

挨拶予定の団体の紹介（文責：道路全国連幹事 長谷川茂雄）

A、小平3・2・8訴訟団：訴訟団副代表、鷹の台2号団地自治会：会長 萩野晃

小平3・2・8号線は、府中所沢線とも呼ばれている道路計画で昭和38年に都市計画決定されたものです。都市計画決定以前に開発分譲された鷹の台2号団地の方々は決定直後にこのことを知る、当時の市議会へ請願を提出し全会一致で路線変更が確認されました。

現在行っている裁判原告団は50年以上も道路計画に翻弄されながらも挫けずに闘いを続けていた鷹の台2号団地自治会員12名をはじめ25名で構成されています。2013年12月に裁判をスタートさせ、今日まで6回の口頭弁論が開催されました。

（この道路計画が再浮上したのは1995年で、府中部分の建設着手から国分寺へと事業が進められ小平市部分については東京都が2010年2月に市内で説明会を開催、平面構造で約1.4kmを整備する方針を明らかにしました。又この道路は府中街道のすぐ西側に位置しており現道の拡幅整備を求める意見に対して、東京都は、府中街道は都市計画道路ではないので整備しないというふんでもない説明をしています。）

B、横浜環状線（圏央道）対策連絡協議会：会長 比留間哲生

横浜環状道路とは、横浜市の中心から半径10～15km圏の環状高速道路（全長40kmの南西部分をなす計画で全長8.9km。釜利谷JCで横浜横須賀道路に、戸塚ICで国道1号線に連絡する6車線の高速道路計画です。これは同時に圏央道（全長300km）の西側の最南端部分（栄IC・JCT～釜利谷JC間）にもなっています。

圏央道計画では高尾山に穴があけられましたが、そこからぐるっと南側にきて南西部で横浜環状道路（南線）という呼称になっています。

余り知られていないことですが、この圏央道は東京外環道などとは違っていわゆる高速道路ではなく、一般国道の有料道路事業としての自動車専用道路計画です。

数千世帯の住民が住むこの計画地は、昭和46年頃に横浜市が「都市計画道路の計画はありますか・・・」と言って、民間の開発会社に分譲を認めたウソから始まった高速道路計画です。会は平成元年から運動を続けています。

C、まもれシモキタ！行政訴訟の会 堀江照彦

「まもれシモキタ！行政訴訟の会」は、下北沢地域の住民や商業者たちが中心となって2006年8月に結成され、2006年9月7日に東京地裁に訴訟を提起しました。

裁判で争っているのは、小田急線の地下化に伴う下北沢駅北口開発とこれに連動した都道計画です。下北沢の街なみを破壊し、生活・商業・文化に大きな打撃をあたえる「補助54号線」や「駅前ロータリー」（区画街路10号線）など下北沢地区の再開発計画全体の違法性を問い合わせ、その見直しを実現することを目指す訴訟を継続中です。

D、特定整備路線連絡会 柴田裕

昭和21年に都市計画決定され殆どが建設困難になっていた道路計画を、防災名目で2020年までに作るという28路線の道路計画は戦後焼け野原の東京地図につくった机上のプランの復活です。68年かけた街づくりの成果と住民の生活を「防災」を口実に一方的に奪うもので、住民が各地で闘いに立ち上がっています。

この間に全ての対象地で事業が認可されたことから、認可に対しての不服審査請求を行い、今は各地で訴訟の準備も進めながら東京都への申し入れなどを行い、現場では地権者がまとまって測量拒否など建設阻止に向けて活動しています。

都市計画の策定手続と住民の意見を反映させる制度

1 手続の概観

- 都市計画の手続は、概略次のような順序をたどることになっている。
- (1) 調査のための立入当、障害物の伐除・土地試掘等（都市計画法25条・26条・27条）
 - (2) 都市計画素案の作成、公聴会の開催等（法16条）
 - (3) 関係市町村の意見の聴取（法18条1項）
 - (4) 都市計画案の公告縦覧、意見書の提出（法17条）
 - (5) 都市計画案の都市計画審議会への付議、意見書の要旨の提出（法18条2項）
 - (6) 都市計画の決定（法18条1項）
 - (7) 都市計画の告示等（法20条）
 - (8) 都市計画の変更（法21条）

