞ。

(古谷)

私の参考の2、それは同じものですね。

(司会)

すみません。古谷さん、2と3は、さっき言ったとおりに一緒によろしいですよ。この関連の中で。

(古谷)

濱本さんに対しての私の意見も併せてですね。

(司会)

はい。よろしくをお願いします。

(古谷)

今の濱本さんのご質問も、この間の安西さんの回答に対してさらに付け加えるものであるわけですが、一応4点、一番最初は確認事項では、この会の目的は外環の2について話し合うことであるということは、この間おっしゃられました。それから、外環断面図については、本来の計画について誤解を招きやすい表現になっていて、なお外環の2に関しては一貫して都市計画道路ネットワークの一部であるということをおっしゃった。それから3番目は、外環の幅員は40メートルとの濱本構成員に対する都の職員の説明は、濱本構成員のメモどおりの説明ならば誤解させるものであって、ここで謝っていただけるわけですね。これは繰り返しになりますが。それから4番目が、濱本構成員を含む住民からの基本的事項についての質問については、質問内容などの確認の上、今後も質問趣旨に合った回答を心がけるとい、これは今の濱本さんの質問に対しても心がけていただきたいと思います。

それで質問なんです、これはこの間の時点でお答えになった中で、議事録の5ページでしょうか、「平成17年パンフレットにおいて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。」というのが議事録の内容です。

質問ですが、この誤解は、住民に「外環本線地下化に伴い地上部街路外環の2も取りやめとなった」と思わせた。そして地上部街路設置に対する反対の要求を鎮静化させ、平成20年3月の「外環の地上部の街路について 検討の進め方」のパンフレット発表のときになって初めて、平成13年4月の「計画のたたき台」と、平成17年1月のパンフレットとの断面図の違いですかね、それを住民が不審に思い始めたわけです。その間に外環道路地下化への変更が地域コミュニティの破壊を避ける目的であることに疑問を抱きませんでした。住民の人たちはその違いをそれまで不審に思わなかったから。ですから、濱本さんだけではないわけです。そして、平成17年から既に8年が経過しているのに、今になってこの会議だけでお詫びだけで済ませていいのでしょうかということなんです。一番必要なのは、この違っていたことを公表周知させて、一旦だまされたと受け取る住民を納得させるための具体的な方法をどのように行う予定なのか。これまでのこの会議を含めて計画者側の公表の方法は独りよがりの一方的な方法のみで、現在でも該当地域のかなり多数の住民ですら地上部街路計画の存在を知らないことに対して、今までやってきたそのPRの方法は完全に間違っているんじゃないでしょうか。謝るのだったら、それに対する具体的な態度を示さないとならないと思います。それをやるのが、今だからやらなくてはいけないことだというふうに思いますが、このことについてはどうやりますか。それとも、一旦この計画を取り下げて、新しい必要性に応じる新計画を提案すべきではないのでしょうか。これは、このあとの資料3のところにも関係いたします。

それから、2つ目の質問は、外環の2の計画は、「都市計画道路ネットワークの一部」ということを何度も言われています。それが計画決定の理由であるということですね。この説明は実際的ではないと思います。なぜならば、外環本線の存在の上に立った将来予測の交通量は減少するという事は予測されるし、しかも、そのことに対して予測のデータすら取っていない。取っているのかもしれませんが、公表していない。廃止された東八道路以南と、提案されている代替え機能が各市区の選択の決定によるとするならば、交通を目的とした幹線道路ネットワークというのは全く意味ないんじゃないでしょうか。ネットワークを成していないわけです。それなのに、「外環の2は都市計画道路ネットワークの一部であるから」というのは、全く矛盾していることだと思います。

また、代わりの機能として提案されている防災緑地としての機能は、道路ネットワークを形成するものではなくて、しかもこれは本来は都の公園課とか防災担当の部局がこれを別に立案すべきなのではないでしょうか。例えば消防庁とか公園課とか。それを道路課がやるということ自体、道路局がやるということは変だと私は思いますという質問で、それに対してお答えいただきたいと思います。

先日の安西さんの9-5に対する回答に関しては、今の濱本さんの質問の前の段階で感じたことをここに並べました。私はどちらかというと、外環の2の計画のところからはちょっと離れたところに住んでおります。そういう意味で、ある程度客観的に見られるといいでしょうか、という態度でこの会議に応募して出たわけです。

この話し合いを通じて判断できるのは、当初よりこの問題について濱本さんは一貫して

これに対応してこられた方です。そして、その物証も挙げておられます。それを客観的に見て、今度は都側のほうでは、しょっちゅう交代してくる。交代している間で、何か話が変わるところは、いつも「俺が正しいんだ」という形で言っている。都が正しいんだ、法律が正しいんだということ自体が受け継ぎの中にもらしたことは、中で変わっちゃったことは、あとのほうの現在のほうが正しいということになっている。その2つを比較して客観的に見た場合には、都側はその根拠となる客観的証拠について、存在しないとか、違った表現だが同じ内容であるという回答しか行っていません。しかも、それを根拠にして、だから現在の解釈は正しいと言っているのは、全くこれはお上が言うことは正しいという、民主主義じゃないですよ。そこを客観的に、これは私はどちらかという、科学者の立場から考えたって証明になっていない。それでも正しいと言っていること自体が納得できないんですね。行政という政治の立場では、それはやるのが当たり前なのかもしれませんが、これは付け加えます。これが行政ですと言われるのなら、何とも言えませんが。

それから2番目は、本話し合いの会の問題とされている外環と地上部街路について検討の進め方の内容は、その前段階における「P I 外環沿線協議会2年間のまとめ」というやつが、これはこの間、ホームページを見ていたらありましたので、全部コピーしてよく勉強しました。そうしたら、その中に、コンセンサスの①「本線のシールドトンネル区間の上部では、大深度か否かは関わらず、施行等に伴う地表面への影響は基本的にないと考えている」という箇所がございます。

それから、2番目、「外環に関わる計画の見直しに当たり、地上部街路については、地元の意向を踏まえて街路の機能として不必要な部分は廃止となり」とございます。そのあとには、「必要な部分の整備はする」ということが付いておりますが、必要な部分というのは道路じゃなくて、どうも環境とか防災とか言ってるんですけど、これは本来の目的から違うんじゃないでしょうか。「その際、高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなると東京都の説明があった」ということがP Iの報告書に書いてございます。つまり、東京都が、合わせて一体である。ただ、その次に、どこかでまた言いますけれども、そういう点で、この2点、P Iの協議会の結論を全く無視した内容なわけです。そのところで発言を勝手なことをさせておいて、あとで俺たちがまとめればいいやと、この話し合いの会のやり方をそんな形でやられると、私たちはとてもたまらないんですが、地表面の改変を前提とする「外環と地上部街路について 検討の進め方」の3は、そういう点ではこれまでのパブリック・インボルブメント。パブリック・インボルブメントの意味も、これは私は以前に外環の協議会、P I会議で、一体パブリック・インボルブメントってどういう意味ですかと質問したことがございます。英語がわからないらしくて、どうも勝手に市民の言い方を聞いて、話をして既成事実として、俺たちが勝手にまとめればいいやという意味がパブリック・インボルブメントでは絶対ないと思うんです。そういう点で、それを無視しているもので、そういう点では安西回答と濱本解釈の食い違いは十分に説明できると思うんです。こういう形で、最初のことをまたやられると大変なことになると思います。

その次、3番目は、安西回答の中の「有識者会議、沿線区市からの外環本線の地下化と外環の2の検討の分離」ということがあるということをおっしゃいました。「計画内容を切り離して」ではなく、私はこの議事録の意味は、これはP I会議のやつも読んでみて、そこでは、「切り離す」ということが書いてございます。ですけれども、「計画内容を切り離してではなく」、「検討時期を切り離して」ということで、P I会議のとき、またはその後の地下化の問題というのが、外環の本線の問題として分離されたとしか読めません。または、そのときはそういう解釈ではないのかという意味で、そうなりますと、これが「内容を切り離して」という型になれば、さらに莫大な予算が要求される本線地下化の理由が抹殺されることになるわけです。そうすると、そのような決定がなされる根拠が失われることになって、あくまでもこれは時期の問題だと私は解釈するんですが、これはやはり安西回答と矛盾すると思います。

それから、4番目は、東京都提出の第3回資料6において、東京都が示した外環—2のモデル道路がすべて既存道路の拡幅です。これは私が実際に都でお答えになった道路を歩いてみて、写真を撮ってきて説明したものです。つまり、全部拡幅でしか考えていないのに、実はこの武蔵野市では、拡幅どころか、まさに2つの道の間をぶっ潰すという計画です。そんなこと自体、都として考えてこなかったのに、こんなことになっているということです。という点では、私自身は、やはり安西さんのご回答と濱本さんの回答を比べてみたときには、やっぱり濱本さんの言うておられることが筋が通っていると思えないんです。これが私の意見です。以上です。

