

都市計画提案に係る意見書の要旨 + 東京都の見解 + 都の見解に対する古川の再反論 (朱文字部分)

[議第7224号]

都市計画法第21条の5第2項の規定に基づき都市計画審議会の意見聴取を行うに当たり、提案者から意見書が提出された。その意見書の要旨は次のとおりである(※「意見書の要旨」については、提案者から提出された意見書の全文を掲載している。)

名 称	意見書の要旨	東京都の見解
都市計画提案に係る意見聴取について 東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2	<p>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。</p> <p>2 提案準備から提出、受理まで <u>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。</u>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</p>	<p>1~3 都市計画法(以下「法」という。)に基づく都市計画提案は、都市計画の決定や変更を求めることになるため、都は、東京都都市計画提案に関する規則(平成15年東京都規則第77号、以下「規則」という。)に従い、都市の環境や機能が確保できることを示す資料等の提出を計画提案者に求めている。 この計画提案については、平成23年8月に相談があり、その後、都は計画提案者と継続して打合せを重ねた。同年12月に提案書が提出された。 平成26年4月、都市の環境や機能についての補足説明資料が提出され、改めて提案受理を要請された。都は、法に定める要件等を満足しているかあらかじめ検討した上で、平成26年12月に受理した。 受理後、都は、この計画提案を踏まえて都市計画を変更する必要はないと判断し、その旨と理由を計画提案者に通知する前に、あらかじめ都市計画審議会にこの計画提案に係る都市計画の素案を提出して意見を聴くものである。</p>

名 称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p>「都市計画提案・3年間の挑戦記録」参照下さい。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>4 <u>提案の本意は一部廃止でなく全線廃止</u> 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。<u>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。</u></p> <p>しかし、<u>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。</u>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。</p> <p>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</p>	<p>東京都の見解</p> <p>4 この計画提案は、幹線街路外郭環状線の2（以下「外環の2」という。）の全長約9kmのうち295mの区間を廃止するものであり、その区域において法に基づく同意者数等の要件を満たしたことから受理した。外環の2全線を廃止する提案を受理したものではない。</p> <p>5～6（1） 外環の2は、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、昭</p>

名 称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>「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。</p> <p>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</p> <p>(1) 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。</p> <p>住民の理解からすると、<u>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</u></p>	<p>和41年に高速道路の外環と同時に都市計画決定されている。当時、高速道路の外環と一体となって自動車交通に対処するとともに、地域の利便性向上や沿線のまちづくりに寄与する道路として計画された。その後、都では、外環の2を含む既定の都市計画道路ネットワークについてその必要性の検証を行っている。</p> <p>平成13年、国と都は、高速道路の外環の関越道から東名高速間の計画のたたき台を公表し、高架構造で計画された高速道路の外環を地下構造に変更して、外環の2の広域機能を高速道路に集約する考え方を示しているが、<u>外環の2の廃止を前提としたものではない。</u>*1</p> <p>外環地上部の検討メニューについては「公園や歩行空間を整備する場合」「バス路線など公共交通を整備する場合」「幹線道路を整備する場合」「住宅・地域コミュニティを維持する場合」の4つを幅広い議論の素材として例示したものである。*2</p> <p>平成19年、外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成20年、「外環の地上部の街路について(検討の進め方)」を公表し、検討の視点とプロセスを明らかにした。これに基づき、外環の2の必要性やあり方などについて、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で広く意見を聴きながら検討を進めている。</p> <p>*1 おかしい！ その様に主張した文書を提示して欲しい！</p> <p>*2 これら4つのメニューを採用した場合、外環の2はなくなるではないか？</p> <p>*3</p> <p>*3 これらの説明をして来たことは認めるのか？</p>

