

第24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27年12月17日 18時～21時

構成員（敬称略）

出席者）濱本勇三、原利子、中村和子、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、児玉憲一、武田光一、安西崇博

資料一覧

次第

- | | |
|---------------|--|
| 資料24-1 | 第22回 議事録 |
| 資料24-1 | 第22回 議事録要旨 |
| 参考資料 | 第23回 ご意見カード |
| 参考資料2 | 自動車排出ガス測定局 |
| 資料10-9 | 地域危険度及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 |
| 資料12-7 | 武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版） |
| 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 |
| 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(武蔵野市版) (改訂版) |
| 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2 (第19回) | 東京都提出資料に関するご意見・ご質問（黒木構成員） |
| 参考資料8 (第22回) | 外環地上部話し合いの会 意見・質問（原構成員） |
| 参考資料9 (第22回) | 意見・質問書（濱本構成員） |
| 参考資料10 (第22回) | 意見・質問（中村構成員） |

(事務局)

予定時刻になりましたので、ただいまから武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会を開会いたします。

本日も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佐々木と申します。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いただきますようお願いいたします。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。マイク使わずに発言された場合、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お願いいたします。本日は3時間での開催ですので、次第3が終わりましたらトイレ休憩を挟みたいと考えております。

続いて、資料の確認をさせていただきます。今回もこれまで同様、構成員の皆様には、すでに配布させていただいた資料について当日お持ちいただくことになっております。

また当日となりましたが、第22回参考資料2と第24回参考資料2を配布しております。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、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)

はい。ただいま、ご紹介いただきました渡邊でございます。村井さんと二人で本日も勤めてまいりますのでよろしくお願いいたします。では、本日の進め方について、事務局からご説明をお願いします。

(事務局)

はい。次第の前に、本日、国土交通省の大畑構成員が、急遽欠席とのご連絡をいただいております。

続きまして、お手元の次第をご覧ください。この後、次第2では第22回の議事録、議事要旨の確認を行い、次第3では、東京都より説明が終わっている、資料12-7、12-7-2、14-4、16-4についてのご意見ご質問について、前回に引き続き原構成員と中村構成員に発表していただき、東京都より回答いたします。その後、黒木構成員から参考資料2について、東京都から回答させていただき、最後に濱本構成員から参考資料9について発表していただき、都から回答いたします。次第4では、これまでの話し合いを踏まえた意見発表を行っていただきます。濱本構成員、原構成員、中村構成員、河田構成員、古谷構成員、大島構成員、西村構成員、黒木構成員、城戸構成員、佐藤構成員より発表の希望を承っております。

また、本日欠席の佐野構成員、小林構成員につきましては事務局宛てに文書をいただいておりますので

代読いたします。以上になります。

(司会)

はい、ありがとうございました。それでは次第に従って進めて参りたいと思います。

次第2、議事録、議事要旨の確認について事務局から説明お願いいたします。

(事務局)

はい。今回、第22回の議事録、議事要旨について12月14日に構成員の皆様へ送付させていただきました。議事録、議事要旨についてはこの形で公表させていただきます。

なお、前回の第23回の議事録については構成員の方に案を送付させていただいたところですが、構成員の皆様へ確認をしていただいた上で公表をさせていただきたいと思っております。以上になります。

(司会)

はい、ありがとうございます。ただいま、事務局から説明がございました。この形で公表してもよろしいでしょうか。よろしいですか。

はい、古谷構成員。よろしいという中での確認ですか。

はい、どうぞ。

(古谷)

これは議事録も議事要旨も同じなのですが、議事要旨の方を言いますと4ページと5ページのところの武田課長、構成員の回答ですね。有識者委員会最終提言の中で地元住民への影響を軽減することを最も重要な視点であるということをおっしゃっていますと、今の、ご提案されている中では、これを認めているのかどうかということがはっきりしないのです。最も重要な点、ポイントであるということをお認めだと解釈してよろしいのでしょうか。

(司会)

はい、これは質問なのですか。今、議事録の確認なんですけども。すいません、古谷さん。それでは1回、議事録の確認だけは進めさせていいですか。はい。

議事録については確認してよろしいですか。はい、わかりました。

改めて古谷さんどうぞ。時間については考慮していただきたいと思っております。

(古谷)

ですから私はイエスカノーかを伺っています。武田さんのイエスカノーかを。

(司会)

はい、武田構成員。

(武田)

前回の答弁でその部分は過去のその提言の中身を読み上げたところなので、私の言葉が、私の気持ちというか言葉と言うか、それが最も重要な視点という意味ではございません。

(司会)

はい、古谷構成員。

(古谷)

それでは私の問いに対するお答えになってないんですね。客観的状況の説明であって、この武田さんの回答は。つまり話し合いをする気があるのか、ないのかということなのです。

(司会)

はい、武田構成員。

(武田)

こういう言葉を言った時の私の気持ちということでよろしいですか。

(司会)

手を挙げていただかないといけませんよ。はい、古谷さんどうぞ。

(古谷)

はい。武田さんの気持ちでなくて、この案を提案されている側がどういう意味なのかということ私達に理解するように話していただくのがこの会の趣旨のほうです。それが客観的にこれを書いてありますよ、で突っぱねてですね、武田さん個人のご意見でなくて提案者側はどうかということの議論を私達はしているのです。ところがお答えはいつでも話し合いをするためのことではなくて極めてその内容という私達とは違う鼻をくくったお答えばかりなのです、いつも。これはこう解釈してちゃんとここで話し合いをするためにやっておいでなんですね、という確認を求めているのです。

(司会)

古谷さん、いいですか確認ということで。ただ、今その話は申し訳ないですけど急に出てきた話ですので準備もないと思いますから、少し時間ください。その後でまた時間の中でやらせていただきたいと思います。

それではすいません、次第に従っていきたいと思います。古谷さん申し訳ありませんね。

はい、それでは前回の続きという形で構成員の方からご説明いただきたいと思います。

それでは原構成員、すいません、最後に大事なところで、途中で時間で終わらせちゃって大変申し訳あ

りませんでした。今日はですね、前もって原さんと中村さんをお願いしてあるんですけど連続で説明していただきます。中身が整合するところが多いものですから。質問等については一緒にやっていきたいというふうに思っていますので。ではすいません、原さん、続きを大変申し訳ありませんがよろしく願います。

(原)

それでは続きの前に、前回の議事の中で山家構成員のお話の中で宮本小路、北宮本小路という名前が出てきて、その説明をしろということがありましたので、それだけご説明申し上げます。

宮本小路、本来、宮本小路という名前が五日市街道の1丁目17から北へ向かって杉並、練馬のちょうど区界の所までが宮本小路といます。で、その間に女子大通りが走っておりまして、女子大通りで南北に分けて南側を宮本小路、北側を北宮本小路と言っております。交通量は宮本小路が多いのですがここは女子大通りの信号で一度止められますので、大変な量の車ですが団子状になって通るので、スピードはのろいですが、量の割には事故が少ないです。北宮本小路の方は今まで、これ、コミュニティーニュースですけれど30年間に、北宮本小路の中間で起こった事故というのは3、4回位しかないですね、自転車と自分で、ボラード、道路交錯をした時の杭みたいなのにぶつかったとかそういうような事故です。圧倒的多数が、この間出ました宮本小路の事故の率が他より2倍とかありましたけれど、ちょうど女子大通りに駐在がありますが、その交差点で起こっておりますのでどちらでカウントされているのかちょっと掴みにくいのです。あの数が女子大通りの事故とするのか宮本小路、あるいは北宮本小路の事故とするのかそこがよく分かりません。実際問題としてほとんどが、その駐在の交差点で起こっております。南側の宮本小路に関しては、五日市街道との交差点ともう一つ中間に十字路がありますが、ほとんどの事故はそこに集中しています。但し、そこでの死亡事故はありません。宮本小路、南側の北が北宮本小路の死亡事故というのはここ三十何年間で見ましたけれど死亡事故はありません。南側の宮本小路に関しては2件ありますがこれは、幼児が飛び出して、親の方に、道の反対側の方にいる親のところに飛び出したのと、酔っ払いが真夜中寝ていてタクシーが分からないで轢いてしまったという、その2件だけです。以上が北宮本小路と南、南と言うか宮本小路の区別です。

それでは前回の続きを話させていただきます。

(司会)

はい、よろしく願います。

(原)

前回まで特にコミュニティーとか色んなものがありますが、コミュニティーの分断になるのではないかとこのこと危惧しているという所で終わりました。整備効果として出されたものに関して、他の問題は条件がそういうのがあったらという仮定の問題であって、今、外環地上部、地上部街路の必要に関して問題になるのは交通問題だけが、都の主張なざる整備効果に関係する検討課題ではないかということをお願いしました。問題は、道路は全て繋がっているわけで、大きい意味でのネットワークということもそうですが、

どの道もどこへ、何をしに行くかっていうことで、車も人も通りますので私達としては暮らしの中で、そのことだけを考えております。全ての地上部街路ができて走る車の多くは、従来そうであったように、他の道がそうであったように、吉祥寺駅か西荻窪の駅に向かうであろうと思っておりますので、そこで右折か左折かするしかありません。五日市も井の頭街道も、それ自体が大変な、狹隘とは言いませんが、車の量に対して道幅が取れない、歩道が非常に貧弱である、自転車を通るといのがもっと大変だと。ということであって、以前安西さんが新しい道路ができれば自転車レーンがちゃんと取れて、非常にそれは安全かつ快適だとおっしゃったんですけど、そうやって入ってきた自転車が西荻とか吉祥寺に向かって、駐輪場がない、走る歩道が狭い、そういうような新たな問題があるわけで、この道は何のための道か、本線はそれなりにというか、本線の意味は分かります、大きなネットワークですから。ただ、この地上部街路は何のための道路かということが、とてもその意味が分かりにくいということです。現在、先程申し上げました、宮本小路、北宮本小路が、もう一本対になっております東十一小路という所は車の問題もですが、こここのところ自転車の猛スピードで走ることによる事故が圧倒的に多くて、事故は年間何十件とありますが、自転車がらみが殆どです。それで、何故その地上部街路が困ると思っているかといえば、東町2丁目の抜け道の問題にずっと関わってきていると、どうしても、渋滞ないしは信号が嫌ということで新しい道がどんどん見つかる抜け道化していくわけですよ。ちょっと工事してここを止めて次、別な道から誘導すると、もうそれがカーナビに登録されて抜け道化していくのをずっとその、モグラたたきのように、それと戦って参りましたので、そういう可能性を考えますと、現在ある、今度の計画されている道路の東西に広がっている住宅地の道路というのは、信号設置できる幅がありませんし、ましてや歩道を設置する幅もありません。通学路でさえガードレールを設置できないで、白い線を引いているだけです。そういう中で予測しない、できなかった新しい車の流れが広がってくるということを非常に恐れております。整備効果の中で出させていただきたいと思っているのは、私としてはこの通りはいらないのではないかという消極的なことではなくて、あくまで新たなマイナスを生じさせる可能性があるもので、そういう、その将来推計を示していただけるなら示していただきたいということが大きな要求というか、問題点でありまして。それを示していただいて、それでも必要な道路だとおっしゃるとしたら、その必要性を証明するデータに基づく新たな道路計画としてお出しになるべきではないかと思っております。

それと同時に、女子大通りも五日市も、この東西の通りは市の通りでなくて都道ですので、何をやるにしても都が動いてくれないとできないわけで、それも悩みのうちの一つなんですけれども。そういう中で都として幹線道路である五日市とか、次の位置である女子大通り、それから北へ行く吉祥寺通りの部分がずっとここ何十年と概成のまま放置されているということ。その上で、この新しい道路ができれば全部解決するというような提案に対しては、非常に疑いの目を持っております。このことはその全て、地域で皆で車の数をカウントするとか、市に一週間の24時間調査をやってもらおうとかいうような取り組みの結果、実感的に考えるようになったことでして、私自身は車を運転しませんので、その車の進み方なんかに関してはちょっと鈍い所があるんですけど、これはその仲間内で非常にあのやっぱりに詳しい方がいらして、その方たちも一緒に検討した結果として、大きな計画の中の交通の流れというものと、身近な住宅地の中にまで、言ってみれば、そのちょこちょこ車が好きなように楽なように回避してく行動というのは、何か違うのではないかというのが、こういう調査の結果があるんですけど、長年皆で取り組んだ

結果の実感として、今度の新しい道路に関しては、それが、全く今は私達としては予測できない新しい抜け道というか、車の通路を学校の主な通学路に発生させてしまう可能性が強いと思いますので、この計画に対して非常に懸念しておりますし、それでもいるという理由があるとすれば、そのマイナスのことも推計をした上で示していただきたいということです。

(司会)

はい、ありがとうございました。私も北宮本小路という通称名で初めて知ったかな。昔から言っていましたか。

(原)

たぶん、区別するためにそう言い出したのではないかな。

(司会)

そうですね、分かりました。ありがとうございました。続いて中村さんよろしいでしょうか。はい、よろしく願いいたします。お待たせしました。

(中村)

私は、主に資料 16-4 について、影響についての 16-4 は影響についての対策が主に書かれています。もし、外環の 2 を整備するならば、例えば環境面ではここに書かれていますように低層舗装や遮熱性舗装、保水性舗装また植樹することで緑比率を上昇させ、騒音を緩和、路面温度の抑制また交通はカラーレーンの設置で交通事故の減少、暮らしは中央に緑地帯を配置し桜並木にしてお花見をしたり、また遊歩道にし、コミュニティの場として活用できる。そしてコミュニティや通学路が遮断されることの解決策として信号機や横断歩道を設置するとしています。私自身、このようなことには納得できませんが、もし整備するのであればこのような対策をしっかりとしていただきたいと思います。

私は、東京都はこのような理想論を並べてばかりでいいのだろうかと思ってしまいます。東京都は、常に災害に強いまちづくりということを言われています。物資輸送や延焼遮断のため広い道路が必要といえます。現在、外環の 2 は要検討路線となっており、優先整備路線にもなっていません。災害はいつくるか分かりません。いつ完成するか気の遠くなるような外環の 2 の道路計画よりも、現在ある道路、例えば吉祥寺通りや女子大通り、五日市通り、井の頭通り、もしくは外環の 2 のそばの生活道路になりますが、稲荷通りなど、拡幅や整備することが最優先ではないでしょうか。そういうことについてお答えいただきたいと思います。

(司会)

はい、ありがとうございました。地域に根差した大事な質問がいくつかお二人から出されておりますので他の構成員の方でも結構ですけどもご意見あればお願いしますし回答があればよろしく願いします。どなたかいますか。