2 住民の意見を反映する制度

(1) 公聴会制度

ア 現行法上、住民の声を反映する制度としては、公聴会制度と縦覧制度がある。

前者は、都市計画の案を作成しようとする場合に行われるものであり、後者は、都市計画案作成後、都市計画を決定しようとする段階で行われるものである。

また、前者は、住民一般の意見を反映させるものであるのに対して、後者は、主として利害関係人の意見を反映させるための制度である。

イ 公聴会を開催するかしないかは自由裁量と解されている。

(2) 縦覧制度

都道府県は、都市計画を決定しようとするときは、あらかじめ、その旨を公告し、当該都市計画の案を、当該都市計画を決定しようとする理由を記載した書面を添えて、当該公告の日から二週間公衆の縦覧に供しなければならない。

公告があったときは、関係市町村の住民及び利害関係人は、縦覧期間満了の日までに、縦覧に供された都市計画の案について、都道府県に意見書を提出することができる（法17条2項）。

縦覧手続は、利害関係人の権利保護ないし利害調整の手続であるから、これを欠いた都市計画決定は無効となると解される。

(3) 実情

但し、都市計画案の公告縦覧がなされる前に、行政部内における意見調整はすでに済んでしまっていること、役人の性質として、かかる段階に至った以上は市民のあれこれの意見書が出てきたからといって、調整済みの案の修正に及ぶことは極めて困難であることが指摘されている。

さらに、実際上は、すでに公聴会開催以前に、内々・非公式な調整手続が相当程度進展してはじめて事が公になるというのが、わが国の行政風土であり、法律上の正規の手続は、一つの儀式ないし「たてまえ」として行われているに過ぎないと指摘もある。かくして、ますます住民の意思の反映は困難となる。

→構想段階からの市民参加型の計画策定手続の必要性等

【用語】（国土交通省による用語解説）

【概略計画】

構想段階において、公益性の観点から道路管理者が計画の基本的な事項を決定する計画。

【計画検討プロセス】

政策的、技術的観点からの情報の他、市民等との一連のコミュニケーション（市民参画プロセス）を通して得られた情報を考慮し、概略計画案を選定するまでのプロセス。ガイドラインでは、5つのステップに区切って計画を検討することを推奨しています。

【構想段階】

道路の概ねのルート位置や基本的な道路構造等（概略計画）を決定する段階。主に公益性の観点から、計画の必要性が議論されます。

【計画段階】

事業実施の前提となる計画（都市施設の都市計画等）として、具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階。主に地域的な観点からの利害調整に係わる議論がされます。

【時間管理】

予め定めたスケジュールを市民等と共有し、そのスケジュールに基づいてプロセスの進行を管理すること。ガイドラインでは、構想段階における検討を効率的に進めるために時間管理概念の導入が有効であるとしています。

【市民参画型道づくり】

平成14年8月に策定された「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」により、計画の早い段階から市民参画の導入を図り、計画決定プロセスの透明性・客觀性を高めるとともに、道路計画に市民等の意見を反映し、より良い計画づくりに資する取り組みが行われています。このような道路計画、道路事業における市民参画の取り組み全般を「市民参画型道づくり」と呼んでいます。

【市民参画型道路計画プロセスのガイドライン】

合意形成合意形成研究会の提言を受け、平成17年（2002年）8月に国土交通省道路局が取りまとめたガイドライン。市民参画型道路計画プロセスに関する基本的な枠組み、手続き等の基本的な事項と、具体的な手法、評価項目等の参考となる事項が示されています。なお、ガイドラインは、平成17年（2005年）に改訂されました。

【市民参画プロセス】

計画プロセスにおける透明性、客觀性、合理性、公正性を高めることを目的として、市民等の意見を計画に反映する手続き。

【ステークホルダー（Stake Holder）】

一般的には利害関係者のことを持します。PIでいうところのステークホルダーとは、計画に関わるすべての関係者を指す概念であり、市民の他、企業、道路利用者、関係行政機関等を含む幅広い主体を含む総称です。

