

第18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26年4月17日 19時～21時30分

構成員（敬称略）

出席者）濱本勇三、原利子、中村和子、河田鐵雄、大島陽一、西村まり、黒木泰二郎、
城戸毅、小林英一郎、佐薙誠

恩田秀樹、山家恭介、大畑俊和、今村忠彦、佐久間巧成、安西宗博

資料一覧

次第

- | | |
|----------|---|
| 資料18-1 | 第17回議事録 |
| 資料18-2 | 第17回議事要旨 |
| 資料18-3 | 構成員名簿 |
| 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回話し合いの回に向けての質問（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
（東京都都市整備局） |
| 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（東京都都市整備局） |
| 参 考 資 料 | 第17回ご意見カード |
| 資 料 | 練馬区における外環の地上部街路について あり方（複数案）
あり方複数案に関する広く意見を聴く会の記録
あり方複数案に関するオープンハウスの記録 |

(事務局)

それでは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。よろしくお願ひいたします。

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。

最後に、本日の終了予定時刻は午後9時としておりますが、事前の準備会において本日の議題の関係上、次第の進捗によっては最大で30分の延長を予定しておりますので、ご理解、ご協力のほど、よろしくお願ひいたします。

続きまし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。

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井部構成員が昨年末に他界されました。本会では井部構成員のご冥福をお祈りし、黙禱を行いたいと思っておりますので、お願ひいたします。

それでは黙禱。ありがとうございました。

続きまして、吉祥寺東コミセンの構成員が井部構成員から原構成員に変更となっております。よろしくお願ひいたします。

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にお願ひしております。よろしくお願ひいたします。

(司会)

ただいまご紹介いただきました渡邊と村井です。二人でやりますのでよろしくお願ひいたします。

今ありましたように井部さんがお亡くなりになりました。私も個人的には長い間お世話になった方で非常に残念に思っております。それに報いるように頑張るってこの会も進めていきたいなというふうに思っております。

それでは事務局のほうに本日の進め方の説明をお願ひいたします。

(事務局)

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、濱本構成員から提出していただいた資料9-5に関する意見交換を行っていきます。

次第4では、城戸構成員、東京都の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、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が、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17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。以上になります。

(司会)

ただいま事務局から説明がございましたが、この形で公表してよろしいでしょうか。

それではこの形で事務局から公表することになりますので、よろしくをお願いいたします。

続いて、資料9-5に関する意見交換についてに進みたいと思います。前回からの続きでございますけれども、西村さん、大島さん、中村さん、古谷さんから意見はいただいておりますけれども、その方たちも含めて再度、時間もたっていますので、ご質問等ございましたら挙手して、また、意見等ありましたらお願いいたします。どうぞ。

原さんはいいですか。議事録を読んできましたか。では順番に原さんからどうですか。

(原)

井部さんのかわりに出席いたします原と申します。濱本さんの主張に対する意見ということですが、ずっとほぼ同じような立場でこの問題に対応してまいりました者で、同時に国交大臣の扇さんがちょうど視察に見えて、目の前で、「今まではご迷惑をかけました。これから皆さんこのまま安心してお暮らしになれます。」とおっしゃった場にいた者として、全面的に濱本さんのご意見と同じ気持ちであります。

(司会)

ありがとうございます。中村さん、この間もご意見ありましたけど…。どうぞ。

(中村)

私も濱本さんの意見に賛成です。私たちは最初から一体として考えてきましたし、高速道路のほう地域分断しないということで安心して暮らせませすということで泣く泣く承諾した上に、東京都がこういうような線があるからということでこういう話し合いを続けているのは一応納得できません。一体ということで今まできましたので納得できません。

(司会)

分かりました。河田さん、どうぞ。

(河田)

私もただいまのご両者のご意見とほぼ同じものを繰り返すことになるかもしれませんが、ともかく東京都のほうがこういう話し合いの会を主催というか、開いておきながら、必要性についてはほとんどというか、全くまだ話を出していません。十何回になりませすけれども、一度も私どもはなぜこの道路が必要だということは聞かされてこなかったわけでございます。

したがって、東京都が一体何を考えているかということは推察する以外はないんですけれども、ともかく昭和41年にこういう計画ができたんだから、後はそれが現存する以上は私どもはやるんだという、このことしかこの会では発言されておきませすので、そういうことを考えられるんでございましたから、濱本さんのご意見のように、やはりこの際、きっぱりと一度白紙に戻して、もう一度改めて考えるということのほうは全く妥当ではないかと、このように考えておきませす。以上でございます。

(司会)

ありがとうございます。大島さん、この間もあつたんですけど、どうですか、まだ。はい、どうぞ。

(大島)

この前、発言させていただきませすましたが、それに尽きませす。原則的に濱本さんのご意見に全面同調するものであります。最近報道関係で、私の目にした外環関係の事実を申し上げますと、3月5日あたりに各紙が報道しておきませすけど、舛添知事が外環道について都議会でご発言になつたそうませす。新聞が正しいといたしませすと五輪に向けた交通網の整備では、練馬・世田谷の約16キロの区間で開通のめどが立っていない外環道について、共産党が「事業費が巨額で再検討すべきだ」と質したとのことませす。これに対して舛添知事は、「五輪開催時の円滑な交通を確保するためにも、20年早期の開通が必要だ」と主張したというふうになつておきませすして、これはちょっと新しい発言だろうと思ひませす。外環道本

体につきましてはそういうことですが、前回、私の質問に対しお答えがあったように、この地上部街路については外環道そのものと竣工の時期その他についても全く別物であるんだということです。これを分けて考えることが必要であると私も思っております。また、諸般の情勢、地方公共団体、それから国の財政状況その他に鑑みましても、地上部街路については全く白紙に戻して、私個人の意見としては、これを建設しないという方向で決めるのが至当ではないかと考えております。

(司会)

ありがとうございました。西村さん、どうぞ。

(西村)

非常に基本的な問題なんですけれど、ここのところいろんな資料を読み直しております、大深度地下使用認可の申請書の中の特に計画書だとか、なぜ必要かという部分だとか、それから12月に開かれました大深度地下使用認可申請についての、あれは説明会ですか、そういったところの資料を見ましても、すべて国のおっしゃっていることは大深度地下にすることでさまざまな利点があるとおっしゃっている。例えば、コミュニティを分断しないとか、環境への負荷が小さくなるとか、移転戸数が減るとか、土地の買収が要らなくなるとか、いろいろなことをおっしゃっております。そういったことをすべて重ねて考えれば、外環の2をここで改めて出してくる理由はないと思わざるを得ません。そういった意味で濱本さんのご意見に賛成です。

(司会)

ありがとうございます。黒木さん、よろしく申し上げます。

すいません、黒木さんの、まだ説明が終わってないのに申し訳ないですね。

(黒木)

いえいえ。

(司会)

はい。よろしく申し上げます。

(黒木)

基本的に濱本さんと同意見であります。なぜかと申しますと、そもそも外環の2というのは外環の脇道みたいな、脇になった道ですよ。ところが、それが下にいったからといって、脇だけではなく、その真ん中の部分も道路として復活するというのはどうも解せないというのが基本的にあります。

それと昭和41年につくられたというときと現在ではすごく社会情勢も違ってますよね。そのときの計画があるからといって、あなた方はそれは当時の法律でできてるし、条例で

できてるし、その条例が生きてるんだよということは分かりますが、そこから時代も変わってるし、そういうことをやっぱり考慮して再検討することは必要なのかなど。いろんなものがやっぱり40年経てば変わりますし、もうそのことはちゃんと念頭に置いて再検討する、つまり白紙に一度戻して、計画するのであれば、もう一遍計画を立てていただきたいと。

一度消すためには、すごく手続が大変だということも以前言われたと思うんですね。都計審にもう一遍かけて、そこで一遍有識者の方が話し合っ、そこで賛成が多くなければ消すことができないということも言われたと思うんですが、やっぱりそれは分からないんで、一度都計審には都として上げていただきたいと住民としては思っているということも合わせて、そこで最終的に有識者か何か分かりませんが、の方々に判断してもらうような動きを是非取っていただきたいなと思ってます。以上です。

(司会)

ありがとうございます。城戸さん、この後またやりますけれども、濱本さんの意見に対してよろしくお願いします。

(城戸)

濱本さんのおっしゃってることは、外環というのは自動車専用道の部分と一般道の部分とが一体化したものなんだと。だから、自動車専用道として地下に入ってしまったらば、一般道は消滅するか、あるいは地下にそれも一緒に入ってってしまうんで、これが一般道だけ地上に残るとするのはおかしいと。これは全く違う道なんじゃないかという、そういう議論だと思うんですが、これは私も初め、この外環の2の話し合いの会が始まるということを知ったときに、そういうものがあつたのかということを知りて再認識したというか、そういうことなのかというふうにしたわけて、これは一般住民の、沿道住民の受けとめ方だと思うんですね。これ、地下に入ったらば一般道の部分は消滅するんで、一般道が地上に残るとするのは、これは別の道なんじゃないかと。だから、これについては改めて再提案されるべきではないかという濱本さんの議論は、これは一般の沿道住民の平均的な受けとめ方なんじゃないかと思ひ、私もそういうふうにしております。以上でございます。

(司会)

ありがとうございます。次、小林さん、お願いいたします。

(小林)

久しぶりに参加して誠に申し訳ないんですが、どうも議論になっているのは外環の2についてどういう対応をするかと。濱本さんが法的な位置づけについていろいろと検討なさっているということは承知しております。

それで私の考え方を申し上げますと、これだけ住民の方々が反対している外環の2の路

線について、やはり私が賛成か反対かというのは別にして、やはり白紙に戻して基本的にもう一度きっちりと検討すべきだろうというのが私の考え方です。法的にその位置づけはどうあるのかというのはいろいろと恐らく考え方があるんだろうと思いますけれど、東京都として良心を信じて考えるならばやはりこういった、これだけ大きい問題についてはきっちりと白紙に戻して、きっちりと検討することが必要なんじゃないのかなというのが私の考え方です。

(司会)

ありがとうございます。久しぶりですけど、どうですか、今まで伝わってます。

(小林)

大体ザッと見てますから。

(司会)

そうですか。

(小林)

はい。

(司会)

分かりました。佐藤さん、よろしいですか。

(佐藤)

濱本さんのご意見なんですけど、今日で18回目ですか、1回目から濱本さんはP I 協議員として長いこと従事されて、いろいろお世話をかけてきているんですけど、18回、私は間で1回か2回欠席してんですけど、同じような意見が毎回出て何も進捗しない。ということは、この会合がもう根本的に無理があるんじゃないかと。要するに15回のときに、安西さんですか、無条件では白紙に戻せない。この会合は一番最初のほうは休止も廃止もあり得るということを知っていたと思うんですけど、15回目になって安西係長のほうから、要するに無条件で廃止はできない。条件なら幾らでもあるんです。出しましょうか、幾らでも。それに対して具体的に返答はできないでしょう、あの当時は。今日は国交省も来てますけど。私は策定区域で一番直近にありますから、もろにこういう影響を受けて毎日過ごしてるんですけど、ここに道路が、40メートルの道路、地上にでき、下に外環本線ができ、これはいつも言うんですけど、外環本線と地上部の話は切り離せないわけですから、常に僕は外環本線を考えながら上のことを考えております。要するに地域の人で、分かりやすく言えば外環本線がいつの間にか大深度法ということで、要するに無償で人の土地を、この民主主義の日本の、人の土地を、財産権29条の、憲法29条の財産権を守られてる土地を勝手に40メートル地下でやろうと、ぶち抜いていくと。その上

にまた道路をつくると。要するに通常やる道路の拡幅工事じゃなくて、不自由ながらも昔からそれなりの環境をつくってきた地域を、生皮を剥がすような形で道路をつくると、これは何の必要があるんですか、こんな道路。地域の人はそのままで協力する必要はあるんですかね。こんな荒っぽいやり方はもう絶対に承服できません。

したがって、どうしてもやりたいのであれば国交省、東京都と一緒に地元の人を説得できるような資料を出してですね。佐久間さん、聞いておりますか。荒っぽいですが、やり方が。もう少し丁寧にやりましょう。あなたのこの文書の中で丁寧にやっていると書いてるでしょ。丁寧に何でもありませんよ。私の質問したやつが、今までですね、ちょっと短いんですよ。濱本さんと違って。だけど適正な答えをもらってないです。この間、市役所で、大畑さん見えてましたけど、私は意見書を出してるんだけど、それに対して現場機関の話しかしてないんです。話せなかったらこれは本庁の考えてることって逃げちゃう。そういう中で話し合っただけで18回目きてるんです。これから残って、もう一回、何回もやるなら、もう少し具体的にですね。

