

地域PI 議事概要について

地域PI 議事概要について

杉並区

日程	場所	時間	来場者数	備考
1/28 (土)	西荻地域区民センター	14:00~17:00	119	意見を聴く会

…1ページ

三鷹市

日程	場所	時間	来場者数	備考
2/10 (金)	牟礼コミュニティセンター	19:00~20:30	20	意見を聴く会
2/12 (日)	新川・中原コミュニティセンター	10:00~11:30	49	意見を聴く会
2/12 (日)	井の頭コミュニティセンター	15:00~16:30	38	意見を聴く会
2/13 (月)	三鷹市教育センター	19:00~20:30	7	意見を聴く会

…7ページ

…10ページ

…14ページ

…17ページ

調布市

日程	場所	時間	来場者数	備考
1/29 (日)	緑ヶ丘地域福祉センター	15:30~17:00	34	意見を聴く会

…19ページ

世田谷区

日程	場所	時間	来場者数	備考
2/2 (木)	砧区民会館	18:30~20:30	47	意見を聴く会
2/5 (日)	砧小学校	15:00~17:00	67	意見を聴く会

…22ページ

…26ページ

杉並区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年1月28日(土) 14時00分～18時00分

場所：西荻地域区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：杉並区

参加者：住民119名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	山口 外かく環状道路担当参事 臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
杉並区	菱山 都市整備部長 佐々木 調整担当課長 浅井 都市施設担当係長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（練馬区～杉並区の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（杉並区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（6/10、7/10、8/10）
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
将来交通量について
インターチェンジについて
外環オープンハウスアンケート結果（杉並区）
「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
意見を聴く会等議事概要（杉並区）

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・構想段階で幅広い選択肢の中から検討したとあるが、どのような選択肢があったのか。
- ・外環を整備しなくても環八等の交通量は将来減るので、莫大な費用や労力をかけてまで外環は必要ないのではないか。
- ・他の道路と比べてもコストが莫大な外環は本当に必要なのか。
- ・なぜ現在のルートなのか。もう今のルートで決定しているのではないか。

- ・費用対効果の中で工事による渋滞損失を考慮すべき。
- ・利益を得られる一部の人たちのために外環を整備してるのではないか。
- ・費用対効果が計算通りになった事例はないのではないか。
- ・現在の費用対効果が最適である根拠を示してほしい。
- ・金利を無視して費用対効果を出せば、どんな事業も正当化されるのではないか。
- ・将来交通量の数値を操作しているようで信用できない。
- ・23区内の通過交通をなくすために、23区内に道路をつくっても意味がない。
- ・外環の必要性は、歩道等の採算性のとれないものを引き合いに比較するのではなく、有料道路だけで比較すべきである。
- ・経済効果で時間を貨幣換算しているが、数値算出の根拠を示してほしい。
- ・外環を整備しても経済効果の数値ほど交通事故は減らないと思う。
- ・財政が厳しい中、これまでのような予算のつけ方をすべきではない。
- ・現在の社会情勢にあうように外環を見直すべき。

(回答：国土交通省)

- ・外環とTDMやパークアンドライド等の交通需要調整や、一般道や公共交通の整備を定性的に比較検討した。
- ・「たたき台」や「方針」等の計画案を提示して様々な検討をし、計画を選択してきたとの認識である。
- ・将来、外環以外の道路整備により環八等の交通量は減少するが、外環を整備すれば都心や環八沿線に用いない通過交通も減少できる。
- ・外環は費用を十分に上回る経済効果が得られる。
- ・アンケートの結果では、広域的には2/3の賛成が得られ、沿線でも過半数が外環整備を必要と考えている。
- ・時間短縮効果等の金額換算が可能なもので費用対効果を計算している。
- ・本四架橋やアクアライン等の例もあるが、道路全体として予測よりも実際の交通量が上回る事例の方が多い。
- ・将来交通量推計は予測の±10%、事業費は予定の±10%等の幅を考慮して計算すると、費用対効果は1.7～6.4の値になる。
- ・経済便益は一般に供用後の計算をするので工事中の影響は入れていない。工事中の渋滞損失等は算出可能なのか検討する。
- ・費用便益分析では金利ではなく、割引率を4%に設定して計算している。
- ・道路の採算性は重要な論点であるが、その前に必要性について検討する必要がある。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・青梅街道インターチェンジがハーフになったことで、杉並区が提出した要請書は満足されるのか。
- ・青梅街道インターチェンジ整備後の周辺の渋滞損失はどれくらいなのか。
- ・青梅街道インターチェンジの費用対効果を計算したところ、車1台当たり約800円の赤字となり、採算性が合わないのでつくるべきではない。
- ・青梅街道インターチェンジがない場合とハーフの場合で、環八の将来交通量に1千台の差しかなく、ハーフでつくっても効果は見られず、フルでも効果はないと思われる。
- ・同じ時期に公表した資料で青梅街道の将来交通量の数値を見たところ、6千台もの差があった。
- ・青梅街道インターチェンジがない場合とハーフの場合で、青梅街道の将来交通量に1千台の差しかなく、ハーフインターの利用者はわずかと思われる。
- ・青梅街道インターチェンジがフルの場合とハーフの場合で、関越方向に向かう青梅街道インターチェンジ利用交通量が7千台も差があるのはなぜか。
- ・「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)(練馬区～杉並区の区間について)」の中

で、なぜ目白通りと青梅街道の両インターチェンジがある場合か両方ともない場合の将来交通量を比較しているのか。

- ・大泉インターチェンジは、青梅街道インターチェンジがハーフの場合とない場合で利用交通量の差が5千台しかなく、ない場合でも1.2万台の減少するので、青梅街道インターチェンジの分散効果は低いと思われる。
- ・現在建設中の道路が完成すれば、多摩東部の車は青梅街道インターチェンジを利用しないのではないか。
- ・将来交通に関する資料が提示されてから2年の間に外環本線の交通量が大きく増加し、また青梅街道インターチェンジ利用交通量もフル案を示してからハーフ案を示すまでの2ヶ月の間で大きく増加しているように思われるがなぜか。
- ・青梅街道インターチェンジへのアクセス時間が10分圏の人たちは、利便性が向上するのではなく、環境への影響等の被害を受けるだけである。
- ・現在の将来交通量予測では、数値自体も信頼できず、交通量の減少も小さいと思われ、青梅街道インターチェンジのハーフ案が妥当かどうか納得できない。
- ・青梅街道インターチェンジは、上石神井駅前のまちづくりの一環で練馬区が必要と言い、杉並区は反対であるからハーフになったのではないか。
- ・住民は立ち退く気がないので、ゼロインターチェンジにして地上部街路を廃止すべき。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフにする案は、練馬区、杉並区、国、都の四者会談の中で水面下に政治決定したのではないか。
- ・青梅街道インターチェンジに関しては、PI会議の議論や意見を聴く会の意見をしっかり考慮してほしい。
- ・青梅街道インターチェンジをつくるくらいなら外環は必要ない。

(回答：国土交通省)

- ・環境影響の検討後、杉並区から出された要請書に対して回答する。
- ・青梅街道インターチェンジに関する将来交通量は、各資料で計算の前提条件が異なるので、分かりやすく整理しなす。
- ・「青梅街道インターチェンジの費用対効果について」は、計算方法を確認した上で回答をする。
- ・練馬区と杉並区の意向も考慮した上で、青梅街道インターチェンジをハーフにする案が最善と考えて提案した。まだ決定しているわけではない。
- ・練馬区、杉並区、国、都の四者会談では、外環の計画を止めたままでは、引き続き地域の皆さん方にご迷惑をおかけする事になるので、今後、調整をしていくということが合意された。ハーフ案は去年9月16日に、初めて国と東京都がたたき台として出した。

【地上部街路について】

- ・地上部街路についてなぜ今まで住民に説明しなかったのか。
- ・地上部街路を整備すると立ち退きはどれくらい増えるのか。
- ・地上部街路を整備した場合の費用はどのくらいなのか。
- ・地上部街路を整備した場合の将来交通量を計算してほしい。
- ・将来交通量の計算で地上部街路の整備を考慮すると外環本線は利用されない結果になり、都合が悪いので前提条件に入れなかったのではないか。
- ・地上部街路について責任逃れをするために、将来交通量の資料には作成者名が書かれていないのではないか。
- ・地上部から工事する凍結工法を用いた場合、結果的に地上部街路を整備することになるのではないか。
- ・「手続き及び事業の流れと各段階での検討事項」の「沿線まちづくりや関連道路について」の項目が地上部街路に関する事なのか。
- ・このままにしておくとうち地上部街路が整備されてしまいそうなので、地上部街路

は白紙に戻してしっかりと議論すべき。

- ・武蔵野市長や杉並区が反対しても地上部街路を整備するのか。

(回答：国土交通省)

