

三鷹市

で頂いたご意見の紹介

三鷹市で頂いたご意見の紹介

1. オープンハウス

三鷹市では1月25日(火)に井の頭コミュニティ・センター、1月29日(土)に新川中原コミュニティ・センター、2月3日(木)・4日(金)に三鷹市役所、3月16日(水)～8月21日(日)にかけては北野常設会場にての合計17回のオープンハウスを開催し合計721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427人、「パンフレットアンケート」では223人の方にご意見を頂きました。

オープンハウス開催状況

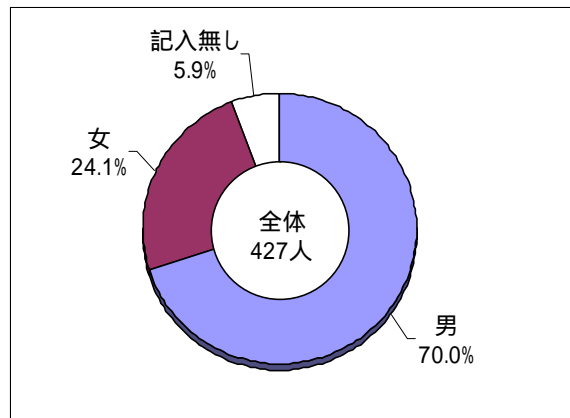
会場名	日	時	来場者	オープンハウスアンケート回答者	パンフレットアンケート回答者
井の頭コミュニティ・センター	1月25日(火)	13:00～20:00	37人	25人	6人
新川中原コミュニティ・センター	1月29日(土)	13:00～17:00	53人	25人	10人
三鷹市役所	2月3日(木)	10:00～17:00	67人	38人	4人
三鷹市役所	2月4日(金)	10:00～17:00	90人	46人	2人
北野常設会場	3月16日(水)	13:00～17:00	40人	26人	7人
北野常設会場	3月25日(金)	13:00～17:00	40人	25人	13人
北野常設会場	4月9日(土)	13:00～17:00	36人	26人	19人
北野常設会場	4月20日(水)	13:00～17:00	31人	15人	11人
北野常設会場	4月27日(水)	13:00～17:00	38人	25人	18人
北野常設会場	5月11日(水)	13:00～17:00	35人	24人	19人
北野常設会場	5月21日(土)	13:00～17:00	40人	25人	23人
北野常設会場	6月12日(日)	13:00～17:00	51人	29人	22人
北野常設会場	6月22日(水)	13:00～17:00	23人	15人	8人
北野常設会場	7月9日(土)	13:00～17:00	77人	43人	32人
北野常設会場	7月19日(火)	13:00～17:00	14人	11人	6人
北野常設会場	8月2日(火)	13:00～17:00	25人	14人	11人
北野常設会場	8月21日(日)	13:00～17:00	24人	15人	12人
合計			721人	427人	223人

1-1 オープンハウスアンケート

1-1-1 回答者の属性

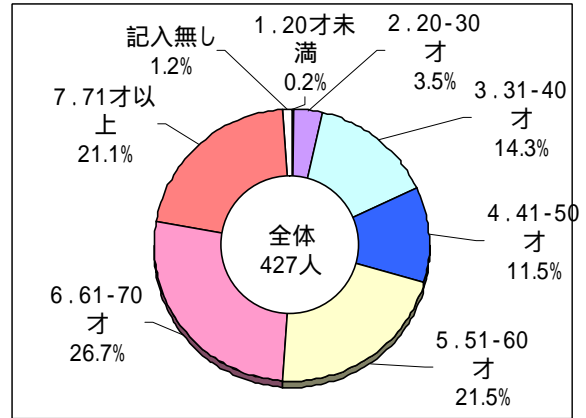
性別

回答者の性別は「男性」が70.0%、「女性」が24.1%となっています。



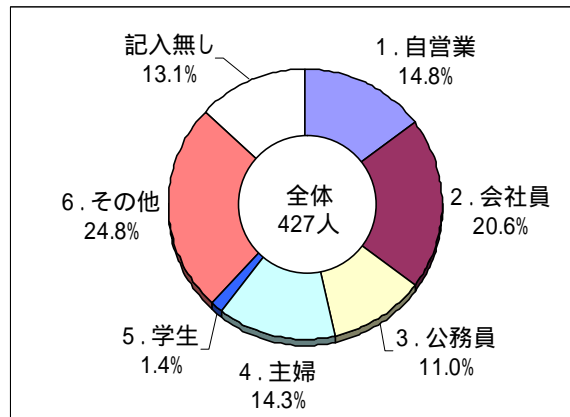
年齢

年齢層は「51-60 才」が 21.5%、「61-70 才」が 26.7%、「71 才以上」が 21.1%のとなっています。



職業

職業は「その他」が 24.8%、「会社員」が 20.6%、「自営業」が 14.8%、「主婦」が 14.3%のとなっています。

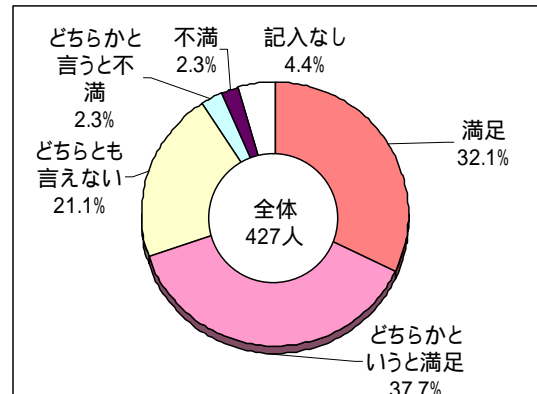


1-1-2 外環オープンハウスの展示内容についての印象について

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 32.1%、「どちらかという満足」が 37.7%と、69.8%の方が「満足」と回答しています。



1-1-3 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。)

絶えず情報を知りたい。

検討中の案件でも良いので、全て公開すること。決まってからでは遅い。

地上の利用方法(関係計画等)、他関係施設等々との関連、関係を踏まえたもう少し具体的な計画案の提出。

「外環ノ2」の都市計画の廃止計画。

地下道路が出来てまた上にも出来るというのは困る。

国、都、市が一体となって説明して欲しい。

各地域(市、町、丁目)に細かく、どのような影響が出るのかを知らせる必要がある。自然への影響、交通量、流れの変化、交通機関の充実など。

エイトライナーはどうなるのでしょうか。地価が上がるのでしょうか。

実施計画。

実施期間及びその費用。

地震対応。(強度、震度 9.2 予測基準)

道路建設時期。

住環境、自然環境への影響。

都合の悪いことについての説明があやふや。もっと誠実に事実を包み隠さずオープンに公表すべきです。

全ての情報。(外環ジャーナル等)

利便性のみいつも言う。計画路線上の住民や、その沿線の人達のことは少しも考えてないので、住民のこと、公害のことをもっと詳しく言うべきだ。

模型は上手くできていると思うが、外環道路と思うとそれは不満。

排気塔などのデメリットなど、詳しく知らせて欲しい。どのような案を出そうとも計画には積極的には賛成できない。

外環利用の車の数をシミュレートしたもの、外環から他幹線への影響をシミュレートしたもの。話し合い等、計画の具体的な進め方について。

国道 20 号線内に IC が決定する場合の情報。計画道の位置決定する場合の情報。計画道の上部に対する処置の情報。計画道内より起きる騒音対策等の情報。

各人利害が伴うので、かなり難しい点がありそうだが話し合いの経過を常に明白にしておく方がよい。傷は浅いうちに直しておくべき。

D 案を中心に計画を明確にする必要あり。

平面図は住宅地図に落としてください。(側道、緑地帯を含めて)

縦断図を作ってください。

開削と開削埋め戻し部、シールドの区間を出来るだけ明確にしてください。

今後のことは分からない?

正確な外環の位置、インターチェンジの設置について。

計画が決定次第順次知らせてもらう。(全線で)

線引き 影響の有無?、工事期間、窓口 三鷹市の担当者?

各代替案について、建築物が計画区域内に引っかかるか否かを明示することがよいのではないでしょうか。

非常にわかりやすくパネルが展示されていたと思います。外環が建設されることを前提とした地域住民への影響の考えられうる全てをパネルや冊子、映像等で発表したらいかがでしょうか。

都市計画線がどのように変更されていくのか。ただでさえ、朝夕、土日祝は大渋滞の東八とその周辺南北行道路の交通がどう変化するのか。

今回の結果も含め、計画の進捗をタイムリーに知らせて下さい。

公平な情報の発信が必要であり、良い方向に行っていると思う。

いつ頃、どんな形で開通するか。

A~D 案の何れの場合を採用しても長期の工期が必要かと思います。工事車両の影響、工期のシミュレーションも示すべきだと思います。

交通量の見直しと公害について(排ガス等) また大地下使用に対して地震等の不安がある。

A~D 案を示す理由、それぞれのメリット・デメリットをショートノーツで紹介して欲しかった。

関連地域への同様のインフォメーション。

環境への影響。

進捗状況。

なるべく早くお願いします。

住民の声を聞いて下さい。(都報・市報で情報を読みたいと思います。)できるだけ意見に耳を傾けて下さい。

インターチェンジを降りた下の道路のアクセスが欠落している。インターチェンジはいらない。

完成予定時期。

防災対策。地下方式によって作られた時、地震の対策はどうか。交通事故の時、トンネル内ではどうなるのか。安全対策が問題。交通量の調査。環状線は都心を中心に整備されている。交通量の予測が知りたい。

国道 20 号、東八等との接続に関する構造の情報。

利便性及び環境問題。

できれば説明ビデオなどを作っていていただいでその上映会などがあると各コミュニティセンターなどでも開催できると思います。

完成見込み年月。

地図が必要。地元での説明会。(詳しく)

最終決定機関に一刻も早い実施を願う。

周囲の大気の状態変化の予想。

インターチェンジは必要だと思います。

進捗状況、図入れて、できれば新聞に載せてもらいたい。

回数を増やして多くの人にみてもらう。
 具体的な情報。早く決めて下さい。
 事業経費や、現状の渋滞における経済的損失、世界の大都市における環状道路の紹介。
 地域住民の健康に与える影響。当初予想し得ないことが起こることに備えて以下の意見を参考にしてくださいと幸いです。
 分かりやすい開かれた情報。雑談程度のことでもコラムのように教えてほしい。
 アンケート結果（各自治体）、利用料金、計画の情報。
 良くわからないと思うので、詳しいパンフレットがあったら作ってほしい。
 道路完成時の周辺・関連道路等の混雑緩和状況。
 最新情報。
 計画の実施について。
 地下水への影響について。
 広報等で詳しい資料（図面等）を提示してほしい。
 中央環状道路が完成した時の予測交通量、地下水への影響、外環道への三鷹インター設置の場合の予測交通量。
 PI 会議の進行状況を出来るだけ知られるようにしてほしい。
 計画確定までのスケジュール、工法の選択（決定）周知。
 推進状況が知りたい。
 どのように、どのくらい進んでいるのか。
 大規模な道路工事では予測し得なかった影響が発生すると思いますが、事後の対応に不安がなければもっと多くの人々が速やかに賛成するはずですが、残念ながら今まで多くが裁判などに行ってしまうのでその辺の説明が必要。
 何年先くらいになるか？
 まだ計画そのものが固まっていないようなので、決定したときにはもっと具体的な情報が欲しい。
 事業決定の時期はいつか。
 排気ガス処理装置の具体的計画、地上の買収と整備の具体的計画
 道路の幅など計画の詳細なデータ、中央道と外環の交差点、周辺交通量の増減（大型車）、騒音・振動の防止の壁などの効果の程度。
 いつ頃決定・着工・完成のスケジュール情報。
 計画実施の時期等。
 立ち退く部分。
 計画の進み具合が知りたい。
 工事の決定・期間・開通予定。
 情報を時々お知らせ下さい。
 絶えず話をして下さい。
 インターが出来るか出来ないか。
 自宅周辺の計画とその進展状況。
 外環建設に当たっての大日程計画を提示願いたい。
 実施時期、騒音。（中央高速とICの両方の車の音が入る）
 情報が少ない。予定が全然出来ない。家等の修理をしまして、今回のような情報ではダメ。
 東八道とのインターの有無。地上道の設置に対する情報。計画決定（詳細図面）の時期。
 決定案。
 立ち退きの日時、条件等。
 今回このようなオープンハウスが開かれることを全く知らなかった。近所の人に知らされて驚いた。
 立ち退き等、実際関わっているものとして事前にわかるようにしてもらいたい。
 オープンハウスは次回からは日曜日に開催して欲しい。圧倒的多数のサラリーマンが参加できません。
 換気問題。（排出ガス）
 今後の進行情報を早く知りたい。
 早急に決定して欲しい。反対する人はどこにでもいると思うが、公共を最優先して欲しい。
 一日も早く決定してもらいたい。
 計画が決定されてからの代替用地の紹介（場所、広さ等）が必要かと思います。
 自宅と計画道との正確な位置関係。
 計画案の検討状況。
 買収の件。
 現在練馬の33間道路に出るときに、時期により混み合うので問題は信号待ちを何とか自由に出られるように一車線にしてもらいたい。
 オープンハウスの北側に宅地開発を進めている。不動産業者は知っていても、購入希望者に外環はいつ出来るか分からないと説明すると思われるので、オープンハウスの外周に外環整備予定地を図示する「看板」をつけてはどうか検討してみることを。

必要性の議論と協議をいつまで続けるか、期待の年限と着工までの期間はどれほどか？国交省と東京都は整備終了時期の目処を平成何年を考えているか？等の情報提供。

環境（の情報） 個別（の情報）

現在の予定地図がわかりませんので、できるだけ新しい地図上での計画も見てみたいと思いました。すでに決定されている点とまだ未定の部分。はっきりされて情報として伝えて欲しい。

