

# 第 1 4 1 回

---

## 杉並区都市計画審議会議事録

---

平成 1 8 年(2006 年) 1 1 月 2 0 日(月)

議 事 録

会議名		第141回杉並区都市計画審議会
日 時		平成18(2006)年11月20日(月)午後2時から4時30分
出席者	委員	〔学識経験者〕 黒川・村上・****・****・井上 〔区 民〕 田木・徳田・武井・中村・大村・****・ *** 〔区議会議員〕 岩田・くすやま・小川・横山・渡辺・斉藤・ 曾山 〔関係行政機関〕 島山・森下
	説明員 (区)	〔政策経営部〕 **** 〔危機管理室〕 **** 〔区民生活部〕 ****、**** 〔都市整備部〕 都市整備部長、****、まちづくり担当部長、 都市計画課長、調整担当課長、まちづくり推進課長、 拠点整備担当課長、住宅課長、建築課長、 ****・道路区域整備担当課長、建設課長、 交通対策課長、みどり公園課長、杉並土木事務所長 〔環境清掃部〕 環境清掃部長、環境課長
	説明員 (国・都)	東京都都市整備局外かく環状道路担当参事 東京都都市整備局外かく環状道路担当課長 国土交通省東京外かく環状道路調査事務所調査課長 国土交通省東京外かく環状道路調査事務所計画課長
傍聴	申請	22名
	結果	22名
配布資料		1. 東京都市計画道路(都市高速道路外郭環状線)の変更について 〔東京都決定〕 ◎議案1 東京都市計画道路の変更について(案)〔東京都決定〕 計画書、計画図、総括図、案の理由書 ◎参考資料 都市高速道路外郭環状線 都市計画案の概要 ◎杉並区に寄せられた外環道計画に対する意見 (平成18年6月1日から平成18年11月7日受理分) ◎「都市高速道路外郭環状線(世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間)事業」に 係る環境影響評価準備書に関する知事の意見書について(送付) ◎水循環(地下水位)

<p>議事日程</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 審議会成立の報告</li> <li>2. 開会宣言</li> <li>3. 署名委員の指名</li> <li>4. 傍聴申出の確認</li> <li>5. 議題の宣言</li> <li>6. 議 事       <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 審 議           <ol style="list-style-type: none"> <li>ア. 東京都市計画道路(都市高速道路外郭環状線)の変更について [東京都決定]</li> </ol> </li> </ol> </li> <li>7. 事務局からの連絡</li> <li>8. 閉会の辞</li> </ol>
<p>審議経過</p>	<p>◎議 案 東京都市計画道路(都市高速道路外郭環状線)の変更について [東京都決定] &lt;18諮問第3号&gt; 説明者=都市整備部長、調整担当課長、国土交通省、東京都</p> <p>&lt;主な質疑&gt; ◇東京都決定の都市計画案を公告・縦覧した時の意見書は、東京都の都市計画審議会にのみ提出するのか。 ◇都市計画の変更によって生じる、杉並区の課題は何か。 ◇外環ノ2は、外環本線の都市計画変更とは切り離せない問題ではないのか。 ◇外環本線が大深度地下に変更されても、外環ノ2は必要な道路なのか。</p> <p>&lt;国・都・区からの回答&gt; ◇都都市計画課とも協議の上、一般的な原則としては、東京都都市計画審議会に対して意見書を提出する形になっている。 ◇インターチェンジの設置による、交通集中の問題が言われているので、都と国に対し、その影響と対策について要望を出し、回答を求めている。 ◇外環ノ2については、外環本線の早期整備の必要性、P I 沿線会議の経過等から、外環本線と切り離れた形で検討している。しかし、その必要性等をなるべく早く検討し、今後の方向性について結論を出していきたい。 ◇外環ノ2は、区部西部、多摩東部地域の都市計画道路ネットワークを構成する、重要な位置づけになっており、それがないと、都市計画道路ネットワークの間隙が出来てしまい、住宅地への交通流入等が懸念される。</p>
<p>審議結果</p>	<p>◎議案 東京都市計画道路(都市高速道路外郭環状線)の変更について [東京都決定] &lt;18諮問第3号&gt; 審議の結果、次回に継続審議となった。</p>

発言者	発言内容
-----	------

都市計画課長 定刻になりましたので、会議の開催をお願いいたします。

本日は、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員から所用のため欠席とのご連絡をいただいております。したがって、都市計画審議会全21名の委員のうち17名の委員が出席されておりますので、第141回杉並区都市計画審議会は有効に成立してございます。

会 長 それでは、ただいまから第141回杉並区都市計画審議会を開催します。

審議に先立ち、事務局から報告がありましたらお願いします。

都市計画課長 では初めに事務局から前回の都市計画審議会で杉並消防署長の人事異動に伴います、委員の委嘱についてご報告をさせていただきましたが、本日、杉並消防署長の畠山委員がご出席されていらっしゃいますのでご紹介をさせていただきます。

畠山輝美委員でございます。

委 員 畠山です。どうぞよろしくお願いいたします。

都市計画課長 よろしくお願いいたします。

それでは引き続きまして、審議会運営規則第11条第2項に基づき、本日の署名委員の指名をお願いいたします。

会 長 それでは本日の会議記録の署名委員を指名します。小川委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

続きまして、本日は傍聴の申し出はいかがでしょうか。

都市計画課長 本日、〇〇さん他13名の方から傍聴の申し出がありました事をご報告いたします。なお、会議をテープ録音したい旨の申請はございません。

会 長 それでは今日の審議事項を非公開にする事由はないと思いますので、傍聴を許可したいと思います。よろしゅうございますか。

(異議なし)

それでは、許可するものといたします。

事務局から議題の宣言をお願いします。

都市計画課長 本日の議題は審議案件といたしまして、東京都市計画道路の変更についてでございます。資料につきましては、お手元の資料配布一覧でご確認をいただきたいと存じます。

また、本日、国土交通省の報告資料も席上に配布してございます。本日も前回同様、東京都及び国土交通省の職員をお呼びしておりますので、よろしくお願いいたします。

発言者	発言内容
-----	------

会長 それでは、よろしく申し上げます。

審議に入りたいと思いますが、前回の都市計画審議会で、委員から出されました要望事項について、最初にお願ひします。

都市計画課長 前回の都市計画審議会でもいただいた要望事項等につきましては、議案を説明させていただきます前に、これから国土交通省及び東京都から報告をさせていただきますと存じます。

また、先日、東京都知事から出されました、環境影響評価準備書に対する意見について、環境課長から報告させていただきます。

それではよろしくお願ひいたします。

会長 ではよろしくお願ひします。

国土交通省外環調査事務所調査課長 それでは前回の審議会でもいただきましたご意見を踏まえ、前回お配りした説明資料に追加いたしまして、補足説明資料を本日お配りさせていただいております。

今日は前回お配りした資料を再度お配りしていますので、そちらと、今日新たにお配りしました補足説明資料の両方を使ってご説明したいと思います。まずは補足説明資料を中心にご説明いたします。

前回いただいたご意見ですが、資料の全体的なご意見といたしまして、3点あります。外環の全域ではなく、杉並区に限定した資料の作り方をしてほしい、内容の説明をしてほしいというのが1点です。

2点目といたしましては、特に善福寺池と川に影響がない所をもう少し詳しく説明するという事です。

3点目といたしましては、三次元シミュレーションの対象の範囲と、計算メッシュの大きさ等、精度のお話です。この3点のご意見をいただきましたので、今日はそこを中心にご説明します。

説明の流れといたしましては、現況調査の詳細という事で、資料の1番目にありますが、杉並区に限定したものを作りました。2番目に三次元シミュレーションの解析モデルという事でご説明いたします。最後に三次元シミュレーションの解析モデルをご説明した上で、今回の予測結果を再度ご説明したいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

まず1枚目をめくっていただきまして、現況調査の所です。地質調査の既存資料といたしまして、杉並区内に全体で48箇所のボーリングデータが存在しており

発言者	発言内容
-----	------

ます。図の中ほどに濃い赤い線が入っています。こちらが外環の計画線になります。計画線の上、少し右寄りの所に善福寺池があります。

オレンジと青の色につきましては、今回、特に関係無いのですが、青い所が人工改変地となっております、オレンジの所が武蔵野台地の部分となっております。

ボーリングデータが48箇所ありますが、それぞれの調査深度により色分けをして、プロットがされております。

地図は横になっていますので、右側が北向きという形になっております。

続きまして、資料の3ページ目をごらんください。

既存資料に追加いたしました、今回、外環のアセスをする上で、平成16年度に現地調査を行ったボーリングの位置図を示しております。中心に青梅街道インターチェンジがありまして、その左側が杉並区内になります。左側の上に善福寺池があるのを見てとれると思います。

ボーリングデータですが、杉並区内に全部で7本のボーリングを行っております。このページでは4箇所が見えております。善福寺の所で2カ所、あとは桃井第四小学校、杉並工業高校の所でやっております。

次のページに南側が出ております。荻窪中学校近くの1点でボーリングをやっております。中ほどに3点あるのは武蔵野市内になりますが、こちらでもボーリング調査をやっております。

さらに南のほうに行きまして、神田川の付近になりますが、No26というのがありまして、神田川の所でボーリング調査をやっております。

既存調査以外で、今回、平成16年度に新たに杉並区内で7本のボーリング調査をしている形になります。

続きまして6ページ目をご覧ください。次に解析モデルのご説明をさせていただきます。前回資料の14ページ、15ページに予測手法という事で三次元浸透流解析の全体フローと解析領域という資料をつけておりますが、それと見合わせながらご覧ください。

今回の解析で使用しましたデータ、既存のボーリングデータは、東京都土木研究所の資料から全体で1,200本、うち杉並区内のものは200本あります。

それから先ほどご説明しましたが、16年度の地質調査は杉並区内で5箇所、ボーリングの本数としては7本になります。同じ場所で浅いものと深いもの両方を行っている箇所がありますので、ボーリングとしては7本です。