- ・地上部街路は引き続き意見を聴いていくという観点から、将来交通量推計では考慮していない。
- ・地上部街路を含めた将来交通量推計を検討する。
- ・仮に凍結工法を用いた場合でも、地下に掘ったトンネルからいろいろ処理できるため、地上部を買収しないといけないという事にはならない。

(回答：東京都)

- ・地上部街路についてパンフ等を作成して説明してきた。
- ・地上部街路に関しては、現在の計画のまま幅40mで整備する、幅員を狭くする、代替機能をつけて廃止するの3つの方向を示し、今後、検討が必要としている。
- ・地上部街路を突然整備するようなことはしない。
- ・また、「手続き及び事業の流れと各段階での検討事項」の「沿線まちづくりや関連道路について」の項目は、沿線まちづくりの関連道路で地上部街路ではない。

【まちづくりについて】

- ・井草通り等一般道の混雑が解消すれば青梅街道インターチェンジはいらない。
- ・青梅街道インターチェンジができた後の練馬区と杉並区の区境である上井草4の交差点の交通管理をどうするのか。
- ・清水3丁目から下井草5丁目の間にある道路標識の行き先が青梅街道と表示されている。その結果、通過交通まで入り込むので、即刻地名に直してほしい。
- ・青梅街道インターチェンジ付近の交差点をアンダーパスにすると練馬区が言っていた。
- ・幹線道路以外の周辺道路の交通量は調べているのか。

(回答：国土交通省)

- ・現在、一般都道府県道以上の幹線道路しか将来交通量の分析手法がない。
- ・生活道路の交通量は区市とも協力しながら住民の意見を聴きつつ検討を行う。

(回答：東京都)

- ・平成16年3月に区部で今後10年間でどの道路を優先して整備すべきかをまとめた。そのなかで、千川通り、井草通りなどを位置づけている。

【環境影響について】

- ・地下水が層をなしているところにトンネルを斜めに通すことで、地下水が大きな川のようにになってしまうのではないか。
- ・シールド工法では地下水に影響はないという詳細な根拠や説明がほしい。
- ・他の事例と同様に外環でもシールド工法ならば地下水に影響がないのか。
- ・なぜ大深度トンネル技術検討委員会で地下水への影響が議論の対象外なのか。
- ・大深度トンネル技術検討委員会の傍聴者の中に住民が見あたらなかった。
- ・大深度工法の事例が少なく、データや経験が少ないと思われるので心配である。
- ・圏央道の付近で滝が枯れた事例があり、この地域で同じことが起きないように広範囲で環境影響評価をすべき。
- ・井戸水や生態系の予測、評価をしてほしい。
- ・浄水場の水質に影響が出ないか予測、評価をしてほしい。
- ・トンネル内に出てくる湧水をどう利用するのか。
- ・周辺に重要な湧水が多いので、湧水に影響を与えないような配慮をしてほしい。
- ・地下水量の予測、評価をしてほしい。
- ・周辺にどのような現象が起きれば道路整備で地下水に影響が及んだと言えるの

か教えてほしい。

- ・シミュレーションは実際とは異なるとの認識のもと、環境への影響の範囲を予測すること必要がある。
 - ・杉並区は水はけが悪く、昨年の大雨で大きな被害が生じたので、浅い層の地下水も真剣に考えてほしい。
 - ・環境影響評価の方法書は、昭和41年の高架式の計画に基づいて準備されており、大深度の計画に合わせて見直す必要があるのではないかと。大深度法で行うならば、大深度法地下法と技術指針に基づく方法書を作成し、その内容で調査すべき。
 - ・地上部街路の整備に伴う環境への影響はどのくらいなのか。
 - ・外環の工事は10年間も続くが、その間の渋滞等の影響はどのくらいで、それに対する地域への補償はないのか。
 - ・凍結工法を行うために地上での工事が必要となるのではないかと。
 - ・青梅街道インターチェンジ入口で渋滞が発生することで周辺のCO₂濃度はどうなるのか。
 - ・環境に配慮した車を考慮した上で環境改善効果を算出したのか。
 - ・NO_x処理ができる換気塔が実用化されるまで外環をつくるべきではない。
 - ・道路整備により地下水位が低下して地盤沈下が生じた事例もあり、心配である。
- (回答：国土交通省)
- ・シールド工法による地下水への影響は一般に小さく、影響を詳細に調査した事例は少ない。
 - ・地下水の影響について、他のシールド工法の事例がそのまま外環で適用できるとは思っていないので、しっかり予測評価をするが、現在はまだその準備段階である。
 - ・外環は前例のない事業のため、大深度トンネル技術検討委員会では地下水への影響も踏まえながら大深度トンネルの技術的な課題を議論して頂いている。
 - ・シールド工法では主に地下水の水圧に影響を与え、開削工事では地下水の水位に影響を与えられとされる。
 - ・環境影響評価は現段階で最適と思われる方法で予測評価し提示する。
 - ・評価の内容は、環境を専門とする専門家を含む第三者機関(アセス審議会)が審議する。
 - ・構造案がないと環境影響評価ができないため、現在外環の構造を検討している。
 - ・地下深くをシールド工法でトンネル工事をした事業の実績はある。いずれも地下水への影響は見られていない。
 - ・圏央道付近の滝の枯渇は、トンネルの影響ではなく、雨量が少ないこと等が影響したとの専門家の調査結果が出ている。
 - ・東京の西部地域を一体とした地下水の影響検討が必要と考えている。
 - ・公的な井戸は把握しているが、個人の井戸はまだ十分に調査できていない。実際に事業を行う場合は、個人の井戸も調査し、影響が出る場合は補償をする。
 - ・現在考えている環境影響評価では、影響の範囲と大きさを予測する。範囲外ならば問題はないと言える。
 - ・水質への影響はないと考えているが、環境影響評価で検討する。
 - ・生態系は環境影響評価の対象であり、周辺環境の変化による生態系への影響も予測・評価する。
 - ・現在のシールド工法では、トンネル内に漏水はほとんど出ない。
 - ・湧水は浅い層にある地下水のため、青梅街道インターチェンジがハーフの場合は湧水への影響は小さいと思うが、しっかり検討していきたい。
 - ・湧水の現地調査をしているので、足りない箇所があれば指摘してほしい。
 - ・工事による地下水への影響として、上流側では水位上昇による根ぐされ等が生じ、下流側では水位低下で井戸から水が取れなくなる、地盤沈下が生じる等が

ある。影響が出そうな場合は対策をとる。

- ・シミュレーションと現実とは異なる場合もあると認識した上で評価していくことが必要と考えている。
- ・工事搬入の車は極力既存の高速道路を用いて、一般道での出入りを抑えることを考えている。
- ・渋滞損失までは考慮しないが、工事による影響も予測評価し、工事の実施段階で説明する。
- ・環境影響評価の方法書は大深度地下を活用した地下式トンネル構造を対象に作成している。作成当時は、インターチェンジの有無や大深度か浅深度かは決定しておらず、幅のある調査をしている。
- ・青梅街道インターチェンジ出入口の交通処理は地元の意見を聴きながら検討する。
- ・NO_x、SPMが地域に与える影響を考える必要はあるが、CO₂は東京圏全体で減少させることが重要である。

(回答：東京都)

- ・大雨による浸水被害対策を現在行っており、早急に整備するよう努力している。
- ・立体交差道路整備により地盤沈下が生じた事例では、調査をして補償を行っている。

【進め方について】

- ・構想段階の議論は尽くされたとされているが、まだ尽くされていない。
- ・外環の必要性の論証はまだ十分になされていないのではないかと。
- ・計画案ができる前にインターチェンジ周辺道路の交通規制について警察の意見を聞くべきである。
- ・外環は国の問題なのか、都の問題なのか。
- ・意見を聴く会では毎回納得のできる回答が得られておらず、回答がなされるまで外環の計画を進めるべきでない。
- ・今までの資料に出てきた数字の根拠が示されておらず、外環のメリット、デメリットをしっかりと示し、住民が本気で納得できるような説明をしてほしい。
- ・交通や環境の専門家を交えた住民との勉強会を開催してほしい。
- ・都知事を意見を聴く会に参加させてほしい。
- ・今回の意見を聴く会の議事概要も今までと同様に参加者に郵送してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・環境への影響について構想段階では議論が深まらない状況になったこともあり、計画段階に入った。
- ・道路の構造で交通管理が全く異なるので、計画案作成後に交通管理をどうするか検討する。
- ・外環は国と都の両方の問題で、国が事業を、都が都市計画を行う立場である。
- ・意見を聴く会での回答は、分かりやすく、データを用いて説明していきたい。
- ・これまでも専門家へ住民の意見を伝えながら公開で委員会を開催し、そのデータを示している。
- ・住民と専門家の直接の意見交換は、どのような方法があるか検討したい。

(回答：東京都)