原さんあの、24時間交通を1週間やったのは、どこでやったんですか。

(原)

宮本小路を半分から切った北と南、それから女子大の塀沿いに東に進む道、それと東十一小路。ちょっと待って下さい。

(司会)

それいつ頃やったんですか。

(原)

ちょっと待ってください。

(司会)

ごめんなさい、分かればいいんですけど。

(原)

2005年の10月号ですから、ちょっと待って下さいね、12月26日からやりましたね。これは交通量とスピードの7日間24時間連続で、非常に新しい道路に線を引いてその上走るのでカウントするという新しい方法を試しにやってみるというのに武蔵野市がのってくださって非常に安くできた調査です。

(司会)

ありがとうございます。原さんと中村さんに関する、はい、安西構成員。

(安西)

それではまず、原構成員からいただいたご質問、前回からの引き続きになるかと思っておりますけれどもお答えします。大きく二つあると思っております。

一つ目は防災の話で吉祥寺というのは碁盤の目のような道路で複数の避難コースが選択できるので、分散避難が有効で広域避難場所への移動のために外環の2というのは不要なのではないかというお話だったと思います。お話の通りですね災害時の避難というのは、分散避難というのは、都でも大事な話だと思います。地域の道路の状況を見ますと、資料12-7 現状・課題の資料でございますけれども、2-14ページをご覧ください。こちら、どのような幅員の道路があるのかという分布図を示してまして、青のものが8m以上、つまり青でないものは8m未満ということになります。ですので、この辺りの道路というのは、南北の道路は8m以上の道路がないという状況でございます。引き続きまして同じ資料の2-11ページをご覧ください。少し小さくて恐縮ですが、こちらは阪神淡路大震災の事例で、道路がですね、建物や電柱の倒壊によって通行不能になった、それを幅員別に示している資料でございます。6m未満の道路では6割以上の道路でその通行が不能になったと。また8m未満で考えますとほとんどの道路で車両

の通行が不能になったという状況でございます。また、この地域では緊急輸送道路あるいは延焼遮断帯となるような一定幅員のある道路が、環八から吉祥寺通り渡って約3 km強にわたって存在しないというのが現状だということだと思います。

続きまして生活道路の抜け道の問題ですね。こちらにつきましては、まず、17年にもわたりですね、生活道路の抜け道化の対策に取り組まれているということで、私ども道路行政に携わっている者として、頭が下がる思いであります。その抜け道化の原因というのは、やはり、今、申し上げましたように、3 km位にわたって南北の道路がないと、ご指摘の通りその何故、生活道路に車が通るのかという理由といえ、本来通るべき幹線道路が未完成で容量不足であるというのは一つの要因だと思います。一方でご指摘にあった通り、仮に南北の道路をつくったとしても、信号を嫌う車などが生活道路に入ってくるというようなご懸念もあると思います。確かに道路をつくれれば全て解決するという訳ではないと思いますが、やはり生活道路が抜け道化になっている大きな要因としては、幹線道路がやはり足りてないことで、それに伴う抜け道化というのは当然考えていかなければいけないと。東西の道路が新たに抜け道になるのではないかというご不安だと思いますけども、そういったものも当然合わせて抜け道にならないように、つまり、我々としてもこういった抜け道、生活道路の抜け道化というのをどうやったら解決できるかという同じ思いで道路行政としても考えていますので、南北の道路というのはそれに資するでしょうし、それに伴って生活道路に新たな抜け道化というのが生じないように当然やらなくてはいけないものだというふうに思っております。

(司会)

はい、続けてお願いします。すいません、中村さんの方に対する回答になりますから、よろしく願います。

(安西)

中村構成員から外環の2の道路計画よりも、災害に強いまちづくりとしては、現在ある道路、吉祥寺通りとか五日市街道とか例示ありましたけども、そういった道路の整備が優先ではないかというご指摘です。

都といたしましては、災害に強いまちづくりというもののために、延焼遮断帯の形成というのが重要だと思っております。延焼遮断帯というのは、主に都市計画道路が担うということでございます。都市計画道路の中には、現在ある道路を拡幅するような計画になっているところもあれば、道路が全く不足していて、道路のない所に計画されているものもございます。ですので、もちろん、現在ある道路を拡幅することによって防災性というのは向上すると思えますけれども、必ずしもそれが最優先かというところも言えないのかなというのが私どもの考えでございます。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございました。

構成員の方でご意見ございますか。はい、佐藤構成員。

(佐薙)

中村さんと原さんのご意見をお聞きしましてね、全くその通りなんだけど。私の場合は外環の2の策定区域の近くに住んでいまして、ほとんど五日市を使って毎日のように車に乗っている生活をしているんですよ。ご承知のように東京都もそうだけど、このまちは東西に長い地形なんですね、地域要因としては、そこに井の頭通り、五日市通り、女子大通りとある、これがもう既に今の時点で満杯なんですよ。ここへ南北の道路が入ってきたらどうなるのか。恐ろしくなります、ありがた迷惑だけど一番住みたいまちなんて言うものだから、茨城とか静岡の車が吉祥寺に乗り込んで。こういう連中は何も買わないで帰るわけですよ。そういう意味でね、どう考えてもね、今の時点で将来ともこの3本の東西の道路を拡幅する可能性ありません。希望はしていますけど。これだけ個別でできてですね、二項道路の解決も時間がかかりできていないこの市の道路行政では、絶対できない訳ですよ。だからそこへきて、今、混雑する南北の道路をつくる必要がない。もしここに道路ができますとね、本線の青梅街道の換気塔と、両方の大気汚染でもう住めなくなる訳ですよ。このまちに道路をつくる、地上の道路をつくる必要性について、あっそうかなと言うような意見を持ってき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。事務局をお願いしますけど最後の佐薙さんの希望の議事録についてはよく調整して、解除、外すのなら外してください。

(事務局)

わかりました。

(司会)

よろしいですか、佐薙さんそれで、外すことでいいですか。

(佐薙)

はい。

(司会)

はい、古谷構成員。

(古谷)

今日配られた参考資料2(第22回)の地図。私の主張したのを注として入れてくださってありがたいんですが、これを見てください。あの大体、武蔵野市はですね、補助229だとか早稲田通りだとか青梅街道も同じなんです、実は東西とはいうけれども南北に通っているのを繋ぐ道なんですよ。それだから余計、東西の道路をそのままにしといたままで、パンパンの容量がないまま、外環をつくるということ自体は、さらにそこに流し込む車を遠くから呼び寄せる、まさに佐薙さんがおっしゃったように

呼び寄せるということなんです。ということはですね、今ある先程から出ている、井の頭通りと女子大通りと、それから何でしたっけ、もう一つ青梅街道か、じゃない五日市街道、そこの所が、ますます動きが取れなくて、さらにそれが広がって、さらに外環の2まで動きが取れないことになるのです。しかも、この外環の2をつくる大きな謳い文句は、生活道路の交通量を少なくするということがあったはずなんです。逆にそれが武蔵野市では、逆にみんな流し込む結果と言う計画なんです。という点では、全くこれは、それについての私達がこう言う主張をしても、そちら側の答えはいつでもこうなっています、こういう計画ですと言って、私達のいうことを入れた話し合いにならないのです。いつでもぶつけるだけなんです。私達は話し合いを求めているのです。そして、その話し合いができないままで、これで中間の休みに入ってしまった、それで上の方で、例えば局長さんあたりがもうやめろと言った時に、何の話し合い、二十何回以上やってもですね、私達空しいのです。実際には、まだ話し合いになってないのです。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございました。

原さんどうぞ。原構成員。

(原)

すいません。安西さんにちょっとお聞きしたいんですけど。安全な避難路ということで、防災遮断帯及びしっかりした避難路とのお話でした。それはあるに越したことはないですけど。私は、姉が芦屋で被災いたしました、もうペッチャンコになって、すぐに救援にいきました。道路は確かに瓦礫もあるし電信柱も跨ぎますけど、避難できない訳ではないのですよ。火さえ出なければ、何とかなるのです。長田区は特殊な例で、私はあれが吉祥寺の東町南町で起こるとはとても思えないのですね。だとすれば、今ある、何て言うか、落ち着いた住宅街を犠牲にしてまでそれをつくらなくてはならないという理由がわからない。そういうことです。

(司会)

はい、ありがとうございます。

中村さん。はい、中村構成員。

(中村)

私も安西さんの回答には、満足していません。延焼遮断帯ということで、今ある道路を拡幅することも重要だけれども、ない所に道路をつくることも大切だというようなことをおっしゃったかと思いますが、外環の2は、原っぱしか、そういう何にもない所に外環の2を通すということであれば、現実味のある話かと思うのですけれども、全てが住宅地で、それを一軒ずつ買収して行って、何年かかるか分からないような道路の話その災害に繋げておっしゃられるのはどうかと思いました。

(司会)

はい、ありがとうございます。他にございますか。西村さん手が挙がっていませんでした。そうですね失礼しました。

あの、最後の話みたいな形になってはいますが、基本的には、今までの議論でお互いの意見がぶつかっているというだけの話になっていますけども。整備効果だとか、これは原さんの言葉ですと、いらなのなら、いらなのではないんだと。ただ新たな予測ね、きちっとして必要な道路だということを示さないよということだと思うので、それについては今すぐには、ちょっとこの場でね、ご回答できるような話ではないので、その辺をよろしくお願ひしたいと思うのですけどよろしいでしょうか。

はい、古谷さん。古谷構成員。

(古谷)

今の渡邊さんのお話の、よろしくやってもらいたいという。そのよろしくと言うのは計画側がですね、そういう状態の予測を出すようにお願ひするという意味でしょうか。

(司会)

はい、すいません。言葉が足りなくて申し訳ないのですが、私にはそこまでの力はございませんので、今、言ったのは原さんの質問に対して、回答したのですが、お互いに意見がぶつかっていますねと。ぶつかっているということには了承してくださいねということなので、それで新たな予測を東京都にやらせるとかという話には、私にはできないので、その辺はご理解願ひたいのですが。また、そのご理解について、ご理解と聞かれてしまうかもしれませんけども、今はちょっとそういうとこまではちょっとできないのではないかとこのふうに、私としてですね、私がそういう力があるわけではないものですから、すいません。私の気持ちがうまく伝わらなくて申し訳ございませんでした。

はい、古谷構成員。

(古谷)

構成員の方は、それでよろしいのでしょうか。殊に原さん。

(司会)

ちょっと待って下さい。

はい、原構成員。

(原)

かなり前から、濱本さんもそれに近いことをおっしゃって、この道路がどうしても必要だという理由とデータをきちっと示していただきたいと言っているだけです。

(司会)

はい、分かりました。これはすいませんけど、聞いてちゃんと納めていただきたいと思うのですが、

お願いします。他にございますか。なければ黒木さんが見えになっていますので、前回、申し訳ありませんでした、お休みになったこともありましたので、今日、改めてですね、黒木さんに対する回答からさせていただきますと思います。よろしくお願いします。

安西構成員。

(安西)

黒木構成員からは防災上の地域の危険度の順位が下がったので、安全性が高まっているのではないかと、道路を作らなくても安全性が増すのではないかとというご質問をいただいております。

平成20年に地域の危険度、総合危険度というものを都で出しております。こちらは、黒木さんがこの地域の何丁目何丁目というのを平均されて、1145位と、平均するとそれぐらいの数字だということなのですが、これが平成25年の総合危険度でいくと1288位になるので、地域の安全性が高まっているのではないかとご指摘だと思います。この地域危険度というのは、何か絶対的な評価ではなくて、東京都全域の町丁目をそれぞれ相対的にといいますか、ランク付けしただけのものでございますので、順位が上がったからといって、必ずしも安全性が向上したという訳ではないと。そういった類のデータだというふうにご理解ください。道路をつくらなくても安全性が増すのではないかとこの部分につきましては、地域の防災性を向上させるためには、私どもとしては、道路整備は重要なことだと思っております。ただ、それだけではなくてですね、当然、例えば地域危険度を公表して都民の皆様の防災意識を高めることも大事ですし、建築物の不燃化、耐震化を進めていくことも大事だと思っております。道路整備だけが大事だと思っている訳ではございません。

2問目ですけれども、災害時の危険度ということで見ると、東京の中でも下町の方が危険度が高いので、そちらから整備すべきではないかというお話、ご質問をいただいております。この外環の地上部の街路については、現在、まだ必要性からこうやってお話を聴いている段階で、検討中ということでございますけれども、都としましてはですね、区部の下町地域、あるいは区部でも、環七周辺の木密地域が十分危険だと認識しておりまして、こういった地域では、今、赤い線が引かれていますけれども、黄緑の所がですね、この凡例がいわゆる木密地域の中でも非常に危険性の高い所、そういった所で、この赤い所、これが都市計画道路なんですけれども、こういった木密地域にある都市計画道路、これは2020年度までに整備することで頑張っているところ、優先的に整備を進めている状況でございます。

3問目。もともと、この地域は出火しにくいということだけでも、延焼しやすいという理由は何かというご質問だと思います。こちらにつきましては、資料12-7 現状・課題データ集の2-8ページをご覧ください。火災危険度というのは、出火の危険度と延焼の危険度。出火の危険度というのは出火のしやすさです。延焼の危険度とは燃え広がりやすさです。この二つの別々の要素で構成しています。ご当地につきましては、出火の原因となりますような火器・電気器具というのは、工場とかあまりありませんので、出火のしやすさは低いというふうなデータになっています。一方でこの辺り、木造の住宅もありますし、広い道路、公園も少ないということで、一度火がついた場合には燃え広がりやすさというのは、少し高いというようなデータになっているというところでございます。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございました。中村構成員も災害に強いまちづくりという理想的な話について質問しておりましたけども、黒木さんどうですか。

はい、黒木構成員。

(黒木)