【第三者機関】

市民参画プロセスの透明性、客觀性、公正さを確保するため、市民参画の進め方に関する助言や評価、市民意見の分析や公表などの役割を担う組織。学識経験者や有識者等から構成されます。

【道路計画合意形成研究会】

平成 13 年（2001 年）に、今後の幹線道路事業の構想段階における計画決定プロセスや PI プロセスの内容等について具体的に整理・検討を行い、望ましい合意形成のプロセスを提言することを目的として、設置された研究会（座長：磯部力都立大教授、現法政大学教授）。この中で「今後の計画決定プロセスに関する基本的な考え方」を提言しています。

【パブリック・インボルブメント（Public Involvement : PI）】

市民等の多様な関係者に情報を提供した上で、広く意見を聴き、政策や計画の立案に反映するプロセス。アメリカにおいて発展してきた概念であり、1991 年（平成 3 年）の総合陸上輸送効率化法（ISTEA）により、PI が始めて制度的に義務化されました。市民参画型道づくりの根幹をなす考え方です。

【ボイス・レポート】

平成 8 年（1996 年）に「道路審議会基本政策部会 21 世紀のみちを考える委員会」が「キックオフ・レポート」により、21 世紀の道づくりに関する国民の意見を募集し、寄せられた意見を取りまとめた冊子が「ボイス・レポート」です。「ボイス・レポート」は広く発布され、その後の新たな道路計画策定のもととなりました。