- ・計画案がなければ交通管理の議論ができないので、計画案ができてから警察の意見を聞く。
- ・都への質問・疑問に対しては、外環の責任者である都の職員が意見を聴く会などで回答していく。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月10日（金） 19時00分～20時30分

場所：牟礼コミュニティセンター

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民20名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長
	川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長
	鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長
	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市	鈴木 都市整備部 都市計画課長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方
外環の地上部の街路について
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）
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
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）三鷹市域の環境保全とまちづくりについて
外環オープンハウス、意見を聴く会アンケート結果（三鷹市）
三鷹市意見を聴く会議事概要
「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環の必要性について様々な意見を頂き、議論をしてきた。
- ・昨年9月に外環の「考え方」を発表し、それに基づき計画概念図や模型を作成し検討を進め、また、「環境への影響と保全対策」も発表した。
- ・「考え方」、「計画概念図」及び「環境への影響と保全対策」について説明し、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・本線のトンネル区間が長いが、地震対策はしっかり取るのか。
- ・地下では地震の影響が小さくても、地上部との境目等が破壊されてトンネル内に閉じ込められたりしないか心配である。
- ・トンネル内で事故が起きた際にどのような対策をとることを考えているのか。
- ・トンネル分合流部の深さはどのくらいなのか。
- ・日本道路公団が民営化され、分割されたが、外環はどこがつくるのか。

（回答：国土交通省）

- ・本線のトンネルは、大深度トンネル検討委員会において今の技術で現在の計画通りに掘ることが可能であることを確認している。詳細な設計をする際に耐震設計等の検討をする。
- ・地下構造物は地盤と一緒に動くため一般的に地上の構造物よりも安全と言われており、今までに地下構造物が地震で壊れた事例はほとんどない。

- ・地上部の境目等は設計段階でしっかりと耐震対策を検討する。
- ・他のトンネルでは、シールドトンネルの下半分を避難路として設ける、道路の上下線を一定間隔で連絡抗でつないで避難する等の対策をとっており、外環についても、同様な方法で避難対策をとる事を検討している。
- ・トンネル分合流部では補助的な工法を用いながら工事を行うため、シールド断面より高さも幅も大きくなり、大深度の深さに入るかどうかは分からない。トンネル分合流部は今後の技術開発の動向を見て検討する。
- ・外環の事業主体は事業化する段階で検討する。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・事業者が採算性を考えてインターチェンジを整備しない可能性はあるのか。

(回答：国土交通省)

- ・基本的に計画通りに整備を進めていくことが基本であるが、地元の理解を得ながら進めて行くことが重要。結果的に地元の理解が得られずに、インターチェンジができなかった事例はある。
- ・インターチェンジを設置すると外環を利用する車が増えることで採算性がよくなる面もある。

【まちづくりについて】

- ・外環と同時に周辺道路も整備し、交通管理者と協力して規制をかける等して、通過交通が周辺の生活道路に入り込まないようにしてほしい。
- ・大きな道路をつくる前に、連雀通り等の周辺の生活道路にガードレールや歩道を設ける等の安全対策をとってほしい。三鷹市は外環と周辺道路の整備のどちらを優先的に考えているのか。
- ・外環ができるのは10年以上先であり、それに合わせて周辺の生活道路の安全対策するのでは遅い。
- ・道路にガードレールを設ける幅がないのであれば、電柱を取り除いてほしい。生活道路の対策をとっているように感じられない。しっかり連雀通り等の安全対策を担当する部署に今回の要望を伝えてほしい。
- ・中央ジャンクションの整備による生活道路の分断、コミュニティや景観の変化を懸念しているため、中央ジャンクション周辺を三鷹市まちづくり条例のまちづくり推進地区に指定し、住民がまちづくりに関与できるようにしてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・国、都、三鷹市と協力しながら周辺道路の整備を検討していく。
- ・東八道路等骨格となる都市計画道路は交通量の予測を行い、整備の必要性を検討する。生活道路への影響は地元の意見を聴きながら交通管理者と交通規制の協議をしながら事業段階で検討を行う。現段階では都市計画道路の整備の検討を行っている。
- ・生活道路に通過交通が入り込まないように道路管理者と協議をしていく。
- ・都や市の意見を聞きながら、まちづくりについても支援したい。

(回答：東京都)

- ・連雀通りの拡幅や交差点改良については担当が違うので後で調べて連絡をする。
- ・ガードレールを設けたために歩行者が通りにくくなる場合もある。

(回答：三鷹市)

- ・大きな道路と周辺道路にはそれぞれに役割があり、道路としてつながっているため、どの道路も重要である。
- ・連雀通りは幅員が狭く、ガードレールを設けるとさらに狭くなり、渋滞等が懸念される。連雀通りは都道であるため、連雀通りの幅員を広げて歩道を設けられるように都に要請している。

- ・現在ある道路の改善が優先であると考えている。現状を見ながら周辺道路の安全対策をとっている。
- ・三鷹市のまちづくり条例は、法で別に定められた事業は対象外であるが、三鷹市のまちづくり条例の手続きに従うように国に依頼する。
- ・中央ジャンクション整備に関わるまちづくりは、できる限り住民がまちづくりに関与できるよう国や都に要請し、市もしっかり検討していきたい。

【環境影響について】

- ・中央ジャンクションの換気塔の高さは約15mと一般のビルと同じくらいの高さのため、ビルに直接流れ込まないようにさらに上空へ吹き上げてほしい。
- ・三鷹市では水道用に井戸水を使用しているため、影響がないようにしっかり対策をとってほしい。
- ・換気所からの大気への影響は、環境基準より低い数値にするだけでなく、周辺の空気を汚さない対策をしっかりとってほしい。
- ・ジャンクションの設置工事をする際に、工事車両が高速道路を使用できる前に一般道を使用する台数がどのくらいになるのか示してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・換気塔の周辺の建物の高さは調査しており、周辺の構造物よりも高い15mとしているが、トンネル内の空気をは、100m以上の高さまで吹き上げるようにするので、直接排気がかかる可能性は小さい。
- ・個人用の井戸は事業実施段階で対応したい。水道用などの井戸は調査をしている。予測上は問題ないの見込んでいる。
- ・換気所の供用に係る大気への影響は何の対策もなしにそのまま排出した場合の予測の数値であり、中央ジャンクションの換気所による換気所からの影響は周辺の空気中のNO₂、SPMの濃度に対し1/100程度以下である。
- ・換気所からの大気への影響は、予測上は環境基準を達成することを考えているが、実際に換気所をつくる際は除じん装置などの設置を考えており、事業実施段階で処理施設の技術開発の動向等を見ながら設置の検討をする。
- ・中央ジャンクションの工事現場への乗り入れ口を工事する際に吉祥寺通り等を利用するが、工事車両が数百台になることはなく、何年も続くものではない。実際に工事を行う際には工事ごとにしっかりと説明する。

【用地・補償について】

- ・東八道路インターチェンジの入口付近はどのくらいの幅で用地買収がされるのか。昭和41年の都市計画と変わっており、家がどうなるのか心配である。

(回答：国土交通省)

- ・昭和41年の計画では東八道路インターチェンジの入口の幅を約58mとしていたが、今回の計画では若干狭くなっている。
- ・都市計画変更後、測量と設計をしてから用地買収を行うので、現時点で具体的な用地買収の場所はわからない。
- ・環境施設帯に生活道路を設ける等の検討をしたい。

【進め方について】

- ・ホームページ上の資料の地図やジャーナル等の画像の解像度が低く、計画線にかかるかかからないかわかりづらく、配慮が足りないのではないかと。分割して掲載する等の対策をとってほしい。

(回答：国土交通省)

- ・ホームページでの掲載方法は見やすくできるような対策をとる。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月12日(日) 10時00分～11時30分

場所：新川・中原コミュニティセンター

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民49名

	国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長
		川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長
		鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都		山口 外かく環状道路担当 参事
		臼田 外かく環状道路担当 課長
		藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市		田口 都市整備部長
		中村 都市整備部 都市計画課係長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方
外環の地上部の街路について
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）
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
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）三鷹市域の環境保全とまちづくりについて
外環オープンハウス、意見を聴く会アンケート結果（三鷹市）
三鷹市意見を聴く会議事概要
「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環の必要性について様々な意見を頂き、議論をしてきた。
- ・昨年9月に外環の「考え方」を発表し、それに基づき計画概念図や模型を作成し検討を進め、また、「環境への影響と保全対策」も発表した。
- ・「考え方」、「計画概念図」及び「環境への影響と保全対策」について説明し、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・計画概念図の緑色の部分は何を示しているのか。
- ・事故発生時の対策をどのように考えているのか。地上部に影響は出ないのか。
- ・深さを4.1mで区切って表現していることにはどういう意味があるのか。
- ・計画概念図でピンク色で示している部分の地上部の建物はどうなるのか。
- ・地下トンネルの上部に住み続けることの安全性をどう考えているのか。

