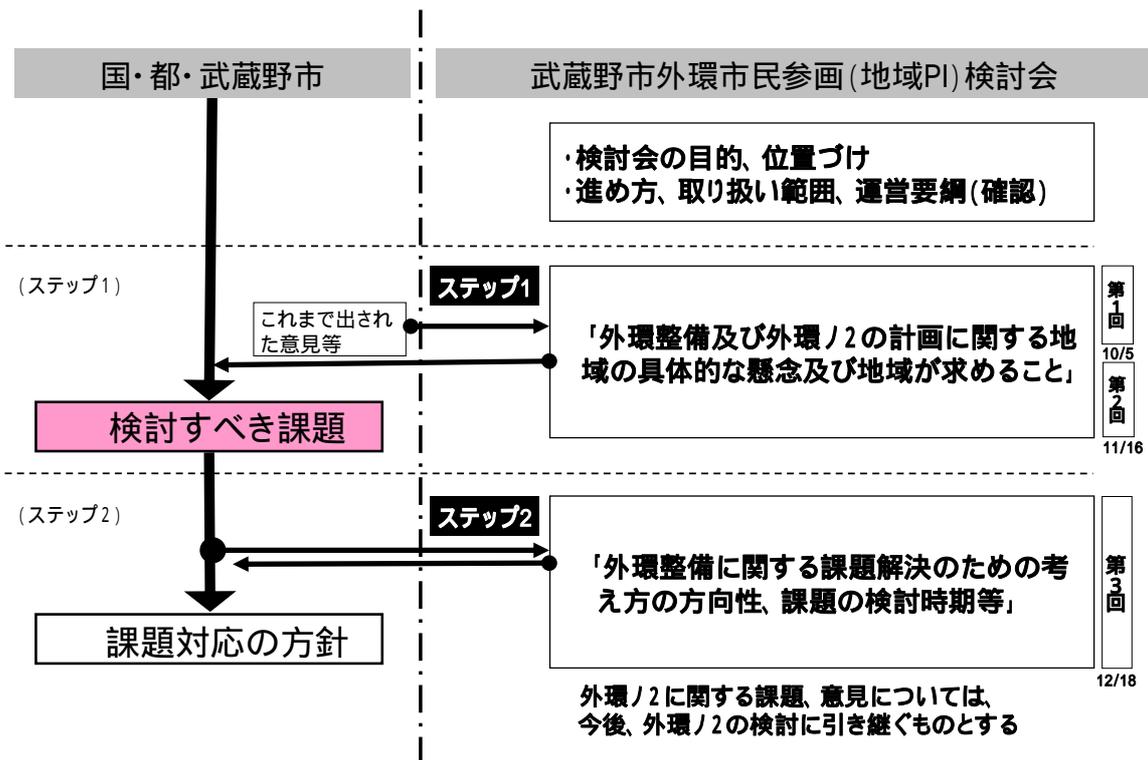


ステップ 1-2

検討すべき課題（案）

- ・ 「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」の意見の趣旨を踏まえて、主催者が外環事業やまちづくりを検討する上でそれぞれの立場から現時点で認識した課題を交通、環境などのテーマで分類しまとめたものです。



武蔵野市外環市民参画(外環PI)検討会

検討すべき課題(案)

【本資料について】

- ・この『検討すべき課題』(案)は、武蔵野市外環市民参画(地域PI)検討会において1回目の成果としてとりまとめられた『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』を受けて、主催者が整理したものです。
- ・検討会で頂いた懸念や期待について、主催者である国・都・市が、外環事業やまちづくりを検討する上でそれぞれの立場から現時点で認識した内容を示しています。
- ・なお、本資料は今後の意見を踏まえて更新していきます。

平成 20 年 11 月 8 日

武蔵野市外環市民参画(地域PI)検討会 主催者

(国土交通省・東京都・武蔵野市)