発言者	発言内容
-----	------

解析モデルですが、要素数は全体で64万要素になります。杉並区内は9万要素のメッシュを切りまして、その解像度で計算しております。

次のページですが、そういった既存のボーリングデータと、16年に新たにやったボーリングデータから三次元の地質想定図を作りまして計算しております。こちらは外環の計画線に沿って地層を表現したものになります。

青梅街道インターと書いてありますが、青梅街道とその左側に善福寺が水色であります。上池、下池があります。

外環の構造ですが、青梅街道インターから北向きにランプが下がっていきまして、地下40m以下にある、外環本線に接続する形になっております。杉並区内のほうにはランプが建設されない事になっております。

善福寺池あたりの下の地層を見ますと、上が武蔵野礫層という事で、ピンク色とオレンジ色の所があります。その下の砂礫層と粘性土が層状になっている所を外環本線が通過する形になります。

続きまして、少し見にくいのですが、実際の解析モデルを図化したものです。先ほど杉並区内は9万要素と言いましたが、次の9ページを見ていただきますと、右側に杉並区のエリアをとっておりまして、善福寺の所だけ拡大した図を左下に載せております。

メッシュの大きさは10m×10mで、深さ1mものが最小のメッシュとなっております。この大きさを杉並区全体としては9万の要素があるという計算モデル、解像度になっております。

前回お配りした資料の15ページに実際に与える条件として、雨の条件ですとか、井戸で水を汲み上げていますので、揚水のモデル、それから地表面すべてが地下水になる訳ではなく、川に流れる分もありますので、地表面流出モデルは前回の資料でご説明しております。

続きまして、こういった解像度を持った計算を用いまして計算した結果をご説明します。まず環境保全対策をしない場合、青梅街道からランプが北側におりて、本線と接続する構造になりますが、そのランプの影響がこういった範囲に及ぶかという計算結果を示しております。

10ページにあります青梅街道で、浅い所の地下水は、この表でいきますと上から下、西から東に東京湾の方に向かって流れておりますので、青梅街道がある事によって、青梅街道の上のほう、西側の水位が上昇します。構造物に当たった事に

発言者	発言内容
-----	------

よって、地下水が上がるという事が出ております。プラス30cm上がります。逆に反対側は30cm下がるという計算結果が出ております。

こういった影響を軽減するため、今回、地下水流動保全工法という環境対策を検討しております。まず、実際にその対策をした時の計算結果を対策後という形で次のページに示しております。地下水流動保全工法をとる事によりまして、青梅街道インターとランプによって地下水が上昇したり低下したりする影響が解消できる形になっております。

実際に浅い地下水の流れを示したものが、次の12ページになります。赤い矢印が対策無しの場合の流れを示しておりまして、青梅街道をよけるような流れになっているのを見てとれるかと思えます。

矢印の左から二つ目は青梅街道を回り込むような形になっておりますが、青梅街道から北側に斜めにランプがおりていきますので、そのランプを迂回するような形で流向が曲がっているのがわかると思えます。

青い矢印が対策後になります。対策を取る事によりまして、流向の変化が無くなるといった結果が見てとれるかと思えます。

実際の保全対策の構造につきましては、本日もお配りしていますが、前回お配りしました資料の23ページで概要を説明させていただいております。簡単に申しますと、集水部、まず地下水が上がる所で水を集めまして、反対側に通す通水部と涵養部という形になる構造です。

13ページに示しておりますが、今回、アセスをする上でボーリング調査を杉並区で7箇所やっておりますが、事業実施段階には、再度、詳細な地質調査、地下水調査を実施していきます。工事期間中の地下水の計測、モニタリング調査も実施します。3番目にありますが、最後に完成後の維持管理もきちんと実施していく形で行っていきます。

次に14ページをお願いします。前回の資料の23ページになりますが、地下水流動保全工法をやっていくにあたりまして、今後は設計段階において現場の条件、詳細な地質の調査、流形等をもう一度調査しまして、現場の施工条件に応じた工法を選定していきます。

それから設計項目、施設仕様を設定して設計いたしまして、③にもありますように、実際に流量を計測するとか、通水性能を確認するといった、性能照査も行っていきます。



発言者	発言内容
-----	------

施工後の維持管理といたしましては、地下水の計測を継続してやっていく事、目詰まり防止等のメンテナンスを行っていく事が保全対策の検討として挙げられます。

次に実施事例を補足でご説明させていただきたいと思います。これは阪和自動車道で実際に施工され、その後にモニタリングもされている事例です。掘割構造の道路がありまして、その道路により地下水が影響を受けるという事で、両側に集水施設と涵養施設がありますが、井戸のようなものを作りまして、そこに水をため、通水管で地下水の変動を回避しているものでございます。

次のページはモニタリングの様子を図にしたものです。図が見にくくて恐縮ですが、凡例を見ていただきますと、大きめの黒丸がモニタリング孔となっております。ここで地下水の変動を観測している形になっています。全部で7箇所のモニタリング孔があります。

小さい黒丸、目詰まりチェック孔がありますが、こちらが集水部、涵養部の井戸の所で目詰まりしていないかどうかをチェックするための管理用の穴が開いている形になります。

こちらの阪和自動車道の例ですと、施工後10年間、きちんと管理をして、機能を果たしているというふうに報告されております。

次のページは先ほどの集水・涵養井戸の維持管理設備概要図です。これも同じ事例ですが、井戸に空気を送り込みまして、目詰まりを除去する装置を装備している形になっております。

以上、駆け足でご説明させていただきましたが、一つは状況調査で、前回、広域の図面しかありませんでしたので、杉並区に限定した図面をお持ちしまして説明させていただきました。

2点目が三次元シミュレーションの解析精度という点を中心に、その解析モデルを用いました予測結果をご説明させていただきました。

以上で説明を終わらせていただきます。

会 長 どうもありがとうございました。

では、東京都からどうぞ。

東京都都市整備局外環担当課長 続きまして、前回、持ち帰り検討となっておりました、都市計画案に対する意見書を杉並区の都市計画審議会に事前に提出する事についてご回答いたします。

再度検討いたしました。結論といたしましては前回と同様に、都といたしま

発言者	発言内容
-----	------

しては、意見書の要旨は東京都都市計画審議会に直接的に提出するものであると考えております。したがって、事前に他の機関等に提出する事は行わないという事でございます。以上、ご理解のほど、お願いいたします。以上でございます。

環境課長

私からは資料の最後についているかと思いますが、東京都知事から区長あてに送付されてまいりました、外環事業に係る環境影響評価準備書に関する意見書の写しでございます。

前回、区長意見をご説明しましたが、特に関連する部分に絞りましてご説明させていただきたいと思っております。なお、都知事の意見につきましては、杉並区を含めた関連区市長の意見、あるいは東京都環境政策審議会の答申を得まして、それをもとに作成されたものと存じております。事務的には環境局から都市整備局に提出されたものと考えてございます。内容を見ますと、10月10日に杉並区長が提出した意見が一定程度反映されているという印象を受けましたので、その点をご説明いたします。

お手元の資料の意見書のうち、下にページが振られておりますが、2ページをお開きいただきたいと存じます。上から3行目あたりですが、「建設が予定されている地域及びその周辺には、武蔵野台地の貴重な水辺環境である井の頭池、善福寺池が存在し、自然環境に恵まれた住宅地域であることから、自然環境への配慮が極めて重要である」としてございます。

さらにその3行下ですが、「地下水や地盤等への影響を危惧する意見が寄せられている。このため、慎重な環境影響の予測・評価と、それに基づく環境保全措置が求められるとともに、予測外の環境影響が生じたと判断される場合には、速やかに必要な措置を講ずることが重要である」といった事が記載されてございます。

さらに4行ほど下になりますと、インターチェンジの事が記載されてございます。「インターチェンジ及びジャンクション周辺の工事が集中する地域においては、建設機械の稼働や工事用車両の走行が大気質や騒音・振動等の生活環境へ影響を及ぼすおそれがある」といった所は杉並区長の意見で出した所でございます。

3ページの(2)ですが、「地下水や地盤等への影響については、地下水流動保全工法の予測・評価にあたり、類似事例の実証を十分に行い、可能な限り環境影響の低減に努めること」、(4)ですが、「工事中及び供用後の事後調査については、具体的に明らかにしていただきたい」と。この辺も区長意見で出させていただいた所でございます。

発言者	発言内容
-----	------

5ページの騒音の(1)アになりますが、「立杭の位置、走行ルート及び周辺の建物の状況等を明らかにするように」と記載してございます。

8ページの水循環でございます。トンネル部及び堀割部の工事についてのアですが、「地下水流動保全工法あるいは類似の地形・地質における実施事例の提示等により、可能な限り具体的に明らかにしていただきたい」という点でございます。

9ページの地形及び地質の(2)調査及び予測で、「杉並区の善福寺池等につきましては重要な地形に準じるものとして、三宝寺池等と同様に予測・評価の対象とすること」という事が記載されてございます。

こういった区長意見で出させていただいた所が都知事意見に反映されているものと考えてございます。その他の項目でも幾つか重なっている所がございまして、今後はこの意見書を基にしまして、東京都は内容を修正し、環境影響評価の準備書ではなく、評価書として作成する手続に入ると伺ってございます。私からは以上でございます。

会 長            どうもありがとうございました。これで説明は終わりですか。

今までのところは、前回の審議会で質問があった所についての解答ですが、これについて、さらに質問がございましたらどうぞ。どなたからでも結構です。

委 員            質問と意見ですが、東京都から前回の2番目の要望の事で、都市計画変更案に対する意見についての回答は、東京都の都市計画審議会でない、というお話でした。その事はわかりましたが、今回の外環の問題はPI方式をとって、出来るだけ情報公開し、いろいろな意見を求め、それを反映するプロセスを大事にするのだという事を鳴り物入りでやってきた訳です。今、この事をえらく問題にしようとは思いませんが、そういうものは公開して、出来るだけ多くの意見を参考にしながら議論していくのが筋だろうと思います。これは意見として申し上げます。

