

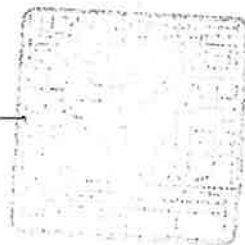
「外環の2 廃止提案」が都の判断で「不採用」となった事に対し 下記書面
届き「意見書」を提出することになった。

ここにその「意見書」を構成員・提出資料として提出します。 構成員:古川英夫

26都市基街第301号
平成27年3月31日

古川 英夫 様

東京都知事 舛添要一



都市計画提案にかかる意見書の提出について

都市計画法第21条の2の規定に基づき貴殿から提出された「外環の2・廃止の都市計画提案」については、同法第21条の5第2項の規定に基づき、平成27年5月15日開催予定の第209回東京都都市計画審議会に提出して意見を聴くこととしています。

都は、別添のとおり貴殿の提案を踏まえた都市計画変更の必要はないと判断
しています。このことについて意見があるときは、平成27年4月20日(必
着)までに文書により提出していただきますようお願いいたします。

提出された意見については、東京都の見解を付して東京都都市計画審議会に
提出します。なお、同審議会において、提案者が口頭で意見を述べる機会は設
けることとはいたしておりません。

添付資料

- 1 都市計画提案に係る都市計画の素案の概要
- 2 都市計画提案に対する東京都の判断

「外環の2廃止提案」の概要

都市計画提案に係る意見聴取について

根拠法令：都市計画法第21条の5第2項

1 都市計画提案に係る都市計画の素案の概要

都市計画の名称	東京都市計画道路 幹線街路外郭環状線の2
位置	杉並区善福寺二丁目2番地19から善福寺二丁目15番地12まで
面積	約1.2ha (延長：295m)
土地所有者等	土地所有者：149人 借地権者：5人
提案者	当該計画提案区域の土地所有者
提案内容	昭和41年7月に都市計画決定されている東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2について、杉並区善福寺二丁目2番地19から善福寺二丁目15番地12までの区域(延長295m)を廃止する。

本提案が「不採用」となった理由

2 都市計画提案に対する東京都の判断

東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2（以下「外環の2」という。）については、都市計画提案を踏まえて都市計画を変更する必要はない。

<理由>

都市計画道路は、交通機能とともに、環境、防災等の面で良好な都市空間を形成するための空間機能や、まちづくりを誘導するための市街地形成機能など、多様な機能を有している。

提案内容によると、外環の2が有する交通機能や防災機能については、一部区間を廃止しても周辺の生活道路で代替できるとしている。しかし、都市計画道路の諸機能はネットワークが適切に形成されることによっては、提案のように延長295mのみを廃止して道路ネットワークを分断することは、以下の理由から適切でない。

- 提案区間における外環の2の将来交通量は、1日約1.4万台から1.5万台と推計される。一部区間を廃止すると、外環の2を走行してきた自動車が生活道路に進入するため、自動車の走行機能が低下するとともに、歩行者や自転車等の安全性が損なわれるおそれがある。
- 外環の2は、「防災都市づくり推進計画（東京都）」において一般延焼遮断帯に位置付けられている。延焼遮断帯は、延焼遮断機能に加え、消防活動等の救援・救護活動の空間や災害時の避難路となるものであり、延焼遮断帯として位置付ける都市計画道路の最低幅員を11mとしている。一方、廃止区間周辺における生活道路の幅員は7.4m以下であるため、これらの生活道路を延焼遮断帯に位置付けることはできない。

平成27年4月20日

東京都知事 舛添要一殿

意見書

(外環の2・一部区間廃止の都市計画提案 都の判断について)

提案者: 古川英夫

杉並区善福寺2-12-2

1. 念願の都計審での審議に期待

私は4年前の4月、「よし、地元地域の地権者対象に 外環の2・一部区間廃止の都市計画提案に挑戦してみよう!」と決心した時に、頭に描いたことが有ります。

それは この提案が受理されれば都の都計審に諮られ33名の審議委員の先生方によって外環の2計画に関する 真剣な討議がなされるだろう。今までの様に 都の一方的な進め方でなく、良識ある委員の先生方であれば 外環の2という道路が一体、どんな道路なのか 真剣に審議される事だろう。石原元都知事の発言(外環と名の付く道路は地上には無い)と都市整備局の発言(地上部の計画として残っているのだから地上に作る) のどちらが正しいのか 以下に記したこれまでの経緯などを踏まえ、都計審の先生方に十分な審議をしていただきたいと考えたのです。

2. 提案準備から提出、受理まで

4年前の2011年4月から提案提出の準備を始め、121名の同意の署名を集め、ようやくその年12月26日に念願の提案書を都に提出することが出来ました。しかし、この提案を都は受理してくれませんでした。単に預かり置くだけという形で受け取って貰い、その中の一部書類の書き直しを指示され その日は帰って来たのです。預かり置くだけと言われながら、それからは次々と補正指示が出されました。以後3年間、都庁に出掛けたり、メールのやり取り等で補正事項の指導を受けながら、それに対応する資料提出を繰り返して来ました。都から必要なデータは全て提案者側で準備せよとのことで寒い冬の日道路端に立って何時間も交通量調査を行いました。そして昨年12月に都より本提案の正式受理の報を受けたのです。その経緯は文末の「都市計画提案・3年間の挑戦記録」参照下さい。

3. 不採用の通知受理と意見書提出へ

ところが今度は2か月もしない内に 都より「本提案は不採用」だという連絡が入りました。不採用の理由は「総論として道路ネットワークを分断する提案は受け入れられない」とあり 具体的には交通面、防災面の二つの面からの理由が記されていました。

これらの理由には 提案者として全く納得できず受け入れられません。

丸3年間取り組んで纏めた提案書が 今回、簡単に記された理由だけで たったこれだけの理由で不採用の判断とは全く心外です。というか 東京都は この提案書の中味を全く読んでくれていないと感じたのです。ここで 私はこの事に対し意見書を提出することにしました。

4. 提案の本意は一部廃止でなく全線廃止

タイトルの中に「外環の2の一部区間廃止」と入れていますが 私からすると本意ではありません

ん。私は 外環の2全線をそっくり廃止して欲しいと願っていたからです。経済的な理由で 地権者数約150人位にしか対応出来なかったのです。提案をするためには 一部区間廃止の形で挑戦するしか方法が無かったのです。

しかし、私は外環の2全線で同様の廃止提案ができると確信しています。それは杉並や武蔵野で開催されている「外環の2・話し合いの会」のなかで私と同じ意見が多数あるからです。また、この4月末に実施される選挙を前に武蔵野市では 市議選に対し、外環の2アンケートを実施しましたが、立候補予定の中の現職市議は100%全員が外環の2に対して反対を表明し、同じく杉並区でも立候補予定で回答の有った現職区議の89%が反対又は実現困難と表明しているからです。

5. 提案に挑戦する一番の理由…

挑戦する一番の理由は提案書の第1頁に書きましたが、計画地住民の外環の2に対しての受け止めが、石原元都知事の発言「地上には道路はもう作らない、もう安心して生活して欲しい」から地上に道路計画は無くなったと安堵していたにも拘らず、都は「外環の2を進めるのだ」と主張しているからです。東京都は、平成19年に外環本線は従来の高架方式より大深度地下に変更することを決定しました。この際に、本来であれば外環の2の計画は廃止すべきものを廃止せず、都は都市計画に残っていると主張を通し、現在に至っているのです。外環が30数年の凍結期間を経て平成13年に復活した際に、国と都の合同説明会が沿線各地で開催され、多くの住民に「外環は地下に移る」と説明され、住民はその様に理解したのです。今でもほとんどの住民は、「外環の2も本線と一緒に地下に移った」と理解しており、そこで私は表面上、存在する外環の2計画を廃止して貰うために本提案を提出することにしたのです。

この意見書では、東京都が私の提案を「不採用」とした二つの理由についての意見は後半の4頁8項に記しますが、その前に私がこの提案書で真に訴えたい事について東京都は何も触れていないので、それらの事の方を先に記し東京都に見解を求めたいと思います。