武蔵野市外環市民参画（地域PI）検討会

『検討すべき課題』（案） 目次

1 . 交通	1
(1) 地区交通	
(2) 幹線交通	
2 . 環境	2
(1) 大気質	
(2) 騒音・振動・低周波音	
(3) 地下水	
(4) 動物・植物・生態系	
(5) 史跡・文化財	
(6) 環境一般	
3 . 安全・安心	5
(1) 交通安全・治安	
(2) 災害・事故時の対応	
4 . 工事中	6
(1) 工事中の交通への影響	
(2) 工事中の環境への影響	
(3) 工事中の安全性	
5 . 計画検討の進め方	7
(1) 計画検討全般	
(2) 意見反映	
(3) 情報の提供	
6 . 外環ノ2	9
外環ノ2	

1 . 交通

(1)地区交通

【検討すべき課題】

- ・東十一小路、宮本小路等の生活道路を通り抜ける交通が増え、住宅街での渋滞の発生や住環境の悪化が生じるのではないかと懸念

関連する意見例

- ・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。青梅街道インターチェンジができると、ますます交通量が増えるのではないかと心配である。(A)
- ・現在、宮本小路等が抜け道になっているが、外環インターチェンジができると、そこに向かう車が増えるのではないかと心配している。(I)
- ・青梅街道インターチェンジの新設により外環利用車両による道路渋滞が起き、その結果、迂回するために周辺住宅地の生活道路へ通過車両の侵入がおきる。(B)
- ・現状の計画では吉祥寺東町の抜け道の通行および東西の住宅街内の狭い道路も抜け道化する。青梅街道インターチェンジ近くの渋滞は解消するが、2キロ先の住宅街は更に混むだろう。(E)

(2)幹線交通

【検討すべき課題】

- ・青梅街道インターチェンジの設置に伴い、女子大通り、吉祥寺通りなどの交通量が増加し、道路混雑が発生するのではないかと懸念
- ・他の都市計画道路の整備が遅れるのではないかと懸念

関連する意見例

- ・青梅街道インターチェンジ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が分からず不安である。(D)
- ・青梅街道インターチェンジができると、早稲田通りを使う車が増えるのではないかと懸念。(A)
- ・青梅のハーフインターができたときの周辺の交通への影響を心配している。(G)
- ・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(H)
- ・吉祥寺東町の抜け道の通過交通は、吉祥寺通りの立野町以北の整備未了が原因のひとつである。吉祥寺通りの縦のネックになっているところだ。外環や外環ノ2の計画は、こうした今まで渋滞があるところの完全整備をしてからにしてほしい。(E)

2. 環境

(1) 大気質

【検討すべき課題】

- ・ 青梅街道インターチェンジを利用する交通の増加や換気所による大気質への影響についての懸念
- ・ 換気所の高さや性能についての懸念

関連する意見例

- ・ 換気所からの排気ガスによる大気への影響、特に大気汚染が心配である。また青梅街道インターチェンジから出る排気ガスによる大気汚染が心配である。(B)
- ・ 青梅街道インターチェンジができることで起きる問題がある。トンネル内だけでなく、青梅街道インターチェンジ周辺は、インターチェンジを利用する車両が増えることによる大気汚染がある。(B)
- ・ 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。(J)
- ・ 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。(I)

(2) 騒音・振動・低周波音

【検討すべき課題】

- ・ 青梅街道インターチェンジ周辺やトンネルからの騒音や振動、低周波音への懸念

関連する意見例

- ・ 外環本線から発生するかもしれない振動などは、最新の技術を導入して対策して欲しい。(B)
- ・ 青梅街道インターチェンジ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。(F)
- ・ トンネルからの微振動や低周波の影響が気になる。(A)

(3) 地下水

【検討すべき課題】

- ・井の頭池や善福寺池が涸れてしまうのではないかと懸念
- ・湧水や地下水などへの影響に関する調査が十分になされているかと懸念
- ・生活用水として利用している地下水への影響についての懸念
- ・地下構造物の影響により地下水の流れが遮断されるのではないかと懸念
- ・地下水の変化による地盤沈下が起こるのではないかと懸念

関連する意見例

- ・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。(I)
- ・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。(D)
- ・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。(E)
- ・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。(G)
- ・この地域は江戸時代から地下水 湧水の宝といわれているところ。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。(B)
- ・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。(F)
- ・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。(E)
- ・シールド工法を利用した場合に裏込め材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。(G)
- ・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。(B)
- ・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。(A)
- ・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。(B)
- ・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と。(D)

