

## 2.計画の内容について

ルートについては、変更や代替ルートの検討を求める意見、構造については地下方式にしたことで影響が少なくなるとの期待がある一方、地上の住宅など安全性に関する懸念がありました。インターチェンジ・ジャンクションの設置については影響を懸念する意見や構造に関する提案、また地上部の利用方法やその検討方法に関する様々な意見がありました。

### 2-1 ルートについて

環状8号線の地下や多摩川沿いなど、周辺住民の影響が少ないルートなど、代替案も考えるべきとの意見がありました。

#### 【意見例】



大深度で整備するならば、地権が及ばないのはどこでも同じはずです。ルートの変更（環八の下に通すなど）も併せて考えるべきです。それでこそPI中間報告にある「S41年の計画決定以前の原点に立ち戻る」ということではないですか。

（練馬区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成15年11月）



外環は然るべき地点より多摩川上（荒川上の中環の如く）を通し、川崎縦貫線につなげる方が実際的と思うのですが…。

（23区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成16年5月）



住宅地の中を通る現在のルートを取り止め、用地買収などを含め、より早期実現が可能な環状8号線の下にルートを変更して外環を建設する方が現実的で影響が少ない。

（練馬区在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成15年3月）

現状の計画ルートで、早期実現を目指して欲しいとの意見がありました。

#### 【意見例】



反対している人は道路計画から外れている関係のない人達ばかりであり、賛成していて早く買い上げして貰いたい人達の声はどうして聞いてくれないのか。これ以上延びないように早く進めてほしい。

（調布市在住の方から電話で頂いたご意見 平成15年7月）



計画線内に土地がある。早く決めて買ってほしい。早く測量をして土地についても確定してほしい。

（調布市在住の方から電話で頂いたご意見 平成16年3月）

## 2-2 構造について

地下構造などの構造形式に関する意見、地下構造の安全性についてのご意見を頂きました。

### 2-2-1 / 構造形式について

地下構造方式へ変更したことで、環境への影響などの懸念が少なくなるとの意見がありました。

#### 【意見例】



大深度地下案を要望致します。

理由：住民に迷惑がかからない。(現在の東京地域では地上は無理)

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 16 年 2 月)



地下深く(40m以上深い場所)を通すというのであれば、東京都内を走行する外環道周辺への影響も少なくなり、賛成できる。

(杉並区在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成 15 年 7 月)

安全性やコストを考えれば、地下構造よりも高架構造とすべきとの意見がありました。

#### 【意見例】



外環は地下シールド構造ではなく、高架で巾 60mの道路で作るべき。附属街路を整備し、その脇に緑地帯を整備すれば必ず環境は良くなる。

(電話で頂いたご意見 平成 15 年 10 月)



外環を地下トンネルで作った場合、地震、水害、火災等、様々な災害が考えられる。また、地上への影響も大きなものとなるのではないかと。新潟や阪神の地震ではコンクリート構造のものも壊れている。地下はやめて地上へ作るべき。

(電話で頂いたご意見 平成 16 年 12 月)

将来を見越して、片側 3 車線を要望するとの意見がありました。

#### 【意見例】



全線片側 3 車線を確保してください。

(千葉県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 7 月)



外環は非常に便利な道路です。すごく残念なのは、片側 2 車線の事。現在でもすでに渋滞がかなりあり、これで東名まで開通しても使い物になるか心配です。予算の事もありますが、将来 3 車線にすると 2 倍の金がかかると思われます。税金の無駄使いにしないためにも今後は片道 3 車線を希望します。

(埼玉県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 16 年 4 月)

サービスエリア・ETCゲート・案内標識などの整備充実を要望するとの意見がありました。

#### 【意見例】



計画図から推定すると、東名港北 PA の次は新倉 PA になると思いますが、出来れば中間に PA を一箇所設置していただければ、道路渋滞のときに、小用の近い小生には非常に安心なのですが・・・ご検討いただければ幸いです。（神奈川県在住の方から WEB アンケートで頂いたご意見 平成 15 年 7 月）