計画（検討）の進捗状況。

外環道が完成した場合、都心部の車の通行量にどのくらい影響があるのか。

環境問題を詳しく知りたい。今後の進行状況等を詳細に地域住民に知らせて下さい。

ジャンクション、インターチェンジのギリギリ際に住む人への大気の汚染等、環境についての詳細なことを知りたい。呼吸器系の持病があるので不安。

定期的な情報の広報。

一般道路の現在の混雑状況とインターができた場合の交通量予測の比較等。年末年始や事故があった場合等のジャンクション周辺の渋滞予想及び大気に与える影響等。

進行状況の情報。

決定事項はすぐ紙面などで知らせたい。

東八道路の計画も記入すべき。

細かい事でもこまめに情報を出して下さい。

ジャンクションの詳細。

IC、JCT周辺の開発構想を含めた模型。

ホームページの充実した情報発信。コンテンツが貧弱です。

計画及び決定と作業行程、完成年度等具体的な進行状況を行政等の広報等で知らせて頂きたいと思います。

計画道路などを大きな地図看板にして公開して欲しい。

インターチェンジの決定について。

工事は始まった時の期間。

いつ頃、出来上がるのか知りたい。

変更、決定、進行状況等随時。

練馬、武蔵野市方面での説明（オープンハウス）の開催もお願いしたい。

計画情報。

「オープンハウス」をやっているという情報。

審議内容を知りたい。会議を傍聴に行くつもり。

多いほどよい。何年計画なのか知りたい。皆さんからどんな意見があるのかも知りたい。

住民の代表的な意見。

計画が進んできたら随時このような場所や、ホームページ、外環ジャーナルなどで少しずつでも知らせて欲しい。

具体的な計画をどうするのか検討する必要あり。

作ると考えた上でのインターを作る場所のパターンごとの大体の工費や立ち退きの家の数、交通量など。

パンフレットの交通量の変化の計算根拠は何ですか？自動車台数純増をどの位計算に入れているのですか？東名～大泉までの開通すると一日何台が利用するのですか？等々。外環道がなぜ必要なのか具体的に訴えることが必要だと思います。

東八道路 IC の情報が計画決定がどのようになるか早めに情報が知りたいです。

A,B,C,D 各案の人気度を知りたい。

大深度地下方式と環境の関係について。

外環が開通した際のメリット・デメリットをもう少し広域的な（関東圏くらい）視点からわかりやすく記述して欲しい。

周辺地域の環境の変化の推定などが欲しいです。排気ガス、振動、音など。

計画の決定時期。

計画進行状況。

環境問題の解決と周辺住民に対する納得いく説明を希望します。

環境がどのように変わるか、具体的な事例により知りたい。（空気及び振動、騒音などインター付近の状況）

いつから工事が始まり、いつ終了するのか、今後の計画等。

最終案が決定される前に、各自の意見を聴いて欲しい。

外環計画が進められていく上で、仮に完成後の大気汚染の問題、車の交通量の問題、周辺住民への影響等々、シミュレーションをしっかりと想定する等、住民の納得できる対応をお願いしたい。

関連住民との交渉の進捗状況。何が決まって何が未定なのか。

決定事項、タイムスケジュール。

ジャンクション及び付属道路の計画が決まったら知りたい。

Eメールで情報をいただくとありがたいです。

道路状況。(配送車両の運行調査のため)

早い情報。

具体的な計画を早急に決定して欲しい。

具体的かつ詳細に適時お願いします。(案内チラシまたは区の広報誌等)

A~Dのどれに決まったのか。

計画がいつ頃実施されるのか?

早く作るのがよい。

月一度今後も開いてその都度詳しい情報を聴かせて頂きたい。

工事が始まるのがいつ頃になるか、はっきりとしたことが知りたい。工事が終了するのは何年後になるのか。

施工時期

どのようなものをいつ作るのか、作らないのか、着工した場合何年かかるのか。

計画区域に居住している住民へのタイムリーで詳細な情報開示・提供。

早く決めてほしい。騒音・振動がひどくなる様なら引っ越したい。

いつ決定され、どう補償されるか。

公共施設の掲示板。

具体的に地図を決めて下さい。

練馬付近まで完成している工事が、計画にあるとはいえ実際に本当に必要なのか少し疑問を感じる。

あと何年くらいで実現するのか知りたい。

計画の進行情報。

外環が出来ることで都市計画通路が家の裏を通っているの、そこが出来ると環境が損なわれるのと、ICが含まれることで交通量がどうなのかが必要だと思います。

外環が出来ることで、都市計画道路がどうなるか、情報が必要。

今まで通り事前に情報を伝え続けてほしい。

実現に向けての概要(路線、大まかな時期日程、工事工法等。)計画を出来る限り早く知りたい。

現在あるJCTの周辺の写真。

事業スケジュール。

どこまで話が進んでいるのか。

建設による、各道路の渋滞解消をわかりやすく説明する。環8、首都高、都心環状、地域内道路の渋滞改善効果。現状の渋滞の問題・経済損失。

南北一般道路に関する情報。

地下化された時の国道298号をどうするのか?

実施スケジュール。

実行の時は何年くらい先か。

いつ頃工事がはじまるのか知りたい。

開通予定。

今後とも「案内ちらし」をお願いします。

確実な設計案。(各パターン)

計画の進展状況を定期的に発表して欲しい。

計画の決定情報。計画地に会社(運送業)があるため、トラック等、駐車スペースの確保等、色々な相談が必要になる。よって住民の皆様同様にちはやい情報交換をお願いしたい。

やるならもっと早く。

今後も定期的にこのような形でオープンハウスを開くこと。

計画の進捗に応じた情報提供。

進捗状況を広報誌等で配布。

青梅街道に外かんのインターを望みます。(作って下さい)

具体的なこと、トンネルやインターを早く決定してほしい。

個人的に非常にジャンクションの出口に近いところですので、細かい事柄の相談に乗って頂きたいという希望があります。

何年頃になるのか

住民は大いに不安。早期に決定してほしい。

担当の方は、一所懸命であったが、昭和40年代の地図に、当時の計画を引いた図面では現状把握が難しい。住居近郊の状況が分からないのでは意味がない。

環境悪化を最小限にした工事を望みます。

出来るだけ早く情報が頂きたいと思います。

早期着工へ向けたスケジュール 早い例と、遅くなる例。(理由)

必要なし。

近所の具体的な情報が知りたい。

より具体的な時期等の計画。

情報が早い方がいい。
いつまでも概略でなく、おおよその地図の発表を願います。
計画自体が良くわからないのでどのような計画なのか知りたく拝見に来ました。
今後の計画の進行状況についてタイムリーな情報提供。
随時進行状況、計画、企画予定状況を住民に知らせて下さい。
工事の期間。
反対者の大きな声は何か？ IC 周辺の騒音対策、大気排ガス汚染などの対策。
JCT の占有する範囲（先のことと思うが）、工期と工事コスト、トンネルによる住民への影響度の具体的な数字。
地域住民の賛否の割合とともに、他の地域を含めた東京都市圏全体の賛否の割合をインターネット等で公開してもらいたい。
今後の計画、地域への影響、スケジュール、問題点と対策案。
排気ガスの処理、すでにある排気塔などの紹介をもっと具体的に示してほしい。地下水脈についても、予想と現在までに取り組んでいる他の例等を示してほしい。
「作る」という基本でのさらに柔軟な提案。
インターチェンジ。
計画路線に住んでいる人のみを集めて説明してほしい。
外環計画実施の具体的にまとめた（過去～現在の状況）のものを知りたい。
工事の着手から完成までの時期。
都心部が今後いろいろの災難があるか？十分考えて、結果を早く出すことが大切です。
具体性に欠けているので、知っている情報とあまり変わらないので、今後はもっとはっきりした情報を提供してほしい。
環境。
議論、計画の進み具合。
配布資料を見た上で。
HP など拝見していますが、必要性がどのくらいあるかがよくみえてきません。このあたりの情報が必要と考えます。
周辺地域への配慮。
土地の代替はどうするか。
環境の変化について。排気ガス、交通量増による音や生活を妨げられる。年齢的に決定時期によっては高齢になり、移転による生活環境変化に対応できない。移転に対する条件、同条件の生活環境確保に疑問と不定。
アクセス道路等の ABCD 案による渋滞予想をパソコン画面でシミュレーションするような展示。
インターチェンジ設置案の取捨選択について 時期、市、区等の地元行政機関との意見交換、市、区等の公式意思決定、インターチェンジ決定後の同地買収の決定時期。
情報すべてはやめに出して下さい。
いつ着工が始まるのか（開始日） 自分の家の土地にどの程度かかることになるのか（具体的に）いつ着工が早く知りたい。自分の家にどの程度かかるか早く知りたい。
外環ニュースを展示やニュース紙で知りたい。個人的な補償などの情報を知りたい。
今後も進行状況を色々な形で知らせていただきたい。ジャンクションの予想図（模型）などもできればみたいと思います。
このような外環オープンハウスは必要。もっと一般的に知らせるべき。
住民、利用者等との合意形成状況。
コスト、住民負担。
計画推進状況。
決定時期。
地下構造となるのか（大深度） 計画道路の通過地点。（どこを通るのか）
進行状況。
具体的な住民等の賛成、反対の意見。
地域への影響。具現化。時期。
計画の進行状況。
様々な立場でこの問題を捉えている人がいるので、色々な視点からの情報提供が必要かと。
進行情報の提供。早めに広報をする。
アンケートの結果を早く知らせてほしい。
建設費。
具体的にどこが立ちのきの対象になるのか。スケジュール。
地下水保全について、もっと広範囲の影響がわかるように示してほしい。
住民との意見交換の進行状況。

1-1-4 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】

平日の夜の開催は役所の都合でしかない。土日に関くなど、本当に市民の意見を聴くという姿勢を示して欲しい。

外環ジャーナルは紙が良すぎる。こういうところを見ても国や都のコスト意識のなさには失望する。紙の広報誌程度の紙質でよい。

今回の説明会やオープンハウスについての情報は、一切、町会の回覧やコミュニティの掲示板にもありませんでした。今朝友人の電話で改めて知りました。このような重要な問題をもっと前から多くの住民に知らせるのが、税金を払っている市民の意見を尊重することだと思います。形式的でなく、もっと親切に都政を行っていただきたい。オープンハウスや説明会は土日に行って欲しい。

に関する情報（見込み、概算）を示す物が欲しい。

とにかく早期に進行することを期待する。

多くの人に理解をしてもらうなら、もっと信用のおける資料を出すべきです。

何回も行うことが大切。

出来ることが決まった様な感じで不満です。

国道 20 号線内よりの IC 計画変更に関する件。

インターチェンジをより多く設置するべきだが、害の伴う方には補償をしっかりとすること。「オープンハウス」という英語的な言葉は、あいまいさが残るので、なるべく日本語でお願いします。

今回のはできばえがよろしい。労作として感謝致します。

会場が少々閉鎖的のように思います。多数の関係者が狭い部屋で待ち受けるとするのは来る側にとっては嫌なもの…。オープンハウスなのだから、より広く、よりオープンな場所で開催することを望みます。

開催についての公報が不足していないか。(本日まで知らなかった。三鷹の市報はひまなので必ず読んでいます)

モデルや写真が小さくて、自分の家がどうなるのかわかりにくい。写真をうまく使って、1/250,000の地図等で示してほしい。国にとって都合の悪い情報もきちんと提示してほしい。

住民の意見を重視しすぎだと思います。

模型が多くあってわかりやすいと思います。

説明が大変親切で良かった。

外環のイメージがわかって良かった。

説明してくれる人がいたのでわかりやすかった。立体模型が良い。D案が良いと思う。このアンケート欄に「どの案が良いと思いましたか」の欄が欲しい。

規模の大小にかかわらず、その時々状況を適切に伝えると良いと思います。

案内の人が多すぎる。パンフ等についてお金を使いすぎていると思う。

展示パネルの文字が小さいし、課題・焦点がわかりにくいのでまとめたものを大文字で入れる方がよいと思う。

特になし。現状で十分。

特にない。この程度でいいんじゃないか。説明があって良かった。

オープンハウスに関しては賛成です。外環道は賛成です。

外環道路の計画と同じに、作る時と同時に作らない時の対策も一緒に研究すべきではないか。比べるものがなければ、外環を作ることを前提にした選択にされてしまう。もっと色々な選択の道はあるはず。

実施に当たっては、大深度であろうが、地上案であろうが、大都市東京だけでなく、国としての経済効果を考慮した方向で検討され、実施されたし。

JCTの模型の立体がもう少し大きい方が、どのくらい地上に出る道が長くなるか、分かりやすいように思います。丁寧に説明していただいたと思います。

一日も早く作っていただきたい。

駅前でも行くと、市民の人に立ち寄ってもらえると思う。

健康障害の原因究明が遅れないよう、疫学調査体制を整えておくべきと考えます。できれば開通前、地域住民のデータを取っておくべきと考えます。(本人の了承を得て、誕生日検診のデータを使えばよい。)

早く計画を実行に移してほしい。早期完成を望む。

東八道から中央道へも入れるようにしなければ意味がない。

見る流れを作った方がよい。順序のような。

環境破壊につながる外環に反対します。排気ガスの濾過が80%で、それが三鷹のJCTに集中して出されるとの説明、ますますNO_xなど環境悪化が進む心配があります。道路が出来ると便利になりますが、環境問題は50年先のことを考える必要があります。

インター周辺地域の人に多数来場していただく工夫。

4案の利点と問題点を一覧表にしてパネルにしてほしいです。

動線を色別すると良いのでは。

模型(図)を大きく。

わかりやすかった。

現地点での状況が理解できた。

開催期間がもう少しあるといい。ちょっと遠かった。

都合がつかない人のため、あける日数を増やして欲しい。

たびたびオープンハウスを開いてご苦労様です。その度に模型等進歩がありますが、今後とも努力し、一日も早い外環道完成を願っております。

お話を伺うまで、中央道には(この近辺のインターからは)乗れないとはわかりませんでした。模型・あるいは図面で、その辺りがわかるようになっていた方がよいと思います。

決定までに詳細に説明して欲しい。

全然情報がないのが問題です。40年も前からの話が今になって、と思います。

外環道と中央道との接続について。(東八からはいる)

東八との接続はB案(またはD案)を希望。

完成時期を早めて欲しい。(3年くらい)

「オープンハウス」という表現は意味がよくわからなかった。(日本語の表現、説明展示会等の説明が欲しい)

良く話され、良いと思います。

ICの予定では、東八道路と甲州街道両方に予定されているが、両IC間の距離が近すぎて無意味。利便性を考えると甲州街道に設置した方が便利(東八道路にICは不要)。いずれにしてもICの設置はさらなる環境の悪化を招きますので、練馬、世田谷間で一カ所程度でよいと考えます。