(4) 動物・植物・生態系

【検討すべき課題】

- ・井の頭公園や井の頭池、善福寺池などにおける動植物などの生息環境への影響についての懸念

関連する意見例

- ・井の頭公園にはオオタカや絶滅危惧種も飛んでくる自然環境があり、これを残す必要がある。(E)
- ・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。(H)
- ・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。(E)

(5) 史跡・文化財

【検討すべき課題】

- ・吉祥寺南町における縄文遺跡への影響についての懸念

関連する意見例

- ・武蔵野市の吉祥寺南町1～3丁目周辺は昔の(縄文土器)文化遺跡がありこれを残す必要がある。(E)

(6) 環境一般

【検討すべき課題】

- ・環境に影響が生じた場合への対応についての懸念

関連する意見例

- ・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ることもあるのだから、対策を十分に行うべきだ。(A)

3 . 安全・安心

(1)交通安全・治安

【検討すべき課題】

- ・ 生活道路の交通量が増え、安全性が低下するのではないかと懸念

関連する意見例

- ・ 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と懸念。生活道路の安全確保が必要である。

(2)災害・事故時の対応

【検討すべき課題】

- ・ トンネル内での火災や地震など、災害時の対応や避難方法等に関する懸念

関連する意見例

- ・ 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。(A)
- ・ 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。(B)
- ・ 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。(J)
- ・ 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。(G)
- ・ 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。(J)

4 . 工事中

(1) 工事中の交通への影響

【検討すべき課題】

- ・ 工事車両による周辺交通への影響に関する懸念

関連する意見例

- ・ 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。(G)
- ・ 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。(G)

(2) 工事中の環境への影響

【検討すべき課題】

- ・ 工事に伴う騒音・振動による生活環境への影響についての懸念
- ・ 工事中の車両からの排出ガスによる大気質への影響についての懸念
- ・ 工事に伴う地下水・土壌などの自然環境への影響についての懸念
- ・ 工事に伴う土砂の排出方法や処理方法に関して十分対策が検討されているかとの懸念

関連する意見例

- ・ 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。(B)
- ・ 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。(H)
- ・ 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。(H)
- ・ 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(B)。
- ・ 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インターチェンジ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。(E)
- ・ 工事が出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。(B)

(3) 工事中の安全性

【検討すべき課題】

- ・ 工事中のトンネル内での事故及びそれによる地上への影響についての懸念

関連する意見例

- ・ 大深度トンネルの工事で事故等があるのではないかと。その場合に地上の安全性は確保できるのか。(D)

5 . 計画検討の進め方

(1) 計画検討全般

【検討すべき課題】

- ・外環の整備効果が十分発揮されるのかとの懸念
- ・最新のデータ等を踏まえた交通量推計による計画となっているかとの懸念

関連する意見例

- ・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、外環道をつくれ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。(G)
- ・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。(B)
- ・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。(C)
- ・費用対効果をきちんと考えた計画とするべきである。(G)

- ・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。(H)
- ・将来の利用(交通量)推測は大いに疑問がある。これから車の数も運転者数もどんどん減るだろう。(E)
- ・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。(J)
- ・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と。(D)

(2) 意見反映

【検討すべき課題】

- ・ 検討会での意見が計画に反映されないのではないかとの懸念

関連する意見例

- ・ 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。(F)
- ・ 外環本線については既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)
- ・ 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。(D)

(3) 情報の提供

【検討すべき課題】

- ・ 地域住民への丁寧で分かりやすい情報提供への期待

関連する意見例

- ・ 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。
(D)
- ・ 外環整備の利点とともに問題点も知りたい。(B)
- ・ 外環の工事計画に関して情報が伝わってこない。(C)
- ・ 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。(J)
- ・ 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。
(D)
- ・ 資料のデータや説明内容は、事業者にも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。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。(J)
- ・ 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。(J)