(司会)

はい。ありがとうございました。濱本さんと同様で、回答は最後にまたまとめてさせていただきたいと思います。ほかにございますか。挙手をしていただければ、ご指名申し上げます。はい。西村さん。

(西村)

濱本さんの11項目のうちの3番目は、外環本線をなぜ地下方式、大深度地下に計画変更しなければならなかったかということに関連してなんですけれど、それについて、安西さんのほうからは、沿道環境を保全し、移転等の影響を極力少なくするために構造を嵩上げ式から地下式に都市計画変更しましたというお答えがありました。それで、第15回の話し合いの会、第16回の話し合いの会とも国の構成員の方が欠席だったので、その両方のときに私はこの安西さんのお答え以外に国の方から、なぜ外環本線を高架から地下にしたかというその理由についてお答えいただきたいと申し上げたのが保留になっております。関連してこのこともここでお願いしておかないと、どこかへ行っちゃいそうなので、お答えいただければと思います。

(司会)

はい。ありがとうございました。ほかの構成員の方で。はい。大島構成員。

(大島)

今、古谷構成員からも、外環の深部での施工ということと外環の2とが合わせて一体として考えるべきかどうかについてのご質問があったわけなんですけれども、私はそれとの関連で、この2つの道路の工期のリミットについて具体的に教えていただきたいと思っております。というのは、10月28日の日経新聞によりますと、外環道路の開通を目指す時期が東京五輪の開催までとされているんですね。これには根拠が特に明示されているわけではないんですが、有力新聞社の記事ですから、十分裏を取っての話だと思います。そのように考えますと、外環の2については、深部を通る外環の本体と一体化して、同じく五輪の開催までに完工しなくてはいけないというふうに国及び都は考えておられるのかどうかということを質問したいと思います。

(司会)

はい。ありがとうございます。ほかにご意見ございますか。よろしいですね。では、回答については、個人個人、順番でいいですか。今、質問された順番に回答をいただくということでよろしいですね。それでは、最初に濱本さんのほうからのご質問がございますので、それについて回答をお願いいたします。佐久間構成員、どうぞ。

(佐久間)

たくさんあったので漏れていたら申し訳ございません。ご指摘いただければと思います。

まず、1点目に断面図の話、いろいろ前任の小口課長の発言も捉えて、雑誌とかいろんなところから持ってきたんじゃないとか、いろいろあったかと思うんですが、恐らく濱本さんが出された断面図というのは、我々は、多分、国と都で、当時だと思うんですが、当然、中身についてどういうものを説明するために使っていた説明用の断面図だというふうに私としては認識しています。ただ、前任の小口が言ったように、公のものでないとか、そういった意味で言うと、都市計画の決定の内容としてああいう断面の形を決めているものではなくて、あくまで幅員とか構造形式、高架方式とか平面とか、そういうのを決めているだけなので、そういった意味である断面図が都市計画図書として公のものとして決められていないということは申し上げたんだと思います。ただ、とはいいいながら、当時、どういうふうに決められたのかというのはわからないと思うので、説明用としてああいう断面図を書いて多分お知らせしていたというふうに考えています。それもあって、当然その平成13年のたたき台のとき、私も携わっていましたので、過去から使ってきた資料とか、そういったものを参考に、たたき台のときには、ああいう同じような図面を用いさせていただいております。

ですから、どこかの、当然、そのあと、外環の計画についてはいろんな土木関係の雑誌

とか、そういうものにも載っていたりはしていますので、多分、そういうのを含めて小口のほうはそういう答弁をさせていただいたのかもしれないんですけど、行政としては、ちゃんとそういう断面をどういう形で決めていますよというのは説明しなきゃいけないので、そういったもので使っていた断面図を、しっかり当時も説明してきただろうし、13年のたたき台のパンフのときにもそれを使わせていただいていたというふうに私は認識しています。

ただ、平成17年のときのパンフレットは確かに図面が変わっているんですけども、多分そのときには、地上部街路をもう少し分かりやすく、ちゃんと説明しようというようなことがあって、正しくもう少し、正式名を書くとすごく長くなってしまうので、もう少し分かりやすく記載するという意味で、若干変わったのかなと。ただ、都市計画で決めている都市高速道路外郭環状線23メートルというところと、都市計画道路幹線街路外郭環状線の2、正式名はそういうのになるんですけども、その幅員、都市計画で決められている中身については正しく表記させていただいている。

ただ、実際、2本柱で今まで説明していたのが1本柱になっていたりとか、そういう部分で絵が変わっていることによって若干不信感を抱いたということであるならば、その辺は我々の配慮が足りなかったのかなと。ただ、我々の趣旨としては、その都市計画の中身を正しく分かってもらうために書いたつもりだったということでございます。ただ、先ほど言われていたように、断面図は当時から、説明用として使っていたものをちゃんと使ってきたというのは、私、やってきた中ではそういう認識しております。

それと、整合性の意味、いろいろな言葉で整合性を図ったとか、収容機能があったとか、いろんな意味で一体性、一体なんじゃないかということだと思うんですけど、ほかの部分にも共通するかと思うんですけど、私の認識としましては、今までも説明してきているんですけど、外環の2というものは、環状6号線外側の都市計画道路の再編成のときに検討を実施して、そのときに、ほかの都市計画道路とも併せてネットワークとして再編、位置が今のところに決定されています。ただ、その位置をどうするかにあたっては、当然、外環という高速道路も当時、構想がありましたので、どういう位置に持ってこようとか、高架構造物を収容する空間としてどういった機能があるのかということを含めて、そういった意味では、本線というか高速道路と整合を図ったような形で一体的に計画したものだというふうに認識しています。

ただ、その一体についての言葉の意味なんですけど、昭和41年に外環の計画が世に出始めて、当然、地域からいろんな反対の声とかが起きて、そういう、濱本さんはじめ外環反対連盟とかが活動されている中において、外環というものは、主には高速道路と捉えていたはずなんですけど、その中の他にくっついている都市計画として附属街路があるとか、外環の2があるとか、あんまりそこまで別に考えることなく、外環として一体的に多分捉えて反対運動をされてきたんだろうなというふうなところも、過去のニュースとかそういうのを私も過去から勉強していますが、そういう中で一体と捉えて反対されてきたんだろうなというところも私としては理解しています。

あと、行政内部においても、当然ながら、高速道路と外環の2と2つあるわけなんですけれども、外環の2だけ事業化するという事は、多分、当時もできなかったはずであって、外環の高速道路の問題をどうしていくのかということで、一体的に検討しないと、その解決策は出ないものだろうというふうに考えていたというふうに思います。ですので、長い間、高架であった高速道路をどうやって変更していこうかという中で、国と、都も一緒になっていたと思うんですけど、地下化というものを検討していったらどうかということで、その流れの中で平成13年に計画のたたき台ということで、地下化のイメージというものを提供していただいたというふうに認識していて、そういった意味で、一体的に計画をどうするかを考えないと解決策は出ないなというふうに、当時の担当者は思っていたと思うし、私も当時、そういう認識では思っています。

ただ、そういう流れの中で、本来ならば一緒に全部を変更するのがベストだったんですけども、やはり議論していく過程の中で、別々にしたほうがいいのではないかなというようなことがあって、分けて議論させていただいたと。それで、高速道路につきましては平成19年に地下に変更しましたが、そのときに、一体不可分の機能、要は附属街路というのは高速道路によって地域が分断されちゃうのを防ぐために、あと地域アクセス、地先アクセスのためにつくる道路ですので、それは高速道路が地下になれば一切必要なくなる部分ですので、それは一体的に廃止をしましたと。ただ、外環の2につきましては、一般の都市計画道路という機能があったので、それと高速道路そのもの、当然ながら収容空間としての機能の部分というのはなくなったかもしれませんが、一般の街路としての機能というのは残りますので、それはどうしていこうかということ、時期を分けて検討していきましょうということになって、まさに本線のほうが決まったので、では地上部について議論を始めましょうということで、本日、こういった会につながっているというふうに認識しています。

ただ、事実関係で、そういった意味では、計画の内容とか、検討する意味では、一体的に検討しなければいけなかったというのも事実だというふうに認識しております。ただ、法で定められた都市計画としては、2つあるということも事実でございますので、それについては、こういった場を通じていろいろ議論している過程だというふうに私は認識しています。

