

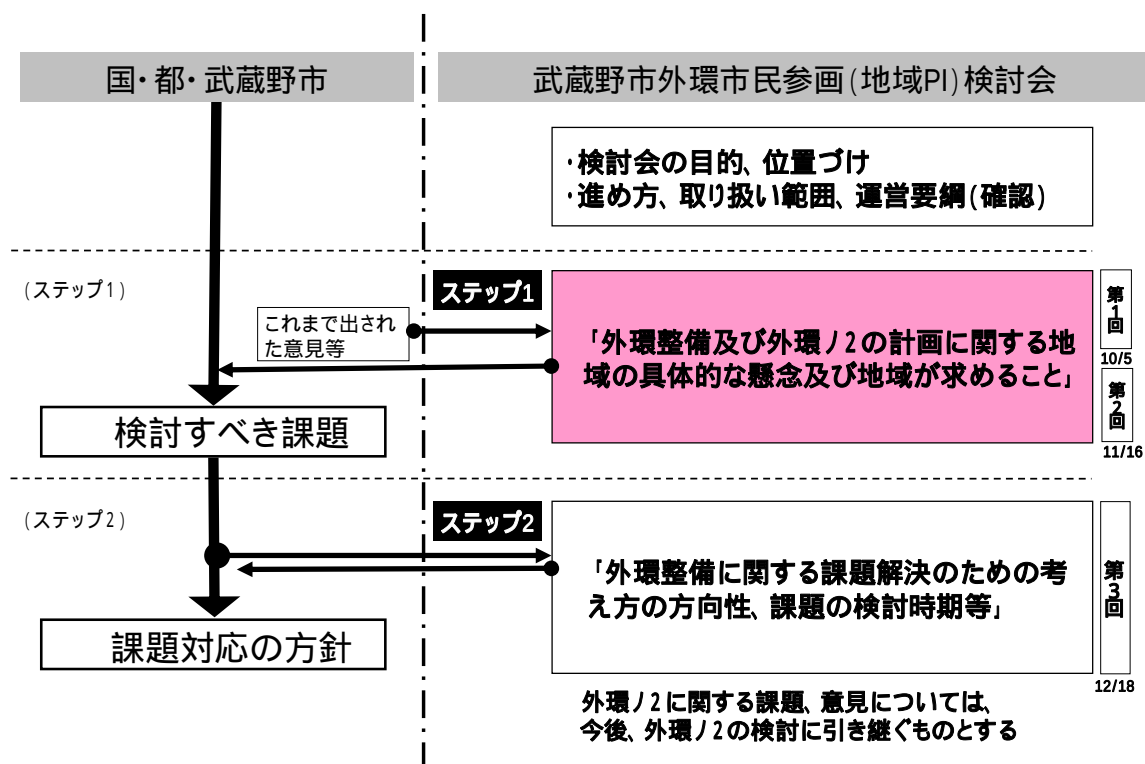
6. 武蔵野市外環市民参画（地域PI）検討会

- ・ 検討会におけるとりまとめ資料

ステップ 1-1

外環整備に関する地域の具体的な懸念及び地域が求めること（案）

- ・ 外環計画が具体化した際、地域にとっての懸念や期待を住民の視点でまとめたものです。



武蔵野市外環市民参画（地域PI）検討会 『外環整備に関する地域の具体的な懸念 及び地域が求めること』（案）

【本資料について】

- ・ 第1回武蔵野市外環市民参画（地域PI）検討会では、グループ毎に、外環計画が具体化するとしたら地域にとってどのような問題が懸念されるか、地域が求めることは何かについて、話し合いました。
- ・ 本資料は、武蔵野市外環市民参画（地域PI）検討会において、ステップ1（第1回検討会）でのメンバーの議論の成果を運営事務局がとりまとめたものです。
- ・ 本資料は、検討会終了後に、『検討会・記録集』（仮称）において最終的にとりまとめるものとします。

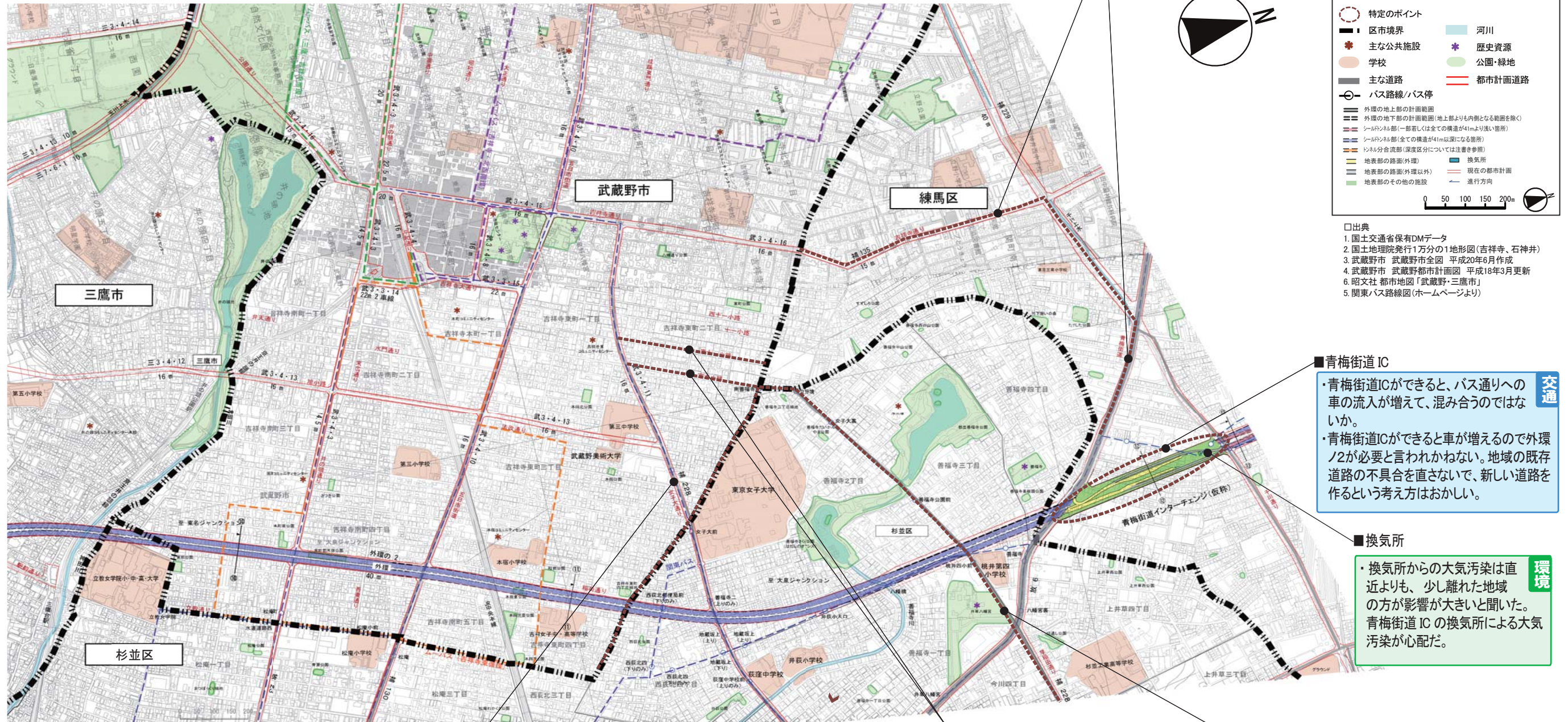
平成20年10月24日
（運営事務局作成）

Aグループ^[1/3]

■青梅街道 IC・吉祥寺通り

・青梅街道ICを出入りする車は、青梅街道～吉祥寺通りを使えば良い。そのためには、現況で練馬区内の吉祥寺通りが整備されていないのが問題なのだから、外環ノ2を全く新しく作るよりも、そういう既存の道路の整備をまず整備して、車をさばく方が現実的で効率的だと思う。

交通



■青梅街道 IC

・青梅街道ICができると、バス通りへの車の流入が増えて、混み合うのではないかな。
・青梅街道ICができると車が増えるので外環ノ2が必要と言われかねない。地域の既存道路の不具合を直さないで、新しい道路を作るという考え方はおかしい。

交通

■換気所

・換気所からの大気汚染は直近よりも、少し離れた地域の方が影響が大きいと聞いた。青梅街道 IC の換気所による大気汚染が心配だ。

環境

■女子大通り

・女子大通りは狭くて危険なので、整備の要望を再三出しているが実現しない。新たな外環ノ2の道路より既存道路の整備を進めてほしい。

交通

■東十一小路・宮本小路

・東十一小路や宮本小路は細い道だが、2トン車も通るし、朝7:30～8:00は現状でも非常に交通量が多い。青梅街道ICができると、ますます交通量が増えるのではないかと心配である。

交通

■早稲田通り

・青梅街道ICができると、早稲田通りを使う車が増えるのではないかな。

交通

Aグループ^[2/3] 場所を特定していない意見

■交通

- ・住宅地では1日500台の通過が平均と言われているのに、ここでは1日5000台が通過する。外環ノ2や青梅ICができると更に通過交通が増えるのではないか。
- ・フランスでは外環道路をつくっても、地域への交通は減らなかったと聞いた。地域内の交通量を減らすために外環を整備するという理由づけは疑問である。
- ・環状八号線の下に大深度で本線道路をつくった方が市民に迷惑がかからず、そのまま東名高速・第3京浜までつながるので非常に合理的だと思う。
- ・大泉との接続を考えるなら、環状八号線の下ではないのか。民家も無く、影響を受ける人も少ない。なぜ住宅街の下を通すのか納得がいかない。

交通

■環境

○騒音・振動・低周波音

- ・トンネルからの微振動や低周波の影響が気になる。

環境

○地下水

- ・深層の地下水の流れが外環本線の道路により分断されてしまう。説明書類には楽観的に書かれているが、これを防ぐ方法はないと思う。この地域では深層地下水を飲料水として使用しており、この水処理方法が100%信頼できるようになれば外環の建設はしてほしくない。
- ・深層地下水の調査がほとんどされていない。調査を更に進める必要があると思う。
- ・外環本線地上部は昭和41年計画当時は、学校を避ける、買収しやすい土地を通るなどの地上の諸条件を考慮して合理的に設計されたと思う。しかし、地下化するからと言って、地上部をそのまま地下に持ってくるのは、地上部を考えた時と同様の障害を避けるなどの検討が全くされていないということにならないか。主に地下水体系を調査・考慮し、地下として合理的な経路を再度検討すべきである。
- ・今日の配布資料や冒頭の説明などに、説明の根拠となるデータやマイナスの要因がいっさい書かれていないことに大きな疑問を感じる。どうして地下水を迂回する技術の成功例や失敗例、考える障害などの説明が一切ないのか。
- ・この地域は井戸水がおいしいと言われているが、専門家は地下に本線ができると水質に影響があると言っている。飲料として使っているのが不安がある。
- ・今日の説明でも浅層地下水については話があったが、深層地下水についてほとんど触れられていない。考慮されておらず、ちゃんとした調査も行われていないのではないか。調査が不十分だと思う。
- ・地下に16mものトンネルが掘られるのだから、地下水には影響がないと言われても、ないわけがないと思う。

○環境一般

- ・自分の家の下が掘られているという感覚は、心理的に恐ろしい。
- ・鉄道では大江戸線があるが、これだけ深い所を通る道路の例は他にはない。技術的にまだ確立されていないのだから、大丈夫と言われても納得がいかない。
- ・圏央道では「御主殿の滝」が涸れる事態が起きている。データ上は大丈夫だということになっていても、実際には問題が起ころこともあるのだから、対策を十分に行うべきだ。

■安全・安心

- ・大深度のトンネル内で火災や地震などの非常事態が起こった時に安全に避難できるのか疑問である。特に車椅子の障害者や高齢者などはどう避難できるのか。先行事例の見学に行った際に、改めてそう思った。
- ・道路が地下にあって見えないから良いということはない。見えないだけに、そこで事故があったりしたらどうなるのかと不安になる。
- ・自分の家の下が掘られているという感覚は、心理的に恐ろしい。

安全

■計画検討の進め方

○計画検討全般

- ・外環本線が決定された昭和41年時から時代が大きく変わっているのに、当時の経路をそのまま残し、実行しようとしていることに疑問を感じる。
- ・1.6兆円という巨大大事業は国庫の借金を増やすだけ。後世に大きなツケを回すことになる。それだけの費用対効果があるのか疑問である。
- ・大深度トンネルが下を通っていると、地価や資産価値が下がるのではないか。
- ・そもそも外環本線の計画線がどうしてこういう線になったのかという理由からわからない。
- ・環状八号線の下に通すなど幾つかのアイデアがあるのに、地上計画をそのまま地下に移し、それを強引に進めようとするには何か理由があるのではないか。
- ・外環本線地上部は昭和41年計画当時は、学校を避ける、買収しやすい土地を通るなどの地上の諸条件を考慮して合理的に設計されたのだと思う。しかし、地下化するからと言って、地上部をそのまま地下に持ってくるのは、地上部を考えた時と同様の障害を避けるなどの検討が全くされていないということにならないか。主に地下水体系を調査・考慮し、地下として合理的な経路を再度検討すべきである。(再掲)
- ・環状八号線の下に大深度で本線道路を造った方が市民に迷惑がかからず、そのまま東名高速・第3京浜までつながるので非常に合理的だと思う。(再掲)
- ・圏央道では「御主殿の滝」が涸れる事態が起きている。データ上は大丈夫だということになっていても、実際には問題が起ころこともあるのだから、対策を十分に行うべきだ。(再掲)
- ・既存道路の整備改良や交通制限を行ったり、公共交通の復活などのソフト施策を行えば、外環は必要ないのではないか。中央・圏央道各環状道の現状も考慮して原点から外環の計画を再度検討してほしい。
- ・約半世紀前の計画には、自然・環境破壊など現代では無視できない多くの問題点があるのだから、本来原点に戻って見直すべきではないか。国や都の一方的な施策には納得がいかない。
- ・専門家が外環の整備について色々と言っているようだが、本当に必要な道路であり、合理的なルートだと思っているのか。疑問である。
- ・本線と外環ノ2とでどのくらいの事業費がかかり、また費用回収の目処はあるのか、さらに費用対効果はあるのか疑問である。
- ・本線も外環ノ2も必要性からきちんと話し合うべきである。
- ・本線も外環ノ2も計画を進めることが既成事実のようにになっていることに疑問と不安を感じる。
- ・最近では便利だからという理由で道を通すことが良いわけではないということに、皆が気づいてきたと思う。利便性だけで道路の必要性を考えるべきではない。
- ・青梅街道ICを出入りする車は、青梅街道～吉祥寺通りを使えば良い。そのためには、現況で練馬区内の吉祥寺通りが整備されていないのが問題なのだから、外環ノ2を全く新しく作るよりも、そういう既存の道路をまず整備して、車をさばく方が現実的で効率的だと思う。(再掲)
- ・フランスでは外環道路を作っても、地域への交通は減らなかったと聞いた。地域内の交通量を減らすために外環を整備するという理由づけは疑問である。(再掲)

○情報の提供

- ・地下水流動保全工法を使うので大丈夫だと説明しているが、これまでに上手くいった事例はあるのか。あるならきちんと示してもらいたい。
- ・今日の配布資料や冒頭の説明などに、説明の根拠となるデータやマイナスの要因がいっさい書かれていないことに大きな疑問を感じる。どうして地下水を迂回する技術の成功例や失敗例、考える障害などの説明が一切ないのか。(再掲)
- ・鉄道では大江戸線があるが、これだけ深い所を通る道路の例は他にはない。技術的にまだ確立されていないのだから、大丈夫と言われても納得がいかない。(再掲)
- ・膨大な建設費用を要する外環整備に関わる有識者の発言にも疑問を感じる。
- ・行政から地域住民への広報では、整備によるメリットのみが強調され、地下水や自然破壊、地上被害などデメリットが出されていない。失敗例も挙げてほしい。
- ・整備の影響については、メリットばかりでなくデメリットに関してもきちんと書くべきだ。
- ・配付資料にある「通過交通対策の事例」にある写真は、まるで車の通行が無いように載っている。実際は1日5000台通過しており、あの写真では誤解を招く。



Aグループ^[3/3] 場所を特定していない意見

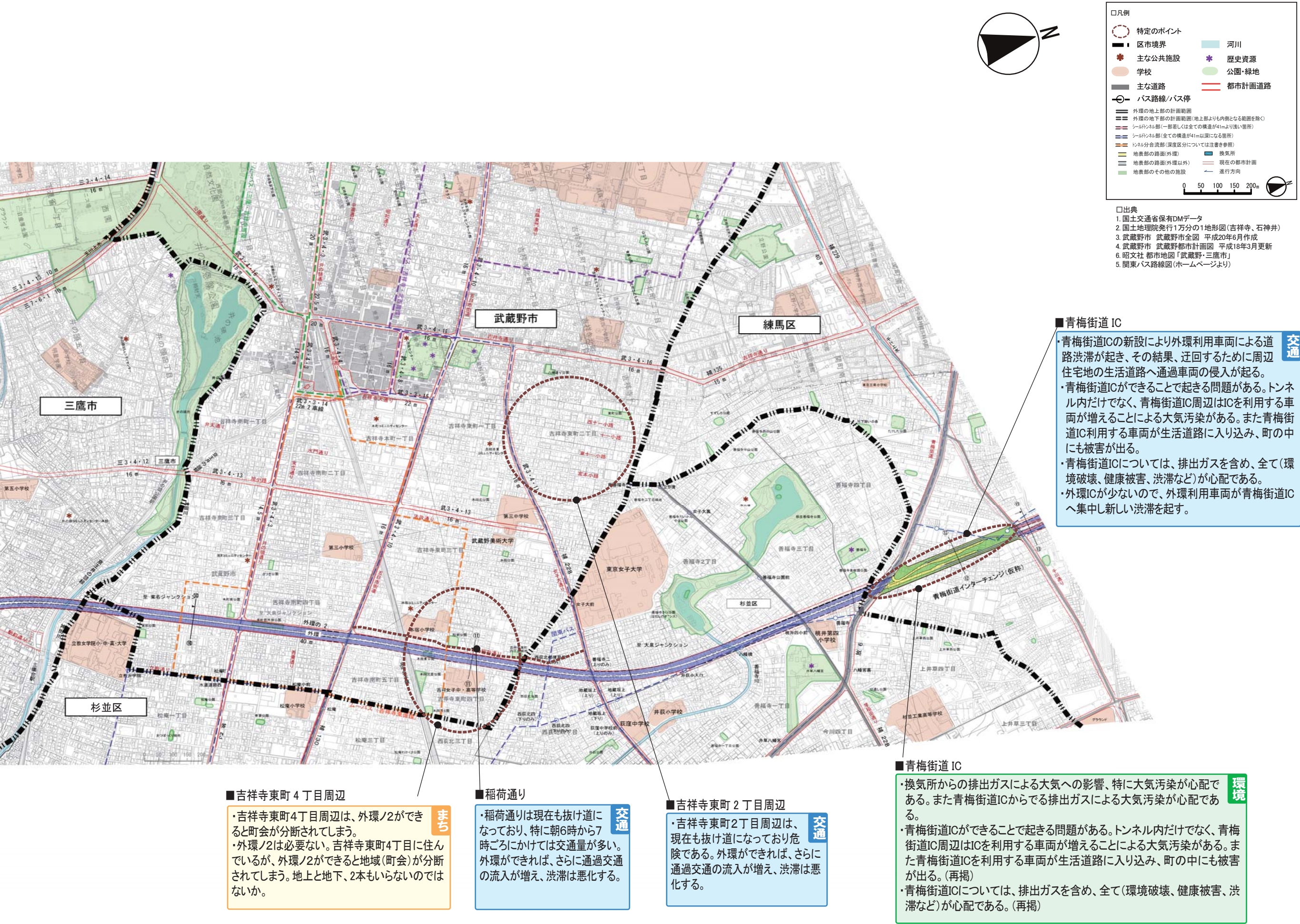
■外環ノ 2

- ・外環ノ2ができれば住宅地への車の流入が防げるというが、できることで毛細血管のように余計に車が集まってくるのではないか。
- ・渋滞や住宅街への車の流入を防ぐのが目的ならば、地域の道路の拡充を先に行う方が安くできるのに、なぜ外環ノ2のような道路を作ろうとするのか。
- ・女子大通りは狭くて危険なので、整備の要望を再三出しているが実現しない。新たな外環ノ2の道路より既存道路の整備を進めてほしい。
- ・外環ノ2ができると、環状八号線のように上空に雲ができ、大気への影響があるのではないか。
- ・道を作った所に、排ガスに強い木をただ植えているようなものを、緑地帯、グリーンベルトと呼ぶのはおかしい。
- ・旧東京市時代に考えられたグリーンベルト構想をそのまま道路にすり替えただけの計画だ。緑と道路は根本的に異なっている。
- ・外環ノ2では、道路両側に耐火建築物を設けるというが、それでは町の景観が損なわれ、死角も出てくるので防犯面からも不安である。
- ・外環ノ2の両側に資料で見せられたような建物を建ててしまうと、城壁のようになって囲まれてしまう。景観が良くないし圧迫感がある。
- ・生活破壊に直結するのはむしろ外環ノ2である。排気ガス・振動・生活圏分断など日常への影響が大きいので、本線よりも外環ノ2を主体に考えるべきである。
- ・住民は自然を残そうと外環反対の運動しているのに、その地域を破壊しようとする外環ノ2の考え方に反対である。
- ・良好な住宅街であるこの地域に、一方的に道路を通す計画を進めようとするのは失礼である。
- ・海外から視察に来た方が、「このまちは長い間かけて作られた魂のあるまちだ、こんな所に道路を通すなんて自国では考えられない」と言っていた。まちを守っていきたい。
- ・外環ノ2は、町の分断や地域コミュニティの破壊を引き起こすことを考えると、事業の実施には絶対反対である。
- ・外環ノ2ができたら、吉祥寺南町4、5丁目は武蔵野市の他の地域から分断され、杉並区の一部のようになってしまう。
- ・平成13年の共同説明会では外環ノ2の話はなく、地下化によって住民への補償の必要もなくなるとだけ説明された。ところが、ここ数年で外環ノ2の存在が表記され、既成事実の様に扱われている。サギにあったような気持ちで、行政に対する不信感を強めている。
- ・外環本線と外環ノ2は一体であったはずなのに、なぜ外環ノ2だけが地上に残るのか。改めて計画を検討すべきではないのか。本線の地下化でうやむやにされ、行政の対応はまやかしに思える。
- ・地下化を決めた時点で、地上部である外環ノ2も白紙に戻して、改めて検討すべきだったのではないか。
- ・外環本線が計画変更したのに、上部の外環ノ2だけが残るのはおかしい。行政にだまされたようでずるいと思う。
- ・計画線上に家がある人は、建築制限がされているために改築なども自由にできず、財産価値も低くなっている。これまでずっと不利益を被っていることを理解してほしい。
- ・外環ノ2はグリーンロードという名目でありながら、延焼遮断帯として、道路両側に耐火建築物を設けるというのは、必要性の説明に矛盾がある。
- ・本線の対策ばかりを話し合っているのは、外環ノ2の存在を軽く見せようとしているのではないか。作為を感じる。

