

武蔵野市

で頂いたご意見の紹介

武蔵野市で頂いたご意見の紹介

1. オープンハウス

武蔵野市では3月26日(土)に武蔵野総合体育館でオープンハウスを開催し合計41人の方に来場いただきました。オープンハウスで実施した「オープンハウスアンケート」では25人、「パンフレットアンケート」では24人の方にご意見を頂きました。

オープンハウス開催状況

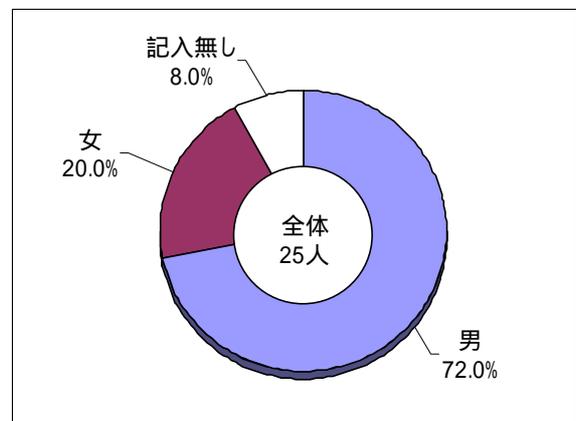
会場名	日	時	来場者	オープンハウスアンケート回答者	パンフレットアンケート回答者
武蔵野総合体育館 3F 大会議室	3月26日(土)	13:00-17:00	41人	25人	24人

1-1 オープンハウスアンケート

1-1-1 回答者の属性

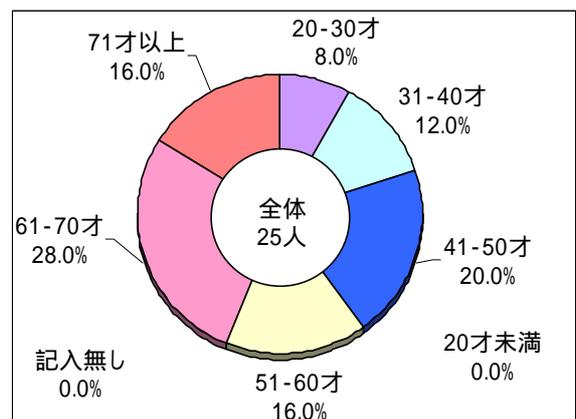
性別

回答者の性別は「男性」が約72.0%「女性」が20.0%となっています。



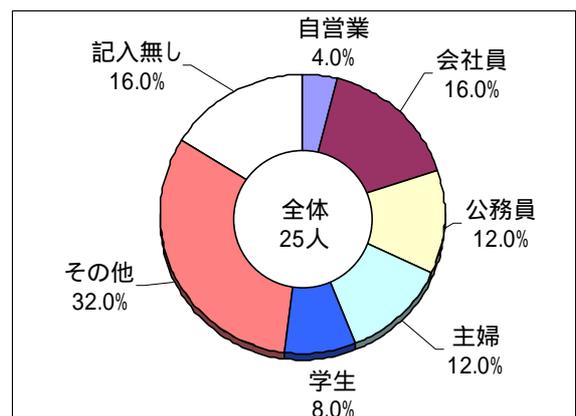
年齢

年齢層は「61-70才」が28.0%、「41-50才」が20.0%、「71才以上」が16.0%となっています。



職業

職業は「その他」が32.0%、「会社員」が16.0%、「主婦」が12.0%、「公務員」が12.0%、「学生」が8.0%、「自営業」が4.0%、「記入無し」が16.0%となっています。

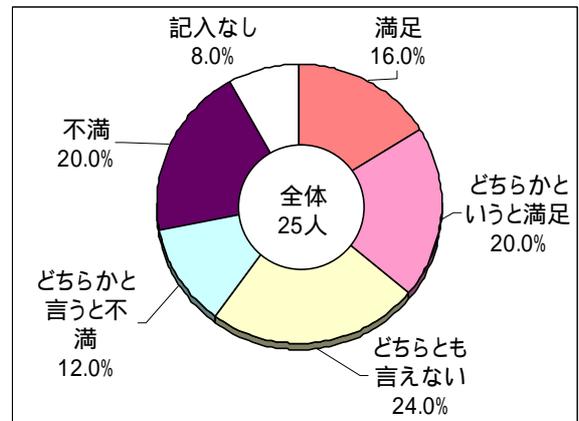


1-1-2 外環オープンハウスの展示内容についての印象について

外環オープンハウスの展示内容についてのご意見を頂きました。

(選択式で回答していただきました。)