もう一回申し上げます。私は直近の人間ですから、皆さんとはちょっと違う考え方持ってますから、後でそれはまた、濱本さんの意見に対してのあれではないですから、後で話しますけどね。以上です。

(司会)

ありがとうございます。行政側のほうでありますか。この間、部分的には回答等、意見等が出てますけれども、改めてまたあれば。よろしいですか。はい。

濱本さん、大分時間もたってますので、今、皆さんご意見を一応いただきました。濱本さん、最終的にもう一度整理があればどうぞ。

(濱本)

濱本です。今日は皆様方にいろいろご意見等、私の意見に対して回答をいただきました。ありがとうございます。それで私ここで長々と言いたくはないんですけど、最後になりますので、もう一度この間の第17回の話に対しての東京都の答弁をいただきながら、について、質問と私の意見を最後に申し上げたいと思っております。ちょっとお付き合いいただきたいと思っております。それで東京都の回答については、第17回議事録12頁後段から16頁におけるものを基本に発言いたします。

1. 断面図の質問による回答について

東京都は公のものではないと発言されたが、正式な説明のために使用されていた事実はあり、率直に「正式な説明用の断面図」ということを認めるべきである。

また、平成19年頃から東京都の都合で誤った図面をパンフレットに使用されていることは誠に遺憾であり「配慮が足りなかった」と言うならば住民は迷惑であり直ちに取下げるべきである。

2. 私たちは外環道路計画は自動車専用道路と外環の2をもって、昭和41年計画発表以来一貫して「一体」とであると主張してきた。しかし、外環計画決定時には地元住民には十

分な知識の不足もあるが、発表された計画について、法律は2つに分かれて公告されたことは事実である。しかしまた、国・東京都は昭和41年計画発表から、「たたき台」の説明会での議論、そして、P I 沿線会議等の話し合いにおいても、住民と同様、外環計画は幅員40mの「一体計画」として議論もされていたと確信しておりましたが、突然、東京都は外環の2は別の計画とのことで様々なことを住民に押しつけてきたことは残念である。

今、行っている「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」において、私は「自動車専用道路と外環の2」でもって外環計画が一体であると確証のために、様々な質問や問題提起を行ってきました。その中で、外環計画の立ち退き件数の確認や、また生活再建制度の活用については一体的に計画され処理されてきたことが確認されました。また今回、「大深度地下使用認可申請書」公告・縦覧図書の中で「ファイルA別添書類第2号事業計画書2-16~2-24の内」2-20の中で、国・東京都は「4-2大深度地下を使用する必要性」の記述の中には「昭和41年高架構造で都市計画決定されたものについて、本事業は地元より沿線地域の環境への影響や地域分断を心配する意見が多く出されていたことから、土地の改変をできる限り減らし、地域分断を最小限に抑え、自動車からの排出ガス、騒音及び振動が沿道に与える影響を軽減するため、ジャンクションにより関越自動車道新潟線、中央自動車道富士吉田線及び東名道路に接続するシールドトンネルを基本構造とし、極力大深度地下を活用した地下方式で、平成19年に都市計画変更決定されたものである。これにより、建物の移転については高架構造の計画時は3,000棟であったのに対し、地下方式の計画では1,000棟に減少したと述べている。

今回当然のことであるが、ようやく「話し合いの会」で、東京都は「外環計画は一体的に計画された」ことを認めたことは幸いである。ただ先にも述べたが、大深度地下に関する公告に際して「縦覧書籍」には、東京外環外郭環状線（外環計画）は昭和41年計画発表以来、この計画においては3,000棟の立ち退き移転軒数として記述されていることは、幅員40mのすなわち自動車専用道路と街路部分をもって外環計画道路と認定していることとなる。

このように、国・東京都は「外環計画は一体である」と容認した資料が添付されていることは、この会で長時間議論されなくても「計画は一体」であることを認識していたことを示されていたことである。

ただ、外環計画は経過期間が長く、多くの担当者が変わったことにより認識の誤りもあるが、その時々担当者・担当責任者の態度によって、既存の計画を勝手に、解釈を湾曲して地元関係住民に押しつけ困惑させるような行為は断じて許されるものではない。「真実の一つである」東京都の態度に憤りを覚えるのは私ひとりではないことを忘れないで下さい。外環道路計画は一体であることを重ねて実証されたことを付け加えておきます。

3. なぜこんなに私は「外環計画が一体」であることに拘るのか。

今日、自動車専用道路が大深度地下に計画変更を決定し、また事業を行うことになったことは事実であるが、国・東京都が提案した平成13年4月発表の「たたき台」の説明会が原点である。

「たたき台」の説明の中で「地上部の利用について」の項目の「住宅・地域コミュニテ

ィを維持する場合」、現状の市街地を維持することが出来ると説明されております。

この件については、武蔵野市立第三小学校での説明会で、私の質問に対して「間違いなく現状の市街地を維持することが出来る」との答弁を私を含め説明会に出席した市民の方々が確認しています。自動車専用道路が地下方式に変更することであるならば、外環計画全体の見直しであり「外環の2」の存在根拠は失い、地下方式が決定したところで「外環の2」は白紙になり、「死に体」の状況であるから、即刻廃止されるものと確信してきた。また、私は先に述べたが国・東京都が説明した「たたき台」が原点であることから「外環本線」と言うよりも、外環計画はそのものが「大深度地下方式」に決定変更されたとの認識である。

今、大深度地下方式として事業段階まで進んでいることは事実である。しかし、未だに「検討課題」に対する問題点の回答が十分でない中で、事業が進むことは許されないと考えているところが現状であることを国・東京都は真摯に考え、地元住民が納得出来るよう十分に説明するよう指摘しておきます。

重ねて申し上げるが、「外環の2」については、今も述べたように、私は外環計画が大深度地下に事業決定したのであれば、「外環の2」はその時点で滅失したと思っている。P I 沿線協議会では外環本線自動車専用道路を地下方式で議論したいとのことで、外環本線ということ初めて使用して発言されましたけれども、P I 委員は話し合いに参加したが、そのときの約束ではその地下方式の計画変更前までに地上街路も検討し、結論を出すことになっていたが、結果としては議論は途中で打ち切られでP I 委員が十分納得の出来る丁寧な説明もないまま大深度地下のみを計画変更決定し、地上部街路はそのままの状態としたことは「外環の2」の機能は消滅されたものと認識されても仕方がないことと思う。そして、平成19年頃から東京都は「外環の2」として新たな内容を提案された、また今、武蔵野市では「話し合いの会」が開かれているが、平成19年に計画変更が決定した時に「外環の2」の話をまとめなかったことは「外環の2」は自然消滅したと住民が認識しても仕方がないものである。また、「外環の2」が外環計画とは別の法律だとしても「外環計画は一体」として認定している以上、まず「外環の2」は廃止するのが筋であり、今、提案されているものは新しい計画として提案されるべきものである。このことについては、石原前都知事が記者会見でも明確に発言されていることは、私の主張の中でも披露させていただいたところであるが、前回、佐久間課長からも「知事の言っている通りだと認識している」との回答をいただいているので「新しい計画提案」としていただきたい。

以上、私の「地上部街路外環の2」についての主張確認の意見・質問についてはこれをもって終わりと致します。

ただ今、私は「話し合いの会」の住民代表の出席構成員全員が、私の「意見・主張」について「賛意」との発言と「外環の2」については廃止すべきであると意思表示されましたことを確認致しました。事務局は議事録にそのよう記載・記録を行って下さい。

私、濱本が長時間にわたって「外環の地上部街路（外環の2）についての主張確認」の意見を発表させていただきました。ありがとうございました。

(司会)

ありがとうございました。濱本さん、これまでの確認とご意見ということでよろしいですね。それと前回、濱本さんの関係の問題の中で3,000戸の取り方、これは宿題になっていたんですけど、いいですか。これ、一点宿題になってたんですけど。

(安西)

移転戸数の3,000棟の件でございますけれども、これについては外環の地上部街路(外環の2)も含めた計画線の中での棟数ということで認識してございます。

(司会)

分かりました。それでは次に移りたいと思います。次第4に進みたいと思います。前々回、城戸構成員から提出されている資料10-8に対して、東京都が提出している資料10-5の中の項目12において回答は一定程度出ているんですが、その回答に対して前回追加で質問したいということでございます。資料10-8-2について城戸構成員から説明していただきましたが、少し時間もあきましたので、資料10-8-2について、城戸構成員、簡単にありますか。それではよろしくお願いします。

その後、質疑応答に入りたいと思いますので、よろしくお願いします。

(城戸)

議事録の36頁に既にそのまま載っておりますので、それをご覧いただいてもいいんですけども、資料12の①と②については、これまでこの資料10-5全体について二度三度にわたって改訂されて、そのたびに具体的になってきて改善されていると思ったんですが、この③についてはどうもそういうふうには受け取れないところがあると。この③の回答は地下鉄経営者としての回答であって、行政当局としての都の回答にはなっていないというふうに私は考えたということでもあります。

水が東京メトロの入口からも入ってくるので、都営地下鉄の入口だけとめても意味がないし、水も中へ入ってしまえば全体に広がるのだから都営地下鉄の入口だけとめても意味がないと。

それからもう一つは、これは本年というふうには書いてありますが、昨年4月10日に放送された、1年前ですね、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て、そこでもこの問題が言及されていた。そこに都市地下空間活用研究会主任研究員という人が出ていろいろなことを言っていたわけですが、その中に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に、地下街や地下鉄の利用者にできるだけ早く高所に避難してもらおうということだというふうに言っていたわけですね。

これは地下街や地下鉄路線への浸水の防止、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、そう理解してもよいでしょうかというのが一つですね。

それから、同じ解説者は集中豪雨による雨水の氾濫に対しては、地下への出入口で浸水

を防ぐ方策が取られるように述べていたので、ここでのというのは、その項目12の③で
のですね、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
でしょうかというのが2番目です。

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おもわれますが、都はどう考えま
すかと。この解説者は都の関係者でないとすると、その人の言っていることについて都は
責任を負いかねるかもしれないけれども、それなら都はどのように考え、どのような方策
をお持ちですかと、そういうことですね。

あとまだありますが、それはもう省略します。

(司会)

はい、分かりました。どなたか今のご意見に対して質問、またはご意見があれば挙手
をお願いしたいんですけども、いかがでしょうか。はい、濱本さん、どうぞ。

(濱本)

その前にね、城戸さんの質問された三つの点について答弁はしないんですか。

(司会)

はい、答弁はしますけど、ちょっとその前にほかの方の意見。答弁のほうが先のほうが
いいですか。答弁が先でいいですか。じゃあ、答弁があれば先に3点についてお願いいた
します。

(安西)

ただいまご質問いただいたことですが、要約すると東京都が地下街とか地下鉄へ
の浸水への対策というものをメトロとか任せじゃなくて、都としてどう主体的に考えてい
るのかというご趣旨だと思いますが、それでよろしいですか。

(城戸)

はい。

(安西)

東京都は、集中豪雨の被害というものに対して平成19年の段階で東京都豪雨対策基本
方針というものを策定しておりまして、この中身は当然河川とか下水道とか、公共が直接
整備するものに加えて、例えば通常の宅地開発でいけば各々の宅地の中に雨水浸透ま
すを設けるとか、自助とか共助、地域の皆さんにも流域対策に助けていただきたいとい
うような形での基本方針というものを策定させていただいています。

特にご指摘のとおり、地下鉄とか大規模な地下街といったものは、そういった地下空間

が東京には多くございますので、浸水被害に強いまちづくり対策という面で東京都地下空間浸水対策ガイドラインというものを都として平成20年にとりまとめてございます。これもやはり地下空間を管理されている方というのは東京都というわけではなくて、地下街の設置者であったり、あるいは鉄道事業者であったりということでございます。

ですので、そういう方々にも地下空間の浸水対策というものをちゃんと入念に練っていただくという趣旨で、地下空間の危険性を周知するとか、浸水被害にはこういった対策が考えられますよとか、あるいは公共と民間というものはある程度役割分担していかないとなかなか総合的な災害対策というものはできませんよねと、そういった形のもの、ガイドラインをとりまとめさせていただいております。

具体的にそういった取り組みに基づきまして、例えば八重洲の地下街といったところでは浸水対策の協議会など設けまして具体的な浸水対策計画というものをとりまとめたりしてございます。八重洲をきっかけとして大規模な地下街では、そういった浸水対策計画というものをとりまとめているということで、都としても地下空間の浸水対策というものは極めて重要と考えておりまして、今申し上げたような取り組みを進めているというところでございます。