それから最後の東京都知事からの意見書です。位置づけがよくわからなかったのですが、以前、10月でしたか、区長から都知事に対し、環境影響評価準備書についての意見が出されています。それに対する回答かと思うのですが、これがどういうふうな取り扱いになるのか、区はこれに対して物を言う手続があるのか、その辺を最後におっしゃっていたようですが、この意見書の意味と取り扱いについて、もう一度説明していただけないでしょうか。

環境課長        以前にお配りしました、青いパンフレットがお手元にあるとわかりやすいのですが。環境影響評価法に基づきます手続になっている所でございます。現在は環境影

発言者	発言内容
-----	------

響評価準備書になっていますので、その準備書につきましては、関係する住民等の意見、区市長の意見、最終的には都知事の意見という事で、それを反映させて東京都が若干修正を入れまして、「準備」を取り、環境影響評価書という形にするのだろうと考えてございます。

その環境影響評価書につきましては、環境大臣と国土交通大臣の意見がその後に加わりまして、補正した環境影響評価書になると聞いてございます。補正した環境影響評価書が出来上がりました段階で、公告・縦覧がされると聞いてございます。最終的な環境影響評価書につきましては、都市計画の受付に入るという事で、東京都の都市計画審議会に上がっていくとお伺いしてございます。

委員長 わかりました。

会長 私は今の質問に答えていないと思います。この書類がどういう位置づけにありますかと聞いているのです。環境影響評価準備書が環境影響評価書になって、それが修正されて都計審に回る事はわかったけれども、これは一体どういう位置づけにありますかという質問をしているのです。

環境課長 環境影響評価法ですと、意見という扱いになっていますので、知事の意見を参考にするという位置づけだと考えてございます。

委員長 1点だけ、この事について、区は何か発言する権限はあるのでしょうか。それだけ教えてください。

環境課長 大変わかりづらくて申し訳ございません。流れとしましては、区長意見を出していますので、区長意見も一つの参考にしまして知事意見が出来上がっているというものでございます。これに対して、さらに意見を出すといった手続にはなってございません。最終的に意見を述べる機会は都市計画のほうである事になるかと思いません。

会長 もう少しわかりやすく言うと、最初に環境のほうの石原知事から区長に区長意見をくださいと言ったから、それを出したら、そういうものを全部参考にして都知事がこういう意見書を作りました、というものでしょう。

環境課長 そのとおりでございます。

会長 そういう事を聞いているのです。それに対して、区として何か意見は言えるのですかという事を聞いています。

環境課長 これは手続きにのっとってやっていますので、これに対し、さらに意見を述べるというふうにはなってございません。

発言者	発言内容
-----	------

会 長 よろしいですか。他に何か意見はありますか。

委 員 質問です。先ほども〇〇委員から出ましたが、都に寄せられた都市計画変更案に対する意見は、当審議会には公表出来ないという事で、それはわかりましたのでこれ以上は申し上げませんが、それに対する私の見解も先ほどの委員と同じように、今後はそうしたあり方について考えていただきたいという事があります。

これから説明があるのかわかりませんが、今日、席上に配布されている「杉並区に寄せられた外環道計画に対する意見」というのは、区に寄せられて、区がその代わりというのは何ですが、区に寄せられた意見として、私たちに参考になるようにという事で配られたものなのではないでしょうか。

あと、前回の審議会でも外環計画に関する沿線区市長の共同声明についてという事で報告がありまして、都に対して幾つか要望した事項について、1カ月以内に回答を求めていたと思いますが、その回答について返答があったのかどうかをお聞きしたいと思います。

調整担当課長 ご指摘のとおり、杉並区に寄せられた意見という事で、都市計画の手続に入った以降、区に寄せられた意見を取りまとめたものでございます。ぜひとも参考にしていただきたいと思っております。

また、沿線6区市長の共同声明についてでございますが、10月25日から1ヶ月という事で期限を区切らせていただきましたが、現在のところ、まだ回答をいただいております。

会 長 いつが期限ですか。

調整担当課長 11月25日までには回答をいただけると考えております。

会 長 他にはどうでしょうか。

委 員 説明ご苦労様です。今、説明を受けた点でお伺いしたいと思います。地下水の保全対策の検討〈実施事例〉というふうに、阪和自動車道が例示してありますが、実際にやってみて、思いがけない点や支障をきたすような点は出ていないのかがどうかがまず1点です。

2点目はこれ以外に、この工法で施工している事例は何件ぐらいあるのか、場所等がわかれば明示していただければと思います。

国土交通省外環調査事務所調査課長 二つご質問をいただきました。まず2点目の、事例が何件あるのかにつきましては、準備書の中で示しているのですが、9つの事例がございます。今回、阪和自動車道の例を用いましたのは、大規模な高速道路事業という事

発言者	発 言 内 容
-----	---------

で、また施工後もきちんとモニタリング調査を行っているという事でお示いたしました。他に8事例を準備書で例示しております。

もう1点、最初にありました、思いがけなかった現象が起こった例はないのかという事です。効果がすべてきちんと発揮されているのかというご趣旨だと思います。9事例すべてが施工後にきちんとモニタリングされている訳ではないのですが、一部に目詰まりがあつて、きちんと効果を示していない事例もございます。

今回、外環で同じ概念である、地下水流動保全工法をとる事を考えていますが、今日、説明を少しさせていただきましたが、事業実施段階とか施工後、さらに詳細な調査やモニタリングをきちんとして、目詰まりでしたら対策が出来るような、維持管理が出来る構造という形で今後計画をしていきたいと考えております。

委 員 今、説明を受けましたけれども、本当に大丈夫だという事で、責任ある立場での責任ある回答というふうに理解していいのかどうかです。

それからシミュレーションをいただきましたが、どの程度の精度があるものなのかを教えてくださいたいと思います。実際に工事に入ったら、別な結果が出たという事では困りますので、その辺の正確度をご説明願いたいと思います。

国土交通省外環調査事務所調査課長 1点目、シミュレーションの精度に関するご質問をいただきました。今回の資料に加える事が出来なかったのですが、精度の確認といたしまして、計算結果と平成16年に観測した地下水のデータを比較しております。比較した結果を準備書に載せています。

実際に比較した結果といたしまして、決定係数というものがあるのですが、それが1になると、全く一致しています。ただ、計算してみますと、全くは一致しておりませんで、浅いほうが決定期数0.99になっておりまして、深いほうは0.92という形になっております。

我々といたしましては、まず16年度の計算結果と見比べた上で、再現性はあるという判断をいたしまして、今回、道路構造物を入れた時にどういう影響があるのかという事を計算によって確認しています。影響があつた所について対策をとるという事でアセスをやっております。以上、説明させていただきました。

会 長 よろしいですか。

委 員 はい。

会 長 この資料で「要素」という言葉を使っておりますが、9ページに書いてある、10m×10m×深さ1mというふうに地層を切っているものを1要素という言葉

発言者	発言内容
-----	------

葉にしているのですね。

国土交通省外環調査事務所調査課長 はい。9ページにあります、10m×10m×深さ1mが一つの計算メッシュという形になります。杉並区で9万要素と説明させていただきましたが、これが深さ方向に何層もあって、平面的な広がりもありますので、杉並区全体では9万の要素に分かれている形になります。

会 長 要するに要素というのは、いろいろな時に言葉として使います。解析モデルだと、今みたいなエレメントという言葉を使っておられると思うのですが、ここに水がどうやって入ってくるかというのを変数というか、そういうものも別な時は要素という言葉を使います。

こういうふうに切りましたというのはわかりましたが、これで何をやったのかというのは何もわからないのです。

国土交通省外環調査事務所調査課長 今、ご質問をいただきました点について補足させていただきますと思います。要素と言いましたが、通常、専門家の方は計算メッシュという言葉方をされると思いますが、10m×10m×深さ1mが計算メッシュという形になります。

実際にどういった計算をしているかといいますと、降水モデルで雨を与えまして、降った雨がどれだけ川に流れるかという事で流出モデルを組み込んでおります。ですから、このメッシュに降った雨がどれぐらいか、このメッシュから川に流れ出るのはどれぐらいかを計算しています。

その後、地層ごとに透水係数をボーリング調査から与えていますので、どれだけ下にしみ込むのかを1個の計算メッシュでやった結果として、このメッシュの中にどれだけ水が残るのかという事が出てきます。その結果として地下水が計算される形になっています。説明が不足しておりまして申し訳ありませんでした。

会 長 そういう意味でいくと、さっき〇〇委員が聞いた、このモデルがどのぐらい当たっているかという事で、決定係数が0.99と0.92であると。私も今日初めて聞きましたが、もし本当に60万も当たっていたら驚異的なのです。ほとんど信じがたい精度で、逆に私から見ると、疑わしいと言いたくなるぐらい当たっているのです。我々がやっているものも、こんな決定係数は出ません。例えば将来の交通量という、本当は大体7割程度しかありません。

他にどうでしょうか。

委 員 前回出られませんでしたので、もしかしたら重複してしまうかもしれませんが、

発言者	発言内容
-----	------

教えていただきたいと思います。

今、地下水位のご報告をいただいたのですが、地域の方からは、善福寺池が枯れてしまうのではないかとのご心配をいただいています。今回のこの調査によると、国はどのようなふうにご説明しているのですか。どのような言葉になるのでしょうか。

国土交通省外環調査事務所調査課長 善福寺池に対する影響という事で、前回の資料等で1度ご説明させていただいたのですが、今、善福寺では井戸から水を涵養しております。

前回資料の9ページをご覧くださいませでしょうか。9ページに善福寺に一番近い断面をとっています。地上には善福寺川がありまして、トンネルが45m下にあります。善福寺の水を涵養している井戸が上池と下池に2本あるのですが、深さがそれぞれ150mと120mという事で、地下にトンネルを建設する所よりも、かなり深い所から水を取水しています。

それから平面的には300mぐらい離れているという事で、外環の地下トンネルをつくった事によって、取水の井戸に影響は与えないと考えております、というのが1点です。

もう1点、浅い方の地下水の影響ですが、今日、ご説明させていただきました資料の10ページに、浅い地下水に対する外環の影響があります。杉並区は少し北側ですが、青梅街道の所にインターと北側の地下に向かってランプが出来る事によりまして、浅い地下水が影響を受けます。