（回答：国土交通省）

- ・計画概念図の黄色と緑色の部分は工事に伴って地上部を改変することになる所であり、基本的には買収になる部分である。黄色と緑色以外の部分は、地下だけで工事することになるので、上に住んでいる方は住み続けることができる。
- ・事故に関しては大深度トンネル委員会で避難方法等を検討している。整備する

- ことになれば、トンネル内で火災が発生してもシールドが壊れないように設計することになる上の方々に影響がないようにしていきたい。火災時に発生する煙は地上に出さざるを得ないが、それでもできるだけ影響が出ないようにしたい。
- ・計画概念図のピンク色の部分の上部では住み続けることが可能と考えている。大深度法を適用した場合、41m以深は補償は要しないが、41mより浅いところは、地下利用の阻害状況に応じて区分地上権を設定し、地下の使用権を取得させて頂く。
 - ・安全性に問題がでないように、工法等に関して様々な工夫をして対応していきたい。工事による影響に関しては、工事前後で調査をして、建物などに工事中の影響が認められた場合には、修繕や補償等をする。

【環境影響について】

- ・ランプ付近の環境施設帯の幅は20mで十分なのか。
- ・工事中に砂埃が飛び散るのは困るので、散水は徹底してほしい。
- ・北野小学校あたりで大気の調査を実施しているようだが、中央道のデータはとれないのか。ジャンクション部での渋滞による影響が心配である。
- ・DPFをつけないと東京都に車は入れないと言っているのだから、しっかりと監視して大気環境が悪くならないようにすべき。トラック関係には厳しい規制等をしているが、工事車両の規制が甘いので、工事中の環境対策が重要である。
- ・外環に出入りする車が出す排気ガスはかなりのものだと思っている。また、インターチェンジ周辺にもトラックが集まるようになる恐れがあり、三鷹市民にはかなりの影響があるのではないかと考えている。

(回答：国土交通省)

- ・環境施設帯の幅を20m確保すれば、騒音や排気ガスへの影響は大幅に抑えられると考えている。なお、環境施設帯の使い方は事業実施段階で、地域のみなさんの意見を聴きながら検討する。
- ・環境施設帯の幅は夜間の交通量で決まるものであり、20mは基準上、最も幅を広くとっている。これ以上環境施設帯の幅をとるには、例えば周辺のまちづくりと一体となって公園を整備する等を考える必要がある。
- ・工事説明会を実施し周辺の合意をとりつけながら、工事中の対策等を検討していく。
- ・ジャンクション近辺で中原小学校など、何カ所か現地調査をしてあり、現状はしっかり把握している。環境施設帯のすぐ外側部分で影響がどうなるのか予測をしている。

(回答：東京都)

- ・一般局や自排局の測定結果を見ると、DPFをつけたことで、大気環境が改善されたとの結果がでていいる。不正軽油の取り締まりにも力をいれており、工事をやるときにはきちんとした工事車両を使用するよう考えていきたい。

【用地・補償について】

- ・用地買収に関して、もっと具体的なことを聞かせてほしい。
- ・移転をしなければならない地域を明確にしてほしい。また、土地が一部かかっている場合はどう考えればよいか。
- ・以前の計画では土地がかかっていたが、今回はかからなくなってしまった。立ち退きしたいと要望したらどうなるのか。

(回答：国土交通省)

- ・用地の取得については、測量、用地取得の段階で説明・交渉させて頂くことになる。
- ・計画線にかかっている方々には心配かけているが、住民の方々と話し合いをしながら計画づくりをしていきたいと考えている。都市計画が決定するには早く

- ても1～2年ぐらいかかり、事業がはじまってからも時間がかかる。相続等で困っているような方には、生活再建救済制度があるので個別に相談してほしい。
- ・計画概念図で黄色と緑色で示した部分が移転をとまなう買収をする範囲と考えているが、実際に買収する範囲は、測量をして詳細は具体的な設計をした上で決まる。オレンジ色の部分は、地中で拡幅する部分であり、移転は伴わないが現段階では大深度法が適用できないと想定している部分である。ただ、今後の技術開発等で補償が不要になる可能性もある。
 - ・現在計画線にかかっており、いずれは移転をすることを前提に生活設計をしていた、あるいは相続などの問題を抱えている方には生活再建救済制度がある。都市計画変更後もその制度が残るかどうかが現時点では決まっていない。計画が変更された場合、計画線の外側の部分の用地買収をさせて頂くことはないということが基本である。
 - ・原則として用地にかかる部分だけ買い取りになるが、買い取りすることで住宅が半分になる、ほとんど土地が残らない等の場合にはそれに見合う補償をする事となり、個別に交渉していく。

【まちづくりについて】

- ・計画概念図では仙川が緑色に塗られているが、仙川は水面が見える形で残ることになるのか。また、川沿いの道は供用後も残ることになるのか。
- ・ジャンクションの南側の部分のアクセス道路をどのように考えているのか。中原が分断されてしまうかもしれない。
- ・換気所の周りは空気が悪くて人が近づけないようにするのではなく、換気所からきれいな空気を出すなどして、みんなが集えるような場所をつくるなど、広い土地を有効に活用するように考えてほしい。
- ・周辺の都市計画道路の整備にはどのくらい時間がかかるのか。
- ・地上の高圧線をトンネル内に埋設するなど、地域の住民にとってメリットがあるようにできないのか。

(回答：国土交通省)

- ・仙川のあたりは、両側に立坑を掘って川の下に箱を通す工法を考えている。また、地上は元の形に戻すことになるので、川の両側に道路をもとのように戻すことは可能である。
- ・今ある道路の機能は残さないといけないと思っている。工事中に分断される道路も、切り回しをするなどして、通過できるようにする。
- ・東八道路インターチェンジにアクセスする交通に対応するために、整備すべき路線の検討をしている。「三鷹地域の環境保全とまちづくりについて」の最後のページに水色で示している路線は、現時点で整備を検討する必要があると考えている。
- ・骨格となる都市計画道路については、交通量推計にもとづいて整備すべき路線を検討するが、生活道路については事業実施段階でみなさんの意見を聞きながら、また警察などと協議をしながら検討していく。
- ・市からも周辺のまちづくりとあわせて考えるようにと言われており、しっかりと検討していきたい。
- ・道路を整備する時には、様々な公共物を管理する方々と話し合いをする場があるので、そのような場で電線の地下化といった話しもしていきたい。また、これだけの広大な用地なので、その活用について都と市とも相談しながら検討していきたい。

(回答：東京都)

- ・多摩地域の都市計画道路の整備については、10年ごとに優先整備路線を公表しており、現在新しい整備方針をつくっているところである。優先整備路線のたたき台を公表しており、都のホームページ等で情報を公開しているので見て

ほしい。3月15日まで意見をいただいて、それを踏まえて最終的な整備計画案をつくることになる。

【進め方について】

- ・スケジュールはどのくらいなのか。
- ・説明会だけで終わるのか。住民の意見はしっかりと聴くべきである。
- ・今後も意見を聴く会のような場は設けるのか。

(回答：国土交通省)

- ・完成まではどんなに順調にいったとしても今から15年はかかるのではないか。
- ・反対の声があることは十分に理解しており、頂いた意見については必要な検討を行い、意見が言いっぱなしにならないようにしていきたい。
- ・意見を聴く会のような場は今後も設けさせて頂く。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月12日(日) 15時00分～16時30分

場所：井の頭コミュニティセンター本館

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民38名

	国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都		山口 外かく環状道路担当 参事 臼田 外かく環状道路担当 課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市		田口 都市整備部長 鈴木 都市整備部 都市計画課長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方
外環の地上部の街路について
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）
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
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）三鷹市域の環境保全とまちづくりについて
外環オープンハウス、意見を聴く会アンケート結果（三鷹市）
三鷹市意見を聴く会議事概要
「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環の必要性について様々な意見を頂き、議論をしてきた。
- ・昨年9月に外環の「考え方」を発表し、それに基づき計画概念図や模型を作成し検討を進め、また、「環境への影響と保全対策」も発表した。
- ・「考え方」、「計画概念図」及び「環境への影響と保全対策」について説明し、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・ここには私たちが守ってきた生活がある。外環で地域を追われる人たちはどうなるのか。それでも外環は必要だという説明をして欲しい。
- ・国が財政面で厳しいときに道路を造るのは逆行していないか。
- ・環境と同様、交通量予測のチェックも後からでは遅い。計算の前提はどうなっているのか。
- ・交通量の予測は3環状が整備された状況を想定しているのか、それとも現状なのかなど、隠さず説明して欲しい。
- ・凍結されていたのが急に復活した経緯を見ると、もう一度考え直すという意見が出て当然だ。国道16号を拡幅するという話はどうなったのか。
- ・直下型地震を覚悟しないといけない中で、地下で玉突き事故などが起こったら