「満足」が 16.0%、「どちらかという満足」が 20.0%と、36.0%の方が「満足」と回答しています。「不満」が 20.0%、「どちらかと言うと不満」が 12.0%と 32.0%の方が「不満」と回答しています。



1-1-2 今後必要な情報について

外環について今後必要と思われる情報についてご意見を頂きました。

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

環境省の見地からの情報。

費用対効果。

外環の整備効果。

地域への影響。

配布されている資料の根拠を丁寧に説明した資料が必要。例えば交通量の将来推計や環境への影響。都市計画の変更が可能とすることが今後しっかり伝えて欲しい。

建設を実施する場合の年次計画と予算・財源。完成後の管理主体はどこになるのか等。

知事、大臣の発言「原点に戻って住民の納得を得られるように」に基づいて進められてはいないような気がする。地域の情報は住民が一番よく知っている。

賛成・反対種々の意見そのもの。(あったかもしれませんが、気づきませんでした)

かかる費用。

立杭工事やシールド工法による影響。

反対意見の人の詳細な主張内容や代替案。

曖昧な考えしか聞こえないこと。どうなればこうする、あるいはこうだからこうするという明確な説明がないのに、当局側の決定だけははっきりしているとしか思えない。これが一番不信。

現在完成している外環の写真等の展示。

早く完成を。

外環ジャーナル 17 号に TDM の検討についてあるが、それはどうなったのか？計画に反映されるのか？

情報というよりも、行政のみなさんが本当に「必要性から検討する」気があるのか、根本から意識を入れ替えることが必要。

1-1-3 外環オープンハウスの改善点について

外環オープンハウスの改善した方がよい点についてご意見を頂きました。

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

直前の市報の簡単な広報のみでは市民に知らせる手だてとして不十分です。
開催時間が短すぎる。(少なくとも1日(午前、午後、夜間)以上)(「意見を聴く会」を除けば2時間)
道路を造る前提での説明に終始している。
作らなかった場合の問題を明確に提示すべきである。
環境庁の役人も同席すべき。
道路事情はソフトで改善すべき。ハードの時代は終わり。
話し合われることや、特に都市計画廃止になることを外環ジャーナルに載せて欲しい。
もっと広いスペースでやって欲しい。今後も数回やって欲しい。
オープンハウスは計画路線の沿線地域で行うべき(近いところ)。頻繁に行うこと。
大変丁寧に説明して頂き、ありがとうございます。法律やこれまでの経緯が、ピンポイントな地元の意見(実は賛成も反対も)から離れてしまっていたことがよくわかりました。(説明してくれた方も時々“作る前提”になっていたのも、「まだ時間がかかりそう」と思いましたが...)改善した方がよいのは、説明してくれた方の姿勢ですね。
期間や会場、説明員の数。
ご近所の方でも、この会を知らない人がたくさんいます。開催までの期間も短く、しかも3月下旬でいろいろな催しが多く、しかも地元から遠く、出席できない人が大半です。
計画地は東町、南町なのに市役所まで来なければならなかった。
今日は東町の本宿小で「さくらまつり」が開催される日だった。本当に住民の意見を広く聴こうと思っているのか？

1-2 パンフレットアンケート

1-2-1 外環の必要性について

外環の必要性について、大深度地下を活用した外環計画について、外環の必要性を議論する上で重要と思われる観点について、外環の必要性の議論にあたり必要と思われる情報についてご意見を頂きました。

大深度地下を活用した外環計画について

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

地下にするなら、今の計画線である必要はなく、既存施設の活用(環八下とか)や環境配慮を再度、一から検討してもいいのでは。地上部でやるのが大変だから地下にしたのに地上をグリーンベルトにするとか道路にするとか、になる思考回路が理解できない。

大深度地下とは何なのか。単に深くという意味なのか、説明をはっきりしてほしい。地下化(トンネル)というだけのことなのか。大深度法を適用して補償しないということなのか。