(司会)

いいですか。津波は。

(安西)

津波に対するご指摘もあったかと思えます。津波については東日本大震災の影響ということもございまして、大震災発災後、平成24年8月に地震・津波に伴う水害対策というものを都として基本方針としてとりまとめさせていただいております。これについては地下街ということに限らず、堤防の耐震対策とか、あるいは水門がちゃんと閉まるようにするとか、下水処理の処理場の耐震・耐水対策とか、そういったものをとりまとめさせていただいております。

基本的には、東京都防災会議の被害想定によりますと、津波の水位というものは現在高潮対策として計画している堤防高、これよりも低いものとなるということでもありますので、既存の計画高さにより安全性は確保されるということでございますけれども、より一層の対策として今申し上げたような堤防の強化とか、そういったことについて取り組んでいるということでございます。

(司会)

ありがとうございます。私のほうからちょっと質問してもよろしいですか、城戸さん。

(城戸)

はい、どうぞ。

(司会)

城戸さんのおっしゃっているのはいろんな災害、考えられる三つの問題があるんだけど、これは対応できないんだろうということが基本にあるんでしょう。

(城戸)

そうですね。

(司会)

考えの中にはね。

(城戸)

ええ。

(司会)

それだから対応できないものを今回の場所では外環の2じゃないですよ。全体的な話になってっちゃうんですけども、そういうことでいいですか。外環の2だけの話じゃないですよ。

(城戸)

ええ。

(司会)

例えば東京湾だと、私も昭和42～43年のころはね、高潮対策って東京都の事業をやったことがあるんですよ、枝川のほうで。そのころはもう皆ゼロメートル地帯でね、つくっている護岸なんていうのは触ると倒れちゃうんですよ。芯が竹でできているような護岸でしたよね。そこへ今度はZ矢板といって自立型の矢板を打ってつくったんですけど、潮が上がってくると庭が、びちゃびちゃ水が入ってくるような宅地がずっとつながってましたね。そういう形では昭和40年ごろからね、そういう高潮対策だとか防潮堤だとか、それから水門、これ、相当整備してきていると。私、港湾土木をやったもんですから、浜離宮なんかも全部水門つけたりしてましたけれども、そういう意味では大きい話は大変大事な話なんですけど、それとここの外環の2と城戸さんの考え方というのはちょっと、もう少し接点をつけていただけるとうれしいんですけど。話がちょっと大きすぎちゃって。大変申し訳ないんですが。

(城戸)

いや、ここに話が出てきた元というのは、つまり道路に防災の機能もあるということだったので、防災というなら東京都は東のほうが弱いんじゃないですかと。そしてこういう問題がありますよということを申したわけなんですね。

それについて申し上げますと、最近、気候変動に関する政府間パネルの報告というものが、概要が新聞などでも報道されましたけれども、この20～30年のうちに二酸化炭素の排出量を半分ぐらいに先進国では減らさないと気候の大変動が起こると。そうすると日本あたりでは、去年、フィリピンで来たような大変強力な暴風雨がですね、台風がしばしば来るようになるんじゃないかということも言われているわけで、現在考えているものだけで十分なんだろうかという不安は残るわけなんですね。

それからもっと西のほうでは南海トラフ巨大地震に対する対策ということで、かなり津波の進入路だとか、そういうものを想定して、この辺まで水に浸るといようなことを言ってますけれども、東京はそこまでやってないじゃないか。南海トラフ大地震は来ないかもしれないけれども、大きなものはですね、影響は来ないかもしれないけれども、首都直下地震といようなことも考えられているわけですから、それでそういうあたりはどうなんだろうかということも不安としては残るといことなんですね。そんなことでございます。

(司会)

分かりました。直截な回答はちょっと難しいかと思えますけれども。はい、小林さん、挙手しました。

(小林)

はい。

(司会)

はい、よろしくお願いします。

(小林)

要は東京都の公共事業の予算の使い方の話でしょう。そういう、ちょっともう、大きい話はもう第1回あたりからずっとやっていて、それよりもここまで進んできたんですから、濱本さんのおっしゃったような話とか、具体的に地域に密着した話で議論したいと思うんです。いかがでしょうかね。

(司会)

すいません、マイクを持って。議事録をつくってますので。城戸さん、お願いいたします。

(城戸)

それは別に特に反対ではないんで、私の質問がずっとペンディングで、ずっとここまで来てしまったので申し上げたのであって、発言の機会があったので申し上げているので、話の筋をそっちへ戻すということに私は反対するわけではありません。

(司会)

はい、分かりました。小林さん、それでよろしいですか。

(小林)

はい、結構です。

(司会)

それではほかにありますか。なければ次へ進みたいんですけども。

それでは、次、古谷さんがちょっとお見えになってないんで、次へ回して。次第を変えさせていただきまして、次第5の④、資料14-4、必要性（整備効果）データについて、それから⑤現状・課題データ集（追加資料）について、資料12-7-2、それから⑥必要性（影響）データについて、資料16-4を進めたいと思います。

それで、時間を見ながらですけども、大変申し訳ありません、黒木さんにもまた出ていただく場面がございますので、よろしく準備のほうをお願いいたします。

それではよろしく申し上げます。

(安西)

それでは、お手元の資料14-4、地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて説明させていただきます。なるべく説明、簡潔に行いたいと思います。よろしく申し上げます。

それでは、頁をめくっていただきまして、「はじめに」とございます。

(司会)

説明、簡潔はいいんですけど、この間、簡潔にやり過ぎて怒られたんで、大事なところはきちっとやるようにお願いいたします。

(安西)

気をつけます。分かりました。「はじめに」の4段落目、この資料の位置づけですけども、本資料は、検討のプロセスにおける「必要性を検討するためのデータ」の一部として、外環の地上部街路を整備した場合の必要性、お手元に資料は回ってますでしょうか。ないでしょうか。すいません。

(司会)

資料のない方、手を挙げていただけますか。原さんだけですか。はい。河田さん。はい。はい、どうもすいません。すいませんでした。では申し上げます。

(安西)

資料14-4でございます。1頁めくっていただいて、「はじめに」というところでご

ざいます。この資料の位置づけでございますけれども、4段落目、本資料は、検討のプロセスにおける「必要性を検討するためのデータ」の一部として、外環の地上部街路を整備した場合の整備効果のデータを示すものです。検討の視点としましては、環境、防災、交通、暮らし、4つの視点でとりまとめてございます。

1頁おめくりください。まず環境についてです。頁数は1-1になります。まず快適な都市環境の創出という観点です。黄色の部分、地上部街路が整備された場合、新たに生まれるみどりは、ヒートアイランド現象の緩和や緑のネットワーク形成に寄与し、これにより都市環境の向上が期待されます。

1-2頁が図面となっておりまして、地上部街路が北は石神井公園から善福寺公園の脇を抜けて井の頭公園の脇を抜けていくというところで緑のネットワーク形成に寄与するというところでございます。

頁数、次に1-4頁をご覧ください。1-4頁は地球環境の保全についてです。地上部街路が整備された場合、交通の流れがスムーズになります。その結果、1-4頁でいきますとCO₂排出量が削減されるというところでございます。具体的には、井の頭公園の面積の約15個分の森林面積でのCO₂吸収量に相当する量が削減されるというふうに試算されます。

また、1-5頁をご覧ください。こちらでは代表的な大気汚染物質である窒素酸化物、粒子状物質の発生量を抑制できることを記載しております。

具体的なイメージとしては、1-6頁でございます。窒素酸化物でいけばトラック3万4,000台分、SPMでいけばペットボトル1万6,000本分というものが年間で削減されるというふうに試算されます。

続きまして1-7頁をご覧ください。身近な緑地空間の創出という観点です。現在の都市計画の幅員40メートルを生かして整備した場合、幅員約20メートルの緑地空間の創出が可能となるというところを示させていただいております。

続きまして1-8頁でございます。黄色囲みの部分でございますが、街路樹の整備、あるいは電線類の地中化などを行うことにより、良好な都市景観の形成に寄与するというふうに考えております。下側の写真では、武蔵野市のかたらいの道、あるいは調布保谷線という事例を掲げさせていただいております。

環境についての整備効果は、簡単ですが以上でございます。

続きまして、防災についてです。2-1頁をご覧ください。まず中段に緊急輸送道路という言葉がございます。こちらは下段にありますように阪神淡路大震災のときに交通渋滞がひどく起こったというようなことも踏まえまして、こういった教訓から地震直後に発生する緊急輸送、こういったものを円滑に行うために指定する道路のことでございます。

続きまして、2-2頁をご覧ください。地上部街路の周辺の緊急輸送道路の指定状況でございます。南北方向を広域に連絡する道路というのは環状八号線のみという形になってございまして、震災時には交通が錯綜し、救援物資輸送の遅れなどが懸念されるというところでございます。地上部街路が整備されますと物資の緊急輸送ネットワークが充実し、広域避難場所への新たな輸送ルートというものも確保されるというふうに考えられます。

続きまして、2-4頁でございます。延焼遮断帯についてでございます。街路には交通の機能だけではなくて、震災時において火災の拡大を防止する延焼遮断帯としての機能もでございます。

2-5頁をご覧ください。地上部街路の周辺には延焼の危険性が高い地域、この図面でいきますと紫色であったり、濃いオレンジであったりといった地域が延焼の危険性が高い地域ということでございますけれども、そういった地域がある一方、延焼遮断帯が未形成の区間が多い。未形成の区間というのは青い点線で示させていただいているものでございまして、青い実線は形成されている区間ということでございます。地上部街路が整備されますと、南北方向に延焼遮断帯が形成されるというところでございまして、東西方向の火災の延焼を防止することができるというところでございます。

2-6頁以降は、災害時における安全な避難路の確保というような防災に関するトピックをとりまとめてございます。

2-8頁をご覧ください。中段にグラフがございましてけれども、このグラフは阪神淡路大震災において道路閉塞と道路幅員の関係といったものを示させていただいているものでございます。幅員が8メートル未満の道路は震災時に建物倒壊により閉塞し、通行できない恐れがあるというデータでございまして。地上部街路が整備されますと安全な避難路が確保されて避難場所、あるいは災害拠点病院といったところへのアクセスも向上します。

2-10頁には災害拠点病院である杏林大学病院への避難路、アクセス向上といった例を示させていただいております。

以上が防災に関する整備効果でございまして。

続きまして、交通についてです。3-1頁をご覧ください。3-1頁では地上部街路を片側1車線ずつの往復2車線で整備した場合の交通量推計の結果を示しております。地上部街路の全線では平成32年の一日の交通量としては約1万台から1万8,000台というふうに推計されます。武蔵野市内で見ますと、女子大通り付近から井の頭通り付近までというところでいきますと1万4,000台から1万7,000台というようなオーダーでございまして。

3-2頁をご覧ください。3-2頁では地上部街路がある場合とない場合の交通量を比較したものでございます。平成32年のデータを用いてご説明しますと、平成32年で地上部街路がある場合というのが紫色、ない場合というのが薄い黄色でございまして。地上部街路に並行する吉祥寺通りに着目しますと、11番のグラフでございまして。11番でいきますと地上部街路がない場合は1万7,000台、地上部街路がある場合は1万5,500台ということで、並行する南北道路の交通量が減りまして交通の円滑化が図られるということでございます。

次に3-3頁をご覧ください。今ご説明したのは交通量についてでございましたけれども、この頁では速度についてとりまとめてございます。これも同様に南北に並行する吉祥寺通り、4番のグラフを見ますと、地上部街路がある場合は33.6km/h、ない場合は32.1km/hということで、ある場合ですと速度が向上いたします。

続きまして、3-5頁をご覧ください。3-5頁はより身近な道路の交通量がどうなる

かといったところを、朝の時間帯の交通シミュレーションというものを実施してとりまとめてございます。簡単に結果を申し上げますと、地上部街路が整備された場合、通学路など生活道路に走っていた通過交通が地上部街路に移るということで交通量が減少する結果になっています。具体的に見ますと、例えば、②番の宮本小路でいけば、地上部街路がない場合、1時間211台の交通量が見込まれるのに対し、地上部街路があれば約6割減少して89台といった形で減少が見込まれると。こういった道路というのは通学路に指定されている道路も多くございますので、身近な道路の交通量が減ることによって、その道路の安全性の向上が期待できるというところでございます。