それと、あと、生活再建制度の部分の話もございました。もともと生活再建制度ってどういう趣旨でつくったかという、外環の計画が出て、当時、つくったときも三十何年間過ぎていて、その間の都市計画制限等を受けている人たちに対して、かかっている人が生活再建、将来の家を建て替えるにしても建築制限がかかっているし、どうしていいかわからない。よそに行きたくても、行くこともできない。いろんな要望がありましたので、それに対して何らかの措置を、制度をつくらなければいけないんじゃないかということで制度化されたものだ。その中で、対象者としては、外環の高速道路もそうですし、外環の2もそうですし、附属街路もそうですし、外環に関連して都市計画制限がかかっているものについては、その対象にしましょうと。高速道路だけで23メートルでやっても、結

果的には外環の2があることによってどうにもならないという人が出てきますので、そこは、この制度上は一体的に捉えて、全部対象にしていくようにしましょうということをつくって、各区市の支援もいただきながら対応させていただいたということでございます。

次に、確かに軒数につきましても、合計3,000棟というのが今までもPI協議会の中で説明させていただいていると思うんですけども、私、正しくはちょっと調べさせていただきたい部分があるんですけど、記憶によると、あれは高速道路だけとかいう形で拾っているのではなくて、都市計画、外環の2も含めた全体の幅員の数でカウントしたのではなかったかなという記憶があるんですが、それはちょっと確認をさせてください。ただ、全体であったというような記憶があります。

それと、外環の2が、今回、大深度で本線をやるにしても、施行の妨げになるのではないとか、大深度になっても、結局、外環の2によって建物の制限が続くといった話もございました。確かに大深度になっても、外環の2があることによって、外環の2の都市計画道路の建築制限はかかります。というか、方針をどうするかを決めない限りは建築制限がかかることとなりますので、そういった意味で、この場でも必要性等を含めて議論をさせていただいておりますが、そういった議論をした上で我々としては都市計画の方針を決めたいと考えていますので、なるべく早くこの場での議論というものをまとめ上げていきたいなというふうには考えております。放っておくのが一番無責任だと思っておりますので、それに対しては、この地域の外環の2というのはどういうふうな方向にしていっていいのかということをしっかり議論した上で結論を出すことが一番先決かなというふうに考えているところでございます。

あとは、石原知事のことなんですけど、上司として捉えているのか、政治家として捉えているのかという話もございましたが、当然ながら行政機関の長であることも事実ですし、政治家という場面もあるでしょうし、それはいろんな場面があるかと思うんですが、外環に関しましては、機会あるごとといいますか、ちゃんと節目節目で知事に上げながらいろんな方向性を確認しながら取り組んできているところでございますので、それについて我々としては、知事の言っていることは正しいことというふうに、我々は当然報告しますし、正しいことというふうに認識しているところです。

あとは、建築制限の指導の関係で、その名前とか計画内容、あと、当時の指導の考えについてでございますけれども、前回も答弁させていただいたとおりでなんですけど、目的が建築の制限がかかる範囲はどこですかという意味で、実態上、制限がかかる計画の線の指導をしたという意味では、正しいことをしているというふうに私は認識しています。

ただ、1点、前回も申し上げたんですが、名称の部分で、正しく言うならば、多分そこは外郭環状線の2というふうに名称は言わなきゃいけなかったというのはあるかなと思っています。ただ、恐らく口頭でやりとりの中でやっているの、その人に確認することはできませんので、漏れたかどうかというのは確認できませんということの中で、もし濱本さんが期待されているとおりでということであれば、間違いなく「の2」という部分は抜けているのはおかしいのかなというの、今の段階で私は思いますので、ただ、指導した中身

が間違っているということはないと思いますので、言い訳がましくなってしまうのかもしれませんが、認め、認めないということではなくて、正しい事実関係で言わせていただくならば、「外郭環状線の2」という名称を使わなければいけなかったというふうに認識しているところでございます。

(司会)

濱本さんの中で、最初のところで、2つを1つにまとめて回答していただいたということでもよろしいですか。はい。濱本さん、回答をいただきましたけど、どうでしょうか。

(濱本)

今の断面図の件については、そういうことであれば結構ですけれども、確かにそういうことの断面図だろうと思います。ただ、説明に使ったということで、別に公的なものではないと思いますけれども、ただ1点聞きたいのは、現在の東京都の都道の計画についてもそうだし、それから国の国道についての計画についても、今、課長が言ったように、起点と終点と幅員、そういうものが主なものだと思うんですけども、断面図は、今度の19年の変更のものにも出ていますよね。断面図は付いていますよ。ですから、普通の計画の場合に、外環だけでなく、今言ったように東京都の都道にしてもそうなんですけど、新しい道路については断面図は付けないんですか、公ではなくて。私はそれは付けるべきだと思いますね。素人考え、住民から言えば、当然幅員があつて、距離があつて、それから起点と終点があつて道路名があれば、どういう道路ができるのかというのは、住民として一番大事なところ。だから、こういう図面が出て説明したんだと思いますけれどもね。

だから、そういうことがきちっと決められていないというならば、今回の場合は、断面図については、41年の場合は、説明用だというなら、それはわかるんですけど、私は41年から幅員と距離と起点と終点の場所ですね。それと断面図はあつたと、そういう説明をしなければ、恐らく各地区の7地区の市長さんなり議会では内容を納得しなかったと私は思う。そういうことを考えれば、普通の、佐久間さんが言われたようなことかもしれませんけれども、当然断面図があつて、これを利用してたたき台になってきたんだと思います。

それから、もう1つ、断面図の、今、佐久間さんが答弁されましたけど、私は申し上げたいのは、平成19年なり20年の東京都のしおりですけど、変更する外環の2についての。私は昭和41年の決定の都市計画がこの図面になっているから、だめだと言ったんですよ。ですから、簡単に言えば、41年の説明図は、断面図は私が示したもの、一番上でもいいし、たたき台の図面でもいい。これを41年の図面にさせていただいて、その真ん中に我々はこの断面図なんだけど、41年の図面はこうだけれども、拡大的に、佐久間さんが言われたように、外環の2ということを説明するためにこういう図面に直して、それでそのあとに地下のものを書くとか、こういう真ん中に書くべきものであつたんじゃないかと思う。そうすれば、そんな問題は起こらなかった。ということは、平成17年の東京都の出ている図面を見させていただいたんですけど、これだと、やっぱりそういう書き方をし

ているんですね。高速道路で外環と書いてあるんです。だから、高速道路ならば自動車専用道路で同じなんだけど、ここへぽんと高速道路の部分が外環になっていますけど、これだけで、別に入るのは4だとか3だとか、そんなのは関係ないんですね。だから、そういうことで、私は41年の図面にこれを出されたことについて、おかしいんだよと。だから、それについてどうなんだと私は質問していることを言っておきます。

それから、最後になりますけれども、一番最初の質問の中で、生活再建と、それから立ち退き軒数、それから西村さんの質問にもあったと思うんですけれども、外環の大深度地下をなぜやったかというのは、これは立ち退きの問題だと思うんですよ。恐らく国もそういうことで大深度にしたんだと思います。ということは、この外環の本線の問題については、最初は、簡単に言うと、いろいろな種類があったと思う。浅い地下だとか、あるいは蓋かけだとか、そういう歴史があって、やっ和外環の本線を大深度でやろうということになったと思う。ただし、今、私は大深度を全面的に賛成しているわけではないので、これはこの場で言う話ではないので何も言いませんけれども、今、大深度にしても問題はあろうと思う。ただし、地下化になったことについて、住民はある程度納得する部分もある。それは私は言えると思うんですね。

だから、そういうことから言って、今言った立ち退き軒数だとか、そういうカウントが一体でやっているならば、やはり41年の計画から、ある程度、平成18年頃までは一体という考え方で生活再建のことも含めて、今、佐久間さんが答弁されたように一体の考え方からやったということならば、当然、一体ということの問題、今、佐久間さんも答弁されましたけど、それで私は納得したいと思えますけれども。だから、全然一体ではないというような言い方は私はやめていただきたい。それはそういうことを言ったので私は納得しましたけど、皆さんはそういうことで、外環の本線と外環の2については1つの道路として我々は外環計画とみなしていた。それで、説明についても外環として幅員40メートルとして説明されているということは、計画が二重層に計画された。これは司会者の渡邊さんの持論だと思うんですね。私もそうだと思う。

だから、それはそれでいいんですけれども、だけど、そういう事実があったということ、そういうことで一体ということ、捉えていたということは、国も東京都も認識していただきたい。これは武蔵野市はある程度認めていますけどね。ということで、いろんなことで当然だと思いますし、我々もそういう40メートル幅員ということでずっと考えてきた。そういうことで外環反対連盟としても言ってきたし、いろんな住民からのことでも皆さんはそう思っている。だから、そのことについて、だから一体だとずっと言ってきたんですけれども、佐久間さんの発言で大体のことは私はよしとしますけれども、もう一度、そのことについて確認として言っていたらいいと思う。