理屈的にはそうなのかもしれませんが、やはり、問題は道路ってただでないんですよ。みんなの税金を使って、巨額の経費を使う訳じゃないですか。それにはたして資するものなのかということをお伺いしているのですが。確かにそりゃ、道路をいくらでもつくってくれば、災害も防げますし、延焼もしないでしょう。あなたのいう通りかもしれませんが、そのために色んな犠牲が払われるわけじゃないですか。そこを全部取っ払っちゃって話されても、何か、説得性が全くないというか、机上でこうなります、こうなりますと、あなたのご意見を述べて聞いても、そこが、伝わってこないのです、こっちには全然あなたの意見は、だからこうみんな聞いていても、本当にこの道路は必要なのだろうかと思うわけじゃないですか。その下町の方にしても、勿論そちらの整備も必要だしそれも勿論するのは当然のことだと思うのですが、それよりもこういうふうな順位が低くなおかつ危険度が落ちているとこなどは、早急に進める必要もないし、こんなに焦って計画をつくる必要性もないと思うんですね。何でこうやってそこまでこっちを優先させようとしているのか、それが皆分からない。結局はインターができるから、そこから道路を流したいとかそういうことの方が本当の目的ではないかなと、こちらは勘ぐってしまう訳ですよ。そっちの方を本当にやりたいのに、それをいうと何か角が立つから、防災とかそういう話を持ってきて住民を上手く何か丸めこもうとしているのか、そういう印象を受ける感じがするので。やはり外環の2と言うのは、青梅インターであるとか、三鷹インターであるとかその辺からの道路を流すためのものの機能が凄く私は強いんじゃないかなと思ってまして、その辺の面も含めて道路を整備というのが進められているというような認識を持ってまして、そっちの方を優先したいがために、これをつくりたいんじゃないのかと、その辺のこともちょっとあって、そういう気がするのですよね。それについてはいかがなのですか。

(司会)

はい、道路をつくる優先の考え方が防災じゃないんじゃないかというようなご意見ですけども。

はい、安西構成員。

(安西)

外環の2という道路は、前回か前々回かに優先的に整備する路線という訳ではなくて、外環が地下に行ったということを踏まえまして、この外環の2の計画を今後どうしていかうかということで、こうお話し合いをさせていただいている状況なので、そういった意味では優先的に整備する路線ということで捉えている訳ではないというふうにご理解ください。

(司会)

はい、武田構成員。

(武田)

黒木構成員のお話、最もだと思います。我々も正直言って、防災だけのために道路をつくる訳ではございませんし、当然通過交通、今言ったようにインターチェンジができればそれなりの準備という部分も必要だと思います。ですから、そういったものを色々複合して考えていかなければいけないという思いはございます。ですから、そのうちの一つをして防災という視点も地元で資するのではないかということでデータとしてあげさせていただいています。それは皆さんがそのデータを知りたいのか、知りたくないのかではなくて、我々としては最初にデータ集をつくる時に、4つの視点というものの中で、皆様に我々としては、なんですか、データをお示ししていただいて色々意見を聴きたいということでつくりましたので、今、言ったような、そういったご意見は我々としても貴重なご意見として聴いて、また次の考えるタイミングの時に色々やりたいと思いますし、そういったご意見を受けて反省すべきものは反省したいと思っています。ただ、決して、今、言ったように防災だけという訳ではないです。それは4つの視点で複合的に考えて、その要素の1つとしてご説明をさせていただいたそういうふうにご理解いただきたいと思います。

(司会)

はい、黒木さんよろしいですか。

はい、古谷構成員。

(古谷)

それならばですね、そこでのネガティブな影響、今、例えばこの道路をつくることにとってのですね、コストとそれからあと、住民のコミュニティの問題とかそういうようなことに対する比較の予測データ、それがほとんどないということなんです。そこが少なくとも客観的な提案、まだその優先整備路線ではないというようなそういうことの裏書になるような提案ではないということなのですよ。だからそういう意味では一方的な提案であるとしかたれないのです。

(司会)

はい、ありがとうございました。

ご意見ございますか。はい、他にございますか。はい、西村構成員。

(西村)

西村です。私がというよりも黒木さんが初めに出された中に、住民同士が日頃から関係を持って助け合うことで防災機能というのは向上するし、災害時にも一番それが重要だということの中で、外環の2をつくることはコミュニティを分断し、地域のつながりも破壊しということで、それと全く逆さまなことをやっている訳なのですね。これは私が言っているというよりも黒木さんが前におっしゃったことなのすけ

ど、ここのところ、やっぱり忘れて欲しくないと思います。このプラスマイナスを考えたら、マイナスの方が大きいようなことが外環の2だと私は思っております。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございます。

他にご意見ございますか。はい、黒木構成員。

(黒木)

意見なんですけども、回答する必要はないんですけども、結局はその道路を何か流したいという機能ももちろんあるとおっしゃいましたよね。要するにそういうことになるとう結局道路から車が流れてきて、それが武蔵野市に流れてくると。更にそのことによって、こちらの方の道路交通も渋滞も増え、なおかつ環境も悪化するということは、もうこれは目に見えている話なので、そこに住んでいる住民にとっては、これはこの上なく、苦痛というかですね、迷惑なことになるのは分かり切っている話。それをあなた達はこう納得しろというみたいなことを言いたい訳ですよ。その辺の説得性がですね、それが欠けているんじゃないかということなので、私の場合は個人的に言いますと計画線上に住んでいますので、今後、立ち退き対象になるのか、それとも、もし道路がより狭くなった場合は家が半分になるか分からないですけども、そういうふうな立場にあるので、基本的にはつくって欲しくないというのは絶対あるんですけども。その周辺の方においても迷惑なことになるのは目に見えている話なので、そういうことの厄介なものを持ちこもうとしている訳ですから、それについての説明がですね、やっぱり足りないんじゃないかなということちょっと認識して欲しいなと思っておりますので、その辺よろしくをお願いします。

(司会)

はい、ありがとうございます。黒木さん、また後で一人一人のご意見伺いますので、これをこれからどう活かしていくかということだと思いますので、今のご意見はですね、もう少しデータが欲しいとかという、古谷さんのちゃんとしたデータが揃っていないよというような意見も含めて、そういうのが現実的な市民の考え方だというのが、ここで出ればね、ここで何か決める訳じゃないので、出ればそれをちゃんと持って行ってもらうというふうに私は思っているんですけども。

他にご意見ございますか。大島さんいいですか。はい、わかりました。すいません。それではなければ濱本構成員から資料出ておりますので濱本構成員に説明をしていただきたいと思いますと思いますが、よろしいでしょうか。濱本さん。よろしくをお願いします。

(濱本)

濱本です。まず、最初に11月19日に出しました質問書ですけども、ちょっと細かくなっていますので、私の方がこれを略しながら説明し、質問しますのでご了解いただきたいと思います。それから基本的に先程、原さん、中村さん、黒木さんの意見色々質問されましたけども、東京都の答弁はですね、あまりにもなんというか、誠意がない回答が多いように感じます。ですからその辺のところは、私の質問もダブっ

ていますけども、確実にきちっと答弁していただきたいと思います。もしできなければ続けて質問しますからそのつもりで答弁してください。

ではまず意見を先に述べさせていただきます。

資料12-7-2、資料12-4、資料の16-4、地上部街路に関する必要性についての意見、質問を行います。最初に東京都から示された資料の説明については第18回に発言をいたしました。私はこの資料の説明を受けたあと、この資料の内容は道路計画を提案をされるための一般論として話を聞くことはできるけども、外環の2、地上街路部の必要性としては認められないと申し上げました。また外環の2の必要性の有無について議論するために追加資料が必要と思ったが、しかし残念ながら今日まで東京都からは提示された資料は先に述べた通り、これを基に意見・質問をしなくてはなりません。それで、もう一度重ねて申し上げますけども、第22回でも申し上げましたけども、これ以上の資料の提示がないのですね。ないのですねということを一応聞いておきます。

それでは、現在提示されている資料の内容の確認をすると共に全般的に東京都は外環の2をつくることを前提に武蔵野市民に極度の危険を煽るような資料を提示しているように思います。武蔵野市はご承知の通り長期計画を初め、様々な事柄を市民とともに、環境、交通、防災、暮らし等の武蔵野市としての独自の検討課題を市民に提示し、まちづくりを進めております。これにより、閑静な住宅街が長年にわたり、様々な人々の努力によって、今日のまちづくりができたとは私は自負しております。また、その他の地域の方々から、武蔵野市が一番住みやすいまちとして、長い間日本一として推薦されていることはご承知の通りであります。

さて、外環の2そのものの計画は41年計画決定した内容と、今、東京都から示されている外環の2の計画目的は全く別のものであり、外環の2ありきを基本とした必要性を議論すべきではありません。特に昭和41年の外環計画においては、外環本線と外環の2は一体であると私は一貫して主張してきました。それにより、東京都は第17回話し合い会で改めて外環計画は一体であると認めました。また第22回でも質問致しましたが、今回の質問書の中で再質問されるよう司会者からも発言がありましたので、このことについてこれから質問したいと思います。

まず第一にたたき台のことですが、平成13年4月、国と東京都は計画のたたき台を発表し、同時に各地区において説明会が開催されました。たたき台の説明の中で、自動車専用道路すなわち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をつくるということと、二番目に地上部の利用については4つの案が提示され、その1つとして住宅地域のコミュニティを維持する場合として、現状の市街地を維持することができますという説明がありました。この説明によると昭和41年計画案は、たたき台案により本線と外環の2街路を含めて再検討され、そして新しい案として発表し、説明されたものと、私は確認いたしました。即ち、街路の外環の2の計画は、たたき台の案によって滅失されたと説明されている。このことについては説明会で何回も私は確認しました。東京都は主催者としてその説明会に同席され、これを認めております。これは外環の2が外環計画では一体であることを実証し、たたき台によって計画変更されたことである。このことについて再度東京都はどのように今考えているのかお聞かせください。このことには十分議論、説明していただきたいと思います。

次に第二として、平成17年1月に、それから平成20年の3月に外環の地上部の街路について発表が東

京都からありました。その中で街路の整備による効果、検討の進め方として活力、安全、暮らし、環境の題目が示されておりますが、これは道路整備の一般論の考え方であって、外環の2の必要性ではないと思います。新しい街路がこの場所に必要であるとするならば武蔵野市の、市として全体としての都市計画としてその必要性を市民が納得できる資料を提示し、説明していただかなければなりません。今もって外環の2の必要性についても十分なる納得得る説明がなされないというのが現状ではありませんか。特に指摘をしておきたいことは、外環の地上部街路の必要性がない場合の説明が一切ありません。これは異様な資料といわざるを得ません。

次に第三として、平成26年2月24日、大深度地下に対する公聴会で、東京都知事代理として長谷川氏が陳述いたしました。前回はちょっと内容、私もちょっと勘違いしまして、申し訳ないことですが、内容がちょっと変わっていましたので、今回もう一度言い直しますと、「地上部への影響を小さくするため、地域の分断を避けるため大深度地下にした」という発言を、東京都の現職の担当者の皆さんはどんなような思いで整合しますか。そこで、このことについて東京都はどのように考えていますかということをお聞きしたいと思います。長谷川氏の話は外環本線のことが全てではなく、街路を含めた考え方で、その中には今の生活道路のこととか色々書いてあります。だからそのことを考えても、長谷川さんの言っていることは正しいと思いますし、東京都はそのことについて、外環の2をつくるということと、ちょっと違うんじゃないかということをお主張いたします。今述べた基本的な問題点を踏まえて、第22回、23回で他の構成員からも多々意見・問題点を指摘されましたが、私もいくつかの質問を行いますので、東京都の考えをお聞かせください。

まず第一に、たたき台の問題については、今、質問しましたのでちょっと省略しますが、P1-1ページの(1)(2)(4)、それからP2の(7)については、これは東京都の説明は一般論ということで、私、説明しましたので省略します。

第二について、外環の地下の公聴会の東京都についても、これも今、長谷川氏のことですから、今申し上げたので省略します。

第三に緑地計画について、これはページの1-1の(1)と、1-1-(1)-①です。それでこのことについてですね、原さんとかからも色々な方、説明受けましたけども、武蔵野市における緑地計画は市民との話し合いを含めて長期計画で進められており、外環の2の整備効果として評価すべきではないと思います。街路ができた場合でも緑地は増えない、増える根拠はなんですか。例えば今、練馬区で計画変更になりましたけども22mの場合だと全然緑地はできません。今の緑地よりも外環の2が40m幅でできたとしても増えることはないと思います。そのことを申し上げておきます。そのことについて答弁していただきたい。

次に第四として、環境防災からみた緊急輸送についての道路についてですがこれについてはP5-5ページの3-2の(2)それからP63-2-3の(3)の1についてですが①として外環本線が整備されれば外環の2がなくなるとも南北道路の緊急輸送は確保される。南北輸送路にではなく東西の輸送路をどう考えるべきか、どう考えているか。それでネットワーク街路ということで最初に41年言っていましたけども、今、ネットワークなんて一言も言わなくなりました。今、ネットワークは必要ないと思います。

次に②として、交通事故についての年々減少しているのですが、外環の2の整備によって交通事故が増

えることはあっても減ることはないとは私は常識では考えますが、皆さんはどう考えているのか。それから避難場所に東京女子大を考えているということですが、吉祥寺南町からとても東京女子大の避難はできないと思います。どんな災害の規模を捉えて言われているのか分かりませんが、東京女子大という、こういうことを明確にされていることをちょっと疑問に感じます。この質問について質問を答えていただきたい。

次に第五として、環境、大気、騒音、振動についてですが、これは3ページの1-2の(2)それから1-3の(1)です。①は大気、騒音、振動については、平成24年度の環境基準は適正範囲であることは認めますが、それを持続するべきであると思います。しかし、今の測定場所は3つありますけども、これは外環の2の場合の適正な場所ではないと思います。このことについて東京都はどう考えるのかお聞きしたいと思います。次に②は、新しい道路にすると今の環境より悪くなるのが確実であるのがどう思いますかということなのですが、それについて答弁いただきたい。

次に第六として、に既存道路の整備についてですがこれはP3の1-2の(3)それからP4の2-1の(4)それからP5ページの2-3の(1)(2)それから7ページの4の(1)のことですが、これを5つにまとめました。

①は電線の地中化のこととそれから交差点の安全対策については、新設道路ではなく既存の道路について実施すべきではないかと思えます。まずそのことについて答弁いただきたい。

次に②は外環の2の整備により交通事故が増えることはあっても減ることはないとは私はいましましたが、これをもう一度質問します。③は外環の2の整備により自動車事故が増えているが既存道路の整備を真剣に行っていただきたいと、私自身が今こういう体ですから、特に整備計画についてどのようになっているのかお聞きしたいと思います。④は既存道路の南北東西、安全性は怎么样了。これ、きちんと教えてください。今、井の頭通りとか五日市道路あるいは女子大通りとかこういう東西道路がありますけども南北道路は今も沢山、武蔵野市にもあります。その辺のことについての整備についてのことについてお聞きしたいと思います。⑤は交通量のことについてですが、これはP4の1の(1)と2、(2)です。