「外環の 2」計画の検討プロセスと東京都の対応について

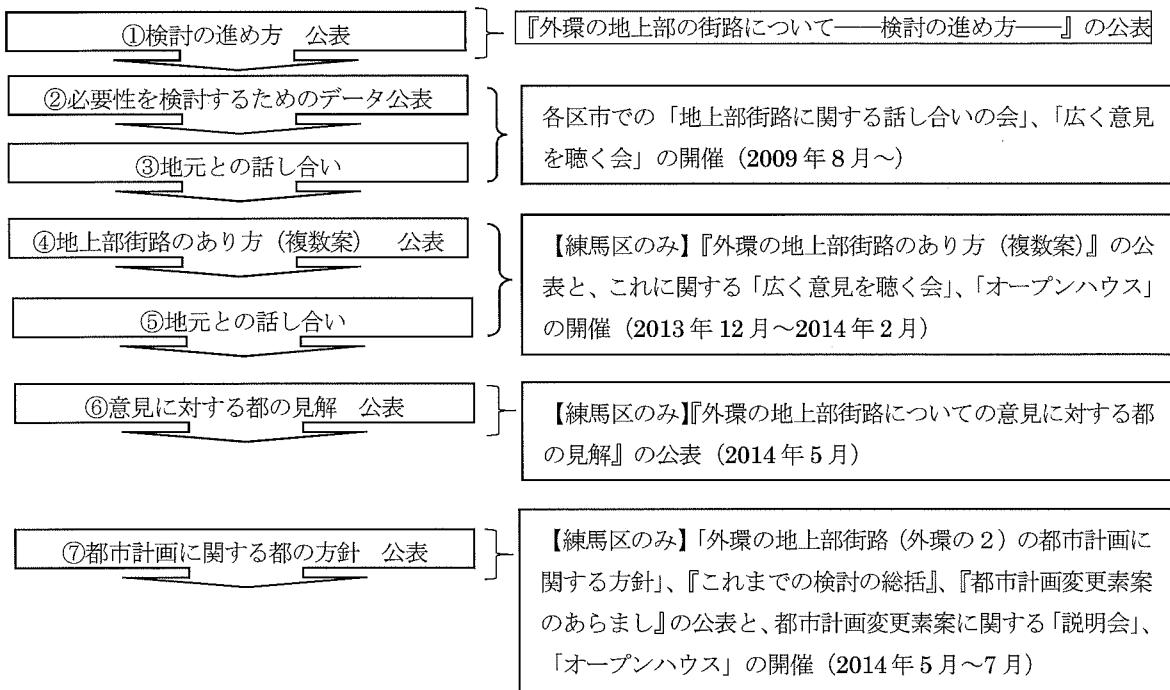
小山雄一郎（玉川大学）

1. 「地上部街路に関する話し合いの会」発足以前

- 2001 年…都知事・国交大臣が沿線地域を訪問。
 - 「住民の生活に支障が出ないよう外環道（本線）は地下化したい」という趣旨の発言。
 - 本線の地下化案を示した「たたき台」の公表。地上部街路計画を廃止して、現状市街地を維持する選択肢も明記されていた。
- 2002 年…東京環状道路有識者委員会にて、いわゆる「IC なし・地下化案」を本線計画変更案の基本とすることが確認され、同時に地上部に関して地元からインフラ整備の要望が出た場合には検討すべき、という意見が出される。
- 2003 年 1 月…有識者委員会の最終提言を受け、国交省・東京都がいわゆる「IC なし・地下化案」を本線計画の基本方針として発表。
 - 「沿線区市長意見交換会」で、練馬区長が青梅街道 IC 整備、練馬区内の地上部街路整備とそれに合わせたまちづくりへの支援を国交省・東京都へ要望。また、2 月には区長および練馬区議会外環道建設促進議員連盟が、あらためて書面で同内容を国交省・東京都へ要望。
- 2003 年 3 月…国交省・東京都が、修正した外環道計画の基本方針を発表。設置要望のあった青梅街道 IC と練馬区内の地上部街路については意見を聴きながら検討することを表明。
- 2003 年 5 月…3 月の基本方針変更発表をきっかけとし、本線計画の「PI 外環沿線協議会」では「外環の 2」計画をめぐって東京都と住民協議員との対立が目立つようになる。協議の結果、以下の申し合わせがなされた。
 - ・高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離し、高速道路の議論がある程度集約された段階で地上部街路の議論を行うこととする。
 - ・地上部街路については、街路の機能として不必要的部分は廃止となるし、必要な部分は整備することとなる。その際、高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなる。
- 2005 年 1 月…東京都が①現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備、②都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備、③代替機能を確保して「外環の 2」の都市計画を廃止、という3 案を独断で公表。本線計画の PI 協議会にも事前の打診等ではなく、これらの案が発表された地域 PI の場では住民からの猛反発が起こった。
- 2007 年 4 月…本線が大深度地下方式を利用したものへ都市計画変更。地上部については東八道路以南のサービス道路が廃止されたものの、「外環の 2」部分は計画が残存したままとなつた。
= 東京都が PI 外環沿線協議会での申し合わせを無視。
- 2008 年 3 月…東京都が『外環の地上部の街路について——検討の進め方——』というパンフレットを独断で公表。環境、防災、交通、暮らしの 4 つの視点から、地上部街路の必要性やあり方について広く意見を聴きながら、計画方針を決定していくことが示され、意見聴取と計画検討のプロセスも同時に提示された（次ページの図を参照）。

2. 「地上部街路に関する話し合いの会」発足後

■ 東京都が設定した意見聴取と計画検討のプロセス



■ その他の経過

○2012年3月…上図の検討プロセスを無視し、東京都建設局が、外環道大泉JCT予定地1km区間にについて、「外環の2」一部事業化に係る「事業概要及び測量説明会」を開催。

→同区間について「外環の2」一部事業化の認可申請がおこなわれ（同年7月）、国交省がそれを認可（同年9月）。

○2009年12月…杉並区善福寺2丁目（約300m）部分について、住民が「外環の2」計画廃止提案を東京都へ提出。

→都は書類・提案条件の不備などを理由に受理せず。その後、約3年にわたり都は「補正指示」を繰り返し、提案の受理を拒み続ける。

→2014年12月、提案が受理される。しかし、都は十分な理由も提示しないまま提案内容の不採択を決定し、都市計画審議会（2015年5月）でそれを報告。

○2014年11月…「外環の2」練馬区間（約3km）の都市計画変更案（幅員40m→22mへ）が東京都都市計画審議会（11月18日）で審議・承認され、原案通り都市計画決定された（11月28日）。

3. 問題点

(1) 住民からの疑問・意見に対して真摯な回答をしていない。

→疑問・意見の内容にかかわらず、回答の多くは、東京都が当初から提示しているデータと主張を単に繰り返し述べたものに過ぎず、合意形成のための対話や説明責任の履行から逃げている。