6 . 外環ノ2

【外環ノ2の取扱い】

- ・外環ノ2については、必要性や話し合い、あり方、情報の提供に関する意見を、検討すべき課題として主催者が整理しました。
- ・また、外環ノ2が整備された場合の交通や環境、まちづくりなどの懸念に関する意見をとりまとめました。
- ・今後、本検討会とは別に、必要性を検討するためのデータを示し、広く意見を聴きながら、必要性やあり方などについて検討を進めていきます。本検討会でいただいた意見については、今後の外環ノ2の検討に引き継ぎます。

外環ノ2

【検討すべき課題】

- ・外環ノ2の必要性についての懸念
- ・外環ノ2の計画が住民と行政との十分な話し合いが無いまま進められてしまうことについての懸念
- ・外環ノ2に関する地域住民への十分な情報提供への期待

(1) 必要性

関連する意見例

- ・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。(A)
- ・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。(A)
- ・外環ノ2は必要ない。つくると、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(東名ジャンクション方面)にはないのに、つくる必要がわからない。(B)
- ・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。(C)
- ・東八道路ではインターチェンジ整備に伴い、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。(C)
- ・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。(C)
- ・外環が地下ならば、外環ノ2は必要ない。(C)
- ・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。(C)
- ・外環(本線)とその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。(D)
- ・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。(E)

- ・外環ノ2は外環本線が地下化すれば、当然不要になることが前提だ。(E)
- ・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。(E)
- ・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。(E)
- ・外環ノ2には反対である。環境への影響が少ないというのはおかしい。(E)
- ・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いたはずだ。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。(E)
- ・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。(E)
- ・外環ノ2は、利用する人にとっては便利な場合があるが、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。(F)
- ・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。(F)
- ・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。(F)
- ・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。(G)
- ・外環ノ2は必要性がないのではないか。(G)
- ・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。(G)
- ・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。(G)
- ・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こないか。(G)
- ・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。(G)
- ・外環が大深度になった時点で外環ノ2はつく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。(G)
- ・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。(H)
- ・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。(H)
- ・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。(H)
- ・東京都の提案に反対である。必要性のなくなった道路計画をなぜ残すのか 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。(I)

(2) 計画検討の進め方

関連する意見例

- ・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、既成事実のように扱われている。詐欺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。(A)
- ・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。(A)
- ・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。(A)
- ・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と。(A)
- ・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だと思う。(A)
- ・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しまっている。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。(A)
- ・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。(B)
- ・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の検討をやるかといっているが、その検討時期を明言してほしい。(B)
- ・外環ノ2は地域の意見を聞いてつくってほしい。(C)
- ・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。(C)
- ・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。(C)
- ・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。(C)
- ・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。(D)
- ・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。(D)
- ・外環ノ2は手続きがおかしく、白紙に戻すべきである。(D)
- ・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。(D)
- ・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。(D)
- ・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。(D)
- ・外環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。(D)
- ・外環および外環ノ2の計画が自宅の近所なので非常に興味を持っている。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。(E)
- ・外環ノ2と外環は一体のほうではないか。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。(E)
- ・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。(E)
- ・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つてしかるべきだ。(E)
- ・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

- お暮らしてください」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。(E)
- ・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。(E)
 - ・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。(F)
 - ・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。(F)
 - ・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が、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。(G)
 - ・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。(G)
 - ・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。(G)
 - ・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。(G)
 - ・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。(H)
 - ・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。(H)
 - ・「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)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。(H)
 - ・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。(H)
 - ・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。(H)
 - ・「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。(H)
 - ・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。(H)
 - ・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。(H)
 - ・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。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。(I)
 - ・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。(I)
 - ・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ノ2を残すのは理解できない。(J)
 - ・外環ノ2と外環本線を別々に検討することはおかしいと思う。外環ノ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、移転しようと思っても売買しにくいことなど経済的な損失が大きい。(J)
 - ・生活破壊に直結するのはむしろ外環ノ2である。排出ガス・振動・生活圈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。(A)
 - ・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。(A)
 - ・外環ノ2をまず議論すべき。東京都はPI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。(B)
 - ・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ない。(E)
 - ・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。(F)
 - ・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。(G)
- ・道路構造や環境などの問題は外環ノ2の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定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。(H)
 - ・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本線の工事に手を着けるべきではない。(I)
 - ・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。(I)
 - ・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。(C)
 - ・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。(F)
 - ・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。(G)
 - ・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。(G)
 - ・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。(G)
 - ・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。(H)
 - ・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。(H)
 - ・外環ノ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。(J)