「外環の2・廃止の都市計画提案」に係る理由書 という書類が提案書5頁に有りますが、この部分に私が都に最も訴えたい事3点を記載しています。

6. この提案で私が最も訴えたい事(その1)…外環の2は外環地下化で廃止届を出すべき

その1番目が 前述の 平成19年の外環本線地下化という構造変更により 外環の2はその役目を失い、都が廃止手続きをすべきものだったが、その手続きをしていないので私が代わって提案するというものです。

住民の理解からすると、外環が凍結状態から再浮上した平成13年に国と都は「外環計画のたたき台」と称し、パンフレットを用意し、大型スクリーンに画像を映写し、「外環は本線と共に外環の2も一緒に地下に移ります」と説明。空いた地上部の活用は地元自治体に任せますとし、そのメニュー5つの中には「現状市街地も今のまま残せます」とも説明して来たことは事実です。住民はずっとその事を信じて来ました。(次頁に画像で紹介)

ところが平成17年に東京都は自ら初めて「外環の2」のパンフレットを作成し、地上に「外環の2の都市計画案が残っているから地上に作るのだ」と突如、言い出したのです。但しパンフレットは作ったものの説明会は実施しなかったため、住民はその事を全然知りませんでした。それまでは地上部に外環の2が残っているという説明を全く受けていないのです。それ以降「外環の2」の混

●構造については

「自動車専用道路(外環本線)と幹線道路(外環の2)の
広域機能を集約して、全線地下構造とする」

「たたき台」パンフレット…5頁・参照

●地上部は、現状の市街地
を維持することが可能です。

●一方、地域のための道路
や緑地帯、公園などの整備
を含め 改めて街づくりを行
うことも可能です。

構造について

●視計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします。

地下構造

現在(昭和三十四年決定)の都市計画

地下構造の形式

形式	トンネル構造	覆土ボックス構造
断面	地上から掘削し行わず、地下深くモックのトンネルにトンネルが構築されるもの	一旦、地上部から掘削して道路構造物を構築し、再び埋戻すもの
目的	地上部の利用については、さまざまな選択があります。 ・地上部からの工事を最小限に抑えることから、地下部は、現状の市街地を維持することが可能です。一方、地域のための道路や緑地帯、公園などの整備を含め改めて街づくりを行うことも可能です。 ・トンネル内からの採光・換気が可能です。	地上部から掘削するため、工事中は、騒音等の負担が必要で、工事終了後の地上部は、地域のための道路や緑地帯、公園などの整備を含め改めて街づくりを行うことが可能です。トンネル内の採光・換気設備で実現・演出します。

なお、地下構造としては、この他に覆土構造が考えられます。

●地上部街路(外環の2)が
地下に移ったので
地上部の利用についての説明

地元の意向で下記の
メニューから選択可

A: 公園、歩行空間

B: バス路線、公共交通

C: 幹線道路

D: 住宅地

E: 現状の市街地の維持

「たたき台」パンフレット…6頁・参照

地上部の利用について 検討するためのメニュー

公園や歩行空間を整備する場合		公園や歩道など、安全で緑豊かな公共空間を創出します
バス路線など公共交通を整備する場合		バスなど公共交通サービスの充実を図ります
幹線道路を整備する場合		現在も存在した便利な道路を整備します
住宅・地域コミュニティを維持する場合		住宅などに利用することかできます
		現状の市街地を維持することかできます

※現状の市街地の維持は、緑地の保全が前提となります。

乱が今日に至っているのです。

東京都の発言は全く理不尽で、その説明はまるでペテンだと住民は受け止めているのです。

現在、私達の杉並区では 都主催の「地上部街路(外環の2)話し合いの会」が4年前より続いており 今も継続中です。この中で外環の2について不要論などのやり取りが活発に行われています。その様子は東京都のホームページにてみる事が出来ます。

・その会の URL は・・・<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/gaikaku/gairo-suginami.htm>

・そこで私が提出した資料(都は「外環の2」を住民にどの様に説明して来たか?) の URL は・・・
http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/gaikaku/pdf/suginami/gairo_suginami04_10.pdf

7. この提案で私が最も訴えたい事(その2)・・・外環の2は必要性なく障害物だ

私が最も主張したい点の2番目が「都の現行の『外環の2計画案』では地元住民として、全くその必要性を感じておらず、逆に計画通り設置された場合には 大変な障害物になるだけだ」という事です。地元住民は現在の道路状況について問題ありと考えていますが、望むのは現行の街並みとマッチした道路である事です。外環の2は既存の街並み、道路の存在に関係なく通し、しかも幅40mという巨大、且つ不釣り合いな道路が南北に横たわるものであり、地元住民に掛かる負担は極めて大きいのです。次頁以降にA3版の図面を2枚入れています。これは杉並区の地図8枚に、住民に不可欠な場所、①商店街、②金融機関、④公共機関、⑤保健所、病院、医院、⑥学校、⑦文化・スポーツ施設、⑧生活関連施設等の位置と 外環の2の位置を示したものです。両者の関係位置は繋がりが無く、「外環の2」は日常生活に全く関係が無い事が良く判ります。私自身、起床してから就床までの時間の行動で「外環の2道路を使って移動する可能性」を考えると、それが皆無なのです。それはその筈です。もともとこの線形(道路が通る道筋)は外環本線という高速道路の通る道筋だからです。日常生活の行動パターンと全く合っていないのです。

多くの住民を立退かせ幸せな生活を奪い、こんなに無駄な道路を作ることは許せない事です。

去る2月16日の都市整備委員会で大島委員が、正に上記の問題について「都は検討したのか」と質問した際に、山下部長は「この地域への影響につきましては、既に地上部街路による影響データを作成しており、杉並区の話し合いの会に提出し、都のホームページにも公表していると、その中で検討したと考えております」と答弁しています。しかし、このデータ集は4年前に完成しており、外環の2の整備効果のみを取り上げ、上記の様な指摘については全く触れていません。実際に検討したならば、どの頁にその記載が有るのか教示願いたいと思います。

上記 都の影響データ集の URL は・・・

http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/gaikaku/pdf/suginami/gairo_suginami05_10.pdf

8. 東京都の不採用の理由には合理性がない

ここで 今回の東京都の「外環の2廃止提案・不採用」とした判断内容について提案者としての意見を述べる事にします。都の書面には「不採用」の理由として 次のように記されています