最後に、暮らしについてです。4-1頁をご覧ください。黄色の部分です。地上部街路が整備された場合、歩行者が安心して通行できる歩行者空間の確保、あるいは歩行者と自転車の通行区分を分離することで安全な自転車走行空間の確保というものが期待されます。中段のところに図面がございますけれども、こちらは自転車と歩行者の空間を分離すると、自転車と歩行者の接触というものの割合が減るというデータをお示ししているものでございます。

次に、4-3頁をご覧ください。こちらの写真でございますように自転車の走行空間を整備することで、駅、あるいは公園といったものを結ぶ広域なサイクリングロードというものも形成されます。

続きまして、4-4頁をご覧ください。バスの走行環境についてです。地上部街路が整備されますと周辺道路の交通がスムーズになりまして、現在の路線バスの定時性というものも向上するものと考えられます。また、地上部街路を利用するバス路線というものが仮に新設された場合には、安全で快適なバス待ち環境というものが実現して、利用者の利便性の向上というものも期待されます。

続きまして、4-6頁をご覧ください。4-6頁では地上部街路が整備されますと、写真でございますような幅が広く、あるいは段差がないバリアフリー化された歩道というものが整備されます。これによりまして地上部街路の近傍にある、例えば吉祥寺南病院へのアクセス向上が図られるということも考えられます。

最後に、4-8頁、4-9頁をご覧ください。地上部街路を現在の都市計画の幅員40メートルで整備した場合、幅員20メートルの緑地空間の創出といったものも可能となりますけれども、その空間は写真にありますような散策路、あるいは参考事例にありますようなコミュニティの活動の場となることも期待されるというふうに考えております。

以上が暮らしに関する整備効果でございまして、整備効果の説明は以上となります。

(司会)

続いて説明してください。

(安西)

続きまして、現状・課題データ集。以前にご説明しました資料でございますけれども、地域危険度という指標が最近更新されましたので、その更新された地域危険度のデータに

ついてご説明します。

資料番号は資料12-7-2でございます。1頁目から説明させていただきます。まず都では、地震に関する地域危険度というものを定期的に調査してございまして、第1回は昭和50年からやっております、概ね5年ごとに調査を行っております。昨年の9月に第7回目の調査結果がとりまとめられましたので、ここでは武蔵野市域で地上部街路が計画されている地域の周辺の結果をとりまとめまして、ご説明したいというふうに思います。

そもそも地域危険度とは何かということでございますけれども、この地域危険度調査では、都内の5,133の町丁目において地震に関する危険性についてランク分けをしております。具体的には、危険性の度合いを五つのランクに分けて、5,133の町丁目を相対的に評価してございます。

2頁目をご覧ください。地域危険度とは何かというところでございますけれども、地域危険度には二つの要素がございます。まず、青枠の建物倒壊危険度という要素。もう一つが赤枠の火災危険度という要素でございます。これらの二つの危険度を総合的に評価したものが中段にございます総合危険度というものでございます。

さらに今回、昨年の9月に公表した地域危険度では、災害時の活動困難度というものを新たに評価指標として加えてございます。これは何かと申し上げますと、道路の幅員、あるいは道路の密度といったもので、災害時において活動のしやすさが変わってございます。そういった災害時における活動のしやすさというものも加味した上での建物の倒壊の危険度であったり、火災の危険度というものも新たに危険度として測定してございます。

続きまして、3頁目をご覧ください。3頁目は地上部街路周辺の建物倒壊危険度についてとりまとめたものでございます。地上部街路周辺の武蔵野地域においては地盤がよいというところもございまして、建物倒壊危険度は1または2というところが多く分布してございます。

続きまして、4頁目をご覧ください。こちらは火災危険度についてでございます。火災危険度は木造住宅が多いというような地域特性もございましてランクが4あるいは5というところも多く分布してございます。

続きまして、5頁が総合危険度でございます。総合危険度は建物の倒壊の危険度と火災危険度を総合的に勘案した危険度ということでございます。

続きまして、6頁をご覧ください。こちらが今回の調査で新しく加わった災害時の活動困難度というところでございまして、この辺り、十分な幅員を持つ道路がないという地域特性もありまして、ランクが5という最も災害時の活動が困難な地域というところで評価がされてございます。

この災害時の活動の困難度を加味した建物倒壊危険度が7頁でございます。

同じく活動の困難度を考慮した火災危険度が8頁でございまして、若干、危険度のランクが高まっているところがございます。

以上が調査結果でございまして、簡単にまとめますと建物倒壊危険度はそれほど高くないのですが、火災危険度は木造住宅が多いというところもございまして高いという傾向がございまして。

また、幅員が狭い道路が多いという地域特性もありまして、災害時活動困難度が高い地域が多く分布していると。それに伴いまして、災害時活動困難度を考慮した火災危険度というものになりますと、若干危険度が高まるという結果が表れております。

地域危険度に関する説明は以上で終わります。

続きまして、必要性（影響）データについての説明に移らせていただきます。資料番号は16-4でございます。1頁おめくりください。こちら「はじめに」の4段落目ですが、この資料の位置づけとしましては、「必要性を検討するためのデータ」の一部として、こちらはその整備により懸念される影響、負の影響について、その対応、あるいは対策事例といったものを取りまとめた資料でございます。

それでは、1-1頁をご覧ください。まずは、道路整備に伴う大気の影響についてでございます。地上部街路の整備によって自動車の排出ガスによる大気汚染が進むのではないかとご懸念があるかと思っております。そこで、地上部街路と類似する路線、類似というのは車線数が2車線であったり、交通量がおおむね類似しているという路線について大気の状態を調査しました。

類似路線が1-1頁の表にございます3路線でございます。この3路線はいずれも代表的な大気汚染物質でございます二酸化窒素、浮遊粒子状物質（SPM）の値は環境基準を達成している状況でございます。

また、1-2頁については道路沿道の大気の状態と、一歩中に入った住宅地の大気の状態が余り大きな差がないという数字を表したものでございます。

続きまして、1-3頁でございます。1-3頁は杉並区の久我山の大气測定局のデータでございます。こちらで言いたいことは、ここ10年、二酸化窒素にしても浮遊粒子状物質にしても減少傾向にあるというところでございます。こうしたトレンドや、あるいは類似路線の環境基準の達成状況などを踏まえますと、地上部街路が整備された場合においても、地上部街路周辺の大気の状態というのは環境基準を達成するものと考えられます。

続きまして、1-5頁でございます。次は、騒音についてでございます。自動車の走行によって騒音が大きくなるのではないかとご懸念があるかと思っております。これも地上部街路に類似する路線の騒音の状態を調査しました。それが中段にまとめてございます。昼間でいけば25地点の類似路線のうち、24地点で環境基準を達成。夜間でいけば25地点中18地点で達成ということでございます。

ちなみに達成していない道路もございまして、こうした道路は歩道が狭くて車道からの距離が非常に短かったり、あるいは低騒音舗装を実施していなかったりというような道路で環境基準を達成していない状況がございまして。このため、環境基準を達成させるためには、というところで1-6頁でございます。車道から十分な距離を取るために幅の広い歩道を設置したり、あるいは緑地帯を整備したりということで騒音の減衰が図られます。

また、1-7頁にありますように低騒音舗装というものもございまして、こういうものを採用しますと、例えば3デシベルから5デシベルというような程度で騒音が低減するという効果が得られます。こうした対策を講じることによって、環境基準を達成するという

ことは十分できるのではないかと考えております。

次に、振動についてでございます。これも自動車の走行によって振動が大きくなるのではないかというご懸念があるかと思えます。これも同様に、類似の路線の振動の状況を調査しました。その結果、37地点ございましたけれども、いずれの地点も振動の要請限度と言われる基準値を上回るような地点はございませんでした。こうしたことから、地上部街路が整備された場合においても、要請限度と言われるような値を超えるような大きな振動は発生しないものと考えております。

続きまして、1-9頁でございます。こちらは道路整備によって身近な緑が失われてしまうのではないかというご懸念についてでございます。武蔵野市内において計画線の中にどれくらいの緑があるかということ进行调查しますと、約1.2ヘクタールの緑があるというところでございます。地上部の街路をつくった場合、例えば幅広い緑地帯を整備すれば緑被地の面積としましては3.2ヘクタールというところで緑被の量というものは現状よりも多く確保することも可能でございます。

1-10頁をご覧ください。こちらはアスファルトやコンクリートによってヒートアイランドのような気温上昇といったことがあるのではないかとといったご懸念があるかと思えます。確かに、アスファルトやコンクリートというものは、特に夏などでは非常に温度が上がるということがございます。

こうした対策として1-11頁をご覧ください。例えば、街路樹を設置することによって木陰をつくることで路面の温度の上昇というものは十分抑制ができるというデータもございます。あるいは、舗装の質をですね、保水性とって水を含ませることによって温度を下げるであるとか、1-13頁でいきますと、そもそも熱を跳ね返してしまうとか、そういった舗装の技術革新というものも進んでございます。こういったことで、ヒートアイランド現象への対策というものも講じることができると考えてございます。

続きまして、2-1頁は交通についてです。道路ができることによって、交通事故が増えるのではないかというご懸念があるかと思えます。交通事故の発生地点など調べますと交差点でやはり多く起きると。約6割は交差点で起こっているというところでございます。

2-2頁では、交差点での交通安全対策といったものを、具体例を列挙させていただいております。例えば、カラー舗装を設置する、右折レーンを設置する、あるいは自転車の走行レーンを歩行者と分ける、そういった対策といったものが考えられます。

最後に、3-1頁をご覧ください。地上部の街路の整備によって歩行者と自転車の事故が増えたりするのではないかというご懸念があるかと思えます。

近年、自転車と歩行者の事故件数は増加しています。この対応策として3-2頁にありますように歩行者と自転車の走行空間を分けるといったような工夫で自転車と歩行者の接触機会を減少させると。社会実験でもそういった接触機会が減少するといったような数字も出てございます。

次に、3-3頁でございますけれども、地域のコミュニティの分断といったものへの懸念があるかと思えます。地上部街路はコミュニティの区域、あるいは小学校区を横断しているというところがございます。

こういった対策として、例えば3－4頁にございますように、これは環状八号線の整備の事例でございますけれども、通学路などに配慮して横断歩道を設置するというような対策を講じることが考えられます。

また、3－5頁では緑地帯を中央に配置することによって、地域のコミュニティの場として活用されるといったことも考えられるのではないかとということで提示させていただいております。写真は文京区の環状3号線の桜並木といったものもご提示させていただいております。

最後に、地上部の街路の整備によって沿道の開発が進んでしまって、良好な住環境が維持できなくなるのではないかとといったご懸念があるかと思えます。これが3－6頁でございます。地上部街路が計画されている区域の用途地域を見ますと、ほとんどが第一種の低層住居専用地域となっております。この地域は低層な住宅の良好な環境を守る地域という用途地域でございます。この用途地域が変更されなければ低層住宅中心の土地利用が継続されるということになるかと思えます。

また、3－8頁をご覧ください。道路整備をきっかけに地区計画といったような制度を活用して建物の用途や形態、あるいは容積率の最高限度など、まちづくりの新たなルールを定めていくことにより、地域の特性を生かしたまちづくりを進めていくということも当然考えることができます。以上が暮らしに関する影響とその対応策をとりまとめたものです。

以上で、地上部街路の整備により懸念される影響についての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した。ちょっと待ってください。黒木さん、黒木さんのデータ、考え方というか、前、説明していただいたのと、今、課題のほうですかね、大分違うんで、またその辺あればちょっと黒木さんのほうから、ちょっと説明があればお願いして、その後、小林さんがちょっと手を挙げていますので、小林さんの意見を聞いた後、皆さんに諮りたいと思いますが、黒木さん、ありますか。

(黒木)

はい。

(司会)

はい、どうぞ。

(黒木)

危険度に関しては去年の7月ですか、あれから半年以上たってるんですけども、半年以上たってるな、そこから9月になんか更新されたということで、今、説明があったんですけども、私のほうで挙げていた中で順位があると思うんですね。今、その順位のことを言われなかったんで、一体これ、何位なんだということをごちゃんと説明してほしいのが

第1点と、それとですね、危険度と、今回、新たな要素が出てきたのでさらに危険度が高まったみたいなことをおっしゃってましたけれども、もともと出火しにくい場所なんで、そこは延焼もしないんじゃないかというような理屈は成り立つと思うんですけれども、それでもなんか延焼がしやすいという理由を教えてくださいたいのと。あとですね、これは、さっきに戻りますけれども、順位がそれであれば別に同じようなところは東京都にもいっぱいあるんだから、ここをあえて整備しようという理由がちょっとよく分からないんですけれども、その辺の理由も教えてくださいたいと思ってるんですけれども。

(司会)