まず無対策の時に西側で30cm影響が出るのですが、その影響範囲は善福寺池までは及ばないという点が一つです。あと、こちらの30cmの影響も、11ページに示しましたが、地下水流動保全工法をとる事によって、ほとんど無くなるという事で考えています。

地下水流動保全工法につきましては、先ほど少しご説明させていただきましたが、施工中・施工後に善福寺への影響があるかどうか、きちんとモニタリングしながら施工するという事で考えております。

委員 これから状況を見ながら対策をとっていくというふうには私は受けとめました。

石神井池と善福寺の高さが一緒だというお話を伺っているのですが、これに対する影響はどのような対策をとられているのでしょうか。例えば善福寺池のほうに影響が出るとすれば、石神井池にも当然出てくると思うのですが、その辺の対策、調査が出来ているのかという事です。



発言者	発言内容
-----	------

会長 説明の仕方が悪くて、先ほどの事と言えば、予測では善福寺池の水位には影響を出しません。ただ、実際にやって影響が出たら、それに対する対応をしますという事でしょう。今のところの予測で影響は無いというふうに考えています、そういう結果がこういうモデルから出ております、という事でしょう。そこをはっきりしないと、やってから対策を打ちますというふうにしか判断されていないのです。

国土交通省外環調査事務所調査課長 先ほどの説明に補足させていただきます。今、ご説明したとおり、現時点で影響は無いと。地下のトンネルの影響も無いという事と、地上の青梅街道インターにランプが出来ますが、その影響も及ばないと考えております。

1点申し上げましたのは、地下水流動保全工法をとると言いましたが、そちらの不確実性がありますので、その工法をとるにあたっては、周囲の地下水の観測をきちんとしながら施工するという事を補足させていただきます。今の時点で影響は無いと考えております。

委員 地域住民からは、かなり心配をいただいていますので、その辺も慎重に、丁寧に進めていただきたいと思います。

会長 他にはいかがですか。もし無ければ、次の審議案件もこれに相当関連しておりますので、前回の審議会での意見に対する回答の議論は、一応、ここで1回切らせていただきます。

それでは今日の案件として審議案件がありますので、よろしく願います。

都市計画課長 それでは、説明させていただきます。本件は東京都決定となっております。東京都からの通知に基づきまして、本年6月2日から7月3日までの間に都市計画変更案の公告・縦覧を行ってございます。

意見照会につきましては、本年5月29日付けで東京都知事から杉並区長あてに照会があり、その後、10月12日付けの文書で、平成19年1月12日を回答期限とする旨の通知がございました。したがって、杉並区長から都市計画審議会会長あてに、お手元の諮問文のとおり諮問をさせていただきます。

区長への答申につきましては、東京都知事への回答期日が平成19年1月12日までとなっておりますので、今回と次回の都市計画審議会でご審議いただき、ぜひとも12月までには答申をいただきたいと思いますので、よろしく願います。

それでは都市計画の変更内容につきましては、調整担当課長から説明させていただきます。

発言者	発言内容
-----	------

調整担当課長 それでは私から、都市高速道路外郭環状線の都市計画案について説明させていただきます。事前に配布いたしました資料は、6月に都市計画案を縦覧した際の資料を基本としたものでございます。事前に送付した資料は文字が多く、わかりづらい面もございますので、ポイントだけを説明させていただきまして、次にスライドを用いまして、今日、お配りしました参考資料の都市計画案の概要について、引き続きご説明させていただきます。

まず、議案1の東京都市計画道路の変更について(案)の3ページをご覧くださいと思います。現在の都市計画と変更案の違いについて説明させていただきます。大きな変更は1と2でございます。一部構造形式の変更という事で、1に書いている部分でございます。嵩上式、いわゆる高架式から地下式への変更です。車線数の決定という事で、4車線相当から6車線への変更です。

また、杉並区に関わる変更でございますが、6と7になります。入口の廃止、出口の廃止という事で、青梅街道インターチェンジの杉並区側、杉並区善福寺三丁目内に計画されていた、ハーフのインターチェンジ部分が廃止になった、変更で無くなったという事でございます。

次に8の部分でございます。換気所の設置という事で、高架から地下になった事でトンネル内の車の排気ガスを排出するため、新たに設置するものでございます。青梅街道インターチェンジ、練馬区関町南一丁目に新たに設置されるものでございます。

次に5ページをご覧くださいと思います。都市計画の案の理由書でございます。今回の都市計画変更の理由について記載されたものでございます。簡単に説明させていただきます。

首都圏の広域幹線道路ネットワークとして位置づけられ、放射方向の道路を相互に連絡して都心方向に集中する交通を分散導入し、首都圏の交通・環境問題を改善する上で重要な環状道路である事と、昭和41年に嵩上式として都市計画変更いたしましたでしたが、地元の理解が得られず、話し合いが出来ない時期があったという事で、東京都は国交省とともに、平成12年から幅広く意見を聞きながら、整備の必要性や計画の具体化等の検討を行ってきたという事であります。こうした経緯や地域の状況、土木技術の進歩、環境への配慮等を総合的に勘案し、構造形式を嵩上式から地下式に変更したという事が一番の理由と考えております。以上で議案1の説明を終わらせていただきます。

発言者	発言内容
-----	------

引き続きまして、参考資料の都市高速道路外郭環状線都市計画案の概要について、スライドを映しながら説明させていただきます。

東京外郭環状道路の全体計画です。この道路は都心から半径約15kmの圏域を環状方向に結ぶ、延長約85kmの路線で、そのうち、画面で赤く示しているのが今回、都市計画変更を行う区域であり、大泉インターチェンジから東名ジャンクションまでの区間でございます。当該区間につきましては、本年6月に都市計画案を公告・縦覧するに至りました。

ちなみに他の区間の状況であります。大泉ジャンクションから三郷市に至る、主に埼玉県区域については、現在、供用中であります。また、三郷市から東関東自動車道に至る、主に千葉県区域につきましては、現在、事業中でございます。なお、東名高速道路から南の東京湾岸道路に至る区間につきましては、調査中の予定路線でございます。

次に外環の変更計画についてご説明します。画面は先ほどの路線図を横に倒し、左側が南、右側が北になっております。計画変更を行う区間は、世田谷区宇奈根三丁目から練馬区大泉四丁目までの延長約16kmです。車線数は往復6車線、設計速度は時速80kmです。当該路線は既存の東名高速道路、中央自動車道、関越自動車道とそれぞれジャンクションで接続します。

図面では濃い青色表示の部分、高速道路と接続するジャンクションをJCTと表記しております。出入口については、薄い青色で表示されている部分ですが、世田谷通りと国道20号を廃止し、赤色で表示されています。東八道路、青梅街道、目白通りの3箇所とします。一般道路との出入口をインターチェンジと称し、図面ではICと表記しております。

構造形式は沿線環境への配慮等の観点から、高架構造をトンネル構造に変更します。トンネルは外環を早く安く整備し、沿線への影響を小さくするため、シールドトンネルとし、極力、大深度地下を活用します。トンネルの外径は約16mで、往復2本計画します。

また、画面でオレンジ色の斜線で示しているトンネルの区間では、適正かつ合理的な土地利用を図るため、都市施設を整備する立体的な範囲を都市計画、明確にする立体都市計画を適用します。

今回の都市計画案のポイントを3点述べさせていただきます。1点目は、自動車専用道路である外環について、昭和41年に決定した計画では高架構造、嵩上式

発言者	発言内容
-----	------

としていますが、それを大深度地下トンネル構造、地下式に変更いたします。これにより、杉並区内における外環は、すべて地下41mより深い大深度地下トンネルとなります。

2点目は高速道路の外環とともに都市計画決定されております、いわゆる地上部街路、外環ノ2の取り扱いですが、今回の都市計画案には含まれておりません。高速道路の外環を地下式として都市計画変更をしても、地上部街路の外環ノ2の計画は残ります。

3点目は青梅街道から外環に出入りする、青梅街道インターチェンジを練馬区内に設置いたします。このインターチェンジは関越道方面への出入りのみ可能な構造、いわゆるハーフインターチェンジとなっています。今回の都市計画変更案においては、杉並区内のインターチェンジが無くなったという事です。

次に杉並区付近の計画についてご説明いたします。平面図では右側が北になります。外環は画面の左端で杉並区に入り、武蔵野市を通過した後、再び杉並区に入り、練馬区に抜けていきます。杉並区を通過する区間は、すべて大深度地下のシールドトンネルになります。また、横断図のとおり、トンネルには立体都市計画を適用し、立体的な範囲を定めます。練馬区内に青梅街道から外環への出入口となるインターチェンジを設置するとともに、換気所を1箇所設置します。

先ほどの画面の左端の杉並区通過区間を拡大した図面です。立教女学院付近です。紫色の2本の太い線が大深度地下のシールドトンネルを表しております。

同じく善福寺付近の拡大図です。こちらについても、大深度地下のシールドトンネルとなります。

青梅街道インターチェンジの詳細図でございます。ちょっとわかりづらいのですが、青梅街道インターチェンジはご覧のとおり、練馬区側の青梅街道と千川通りの間に計画されています。大深度トンネル内の車の排気ガスを排出させる換気所は、こちらの水色の表示の所でございます。

なお、外環の計画につきましては、高速道路の外環本線に合わせ、都市計画道路ネットワークの一部として、東八道路から目白通りまでの区間の地上部に、外環ノ2という街路が都市計画決定されています。今回、高速道路の外環を地下式として都市計画変更をしましても、地上部街路の外環ノ2はそのまま残る事となります。

外郭環状線、杉並区における都市計画案の変更概要のまとめでございます。構造形式は嵩上式、高架式から地下式へ、ルートは現都市計画の位置をほぼ踏襲しま

発言者	発 言 内 容
-----	---------

す。車線数は4車線相当から6車線になります。青梅街道インターチェンジにつきましては、フルインターチェンジからーフインターチェンジになりました。関越道方向への出入りが可能なーフインターチェンジでございます。