■検討会の進め方等の意見

- ・検討会を開いたから住民の意見は聞いたと、この会がアリバイ作り、整備のための免罪符になってしまうのが怖い。聞きおくだけにならないようにしてほしい。
- ・韓国では反対運動によって道路整備が取りやめになった例もある。我々のこの場での発言を反映して、計画を中止することもありえるのか。これまでは聞きおくばかりだったので、会での意見が反映されるのかという不信感がある。
- ・これまでもPIIはもうまく機能していない。この会もガス抜きにしかならないと思う。
- ・この検討会で出された意見にどう対処するつもりなのか。単に住民の意見を聞くだけでは、話をしても意味がない。反映することを示してほしい。
- ・検討会が2回しかないのは、意見を聞くには少なすぎるのではないか。ただ、もし3回、4回やったとしても、意見を反映するつもりがないのであれば、無駄になってしまう。
- ・この検討会は住民のガス抜きのためにやっているのではないか。
- ・ここで話し合った内容はどう反映されるのか。我々の意見を聞いて、まじめに検討してくれる保証はあるのか。
- ・PIIは不満を持った住民に対するガス抜きだと思って出席したが、終わってみてもやはりそう思う。
- ・数年前から行われきた数々の話し合いもこのPI方式で行われるべきだったのじゃないか。
- ・今はもう事業化の段階に入ってしまったのか。事業前だとしたら、ここで意見を言えば中止にすることができるのか。
- ・日本は民主主義社会なのだから、皆がこの計画に対して反対をすればこの計画自体が無くなるような総意が生まれると良い。

Bグループ^[1/3]



Bグループ [2/3] 場所を特定していない意見

■交通

- ・外環はマスの目で見れば、経済的メリットはあるが、沿線住民には、何のメリットもない。地域にとっては、外環はメリットよりデメリットの方が大きい。通過交通は、青梅街道ICができることで、今よりさらに増加する。
- ・外環本線、外環ノ2ともに1日も早くつくって欲しい。利点が沢山ある。環境破壊、地下水汚染などの問題はあると思うが、それらを予想してできる限り対処し最善の方法をとって早期に建設して欲しい。実際に埼玉外環を利用し利便性の高さを実感しているの、同じように東京外環ができれば、便利になると思う。また、流通業界などのことを考慮すると、つくった方がよいと思う。

交通

■環境

○大気質

- ・大気汚染のことが心配。大気汚染による健康被害、特に子どもの喘息が増えるのではないかと心配である。換気所からの排出ガスは空中で拡散されるというが、それはちょうど武蔵野市に落ちてくる。きめ細かな環境影響評価を行い、説明してもらえないと納得できない。大気汚染による光化学ガスマックの発生回数も増えるのではないかと心配である。
- ・巨大な道路を大深度と地上部と2本もつくと環境への影響は少なくない。大気汚染による健康被害については、今から、喘息などの子どもたちの罹患状況を調査しておき、これからの状況変化のための基礎データを準備しておくべきである。

環境

○騒音・振動・低周波音

- ・工事による振動・騒音対策、開通後の騒音対策など、生活に影響をおよぼす問題にはしっかり対応してほしい。外環本線から発生するかも知れない振動などは、最新の技術を導入して対策して欲しい。

○地下水

- ・外環ができることによる環境破壊、特に地下水汚染が非常に心配。武蔵野市の水道水は7割が地下水である。
- ・本線については、地下水汚染の問題がある。地下水への影響について、シールド工法で大丈夫なのか。地下水汚染が非常に心配である。
- ・地下水汚染により武蔵野市の水道水供給源に悪影響が出る。
- ・地下水のことが心配である。既存地下構造物の例をみて、トンネルでの地下水の水もれが心配。汲み出しに莫大な費用がかかるのではないかと武蔵野市の飲料水の安全性、供給源の変化について知りたい。100mの深井戸から採水しているが、40mあたりにも採水スリットが入っていると聞いている。そのため水質への影響、特に水質汚染を強く懸念している。
- ・この地域は江戸時代から地下水 湧水の宝といわれてるところ。地下水、池に影響が出るか出ないか調査をし、影響が出るなら本線は中止すべき。道路はつくらなくてもとりかえしがつかないことはないが、自然環境は破壊したらとり戻せない。今までも歴史の中でこの地域は守られてきたので、これからも守っていきたい。
- ・大深度トンネルについては地下水脈の分断による地盤沈下が心配である。
- ・大深度トンネルによる地下水脈への影響(水質汚染、水脈分断)が心配である。

○史跡・文化財

- ・この地域は江戸時代から地下水 湧水の宝といわれてるところ。地下水、池に影響が出るか出ないか調査をし、影響が出るなら本線は中止すべき。道路はつくらなくてもとりかえしがつかないことはないが、自然環境は破壊したらとり戻せない。今までも歴史の中でこの地域は守られてきたので、これからも守っていききたい。(再掲)

○環境一般

- ・外環工事によるさまざまな影響が心配。外環ができるまでに何年間かかり、武蔵野市にはどのような影響があるか？工事ででる土砂はどのように運ばれ、どこに埋め立てられるのか？その影響は？東京都の自然環境が破壊されることが心配である。(再掲)
- ・青梅街道ICについては、排出ガスを含め、全て(環境破壊、健康被害、渋滞など)が心配である。(再掲)
- ・外環ができることによる環境破壊、特に地下水汚染が非常に心配。武蔵野市の水道水は7割が地下水である。(再掲)
- ・この地域は江戸時代から地下水 湧水の宝といわれてるところ。地下水、池に影響が出るか出ないか調査をし、影響が出るなら本線は中止すべき。道路はつくらなくてもとりかえしがつかないことはないが、自然環境は破壊したらとり戻せない。今までも歴史の中でこの地域は守られてきたので、これからも守っていききたい。(再掲)

■まちづくり

- ・外環ができることによる生活基盤の変化について検証したい。トンネルはシールド工法をとるのか、地上から掘り進むのか。
- ・日本橋三越は駐車場を減らし、駐輪場を新設している。ガソリンの高騰、CO²の問題、車中心社会の考え方を考える好機である。ただし、車の必要性を否定するわけではなく、交通量の流れをコントロールする意味からも外環は重要である。できるだけ生活基盤に悪い影響を与えないように十分検討してほしい。

まち

■安全・安心

- ・トンネル内での避難方法の説明はあったが、そこから地上にはどのように避難できるのか説明がなく、安全性に不安がある。本線からの避難通路がどこにできるか知りたい。どこから地上部にでてくるのか知りたい。

安全

■工事中

- ・工事による振動・騒音対策、開通後の騒音対策など、生活に影響をおよぼす問題にはをしっかり対応してほしい。外環本線から発生するかも知れない振動などは、最新の技術を導入して対策して欲しい。(再掲)
- ・本線については、地下水汚染の問題がある。地下水への影響について、シールド工法で大丈夫なのか。地下水汚染が非常に心配である。(再掲)
- ・外環工事によるさまざまな影響が心配。外環ができるまでに何年間かかり、武蔵野市にはどのような影響があるか？工事ででる土砂はどのように運ばれ、どこに埋め立てられるのか？その影響は？東京都の自然環境が破壊されることが心配である。(再掲)

工事

■計画検討の進め方

○計画検討全般

- ・外環本線は自身も利用したいので、早くできるとよい。
- ・外環本線の必要性は減っている。都内の渋滞は30%以上減っている。車の保有台数も減。人口も減。いずれも予測値時より下回っている。若者も車には興味はない。必要性は減っているはず。
- ・外環整備費用は1兆6千億円というが、実際はもっと多額になるだろう。これだけの費用を外環整備ではなく社会事業にあてる方がよい。そのほうが経済効果もある。
- ・外環はマスの目で見れば、経済的メリットはあるが、沿線住民には、何のメリットもない。地域にとっては、外環はメリットよりデメリットの方が大きい。通過交通は、青梅街道ICができることで、今よりさらに増加する。(再掲)
- ・これからの社会経済を考えると、車も売れなくなり減っていく。こうした中で1億円/1mのコストをかけてつくることに反対である。むしろ国民の暮らしのため(福祉・医療)にお金を使うべきである。
- ・日本橋三越は駐車場を減らし、駐輪場を新設している。ガソリンの高騰、CO²の問題、車中心社会の考え方を考える好機である。ただし、車の必要性を否定するわけではなく、交通量の流れをコントロールする意味からも外環は重要である。できるだけ生活基盤に悪い影響を与えないように十分検討してほしい。(再掲)
- ・外環本線、外環ノ2ともに1日も早くつくって欲しい。利点が沢山ある。環境破壊、地下水汚染などの問題はあると思うが、それらを予想してできる限り対処し最善の方法をとって早期に建設して欲しい。実際に埼玉外環を利用し利便性の高さを実感しているの、同じように東京外環ができれば、便利になると思う。また、流通業界などのことを考慮すると、つくった方がよいと思う。(再掲)
- ・総合的にみて外環ができることによる経済効果が本当にあるのかを知りたい。
- ・本線、外環ノ2とも反対である。今日でているような意見はこれまでに何度も出ている。結局、行政はいつも聞き置くだけなので、懸念や心配という言い方ではなく、反対という言い方をしなければいけない。

○情報の提供

- ・外環ができることによる生活基盤の変化について検証したい。トンネルはシールド工法をとるのか、地上から掘り進むのか。(再掲)
- ・トンネル内での避難方法の説明はあったが、そこから地上にはどのように避難できるのか説明がなく、安全性に不安がある。本線からの避難通路がどこにできるか知りたい。どこから地上部にでてくるのか知りたい。(再掲)
- ・外環がどのようなものになるのか不明なので知りたい。
- ・外環への興味から参加した。外環整備の利点とともに問題点も知りたい。外環整備を前提とした会と思って参加したが、そうでもないようなので、そのあたりから知りたい。
- ・総合的にみて外環ができることによる経済効果が本当にあるのかを知りたい。(再掲)



Bグループ [3/3] 場所を特定していない意見

■外環ノ 2

- ・外環ノ2はバスレーン構想と聞くと、グリーンベルトのような道路の機能でないものをつくるのがよいのではないかと。また、災害時だけ道路として使えるようなつくり方もあるのではないかと。
- ・吉祥寺東町4丁目周辺は、外環ノ2ができると町会が分断されてしまう。(再掲)
- ・外環ノ2による地域分断を避けたい。
- ・外環ノ2は必要ない。吉祥寺東町4丁目に住んでいるが、外環ノ2ができると地域(町会)が分断されてしまう。地上と地下、2本もいらないのではないかと。(再掲)
- ・家が外環ノ2の都市計画線にかかっている。外環ノ2が整備されると立ち退きになってしまう。
- ・外環ノ2は、当初、高架式の地上部利用であったと理解している。大深度になったのに地上部にもつくるのは納得できない。都市計画道路の廃止という選択肢もあるにもかかわらず、検討されないことが不満である。
- ・外環ノ2をまず議論すべき。東京都はPIIにおいて、外環ノ2を議論した上で、都市計画変更すると約束したにもかかわらず守らなかった。そのため、今日のような混乱がおきている。本線の議論は一時ストップさせ、外環ノ2を先に議論すべきである。
- ・外環ノ2をつくる理由を明確にしてほしい。外環ノ2が残るのなら、なぜ本線を地下化したのか理解できない。東京都は外環ノ2の検討をやるといっているが、その検討時期を明言してほしい。
- ・外環ノ2は必要ない。つくと、かえって周辺の道路渋滞を促進するだけである。外環ノ2は東八通りまででしかなく、その先、南側(東名JC方面)にはないのに、つくる必要がわからない。

■検討会の進め方等の意見

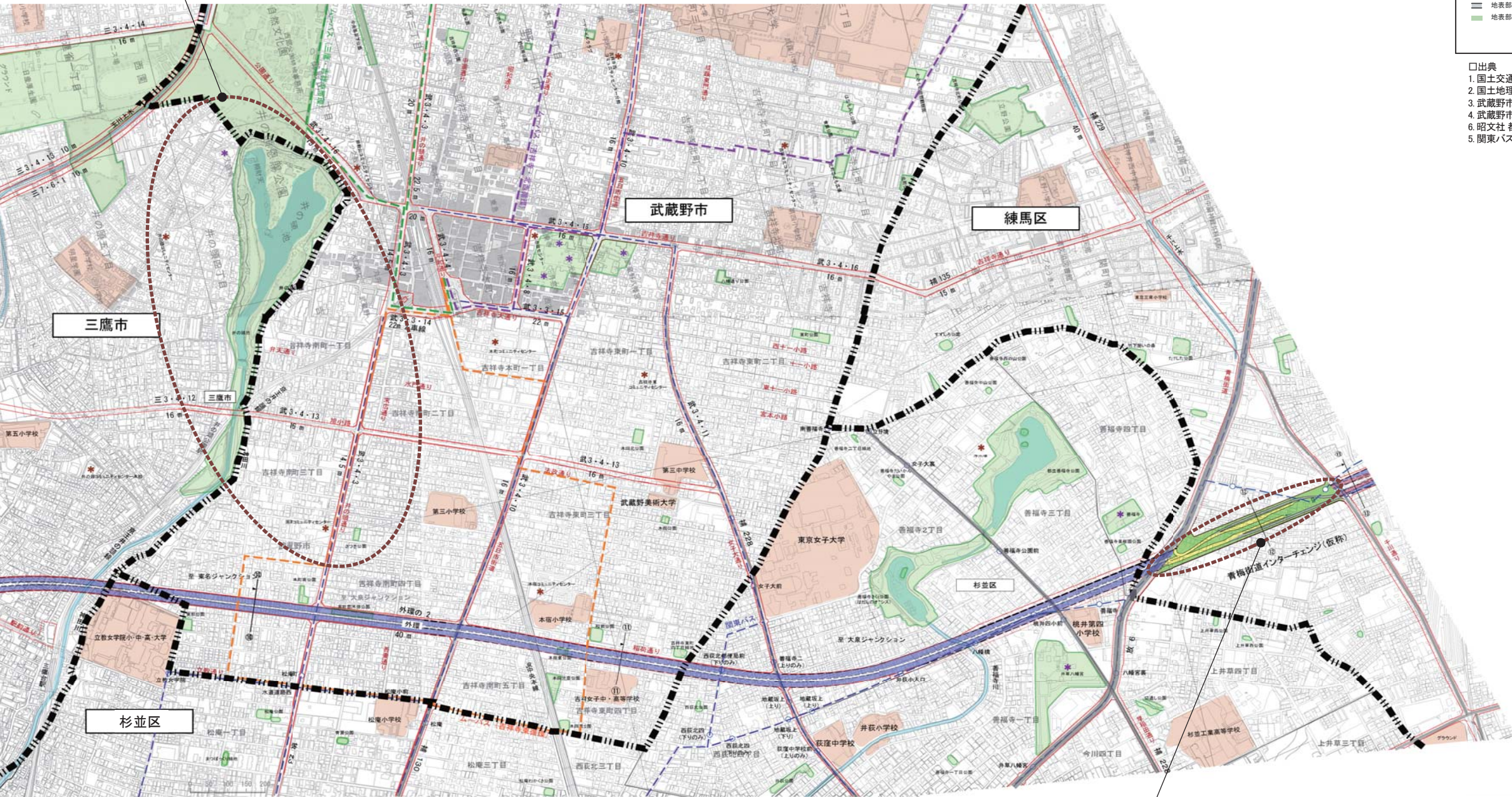
- ・検討会の存在レベルがわからない。外環はつくるという前提で進めていると思っていたが、その原点である必要性にまで戻るのか？公共の利益を優先しすぎると個人の権利を侵害することも生じるが、それらは最大限補償してゆずっていただけるように努力してほしい。
- ・すでにこのような進め方、意見の出し方は何度もやっているのだから、これ以上「意見を聞き置く」というやり方は改めてもらいたい。
- ・心配ごとを提案するのではなく「つく るな」とハッキリ市民側から伝えるべきである。

Cグループ [1/2]

■井の頭公園周辺・南町の住宅の井戸

・地下水の調査に関して、外環周辺だけをボーリング調査しても意味がない。井の頭公園周辺や、南町の住宅の井戸など、もっと広範囲で調査してほしい。

環境



- 出典
1. 国土交通省保有DMデータ
 2. 国土地理院発行1万分の1地形図(吉祥寺、石神井)
 3. 武蔵野市 武蔵野市全国 平成20年6月作成
 4. 武蔵野市 武蔵野都市計画図 平成18年3月更新
 6. 昭文社 都市地図「武蔵野・三鷹市」
 5. 関東バス路線図(ホームページより)

■青梅街道IC

・外環ICの地下水流動保全工法の詳細なやり方をわかりやすく説明してほしい。
・外環ICの地下水流動保全工法について、実際にどのようなものか今回の説明では、よくわからなかった。具体的に説明してほしい。

環境

・青梅街道ICから、武蔵野地域に車は必ず流入してくる。

交通

Cグループ [2/2] 場所を特定していない意見

■交通

- ・外環が整備されると、市内の主要道路の交通量が減少するのか。安全面、高い交通料金などを考えると、外環を使用するとは思えない。外環ノ2ができると、外環はほとんど使用されず、税金の無駄使いとなるのではないか。
- ・外環整備による主要道路の交通の変化では、大きな減少が認められない。大きな犠牲を払う必要性が本当にあるのか。

交通

■環境

○大気質

- ・環八道路による大気汚染で武蔵野市立第三小学校では、児童の喘息やアトピーが増加したことが、市のデータにもある。大気の溜まりやすい井の頭公園周辺へ、青梅 IC、東八 IC からの大気汚染の影響が心配である。

環境

○環境一般

- ・環境破壊してまで外環をつくる必要があるとは考えられない。

■まちづくり

- ・外環の JCT による地上への影響は大きいと思う。

まち

■安全・安心

- ・トラック業界は、高速道路が500円以上であれば、外環は使わないといっている。トンネル走行は、運転手の疲労も大きいのではないか。

安全

■工事中

- ・10 年間の外環の工事期間の生活環境への影響が心配である。

工事

■計画検討の進め方

○計画検討全般

- ・アクアラインは、ネット上で費用対効果の点で批判をあびており、想定交通量がでたらめであると指摘されている。ネット上に公開されているデータのものとは、国によるものであり、今回の想定交通量もそうなのではないかと懸念している。
- ・外環整備の費用対効果で説明している数字に大きな疑問がある。建設費用は、JCT がない場合を前提とし、1 兆円しか見込んでいないのではないか。失われる環境の代替措置についての予算も大きいのではないか。
- ・外環は 1 兆 6000 億の事業費と完成後の莫大な維持費を費やしてまでつくる必要があるのか。中央環状線、圏央道だけで充分だと思う。
- ・国の自動車交通需要予測では、2020、2030 年をピークとし、2050 年においても現在と変わらないとしているが、納得できない。
- ・外環ノ2の都市計画があるにもかかわらず、なぜ国は外環を地下に都市計画変更をする必要があったのか答えてほしい。
- ・外環ノ2ができれば外環に関するデータ（将来の交通量予測・環境数値など）や必要性そのものが変化する。外環の計画そのものを白紙に戻し、見直すべきである。
- ・青梅 IC を廃止してほしい。
- ・外環が整備されると、市内の主要道路の交通量が減少するのか。安全面、高い交通料金などを考えると、外環を使用するとは思えない。外環ノ2ができると、外環はほとんど使用されず、税金の無駄使いとなるのではないか。（再掲）
- ・外環の必要性は、大きなテーマである。これを話したい。
- ・個別の議論は、外環をすすめることが前提となる。その前に外環の必要性について意見を言いたい。
- ・市民に負担のかかってくる道路はいらない。
- ・世界中が不況の中、10 年後、20 年後は車は増えない。道路整備の必要性がない。
- ・アクアライン、圏央道、本四架橋と交通量が予測を下回った例は昔のことではない。予測と実際との大きな違いを見ると外環の必要性についての説明に疑問がある。
- ・多くの人が地上部の道路より外環本線を選ぶとは思えない。運転手の心理も含めた交通需要予測データなのか疑問がある。
- ・東名 JCT 以南の外環本線が未整備のうちは、外環の利用価値があまりないのではないか。
- ・外環の費用対効果からの必要性について再検討してほしい。
- ・費用対効果が得られないから外環をつくるなというのではない。本当に必要性があるなら、赤字ででもつくるべきである。
- ・外環と外環ノ2は、2つの都市計画に分かれても一体事業である。外環ノ2の結論が出るまで外環本線の事業化を止め、外環ノ2についてを議論するべきである。
- ・外環の計画を白紙に戻すこと。
- ・環境破壊してまで外環をつくる必要があるとは考えられない。（再掲）
- ・外環の維持管理費について、きちっとした数字を出してほしい。将来的な維持費も含め、経費がどの程度かかるのか、費用対効果がどうであるのかを知りたい。

- ・外環が高架構造から大深度地下になったことで何がメリットなのか知りたい。外環を大深度地下にした場合は、外環ノ2を廃止することが前提である。
- ・外環に直接関係のない人（遠くに住む人）にとっては、賛成であろうが、近い人は反対している。その辺を考えてほしい。

○情報の提供

- ・なぜ外環を大深度としたか、納得の出来る説明がほしい。
- ・外環の工事期間と完成年次から逆算するとあと 2 年で着工することになる。着工の期日が迫っているにもかかわらず情報がないことは不安である。
- ・外環の工事計画に関して情報が伝わってこない。
- ・外環 IC の地下水流動保全工法の詳細なやり方をわかりやすく説明してほしい。（再掲）
- ・外環 IC の地下水流動保全工法について、実際にどのようなものか今回の説明では、よくわからなかった。具体的に説明してほしい。（再掲）
- ・外環の計画決定時と現在、将来の交通量減少、人口減少といった、調査資料のずれが大きすぎることへの説明がほしい。
- ・外環の維持管理費について、きちっとした数字を出してほしい。将来的な維持費も含め、経費がどの程度かかるのか、費用対効果がどうであるのかを知りたい。（再掲）
- ・なぜ外環が必要なのか、国、都からは、住民に対して納得できる回答がない。
- ・地上に外環ノ2があるのに、なぜ外環を地下化したのか。上部を残した意味と、地下化にした意味を教えてほしい。
- ・外環が高架構造から大深度地下になったことで何がメリットなのか知りたい。外環を大深度地下にした場合は、外環ノ2を廃止することが前提である。（再掲）
- ・計画、工事、外環ノ2、整備後の環境への影響（地下水）など全てにおいて情報が少なくて不安である。

■外環ノ2

- ・外環が大深度地下となっても外環ノ2が残っており、法律上建築制限が続き、立ち退きが予定されている。外環ノ2が出来ても快適で暮らしやすい生活環境にはならないことが予想される。
- ・行政としては、外環ノ2を廃止にしないのだから、つくるのならば緑地など地域にプラスとなるものにしたい。
- ・外環ノ2のために、建築制限などにより快適な暮らしができないことに対する必要性の説明をしてほしい。
- ・外環ノ2をつくらない場合でも、計画対象地の住民から希望があった場合には、立ち退きと同等の補償をしてほしい。
- ・外環ノ2により不動産価値が低下する住民の不利益に対して、補償は考えていないのか。
- ・外環が地下化したのであれば、外環ノ2のルートは、検討をしないでもよいのではないか。
- ・外環を大深度としたことにより、用地買収がなくなる。立ち退きせずに外環をつくるために大深度としたのではなかったのか。外環ノ2を別としては、この地域について語ることはできない。外環ノ2は廃止すべきである。
- ・外環ノ2をどうしてもつくる必要があるのならば、地域できちんと使い方を検討させてほしい。外環ノ2も地下化することが考えられる。
- ・東八道路では IC 整備に伴い、環八までの都市計画道路を廃止した。都市計画道路の廃止の例があるのだから、外環ノ2の都市計画をまず廃止すべきである。
- ・外環ノ2を白紙撤回し、改めて外環ノ2の必要の有無から検討するべきである。
- ・外環が地下ならば、外環ノ2は必要ない。
- ・外環が地下になったことで、外環ノ2は白紙に戻るはずである。
- ・外環ノ2の計画は、高架式に付随して存在したもので、地下方式が採用された時点で無効となるものである。計画を認めることはできない。
- ・外環ノ2は、高架式の外環本線の決定を前提とし、これと一体をなすものとして、都市計画決定されたものである。本体が地上から姿を消した以上は、もはやその存在の余地は失われた。都市計画決定を廃止する手続きをとることを要求する。
- ・外環ノ2は地域の意見を聞いてつくってほしい。