総論として 都市計画道路を今回の提案の様に一部区間廃止して 道路ネットワークを分断する事は 以下に述べる各論の理由2点から適切でない としています。

交通面からの理由は 一部区間を廃止すると、外環の2を走行して来た1.5万台の車が生活道

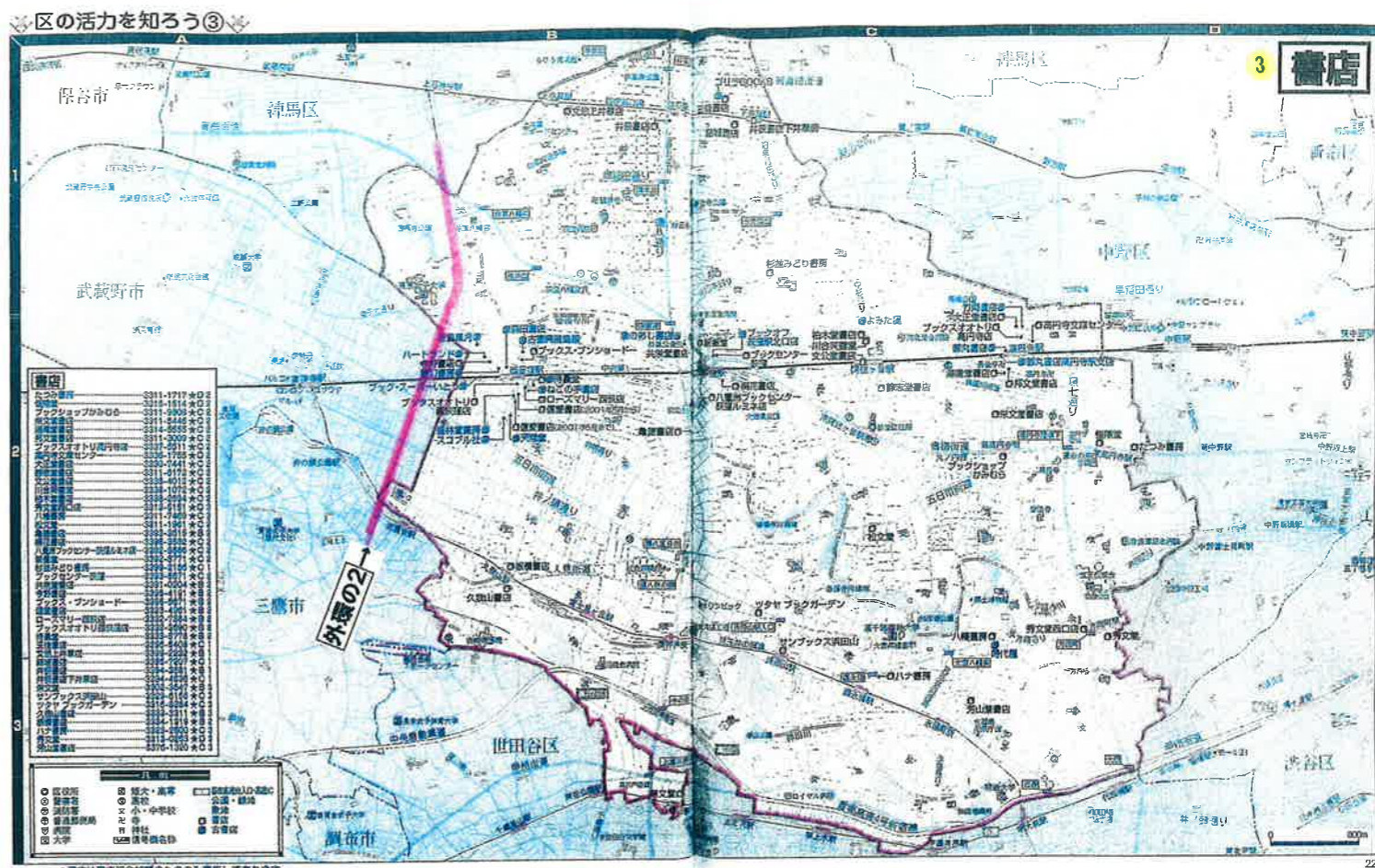
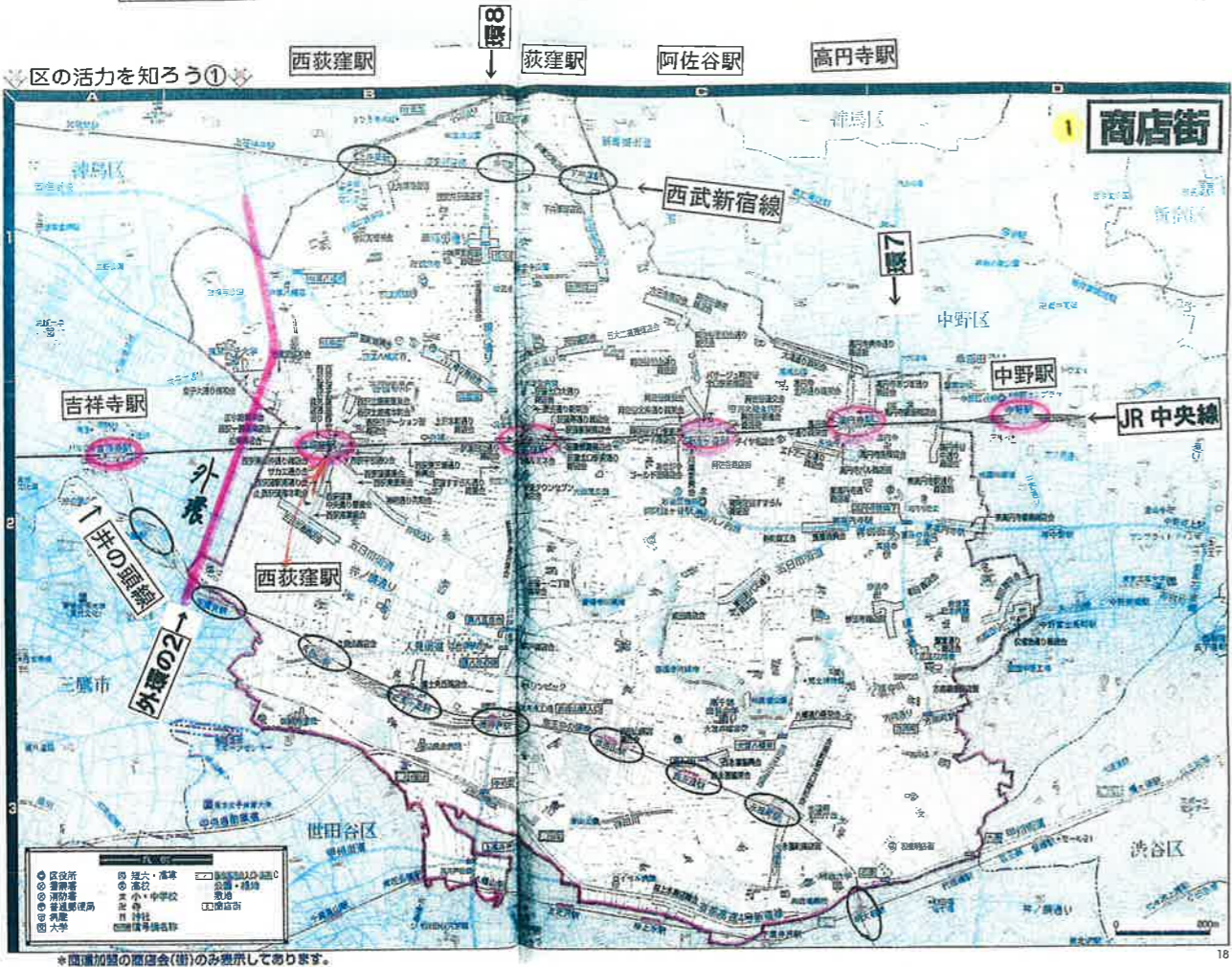
外環の2 は 現行の街並み と無関係な位置を通る(その1)

出典: THE 杉並区 (発行: 株エルフ)