料金所の ETC 専用を作って下さい。兼用はやめて下さい。危険を伴う。

（多摩地区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 1 月）



初めて利用（レンタカーにて）しましたが、標示（標識）が非常にわかりにくい。他府県から来た者にとって東京地区は、まっすぐな道はなく、標識をわかりやすくしてほしい。

（はがきで頂いたご意見 平成 15 年 3 月）



ETC ゲートを多くして欲しいです。

（杉並区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 16 年 5 月）



安全運転（無謀な運転はしないよう表示）をすることの大切さの表示板の設置。

（三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 16 年 5 月）



道路は生きものです。よくなったり壊れたりします。補修を含めて計画を立ててください。

（はがきで頂いたご意見 平成 15 年 5 月）

## 2-2-2 / 地下構造の安全性について

地下構造では地震時などの安全性や、地盤沈下など地上部への影響に不安があるとの意見がありました。

#### 【意見例】



強大な地震による地下道路の崩壊、陥没などの耐震対策の整備。

（練馬区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 8 月）



関東大震災とまでは言わないまでも、地震の可能性は考慮しなければなりません。地下で渋滞中に地震が起こった場合に、安全性の面で問題はないのでしょうか。地震の際の安全性を確保するために、建設コストが嵩む可能性があると思いますが、具体的にコストの試算をした上で議論しているのでしょうか。万一地震が起こり、大深度地下道路が押しつぶされたり、破壊されたり、地盤自体が変形してしまう場合、現状復帰のコストは大きなものとなると思いますが、そこはどう考えているのでしょうか。

（三鷹市在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成 15 年 10 月）



地下鉄で証明済みなので安全。と言われているようですが、地下鉄により、土地が陥没してくると言う事も耳にします。ちゃんとした調査をお願いします。

（電子メールで頂いたご意見 平成 15 年 4 月）



地下を通したとしても大地震の際の安全性（地盤沈下）に非常に不安があります。

（三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 9 月）

地下トンネル内での事故・火災・地震等が発生した場合は甚大な被害が懸念され、万全の対策が必要であるとの意見がありました。

【意見例】



地下の場合は、防災の面、特に水が流れ込んだ時はどのような対策をとるのか。行政はいつも「万全な対策を」というがそんなものはない！  
(電話で頂いたご意見 平成 15 年 7 月)



韓国の地下鉄の事故のように地下での火災はこわい。国の方は万全の対策というが、何が万全なのか。他の道路でトンネル事故が発生している。地下は危険なのでやめてほしい。

(調布市在住の方から電話で頂いたご意見 平成 15 年 2 月)



地下構造で気になるのは事故発生時の対応方法、及び事故発生率の問題。事故が起こりにくい構造で、起こってしまった際にも万全な対応が出来るようになっている様にしなければならないと考える(科学的な検証が必要と考える)。渋滞の考慮も必要。(途中から地下になるので坂道が多くなり渋滞の原因となる、又トンネル部明暗差による渋滞も考えられる。)

(多摩地区在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成 15 年 5 月)



大深度は絶対やめてもらいたい。地下で事故がおきたら大変。煙で逃げ場はない。

(世田谷区在住の方からオープンハウス(アケート)で頂いたご意見 平成 16 年 1 月)

## 2-3 インターチェンジ、ジャンクションについて

インターチェンジ設置の有無やその影響、構造などについてのご意見を頂きました。

### 2-3-1 / インターチェンジ、ジャンクションの有無について

インターチェンジを設置すると、周辺の交通や環境への影響が懸念されるとの意見がありました。

#### 【意見例】



まずは外環本線を作り必要になった段階でインターを作ればいい。

(世田谷区在住の方から電話で頂いたご意見 平成 15 年 10 月)



在練馬区民として、外環インターチェンジの必要性を全く感じません。高速と高速のリンクさえ出来れば良いと思います。住民の多くが電車通勤のサラリーマン、もしくは、地元で根付いた事業を生業としている家庭であり、地元民で毎日このインターチェンジを使う人の割合はかなり少ないはず。「旅行に行くときに便利」などという些細な利便性の為に、莫大な費用をかけ、また、近隣住民の環境悪化の可能性を高める(実際はそうでないのかもしれませんが、超長期的なリスクは計算できないと思います。)のは、デメリットの方が大きい気がします。

(練馬区在住の方から WEB アンケートで頂いたご意見 平成 16 年 6 月)



青梅街道インターチェンジの利便性よりも、地域への影響が甚大となる。地域への影響としては周辺の交通量の増加による交通混雑の悪化やそれに伴う環境の悪化、地域・町会等の分断が引き起こされる。また、地上部の街路と青梅街道インターチェンジが出来ると、高架の計画時よりも酷い事になる。外環を地下にする意味が無くなる。