(司会)

ありがとうございました。4点ですね、確認事項はね。4点について、確認ができるものがあればお願いいたします。

(安西)

4点のうち、1点目だけ、私、安西のほうからお答えいたします。

都市計画のときの断面図の取り扱いで、都道などをつくるときには断面図を示さないのか、外環の都市計画には断面図が付いているが、というお話だったかと思います。一般的な都市計画で言えば、断面図というものは都市計画という形では定めません。当然、都市計画の道路をつくるときの説明会などでは、断面図をパンフレットに付けないとわかりませんので、そういったものを付けて説明するわけですが、都市計画の内容としては一般的には断面は定めません。ただし、今回、外環の高速道路の場合は立体的な範囲というものを定めましたので、その立体的な範囲の部分については、断面の形で都市計画の中に明記させていただいているということでございます。

(司会)

続いて、佐久間構成員。

(佐久間)

2点目の部分なんですけれども、考え方が、昭和41年の決定図面と書くと、確かに誤解があるのはそのとおりかなと思います。正式に言うならば、そのとき決定した図面というのは、都市計画として決めているものはないので、先ほど言ったように、「説明に用いた図面」というのが多分正しいんだと思うんです。昭和41年当時の図面、それを都市計画決定図面と書くと、それはまたおかしいので、だから途中で変えたことによって、そのときに昭和41年というふうに説明しちゃったので、余計誤解が生じたと思うので、そこは、今後、誤解がないように何か工夫はしていきたいなというふうに思います。

(司会)

濱本さん。

(濱本)

ただ、たたき台の中で、国と東京都が認めて、41年の図面として出していますよね。そこらからいけば、あとからおたくのほうは17年に出しているんだから、それを使ったとしても、断面図は公ではないとしても、こういうものを出す場合は、そのような言い方でも結構だけれども、そういう形で説明するのが妥当だと私は思います。

(司会)

あとは、佐久間構成員。

(佐久間)

残りのやつなんですけど、3番目と4番目が、一体という考えでという部分で共通の答

えになるのかなと思うんですが、先ほど申しましたとおり、都市計画の計画そのものとしては2つ存在していると。ただ、外環という問題を解決するにあたっては、一体的にどうしていくかということを考えないといけなかったので、ずっと一体的に計画をどうしようかというのを見直しをいろいろ考えてきた。その中で、事実関係が分かれてきたのは、19年のときには、外環の高速道路については地下にするということはまとめ上げられたんですけども、地上部の街路である外環の2については、そのときには後送りするということがあったので、それについて、今、どうするかを話し合いをさせていただいているという認識でございます。

あと、私は当時担当で、たたき台を出したときから、オープンハウスとかいろんな場で説明をさせていただいているんですけど、そのときにおいても、個別の説明の中においては、高速道路と外環の2と一般街路、両方あるんですよということは説明させてきていただいていたんですけども、やっぱりその辺が全員に周知というところまではいってなかったという部分については反省点としてあるので、こうした外環の2についての話し合いの場などを通じて、しっかり、その辺については事実関係は事実、事実のものは事実はこちらですよという話もちゃんと説明させていただきながら、今後いろいろ議論させていただけたらなというふうに考えているところでございます。

(司会)

はい。西村さん、大深度にした理由は、さっき濱本さんがおっしゃった理由と同じ内容を聞いておりますか。同じ内容を聞いているんだったら、一緒にやりたいんですけど。

(西村)

私のポイントは、そのことについて、東京都ではなく国の方にお答えいただきたいという、それです。

(司会)

国の構成員の方からね。はい、分かりました。では、濱本さんはいいですか。

(濱本)

いいです。

(司会)

はい。それでは、次に移りたいと思います。古谷構成員から、資料も出ていると思えますけれども、2枚、いっていますよね、これは。参考資料2と参考資料3、これについてございました。これについて回答のほうを、これは3のほうは感想になっているんですけど、これはいいんですか。古谷さん。

(古谷)

3のほうは、濱本さんに対して意見をどうかということは今日聞くからということで。

(司会)

そういう意見ということで。はい、分かりました。

(古谷)

それで資料を出すということを準備会でお話になったと聞いたので、慌てて資料として出しました。

(司会)

分かりました。では、これはそういうことで取扱いをさせていただいてよろしいですか。

(古谷)

ただ、参考の2はそれより前に出しました。

(司会)

分かりました。では、すみませんが、これについて回答をお願いいたします。

(安西)

それでは、安西のほうからお答えさせていただきます。

まず、1番のご質問ですけれども、第2パラグラフの下から4行目ぐらいでしょうか、「計画者側の公表の方法は独りよがりの一方的な方法」とか、外環の地上部街路の周知方法についてお尋ねというか、ご指摘を受けているのかなというふうに思います。都としては、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、そして平成17年の3つの考え方などを通じて、機会を捉えて都民の方々に周知してきたつもりでございます。実際、P I 外環沿線協議会においても外環の地上部街路が議論になったということでございます。そして外環本線が平成19年に地下化されて、平成20年3月、検討のプロセスと検討の進め方ということでパンフレットなどで皆さんに周知させていただき、そして今、こうして話し合いの会ということで、この外環の地上部街路をどうしていこうかというところを、広く意見を聴きながら検討を進めているということでございます。

1番のところ、一旦この計画を取り下げ、新計画を提案すべきではないのか」ということが最後に書かれてございます。これについては、我々都としましては、外環の地上部街路の必要性やあり方などについて現在検討を進めている段階ということでございますので、無条件に廃止するということはできません。この話し合いの会などを通じて広くご意見をお伺いしながら、外環の2の都市計画に関する都の方針を取りまとめていきたいとい

うふうに考えております。また、その次第5などにおいて必要性を検討するためのデータを取りまとめておりますので、必要性やあり方などについて皆様からのご意見をお聴きしたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。以上が1つ目の質問に対する回答でございます。

2つ目ですけれども、「都市計画道路ネットワークの一部」というところの説明だけでも、その道路ネットワークとしての意義は失われていて、かつ、公園、防災緑地という機能は道路ネットワークではないんじゃないかというようなご質問かと思えます。

外環の2、これは繰り返し申し上げているところでもございますけれども、都市計画道路ネットワークの一部ということで都市計画決定され、そして現在、外環本線の地下化に伴って、その収容する空間は不要となりましたけれども、都市計画道路ネットワークの一部としての機能、役割というものは残っているということで、この話し合いの会を開催させていただき、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ているというところでございます。これから必要性のデータでもご説明を差し上げますけれども、例えば、交通量でいけば、武蔵野区間でいけば、1.4から1.7万台ぐらい1日(1:18:02)に見込まれるというようなデータもございます。都市計画道路というのは、交通処理の機能だけではなくて、環境や防災などの広い機能を持っているというふうに考えております。これも今後の必要性を検討するためのデータの中で整理してございますので、またご意見等をお聴かせいただければというふうに思います。以上です。

(司会)

はい。ありがとうございました。はい。古谷構成員。

(古谷)

1番目のお答えですね。これまでこれでやってきたということだけで、これからどうするかということは全然だめじゃないですか。つまり、今までのやり方を変えないと周知できないよということを言ったつもりなのに、今までこういうことをやりました、こういうことをやりました、それでお答えのつもりなんですか。あまり無礼じゃないですか。

つまり、例えばこの話し合いの会ね。どれだけのいわばお金を出してるんですか、みんなに知らせるために。今日あるために。しかも、その一部は全部コミセンにおっかぶせて。今までのやり方ではだめだからどうなんだということを聞いているのに、今までこれだけやりました、はい、そうです、大変なことをやりましたでしょうというんじゃない、それはお答えではないですよ。

(司会)

はい。ありがとうございました。佐久間構成員。

(佐久間)

すみません。私のほうから答えさせていただきますが、通常、これまでの都市計画道路を見直す場合なんですけど、一般的には行政のほうで中でいろいろ検討させていただいて、説明会とかで周知させていただいて都市計画変更していくというのが一般的なやり方なんですけれども、この外環の2につきましては、そういった意味では外環の高速道路と一体的に検討した経緯もありますし、過去の経緯がある路線でもございます。そういった意味においては、これまでパンフレットとかで周知してきただけでは足りないというのはごもっともなご意見で、そういったこともあって、ちゃんとしたこういう話し合いの会も持ちながら、この道路の見直しの方向性について検討していきましょうということで取り組んでいるという意味では、これまでの道路の見直しとはすごく丁寧さが違うというか、そういう取り組みを、今行わせていただいているところというふうに認識しております、我々としましては、こういう場を通じながら、必要性に関するデータとか、そういうのもちゃんと示させていただきながら、しっかり皆さんのご意見を聴きながら検討していくというのが非常に大事なことかなと思っております、これにつきましては、今までやってきている取り組みとは全然違うレベルの取り組みを行っているというふうに我々としては認識しているところでございます。