もっと便利に歩いてほしい、
ニッポンのおおきな予約マガジン




新刊既刊



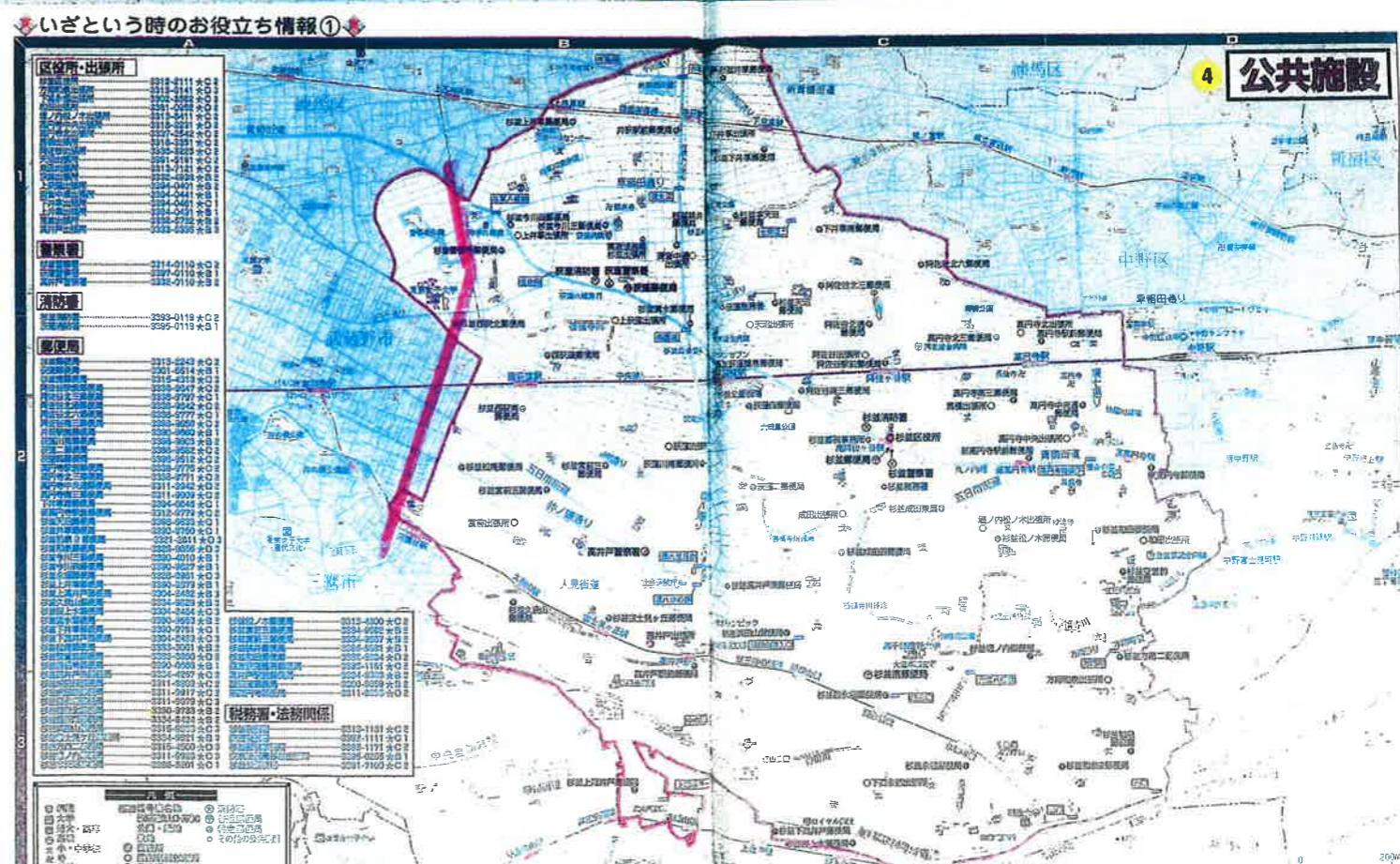
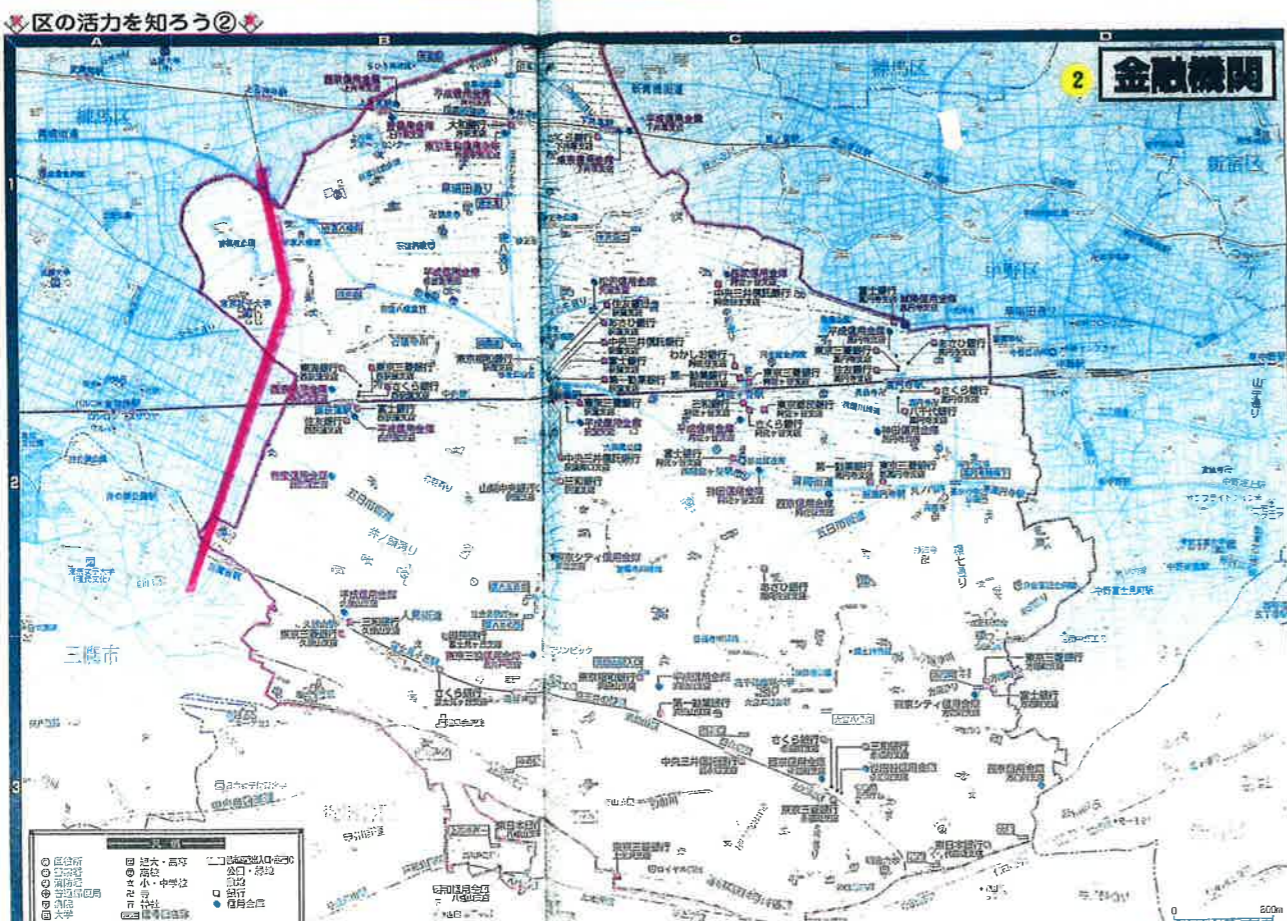
こんにちは
“はいせん”の本
フェリシモ出版です

フェリシモ出版は、
最新のカタログで
あなただけの個性をライフに
応じます!