回数を多く開くこと。

もっと結論を出せるような形にして欲しい。

ネームプレートだけでは職員の方と他の方との差がわかりにくい。

IC4案について、移転棟数をそれぞれのパネルに点線で位置や区域を示して記入しておく。三鷹市民にとっては、国道20号線とのICが如何に問題か、転居、移転を理由にシリアスかを示すこと。

住民の悩み、希望などを真摯に受け止め、解決して欲しい。

写真、パネル、イメージ構造など良いと思うが、できれば生活環境等の変化、デメリット、メリット等記入してあると良い。

今回は土曜が一日だったが、平日来れないのであと一日土曜日か日曜日があるとよいと思う。資料はあってももっとわかりやすく具体的に説明してもらえるとよい。

中央道の地下化を検討して欲しい。

1週間程度は自由に閲覧できた方がよい。

ネットの情報発信に比重をおいても良いのでは。情報提供を効果的に経済的にすることが大切。

特にない。良く展示してあると思った。

今回は、三鷹地区オープンハウスということでした関係からジャンクション、インターチェンジの範囲が三鷹市内の情報のみだった。他のジャンクションインターの情報も同時掲示して欲しかった。

駅から遠かったです。

よく説明していただいて助かります。

場所が不便。

開催日をもう少し増やして欲しい。

建設に関わる住民のために学校や公民館などでやることはとても良いことだと思います。しかし外環は地域住民のためだけのものではありません。環七や環八でうんざりしている私のような人のためにも駅近くでのオープンハウスを希望します。たくさんの方々意見が聞けると嬉しいです。

良く検討し住民の声を聞いて早く出来れば良い。
 今回初めて訪れましたが今後展示内容も改訂して掲示して欲しい。
 一般の住民の人によく周知徹底する方が良いと思います。
 とても丁寧に説明していただきました。
 内容的には良いと思うので多くの人に知ってもらうべく PR を今まで以上に行ってください。
 施工の時点に工事の上で住民に迷惑がかからないように。
 今後も引き続きオープンハウスを開催して欲しい。 広く市民に啓発して欲しい。
 模型、パネル展示はわかりやすく結構ですが、大画面のテレビモニターを設置して、上手に構成されたビデオで見せることも考えられたらよいと思います。
 開館日数増加。
 長く開催して欲しい。
 A~D案のうち、強いていえばD案が良いと思う。
 定期的開催の時期を出来るだけ短期ごとをお願いします。(進捗状況の説明等)
 オープンハウスが近所にあり、今後も時々来ているいろと決まったこと等教えて頂きたいと思えました。
 この場所にあるの知らない人が多い。
 A、B道路が存続するか？ 位置に現在東京コープが入っている。入る前はCが通行できた。A、Bが使えなくなったらCを通れる様にしてほしい。(別途、手書き地図あり)
 現計画についてはパネル、地図(写真)説明等でよく分かった。質問にも良く答えて頂いた。
 もっと多く開催してほしい。
 もっと住人の意見を反映してほしい。やっとならぶに引越してきたのに、環境が損なわれないのか、そういうところをもっとつっこんで分かりやすく説明してほしい。一般的な音の基準が分からない。計画路線の航空映像をビデオで流し、主要ポイント(ex.JCTの案 etc.)を静止画で流すと、身近なものになるのでは？
 調布市の方も説明に来て頂きたい。
 今日のはたまたま寄っただけ。新聞の地域版にも開催予定を掲載されたらどうか。
 前から見てみたいと思っていたが、通りかかるのが遅い時間なので、入ることが出来なかった。今日説明してもらって係員の必要性が分かり、開設の時間帯の訳も分かったが、やはり、出来ればもう少し遅い時間まで開けていればもっと多くの人が見られる様に思う。
 午前中。
 説明が親切で良く理解できました。
 現状で満足です。
 場所がわかりにくい。裏側にも表示して欲しい。
 日本全国で開いてほしい。千葉区間も紹介してほしい。
 質問に丁寧に答えを頂きましたので、今までの通りでよろしいと存じます。
 土、日曜日をお願いします。
 もっと具体的に工期、予算(費用)について試算(案)を提示したらいいと思う。
 CG等でより具体的なイメージを見せた方が良い。
 現場住所。北烏山 x-xx-x、三鷹市北野 x-x-xx の持ち主。
 他の情報例えばエイトライナー情報とか。
 今日頂いた資料を良く読み検討したいと思っています。
 JCTの模型が白地で分かりにくい。色分けしてほしい。
 立体的模型が多い方が分かりやすい。
 早期に工事が完成することを期待しています。
 お話を聞いて良かったです。
 ご丁寧なる説明に敬意を表します。
 土・日のオープン回数を現状より多くしていただきたい。
 土日祝日のオープン。
 三鷹市の開発道路関連も知りたいので市職員も同席したら良いと考えます。
 本年に入ってからインターチェンジ等について地元の意見聴取の機会を作っているとのことであるが、残念ながらそのような機会があることは知らなかった。もっと広く周知徹底されるような方法を実施して頂きたい。
 もらったパンフレット等に該当するのにもかかわらず「世田谷区給田 5 丁目」の文字が全然出てこないことが不満。三鷹と調布だけの話しではないので。
 特別な希望はない。

一般的に多くの人達に来てみて頂くために、オープン日をふやし広報した方がよい。
一般の人の立ち寄りやすい主要駅構内などで時々開催したらどうか。
今回はよくわかりました。説明員のお話がよくわかりました。今後共によるしくお願い致します。
交通の便のもっとよい所でのオープンハウスの実施。
今回のオープンハウスを知らない人が多いと思うので、もっと宣伝して沢山の人来てもらった方がよいと思います。
開催の曜日が偏っているの、来所しにくい方もいると思うので、そこを改善した方がよい。
もっと何ヶ所かのオープンハウスを作った方がよい。
十分。いつオープンハウスをしているのか。三鷹市報でしか、受け身でわからない。HPをみればわかるのですが、何か手だてがあるとよい。

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】

自分は必要性は感じないが、環境等をもっと考えて欲しい。
外環が絶対必要とは100%思っていない。お役人は40~50年も計画を抱いてきたので、どうしてもやりたいのだろうが、住民の生活を破壊することに耐えられない。
どうしても作るなら、地上に影響のない大深度とし、地上道路は作らない。外環ノ2は廃止。
この計画自体は地上案と比べれば一歩進んだ案だとは評価できる。
上部住宅地に於ける環境を現在のまま存続させることに十分な考慮がほしい。
大深度地下の活用については賛成ですが、開削や開削埋戻しがあること、高架の場合と変わっていないことについても説明すべきだと思います。
現在の交通量を考え必要。但し、第一希望としてはA案、第二希望としてはD案。
生活への影響を考えると、年に何回も使わないのに、生活環境が劣悪になるのは賛成できない。
一度壊してしまうと、修復不可能ですので、かなりの慎重さが必要だと思う。
工事法を変更しても、工事に係わる地域においては工事中、完成後も生活環境の悪化から計画に反対する。
環境に配慮した構造は評価できる。
よろしいOK。
地域への環境影響が少なく、事業期間の短縮が図られるならば賛成。
賛成。
良いと思います。大深度地下が良いと思います。まず地震です。地下でも地上でも工事によって避けられると思う。
環境対策上もっとも効果的だと思います。
通常道路での反対が多い現状ではやむなし。
地権者が多く、利害が対立している現状では、コストがかかるがやむを得ない。
外環道路は必要だと思うので一番環境に害がない地下方式を採用するのがよいと思う。
よいと思う。
40m以上の地下に通す場合は、やむを得ないかと思っています。
環境への影響が少なければ必要だと思う。
工費と料金のバランスはどうなのでしょう。
良いと思います。
外環を作るということならば、実行すべきだと思う。交通の混雑解消のために必要と思う。
中央高速とIC 地下道入りで騒音が2倍くらいになる。 対策
良いと思う。

渋滞の緩和には必要。

道路を作っても車が殺到するだけ。排気ガスと騒音で沿線の住民はたまりません。国の借金が 700 兆円もある現状では、これ以上の道路建設は不要。首都圏は車以外の交通手段を充実すべきです。(民間で) 大変結構。

どんな方法でもいいと思う。早くするほど、経済効果も上がると思う。

外環の必要性については同意します。その上で地下方式にしたことについては最も良い選択だと思います。

可。

良いと思います。

外環は必要であると考えますが、近隣住民の生活環境を考えることも必要と思います。

地域の影響も低減され大賛成。

車社会が生活行動範囲を拡大して人間性を豊かにしている。各高速をつなげることにより、今まで以上に便利に生活を豊かに、そして日本経済を発展させるものと確信しています。

地下での外環が必要。

地震、火災時の安全性が不安。

武蔵野は水が良かったのに地下水がどうなるのか。地下だけに目に見えず不安。

環境・外観が悪くなるので地下なら許せる気もする。

地上より経費が格段に安いと聞いているのでいいと思う。それにより地上への影響がなければですが。

コスト面で安ければ良いが、地上に建設すべき(多分高コスト)

それしかないと思う。

必要だと思う。

周辺道路の交通量の緩和を考えれば必要とは思ふ。

しかたがないのでしょうか。でも作るならば核シェルターとか災害時の障害者の収容施設等を併設する位のことを考えるべき。車だけで使うことを考えるのはもったいない。

都市化がこれだけ進んで、住宅が建て込んでいると用地買収は難しいと思う。40m 地下が 15km も続くのは不安だし快適な道路とはいえない。作るという前提だとするなら、仕方ないのかと思う。

地震、水害等の対策が課題です。

おおいに OK。

早く作って欲しいです。

便利になるかもしれないが、特に必要性を感じない。地震等の災害対策は？

地震に対しての安全性。

高速道路などへの接続が大変そうですね。

利便性ばかり追求してほしくない。基本的には反対です。

特に問題なし。

地上を走るよりは良いと思う。

必要な道路だと思う。議論するのが遅すぎたため、進むものも計画通り進んでいかなかったのが残念だと思う。

深度地下の方が良い。

良いと思います。排気の関係？

地域住民のことを考えたら良いことだと思います。しかし、事故についての心配があります。具体的なシミュレーションをして欲しい。

地底をこれほどまでに掘り下げてまで作る必要があるのでしょうか？大地震等の災害に対する対策は万全に準備できるのでしょうか？

生活への影響が少なく良いと思う。

とても良い計画だと思います。

環境に配慮し、住民の意見も取り入れて良い。ただちに開通が急がれる路線である。

いいと思います。ただ地下水による地盤の変動などを心配しております。

環境を考えれば大深度地下の活用がベターと思う。

地下の方がよい。

地下を活用するのであれば良いと思います。

住民とすると、やはり影響も大きいと思いますので、十二分に考えて頂きたく思います。

賛成ですが、耐震性は？

良いと思う。

現在の環境から大きな影響を与えないように計画されているので、良いと思います。

地上を道路にするより良いと思います。

地下利用した方が良いと思う。
上を通すより地下の方がよい。
基本的には賛成です。
賛成します。
大賛成
必要だと思う。
空気、環境のことを考えたら地下かとも思うが、地震他別の意味での環境破壊につながるかわからないか少々不安です。
地下に出来るのは良いのですが、JCTで地上に出る場所にすんでいる人は大変な思いををすると思う。本当は中止にして欲しいです。大反対の人もいます。
地上部に影響を与えないということで、大深度ですすめることは良いと思う。
住民のためか建設費のどちらを選ぶかの問題である。甲州街道以南は高架方式がベターではないか。地下水や水源への影響のないことを望む。(特にこの地区は)
環境にはよいと思うが、費用が大変そう。
作ってほしくはない。
十分な知識がないため、ノーコメント。
練馬まで出来ているので、やらざるを得ないであろう。
賛成ですが、遠大な話に思えました。具体的に動いてみえるのでしょうか。もっと、国、都で情宣していかないと大変だと思います。
中央道近くに住んでいて、必ず中央道より他方面を出かけます。いつ出かけても渋滞で、すごく時間のロスであり、苦痛であります。出身が地方であり、羽田空港へ行くことがあります。この外環が出来れば、時間的にもアクセスしやすくなり、大変便利であると思います。
この部分にお住まいの方にとっては問題ないと思うが、地上部に出たところの方は、人ごとではない。この計画で進むべきだと思う。
騒音、排気ガスが出なくて良いと思いますが、振動が不安です。
良いと思う。
「まあ、良いのではないかなあ」というぐらいで、まだはっきりとは分からない。
環境面、費用面(長期的投資額)から地下案には賛成する。
今は良いかも。将来の大計に良いのかどうか。車自体のシンボはずごい。10年後に、どういう具合になるのか。ミスマッチが出ないかどうか(投資と回収バランス)が心配。
移転が少ない方が早く着工できるでしょうから、良いと思います。
別によいと思う。
外環は必要性が高く、高架が困難な状況では地下で作るべきだ。大深度地下も良いと思う。
周辺住民に考慮してもらって差し支えがなければ良いと思う。
良い。
賛成。
現状では良い方法と思う。
高架よりは良い。
基本的には賛成です。
現在の道路状況の渋滞などを考えるとなるべく早く進める方が良い。環境のことを考え、是非とも地下にして欲しい。
地下を活用する場合、東京湾トンネル等地上へ出る時、また進入する高低差によって渋滞を作ってしまうと思われるのだが、スムーズに通行できる道路作りができるのか?
地下は良くない。
将来のこと、人口等を考えた場合必要性は減少するのではないかと考える。道路を作れば車が増え、渋滞がひどくなる。
地下化はやむを得ないと思う。
地下案には基本的に賛成。
排気ガス等環境に配慮して欲しい。
車を使用していないため、特に必要と考えていません。
地権者との交渉を少なくして事業を進める上では活用が好ましい。
必要と考えない。
工事の安全性、整備の安全性については?環境を考えた場合、いいのでは。
ぜひ必要と思う。
新しくICを作るのは難しいということなので、最初から作ってほしい。
必要。