(3) 情報の提供

関連する意見例

- ・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。詐欺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。(A)
- ・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。(B)
- ・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。(C)
- ・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っ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あ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。(F)
- ・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。(G)
- ・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。(G)
- ・外環ノ2を市民の声により中止することはあるのか聞きたい。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聞きたい。(H)
- ・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。(H)
- ・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、返事がほしい。(H)
- ・外環ノ2の幅員40メートルは、工事中道路を考慮して、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。(H)
- ・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。(H)
- ・外環ノ2の整備により住宅地内の抜け道交通が減ると言うが、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。(I)
- ・外環ノ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。(J)

(4) 交通

関連する意見例

- ・外環ノ2ができれば住宅地への車の流入が防げると言うが、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。(A)
- ・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。(A)
- ・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。(A)
- ・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。(G)
- ・外環ノ2の幅員40メートルは、工事中道路を考慮して、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。(H)
- ・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。(H)
- ・外環ノ2の整備により住宅地内の抜け道交通が減ると言うが、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。(I)
- ・外環ノ2の整備により住宅地内の抜け道交通が減ると言うが、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。(I)
- ・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などの方法での混雑解消を優先して取り組むべきである。(I)
- ・外環ノ2が無料であれば、みんな本線よりもそちらを使う。外環ノ2が残るのであれば、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。(I)
- ・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。(I)

(5) 環境

関連する意見例

- ・外環ノ2では、道路両側に耐火建築物を設けるといだが、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。(A)
- ・生活破壊に直結するのはむしろ外環ノ2である。排出ガス・振動・生活圈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。(A)
- ・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。(A)
- ・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。(A)
- ・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。(A)
- ・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。(A)
- ・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。(A)
- ・外環は、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明らかで許容しがたい。(D)
- ・外環ノ2と外環は一体のほうではないか。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。(E)
- ・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。(E)
- ・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。(E)
- ・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。(E)
- ・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。(G)
- ・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。(G)
- ・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。(G)
- ・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。(G)
- ・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。(G)
- ・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。(H)
- ・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。(H)
- ・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てることが重要である。(H)
- ・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。(I)

(6) まちづくり

関連する意見例

- ・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。(A)
- ・生活破壊に直結するのはむしろ外環ノ2である。排出ガス・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。(A)
- ・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。(A)
- ・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。(A)
- ・外環ノ2ができれば、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。(A)
- ・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。まちを守っていききたい。(A)
- ・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。(B)
- ・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。(B)
- ・外環ノ2による地域分断を避けたい。(B)
- ・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本もいらぬのではないかと。(B)
- ・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。(C)
- ・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。(C)
- ・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。(C)
- ・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。(D)
- ・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。(D)
- ・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と。(D)
- ・外環ノ2によって、生活圏(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。(D)
- ・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。(E)
- ・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。(E)
- ・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。(E)
- ・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。(E)
- ・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。(E)
- ・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。(F)
- ・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。(G)
- ・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。(G)
- ・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。(H)
- ・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と。(H)

- ・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。(H)
- ・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。(H)
- ・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。(I)
- ・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。(I)
- ・外環ノ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。(J)
- ・外環ノ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。(J)
- ・外環ノ2で地域分断が発生するのではないかと心配である。(J)

(7) 安全・安心

関連する意見例

- ・外環ノ2では、道路両側に耐火建築物を設けるといいうが、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。(A)
- ・外環ノ2はバスレーン構想と聞くが、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。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。(B)
- ・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。(G)
- ・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。(H)
- ・外環ノ2は、大深度地下トンネルの外環が危険物搭載車両が通行することができないために必要ではないか、返事がほしい。(H)

(8) 用地・補償

関連する意見例

- ・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。(B)
- ・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。(C)
- ・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。(C)
- ・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。(C)
- ・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。(H)
- ・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。(I)
- ・外環ノ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。(J)
- ・外環ノ2と外環本線を別々に検討することはおかしいと思う。外環ノ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、移転しようと思っても売りにくいことなど経済的な損失が大きい。(J)