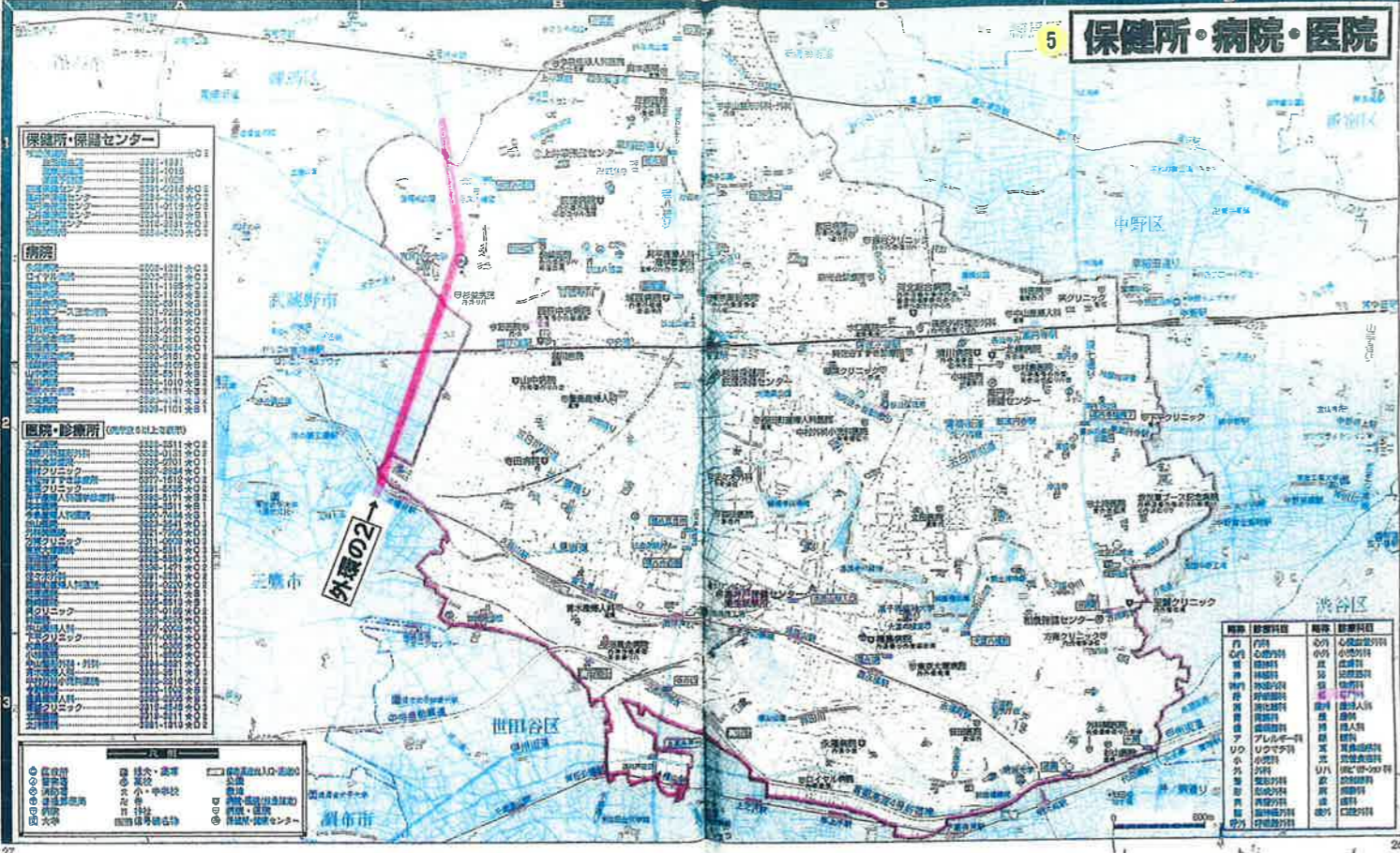
フェリシモ出版

☆定額制はすべて税込価格です

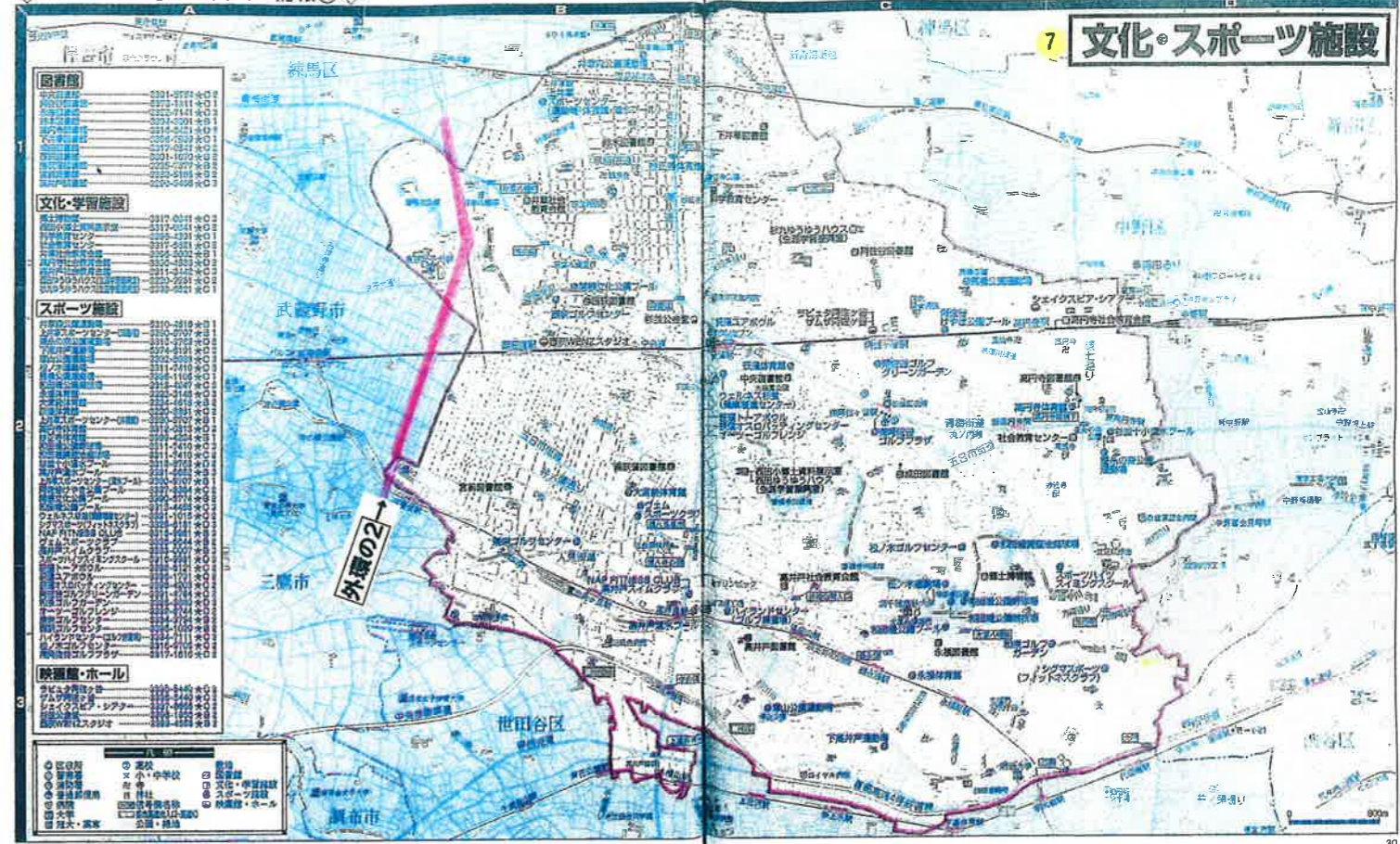


外環の2 は 現行の街並み と無関係な位置を通る(その2)