(司会)

はい。ありがとうございます。はい。古谷構成員。

(古谷)

やっぱり納得できないんですよ。というのは、例えばそれを地域住民にどうやって知らせていますか。また、地域住民から例えばインターネットのホームページにどれだけアクセスを向こうからしますか。そういうようなことについて、今までのやり方よりは回数だけ多いんですよ、回数だけ。それでいろんな意見を聞くということは、言わせていただいているということはわかるんですが、けども、例えばこれは国の場合だって、オープンハウスといったって、あそこで何人集まるんですか。もっと大切なことは、むしろ、知らないで来ない人を掘り起こすことなんじゃないでしょうか。そのことに対して何もしていない。この前も私たちは、そういう意味では地域住民のためにそういうことを知らせる話し合いの会みたいなものをするべきだということを要求しました。だけど、この会が終わってからやります。何もならないんですよ。しかも、この会が終わってまとめるときには、今までの国交省のやり方だったら、ずらずらずらと我々がしゃべったことを報告書に書いて、結局の結論は全然変わっていない。どこを変えたということも書いていない。だから、最初から決まった既定の路線を、ただ住民の声を聞きましたという既成事実をつくるだけでいつでも終わっているわけですよ。だから、地域の関連する人たちの意見を早く聞いて、その人たちに戻すことが、この問題をよりよく知らせることになるはずなんです。そういうことを何も考えないで、既定のやり方だけやっていけば済むと思っている考え方

が官僚的であり、全然住民の側の辛さは分かっていないということを言っているんです、私は。

(司会)

はい。佐久間構成員。

(佐久間)

我々としては、こういうやり方は既定のやり方ではないので、非常に特別なやり方をさせていただいているというふうに思っております。ただ、それは見解の違いであればしょうがないところなんですけど、あと、こういった場の周知につきまして、まず、どういった目的の話し合いとか説明会をやるかによって、その周知の仕方も変わってくると思うんですけども、この場をこういうふうにセットさせていただいているのは、やっぱり必要性やあり方について何回か議論した上でないと、いろいろ議論ができないだろうというふうに、多分、当時は思っていたはずなんです。なので、ちゃんと公募によって、この議論に参加する人ということで公募させていただきました。当然、その中で人、メンバーを絞っているということは、毎回毎回人が変わっちゃうと議論の継続性がないので、やはりこの重たい話題について一貫性というか継続性のある議論をするためにこういうふうにメンバーを限らせていただいて話し合いを続けているということでございます。

ただ、このやっている経緯をしっかりとほかの方々に知らせる必要もあるだろうということで、毎回毎回プレス発表もさせていただいておりますし、あとは、そういった議論の中身、要は来れない方もいらっしゃるでしょうから、ホームページ等で、どういうことがあったよということはお知らせさせていただきながら、まずはこの場での取り組みというのをちゃんと周知した上でやっていきたいなというふうに取り組んでいるところでございます。その上で、コアの人たちで話し合った中身というものを、しっかり他の方々にも説明する場面というのを設けて、さらに多くの人たちの意見を聴いた上で、最終的にどうしていくのかということをお我々としてはしっかり決めていきたいなというふうに考えておりますので、議論の仕方っていろいろあると思うんですけど、我々としては、今回、外環の2を特別バージョンということで、こういうやり方でやらさせていただいているというふうに思っているところでございます。

(司会)

これはちょっと切りがないので。古谷さん、どうぞ。

(古谷)

私は、このやり方はそういう点では前とは変わってきていると思うんですよ。ただ、例えばパンフレットをつくって、このやってきたことを分かりやすく、それを例えばピラで関連する地域にまいたらどうだということ自体なんかを考えるわけですよ。ところが予算

がない。例えばこの議事録ね、まとめさせるのに幾ら払っているんですか。そちらに払うお金を考えると、今住民がコミセンでもって自分たちの負担でもってまいている。それに比べると、はるかに私はこの議事録、しかも私たちがチェックして、それで直してるんですよ。今までの形では、いろんな間違いなんか、そのままあるまま、そのまま戻ってくる。それでもって高いお金を払っている。そのお金の使い方は変なんじゃないか。もっとやり方を、この話し合いの会がどうだこうだということ自体ではなくて、もっと知らせることにもっとセンスを持ちなさいよということを私は言ってるんです。

(司会)

分かりました。そういうことですので、今後ともよくご検討いただいて、周知する方法だとか、よく考えていただければというふうに思っております。これについては、また後日、回答は必要ですか。いいですか。

(古谷)

いえ。ないです。

(司会)

はい。分かりました。それでは、3番目、西村さんの件で、大深度地下にしなければならなかった理由ということで、第15回、16回の中で聞きたかったということでございますけれども、国の構成員の方、よろしいですか。では、大畑構成員、よろしく願います。

(大畑)

外環国道事務所、大畑でございます。お答えでございますが、先ほど来から構成員の方からもありましたとおり、高架構造に比べて移転の軒数が大幅に減少するというのが大きな理由の1つだったと考えます。それだけではなくて、例えば地域分断の減少ですとか、それから振動、騒音、そういった環境の面からも高架構造に比べて地下化のほうがメリットが大きいと。そういったことを総合的に含めて大深度地下の構造になったというふうに考えております。

(司会)

ありがとうございます。西村さん、よろしいですか。西村構成員。

(西村)

第16回のときの安西さんのお答えは、今回、都計審の議事録として19年3月16日分の議事録としていただいた中の2ページ目の下のほうにそのまま書いてあったんですよ。ああ、これをそのまま取ってきておっしゃったのだなと思ったんです。繰り返す必要はな

だと思いますが、「沿道環境を保全し、移転等の影響を極力少なくするために」ということをこの間おっしゃった、そのままのことがこの議事録に入っていました。

あと、先だって大深度の説明会がございまして、そこでパワーポイントでご説明いただいた中にも、大深度地下を使用する理由として、地域分断や排出ガス、騒音、振動の影響を抑制ということと、事業期間を短縮ということが入っていたわけです。こういったことをこの一連の、何で高架の高速を地下にしたのかということの理由を詰めていきますと、外環の2を地上につくることは全く否定されてしまうということが、私が直接国の方にこの理由をお尋ねしたかった理由なんです。ご理解いただけますよね。あまり短く話し過ぎたんですけど。

(司会)

はい。外環の2と、それから国幹道路である高速部、これは事業主体が違っちゃうから考え方がアンバランスというか、違う話が、例えば軒数についても、多分、高速部で何軒、さっき濱本さんが言ったのは、全体でやってるんだらうと。全体でやらなきゃだめじゃないかというような、だめじゃないかというか、全体の軒数は何軒だというようなことで、減る、減らないという話ではないということで、そういうことでよろしいんですか。

(西村)

そういうことを申し上げているわけではなくて、私たち住民は、東京都とか国とかそういうことと関係なく、ここに住んでいて、さまざまな影響をこうむり、ご意見をいただいているわけです、国のおっしゃることと、東京都は今、話し合いの会の中で、つくらないということも含めて、廃止するということも含めて私たちは話し合いをさせていただけると思っているんですけど、これがもし、しばしば出てくるように、東京都はつくるんだ、つくりたいんだということであって、国のほうは、どういう理由で高架を下にしたのかという、そのことの理由があるとしたら、それは全く矛盾するというか、相反するわけなんです。そのことから言えば、私はここに外環の2はつくらないということに国も協力してくださるべきではないかと思うほど、国のおっしゃっていることと東京都のこととは矛盾している。そのことは、東京都と国と関係なくいろんなことを進めていращやるわけではないので、どのように解決するというか、考えていращやるんでしょうかね。

(司会)

はい。ありがとうございます。矛盾しているということなんですけれども、はい、佐久間構成員。

(佐久間)

結局、沿道環境を保全するという目的と移転等の影響をできるだけ少なくするとか、地域分断、結果的に外環の2をやったら、それは分断になるんだから意味ないじゃないかと

ということだと思うんですが、外環の高速道路を地下にするにあたっては、そういう理由でもって変更させていただいた。一方で、先ほど濱本さんの質問にあった部分に答えさせていただいている部分なんですが、外環の地上部の街路については別途議論しましょうということにしていますので、そういった意味で、今まさにその議論を始めさせていただいているところだというふうに認識していますので、もともと別の機能の道路が2つあるということは事実としてあって、だから外環の高速道路としてはそういうふうに配慮して変更しましたというの也有着、では、地上部の今残っている外環の2について、どうしているかというのは、今まさに話し合いをさせていただいているということだと思っていますので、それでもって矛盾しているとか、矛盾していないというところまでまだいっていないのかなというふうに認識しているんですけど。

(司会)