名 称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p><u>状市街地も今のまま残せます</u>もあると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)</p> <p>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。<u>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</u>ので、住民はその事を全然知りませんでした。<u>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</u>。それ以降「外環の2」の混乱が今日に至っているのです。</p> <p>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。</p> <p>(2) 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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>7 <u>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</u></p> <p>(1) 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、<u>望むのは現行の街並みとマッチした道路である事です</u>。外環の2は既存の街並み、道路の存在に関係な</p>	<p>東京都の見解</p> <p>*4 平成17年、20年と都では自力で初めて外環の2のパンフレットを作製したが住民対象の説明会は一度も開催していない。</p> <p>(2) 外環の2については、平成20年に「外環の地上部の街路について(検討の進め方)」を公表し、広く意見を聴きながら検討を進めている。杉並区においては、平成23年から公募による地域住民などで構成する話し合いの会を開催し、12回目を迎えている。</p> <p>7 (1) 外環の2は、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、昭和41年に高速道路の外環と同時に都市計画決定されている。当時、高速道路の外環と一体となって自動車交通に対処するとともに、地域の利便性向上や沿線のまちづくりに寄与する道路として計画された。その後、都では、外環の2を含む既定の都市計画道路ネットワークについてその必要性の検証を行っている。</p> <p>平成19年、外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した</p>

名 称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(2) 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、<u>その中で検討したと考えております</u>」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。</p> <p>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</p> <p>8 東京都の不採用の理由には合理性がない (1) 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</p>	<p>際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成20年、「外環の地上部の街路について（検討の進め方）」を公表し、検討の視点とプロセスを明らかにした。これに基づき、外環の2の必要性やあり方などについて、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で広く意見を聴きながら検討を進めている。</p> <p>*5</p> <p>*5 望むのは「現行の街並みとマッチした道路」であることである。外環の2の様に住民の実生活と無関係な道路は何の役にも立たぬ。</p> <p>(2) 平成27年2月16日に開催された都市整備委員会では、「この都市計画提案を判断するに当たって、都は、この地域への障害について具体的に検討したのか」との質問に対し、既に地上部街路整備による影響データを作成し、地域分断、大気・騒音・振動の対応策を公表しており、その中で検討している旨の答弁をした。</p> <p><u>外環の2の検討に当たっては、「地域の現状・課題」、外環の2の「整備効果」とともに、外環の2の「整備による影響」をデータ集にして取りまとめ、地域分断、大気・騒音・振動等の対応策を公表している。</u></p> <p>*6</p> <p>*6 *5で説明したことは地域分断でもなく、ましてや大気、振動・騒音・振動の問題でもない。結局、検討していないではないか？</p> <p>8 (1) 法に基づく都市計画提案は、都市計画の決定や変更を求めることになるため、都は、規則に従い、都市の環境や機能が確保できることを示す資料等の提出を計画提案者に求めている。</p>

名 称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p>います</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>総論について私の意見</p> <p>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。</p> <p>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は思えません。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は思えません。</p> <p>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</p>	<p>この計画提案は、外環の2の一部区間を廃止しても交通機能や防災機能を周辺の生活道路で代替できるとの資料が提出されたことから受理したものである。</p> <p>受理要件を満たした計画提案については、都市計画を定める必要性があるかどうかを遅滞なく判断することとなる。</p> <p>受理後、この計画提案を審査したところ、延長295mのみを廃止すると外環の2を走行してきた自動車が幅員7m前後の生活道路に進入するため、<u>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ことから、道路ネットワークを分断するような都市計画に変更する必要はないと判断した。</u></p> <p style="text-align: center;">*7</p> <p>*7 これら2つの理由については 7頁から8頁に亘り交通面からの理由について私の意見として詳しく述べています。それらを読まれた上で 都の見解書を書いて下さい。</p>

名 称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p>について、総論で述べられている… <u>「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。</u></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、私も都に倣って意見を述べさせて戴くものとします。</p> <p><u>交通面からの理由</u>についての私の意見</p> <p>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」としていますが、私は直ぐに次の様な疑問を感じました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p><u>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</u></p>	

名 称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p>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？</p> <p>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。</p> <p>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。定性的に眩くのではなく、正々堂々と定量的に指摘して戴きたいと思えます。</p> <p>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に変わってくるのです。</p> <p>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。</p> <p>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あるので交差点の所で信号待ちをする必要</p>	<p style="text-align: center;">東京都の見解</p> <p>*8</p> <p>*8 3年ほど前に前任者より同様指摘を受け 既に検討済で以降、それらの指摘は受けて居りません。</p> <p>表3rev1 は最終頁に転載しておきました。</p> <p>*9</p> <p>*9 「走行機能が低下する」という事はこの表3rev1の中の数字に反映されてくる筈です。この表を見る限りその様な兆候は全く見られません。</p> <p>最終頁の表3rev1を参照して下さい。</p>