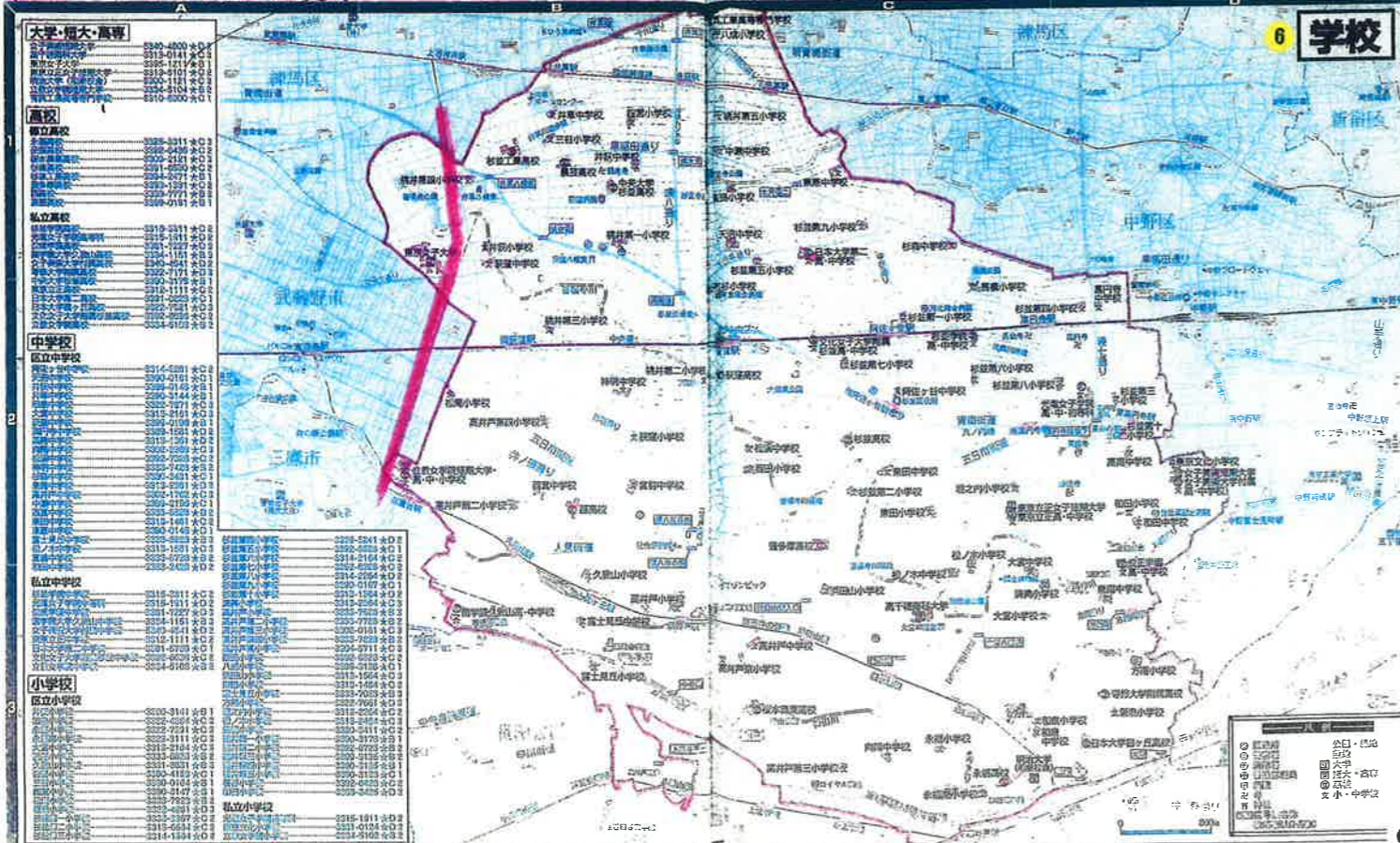
いざという時の役立ち情報②



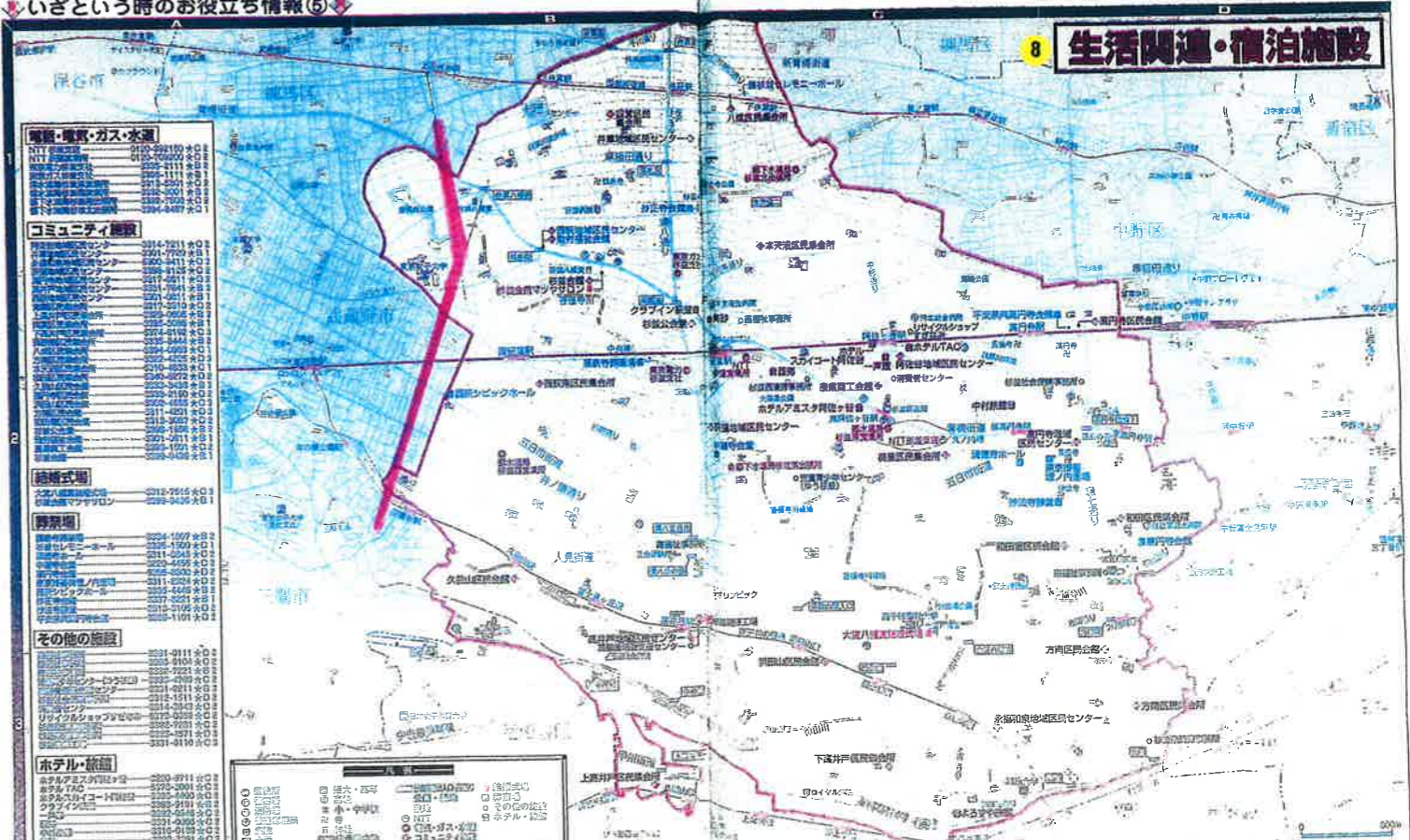
いざという時の役立ち情報④



いざという時の役立ち情報③



いざという時の役立ち情報⑥



路に進入するため、自動車の走行機能が低下するとともに、歩行者や自転車等の安全性が損なわれる恐れがある。

防災面からの理由は防災上の問題で 外環の2は一般延焼遮断帯に位置付けられている。延焼遮断帯として位置付ける都市計画道路の最低幅員を11m としているが 廃止区間周辺の道路幅員は7.4m 以下であるから位置付けられない。

私は上記に記された**総論**、**交通面からの理由**、**防災面からの理由** はいずれも合理的な説明が無く納得出来ません。それぞれについて 提案者としての意見を下記に述べたいと思います。

総論について私の意見

この提案書は 2011 年 12 月に提出以来、都から何回も補正指示を受け、その都度書き直し、3年掛かって、やっと東京都に受理されたものです。一朝一夕にして出来上がったものではありません。文末に「この提案の3年間の挑戦記録」を付けていますが 受理されるまでの間に合計7回、都庁を訪問、及びその間には、メールで往復30回のやり取りを通して指導を仰いで来ました。

今回戴いた不採用の理由書は この3年間に 提案書を纏めるに当たり東京都と私の間で どのようなやり取りが行われ、どの様な指導をされて来られたかについては全くご存知ない方が判断され記載されたとしか思えません。また、提案書の中身を読まず、今回の提案のタイトル「外環の2の一部区間の廃止」という事のみを見て、一気に判断されたとしか思えません。

道路の一部区間廃止を提案するという事は、その道路を分断する事であり、ネットワークを分断することになります。しかし 私は バイパス道路を使う事により 当初の道路は分断されても 実質的には繋がっていると考えています。従って 不採用の理由について、総論で述べられている...

「一部区間廃止して 道路ネットワークを分断することは不適切」と考える事は全くおかしいと考えています。バイパス道路の活用により ネットワークとして繋がっていると考えるからです。総論の通りとすると 道路一部区間の廃止提案など全くできない事になります。

その様な総論のご意見をお持ちならば、私が都に提出した初期の段階でバツサリとその事を指導すべきではないのでしょうか？ 提案者から見ると 都は道路を一部区間廃止することは是認し、それから起こるであろうことについて、補正事項を次から次へと示され、それに応じてきた経緯が有ります。例えば、バイパスルートが複数有るならば、其々に、どの様な比率で、交通量が分かれていくのか示せ！その比率がそうなった根拠を示せ！とかの指摘です。

その指摘に従って、寒い冬の日道路端に立って何時間も交通量調査を行いました。今回の理由からすれば、その指摘は提案を取り下げさせるための理不尽な要求(いやがらせ)であり、不当な裁量権の乱用にしか思えません。この点について都の見解を求めます。

都は総論で一部区間廃止は適切でないとしながらも、具体的な理由として次の指摘もしているので、私も都に倣って意見を述べさせて戴くものとします。

交通面からの理由についての私の意見

都の判断では「一部区間を廃止すると、外環の2を走行している自動車が生活道路に進入するため、自動車の走行機能が低下するとともに、歩行者や自転車等の安全性が損なわれる恐れ

あり」としてありますが、私は直ぐに 次の様な疑問を感じました。

- ・外環の2を走行する車と生活道路を走行する車が異なるものだと考えているのか？
- ・外環の2を 外環本線と勘違いしていないか？
- ・自動車の走行機能が低下するとは具体的にどういう事を言っているのか？ です。