小林さん、関連ですか。

(小林)

いや、関連じゃありません。

(司会)

別の意見で。

(小林)

別の意見です。

(司会)

今説明したものに対する質問とかそういうことですか。

(小林)

はい。

(司会)

じゃちょっとお待ちいただけますか。すいません。黒木さんがこの間説明していただいたデータと今回のデータは違うんですか。9月と若干違う…。

(黒木)

基本は一緒だと思うんですけど。

(司会)

基本は一緒ですか。

(黒木)

それを更新されたとおっしゃった。

(司会)

ちょっとマイクを使っていただいて。黒木さん、すいません。

(黒木)

それが更新されて新たになったと。調査し直したということの話。

(司会)

分かりました。

(黒木)

それでどう変わったのかというのを知りたいということなので。

(司会)

はい、分かりました。小林さん、ちょっとこれだけ解決させてもらっていいですか。

(小林)

はい。いいですよ。

(司会)

はい、すいません、じゃ今の件について回答できますか。できなければまた宿題にしますけれども。どうしますか。

(安西)

順位。

(司会)

うん、順位。

(安西)

はい、ご質問で、今、地域危険度の順位はどうなのかというご指摘がございました。順位についても各町丁目ごとに公表されてございます。ちょっと分かりやすいのが、イメージつきやすいのが、後ほど説明するんですけども、こちらの練馬区におけるあり方（複数案）のパンフレットをご覧くださいませでしょうか。

(司会)

それはちょっと後にしましょうよ。後で時間取りますから、ちゃんと。

(安西)

では、やめます。はい、分かりました。それでは、後ほど。

(司会)

関心持ってる方がいっぱいいますので。

(安西)

すみません、分かりました。

(司会)

じゃあ、すみません。先ほど濱本さんや皆さんの意見とこれを説明してもなかなかノーウェイの部分が多くて議論がどうするのかなというところがちょっとあるんですけれども、小林さん、何かございますか。

(小林)

いいですか。

(司会)

はい、どうぞ。

(小林)

今、東京都の安西さんからお話あって、なにか武蔵野市がめちゃくちゃによくなるようなイメージを聞かせていただいたんですが、それに対して武蔵野市に限って少し質問したいと思います。

この絵はよくできているんで、この絵であれば、練馬区における外環の地上部街路について、あり方の絵なんですけど、案の1、案の2、案の3とあってどれも、確かに緑も増えるし、環境がよくなりそうだなというイメージがものすごく最初はしたんです。

よくよく考えてみてみれば、武蔵野市の中で外環のその2が通る延長はどのぐらいだったですか。何キロ。少しそれだけ教えてください。まず。

(安西)

延長ですけれども、約1.5キロ程度でございます。

(小林)

1.5キロと意外と短い区間ですよ。そしてその中で、中央線をまたがなきゃいかんですよね。そして、井の頭線は三鷹市とも関連しますけど、それもまたがなきゃなりませんよね。そして、大きい道路として五日市街道、それから井の頭通りがありますよね。それも潜ったりまたいだりはしないで、恐らく大きい交差点をつくるだろうと思います。恐

らく中央線なり井の頭線をまたぐに当たっては相当の距離、必要ですよ。地下を潜るのかもしれないけれど。

そうすると、ここに書いてあるような理想的な道路の部分は、半分もないんじゃないんですか。区間として。そんなに武蔵野市にとって環境に十分に配慮した、緑が相当創設され、そういったイメージになるようなイメージを持ってましたけれど、それはそんなことにはならないんじゃないんですか。その辺、きっちりと教えてください。これ、武蔵野市にとって最も重要なことだろうと思うし、その周辺の住民が大体この構成員になっているわけなので、そこをはっきりさせないと、この道路の武蔵野市にとっての必要性がよく分からないと思うので、よろしくをお願いします。

(司会)

ありがとうございました。皆さんにちょっと諮りたいんですけども、先ほど全体の一人一人にご意見をいただきましたよね。それはほとんどもうだめという意見の中で、今、必要性だとかこういう議論をしていくんですけども、なかなかさっき言ったようにノーウェイと言っただけは言葉がおかしいかもしれませんが、合わない中でやっていくのがどうなのかというふうに思っていますので、少し質問だとかね、これはこれで大事な話なんで、このデータ集等について、今日説明いただいたものについてはまたちょっと時間を取って、皆さんで一回よく理解を、理解というか、質問を整理していただいてやったほうがいいんじゃないかなと。今やってもね、あと20分ぐらいできますけれども、やってもなかなかご理解いただけないだろうというふうに思います。

今、言ったような単純に1.5キロのうち何キロがこうなるんだとかというものもね、やはり、その間ちょっと想定問答を考えていただいて、整理しておいていただいたほうがいいのかなというふうに思っていますし、どうでしょうか、あと30分ほどありますけれども、一度、今日はこれはお互いに全然違う方面の考え方の人が議論してもなかなか難しいんで、一度持ち帰っていただいて、皆さんにも、それで質問を整理していただくと。また、想定質問を考えていくと。それから準備会がありますから、そこでどういうふうな形で議論していこうかと。これからが本当の議論になっていくんですけども、ちょっと時間、今日あと10分20分でこれを全部終わらしちゃうというのはどうかなと思いますんで、もう少し一日ぐらい時間を取ってまたやりたいんですけども、無意味でなければね。無意味だということであれば、今日これでやっちゃいますけれども。

(小林)

私のした質問が一番基本的な話でして、この問題に対して答えられないんだったら、あとほかの問題に対して全然答えられないはずですよ。いろいろ環七だとか環八だとかでまたぐ道路の高架の長さを見ますけどね、相当ありますよ。そして、このことはよく分かると思うんですよ。そういうのに対して、基本的にどう考えるのかということだけ話してもらわないと。

(司会)

それはいいんですけど、全体的に確認をしていきかけたものですから、話ししていたんで、その件で回答できれば今日回答してください。よろしくお願いします。

あと、はい、どうぞ。

(濱本)

今の小林さんの意見、もちろんその通りです。もう一つね。それで、私がちょっとお聞きしたいんだけど、今、説明されたんだけど、本当にこれね、一般論であって、本当に外環の2に絡むような話じゃないと思います。

それと、一つ武蔵野市にお聞きしたいのは、この資料で武蔵野市は議論できますか。もう十分調査できます。我々とこれから話、できますか。まず一点、それ。

それから、この資料を見たんだけど、ほとんど一般論でしょう、これ。こういうことをお話しされるんならば、外環の2じゃなくて、今ある道路、南北道路でもいいですよ、東西分、井の頭でもいいんです。五日市でも。どのようになっているか、そういうことをまず説明くださいよ。外環の2をつくれればいいというような話で、そんなことをやってたんじゃ意味は全然ない。そんなことを言っていたら、外環は全然要らないということになっちゃいますね。私の意見の最初の意見よりも。これで議論したら全然反対せざるを得ない。必要性は全然ないと私は思います。皆さんどうですか。その辺。

そうすると、黒木さんのこの回答書を見ても十分意見、いいことを言ってますよ。この辺についても、十分東京都は回答すべきだと思いますよ。全然できてない。そういうのを用意してきたのかと思ったら、全然用意してきてない話みたいですから、ちょっとこれ、議論できないね。本当に。

(司会)

すいません、ちょっと私が独断で言っちゃったもので、誤解を広げちゃって申し訳ないんですけども、回答できるものについて、今、質問されてますので。時間がね、ちゃんともっときちっとやりたいなと思ったものですから、私はそういうふうに言ったんで、別に今回答できる、できないじゃなくて、できるものは、やるんであれば今やりたいと思います。

(濱本)

それをやったら3週間かかる。

(司会)

だからね。

(小林)

もう一つ。

(司会)

はい、どうぞ。

(小林)

大体、ここの外環の2については、皆さん反対だという意見だったわけですよ。私も基本的にそういう方向にほぼ傾いてきてるんですよ。そうした中で、基本的に反対なんだから東京都の言われたこういったことを聞いただけにして、もう反対だということを意思表示すればいいじゃないかという意見もあるかもしれませんが、基本的にそういうふうにしてそのまま進んでいくと、恐らく東京都は都市計画決定してるんだから、この工事は、意見は聞いたからやりますよというような方向に行ってしまうでしょう。だから、それに対してはきっちりと歯どめをして、こうこうこういう問題点が、武蔵野市にとって、環境とかそういったことでメリットは全くなくて、かえってデメリットが生じますよということを私は明らかにしたいし、立証したいと。そういうことで、ここの問題は絶対にやっていただきたいと、思うんです。

(司会)

当然そうですね。だからやるんですけれども、9時までにもう一個これをやりたいなと思ったもんですから、今日説明を聞いて、もう一度資料をよく見直してみても、ノーウェイだというのは、もうそれはしょうがないんですよ。だけど、いろんな質問をしたいとか、ここはどうなっているんだとか、武蔵野市の場合はどうなんだとかという、そういう細かいものをまた検討していただいて、私はどこかでちゃんと時間を取ってやりたいなと思っていましたもんですから、ちょっと私が余分なことを言っちゃって会議がおかしくなっちゃって申し訳ありません。説明をします、これから。

(小林)

最も基本的なことを質問したわけですから、それに対して全く答えがないというのは私は納得いかないんです。

(司会)

だからその辺を含めてね、よく分かりますので、私はどこかできちっと時間を取ってやりたいなと、一からずっとやりたいなと思ったもんですから、ちょっと余計なことを言っちゃってすみませんでした。

(副司会)

今の小林さんのお話は基本的に大規模道路の交差点が立体交差になるとか距離がどのぐらいかという基本的な今の想定している道路のお話を聞きたいということですよ。

(小林)

今は恐らく調べてこなきゃ分かりませんっておっしゃられるんだろうと思います。少し時間をくださいよと。ただ、こういった問題に対して東京都はどう考えられてんのかという数字上の話は今出さなくても、私、仕方ないと思いますよ。

(司会)

基本的な考え方なら出ると思いますよ。

(小林)

だから、それを答えてください。

(司会)

はい、じゃそれをちょっと答えられます。お願いします。基本的な話ですから。ちょっと私はね、余分なことを考えちゃったんで、いろんなことを含めて全体的に一回で皆また全部始めから議論したほうがいいんじゃないかなと、ノーウェイの部分でやっていますから、ちゃんとした時間を取ってやろうと思って余計なことを言いました。かえって混乱させて申し訳ありません。今、小林さんがおっしゃった基本的な話について回答をお願いします。

(安西)

今のご質問いただいた点、一つは鉄道との交差点、交差部がどういうふうになるのかということと、もう一つは、例えば井の頭通りとか五日市街道とか、それなりの交通量の流れている道路との交差点、交差部はどうなるのかというお話だと思うんですけども。

(小林)

いや、もう一つありますよ。相当部分そういうことで対応するならば、恐らく先ほどから説明された環境にとって非常に効果があるんですよと、そういったイメージは崩れるんじゃないんですかと、そこの部分ですよ。

(安西)

まず、道路等の交差点ですけども、環状七号線とか環状八号線のような4車線の道路とは違いますので、立体交差とか、そういった構造というのは特段考えていないと。平面で交差点が設けられるというような道路の形式になるものというふうに見込まれます。

鉄道との交差ですけども、中央線の交差部についてはちょうど外環の地上部の街路が都市計画決定されたころに、高架化の事業をやっていたこともあって、道路の空間というのは空いております。

一方、井の頭線のところでございますけれども、そこは地形なりに確かに谷底になっているところだと思います。そこについてはまだどういった構造で井の頭線をまたいでいくのかというような検討まで実はまだしていないんですけども、確かにあそこは橋でまた

ぐとか、地下で、というのはちょっと分からないですけども、そこは交差の方法に工夫が必要な区間だというふうに思っております。

(司会)

すいません、マイクを使って。小林さん、すいませんね、マイクを使わないといけないんで、よろしくお願いします。

(小林)

2点は分かりましたけれど、そういうような鉄道2線をまたがなきゃならん。それからそういった大きい道路と、4車線じゃないけど、2車線が交差して、先ほどの絵の中にも交差点を広げるとか、そしてそういうことでやればかなりこういった先ほどの絵にあるような立派なというか、緑地の多いというか、環境に優しいというか、そういった整備にはならないんじゃないんですかという質問に対して、これは基本的なあれですから、その辺、答えてくださいと。そっちのほうが私の質問の一番大きい趣旨です。

(司会)

はい、じゃすいません、お願いいたします。

(佐久間)