■検討会の進め方等の意見

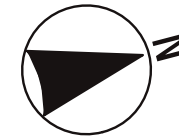
- ・前半の説明がよくわからなかった。外環をつくることは、決まったことなのか。（再掲）
- ・この検討会の目的が外環および外環ノ2に対する反対、賛成の有無の確認ではなく、アイデア出しであるときいて疑問である。
- ・外環の必要性は、大きなテーマである。これを話したい。（再掲）
- ・個別の議論は、外環をすすめることが前提となる。その前に外環の必要性について意見を言いたい。（再掲）

Dグループ [1/3]

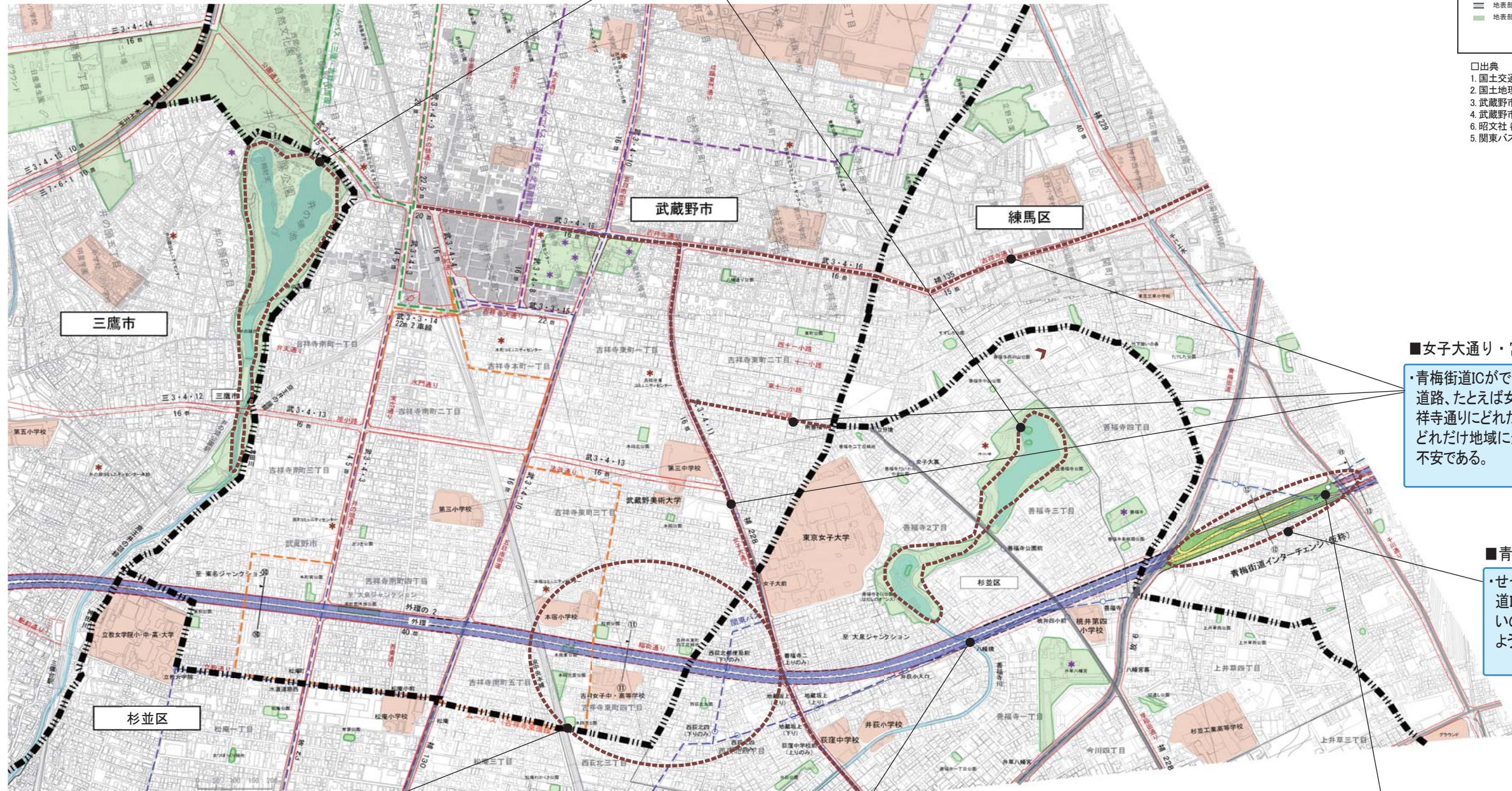
■善福寺池・井の頭池など

- ・この地域には善福寺池、井の頭池、その他地下に水の施設がある。地下トンネルによってこれらに影響があるのではないかと心配である。
- ・この地域は緑・池が連なる地域(井の頭、善福寺、石神井、三宝寺)である。何が起こるかわからない大深度トンネルをなぜこの地域につくるのか。

環境



- 出典
1. 国土交通省保有DMデータ
 2. 国土地理院発行1万分の1地形図(吉祥寺、石神井)
 3. 武蔵野市 武蔵野市全国 平成20年6月作成
 4. 武蔵野市 武蔵野都市計画図 平成18年3月更新
 6. 昭文社 都市地図「武蔵野・三鷹市」
 5. 関東バス路線図(ホームページより)



■女子大通り・宮本小路・吉祥寺通り

- ・青梅街道ICができることによって、市内の道路、たとえば女子大通り、宮本小路、吉祥寺通りにどれだけ通過交通が増加し、それがどれだけ地域に影響を与えるのかわからず不安である。

交通

■青梅街道 IC

- ・せっかくICを作るのに、青梅街道ICで北側から外環に入れないのは不便である。両方から入れるようなICにしてほしい。

交通

■換気所

- ・青梅街道ICの換気所からのダウンウォッシュ現象について説明がほしい。

環境

■吉祥寺東町の東部地区

- ・東町の東部地区では、最近郵便ポストが閉鎖されて不便になった。外環ノ2ができれば地域が分断され行政サービスの水準が下がるのではないかと心配。
- ・駅へのアクセスも今は吉祥寺方面と、西荻窪方面の両方があるが、外環ノ2ができれば西荻窪方面だけになってしまう。生活圏も変わってしまう。

まち

■神田川・善福寺川・三鷹駅付近

- ・三鷹台駅付近は起伏がある。神田川、善福寺川も地盤が低い。こういう場所を通過する際に大深度トンネルは地上の起伏に合わせて上下するのか。あるいは水平にトンネルを掘っても地下41mを維持できるのか。

Dグループ^[2/3] 場所を特定していない意見

■ 交通

- ・外環が供用されると市内の道路の交通量がどのように変化するか知りたい。

交通

■ 環境

○大気質

- ・道路ができれば大気汚染が必ず発生するが、環境基準で指定された物質だけでは安心できない。杉並のごみ中継所の被害などもあり、新たな物質も評価が必要である。
- ・大気汚染について年間平均値が法令基準値を満たしているので問題ないとしているが不安である。生身にどう影響するか示す必要がある。

○地下水

- ・大深度だから地下水に影響がないという説明であるが、どうしてそのようなことが分かるのか。根拠を示してほしい。
- ・大深度になったのに、なぜ当初の高架ルートと同じ場所を通るのか。大深度になればどこでも通れるはずなのに様々な水脈があるこのルートを通るのはなぜか。
- ・地下水流動保全工法の説明があったが、地下水は流動するとしても井戸水を使っている水道水への影響があるのではないか。
- ・地下水脈に影響すると、地盤沈下や湧水への影響があるのではないか。ここは地下水脈がある地域であり地下にするのなら別のルートにしてほしい。
- ・稲荷通りの榎の実幼稚園の付近は市内でも水はけが悪い地域で、昔は大雨で船が出た地域である。トンネルが地下水に影響し、水の流れが変わって被害が出るのではないか。
- ・東京駅や上野駅は地下トンネルが地下水で浮いたため重しを付けているようだが、そのようなことはないのか。そのようなことがあれば事業費が予定通りでは済まない。
- ・この地域の地下は地下水が集まっている地域である。大深度といえども地下水への影響があるのではないか。
- ・地下水流動工法の説明があったが、実際に工事した地域の事例やそのモニタリング結果を教えてください。

○緑の量

- ・大深度でも直上の地域及びグリーンベルトに対して補償が必要である。大深度であっても地上は不安であり価値が下がることになる。
- ・井荻トンネルや、地下調整池などのトンネルで、地盤がやわらかくなり不等沈下などが起きるのではないか。地下水にも影響するのではないか。

○環境一般

- ・大深度でも直上の地域及びグリーンベルトに対して補償が必要である。大深度であっても地上は不安であり価値が下がることになる。（再掲）
- ・大深度であっても住環境が何らかの影響を受けることは確実である。許容の範囲内と言われても納得できない。
- ・外環を地下方式にすることによって、地上につくるよりも振動・騒音・大気等の問題は軽減されるであろう。資料にも「軽減」、「抑制」、「最小限」という言葉が並んでいる。しかし、そもそもつくらなければゼロなのだから、上記問題をゼロにする対策がされなければとても受忍できるものではない。40mでは問題が解決しないのであれば60mでも80mでも掘ってほしい。
- ・環境影響について住民の立場からの説明がない。地域にどういう影響があるか説明がない。
- ・道路をつくることは本当に正しいのか疑問である。道路をつくれれば必ず自然破壊が生じるし住民も影響を受ける。行政はこの点をもっと真摯にとらえるべきだ。道路ありきではいけない。

環境

■ まちづくり

- ・まちに車を入れないのが今後のまちづくりの姿である。道路をつくれれば車が来るのは当然であり、道路をつくらないで済む方法を検討するべきである。

まち

■ 安全・安心

- ・大深度部分については地上部の住民に何も補償しないことを考えているようであるが、大深度といえども地上部の住民は不安である。道路で利便を得る人達がいる一方、住民に不安を与えている。この不安を受けるデメリットに対して、例えば税の優遇などによって対処してほしい。
- ・大深度地下といっても地下にトンネルが出きることは変わりなく、その上に建物を建てて大丈夫か。結局、不安が残るため、補償してもらう必要がある。
- ・基本的には外環は必要と思うが、大深度であっても建設によって住民に影響するのではないか。問題があった時はしっかり補償してほしい。
- ・大深度で何か問題が生じた場合は補償してほしい。
- ・地下は安全というのが想定外の地震（四川地震など）でも大丈夫なのか、また、どの程度の地震まで大丈夫か知りたい。地震によって地上の住宅に影響することが心配である。
- ・外環や外環ノ2をつくって問題が発生したときに誰が責任を取ってくれるのか示してほしい。

安全

■ 工事中

- ・大深度トンネルの工事で事故等があるのではないか。その場合に地上の安全性は確保できるのか。
- ・事故が起きてから補償するだけでなく、不安や不安に伴う財産の減少を補償するという方法もある。

工事

■ 用地補償

- ・補償のほか、固定資産税の減免などの優遇をもらいたい。
- ・大深度部分については地上部の住民に何も補償しないことを考えているようであるが、大深度といえども地上部の住民は不安である。道路で利便を得る人達がいる一方、住民に不安を与えている。この不安を受けるデメリットに対して、例えば税の優遇などによって対処してほしい。（再掲）
- ・事故が起きてから補償するだけでなく、不安や不安に伴う財産の減少を補償するという方法もある。（再掲）
- ・大深度でも直上の地域及びグリーンベルトに対して補償が必要である。大深度であっても地上は不安であり価値が下がることになる。（再掲）
- ・相続の際は一般と同じ評価を受けるが、売却の際には外環があることによって20%減となり、住民は迷惑している。いままで40年もこういうことが続いており、これがどの位、続くのか。工程表を出してもらわないと生活設計ができない。

補償

Dグループ^[3/3] 場所を特定していない意見

■計画検討の進め方

○計画検討全般

- ・外環を高架から大深度地下に計画変更した理由は何か。住宅地を道路が通過するのが適切でないということではなかったのか。改めてその理由を確認したい。
- ・外環が当初計画され凍結され続けてきたが何も困ることがなかった。今でも高速道路がなくても一般道を利用して不便はない。新たに高速道路を整備するのは無駄である。
- ・外環による通過交通が減らないならロードプライシングを導入して通過交通を減らすべきである。
- ・大深度の地下法適用を受けない地下40m以上はどのような補償を受けるのか。
- ・地下にすると工事費が高くなるのではないか。
- ・行政は、外環ノ2をつくらない代わりに外環本線を認めさせようとしている。このやり方は残念である
- ・外環を大深度地下化するなら、その理由をそうでない場合と比較して示してほしい。
- ・大深度であっても住環境が何らかの影響を受けることは確実である。許容の範囲内と言われても納得できない。（再掲）
- ・せっかくICを作るのに、青梅街道ICで北側から外環に入れないのは不便である。両方から入れるようなICにしてほしい。（再掲）
- ・大深度になったのに、なぜ当初の高架ルートと同じ場所を通るのか。大深度になればどこでも通れるはずなのに様々な水脈があるこのルートを通るのはなぜか。（再掲）
- ・基本的には外環は必要と思うが、大深度であっても建設によって住民に影響するのではないか。問題があった時はしっかり補償してほしい。（再掲）
- ・大深度で何か問題が生じた場合は補償してほしい。（再掲）
- ・大深度でも直上の地域及びグリーンベルトに対して補償が必要である。大深度であっても地上は不安であり価値が下がることになる。（再掲）
- ・地域の課題を議論する前に、そもそも外環の意義、外環事業の手続きの妥当性といった基本的な事項を議論する必要がある。
- ・今回の地域PIは、事業実施に向けた単なるアリバイ作りではないか。説明も不十分で検討の時間や機会も少なく、「確かに実施した」という事実だけが残り、事業化に進むのではないか。
- ・外環は経済発展のために必要だと言っているが本当にそうなのか。東京は外環がなくても発展したし、道路があるが発展しない地域もある。
- ・交通量予測は当たらないのではないか。外環で予測されている交通量も結局見込み外れとなり、あまり使われないような道路ができるのではないか。本四連絡橋やアクアラインは交通量予測が外れているようであるが外環で外れないことがどうして分かるのか。
- ・道路をつくることは本当に正しいのか疑問である。道路をつくれれば必ず自然破壊が生じるし住民も影響を受ける。行政はこの点をもっと真摯にとらえるべきだ。道路ありきではいけない。（再掲）
- ・「必要に応じて」「事業者が可能な範囲で」との説明があるが、それでは事業者の責任はどこにあるのか。このような説明は責任逃れの言葉である。
- ・行政は「影響が少ない」「…と評価する」と断定しているが、被害を受ける住民が評価するべきである。
- ・外環と外環ノ2は一体的であり、外環が地下化した段階で外環ノ2は中止するべきである。外環ノ2を中止するなら外環も不要である。
- ・外環や外環ノ2をつくって問題が発生したときに誰が責任を取ってくれるのか示してほしい。（再掲）
- ・まさに車を入れないのが今後のまちづくりの姿である。道路をつくれれば車が来るのは当然であり、道路をつくらないで済む方法を検討するべきである。（再掲）
- ・住民が意見を出しても事業実施に都合の良い意見だけを採用するのではないか。事業に否定的な意見に対する行政側の扱いを明確にしてもらわないとPIを進める意味はない。
- ・住民は今まで行政に様々な疑問を投げている。それに答えていないのに事業の段階が進むようなことはあってはならない。まず、行政が疑問に答えるべきである。これがない限り、議論は進まない。
- ・今回の検討会で出された意見がどのように取りまとめられるのか不安である。取りまとめ方も示されていないし、行政に都合の良いことだけが取り上げられるのではないか。

○情報の提供

- ・環境アセスの調査方法がわかりにくいので明確に示してほしい。
- ・大深度だから地下水に影響がないという説明であるが、どうしてそのようなことが分かるのか。根拠を示してほしい。（再掲）
- ・地下水流動工法の説明があったが、実際に工事した地域の事例やそのモニタリング結果を教えてほしい。（再掲）
- ・地下は安全というのが想定外の地震（四川地震など）でも大丈夫なのか、また、どの程度の地震まで大丈夫か知りたい。地震によって地上の住宅に影響することが心配である。（再掲）
- ・外環を大深度地下化するなら、その理由をそうでない場合と比較して示してほしい。（再掲）
- ・青梅ICの換気所からのダウンウォッシュ現象について説明がほしい。（再掲）
- ・行政の説明は納得できない点が多い。事業を進めるために都合の良い情報だけを提供しているのではないか。不利な情報も隠さず提供してほしい。

- ・事業に関する説明が不十分で、納得できるものではない。もっと包み隠さず住民に不利なことも示してもらわないと課題を考えることもできない。
- ・必要な道路ならつくることにやぶさかでないが、そもそも必要だと主張している根拠が疑問である。最近計算された交通量予測であるといって行政が示している数値も実は昔の数値に基づいている。そのような数値を示されても納得できるものではない。
- ・行政は事業にプラスの面を一方的に説明している。マイナス面も包み隠さず話して住民と話し合うという姿勢が見られない。今まで市民から様々な意見が出されているのにそれにまともに答えてもらったことがない。市民の意見質問に答える会を設けてほしい。地権者にも説明がない。
- ・行政は様々な検討結果を提示しているが、市民に納得できるものではない。わかりやすい説明と、なぜそういう結論になったかを市民が追えるような形で示してほしい。
- ・事業のメリットばかり言われているが本当にそれだけか。デメリットもあるはずであり、積極的に示してもらいたい。
- ・住民は今まで行政に様々な疑問を投げている。それに答えていないのに事業の段階が進むようなことはあってはならない。まず、行政が疑問に答えるべきである。これがない限り、議論は進まない。（再掲）
- ・環境影響について住民の立場からの説明がない。地域にどうい影響があるか説明がない。（再掲）
- ・外環が供用されると市内の道路の交通量がどのように変化するか知りたい。（再掲）
- ・外環や外環ノ2をつくって問題が発生したときに誰が責任を取ってくれるのか示してほしい。（再掲）

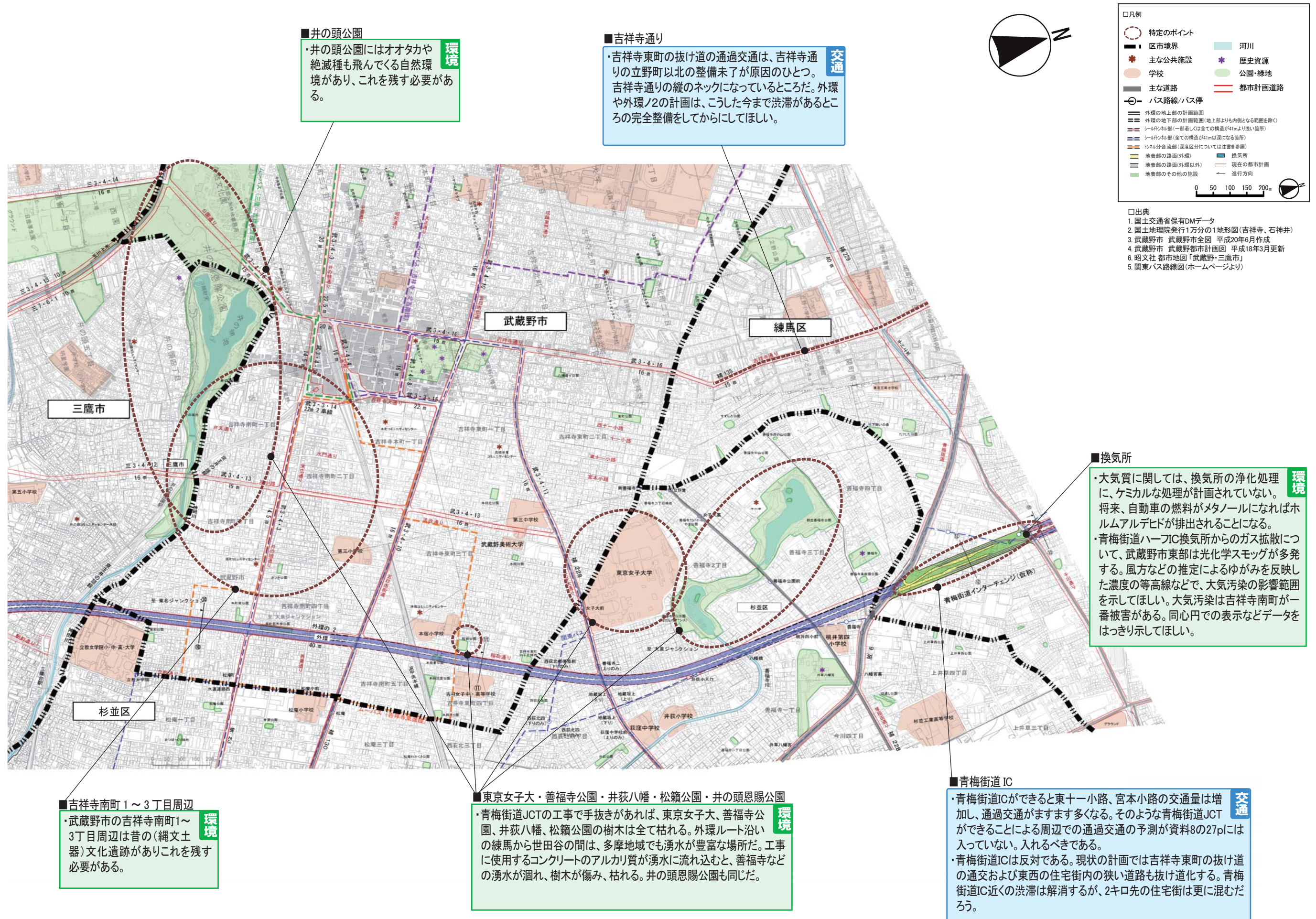
■外環ノ2

- ・外環本線は、地上につくると振動・騒音・大気汚染等々の問題がある故に地下方式にしたのではないか。これは外環ノ2にも当てはまる問題である。今でもトラックが家の前を通ると大きな振動や騒音がある。外環ノ2が供用されれば環境が悪化するのとは明らかで許容しがたい。
- ・ムーバスも今は外環ノ2よりも東側まで来ているが、外環ノ2ができれば来なくなるのではないか。
- ・外環ノ2によって、生活圈（駅、病院等、買い物）が変わりコミュニティが分断されるといった目に見えない損害も大きい。
- ・住宅地を貫く外環は望ましくないため地下化することにしたはずなのに、外環ノ2があるというのは詐欺にあったようなものである。
- ・外環ノ2は、当初の高架道路と一体的に計画された道路であり、高架道路が地下化されたのだから、外環ノ2は白紙化されるべきである。手続きがおかしい。外環ノ2を前提とした議論はやめてほしい。外環ノ2は、必要であると考えたらばいったん白紙化して再提案するべきである。
- ・外環本線と外環ノ2は元々1つの計画で同じ場所を通るのであるから両方必要なのか。本線をうまく利用すれば外環ノ2は必要がない。
- ・外環ノ2は手続きがおかしく、白紙に戻すべきである。
- ・外環ノ2は、高架下の道路として計画されたのであり、高架がなくなった以上、はじめから議論するべきである。
- ・外環ノ2が都市計画道路として残っているのは手続きがおかしい。取り消すべきである。
- ・外環ノ2が計画決定された当時と地域の状況は全く異なっているのに、そのまま計画が残っているのは不合理であり、計画を白紙化するべきである。
- ・外環 本線が地下化された段階で地上部はなくなったと理解しているが、なぜ地上部に計画があるのか。