賛成です。

外環計画そのものを見直し、必要性に乏しいものであることを認識して計画を廃止すべきである。

大深度に入る、出るまでの距離等を考えると単純に大深度だから可とは言い切れない。

良いと思う。

起業者は未経験な大土木事業に挑戦しようとしているだけで、効果と安全は明確ではない。

必要性そのものの説明がよく分からない、仮に必要性が説明できたとしても、ここにするといいのはどうなのか、ここに作る技術的問題点は聞いたことがない、昭和40年代からやってきたから、というのは言い訳的説明としか聞こえない部分が多すぎると思う(少しキツイですか)。もう少しはっきり言うと、人口減少社会と言われることをどう見るかということです。特に数字的裏付け(聞いたことがない)。高度成長時の延長以外の新しい考えは匂いもかいだことはない。これは、こういう計画について、非常におかしく、また残念なことと思っている。

良いと思います。

大変必要であり、現在不自由を感じている。

大深度地下も地上も必要と思いません。

出来ればとりやめるべき。少なくとも地上部街路は絶対造るべきでない。

立杭設置やIC、JCTを設置する以上、工事期間も含めて住環境や自然環境に大きな影響があると思われるので、必要性については今、国や都が考えているようなものについては疑問がある。

大賛成。後は、排気の浄化、致命的な地下水の問題、地上部が現状維持になっていることが大前提です。

広域的な観点から、ある程度理解できるが、地上部のあり方が最大の問題と考える。なお、大深度地下方式はやるのであれば評価する。

地下であればありがたい。が、ICが気になる。

この地区に大深度地下でも道路はいりません。せっぱ詰まった必要性は全くありません。

必要性をまず議論すべきで、方法論(工法)はその後で。

ICやJCT以外は、周辺に与える影響が少ないと考えられ、良い計画であると思う。

首都圏の交通を円滑にするため必要。住民に影響が少ないことはよいが、コストが高い。

1)人口減少社会になるため、自動車需要も交通需要も減少する。2)環境政策の観点から必要ない。有害である。3)現存道路の通行量も減少し、採算がとれなくなるのに、新しい道路は必要ない。4)大深度は地震・災害の観点から危険である。5)地上部分はコミュニティを破壊する。地域福祉を成り立たなくする。

外環問題については、必要性の有無について議論中(PI外環沿線会議)であり、大深度地下云々は論外である。

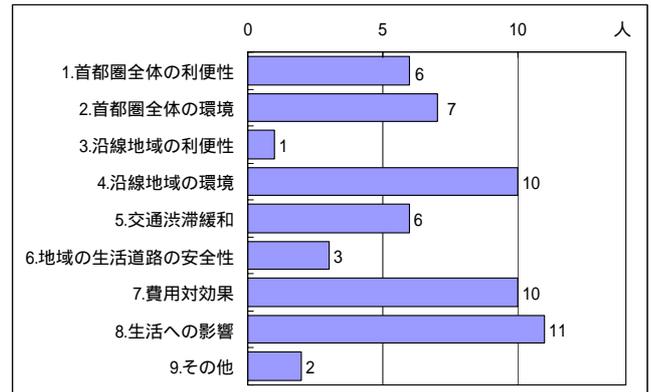
大深度地下は話だけ。いわゆる外環2の方が現に計画決定されており、現実感がある。これがどうなるのかの方が問題。

良いと思うし、高架では無理でしょう。

外環の必要性を議論する上で重要と思われる観点について

(選択式で3つ以内で回答を選択していただきました。)

「生活への影響」が11人、「沿線地域の環境」、
「費用対効果」がそれぞれ10人、「首都圏全体の
環境」が7人の順になっています。



外環の必要性の議論にあたり必要と思われる情報について

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

交通利便性の話はもう分かったけど、交通量の予測について、利便性が上がれば予想外の交通量が入ってくることも考えられる。また将来交通量は減るけど、ピークはまだ先だから作る、というのは「その場しのぎ」でしかない。将来的な展望と、全国、首都圏の交通問題を全体的に把握すべき。他の地域の事例とかも。

人口は減少していくので、交通量はそれに伴い減少すると思われる。(道路より、地下鉄の整備を進める方が、多くの人間にとって利益があると思われる。)実際予測値で見ても、交通量は自然減で、外環を作らなくても良いのではないかと。予測値も多めに見積もるか否かによってかなり変化するのではないかと。と思われる。

地上部が青梅街道 IC を設置するかどうかにより異なる。武蔵野市と練馬区は相互に関連するのであるから、これを分断するような個別の意見聴取会は好ましいことではない。

情報よりも卓見が必要。

反対派の代替案をききたい。

広域的に考えるべきである。

出来た場合とそうでない場合の交通量の予測。(単に現状の社会がそのまま続くことを前提にせず、経済的な状況、人口の問題、その他諸々の状況も考慮に入れて考えなければならない。)