どうなるのか心配である。北海道でトンネルが崩れる事故もあった。

- ・高い金をかけてつくって利用料を取り、いつまでたってもタダにならずに天下りの受け皿では困る。
- ・東京にこれだけの道路を造るグラウンドデザインを誰がやっているのか。地方が衰退するのに人口を東京に集中して良いのか高所から論じて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・渋滞による排気ガスは環境にも良くない。都心部の交通をスムーズに流すことが大事である。東京西部には東名と関越を結ぶ高速道路がなく、そのため外環が必要であると考えている。
- ・誰がつくるのかは事業化段階で、国土開発幹線自動車道会議で決める。現在、外環は整備計画路線に入っていないが、日交通量10万台は全国でもトップクラスであり、費用は高いがそれに十分見合うだけの効果があると考えている。
- ・外環は昭和30年代から考えていた。人口は近年増加していないが、この15年間で交通量は1割以上伸びている。高速道路の利用交通と言っても50~70kmといった短トリップが中心で、横浜・川崎と埼玉県南部を結ぶ需要が高い。現時点でも喫緊の課題であることは変わらない。昭和40年代当時は物流のためと言われていたが、今は都心に用のない交通のバイパスなどが主目的である。環八や国道16号は地域のための道路で、高速道路とは役割が違う。
- ・東京湾岸部で大地震が起こった場合、環状6号から8号の辺りでの延焼が想定されるが、災害に対応するためにも幹線道路が必要とされている。トンネル自体は沿線に活断層がなく地盤も良い上、地震時に地盤と一緒に動くので比較的安全と考えているが、技術的な検討もしっかりやりたい。
- ・道路公団は民営化され、45年で借金を返すことになった。民営化会社がつくる場合利用料を取るようになるが、国直轄で自動車利用者の税金でつくる方法もある。どういう方法になるかは事業化の段階で決まる。

(回答：東京都)

- ・都市整備局で都全体の交通計画を担っている。パリは3環状、ロンドンは1環状、北京は5環状の9割が整備されており、都心部を迂回できるようになっている。東京は3環状の整備率が3割に満たない。環状道路には高速道路としての利便性だけでなく生活環境や安全性の改善にもつながる整備効果もある。

【環境影響について】

- ・大深度でないトンネル上部での振動を懸念している。直接頂いた事例資料では、数十m離れたところでも減衰していないが、どう考えたらよいか。大深度だからといってあまり安心できないのではないか。
- ・九州新幹線の大深度地下の上で、振動に迷惑しているという報道があったが、そのような事例についても調べて欲しい。
- ・環境影響について希望的推測ではなく確証のある数字を出してもらえないか。特に地下水や直下型地震による影響を心配している。
- ・専門家のチェックというのは「都市計画の変更と環境影響評価手続きの流れ」の図のどこに該当するのか。
- ・4カ所の換気所からトンネル内全ての排気が出るのに、影響が非常に小さいと言われても理解し難い。「技術開発の動向を踏まえ」とか「事後調査して対応」と言われるとますます不安だ。
- ・10万台分の排気の総量は変わらないはずだし、風がなければ換気所からの排気が溜まる可能性もあるのではないか。
- ・換気は圏央道の場合とどう違うのか。
- ・環境には人間の人格的環境など子供達の心の問題や老いていく私たちの心の問題など数値で表せないものもあり、それらを含めて考えて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・東京港トンネルの事例を紹介した。土被り4mでもトンネル上は30数dBだが、

30dB未満は観測の限界である。

- ・九州新幹線は270kmで通過するときに振動が起こっていたが、現在は軌道を改良して改善したと聞いている。地盤条件など調査する。
- ・環境影響の予測は最新・最善の手法で行っている。地下水は広範囲でモデル化し数値シミュレーションで予測計算をしている。
- ・環境影響評価「準備書」と「評価書」の間で専門家にチェックしてもらう。
- ・地下水は地域で大切に、多く利用されているので、しっかりと影響を予測し対策を検討する。
- ・交通量予測については技術専門委員会で比較的丁寧に検討してもらっている。埼玉県区間の実績約10万台からいっても妥当な数字と考えている。交通量は5年ごとの起終点調査や免許保有率、自動車保有台数等から予測している。
- ・平成16～17年に環境の現地観測を行い、風向や風速と頻度を調べた。トンネル内は車の流れに沿ってジェットファン(秒速10m)で換気し、出口では逆風を送って換気所から出す。SPMをとる電気集塵機は技術が確立しているが、脱硝装置は費用対効果や環境基準の達成状況を踏まえて検討する必要がある。

(回答：東京都)

- ・専門家のチェックで終わりではなく、工事中や供用後も騒音や振動を事後調査し、必要であれば改善措置要求していく制度になっている。
- ・圏央道の換気については資料が手元にないが、同様の事例として井荻トンネルでは供用前後で大気質は悪くなっていないというデータがある。

【用地・補償について】

- ・大深度の上は補償の問題がないということか。
- ・地下には私権が及ばないのか。

(回答：国土交通省)

- ・井の頭地区は大深度の部分なので移転が生じない。
- ・地下にも私権は及ぶが、大深度法により40m以深で公共的利用であれば及ばない。それより浅い場合は補償する。

【地上部街路について】

- ・国は、大深度部分では地上部に影響がないと言ったが、都の説明と矛盾している。外環ノ2は平成13年のたたき台にもなく、欺いているのか。
- ・外環ノ2に反対である。
- ・大深度で地上に影響がないことを貫いて欲しい。生活道路の利便性を高めるなら文句は言わない。住民、行政機関と話しながら計画を決めていって欲しい。
- ・都知事は外環ノ2のことを知っているのか。

(回答：国土交通省)

- ・縦割りで申し訳ない。今日は高速道路部分についての説明である。

(回答：東京都)

- ・本線が地下に行くかどうかで地上部も変わる。地下化の動向も踏まえて地上部についての話し合いを皆さんとしていく。
- ・都知事も外環ノ2のことは知っている。廃止も選択肢に入れている。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月13日(月) 19時00分～20時30分

場所：三鷹市教育センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民7名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長
	川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長
	鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	山口 外かく環状道路担当 参事
	臼田 外かく環状道路担当 課長
	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市	藤川 都市整備部 調整担当部長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方
外環の地上部の街路について
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）
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
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）三鷹市域の環境保全とまちづくりについて
外環オープンハウス、意見を聴く会アンケート結果（三鷹市）
三鷹市意見を聴く会議事概要
「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環の必要性について様々な意見を頂き、議論をしてきた。
- ・昨年9月に外環の「考え方」を発表し、それに基づき計画概念図や模型を作成し検討を進め、また、「環境への影響と保全対策」も発表した。
- ・「考え方」、「計画概念図」及び「環境への影響と保全対策」について説明し、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・外環の計画が具体的になり、段々と心配になってきた。外環が完成するのは何年先のことなのか。生殺しにされているようで困る。

（回答：国土交通省）

- ・最も順調に進んだとしても外環の都市計画変更手続きに1、2年、それから用地買収を行い、工事に約10年かかる。順調に計画が進んだとしても完成までに約14、5年はかかる。

（回答：三鷹市）

- ・外環は市にとってメリットもあるがデメリットもあり、計画は簡単に進んでいかない。実際に外環の計画が進んだ場合には、地元の方々の協力が必要である。

【まちづくりについて】

- ・中央ジャンクションによって周辺の道路が遮断されるのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・地元の意見を聴きながら環境施設帯に生活道路を整備する等の検討をしたい。

(回答：三鷹市)

- ・周辺道路が遮断されないように付け替え等をして道路の機能を確保したい。

【環境影響について】

- ・この周辺は換気所からの排気ガスの影響が大きそうで心配である。
- ・換気所をジャンクションやインターチェンジのみに設置するだけで、周辺の大気への影響は大丈夫なのか。
- ・光化学スモッグが起こらないのか。

(回答：国土交通省)

- ・換気所ではトンネル内の空気を処理して空高く吹き上げることを考えている。
- ・光化学スモッグは予測できない。大気への影響は自動車の単体規制等によって大気質が改善している。

【用地・補償について】

- ・外環整備に関連する周辺道路の整備によって、自分の農地が分断されそうで心配である。
- ・現在計画されている周辺道路の計画線を変更することは可能なのか。周辺道路の幅員15mは広いのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジを利用する交通の集中を処理するためには周辺道路の整備が必要と考えている。現在は市の意見等を聴きながら検討している段階である。
- ・外環ができるまでに整備すべき道路を検討しなければならないと考えている。

(回答：東京都)

- ・いろいろな方法で土地の交換等を行い、農地が集約できるような検討も可能性がある。
- ・一人の都合で計画線を変えるわけにはいかないが、地域の方々が協力してまちづくりとして要請すれば、変更できるかもしれない。