■検討会の進め方等の意見

- ・大深度トンネルになればその上の人は引越しは不要なのか。
- ・東京駅や上野駅は地下トンネルが地下水で浮いたため重しを付けているようだが、そのようなことはないのか。そのようなことがあれば事業費が予定通りでは済まない。（再掲）
- ・今まで住民は行政に対して機会あるごとに不安や疑問を提示してきた。今回は2回とも住民が課題を示す会となっているが、行政からの回答はいつもらえるのか。2回目は住民からの疑問等に対して行政が回答を示す会としてほしい。
- ・今回の検討会は検討する時間が少なすぎる。もっと十分に時間をとって議論すべきである。
- ・地域PIで地域内の意見を出して終わりにするのではなく、各地域の意見も踏まえた全体のPIが必要。
- ・今回の検討会は時間が短すぎて意見交換や検討ができない。もっとグループワークの時間をとるべきだし、2回の検討会では終わらない。
- ・地域の具体的な課題を出す前に、そもそも外環の必要性など大きな話を解決しないと各論に入れない。
- ・検討会が2回だけでは時間が少なく議論も深まらない。
- ・検討の時間が短すぎる。課題整理の時間を考慮すると意見を出し合える時間が30分しかない。
- ・検討会の進め方が問題である。多くの意見を聞きたいと言いながら、説明に対する質問を受け付けてくれない。

Eグループ^[1/4]



Eグループ^[2/4] 場所を特定していない意見

■交通

- ・吉祥寺通りの縦のネックになっているところなど、今まである道路の渋滞個所の完全整備をしてから、外環および外環ノ2の整備をしてほしい。
- ・地域内の通過交通量が、外環の完成により大幅に減るだろうか？近距離で外環を使わないですむ場合はこれまで通り一般通り抜け道路を利用するだろう。
- ・都心部の陸上交通（鉄道、舟運）の発展は40年前に比して格段に進んでいる。それらについて全く考えられていない。もっと総合交通体系を考慮する必要がある。40年前と比べると鉄道交通、隅田川、神田川などの舟運施設は雲泥の差だ。そのころの交通量と今の交通量は全然違う。

■環境

- 騒音・振動・低周波音
- ・練馬に住んでいる人で、自宅の40m下に道路が通っている人から、夜に振動があり、寝られないと聞いた。そのことを誰に訴えたらいいか考えると寝られなくなる。
 - ・地下振動についての地層調査を行っているのか？地下道路付近の住民の中には、具体的に振動で眠れないという例がある。
 - ・振動は絶対あると思う。振動による被害に対し、お金だけでなく精神的なものも含めてどのように補償してくれるのか。こうした被害に対し基本的な人権をどう保護してくれるのか。扇さんには腹がたった。人間を守ってくれていない。

- 地下水
- ・工事中のコンクリートから出る強アルカリ（ph10以上）は、水漏れなどでいったん地中に流れ出すと、生物の環境が変わってしまう。
 - ・トンネルやジャンクションの不完全な工事による、コンクリートアルカリ質の地下水への影響は、10年以上経ってから表面化（顕在化）する。このような長期的な影響は、事後の調査で影響を検出することはできても、環境影響評価を改善することはできない。
 - ・地下水保全工法は完全ではない。粘土層・ローム層下の水が通じており、トンネルにまわって、地下水脈に流れ込む。
 - ・説明資料には、大深度工法のセグメント注入液の中の添加剤の、土壌や地下水への影響に触れられていない。セグメントの添加剤にアミン系のものは用いるべきでない。
 - ・説明資料の中で（資料8の2p）は粘性土層と砂礫層の分布が計画路線の地点によって異なっている。実際には通水性のある場所もあるのに、それが資料には示されていない。
 - ・地下水を専門とする研究者に意見を聞いたところ、地下水流動保全工法の完全な施工は100%無理だと聞いた。工事の手抜き、監督者の不行き届きなどを完全に管理できとは思えない。
 - ・環八道路井荻トンネルの、トンネルを挟んで片側の地下水位が、反対側に比べて上がっている。このような問題が全然公表されていない。井荻トンネルだからすぐ影響が確認できたが、外環のように大深度では影響がわかるまでに時間がかかる。
 - ・地下水流動保全工法が具体的にどういう効果があったので問題ないとするのか具体的に示してほしい。地下水流動保全工法をやるから環境への影響は大丈夫というがもっと具体的に説明してほしい。何をもって効果があるのかということを明確に伝えてほしい。
 - ・地下水への影響について従来の調査方法では不明確なデータしか出てこないで、環境アセスなどは市民と一緒にやるべきだ。
 - ・武蔵野の地下水が涸れてしまう。水みちは西東に走っているので外環建設の衝撃が大きいだろう。
 - ・今後、パーチャルウォーター論議も出てくると想定されるが、その時には地下水をもっと重要視することになり、武蔵野地域は、大切な水源になるので、地下への高速道路整備はマイナスになると思う。牛一頭分飼うということは膨大な量の水がいる。そのことを考えないといけない。今まで水が粗末に扱われてきたのだから。
 - ・地下水について、従来のトンネル工事による欠陥事例が多い。マイナス事例の資料も出すべきである。
 - ・地下水について、大深度は工事が失敗して、環境へ影響を与えたとしても回復が困難だから大深度用の環境アセスは絶対必要である。
 - ・地下水とくに深層地下水について、浅層についてのデータはあるが、深層については地質学的にこの沿線のデータが示されていない。地下案から大深度地下になった時の安全性を示す根拠となるデータや研究結果など詳しい理由を示すべきである。浅層のデータは研究結果が出ているが大深度は地質学的なデータがまだない。実際まだ研究は行われていないようだ。あやふやな検討しかしていないようなものに手をつけるのは納得できない。市民を説得できるようなデータを出してほしい。
 - ・環境影響評価について、基礎データが不足している。ことに最近のデータに立つ予測がきわめて少ない。特に地下水についてのアセスは地下水流動保全工法が関わってくるがそのようなデータは国から住民に公表してほしい。
 - ・環七道路地下の調整池の建設後の影響測定結果を示してほしい。

- 動物、植物、生態系
- ・酸素が不足する環境での、コンクリートから出る強アルカリの影響について、配付された資料には全く触れられていない。セメントの強アルカリは人が触れれば肌が荒れる。水辺に流れ込めば魚が死ぬ。そういった影響を国は詳しい説明しない。コンクリートから出たアルカリが下水口から流れ出すと生物が死ぬ。
 - ・工事中のコンクリートから出る強アルカリ（ph10以上）は、水漏れなどでいったん地中に流れ出すと、生物の環境が変わってしまう。（再掲）
 - ・大深度の建設ゆえに、環境への影響で木が枯れるのは、建設から10年くらいたって出てくる。
 - ・地域でとれた農作物を地産地消して自給率アップを、と思っているのに、外環と外環ノ2の農作物への影響が心配だ。いのちにつながる食である。

- 環境一般
- ・せいぜい10～20年後の国の考える便利さに対し、環境への影響は20～100年後にもつながるが、それをどのようにバランスさせるのか？国の利便性重視と環境の後代の継承をどのようにバランスさせるのか。
 - ・国の環境アセスメント調査は実施後の実体とかけ離れたデータが多く、調査結果に対して誰も責任をとらない。もっと責任のある環境アセスメントを調査分析する仕組みをつくる必要がある。
 - ・外環について、環境に影響がでる30年50年先にそなえる継続的調査はするのか。100年単位のフォローをやるつもりがあるかどうか。今まで例がないことをやるのだから。30年ごとにデータをとってフォローをするべきだ。
 - ・冒頭の説明の中で、環境への様々な影響について「影響は少ない」との説明であったが、環境への影響は少ないでは納得できない。影響は0でなければならない。今は平穏な住環境であるので、少しでも影響があったら受け入れられない。

■工事中

- ・工事中のコンクリートから出る強アルカリ（ph10以上）は、水漏れなどでいったん地中に流れ出すと、生物の環境が変わってしまう。（再掲）
- ・説明資料には、大深度工法のセグメント注入液の中の添加剤の、土壌や地下水への影響に触れられていない。セグメントの添加剤にアミン系のものは用いるべきでない。（再掲）
- ・地下水を専門とする研究者に意見を聞いたところ、地下水流動保全工法の完全な施工は100%無理だと聞いた。工事の手抜き、監督者の不行き届きなどを完全に管理できとは思えない。（再掲）
- ・排出土砂や水の処理については処理業者にまかせるという説明では単なる法的、契約上の問題であり、住民が安心する具体的な説明になっていない。
- ・工事中の土の排出について、外環本線が地下化となっても工事中の土の排出口はICとジャンクションだけで済むのか心配だ。工事中の土の排出方法に疑問を感じる。
- ・地下水について、従来のトンネル工事による欠陥事例が多い。マイナス事例の資料も出すべきである。（再掲）
- ・地下水について、大深度は工事が失敗して、環境へ影響を与えたとしても回復が困難だから大深度用の環境アセスは絶対必要である。

■まちづくり

- ・住民の生活がこわれる振動や大気汚染、騒音に懸念を持つ。地域が分断されることも心配だ。一度凍結されたものをつくる必要はない。

■安全・安心

- ・地下水を専門とする研究者に意見を聞いたところ、地下水流動保全工法の完全な施工は100%無理だと聞いた。工事の手抜き、監督者の不行き届きなどを完全に管理できとは思えない。（再掲）
- ・工事中の土の排出について、外環本線が地下化となっても工事中の土の排出口はICとジャンクションだけで済むのか心配だ。工事中の土の排出方法に疑問を感じる。（再掲）
- ・説明資料には、大深度工法のセグメント注入液の中の添加剤の、土壌や地下水への影響に触れられていない。セグメントの添加剤にアミン系のものは用いるべきでない。（再掲）
- ・排出土砂や水の処理については処理業者にまかせるという説明では単なる法的、契約上の問題であり、住民が安心する具体的な説明になっていない。（再掲）
- ・地下水について、従来のトンネル工事による欠陥事例が多い。マイナス事例の資料も出すべきである。（再掲）
- ・地下水について、大深度は工事が失敗して、環境へ影響を与えたとしても回復が困難だから大深度用の環境アセスは絶対必要である。（再掲）
- ・酸素が不足する環境での、コンクリートから出る強アルカリの影響について、配付された資料には全く触れられていない。セメントの強アルカリは人が触れれば肌が荒れる。水辺に流れ込めば魚が死ぬ。そういった影響を国は詳しい説明しない。コンクリートから出たアルカリが下水口から流れ出すと生物が死ぬ。（再掲）
- ・工事中のコンクリートから出る強アルカリ（ph10以上）は、水漏れなどでいったん地中に流れ出すと、生物の環境が変わってしまう。（再掲）

■用地補償

- ・外環が通ると、「外環が下を通っているからあなたの土地は買わない。」と言われる可能性がある。自宅を売れなくなった場合の責任をどのように取ってくれるのか？被害を被った場合補償はもらえるのか？誰が補償してくれるのか？どこに補償を申請すればいいのか？私が死んだ後に被害が起こったら、残されたものは誰に補償を求めたらいいのか？

Eグループ^[3/4] 場所を特定していない意見

■計画検討の進め方

○計画検討

- ・外環ノ2の計画が残るならそもそもなぜ外環本線が地下化となったのかがわからない。外環の地下化は環境に配慮したとする理由が理解できない。そもそも何故地下化なのか示されていない。何をもって環境に配慮なのか。
- ・メンテナンスの費用が懸念される。都心環状線東中野の工事現場を確認したが、換気装置の炭素カートリッジ交換などに莫大な費用がかかる。
- ・振動は絶対あると思う。振動による被害に対し、お金だけでなく精神的なものも含めてどのように補償してくれるのか。こうした被害に対し基本的な人権をどう保護してくれるのか。扇さんには腹がたった。人間を守ってくれていない。（再掲）
- ・外環は上に住居のない環八道路の下につくってはどうか。ただ単に外環に反対するだけではいけないので、環八道路など人が住んでいないところの下を掘って整備することを提案する。
- ・外環本線は、あえてそこまでしてつくる意味がある道路なのかということを考えてほしい。
- ・国の環境アセスメント調査は実施後の実体とかけ離れたデータが多く、調査結果に対して誰も責任をとらない。もっと責任のある環境アセスメントを調査分析する仕組みをつくる必要がある。（再掲）
- ・これからの人口や経済的動向から考えれば、都心部への高速道路建設は不用だ。
- ・地下水への影響について従来の調査方法では不明確なデータしか出てこないの、環境アセスなどは市民と一緒にやるべきだ。（再掲）
- ・国のプロジェクトで計画段階と実施後の実体が大きく違っていることが多く、このような相違事例を明確に示す必要がある。
- ・計画路線について、一番水の豊かな地域に何故外環を通すのか。大深度に変えるとき、何故同じ計画路線なのか。
- ・詳細な環境アセスメントの結果、大きな影響が出るようになったら工事を中止できるのか？
- ・何らかの原因で外環の工事が中断した場合、その責任を問うための訴訟をしよう。
- ・交通量予測はすべてオーバーな数値であり、将来人口推計を基にした交通量予測でよいのか疑問である。政治情勢やエネルギー資源問題、環境政策、経済予測を加えない将来交通量予測に基づく外環建設は、過剰投資になるのが目に見えている。外環は東京湾アクアライン、瀬戸内海横断道路の建設費を上回る規模になる。
- ・住民は外環ノ2を切り離して、外環に対する意見は出せない。外環ノ2と絡めて論点を明確にして意見をまとめるべきだ。
- ・将来自動車予測量の基礎データは古すぎる。例えば将来の渋滞量はH10年ごろの3分の2程度に減少しているはずである。増加傾向ではなく減少傾向である。
- ・外環ノ2と外環本線は住民にとって一体の課題なので同時に計画について議論されるべきである。
- ・他の環状線とのかねあいについて、中央環状線、圏央道があっても外環が必要だとする根拠が不明確である。
- ・外環に期待するものは何もし。建設反対のため。
- ・武蔵野市のこれだけ過密化した地域には外環の建設は無理がある。
- ・道路づくりは政治的な道具になっている部分もあり、もっと純粋に判断できる（する）ような仕組みをつくる必要がある。
- ・外環建設の意義について、経済的、社会的、技術的、文化的、歴史的視点による新しい議論が必要だ。
- ・40年前の計画を今につなげるにはそれなりの背景分析を説明する必要がある。41年前の都市計画決定が幽霊幻のごとく生きて、法的根拠になるのはおかしい。まず0から。決定自体を白紙に戻して、こういう理由で財源はこうですからとやってほしい。
- ・国、都、区市などは、各々エリア意識があって、自分の業務領域だけのことしか考えていない。もっと総合的、全体的に考慮する必要がある。それぞれのエリアでしか仕事をしていないから、河川局などの業務に目を向けていない。それを考慮したほうがいい。
- ・今、都心部は舟運が始められようとしているが、これらの代替交通機関のことは一切資料の中でふれられていない。舟運など代替交通機関による陸上交通の緩和を構想・計画に入れる必要がある。
- ・将来の利用（交通量）推測は大いに疑問がある。これからクルマの数も運転者数もどんどん減るだろう。外環が完成したときにがらがらだったらどうするのか？近距離で外環を使わないこともあるのではないか。燃料の問題もありクルマが減る。本当につくる意味はあるのか？
- ・物をつくって解決する時代は終わった。ソフトの改善、既存道路の大胆な改善が重要だ。
- ・お金の問題については補助金+αの使い方を考える必要がある。
- ・40年前からあるこの外環計画であるが、今後はなにかをつくって改善するのではなく、例えば現在1ヶ所である常磐道の合流を何ヶ所かに増やしたり、坂のところは車線を多くするなど考える必要がある。
- ・縦割り行政の弊害で、お金の使い方の議論がない。つくる前提でやっている気がする。そうでない議論をするべきだ。そもそもどうなのかということだ。40年凍結していたわけだから。
- ・だれが計画を決めたのか、本当に道路をつくって良いのか。外環に限らず、道路はすべて有料道路にすべきと思っている。
- ・外環と交通問題について、外環も外環ノ2も今ある幹線道路の整備が終わる前に計画することがおかしい。
- ・実際に訴訟している人もいる。
- ・従来の道路建設は民間土地の買収を済ませないうちに施工しはじめてしまう（成田空港他）ことが多く、それで建設がダメになることも多い。もっと計画段階から市民とよく話し合う必要がある。
- ・ここで出た意見を尊重するのではなく、国や都は従うべきだ。

○情報の提供

- ・外環が自宅の真下を通る。地下40mより下は私権が及ばないそうだが、そこが本当に40mかどうかどうして分かるのか？本当に地下40mかどうかを皆で確認して、公表した方がいい。
- ・外環に関連する背景のデータについてこれまで計画者側からは全く示されず、住民側が正しく計画案を評価することができない。例えば井荻トンネル地下水位の調査結果など、基礎データを示してほしい。
- ・地下振動についての地層調査を行っているのか？地下道路付近の住民の中には、具体的に振動で眠れないという例がある。（再掲）
- ・説明資料の中で（資料8の2p）は粘性土層と砂礫層の分布が計画路線の地点によって異なっている。実際には通水性のある場所もあるのに、それが資料には示されていない。（再掲）
- ・環八道路井荻トンネルの、トンネルを挟んで片側の地下水位が、反対側に比べて上がっている。このような問題が全然公表されていない。井荻トンネルだからすぐ影響が確認できたが、外環のように大深度では影響がわかるまでに時間がかかる。（再掲）
- ・青梅街道ICができると東十一小路、宮本小路の交通量は増加し、通過交通がますます多くなる。そのような青梅街道JCTができることによる周辺での通過交通の予測が資料8の27pには入っていない。入れるべきである。（再掲）
- ・排出土砂や水の処理については処理業者にまかせるという説明では単なる法的、契約上の問題であり、住民が安心する具体的な説明になっていない。（再掲）
- ・外環ノ2の計画が残るならそもそもなぜ外環本線が地下化となったのかがわからない。外環の地下化は環境に配慮したとする理由が理解できない。そもそも何故地下化なのか示されていない。何をもって環境に配慮なのか。（再掲）
- ・地下水流動保全工法が具体的にどういう効果があったので問題ないとするのか具体的に示してほしい。地下水流動保全工法をやるから環境への影響は大丈夫というがもっと具体的に説明してほしい。何をもって効果があるのかというところを明確に伝えてほしい。（再掲）
- ・交通量について、最新の交通量調査が今の時期に出せないから示されないとするのはおかしい。最新の交通量データをだせないのはおかしい。
- ・国のプロジェクトで計画段階と実施後の実体が大きく違っていることが多く、このような相違事例を明確に示す必要がある。（再掲）
- ・地下水について、従来のトンネル工事による欠陥事例が多い。マイナス事例の資料も出すべきである。（再掲）
- ・地下水とくに深層地下水について、浅層についてのデータはあるが、深層については地質学的にこの沿線のデータが示されていない。地下案から大深度地下になった時の安全性を示す根拠となるデータや研究結果など詳しい理由を示すべきである。浅層のデータは研究結果が出ているが大深度は地質学的なデータがまだない。実際まだ研究は行われていないようだ。あやふやな検討しかしていないようなものに手をつけるのは納得できない。市民を説得できるようなデータを出してほしい。（再掲）
- ・青梅街道ハーフIC換気所からのガス拡散について、武蔵野市東部は光化学スモッグが多発する。風の流れ方などの推定によるゆがみを反映した濃度の等高線などで、大気汚染の影響範囲を示してほしい。大気汚染は吉祥寺南町が一番被害がある。同心円での表示などデータをはっきり示してほしい。（再掲）
- ・地下案について、地下を通すことは検討するか。未詳の大深度は反対である。手をつけるだけの納得できる調査資料がない。
- ・国は交通量のデータを全然出さない。年金と同じで、過去の湾岸道路と東京湾横断道路ではデータが違う。国は外環をつくるためのデータしか出さない。そうしたデータを出してほしい。そうでなければ計画の妥当性を判断する材料がない。必要ならある程度阻害するのは仕方ない。
- ・環境影響評価について、基礎データが不足している。ことに最近のデータに立つ予測がきわめて少ない。特に地下水についてのアセスは地下水流動保全工法が関わってくるがそのようなデータは国から住民に公表してほしい。（再掲）
- ・JR中央線高架計画、小田急線高架工事は地下方式からの切り替えであった。その理由を住民に知らせてほしい。
- ・環七道路地下の調整池の建設後の影響測定結果を示してほしい（環七道路地下の調整池とは何を指しているのか）。（再掲）
- ・他の環状線とのかねあいについて、中央環状線、圏央道があっても外環が必要だとする根拠が不明確である。（再掲）
- ・予算、事業主体、財源をどう考えるのか不明確だ。ケースバイケースだとしても現在考えられるものを概算であっても、それぞれ国民に示すべきである。事業主体は見通しだけでも示すべきだ。
- ・道路建設費を日米で比較すると日本がべらぼうに高くなることの背景を明確にする必要がある。
- ・外環建設について経済的、社会的、技術的（大きな意味）、文化的背景の説明が一切ないのは不合理である。
- ・40年前の経済、社会状況と今の状況では全く違っているので、今の計画を推進するのであれば、現在の計画基本データを示す必要がある。
- ・国や都は、交通量、地下水、過去の事例についてデータが未提出である。
- ・正確な情報をもとに、判断しようと思ってみんなここに出てきているのに、そういうデータは全く出てこない。
- ・40年前と今の状況は違う。私たちが正確に判断できるデータが必要だ。必要なデータそのものをつくることから検討する会にしてほしい。