(2) 住民参加機会を設けているにもかかわらず、東京都の判断や行政行為に対して、住民からの疑問・意見が「なぜ」「どのように」反映されたか（されなかつたか）が、ほとんど説明されていない。

→住民意見とはほぼ無関係に法定手続きが進められている。いわば「アリバイ」として住民参加機会が恣意的に利用されている状態。

「武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会」について

東京都が「外環の 2」（地上部街路）の必要性の有無から話し合うために始めました。

武蔵野市の場合は 2009 年（平成 21 年）に、35 名の公募市民から抽選で選ばれた公募委員 10 名と、3 コミュニティセンターの代表（武蔵野市は原則として町内会が無い）と PI 委員の合計 14 名の市民委員と、東京都、国、武蔵野市からそれぞれ 2 名の総計 20 名の構成員で始まりました。

第 1 回で「必要性の有無」から話し合うということは、「廃止」を含めて話し合うことだと確認しています。

現在第 20 回「話し合いの会」が終わったところですが、この間 6 年間に肝心の東京都の課長が 3 度交替し、国も武蔵野市も構成員の交替がありました。市民側では補充できない公募 10 名のうち 1 名が転居、1 名が逝去で現在 8 名です。コミセンの代表もお亡くなりになつた 1 名を含め 2 名が交替しています。司会者も交替しました。

問題になったのは東京都の課長が繰り返し 2005 年（平成 17 年）に東京都が出した「外環の地上部街路について」で言っている基本的な三つの考え方方に固執することでした。その度に私たちは「必要性の有無から話し合う」ことで対応してきたし、選択肢は基本的な三つの考え方のほかに「廃止」が入っていることを確認してきました。

第 20 回で「必要性の議論」に入るはずで、何人かの構成員は意見や質問を出していましたが、このところ、東京都が練馬区でどんどん計画を進め、外環の 2 を 22m にする素案を出して計画決定する勢いの中で、練馬問題や杉並区の 300m 計画変更に関する質疑で時間をとられています。いつも東京都が言う「道路のネットワーク」＝道路の連続性から言って、武蔵野市で「話し合いの会」が継続中に、練馬だけ決めていくことは武蔵野市にとって許しがたいことです。武蔵野市民に武蔵野市も練馬区と同じ 22m の道路を造るつもりかと疑心暗鬼をもたらします。

武蔵野市の市民側の構成員（現在 12 名）は全員が「外環の 2」には反対です。このことは行政側の構成員も傍聴者も判っていると思います。

「反対」は 2 層になっています。1 番目は P I 委員から再三出された、「そもそも外環の 2 は高架の高速道路が地下になったところで消滅している」ことに対し出席の市民側構成員全員が賛意を表しました。2 番目は「吉祥寺東町、南町に外環の 2 は必要ない」ことです。これは住民、市議会、行政が等しく認めています。私たちはこれから東京都が出てきている必要性＝整備効果がいかに無意味か話さなければならぬのです。

たとえば、「外環の 2」を造ると緑の環境がよくなるとか、防災にプラスになるとか、馬鹿みたいなことを言っています。私たちは「外環の 2」を造るために、緑が破壊されると思っています。

あと一息、「外環の 2」は必要ないことを、武蔵野市民として発言し続けていきます。

私たちの町は私たちが守らなければなりません。

「話し合いの会」構成員、むさしの地区外環問題協議会事務局 西村 まり

2015 年 6 月 30 日

「練馬区における外環の地上部街路に関する話し合いの会」経過報告

2015年6月30日
とめよう「外環の2」ねりまの会

「練馬区における外環の地上部街路に関する話し合いの会」について

2010年2月 公募は地域を5つに区分けし、各地域2名で募集、抽選となった。

構成はPI委員0名、町会・商店会等17名、地域住民(公募)10名、練馬区2名、国土交通省2名、東京都2名

- | | |
|-----------------|-------------------------------|
| 2010年 6月11日 第1回 | 経過説明、運営について |
| 2010年 9月 3日 第2回 | 現状と課題について |
| 2010年11月26日 第3回 | 必要性(整備効果)について |
| 2011年 3月 3日 第4回 | 必要性(整備効果)、影響について |
| 2011年 6月27日 第5回 | 必要性(整備効果)の追加データ、地上部街路のあり方について |
| 2011年 8月26日 第6回 | 地上部街路のあり方について |