廃止区間が設定された場合、歩行者や自転車等の動線については2012年3月30日の補正指示を受け、第3回提出分として図6を作図し提出してあり（提案書に図6として掲載）、この周辺（地蔵坂交差点周辺）では問題無しと受け止めています。他のエリアでも歩行者用の保護柵が随所に設置されており、車の数は今より増加するものの、歩行者の安全上の問題が損なわれる事はないと考えています。都の挙げた理由は何れも 定性的な指摘ばかりであり 単につぶやいているとしか思えません。どの程度影響するのか 何も示されていないのです。そんな感覚的な表現だけでこの提案書を不採用とするのでしょうか？

一方、提案書の11頁の表3rev1 バイパスルート区間別 12時間交通容量と混雑度の計算書では、外環の2を走行していた車がバイパスルートに流れ込んだ場合に、上記の条件をすべて包含した条件で計算しており、指摘されたことは一切問題無いことを物語っています。

交通面からの理由を挙げるならば、この表3rev1 の数値のどこが 悪いのかを指摘して戴きたいです。定性的に呟くのではなく、正々堂々と定量的に指摘して戴きたいと思います。

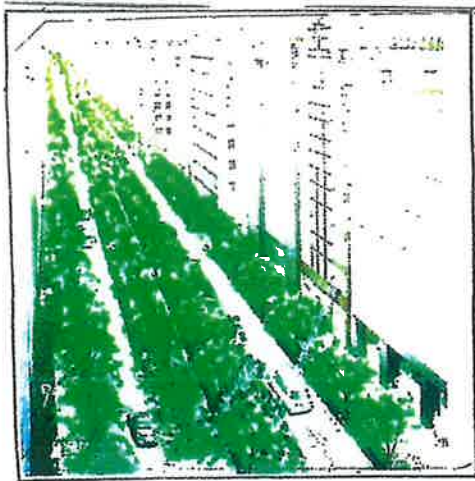
いずれにしても この表の平成32年時の検討結果、混雑度からは指摘事項が全く当たらない事が良く判ります。都の回答は 交通面での総合結果(評価)である表3rev1 をご覧になっていない事が良く判るのです。ご覧になっていても理解されていないのかも知れません。この表の最下段の数字、平成32年時の各バイパス道路の混雑度を見る限り、何も問題がない事が良く判ります。走行機能が低下した場合には、この表の数字がその事を含めた数字が変わってくるのです。

実際に地元道路を毎日、見たり、利用したりして居ますが、道路が渋滞したり、新規に道路必要…という発想は全く起こりません。先に杉並区の各施設と外環の2との関係地図を載せておきましたが(本冊子の5, 6頁参照)、住民は全く使い道のない道路だと考えているのです。

私個人の場合の例でいうと、善福寺2丁目の自宅から青梅街道向こう側の今川図書館まで自転車で良く行きますが、青梅街道のところで赤信号で待つこと多く、外環の2が出来ると、それまた横断の必要が有るので交差点の所で信号待ちをする必要が出て来ます。(外環計画線の西側の人は皆その様になります)約300m毎にある交差点でしか横断出来ないのです。大型道路の2回もの横断で 不便な事この上なしです。それが毎日毎日続くのです。つまり、地元住民、特に高齢者にとっては、外環の2は地域コミュニティや移動の自由を妨げるものです。これらの事から「外環の2は 百害有って一利無し」と呼ばれているのです。

防災面からの理由についての私の意見(次頁の図参照)

・延焼遮断帯については 提案書の17～20頁に記載していますが 特に19頁の図10c を下に転載します。この図は東京都が外環の2の基本断面図としているもので 道路の総幅員は40m有るものの実際の車線幅員は1車線の7mです。総幅員40mの内 半分の20mは樹林帯で埋め尽くされる予定なのです。とすると外環の2の延焼遮断帯は40mでなく、7mしかないのではないでしょうか？ 7mならば提案地域の道路とほぼ同じではないかというのが私の考えです。



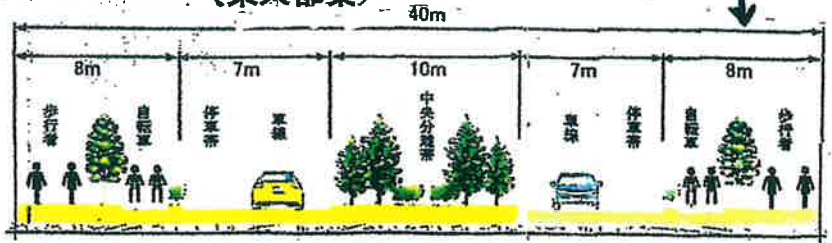
↑
図 10b

外環の2は
こんな感じの道路だ

幅員 40m の内の約半分が
みどりで埋め尽くされる…
これでも幅員 40m の
道路と言えものか?

図 10c

【基本横断図】(東京都案)

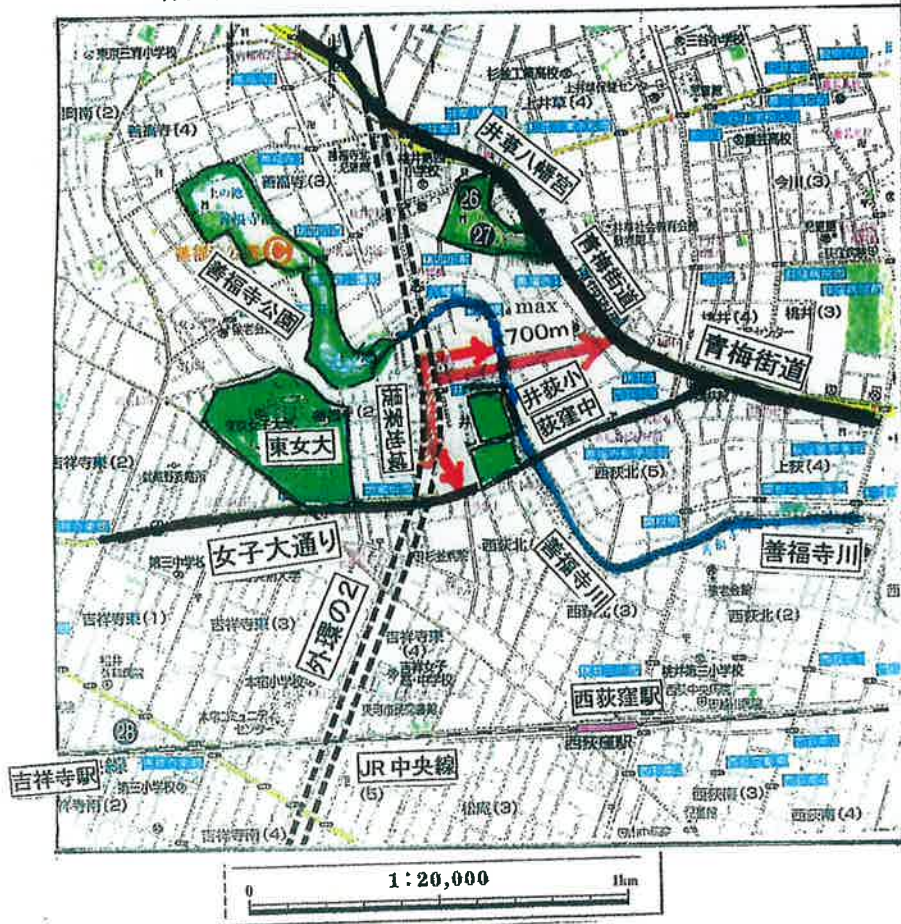


提案地帯の防災関連 MAP

- ・提案地域の東方最大700mにある青梅街道と女子大通り、善福寺川が延焼遮断帯 → 計3箇所
- ・提案地域は東西南北…4面とも 防災力あり
- ・昭和初期の区画整理…基盤目道路が完備

提案地帯周辺の防災力

提案地域は骨格防災軸という都の延焼遮断帯として位置づけが最も高い青梅街道、一般延焼遮断帯の女子大通りにより東側、南側を守られ 西側には東京女子大学の広いキャンパス用地、東側200m には善福寺川が流れ その手前 150m の所には井荻小学校、荻窪中学校が並んでおり、北側には善福寺公園及び井草八幡宮が存在し 防災上 これほど防災面での環境に恵まれるところも珍しいのでは?と思うほどの地域です。提案地域一帯は旧井荻町と称し内田秀五郎氏が昭和の初期から 10年の歳月をかけて町全体の区画整理を行ったお蔭で道路が整然と基盤の目の様に並び消防自動車などの緊急車両も入り易くなっています。この