(回答：三鷹市)

- ・インターチェンジをつくとすれば、周辺の道路をどうするか現在検討中である。外環がどのようになるのかははっきりしないので市としての意見は出していない。
- ・ジャンクション周辺でどの道路が必要かは、早い時期に答えを出さなければならない問題と考えている。ぜひ地元の意見がほしい。
- ・生産緑地の問題はあるが、相続の発生した土地を国や都に買い取ってもらい、代替地として農業が続けられるような対策を考えている。
- ・農業の続けられる対策等を含めて周辺地域のまちづくりを行えるかが、外環ができるかどうかの分かれ道になるのではないか。

【進め方について】

- ・意見を聴く会のような地域との話し合いはまだ開催するのか。

(回答：国土交通省)

- ・2月の意見を聴く会は本日の三鷹市で終了するが、今後も開催したい。

(回答：三鷹市)

- ・北野地域では地域の話し合いとは別にしっかり勉強会をやっていかなければならないと考えているので、ぜひ協力してほしい。

調布市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年1月29日(日) 15時30分～17時00分

場所：調布市緑ヶ丘地域福祉センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：調布市

参加者：住民34名

国土交通省

山本 東京外かく環状道路調査事務所長

川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長

鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長

東京都

山口 外かく環状道路担当参事

藤井 外かく環状道路担当 課長補佐

調布市

馬越脇 都市整備部街づくり推進課 主幹

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（調布市～三鷹市の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（3/10、4/10、5/10）
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
将来交通量について
インターチェンジについて
「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
外環に関する市民説明会等議事録（調布市）

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯と「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・外環をつくるのかどうかははっきりして欲しい。住民として対策が取れない。
- ・工事だけでもあと10年かかるとなると、年齢的に厳しく、不安である。
- ・国として外環をどう考えているのか。税金の使い道をもう少し深く考えて欲しい。

（回答：国土交通省）

- ・つくるかどうかは決まっていないが、国・都として東京都市圏の交通問題解決のため外環は必要だと考えており、理解いただけるよう取り組んでいる。早く結論を出してみなさんの不安を解消していきたい。
- ・外環をつくるのに1兆円以上かかる。事業手法の検討を事業実施段階で行い、財務省に予算要求を行う。
- ・交通量予測が一日に10万台と見込まれ、都市再生のためにも優先度は高いと

考えている。

【ジャンクションについて】

- ・ジャンクションと仙川に囲まれた三角地帯となってしまう、住環境がどうなるか心配である。今の模型ではランプの高さなど具体的なことがわからず、意見の言いようがないので分かりやすい模型にして欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・みなさんにイメージが湧くよう、模型やCGなどの工夫をする。

【環境影響について】

- ・地表を走る自動車からの排気ガスの影響が心配である。
- ・インターチェンジやジャンクションでは、どういう影響が出るのか。環八雲のようになって住めなくならないか心配だ。

(回答：国土交通省)

- ・外環・中央道を乗り換える交通量は2万台と予測しており、環八の7万台ほどにはならない。20mの環境施設帯で対応できると考えているが、環境への影響の予測数値を早く示したい。
- ・大深度区間と比較してジャンクションやインターチェンジでは、地上に出る車からの排気ガスやトンネル内からの排気ガス、換気所、騒音・振動、地域の分断や建物の移転、動植物への影響が考えられるため、十分な対策の検討が必要である。

(回答：東京都)

- ・ディーゼル車への規制などにより、都内の大気質は改善傾向にある。

【用地・補償について】

- ・移転は400棟というが、どの範囲のことか。他の地域より多いと聞いている。
- ・今まで計画線にかかっていなかったのに、環境施設帯にかかっている。昭和41年の計画線のままで、環境施設帯を削ってでも移転を減らして欲しい。
- ・計画線の外でも生活再建救済制度は使えるのか。また、窓口はどこか。
- ・工事期間中の立ち退きや商売に対する補償など具体的なことは考えているか。
- ・工事中の騒音や重機の搬入、出入りの不便など、些細なことでも住民にとっては問題なので、考えて欲しい。
- ・近所では駐車場を借りている人も多いが、代替を斡旋してもらえるか。

(回答：国土交通省)

- ・移転棟数約400棟は計画概念図の中央道周辺の緑色で示した範囲であり、内訳は調布市約110棟、三鷹市約260棟、世田谷区約30棟である。東名ジャンクションや大泉ジャンクションは片側分なのでこの地域より移転棟数が少ない。
- ・現在では昭和41年の時と異なり、環境保全のため環境施設帯をつくる基準となっている。本当に環境施設帯がなくても良いのか、ご意見を聴きながら検討したい。
- ・生活再建救済制度は、昭和41年の都市計画内のみを対象としている。道路事業で対応可能な事は限られるので、市のまちづくりなどと合わせて検討したい。
- ・過去の事例では工事のためだけの立ち退きは基本的にはないが、事情によっては仮住まいを提供している。時間の限定や道路の付け替え確保、仮看板の設置、路上駐車排除、現場付近の清掃などの配慮をしている。工事の実施段階で事前に説明をし、突然工事を始めるようなことはしない。

(回答：東京都)

- ・沿道環境を守ることを考える一方、新たに施設にかかる方への迷惑も考える必要がある。調布・保谷線のように、みなさんの理解を得て環境施設帯を整備し、18mだった幅員を36mで整備した事例もある。
- ・都で工事をする際、代替地の斡旋は一般論では難しいので、個別に相談し対応している。

(回答：調布市)

- ・生活再建救済制度は市の街づくり推進課に連絡して欲しい。
- ・外環の計画については国、都、市で情報を共有しており、どこでも窓口になる。

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月2日(木) 18時30分～21時00分

場所：砧区民会館

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民47名

	国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長
		川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長
		鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都		臼田 外かく環状道路担当課長
		藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区		板垣 道路整備部長
		井伊 砧総合支所 街づくり部長
		青山 道路整備部道路計画課長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（狛江市～世田谷区の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10、2/10、5/10）
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
将来交通量について
インターチェンジについて
外環意見を聴く会アンケート結果（世田谷区）
「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
意見を聴く会議事概要（世田谷区）

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、昨年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、昨年9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・大泉インターチェンジの事例もあり、交通量の推計結果だけに計画を委ねるわけにはいかない。
- ・外環はいつまで東名高速で止まることになるのか。東名以南は建物が多くて整備できないのではないか。
- ・圏央道と外環ができれば、首都圏の交通を十分に担えると考えているのか。
- ・3環状にこだわらずに、できるところから道路を整備していれば、今ほど東京の渋滞はひどくならなかったのではないか。
- ・都市計画決定した昭和41年当時ではルートの妥当性の調査がしっかりされておらず、ルートの見直しが必要ではないか。

- ・ルートを複数案提示し、現在のルートを選んだ根拠を示してほしい。
- ・昭和41年のルート決定当時にあった他の案の中に良い案があるのではないか。
- ・都心の通過交通のうち、外環を利用することになる交通は少ないのではないか。
- ・周辺的环境へ影響を与えることなく外環を整備し、環八の渋滞を早く解消させてほしい。
- ・採算性がとれなくなった場合はどうするのか。少子化のことも考えているのか。
- ・南進する場合はどのような工事をするのか。分岐点がある小田急線付近に立杭を設けることにならないか。

(回答：国土交通省)

- ・東名以南の計画は具体的にいつまでとは言えないが、すみやかに対応したい。現時点では、川崎縦貫との関係を含めて基礎的な調査をしている。
- ・外環は一周あって十分に機能すると考えており、東名以南も必要。また首都圏の交通問題を解決するためには、3環状をしっかりネットワークでつなぐことが必要と考えている。
- ・大規模な道路工事には地元の理解が必要である。ネットワーク形成に向けて早く具体的にしていきたい。
- ・東名以南も大深度を活用する事も想定し検討する。
- ・現在の位置は都市計画による建築制限がかかっているなど、大規模な土地が必要なジャンクションは現在の位置が適していると考えている。また、買収を前提に生活設計している人もいる。
- ・昭和41年当時のままの計画ではなく、構造を大深度にする、地表の改変を少なくする等の対応をしている。
- ・都市計画決定当時、郊外側の案、環八側の案等のルートを検討していた。資料については示せるものは示す。いずれにしても移転になるとメリット、デメリットがあると思う。
- ・外環だけで都心の通過交通を全て解消できるとは考えていないが、効果は大きい。
- ・確かに少子化が進んでいるが、首都圏の人口は依然減っていない。交通量は2020年～2030年をピークに減少するが、これから50年を見越しても現在と同程度であると見込んでいる。
- ・現在は外環の必要性を検討している段階であり、採算性は事業実施段階で検討する。
- ・東名以南の工事をする場合、南側から掘る等様々な方法が考えられるが、立杭を掘る場合でも、買収済みの用地内で行う。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・東名ジャンクションから首都高等へ乗り入れることもできるので、この地域に周辺の高速道路を利用する交通が集中するのではないか。
- ・もし外環が整備される際には、東京インターチェンジを本当の機能を有したものに改良しなければ、大渋滞が発生するのではないか。
- ・ジャンクションは周辺に住む住民からすれば何のメリットもない。
- ・ルートの位置に関する東名ジャンクションの位置を複数案示してほしい。
- ・外環が南進する際、東名ジャンクションにインターチェンジの設置を考えているのか。