名 称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p>が出て来ます。(外環計画線の西側の方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。</p> <p>(2) 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。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のでしょうか?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。</p> <p>(3) 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<u>青梅街道</u>、一般延焼遮断帯の<u>女子大通り</u>より東側、南側を守られ西側には<u>東京女子大学の広いキャンパス用地</u>、東側200mには<u>善福寺川</u>が流れその手前150mの所には<u>井荻小学校</u>、<u>荻窪中学校</u>が並んでおり、北側には<u>善福寺公園及び井草八幡宮</u>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碁盤の目のよう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号線に付け替えたことと答弁しました。(今年の2/16東京都・都市整備委員会)</p>	<p>東京都の見解</p> <p>(2) 街路樹は水を含んでいることから燃えにくく、延焼防止効果があるとされているため、植樹帯を備えた幅員40mの道路と幅員7mの道路の延焼遮断機能がほぼ同じとする主張は当たらない。 なお、提案書の図10cには、外環の2の大泉ジャンクション地域の基本横断面図が示されているが、外環の2の杉並区間の整備のあり方については広く意見を聴きながら検討を進めているところである。</p> <p>*10 提案地域は東西南北、四方を延焼遮断帯や公園、神社、学校等に囲まれ 防災上は全く問題の無いことが判る。</p> <p>(3) 都市計画道路は、延焼遮断機能に加え、消防活動等の救援・救護活動の空間や安全な避難路の確保など、大変重要な役割を担っている。外環の2は、避難場所である善福寺公園・東京女子大学一帯や井草八幡宮一帯(避難計画人口約3万人)付近に計画されており、災害時における避難や救援・救護等の活動を支えることとなる。 外環の2沿線の現状をみると、災害時の避難や消火・救援活動の困難さを示す災害時活動困難度を考慮した火災危険度は1から3である。 なお、外環の2の計画がない外環の中央ジャンクション以南については、外環が高架方式で計画されていたときは外環そのものが延焼遮断帯に位置付けられていた。外環を地下方式に変更したことに伴い、それ以前と同様の延焼遮断機能を確保するため、外環と並行する都市計画道路や河川を新たに延焼遮断帯に位置付けた。</p>

名 称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p>右図を参照下さい。</p> <p>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。</p> <p>9 まとめ</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>追記：</p> <p>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。</p> <p>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ではありませんか？</p> <p>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</p>	<p>*11</p> <p>*11 次頁下部に 意見書9頁にある図面「提案地域の防災関連MAP」を転載した。これでも提案地域は防災上、問題ありというのか？</p> <p>9</p> <p>この計画提案は、外環の2の全長約9kmのうち295mの区間を廃止するものであり、その区域において法に基づく同意者数等の要件を満たしたことから受理した。外環の2全線を廃止する提案を受理したものではない。</p> <p>都は、この計画提案を踏まえて都市計画を変更する必要はないと判断し、その旨と理由を計画提案者に通知する前に、あらかじめ都市計画審議会にこの計画提案に係る都市計画の素案を提出して意見を聴くものである。</p> <p>*12</p> <p>追記：</p> <p>提案者の意見と都の見解を明確にすることにより、都市計画審議会における公正な審議に資するため、他の都市計画決定・変更を定める案件と同様に、計画提案者からの意見書提出の機会を設け、これに都の見解を付すこととした。</p> <p>*12 まとめ</p> <p>295m区間を廃止しても 東回り、西回りのバイパス道路を利用することにより 都が指摘している交通面、防災面からの2つの理由は完全に クリヤーしている事が以上の反論から十分に理解される筈である。</p>

