

## 第 5 回 杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

構成員からのご意見カード

【意見・質問事項】	【回答】
<p>相変わらず NIMBY (not in my back yard) さん多くて話になりません。 何メートル道路にするか具体的な話にして欲しい。</p>	<p>今後、道路のあり方などについても話し合いを行っていきます。よろしくお願いいたします。</p>
<p>資料 4-6-1 の 6 頁「外環」の構造について「外環本線と外環の 2 の広域機能を集約して全線地下構造とする」と説明されている。</p> <p>① 本線は高架構造の時は 2 車線、地下トンネル構造では 3 車線になっている。この理由は何故か？国、都両者に聞きたい。</p> <p>② 都は外環の 2 の広域機能が地下の本線の方に移ったと説明したが、外環の 2 の予定交通量のうち車何台が地下に移ったのか？</p> <p>③ 都は外環の 2 の交通量のうち、車何台が地上を走行することになったのか？</p> <p>④ 外環の 2 の交通量は 1 万～1.8 万台/日と説明されており、この数字と上記②③の数字の関係は？</p> <p>⑤ 国交省は外環本線の交通量は 8 万数千台～10 万台超としており、H22 年交通センサスではどうなるか。そのうち、外環の 2 の分は何台となるのか？</p> <p>⑥ 資料 4-5-2 の裏面図に外環の 2 と思われる黄色着色部分が全く見られないのは何故か？</p>	<p>① 都の回答 一般的に、道路の車線数は、計画交通量と設計基準交通量により決定するものであり、外環（関越～東名）については、約 8 万 8 千台/日～10 万 1 千台/日であるため、6 車線となっております。</p> <p>国 都の回答と同様であります。</p> <p>② 外環の 2 は市街地を通過する幹線道路であるため、広域交通と地区の通過交通、近隣や周辺的生活交通が利用し、このうち本線へは、広域交通の一部が転換すると考えられます。</p> <p>③ 平成 32 年時の地上部街路の交通量は 1 万～1.8 万台と推計されています。</p> <p>④ ③は地上部街路の交通量であります。</p> <p>⑤ 国の回答 外環本線の話ですので、この会とは別の機会に国土交通省にご質問いただければ、別途回答させていただきます。</p> <p>⑥ 平成 15 年 3 月外環の方針において、青梅街道から目白通りについては地元の意向を踏まえて地上部街路の設置を検討することとしており、着色していません。残りの東名 JCT までの区間については、地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとしております。</p>

【意見・質問事項】	【回答】
<p>議事録（案）34～38頁、構成員Cのパワーポイント画像説明に関連しての質問 37頁、平成17年1月の都作成の外環の2のパンフレットでは外環の2は都市計画として残っている。</p> <p>① 都がこのパンフレットを発表することについて国交省はどのような対応・認識だったのか？都の主張を認めたのか？反論したのか？</p> <p>② 国交省は都の話聞いて、それなら本線も何も大深度地下に移すことなく、当初の高架式構造に戻す検討はなかったのか？（そう要望する住民も多い）</p> <p>③ それまでは外環といえば国と都の二人三脚だったと思うが、この件は都の独断実行なのか？</p>	<p>都の回答 今までの話し合いの会で何回かお答えしたとおり、地上部街路を地下に移したとの説明はしておりません。 ※議事録をご覧ください。</p> <p>第1回議事録資料2-1 6ページ1行目から7ページ43行目まで 第1回議事録資料2-1 26ページ27行目から27ページ37行目まで</p> <p>① 国の回答 国と都が平成15年3月に公表した「方針」は、1月10日に公表した外環の方向性について沿線自治体との意見交換等を踏まえ、外環の方針を定めたものであり、今後もこの方針を軸に地元の意向等を把握し、早期に外環に関する結論を出していくとしています。 東京都が平成17年1月に公表したパンフレットについては、地上部街路の整備についてであります。</p> <p>② 国の回答 外環本線の話ですので、この会とは別の機会に国土交通省にご質問いただければ、別途回答させていただきます。</p> <p>③外環と地上部街路は別の都市計画であり、地上部街路についても、ネットワークとしての必要性の検証等を行うこととしています。そのことは国と都の共通の認識であります。</p>