はい。西村構成員。

(西村)

東京都の方はそのように解釈というかご説明なさることはよろしいんですけど、国の方にお伺いしたいんですけど、国のほうが、せっかくそういうことで地域の分断やら何やらしないような状態を私たち武蔵野市の住民のためにつくったところの中で、そのことと全く反することを東京都がなさることに対して、何かの指導なり何なり、そういったことはあってしかるべきだと私は思うんですけどね。そこら辺についてはどうしても納得できないものがございます。

(司会)

お答えできますか。西村さんの言ったことは非常によくわかるんですけど、これはもう一回整理してもらったほうがいいですね、行政側のほうで。

(西村)

このことは私から言えばほとんど正義であって、そのことにどのようなご説明があるのかと思っちゃうんですけど、ともかくこういった問題がはっきり住民から投げかけられていることはご認識いただいて、今後、そのことを私としては行動にも示していただければというふうに思っております。

(司会)

はい。分かりました。関連で、中村さん、よろしいですか。中村構成員。

(中村)

私も今の件なんですけれども、先ほど佐久間課長は、最初から別々の計画であったので

あるが、都市計画再編において高速道路があるということで整合性を持たせるため一体的に物事を考えたというようなことであるならば、外環本線を地下にするときに、外環の2があるということを分かっているはずなのに、どうして地域を分断しないというような説明で住民に納得させたのでしょうか。私たちは、本線が地下に行くことにおいても大変反対しました。ですけれども、地上に分断されないということを強く言いましたので、泣く泣く了承したという形なんです。その辺、国のほうで意見、お考えを聞きたいと思います。

(古谷)

関連です。

(司会)

はい。古谷さん。

(古谷)

これは先ほど私が話をしました資料3の2のところと関連するんです。それはP I協議会の結論として、「地上部街路については、地元の意向を踏まえて街路の機能として unnecessary部分は廃止となり」と下線を引きました。だから住民は納得したんだと私は思うんです。それを今度は東京都が出してきた案は、「廃止」がすっかり消えちゃってるんですね、住民に相談なしに。

(司会)

はい。これについて構成員側から回答はございますか。はい。大畑構成員。

(大畑)

回答としましては、先ほどの都の佐久間課長とちょっと重複してしまうところはあるんですけれども、外環の本線のほうの地下化の検討の際には、地上部街路と本線については切り離して議論されていて、その結果というか経緯も踏まえまして、本線については地下化ということで、平成13年以降、たたき台を公表して以降、地域の皆様のご意見をお聞きして、そういうふうに整理されているところでございます。

(司会)

中村構成員、どうですか。あ、ちょっと待ってください。濱本構成員。

(濱本)

今、国から答弁がありましたけど、そうではなくて、西村さんが言っているのは、簡単に言うと、外環の2、なぜ国のほうが、どういう考えでそのまま東京都にやらせているのかということなんです。ということは、外環本線というか、外環計画というのは、先ほ

ど佐久間さんが言ったように、当時の考え方としては、法律は2つであるけれども、一体という考え方でやったわけ。P Iでもそういうことで、成田文書があるんだけど、そこには、佐久間さんも何回も言っているように、外環の本線のある程度議論ができたところで、外環に関連のある地上部分については検討しましょうということになってるんです。

ということは、この文書からいくと、外環の2の部分と本線の部分は一体とした考え方なんです。私らもそういう考え方で本線を先にやろうということをお納得したんですけど、実際、最終的には私は反対したんですよ、一緒にやるべきだということ。だけど、それをどうしてもできないという地域があったので、それを分けてやったんだけど、けどそのときに国としては、外環の本線だけではなくて、外環の2という部分があるんだと分かっていて、これは建設省の大臣が告示しているわけでしょう、2つとも。建設決定の告示はね。2つやっているところは大臣でしょう。だから、当然、国が外環の2のことも分かっていることだから、当然、本線をやったときに、助言なり提案なりを国から東京都にやるべきことをやっていないということ、西村さんは当てていると私は思う。だから、そのことについて、今からでもいいから、国は東京都に対して、外環の2について、行き過ぎとは言わないけれども、もう少し、どうしたらいいかということをお発言すべきだと私は思う。そこを聞きたいんだと思うね。そうではないですか。それを私は同じことを質問します。

(司会)

はい。中村さんはちょっと違うんですね、ニュアンスがね。

(中村)

同じです。

(司会)

同じだけど、外環の2が地域が分断されないと言われた以上、外環の2はもうないんだと。そういうふうにお考えになったと。中村構成員。

(中村)

国が地下化したときに、どうして整合性を持たせて、外環の2があることを頭に入れるなり何なりして、整合性を持たせなかったのかということをお聞きたいんです。

(司会)

はい。分かりました。どうですか。整理が必要ですか。回答しますか。大畑構成員。

(大畑)

整理はさせていただくんですが、まず、濱本構成員からの、国がもうちょっと助言なり

をするべきではないかと、そういうようなご指摘は、立場としては都市計画を直接的に指導するということではないんですけれども、ただ、交通量のデータですとか、周辺のそういうデータの提供ですとか、そういった面からの東京都さんへの協力ですとか助言というのはできると思いますので、今後、調整させていただきたいと思います。

(濱本)

もう一度。彼は分かっているみたいだから。

(司会)

はい。濱本構成員。

(濱本)

今日答弁しなくていいんだけど、私の言っているのは、P Iをやるときもそうなんだけど、外環の問題については、何回も言うように法律は2つに分かれているんだけど、だけど外環計画というのは40メートル幅でやるということを国も言っているわけですよ。だから、渡邊さん、司会者が言うとおりの二重の計画になっているわけなんだけど、けども、外環計画は40メートル幅でやるということは、本線と街路を含めてということなんですよ。本線だけでは外環は機能しないわけですよ、当時の計画では。

だから、そのために、その1つとして外環本線の自動車専用道路だけを地下化したんだけれども、これを提案してなったんだけれども、だから、そうだとすれば、残った地上部分というのは、街路はもともと地上部分なんだけど、その街路についても国はどういう考えを持っていたかということなんですよ。これは外環の2だから、東京都に任せっぱなしで、ほったらかすのかという話をしているわけです、私は。そうではなくて、責任あるといえば責任があるんですよ。外環計画については国も最初から国会でも議論されているんだから。

だから、そういうところからいけば、外環の2が法律で決まっているかもしれないけれども、住民感情としては一体という考えを間違いなく今も持っているわけだから、どうしても外環の2は消してもらいたいと。石原さんが記者会見でも言っているように、もう安心してくださいと。外環は地下に入ったんだと言っているわけ。外環の2はと言っているわけではない。その次の話で石原さんは、2つの外環はないんだ、消してくださいと。「の2」を消してくださいというような記者会見をやっていますよ。だから、そういうことから考えると、石原知事自体が一体という考え方をしているわけですから、そのことに対して国はどういう考えを持っているかというのが西村さんの質問だと思うし、私もそれを聞きたいと思う。

だから、それはきちんと、外環の2は、国が東京都に任すんじゃなくて、一緒になって、間違っただとは言わないけれども、どうすればいいかということをご指導はしなくてもいいよ。やっぱりお互いに協力して話し合いをしてほしいと、私はそう思っていますよ。そして、

住民が納得できるような回答が話し合いの中でできれば、私は一番いいことじゃないかと思うんです。そのことについて私としては、何回も言っているように、外環の2というのは、法律はあるけれども、この際、一応白紙にして、新しい道路という形でやりたいのならば、改めて、19年に出している4つの案に基づいて新しいものをやればいい。そうすると、私が言っている主張について全部整うわけよ。例えば、法律の問題で家が建てられないとか、そういうことも全部、19年に都市計画を変更したことについて全部成立して施行できるわけですよ。だから、国としては施行できることを、外環の2があるために、全部できていないでしょう。この責任を誰が持つんですか。あなた方が持たなきゃいけないことだ。そうでしょう。そのために、外環の2をどうするかということをはっきり国も明確にすべきだと私は思うんですけど、皆さん、どう思いますか。そういうことではないんですか。そこのことを私は聞きたいし、皆さんも聞きたいと思っています。今日は返事しなくていいです。時間の問題もありますから。

(司会)

古谷さん。

(古谷)

これは私の意見のほう、資料3の3番です。外環の本線と外環の2を分けた、内容を分けたのか、時期を分けたのか、国交省はどっちとお思いなんでしょうか。都のほうとしては内容を分けたんだと思っているようですが。

(中村)

いいですか、関連で。

(司会)

関連ですか。はい。中村構成員。

(中村)

ちょっと私の説明もうまく説明できないので。

(司会)

いや、よく分かりましたよ。

(中村)