良く分かりませんが、大都市では、矢張り必要と思いますが、建築（設）資金が莫大になると思います。どこが負担することになるのでしょうか。

評価する。

地下活用は良いと思う。

良いと思う。

地下を通す方が良いと思う。

環境対策としては大深度地下しかない。

早く建設して欲しい。なぜならば環八の渋滞緩和のため。

安全性を充分配慮してほしい。

大深度地下活用した方が良いと思います。

賛成です。というか、それ以外に実現性はないと思います。

外環は必要。

環境に配慮していれば良い。

居住している人家への影響は少ないが、地下水脈等、説明は受けたが、年月を経てどうなっていくのか不安。

必要と思う。

大深度のシステムについて不安に思いましたが、説明でわかりました。

外環は必要。地下化も必要。

用地買収面積が少なくなるので、いいと思います。

環境面やコストにおいて優れていると思う。

収用による現在住んでいる環境、生活状況に変化のある人が少なく、良いと思う。

都内に入ってくる自動車の量の規制も含めて、本当に必要かどうか？

不安。

早く造ってほしい。

外環の必要性は感じます。

安く早くできれば良い。

費用対効果から考えて必要性を考えると、どちらかと言うと反対です。

安全性はどうか？

当地区に換気塔を作り排気され、汚れた空気を地域に悪影響及ぼしアレルギー問題へと発展すると考えている。

賛成。

OK。

大深度地下の活用は結構なことである。この考え方を徹底しインターチェンジは極力作らないようにすべきである。外環の利便性（首都圏バイパス物流への負担減）を重視して考えるべき。

模型を見た限りでは換気塔が自宅の近くなので（A～C案）換気塔のことだけを考えるならD案が一番遠くてよい。（地下道を通ること自体は騒音が減少して良いと思うが）

換気塔が自宅近くでない方がよい。地下道を通るのは好い。

高架よりも良いと思います。

大深度地下からの排気ガスが気になりますが煙突を高くお願いします。

住民の合意形成にもっと工夫し地上設置としたかった。安全性にやや懸念がある。

よくわからない。

必要と思うが 財政問題あり、人口減その他の将来予測など難しい問題も多い。

今後の参考にしたい。

金銭面的には、コストが地上よりもかかるが、環境面などを考えると地下の方が良いと思う。

地上にするよりも公害の心配がへり、いいと思いますが、地下なので事故の事が問題になると思います。地上よりも圧迫感を受けるので、事故が多くなるのではないのでしょうか。

完成させるとすれば、大深度地下利用には賛成。

大深度地下計画に賛同します。

火災時の事故に対する心配。危険物を積んだ車の事故についての対応等。

地下道については可。

現実として地下しかないと思う。

地震 etc の対策を十分考えて欲しい。

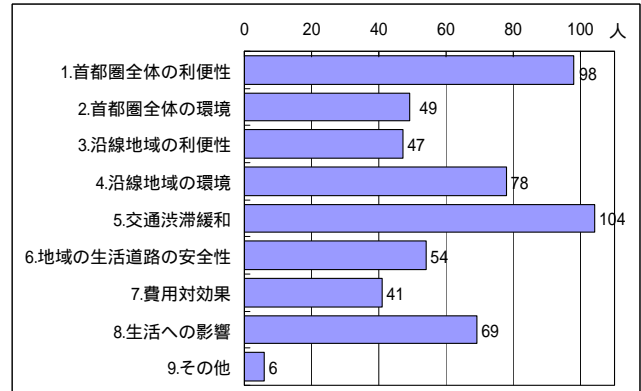
賛成。計画した以上、できるだけ早く作るべき。長期に渡り棚上げしたので、今更立退きできないだろうから、地区の計画にあわせ、地上部も考えるべきだ。

自然環境問題を考えると地下計画が良いのではと思います。

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。)

「交通渋滞緩和」が 104 人、「首都圏全体の利便性」が 98 人、「沿線地域の環境」が 78 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】

少子化、経済事情の変化等を考えてみたら、自動車社会を変えよう。

三鷹全域の交通量、大気汚染の状況。

環境への影響について客観的データ。

に回答した問題点のあり方。

試設計でよいので、詳細な平面図、縦断図の公開、地域住民にとっては、自宅にどのような影響があるかが今の情報では概略すぎてわかりません。

インターチェンジ設置の必要性。(特に 20 号線)

本当に住民の為の道路なのか。

時代の流れと現況との違いのシュミレーションが欲しい。人口の減少や車の増減の関係等々。

住民の生活環境変化に対応するため可及的、速やかな情報を前向きで考慮されたい。JCT、IC の工事となれば住宅地域としての価値はなくなるので。

インターチェンジができた場合のアクセス道等、周辺一般道路への影響をもう少しわかりやすく議論できる素材があるといい。

必要なことはわかっている。決定必要項目を要整理。具体的スケジュールを関係者に提示のこと。

地元地域へのメリット。(広域へのメリットは常識的に十分あるのではないかと思う。)

C 案が良い。

議論はつくされていると思う。思い切ってやって欲しい。

基本的分野は詳細に検討、シミュレートされていますので特にありませんが、地域毎の大気汚染の量は変化等できれば必要かと考えます。

交通の流れがどのようになるのか。それによって利便性や環境がどのように変化するのか。

基本的な計画方針がどう決定するか。

沿線地域に対するメリット還元を考えてほしい。そのための知恵を絞ってください。(高速道路だけは他の公的施設と異なり従来向けのメリットもなし。とかくデメリットのみが目立っている。)

出来るだけ多くの情報(内容問わず、関連した情報全て)をほしい。

多くが予測に基づかざるを得ないと思われるが、予測のベースとした基礎資料の妥当性を十分に考慮されたかについての情報が必要だ。

どのくらいの時間のスパンを必要とするのか。

住民への説明会を開いてほしい。

決定する前に、このような説明会をやってほしい。

わからない。

移転の際の費用補償情報。

情報の流れが偏っているのか、一般社員にはほとんど情報が入ってこない(地主には比較的豊富に入っている)。オープンハウスも土日開催すべきです(サラリーマンも参加できるように)。

反対する人の意見ばかりではなく、賛成する人や必要とする人の意見も多く取り入れてほしい。

移転の場合の補償。

正確なデータが必要。予想される交通量や大気汚染 etc。

地域への影響も配慮しながら費用対効果があがるよう計画して欲しい。

本当に必要かをもっと議論すべき。ここに来て急速なのは政治的力のせい?

興味のない人が多いのもっとチラシを入れて欲しい。

具体案。

第三者機関による調査で交通量や環境等のできるだけ具体的な数値。

生活への影響をきちんと評価し、必要な対策をすることがポイントだと思います。

車社会を根本から見直す時期にきていると思うから何十年も検討が必要とされてきた道路は作る事自体考え直すことも。財源が厳しい中。

第一に予算の計上が可能なのか？両論の比率を2/3にするか？決めたら早期着工が良いのでは。

住民にとっても、渋滞緩和等のメリットがあること。工事中は長くかかるので不自由すること。

定期的に出していただくとありがたい。

建設による影響度合い。(定量的)

沿道住民も大切だが「首都圏」という広域な住民がユーザーなので本当の意味でのユーザーの意見の集約結果の開示が必要。

作るとした時の具体的な建築物の高さやその場合の騒音、大気への影響を出した方が良いと思う。

でなければ地域の人々も安心できない。

現在住居専用地域で近隣の道路も混雑が見られない場所ですが、外環ができることにより自動車交通量の増加による環境悪化が最も懸念されます。この問題への対応策はいかがなものか。

案外、住んでいる住民にとってはそれほど必要なものとは思っていません。沿線地域の環境を第一に考えて欲しいと思います。

全ての情報開示。

kmあたりの建設費用。

建設地の今後の利用方法の提案。

建設することで交通量の変化予測

現在の生活があまり変わることなく維持できるようにして欲しいと思います。

将来の需要。

不都合を隠さず誠意を持って当たる。

詳しく正しい情報。

決定したこと、環境等の調査を年数回実行する、考えられている問題点をいろいろな尺度から出す。

沿線の住民は移転を考えています。土地も値下げの状態です。本当に困っている状態。

住民に、いくつかの案を示すのではなく、都道や周辺道路を含めた案を一つか二つにされたい。

生活への影響。

各人の立場にあった情報の提供。(住民等)

最終案を早く。

必要性(全体環境、交通事情)他の代替手段との比較において、ベストな案であることを十分に議論して情宣頂きたい。

納得できる様な情報。

該当地域の住民への対応策。

近くの道路の緩和。あと、烏山通りに地下鉄を通すなど。(今野交通手段はバスしか駅まで出られないので) IC、JCT 近くの道路の考慮。それによつての都市計画通路。

具体的なデータ。

環境の多摩地域への押しつけが強い。計画時点とのずれが大きい。(古すぎるものに無理が多い、大きいと感じる)

予定地上に住んでいないので、利便性が気になります。

計画に関する全ての情報の透明性。

インターチェンジを設置してどのように利便性と車の流れがかわるか？

直接影響を受ける住民の要望に答えられるテーマに絞る。

計画の詳細を常時閲覧できるようにして下さい。

本当のことを知りたい。隠さないこと。

環境の問題と省エネルギーの観点からの必要性の情報。

環境に与える影響をデータで示して欲しい。

利便性も重要と思うが環境(沿線地区)を第一として欲しい。

具体的に何年ということが分からず困ります。各家庭にもう少し早く知らせてほしい。

費用対効果、経済効果、交通事故の減。外環ができた場合のメリットをもっとPRして下さい。

早期着工のためのスケジュール。何が必要かを明確に！

利便性を具体的に示してほしい。例)吉祥寺から中央道方面、埼玉方面へはパターンによって時間が異なること。比較してほしい。

民間シンクタンク等 2 社以上の客観的データ。

今は分かりません。

近隣地域への環境対策。

当然利便性で作られるものだが、どこが資金を出して、その金額がどのくらいで、利便性との費用対効果はあるものなのか。住民の一番の関心である環境問題と、都（住民）への負担がどれくらいあるのかなどの情報も必要。

騒音や排気ガスなどの環境の問題が中心。予算。

沿線地域へ及ぼす環境面の影響。環八等の交通渋滞緩和効果。

オープンハウスやパンフレット等により、地域住民の安全性や環境に影響を与えないように配慮された確かな情報。今後の見通しが知りたい。

計画実行の決定までのプロセスと工事・開通までのタイムチャートを明確にして欲しい。（今から何年後に決定し、何年先に「立ち退き」になるのかがはっきりすれば、自分の将来設計を立てることができる。具体的な議論にも参加できるようになる）

移転・用地買収などの具体的情報。トータルのコストとその負担者。交通状況（現状）と緩和対策。交通渋滞緩和がどのくらいできるのか、具体的な数字が知りたい。

いつ頃の着工か知りたい。

山手通りの地下に通した中央環状を鑑みて、環八通り地下に通すなど、基本計画よりの見直し。現在の現実に基づいた計画に立て直してほしい。

インターチェンジ。

環境、利便性、費用対効果。

交通量、排気ガス・騒音、公共交通機関の増量。（運搬能力の増強）

20 号線、東八道路等、インターチェンジは必ず必要であり、首都高速道路の現在の車数を 1 / 3 にすることが、今後の首都災難の解決になります。

地域の道路の安全性。

地域の生活道路の整備を優先する必要あり。

土地利用性、残留希望者への対応。

生活への影響が非常に不安である。

十分な補償。

運営の主体が何も決まっていらないのに建設・投資の意思決定が一方方向に走るの如何なものか。責任が不明確になるのが最もよくない。

相続税の支払いで外環が将来的に通ることを見越して銀行から借り入れしているので個人的には外環は必要としている。（通らないと困る）

家の状況において外環が来ることを望んでいます。

もっと、もっと情報を密に流してもらいたい。

コスト・経済性（現状も含め）、国際的な公共工事の合意法や例、大地震等災害時の対処法、我が国の国際競争力への影響、人口減による交通量変動、都内外住宅経済活動の将来予測。

早い結論を聞かせて欲しい。

少子高齢化、人口減少問題、費用対効果。

わかりやすく、見やすくまとめた資料。

外環を造ることにより、どれだけ渋滞が緩和されるか。交通の便が良くなるか。

生活への影響のシミュレーション。

どの様な形で行くのか。一番多い意見等の提示。

より広い範囲での環境アセスメント。例：地下水についての計測ポイントに、世田谷北烏山 4 丁目の高源院（鴨池）の水源となっている宙水の保全に関わるものが欠けている。（もぐら公園では十分ではない）これを補ってもらいたい。

現在の交通需要と将来の見直しを厳しく見積もった上でのコスト・ベネフィット分析。市民にわかりやすく説明する事。

生活への影響の情報、地域の環境。

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】

インターチェンジが出来ると交通集中が起こり渋滞が発生する。
 住み慣れたところを追われるのはいやだ。外環反対で40年もやってきたんだ。外環路線の上に大道路が出来るとなるとんでもない。計画は破壊される。
 外環に関係なく地域内の一般道路の自動車交通と歩行者の安全を図るため、拡幅が最も関心の高い問題である。外環は地域にとっては全く不要だと思う。
 地域住民にとって利便性による評価はあまり主要なポイントではない。
 国道20号線に計画されるICのあり方。騒音対策と地下道内より起こる天然・自然の災害等の処置に対する考え方。地下道上部の整備のあり方。地下道上部以外に(付近に関わる住宅等)於ける種々の問題解決について。
 整備の場合、生活への影響。(振動、騒音、空気環境=排ガス等)
 I.C. 近くなので環境問題を考えてください。
 周辺一般道への影響が心配。
 市内の都道・市道(主要なもの)いわゆる生活道路に与える影響が懸念されます。(利便性向上の面ではこれ以上問題はありません)
 インターチェンジの周辺道路の整備。
 地下水への影響。整備されない場合は交通渋滞の増大。高速道路へのアクセスの不便さ。
 外環に他の高速道路よりやや高めの通行料金を設定し、その分を沿線地域の発展に資する財源に回すのも一法と考えます。
 JCT(中央-外環)付近に家があるので、工事での環境への影響、また完成後の騒音・振動が気になる。計画自体は利便性が向上するようなので、上記の点を除いては良いのではないかと。
 隣同士が話しにくくなるかと少し心配です。
 移転等のため、いつ頃に着工になるのか心配している。
 わからない。
 外環整備に伴う地域の課題：現在の住居の移転、交通渋滞、騒音、排気ガス、公害。外環整備されない課題：特になくはないと思いますが、ともかく社会全体(特に首都圏)自動車から他の交通手段への転換を考えるのが21世紀におけるテーマの一つと考えます。
 渋滞による排気ガスの影響が少なくなると思われる。
 交通渋滞による公害。生活道路の安全性の確保。老人、子供に優しい道路。
 地域の活性化等の為にも早期の完成を希望します。東八のインターチェンジの設置を強く望みます。生活道路の見通しを具体的に望む。
 インターチェンジの工事時の建設車両などの出入りで一般道の交通渋滞や安全性に不安。
 土日祝の交通渋滞、特に南北方向(吉祥寺駅前、井の頭通り)の渋滞がインターを作られると更にひどくなる。
 一番心配なのは環境悪化、特に玉川上水、井の頭公園と自然あふれた場所の空気が悪くなることは将来後悔することになる。東八道路のインターチェンジは必要ないと考えます。
 交通渋滞と利便性。費用。
 工事中の騒音、振動。完成後の大気汚染(換気塔の影響)騒音、振動。
 合理的でないICの設置により一部の地域に交通が集中してしまうこと。
 経済効果をよく見て「もうかる」ようならOKだし、料金収入での建設費回収ができないならばNG。緑地が活用されることが残念。
 外環で便利にもなりますが、自然も残したい。
 インターチェンジができると交通が増えること。
 外環が出来上がりインターチェンジ(北野インター仮称)周辺の交通渋滞ならびに中央道高井戸ICの利便性。
 安全性、環境。