Eグループ^[4/4] 場所を特定していない意見

■外環ノ 2 について

- ・住民の生活が壊れる振動や大気汚染、騒音に懸念を持つ。地域が分断されることも心配だ。一度凍結されたものをつくる必要はない。
- ・外環ノ2と外環は一体のはずではないか。騒音や振動の問題が解決していないために外環を地下化したのではないのか。それなのになぜ外環ノ2を地上部に建設しようとするのか。東京都は外環ノ2を建設したくて仕方がないので、様々な理由をつけて建設しようとしていると感じる。
- ・外環ノ2の反対理由として、環境への影響が少ないというのはおかしい。現況と同じ「1」とするのが前提である。
- ・外環ノ2は反対である。外環を地下に変更した原因の環境問題がクリアしていない。
- ・外環ノ2を建設するために既に住宅地として完成している街を壊すのか？街を壊さなければ建設できない道路計画は間違っている。
- ・外環ノ2の計画には道路建設地域周辺の生活者の生活交流、文化交流などの保全・育成が考慮されていない。生活サバイバルとして考慮する必要がある。
- ・外環ノ2の反対理由として、現在できあがっている街をこわしてまで道路をつくるのは、まちづくりの趣旨からしても、財政上からも、環境上からも間違っている。
- ・外環ノ2は反対である。外環ノ2はコミュニティを分断する。
- ・外環および外環ノ2の計画が自宅の近所なので非常に関心を持っている。5年前に現在の自宅を購入して引っ越してきた。購入する際に不動産屋が「外環は地下化したから大丈夫だ。」といわれたので購入した。それなのに外環ノ2を地上部につくるとは冗談ではない。外環ノ2の建設は大反対だ。
- ・この回で参加メンバーの皆が外環ノ2の建設に反対しているのであれば、次の回を行うのはナンセンスだ。建設に反対という意見がどのように反映されるのかを知りたいのに、全体進行役は答えようとしない。
- ・東京の中の武蔵野地域は低炭素社会（地球温暖化防止）を形成する上で、外環ノ2は緑地化するべきだ。低炭素社会の形成は都の基盤的方針にもなっている。
- ・外環ノ2は外環本線が地下化すれば、当然不用になることが前提だ。
- ・外環ノ2は反対である。1、許容性について、高架式から地下式になった地上部分の問題が解決していない。2、妥当性について、外環と外環ノ2はリンクしているので分離して議論できない。
- ・外環ノ2について反対である。理由の1つは、外環ノ2に関する都市計画は当然無効だからだ。外環ノ2は外環が高架式で決定されたとき、デッドスペースの有効利用という趣旨で設定されてはずだ。よって両者はリンクしている。外環が地下方式になった時点で外環ノ2の計画は当然変更されたと考えるべきである。
- ・外環ノ2の反対理由として、手続き面からいっても、外環ノ2を分離して議論するのは妥当ではない。
- ・外環ノ2については、平成13年の扇大臣、石原都知事の市民への言説は完全に外環いっさいを地下化するというもの。外環本線と外環ノ2は一体である。扇大臣と石原さんに「安心して暮らしてください」と言われた。その後の大臣からは大深度でやるときに何の説明もなかった。
- ・外環ノ2の計画は廃止すべきだがやっていない。それは怠慢だ。計画の廃止は都知事の権限だが、それをしていないこと自体違法行為だ。
- ・外環ノ2が外環とは別の計画として立案されるとすれば、地域住民との話し合いがあってしかるべきだ。
- ・検討会結果について。検討会の結果に都は従ってほしい。
- ・全員が外環ノ2に反対したという証拠をつくっておこう。

■検討会の進め方等の意見

- ・40年前と今の状況は違う。私たちが正確に判断できるデータが必要だ。必要なデータそのものをつくることから検討する会にしてほしい。（再掲）
- ・ファシリテーターの皆様。①外環の全体計画体系図をつくる方法を国交省・都へ教えてあげてほしい。②今までの国の建設プロジェクトの失敗事例研究資料をつくるように指導してほしい。
- ・ファシリテーターの皆様へ。本日の議論で、基本的情報の不足が各グループから出されたと思うが、国交省や東京都へ言ってもなかなか情報が出てこない。様々な意志決定に関わるデータ類の整備とその表現法について関係者に指導して頂きたい。
- ・全体進行役はどのような人なのか。グループ進行役はどのような人なのか。ここで出した意見がどのように外環および外環ノ2の計画に反映されていくのか。
- ・国や都に地域PIで住民の意見を聞いたというアリバイづくりにされる可能性があるので、検討の進め方がおかしいといった意見も含めてこの場に出した方がいい。
- ・今回の検討方法について、短い時間の中で、うまく話し合う方法をファシリテーターと運営事務局で検討するとよかったのではないか。準備会の中でも、検討時間が足りない、検討機会が2回では足りないと言っていた。
- ・検討会のもち方。とてもこれでは時間が足りず議論ができない。よって、今後のPI検討会の機会をもっと多くすべきだ。少なくともあと一回では終われない。
- ・全体PIも含めて、これまでのPIは欧米のようなPIの進め方になっていない。欧米のPIは住民側に専門家をつけて、合意を得た上で計画を進行させる。今回のPIは本来のPIでない。本来のPIはPIを進めているときにアセスを行う。
- ・検討会を2回で済ませようとする基盤が甘い。最低3～4回しなければ、正確に客観的に判断できる内容にはならない。
- ・進め方についても、もっと意見がたくさん出るようにしたのに、出した意見が計画に反映されない。
- ・ファシリテーターの皆様へ。このような検討会をするときに、本当に参加者が納得できる成果が生まれるような方法論を考えて頂くこともファシリテーターの役割だと思う。（今回は物足りない。）
- ・今日の意見を後で確認したい。生意見と意見要旨の両方とも確認したい。

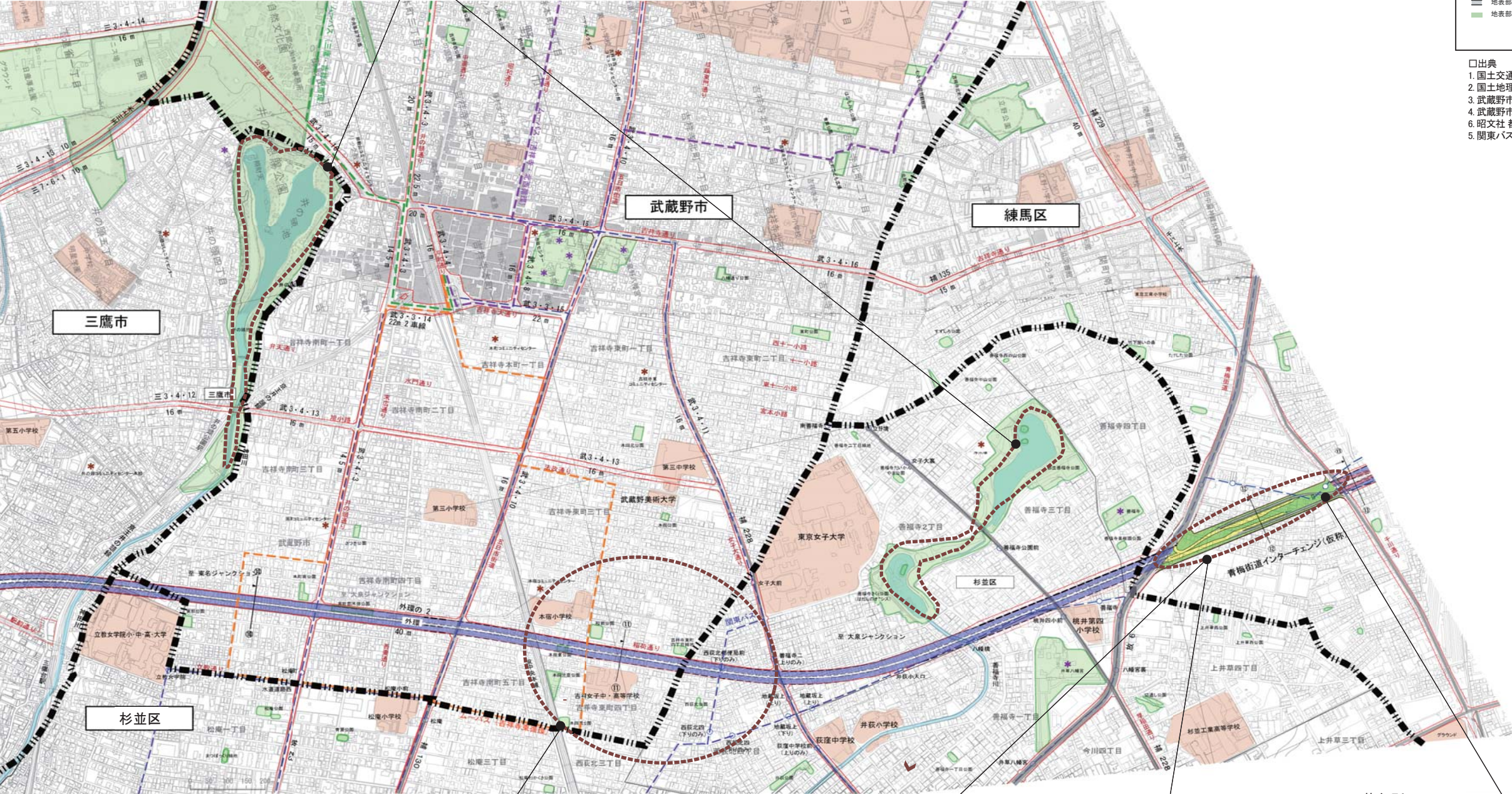
Fグループ [1/3]

■井の頭池・善福寺池など

・他の事例では、予測通りでなく地下水が漏れる問題が起きている。井荻トンネルの地下水、広島の地盤沈下なども踏まえると、井の頭池、善福寺池が漏れるのではないかと心配である。失敗事例を含めて地下水への影響について説明してほしい。

・環境影響評価の水位予測が10cmという結果は疑問である。市が宇都宮大学と調査して、既に井の頭池の湧水量が減っている調査結果が出ている心配がある。

環境



- 出典
- 国土交通省保有DMデータ
 - 国土地理院発行1万分の1地形図(吉祥寺、石神井)
 - 武蔵野市 武蔵野市全図 平成20年6月作成
 - 武蔵野市 武蔵野都市計画図 平成18年3月更新
 - 昭文社 都市地図「武蔵野・三鷹市」
 - 関東バス路線図(ホームページより)

■吉祥寺東町4丁目

・外環ノ2の整備により、東町4丁目の多くの部分が道路用地として取られるため、コミュニティが崩壊する懸念がある。

・外環ノ2が残って整備されてしまうと、東町4丁目は地域が分断されコミュニティへの影響がある。そのため、外環本線と外環ノ2は切り離さないでほしい。

まち

■青梅街道IC

・青梅街道IC周辺などの騒音や振動、大深度トンネル部などからの低周波などによる影響の懸念があるため、それらの影響について具体的に知りたい。

環境

■青梅街道IC

・比較検討できるよう、青梅街道ICがフルインター、ハーフインター、インターを設置しない各場合について、IC付近の道路予測交通量を出してほしい。

交通

■換気所

・今日の全体会での説明によると、現段階の環境影響評価の結果は環境基準内であるが、青梅街道IC(ハーフインター)部にある換気所からの排出ガスによる大気汚染は特に心配である。その排出ガスによる影響の範囲を図示してほしい。

・青梅街道IC部の換気所からの排出ガスによる大気汚染が心配である。

環境

Fグループ[○][2/3] 場所を特定していない意見

■交通

- ・比較検討できるよう、青梅街道 IC がフルインター、ハーフインター、インターを設置しない各場合について、IC 付近の道路予測交通量を出してほしい。（再掲）
- ・外環はルートの必然性が無い。その理由として、①公共施設を避けて学校などがある第一種住居専用地域を通る位置に設定しているため、路線計画の妥当性に問題がある。②環状八号線など既存の道路の立体化や地下化により、地域の交通問題の解決を図るべきである。

交通

■環境

- 大気質
 - ・外環整備による大気汚染と地下水への影響が大きな環境影響として懸念される。
 - ・地下水保全の事例、井荻トンネルの換気などの実績を参考にして、外環の良い面と悪い面を評価し、メリット・デメリットを考慮すれば、外環事業の公共性を優先するようになるかもしれない。

環境

- 騒音・振動・低周波音
 - ・青梅街道 IC 周辺などの騒音や振動、大深度トンネル部などからの低周波などによる影響の懸念があるため、それらの影響について具体的に知りたい。（再掲）

- 地下水
 - ・地下水の専門家に聞くなど勉強していると、井戸の涸れ、池水の枯渇、水質の変化、地盤沈下などが心配になる。地下水位の差により水質への影響が懸念される。水量だけでなく、水質への影響や地盤沈下などについて、環境影響の実測値が予測値と大きく異なり問題が生じた場合の対応として、責任や処置の考え方を事前に明らかにしてほしい。
 - ・地下水流動保全工法が大深度では適用できないと考えられるため、地下水への影響が心配である。大深度地下の地下水の保全をどうするのか、納得できる説明を期待する。
 - ・外環整備による大気汚染と地下水への影響が大きな環境影響として懸念される。（再掲）
 - ・武蔵野市の生活用水としての地下水利用は6～7割と依存率が高いため、地下水への影響が心配である。
 - ・大深度での地下水保全対策は初めての例であるため、現在の影響評価の数値が適正かどうか心配である。広島など工業用水の例を出しても意味がない。
 - ・地下水保全の事例、井荻トンネルの換気などの実績を参考にして、外環の良い面と悪い面を評価し、メリット・デメリットを考慮すれば、外環事業の公共性を優先するようになるかもしれない。（再掲）
 - ・外環本線による、善福寺など元に戻せない自然への影響が心配である。大深度部分の水処理、工事車両による影響などの説明がないことが不安である。情報はできるだけ早く出してほしい。

- 史跡・文化財
 - ・外環本線による、善福寺など元に戻せない自然への影響が心配である。大深度部分の水処理、工事車両による影響などの説明がないことが不安である。情報はできるだけ早く出してほしい。（再掲）

- 環境一般
 - ・昭和 41 年の計画決定時から 40 年の間、本線・外環ノ2ともになくても不便は感じてなく、自然を破壊する道路である外環をあえて整備する必要はない。
 - ・大深度による事業は先例のないはじめての工法を用いるため、まだ未知数の部分がある可能性があり、不安が大きい。そうして考えると、地盤沈下、地下水問題、大気汚染など、現在示されている環境影響評価の結果は全ての評価項目で環境基準内にあることが疑問であり、データが信用できない。信用できるデータを技術的に得られないのか、とろうとしないのか、出さないのか、教えてほしい。
 - ・環境影響評価結果の数値は実感として小さ過ぎる。環境影響調査の技術はまだ未熟であるため、実際の影響はもっと大きい可能性があると思う。

■まちづくり

- ・外環ノ2が残って整備されてしまうと、東町4丁目は地域が分断されコミュニティへの影響がある。そのため、外環本線と外環ノ2は切り離さな

まち

■工事中

- ・10年間に及ぶと思われる工事期間中の工事車両、土砂、泥水の水処理などについての情報提供がないため不安である。（再掲）
- ・外環本線による、善福寺など元に戻せない自然への影響が心配である。大深度部分の水処理、工事車両による影響などの説明がないことが不安である。情報はできるだけ早く出してほしい。（再掲）

工事

■用地補償

- ・大深度法による事業でも地権者への承諾や補償をしないことに不満があり、テストケースにされるのではないかと不安である。

補償

Fグループ^[3/3] 場所を特定していない意見

■計画検討の進め方

○計画検討

- ・今後もここに在住するかかわらないが、外環本線が開通すれば仕事でも利用する（現在は大泉から利用している）。大泉以南の外環本線は高架でなければ総論で賛成である。細かい事項については、今までの実績を踏まえて最善を機してもらえればよい。外環ノ2は本線の地下化に伴い必要ないといえる。
- ・昭和41年の計画決定時から40年の間、外環本線・外環ノ2ともになくても不便は感じていなく、自然を破壊する道路である外環をあえて整備する必要はない。（再掲）
- ・外環はルートの必然性がない。その理由として、①公共施設を避けて学校などがある第一種住居専用地域を通る位置に設定しているため、路線計画の妥当性に問題がある。②環状八号線など既存の道路の立体化や地下化により、地域の交通問題の解決を図るべきである。（再掲）
- ・社会経済情勢が大きく変化している中で、昭和41年時の道路計画がそのまま莫大な経費を掛けて実施されることにより、無駄が生じることが懸念される。住民への影響や事業コストを勘案して計画を大きく変更すべきである。
- ・外環本線の必要性について一定の評価をしたいが、現行方式では外環ノ2が切り離されて残っていることに強い不満がある。外環（本線、外環ノ2）について、発想を建設的に（生産的思考で）考えたい。
- ・大深度法による事業計画は、生活上の一大転換の不安や社会問題が大きくなる心配がある。外環をつくるための法律であり、住民が犠牲になるため大反対である。今後は、地域住民の提案を前提として以下のような視点で取り組むべき。車を電車に載せて運ぶ交通体系など海外事例も参考にして、オイルレス方式を採用したい。具体的には、
 1. 車の通行は不可
 1. カーフェリー方式（電車による）交通体系の採用
 1. 地下水、大気汚染問題（現行の技術レベルでは解決不可）
 1. IC、ジャンクションが不要
 1. 大幅なコストダウン可能
 1. 新交通体系の開発、普及化
 1. 環八地下の有効活用
 1. 情報の開示（技術検討者に対する問題意識）
- ・大深度による事業は先例のないまじめての工法を用いるため、まだ未知数の部分がある可能性があり、不安が大きい。そうして考えると、地盤沈下、地下水問題、大気汚染など、現在示されている環境影響評価の結果は全ての評価項目で環境基準内にあることが疑問であり、データが信用できない。信用できるデータを技術的に得られないのか、とうとうしないのか、出さないのか、教えてほしい。（再掲）
- ・地下水流動保全工法が大深度では適用できないと考えられるため、地下水への影響が心配である。大深度地下の地下水の保全をどうするのか、納得できる説明を期待する。（再掲）
- ・外環本線と外環ノ2を分けて考えられないため、外環ノ2の必要性から議論して、その課題が解決してから本線の事業化を認可すべきである。
- ・外環本線・外環ノ2の整備よりも優先して資金を投入すべき分野がある。外環事業の費用対効果が心配であるため、外環の事業費の根拠・内訳が知りたい。
- ・本線についても当初決定したときと状況が違う。道路をつなげるということだけで莫大な予算をかけることにより、無駄な事業になる懸念がある。
- ・地下水保全の事例、井荻トンネルの換気などの実績を参考にして、外環の良い面と悪い面を評価し、メリット・デメリットを考慮すれば、外環事業の公共性を優先するようになるかもしれない。（再掲）
- ・外環事業について、住民の意見、賛否をもっと聞くべきである。外環事業の学識経験者は御用学者でないか心配である。どのような学者を入れて検討しているか住民に説明すべきである。
- ・昭和41年の都市計画以降、外環は出来てなくても済んでいた。行政が実行することを前提として考えているため、時代や地域の実情に即さない計画で事業が実施されてしまうことを懸念している。
- ・外環ノ2が残って整備されてしまうと、東町4丁目は地域が分断されコミュニティへの影響がある。そのため、外環本線と外環ノ2は切り離さないでほしい。（再掲）
- ・PIや住民意見の収集が手続きの一部になってしまっていたり、大局的な意見に対して行政側の回答が簡単であるため、意見が反映されるのか不安である。PIの計画自身を見直すべき。また、資料の事前送付を1週間前でなく、もっと早くしてほしい。

○情報の提供

- ・青梅街道IC周辺などの騒音や振動、大深度トンネル部などからの低周波などによる影響の懸念があるため、それらの影響について具体的に知りたい。（再掲）
- ・10年間に及ぶと思われる工事期間中の工事車両、土砂、泥水の処理などについての情報提供がないため不安である。（再掲）
- ・大深度による事業は先例の無い初めての工法を用いるため、まだ未知数の部分がある可能性があり、不安が大きい。そうして考えると、地盤沈下、地下水問題、大気汚染など、現在示されている環境影響評価の結果は全ての評価項目で環境基準内にあることが疑問であり、データが信用できない。信用できるデータを技術的に得られないのか、とうとうしないのか、出さないのか、教えてほしい。（再掲）
- ・地下水流動保全工法が大深度では適用できないと考えられるため、地下水への影響が心配である。大深度地下の地下水の保全をどうするのか、納得できる説明を期待する。（再掲）

- ・外環本線・外環ノ2の整備よりも優先して資金を投入すべき分野がある。外環事業の費用対効果が心配であるため、外環の事業費の根拠・内訳が知りたい。（再掲）
- ・外環事業について、住民の意見、賛否をもっと聞くべきである。外環事業の学識経験者は御用学者でないか心配である。どのような学者を入れて検討しているか住民に説明すべきである。（再掲）
- ・外環本線による、善福寺など元に戻せない自然への影響が心配である。大深度部分の水処理、工事車両による影響などの説明がないことが不安である。情報はできるだけ早く出してほしい。（再掲）

■外環ノ2

- ・外環ノ2の整備により、東町4丁目の多くの部分が道路用地として取られるため、コミュニティが崩壊する懸念がある。
- ・外環ノ2は、利用する人にとっては便利なががあるが、その地上部の居住者にとって大変な死活問題である。外環本線が高架式でなくなったため外環ノ2は必要がなく、その地上部は何も手を付けなくてもいい。
- ・外環本線が大深度になったにもかかわらず、外環ノ2が地上部に以前と同じ計画線で引かれているため、必要のない外環ノ2がつくられてしまう不安がある。必要性の議論をすることにより計画自体を認めてしまう懸念もある。
- ・外環ノ2についても、地上の環境が重視され、地下方式になったと市民は聞いていたため、行政の進め方に対して強い不信感がある。
- ・外環本線が大深度に変更することが決まった時に、外環ノ2について説明が全くなかったため住民は外環ノ2も消えたと理解していた。平成12年の都知事の発言も思えば、行政に対する不信感が一層強まる。外環本線と外環ノ2を切り離して考えるべきではない。
- ・外環本線の前に外環ノ2の必要性を議論し、本線が地下方式となったため、外環ノ2のルートの見直しから検討を行うべきである。
- ・自宅全部が外環用地にかかるため、計画の行方がどうなるか不安である。
- ・地上部の買収のほか、環八や他道路も含めたコストは膨大なものになるため、様々なことを考慮して外環はつくらないことも検討の選択肢に入れるべきである。
- ・平成12年の石原知事の視察、13年の扇大臣の住民説明の経緯があつて本線が大深度となったのにもかかわらず、平成17年に外環ノ2在りきになったことは理解できない。なぜ住民に知らされていないのか、不安がある。

■検討会の進め方等の意見

- ・PIや住民意見の収集が手続きの一部になってしまっていたり、大局的な意見に対して行政側の回答が簡単であるため、意見が反映されるのか不安である。PIの計画自身を見直すべき。また、資料の事前送付を1週間前でなく、もっと早くしてほしい。（再掲）
- ・KJ法・ワークショップ方式による討議では、実施する際の問題点のみを抽出することになり、大局的な見地での討議（事業化するか・しないかの議論）が行われず、問題解決を図ることができない懸念がある。

Gグループ [1/3]