じゃあ、私のほうからちょっと簡単に説明させていただくと。事実関係として、まずはこの武蔵野地区において、どういうあり方があるのかというのは絵は描いてません。なので、決まったかのように受けとめられると我々としても本意ではないので。ただ、一般的に、我々、道路を計画している立場としてどうなのかということで答弁させていただくと、確かに、皆様方もよく地元に住まわれているんで地形なりのことは分かっていると思いますが、一つは安西が言ったように中央線の部分については、もう中央線が高架化事業をされていますので、その中で実は40メートル区間空いている。当時の計画の担保ということで、実は40メートル間空いています。中央線の部分については。当然ながら地上部の街路というのは、一般の都市計画道路を想定していますんで、地表と。要は皆さんの沿道、宅地とアクセスができないと意味がないので、平面で計画されることになると思います。

そのときに、井の頭通り、五日市街道は当然ながら平面の交差点になります。そのときに確かに、交通の流れをスムーズにするために、一般的には、都道・都道というふうになった場合は右折レーンをちゃんと設けたりしながら、交差点で渋滞しないように工夫をしたり一般的にはします。

あと、それからずっと南のほうに下っていくと、立教女学院のところあたりから急に神田川に向けて地形的に下がると思うんですが、その下がったところにちょうど井の頭線が走っていると。で、三鷹台のほうのところはまた地形が上がるという形になっていますので、我々は設計はしてませんし、計画も考えてませんが、一般的な考え方からいえば、

多分地形なりにいった場合は谷になってる部分だけ橋をかけるというのは一般的な土木技術者としての考えだと思います。ただ、これについては、我々は全然考えてませんので、一般的に考えられるということで答弁させてもらっていますけど。

あとは、もし、やっぱりね、橋じゃなくて、トンネルのほうがいいんじゃないかと、地下に鉄道がアンダーパスしたほうがいいんじゃないかとなった場合、やはり神田川がそれなりに低いところ、さらに低いところに河床がありますんで、それをさらに低いところを道路を通すということになるので、当然ながらそこまで道路を下っていくためのアプローチが必要になりますので、相当区間の長い距離の掘割とかトンネルとか、そういった構造をつくらなきゃいけないというのは容易に想像できます。

ただ、誤解してほしくないのは、我々はまだそういう段階まで至ってませんので、そういった設計もしてませんし、案もまだ考えてないという、まだ必要性から議論していきたいという段階ですので、そこだけちょっと誤解のないようにお願いしたいと思います。

(司会)

はい。だからね、今日出された東京都の資料を、これを最初から1頁ずつ説明して、もう一度議論していくような形を、時間を取ってやらないと、あっち行ったりこっち行ったり質問が行ってね、まだ検討してない部分もあるとかという話になっちゃうとあれでしょうから、きっちりどこかでもう一回、これはやりたいとは思ってます。

それでちょっと濱本さんが手を挙げておりますので、濱本さん、どうぞ。

(濱本)

今、佐久間さんが答弁されたので、安西さんが発言されている内容の2車線がどうのといった、その文章を議事録から外して。今やっているような言い方をしたから、それ、議事録、外してもらえますか。

(司会)

いいですか。具体的に2車線云々という話については議事録から外すということで、皆さんよろしいですか。よろしいですか。

(濱本)

もし課長のほうが正しいならばね。

(司会)

いや、よろしいですか。じゃあ、外してください。

(佐久間)

今の安西の具体の車線数については、議事録から外します。ただ、資料の説明の中で、我々、さっきの必要性のデータのところで恐らく2車線相当の交通量予測だという、その部

分は我々がやったので。

(濱本)

それはいいですよ。

(佐久間)

はい。

(司会)

はい、分かりました。じゃそういうことでよろしいですね。はい。ほかに、ちょっと今日どうしても言ったほうがいいと思う方。

(濱本)

質問したんですけど…。

(司会)

市はどうですかということなんですけど、先ほどの。

(山家)

お示しいただいた資料についてですが、議論できないというわけではなくて、それぞれの側面から議論した上で先ほどの質問とかにあったような、仮に十分な資料でないならば、その資料を要求すればいい。そうすることによって、この話し合う場での議論が高まるのかなと受けとめています。以上です。

(司会)

ありがとうございました。はい、濱本さん。

(濱本)

僕は、今そういうことを聞いてない。というのはね、一般のことで武蔵野市の市議会での市の答弁を聞いていると、東京都から資料がないので検討してませんという答弁を何度も聞いているわけですよ。外環の2について。今の資料で武蔵野市は検討できますかと僕は聞いているわけです。

それともっといろんな資料が要るならば、今、早く出してもらったほうが僕はいいと思うんで、いつまでも武蔵野市が議論しないというのはおかしいことなんで、ここへ出てくる場合でもね、ちゃんと議論して、武蔵野市はこういう考えですと言えるような立場で出してもらわないと我々も話ができないことだから、いつまでたっても市議会の上でまだ資料が出てきてませんからと、私たちもそういうふうに聞いているんです。話し合いすると。それはだめなんですよ。だから、武蔵野市がそういう気持ちなのかどうかと聞きたいんで、

きちっとこの資料だけでいいのか、もっと必要なのか、必要であればどんな資料が必要なのかということもきちっと言ってくださいよ。我々もそれについてまた勉強もできるし、武蔵野市にも質問できるし、東京都にも質問できることだから。もうこれでいいというならそれでいいですよ。これでもう議論できるというなら。そのとこの態度をきちっと出してください。

(司会)

山家構成員。

(山家)

武蔵野市として今回説明をいただいているわけですが、既に資料は示していただいておりますので、例えば、交通量の影響等については市内部でも検討を進めているというところですよ。

それで、今回説明をいただいた中でこういった質疑応答等によってさらに議論を高めていただいて、その上で市としても必要性について検討を進めていきたいというふうに思っております。以上です。

(司会)

はい、濱本さん、どうですか、いいですか。

(濱本)

ちょっとおかしいと思う。検討しているのに何で答えられないのか。おかしい。

(司会)

黒木さん。はい、どうぞ。

(黒木)

ちょっと今、JRのお話とか出たんでちょっとこれ、重大な話なのでちょっとだけ追加させていただきたいんですけども、実はあそこの苗木畑公園のところに鉄塔があるんですよ。その鉄塔のことについては、一切触れられてないんですけども、鉄塔をどうするつもりなのかというのを知りたいなと思ってます。結構これ、環境にも影響しますし、鉄塔を移動すると、その近隣の土地が下がったりするじゃないですか。そういう鉄塔の問題というのはここに一切触れられてないんで、それもちょうと今後の課題としてこれも挙げてほしいなと思ってるので、よろしくお願いします。

(司会)

送電線の鉄塔ですか。

(黒木)

高圧線の鉄塔。

(司会)

高圧線、どうでしょうか。

(佐久間)

まだ具体の設計をしてないのであれなんですけど、一般的なことで言えば、当然道路をつくる上で支障になれば鉄塔の移設とかも検討していく形になると思います。これは一般的な話です。まだそこまで全然行ってませんので。ただ、鉄塔があるのは十分承知してますので。

(司会)

よろしいですか。ほかにございますか。はい、大島さん、どうぞ。

(大島)

先ほど井の頭線との交点の話が出ました。そもそもこの外環の計画が初めて示されたとき、住民は非常に驚き、かつ、疑問を持ちまして大きな集会を持ちました。立教女学院の講堂に皆が集まって、私の記憶では「外環反対の歌」をつくってですね、「春が来た」の節で、「通すな外環」と大いに叫んだものです。これには私も出席していたので思い出しますが、そういう意味では、いわば反対運動の聖地みたいな立教女学院の講堂のごく近くのところを地上部の街路が通るという話ですから、その部分の設計が果たしてどんな形で神田川の低いところを通っていくのか、そこが、住民にとっても非常に大きな問題になるわけです。従ってその具体案が固まってきたらなるべく早くそれをお示しいただきたいと、要望いたします。

(司会)

はい、分かりました。これ、具体設計やってないんでしょう、まだ。全然ね。ちょっと待ってください。やってないんですよ。

(安西)

はい。

(司会)

ほかにございますか。はい、小林さん。

(小林)

公式的にはやってないと、それは言うでしょうけど、概算事業費だとか、そういうのを

積み上げるに当たっては、基本的にこうこうこういうような考え方で事業費を積み上げましたとか、そういうのがないと予算だとかそういうのは通らないでしょう。だから全く構想設計もやってないというのは、そう言わざるを得ないのかもしれませんが、それはあり得ないと思います。

(司会)

はい、あり得ないということなんですけど、どうでしょうか。

(小林)

いいですよ、それ以上突っ込まなくても。

(司会)

いいですか。はい。インポシブルのともありますから。すいません、よろしくお願いします。それではほかにございますか。はい、西村さん。

(西村)

具体の意見ではなくて、先ほど渡邊司会者がおっしゃったこの問題はちゃんと時間を取って皆でやっていこうということに大賛成です。それもし2時間で足りないんだったらば、もう少し時間をかけて。これってもしかしたら話し合いの会の本論ですよ。ですから十分に時間をかけて、私たちも十分に準備してということでもよろしくお願いいたします。

(司会)

やっところまで来ましたんで、何とかね、ちゃんとした議論をしていきたいと思います。つくるほうもちゃんと勉強してきていただきたいし、また、質問する方についても東京都が出される資料、よくお互いに読み込んでいって有意義な時間で議論したいなというふうには思ってます。やっとなってきたという感がしているんですけどね。

(小林)

ちょっと司会者に。

(司会)

はい。私に文句言わないでくださいね。

(小林)

基本的にこういう段階の話をしよう、不本意ながらですよ、事業自体には反対だけれど、その反対だという論証をきっちりさせるためにも、そういうのを説明してくれというに当たっては、基本的に都の方も真摯な態度でもって、先ほどの設計はしてませんとは言わざるを得ないのかもしれませんが、できる限りそれに真摯に答えられるような姿勢じゃ

なかったらば議論は進まないですよ。そこだけ注文しておきます。

(司会)

はい。すいません、今のことをよろしく。真摯に対応していけるようによろしく願いいたします。ほかにございますか。

なければ、今日、古谷さんがちよつともう一件あったんですけど、それも今日お見えになってないので、その他、ちよつと時間があれですけど、先ほど最初にお話ししたように少し延長してでもこれについては整理したいと思っておりますので、その他、練馬区における外環の地上部の街路のあり方（複数案）についてご説明をしていただいて、その後、ご質問等を受けたいと思います。よろしく願いします。

資料はいつてますよね。いいですか。安西さん、はい、じゃあよろしく願いします。

(安西)

それではお手元の資料、練馬区における外環の地上部の街路について、あり方（複数案）というパンフレットに基づいてご説明したいと思えます。なお、この資料には広く意見を聴く会の記録というものと、オープンハウスの記録という2枚の紙がありまして、こちらが地域の方々からいただいた意見をとりまとめたものの概要でございます。

それではパンフレットに基づいてご説明したいと思えます。1頁目、2頁目につきましては地上部街路の一般の説明ですので割愛させていただきます。3頁目、これまでの経緯についても割愛させていただきます。

練馬区における検討のプロセスから始めたいと思えます。練馬区におきましては武蔵野市で開催されていると同様の話し合いの会を開催したところでございまして、こちらが平成22年の6月から23年の8月まで6回開催して終了してございます。その後、いただいた意見の概要を広く周知するために広く意見を聴く会というものを平成23年の11月に3回開催してございました。その後、検討を進めまして、あり方（複数案）というものを公表する準備が整いましたので、昨年1月から2月にかけて説明会とオープンハウスを開催させていただいたところでは

5頁目ですけれども、練馬区における外環の地上部街路の必要性についてです。本日も説明したものの練馬区バージョンというふうにございただければよろしいかと思えます。

簡単に説明しますと、例えば6頁目でいきますと環境の視点から見ますと、ご意見としましてはグリーンベルトを整備してほしいというようなご意見や、街路樹による緑化の効果は薄いのではないかといたさまざまなご意見をいただいております。練馬の現状としましては民有地の緑が多いという現状がございます。そして民有地の緑が減少傾向にあるということでございます。このため、地域の課題としては公園や道路の公共空間において永続的な緑を確保する必要があるというふうにござ考えた次第でございます。地上部街路の整備効果としては緑のネットワークの形成、あるいは良好な景観形成というものが挙げられるということでございます。