それから2-2の(1)と(2)の質問ですが、①東京都が示す交通量は外環の本線との関係、外環の2の何の交通量なのかちょっと不明で、外環の本線だけなのか、あるいは外環の2の交通量なのかこれについて明確じゃなかったと思いますのでもう一度確認したいと思います。それから、この交通量の作成の根拠はちょっとお聞きしましたが、もう一度確認したいと思います。②に現在の吉祥寺東町地域の外環本線、外環の2の関連する道路の交通量の状況を東京都は把握されているのかということなんですけども、これは先程、原さんから質問ありましたが、特に生活道路というか、宮本小路だとかですね、色々ありますけども今これは宮本小路の場合は五日市までなんです。それで、その後の南について五日市から井の頭、あるいは三鷹に出るどういうふうに車が流れているのか、その辺を明確に説明していただきたいと思えます。将来人口が減少することは確実であり、交通量も減少することが明らかであるが、それでも新しい道路は必要か。

次に第八として、今度は外環の2以外の南北道路について申し上げたいと思うんですが、南北道路は外環の2だけではなく、これ練馬区の話ですけども、練馬区の地域の同じ南北道路に補助135号線だとかあ

るいは 調布保谷線の整備がまだ進んでおりません。これは何回も質問しておりますけども、これは練馬区に任すのではなく、都道ですから前回も申し上げましたけども、東京都が強い指導をしないとこれはなかなかできないと思います。今日も図面いただきましたけどね、これをやればですね、何も外環の2は必要じゃないのです。ですからこの指導についてきちっともう一度東京都の考え方を教えていただきたいと思います。

次に第十として、防災地域の危険度について、これは黒木さんから説明、質問ありましたが、東京都が示す防災地域の危険度は武蔵野市は低いエリアであります、防災面から外環の2が必要という必要は当たらないと思います。東京都が作られた資料は地元住民の不安を煽るだけではないでしょうか。ということでこれは、P5-3-1 (5) で、それからP6-3-2の(2)で質問しています。

(司会)

すいません、九番が抜け飛んでいますので9をよろしく願いいたします。

(濱本)

大変失礼いたしました。第九として、公共交通の連帯強化についてですが、これは、簡単に言うとムーバスのことですね。外環の2がなくても路線バスの運行はスムーズにされており公共交通としては路線バスよりも、鉄道の南北道路を検討していただきたいことが一つ。それからムーバスについてはですね。これは、誠に申し訳ないのですが、外環の2とは次元が違います。このことについては、何故武蔵野市が全国に先駆けてムーバスをやったかということをよく勉強していただいて、何故外環の2が必要なのか。こういうことは絶対にあり得ないと思うのですが、もうちょっと勉強していただいて答弁していただきたい。

次に第十一として、東京都の提出された資料についてそうなのですが、このことについてはP2-9 (9)とP5-2-3の(3)とP6の3-1-6とP7-4の(2)です。これをちょっと申し上げますと、①東京都が提示した説明資料は、外環の2ありきの資料であり、何故この場所に外環の2が必要なのかという質問になっていない。また必要がない場合についての資料の提示がないので、議論が必要がないという、なしという発言もないので議論はできない。無理に評価している、検討余地がないのではないかとということ。②一つの例として、今度は井の頭通りの4丁目の公園に消防署の仮事務所ができました。来年の2月から開設される訳ですけども、これは五日市街道の八幡神宮のこのある消防署です。吉祥寺消防署ね。これを再建築し直しますので、その間、仮建設ということで来年の2月からやるのですけども、この消防署のその仮建設の説明会において、東京都の方で消防関係の方がおいでになった時に、地元の住民の質問で、仮庁舎もいいんですけども、なぜこの南町に消防署ができないんですかということの質問がありました。その時に南町、ここは重大な場所で、できれば一番いいんですけど、つくりたいですという話だったんですね。ところが、今、ここが外環の2になっていますので、計画的にはなっているので、できないので、とりあえず外環の仮設のところでつくらせてもらったということなのです。こういうことはですね、東京都全体、東京都でありながらこれ、縦割式のことなので誠に残念ですが、我々としては緑地も必要ですけども、消防署も必要なんです。だからそういうことが考えた時に、外環関係の皆さんはどうお考えになるのかちょっとお聞きたいと思っています。

それから最後になりますけど、③道路の横断箇所、通学路、主な生活動線、コミュニティ区域の一体配置、影響を緩和することが可能と説明されていますけども、これは武蔵野市民の長い努力によって閑静な住宅が完成した、されたもので、それを守ってきました。また、既存のコミュニティや住宅を破壊してまでも道路をつくる必要はないと考えますが、東京都の職員はもっと都民の考えをよく聞いてつくるようにしていただきたいこと、また行政を心掛けていただきたいということで、これは質問も含めていますけども、気持ちを言っておきたいと思います。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございました。濱本さんすいません。2ページですね、必要性のない場合の説明云々という言葉なんですけども、それちょっと意味が私よく分かんなかったので説明していただけますか。

はい、濱本構成員。

(濱本)

外環の2、外環道路のことについてですね、必要性の有無を説明する時は、提案者はですね、必ずすべきという、ありということだけしか説明しないのですよ。だけどね、外環ありきもいいのですけども、外環がなかった場合どうなるかということをね、きちんとこれは説明すべきなのですよ。そうでしょ、それを先に説明しなきゃならないもの、それが全然できていない。それで、今、出ている東京都のデータは全部、データであって、これも武蔵野市から提出されたデータですね、データ出たものについて、こうでありこうでなければならぬとか、今のままでは危険だと予測されているとか、そういう回答の仕方になっているんですよ。ですから、私はこれはありきの元になるけども、これでは外環の2の話し合いはできないと思いますよ。だから今申し上げたように、必要性なしの場合についてお考え方もきちんとしてほしいということ。

(司会)

はい、分かりました。それでは質問等に、はい、回答お願いします。

安西構成員。

(安西)

濱本構成員からいただいたご質問に対してお答えいたします。

まず、この話し合いの会で都からご提示している資料で追加資料はないのかというご指摘でした。都から提出しています必要性のデータの資料。まず現状・課題データ集 12-7。その追加資料 12-7-2。また、地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータ 14-4。影響データ 16-4。こちらの4冊でこの話し合いの会の資料としては、これで追加資料の提示の予定はございません。

次に、計画のたたき台についてのご質問がございました。平成13年に都は国とともに外環の地下化のイメージを示します計画のたたき台を公表いたしましたけれども、その公表によって外環の2はなくなった、もう計画変更されたというご指摘をいただきました。お話の計画のたたき台は、高速道路の外環につ

いて原点に立ち戻って、地域の皆様のご意見を聴くための幅広い議論の素材として、初めて地下化のイメージの提案をしたものでございまして、たたき台の名の通りでございます。その時にその高速道路は地下にするということであって、その地上部はどうするんだということになりますので、その検討のメニューとして、ご指摘の通り、住宅や地域コミュニティを維持する場合というものも含めた4つのメニューを提示いたしました。この計画のたたき台はあくまでもたたき台の公表でございまして、都市計画の変更ということになりますと、釈迦に説法かもしれませんけども、高速道路は平成19年に行ったものでございます。地下化の都市計画変更を行いました。外環の2につきましては、昭和41年決定の都市計画がそのままあるという状況でございまして、現在、その取り扱いについて、その必要性やあり方について、広く意見を聴きながら検討を進めている最中というところでございます。

また、ご質問の中で昭和41年に計画決定した時の外環の2と、今のその外環の2の整備目的が変わってきているのではないかというお話もございました。これも何度もお話させていただいていることで恐縮ですけれども、昭和41年の時は、都市計画道路の再検討、大規模に行いまして、その結果、幹線街路として都市計画を決定いたしました。当時は高速道路の外環の構想もございましたので、幅員40mの外環の2の中に高速道路の外環を高架で整備するというような計画にございました。平成13年にたたき台を示して以降、平成19年に高速道路の外環は地下に変更しましたので、そういった意味では41年の時に考えていた高速道路を中に収める、その空間が当然不要になりました。また、計画のたたき台に記載しました通り、また濱本構成員の意見書にも記載の通り、高速道路の地下化と合わせまして高速道路の車線数を増やしましたので、外環の2の広域的な機能といいますか、そういったものは高速道路に集約いたしました。ただ、その地域のための道路としての機能は今でもあるというふうに考えてございます。

次に緑地の計画についてのご質問をいただきました。街路ができて緑地は増えないのではないかと。外環の2の整備効果として評価すべきではないのではないかとというご指摘でございます。資料のほう、12-7現状・課題1-5ページをご覧ください。今の武蔵野市の緑の現状といたしましては、緑被率が年々落ちてきているというような状況がございます。また、吉祥寺の中でも南町、東町という区域は、市内の中でみますと緑被率が低いというような状況もございます。次に資料14-4整備効果のデータ1-7ページをご覧ください。仮に今の幅員の40mを活用してこういった幅広い緑地帯を設けた場合ですと、約2haの緑地が増えるというふうな計算になっております。縮めた場合どうなんだというような計算はしておりませんで、最大で2haの緑地を設けることができます。この緑地を設けない場合でも当然植樹帯は設置いたしますので、緑のネットワークとしては形成されるというふうに考えてございます。回答の漏れがあったら後程ご指摘ください。

次に防災面からみた緊急輸送道路でございます。緊急輸送道路につきましては資料12-7現状・課題2-5ページをご覧ください。ご指摘の通り、高速道路の外環が整備されれば南北の重要な緊急輸送路になりますけども、この外環というのは、例えば首都直下地震が起きた場合、全国各地から物資等が輸送されるようなことが想定されますけれども、そういった広域的な物資輸送を担うルートにはなってきますけれども、一方でこの地域の医療施設や避難場所へのアクセス、そこへの物資輸送といったことは、その地上の一般の道路が担ってくるということになると思います。緊急輸送道路の現状、この地域の現状を見ますと、ちょうどご当地、この辺りですけれども、東西の緊急輸送道路は青梅街道、女子大通り、五日市街道、

井の頭通りと何本か入ってございます。一方で、南北は環八の次は吉祥寺通りになってしまうというよう
な状況、これが大体3 km強の間隔が空いているというのが今の現状でございます。次に吉祥寺の南町か
ら東京女子大、東京女子大が避難場所に指定されているわけでございますけれども、そちらに避難すると
は考えられないのではないかとご指摘いただいております。この武蔵野地域、この辺りの避難場所と
いたしましては東京女子大の他、井の頭公園あるいは成蹊学園のグラウンドも指定されてございます。資料
12-7 現状・課題 2-14 ページをご覧くださいなのですが、先程もちょっとお話ししましたが、こ
の地域の南北道路を見ますと、吉祥寺通りを除いて幅員8 m未満の道路しかないような状況でございます。
先程もお話した通り、建物や電柱の倒壊によりまして、先程、原構成員からは人は何とか通れるのではな
いかとお話がありましたけれども、車両の通行もなかなかできなくなってしまうという状況ございま
す。現状・課題の2-5 ページをご覧くださいますと、先程の図面でございますけれども、この地域、
緊急輸送道路となるような南北道路が不足しているという状況でございます。ですので、一定幅員
以上の道路が仮に整備されれば、震災時に当然大規模な火災といったものは防げますし、安全な避難路と
もなってきます。吉祥寺南町や東町にお住まいの方の中には震災が起こればですね、どういった形の震災
になるかというものを当然分らない訳ですけれども、東京女子大に避難される方もいらっしゃると思
います。そういった方にとってはですね、当然、外環の2というのは避難路になってくると思います。

次は大気、騒音、振動についてです。大気、騒音、振動については現在適正範囲でそれを持続すべきだ
というご指摘をいただいております。こちらにつきましては、都としましては、大気汚染対策を積極的に
取り組んできた結果、例えばですね、一つの自動車排出ガスの物質である浮遊粒子状物質、SPM、PM2.5
よりも少し大きいものですが、その濃度はここ10年で半減したということで、都内の全ての測定
局で環境基準を達成しているような状況でございます。こういった状況は維持していかなければいけない
というふうに思っております。外環の2をつくと、沿道の大気とか騒音とか振動については悪くなるの
ではないか、環境基準を上回ってしまうのではないかとご不安があると思います。そこで、我々とし
ましては、資料16-4 影響データ 1-1 ページをご覧ください。こちらで類似の路線として、往復2車線
で1日の交通量が1万台から1万8千台の道路をピックアップしてきて、例えば大気であればこの3
局がそれに該当したと。前回もこれ、ご指摘いただいて場所が分からないとか、この位置で本当にいいの
かというようなご指摘いただきましたので、今回参考資料でこの3局の位置が分かる図面を付けさせてい
ただいております。そういった意味では、大気や騒音、振動というのは類似の路線ではおおむね環境基準
を達成しておりますし、残念ながら外環の2の近くではですね、外環の2が整備されておられませんので自
動車排出ガスの測定局というのはございません。新しい道路をつくと環境が悪化する、それは沿道に限
らないというふうに私ども捉えた訳ですけれども、資料14-4 整備効果データ 1-5 ページをご覧ください。
交通の流れがスムーズになりますと車一台から排出される排気ガスが低減されます。例えば、こちらが窒
素酸化物、20 km/h、40 km/h、60 km/h となっていけば1台当りから排出される量が減っていきま
す。こちらは浮遊粒子状物質 SPM でございますが、同様の傾向でございます。こういったことですので、
外環の2が整備されて交通の流れがスムーズになりますと、試算ですけれども例えば窒素酸化物は年間で
大型車3万4千台分、浮遊粒子状物質はペットボトルで年間1万6千本分が減少するというふうに試算し
てございます。

次に、既存道路の整備が大事というお話をいただきました。私ども、道路を新設するだけでなく、既存道路の改良にも取り組んでございます。例えば無電柱化の推進、右折レーンの設置、自転車走行レーンの設置などに取り組んでございます。武蔵野市におきましては、例えば五日市街道の吉祥寺北町交差点、あるいは女子大通りの四軒寺交差点などで交差点を改良している最中でございます。それと合わせまして、電線類の地中化にも取り組んでございます。また、吉祥寺通りは自転車走行レーンの優先整備区間ということで位置付けをしてございます。一方で、外環の2を整備することで交通事故が増えるのではないかとこのご指摘いただいております。これにつきましては現状・課題の3-3 ページをまずご覧ください。これも前回は説明させていただいた内容ですけれども、宮本小路、稲荷通りは非常に交通量が多い通りになっております。その結果、東京都全体の生活道路の事故率に対して宮本小路でいけば2倍、稲荷通りでいけば1.7倍というのが、これが現状でございます。次に資料14-4 整備効果3-5 ページをご覧ください。外環の2が仮に整備されたとなれば、こちらも何度かご説明している内容でございますけれども、こちらが南北方向になりますけれども、例えば今お話した宮本小路でいけば交通量が6割減る、稲荷通りでいけば9割減るといふふうに試算しておりまして、生活道路の安全性が大きく改善するものと考えております。