(回答：国土交通省)

- ・東名ジャンクションは高速道路同士をつなぐもので、ジャンクション周辺の一般道の交通への影響はない。
- ・外環を利用する自動車は郊外間を結ぶものが多い。郊外から来た車が外環を通過して更に郊外の方へ行く。
- ・都心の通過交通を外環で排除することで、都心の交通量は減ると予測しており、

幹線道路の混雑が緩和することで生活道路の交通も減ると考えられる。

- ・外環が東名で終点の場合は、東京インターチェンジの交通量はそれほど変わらず、東名以南まで整備される場合は、交通量は減少すると考えている。
- ・南進の必要性は考えているが、東名ジャンクション部にインターチェンジの設置は考えない。

【まちづくりについて】

- ・家の前の道路が渋滞しており、車の出し入れができないので、東名ジャンクションができた後に多摩堤通りから世田谷通りへ抜ける道路を整備してほしい。
- ・世田谷区的生活道路の崩壊を促進させるいかなる都市計画にも反対である。

(回答：国土交通省)

- ・環境施設帯は、緑地にする、生活道路を整備する等の活用が考えられるので、環境施設帯の利用について事業実施段階で地元の意見を聴く。

(回答：東京都)

- ・平成16年3月に区部で今後10年間でどの道路を優先して整備すべきかをまとめた。多摩堤通りから世田谷通りまで南北に通っている都市計画道路があり、優先度の高い道路と位置づけている。東京都のホームページで確認でき、パンフレットもある。

【環境影響について】

- ・景観への影響を懸念しており、東名ジャンクションのランプの高さと形態を教えてください。
- ・工事による振動に家が耐えられるか心配である。
- ・工事により家が損傷した場合に確実に補償がされるような契約書を交わすことはできるのか。
- ・世田谷区は甚大と考えられる地域への影響をどのように考えているのか。
- ・方法書のときの世田谷区の意見を説明したらどうか。
- ・長期にわたる環境影響が示されなければ住民は納得できない。
- ・環境影響評価の対象範囲を区市単位で考えているのは、それだけ広い範囲に影響が及ぶと考えているからではないか。
- ・現在のアセスでは累積的な環境影響評価を判断できない。まだまだ、足りないので今後も環境影響に対して意見交換すべき。
- ・外環本線の大深度から東名ジャンクションのランプまでの高低差を登る車からの排気ガスの影響は大きいのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・東名ジャンクションの現在のランプが地上9mで、それよりも約10m高い位置にランプを計画しており、遮音壁を合わせると地上から20数mとなる。
- ・環境施設帯を20m分設けるため、家のすぐ前がジャンクションにはならない。
- ・工事中も含めて振動による影響は環境影響評価で予測評価する。
- ・工事実施の段階で、もし工事による影響が出そうな場合は、工事前後に調査し、工事の影響が見られれば補償をする。
- ・補償に関して契約が交わせるかどうかは確認する。
- ・現在、環境への影響の検討を進めている。環境影響評価は法的手続きに則って検討することが基本だが、できるだけ早くとりまとめて公表していきたい。手続きに入る前に住民に説明する。
- ・環境影響評価は法的手続きに則って検討することが基本だが、できるだけ早くとりまとめて公表していきたい。入る前に住民に説明する。
- ・登り坂では車の排気や騒音の影響が大きくなるので、環境施設帯等を設けるなどの対策をとる。影響の大きさは予測評価をして説明する。

(回答：東京都)

- ・外環の環境影響評価方法書では、環境影響評価法による影響を受ける範囲として区市が単位とされているが、実際の影響が世田谷区全域に及ぶというわけではない。

(回答：世田谷区)

- ・今後提示される環境影響評価の結果を見た上で、区として意見を言っていく。

【進め方について】

- ・東名以南の計画もなく、東名ジャンクションによって世田谷区全域に甚大な影響が及ぼされそうなのに、行政の説明は足りないのではないか。
- ・都知事は「いつまでもただ議論するものではない。断固つくる。」との発言の謝罪をし、都は発言の弁明をすべきである。
- ・この地域がどうなるのか住民ともっと議論をしないと皆が納得できない。
- ・東京圏全体の交通をどのように考えているのか示してほしい。
- ・環境への影響が大きければ、外環の計画を中止することもあり得るのか。
- ・構想段階から計画段階になし崩し的に進んでよいのか。
- ・都知事が「凍結は解除している。」と発言した新聞記事があったが、国は凍結解除の宣言をしたのか。
- ・外環の計画を進める前に凍結を解除する話し合いをすべきではないか。
- ・外環調査事務所の職員に、「外環は10年後の完成を目指している。」と言われたが、つくと決めたのか。
- ・事務所を訪問した際に受けた説明と、意見を聴く会で発言する内容が異なっており混乱する。
- ・必要性の議論が尽くされたとは思っていない。渋滞緩和、環境改善効果、経済効果、いずれにしてもまだ疑問が多い。
- ・中央環状や圏央道が整備されるまで外環は凍結のままにしてほしい。
- ・計画線にかかって困っているので、計画のスケジュールを明示してほしい。
- ・将来交通量の推計で平成42年に東名以南ができた場合とあるが、平成42年までに東名以南を整備するのか。

(回答：国土交通省)

- ・外環はつくと決まっておらず、環境への影響が大きければ計画を中止することもあり得るとの考えで検討している。
- ・計画段階や事業実施段階は、様々な法律に基づいて手続きが決まっている一方、構想段階の議論は何らかの法律に基づくものではないが、過去の経緯から非常に重要であると認識している。
- ・P I 会議の構想段階における議論の総括や住民の意見等を踏まえて構想段階の総括をし、「考え方」を取りまとめて計画段階に進んだ。
- ・国は凍結解除と言っておらず、凍結解除に向けて検討しているとの認識である。
- ・外環について10年後の完成を目指しているという意味ではなく、早期整備をしたい。外環の工事には少なくとも10年はかかるという意味の発言である。
- ・必要性の根拠は資料にまとめているので、納得できない点は意見を言ってほしい。
- ・外環の計画が止まったままで困っている人がいるので、外環を整備するかしないかの結論を早く決めなければならないと考えている。
- ・将来交通量で、平成42年に東名以南を整備するという意味ではなく、長期的な状況として東名以南が整備している状況を示した。

(回答：東京都)

- ・大臣と都知事が発表した「考え方」の中にも「沿線自治体などの意見を聴きながら」とあり、都知事の発言は地元を無視する意向のものではない。

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月5日(日) 15時00分～17時00分

場所：砧小学校

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民67名

国土交通省

山本 東京外かく状道路調査事務所長

川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長

鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長

東京都

臼田 外かく環状道路担当課長

藤井 外かく環状道路担当 課長補佐

世田谷区

板垣 道路整備部長

青山 道路整備部道路計画課長

窪松 砧総合支所 街づくり課長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（狛江市～世田谷区の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10、2/10、5/10）
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
将来交通量について
インターチェンジについて
外環意見を聴く会アンケート結果（世田谷区）
「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
意見を聴く会議事概要（世田谷区）

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、昨年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、昨年9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

：おもな意見は以下のとおり。

なお、今回の意見を聴く会は、冒頭の話し合いの中で、国・都から回答を行うよりも住民の意見を聴くことを優先することとされた。

【外環の本線について】

- ・砧公園の地下にトンネルを通し、東名高速と地下でむすんでほしい。
- ・平成20年代半ばに圏央道ができると発表されており、国に借金のある中、外環は環境や生活に影響があるだけと思われるので、外環は必要ないのではないか。
- ・将来交通量資料で供用を仮定している平成32年までに外環が整備されるかどうか疑問であり、六本木の再開発等で放射方向の交通量も増えると思われ「将来交通量について」のパンフを大幅に見直す必要があるのではないか。