作りたいのは住民なのか、役所なのか? 作りたい住民の声が少なすぎる。役所が作りたいように見える構図が全ての問題だと思います。

地上部の行方、都市計画の見直しの方向。

人口減少、環境問題等、不便さを許容する時代に入っていると思う。

地域の生活道路の交通状況の現況と外環が出来た場合を比較し、どれほど安全になるかを提示して議論して欲しい。また、外環がない場合、地域の生活道路の交通状況がどうなるかを提示し、議論できるようにして欲しい。移転や地域分断については地元自治体や地元オピニオンリーダーに相談して、生の声を集めて検討を行い、議論して欲しい。

整備効果、地域への影響。

1)現存の道路(高速道路)の交通量(例・首都高速道路 etc.)、2)人口が減少した場合の自動車交通量(首都圏全体)、3)昭和41年に計画決定した際の外環の必要性の根拠 - 交通量の将来予測、場所の選定基準。

PI 外環沿線協議会の結果報告では、期待された資料が提出されない状況では判断のしようがない。いわゆる外環2はどうなるのか。地域住民の話し合いによるというが、作るどころと作らないところの形態の違いなどが地域ごとに出来てしまう、ということが想定内に入っているのか。

1-2-2 地域の課題について

外環整備に伴い地域で懸念される課題、外環が整備されないことによる課題など、身近に懸念される課題についてご意見を頂きました。

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

武蔵野市にとっては、外環は何のメリットもありません。税金の使い方につき、もっと厳しくあるべきです。

特に地上部の状況により武蔵野市東端地域は細長い地域で分断される。武蔵野市当局がこれを容認することは市民に背を向ける市政であることを示すことになる。

外環が整備されなかった場合の、都内の渋滞問題等の解決策を、反対派は示すべき。

地下化で行われるのなら、地上部のあり方が特に問題。ここに散歩道ならともかく、自動車走行道を作るのは不要。反対。近所づきあい始め、地域住民にとってマイナスばかり。地下化でも、崩壊等の技術的問題、大深度汚染対策等明確でない。

地上部の補償の問題。都市計画線がなくなった場合は、特に何も無いのか心配。

外環整備に伴い地域で懸念される課題：大深度計画が云々されるに至って、地上部は関係ないと思っていたところが、地上部の計画もまだそのまま残っているとのことで、グリーンベルトその他にしる地域を分断するものであり、看過できない。外環整備がなされないことによる課題：特になし。身近に懸念される課題：特になし。

外環2はどうなるのか。

1-2-3 自由意見

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

視野が狭いのでは？ 他の地域では、人口減少でダム等がいなくなったりしてる、ロードプライシングをやってみようという動きもある、それなら他の代替案をしっかりと検討した上で、外環もその一環として考えるべき。

練馬の問題は練馬が努力すべきで、これを外環にリンクさせることは他の都民にとっては害しかありません。財政を考えるならば、とても作れるものではないはず。都の人口は減少していきます。

市として、外環にどのようなメリットや機能を求めるのか。あるいは、大深度で勝手に通過してくればよいという受け身の対応をするのか。一部の地区の意見にとらわれずに市としての考え方を見いださないといけないと思う。

前記1に記載したとおり。

勇気ある工事中止の決断を。

まず外環2の計画を廃止すること。これによって問題はずっと簡単になり、話は進めやすくなる。

2. 意見を聴く会

武蔵野市では3月26日(土)に武蔵野総合体育館で意見を聴く会を開催し32人の方に来場いただきました。意見を聴く会で実施した「意見を聴く会」アンケートでは、17人の方にご意見を頂きました。

意見を聴く会開催状況

会場名	日	時	来場者	意見を聴く会 アンケート回答者
武蔵野総合体育館 3F 大会議室	3月26日(土)	15:00～17:00	32人	17人

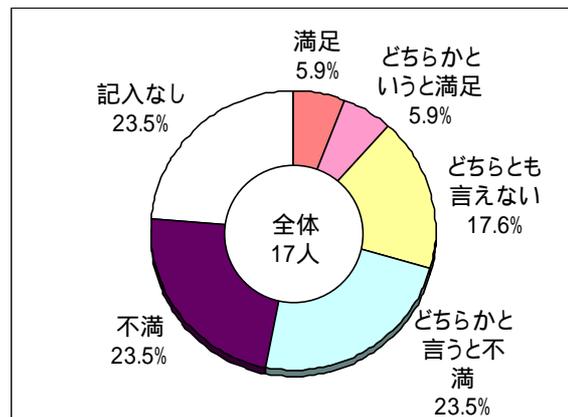
2-1 意見を聴く会アンケート

2-1-1 意見を聴く会に参加された感想について

意見を聴く会に参加された感想を頂きました。

(選択式で回答していただきました。)