【意見・質問事項】	【回答】										
<p>議事録（案）29～30 頁 構成員Fの発言に関連しての質問 30 頁、最下段、構成員からの質問で「青梅街道ⅠCについて図面などの資料がほしい」という内容の話がありました。</p> <p>① 地上部の計画について都が都市計画図を作成しているはずで、都から配布すべきと思いますがいかがでしょうか？</p> <p>② この構成員のところは幅員 58mの外環の2になっていましたが青梅街道ⅠCは杉並側には出来ませんから幅員 40mなのではないですか？なぜ 58mなのでしょう？</p>	<p>① 当日、概念図により、説明します。</p> <p>② 当該箇所については、ご指摘のとおり、58mです。40mは標準幅員であり、昭和41年決定以来、変更しておりません。現在、話し合いを行っている最中であり、最終的に都市計画の方針を公表し、必要であれば変更することとなります</p>										
<p>議事録（案）24～25 頁 構成員Cの発言に関連して確認事項 資料 1-3 の 3-2 頁の図</p> <p>① 提供されたデータの数値は最新のものに修正していただきたい。「これについては了解といただきました」</p> <p>② 幹線道路に囲まれた区域の道路については通過交通を排除して・・・とあるが、区域内の道路（外環の2完成により影響ありと思われる道路）の交通量はそれぞれどのくらいか？</p> <p>③ それぞれの道路の通過交通量はどのくらいか？</p>	<p>① データは出来る限り最新なものに変更し、作成しました。</p> <p>② 地上部街路付近の抜け道と考えられる生活道路の朝ピーク時（7～8時）の現況交通量を以下に示します。なお、地上部街路の整備により、影響される道路すべてが網羅されているわけではありません。</p> <table border="0" data-bbox="798 1030 1324 1265"> <tr> <td>西荻北四丁目5番地地先</td> <td>199台/時</td> </tr> <tr> <td>地蔵坂交差点北側</td> <td>238台/時</td> </tr> <tr> <td>たけしたの森緑地付近</td> <td>311台/時</td> </tr> <tr> <td>宮本小路北側</td> <td>552台/時</td> </tr> <tr> <td>善福寺公園付近</td> <td>274台/時</td> </tr> </table> <p>今後、資料5-8「地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（杉並区版）（改訂版）」にてご説明します。</p> <p>③ また、地上部街路の整備効果について、ご説明をしておりません。今後、資料5-8「地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（杉並区版）（改訂版）」にてご説明します。</p>	西荻北四丁目5番地地先	199台/時	地蔵坂交差点北側	238台/時	たけしたの森緑地付近	311台/時	宮本小路北側	552台/時	善福寺公園付近	274台/時
西荻北四丁目5番地地先	199台/時										
地蔵坂交差点北側	238台/時										
たけしたの森緑地付近	311台/時										
宮本小路北側	552台/時										
善福寺公園付近	274台/時										