大気汚染など十分に考えてなされると思いますが現在ジャンクション予定地のギリギリの場所に住んでいる者としてとても不安に思っています。地図上でかからない家をそのままの状態に住む事はできません。生活道路、音、渋滞で集まる車の威圧感など、近隣に住む者のことは是非その立場になり考慮して欲しい。

地域の利便性の向上が気になる。大規模なプロジェクトの恩恵をどれだけ受けられるのか。その項目、メリットを示して欲しい。(環境が破壊されてしまうことは仕方ないと思う。都内だから。むしろ出来た後のメリットが知りたい)

外環整備に伴い懸念される課題：現在住居専用地域で近隣の道路も混雑が見られない場所ですが、外環ができることにより自動車交通量の増加による環境悪化が最も懸念されます。この問題への対応策はいかがなものか。外環整備がされないことによる課題：現状維持で特になく思われます。沿線地域の道路整備も忘れずをお願いします。

前述のように外環整備は私ども地域住民にとってそれほど必要なものではありません。ですからむしろ排気ガス、振動、音などの沿線地域の環境に留意していただきたいと思えます。

IC設置地域の環境汚染対策。

大気汚染の対応について特に配慮して欲しい。

整備されないことによる課題 無し。

地域で懸念される課題(交通量の増大、歩行者・自転車が通行しにくくなるという懸念【地上部】)

騒音や排気ガスが一番心配です。

騒音や排気ガスが一番心配に思っています。

首都圏への機能集中。

利便性において JCT があつた方が良くと思うが、微妙にずれている家等のことも、生活・環境その他諸々十分考慮して頂きたい。

地下水、捌け、自然と緑。

北野中央通りとそこを走るバス路線、バス停。 開削。

環境、安全性、治安の維持・向上。

部分的には渋滞が予想され、接続道路の整備が必要だと思えます。

道路公団の民営化問題...通行料金の高低の問題につながるのでは。

住宅の地下(すごく、下ではあるが)からの騒音はいかがですか？

なんと言っても移転の件。莫大な工事費について。

交通量の増加による近くの道路の安全性。

環境保全のため、東八 IC と中央 JCT に出入り口を作るのは反対。せつかくの地域の環境が損なわれる。車の量が増えるため、子供を自由に遊ばせられない。国道 20 号に作ることは賛成。

騒音、振動、大気問題が特に気になっている。

排出ガスによる環境について。

中央道 JCT と仙川と外環で囲まれる地域は、調布市と三鷹市のゴミ処理場にして頂きたい。

排気口の影響は少ないとのことですが、JCT へ合流する場所は地上となるため、大気汚染が心配です。

利便性が増すのかどうか。中央道と 20 号の混雑はあるが、環八の代替ならば路線計画を大幅に外向きに遠くすべき。

地上との出入り口に渋滞が出来ないことを望みます。

家の修理などどうするか待っている状態なので、これで決まらなかつたらと思うと...

環 8 が混んでいて使いものにならない。(特に用賀、高井戸、谷原等)首都高都心環状が混んで困る。

清瀬に住んでいるが東名の利用がしにくく困る。

地価の下落、環境等が心配。

B。

現在の住居の近くに料金所ができる可能性が高いので排ガス・騒音など。

既に長い年月を通して各種議論していただいているので今後は集約へ向けて能率的、積極的に進めていただきたい。

インターチェンジができることによる環境の悪化。

渋滞は環境に悪い排気ガスのたまり場になりやすいと思われる。

大気汚染。水処理施設の場所。

現在居住中の自宅が外環上にかかるか否か。中央道インター近くの笹のため。騒音問題？

利便性と、何でも反対する人が、環境を悪化させる(早期着工しないため、渋滞、排ガス被害)と思う。

環境問題。

整備するのであれば、地域の環境を最大限保全しなければならない。整備しないのであれば、自動車の流入をコントロールして問題を解決してほしい。

地域環境の悪化、このような大規模なものが必要なのかどうか。

直接外環にかかっていないが、その周辺の騒音対策や地下にしたなら緑地帯の整備をきちんとしてほしい。

東北道、関越道に入るのに 40～50 分必要。環状道は必要。

住宅地が分断される不安などがある。整備されないことにより、どっちつかず不安定で将来に対する見通しが立たないことを案じている。

外環整備で地域の環境悪化にならないか。外環整備のない場合の利便性の悪さが改善されないこと。生活道路への車の進入量の増加が、外環が整備されないために加速している。

地下生態系への影響、交通渋滞の解消。

排気ガス処理の換気所の場所を明確にしてほしい。

反対。我々のメリットはない。デメリットの方が大。この環境のままで良い。

地震等がありますと、都内高速道路及び一般道は火の海と化し、重大な事態になることが分かりきております。一日も早く工事が出来ることを希望します。

排気ガスの生活への影響。

井の頭公園通りの交通量が毎年多くなり道路を対面へ横断することが困難になり、道路に面する商店街への買い物が出来なくなっている。外環整備により生活道路の交通量の増加がないような配慮をして欲しい。

生活への影響。

現在の緑ある静かな住まいを追い出されるという不安。将来この地区に外環完成して周辺に生活する人達への交通量増大。排気ガスの増と利便性を求める代償は大きいと思う。(アレルギーによる老人、子供への影響)

地域の自然環境破壊が懸念される。空気排出口への浄化装置設置を検討して欲しい。

用地買収により生活基盤がおびやかされるのは反対である。

環境汚染も利便性も気になるところだが、それよりも外環整備されないことの方が困る。(理由：銀行からの借り入れにより)

整備は完全なるようお願いします。

外環が出来ることによって利便性以上に 騒音の増加、 空気の汚染、 地盤の軟弱化を心配します。

環境への影響として十分考えたゆとりある緑地をふやして散歩の出来る空間をふやして下さい。

生活への影響、住環境の悪化がどちらにしても心配。

JCT、IC 設置による生活道路への車輛進入増加、整備なし、R20 号の渋滞はいつまでも続く。

交通の集中、交通渋滞の緩和を改善してほしい。

外環整備に伴い地域で懸念される課題：環境問題、IC 付近の渋滞。外環整備がされないことによる課題：都市部渋滞の悪化。

インターチェンジ周辺の大気汚染の問題。抜け道として使い、道路を大量の車が走る様になると、住民にとって大問題となる。一種の通り抜け調整等の処置が必要。

将来設計。具体的なプランが構築しにくい。

地域としてとりあげられているのは、三鷹と調布だけだが、世田谷区北烏山地域も深く関わっていることを知ってもらいたい。(区長は、成城地域のことだけを考えているので、不安です)

東八 IC は是非ほしいが、他 IC が設置されない場合、周辺道路の混雑が、現在環八の抜け道になったり北への道路の様になっては困る。

生活・環境への影響。

1-2-3 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)(三鷹市～調布市の区間について)」パンフレットでは、外環の整備や東八道路インターチェンジ、国道 20 号インターチェンジの設置の有無による、効果や影響について提示していますが、インターチェンジの設置の有無の検討にあたり、「たたき台」とした 4 つの検討案について、インターチェンジの検討にあたりよりよい案としていくための提案やアイデアについて、インターチェンジの検討にあたり考慮すべき点についてご意見を頂きました。

東八道路インターチェンジ、国道 20 号インターチェンジの検討案 (A～D 各案) について (パンフレット P.9 参照)

(意見をご自由に記入していただきました。)

[参考]

A 案:インターチェンジを設置しない場合

B 案:東八道路と国道 20 号に東名・関越両方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案

C 案:東八道路南側に東名方向、国道 20 号北側に関越方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案

D 案:東八道路南側に東名・関越両方向へ行き来できるインターチェンジを設置する案

【全意見】

A 案に賛成。

どうしても作るというなら移転棟数がすくない D。

当日の通り一遍の説明だけの評価検討は無理。

玉川上水を含め、環境を守るため A 案を指示。もしインターチェンジとりつけの場合は C 案。

この資料では判断できない。

IC は計画できるなら、多摩川よりに寄せることは不可能か。三鷹市中原地区の住宅環境に多大なる影響を及ぼすと考える。

インターチェンジの建設には反対です。

どちらかに必要であること。

東八道路と R20 の IC の組み合わせはもっとあると思われるが、何故 A～D 案になったのか不明。

東八、(中央道) 20 号全てインターと作るべき。利便性を考えると当然かと思う。

議論は議論として地域との話し合いもできているので早く作って欲しい。

浅い知識で申し訳ありませんが D 案がもっともよいかと考えました。(東八道路のみ高速道路とのインターチェンジがないためです)

インターチェンジは必須項目。とりあえず東八道路をフル活用するため、両方向へ行き来できるようにする。C 案は最低必要。

B 案が望ましいが、費用がかかりすぎるので D 案か。

B 案がよいと思う。

東八道路 IC 設置については得失両面あり、悩むところである。すなわち、得:マイカーによる利便、失:排ガス・騒音の影響。

B 案が効果が多く良いのではないか。

分からない。

B (道路建設 100 年の大計に立って)

C が良い。

B 案に賛成。

B 案に賛成。

D。

B 案。

D 案が地域に影響が比較的少なく、費用対効果もあがるとされる。

B。

不要。

環境を考えたなら地元の利便性よりインターチェンジをなくす方が良いと思う。

A 案。

東八と 20 号にインターがある B 案がいいと思うが、D 案が実現可能か。

B案。名案です。

2カ所も要らない。D案がベスト。

C,D案は周辺の一般道の交通量が不必要に増えるのではないか。

選ぶならD案に。C案も考えたが、できるだけシンプルに。

一番良いかもしれません。

B。

東八道路より中央高速に行けるようにして欲しい。(高井戸より中央道に入れなくて)

A。便利かもしれないが、現在東名、関越に出るために不便はしていないので設置しなくても良いと思う。

金額面も大切であり、環境も考えるとD案もありかと思います。

Dが良いと思いました。

A案だと外環、中央、東名、関越を利用する場合、三鷹周辺からでは遠く、環境面を除けば利便性も考えてB案かC案がいいと思います。

A案で良いと思うが甲州街道より東八道路インターチェンジかなと思います。

B案のフルサービス案がいい。他は中途半端に思える。

A案。

D案。

B,C,Dの中間で東八道路に左右されるICを作る。

外環利用の利便性を考えればB案がいいと思う。

地元人としてD案が良いと思います。

A案。最悪でD案。

C案が交通渋滞緩和の面からよいと思う。

Bであるべき。

D案を支持。

地元の利便性も考えて欲しい。

D案が利便性という点ではよいと思います。

D案に賛成です。

D案が良いと思います。国道20号にインターがあると、余計に国道20号が混むと思います。

B案を積極的に賛同します。

AかDが適切。

良い案だと思う。

B案がよい。

どうせ作るならD案と思う。

D案。

A案とD案が周辺への影響が少なく、良い案と思える。D案は一見不便な様だが、中央道への出入りは調布ICと相対的に考えれば、大きな問題ではない。

Aが良い。

D案が好ましい。

騒音、振動が多くなるのでICは不要。

ICにより利便性は向上しますが、整備が複雑化し費用も大きいと思います。出来るだけ最低限の設置が良いと思います。地元では、B、C案を要望するでしょうが、A案か、地元に配慮したD案がいいと思います。

R20仙川周辺は今でも大変な混雑なのに、これからどうなるのかがとても不安。

D案。

B案の甲州街道へ出入りできる方だけの案。東八においての出入りは必要ないと思う。

B案がベストだと思う。

B、C、Dには賛成できない。

B、C、D案になると道が混んで困る。

C案くらいがいいのかなと思う。交通の流れを考えると。(できればB案がよいと思うが、地域のことを考えると...)