「不満」が23.5%、「どちらかという不満」が23.5%と、47.0%の方が「不満」と回答しています。また、「満足」が5.9%、「どちらかという満足」が5.9%と、11.8%の方が「満足」と回答しています。

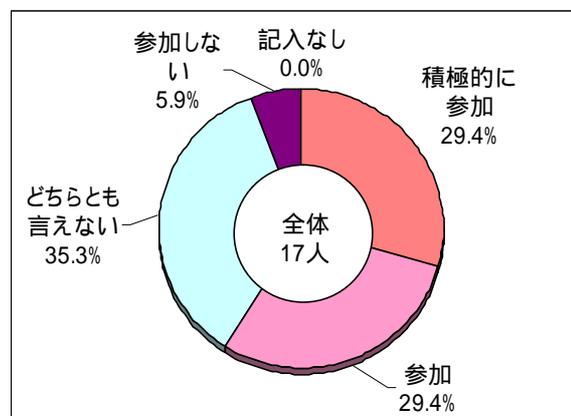


2-1-2 今後の意見を聴く会への参加意向について

今後、意見を聴く会が開催される場合への参加意向について意見を頂きました。

(選択式で回答していただきました。)

「積極的に参加」が29.4%、「参加」が29.4%と、58.8%の方が「参加」と回答しています。



2-1-3 議論が必要と思われるテーマ・内容について

議論が必要と思われるテーマ・内容についてご意見を頂きました。

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

現在の道路・交通機関を利用してどのように交通緩和につながるのかの検討会をして下さい。都市計画の決定の変更はあり得るとの議論を詰めるべき。最初から計画ありきの議論は無意味である。外環の2について。地上部の都市計画についての理解がなかなか進まない。今後、詳しく議論する必要がある。役所が住民に説明するというスタイルが不満でした(そもそも聞き取りにくかったし)これまで「計画通り作る」のが仕事だった人たちが何を説明しても、(特に作ることに反対の方には)納得しにくいことです。私は賛成派ですが、それでもみなさんを信用することには(一人一人はともかく)不安があります。いっそ、こうした場で直接住民同士が意見を交わす方が良いと思いました。賛成側と反対側のディベート。特に、反対側は外環建設以外のやり方で何が出来るのかを示すべき。ともかく、全体的に基本としての必要性の説明が昭和40年代からそうだが、はっきりしない(自動車の需給関係から始まって)。どうしてもこれに引っかかる。みんなが納得する日本の首都圏、東京都の将来図をどうしても描けないからだと思うが、何がその中でなぜ今、公が今のような姿勢をとるのか納得する説明を聞いたことがない。地元に対して十分な補償を検討し、道路施設物を最適なものを作るという、よく見えた説明が足りない。本当に必要なら、関係大臣が出てくること。本来は「必要性」の議論をしなければならないけど、具体的な計画案がどんどん(PIをやっているにもかかわらず)出されるから、住民のみなさんは計画の具体的なところを不安に思っている。「必要性」についてしっかり考えられる環境を作って欲しい。

2-1-4 自由意見

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

「PI方式」をせっかく始めたのですから、国も都も、誠意を持って話し合いに参加して欲しい。時間が多少かかろうとも、きちんとした「PI」を行えば、住民は納得するものです。それでも納得しないのは、乱暴な「PI」だったり、本当に不必要なものだということだと思います。現在行っている圏央道などの完成による効果、状況、社会的情勢などを見極めるための時間が必要です。外環問題については、昭和41年にさかのぼって構想段階から必要性の是非を議論すべきである。早く実現して欲しい。基本的に道路は欲しいです、かつ青梅街道ICは欲しいです。それも私が車で遠出できる間に欲しいです(出来るのが「30年後」では意味がない)。自宅からICまでは遠すぎます。(ドライブの機会は明らかに減りました)でも、地下水、大気、振動の話は他の道路との相殺で今より絶対良くなっていること。実際直接日常生活に影響を受ける人(感情的・盲目的な人は賛成・反対ともに認めない)が全員納得してくれること、これが大前提です。これに我々が協力できるやり方を考えてくれれば、もっと早くことが進むと思います。外環は絶対必要な道路だと思う。環八はトラックが多い道路だから、公共交通機関に切り替えるといったソフトな政策では無理だと思う。外環が必要であれば、もっと十分な補償と安全について考え方を明確にする。PIもそろそろ潮時ではないか。ある程度納得できる人はすでに納得しているのではないか。今日出たような意見の方々はあと何年間やっても平行線と思う。会場の場所について、武蔵野市の意図はわかるが、実際にはこのような形式ではルートがかかる地域以外の広範囲の市民の意見を聴くことは事実上不可能。市民を対象にしたアンケート等、別の方法を考えるべき。地上部街路の議論は時期尚早。かつこの議論こそ(広く市民の意見を聴くのではなく)ごく近い地域の意見を聴くべきことであり、どういう範囲の人にどういう意見を求めるか、という点で混乱している。将来の人口減少、交通量の変化、大地震の影響等を考えれば、この工事はしない方がよい。行政 vs. 住民という二項対立になってしまっているなあ、という印象です。行政の方は組織の一人としての参加だから仕方ないのかもしれませんが、表面的な議論にならないように、行政の人の柔軟な対応が見られたら良いと思います。