そうですね。東京都が、本来は一体じゃないのに、道路再編を考える上において本線があるということで一体的に考えたというふうに説明し、外環の2の一般の街路の機能が残ったと説明しました。そうであるならば、なぜ国はそういうふうな整合性のある考えでや

らなかったのかということを知りたいんです。

(司会)

今、ずっと同じなんですけれども、中村さんがおっしゃっているのは。

(中村)

本当は一体だと思っていたんですね。

(司会)

いや、一体というか、外環が地下に入るときの理由が、地域分断をしないということであるのならば、外環の2もないんだらうというふうに考えましたよというふうにおっしゃっているんですね。はい、分かりました。これは同じ話はずっとやってきているんですけれども、これは今すぐではなくて、これからの話の中でいくわけですね。

では、佐久間構成員。

(佐久間)

確かに、先ほど濱本さんに回答させていただいた内容と同じになるんですけど、本来ならば2つを同時に整理できると一番よかったんですけども、その議論の過程の中で2つ同時に整理できなかったのので、分けて議論しましょうということになって、今、外環の高速道路については地下にしようということで、都市計画も変更して決めてあるんですけど、決まったんですけど、外環の2については、まさに今議論していきましょうということで、時期も、そういった意味では内容もまさに今いろいろ意見を聴きながらということで、議論させていただいているということなんですけれども、あと都市計画が、昭和41年当時は、建設省、建設大臣が決めていくという時代だったんですけども、そのあと、分権とかそういう中において、基本的には東京都なり区市町村が都市計画を決めていくという形に分権の流れの中でそうなっていますので、その中で我々が、当然、国が国道とかそういう高速自動車国道という国として必要な道路というのは国として計画がなされてくると思いますが、そういうのが都市計画で位置付ける必要があれば、ちゃんと東京都のほうで都市計画をしましょうという形になるんですけど、この外環の2というのは都内の都市計画道路のネットワークの一部として必要だということは計画決定されていますので、その辺については、当時、建設大臣、建設省かもしれませんが、今は東京都知事が決定権になっていますので、東京都としてしっかりその方向性を検討していく必要があるということ取り組まさせていただいているということでございます。

(司会)

はい。ありがとうございました。ちょっとこれまた議事録を読んでいただいて、また質問があればやっていただかないと、ずっと同じことを回答しておりますので、すみません、

次へ進めさせてもらってよろしいですか。大島構成員からの質問について、東京オリンピックに合わせてすべてやっているんじゃないかというようなことでいいのか、同じかというふうに聞いているんですけども、どうでしょうか。

(佐久間)

では、私のほうから。

(司会)

はい。佐久間構成員。

(佐久間)

外環の2につきましては、今、こういう状況です。ということから鑑みれば、2020年までに完成しないというのは明らかでございまして、我々としましては、外環の2を2020年までに是が非でも完成させたいと思って、この地域で皆さんと今話しているわけではございません。そこだけ誤解のないようお願いしたいなど。

ただ、一方、オリンピックというのは決まりました。当然、東京都としては大会運営を速やかにしていかなきゃいけない。そういう中においては、やはり交通渋滞がないような、選手の移動がスムーズになるようになってきたりとか、そういうことをいろいろ考えていかなきゃいけない。そういう中において、オールジャパンといいますか、東京都だけではなく、国をはじめみんなでナショナルイベントとしてオリンピックを成功させようというような方向で動きつつあるのかなと認識していますが、そういう中で、大会運営を支えるための必要なインフラというのは当然つくらなきゃいけないでしょうし、かといって悪乗りして、出来ないものまで出来るという話ではないと思いますので、それは現実的に、出来るもの、出来ないものというのをちゃんと分けて議論を進めなきゃいけないと思っています。

そういう中において、この武蔵野地区においての外環の2というのは、2020年にできるかという、多分現実的に物理的にできないと思いますので、そこは誤解ないようによろしくお願いしたいなと思います。

(司会)

はい。大島構成員。

(大島)

大変明快なご回答で、私はそれで疑問点が氷解したんですが、ただ、そうなる、一体的ということの意味がどうなるのかなという疑問は依然残ります。そこで、これに関連して、今引用した日経記事の中にある外環本体についての記述をご紹介します。では読み上げます。「環境の悪化を懸念する周辺住民らの反対で建設が進まないケースも多い。外環道の練馬―世田谷間は、関越自動車道の大泉ジャンクションと東名高速道路に新

設される東名 J C T を結ぶ重要区間だが、用地買収の進捗率は 2 割程度にとどまる。」このように書いてあります。本体についてもそういう状況が指摘されておりますので、外環の 2 については到底 20 年までには実現しないだろうという今のご説明、了解いたしました。

(司会)

はい。ありがとうございました。これは 10 月 18 日付の日経ですか。

(大島)

10 月 28 日付です。

(司会)

28 日ですか。すみませんでした。

(大島)

社会面です。29 面ですね。

(司会)

はい。佐久間構成員。

(佐久間)

すみません。誤解のないようにだけちょっと補足説明させていただきたいんですが、確かに外環の 2 については現実的ではないなというふうに思っているのは先ほど申し上げたとおりなんですが、東京都としては先ほど言ったように、大会運営を円滑に行うためには広域道路網である 3 環状道路というのは必要だというふうに考えていまして、そのためにもこの外環の関越一東名間につきましては、大会までにちゃんと間に合うように是非ともつくってくださいということをお願ひしている立場ということでございます。

(大島)

分かりました。

(司会)

大畑構成員。

(大畑)

すみません。ちょっと補足させていただきますが、国のほうの外環本線が 2020 年までにつくるんだというふうに目標宣言しているわけではございませんので、手元に記事がないので、正確にどのように記述されているかというのはちょっと把握していません

けれども、21年に着工といいますか、事業化しまして、概ね10年程度で完成に向けて動いていたところをごさいます、オリンピックが決まったということも1つの考慮すべき要件ではあるとは思いますが、では、何が何でもそれに合わせてつくるんだというところではございません。先ほど交通ネットワークの話が都のほうからありましたけれども、そういったことも考慮材料の1つとして2020年の五輪の開催までの開通の可能性については検討しているところではございますけれども、供用目標として2020年というふうに宣言しているわけではございませんので、ちょっとそこだけ補足させていただきます。

(司会)

ありがとうございます。それでは、はい、西村構成員。

(西村)

すみません。話を元に戻すわけではないのですが、戻しております。先ほどの佐久間さんの整理の仕方ね。ああいう整理の仕方は、机の上ではありますけれど、私たちの生活の中では考えられないことです。先ほど濱本さんがおっしゃったように、東京都と国との間で整理が必要だったならば、もう少し整理して、やっぱりどう考えてもおかしいんですよ。大深度にして事業期間が短くなり、土地の買収も要らなくなり、地域の分断もないという中で、やっぱり地上部街路をつくりますといった場合には、ではそのお金は東京都が出すんでしょうけど、土地を買うのかとか、さまざまなことで言って、私にはどうしても受け入れられない話で、これは客観的にやっぱりおかしい話だと思いますので、その辺はもう少し、次回ご回答いただきたいと思います。

(司会)

それでよろしいですか。佐久間構成員。

(佐久間)

まさにそういうところも含めて、必要性があるのかどうかというのをしっかり議論させていただきたいと思っていますので、我々は資料は用意しているんですけど、なかなかそこまでまだ至っていないというところがありますので、ぜひその辺も説明をさせていただいて、疑問がある点は、これはおかしいんじゃないかとか、いろいろご指摘をいただきながら進めさせていただけたらなと思っていますので、何卒よろしくお願いいたします。

(西村)

分かりました。

(司会)

ありがとうございました。西村さん、よろしいですか。はい。それでは、次第4…。濱本構成員。

(濱本)

1つ問題点が残りましたが、私の第15回、16回、17回になりますけれども、質問なりやってきました。それでそれに対する、私としては、今日お集まりの構成員の皆さん方に私の考え方についてどういうふうにお考えになっているか、1人ずつできたらお話をしたいんですけど、時間がもう10分しかないんですよ。5分、次のがありますのでね。だから、そのことを今日やったほうがいいのか、あるいはまた城戸構成員、黒木構成員の問題もありますし、それを先にやったほうがいいのか、私も何とも言えないんですけども、これは司会者にお任せしますけれども、そういう機会を次回なら次回の最初にやらせていただくとか、あるいは国の答弁を聞いてからにするとか、その辺をちょっとまとめて今日出していただきたいなど、そう思います。

(司会)

はい。これは都のほうで一度検討していただいて、準備会か何かで諮らせていただいてやるという形ではどうですか。

(濱本)