いずれも中央JCTに負荷が大きい。

中央道へも行けるICを作るべきだと思う。

インターチェンジは是非必要である。調布に両親がおり出入りしたい。経済性や影響範囲を少なくするため、D案も良いと思う。

B案。

- D 案。
 B 案。
 B 案に賛成します。
 B 案に賛成。
 B 案。甲州街道にインターチェンジは必要。世田谷や調布の住人が利用出来る。
 C。
 B 案賛成。
 できればインターチェンジができない方を取りたいが、将来の人達のことを考えると便利な方が良
 いかとも思う。D 案。
 B 案が利用する人にはメリットがあると思う。しかし、お金がかかりすぎる事では、賛成しかねる。
 必要なし。中央道ジャンクションの拡充。
 D 案が良いと思う。東八は 20 号に比べてまだ交通量が少ないし余裕がある。
 作らないという選択肢はどこへ行ってしまったのか。
 東八インターを作ることに反対。
 B。
 B、C の場合を考えますと、別のところに移るようになりませんが、これから何年先になるのか分から
 ず、不安です。
 D が良いと思います。
 団地の関係もあります、利便性から見ると東八と R20 号両方にフル規格のインターを是非お願い
 したい。
 A 案。地上部分が少ないから。但し、詳細が分からず、確信には至らず。
 地元民の一人として A、D 案が良いと思う。
 B が便利だが、D 案がいいかな？
 東八にインターチェンジは必要ない。そうでなければ、周辺環境の保全は不可能である。
 今日初めてこの様な計画があることを知りましたので、何とも言えません。こんな大きな計画と知
 りませんでした。
 B 案がいい。
 まだよく各案をみていないので“？”。
 良いと思う。
 D 案で仙川に出入り口がないが、仙川の方はどうか。
 B が良いと思う。
 B 案がベストと考える。
 D 案に賛成。
 D 案が最も良い。(ただし、東八インターチェンジより東側の一般道路が整備されることが前提。)
 関越と中央と東名が結ばれば良い。インターチェンジ(東八、20 号)は不要。
 説明を伺った範囲では D 案か？
 インターチェンジは多い方がいいが、入り口部の渋滞はよくなく、中央ジャンクションにおいて、
 吉祥寺通りからの出入りが必要かと思う。(個人的にはあったほうが良い。)
 B 案は絶対必要です。
 現状案では、B 案が良いように思うが、38 年前の計画そのものにすでに問題があると思う。
 B。
 インターチェンジは必要。パンフレットはそれぞれの案の長所・短所がわかりづらい。
 B 案。地域の住民の利便性と交通量の分散を考えると、B 案が良いと考える。
 B。東八、国道 20 号のインターチェンジを造ってほしい。
 B 案。
 利便性については B、環境については A。
 国道 20 号は東西とも道が開けているが、東八は下本宿から東がつまっている。どちらか一つ(メリ
 ットのある方)で良いと思う。東八も 20 号も近い。
 D 案。
 B 案。
 アクセス道路の整備がされないままインターが開設されると付近道路の渋滞が懸念される。インタ
 ーが開設されるなら、地域への補償を十分にして移転等を速やかに行い、万全の態勢で開通させて
 欲しい。
 インターチェンジを作っても中央道に乗れない案は否。
 国道 20 号へのインターチェンジには反対である。

利便性を一番に考えるなら B 案だが、自宅周辺の環境や大気汚染を考えるなら D 案が良いと思う。(A ~ C は模型だと自宅近くに換気塔が設置されていたので)
 D 案でよろしい。
 B 案が良いと思います。
 D 案がよいように思える。
 よくわからない。
 B 又は D 案が良いと思う。A 案のようにインターチェンジを設置しなければ、利便性に大きく欠けていると思う。住民の意見もちろん大切だが、現在の道路利用者の意見も重要だと思うから。
 B が良いと思う。C は不便。
 基本的に東八と国道 20 号の距離が 10 ~ 15 分しかないところに 2 ヶ所は不要。交通量の多い国道 20 号にしばるべきと考える。もし東八インターを造る場合は、東八道路の完成と一致させる必要あり。
 B 案が適切と考えます。
 甲州街道沿いに住んでいますので、B 案が良いと思います。便利になるから。
 D 案を希望。中央道に直接乗れるように。
 どちらか 1 ヶ所でよいと思う。
 A は非現実的。B ~ D になるでしょうが、案が決まった段階で、環境問題などベストを尽くして下さい。
 B が便利だが、建設コストと東八道路北側の工事を考えると、D が妥当か。
 B 案が給田に住む私にはありがたい。

インターチェンジの検討にあたりよりよい案としていくための提案やアイデアについて

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

交通量制限的なインター。交通量バリエーションなインター。
 当日の通り一遍の説明だけでの評価検討は無理。
 専門家で決めて、住民説得がよい。
 周辺道路とのアクセス・出入りがノン・ストップにできるよう心掛ける。周辺を緑で覆い尽くすようにデザインして頂きたい。
 作っても良いが、出来るだけ工事は環境に気を配って行ってほしい。
 環八の高井戸インターの改善。インターと両方ならなお良い。
 担当者にて検討して下さい。
 少なくともインターチェンジ数を減らす。
 中央道の高井戸インターの調布方向の入口を作るのもいいのでは。
 構造物は効率良くシンプルに。環境に配慮を。景観、風景も念頭に入れて。
 大泉インターみたいに広く用地を確保すれば、何の問題にもならないと思う。
 現在開通している三郷西 ~ 大泉 JCT のように料金を均一にすればインターチェンジの料金所の数が減り、スムーズに高速から一般道へ出られる為、渋滞がない。それと東八道路にインターチェンジができた場合、中央道から来た場合には外環の料金を安くして欲しい。東扇島 IC にアクアラインから来た時、わずかな距離で普通の料金を払うのはおかしい。
 メリット、デメリットなど十分に検討したい。
 なぜ中央 JCT にインターチェンジができないのか。
 世田谷通りでは容量が小さすぎる。将来 246 に作れば良いと思う。
 地域環境に優しい
 東八道路側 外回りの入り口、内回りの出口、甲州街道側 外回りの出口、内回りの入り口 (中央道に乗れないのであれば、上の案が分かりやすいと思います。C 案を提示するならば、こちらの方がよいと思います)
 地域住民 (特に立ち退き等実害のある方) の補償と環境保全にご配慮下さい。
 次世代の交通形態を考えた検討が必要。
 この案の中から早く実施すべき。
 これから何十年否それ以上使うものであるから、いろんなことを考えて作って欲しい。
 難しいです。
 環境や空気 (ガス) を汚さない様をお願い致します。
 その地域への影響が一番低いものに!

IC 反対のため、特にない。
IC を核とした周辺エリアが、都民の憩いとなる様な地域になるという完成イメージがほしいところ。
歴史、文化をふまえたもの。
三鷹に IC を作ることにより、調布や高井戸まで行かなくても高速に乗れるので、短距離でも乗る様になると思う。
インターチェンジから外環への出入のみならず、中央道への出入りもできるようにして欲しい。中央道の調布・高井戸間にインターチェンジがあることが望ましい。この機会に作ることは容易と思う。
C にして 20 号と東八の間に折り返し所をつくれればよい。(中央道ジャンクションとか)板倉 PA みたいなものを作る。
20 号、東八双方にインターを設けることは環境悪化を拡散することになりそう。20 号にインターを設置して欲しい。20 号は既に交通量が多く、インター設置しても変化する訳ではない。
地域住民への環境面での配慮。
早急をお願い。
高速のみの連絡より、インターを設けることにより、換気所が多くでき、無理なく排ガス処理が出来る。
A - D 案で十分。
インターチェンジは不要。
D 案で外環と中央道の両方が利用できるように。
上記案(4 案)で考えると、例えば中央へのジャンクションは中央沿いにトンネルから立ち上がっていけば良いので、地域への影響は少ない。
出入口が多すぎるのは、ちょっと怖い。合流車線は長くとることは出来るのか？
いつできるかわからない空想に耽るよりも、現実に出来上がる中央環状をたたき台にした進歩的な提案を望みます。
便益をよく説明する必要がある。
国道 20 号だけにインターを設置することも検討対象に入れて欲しい。
中央道、外環道に地域住民が即利用出来る案を中央道合流部に作るのが良。
将来的に車が減っていくことは考えづらいのでどうせ作るならばインターチェンジを設置した方がよいと思う。
インターチェンジを作った方がよいと思う。
利用車(者)負担を還元する債権等により、沿線影響住民への補償
R20 より東八道路を活用したらよい。
IC 設置により、付近の一般道の渋滞の事を考慮しなければいけないと思う。
もっと広く具体的にあるべき姿をアピールし、そのメリットをアピールすべきと思います。早く実施し、早く完成すべきと思います。
甲州街道より東名・中央に行けるようになるようなになればと思います。
中央高速の上り下りへの進入路と中央高速の上り下りからの退出路を設置してほしい。
利便性。

インターチェンジの検討にあたり考慮すべき点について

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

周辺住宅の影響。現在の環境以下にしない。
当日の通り一遍の説明だけでの評価検討は無理。
住民の環境を第一に考えて欲しい。
コスト・パフォーマンスは専門家でないといけない。事務局より、提案を早くすること。
地元の生活環境への影響。広域的な通過交通と IC はあまり関係ないので、地元の声を聞くべき。
調査、話し合いができていれば工事に早く取りかかって下さい。
地上で渋滞が起こらないように配慮して欲しい。
排気ガス対策も含め総合的に環境対策を強化して頂きたいです。
完成後に不完全な状態を招かぬよう、大局的な判断をする必要あり。
沿線住民の健康。住環境の整備。
議論は、代表の方だけでなく、周辺在住の幅広い人も対象に行ってほしい。
利便性、経済性など。
空気(換気により)が汚れないように。

とにかく早く作ってほしい。(どんな形にしる)
 一般道への影響。
 とにかく首都として恥ずかしくない環境、外観を作って欲しい。
 経費を重視して欲しい。現実性のある案を出す。
 杉並区にも交通量を負担してもらいたい。自己中心的な方針をあらためてもらいたい。
 一人一人の意見が違うので専門家(プロジェクトチーム)を組織して決めていく方が良いと思う。
 (少し強引でも)
 料金所が地下にできると音の害も少なくなると思いますが。
 あまりお金と時間のかかる計画はやめて下さい。
 中央道から東八道路のICで出る時、料金の特定区間を設けて欲しい。(首都高永福～高井戸IC間の
 ように)
 安全性。(コストより環境より大切だと考える)
 住民の了解を得ること。
 Dだと右折で渋滞しそう。練馬の二の舞。甲州街道と東八の2つはいらないと思う。
 接続する道路が交通集中により渋滞することのないよう十分な整備が必要。
 費用対効果も充分検討して欲しい。
 地域環境に優しい。
 将来は東名道以南も作ると思われるので、その辺も考慮に入れてICの設置場所を考えて欲しいです。
 内回りの東八道路入り口や外回りの甲州街道入り口から中央道に入れにくいぐらいでしたら、作らな
 い方がよいですし、無駄にならないと思います。
 地域住民(特に立ち退き等実害のある方)の補償と環境保全にご配慮下さい。
 お金より資産としての価値。
 必要以上に少人数までの全員の意見の統一は必要ない。
 便利、交通渋滞緩和はもちろんだが、地震そして沿線地域住民のことを十分考慮して欲しい。
 周辺への影響を最小限にして、早く案を絞り込むことが重要。
 沿道住民の生活。
 既存の生活の環境の保持。
 案の絞り込み。
 周辺道路への悪影響。地域住民の安全性、歩行者の安全を守ってほしい。歩道の整備。
 地域住民に対してもっと積極的な説明会等を開くことが必要だと思う。
 地域住民への配慮と、それにまつわる都市計画通路が出来ることになったら、沿道の人へのケア。(二
 重サッシを取り入れる等)
 騒音、排出ガス。
 公害のない交通方法でないと、行く方向が複雑で周辺地域には迷惑。
 外環だけ乗れるとか、中途半端な作りはしない方が良いと思う。
 各道路の渋滞解消を図ることが重要。環境にも配慮しつつ、多数の意見を聞き、便利なインターチ
 エンジを設置してもらいたい。インターチェンジから約3km範囲の住民のアンケート等による多数
 決で決めると良い。
 周辺環境の保護。
 費用の面で、試算&土地買収少なければ、早期着工できるのでは?
 インターチェンジは不要。
 利便性、環境。
 地元の人とよく話し合いをすること。
 環境・予算。
 排気塔付近の大気汚染。
 インターチェンジを利用するために住宅街の近道、裏道を利用する車が出てくるので、その近辺の
 道路整備も検討してください。
 用地買収対象地域への配慮。
 30年前と現在では、環境問題についても、また、車自体についても改良されてきている。総合的に
 考えて進めてほしい。
 早い利用開設をお願いしたい。
 現在の現実をよく考える。38年も前の話にこだわらない。
 沿線住民の意見をできるだけ聞くのが重要。 必要性が認められたなら、粘り強く説得するの
 が重要。
 環境、利便性。

環境、安全を考慮して欲しい。
首都高ができて40年経過しての生活への影響を分析して報告してこれからの50年～100年先へのこと、不安解消を是非して下さい。
十分な予算。
地元の意見は非公式な意見ではなく、市、区議会等の公式な意見を聞くべきと考える。
大気・騒音・振動・地下水・緑化の保全・考慮に重点を置く。
大気・騒音・振動・地下水・緑化の保全について重点を置く。
立ち退き住宅の場合には新住宅が得られるようにお願いします。
騒音・空気の汚染・振動を心配しています。
有効利用地は散歩道とかジョギング道路等にして欲しい。
一般道の整備。
混雑の集中する地点を避ける。
環境アセスメント。
民意を良く聞いてもらいたい。
地域の環境に最大限の注意を払う。
地域におよぼす影響に対する代償として、利便性の向上。
コスト、地域環境、利便性。
交通集中問題。

1-2-4 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】

住民生活への影響を最小限にする。
”外環建設ありき”を前提とした議論は急ぎすぎではないか。
玉川上水、井の頭公園周辺を含む井の頭の自然環境は地域の住民だけでなく、都民にとっても貴重な物となっています。外環を作らない現状の方が一番良いと思います。
地上部の街路について初めて聞きましたが反対します。
必要性の議論が早く決着することを祈っております。
やるという強い姿勢で取り組むこと。
個人エゴにあまりにも配慮しないこと。
早急に結論を出してほしい。(親子三代にわたって苦しめられたら困る)
この当初の計画から40年以上経過している。あまりにも遅すぎると思う。
住民と称する反対の人や、それを利用している人間どもの意見は注意してほしい。成田空港の二の舞はごめんだ！
圏央道と首都高中央環状線が完成してから、再考してもいいと思うが。
D案が・・・と思いますが、いずれも中央高速に行き来できないのでは、目の前にあって残念なことで、行き来できるようにお願いしたい。
三郷JCTから千葉県市川市の高谷JCTまで早く完成して欲しい。(外環利用者として)
本当に必要なのでしょうか。
PIはとても画期的なことだと思う。しかし道路は住民だけの問題ではない。もっとみんなの意見を聞きやすくして欲しい。建設の成功を祈っています。頑張ってください。
外環道の必要性については理解しているつもりであるが1.自然環境、2.住環境が悪化することについては反対です。
私は基本的には地域住民は今で、それほど問題はないと思っています。必要性はむしろ他の要因とっております。多少利便性が良くなるにしてもインターチェンジは必要ないと思います。
交通渋滞を考えると、致し方なく思いますが、全体のことを考え直しまして...。
圏央道も外環道も出来るだけ早く建設すべし。東名、中央とどんなに高速道が整備拡幅されても、すべてが都心に集中するのは首都の汚染と交通渋滞は都民の健康と経済的損失の面からデメリットが大きい。
JCTのそばにICを作るのであれば、で提案したように半分の機能のICを前後に二箇所作るのがよいと思います。
きわめて複雑困難な事案が山積していると思いますが、現状のと周辺の交通環境は飽和をすぎております。今後の作業は具体的目標を立てて積極的に(あるいは強力に)推進して頂きたい。個人のエゴに逡巡する時期ではないと思います。