7頁目でございます。防災についてです。こちらもいただいた意見としましては道が狭

くて消防車が立ち往生してしまうという意見の一方、防災の課題は理解したけれども、住み慣れた環境を離れるのはつらいというようなご意見もいただいております。練馬地域の現状を見ますと幅員が5.5メートル未満の非常に狭い道路というものが約6割という現状、そして火災の拡大を防止する延焼遮断帯というものの形成がおくれているという現状がございます。このため、課題としましては震災時において避難、消防、救援・救護活動等の活動を支えるための道路が必要、そして延焼遮断帯となる都市計画道路を着実に整備する必要があるというふうに考えているところでございます。地上部街路の整備効果に移りますと、震災時の活動を支える道路ネットワークの拡充ということで、避難場所をつなぐ道路ネットワークが形成されるということや、消防活動困難区域の解消、あるいは延焼遮断帯の形成というところで延焼遮断帯の形成率がこの地域でいきますと23%から40%に向上するというところもでございます。

続きまして交通についてです。いただいているご意見としましては渋滞がひどいというご意見の一方、少子高齢化が進み、自動車交通の減少が予測できるため、新しい道路は不要と、さまざまなご意見をいただいております。練馬地域の現状としましては周辺の道路で渋滞が発生している、あるいは生活道路での事故率が高くなっているというところがございます。このため、地域の課題としましては交通の円滑化とともに、生活道路に流入する通過交通を抑制するため、都市計画道路を着実に整備する必要があると考えているところでございます。10頁に移りまして、地上部街路の整備効果でございますけれども、今日ご説明した内容と同様、一日1万から1万8,000台の交通量が見込まれます。南北方向の交通が地上部街路に転換することによって南北方向の通りでは交通量の減少が見込まれます。また、所要時間の短縮という効果もでございます。加えて交通の流れがスムーズになると自動車から排出されるCO₂も削減されるという効果も見込まれます。下段に移りまして、生活道路に流入する交通量の減少というところで、幼稚園や小中学校付近の身近な道路において交通量の減少が見込まれると。これは生活道路へ流入していた交通が地上部街路に転換するというところでこういった効果も見込まれます。

11頁、暮らしについてです。練馬地域の現状を見ますと東西に鉄道が走っておりまして、南北方向の鉄道を結ぶ公共交通はバスが担っているという現状がございます。歩道がない道路をバスが頻繁に行き交うといったことも見られまして、誰もが安全で快適に利用できる歩行者・自転車空間が少ない状況というところでございます。地域の課題としましては1分1秒を争う救命活動のために、所要時間の短縮に資するような円滑な移動環境の整備が必要だということ、あるいはバスの定時運行の確保、バス停環境の改善などバス走行環境の改善に向けた取り組みが必要だということ。そして自動車と歩行者・自転車との分離、あるいは歩道のバリアフリー化など、安全で快適な歩行者・自転車空間の創出に向けた取り組みが必要だということを挙げさせていただいております。地上部街路が整備されると交通の流れがスムーズになりまして、救急医療機関までの所要時間の短縮や、バスの定時性の向上が見込まれる。あるいは安全で快適な歩行者・自転車空間を創出することができるというところが整備効果として挙げさせていただいております。

12頁は地上部街路の整備による影響というところでございまして、本日ご説明差し上

げた内容と同様の中身をここで要約させていただいております。

13頁に移ります。地上部街路のあり方ということで、まず地上部街路の代替機能の検討ということで緑囲みのところでございますけれども、代替機能を確保して都市計画を廃止という案については、既存の道路の拡幅が必要となりまして、そういった既存の道路の沿道の土地利用の状況などを考慮しますと採用は困難というふうに考えたところでございます。

具体的には14頁にありますように、青い線が都市計画道路の現在の都市計画のルート、赤い線が現在の現道を利用して代替のルートを設定した場合のルートというところで、この赤い線のルートの沿道の状況を見ますと、写真を見ますと堅固で、あるいは中層以上の固い建物が建っているという現状がございます。一方、都市計画道路の区域におきましては、その下の写真でございますけれども、建築制限が課されているということから、高い建物、あるいは固い建物というのは建っていないという状況でございます。こうしたことを踏まえまして代替機能を確保して都市計画を廃止ということについては採用は困難というふうに考えたところでございます。

続きまして、16頁でございます。地上部街路のあり方（複数案）についてでございます。緑囲みのところを読ませていただきます。地域の皆さんがこの地上部街路に期待する機能などについてご意見をお聴きするため、整備イメージを機能別に示す「あり方（複数案）」というものを作成しました。あり方（複数案）の対象区間としては練馬の区間のうち、事業中の区間、あるいは高速道路の整備によって地上部が改変される区間を除く3キロの区間としました。断面構成と幅員についてですけれども、これまでいただいたご意見というものを参考にして、道路の基本的な機能を確保して都市計画の区域を縮小した案、具体的には18メートルの案と22メートルの案、そして現在の都市計画の区域を活用して緑地帯を設置した案というものを作成し、3案について道路の機能や事業性を比較したところがございます。それが17頁、18頁でございます。

案1が一番ノーマルな道路のイメージでございまして、車道・歩道・植樹帯を設置した道路、18メートルということでございます。案2は案1に独立した自転車道というものを加えた道路のイメージです。案1の自転車レーンでいきますと一方通行になるのに対し、案2の自転車道は相互通行が可能というようなこととなります。案3は現在の都市計画の区域を活用して、案2に幅広い緑地帯を加えた道路のイメージということでございます。

この3つの案について環境・防災・交通・暮らし、そして移転棟数や事業費の面で比較したのが右下の表になります。

最後19頁でございますけれども、この検討のプロセスについては武蔵野市さんも同様でございますけれども、練馬区におきましては昨年12月に地上部街路のあり方（複数案）を公表し、地元との話し合いということで1月・2月に広く意見を聴く会、そしてオープンハウスというものを、広く意見を聴く会は3回、オープンハウスは9回開催してご意見をちょうだいしてきたところでございます。今後いただいた意見に対する都の見解とともに、都市計画に関する都の方針をまとめていきたいというふうに考えております。

ちなみに、いただいたご意見については冒頭ご説明差し上げたとおり、この2枚のリー

フレットにとりまとめてございます。

簡単ですが説明は以上になります。

(司会)

ありがとうございます。時間はちょっと過ぎてますけど、少し延長してよろしいですか。はい、西村さん、どうぞ。

(西村)

二つ質問があります。一つ目は、皆さん覚えていらっしゃると思いますけど、第12回的时候に冒頭に練馬の1キロについて、あのときは小口さんからご説明があり、その後、13、14と国の方が欠席していたからですかね、毎回練馬の1キロについては誰からか話が出されてやってきております。

そうした中で、はっきり言われていたのは、これは練馬の1キロだけであって、残りの8キロには影響ないと。特に武蔵野市の場合は、武蔵野市では全く影響ないといったふうなお答えを、あのときの部長からもいただいております。

考えてみましたら、あのときいらした行政のほうの6人の中で、今残っていらっしゃるの、今も続いていらっしゃるの、恩田部長だけで、ほかの国のお二人、東京都のお二人、武蔵野市のお一人は全部がかわっているんですね。だから、あのときのことは記録でお読みいただくしかないんですけど、そういったことを考えてではありませんが、記録について私たちも随分、できる限り正確な記事録を残すようにやってきておりますが、このあたりで、今日、スラスラとご説明をなさり、私も素直に承ってはいるんですけど、何でもここでまだ武蔵野市がこういったふうに話し合いの会をやっている最中に1キロの先のことについて、3キロですか、こういったふうに東京都が出してくれるんだらうというのはものすごく大きな疑問だったわけです。これが出たのが1月であり、今までも何カ月かたっておりますし、私も練馬の会議には傍聴させていただきに行きました。ここのところについて、あのときのご発言は何だったんだらうといっても、そのご本人がいらっしゃらないとこれは難しいことなんですけれども、やっぱり東京都の責任として、あるいはそれを認可された国のほうの責任として、この辺のことは一応きちっとお話ししたいと思っております。

二つ目の質問はね、今ご説明があった中の17、18頁ですかね、3つの案が出ておりますね。18メートル、22メートル、40メートルと。今、これから練馬でいろいろな話し合いを重ねた結果、この中のどれかに決まるかもしれないわけですよ。同様なことが杉並でも言えるし、武蔵野市でも言える。もしかしたら練馬では40メートルになり、杉並では18メートルになり、武蔵野市では22メートル、これ、全く仮定の話です、というようなことだってないとは言えないような運び方をなさっていらっしゃいます。そうした場合はどうなさるんですか。

どう言えばいいのかな。やっぱり先ほど武蔵野市のご説明の場合もそうだし、今のこの練馬のご説明の場合もそうなんですけど、絵に描いたもちというか、机の上でやっている

もんだというような感じを私なんかは否めないんですね。生活している実感みたいなこととちょっと離れた感じがしてしまって、残念ながら、だから今の二つの質問について最初にお答えいただきたいと思います。

(司会)

ありがとうございます。一点目、過去にいろいろ練馬の1キロについては言論が、回答がありました。それについて。

それともう一点は、区によって、都市計画区域によって、都市計画区域は別なんですけれども、都市計画区域によって幅員がバラバラになるような進め方ができるのかどうか。また、バラバラになってしまうのではないかという。

(西村)

そうなったらどうするんですかって。

(濱本)

関連の質問。

(司会)

濱本さん、ちょっとじゃその件だけでお願いします。

(濱本)

いろいろとお話したいことはあるんだけど、まずこの第1案と第3案はね、これ、18m、22m、40mの幅員になってるんだけど、どこかの答弁で基本的には40メートル、変わらないと聞いているんだけど、それはないの。ある武蔵野市民の一人が本人が言うには、皆さん方の係長さんと話し合ったときに、武蔵野の住民なんだけれども、練馬の話し合いで誰も質問しないので武蔵野の人が質問したんだけど、そのときに18とか22とか40なんだけど、基本的には40メートル幅を、計画は変わらないというような言い方をしているんだよ。東京都は。だとすればこの図面はおかしいと私は思う。まず。

(司会)

それはどこの話ですか。

(濱本)

練馬の話。

(司会)

練馬でその話が出たんですか。

(濱本)

それを聞いてきた人がいるわけ。

(司会)

西村さんの2点、関連してもう1点ということでご返事できますか。どうぞ、よろしくお願ひします。

(佐久間)

まず、西村さんからの質問ですけれども、練馬の1キロ、大泉ジャンクションのところを事業化したという理由は、多分、そのときも説明があったと思うんですが、やはりジャンクション整備に伴って、要は高速道路の整備に伴って地上部が改変される。それに伴って、あそこの中にちょうど土支田通りという都道がある。要は工事に伴って都道の機能というものを確保する必要があること、また、その二つの計画線にかかることによって、やっぱり権利者が外環の高速道路では用地買収されるんだけど、残っている外環の2というまた別の都市計画があるじゃないかと、そういった中での権利者の速やかな生活再建にも貢献できるように一緒に事業化したほうがいいのではないかとということで、そのとき言ったのは、多分、残り8キロ区間とはちょっと事情が違って、高速道路の整備に伴って事業化しなきゃいけないところということで、多分、説明したというふうに思います。

それで、その残り8キロというのはどうするのということが、多分、その当時もあったと思うんですが、ここは引き続き検討のプロセスに基づき検討を進めますということ、多分、説明させていただいているというふうに認識しているんですけれども、その検討のプロセスを進めてきている中で練馬区間においては、今回、検討のプロセスを一步進めて「あり方(複数案)」を出させていただいたと。それについては、また意見を聴きながら、今後検討していこうという段階のもの。

ただ、皆さんご懸念の、多分、杉並とか武蔵野地区というのはまだこの場と同じような話し合いの会をさせていただいている最中ですので、それについては引き続き同じようにこれまでどおりちゃんと話し合いをさせていただきながら、検討を進めていきたいというふうに考えているということ、これを述べさせていただいているというふうに認識しております。

あと、2点目の各区分ごとに幅員が変わっていいのかということだと思ひますが、当然ながら都市計画道路として一定程度の理念というか、主要な、多分、2車線にするとか歩道をつくるとか自転車道をするとか、やっぱり区分ごとにある程度の連続性というものは必要だというふうに考えています。

ただ、何がなんでも、じゃあ全部同じ幅員じゃなきゃいけないのかというと、やはり部分的には今回、多分、練馬のところは縮小できるところもあるかもしれないし、ジャンクションのところのように本体と一緒にあって整備しなきゃいけないところというのは縮小しようがないので、そこはもうその幅員でいくしかない。

そういった個別の事情によって、幅員が部分的に変わるのは、当然、都市計画道路としてはあり得るし、これまで都内の都市計画道路もそういうのはたくさんございます。

あと、濱本さんからあった、縮小したとしても基本的に40メートルは変わらないんじゃないかと言ってる噂があるということ。

(濱本)