以上で東京都市計画道路の変更についての説明を終わらせていただきます。

会 長 どうもありがとうございました。今度は議案になりましたので、事務局は12月までに出来たら成案にしたいと言っております。

どなたからでも結構ですが、ご質問、ご意見をどうぞ。

この議案について東京都に確認したいのですが、先ほど、東京都原案のこの案件について公告・縦覧した時の意見書は東京都の都市計画審議会にだけ出すと言われたのは、今後一切、東京都決定の都市計画案件の意見書はそういう扱いをするという原則なのでしょうか。

東京都都市整備局外環担当課長 現在のところ、都市計画案に対する意見書につきましては、東京都都市計画審議会に出しております。したがって、この案件についても…。

会 長 この案件だけでなく、一般原則ですかと聞いているのです。

東京都都市整備局外環担当課長 一般的な原則として、そういう形で行っています。

会 長 杉並区にお伺いするのですが、今まで東京都決定の都市計画案件は、ずっとそういうふうになっていたのでしょうか。

都市計画課長 現在把握している分につきましては、過去にそういう例はなかったと。都計審の席上で、都から意見書の報告はなかったと把握してございます。

会 長 先ほど東京都がそう言われたのは、今後、一切そうするという事であれば、東京都案件の公告・縦覧をした時に杉並区の意見を付さなければいけないので、杉並区としては、同じ時に杉並区に対する意見書も出させるという手続きをしていただけるのか、それとも、それは勝手にやれという事でしょうか。もし即答出来なければ、その事は次回まででもいいです。

そうしないと、我々は区民の意見をどのように聞けるのか、片一方の道を閉ざされるならば、会長としてきちんとしておかなければならないというふうに思います。委員の皆さんにお聞きしたいのを、まず東京都に聞いているのです。

東京都都市整備局外環担当参事 私どもが先ほどお答えしたのは、東京都の都市計画審議会に対して意見を出すという事でございます。会長が今、東京都に質問されたのは、同時に杉並区が……。

会 長 東京都がそういう原則で意見書をまとめ、都の都計審にだけしか見せないという

発言者	発 言 内 容
-----	---------

のならば、区の都計審としては、同じ都市計画案を公告・縦覧する時に、区の意見を聞く方法を別に考えなければいけない事になるので聞いているのです。

東京都都市整備局外環担当参事 という事なので、それについていい悪いというのは、東京都が判断すべき事ではないと考えております。

会 長 逆に言うと、東京都は見せないという方針をずっと続けるのですね、と聞いているのです。

東京都都市整備局外環担当参事 現在の考え方としては、それを継続する考え方でございます。

会 長 私は今までそんな事を聞いた事が無いので、次回までに確認して、本当にそうなのかどうかを都市計画課から聞きたいと思います。外環担当参事からは聞きたくありません。ずっとやるならば、区は区で対応しなければいけない事になりますので、そこをはっきりしていただきたいのです。

東京都都市整備局外環担当参事 お答えします。先ほどお答えしたのは外環担当という事ではなく、都市計画課とも協議をした上での話というご理解をいただきたいと思います。

会 長 けれども、杉並区の事務局はそんな事を今まで聞いた事が無いと言っています。

都市計画課長 申し訳ございません。説明不足ですが、現在、都市計画課が把握している事実としては、過去の東京都の決定事項の内容で、東京都の住民説明会等で把握した資料について、区に報告があったり、都計審に報告があったりした事実は把握していないという事でございます。

会 長 今の意見でもいいし、他の意見でもいいので。皆さんのご意見をどうぞ。逆に言うと、黙っていて、皆さんの意見がなければ、私としては意見無しで通しますよ。

委 員 ちょっと伺いたいのですが、会長に伺う事になるのでしょうか。都計審として、12月中に区に答申を、という事でしょうか。

会 長 区の言い方はそうです。

委 員 委員としては、都が出している変更案について賛成、反対という事をこの審議会では表明するのか、それともそれについて、またさまざまな意見がある事を……。

会 長 議案として出てきましたから、この案について原案どおり賛成しますとか、全面的に反対しますとか、附帯意見を付けてこういう条件を満たしていただければ同意をしますとか、大きくは三つに分けて結論を出さなければいけません。

委 員 そういう事ですね。私個人としてというよりも、我が党として、これまで議会の中でも、態度としては変更案より前からの、もともとの外環道計画、そしてこの変更案に対しても反対という立場をとってきました。

発言者	発言内容
-----	------

質問はこれまでも幾つかしてきましたが、特に変更案に対する意見として申し上げたいのは、これまでも申し上げましたように、手続、進め方という点でP I協議会が行われ、そうした協議の最中で、合意もされていない中での突然の変更案の提示という事は、やはり民主的に進められていない事をまず1点申し上げておきたいと思っています。

それから、変更のポイントの所でも出ました、外環ノ2が本計画の変更案の対象にはなっていないという事です。多くの住民の方々の関心が一番あるのは、外環ノ2の存在だと思うのです。これをどうするのかという結論が出ずに、計画案の対象外だと言われても納得出来ないとします。

外環ノ2をどうするのか、都では現状のままにするか、縮小するか、廃止するかを、今後、意見を聞きながら検討するという事ですが、それをどのように徹底するのでしょうか。結論を出してからでないと、進め方としても、筋としても通りません。これをどうするのかという結論を出すべきだと思いますし、それがされないままでの計画案の変更はおかしいと思います。そうした事をあいまいにしたままの進め方は、住民の側としても納得されない事だと思います。そこは強く主張していきたいと思っています。

前回報告があった沿線区市長の共同声明の中での要望書について、あるいは環境影響評価準備書の中でもその点は指摘されている事だと思いますので、その事については意見を申し上げたいと思います。

あとはインターチェンジの問題です。ハーフインターという事ですが、杉並区としても外環の必要性は認めて、しかし、インターチェンジについては反対してきたという方針があると思います。この点についても、都は再三、地元と協議しながら、という事を言っておきながら、インターチェンジを青梅街道に設置するという事は地元の意向を軽視していると言わざるを得ません。インターチェンジの設置については、区としてもこれまで反対を表明してきたと思うので、この審議会としても、その点について意見を申していくべきではないかと思っています。とりあえずこの意見を申し上げておきたいと思っています。

会 長      ○○委員は何かありますか。

委 員      それでは杉並区にお伺いいたします。東京都市計画道路の変更案について、当区にとっては何が課題としてあるのか、その辺の見解をまず伺っておきます。

調整担当課長 インターチェンジの設置に伴いまして、国も東京都も交通集中が起きるという事

発言者	発言内容
-----	------

は言われておりますので、具体的にどういった交通面の影響、あるいは環境面の影響があるのか、区としても知りたいと考えております。

委員 知って、具体的にどういうアクションを起こすのですか。

調整担当課長 具体的には交通集中が起きて、周辺道路の整備の必要性が出てきたならば、区にとってはかなり大きい問題になります。道路整備はまちづくりという点ではやはり重要な問題になりますので、区としても強く係わっていきたいと考えています。

委員 私も外環を利用する機会があるのですが、区内の方々の利用状況が多いのではないかと見ております。

それから青梅街道インターチェンジが周辺の交通集中を惹起するのではないかという事について、多くの人がそうだろうと肯定出来るのではないかと思います。今、答弁があったように、この集中を避けるため、善福寺地区の住宅地を抜け道として利用する事例も多くなるのではないかと考えます。その辺はどう想定しているのでしょうか。

交通集中と環境保持のために周辺道路の整備が喫緊の課題になってくるのですが、誰が責任を持ってやるのかという事が当区にとって、一番ネックになるのではないかと思います。その辺を伺っておきます。

調整担当課長 青梅街道インターチェンジが設置されますと、善福寺地域を通り抜ける車が多くなる可能性はあると考えております。そういった意味では、今後、ソフト的な交通安全対策と、先ほど申し上げたとおり、ハード的な周辺道路整備の二つの対策が必要になってくると考えます。

仮に都市計画道路の整備が必要になりますと、都と区の協議により、事業主体が定まるというような形になっております。

委員 ですから、そのレベルをさらに乗り越え、国と都に対し、区が周辺道路の整備をきちんとしてくれという確約を取るぐらいの強い姿勢で臨まない、本線だけ終わって、後は知りません、存じませんという事では困ります。その辺、もっと強い姿勢で確約を取るぐらいの責任感と使命感があってもいいと思うのですが、いかがですか。

調整担当課長 前回、外環計画に関する沿線区市長共同声明の報告をさせていただきました。この中で沿線各区市は、例えばジャンクションやインターチェンジが出来れば、周辺道路の基盤整備について、その必要性、整備手法、時期等を地元自治体と十分協議し、国または都の責任において取り組むという事をはっきり申し上げております。



発言者	発言内容
-----	------

また、これに伴って、事務局で国と東京都に要望を出しております。その中で、周辺道路整備をどのように進める必要があると国と都は考えているのか、また、事業主体側の責任において、どこまで整備しようと考えているのかについて、回答をいただきたいという事で待っているところでございます。

会 長      今の回答を待っているというのは、6区市長に対する回答ですか。先ほど事務方も要望していますと、二つ言ったのですが。

調整担当課長 大枠については沿線区市長共同声明で要望しまして、具体の細かい問題については沿線6区市の部長名で、「外環計画における諸課題の解決について」という事で要望書を出しております。その要望書の回答期限の11月25日ぐらいには、今お話しした周辺道路の整備の考え方についても、国と都から回答があるのではないかと考えております。

会 長      どういう意味で25日ぐらいなのですか。期限は25日で切っておりますという訳ではないのですか。

調整担当課長 失礼しました。1ヶ月という事で区切っております。

会 長      先ほどの質問の後はいいですか。そちらから補足ですか。どうぞ。

委 員      これは私見ですが、青梅街道インターが出来る事によって、周辺道路の問題が惹起される事は誰でもわかる訳ですから、そんな事は事前に内々に打診するとか、根回しするとか、一定の感触を得るとか。