■井の頭公園・神田川

・大深度方式にした場合に、井の頭公園の池や神田川など地域の水源に影響はないのか心配している。

環境

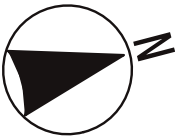
■吉祥寺駅

・外環ノ2が出来たときに地域が分断され、吉祥寺駅へのアクセスが悪くなってしまうのではないかと心配している。

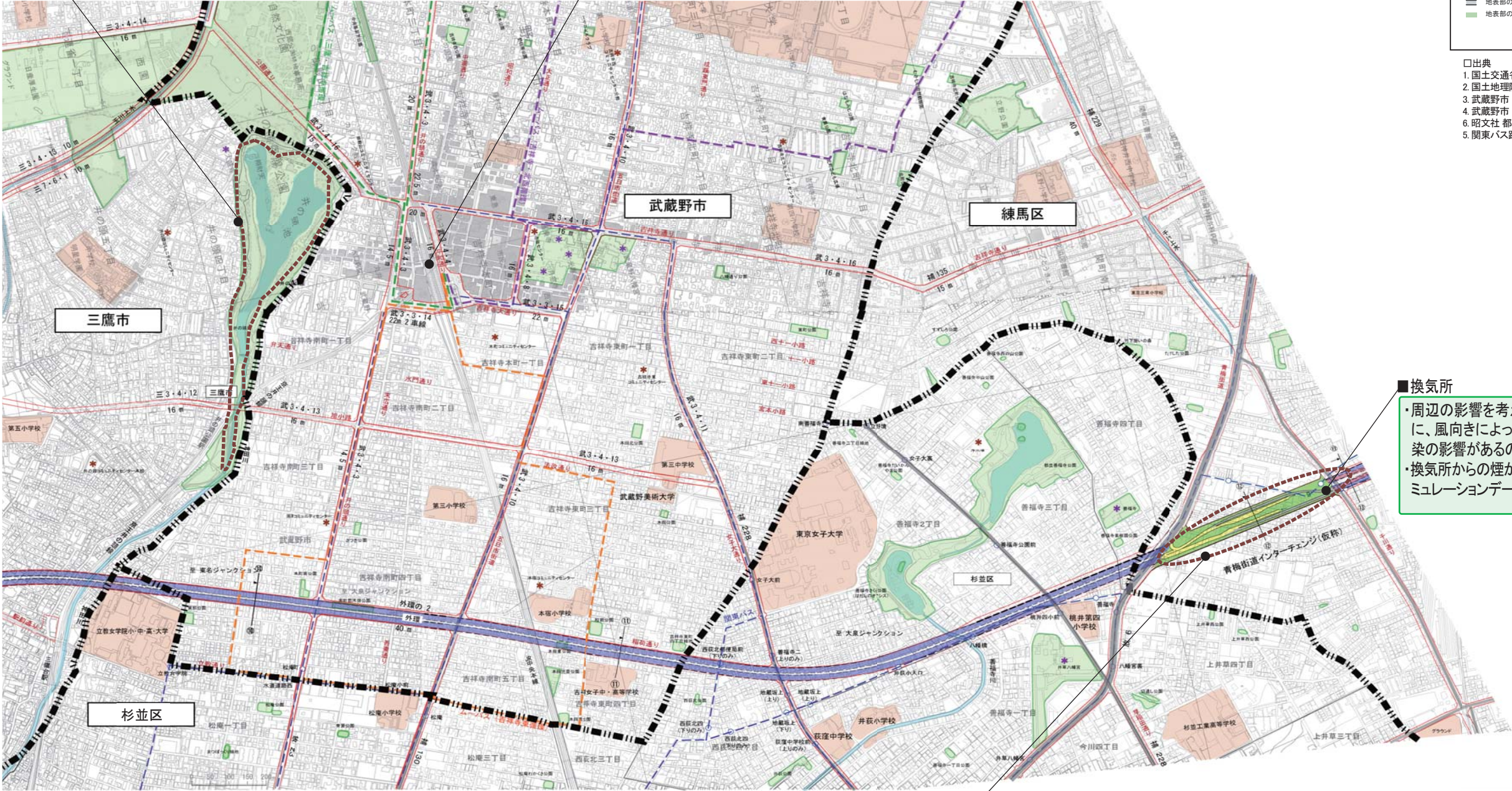
・外環ノ2が出来たときに地域が分断され、吉祥寺駅へのアクセスが悪くなってしまうのではないかと心配している。(再掲)

まち

交通



- 出典
1. 国土交通省保有DMデータ
 2. 国土地理院発行1万分の1地形図(吉祥寺、石神井)
 3. 武蔵野市 武蔵野市全国 平成20年6月作成
 4. 武蔵野市 武蔵野都市計画図 平成18年3月更新
 6. 昭文社 都市地図「武蔵野・三鷹市」
 5. 関東バス路線図(ホームページより)



■換気所

・周辺の影響を考えて換気所を高した場合に、風向きによっては武蔵野市にも大気汚染の影響があるのではないかと心配である。

・換気所からの煙がどのように広がるのか詳しいシミュレーションデータを示して欲しい。

環境

■青梅街道 IC

・青梅街道のハーフインターが出来た時の周辺の交通への影響を心配している。

・青梅街道ICについて、ハーフインター、フルインター、インターなしの場合のそれぞれの交通量予測を出して欲しい。

・青梅街道ICが出来た場合のインターへの流入流出の流れを含めたインター周辺交通量の変化をシミュレーションして欲しい。

・青梅街道ICが出来た場合に車の流れがどのようになるのかシミュレーションを行い、周辺地域の交通量の変化を示して欲しい。

交通



Gグループ[○] [2/3] 場所を特定していない意見

■交通

- ・事務局からの通過交通の説明の意味が全く分からない。示されている写真も現状とは違うものであるし、現状の交通量もきちんと把握されていない。通過交通の現状をきちんと説明してほしい。
- ・外環の整備を進めるにあたって、環境や交通、工事中段階の不安がある。
- ・アクアラインや3本の本四道路では、計画段階での予想交通量と実際の交通量の差異がどの程度であったのか調べてほしい。もし差異があるのならば、差異が生まれた責任をつきつめることはしているのだろうか。今回の計画の予測については誰が責任を担うのか教えてほしい。

交通

■環境

○地下水

- ・シールド工法を利用した場合に裏込め剤などからの溶出物の恐れがあり、地下水の水質へ何らかの影響があるのではないかと心配している。
- ・大深度方式にした場合に、地下水に何らかの影響が及び、将来的に井の頭池が涸れてしまうのではないかと心配している。
- ・工事を始めてから地下水に大きな影響があることなどが分かったら、工事を中止することは可能なのか。
- ・大深度の掘削による地下水への影響はこれまで経験の少ない分野であり、地下水について詳しく調査、研究してほしい。
- ・地下水への影響は工事を行ってすぐはなくても、10～20年経った後に影響があるのではないかと心配している。
- ・大深度方式にした場合に地下水へ何らかの影響があるのではないかと心配している。
- ・深層地下水と大深度工事による影響については、今ある環境影響評価のデータでは満足できる説明がなされないので、地下水について環境影響評価のやり直しが必要である。
- ・環境影響評価の結果から地下水に影響がないと説明されているが、納得できない。専門家や研究者の方に来ていただいて本当に大丈夫だという話を聞きたい。
- ・大深度方式とするのであれば、地下水に影響のないルートを再度検討するべきである。

環境

○環境一般

- ・深層地下水など、大深度の計画についての説明資料が不足しており、再度環境影響評価をやり直す必要がある。
- ・すでに正当な手続きを経て環境影響評価が出来上がっているとしても、疑問に答えられるように、今ある環境影響評価を再検証する必要がある。
- ・環境影響評価の基準値というのはどのように決められたものなのか知りたい。
- ・環境影響評価の基準値はどのように決められているのか説明してほしい。外環ノ2が出来た時のことを想定して評価を行っているのか。
- ・環境影響評価書の中では全てのデータが〇〇基準をクリアしているから大丈夫という書き方をされているが、その基準を満足していれば大丈夫だという根拠が分からない。
- ・外環の整備を進めるにあたって、環境や交通、工事中段階の不安がある。（再掲）
- ・大深度方式を前提とした環境影響評価が行われているのか。

■安全・安心

- ・外環道が出来れば災害時に利用できるとの説明があるが、管理母体によっては、本当に災害時に利用できるのか疑問である。
- ・大深度のトンネルからの避難はどう考えているのか。地上への避難口は武蔵野地域にできるのだろうか。
- ・災害時に外環が使えると説明されているが、本当に使えるのか、また災害時に使う道路をまちなかにつくる必要があるのか。
- ・供用後の災害時の対応について懸念がある。
- ・トンネルからの避難路をどのように考えているのか心配である。

安全

■工事中

- ・外環の整備を進めるにあたって、環境や交通、工事中段階の不安がある。（再掲）
- ・外環本線をつくるときに工事車両が一日何台の車がどこを通るのか情報提供してほしい。
- ・外環建設時に工事車両がどの道を通るのか、工事に伴い発生する泥土がどのように処理されるのかなど、工事中の情報を提示してほしい。
- ・工事を始めてから地下水に大きな影響があることなどが分かったら、工事を中止することは可能なのか。（再掲）

工事

■用地補償

- ・立ち退きに関する補償がどのようになっているのか情報提供してほしい。

補償

■計画検討の進め方

○計画検討

- ・外環建設の意義を論じる場合、その経済性を考える必要がある。
- ・こういった道路をつくる場合には、たいてい計画した総工事費よりも実際の工事費は増えてしまい税金の無駄遣いになる心配がある。
- ・少子高齢化対策など道路建設よりも優先して税金を使うべき分野がある。
- ・費用対効果をきちんと考えた計画とすべきである。
- ・道路建設よりも他の福祉などに税金を使うべきではないか。
- ・税金をかけるべきなのは少子高齢化などの問題で道路の優先順位は高くない。
- ・外環道の武蔵野地区は関越道路としてつくられる。外環道が出来た場合、管理母体がどこになるのかを理解した上で議論をする必要がある。
- ・外環道をどこが管理していくのか気に掛かる。説明がほしい。
- ・外環が高架から地下に変更になったのに、同じルートで地下にするのはおかしいのではないか。
- ・昭和45年に建設大臣が外環建設の凍結宣言を出しており、その後28年間の空白があり、何故平成10年になって突然連絡会が設置されたのか。その経緯を知りたい。
- ・外環が本当に必要なのかどうかきちんと考える必要がある。
- ・外環本線については計画を承認した上で検討を行っている。
- ・大深度方式とするのであれば、地下水に影響のないルートを再度検討するべきである。（再掲）
- ・「何か問題が起きた場合には検討します」というのではなく、リスクヘッジということをきちんと考えて、問題に対応する計画を事前に立てておいてほしい。
- ・過去の「整備の必要性」だけでなく、現在議論をする前提として、外環道を作ればどれほどの経済効果があるのか明確にすべきである。
- ・外環ノ2がどうなるかははっきり決まるまでは外環本線の事業化は認めない。
- ・外環ノ2と外環本線は一体と考えているので、外環ノ2をつくるかどうかの結論ができるまでは外環本線の事業化は考えられない。
- ・外環ノ2をつくるかどうかははっきりするまでは外環本線の事業化には着手するべきではない。
- ・外環本線についてはすでに都市計画決定されているので、懸念について検討会で出し合って、それについて回答をもらった上で結論を出したい。



Gグループ[○][3/3]

■計画検討の進め方（続き）

○情報の提供

- ・今回の検討会資料には浅層水への影響について大部の記述があったが、武蔵野地域には浅層水が流れておらず関係のない資料である。直接関わる深層地下水についての資料は影になって見えてこない。地域に関係のない資料を入れると分かりにくってしまうので、地域ごとに必要な資料だけを入れてほしい。
- ・外環道建設の意義と影響を比較検討するためには、外環建設の総工費を住民で負担した場合に1人いくらの負担になるのか知りたい。
- ・計画段階での予想交通量と実際の交通量の差異があるのならば、差異が生まれた責任をつきつめることはしているのだろうか。今回の交通量予測は大丈夫なのか。
- ・外環建設に関わる費用の1人あたりの税金負担がどのくらいになるのか知りたい。
- ・現在の資料からでは外環を作った場合の経済効果がはっきり分からないので情報提供してほしい。
- ・外環は、どこからどこに車を流すためにするのか、現在の資料からははっきり分からないので情報提供してほしい。
- ・換気所からの煙がどのように広がるのか詳しいシミュレーションデータを示してほしい。
- ・青梅インターが出来た場合に車の流れがどのようになるのかシミュレーションを行い、周辺地域の交通量の変化を示してほしい。（再掲）
- ・外環建設時に工事車両がどの道を通るのか、工事に伴い発生する泥土がどのように処理されるのかなど、工事中の情報を提示してほしい。（再掲）
- ・外環本線をつくるときに工事車両が一日何台の車がどこを通るのか情報提供してほしい。（再掲）
- ・様々な懸念事項に対して問題ないと回答されているが、その根拠がはっきりしていないと納得がいかないなので、きちんとデータを提示してほしい。
- ・検討会で検討するためのデータがきちんと提示されていないので、詳細なデータを提示してほしい。
- ・立ち退きに関する補償がどのようにになっているのか情報提供してほしい。（再掲）
- ・大深度方式を前提とした環境影響評価が行われているのか。（再掲）
- ・環境影響評価の基準値というのはどのように決められたものなのか知りたい。（再掲）
- ・環境影響評価の基準値はどのように決められているのか説明してほしい。外環ノ2が出来た時のことを想定して評価を行っているのか。（再掲）
- ・環境影響評価書の中では全てのデータが〇〇基準をクリアしているから大丈夫という書き方をされているが、その基準を満足していれば大丈夫だという根拠が分からない。（再掲）
- ・青梅インターについて、ハーフインター、フルインター、インターなしの場合のそれぞれの交通量予測を出してほしい。（再掲）
- ・青梅インターが出来た場合のインターへの流入流出の流れを含めたインター周辺交通量の変化をシミュレーションしてほしい。（再掲）
- ・外環道をどこが管理していくのか気に掛かる。説明がほしい。（再掲）
- ・昭和 45 年に建設大臣が外環建設の凍結宣言を出しており、その後 28 年間の空白があり、何故平成 10 年になって突然連絡会が設置されたのか。その経緯を知りたい。（再掲）
- ・東十一小路・宮本小路の事例は、武蔵野市で行った交通対策であり、インター周辺での通過交通対策としてどのようなことが行われているのかの事例を示してほしい。
- ・東十一小路・宮本小路の事例は、武蔵野市としての通過交通の課題に対処したものである。現実の交通量の状態をあわせて見てほしい。
- ・東十一小路・宮本小路の現在の交通量と外環本線が整備されたときの将来の予測交通量台数のデータを提示してほしい。
- ・換気所による大気汚染の影響が武蔵野地域にどのくらい影響するのか知りたい。
- ・アクアラインや3本の本四道路では、計画段階での予想交通量と実際の交通量の差異がどの程度であったのか調べてほしい。もし差異があるのならば、差異が生まれた責任をつきつめることはしているのだろうか。今回の計画の予測については誰が責任を担うのか教えてほしい。（再掲）
- ・外環は一度凍結宣言が出されているにも関わらず再び議論されることになった経緯がよく分からないので説明をしてほしい。

■外環ノ 2

- ・外環ノ2が出来たときに武蔵野地域の静かな住宅市街地の景観が壊れてしまうのではないかと心配している。
- ・外環ノ2が出来たときに南側の閑静な住宅街の景観に影響があるのではないかと心配している。
- ・外環ノ2については環境影響評価が行われていないので、資料も不十分である。2回の検討会で結論が出ると思えないので回数を増やすべきである。
- ・外環ノ2が出来ることによって公害などの問題が発生するのではないか。
- ・外環ノ2について環境影響評価が行われていないのではないか。
- ・外環ノ2が出来ることにより地域が分断されてしまうのではないかと心配している。
- ・外環ノ2が出来ることによって子どもの通学にも影響が出るのではないか。
- ・外環は地上部につくることが問題になったので地下にしたのではないか、 そうであれば外環ノ2を地上部につくことは問題ではないか。
- ・外環ノ2は検討会メンバーの中では廃止で意見が一致しており、廃止を大前提として検討会を進めるべきではないか。
- ・本日のGグループメンバーの中では外環ノ2は廃止で意見が一致している。
- ・外環が高架から地下に変更になったので、外環ノ2のルートを変更するか、廃止するか考える必要がある。
- ・外環ノ2は必要性がないのではないか。
- ・H19 年 1 月 10 日付で武蔵野市長が外環ノ2は必要ないという意見を出しているように外環ノ2は必要ないのではないか。
- ・外環ノ2をつくるのであれば、環八の地下にもう1本道路を建設すればいいのではないか。
- ・外環ノ2は住宅地には不要である。つくるのであれば大深度とするべきである。
- ・外環が地下になった時点で外環ノ2のルート変更をなぜ考えなかったのか。
- ・外環ノ2の問題は、住んでいる場所によって必要性の認識が違ってくるのではないか。
- ・武蔵野市長も外環ノ2は必要ないと発言しているように、外環ノ2については整備ありきの議論はありえない。廃止を前提に議論するべきである。
- ・外環が大深度になった時点で外環ノ2は作らないと言われてきた経緯がこれまでであるので、外環ノ2はこの地域には必要ない。
- ・外環を大深度方式にした時点で外環ノ2は白紙になったと地域住民は思っている。
- ・外環ノ2については、これまでの計画の経緯をきちんと調査して説明してもらいたい。
- ・外環ノ2についてはこれまでどのような議論がされてきているのか経緯をきちんと説明してほしい。

■検討会の進め方等の意見

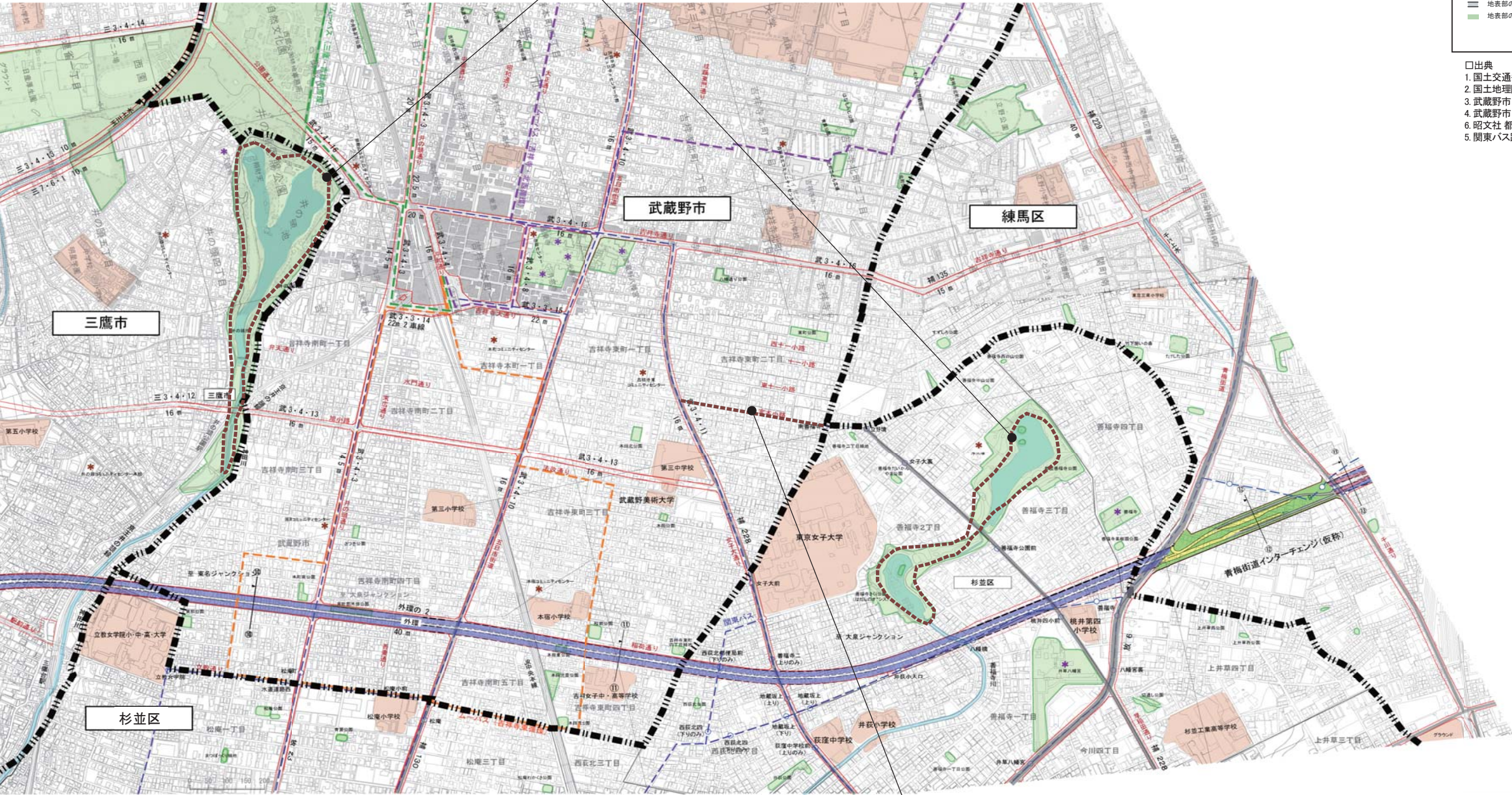
- ・外環本線についてはすでに都市計画決定されているので、懸念について検討会で出し合って、それについて回答をもらった上で結論を出したい。（再掲）
- ・他の市町村と比較して武蔵野市は外環に対する取り組みが遅れていることを心配している。他の検討会も含めた全体の取りまとめを今後どのように行っていくのか心配している。
- ・他の地区では検討が進んでおり、他の地区で出された課題とそれに対応した解決法がこの地域にも適応されてしまうのではないかと心配している。
- ・他の市町村と比較して武蔵野市の外環への対応が遅いことを心配している。
- ・第2回の検討会はやり方を十分に検討してほしい。次回はテーマを決めて全体で話し合いを行ったほうがよいのではないか。
- ・検討会が2回では十分な論議が行えないのではないか。回数を増やすことを検討してほしい。
- ・検討会は2回では十分ではないので、回数を増やすことを検討してほしい。
- ・検討会の回数を増やして、きちんと納得した上で検討会を終了したい。検討会では課題対応の方針まで話し合う必要がある。
- ・検討会で検討すべき課題が出された後に、課題対応の方針が出されると思うが、出された時点で対応の方針についても検討会で検討をする必要がある。
- ・今回の検討会は実施段階前での検討会であるので、その重要性を十分に配慮して慎重な意見集約を行ってほしい。

Hグループ [1/3]

■井の頭池・善福寺池など

・水や緑などの自然がなくなると取り返しがつかない。井の頭池、善福寺池、その他区市の池や緑に影響がないといえるのか。

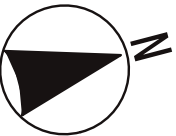
環境



■宮本小路

・宮本小路は、歩行者にやさしくない道である。宮本小路は、車にやさしい道である。

交通



- 出典
- 国土交通省保有DMデータ
 - 国土地理院発行1万分の1地形図(吉祥寺、石神井)
 - 武蔵野市 武蔵野市全図 平成20年6月作成
 - 武蔵野市 武蔵野都市計画図 平成18年3月更新
 - 昭文社 都市地図「武蔵野・三鷹市」
 - 関東バス路線図(ホームページより)

Hグループ [2/3] 場所を特定していない意見

■交通

- ・外環の計画地周辺には、未整備の都市計画道路が多い。生活に密着したこれらの一般道路の整備を優先する必要がある。
- ・外環の整備の必要性を検討する前に、公共交通の活用、ロードプライシング、パークアイランド、駐車マネジメントといった需要調整の施策を行い、効果を検証することが大切です。
- ・高速道路は連結して利便性があるにもかかわらず、東名以南が計画されていないのはなぜですか。
- ・大事業は拙速に検討してはならない。秋にできる最新の「将来交通需要推計」に基づいて検討をすべきである。

交通

■環境

○大気質

- ・工事中の車両からの排出ガスや換気所から出される大気質による大気汚染が心配である。
- ・換気所の影響は、気象条件や地形により異なる。大泉 JCT と東八 IC の間の年間気象データ（風向き、風力、気温など）による影響に関するデータを示して、説明をしてほしい。
- ・今年もたびたび発生した健康に影響する光化学スモッグに関する予測をしてほしい。
- ・国は、外環の地下化による外気・騒音・振動の予測を定量的に保証することは可能か。予測を上回る影響があったときには、住民への補償を自動的に行う仕組みができるか。予測に対する行政責任の所在を明確化してほしい。

○騒音・振動・低周波音

- ・国は、外環の地下化による外気・騒音・振動の予測を定量的に保証することは可能か。予測を上回る影響があったときには、住民への補償を自動的に行う仕組みができるか。予測に対する行政責任の所在を明確化してほしい。（再掲）