次に、交通量の根拠が分からないというご指摘をいただきました。資料14-4 整備効果3-1 ページをご覧ください。こちらに外環の2の将来交通量の予測値をお示ししていますが、こちらはまず高速道路の外環は開通していることを、まず、前提にしています。また高速道路の外環の交通量とは別に推計しております。高速道路のほうは10万台弱の交通量が見込まれていますが、外環の2につきましては平成32年で1日1万台から1万8千台というふうに予測してございます。五日市街道とか吉祥寺通りと同程度と見込んでおります。

次に、この地域の現状の交通量を把握しているのかというお話をいただきました。こちらは何度も行ったり来たりで申し訳ございません、資料12-7 現状・課題3-4 ページをご覧ください。これも南北方向が横方向ですけれども、こちらに12時間あたりの交通量、例えば宮本小路であれば12時間あたり2千8百台、吉祥寺通りでいけば1万台位の数字として、現状として捉えております。この交通の流れがどこからどこに行くのかという所までは我々、おさえきれってございません。

次に、外環の2以外の南北道路についてのご指摘です。南北道路は外環の2だけではないということで、ご指摘の通りだと思っております。ご指摘にあった調布保谷線、こちらは一部まだ事業中のところもございますが今年8月に埼玉県境まで交通解放されまして、全線開通いたしました。またかねがねご指摘いただいている練馬区の補助135号線、こちらはお話の通り、現時点では事業着手には至ってございませんが、引き続き練馬区さんと共に都市計画道路の計画的、効率的な整備に努めていきたいと都としても考えてございます。

次に、公共交通、ムーバスの関連でご質問いただきました。ムーバスは外環の2とは全く次元の違う話だというご指摘でございます。私ども、その公共交通の連携強化ということで資料を作らせていただいた背景には、まず現状・課題データ集4-2 ページをご覧くださいなのですが、この地域、杉並区間もそうですけれども、こういった歩道も設置されていないような道路に路線バスが入り混んでいるような状況があると思っております。続きまして14-4 整備効果4-5 ページをご覧ください。武蔵野市の地図でござ

いますけれども赤、青といった色塗りされている地域は、バスの利用が不便な地域ということでございます。こういった地域があると。これをムーバスで補完していると。住宅地内もこう、くまなくこういった空白地域をなるべく減らすためにムーバスが導入されたものと私ども、少しだけですが勉強させていただいて、そのように勉強いたしました。仮に外環の2ができてですね、路線バスが運行できるようになれば、公共交通の利便性というものは、こういった色塗りされている地域というのが、少しでも減るのではないかとというふうに考えております。

次に、防災のお話についてもご指摘いただきました。武蔵野市の防災の地域危険度は低くて、都の作成している資料というのは地元の方の不安を煽っているのではないかと。私ども、決して煽っているつもりはございませんで、地域の皆様から意見を聴くための一つの材料といたしまして、都が、全都的に公表している地域危険度をそのままこの地域を抽出してきまして、お伝えしたものでございます。

最後に都の提出資料について、まず、3つほどご指摘いただいたと思っておりますけれども、都の資料は外環の2がありきで、何故必要なかの説明になっておらず、また、その外環の2がない場合の資料の提示がないというご指摘をいただきました。既存のコミュニティや住宅街を破壊してまで街路をつくる必要はないのではないかというご意見もいただいております。そのない場合については、これはまさにですね、資料12-7や12-7-2でお示ししているこの現状・課題、こちらの現状データというのが、まさに外環の2がない場合の状況だというふうに思っております。あと消防署のお話ございました。こちらはですね、あくまでもこの外環の2の計画線内に仮庁舎ができるという話は私ども伺っておりますが、仮庁舎と聞いておまして、本庁舎、今、五日市街道のその八幡神宮の所にあるその本庁舎は解体されて新しい建物が建った後に、そちらに戻るといふふうに聞いておりますので、この地域の消防署というのはなくなるわけではないというふうに聞いております。以上でございます。

(司会)

はい、ありがとうございました。ちょっと聞きたいんですけども、濱本さんは長年こうこの事業に関心を持って、地域の方と色々議論していると思うんですけども、今のご質問の中でちょっと回答がないなというふうに思うのは、先程、古谷さんからもおっしゃられた通り姿勢なんですよ。だから例えば追加資料はないのかというのに、ありませんという一言でなくて、そういうまだ不足しているんだというのが市民の意識なので、それは理解していただいて、次に活かしていきますとかという回答でないと、同じことを行ったり来たりするだけの話なので、それについては一つよろしく願います。それからどうもね、もう一点、ちょっと食い違っているなというのが、外環の一体というのは最初からこう色々濱本さんもおっしゃっているんですけども、考え方がね、どうも市民の方の一体と、事業者の一体というのは違うのですよというふうに私は思うのです。私は意見を言うてはいけないのかもしれないですけど、法的な一体と考え方一体というのは違うのではないかなと思うので、多分、濱本さんがおっしゃっているのは法的な一体ではないのだと思うのですよ。法律的にこう一つの道路ですよという考え方でなくて、というような意味で言っているのではないかなというふうに思ったので、その一体の考え方がね、17回の時も色々やって、何か理解されたのかなというふうに思っていたんですけど、まだ、その法的な一体と考え方一体というのですか、よく言葉が分からないんですけど、その辺が違うところがあるので、それも今後はね、や

っぱり、この事業どうなるか知りませんが、分かりませんが、整理して行かなくてはならないかなというふうに思っています。ですから、古谷さんの意見のようなご意見も出てくるし、佐藤さんがおっしゃったような、コミュニティの問題、まちづくり、住みたいまちづくりだという、一番だというけれども、それもきちっと検証しますという考え方が、今、検証できないのですけども、検証していきますよという回答が付いていかないと、濱本さんがね、こんな細かいことを質問しているのではないのですよと思うのです、私は。考え方をね、東京都さんに示して欲しいという意味で、色々な条件をつけて、例を提示してね、おっしゃっているのではないかというふうに思いますので、回答につきましては古谷さんがおっしゃったように、ある程度ね、そういう先のことを含めて考えていいと思うのですけども、約束できる話ではないですから、考えて、この場でできる話でいいと思うのですけども、そういうのを含めてご回答いただければと思います。濱本さん質問ありますか。

ちょっと待って下さい、はい、武田構成員。

(武田)

今、濱本構成員が手を挙げたのですけど、今の司会者からのお言葉も踏まえて、我々としてお話のほうさせていただきたいと思えます。まず、この資料、今回、最初に皆様にご提示させていただいた4つの視点でデータ集ということでやらせていただいています。確かに拙いと色々なご指摘も受けています。そういったものは反省もしていかなければいけないと思えます。ただ、途中でデータどんどん変えていくというものなかなか難しいのもありまして、とりあえず、今、このデータで一回全部説明を終わらせていただきたいなということでご了解、私としてはいただいていたつもりで、ここまでやらせていただいております。それに対して、色々ご注文といいますか、ご希望とかもいただいております。このプロセス、まだ、あの何て言うのでしょうか、ここの話し合いの構成員という固定のメンバーで今やらせていただいて、今後広く意見をまた聴いていく、タイミング、色々な場面があります。そういった中で一定の予算を頑張らせて付けさせていただければ、そういったご意見、踏まえて直せるものは直していきたいと思っています。ただ、今日ご指摘受けたので、例えば、いつまでに直してこいと言われても、それはちょっと我々としても厳しいのですけれども、そういった意味ではちょっと、長い目で見ていただいでですね、できるだけそういったご希望に添えるような形、今回こういった意見を聴かせていただいているということですので、できるだけそういった、聴かせていただいた意見を活かしていくような、そういうふうに努力はしていきたいというふうに思っております。

(司会)

はい、ありがとうございます。濱本構成員。

(濱本)

今回回答されたことについても反論したいことが多々ありますが、今回は致しません。2つだけ言えます。一つは、司会者からの質問というか、問題提起されました。一体という話ね。これは、41年の時の都計審の内容を見ればわかりますけれども、一体という考え方は出ています。外環の計画の説明とい

うか発表された時は一体なんですよ。それで外環の2というのは、後からの付け足しなのですよ、簡単に言えば。それを東京都が6号線だとかにそういうのに含めてね、外環の2をつくと書いてありますけども、それは外環本線を基本にしてつくるということになっているはずですよ。都市計画に書いてありますよ、審議会の。ですからこれ一体なのです。それともう一つは、私が一体だと言っているのにはこういうことでもあるけれども、何回も申し上げたように、法律が2つに分かれましたけどね、法律はね、2つになりましたけども、ただ基本的な考え方は一体であるということで、何故2つにしたかそれは分かりませんが、それは建設省と東京都が決めたことですから、当時の東京都の考え方は今の担当者に伝えられていないので分からないと思います。ただ、この計画というのは建設省が決めたんですけども、あの当時は、旧立法ですから、そういうことをやったのだと思いますけども、ただ基本的には建設省と東京都がきちっと話し合いの中でやったもので、その一体というのは間違いないですよ。それが一つ。

それからたたき台の回答ですけど、全然答弁になっていない。確かに、たたき台はたたき台ですよ。だけど都市計画変更したのはこのたたき台が基本になっている訳ですよ。特にPI協議会というのはたたき台の議論から入ったわけですよ。PI協議会というのは私が中心となり作ったものですから、私がよくわかっているのですけども。そういうことで東京都と国がやりたいということでやったわけですけども、たたき台というのは今言ったように、第一項目に書きましたけどね、広域的に街路も含めてですね、一体化するということが構造になっている訳ですよ、変更になっています。それから図面、構図についても、図面についても何回も指摘しましたが、東京都が示している構造図は間違っているのですよ。きちっとね、41年に作った構造図が東京都がないということで逃げておりますけどもね、私は構造図はあると思います。ということは、たたき台に出ているわけですよ。そういうところから言ってね、そういう内容から一体ということでこの計画本線は、大深度でなく地下構造（半地下、蓋かけ地下等の構造）にして、街路についてはこういう4つの項目がありますよということになったわけです。それであなた方の言う、東京都が言う、17年と20年に出ている資料は、4つの案の3つだけしか書いていないのですよ。肝心なところは外しちゃったんですよ。それで文書の中には、代替地を書いてね、廃止するとか、そういう書き方にしてあるのです。本当はその一番下の私が指摘したあの内容をきちっと書いてね、外環の2について話し合いをするというならよくわかるのですよ。そこを外しちゃってね、そういう姑息なやり方をやっている訳ですよ、その説明の資料が、平成17年も20年も。それを私は何度も指摘しているのですよ。ですから、たたき台というのは、全然意味がないのではなくて、たたき台はたたき台と言いましたけどね、そうではないのですよ。それが基本になって、今の深層地下になった、本線はなったということなのですよ。ですから、その後のことについてはね、地上部についてはね、これは生きている訳ですよ。生きているものを隠してね、上の3つだけ出しちゃって、そういう形で一番大事なことを消すということはね、あなた方、非常に姑息ですよ。私は東京都を信用できませんよ。そこについてそんな簡単な説明で終わらすということは絶対できないと思う。もう一度そのことについては答弁していただきたい。それからもう一つ、長谷川氏が喋っていることをよく読みましたか。まちを分断、私は最初分断と書いたのだけでも、まちを分断というか、書いてありますよね。それは外環の2ということですよ。それからなんというか、立ち退き件数、これが減るといことは、それからもう一つは生活道路に車が入らなくすると、それが外環の本線をつくるためだという訳ですよ。外環の2のためだと書いていないですよ。そんなもの。そういうことをきちっ

と知事の代理が主張している公聴会で、主張しているのにも関わらず、あなた方こういうことで話し合いをしたいということは、最初から私はイエスではないのですが、せつかく話し合いをしたいというから、それは結論を出す場ではないというが、しかし、話し合いを行うことはよいことであると認めたからです。もうちょっとね、我々住民の考え方も聴いてもらって、気持ちというものをよく含んで、それでやるべきではないかと私は思いますよ。そういうことで回答してください、しっかりと。まだ細かいことありますけどね、交通量についても、後でします。

(司会)

はい、武田構成員。

(武田)

まず、たたき台についてでございます。確かに当時の古い経緯というのは我々としては、ペーパーで読み聞きをしているだけです。濱本構成員のように、その場において臨場感を持って、その言葉のニュアンス、そういったものを理解して、今に至っているのかと言われればそれは申し訳ございません、やはり構成員の方が、はるかにそういったことは、ご見識が高いというふうに言わざるを得ないと思っております。我々としましては、計画のたたき台というのは、当時、幅広い議論の素材として、特にこの場合は地上部から地下方式という形に変更という提案をさせていただいたものです。その時は、どちらかというと大深度というよりは開削ですね、上から掘ってコンクリートで固めて、埋め戻して、地上部を何かしらに活用しよう。それから、もう一つは、地下でトンネルとして掘るのだけれども、その時大深度という発想よりは浅いレベルのシールドマシンというものでやりました。ですから、地上部をどうするかという課題もあったかと思えます。こういった、たたき台を踏まえて色々と検討している中で、特に PI 協議会の中で、これはもう濱本構成員の方がはるかにあれなのですが、高速道路の必要性の有無と地上部街路の切り離し、切り離して、なんていうんでしょう、ある程度高速道路の議論が集約、意見が集約された段階で地上部街路の議論を行うという形の確認が当時されたと聞いております。これは多分 PI の中でも色々と喧々譁々されて、最終的には、そういう形で取りあえず出させていただいたのだろうというふうには思っております。そういった中で、濱本構成員の方からも当時大深度でやるという提案が出されたということは、地上の計画線はなくなるのだということ、平成15年の時の会議できちんとご主張されて、他の構成員にもそういった形の中でご理解して欲しいとご発言をしたことは我々も議事録を読ませていただいて知っております。ですから、そういった思いがあって、今、このたたき台という、たたき台はたたき台という言い方はちょっと大変失礼でしたが、そういった思いの中で作られてきているものだというふうに認識をしております。ただ、今回、先程言われたように、3つの基軸というものを outsizing させていただきましたけれども、武蔵野市においてはですね、外環の2については廃止をすることも含め、計画の方向性、検討のプロセスを明らかにして欲しいというご意見。それからやっぱり当時 PI の中でも、濱本構成員の方から地上部の外環についての話が出たときに、これは地元の意向を踏まえるべきという言葉が絶対に入れて欲しいんだということで、他の構成員と一緒にですね、そういった言葉を入れて欲しいという思いをされたと聞いております。そういったことも踏ま