(練馬区在住の方から電話で頂いたご意見 平成 17 年 5 月)



世田谷通りにインターチェンジが出来る場合の騒音や大気汚染、また環境という不動産価値の低下を懸念しています。野川沿いの貴重な自然環境に大きな影響を与えるような計画には反対です。都内では貴重な自然が保存されている野川に、環境に配慮するとはいってもわざわざインターチェンジを造る必要があるのか疑問です。

(世田谷区在住の方から オープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 8 月)

インターチェンジを設置することで、交通分散化や環境改善、地域の利便性向上が期待できるとの意見がありました。

#### 【意見例】



大泉インターチェンジを抱えております。このため、外環関連交通が大泉インターチェンジ周辺に集中し、生活道路への通過交通や交通渋滞などにより、区民の生活環境が脅かされています。また、外環整備の目途が立たないまま都市計画制限がかけられていることにより、沿線のまちづくりも取り残されたままになっています。このような状況を改善するためには、早期に外環の都内区間の整備を進めるとともに、その整備に当たっては、青梅街道などにインターチェンジを設置することや沿線まちづくりを外環計画と一体的に検討することが必要不可欠であると認識しております。

(練馬区在住の方から手紙で頂いたご意見 平成 15 年 2 月)



外環のインターチェンジについてですが、作るか作らないかといわれていますが、インターチェンジを作らないと高速道路の意味がないのではないのでしょうか。ぜひ、ICを作ってください。ICなしで高速道路を作るだけということは、沿線住民は他の地域のために道路を提供するだけで何も利益を得られないのではないのでしょうか。

(三鷹市在住の方から WEB アンケートで頂いたご意見 平成 16 年 12 月)



三鷹市民として発言させていただくと、北に移動する場合は良いのですが、問題は南に移動する場合です。一般道との接続が無い以上、外環はまったく利用価値の無い道路となってしまいます。北から帰ってくる場合も遥か手前で降りることになってしまいます。せめて、国道 20 号もしくは世田谷通りどちらかのインターチェンジは絶対に設置すべきです。三鷹・武蔵野・調布・狛江・世田谷付近の住人の利便性をぜひ考慮してください。将来外環が南方に延伸した場合も考えてみてください。(三鷹市在住の方から WEB アンケートで頂いたご意見 平成 15 年 10 月)

ジャンクションやインターチェンジ周辺の一般道の渋滞や環境に関する影響について情報提供して欲しいとの意見がありました。

#### 【意見例】



中央 IC と仙川に挟まれたエリアに住んでいる。ひどい公害になるのでは？環境への影響を知りたい。行政はきちんと住民に説明して示すべき。換気塔や工事の影響も教えて欲しい。

(調布市在住の方からオープンハウス(意見ME)で頂いたご意見 平成 15 年 9 月)



青梅インターチェンジに関して、地域に与える様々な影響について調査して正確な数値を示し、住民に知らせるべきだと思います。現段階で、地元住民はインター設置等についてもほとんど知らされていない状態です。区にお願いしても、国と都が正確な数値を出してこないと言っております。

(杉並区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 6 月)

## 2-3-2 / インターチェンジ、ジャンクションの構造について

インターチェンジやジャンクションを極力地下化し、地上部への影響を最小限にして欲しいとの意見がありました。

### 【意見例】



ICには、出来る限りシールドをはってほしい。開削区間もなるべく少なくしてほしい。

(練馬区在住の方から電話で頂いたご意見 平成 15 年 6 月)



ジャンクションも地下にして、地上に出すのは最小にすることを検討してほしい。

(三鷹市在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 9 月)



中央道や東名道のインターチェンジも大深度地下に作り、従来の高速道路の中央から地下への連絡道を長く作るにより地域住民への影響を極力避ける。[すなわち連絡路は従来道路(又は拡幅した)敷地内地下]

(電子メールで頂いたご意見 平成 15 年 4 月)

インターチェンジやジャンクションは、分岐・合流をやすくしたり、案内標識をわかりやすくしたりするなど、利便性・安全性を高めて欲しいとの意見がありました。

### 【意見例】



ジャンクションは簡単に判りやすく設計してほしい。行く先によって道路の左側か右側に寄るのが早めにわかる標識がほしい。表示は夜でもはっきりわかるように。

(はがきで頂いたご意見 平成 15 年 6 月)



合流部分の側道を長くしてほしい。(合流がしにくい)。

(多摩地区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 1 月)