○環境一般

- ・人間の英知が及ばない自然に対して傲慢になってはいけない。自然を破壊することは人を破壊すること同じである。項目・場所・期間を見直し、全面的に調査をやり直してほしい。
- ・環境に関する調査を住民が検討し、判断できる仕組みを取り入れてほしい。住民が調査のための専門家を雇い、分析を住民側から行うために費用を行政が出してほしい。

環境

■安全・安心

- ・雨水は、浅い透水層に浸透するが、大雨時はランプ付近ではダムアップ化により、洪水災害が起こるのではないか。
- ・杉並の検討会で、松岡アドバイザーは外環には通行禁止車両は「ない」と答えたが、武蔵野市の課長は「ある」と答えた。どちらが正しいのか。
- ・関越自動車道から、危険物を積載した車両が外環に進入してきた場合はどうするのか。
- ・外環の避難出口が示されていない。武蔵野地区に避難出口はあるか確認したい。

安全

■工事中

- ・工事期間中の騒音による生活への影響を教えてください。
- ・工事中の車両からの排出ガスや換気所から出される大気質による大気汚染が心配である。（再掲）
- ・外環のトンネル工事にはいつ頃開発された技術が利用されますか。外環の工事には、どの建設会社に関わりますか。

工事

■用地補償

- ・外環ノ2の工事が施工される場合に退去させられる人への賠償はどうなっているか。

補償

■計画検討の進め方

○計画検討

- ・PI 外環沿線協議会における議論では、外環が必要であるという結論に至っていないにもかかわらず、都市計画決定を行ったのか説明してほしい。
- ・検討会で議論をするためには、外環を整備するかしないかをこれから決めるのか、また整備するならばいつ着工するのがわからなければ議論できない。
- ・共同集配、共同運送、車両のトレーラ化・大型化、高度道路交通システム（ITS）などの活用などの行政と民間で取り組み、物流システムの改革を行うべきである。
- ・外環の整備の必要性を検討する前に、公共交通の活用、ロードプライシング、パークアイランド、駐車マネジメントといった需要調整の施策を行い、効果を検証することが大切です。（再掲）
- ・大事業は拙速に検討してはならない。秋にできる最新の「将来交通需要推計」に基づいて検討をすべきである。（再掲）
- ・都市計画決定から長い時間が過ぎ、社会情勢が大きく変化しているため、推計などをし直す必要がある。

- ・市民が環境アセスの内容を理解し、評価することは難しい。環境アセスに対する中立的な専門家の意見を聞きたい。
- ・地下水に影響がないのであれば、インターチェンジ・ジャンクションを直線でつなぐ合理的なルートへの変更が可能ではないか。
- ・国は、外環の地下化による外気・騒音・振動の予測を定量的に保証することは可能か。予測を上回る影響があったときには、住民への補償を自動的に行う仕組みができるか。予測に対する行政責任の所在を明確化してほしい。（再掲）
- ・外環の整備に使う財源を福祉に使ってほしい。
- ・外環の整備による 3000 億円／年の経済効果よりも、行政のムダをなくす方が効果的です。
- ・今まで外環の将来予測交通量が、行政側から何回か提示されているが、その数値が統一されていない。そのため将来予測交通量が正しいのかどうか不信感をもっている。
- ・莫大な費用を要する外環の整備は、トンネルの有効活用など他の公共事業との組み合わせる計画をしていますか。
- ・外環の通行料はいくらになりますか。通行料の収益のうち、武蔵野市にはどれくらい入りますか。
- ・外環の工事はいつからはじまるか。
- ・外環は、基本計画において、経過する地区、標準車線数は決定されているが、ルートは計画されていないのではないですか。大深度地下案ではルートが違う案があるのではないですか。
- ・外環本線と外環ノ2の整備は、同時に検討し、決定すべきである。外環ノ2の有無は、外環本線を検討するための最重要な要因なので、外環ノ2の整備するかしないか決定せずに、外環本線の検討をすることはできない。
- ・外環の計画地周辺には、未整備の都市計画道路が多い。生活に密着したこれらの一般道路の整備を優先する必要がある。
- ・外環の都市計画決定区域内に住んでいる人は、事業がいつ行われるのかわからずに不安なまま、長い時間が経過した。さらに長い時間が経過するのは困る。
- ・都内には戦後マッカーサーが計画し、完成してない道路がある。計画されてまだできない道路があるのに外環をつくるのか。
- ・住環境の保全のために外環を地下化することと外環ノ2を整備することは矛盾する。外環ノ2は、行政手続上も問題がある。外環ノ2と外環を分離して計画することは、住民との信頼関係を損なうことになる。
- ・自動車台数の減少や人口減少にもかかわらず、なぜ外環を整備するのですか。
- ・現在の外環計画は、外環と外環ノ2を一体に考えているが、「移転戸数を少なくし、地元住民への影響を少なくし、インターチェンジ無し地下化案を基本とし……」という東京環状道路有識者委員会の提言をどう考えているのでしょうか。
- ・外環ノ2の中止が決定しないと外環に関する検討を行うことができない。
- ・環境に関する調査を住民が検討し、判断できる仕組みを取り入れてほしい。住民が調査のための専門家を雇い、分析を住民側から行うために費用を行政が出してほしい。（再掲）
- ・行政に大きな不信感を抱いているので、行政側が作成した資料の内容を信じることが出来ない。

○情報の提供

- ・地下水の調査箇所の地層断面図を明示してほしい。
- ・換気所の影響は、気象条件や地形により異なる。大泉 JCT と東八 IC の間の年間気象データ（風向き、風力、気温など）による影響に関するデータを示して、説明をしてほしい。（再掲）
- ・今年もたびたび発生した健康に影響する光化学スモッグに関する予測をしてほしい。（再掲）
- ・今まで外環の将来予測交通量が、行政側から何回か提示されているが、その数値が統一されていない。そのため将来予測交通量が正しいのかどうか不信感をもっている。（再掲）
- ・莫大な費用を要する外環の整備は、トンネルの有効活用など他の公共事業との組み合わせる計画を していますか。（再掲）
- ・外環の通行料はいくらになりますか。通行料の収益のうち、武蔵野市にはどれくらい入りますか。（再掲）
- ・外環の避難出口が示されていない。武蔵野地区に避難出口はあるか確認したい。（再掲）
- ・外環の工事はいつからはじまるか。（再掲）
- ・外環は、基本計画において、経過する地区、標準車線数は決定されているが、ルートは計画されていないのではないですか。大深度地下案ではルートが違う案があるのではないですか。（再掲）
- ・市民が環境アセスの内容を理解し、評価することは難しい。環境アセスに対する中立的な専門家の意見をききたい。（再掲）
- ・外環のトンネル工事にはいつ頃開発された技術が利用されますか。外環の工事には、どの建設会社に関わりますか。（再掲）
- ・高速道路は連結して利便性があるにもかかわらず、東名以南が計画されていないのはなぜですか。
- ・行政に大きな不信感を抱いているので、行政側が作成した資料の内容を信じることが出来ない。（再掲）

Hグループ [3/3] 場所を特定していない意見

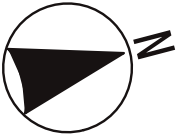
■外環ノ２について

- ・武蔵野市の道路幅員を広げても、接続する練馬区の道路幅員が狭ければ、効果がない。
- ・幹線道路となる外環ノ2は、地域への自動車流入などの影響が出る。外環が地下化することにより解決しようとしている同じ課題を外環ノ2は作っており、矛盾している。
- ・外環ノ2の 40 メートルの幅員の中に道路と街路樹をつくってもグリーンベルトにならない。良好な住宅地の緑を守り育むことが重要です。
- ・外環ノ2は、住民の長い間の努力により出来た良好な住宅地のコミュニティを分断する。また、環境を破壊するので必要ない。都から示された外環ノ2を検討する4つの視点から見ても必要はない。
- ・外環を地下化した理由と同じように、外環ノ2は地域コミュニティの分断、家屋の移転、環境の破壊を引き起こすのではないか。
- ・外環ノ2は、車両の通行があるだけでなく、沿道の用途地域が商業地域に変更され、高いビルが建ってしまうので反対である。
- ・外環ノ2が出来ると、沿道が近隣商業地域になり、高い建物が建つ。外環ノ2の検討は、土地利用も含めて議論する必要がある。
- ・大深度地下にあるトンネルで事故があったときに上部から掘り下げを想定して、外環ノ2が必要なのですか。
- ・外環ノ2は、大深度地下トンネルの外環が危険物搭載車が通行することができないために必要ではないか、返事をしてください。
- ・外環ノ2の工事が施工される場合に退去させられる人への賠償はどうなっているか。
- ・道路構造や環境などの問題は外環ノ2を整備をするかしないかで検討内容が異なる。外環ノ2を整備するかしないかを決めることが外環による影響を検討することより優先すべきである。
- ・外環の工事と同じ時期に外環ノ2を整備する場合に国から整備費の支援があるのか。
- ・外環の都市計画が変更されたということは、東京都から一方的に伝えられただけである。都市計画の変更手続きが進められていた平成 19 年 1 月に、計画変更案に関する意見を東京都に提出した武蔵野市長の見解はまだ表明されていない。
- ・「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）これまでに頂いたご意見・ご提案と計画の具体化の検討等における考え方（平成 18 年6月）」に書かれたように、外環を早く安く整備し、高架構造で懸念された地域分断や大気、騒音、震動などを抑える必要から大深度地下方式にしたのであれば、外環ノ2を整備することはできないのではないか。
- ・外環ノ2は、外環の高架下を有効活用することが主旨であったのだから、外環を地下化するにも関わらず、外環ノ2の計画を残すことにより、住民との信頼関係を損なうことになる。
- ・新車販売台数が長期にわたり減少し、少子高齢化社会を迎え、石油等の資源が高騰する社会情勢において、外環ノ2は必要ない。
- ・外環の地下化により、地上部がなくなったと思ったのに、外環ノ2が浮上してきたのはなぜですか。
- ・「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括（平成 17 年 9 月）」に「シールド工法を活用することで、地上にある建物は移転の必要がなくなり、地域分断も最小限に出来る」と書かれているのに、外環ノ2が浮上するのはどうしてですか。
- ・国と都は、PI外環沿線協議会の途中で方針を出したり、外環ノ2の名称を出すなど市民との信頼を壊してきた。国や都は、外環ノ2の検討では信頼を壊さないようにしてください。
- ・外環ノ2の幅員 40 メートルは、工事用道路を考慮して、高架下に一般道路をつくるための幅員であり、外環が地下化したので、幅員を狭くできるのではないか。
- ・外環ノ2の整備は、住民の利益を考えた都市計画として、東京都が費用負担をするのですか。
- ・外環ノ2を市民の声により中止することはあるのか聴きたい。外環が地下方式に変更したときに外環ノ2はなくなったわけではないのか聴きたい。
- ・外環ノ2の法的な根拠が示されなければ、会議を行う意味がない。
- ・市民参画検討会で外環ノ2の必要性の議論をするのか。

■検討会の進め方等の意見

- ・国や都は、計画を進めるための手続き論を言っている。国や都は、参加者の質問に真摯に答えていない。
- ・本会議は、主催者や全体進行役が道路を整備するための手続きであるならば不要である。
- ・検討会を開催する目的が、市民が意見を出せば終わりの、計画を進めるための手続きの一環なのであれば、検討会を開く意味がない。
- ・行政側が検討会を開催する目的が、計画を進めるための手続きなのであれば、検討会を開く意味がない。私はもう出席しない。
- ・行政は、検討に入る前に市民に対して、外環を整備する必要性について説明してほしい。
- ・第一回の PI では、まず市民から外環の必要性やルート等について意見を聴くべきである。

Iグループ [1/3]



□凡例

○

特定のポイント

—

区市境界

★

主な公共施設

○

学校

—

主な道路

—

バス路線/バス停

—

外環の地上部の計画範囲

—

外環の地下部の計画範囲(地上部よりも内側となる範囲を除く)

—

シールドトンネル部(一部若しくは全ての構造が41mより深い箇所)

—

シールドトンネル部(全ての構造が41m以内になる箇所)

—

トンネル分合流部(深度区分については注書き参照)

—

地表部の路面(外環)

—

地表部の路面(外環以外)

—

地表部のその他の施設

—

河川

★

歴史資源

—

公園・緑地

—

都市計画道路

—

換気所

—

現在の都市計画

—

進行方向

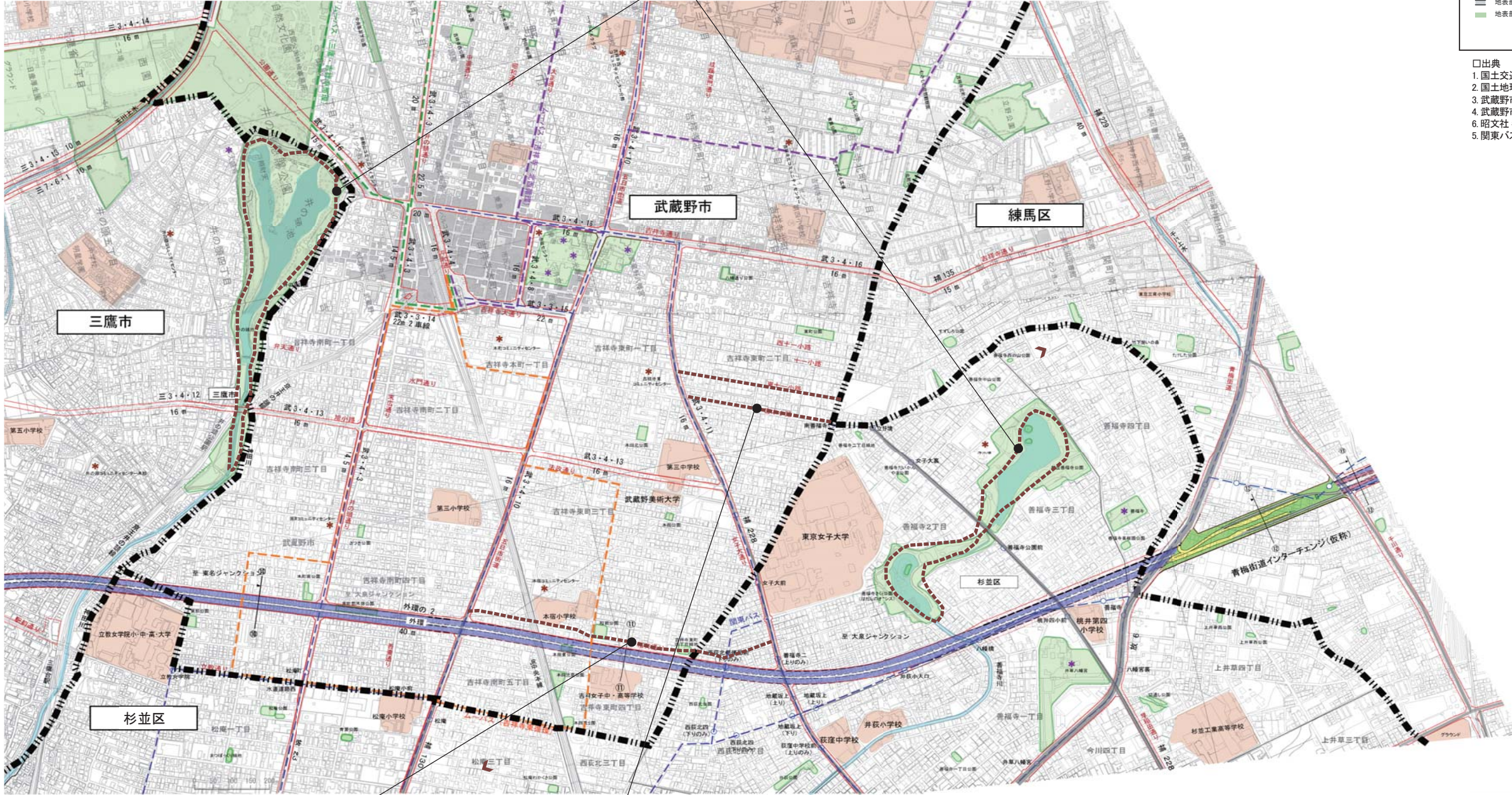
0 50 100 150 200m

- 出典
- 国土交通省保有DMデータ
 - 国土地理院発行1万分の1地形図(吉祥寺、石神井)
 - 武蔵野市 武蔵野市全国 平成20年6月作成
 - 武蔵野市 武蔵野都市計画図 平成18年3月更新
 - 昭文社 都市地図「武蔵野・三鷹市」
 - 関東バス路線図(ホームページより)

■井の頭池・善福寺池・神田川

・井の頭池、善福寺池はすでに水涸れの状態にあり、モーターを使って汲み上げている状態である。神田川を横切るように外環を通すことでさらに水涸れが進むのではないかと心配である。井の頭池、善福寺池から下流側に外環が通るのは納得できない。

環境



■稲荷通り

・現在、稲荷通りが抜け道になっているが、外環ICができるとさらにそれがひどくなるのではないかと心配。国の交通量予測はそういう点をきちんとおさえていない。きちんとした交通量調査をすべきである。

交通

■宮本小路

・現在、宮本小路等が抜け道になっているが、外環ICができると、そこに向かう車ももっと多くなるのではないかと心配している。

交通

Iグループ [2/3] 場所を特定していない意見

■交通

- ・外環ICができるとそこに向かう車が生活道路に入り込むのではないか。生活道路の安全確保が必要である。
- ・現在、稲荷通りが抜け道になっているが、外環ICができるとさらにそれがひどくなるのではないかと心配。国の交通量予測はそういう点をきちんとおさえていない。きちんとした交通量調査をすべきである。（再掲）
- ・交通量調査については、武蔵野、荻窪、上石神井の警察が協力して、その結果、抜け道対策として車を入りにくする棒を設置してくれ、施工前後の交通量調査を行った。住民が働きかければもっと調査も可能である。住民参加での調査、計画づくりを行うべきである。
- ・行政は外環の整備の効果の一つとして、「生活道路(住宅街)の通過交通の減少による歩行者の安全向上」と言っているが、外環本線、外環ノ2の整備でその効果があがるのか疑問である。通過交通がどうなるのかについて、外環本線、外環ノ2を同時に市民参加で検証してほしい。それについて私達の会では独自に住宅街への車通行量の調査をしている。これを提示するので、行政の回答がほしい。

交通

■環境

○大気質

- ・青梅 IC の換気所から出る排出ガスにより大気汚染が広がるのではないかと不安。風の強い地域である武蔵野市は、排出ガスが広域に渡って拡散するので、広い範囲に拡散するのではないか。三鷹の方からも IC 換気所からの排出ガスが風に乗って武蔵野市へやってくるし、汚染物が蓄積する可能性が大きい。小児ぜん息の患者の増加も心配である。
- ・（排気は）どのくらい拡散するのか？大気汚染の除去対策はどのように行なうのか。
- ・排出ガスは高く吹き上げるので地表付近への影響は小さいという説明だが、大気を汚染することはかわりない。地球温暖化を促進する。
- ・排出ガスはどこかに落ちてくるので、広い範囲で影響があると思われ、心配である。
- ・山手通りが開通して、地下 20 数mを通っている。換気所が工場のようなのである。外環の換気所は高さ20mだが、本当に空気が浄化されるのか心配である。

○地下水

- ・外環の地下化の計画は、地下水への影響が少ないというが、根拠が不明である。地下を通したい人が都合よくつくった資料ではないかと不信を感じる。
- ・地下水流動保全工法例の保全対策実施前後の水量の推移が示されたが、工事前の数値がないので、工事前後で比較ができない。対策前後ではなく、地下構造物が全くなかった時の数値を知りたい。
- ・説明では、「地下水が1mしか下がっていない」と言ったが、1m下がるというのは大問題ではないか？
- ・〈外郭環状線〉のパンフレット P.17 で地下水流動保全工法の説明で地下水の流れを直線的に描いているが実際の水みちはもっと短いものが複雑に入り組んでいる。国の、地下水の動きに対する認識に誤りがあるのではないかと不信を覚える。
- ・水の流れを、水文学（すいもんがく）というが、それについての調査がないのではないか。もっと綿密に水文学的な調査をすべきである。
- ・圏央道のトンネル工事で地下水の影響についての調査されたり、大阪高速道路「箕面の大滝」の水涸れの調査が行なわれている。そういうものを参考にしてほしい。
- ・地下水への影響は「極めて小さいと見込んでいる」ということだが、うまくいった事例だけでなく、不具合のあった事例を示してほしい。
- ・上水で地下水を使っているが、タンクのないトイレの圧力が低い。水涸れにより水压に影響が出るのではないかと心配である。
- ・この地域では水道の 80%を地下水でまかなっている。大切なライフラインの汚染があってはならない。水質の変化について、どんな調査がなされているのか心配である。これまで示されたのは大変ずさんな資料ばかりである。

○環境一般

- ・アセスメントの結果に納得ができないが、専門的で市民が検証できない。市民が信頼できる専門家にも市民が調査を依頼し、それに行政がお金を出してほしい。特に地下道路が環境にもたらす負荷、大気汚染について調べたい。

環境

■安全・安心

- ・大深度で工事を行った時、どうやって災害時に地上へ逃げるのか？地下にいたままでは危険な場合もある。
- ・低地部で、ときどき冠水する地域に住んでいる。外環工事により、水害の影響があるのではないかと心配している。

安全

■工事中

- ・低地部で、ときどき冠水する地域に住んでいる。外環工事により、水害の影響があるのではないかと心配している。（再掲）

工事

■計画検討の進め方

○計画検討

- ・外環の必要性をPIで話し合って、市民の合意を得てから工事を計画すべきである。それ以前の外環本線の事業化は認めるべきではない。
- ・都心部への車の流れを減少させる為に外環道路が必要という説明だが、道路建設以前に対策を行政は試みてきたのか示してほしい。ヨーロッパ他都市に比べて不十分ではないか？
- ・大深度ならばルート変更可能なはずだが、なぜ40年前と同じ計画の場所なのか？
- ・現在の自動車の大半は営業用でなく自家用車であり、将来的にも増加は見込めない。道路をつくるのでなく、自家用車制限で対応できないか。
- ・B/Cに関する算出方法に疑問あり。B/C裏付けのデータの提出を求む。
- ・将来の車台数は減少する。高齢化で免許保有者の数も減る。新規の道路建設は必要ない。車社会からの脱却の方向にむかっているの、道路をつくるのでなく車両制限をすべきである。道路建設の予算は年金、教育、福祉環境等にまわすべきである。政策優先順位、税金の使い方が間違っている。

○情報の提供

- ・H11 のデータをベースに交通量予測をしているが、最新のデータで予測したデータを示してほしい。
- ・B/Cに関する算出方法に疑問あり。B/C裏付けのデータの提出を求む。（再掲）
- ・アセスメントの結果に納得ができないが、専門的で市民が検証できない。市民が信頼できる専門家にも市民が調査を依頼し、それに行政がお金を出してほしい。特に地下道路が環境にもたらす負荷、大気汚染について調べたい。（再掲）
- ・交通量調査については、武蔵野、荻窪、上石神井の警察が協力して、その結果、抜け道対策として車を入りにくする棒を設置してくれ、施工前後の交通量調査を行った。住民が働きかければもっと調査も可能である。住民参加での調査、計画づくりを行うべきである。（再掲）
- ・大気の着地点の濃度が示されていない。出してくれと言っているが出てこない。
- ・地下水流動保全工法例の保全対策実施前後の水量の推移が示されたが、工事前の数値がないので、工事前後で比較ができない。対策前後ではなく、地下構造物が全くなかった時の数値を知りたい。（再掲）
- ・地下水への影響は「極めて小さいと見込んでいる」ということだが、うまくいった事例だけでなく、不具合のあった事例を示してほしい。（再掲）
- ・都心部への車の流れを減少させる為に外環道路が必要という説明だが、道路建設以前に対策を行政は試みてきたのか示してほしい。ヨーロッパ他都市に比べて不十分ではないか？（再掲）
- ・行政は外環の整備の効果の一つとして、「生活道路（住宅街）の通過交通の減少による歩行者の安全向上」と言っているが、外環本線、外環ノ2の整備でその効果があがるのか疑問である。通過交通がどうなるのかについて、外環本線、外環ノ2を同時に市民参加で検証してほしい。それについて私達の会では独自に住宅街への車通行量の調査をしている。これを提示するので、行政の回答がほしい。（再掲）