出典: 国交省発行 東京外かく環状道路 MAP

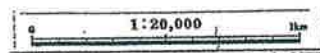
地域は東京都地域危険度測定で火災危険度は2、活動困難度を考慮した火災危険度でも同じく2で、火災に対して強いまちになっているのです。

都は外環の附属街路を廃止した時に延焼遮断帯の機能を東方700m 離れて外環と並行に通る調布3・4・17号線に付け替えたと答弁しました。

(今年の2/16東京都・都市整備委員会)

右図を参照下さい。

○附属街路廃止に伴い
一般延焼遮断帯は
調布3・4・17号線に付け替え
(東方へ700m 移動)



同じ論理から外環の2の提案地域も東方700m を通る青梅街道に付け替えることが可能となります。女子大通りも一般延焼遮断帯です。これらの事から提案地域は杉並区内では防災上、最も強い地域であり、この地域での外環の2の延焼遮断機能は殆んど不要で、地域コミュニティの破壊を考慮すると、この地域の区間を廃止しても何ら支障がないと言えます。

9. まとめ

以上述べた私の意見から 都の判断した二つの理由については全く合理性が無い事がお分かりかと思えます。交通面でも、防災面でも以上の反論で十分御理解戴けたことと思えます
私が前半で指摘しました外環の2の問題点(廃止手続きすべき事、必要性が無い事)についても再考戴き、外環の2計画案を一部区間のみならず全線について廃止手続きを取って戴きますようお願いしたいと考えます。

都市計画審議会の委員の先生方におかれましては、この意見書をたたき台にして多くの議論を重ねて戴き、総合的に判断され、最上の策を決めて戴きますようお願い致します。

追記:

今回の都市計画審議会に 私の提案した「外環の2. 一部区間廃止の都市計画提案」が案件として取り上げられることを聞きました。私は 提案者として「その席で 本提案の説明をさせて下さい」と担当部門にお願いしましたが、残念ながら聞き入れられませんでした。

審議会で、提案者が口頭で意見を述べる機会を設けないというのは片側だけの質疑応答となり公平、公正な審議が出来ないのではありませんか？

その代わりに本意見書が求められたとするならば お願いが有ります。今回提出する本意見書は合計11頁として纏めました。私の主張を最小限に纏めたものです。どこの部分を欠いても私の気持ちが正しく伝わりません。これらの内容においては 要約したり、一部分のみを取り上げることは 絶対に止めて戴きたいのです。それは 提案者の真意が伝わらないからです。ですから 意見書として各委員に配布の際には 必ず全ての頁を 現物通りにコピーし 委員の先生方に配布して戴きます様、強くお願い致します。

以上

「外環の2・一部区間廃止」の都市計画提案・この3年間の挑戦記録

2015年1月7日 調査・修正: 古川英夫

番号	年月日	出来事
1	2011年4月	外環の2裁判・弁護団の先生方より「都市計画提案制度」の事を聞く
2	2011年5月	さくら町会(戸数200戸)として「都市計画提案」に取り組み...立ち退き該当地権者数 延べ 103名
3	2011年5月	「都市計画提案」について調査開始 (主としてインターネットでの調査)
4		弁護団久保田先生に都庁に問い合わせさせて貰う...この段階ではパンフレットの存在の話は無し
5	2011年5月下旬	住民対象「外環の2・説明会」開催5月21日~28日の7回 さくら会館で実施。レジメ作成・資料A 参照
6		チラシ、ポスター作成 広報活動 実施
7		法務局杉並出張所行き 登記事項証明書 入手(約120地番分)+公図(3枚)
8	2011年5月31日	都主催「外環の2・話し合いの会」公募メンバー(10名)応募締切日
9	2011年6月~7月	地権者名・確認後 「外環の2・廃止提案」についての同意予定・確認調査(聞き込み)
10	2011年8月3日	本提案のことで東京都訪問(第1回目) 都市計画提案についての説明を聞く。パンフレット受領。資料B参照
11	2011年8月18日	提案に関しての疑問をすべてぶつける。①人数、面積のカウント方法他... ②提出書類の自身等...資料B参照
12		本提案のことで東京都訪問(第2回目)都市計画課・浜田係長宛て...資料B参照
13	2011年9月、10月	この時以降は 直接訪問でなくメールのやり取りで 指導を受けることとした。(資料K...全メール集)
14	2011年11月	提出書類(特に計画図)の作成、地権者の同意者数・把握に奔走
15	2011年12月	「外環の2・廃止の都市計画提案」について同意の承認印を受領に回る
		対象範囲をさくら町会だけでなく 広げる。(当初S、M、Nのみ、以後 P、Q、R、Tも対象とする)合計地番数は149となる。
		拡大エリアの同意の承認印を受領に回る...最終的に149人の地権者中 78%の同意を得る
16	2011年12月26日	東京都訪問7、「外環の2・廃止の都市計画提案書」提出!。しかし 正式受理はせず。資料C参照
		理由1. 理由書の記載について 書き直し
		理由2. 廃止した場合、現状道路での交通容量はOKか?
17	2012年2月23日	東京都訪問8、「前回の宿題2点についての回答書」提出2。資料C-2参照 しかし この時も正式受理はせず。
		現状道路の交通容量の計算には難渋した。この日の報告書資料D参照
18	2012年3月30日	東京都訪問9、「都より 新たな補正項目」の指摘有り。資料E参照
19	2012年6月	都より電話で「国は 部分的な廃止区間であっても提案上は問題なしの意向の様だ」と連絡有り。
20	2012年6月18日	東京都訪問10、「補正項目に対する回答書」(資料F)と「申し入れ書」(資料G)を提出3。
		回答書については都市計画の法令上の基準に未だ適合していないと頑強に否定、正式に受理出来ないう。
		申し入れ書については「余りにも酷い仕打ちでないか!」強く反撥され結局取り下げた。
		回答書を精査後 都としての回答を 約1週間後に貰う事となった。
21	2012年7月18日	都より電話で「国は 部分的な廃止区間であっても提案上は問題なし」と連絡有り。(資料H)「K値、需要率も触れよ」
22	2012年7月25日	東京都訪問11、提案について疑問点を聞く。K値、需要率、滞留長等について(資料I)

準備から提出までの 9ヶ月
第1期

提出から補正指示の連続
第2期

23	2013年1月8日	バイパス(東回りルート)E区間の交通量調査・実施
24	2013年2月22日	東京都訪問12、との指摘事項に対する回答書(追加、補足編)提出4 (資料J)
25	2013年3月	東京都の山下氏とメールのやり取り多し 3/5, 3/7 (資料K...全メール集)
26	2013年3月8, 10, 14日	バイパスルート上の要である4つの交差点について需要率調査(信号赤、青、黄の点灯時間調査)
27	2013年4月	東京都の担当が山下氏から安西氏に交代 長文質問攻めに悪戦苦闘する 4/3, 4/11, 4/16(資料K...全メール集)
28	2014年4月1日	外添都知事に内容証明付き便で 資料一式を添え郵送にて提出5、正式受理を訴える(資料L)
29	2014年6月18日	東京都議会・第2回定例会で小松久子議員が「本提案の3年間の対応について回答せよ」と質問。(資料M)
30	2014年7月15日	東京都より この3年間の「本提案書」に関しての提出書類について 確認の問い合わせ書状届く。
31	2014年10月30日	上記問い合わせの回答書・書留便にて東京都へ郵送にて提出6 (資料N)
32	2014年11月11日	東京都より電話にて「本提案書・受理の方向」連絡あり。明日、提出書類の確認に赴く。
33	2014年11月12日	東京都訪問13、この3年間の提出書類についての現物確認立ち会い。修正版資料の提出を都に約束。
34	2014年11月17日	東京都訪問14、3年間の提出書類を整理し最終版として提出7。後日、修正版が出たものはその箇所に明記。(資料O)
35	2014年12月2日	東京都より電話にて「本提案書を本日、正式受理しました」との連絡あり。
36	2014年12月3日	東京都訪問15、都市計画課訪問、「本提案書」を閲覧する。

2.5年間
都知事直訴 都議会直電
第3期

印部分は 東京都訪問日 数字は何回目かを示す。
提出は都へ書類提出したことを示す。数字は何回目かを示す。
青文字は資料番号を示す。