噂じゃない。

(佐久間)

意見があったということなんです。

(濱本)

課長が説明した。

(佐久間)

いえ、まだこの18メートルにする、22メートルにするとか、そのどれにするかというのはまだ決まっていない。それは事実です。もし、18メートルとか22メートルに縮小するということが方針が決まれば当然ながら都市計画の変更をして、40メートルというのではなくて、正式な22メートルとか、そういう形に縮小されますので、そのまま40メートルが残ったまま、22メートルで整備するとか、そういうことではないということなんです、そういうのでいいんですかね。

(司会)

ちょっと待って。ちょっと、傍聴者の方は発言できませんから。

(濱本)

私が聞いているのは、今、課長が言った、安西さんがある武蔵野市の住民の質問に対して、こういう案は出るけれども、そのときに質問した市民は40メートル幅じゃないとおかしい、例えば練馬がこういう状態でいけば杉並は30、22にするか、あるいは武蔵野が40メートルにするか、そうなった場合に外環の2は全部幅員が違うわけでしょう。そういう道路というのは認めるんですかという質問に対して、安西さんは40メートル幅は変わらないと。だとすればこの説明は全然おかしいんだよ。そういう答弁をしている。それ、答弁してるから、もしなんだったら次に資料を出しますよ。そういうことをね、言ったことを私から質問すると答弁が違うならば、おかしいんだよ。そういうやり方をやられちゃうと何が正しいのか、誰を信用していいのかとなっちゃうから、そうやっていくと、今、傍聴者が言いたくなるわけよ。私は今日代弁するよということを書いてきたんだけど、ただそれをもう全然忘れたような感じで安西さんね、課長が答弁するようなことじゃ全然だめなんです。だからそういうことをしないようにきちっとまずやってもらいたいということ。私はそのことじゃなくて、外環の2について練馬がなぜつくらなきゃならないかということをもう一度これから質問しますけれども、またこれは後にします。

そういうことです。だからそのことについてはっきりね、違っているというなら違うと。はっきり、本日、関係した傍聴者がこの会場に参加していますから、違っているなら違っているときちっと謝ってくださいよ。そこんところはっきりしてください。

(佐久間)

事実として、行政の行為として確実に言えることは、まだ方針どうするか決めてません。当然ながら、今、40メートルで決まっている。それを例えば22メートルなり18メートルに変更するというふうの方針を決めた。そうしたら当然、都市計画の変更の手續、法定手續に、ちゃんとやった上で幅員を縮小するという決定行為を行います。変更する形になります。それは事実でございます。

ただちょっと伝わり方が変なふうに伝わっていたのであれば、ちょっと申し訳ないなというふうに思いますので。

(司会)

傍聴の方は、黙っていただけですか、申し訳ありませんけどね。先ほどから何度も言ってますので。退場します。退場になっちゃいますよ。規則で。

はい、濱本さん、どうぞ。

(濱本)

分かりました。だからそれはきちっと、今、そういうことで40メートルのやつが22メートルなり18メートルになったら、その残りは消えると、都市計画変更だから消えるということですね。はい。

そういう間違っただけを一般の人が聞いたときに、ここでもう一遍質問しなければならぬような状態にならないように、これから気をつけてほしい。こういうことは一番大事なことから。

(司会)

はい、佐藤さん、どうぞ。

(佐藤)

今の状況だと、基本的には反対です。ただ、この道路幅員3案の話ですけどね、起業者、今は事業者というんですけど、40メートルだったら40メートルと決めて話しをしないとね、こんなもの決まりませんよ。事業者は自信を持ってやらないと。40メートル、公園道路をつくるべきですよ、やるんなら。こんな世紀の大事業で。18メートルが12メートルでいいなんていう意見の人も出ているが、区道と間違ってるんじゃないのですか。1級都道ですよ。

だから、事業者は40メートルでやりますと、真ん中にグリーンベルトをやって、公園道路にしますよと。こういうふうな説明を地元にしないとだめですよ。それでできなきゃ

できないでいいんですから、こういうものは。法律によってやるんだから。ことごとくそういうふうに自信のない、要するに丁寧にやっているのは間違ってるんじゃないの。基本的なことはしっかりしてやりなさいよ。反対するときはするから。以上。

(司会)

はい、分かりました。時間も、大変申し訳ありません。

(恩田)

ちょっと一つだけいいですか。

(司会)

はい、恩田構成員。

(恩田)

一番最後の今後の検討の進め方であるんですけども、基本的に、この外環の2については、最終的に都が方針を出すという締めくくりになっているんですけども、今、経過の中で各地区、全然バラバラの、今、進捗状況であるわけですね。三鷹は三鷹でまだ立ち上がってない状況もあるという中で、ここで練馬区は複数案を示したと。これから意見交換があって、一定の見解を公表するという事なんですけれども、都の方針というのは皆出そろった段階で出すのか、今回みたいな形でバラバラで区域によって出しちゃいますと、それは都市計画としての全体の今までのネットワーク論の話も含めて、非常に矛盾をきたす形になりますので、ただ、行政の各エリアで事情が違うというところも含めて、その辺、東京都は今どういう状況の考え方でいるのか、その辺をちょっとお伺いしたいんです。

(司会)

行政同士ではもう少しほかのところでやっておかないとおかしいでしょう。だって、なんか情けないよね。こんな会議の中でさ。はい。

(佐久間)

まだ方針をどういうふうにするかは決めておりません。ただ、一つ考えられることは地域によっても進捗度がバラバラだという事実もあります。ただ、都市計画道路としてどういう単位でやっていくのが望ましいかということだと思んですが、それはその道路はということとで起点・終点、全部で一気に整理するパターンもあるでしょうし、ある程度道路のネットワークとして効果があるというふうに判断ができる単位で決まったところから決めていくというやり方もあるでしょうし、それは正直言ってまだ今の段階ではどういうふうにしていくかというのは決めてませんが、練馬区については、実は話し合いとか広く意見を聴く会をやってからもう2年以上が経過していて、ある程度次はやっぱりどうするん

だという声も一方では強くあると。

そういった中において、我々としてようやく練馬地区において複数案というものを出すというお約束もしてきている中において、考え得る案というものを今回示させていただいたということでございます。

今後、それについても意見を聞いていますので、我々として最終的にどうしていくかというのは、今後決めていきたいと思っておりますが、そういった意味でちょっとお答えになっていないかもしれないんですけど、まだ最終的にどうするかについてはまだ、今の現時点においてはまだ決めていないと。

(司会)

はい、分かりました。

(濱本)

はい、ちょっと。

(司会)

ちょっと待ってください。そこはちゃんとしておかないとね。行政がふらついていたんじゃないかならないんで、よく連携をしていただいて、先ほどむしろ旗立てて反対すると言ってるんですから、ちゃんと対応していかないととんでもないことになりますよ。行政間でどうなっているんだなんて聞いていたんじゃないかな笑われちゃうものね、正直言って。私、そう思いますよ。

それと、これ、6回しかやらないでよく決まっちゃって、うちは私が悪いんですかね、18回もやって、本当にちょっと反省しなきゃいけないのかなと思ってます。

すいません、もう時間もないんであれなんですけど、黒木さん、黒木さんがちょっと中途半端になってるんですけど、いいですか、あの形で。

(黒木)

いや、回答は次回いただけるんですよ。

(司会)

次回、回答するという事でよろしいですか。

(黒木)

いいです。

(司会)

大変すいません。なんか中途半端になっちゃったような気がしていたものですから。すいません、時間が今20分になりました。最後に一つだけご意見あれば。はい、最後の質

問ですよ。質問ですか。はい、濱本さん。最後にしてください。

(濱本)

二つ質問します。一つは恩田さんところの関係で、今、司会者は大分指導されたみたいですけど、そうじゃなくて、この会はあくまでも話し合いの会でね、結論は出ないんでしょう、ここでは。それを今、恩田さんは何かの案を出して終わるような言い方をしているんだけど、私はそういうことを考えてない、全然。皆さんそうでしょう。

(恩田)

違います。言っていることは違います。最終的に都市計画…。すいません。

(司会)

ちょっとマイク渡してください。後でじゃ。

(濱本)

私はそういうことじゃなくて、練馬を含めてね、練馬は全部で4キロになるんでね、4キロになるわけでしょう。4.5キロになるわけでしょう。我々はそういうことは聞いてなかったわけ。全然ね。それで1キロならいいでしょうと。そのときに佐薙構成員から外環というのはもう計画決定しているんだから、当然全部来るよという指摘したときに、東京都は杉並と武蔵野は今議論をやっているんで全然違いますと。それで練馬も1キロだけですというようにきちっと明確に答弁されたわけですよ。それが舌も乾かないうちに、もう担当者がかかわると、すぐこういうふうにもう三つの案が出てきて、もっと詳しいことを聞けば代替案になっているけれども、これ、代替案じゃないんで、決定したんでしょう、一回。この赤線のところは。三角形の。それができないということがわかって代替案に変えたんでしょう。私はそういうふう聞いてるんだけどね、練馬の人から。これね、これ。これ、代替案になってるけど、実際はこれは計画決定したんですよ。東京都が案を出されたんですよ、これ。一遍。それを何で代替案になったのか私は分からないけれども、そういう変なやり方をやってね、何だかおかしいやり方をやって、今、これで4キロやりますと、こう言われてもね、我々、そういうことをやっちゃうと、今、恩田部長も言われたけれども、武蔵野もね、杉並も含めて外環の2がやるんじゃないかということ、もうそう決定的な言い方で議論されるような感覚になるから、それは私はおかしいと思う。

だから小口さんだか、その時代のときに言ったことが本当にそれで進むのか、あるいは佐久間さんになったらまた、今言ったように練馬を4キロやったら、その次には8キロあるから、まだやるんだと、そういう計画でどんどんやるんだということを明確に言えるの。それが一番ここの外環の2の話し合いのメインだと私は思う。それで今、恩田部長は言ったように、まとめて案を出され、私が言い方が間違っているかもしれないけど、そういうふうには私は聞こえた。そういうまとめ方を私はしないと思う。我々はそんなこと考えてないでしょう。

(司会)

はい、恩田さん、どうぞ。

(恩田)

私が質問した内容というのは、最終的に都市計画に関する方針は東京都の責任において公表するという形になっているわけですね。その時期というのが、結局、今、各地域で議論しているバラバラの状況の中で、その全部がそういったバラバラの状況をすべて整理して、できた段階で出すものなのかどうなのか、これを確認したかっただけなんです。ですから、今全く、今の状況というのはバラバラな状況ですね。ですので、その辺を踏まえているのかなというところをちょっと確認したかった。当然のことながら踏まえて、最終的に東京都の責任において方針を出すという形になるとは思うんですけども。ただ、余りにも今の状況がほかのエリアとバラバラなものですから、その辺ですね。

(司会)

すいません、もうちょっと時間がオーバーしちゃってできませんので、25分、もうなってますので…。

いや、それは分かるんですけども、会場の関係があってできませんので。また次回当初に、西村さんもまだ意見があるし、小林さんもあるそうなので。

(西村)

続きでやっていただければ結構です。

(司会)

またやりますので。それではすいません、本当に中途半端になって、できるまでと思ってやったものですから、会場の都合もありますので、本日はこれまでとしたいと思います。事務局からまとめ、報告等ありましたらよろしくお願いします。

(事務局)

それでは、本日のまとめをさせていただきます。次第2では、構成員の皆様から第17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えます。

次第3、4までが本日終わりましたので、次回は次第5の質疑から始めたいと考えております。

また、次第7、その他では練馬区における外環の地上部街路のあり方(複数案)について質疑を行いました。

なお、本日、古谷構成員が欠席されておりますので、次回、次第5についてどういう形で進めるかについては、東京都から説明を行った資料の質疑も含めて調整させていただきたいと思えます。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございました。

(事務局)

あと、次回の開催時期ですが、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。

あと、傍聴者の方、ご意見カードの記入・提出がありましたらお願いします。提出する際は出口のボックス、またはファックスでも受け付けておりますので、そちらに入れていただきますようお願いいたします。

(司会)

はい、ありがとうございます。それではちょっと中途半端になって大変申し訳ありませんけど、次回また準備会の中で、西村さんの意見もなんかまだ聞いておりませんので、小林さんのほうも意見もあるみたいでございますので、皆さんの意見はまだあると思いますので、準備会の中で一度整理させていただいて、次第等について、古谷さんの問題もございまして改めて次回やりたいと思います。

今日は本当に遅くまで、30分もオーバーしちゃって大変申し訳ないんですけど、ありがとうございました。気をつけてお帰りください。ありがとうございました。