2-2 意見を聴く会で頂いたご意見

2-2-1 武蔵野市 3月26日意見を聴く会議事概要

日時：平成17年年3月26日（土） 15時00分～17時00分

場所：武蔵野総合体育館

主催：国土交通省及び東京都

協力：武蔵野市

参加者：住民32名

国土交通省	川瀧 道路企画官 山本 東京外かく環状道路事務所長 秋山 東京外かく環状道路副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査課長
東京都	道家 外かく環状道路担当部長 邊見 外かく環状道路担当課長
武蔵野市	塩沢 都市整備部長 井上 まちづくり推進課長

提示資料： 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16号、第17号
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針について
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）
外環の地上部の街路について
環境の現地観測結果（四季）**概要版**

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

- ・現在、国と都では、外環について計画の構想段階から情報を公開した上で広くご意見をうかがうPI方式で計画の必要性から検討している。
- ・検討にあたっては沿線地域の課題について具体的に検討し、地域の皆さんの意見を聴くことが重要であると考えており、いろんなご意見を頂きたい。

東京都

- ・計画づくりの早い段階からICなどについてより具体的な案をいくつか提示し、地域の皆さんの意見を幅広く伺って、よりよい計画案にしていきたい。
- ・今回武蔵野市から地上部街路に関して説明してほしいと要請があったので、説明させて頂きたい。

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】

- ・環八の環境を改善するためにも、早く外環をつくった方がいい。
- ・東京に関係のない人が外環を利用するのに、なぜこの地域に整備しなければならないのか。
- ・外環を6車線にする理由とは何か。
- ・環八の下が空いているのに、なぜその空間を使わないのか。
- ・今後人口が減るのに、なぜ外環を整備するのか。
- ・交通量は2020～30年以降は減る訳で、それについては何も回答していない。
- ・ジャンクションをつくと広大な敷地が必要になる。
- ・現在の都市計画を無くすことはできるのか。計画をなくすことができるのであれば、そのような法律をつくってほしい。
- ・必要がなければ都市計画を廃止するということを明言してほしい。
- ・今までに都市計画決定された道路計画が廃止になったことは一例もないと聞いているので、変更は廃止も含めたことであるということをはっきり言ってほしい。
- ・市長が都市計画は消せないと言ってたと思うが、市長が間違っていたということか。
- ・武蔵野市の住民にとっては、外環は何のメリットもない。なぜ武蔵野市民が全国民のために被害を受けなければならないのかということの説明すべき。
- ・将来の事を考えると、利便性の追求よりも環境維持、改善が重要である。
- ・外環を整備すれば生活道路への車両の進入が少なくなるというが、逆に地域に自動車があふれて出てくることになるのではないか。
- ・大深度になった場合には、ルートを変更することはできるのか。
- ・大深度にすると、なぜ早く安く造ることになるか。
- ・買収した場合の費用や地下構造の場合の費用などを具体的に示した上で説明すべき。
- ・新しい道路をつくっても渋滞が解消されたためしがない。
- ・道路を整備するだけでなく、ソフト施策に取り組んでいくべきではないか。
- ・工事中と工事後のデータを示していない。
- ・鉄道を利用することで安く、効率的に輸送できるのではないか。
- ・本当に昭和41年に都市計画決定された場所に外環が必要なのかということと、大深度の場合に今のルートが本当にいいのかということを検討すべき。
- ・前回、環八の地下のルートを使うようにという意見を出したがそれに対する回答がない。
- ・過去を反省して、この計画はやめるべきである。
- ・大地震や韓国の地下鉄事故など、地上の住民は不安。大地震など予期せぬ事態も想定して、万全なものをつくるべき。
- ・工事中の環境や安全性に対してしっかりと対応すべきである。
- ・災害時の安全性や環境影響対策等を調査し、説明すべきである。