- ・外環ジャーナル21号の「地域P Iで出された主なご質問・回答」の必要性の根拠に疑問がある。
- ・外環は中央環状から10 kmしか離れてなく、中央環状と圏央道ができた後に必要とされるなら外環をつくれればいいのではないか。
- ・予測の数値だけ示して外環が必要というのは疑問である。外環を税金でつくって、自分たちが苦しみ、結局あまり利用されないというのでは困る。
- ・費用対効果や経済効果の計算には多くの仮定をしているはずなので、結果だけでなく仮定をしっかりと示すべきである。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・東名ジャンクションを砧公園の地下につくる案は検討に値しない案なのか、もし検討しているならば結果を示してほしい。それとも、これから検討するのか。
- ・料金所での渋滞による大気汚染を心配しているが、地下に料金所を設置することはできないのか。
- ・南進する計画も考慮した東名ジャンクションの模型や計画概念図を示してほしい。その上で、景観や環境への影響の議論をすべきである。
- ・野川への影響や立ち退き等少なくするため、東名ジャンクションを砧公園の体育館の地下につくる等してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・都市計画による建築制限がかかっており、買収を前提に生活設計している人もいることから、大規模な土地が必要なジャンクションは現在の位置が適していると考えている。
- ・砧公園の下にジャンクションを設置するメリット、デメリットを整理して示したい。
- ・原点に立ち戻って検討し、現在のルートが適していると思うが、いろいろと提案をいただいたので、改めて検討して示したい。

【まちづくりについて】

- ・野川の改修が行われた際に生活道路が分断された。外環でも生活道路の分断が生じ、不便になりそうで心配であり、周辺道路の青写真を示して欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・生活道路は、詳細に設計する段階で皆さんの意見を聴きながら行っていく。

【環境影響について】

- ・国・都・区は緑が大事であると言っているのに、なぜ野川や国分寺崖線がある環境に恵まれたところに道路をつくるのか。
- ・大泉ジャンクションや環八の換気塔は美しいと思えず、同様のものが私たちの目の前に来ることは納得できない。
- ・外環ができることで、この地域には大気汚染や振動、地域分断、景観の破壊等が生じるので、もっと住民のことを考えて検討すべきである。
- ・南進まで考えると長期の工事になり、工事中の騒音、振動等が心配である。
- ・地下49m程度の地下鉄工事で地上部に微振動が生じた事例があり、大深度でも振動が生じることを前提としてどのような対策がとられるのか。
- ・この周辺は東名高速の光化学スモッグの影響を受けた経験があり、外環の料金所に渋滞が発生することで自動車公害が増加するのではないかと心配である。
- ・らせん状に地下に入る道路をつくる等、砧公園を有効活用して野川等への影響を小さくしてほしい。
- ・近くに国立成育医療センターもあるので、換気所には最高水準の浄化施設を設置し、空気をこれ以上汚さないでほしい。
- ・この周辺はトンネルの出口で料金所もあり、全線が高架の計画の時よりも排気

ガスの影響で環境が悪くなるのではないか。

- ・都が紹介した環八の換気所周辺で大気汚染が改善した事例は、元々環境が悪かったところが改善したのであって、この周辺では何も無いところに換気所が設置されるために環境は悪くなると考えられる。都の回答はすり替えではないか。
- ・喜多見や大蔵地域のNO_x、SPMは大泉と同程度で、降下煤塵は大泉よりもはるかに多い。
- ・この周辺は学校が多い学童地区で、子供たちが多い中をなぜ道路を通すのか、若い人たちの健康が心配である。ルート変更を検討してほしい。
- ・環境に配慮して、現在の東名高速よりも下に東名ジャンクションのランプを設置する、野川の下を有効活用する等、抜本的な計画の見直しが必要ではないか。
- ・降下煤塵が1m³で12gという量は具体的にどのくらいなのか教えてほしい。昨年2月からまだ回答がない。
- ・以前から指摘しているが、世田谷区から配布された地質断面図と国が公表した環境の現地調査の結果になぜ相違があるのか調べてほしい。
- ・地下水は工法等の事例紹介だけでなく、実際に起こり得る問題やその対策事例等、はっきりとしたものが示されなければ納得できない。
- ・環境調査の報告書で、立川礫層が成城の下をつながっていたか確認してほしい。
- ・環境影響評価の方法書作成当時は、ジャンクションの設計や換気塔の位置等が決まっていなかったため、計画概念図にあわせた追加調査の予定はあるのか。
- ・人間の肺を真っ黒にしてまでなぜ自動車を優先するのか理由がわからない。
- ・国分寺崖線の赤松や黒松が枯れないか心配である。

(回答：国土交通省)

- ・環境施設帯を設けることで従前よりも緑を増やすことができる。
- ・工事中の大気、騒音、振動等への影響は環境影響評価の中で予測評価をする。
- ・工事の実施段階になれば、低騒音の機械を使用する、工事時間を限定する等、工事中的影響を抑える相談を地域とすることを考えている。
- ・トンネル上の微振動や低周波等は計算方法がないので、他のジャンクション等の実績で評価し、わかりやすく示す。
- ・環境への影響は現在どのような影響が出るのか作業しており、できるだけ早く示す。

【用地・補償について】

- ・都市計画の制限がかけられて、買い取りを約束しているからジャンクションを大深度地下にはできないというが、16km全線の用地買収の約束はどうなっているのか。
- ・用地買収の利益を見込んで引っ越してきた人とジャンクションができることで困っている人を同等に扱うべきではない。

【進め方について】

- ・3年前からいろいろな質問や意見をしてきたが、国や都は回答ができておらず、不信感を抱かせている。誠意を持った対応をしてほしい。
- ・以前実施されたアンケートはどの範囲が対象だったのか。喜多見上部は実施されなかった。
- ・再度アンケートをすると回答されたのだが、いまだに行われていない。
- ・都市計画決定は変更できないものなのか。
- ・工事の進め方に関する情報を示してほしい。
- ・住民の意見をより多く聴くために、この場で回答はせずに後日文書で回答してほしい。
- ・意見を聴く会で回答をしてもその場限りで議論が進まないため、過去の分も含めて文書で回答してほしい。

- ・意見の数を把握することも重要と思うのでアンケートを再度実施してほしい。
 - ・今回の意見を聴く会のチラシが配布されていなかった。
 - ・意見を聴く会の議事概要に住民の心配の真意が書かれておらず、住民の意見が削除、脚色されているようである。
 - ・原点に立ち戻って外環の必要性を検討して現在の計画が出てきたのであれば、他の計画案とも比較しているはずなので公表してほしい。
 - ・意見を聴く会でP I会議の委員が一般住民と同じ位置づけになっていることが不満である。委員を地域P Iに参画させるべき。
 - ・次回のP I会議で、委員が意見を聴く会にどう参画するか議論することを提案する。
 - ・住民が不信感を抱いている、意見に対しての回答がない等、現在行っている話し合いはP Iとは言えないのではないか。
 - ・ボストンのビッグディッグの事例等、P Iでより良い案をつくるためには、お金をかけなければならない場合もある。
 - ・意見を聴く会は国や都が意見に答える場所ではない。現在のような会では進歩も進展もない。
 - ・外環は中止するという案も残っていることを忘れるべきでない。
 - ・私の家を勝手につぶした東名ジャンクションのイメージ図を新聞のチラシに載せているという感覚が失礼である。
 - ・外環ジャーナルに反対者の意見がごく少なく、反対者の意見をもっと載せるように提案した。
 - ・外環に反対している人は周りの声に騙されず、信念を持って反対していくべき。
 - ・「手続き及び事業の流れと各段階での検討事項」の中に「現在はこの段階です」と書かれると、そのまま計画が進むような気にさせられる。
 - ・外環が必要かどうか原点を見極めながら検討はできないものか。
 - ・外環の必要性の議論に終止符を打つ段階ではないという事を認識した。
 - ・アンケートを行うのであれば、質問事項の作成は難しいので、住民と一緒に考えるべきである。
 - ・外環の必要性には疑問が残るので、引き続き必要性の議論をすべきである。
 - ・意見を聴く会はまだまだ話し合いとは言えず、今後は、外環で本格的な地域P Iを実施するつもりはあるのか。
 - ・実施されたものと同じアンケートを成城で実施したが違う結果になった。前のアンケートは外環を整備するデメリットが書かれておらず誘導的と思われ、アンケートの内容が住民の不信感を助長するのではないか。
 - ・民主的なプロセスで外環の検討をしておすべきである。
 - ・今回の意見を聴く会の回答を、文書で全員に配布してほしい。
- (回答：国土交通省)
- ・アンケートはH14に計画線から50mの範囲で実施した。
 - ・アンケートは意見の数を把握することを目的とした手法のため、意見を聴く会等で直接意見を聴く方がより有効と考えている。
 - ・ジャーナルのQ & A等で、いただいた質問にはこれまでも回答している。
 - ・今回の意見の聴く会のやりとりをとりまとめて、文書で回答できていない部分の補足をし、受付で住所と名前を書いた方に送付する。
 - ・P I会議の委員の方々と相談して、意見を聴く会への参画方法を検討したい。
 - ・意見を聴く会の議事概要の内容で、誤り等あれば指摘してほしい。