



#### **女性（世田谷区喜多見4丁目）:**

4月20日の記者会見で石原都知事は「たたき台を周知徹底した上で凍結解除を要請する」と発言した。我々はPIをする気がないと感じた。これまでと何も変わらないのではないが。

日弁連の意見書に「環状道路が迂回路としての機能を果たすための必要条件は都市部の外側に建設されること、及びその内側に起終点を持たない自動車交通が相当数あること。」とされている。

（日弁連の意見書によると）「そもそも立地の点で既に都市化が進んだ地域内に計画されているためバイパスとして不適切」とされている。

（日弁連の意見書によると）「都内の自動車交通の圧倒的な部分が外環の内側に起終点のいずれかを持っており、外環をバイパスとして利用することにより都市部に不要な自動車交通が入り込むことを防止するという機能はほとんど期待できない。」とされている。

（日弁連の意見書によると）「環状道路により自動車交通が円滑化されても、それによる自動車交通の増大の危険性はきわめて大きい。交通量を削減する交通体系を追求すべきである。」とされている。私達もそう思う。

交通基盤が整備され経済的に潤ったとしても、不健康になってしまっただけでは意味がないので、環境再生を目的とした都市再生を行うべき。外環中止とともに、環八を中心とした公害道路の環境を再生すべきと思う。

知事の環八に取り組む姿勢は、住宅の連担した地域では高架方式は無理、住民と十分に話し合う必要がある、30年以上計画を放置してきたことは行政の怠慢であるという3点であり、知事は記者会見で「今後住民の方と十分に話し合っただけで計画を進めていきたい」ということを申し上げた。

必要性における厳しいご意見として承った。幅広くご意見をいただいて検討していきたい。

#### **男性（世田谷区鎌田）:**

環境を守ることも大切だと思うが自動車からの排気ガスによる健康への影響が大きな問題だと思う。環八の排気ガスの問題のためにも外環を作ることに賛成する。

きめ細かく説明する機会を設け、住民意見を集約して欲しい。

パンフレットにダブルシールドのことを書くと、住民はもっと安心するし、経費も安く上がると思う。貴重なご意見として承る。

#### **男性（世田谷区成城4丁目）:**

子や孫達のために環境へ悪影響を及ぼす計画に絶対反対である。

外環計画は今まで地方で行われてきた公共投資を、今の政権が「今度は都市だ」ということでそのまま都市に持ってきただけの計画ではないかと思う。

環境をよくしていくことが都市の課題。石原都知事のディーゼル車の規制は大賛成だが、外環は反対。石原知事は知事に対して反対意見を言う人に聞く耳を持たないと思った。

東京都は車の乗り入れを規制が必要ではないか。環境破壊の改善が都市の本当の政策ではないか。

都の今後の自動車対策についての取り組みは、交通需要マネジメントを実施していく必要性を感じている。すなわち環状方向の道路を中心とした道路の整備と自動車の交通需要抑制（公共交通への転換、自動車交通の抑制、交通の流れの円滑化）を実施していく必要があると考えている。

その他、貴重なご意見として承る。

#### **女性（世田谷区喜多見9丁目）:**

外環に反対する。地域住民は外環が凍結され白紙撤回されていないため、建て替えの制限を受けて迷惑を受けている。

白紙撤回というのはあり得ないのか。どうしても理解できない。

地域の人には外環が必要ないし、できても利益がない。「原点」は凍結の前に戻ってほしい。

生活道路は必要だが、大きな道路にこれ以上お金をかけて欲しくない。道路ができることによって交通事故や排気ガス等の問題がでてくる。特に東名と外環が一緒になった場合の影響が心配。

地下の場合、火災事故が起きると大事になるのではないかと思います。

貴重なご意見として承る。

**男性（世田谷区喜多見8丁目）:**

環境や、費用対効果を考えて必要性がなければ計画はやめるのか。

東名以南を考えずになぜ関越道から東名高速間の問題だけを考えるのか。そんな断片しか見ていないようなことで、道路行政ができるのか。

必要性がなければやめるのか。ルートの変更はあり得るのか。もししないのならばこのような説明会は時間、税金の無駄である。

必要かどうかについて、我々は必要だと考え、今後データを揃えて公表していき、話し合っていきたい。

様々な意見をお伺いし、どのような形で進めれば良いかということをご様に聞くために説明会を開いているのであり、イエスかノーかという段階ではないことをご理解いただきたい。

**男性（世田谷区成城3丁目）:**

必要性の有無を決めるのはどこか。

必要性については、皆さんの意見を聞いた上で、最終的には法制度に則って決めることになる。ただし今はまだその前の段階であり、意見を聞き、話し合いの場を作りながら、必要ではないという方には「代替案はあるのか」ということも含めて話しながら、進め方についても議論を進めていきたい。

**男性（世田谷区鎌田）:**

外環によって将来（千年先）の住民がどれだけ被害を受けるかということを考えているのか。

環八の地下に外環を通すことは考えられないのか。

今後、必要性の議論でデータ等を整理する場合、20年先、30年先を見据えて、検討していきたい。

標準幅員25mの環八に約40mの外環は物理的に収容はできない。固い建物があるため拡幅は不可能。ジャンクション・インターチェンジ部分のまとまった土地の確保、大泉から環八まで新たに道路を造る問題等総合的に考え、外環を環八の下に入れることは非常に困難であると考えている。