関越や東名に乗るには便利になると思います。
これから先、人口が少なくなっていくので、外環は必要でないと思います。
必要な事業は早く推進すべき。
現在の状況がどのように変化を伴い、年齢を増すごとに不安になるような気がします。
今後もこのようなオープンハウスで私どもの意見、説明を聞いたり、あるいは教えて相談に乗って欲しい。
出来れば中止して下さい。
初めてお聴きして状況が多少分かりました。行政は全体の利益のため犠牲になってでも、実行力(強い意思)を持って頂きたいと思います。関係する世帯が多で大変なことであると思いました。優先順位をつけ、徐々に整備となると孫の代になりそうで、迅速性も大切です。
外環が本当に必要かよくよく話し合っしてほしいと思います。
A案にするなら、せつかく作るのに大きな道路に乗り入れできないのは不便、またはもったいない感じがする。やるなら、渋滞等の緩和になるものと思う。
早くすすめてほしい。
沿線地域の住民の生活の心配などもっと相談に乗ってほしい。
外環が出来ることは賛成ですが、IC、JCTの出入り口を東八と中央JCTに作るのは反対。国道20号に作るのは賛成。
見た計画の中ではD案だが、東京に一極集中するがゆえの問題が根本にある。今後実現までに長期間かかることを考えると、このことも議論した上で結論を出してはいかが。
調布市緑ヶ丘1丁目と、三鷹市北野4丁目の地域を有効利用して、ゴミ処理場にする案を是非検討して頂きたいです。調布市、三鷹市、都、国で話し合っ頂きたいです。
外環への出入りだけでなく、中央道への出入りも同時に出来る様にしてほしい。中央道に関しては、西行きは調布まで行かなければ乗ることが出来ないの。
早めにはっきりさせて頂きたいです。
住民の意見を聞きながら進めるのは良いと思う。早く、住民意向をとりまとめて作っしてほしい。なるべく早く実行して欲しい。年齢が進むと移転するのも年々大変になる。
埋め戻したところはグリーンベルトにしていきたい。
早期実現を期待しております。
中央高速とのジャンクションに一般道の出入口を設置して欲しい。
A~D各案と地上部の取り扱いをセットにして説明して頂いた方がわかりやすい。
関係者からの意見聴取期間(=まさに今の状態)がおおよそ何ヶ月間または何年間なのかが示してほしい。
周辺住民の声を優先して反映して欲しい。環境保護を第一に考えて欲しい。
外環が必要であれば仕方ないですが、出来れば今のままで生活していきたいと思います。
東名以南のルートの上げと実現、青梅街道インター付近のオープンハウスも開催してほしい。
やめてほしい。
自分勝手な人が多すぎる。
山手通りのように既存の道路の地下に作ることはできないのか。現在の計画であれば、「地下化、東八インターチェンジなし」以外は考えられない。
いつ頃に完成の予定が分かりませんが、情報を十分に流してください。今回のように、文章ではなくパネルなど分かり易い情報が必要だと思います。
東つつじヶ丘、若葉地区でもオープンハウスでやってほしい。(やったかもしれないが)
早く結論を出して欲しい。
3DのCGアニメーションで完成予想を見せていただけると分かり易い。オープンハウスと名乗る以上は、いつでも来れるようにすることが必要。(努力すべし)
外環は必要。大気汚染と騒音対策がどこまでやれるかが課題と思う。
「外環」計画が最も順調に決定され、工事・開通へ進む場合のタイムチャートが欲しい。(自分が移転するのは早くて年先になるとの見通しが欲しい) ルートを変更し、環八の地下を通るようにはできないか。(新宿線(山手通りの地下を通る)の場合は、順調に工事が進んでいるではないですか)
地域住民に負担をかけないで、効果を最大限出してください。
今後とも地域住民に十分な説明をして、理解を得ること。階段を一段ずつ上がっほしい。
世田谷通りICは不要。
時間をかけて他の交通機関(バス・路面電車等)の利用を促進するための交通政策を考慮して考えて下さい。
協議会スタート後、約3年なれど方向性集約に時間がかかりすぎています。住民の不安を解消するためにも早くつくることです。
広報活動をもっと活発にして欲しい。今回のインターチェンジ計画に驚いた次第。残念ながら情報がなかった。

土地の価格変動（生活再建救済制度において）と外環の着工時期についての変遷が気になるところなので（連動しているのので）、具体的に知る目安のような情報があるとよいと思う。

早く出来た方が好い。

個人的な影響は早く情報が得られるようにお願いします。

今は自然が多いが環境が悪くなるような気がします。

調3・4・17 早く整備して欲しい。

早急に完成を期待する。

環境問題に重点をおくこと。

もっと大きくオープンハウスを実施し、多くの意見を見せてもらいたい。

またオープンハウスを開いてもらいたいです。

早く決定してもらいたい。

これからも広報活動をお願いします。

南側、せめて第三京浜まで延伸してほしい。全線計画では羽田まででしょうが、三鷹市民は、首都高速経由で行ける。三環状で、全てが関東圏 or 日本全体の mobility にとって必要なのか。少子高齢化へ向かう日本としては、今、真剣に検討すべきだ。

なるべく早く開通して欲しいと思います。

2. 意見を聴く会

三鷹市では1月25日(火)に井の頭コミュニティ・センター、1月29日(土)に新川中原コミュニティ・センター、2月4日(金)に三鷹市役所の合計3回の意見を聴く会を開催し合計67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、29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
井の頭コミュニティ・センター	1月25日(火)	18:00～20:00	30人	11人
新川中原コミュニティ・センター	1月29日(土)	15:00～17:00	27人	16人
三鷹市役所	2月4日(金)	18:00～20:00	10人	2人
合計			67人	29人

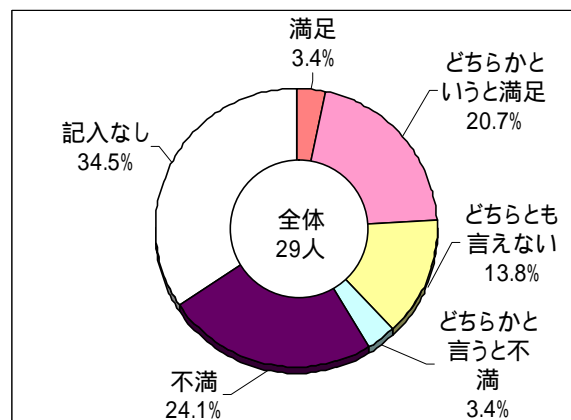
2-1 意見を聴く会アンケート

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24.1%、「どちらかという不満」が3.4%と、27.5%の方が「不満」と回答しています。

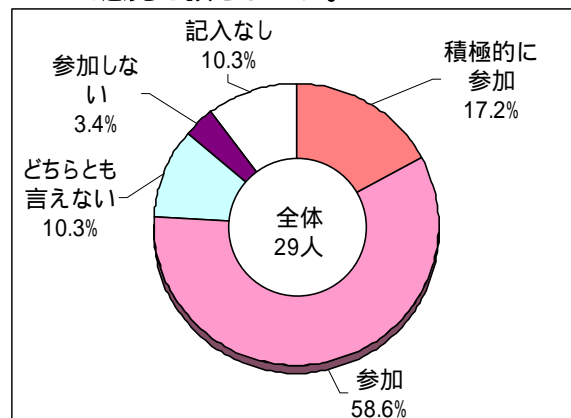


2-1-2 今後の意見を聴く会への参加意向について

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17.2%、「参加」が58.6%と、75.8%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】

出来ることを前提としているので不満。

外環反対の立場。どんなに良いお話、計算を聞かされても心より喜ぶことが出来ません。

大深度地下なら外環道建設やむを得ないかと思っていたが、その上に道路建設の計画有りとはなんぞやと一体。反対だ。

作るという前提でよりよい知恵を発揮していく。たたき台のものと検討。

今後のスケジュール又は各過程に要する時間を試算でもよいので示して欲しい。人生設計の参考にしたい。

外環計画に関連して、地域住民が懸念するところを議論すればよい。(本日のような形式でよい)

各論の細部について、決定されたものを議題とする。

実行に向けて、早い実行を願う。

地域での会合では、より具体的な話題が議論されるようになるといいと考えます。S41の都市計画決定と、今回の説明会対象道路の関係で若干混乱があるように感じました。

昭和41年の都市計画をベースとした話し合いでは何か現実性がないので極力現実的な計画でのベースが必要と考える。例えば都計法の変更に伴うものなど。

東八道路と国道20号線のインターチェンジの設置に伴う経済的なロスについて、具体的な数値(金額)の概算などが知りたい。(路線価などを基準として)

〔A〕道路の必要性から見て： 利便性、 効率性、 安全性、 環境、 周辺住民個人生活への影響、〔B〕完成後のフォローアップについて： 定期観測、 間接的な影響の観測、 確認された問題点を着実に解決するための行政と住民の体制。

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】

白紙からの議論という割にコース等を見直すなどの検討をした節がない。環八の下を通すという選択肢もあるのではないか。

そもそも中央環状が出来、圏央道もあるのに交通予測はそれを含まない。データがそれでは意味がない。

地上部街路の話はだまし討ちに近い。皆、大深度だと安心してた。立ち退きのデータがあれにならない。地上街路をつくるなら、立ち退きという点で一緒ではないか。

外環上部街路の計画を止めて欲しい。

利便性を色々聞きましたが、市役所に何分速く着くことは大切ではなく、住民にとってもっと大切な物があります。車第一の社会は考え直すべき時ではないでしょうか。静かな環境、井の頭地区の一体性を第一に考えています。この場で始めて、地上の道路の件を知りました。反対します。

40年近く前の計画をそのまま今の住宅事情で道路を通そうということは無謀ではないか。もっと今の状況を考え、自然を破壊したりする計画は現状には合わない。もっと今の自然を考えることを大切にして欲しい。

国や都がどうしたら沿線住民の安心をどう担保するのか。利益の追求が最大の問題だが、もっと日本人らしいゆったりとした生き方が必要ではないか。

外環の附属道路はいらぬ。大深度というが、本当に立ち退きをしないでよいのかどうか分からない。その辺もはっきりして欲しい。

20号のインターチェンジは、現状に与える影響が大きすぎるので反対です。

利便性を中心の考え方は極め不遜であり、大気汚染による環境破壊が心配である。

すでに完成されている地域の方々の意見、現体験を聞かせて欲しい。同地域での成功点を生かし、失敗点の改善を思い切りやって欲しい。

早く決定して(yes, noを問わない)早く白黒つけるべき。都市計画決定して40年近く実施できないプロジェクトなんて(人口減少時代に入ろうとしていることもあり)あまり説得的な説明はできなくなるのではないのでしょうか。

首都圏のアクセス向上という観点から外環は絶対に必要と考える。ただし、地元住民への影響を考えると、詳細な環境影響の把握を行った上で、影響を極力小さくするために、必要な対策を行うべき。そのために、事業費が高くなっても仕方ない。決して、地元住民だけが外環の犠牲にならないようにすべき。

「強い力で進めて欲しい」との意見があった(2人)。「強い力」は解釈しにくい。現在もっとも妥当とされる理論をもっと強く主張してもいいのではないか。「出来るとことから進められないか」という意見。今の会議の雰囲気は外環会議委員の意見とかなり違う。これは委員懇談会で話したほうがよい。

地上、地下の構造早期決定。

やらねばならぬのは関係全員がわかってやること。

住民の方から、必要性についての応援の声があがるなど、いい会だったと思います。

行政当局のより積極的な情報公開を期待したい。

2-2 意見を聴く会で頂いたご意見

2-2-1 三鷹市 1月25日意見を聴く会議事概要

日時：平成17年1月25日（火） 18時00分～20時00分

場所：井の頭コミュニティ・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30名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 秋山 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	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 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 鈴木 都市計画課長 中村 都市計画課係長

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）（三鷹市～調布市の区間について）
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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査（四季）に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年の地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆さんのご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

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。

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】

- ・行政側はいつも整備した場合の利便性だけ言っている。
- ・外環が本当に必要なのか判断する資料として、3環状との関係が整理できてない。
- ・東京にとって必要な道路であれば、早く作るべき。
- ・21世紀、22世紀に向けてもっと大きなビジョンを考えて、どういう地域を孫や子に残していくかを考えた上で外環をどうするのかを考えるべき。
- ・都民全体のためと考えるべき。都市はそれで発展してきている。

(回答：国土交通省)

- ・今回の資料では、利便性だけでなく、移転棟数、地域分断などの地域に及ぼす影響について客観的に記載させて頂いた。
- ・外環は首都圏やこの地域の交通に起因する様々な問題を解決するために必要な道路と考えている。
- ・3環状の中で外環の交通量がどうなるかについては、PI会議での宿題にもなっており、今後提示していきたい。圏央道、中央環状道路との関係については、結果がまとまり次第提示していきたい。

【提示資料 のパンフについて】

- ・この場で資料をわたされて、説明を受けても、すぐには理解できないし、意見は言えない。事前に資料を提示するなどしてもらいたい。資料はもっと分かりやすくしてもらいたい。
- ・大気などの環境について、どのような影響がでるのかももっと詳しいものを資料に提示してもらいたい。またその内容は第三者機関で見てもらおうべき。

(回答：国土交通省)

- ・ご意見を頂くのは、本日以降でも構わない。非常に重要な問題なので、持ち帰りよく読んでいただき、地域の中でも議論して意見をいただきたい。資料についてわからないところがあればいつでも説明に伺いたい。
- ・環境への影響における具体的な予測値については、計画が具体化した段階で、環境影響評価において検討していく。