【意見・質問事項】	【回答】
<p>議事録（案）26 頁 構成員Cの発言内容について質問と確認 緑地帯を含めた延焼遮断帯の定義について、文字で記されたものがあれば見させてほしい。</p>	<p>○東京都では「防災都市づくり推進計画（2010年1月、東京都）」で、延焼遮断帯を以下のように定義している。 「延焼遮断帯：地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される带状の不燃空間。震災時の避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなどの機能も担う。」（p2） ○また、幅員27m以上の道路は施設そのものが単独で延焼遮断帯の機能を発揮するとしている。（p2） ○延焼遮断帯の形成の判定に街路樹の有無は影響しません。</p>
<p>議事録（案）9 頁 構成員Cの発言内容での要望 9 頁に古川が説明しているのですが、東京都環境局作成の「環境白書2012年度版」（1冊定価170円）を是非構成員に参考資料として配布してください。</p>	<p>現在東京都環境局が公表している最新の東京都環境白書は「東京都環境白書2010」です。この資料につきましては、東京都環境局のホームページで公表しております。 当該ホームページへは以下の順序でアクセスできます。 東京都環境局 &gt; 基本情報 &gt; 計画・白書等 &gt; 東京都環境白書2010 &gt; 東京都環境白書2010本文</p>
<p>構成員のご意見カードもオリジナル版をコピーしたものを配布してください。 構成員の提出したご意見カードについては事務局にて要約したもののみのコピーなのでその要約段階で提案者の思いが正しく伝わらない。（前回5/9 その様なことがありました）</p>	<p>簡潔に資料をまとめたいと思っておりますので、まずは質問の主旨を変えないように事務局で要約して、事前送付したいと思います。事前送付後、要約内容が質問の主旨と違う場合は、ご連絡いただき、電話で調整して、会の当日、机上で配布させていただきます。</p>
<p>資料4-3（ご意見カードに対する都の回答）について ① 私は第2回の会合時に、議事要旨に3点の追加記入を要求しましたが、「その件は話し合いの会でご確認いただきましたので確定させていただいています」（H24-2-10 修正議事録送付文）と書かれ、「その様な事実は無かった」と私は引き続き訴え続けて来ましたが、そこで第4回話し合いの会で司会者に対し「構成員に確認をとった発言の箇所の提示（議事録中にて）」を求め、それまでは、この件はペンディングとすることで司会者も納得しています（議事録32-33頁）。そこで、司会者をお願いです。第2回の議事録文中より、上記の箇所（司会者が構成員に確認をとった発言のところ）を提示して下さい。</p>	<p>第2回の議事録、資料3-1「第2回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会」の4ページの16～17行目にて、第1回目の議事録・議事要旨に関して構成員の皆さんにお諮りして確認しています。</p>

<p>② 上記のようなことがあったせいか、第4回の資料4-3の中で、都は「司会者の判断でおおむねの構成員の方々の了承を得た」ことにすると回答してきました。全く許せない考え方だと思います。上記のペンディング解除後全員にはかって下さい。</p>	
<p>司会者が余計な意見を言うのは止めて欲しい。  (1) 前回の会議で私は“緑地帯”という語を含めた「延焼遮断帯」の定義を私は質問したが(議事録26頁)司会者から「それは資料1-3の2-5頁に書いてあります」と発言があった。その箇所は私も何回も眼を通しており、その上で質問しているのである。全く余計なお世話だと言いたい。  (2) 私は外環によって「水とみどり」の良好な景観が今迄の様々なトンネル工事の実例から壊滅してしまうことを心配している。善福寺池や善福寺川が枯渇すること必至で国からは納得のいく説明が無いのである。それなのに資料1-3の1-11頁～13頁では現状と変わらない状況を説明しており全く無責任である。そのことを発言したら、司会者が「それは本線の話のようですね」(議事録29頁)と発言した。私の言いたいのは外環の2の広域機能は外環本線と共に地下に移るのであり同じトンネルによる環境破壊なので外環の2も一部がトンネルに入ったことから大きな責任があることを主張したいのである。本線だけの問題ではないのだ。国と都の両者に回答を求めたい。</p>	<p>(2) トンネル工事が地下水に与える影響に関する事項は、外環本線の話しであるため、別の機会に国土交通省にご質問していただくよう、お願いします。  国の回答  外環本線の話しのため、この会とは別の機会にご質問いただければ、別途回答させていただきます。</p>
<p>司会者は会議の流れをしっかりとコントロールして下さい。余りにも迷走、ジグザグ進行が目立ちます。  ① 第4回会合の例でいうと、議事録15頁で構成員D氏の発言で今迄の流れを一気に変えてしまった。司会者が内容をみた上で発言を許しているのである。ではその流れになったのだと思い、その関連として私は提出している</p>	<p>①会の進行に対し、司会者の判断で話し合いの順番を変えることもありますが、できるだけあらかじめ配布した次第に沿って進めるよう努力していきます。  ②第1回と第3回の話し合いの会で「杉並地域の現状・課題」のデータを説明し、第4回で質疑を行うこととしておりました。しかし、会の間隔が空いている</p>