            正式な対応を求めて回答待ちというならわかりますが、それ以前の段階のアクションはあったのか、なかったのか、それはいかがですか。

調整担当課長 実は3月に青梅街道インターチェンジ設置に伴う影響及び対策についてという事で、国と東京都に要望を出しております。周辺交通に与える影響と対策、具体的には青梅街道インターチェンジ周辺地域の生活道路等における交通集中並びに通過交通の発生状況とその対策、そういった意味で国と東京都に対し、どういった影響が出るのかについて、区民の暮らしと安全を守る立場から問い合わせたところです。

            今回、沿線6区市という事で共同声明を出しましたので、はっきりとした回答が得られるのではないかと考えております。

委 員      結局、この外環道路は必要であるし、出来るであろうという前提で私は伺ったのですが、これだけの大事業、大きな計画で、かつ長期間、住民の方々の反対があったという事ですから、反対の方々にいかに納得していただくか、あるいは周辺の方々に対しての環境影響をいかに少なくするかという事になれば、もう少しアク

発言者	発言内容
	<p>ションを強く起こして、区全体で国や東京都に対し、何らかの確約をしっかりと取りつける事があってしかるべきではないかと思います。何か一步踏み込んだ答弁は出てきませんか。</p>
建設課長	<p>今までもいろいろな形で交通量調査をし、原因究明をして、どうつくるかという事も区と東京都でやってきました。それは今後も当然やるべき事で、環境への影響が無いようにきちんとして、財源も含め、そういう影響を受ければ区が主体となってやっていきますし、財源負担を都や国のほうにも求めるような、積極的な態度で環境整備をきちんとやっていきたいと思っています。</p>
委員	<p>国や都に対して、ぜひ強くプッシュしていただきたいとお願いしておきます。</p> <p>次に環境への影響ですが、例えば大気汚染や騒音、振動が予想されます。また、練馬区側に換気塔が出来るという説明がありましたが、杉並区に対する影響についてはどのように判断していますか。再三、出ていると思いますが、改めて確認の意味でお聞きしておきます。</p>
環境課長	<p>このたび示されてございます、環境影響評価準備書によりますと、環境への影響は小さいという評価をいただいております。</p> <p>ただ、換気所から出るものについては、距離的に杉並区に近い部分がございますので、全く影響が無いという事は考えられないと思います。これについては、詳細なデータ等を要望しているところでございます。</p>
委員	<p>今の答弁を聞いて、詳細なデータを求めているところであるというのは、他人事みたいですね。区独自で影響を判断・決定する場合の資料を収集するという事は無いのか。そういうものを持っていなければ反論出来ないでしょう。</p>
環境課長	<p>実際の事業段階でのデータ、工事前、工事中、工事後という段階での環境影響のデータも明らかにしていただきたいという要望をしております。特に事業段階では、今は明確になってございませんが、脱硝装置等もつけていただく形で要望していきたいと考えています。</p>
委員	<p>答弁で一気に言ってください。要望事項は一つだけですか。これに伴う、いろいろな要望を整理しているのですか、していないのですか。きちんと整理して、区として一貫的な態度、継続性を持った態度で要望していかないと困ると思うのです。その辺はちゃんと出来ていますか。</p>
環境課長	<p>今回、区長からの意見という形で、かなり踏み込んだ内容で意見を出させていただいておりますので、これは継続して要望したいと考えております。</p>

発言者	発 言 内 容
-----	---------

会 長  
委 員

他にはどうでしょうか。

せっかくの機会ですから、意見を述べさせていただきたいと思います。

先般、10月10日付けでしょうか、杉並区長から都知事に、環境影響準備書に対する意見が出されています。細かい話は除いて、ここに書かれている趣旨は非常に重要な指摘があると思っています。

結局、三つの事を言っているかと思っています。一つは青梅街道インターの問題です。今もいろいろ話題になりましたが、杉並区は以前から青梅街道インターは、さまざまな交通の混乱とか公害が発生する恐れがあるという事から反対してきた訳ですが、今回ハーフインターという変更案になりました。しかしながら、練馬区の事情と杉並区の事情がごちゃごちゃになったのだらうと想像しますが、境界域にあり、環境は区境から急に変わる訳ではありませんので、いろいろな意味の交通問題、環境問題は温存する事になると思います。そういう意味では、先日の区長意見にもありましたように、ハーフインターそのものも見直すべきだらうという事が第1点です。

第2点は、先ほど〇〇委員がおっしゃっておいりました、外環ノ2の問題です。これは明らかに地下化を前提として、上部で外環ノ2という計画がなされている訳ですが、大深度になっても外環ノ2は必要だという議論もあるでしょうし、必要ではないという議論もあるでしょう。違う対策を考えるというようないろいろなケースが考えられる訳です。

前日も資料でお示しいただきましたが、いろいろなケースがあるので、議論していきたいというお話はわかりました。しかしながら、その事が決まらないで、外環の変更案そのものが先行してしまうのはいかがかな、と思います。

最後の3点目になりますが、環境の問題について、準備書に対する意見には、たくさんの事が指摘されています。今日、地下水の問題で新しい知見も少し得られましたけれども、環境影響評価の準備書に記載された環境問題の中で出された意見として細かくは申し上げませんが、もう一度調査をやり直せ、評価をやり直せというような事もありますし、どういう対策を考えるかを明示した上で臨んでほしいという意見もあります。という事は、やはりそういう事をクリアしてからこういう計画は進めるべきだらうと思う訳です。

さらに言いますと、これは杉並区の問題ではありません。むしろ世田谷区の問題かと思いますが、東名高速で止まってしまい、その先をこれから調査したり、検

発言者	発言内容
-----	------

討したりというのは、計画論としては、ぐるりと回らないとあまり意味がない事になります。そういうものをあいまいにしたまま進めてしまう、先走って決めてしまうというやり方は、後にいろいろな問題を残すのではないかという事を私は懸念しています。

そういう意味で、今のこの時点でこういうふうに先行的に進めるという事については反対いたします。見直しを要請します。これは個人の意見です。

会 長 他に意見はありませんか。

委 員 私も素人ですので教えていただきたいのですが、外環ノ2が本案の対象外となるという事はどういう事を教えてください。

調整担当課長 外環本線と外環ノ2は別々の都市計画という事でございます。今回は外環本線の都市計画について都市計画審議会に答申しておりますが、外環ノ2の都市計画についてはそのままになっているという事でございます。

委 員 つまり、外環ノ2は残るという事ですか。

調整担当課長 そのとおりでございます。

委 員 私の考えを言いますと、せっかく地下に道路をつくるという方へ変わった訳ですから、外環ノ2は自然に地下になりかわるといっておかしいですが、外環ノ2は消えるというのが自然の流れではないかと思うのです。これについてはいかがでしょうか。こういう事もいちいち決めなければならないのでしょうか。

調整担当課長 外環ノ2につきましては、都市計画上、広域的なネットワークとして必要な道路ではないかと認識しております。しかしながら、外環計画が凍結されてきた経緯だとか、外環本線を都市計画変更すれば、当然、外環ノ2も変更しなければならないという関連がある計画でございます。そういった多くの課題がある都市計画道路ではないかと認識しております。

会 長 それは杉並区の意見としてまとまっているのですね。東京都の説明はそう言っていないと思っておりますが、杉並区は本当にそういうふうに思っている訳ですか。

調整担当課長 外環ノ2も都市計画として位置づけられております。都市計画として位置づけられた理由としては、やはり広域的なネットワークとしての位置づけがあるのではないかと考えております。

会 長 私が意見を言ったら答えが変わってしまうと困るのです。

都市整備部長 今、調整担当課長から一般論としてのお答えをさせていただきました。前からお話ししていますように、今回は外環ノ2については棚上げといえますか、一切、触

発言者	発言内容
-----	------

れていない訳でございます。外環ノ2について、これからどうしていくかという事を十分、議論していこうというのが現在の状況でございます。

東京都から三つの案が示されておりますが、そういうものも、今後、十分な議論を尽くし、住民の意見を聞きながら進めていきたいというのが現状でございます。

会 長           だから消えてもいなければ、残っている訳でもないのです。

委 員           そうですね。幻ですね。これはいつまでに決めなければならないのですか。

会 長           それについても何も言っていません。ただ、都市計画決定していますから、その都市計画は残っているというふうにも言えます。例えば住民説明会に三つの案を提示して、東京都は外環本線を先にやらせてください、外環ノ2は皆さんのご意見を聞きながら、後でゆっくり検討しますと言っているのですね。違いますか。

東京都都市整備局外環担当課長   会長ご指摘のように、外環本線につきましては、早期整備の必要性が各区市長の共同宣言にも表れていました。そういう面で、外環本線については早期に整備していきたいという事はございます。

外環ノ2につきましては、先ほど杉並区から説明がございましたように、外環本線、高速道路とは別に、区部の西部又は多摩の東部地域における都市計画道路ネットワークの一部でございます。この道路については、外環本線と同時に決定しておりますが、これまでの経緯から、外環本線とは切り離れた形で検討しているところでございます。

先ほど会長から外環ノ2についてはゆっくり検討するというご発言がありましたが、東京都といたしましては、現在、三つの方向性をご提示している中で、この方向性は都市計画について既にあるものですから、これについては必要性等を検証しながら、今後の方向性を早期に検討して参りたいと考えております。

委 員           それでは伺いますが、ここで結論は出さなくてもいいのですか。東京都が考えながらやるという事ですか。地元の意見はいかがですか。

都市整備部長   先ほどご説明しましたように、今回は外環ノ2については触れていない訳でございますから、今回の中で外環ノ2について結論を出すという事ではございません。外環本線についてご提案し、ご審議いただいた上で答申をいただきたいというのが杉並区の考え方です。

会 長           諮問されている事はそういう事ですという説明だと私は理解しています。ただ、皆さんの意見がそうだとは思っていません。都市整備部長は、諮問する側としてはこういう事で考えていますという事ですね。