問題点:都と区が進める立場で、協力的な町会、自治会の参加を多くするなど、当初から公平性が疑われるような会の持ち方であった。テーブルごとのワークショップなどもしていたが、最後2回は賛成グループ、反対グループ、どちらともいえないグループに分け、意見を出すだけで、合意形成に向けた議論の深まりはなかった。都が一方的に「決める場ではない」、「意見を聞くだけ」と第6回の会合をもって練馬区における「地上部街路に関する話し合いの会」が終了。十分な議論が重ねられたわけではなく、構成員から出された意見をそのまま示し、内容を確認したのみであった。

「練馬区における外環の地上部街路に関する広く意見を聴く会」について

- | | |
|-------------------------------|---------|
| 2011年11月26日(土曜日)午後 上石神井小学校体育館 | 参加者104名 |
| 2011年11月27日(日曜日)夜間 泉新小学校体育館 | 参加者 32名 |
| 2011年11月28日(月曜日)夜間 勤労福祉会館 | 参加者 95名 |

資料:「練馬区における外環の地上部街路に関する話し合いの会の記録(概要版)」を資料に説明会が行われた。

「杉並区における地上部街路（外環の2）に関する話し合いの会」についての状況報告

1 メンバー構成

杉並での話し合いの会は 2011年 6月にその準備会が開催され スタートしました。その前5月に構成員の一般公募が行われ各町、丁目別の構成員抽選で**計 10名の公募構成員が決定**しました。

その他に町会、商店街代表者枠 9名、そして PI 委員 3名の**合計 22名が住民側の人数**です。行政側として国、都、区から各 2名づつで計 6名が加わり **総計で 28名**でこの会は構成されています。ところが会が進むにつれて公募住民の構成員辞退が 4名と続き 更に 1名が逝去され **結局 5名減少**となりました。（公募住民は 10名から 5名への半減です。ですが補充は不可だというのです）

一方、町会代表の方では 町会長自ら構成員をされていたところが 町会内の外環に関心を持つ若手メンバーとの交代が2つの町会であり 数の増減はありませんが 会の活性化に大いに寄与してくれています。

都の担当の課長もこの 4年間に 3人目となり 会の進行上、やり難くなっている事は否定できません。

2 今まで 4年間の歩み

7月に第1回の話し合いの会が開催され、以降 3~4ヶ月毎に会合が持たれ 直近では今年 2月に第12回の話し合いの会が開催されました。（**4年間で 12回の開催**です） 註:間もなく6/26に「第13回話し合いの会」開催予定

3 構成員の出欠状況

杉並では 会合を重ねるたびに 住民側構成員の出席者が減少しているのが問題である。例えば直近の 第12回会合(2015年2月)では住民側構成員 17名中 出席者は 8名、第11回(2014年10月)では 何と 6名なのである。**住民側構成員は約 1/3 のメンバー位しか出席していないのである。**

欠席されるメンバーはこの会合で発言をされない方、どちらかといえば外環の2に賛成の方が多いのである。実りある話し合いの会にする為には 意見が異なるものが活発に意見を交換し合う事が必要であると考えているが欠席されたのでは話にならない。特に現在は「外環の 2 に対して自分の意見」という事で 5 分間スピーチすることになっているが その内容が聞けないのが残念である。

4 杉並での会合の特色

① 大半が「外環の2・反対」の意見である。

出席の住民構成員の殆んどが外環の 2 反対(即ち 外環の 2 は不要)の意見である。

今迄に5分間の意見発表を4人済ませているが何れも外環の 2 反対の意見である。この意見発表だけではなく 2時間のやり取りの中で 絶えず この考えがベースとなった発言なのである。

前述の様に 外環の2賛成派・構成員の意見が 聞けず 極めて残念である。

② この会議の原点は「外環の2の必要性の有無から検討」である。

第1回目の会合の中で 杉並区の都市整備部長の挨拶があり その中で「この会は 外環の2の必要性の有無から十分に話し合ってほしい」と発言されたのである。都は 必要性ゼロ の選択肢は外したい様だが それは許されない。