結構ですけれども、必ずやらせてください、私のことについて。皆さん、そういうことで意見を出してください。そうしないと、私だけのをやって自分で納得するという、納得はしましたけれども、納得しないことはたくさんあると思いますので、皆さん方が。私の質問とか東京都の答弁についてどういう考えがあるのか、それで本当に外環の2について、法律論からいって、実態の問題についても必要性があるのかどうかということ、こういうことを私はきちっと聞いておきたいと思いますので、ひとつお願いします。これは武蔵野市でも国としても答弁していただきたいと思います。

(司会)

はい。分かりました。では、それでよろしいですか。

(濱本)

はい。次回でいいです。

(司会)

それでは、大変時間がなくなった中で、時間がないと言うとまた怒られちゃうかもしれませんが、大変長い間お待たせして申し訳ないんですが、次第4の「これまで提出

された資料①、②、③に関する質疑応答・意見交換について」を行いたいと思います。

最初に城戸構成員から、10-8-2という資料が出ていますけれども、追加資料ということなんですけれども、これから始まるわけですよ。はい。では、すみません。よろしくをお願いします。

(城戸)

ちょっと話題が変わってしまうわけですが、私の質問は、この会の目的を外れているというふうに都は考えているように見えるんですけども、都は外環の2を提案して、これでまちづくりのお手伝いをしましょうと言っているようなので、私どもは、外環の2は現在の住民によるまちづくりを妨げて、現在のまちを破壊するだけのように思われる。したがって、これは前置きですが、基本的に外環の2の不必要だという立場をとっているわけです。そして私は、この際、外環の2はご遠慮して、都にはそれよりも防災面で尽力したいことが他にありますよということを言っているわけです。都側は、外環の2の重要な機能として防災を挙げているので、防災というなら、東日本大震災の経験に鑑みて、外環の2以外にもっと大事な仕事が都にはあるでしょうというのが私の質問の趣旨であります。

それで資料のほうに入るわけですが、これまで、前回、安西構成員のほうから、私の質問に対する回答をいただいて、これは議事録のほうにも載っておりますし、それから資料10-5の項目12というところに載っているわけです。これを見ますと、項目12の①と②については、これまで、この資料10-5、全体について二度か三度にわたって改訂されて、そのたびに具体的にになってきて改善されていると思うんですけども、この③については、どうもそういうふうに受け取れない。

この③の回答は、地下鉄経営者としての回答であって、行政当局としての答えにはなっていないというふうに私は考えました。氾濫雨水にせよ津波にせよ、水が低きにつくにあたって、都営地下鉄入り口であるか、東京メトロの入り口であるかに頓着することはあり得ないわけです。水は人がつけたいかなる名目にも関わらず、物理的に低いほうに流れていくものであるということは誰でも知っています。水は都営地下鉄ばかりでなく、東京メトロの入り口からも地下に入っていきます。東京メトロの入り口からの水の流入について、都は関知しないというのですか。

また、地下鉄のトンネルは都営も東京メトロも互いにつながっているのですから、地下に流れ込んだ水は、都営であろうと東京メトロであろうと地下街全体に広がりますから、都営の入り口だけを塞ぐことは意味がない。

さらに、本年4月10日に放送されたNHK総合テレビ「クローズアップ現代」で、東京の地下街の問題が取り上げられ、そこでもこの問題が言及されていました。そのテーマは、「広がる地下迷宮—都市の地下開発最前線—」というので、そこに都市地下空間活用研究会主任研究員という人が登場して、次のように述べていました。すなわち、津波などに対しては浸水の防止よりも避難路を確保した後、地下街や地下鉄の利用者にできるだけ早

急に警報を発して、利用者に高所に避難してもらうということだと。これはつまり、地下街や地下鉄路線への浸水の完全防止は不可能なので、そちらには重点を置かないということだと思いますが、そう理解してよいのでしょうか。

ちなみに同じ解説者は、集中豪雨による雨水の氾濫に対しては、地下への出入り口で浸水を防ぐ方策がとられるように述べていましたので、ここでの東京都の回答は雨水の氾濫への対策だろうと理解しますが、そう理解してよいのでしょうか。実際には、強い地震の後に地下街や地下鉄からの安全な避難路を早急に確保することはかなり困難だろうと思われるので、津波の浸水から地下街や地下鉄の利用者を完全に保護する目的は、事実上、放棄されているに等しいのではないかとも思われますが、都はどう考えますか。この解説者の発言について、都は責任を負いかねるかもしれませんが、それなら、都はどのように考え、どのような方策をお持ちですか。

それから最後に、この12の最後の3行についてですが、私の資料10—8の最後の部分での質問の眼目は「今日の我が国の財政危機の中で被災地の支援をおいて外環のような巨額の財政支出を行う公共事業を進めることの是非」を問うているので、「上記のような様々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」というのは、その眼目ではないわけですね。上の問いに答えられない場合には、3つのそれぞれについて、問題解決のために外環の2に対する支出と比較してどれほどの支出を行っているかを尋ねているわけです。以上です。

(司会)

はい。ありがとうございました。ちょっとお待ちください。

城戸構成員、皆さん、大変申し訳ありませんけど、ちょっと時間の関係で、かなり回答とかそういうものに時間が必要と思います。あと3分ぐらいしかないので、次回に回らせていただいてよろしいですか。

(城戸)

結構です。

(司会)

はい。黒木さん、すみません。今日はちょっとできませんけど、申し訳ありませんが。

(黒木)

はい。

(司会)

それでは、そういうことですので、当然、次第5に入れたいんですけども、これまで、次第5も6も入れませんが、次第7その他で何かございますか。はい。西村構成員。

(西村)

時間がないので、端的に申し上げますが、これまで出てはそのままになっている、広く住民の意見を聴く会ということについて、どのようにしたら私たちの思いもかなえられ、住民の方たちもプラスになるかというような方法を考えることに一歩踏み出していただけませんか。今結論を出すことは無理ですけど、ゴーサインを出すかどうかということなんです。

(司会)

はい。宿題ということでよろしいですか。ちょっと時間的に難しいものですから。今やったほうがいいですか。

(西村)

宿題でいいんですけど、前向きにお考えいただけるということですね。

(司会)

はい。佐久間構成員。

(佐久間)

前向きなという意味がイメージが合うかどうかというのはわからないんですけど、この場で議論されたことというものが、広く皆さんに聴いていただいて、その上で意見をもらって最終的に決めていく必要があるかなというふうに考えているところというのは、今まで前任も言ってきたとおりのことでございます。今の状態で聴こうと思っても、では、一体何のテーマについて何が話されたのか。我々からすると、この会の設置の目的というのは、必要性やあり方について議論するという目的で設置していますので、それについての議論がなされていない状況においては、我々として、広く意見を聴く会というか、名前は何でもいいんですけど、そういうのをやるためのネタというか材料がないというふうに思っていますので、まずはこの場でちゃんと議論をした上で我々としてはそういうものを考えていきたいなというふうに考えているところでございます。

(司会)

はい。ありがとうございました。大変申し訳ありませんけれども、会場の都合もありますので、本日はこれまでとさせていただきますと思います。

それでは、事務局から本日のまとめをお願いいたします。すみません。まとめと、次回開催等について、お知らせがあればお願いいたします。

(事務局)

では、本日のまとめです。次第2では、構成員の皆様から第16回議事録・議事要旨に

ついて一部修正がございましたが、それを含めてご確認をいただきましたので、後日、修正させていただいて、それをもって公表させていただきたいと思います。また、構成員の方には修正したものを再度送付させていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

また、次第3では、資料9—5に関する質疑応答において、外環本線、外環の2の都市計画の内容や、外環本線を地下化した理由などについて質疑応答・意見交換を行いました。

最後に、資料9—5に対して濱本構成員から、各構成員から意見を聞く機会を設けたいということでしたので、どのように行うかについては、準備会などで検討していきたいと思います。以上です。

(司会)

はい。ありがとうございました。次回開催についてはどうですか。

(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、構成員の皆様と日程調整をさせていただいて、ご案内させていただきたいと思います。

(司会)

はい。ありがとうございます。

(古谷)

最後にちょっとお願いがあります。

(司会)

はい。古谷構成員からお願いがあるそうです。どうぞ。

(古谷)

今日の資料を、今、気が付いたんですが、参考資料1、2とか書いてあるんですが、17回というところをちょっと付けていただくと、あとで整理しやすいと思うんですが。

(司会)

はい。そのとおりですね。いいですか。今日の17回を入れてほしいということです。それでは、最後に事務局のほうから。よろしく願いします。

(事務局)

それでは最後に、傍聴者の方にはご意見カードの記入と提出をお願いしております。提出は出口のボックス、またはご意見カードの下に書いてありますファクスでも、期限はあ

りますが受け付けておりますので、どちらかでもお願いしたいと思います。

それでは、これもちまして第17回武蔵野市における話し合いの会を終了いたします。
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にお気をつけください。
本日はありがとうございました。