**男性（世田谷区喜多見6丁目）:**

外環を作ることに賛成である。世田谷地域の住民として反対するだけでなく、東京全体として外環を作ることを考えることが大事。

地下に道路を作るが、野川の湧水の汚染の問題は大丈夫か。

野川の水について外環を高架から地下構造に変更した場合、地下水が一番問題になる。対策を考えるにあたり、現地調査し、影響はどれくらいかを検討していき、きちんとアセスメントに結果を公表していきたい。

その他、ご意見として承る

**女性（世田谷区喜多見8丁目）:**

外環ができると世田谷通りはパンクしてしまう。外環の整備に伴い、喜多見全体の道路ネットワークはどうのように考えているのか。

世田谷通りにインターチェンジを造るかどうかが、どこに作るかどうかは、この議論である程度方向がみえた段階で検討する。インターチェンジを造る場合、インターチェンジを設置する方向がみえた段階で、どういう対策が考えられるか、具体的な検討をしていきたい。

**男性（世田谷区喜多見8丁目）:**

凍結の状態でも時間だけが過ぎていくことは反対。計画決定を白紙にするという選択肢はあり得るのか。

凍結解除をするわけでも、白紙撤回をするわけでもなく、外環計画の必要性の議論を始めたいと考えている。

**男性（世田谷区成城6丁目）:**

今日のスライドでの説明は凍結の意味を避けている。凍結の意味について国民的な理解を喚起することが必要。  
凍結の意味を深く受け止めている。説明会等も順次繰り返し行っていき、いろいろ情報等を公開していきたい。

**男性（世田谷区喜多見9丁目）:**

アンケート調査はどのような範囲、方法で実施したのか。  
開削工法とシールド工法で地上権の費用がどのように違うのか。  
アンケート結果はパンフレットで公表している。一都三県を対象としたが、外環に近いほど抽出の割合を多くしている。地域別のデータも、インターネットで公表している。  
開削工法の場合、移転が必要になるため補償を行うが、シールド工法の場合、基本的には住んだままでも建設は可能である。ただし地上部の利用によって変わってくる。補償は地質や地上への影響等によって変わるので、地区ごとに調査していく必要がある。

**男性（狛江市）:**

計画時より周辺環境等の状況は変わってきている。当時のイメージにあてはまるのは現在の厚木周辺ではないだろうか。そう考えると圏央道は何故進まないのか。渋滞緩和には不要な交通を東京まで持ってこない圏央道が必要なのではないか。  
首都圏の自動車道路として中央環状、外環道、圏央道の3環状を考えており、3環状それぞれに役割があるため、中央環状、圏央道があっても、外環が必要だと考えている。

**男性（世田谷区喜多見8丁目）:**

排気ガス対策の装置等は、現在日本ではどこも稼働していない。技術を完成させてから凍結を解除してほしい。また、環八、既存の道路にまずこの技術を適用すべきである。  
アンケートによる賛成、反対を問う場合、広い範囲を対象として行うのではなく、関係する地元を対象とするべきではないか。  
外環を高架から地下道路にすることにより、排気ガスは処理しやすくなると考えられる。現在、脱硝装置、集塵装置等の研究もしており、脱硝装置に関しては、80%処理可能という実験結果が出ている。実用化に関しては現在検討段階であり、集塵機に関しては現在設置されているところもある。  
アンケートは賛成、反対をとるために行ったものではなく、広い地域でも外環周辺地域でも意見が聞きたいという意図でやったものである。

**女性（世田谷区喜多見7丁目）:**

喜多見はインターとジャンクションが計画されていて、排気ガスによる公害汚染地域になるのではないかと心配。新たな汚染源になる道路を作ることが納得できない。住民の健康被害について、どのように考えているのか。  
排気ガスの影響を懸念するのはもっともであり、今後現地調査をして評価していきたい。

**男性:**

野川の泉の汚染を危惧しているが、世田谷通りとのインターチェンジを工夫したら、絶対大丈夫だと踏んでいる。  
東京都の交通事情、首都圏の交通事情を考えると、外環は必要だ。  
貴重なご意見として承る。

**男性（世田谷区成城3丁目）:**

首都高、環八の混雑を考えて基本的には外環道路に賛成。  
3ジャンクションと5インターチェンジの例とジャンクションのみの例が挙げられたがどちらを採

用するつもりか。また、ジャンクションの部分はシールド工法ではできないことになっているが、最低限の部分を開削工法でやって大部分をシールド工法でやれるのではないか。今回たたき台によって示したのは、2つの例である。ジャンクションは3つ必要と考えているがICに関しては設置するかしないかも含めて、インターチェンジ毎に考えていきたい。インターチェンジやジャンクションでもできるだけシールド工法を多くしたいということだが、今の技術ではそれらの部分は開削方法になるということでした承してほしい。

**女性：**

利便性だけでなく先々の地球のことを考えると、外環にかかる膨大な事業費を低公害車の開発など別の公害を根絶するようなことにかけてはできないのか。

東京都では、大気汚染対策の中でディーゼル車規制の強化が一番重要と考えている。具体的にはH9に自動車公害防止計画を作成、また公害防止条例を全面改正した環境確保条例を平成13年4月から施行する。