5 今後の展開

私達は第1回会合時から「**外環の2という道路は地上には存在しない**」と主張してきたが それと合わせ 外環の2は私達にとって「**不要どころか百害あって一利無し**」であるという事を訴え**外環の2を廃止に持ち込みたい**。

「外環の2廃止の都市計画提案」の報告

2015・6・30 提案者:杉並・古川英夫

私は「都市計画法」という法律の「都市計画提案制度」を利用して東京都に「外環の2・廃止提案」を4年前に提出しました。地元のさくら町会及び周辺の住民が主体です。ところが 東京都は先の5月15日の都計審で「この提案を不採用とする」という決定を打ち出しました。「外環の2を廃止する」という私の当初の目標は実現しなかったのですが この提案を通して学んだことが多々有りましたのでそれらを報告致します。

1. 苦労した点

- ① 先ず町会員200名に「外環の2についての学習会」を町会の会館を使って実施しました。25名しか入れない会場ですので連日7日間に亘り同じ説明をし家族的雰囲気の中で学習して貰いました。
- ② 地権者154人の内の2/3以上の同意を得る事…スタート時はとても大きな壁でした。
同意のハンコを一人分貰う…これは大変な苦しみでした。簡単には自分のハンコを押してくれませんでした。ハンコ一つ貰うのに多くの時間が掛かりました。色々なケースが有りました。例えば地権者が他地域に在住の場合、計画地の家は空き家で本人は介護の施設に入っている場合、地権者が会社や官公庁の場合、住宅建設会社が地権者で、目下建築中の場合等、粘り強く訴え最終的には約80%の地権者の同意を得ることが出来ました。
- ③ その様な結果は この提案の主体である「さくら町会」の独特的環境、町会員の絆が大きいに関係していると思われます。一戸当たり20坪弱の小さな家が1列に12戸並び、それが18列続いているのです。門も垣根もない開放的な並びで有り 向かい合った4軒、4軒の計8軒で中央にある井戸を皆で仲良く使い合う井戸仲間だったのです。この井戸仲間の絆が今も残っています。
- ④ 提案書を都に提出してからの3年間、都は受理したくない一心で 提案書の記載内容について次から次へと書き直し(補正指示)を連発して来ましたが こちらは受理して貰いたい一心でその都度その指示に対応して来ました。例えば道路専門書に出て来る「交差点の需要率」「K値」を記せと要求してくるのです。そして 最終的に昨年12月に正式受理となつたのですが 今年5月、都の都市計画審議会で「この提案は不採用だ」とする都の判断が認められてしまったのです。

2. 良かった点

- ① 地権者の80%がこの提案に同意をしてくれた…という事が初めて確認出来た事。この事実を都に認めさせることが出来た事である。国や都に対し大きな発言力を持つ。外環の2問題を論ずる時にこれら地権者のバックアップがいつも励みとなり自信を持って発言できる様になったのである。
- ② 今回の事がきっかけで区議会、都議会、地元住民の間で 外環の2について改めて 話し合いが為されるようになった事は 細やかではあるが良かったと思う。

3. 問題点

- ① 都の都計審には全くがっかりした。もう少し真面目に審議する会合かと思っていたが全く情けない「形骸化した審議会」であった。ここで都市計画道路が決まって行くのかと思うと情けない気持だ。
- ② 都の不採用理由の回答は極めて曖昧だ。
都の不採用理由は私には全く納得できない内容である。都から「不採用判断について 意見有れば意見書を提出して欲しい」と連絡が有り 渾身の力を込めて 11頁の意見書を提出した。東京都はそれに対する見解書を書いているが その内容を見ると どうも私の意見書に対する回答が無いのである。それで私は「都の見解書」に対する「再反論書」を提出した。従って私は 都の回答には未だに納得していない。
- ③ 地元自治体である杉並区の対応にも大いに不満である。都の意見照会に対する回答は寂しい限りだ。地元住民の提出した提案に対し完全にそっぽを向かれた感じである。

以上