(回答：国土交通省)

- ・地域への影響をできるだけ小さくするために本線を地下にする案を示し、外環の必要性からみなさんと議論をしているところである。
- ・外環を利用する交通としては、地元関連の交通が1割程度であり、埼玉県と神奈川県を結ぶ交通が主な交通である。
- ・ICを造れば地元の利便性が高まるので、地元の利用も見込まれる。
- ・外環の利用交通量として10万台見込まれるので、6車線の道路が必要である。
- ・人口は2006年をピークに減少すると見込まれているが、免許を保有している人口や自動車保有台数を考えると、2020年～2030年までは交通量は増えていくと見込んでいる。
- ・高速道路同士を結ぶことが環状道路の機能であり、ジャンクション部の用地は必要。
- ・2020年あたりをピークに交通量は減少するが、2050年の段階でも現在と同程度の交通量が見込まれる。
- ・外環が必要かどうかということを現在検討している。
- ・手続き上はいまの法律でも都市計画を廃止したり、変更したりできる。
- ・外環は高速道路であり、その効果は首都圏全体効果があり、また影響がある。
- ・この地域の混雑は、地域に関係ない自動車から生じていると考えている。
- ・外環を整備すると、環八等の幹線道路の混雑が緩和され、この地域に入ってくる抜け道交通を幹線道路に転換させる効果がある。

- ・首都圏全体の交通が改善され、環境が良くなるということで、この地域にとっても効果がある。
- ・インターチェンジがなければ、高速から出入りする自動車はないので、この地域に直接自動車がありてくるということはない。
- ・地下構造物は最新の耐震設計基準に基づいて設計することになる。一般的に地震に関しては、地上の構造物よりも地下の構造物の方が安全である。
- ・外環の必要性から議論をしているので、ルートについても検討の対象となっているが、現実問題としては、ジャンクションの用地が必要になるということと、権利制限をかけられて困っている方もいるので、現在のルートが基本だと考えている。
- ・高架構造の道路をつくる場合は、用地買収に費用がかかり、また時間もかかる。地下に道路を整備することで、これらを減らすことができる。
- ・鉄道、道路、それぞれの役割に応じて今の形態になっている。
- ・首都圏の通過交通をバイパスさせるという観点からは、公共交通機関ではとってかわれないと考えている。

(回答：東京都)

- ・都市計画を変更するということは、都市計画法の中で担保されている。
- ・都の立場としては、外環の必要性は高いと考えている。ただし、法手続き上は都市計画の変更は可能であり、廃止も含まれる。このことを、どこかに書くべきと言うことについては、どういう形で表現できるか検討する。少なくともこの会の要旨は記録になる。
- ・毎年道路の完成率は伸びているが、23区内は6割に満たない程度、多摩地域は5割程度であり、道路は全体として不足している状況であり順次、整備を行っている。
- ・ソフト面も警視庁や各区市と協力して進めている。
- ・道路を整備するだけではなく、交差点の改良なども進めている。

(回答：武蔵野市)

- ・行政として、法的な手続きの中では変更もあるし、廃止するということもあると認識している。

【環境影響について】

- ・トンネルをつくれれば大量の土砂が発生することになり、土砂を埋立することで、環境に影響がでるのではないかと。
- ・排気ガスを処理するためには1kmごとに高井戸の清掃工場並の規模の施設が必要になり、環境がどんどん悪化する。
- ・この武蔵野区の区間についての資料は、その他の地域でもつくっているのか。他の地域のことは心配ないという説明を受けても信じられない。
- ・環境の観測結果に関する説明がなかったが、この位置づけは何なのか。
- ・つくる側が出している環境のデータは納得できるものではない。
- ・外環の現在工事中の区間で残土がどの程度発生している等のデータをしめしていない。

(回答：国土交通省)