えて、今、我々としては話し合いの会をプロセスを明らかにして臨ませていただいている。ただ、やり方、色々反省すべき点は多々あるかと思いますが、そういう流れの中で、今に至っているというふうに認識でございます。

それから長谷川、当時部長ですね、建設局の三環状道路整備推進部長が知事の代わりで公聴会に立っております。その時に、知事の代理として、高速道路、ここはあの正式名称で言うと高速自動車道国道中央自動車道富士吉田線（三鷹市東京都世田谷区間）という名称で公聴会に臨まれております。これに関する事業及びこれに伴う付随工事、また、高速自動車道国道関越自動車道新潟線（三鷹市東京都練馬区間）に関する事業。外環という名称分けが大変なんですけど、大きな国幹道路としてはそういう付随という扱いの名称なんです、国の中では。そういう名称でこれについて公聴の場で発言をさせていただきますということを述べて発言させていただいております。そういった意味では、先程濱本構成員から、なんて言うのでしょうか、本線と外環の2というのは、当時受け皿として考えていくという中で、我々としてもある程度当時一体的なという発言を私の前任の課長からもさせていただいております。そういったところを踏まえて、我々として、この当時一体的なという思いを濱本構成員がおっしゃられているのだらうなと思います。ただ、この当時のはですね、どうしても高速道路の公聴会ということで、なんて言うのでしょうか、考え方の整理としては、一応、高速道路本線についての公聴会ということになっておりまして、その中で地上部の影響を小さくするため、極力大深度地下を活用することとしたということです。ただ、先程濱本構成員もおっしゃったように、これについてはたたき台の公表という部分をきちんと当時の部長は説明をされていますので、そのたたき台という中で地上部の考え方について、整理していきましょうと言うことが謳われているわけですから、そういった意味ではその辺も含まれているというふうに解釈することもできるのだらうと言うふうに思っております。基本的には、そういう形で公聴会の中で知事代理として当時の部長が発言をされ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。濱本さんどうですか。

(濱本)

まだ、たくさんありますけどね。時間的に考えても、私よりも皆さん全員の構成員から質問してもらった方がいいと思うので。

(司会)

古谷さん。古谷構成員。

(古谷)

今のその長谷川さんのところですけども、法律的に地上部の影響を少なくするために、地域の分断を避けるため、大深度地下化したというのは、本線についてのものなのですか。それとも地上部街路のた

めのことなののでしょうか、これが一つ。まだあります。あとは、これは安西さんのですね、先程の 대기、振動、既存道路の改善とか、生活道路の問題、こないだ私が質問したことと、お答えになった、しかも科学的に駄目だろうと、違ったモデルに立った予測を平気でそこでお出しになる。つまり、論理的な一貫性がないようなデータは、科学的に私達信用ができない。科学的にですよ。それはそちらの方で、いや別のモデルで作ったんだということだけおっしゃいましたけど。別のモデルで出して、それでそれぞれのデータでどう関連するかということをしにですね、どういう前提でやったかも説明なしにデータが出てくるというのは科学的でない。それを否定されるのですか。堂々といまそこでお使いになる。それは時間がこれだけ経っているのです。私がそここのとこで質問したいのは、別のモデルですとぱっとお答えになっただけで、それは科学的でないということを僕言ったつもりなんですけども、平気でそれをお使いになるセンスがわからない。または、そういうのがある意味では、お役所のやり方なののでしょうか。つまり間違っている、または科学的に問題があるにしても、平気でこれは公表されたデータだから、出して、これが正しいのだと言えることなののでしょうか。それを私がこの間質問して、非常に私にとって見ると、科学者として非常に腹が立つことです。

(司会)

はい、ありがとうございました。武田構成員。

(武田)

まず、1問目。当時の公聴会で知事代理での発言のなかですが、これはあくまでも先程述べさせていたいただきましたように、外環本線の大深度地下の使用認可の申請に関しての時の発言でございますので、これは本線でのことだというふうに思っております。

(司会)

はい、安西構成員。

(安西)

はい、古谷構成員からのご指摘に対してお答えいたします。前回、交通量の推計で、2つのパターンでやっていますと私からお答えいたしまして、それが要は一貫性がないというお話だと思います。2つをもう少し詳しく、古谷構成員お詳しいので、なるべく簡単に説明したいと思いますが、資料14-4整備効果の3-2ページをご覧ください。一般的に我々交通量を予測する際には、こういった吉祥寺通りとか井草通り、青梅街道、五日市街道、井の頭通りといったような自動車が流れるのに適した道路を道路ネットワークとして考えまして、それで将来の交通需要がどれくらいということを見込んだ上で、こういった道路ネットワークにどれくらいの交通量が流れるだろうかということをやります。これが、環境アセスメントでも一般的に用いられている手法です。こういった推計ではですね、非常に幅員の狭いような生活道路をとりこんで、なかなか上手く交通の流れを再現することが正直難しいというのが現状です。ただ、皆様のご指摘、不安に思われるのは、やはり宮本小路とか東十一小路の生活道路の抜け道化というところが、地

地域の課題となっているというところで、我々も認識しておりますので、ではその生活道路、より細かい道路のレベルではどうなるかというところを我々、これはこの辺りの交通量を限なく調査いたしまして、なかなかそういったところまで我々できないのですけれども、今回ちょっとやってみようということで、ここだけの交通量調査を詳細に行いまして、それでどういった交通の流れになるかというのを先程の交通量推計とは別にやりました。ですので、先程から説明したのが、一般的な交通量の予測のやり方で、今回この地域の方々のご懸念等も踏まえまして、ここを取り出してですね、より詳細にやったというところで考えています。同じモデルでないので一貫してないからおかしいという指摘かもしれませんが、それは用途に従って、もう少し広域的で見た交通量の推計とこの地域で見た交通量の推計を分けて行ったということですので、科学的ではないということではないと思っております。

(司会)

はい、ありがとうございます。ちょっと待って下さい。あの、この会は、話し合いの会ということで、何かを判断したり、決定していくという会ではないというのが前提とされています。色々な意見が出てきますけども、ここで出てきた意見というのは、大変大事なもののなので、例えばもう少しきちっとしたデータを出しなさいよとか、そういう問題をですね、これ、いい悪いといっても大変申し訳ないのですけども、結論出る話じゃない。これから後に繋げるための話し合いですので、そういうものをきちっと聴いて、これからの姿勢をきちっとしていくということで、よろしくお願ひしたいと思います。

古谷構成員よろしくお願ひします。

(古谷)

まさにですね、これから先をどうしていくかという態度を聞きたいんです、私達。それをそのままにして、その平気な顔でですね、これは正しんだと言われても。例えば大きなネットワークでやった場合に生活道路というものを完全にネグっているわけですね。そうすれば幹線道路に入ったやつが生活道路に流れ込むということは計算できてないわけですよ。みんな幹線道路に入っているから、幹線道路の結果は増えているように見える。その中には生活道路に流れ込んでいるもの、生活道路から入ってくるもの、それが消えているのです。今度は生活道路の狭いところでやったとおっしゃるけれど、その前提条件を私達知らないのです、教えてくれないのです。その前提条件のインプットデータでいくらでも勝手なことができるのです。それが一番ある意味ではデータをごまかす、一番いい手なのです。モデルの組み方と、その前提条件と、インプットデータ、それが明らかにされない限り、データとしては、予測として、いかにも科学的に見える、大抵の審議会はそれでもって通ってしまうやり方なのです。私はそのことを言っているのです。しかも生活道路自体が、宮本小路と、先ほどからさんざん出てきているように、どんどん増えている。そしてそれがですね、他の道路に入り込む。そのようなことがここで、少なくなりますよと平気な顔で言えるということがわからないのですよ、科学的に。筋が通らないのですよ。それを言っているのです。それはこれから先、どういうふうに考えてくださいますか。また、私達と一緒に考えていきましょうねと言ってください。それだけでも全然違う。

(司会)

そのための話し合いであると思いますから、そういうご理解をいただきたいと思います。
大変申し訳ないのですが、ここで、休憩を。意見あるのですか。申し訳ありません。
はい、原構成員。

(原)

すいません。古谷先生みたいに専門的な知識はないのですが、少なくとも、今、お話しいただいた地域のことで道路の問題をやってきました中で、出された一般モデル。モデルが一般モデルとして出されていますけれど、この会で私達がいるという意味は、地域で暮らしているものの皮膚感覚というか、本当に具体的なことで、感じたり、得ているデータというか、そういう事実を、その中で、すりあわせながら修正していただくモデルが、本当の意味でのモデルになる過程だと思っている訳なのです。そうすると、先ほどの調査していただいた3-5なんですけど、地元の人間にとっては、朝の宮本小路、夕方の東十一小路ということで、朝の東十一小路なんか何にも調査する必要はないわけです。来るときは宮本小路を通過して南へ行き、帰りは一本西の鶯小路を通過して直進して、東十一小路を通過して練馬の方に入っていくというのが車の主な動きですから。その車もやはりずっと私達も気にしていました。どこからの車が来てどこへ行くのか。それはもう、本当に小さい車が圧倒的に多いものですから、それを気にしておりました。勘としてはより西の方へいくというように捕らえておりました。それを2010年、11年、12年にかけて成蹊大学の理工学部システムデザイン学科稲垣ゼミが、吉祥寺プロジェクトとして、車のナンバーで追跡するという調査をなさっているはずですので、是非それをご参考になさってください。

(司会)

はい、ありがとうございます。

すいません、あそこの時計ですらね、8時15分まで休憩をさせていただいて、その間、トイレ等、お使いください。

それから、その後、各構成員の方から、時間は一人3分くらいしかないかもしれませんが、ご意見をまとめていただきたいと思います。順番にご指名申し上げますのでよろしくお願いします。

15分まで休憩いたします。

休憩

(司会)

どうもご協力ありがとうございます。ちょっと予定を過ぎてしまいましたけど、これから始めたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、こちらから指名させていただきますので、順番によろしくお願いします。

佐藤構成員、よろしくお願いいたします。

(佐藤)

私は私なりに、意見と言うより感想。

(司会)

すいません、その前に。話してしまってからですいません。

3分くらいしか時間の割り当てがありませんので、皆様、よろしくお願いします。

(佐藤)

24 回目ですか、6年かかってやってきたのですが。当初から先ほども出ましたように、責任を持つ会でもなければ、責任を持つ資格もないということで、途中から私もある意味気楽になってきたのですが、私の話は余談を含めまして、どうしても本線がらみになるのですね。本線がですね、これは大変なことなのですが、何となく、我々の地上部の話をしている間に決まって許認可もおり、立坑も完了し、マシンも発注し、業者も決まった。こういう中で、今、地上部の話が一人になってしまって、話しているような状態で。これは先程も中村さんと原さんが言われたように、大掴みで言うところのまちは南北の道路は必要ないのです。要するに日頃の生活の中では、今の生活でやっそこ暮らしている、静かに暮らしているわけですから。ちょうど私が住んでいるところは、例えば道路が何十年先にできて、当然私はいませんが、ちょうどコーナーになるのですね。だからあの辺がつかえてしまって、生活にならない。私自身も下のトンネルを考えるとあの辺に住むのが嫌になりまして、願わくば、この年齢では仕方ないのかもしれませんが、どこかに移転したいと言う気持ちが正直な気持ちです。そこへ来て、今日は大畑さんが見えてないのですが、両サイド 40m の後付けの調査をする。これは本線がらみの話ですが、これは何の根拠もないんです。40m 下で何か起きた場合に、地盤改良はどうしようもできない。オープンハウスで何回説明しても具体的な話が返ってこない。そういう状況の中で、今、この寒い中、上の話をしているわけですね、現実。これからどうするのかは知らないけれど、恐らく、あの地域の人が、正規の手続きをとりますと、それから事業説明会、官民、民の立ち会い、測量、大騒ぎになると思いますよ。今のところ、土木と調査部がやっていますけれど、これから用地部が受けるのですよ。何人のスタッフでやるかわからないけれど、何十年もかかります。その間ずっと過酷なものを背負っていかなければならない、南町5丁目辺りは特に。こんなことは考えられないのですよ、民主主義の世の中に。もちろん違憲法案を多数決で決める世の中になってしまったのですが、これからどのようにされていくのか知りませんが、ネガティブな話だけではなく、ワンチャンスだけ言いますとね、外環のトンネル直上の人は嫌になって、住みたくない、買ってくれと、これが残されているのですよ。あとは東京都と国が地位の承継を含めて相談して買取の補償をします。買取のね。買取ではなく買取のですよ。そういうことが残された場合、公園にして、自然に何年か先に普通に道路ができる可能性も含まれていると。私はこういうふうで終結していくと。自分の話の中で。それまでは、急いで、大深度の本線も、20日やそこらの騒ぎのオリンピックに間に合わす必要もないし、この上の道路も、先程申し上げた通り、必要ありません。むしろ、不可能だろうけど、東西の道路をもっと完備してもらった方がありがたい。そう思います。

(司会)

はい、ありがとうございます。

次に、小林さんですけども、文書できておりますので、事務局の方で代読いたします。

(事務局)

小林構成員からの発表を代読させていただきます。

『東京オリンピック開催の2020年頃の外環本線の開通が、現実味を帯びるようになり、これに向けて、インターチェンジ周辺の取り付け道路の整備や本線開通に伴い、少なくとも外環が交通上のデメリットにならないよう、部分的に周辺道路の整備を行うことが、東京都として緊急の課題になってきたのは、良し悪しは抜きにして、理解できます。

時間的に困難なことから、「外環の2」が、ネットワークとしての整備から、練馬区間の整備（幅員22m）、三鷹インターチェンジ周辺の整備等を優先し、それぞれ地域と個別に協議しながら進める方向に、転換しているように思います。そうだとすると、武蔵野市区間の整備は、東京都にとってマイナーなこと、緊急性を要しないこと、になっているのではないのでしょうか。

いつの間にか、「外環の2」の道路の位置づけが変わってしまいましたが、そうだとすると、23回にわたって開かれた「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」は、何のための会議だったのでしょうか。