発言者	発言内容
-----	------

委員 　　また外環ノ2のお話ですが、結局、外環ノ2は残る訳です。もし大深度に変更する事が決定した場合、大深度地下でつくった外環本線と地上の外環ノ2の二層というか、二重に道路が出来る事になる訳ですね。とりあえず地上部分も残る訳ですから、外環が地下と地上と二重に通るという事でいいのですね。確認です。

都市整備部長 先ほど申しましたように、都市計画的には外環ノ2と外環本線、二つの都市計画が重なってあるという訳でございます。ですから、先ほどもお話ししましたように、今回、本線を上から下に入れるという事で、外環ノ2はそのまま残るような形でございますが、その扱いについてはこれからの議論、原点に返って議論していこうという事でございます。

委員 　　今、確認した訳ですが、そういう進め方はおかしいという事を先ほど言った訳です。それは切り離せない問題だと思うのです。共同声明の中でも、やはり検討と切り離して考える事は出来ない課題だと言っている訳ですし、それをあいまいにしたままで都市計画変更についてどうだという事は、私自身、おかしいと思います。

区として、その進め方についてはどのように思われますか。

都市整備部長 先ほどから申し上げていますように、いろいろなご意見がある事は重々、わかっております。P I 沿線会議の中でも、この議論については再三されています。ただ、P I の中では、本線と外環ノ2については切り離して考えるという形で今まで進んできた訳でございます。

そういう事も踏まえ、本線を早くつくらなければいけないという観点から、本線についてはこういう都市計画案が出され、それに対し、杉並区とすれば都市計画審議会に諮問させていただいている訳でございます。

会 長 　　いいですか。

委 員 　　はい。

東京都都市整備局外環担当参事 東京都から補足説明をさせていただきたいと思います。

今回の外環に関しての道路というのは、3種類あるというふうにご理解いただきたいと思います。杉並区でいえば2種類になります。

お手元の参考資料の10ページをご覧くださいと思います。そこに「外環本線の計画と外環ノ2の計画について」という資料がございます。杉並区の場合は外環に関してどういう道路があるのかと申しますと、外環本線、いわゆる高速道路として機能している部分が上の図の向かって左側の外環本線23mという所でございます。これが高速道路です。ですから、首都高速道路と同じように、高速道路専

発言者	発言内容
-----	------

用の道路がこういう形で計画されている訳です。これは昭和41年の計画です。

その下に地上部として、外環ノ2という道路がございます。これは普通の都市計画道路、一般の平面街路でございます。ですから、高速道路のような有料道路ではなく、街の都市計画道路、例えば補助何号線というような道路として計画されています。つまり、外環ノ2というのは、通常の都市計画平面街路の機能と併せ、外環本線の導入空間としての機能の二つを持っているという事でございます。

今回、どのような計画を変更しようかという事を右に描いている訳ですが、高速道路本線の機能を地下に入れましょうという事でございます。高速道路を地下に入れる事で、先ほどご質問があったような、外環ノ2はどうなるのかという事につきまして、現在の計画の40mは棚上げで、今回はこのままにしておきましょうという事でございます。

東京都といたしましては、先ほど幾つか出ましたように、名前が悪く、外環ノ2というと、いかにも高速道路みたいな感じを受けてしまうのですが、通常の都市計画道路の取り扱いとして、40mの幅をそのまま使った道路を整備する案、その他に、これが広いからもう少し狭くして往復1車線ずつの2車線道路として、歩道も十分取ったような形に縮小する案、それから必要性が無い事が十分わかったという事であれば、代替機能を確保して外環ノ2を廃止したらどうかという三つの案を示したところでございます。

これにつきましては、先ほど杉並区からもお話がありましたように、P Iのほうでは、外環ノ2の取り扱いについては棚上げして議論しようという事になっておりましたので、今回の都市計画は高速道路としての本線機能を地下に入れるというだけの都市計画変更を提案させていただいた訳でございます。

したがいまして、今申し上げましたように、外環ノ2についてはなるべく早く必要性等を検討し、取り扱いについて結論を出していきたいと考えているところでございます。

会 長 杉並区の場合は2種類で、本当は3種類ありますという3種類は何でしょうか。  
東京都都市整備局外環担当参事 もう一つは、10ページの下の図を見ていただきたいのですが、外環本線は練馬から世田谷まで、赤く示されております。練馬から東八道路までが外環ノ2という形で表現されております。これで2種類でございます。

3種類目はどれなのかというと、この図面の左側ですが、東八道路から東名高速までにつきましては、附属街路という街路がございました。附属街路はどういう

発言者	発 言 内 容
-----	---------

機能かといいますと、この辺では中央道の高井戸から先の八王子方の状況を見ていただきたいのですが、高速道路がございます。その両側に大体6 mぐらいの地先の交通を確保する道路がございます。一方通行の所もあつたり、往復するような所もありますが、高速道路だけが住宅地の真ん中に出来てしまうと、そこで行き止まりになったり、交通処理が出来なかつたり、あるいは住んでいる方の車の出入りが出来ないのでは、高速道路の両側に地先の道路としての計画がございます。これを附属街路と申しております。今回、これが3番目の道路としてある訳です。

この3番目の道路の取り扱いがどうなっているのかという事をご説明申し上げますと、先ほど本線が地下化されたため、この附属街路については廃止するという形で都市計画変更を出しております。

これはなぜかといいますと、今、申し上げたように、高速道路自体に附属して必要な道路ですから、本線が地下につくられてしまえば、その機能はいらぬという事で、附属街路については廃止した訳でございます。

外環ノ2につきましては、先ほど山下からご説明申し上げたように、区部の西部、多摩東部地域の都市計画道路のネットワークを構成する一部として計画されておりますので、機能が異なっているという事でございます。

委 員 員 　　そういう説明ですが、私はあくまでも、結論をあいまいにしたままで変更案を出してきたという事については認められないという事を、繰り返しになりますが、意見として申し上げておきたいと思つています。

会 長 　　他にはどうでしょうか。

委 員 員 　　今、東京都から説明があつて、話はわかりました。ただ、普通に一般に考えれば、外環ノ2も附属街路も環状線という位置づけというふうに認識いたしております。東側から環4、環5、環6、環7、環8と来まして、位置づけは環状9号線みたいな道路です。

環状線というのは、いわゆる環状になっているから機能を持つ訳です。当時の都市計画決定を詳しく勉強していませんが、外環ノ2と附属街路が一体となって、日本の大動脈である東名高速道路まで一般道路がつながっているから意味のある道路であると、普通は認識するかと思つています。

この付属街路が確かに高速道路の付属道路であるから廃止するという事であれば、外環ノ2も都市計画の内容は違つていても、附属街路と全く同じような意味合いだというふうに、今の説明にもありましたし、地図から見てもそのように認識し



発言者	発言内容
-----	------

ております。

よって、外環ノ2は確かに棚上げをして、早期に外環道路を都市計画決定していかなければならない事はわかりますが、今の説明だと、逆に附属街路が廃止されるのであれば、外環ノ2も東八道路で止まってしまう。都市計画がそこで止まるというふうに認識せざるを得ません。今の説明ではその辺の考え方と整合性が合わないと思うのですが、いかがでしょうか。

東京都都市整備局外環担当参事 お答えします。確かに道路というものはつながっている訳でございます。言ってみれば、自分の家の玄関先の道路は、例えば大阪までつながっている訳でございます、どんな道路でもつながっています。

先ほどの私の説明が悪かったのかもしれませんが、外環ノ2と附属街路は機能上、違うという事でございます。今、申し上げたように、どんな道でもつながっているのですが、機能が違うという事です。

外環ノ2というのは、先ほども申し上げましたように、区部の西部、多摩東部地域の都市計画道路ネットワークを構成する道路でございます。ですから、幹線道路としての機能を有しています。

これに対して附属街路、いわゆる東八から南側の道路につきましては、先ほども申し上げましたように、高速道路沿いにお住まいの方々の出入りを確保するための道路という事で決めてある訳です。それを決めていないと、出入りが出来なくなってしまい、家の目の前が高速道路だという形になってしまいます。周辺交通の処理、出入りの処理をつくるための道路という事で、計画上の機能が違います。確かに計画上は北側から南側まで道路としてつながっているかもしれませんが、機能として違っているという事です。

それから大泉の関越道から東八道路までが外環ノ2として決まっている訳でございます、この部分については約9 kmの道路になっています。先ほど環状道路という形でお話になっておりましたが、外環ノ2は環状道路としての構成はされておられません。したがって、何回も申し上げていますように、ここにつきましては区部の西部、多摩東部地域の都市計画道路ネットワークを構成する重要な位置づけになっていると考えているところです。

ちなみに外環ノ2が無いと、都市計画道路のネットワーク上のすき間が空いてしまい、先ほどから懸念されているような住宅地への車の流入等々についても考えていかなければいけない形になると思います。

発言者	発言内容
-----	------

そういう事も含め、東京都としては今後、その必要性等について早急に検証していきたいと考えているところでございます。

委員 外環ノ2を大深度にすると、周りの住民の方々の附属みたいな道路はいらなくなる訳ですね。今、そういう面もあるという旨の発言をしたような気がしますが、それはいいです。

環状線の意味合いの道路を持たない事はわかります。都市計画として環状道路という位置づけではなく、区部西部のネットワークというのは先ほどから杉並区も東京都も説明されてわかっているのです。

ただし、これを地図上で見ても、普通の一般の人が見ても、環状道路という感覚は持っているのです。ただ環状道路ではないという言い方をされますと、ネットワークは正式な位置づけだと思うのですが、この地図を誰に渡しても環状道路としての機能を持たせる道路という認識は絶対に持つはずです。

これは環状道路ではなく、あくまでも区部西部のネットワークの道路だけで、これは必要で、ここからは空白があるのだと。この区間だけ空白があるのだったら、東八道路から東名高速までのネットワークが一切無いというのは、逆に今の説明だと全く理解出来ないのですが、いかがでしょうか。