- ・土砂の処理については、環境影響評価で工事の影響を検討することになっており、その中で評価をすることになっている。
- ・1kmごとに換気所は不要と考えているが、ジャンクションとインターチェンジ部には換気所が必要になる。
- ・三鷹・調布の区間、狛江・世田谷の区間でもパンフレットを作成している。
- ・沿線地域の単位で区切って説明した方が丁寧になると考えて、地域を区切って説明をしている。
- ・環境影響評価の方法書にもとづいて環境の現地調査を実施している。必然的に環境影響評価の予測、評価をし、事業を行う事になる。
- ・環境の現況データを提示している。なお、予測評価を行う段階で、環境省から意見をもらうことになっている。

【地上部街路について】

- ・地上部街路はつくらずに、地上部の使い方は武蔵野市や民間に任せた方が良い。
- ・外環の地上部には住宅を造って、武蔵野市に住みたい人が入れるようにするのがいい。
- ・シールドトンネルになれば環境への影響はないと書いてあるが、地上部に街路をつくればシールドトンネルということとは異なってくる。国と都は、どう整合をとっているのか。
- ・本線の車線数の話で、昭和41年都市計画決定時の付属街路を含めるから3車線になるという説明をしていたと思うが、そうであれば地上部に道路は必要ないのではないのか。
- ・外環の側道とは国道298号を指すのか。
- ・外環が事故等で渋滞した時の代替経路を付属街路という考えでつくるということか。それとも普通の都道としてつくられるものなのか。
- ・インターが出来るときには、ICとの接続道路の交通対策をしないと混乱を起こすのではないのか。
- ・付属街路は何のためにつくろうとしているのか。
- ・地上部の使い方の一例として「代替機能を確保して廃止」とあるが、この「代替機能」とはなにか。

(回答：国土交通省)

- ・たたき台には「自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします」と記述されており、それを踏まえて車線数の話をした。
- ・6車線必要かどうかということは交通量をもとに決定することになる。

(回答：東京都)

- ・代替機能とは、並行する都市計画道路の整備の優先順位をあげることや、交差点改良を行うなどにより、地上部街路がない場合の交通負荷を軽減すること。
- ・地上部街路をつくることありきで考えている訳ではない、市とも相談していく。
- ・地上部街路のパンフレットにも、都市計画の「廃止」があることを記載している。
- ・仮に地上部に道路をつくるということになった場合でも、従前のような幹線道路の機能が必要であるとは考えていない。2車線の道路を想定している。
- ・現在の都市計画では、国道298号のような機能の道路の計画はない。

(回答：武蔵野市)

- ・地上部の利用については、街路が必要かどうかということも含めて検討を進めていく。

【検討の進め方について】

- ・沿線地域から離れたところで会を開いて、一部の人が参加できないという状況を考えると、外環を整備するための説明会だと思ってしまう。
- ・国は税金を使って、大々的に広報ができる。広報誌には住民の意見をまったく載せずに、やりたいということを大々的に公表することは不公平である。
- ・広報の期間が短すぎる。
- ・なぜ意見を聴く会の沿線地域から離れたこの会場でやっているのか。
- ・今回の意見を聴く会は、国と都が主催、武蔵野市が協力となっているが、どういう位置づけなのか。
- ・もっと地元の住民が納得できるような説明をすべき。

(回答：国土交通省)

- ・今の段階は、この地域に外環が必要なのかということを広域的な効果の面や地域の影響の面から検討し、意見を頂く段階である。
- ・広報誌では、できるだけ客観的な事実を伝えることが重要だと考えており、住民の方々の意見も平等に載せているつもりである。具体的な話があれば、指摘して頂き、再検討させて頂きたい。
- ・整備するということが決まった段階で、補償や影響等を検討する。
- ・広報期間が短いということに関しては、できるだけ周知できるように検討していきたい。
- ・昨年実施した地域毎の話し合いで、もっとこういった会を実施してほしいという意見があったので、できるだけ速やかに実施することが重要であると考えて実施した。

(回答：武蔵野市)

- ・国と都から協力依頼があり、市で会場を検討した。市としては既に東部地区でオープンハウスを数回開催しており、西部地域の住民の意見も聴きたいと考えた。
- ・出来るだけ多くの市民からの意見を聴きたいと言うことで、この会場で実施している。
- ・東部地域、西部地域でも開催してほしいという要望があれば、国と都と協議していきたい。

【補償について】

- ・大深度とは別に補償の方法を考えるべき。

(回答：国土交通省)

- ・大深度の特別措置法によれば、一般的に使用しない地下 40m を利用する場合には補償は不要となっている。
- ・国と都の方針（H15.3月）では、大深度法を活用するかどうかはまだ明言していない。