<p>資料 4-6-1 (パワーポイント画像) の説明を要求したが、これは東京都の主張で拒否されてしまった。進行に一貫性がないのである。(議事録 20 頁)</p> <p>② 会の冒頭で進め方について話し合い、都のデータ集の質疑応答を先にする代りに積み残しの構成員提出資料の時間を必ず確保することだった。実際には都は“次第”に書かれていないデータ集の要旨説明を前回と同様に 12 分かけて行い、それからの質疑応答で結局約束されていた時間は守られず、残り時間 20 分を 4 人で割って 1 人 5 分でやってほしいということになった。私の分は 15 枚のパワーポイントの説明図であり、これらを 5 分間で済ませよ！というのは余りにも無責任な進行ではないのか？ (“次第” にあげていないことは時間が余ったらやるべきである)</p>	<p>ため、要点を説明しました。なお、資料 4-3 にあるとおり、要約を説明してほしいとの構成員からの提案もありました。</p>
<p>1. 東京都は資料説明と称し、長時間費やし、地域住民の発言時間を極端に短くする方向に努力している。</p>	<p>話し合いを行っていくにあたり、必要な資料の説明を行ってまいります。なるべく簡潔な説明を心がけてまいります。</p>
<p>2. 住民が国土交通省、東京都の公文書の事実確認を求めているとき、代表権を有しない都の担当者が大声で矛盾だらけの言い逃れをしている。今まで都の担当者の最高責任者が不明のまま、その場限りの理屈を並べてきたが、今後は担当者は自らの最高責任者を明言し、住民から要求されている公文書の事実関係の認否を素直に表明する。都の担当者が公文書の事実関係を否認、変更するときは、根拠とする公文書を提示するのが正論として最低限度の責務である。議事録 P.16~18 に都の担当者の意見が正確に記載されているため、発言の矛盾が明白。もし都の担当者が議事録の意見主張を正論として維持するときは、予め根拠とされる公文書を提出する。</p>	<p>都の構成員は、都を代表して、説明を行っております。必要とされる資料については、出来る限り示せるように努力いたします。</p>
<p>3. 杉並区における地上部街路に関する話し合いの会設置要綱第 5 条本会とは別に構成員以外の地域住民から意見を聞くための手段を講じるものとする。この条項の地域住民の意見を反映させるためには本会の終了後ではなく、現段階から積極的に地域住民に意見表明させる機会、手段を講じなければならない。</p>	<p>設置要綱第 5 条の①に記載されているとおり、本会とは別に、構成員以外の地域住民から意見を聴くための手段を講じることとしています。話し合いの会で頂いたご意見を公表し、そのご意見を多くの方に参考にさせていただき、その上で、広く意見を聴いていきたいと考えておりますので、時期や方法などについては、今後、検討をしていきます。</p>
<p>4. CO2 地球温暖化を採用しているのは先進国では日本だけで、他の先進国では科学的根拠が疑問として排除されている。地域的な温暖化は在るが、世界的に見れば温暖化現象は否定されたため、世界気象学会がデータを捏造したが、その捏</p>	<p>「地上部街路に関する必要性 (整備効果) のデータについて (杉並区版) (改訂版)」の中で説明します。</p>

造事件が発覚した。CO2 地球温暖化説の正直なデータ、理論が公表されないにも拘らず、都はCO2 地球温暖化阻止するため道路建設を、と主張している以上、データ、理論を公表せよ。