東京都都市整備局外環担当参事 先ほどもお答えしたので重複するかもしれませんが、東名から東八道路、いわゆる附属街路につきましては、都市計画道路のネットワークを構成する道路ではなく、高速道路が出来た事により、生活に支障が生じてしまう事を防ぐための道路です。地先の方の出入りが出来なくなるとか、行き止まりの道路が出来てしまうと困るので、こういう事を防ぐための道路として計画されている訳でございます。

冒頭に申し上げたように、道路としては確かにつながっておりますが、附属街路の構成をもって、環状道路としての位置づけをしているという事ではありません。都市計画道路のネットワークを構成しているものではないという事です。したがって、東八道路から東名道路の間につきましては、この周辺で都市計画道路としてのネットワークが構成されている事になっております。

練馬区から東八道路までの外環ノ2につきましては、再三、申し上げているように、ネットワークを構成する一つの都市計画道路という位置づけがある訳です。この辺でいいますと、放射5号線の所に首都高が乗っていて、下に平面の街路があるというような形になっています。仮に上の高速道路が地下に入っても、道路とし

発言者	発言内容
-----	------

での機能が必要だという事で、高速道路が下に入ったからといって、地上の道路が必要ではありませんという事とは違うという事を申し上げている訳です。上の道路の取り扱いについては、今後、早急にその方針を出していきたいという事でございます。

何回も申し上げて申し訳ございませんが、外環ノ2という名前が大変悪いため、高速道路みたいな感じにとらえられるのですが、普通の都市計画道路ネットワークを構成する道路と、東八から南側に住んでいる方々の地先の出入り、交通処理を行うための附属街路の2種類があり、それと同時に外環本線があるという事で、三つの道路がある訳です。それぞれ性格が違うという事をご理解いただきたいと思います。

東京都都市整備局外環担当課長 少し補足させていただきたいと思えます。

先ほど〇〇委員から、東八～東名間の道路ネットワークについてご質問がございました。今回廃止する附属街路が無くても、東八から東名の中の都市計画道路ネットワークにつきましては、おおむね配置されているという認識を持っております。

会長 よろしいですか。

委員 平行線です。

会長 平行線ですね。他にはどうでしょうか。

今日、整理をしたいのですが、東京都はこういう都市計画を変更したいと言っているように理解出来るのですが、杉並区はこういう計画を変更していいという事で今日の審議会にこの議案を出しているのでしょうか。

この案はそうなっているという事の説明と、杉並区がこの議案を都計審に出した時の杉並区のこの案に対する姿勢はどこにあるのですか。

都市整備部長 都市計画審議会にお諮りするという事は、私どもとすると、ある一定の評価をしてお諮りしている訳でございます。ただ、審議会としてのご意見をきちんといただいた上で、区長の意見を返していきたいと考えてございます。

インターチェンジの問題につきましても、いろいろなご意見がある事は重々承知しておりますが、杉並区として今まで意見を申し上げてきた事については、おおむね反映されていると理解してございます。

会長 私は会長として次回もこの案について審議するのですが、これは委員の方々にご相談ですが、我々はこのまますつと通していいのか、意見を言うのかと言うと、皆

発言者	発言内容
-----	------

さんの話からすれば、もしかしたらこの案は否決するか、あるいは条件付きかどうかになるのではないかと思います。

この原案を受け取った杉並区は、今まで行政としてずっと戦い、都にいろいろな要望、例えば6区市長の共同声明とか環境影響評価を出しています。

都計審として、これは案として全く認めないというふうになればいいのですが、そうでない話になれば、どんな附帯条件を付けなければいけないのかという問題が出てくると思います。そういうものの一つとして、今日、言っている案を少し整理しなければいけないと思います。その他に区が行政として思っていた事も一つ横に置いてもいいとは思いますが、それは必要ないでしょうか。

我々が全く真っさらでやると、多分、まとめについてはいろいろ議論をして、それこそ起草委員会をつくり、附帯条件をいろいろ整理しなければいけないような感じがするのです。起草委員会が真っさらで書くのはきついから、たたき台みたいなものが横に置いてあり、これとこれは入れようとか、これは入れなくてもいいのではないかという資料を揃えなければなりません。そのためには、次回の審議会までに皆さんの意見を出すチャンスを与えますし、それを事務局に整理しておいてもらうというのが一つです。

それだけでいいという事にするか、今、私が言ったように、もう一つ区が整理したものがあれば、それも横に並べ、これは委員の意見です、区としてはこういう事を考えていますという事を出してもらうかであります。

我々委員のものだけで良ければ、それだけを1回整理してみようと思うのです。このままやっても、かなり難しいと思います。

委員 意見ですがよろしいですか。今、会長がおっしゃった杉並区の意見も成文化とまでは言いませんが、こんな事を考えているという事を示していただいたほうが議論しやすいと思います。

といいますのは、都計審で何らかの答申をしたとしても、恐らくその答申がイコール杉並区長の意見として都に行く訳ではないのです。そうすると、ある種のすり合わせといいますか、ぴったりすり合わないとは思いますが、そういう事も少し配慮して、また混乱してしまう事を避ける意味でも、区の基本的な考え方とか留意点とかそういうものを簡単に示していただき、各委員の意見も区に寄せて、それで次回に議論するのがいいと思います。

会長 あと何か意見はありますか。

発言者	発言内容
-----	------

委員 今の会長及び〇〇委員の意見を後にして、外環ノ2が問題になっていますが、諮問の性格について伺いたいです。私の理解は変更案で本線について答申をいただきたいという事だと思っているのです。ですから、答申案に外環ノ2を入れるとおかしくないのかどうか、その辺の見解をきちんとしておかないと混乱すると思うのです。さっきから外環について出ていますから、その辺はいかがなのですか。

都市整備部長 今、〇〇委員からお話がありましたように、今回は外環本線について諮問させていただいているという事でございます。私どもとしますと、本線についてどうなのかという事を答申いただければありがたいと思っております。

委員 わかりました。

2番目として、今までの外環問題の経緯、住民の意見を尊重する立場から、これをさっと通すのではなく、大変課題が多いという事がありますので、やはり附帯条件を付けるような形でぜひご検討願いたいと思います。

会長 それはわかりました。

委員 よろしいですか。我々は専門的な事は詳しくございませんが、今の計画案で言うように、それが地下になったという事で、単純にそれだけを審議すればいいのかというつもりで私は聞いておりました。

したがって、賛否を別にするならば、その時に意見を申し上げますが、もっと単純に、一区民として住居地が少し離れておりますが、環状の周りの方々のお話があるかと存じますが、その時の都市計画は地上で、高架であってどうかという事、出入口が青梅街道に入る事になりますと、区民としても弊害を直接感じると承知しておりました。

この席でお話を聞いていますと、今までの都市計画で高架だったものを地下にしようという事になったとするならば、一委員の意見として、私は結構ではないか、こんな事の中で審議をしていただければいいと思います。

会長 わかりました。ただ、私自身は議案1の資料を見る限り、その1とその2が純然と分かれ、その1だけが決まりますという計画途上ではないと思っている訳です。触る所と触らない所が中にあるので、附属街路の3号から12号は廃止と出ているのに対し、1号から2号はそのまま残しますと書いてあるのです。ですから、その2が全く触れられていないとは決して言えないようなのです。変更点は今、〇〇委員が言われたように、高速道路の部分を高架から地下に入れますが、その中には地上で変更しない幅を使おうとか、実際にはいろいろな事が書いてある訳です。

発言者	発 言 内 容
-----	---------

逆に言うと、専門的な事がわからない委員に対し、この変更の趣旨は何なのかという時、杉並区も今のような趣旨で説明するならそうしてほしいのです。ただ、私自身として、皆さんが言っている外環ノ2を全く無視して何とかするというのは、今日のような意見が出ているとすれば、附帯意見を入れざるを得ないという印象は持っています。

皆さんの意見を集めてみたら、それは小数意見で、あまり……。

委 員 区も都市計画の案がこうなってきたのですが、どうですかと、さっと言ったほうがいいですね。杉並区が考えている事がこうだという訳ではないでしょう。

(傍聴席より不規則発言あり)

会 長 傍聴席でそういう暴言を言うなら、退席していただきます。我々はまじめに審議しているのですから、いろいろな意見があつてしかるべきだと思います。

時間が来ていますが、次回に向けて意見無しというのも意見ですから、それも含め、各委員の意見を事務局に出していただくというやり方を取りたいと思いますが、よろしゅうございますか。

委 員 事前に次回の審議会前に出すのですか。

会 長 審議会の前にまず1回言ってみて、皆さんの意見がどんな所にあるのかを見て、それでまた審議せざるを得ないと思うのです。

都市計画課長 では今の会長のご提案を受けまして、次回の都計審を事務局としては12月11日に予定しておりました。

会 長 時間まで言ったほうがいいですよ。

都市計画課長 夕方6時からを予定しておりました。したがって、委員の意見につきましては資料作成の期間を含めると、11月いっぱいまでに事務局へご提出をお願いしたいと思います。事務局といたしましては、それを取りまとめた資料を次回の都計審にご提出させていただきます。

会 長 11月30日の木曜日中に事務局へという事でよろしゅうございますか。

(異議なし)

それではこの議案については継続してやりますが、他に事務局からの報告はありますか。

都市計画課長 それでは連絡事項が2点ございますので申し上げます。

まず阿佐ヶ谷住宅についてですが、かねてから阿佐ヶ谷住宅の権利者の方々に都市計画審議会等の意見を踏まえ、さらに好ましい建替事業となるよう建替計画案

発言者	発 言 内 容
-----	---------

の再検討を要請しておりました。11月15日にその結果について区へ提出がございました。現在、区ではその取り扱いについて検討中でございますが、なるべく早い時期に事業者からの修正案と区の方針につきまして、本都市計画審議会へ報告させていただきたいと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

続きまして、先ほども申し上げましたが、次回の都市計画審議会の開催日程でございます。12月11日の月曜日、午後6時から開催させていただきたいと存じます。日程の調整をよろしくお願いいたします。以上でございます。

会 長            そういう事で調整をしていただければ幸いです。

では、これで今日の議事はすべて終了いたしましたので、第141回杉並区都市計画審議会を閉会いたします。どうもご苦労さまでございました。

——了——