東京都は、武蔵野市住民への「誠意」として、この機会に大多数の住民が反対している「外環の2」は一度廃止すべきではないのでしょうか。

ネットワークとしての整備の考え方を残しておいた方が得策だというような姑息な考えは止めるべきだと思います。

どうしても、ネットワークとして、武蔵野市区間が必要になった、ということであれば、その時改めて、「外環の2」としてではなく、提案すべきではないのでしょうか。

「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」を通じて残念なことは、武蔵野市区間の整備構想が明確に示していただけなかったことです。これでは、「外環の2」が必要かどうか、判断できませんでした。』

以上です。

(司会)

はい、小林さんのご意見の代読でした。

次に、佐野さんも文書ですか、よろしく申し上げます。

それでは佐野構成員の代読をいたします。

(事務局)

続いて、佐野構成員について代読させていただきます。

『6年にも及ぶ話し合いにおいて、国、東京都からの説明を受け、住民の皆様のご意見を伺って参りま

したが、外環をつくる事において生まれ育ったこの武蔵野の平穏な生活を変える代償としての必要性を感じる事は未だできません。

やはり、外環計画には全面的に反対致します。

この会において示された民意が尊重される事を強く望んでおります。』

以上です。

(司会)

はい、佐野さんの代読でした。

次に城戸構成員、よろしく願います。

(城戸)

城戸です。今日、文書にまとめようと思っていたのですが、コンピューターの不具合で呼び出せなくなってしまったので、うろ覚えの頭の中にあるものをお話いたします。

この外環の2については、この席では、市民生活の破壊とコミュニティの分断ということを主な理由として住民側の構成員の大部分は反対してきたわけです。私も個人的には、佐野さんとちょうど隣り合っていて、目の前を、もし外環の2ができれば通るわけですね。これは、1966年にですね、この計画が発表されたときから分かっていたわけで。そういう立場に立たされたものとしては、居住の安全と静穏という立場からこれに反対せざるを得ないわけですね。結構でございますとは言える立場にはない訳であります。

外環の2の必要性については、武蔵野地域に関する現状・課題データ集、これによって、環境、防災、交通、暮らしと4つの分野にわたって、こういう課題があるから、外環の2を作らなければならないんだという、そういう主旨の話が都側から提案されたのですが、環境については、私が主にお話ししましたが、グリーンベルト、緑のネットワークという形での展開はですね、ちょっと難しいのではないかと、いうことを前に申しました。それで前回、安西構成員の方から、この市の中央通りに見られるような並木、22m幅で両側に並木を植えるとしても、あの程度のものできるのだから立派なものではないかという話がありましたが、それは、これから何十年も経ってそういう状態になるわけですね。当初の状態がどういう状態かということ、一番近いところではこの商工会館の前の通りがそれに近い形ですが、これが、外環の2が作られれば並木を一列に並べるとしてもこの程度のものであろうと。それが何十年も経って、半世紀も経てばこれも立派なものになるかもしれないけれど、当分の間はやはり、コンクリートジャングルのような状態になってしまうだろうと。とりわけその沿線には、ちょうど私の住まいの前にあります、南町苗木畑公園はもう今、苗木畑ではなく樹林公園になっているわけですが、高さ20mを超えるようなケヤキが20本以上あるわけです。そういうものは伐採されてしまいます。他にも同じような樹林が南町苗木畑公園の北側に市民農園がありますが、その北側に、これほど大きなものではありませんが、樹林があるわけですね。

(司会)

申し訳ございません。そろそろまとめに入ってください。

(城戸)

はい、わかりました。

そういうものも伐採されてしまうのではないかと。そういうことを危惧しているわけでございます。

以上でそれでは終わります。

(司会)

はい、申し訳ございません。

次、黒木構成員、よろしくお願いします。

(黒木)

先程からの安西構成員の話を聞いていますと、宮本小路とかその辺の道路の流入を防ぐために外環の2が必要だと話をされていたかと思うんですけども、それだと既存の道路の拡幅をしろよという話になりますよね。吉祥寺通りであり、女子大通りの。こういう話をこないだからしているんですけども、やはりそれはできないと。それを市民に説明できない、できないの一点張りで、結局その理由を全然聞かされていないですよね。それで新たに道路をつくりたい。その理由ばかりで、宮本小路の流入を防ぐために外環の2をやると。その結びつきというのが、聴いている私達としては腑に落ちないと。では、吉祥寺通りであり、女子大通りを拡幅できない理由というのは何なのか。それを本当に聞かせて欲しいんだけど、それについて明確な回答がないまま、二十何回もやってきたのですが、一度も聞いていないし、それは全然聞かされていなかったの、そこは皆さん腑に落ちないし、そこで納得できないのがずっと続いてこのまま休眠状態に入りますが、都としては乗り切ったと思っているのかもしれないんですけども、その課題はずっと残ったと思ってもらった方がいいのではないかと思います。それがまず第一点ですけども。

もう一つあるのは、私は計画線上に住んでいる者として、もし道路ができるのであれば立ち退きになるんですけども、これは突っ込んだ話になるかもしれませんが、22mという話が出ましたよね。練馬区は22mをつくるから、議事録とかを読んだんですけども、22mをつくるからこれで安心して下さいという話の議事録が、答弁が配信されて。その論理で武蔵野市も22mを、ひよっとしたら今後、都としても進むかもしれないと危惧しているんですけども、その場合、私の個人的なことかもしれませんが、自分の家が半分になるかもしれないんです。そうしたら暮らしていけなくなってしまうので、凄く不安に思っていることもあるので、その逆の不安というのも、今回の話し合いの会で感じてしまったという。不安だらけの会の終結、中断の状況になってしまっ。この分では誰も構成員の中でも一人として賛成できていませんし、武蔵野市民の総意だと思いますので、その辺はもう、絶対にこれは廃止と言うことでやっていただきたいと思います。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございました。

次に、西村構成員、よろしくお願いします。

(西村)

吉祥寺南町の住民として、外環の2計画に反対の意見を述べます。

吉祥寺南町に生まれ育ち、転勤で出たり入ったりはしましたが、1992年からは四半世紀ここで暮らしています。フィリピンで暮らす中で、自分のまちを守るのは自分たちだと思い知らされたこともありました。武蔵野市のコミュニティセンターがまちづくりの核だということの中で、試行錯誤をしている中で、「道づくりはまちづくりである」という言葉に出会いました。それを実感し、コミセンで「道を考える会」というのをつくり、実践してきました。私は第22回の時に、このまちには外環の2は必要がないということを書いてあります。必要がないどころか、外環の2はこのまちを壊します。東京都がお渡しになった色々な資料を読んできましたけど、必要性の整備効果とか影響の、ほとんどは意味がないと私は思っています。ただこのことは22回で話しておりますので、もう時間がないので、22回の議事録をご覧いただきたいと思います。2015年の今ということであれば、武蔵野市の住民、市議会、行政ともに外環の2には反対だといっていると思います。ちょうど1年前の12月に、武蔵野市議会は国、都に外環に関する意見書を出しています。また、春の市議会選挙の時にアンケートをとった結果としては、38人の候補者の内、賛成はゼロ、保留が2人、無回答が1人、残り全員は外環の2に反対でした。だから武蔵野市議会は党派を超えて外環の2に反対していると言い切れます。市については、邑上市長は繰り返し「外環の2は必要ないと認識している。でも現在話し合いの会でその有無から話し合っているからその経緯を見守る。」と発言していました。特にこの夏、東コミセンで開催されました市長のタウンミーティングの中ではこう言っています。「市は基本的には必要性を認めていない。外環の2に対しては反対の立場である。」この詳しい記録は第61回市民のタウンミーティングの報告書の14ページにあるので、どうぞ、参照なさってください。

私達住民はこの話し合いの会のお話を聞いておわかりのように、ほとんどが外環の2に反対です。特に南町コミュニティ協議会はこれまでに何度も住民総会で外環についての意見書、合意を出しています。この4月の住民総会でも外環の2には反対だということを含めた意見書を作っています。このように武蔵野市の場合には、市議会、市長・行政、住民がともに外環の2をつくることに反対しています。従って私は、東京都が外環の2の計画を廃止することを求めます。以上です。この中で資料があったんですけどもしよろしかったら用意いたしますので、一緒にお願いしたいと思います。ありがとうございました。

(司会)

はい、ありがとうございました。

大島構成員、よろしくお願いします。

(大島)

私の意見は、地上部街路の建設は、言葉はきついですけれども、有害無益であるので、その計画を即刻中止していただきたいということでもあります。

その理由の第一は、地上部街路が担うとされる防災効果は、いわば有名無実であるということです。阪神大震災の折には可燃性の高い老朽家屋の密集した区域がゾーンとして火災源となり大規模に延焼していったんですけども、武蔵野市については、防災基準を満たした住宅の建設や建て替えが非常に進んでおりまして、こうした現象はちょっと考えられません。道路の防災効果につきましても幅員が減少しても十分な延焼遮断効果が得られると説明がありましたけれども、この点について真剣な検討がなされていないのではないかという気がしております。

次に理由の第二になりますが、建設に伴う弊害が大きいということです。現在形成されている良好な、全国でも1、2を争うという居住環境、それから地域のコミュニティが巨大道路の貫通によって分断されてしまうということになります。また、巨額の建設費、立ち退きを含めてですけども、これは我が国が直面している厳しい財政状況から見て耐えがたいところですし、納税者の観点からしても許せないと考えられます。この他、建設工事に伴う公害等を考えますと計画の即時中止以外はあり得ないと考えております。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございました。

古谷構成員、よろしく申し上げます。

(古谷)

私はこれまでの意見のように、この計画自体がそもそも最初から、本来は当然事務局が廃止すべきところをさぼったために、これがそのまま残っちゃったからなんとかこれを強行しようとするものだと思いますので、反対いたします。

まず、ここのところで言うておかななくてはならないのは、この話し合いは何故長引いたかということでも理由もあります。前半はこの会議の記録のやり方、公開の方法、議事運営上の混乱、これは本当に進まなくて少なくとも5、6回までは無駄な時間を費やしました。更にそれからあとの10回くらいまでは、また、それぞれの細目をどう決めるかと。当然ある意味では、何度もこういうことをやられているのかという事務局としては慣れているはずなんですけども、全然そういうことのセンスがなっていない、という形。更に今度はまた更に、その後、関連事業の進捗による、本線の地下化だとか道路の幅が変わったとか、そんなようなことによる、そういう事情説明と意見交換が必要であって、それらについて徹底した議論もまた話し合わない、説明だけで終わってしまっているという状態です。そういうことでようやく了解した事項は、外環本線地下化までは外環本線計画と地上部街路（外環の2）計画は一体のものだということを計画側、住民側相互で理解していたということ。2番目は、外環本線計画と地上部街路計画は当初から法的に別個の計画であると。本話し合いの会では、当初、計画側が提案した交通、環境、防災、交通、代替の上廃止の他に、廃止を加えることが、武蔵野市だけに、私達だけが確認されていると。これらの確認も、当初は計画側は態度を明確にしないで、それに至る時間を非常に浪費しております。現在の話し合いの段階はそういう意味では計画内容の説明がされたけれども、その内容にまでは、実質的な話し合いの段階には、先程から言っているように、至っていないままの中止状態です。そういう点では、いくらその手前のと

ころに入りましたけれど、その前までの、そもそものこの計画自体がどういう約束の上にされたのかということも、これもお互いの意見だけをぶつけるだけで話し合いにならない、というのが現在の状態だと思います。都側では、地上部街路としてのネットワークを完成させる公共的利点を主張し、住民側は平成17年当時の計画責任者である建設大臣と東京都知事の住民との約束、都市計画法上の一体であった二法の関連性、地下化の際の沿線住民PI会議の了解事項及び有識者会議最終提言に反する提案内容についての十分な説明がされないままで4案という形で、最も優先すべきコミュニティの保全のことについては完全に抜けた計画を提案してこれから先それをどうするかも答えてくれない状態ということの話し合いはまだ成立していないという感じます。漸く最近の3回で現状・課題、整備効果、影響に関する質疑が始まったんですが、そういう点では、先程から私が言っているように、お互いの、こういうことではないかということと言っても、いや、都はこういうことでございますということだけをいうだけの、これはそれ以外答えようがないような権限の方々しか出ていないというこの話し合いのナンセンスさをつくづく感じるのです。そういう点では、この会がここで中間まとめをやるという上で、少なくとも未承認の議事録、議事要旨の取り扱いをきちっと決める、中間取りまとめの作成に住民側の構成員の参加方法はどうか、了解事項の抽出と確認、対立意見の表現などをどうするのか。これは長い時間がかかりますが、そういうポイントをこれからの先に行うんだということを傍聴者の前ではっきりとしていただきたい。それから今度は中間取りまとめの。

(司会)

古谷さん、そろそろまとめていただけますか。

(古谷)

位置づけと取り扱いかた、それらをきちっと傍聴者の前でしておいていただきたい。また、もう一つ言いたいのは、話し合いの会の再開方法と手順でございます。これは例えば局長さんがこれでやめろ、予算を出さないと止めるのか。これは武田さんの権限ではないんですけども、そのところを私達一番恐れるところです。局長の一言でもってこれがこのまま終わりになってしまうのは、都の提案を説明をして住民が聞いたということだけで終わってしまう話し合いにならないからです。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございました。

次、河田さんなんですが、今日来て、発言をなさるといふ意向はあったんですが、急遽来られなくなりましたので、西村さんからご意見を聞いていると言うことでして、後日、文書を出していきたいということ河田さん、思っているみたいです。ですので、資料としてつけていきたいと私は考えているんですけども、構成員の皆様よろしいでしょうか。では、そのようにしてもらいます。(後日提出された河田構成員の資料は最後に添付)

それでは中村構成員よろしくお願ひします。

(中村)

私は外環の2は廃止していただきたいと思っています。理由としては、まず、地域を分断すると言うことが一番納得できません。納得できない理由は、外環本線を地下にしたとき、私はしっかりと覚えています。外環ジャーナルに地域を分断しないということと、用地買収を極力少なくするためきちんと広報されていました。また、地下にすることで地下水など色々なことにおいても自然を破壊するということは大変なことであり、将来に負の遺産を残してしまうのではないかとずいぶん反対しましたが、地下にすることで地上には影響はない、安心して暮らしていけるということで渋々納得した経緯がありますので、外環の2は廃止していただきたいと思っております。もう1つの理由は、今まで何年も話し合いの会をしてきましたが、環境、防災、交通、暮らしで外環の2が必要だということを明確に感じたことは一度もありませんでした。環境面では、自動車のCO₂排出量にしましても将来人口が減少の傾向であり、自動車の保有台数も減少したり、また、交通渋滞も年々減少傾向にあります。防災面においても延焼遮断にしましても、現在は昔の木造住宅ではなく、ほとんどの家が建て替えています。また、広い公園もあります。交通にしましても、稲荷通りの事故率1.7倍、宮本小路2倍とありますが、現在ある南北道路、東西道路を整備すれば、生活道路の事故発生率は防げると思います。暮らしにおいても現在ある道路を拡幅整備することで、公共交通の連携強化、歩道の整備はできると思います。このように、外環の2は本線が地下に計画変更されるようになってから、昭和41年の計画当初の目的・機能は全く変化していますので、今、外環の2の道路の話し合いは全く別物の話をしているようにしか思えませんでした。長年培ってきたコミュニティを破壊してまで必要な道路なのでしょうか。とてもそうは思えません