【地上部街路について】

- ・外環の計画が出され、約40年間苦しめられている。最近になって外環が地下になると聞き、それなら立ち退きが無いのでいいと思っていた。しかし本日はじめて地上部街路の計画があることを知った。いままでなぜ話しを出さなかったのか。
- ・外環が大深度トンネルになっても、地上部街路をつくるのか。地上部街路をつくるなら外環も反対する。
- ・外環が大深度なら、移転等地元の影響が少なくなりいいと思っている。外環を早く整備したいなら、地上部街路の話は出さない方がいい。
- ・知事が「人が食事をしているようなところを土足で渡るようなことはできない」と発言し「地下道路を」となったと認識しているが、地上部に道路を作ると、なると都知事の意見はどうなってしまうのか。
- ・行政はいろんな計画を持っているが、行政の都合によってそれらの計画をリンクさせたり、切り離したりしている。地上部街路の計画もそうではないのか。
- ・外環計画と一緒に、我々が今まで知らなかった地上部街路の計画があるというが、他にも我々が知らない計画があるのか知りたい。

(回答：東京都)

- ・地上部街路については現在大泉～東八道路間で都市計画決定がされているこれは、高速道路が地下になっても自動的になくなるわけではない。このことはこれまでも、平成12年度以来様々なパンフレットを使い、説明してきている。
- ・地上部街路は作ることを前提としていない。今後どのようにしていくか、意見を聞きながら、沿線の区市とも検討していきたい。

【その他】

環境調査結果四季概要について

- ・調査を実施した者を表記して欲しい。
 - ・多摩地区は光化学スモッグが多い地域であるが、資料の大気の観測数値が低く納得できない。調査の内容などについて説明をしてほしい。
- 本会の開催について
- ・本会の開催について、地域の方々への周知が不十分。できれば週末にすべき。

(回答：国土交通省)

- ・市報、織り込みチラシ、町会長への案内等を行っているが、チラシや案内が遅くなったことについては今後、早めに案内ができるように努力したい。
- ・今後、他の会場で、週末も含めて開催を予定している。

2-2-2 三鷹市 1月29日意見を聴く会議事概要

日時：平成17年1月29日（土） 15時00分～17時00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27名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 秋山 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	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 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 鈴木 都市計画課長 中村 都市計画課係長

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）（三鷹市～調布市の区間について）
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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査（四季）に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆様のご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

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。

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】

- ・世の中のため、後世の人のためにも外環は必要。より良い外環を作るために、みんなでアイデアを出していくべきである。
- ・「たたき台」説明会の頃からほとんど進んでいないのでは。外環を整備しないという選択肢は残っているのか。
- ・昭和41年の都市計画決定以降、時間がかかりすぎ。色々な問題があると思うが、問題を一つずつクリアにして前に進めてもらいたい。
- ・必要性の議論をしているとのことだが、外環が必要だと行政の強い意志が感じられない。
- ・対策をしっかりとやれば住民も納得する。できることから着手すべき。

(回答：国土交通省)

- ・現在、外環が必要かどうかの議論をしており、その一環として、地域の具体的な課題をお聞きしている。
- ・必要性に関する資料に基づき議論を進め、できるだけ早く結論を出すよう努力したい。

(回答：東京都)

- ・都としては、交通渋滞の緩和、環境改善などから三環状道路が必要であり、外環の早期整備が必要と考えている。

【IC検討案について】

- ・どこまでが開削区間で、住民が再び戻ることが可能な区間はどこかという具体的な線引きは教えてもらえないのか。
- ・ICの検討案は4つあるが、A案のICを作らないという案は外環が無駄になる。D案は中央JCT周辺に公害をまき散らす事になるのでは。

(回答：国土交通省)

- ・現在は「東京外かく環状道路（三鷹市～調布市の区間について）」資料のP15、P16のレベル。一軒一軒の家がどうなるかは、計画が具体化し、詳細の計画を検討してからお示ししたい。
- ・意見をお聞きするために今回は4つの案を提示。ICを作れば利便性が高まる一方で、地域への影響も生じる。地域の方々の意見を聞いて、何を重視して選択するのか決めていきたい。

【将来交通量、採算性等について】

- ・今後の人口減少時代に外環は必要なのか。交通量は減るのでは。
- ・外環は採算性がとれるのか。赤字分を補填するために、消費税や住民税で将来の市民負担増になるのでは。
- ・揮発油税を高速自動車道に使えるようになったのはいつからか。事業主体は決まっているのか。

(回答：国土交通省)

- ・将来交通量は、人口、GDP、免許保有率を考慮して推計。将来交通量は2020年～30年をピークに減りはじめるが、2050年も現在と同程度。子供や孫の時代にも外環は必要と認識。
- ・仮に、事業主体が、民営化会社であれば料金収入、国直轄であれば道路特定財源を使い、いずれにしても道路を使う方が負担することが基本。
- ・直轄での高速道路建設の制度はH15に法改正。事業主体は国土開発幹線自動車道建設会議で決まるが、現段階では事業主体は決まっていない。

(回答：東京都)

- ・東京をどういう都市にしていくのかという観点も重要と認識。
- ・外環は将来100年200年にわたる資産として考えたい。

【都市計画線について】

- ・都市計画線は道路だけの線なのか、環境施設帯などを含めた線なのか。
- ・計画線ストレスだと、供用後の日照・騒音や工事中の影響が心配。計画線の外側だと補償はないのか。

(回答：国土交通省)

- ・昭和41年の都市計画線は、高架高速道路と街路である。計画決定当時は環境施設帯を考慮していない。
- ・新しい計画では、環境影響を考慮して環境施設帯を含めて計画線を考える予定である。現在の都市計画線と変わる可能性がある。
- ・建設中及び供用後の両方にわたり環境アセス評価を行い、必要な対策を検討する。

【関連都市計画道路について】

- ・東八道路は長い時間かけているが未だ完成していない。
- ・外環は全部地下化になり、地上部はなくなったと考えてよいのか。
- ・外環整備に合わせて、都市計画道路「三鷹3.4.1号線」の整備を始めるのか。

(回答：国土交通省)

- ・昭和41年の都市計画決定は高速道路と街路の2つを決定している。現在、地下化と言っているのは高速道路部分のこと。

(回答：東京都)

- ・東八道路はH21年暫定2車、H24年4車線完成予定で整備中。
- ・都市計画決定している地上部街路についてどうしていくか、今後議論していきたい。東八道路以南の区間は原則附属街路を廃止する予定であるが、連絡路が地上部に出てくる箇所では地先アクセスのため必要な所もある。

(回答：三鷹市)

- ・「三鷹3.4.1号線」を外環と一緒に整備していこうと強くは考えていない。ただし、外環ICの作り方によっては、整備のタイミングを考えていく必要がある。

【生活再建、権利制限について】

- ・必要性の議論と言っているが、調布市で既に市に土地を売却した人がいる。
- ・「生活再建救済制度」の対象者はどういう人たちか。
- ・長年、建築制限をかけられリフォームも出来ない状態。時間がかかるなら、建築制限をはずしてもらえないのか。

(回答：国土交通省)

- ・必要性の議論をしており、外環事業として買収は行っていない。ただし、現都市計画線内で都市計画制限により生活設計に支障をきたしている地権者の方の救済措置として、生活再建制度を創設した。この制度は地権者からの申出により、区市の土地開発公社が土地、家屋等を補償し、土地を取得するものである。補償額は国の基準に基づき個別に相談となる。
- ・権利制限など長年にわたりご迷惑をおかけしていると認識している。今後の検討で都市計画線が変更になれば権利制限が解除される可能性もある。

【事業について】

- ・外環の工事が始まるのはいつ頃なのか。

(回答：国土交通省)

- ・仮に外環を整備するとなった場合、まず都市計画の変更が必要。手続きに1~2年、その後用地買収に入り、工事着手となる。構造等がどのようになるかにより異なるが、完成・供用までには工事着手後10年程度はかかる。

【その他】

川口JCT周辺の状況について

- ・川口JCT周辺で公害問題を懸念し、住民の反対が起きたということはあるか。

(回答：国土交通省)

- ・外環の埼玉区間については、計画当時反対の議論はあったと聞いているが、環境施設帯などの環境対策を実施し、供用後についても環境調査を行っており、住民の理解を得ながら進めていると考えている。

開催広報について

- ・本会の開催について、地域の方々への周知が不十分。どこまで周知したのか。

(回答：国土交通省)

- ・市報、織り込みチラシ、町会長への案内等を行っているが、チラシや案内が遅くなったことについては今後、早めに案内ができるように努力したい。

2-2-3 三鷹市 2月4日意見を聴く会議事概要

日時：平成17年2月4日（月） 18時00分～20時00分

場所：三鷹市役所第二庁舎会議室

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民10名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 秋山 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	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 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 鈴木 都市計画課長 中村 都市計画課係長

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）（三鷹市～調布市の区間について）
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

- ・PI協議会が2年間のとりまとめを出し、PI会議が開始した最近の状況について説明したい。
- ・環境調査（四季）に関して報告をさせていただきたい。
- ・昨年地域毎の話し合いで様々な地域の課題について意見をいただいたが、今回具体的な案を示しながら地域の皆様のご意見をさらにお聴きし必要性の議論に活かしていきたい。

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。

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】

- ・環境施設帯の設置はどこまで地元の意見を聞いてもらえるのか。計画線内でなくても、外環のそばに住むのを嫌って出ていく人の土地を買い上げてグリーンベルトを作るなどのアイデアは考えていないのか。
- ・三鷹の現在のバックグラウンド以上に悪化させない、少なくとも、環境基準で治まるようにするのが基本。
- ・三鷹の場合、東八道路近辺での影響が最も懸念される。環境影響を許容範囲に抑えるために、交通量をどこまで抑えることが可能か検討すべきでは。
- ・環7、環8の沿道の騒音・振動はひどい。10m程度のバッファで防げるのか。環境影響対策はきちんと取り組むべき。
- ・道路整備による環境問題に関して、定点観測はどのくらい行っているのか。本線の沿道だけではなく、その外側での影響も測定しているのか。影響が発生した場合に対応は柔軟に行うのか。
- ・観測地点のネットをもっと細かくすべき。三鷹市内も少ない。
- ・京都議定書でCO₂の国際取引をやっている。その考えをもってきて、この地域の環境影響悪化と対策とをセット・取り引きで考えるとよいのでは。
- ・埼玉区間はどのくらい影響がでて、そのことに対してどのような事後対策を行ったのか。
- ・中央環状新宿線の実測結果はあるのか。

(回答：国土交通省)

- ・騒音、振動等については本線の地下区間は問題ないと考えているが、IC・JCT周辺は影響が出る可能性がある。そうした区間については、環境施設帯や遮音壁の設置などの対策をとることを考えている。
- ・一般的にIC・JCT周辺では10m程度の環境施設帯で影響を緩和できると考えているが、周辺整備については、今後、地元自治体などと相談していきたいと考えている。
- ・具体的には環境アセスで予測評価をした上で、対策を考えていきたい。
- ・外環埼玉区間では、供用後道路管理者が騒音等の状況を測定して、公表している。また、事後に環境対策を行っている。
- ・埼玉区間の状況についてはホームページで公表しており、参照して頂きたい。
- ・外環東京区間も、整備後にはフォローアップが必要だと考えている。
- ・沿道以外については、都や区市の環境部局がデータを測定している。

(回答：東京都)

- ・東京都では自排局と一般局で常時定点観測を行っており、データも公表している。
- ・中央環状新宿線は工事中であり実測の結果はない。王子線については、供用後NO_x、SPMとも減少しているという測定値がある。ディーゼル車規制などの効果も大きいと考えている。

【換気所について】

- ・換気所はJCT用地の中にできるのは想像できるが、ICの換気所はなぜこの位置に設置するのかという科学的な根拠があるのか。
- ・換気所の事例として中央環状線の飛鳥山や京浜島で脱硝装置の実験装置を視察したが、外環にあれだけのものを本当に設置できるのか。できないなら早くいうべき。
- ・換気所の技術について、科学的な裏付けがあるのか。

(回答：国土交通省)

- ・JCTの換気所は、地域への影響を少なくするためJCT用地の中でも住区からできるだけ離して中央に寄せている。
- ・ICに換気所ができるのは、B案の場合のみ。A、C、D案ではJCT部の換気所のみ。
- ・ICの換気所の位置は、トンネルの坑口や交差点からの距離、料金所の位置などを考慮して決まる。道路用地の中のできるだけ中央に寄せている。
- ・脱硝装置については、実験段階を経て、中央環状新宿線に設置される予定であり、技術的には設置することは可能。ただし外環が整備される将来の段階で本当に必要かどうかは、その時点で判断していきたい。
- ・脱硝装置及び電気集塵機それぞれ、中央環状線の新宿線に導入される予定。

【IC検討案について】

- ・ 検討案の中ではD案が最も影響が少ないようだが、行きたい方向と逆方向に入口があるなど構造が複雑なのでもう少し工夫できないか。
- ・ 所要時間の短縮効果が出ているがその根拠は。
- ・ B案～D案のメリットにある5分～10分のアクセス短縮に比べて、費用や地域への影響の方が大きいのではないか。
- ・ IC設置によりアクセス時間を含めてトータルで時間が短くなることは分かった。

(回答：国土交通省)

- ・ D案は地域への影響を小さくするために考えた。ICの入口方向については、都市部では少ないが調布ICも含め、このような構造のICは存在している。
- ・ 所要時間について、速度は主要な道路で実測した数値に基づき、ルートは想定して算出した。
- ・ 交通量の現況はH11センサスに基づいている。東八道路は環状八号線まで4車線で整備された場合で想定している。

(回答：東京都)

- ・ 最寄りのICへの時間だけでなく、ICから目的地までの時間短縮効果も含めて、比較検討したい。

【PIについて】

- ・ 必要性の議論が拡散していて、これではいつまでも終わらないのでは。議論を収束させることが必要。外環の必要性の議論とは、外環の高速道路としての機能が必要かどうかという議論であるべき。一方で環境問題は重要。例えば、「外環は必要だが、環境問題、技術、資金、移転等をきちんと考えるべき」という収まり方ではないか。
- ・ 行政と住民とが合意する工夫がされていないように思える。まとめる努力をすべきでは。地域毎の話し合いでも、一般の住民のフラストレーションが高まっているように見受けられる。

(回答：国土交通省)

- ・ 「整備するにせよ、しないにせよ、早く決めてくれ」との多数の意見があることは認識している。
- ・ PI協議会の2年間のとりまとめとして、論点整理をし、残された課題を明らかにしたので、これを集中的に議論したいと考えている。