## 2-4 地上部の利用について

公園緑地や歩道などの整備を求める意見や、現状維持すべきとの意見がありました。また、地上部の検討方法についての意見がありました。

### 2-4-1 / 地上部の利用方法について

地上部は公共交通整備や緑地化・公園整備など、良好な居住環境のために有効に活用して欲しいとの意見がありました。

#### 【意見例】



私の住む辺りは住宅規制のせいで、古いアパート、駐車場、空き地が多く、また道路も狭いので、児童に対する嫌な事件が多い中、通学が毎日心配でたまりません。私は外環ができる事により、道路整備が進む事に期待をしております。お願いがあるとすれば、歩道は必ず作る、緑も絶やささない、それでいてサッサッと完成してもらいたいです。

(世田谷区在住の方から WEB アンケートで頂いたご意見 平成 16 年 2 月)



東名ジャンクション予定地の近くに住んでいるので、環境への悪影響はもとより、景観の劣化にも懸念しています。緑地を広くとるなどして、道路建設以前よりも環境が良くなったと言われるような計画にして欲しいと思います。

(世田谷区在住の方から オフライン(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 8 月)



外環を地元のまちづくりと整合させる必要は絶対にあると思っています。特に地上部のあり方が問題です。私は外環予定地から 1 km ほど離れた場所に住んでおりますが、自分の住む自治体の環境に無関心ではられません。武蔵野市内の予定地は、きちんと区画された閑静な住宅地です。外環が計画決定する昭和 41 年以前に、すでに現状の土地利用状態になっていたと聞きます。たまに井の頭公園から計画地周辺を散歩するのですが、ここに埼玉区間のような幹線道路(国道 298 号)が通ったら今の環境は保てないだろうと思いながら歩いています。ですから上部利用については、地域のコミュニティ道路・公園緑地・場合によっては環境にやさしい LRT などを通すような使い方を望んでいます。

(武蔵野市在住の方から WEB アンケートで頂いたご意見 平成 15 年 4 月)

地上部は移転等を最小限に抑え、現状を維持すべきとの意見がありました。

#### 【意見例】



地下化するなら地上はいじらなくていいんじゃないですか？

なんで全部いじろうとするんですか？

豊かな歩行空間だのバスだの公園だの、かなり非現実的な話だと感じます。

どこにそんな大金あるんでしょうか。もっと他に使い道あるんじゃないでしょうか。

計画する人は、すべて 0 から考えて最高のものにしようとしているのでしょうか。

もともとあるものをそのまま残すことも最高の策だとは思えませんか。

(武蔵野市在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成 15 年 11 月)



大深度で外環をつくる場合には、地上部は従来の住宅地をそのままにして欲しい。

(武蔵野市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 10 月)

## 2-4-2 / 地上部の検討方法について

地上部の利用方法が具体化されていないが、地元住民や地元自治体と十分な話し合いが必要ではないかとの意見がありました。

### 【意見例】



外環道の地上部の利用について、従来外環道の説明会の中で一般道（外環2）の計画に対する説明が不十分である。地下構造とするため、地上部は現状の市街地を維持することが可能であるとの概念が先行しすぎている。地上部の利用（特に一般道を通す件）を合わせて議論すべきである。  
(三鷹市在住の方からオフ・ハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 9 月)



大泉～東名高速間を地下化する方針に関しては、排気口近辺に大気汚染が集中する事のないよう充分検討して頂ければ、反対するものではありません。  
但し、最近、大泉～青梅街道間は地上部分も 40m～60m幅の道路とする計画の話を目にしますが、これは絶対に反対致します。  
何故この間だけ地上も道路化する必要があるのか全く理由が分からないし、それに対する地元への説明も全く行われていません。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 10 月)

外環全体の進め方、検討方法については「5.進め方について」を参照下さい。

## 2-5 関連道路の交通対策について

外環の整備に合わせて、周辺道路の整備を実施して欲しいとの意見がありました。

### 【意見例】



交通量の増加が見込まれる世田谷通りの車線増加や側道、緑地帯設置も都と協議して下さい。  
(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 16 年 1 月)



現高速道との IC、及び一般道から乗り入れに渋滞が発生しない設計を、配慮して工事を進めて頂きたい。  
(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 12 月)



インターが出来た場合の周辺への道路への影響と、住民違反駐車等の影響が出ると考えられるので、その対策等を徹底して欲しい。

(調布市在住の方からオフ・ハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 9 月)