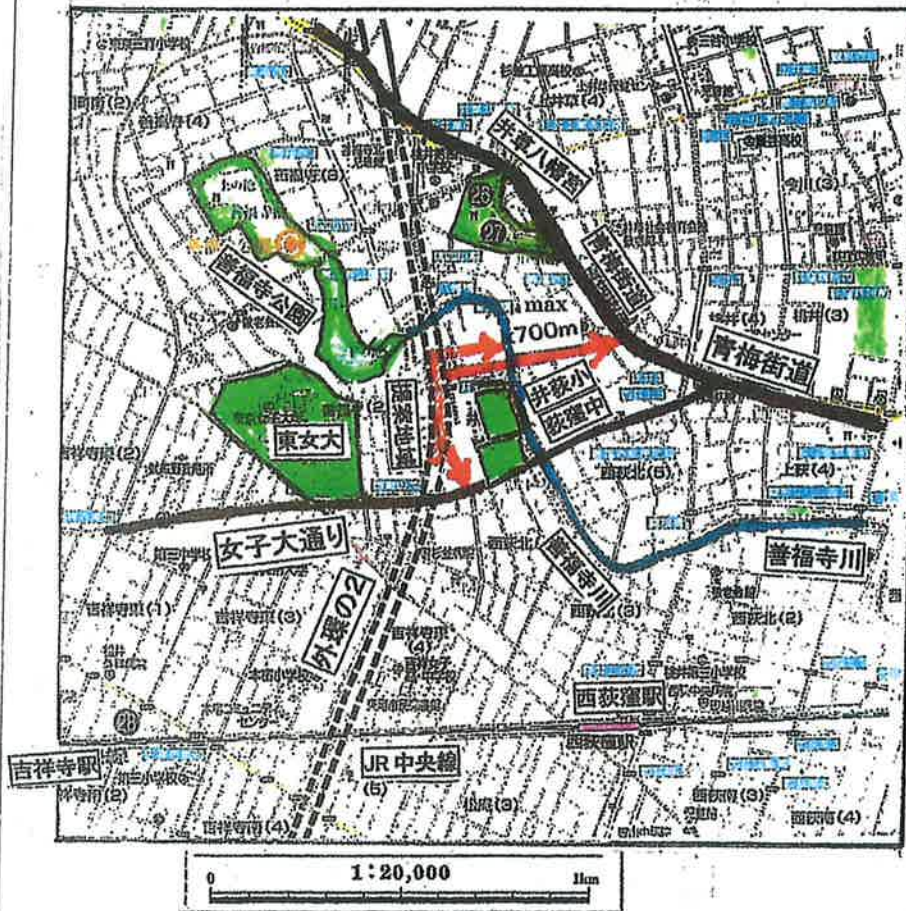
名 称	意見書の要旨	東京都の見解
	<p>です。それは提案者の真意が伝わらないからです。ですから意見書として各委員に配布の際には必ず全ての頁を現物通りにコピーし委員の先生方に配布して戴きます様、強くお願い致します。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>	

参考図表・転載

この空きスペースを利用し「見解書」の中に登場する図表類を転載する

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



出典:国交省発行 東京外かく環状道路 MAP

表3 rev1

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

	A区間	B区間		C区間	D区間	E区間
		B1区間	B2区間			
方向数、車線数	2方向 1車線	2方向 2車線	2方向 2車線	2方向 2車線	2方向 2車線	2方向 1車線
[C ₀] 単路の可能交通量	—	1,418	1,418	970	1,325	—
[C ₂] 交差点の可能交通量	—	1,174	1,174	1,045	1,148	—
[C] 可能交通量 C=min(C ₁ , C ₂)	386	1,174	1,174	970	1,148	365
γ ₀ :計画車速による混雑率	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90	0.90
[C ₀] 設計交通容量	347	1,057	1,057	873	1,033	329
[Q ₁₂] 現行の昼間12時間交通量	2,940	5,358	4,659	1,803	3,552	1,344
[Q ₀] 現行のピーク時間交通量	336	504	471	189	432	138
K値=(a×Q _p +b)/Q ₁₂ ×100	13	12	12	13	14	13
[C ₁₂] 12時間交通容量	2,669	8,808	8,808	6,715	7,379	2,531
F値=1+(E-1)P _r /100	1.214	1.137	1.121	1.000	1.076	1.040
[X] 混雑度=X ₁₂ ×F/C ₁₂	1.34 *1	0.69	0.59	0.27	0.51	0.55

*1 この時点でA区間は採用不可とする
*2 B区間は女子大通りであるが外環の2の混雑を B1区間、家崎をB2区間とする

H32年時の検討

[Q ₁₂] H32年の12時間交通量推計値		9,255	7,439	6,801	7,757	2,830
[F ₃₂] H32年のF値		1.05	1.12	1.00	1.02	1.12 *3
[X ₃₂] H32年の混雑度		1.10	0.95	1.01	1.07	1.25 *4

*3、*4は西回りの大型車が全てこちらを走行するため