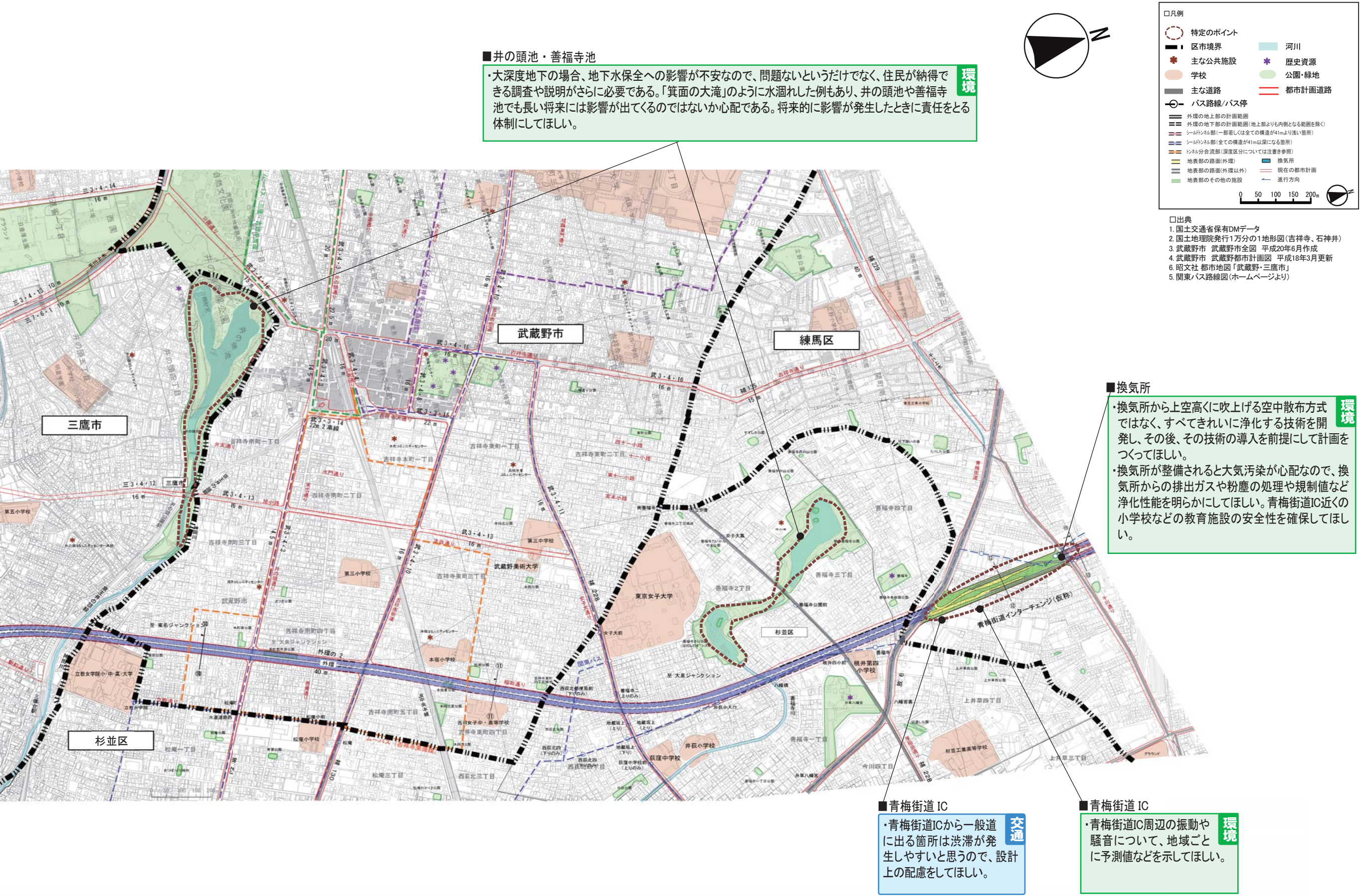
Iグループ [3/3] 場所を特定していない意見

■外環ノ 2

- ・外環ノ2の整備により住宅地内の抜け道交通が減と言うが、根拠がわからない。正確な分析・データがほしい。現在示されているデータは正確でなく、こじつけである。
- ・外環ノ2の整備により住宅地内の抜け道交通が減と言うが、むしろ武蔵野の方面からの車を集めてしまい、車が増えるのではないかと心配している。
- ・外環ノ2が無料であれば、みんな外環本線よりもそちらを使う。外環ノ2が残るのであれば、外環本線の整備の意味がわからない。都は国に対抗して道路をつくりたいのか？
- ・都心の交通量の緩和、交通の流れを良くするという外環の目的達成のために、なぜ武蔵野市民の住宅街に入り込む車を受け入れなくてはいけないのかと不満である。外環ノ2をつくる必要がない。
- ・地上部（外環ノ2）の問題よりも、五日市・水道道路などの今ある道路を拡幅する方法での混雑解消を優先して取り組むべきである。
- ・地上部（外環ノ2）は環境破壊、地域分断をもたらすので、不要である。
- ・外環ノ2はコミュニティーを分断するので、認められない。市民の生活の場を破壊しないでほしい。
- ・外環ノ2の計画線に家が絡んでいるので、立ち退かなくてはならないのかと不安、心配である。
- ・外環本線は地下化された時点で外環ノ2もなくなったはずである。外環ノ2と外環本線は一体の計画であり、外環ノ2の問題が解決しなければ外環本線の工事に手を着けるべきではない。
- ・外環外環本線に関しては、細かい問題は多々あるが大深度であれば基本的に認められる。大局的には外環本線は討議する必要がなく、外環ノ2をどうするかが問題である。しかし外環ノ2の議論は別の場ですというのでは、この会を開く意味がない。
- ・外環ノ2の計画がなぜ残っているのか、いきさつが不明朗で、必要性も全くわからない。都市計画の決定がおかしい。外環本線を地下に移した理由により、外環ノ2の存在自体が認められなくなったのではないか。
- ・東京都の提案に反対①必要性のなくなった道路計画をなぜ残すのか②道路トラフィックも示せない道路計画とは一体何なのか？
- ・家が外環ノ2にかかっているので生活設計がたたない。事業決定は、どんな手続きで決まるのか、スケジュールを知りたい。
- ・外環ノ2が問題なのに、それを外した会など意味がない。この検討会は、市民参加をしたというアリバイづくりの会だ。
- ・外環ノ2は、外環本線が大深度になった時点で、不要となったはず。別の場での検討は必要ない。この場で、方針を説明してほしい。次の冒頭で行政側からの説明を要望する。
- ・外環ノ2は、そもそも計画のあり方がおかしいので、それについての説明をしてほしい。第2回目の時には全員討議でやってほしい。
- ・別に外環ノ2の検討をするというが、民を2度も集めるのはおかしい。関係者も一緒なので二度手間になる。
- ・外環ノ2の話をこの検討会で決めてほしい。2回ですまなければ何度でも開催すればよい。

■検討会の進め方等の意見

- ・市民（市長含め）は外環と外環ノ2を一体で話すと要望を出しているので、そうしてほしい。



Jグループ [2/3] 場所を特定していない意見

■交通

- ・外環本線からインターチェンジで降り損なった車のためにUターン路を設けて、利便性を高めるとともに総合的に交通渋滞の低減をしてほしい。
- ・配布や説明されている資料のデータの根拠が不明であり、議論や判断するための前提条件として適切でないと思う。特に将来予測交通量については、使用しているデータがH11年度のものであり、最新のデータで更新して再提示してほしい。また、将来予測交通量の算出方法や作成に関わった会社名などを公開すべきである。
- ・今年の秋を目途に国交省で平成17年度交通センサスを用いた交通量の計算を進めていると聞いている。その最新結果が提示されるまで検討を進めるのは待ってほしい。
- ・2007年と2002年に、2030年の将来交通量が予測されているが、2007年に公表されたものが2002年に公表されたものに比べて約8%少なくなっている。埼玉、千葉、東京、神奈川では、1994年から1999年までに高速道路も一般道路も交通量が減少している。武蔵野市にとっても都にとっても外環整備の意義がないのではないかと思う。将来交通量の予測をなぜ2007年公表のデータに更新しないのか。また、今年の秋を目途に国交省で平成17年度交通センサスを用いた交通量の計算を進めていると聞いているが、いつ出てくるのか。
- ・将来交通量の予測方法の詳細や使用しているデータの根拠について知りたい。
- ・外環ノ2の将来交通量も含めて説明してほしいが、これまでに断面交通量などの限られたデータの説明しかされてこなかった。「これまでの検討の総括」の26ページで、住民から納得できないとする意見もあるが専門的見地からは妥当であるとの記述もあるが、説明してほしい。
- ・20年先の将来交通量のデータ作成手法や作成責任者に疑問が残る。
- ・渋滞や環境問題のためには、外環整備ではなく、交通の抑制のために、交通需要管理計画を検討してほしい。ロンドンやシンガポールなどの施策を参考にしてほしい。
- ・将来予測交通量については、使用しているデータがH11年度のものであり、最新のデータで更新して再提示してほしい。

交通

■環境

○大気質

- ・大気汚染対策はNO2だけでは不十分だと思う。CO2なども含めた総合的な対策に、自動車会社や石油会社も含めて取り組んでほしい。
- ・換気所が整備されると大気汚染が心配なので、換気所からの排出ガスや粉塵の処理や規制値など浄化性能を明らかにしてほしい。青梅街道IC近くの小学校などの教育施設の安全性を確保してほしい。（再掲）

○地下水

- ・地下水保全の対策が失敗して地盤沈下が起こったときは補償されるのか教えてほしい。
- ・新宿トンネルでは地下水の水位が上がり、トンネル内に漏水したり、水位を調整するために、別の箇所に水を流していると聞いている。このような地下水保全の失敗例も示すべきである。
- ・井の頭池や善福寺池への水の影響が心配である。
- ・地下水脈を保全する地下水流動保全工法の説明があったが、効果が検証されているか心配である。もし、予想外の変化が起こり人的、物的な損害が出たときに責任をとる体制にしてほしい。
- ・地下水脈を保全する地下水流動保全工法の説明があったが、効果が検証されているか心配である。
- ・外環本線を地下化して、水が涸れたり木が枯れたりしたときには、その計画に関わった役人が責任を取るしくみにして罰則もつくってほしい。
- ・地下水脈を保全する地下水流動保全工法の説明があったが、効果が検証されているか心配である。もし、予想外の変化が起こり人的、物的な損害が出たときに責任をとる体制にしてほしい。

○動物、植物、生態系

- ・外環本線を地下化して、水が涸れたり木が枯れたりしたときには、その計画に関わった役人が責任を取るしくみにして罰則もつくってほしい。（再掲）

○環境一般

- ・外環本線のトンネル内の埃や暗さ、ガス、漏水などの環境が心配である。ゲリラ豪雨などの際に、トンネル内に雨水が流れ込むのではないかと心配である。

環境

■まちづくり

- ・東京地区は自動車数が面積と比べて多いという(道交法参照)推定値があるが、東京集中中心主義と全国の均衡ある発展とのバランスを考えてほしい。

まち

■安全・安心

- ・地下水脈を保全する地下水流動保全工法の説明があったが、効果が検証されているか心配である。もし、予想外の変化が起こり人的、物的な損害が出たときに責任をとる体制にしてほしい。（再掲）
- ・外環本線では、非常時を想定して避難方法やシステムを計画してほしい。
- ・日本の高速道路は、諸外国に比べて車線が狭くトンネル内での事故が心配なので、トラック、バスが余裕を持って通行できる幅にすべきだと思う。
- ・外環本線のトンネル内の埃や暗さ、ガス、漏水などの環境が心配である。ゲリラ豪雨などの際に、トンネル内に雨水が流れ込むのではないかと心配である。（再掲）
- ・外環本線のトンネル内の換気、排気、排煙、防火・消火、照明などを必要かつ十分な設備にするとともに、想定外という事故が起きないようにフェールセーフ的配慮をして計画してほしい。
- ・火災時の煙や火を遮断する方法や、地上への避難路はどれくらいの距離で整備するのか教えてほしい。

安全

■計画検討の進め方

○計画検討

- ・検討会に参加すること自体が、外環本線や外環ノ2の事業を推進するためのアリバイづくりに利用されるのではないかと不安である。検討会の成果として「事業中止」を選択肢の1つに加えてほしい。
- ・検討会に参加すること自体が、外環本線や外環ノ2の事業を推進するためのアリバイづくりに利用されるのではないかと不安である。（再掲）
- ・検討会の設置方針に「事業中止」という選択肢が書いていないことに不満がある。
- ・この会は課題を話し合う場であり、外環本線の必要性の有無を議論する目的で申し込んだのであれば、検討会に参加する必要はないと思う。
- ・計画決定から40年以上も経っているが、事業が進まなかったことによる住民の不利益を考えると、今更中止ということはないのではないかと思う。
- ・外環本線の事業中止には反対である。
- ・配布や説明されている資料のデータの根拠が不明であり、議論や判断するための前提条件として適切でないと思う。特に将来予測交通量については、使用しているデータがH11年度のものであり、最新のデータで更新して再提示してほしい。また、将来予測交通量の算出方法や作成に関わった会社名などを公開すべきである。（再掲）
- ・外環本線を大深度化した場合の影響を示すデータが不足していると思うので、地下鉄などの地下を利用した土木事業の他の例があれば示してほしい。地下利用した前後の影響や、影響があった場合の補償などは行われているのか教えてほしい。
- ・今年の秋を目途に国交省で平成17年度交通センサスを用いた交通量の計算を進めていると聞いている。その最新結果が提示されるまで検討を進めるのは待ってほしい。（再掲）
- ・2007年と2002年に、2030年の将来交通量が予測されているが、2007年に公表されたものが2002年に公表されたものに比べて約8%少なくなっている。埼玉、千葉、東京、神奈川では、1994年から1999年までに高速道路も一般道路も交通量が減少している。武蔵野市にとっても都にとっても外環整備の意義がないのではないかと思う。将来交通量の予測をなぜ2007年公表のデータに更新しないのか。また、今年の秋を目途に国交省で平成17年度交通センサスを用いた交通量の計算を進めていると聞いているが、いつ出てくるのか。（再掲）
- ・外環ノ2の将来交通量も含めて説明してほしいが、これまでに断面交通量などの限られたデータの説明しかされてこなかった。「これまでの検討の総括」の26ページで、住民から納得できないとする意見もあるが専門的見地からは妥当であるとの記述もあるが、説明してほしい。（再掲）
- ・最近の社会情勢等を踏まえて、外環本線のとり止めや見直しなどの手続きはあるのか教えてほしい。
- ・20年先の将来交通量のデータ作成手法や作成責任者に疑問が残る。（再掲）
- ・東京中心主義、道路中心主義的発想が出ていて外環の必要性が理解できない。
- ・外環本線の事業化に対して社会情勢を踏まえた必要性の視点が不十分だと思う。H32の東京では65歳以上の人口構成が20%以上で、経済面での費用コストもかかる。国の経済赤字が20%以上で、東京中心に考えている。地域住民がどの程度の利便性を求めているのかの意向を踏まえた検討も必要である。
- ・外環本線や外環ノ2の整備の必要性を、政治の問題にしてほしくない。
- ・渋滞や環境問題のためには、外環整備ではなく、交通の抑制のために、交通需要管理計画を検討してほしい。ロンドンやシンガポールなどの施策を参考にしてほしい。（再掲）
- ・東京地区は自動車数が面積と比べて多いという(道交法参照)推定値があるが、東京集中中心主義と全国の均衡ある発展とのバランスを考えてほしい。（再掲）
- ・外環本線を大深度で整備するのであれば、現在の場所でなく、環状8号線の地下に通してほしい。

Jグループ[○]_[3/3] 場所を特定していない意見

■計画検討の進め方（続き）

○計画検討

- ・換気所から上空高くに吹上げる空中散布方式ではなく、すべてきれいに浄化する技術を開発し、その後、その技術の導入を前提にして計画をつくってほしい。(再掲)
- ・将来予測交通量については、使用しているデータが H11 年度のものであり、最新のデータで更新して再提示してほしい。(再掲)
- ・外環 2/2 と外環本線は別々に分けて考えることができないので外環 2/2 の動向が決まるまで本線の事業化は認めることができない。
- ・青梅街道 IC から一般道に出る箇所は渋滞が発生しやすいと思うので、設計上の配慮をしてほしい。(再掲)
- ・地下水保全の対策が失敗して地盤沈下が起こったときは補償されるのか教えてほしい。(再掲)
- ・地下水脈を保全する地下水流動保全工法の説明があったが、効果が検証されているか心配である。もし、予想外の変化が起こり人的、物的な損害が出たときに責任をとる体制にしてほしい。(再掲)
- ・外環本線では、非常時を想定して避難方法やシステムを計画してほしい。(再掲)
- ・日本の高速道路は、諸外国に比べて車線が狭くトンネル内での事故が心配なので、トラック、バスが余裕を持って通行できる幅にすべきだと思う。(再掲)
- ・外環本線を大深度地下方式でつくるのであれば、自動車用ではなく鉄道を走らせてほしい。
- ・外環本線のトンネル内の換気、排気、排煙、防火・消火、照明などを必要かつ十分な設備にするとともに、想定外という事故が起きないようにフェールセーフ的配慮をして計画してほしい。(再掲)
- ・外環本線からインターチェンジで降り損なった車のために Uターン路を設けて、利便性を高めるとともに総合的に交通渋滞の低減をしてほしい。(再掲)
- ・外環本線と外環 2/2 は 40 年前に計画されたものであり、それをそのまま実施しようとするのは理解できない。少子化や若者の車離れが進行している現在、本当に必要なかわからない。

○情報の提供

- ・検討会でメンバーから出される意見や質問に対して、主催者からの回答がないのではないかと不安である。これまでの説明会などの経緯をみると、納得のいく回答がされてこなかったことに不満がある。
- ・配布や説明されている資料のデータの根拠が不明であり、議論や判断するための前提条件として適切でないと思う。特に将来予測交通量については、使用しているデータがH11年度のものであり、最新のデータで更新して再提示してほしい。また、将来予測交通量の算出方法や作成に関わった会社名などを公開すべきである。(再掲)
- ・外環本線を大深度化した場合の影響を示すデータが不足していると思うので、地下鉄などの地下を利用した土木事業の他の例があれば示してほしい。地下利用した前後の影響や、影響があった場合の補償などは行われているのか教えてほしい。(再掲)
- ・今年の秋を目途に国交省で平成17年度交通センサスを用いた交通量の計算を進めていると聞いている。その最新結果が提示されるまで検討を進めるのは待ってほしい。(再掲)
- ・資料のデータや説明内容は、事業者都合の良いものだけを示し、事業推進に不利なことを隠しているのではないかと議論するうえでの正確な判断の材料にならないのではないかと思う。
- ・2007年と2002年に、2030年の将来交通量が予測されているが、2007年に公表されたものが2002年に公表されたものに比べて約8%少なくなっている。埼玉、千葉、東京、神奈川では、1994年から1999年までに高速道路も一般道路も交通量が減少している。武蔵野市にとっても都にとっても外環整備の意義がないのではないかと思う。将来交通量の予測をなぜ2007年公表のデータに更新しないのか。また、今年の秋を目途に国交省で平成17年度交通センサスを用いた交通量の計算を進めていると聞いているが、いつ出てくるのか。(再掲)
- ・将来交通量の予測方法の詳細や使用しているデータの根拠について知りたい。(再掲)
- ・外環ノ2の将来交通量も含めて説明してほしいが、これまでに断面交通量などの限られたデータの説明しかされてこなかった。「これまでの検討の総括」の26ページで、住民から納得できないとする意見もあるが専門の見地からは妥当であるとの記述もあるが、説明をしてほしい。(再掲)
- ・最近の社会情勢等を踏まえて、外環本線のとり止めや見直しなどの手続きはあるのか教えてほしい。(再掲)
- ・20年先の将来交通量のデータ作成手法や作成責任者に疑問が残る。(再掲)
- ・将来予測交通量については、使用しているデータがH11年度のものであり、最新のデータで更新して再提示してほしい。(再掲)
- ・青梅街道IC周辺の振動や騒音について、地域ごとに予測値などを示してほしい。(再掲)
- ・大深度地下の場合、地下水保全への影響が不安なので、問題ないというだけでなく、住民が納得できる調査や説明がさらに必要である。「箕面の大滝」のように水涸れした例もあり、井の頭池や善福寺池でも長い将来には影響が出てくるのではないかと心配である。将来的に影響が発生したときに責任をとる体制にほしい。(再掲)
- ・新宿トンネルでは地下水の水位が上がり、トンネル内に漏水したり、水位を調整するために、別の箇所にも水を流していると聞いている。このような地下水保全の失敗例も示すべきである。(再掲)
- ・外環本線を大深度地下化したのだから、周辺交通などのデータ提示を事業者を求める必要はないのではないかと。

■外環ノ 2

- ・外環/2の計画地のギリギリに自宅が位置しており、立退きになるか不明である。整備効果として挙げられている「環境」「防災」「交通」「暮らし」の4つともマイナスになってしまう。特に静けさと公害水害、交通事故、災害時の事故が心配である。
- ・外環/2をつくることで、周辺住民には、整備効果として挙げられている「環境」「防災」「交通」「暮らし」の4つともマイナスになってしまう。都市計画決定後、建物の形態制限を受けてきた経済的な損失が大きい。
- ・外環/2と外環本線を別々に検討することはおかしいと思う。外環/2について都市計画決定から40年以上経過しており、建物の形態制限を受けてきたことや、移転しようとしても売りにくいことなど経済的な損失が大きい。
- ・外環本線は、地上住民の立退きの影響などを考慮して大深度で都市計画が変更されたが、立退きが必要な外環/2を残すのは理解できない。
- ・外環/2は、現在の位置につくるのではなく、公園通りや立野町から北に続く既存の道路を利用して整備してほしい。
- ・外環/2を検討したいが、必要性の有無などを検討するためのデータや説明が少ない。

■検討会の進め方等の意見

- ・検討会に参加すること自体が、外環本線や外環ノ2の事業を推進するためのアリバイづくりに利用されるのではないかと不安である。検討会の成果として「事業中止」を選択肢の1つに加えてほしい。(再掲)
- ・検討会に参加すること自体が、外環本線や外環ノ2の事業を推進するためのアリバイづくりに利用されるのではないかと不安である。(再掲)
- ・検討会の設置方針に「事業中止」という選択肢が書いていないことに不満がある。(再掲)
- ・この会は課題を話し合う場であり、外環本線の必要性の有無を議論する目的で申し込んだのであれば、検討会に参加する必要はないと思う。(再掲)
- ・体育館は音声が反響して聞き取りづらいので、武蔵野公会堂などで開催してほしい。