(司会)

中村さん、すいません。そろそろまとめていただきたいと思います。

(中村)

地域の繋がりやコミュニティの方がはるかに大切であり、貴重であると思います。以上です。

(司会)

はい、ありがとうございました。

原構成員、よろしくお願ひします。

(原)

22回のご意見カードに、議論を聞いても何のための道路なのか不明だというのがありました。私もずっと何のための道路かわかりません。もう一つ、今、中村さんがおっしゃったことと通じるんですけども、知事と扇国土交通大臣がおいでになって、目の前で、今まで大変だったでしょ、これからは安心して暮らしになれるとおっしゃったのは、本線のことだけなのでしょうか。そこでずっと暮らせるとみんな思ったから、それまで緊張していた反対運動がずっと緩んだということがあります。それと、ちょっと雑ぱくになりますが、先程安西さんが女子大通りの四軒寺のところで改良の工事をするとおっしゃいました。電

柱の地下化もするとおっしゃいました。でも地元では女子大通りのあの狭い、狭いところは七十数センチしかないような歩道から電柱がなくなると思ったら、拡張する 190mだけが地下化されて、あとは電柱は今までの通り上だといわれました。こういうことが市民、住民を翻弄するわけです。期待をして、またがっかりする。解決の方法をまた探さなければならない。その繰り返しでした。そういう意味で住民は自分にとって 100%、というか、これがベストだという状況をやってもらいたいと思っているわけではないんです。お互いの状況の中で、バランスというか、こっちがこれだけひどいのならばこれくらいの我慢はしようねという前提でおりますので、正直言うと宮本小路の人間は、この道はしようがないかと思っている節もあります。だけれども、東十一小路の通り抜け、住宅街の抜け道化は、これはとんでもないと思っているんです。そういうことをおわかりいただきたいと思っています。その上で地上部の街路というのは、色々な意味での効果があるとかないとかいう以上に、新しいマイナスが必ず発生すると私達は思っています。効果がないということと、新しい問題が起こるというのは全然別の問題ですので、そのことがはっきり納得できるようなご説明がない限りとても承服できません。現在で、地上部街路が必要だとは思っておりません。

(司会)

はい、ありがとうございました。

濱本構成員、最後になりますけどよろしくお願ひします。

(濱本)

では、最後にまとめということでお話しします。

その前に、先程私が質問した質問書がですね、ちょっと変えましたので、資料が、今、コピーしていただいているのだと思いますけども、あとで皆様にお渡しできるのではと思っておりますので、誠に申し訳ございませんでした。それだけまず、申し上げます。

では、まとめについてお話しします。

平成 21 年 8 月 19 日、第 1 回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会が開催され、以後今日まで 6 年 4 ヶ月、今回で 24 回目を迎え、東京都は話し合いの会をまとめたいと言うことで本日構成員全員にまとめの発言が求められた。まず、第 1 回目より司会を務められた井上さん、そしてその後引き継がれて今日まで司会をされた渡邊さん、それから副司会の村井さんにはずっとやっていただきました。まず、御礼申し上げます。また、会議の途中で亡くなられた糸井構成員ならびに井部構成員に対しましては、哀悼の意を改めて表したいと思ひます。この二人は、私どもと同じ気持ちで今日を迎えられたことと思ひます。一緒に発言できないことに悔しさを思うと、何か私の胸が熱くなります。この二人の分まで含めまして、私は発言をしたいと思ひます。私はこれから 4 つくらい私の質問したことについて結論を申し上げたいと思ひますが、まず、それを申し上げて、結論として申し上げます。

1 つは、昭和 41 年に計画した外郭環状道路計画は法の決定では 2 つに分かれましたけれども、外環本線と街路は一体計画であると、私は一貫して主張してきました。それにより、東京都は第 17 回の話し合いの会で改めて外環計画は一体であると認めました。

2番目に、昭和41年に外郭環状道路計画を発表された時の構造図について質問をいたしました。東京都はその時の構造図は正式なものではないという発言があり、しかし、平成13年4月の国、東京都が行ったたたき台の説明会では、41年計画の発表時の構造図を記載し、たたき台との違いを説明されています。このことについても認識しながら私の質問に対して明確な回答をしなかった、誠に残念です。東京都は平成17年、20年に発行された外環の地上部の街路についての資料でも、厚かましく誤った構造図を使っていることに怒りを覚えます。

3.平成13年4月国、東京都はたたき台を発表し、同時に各地区において説明会を開催した。たたき台の説明の中で構造については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化の構造の自動車専用道路とするということと、地上部の利用については4つの案が提示され、その1つとして住宅、地域のコミュニティを維持する場合として、現状の市街地を維持することができますと説明されました。これによって関係地元住民は外環本線の地下化については一応の認識はされましたけれども、しかし、41年計画そのものを破棄し、たたき台により外環と外環の2が検討、再検討され、その結果を公表してまた説明会が行われたと判断しております。すなわち、街路は、外環の2はたたき台により破棄されたというように今も認識しております。

3番目。平成26年2月24日の大深度地下に対する公聴会で東京都を代表して東京都知事の代理の長谷川さんが、地上部への影響を小さくするために、また地域の分断を避けるため、大深度地下化したということは、これはたたき台が原点としたことと認識しています。

第4番目に、今回話し合いは24回続けてまいりましたが、東京都の話し合いの基本姿勢は地上部街路の外環の2をつくることを前提に話し合いを行ったものだと思います。すなわち、第1回の趣旨説明の通りの話し合いを行うならば構成員が必要とする資料の提出を十分に行うべきであると思いましたが、提示されず、構成員の質問に対する東京都の回答を顧みずとあまりにも成果が乏しく、つくるための意見を聞くことが目的だったのではと思われてもどうしようもない悪い内容であったと思います。それによって、あまりにも地元の構成員の考え方と東京都の姿勢が全く違い、また、必要性の有無を議論したいと思ってもその述べた必要性の資料が提示されず、真剣な議論ができなかったことは誠に、大きな要因の一つは、6年4ヶ月の期間において東京都の職員、すなわち課長さんが定期異動で4人も変わるということなどで、話し合いの会が振り出しに戻るといったようなことで十分な話し合いができなかったことは誠に残念に思います。ただ、この話し合いの会がこれで完全終了するものではなく、一時休憩として、東京都は来年は中間のまとめを全力でしたいという考え方があり、その後、市民の全体の会議を開く予定を持っているようですので、この休憩中であっても構成員の発議によって話し合いの会の再開をするという約束もしましたのでこの件についてはこれでよしと思います。

最後に、今回の話し合いの会の総括として私は誠に残念ながら東京都の考え方には全く納得できず、武蔵野市は日本一住みたいまちとして長い間認められた、継続できたことは多くの市民による努力の賜であって、閑静な住宅街がこの外環の2のために破壊されることは都市計画としてやってはならないことであると思います。このことについては本日参加されている東京都の職員諸君をはじめ、行政に関わる皆さんには肝に銘じていただいて、今後の外環についての取り組んでいただきたいと思います。結論として、外環の地上部街路はいらない。即刻廃止し、昭和41年計画以来、長年制限された建築制限を解除するよう

手続きしていただきたい。重ねてお願いします。これをもってまとめとします。

(司会)

はい、ありがとうございました。

それでは次第のその5になりますが、事務局としての武田課長より発言をお願いします。

(武田)

まず、最初は5分というお願いでしたが時間の関係で短くなってしまい、皆様のご発言を我々しっかりと聴ければと思っていたのですが、またこういう機会も必ずあると思っています。本当にありがとうございました。また、6年の長きにわたりこういった形でやっていただき、感謝申し上げたいと思います。ただ、感謝を申し上げたからと言ってこれで終わりではないので、それは構成員の方もご発言されたように、あくまでも休会と言うことで、一時休止と言うことで、そういう言い方にさせていただきたいと思います。24回にわたると言うことで大変長い期間やっていただきました。そういった意味ではどこかで一度、濱本構成員の言葉で言うところの中間のまとめ、24回にもわたる話し合いの編集作業というように言えばいいのでしょうか。こういったものを一度どこかでやっておかないと、どんどん膨れあがってしまうという危惧もあります。また、皆様から一度整理もした方がいいのではないかという意見もいただきました。色々なことを鑑みてここで一度整理をした方がいいなということでこういった話をさせてもらったと思います。この編集作業なのですが、新年度から行うにあたって、年明けにまず構成員の皆様と、新年度どういう形で進めようかという、そういったことをご相談させていただきたいと思っています。そういった意味でこの編集作業につきましては、都が一方的に作って配るということではなくてですね、構成員の皆様と一緒に考えながら、相談しながらやっていきたいと思っていますので、この会の休止期間中となりますが、構成員の皆様よろしくお願ひしたいと思っています。また、先程、この会はこれで休止だという話をしました。ではどうなるのかと言うことですが、あくまでも編集作業と並行して会を開催するという事は、我々、人材力的に不可能だということでご理解いただけたと思っています。そういった意味で必要があれば開催と言うことは相談させていただいてやっていきますので、ご心配なくと言葉を添えさせていただきたいと思います。一応そういう形で年内ここで線を引かせていただいて、新年、新しく新年度に向けて編集をどの様にやっていこうかというご相談をさせていただきたいと思います。また、傍聴の皆様、しばらくまたないんですけども、毎回お越しただけで聞いていただいた方、たまにだけでも全然進んでないな、進歩がないなと思われる方、色々な方がいらっしゃると思います。そういったご意見カード、そういったものにつきましても編集の中で活用させていただいて、構成員の皆様の意見を聴きながら、それについても相談をさせていただきたいと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思います。私からは以上です。

(司会)

はい、ありがとうございます。

では、すいません。時間もきていますので、本日のまとめをお願ひいたします。

(事務局)

本日のまとめをさせていただきます。

次第2では、第22回議事録、議事要旨について確認させていただきましたので公表させていただきます。なお、前回の第23回と今回の第24回の議事録、議事要旨については構成員の皆様を確認をしていた上で公表させていただきます。

次に、次第3では参考資料2及び参考資料8から10について意見交換をしました。

次第4ではこれまでの話し合いを踏まえた意見発表として、11名の構成員より発表いただきました。

最後に、傍聴者の皆様にはご意見カードを記入の上、提出をお願いしております。提出は出口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、よろしくお願いいたします。以上です。

(司会)

準備会の時の関係で、議事録をどうするかと。

(武田)

後半、こういった形で立て続けに会を開催させていただいて、議事録の編集作業が滞っている部分がございます。大変申し訳ないと思っています。できるだけ早く議事録を作成して皆様に見ていただきたいと思っています。

年明け、編集作業の相談で構成員の皆様にお声をかけさせていただきたいと思いますので、同じようなメンバーが揃いますので、その中で逐次できた議事録についてはご確認いただきたいなと思っています。また、その間にできたものについてもやり取りをさせていただきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

(司会)

はい、ありがとうございました。

古谷さん、マイクを使っていただけますか。

(古谷)

武田さんの先程ので、議事録はホームページに出していただけると言うことですね。

(司会)

はい、武田構成員。

(武田)

もちろん、今までと同様に、適宜皆様にご了解いただいた段階で、ホームページに載せさせていただきます。

(司会)

はい、ありがとうございました。

(司会)

これで最後なんですけども、私としては。

傍聴者の皆様には本当にお礼を言いたいと思います。長い間、真摯に対応していただきました。こんな民度の高い傍聴者は初めて見ました。ありがとうございました。

それから、構成員の皆様、本当にありがとうございました。

それから、村井さんにも支えていただきました。本当にありがとうございました。

個人的にもお付き合いのございました糸井さんとか井部さんが残念ながら亡くなってしまっていて、本当に残念だと思います。是非、報告書の中には名前を入れてあげていただきたいとお願いしておきます。

本当に皆様、ありがとうございました。

最後に、村井さんの方から一言お願いいたします。

(副司会)

私、最初からではないんですけども、途中から、皆様から背中を押されてこの席に座ったのですが、ほとんど喋ることなく、ここまできました。

これから編集のお手伝いを少しやらないかというオファーを受けているのですが、また皆様からそれについてご意見等いただきながら、私がやってよろしければ続けていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

(司会)

どうもありがとうございました。

時間がきていますけれど、拙い司会のもとでいつも時間がオーバーしてしまっていて、下で支えていただいている事務局の方にも、いつもいつもご迷惑をかけていまして、いつも申し訳ないと思っています。ありがとうございました。これからもよろしくをお願いいたします。

以上で第24回話し合いの会を終わります。また会うときがあればよろしく申し上げます。失礼しました。ありがとうございました。

「第24回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」に対する意見
構成員 河田鐵雄

題記に関して以下の通り意見を申し述べます

1. 提案されている外環の2計画は当該地域の分断をもたらし地域住民に対して著しい不利益を強いる結果となるために反対である
2. 現在、当該計画が対象とする地域の交通需要に対する道路の供給は概ね満たされており新たな幹線道路の供給を計画する必要性は低いと考えられる。
また、近い将来に大幅に交通需要が増大して混雑状態を発生させる虞れが大きいとは考えられない。
3. むしろ、近い将来、我が国の総人口減少の事態も予測されることから当該道路の交通需要も当然減少することも考慮しなければならないので、これら前提となる諸条件の検討は十分になされなければならないと考える
4. 以上を勘案すれば、今日、当該道路の計画の是非はなお十分な検討を行うべき事案であり、それらの手順を経ずして既存の経緯の積み重ねた議論で結論あるいは議論の方向性を決めてはいけない事案と考える。
5. 結言として言えば、地域の道路あるいは街路に関してはその地域の住民が最高の決定権者であるべきであって、その意見は十分に行政なりに反映されるようにしなければ 悔いを将来に大きく残す結果になるのではないかと考える。

以上