

東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)

**これまでに頂いたご意見・ご提案と
計画の具体化の検討等における考え方**

平成18年6月

**国土交通省関東地方整備局
東京都都市整備局**

はじめに

国土交通省と東京都では、東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）（以下、外環という）について、計画の初期段階から PI 外環沿線会議などの場を通じて幅広く意見を聴きながら、その必要性から検討を行ってきました。

沿線地域の課題についても具体的に検討し、想定されるさまざまな案を提示して、沿線地域の皆様のご意見を把握してきました。

平成 17 年 9 月には、これまでの検討を踏まえ、外環の必要性は高いと判断し、計画の具体化に向けた「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」をとりまとめ、公表しました。

また、同年 10 月には、「計画概念図」を公表し、平成 18 年 2 月には、環境影響評価の手続きとは別に環境への影響と保全対策についてとりまとめたパンフレット等を提示し、沿線地域の皆様のご意見をお聴きしながら計画の具体化に向けた検討を進めてきました。

本冊子は、これまでにみなさんから頂いたご意見・ご提案と計画の具体化の検討等における考え方をとりまとめたものです。

外環は、沿線地域の住民、利用者や一般に情報を公開した上で、広くご意見をお聴きする PI(パブリック・インボルブメント)方式で検討を行っています。

これまでに、PI 外環沿線協議会や PI 外環沿線会議の他、「計画のたたき台」に関する説明会の開催や相談所の設置、「意見を聴く会」や「オープンハウス」などの開催、アンケートの実施など、有識者・専門家による第三者委員会の助言も受けながら、様々な活動を行ってきました。加えて、各種パンフレットの発行、広報誌「外環ジャーナル」、ホームページ、記者発表、ハガキ、フリーダイヤル、FAX、電子メールなどを通じて継続的に情報提供し、ご意見をお聴きしてきました。

参考資料

※1. 外環の必要性の検討に関する資料等

外環の必要性については、パンフレット「これまでの検討の総括(平成 17 年 9 月)」を参照。

また、議論内容や意見については、冊子「みなさんの声」「オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見」「PI 外環沿線協議会 2 年間のとりまとめ」「PI 外環沿線会議 委員意見～構想段階における議論の総括として～」等を参照。

※2. 計画の具体化に向けた検討に関する資料等

「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」「考え方のインターチェンジについて」「計画概念図」「環境への影響と保全対策」等を参照。

目次

1. 本資料の位置づけ.....	1
2. ご意見の収集方法と意見数.....	2
3. 頂いたご意見とご提案の概要.....	4
3-1. ご意見の概要.....	4
3-2. ご提案の概要.....	6
3-3. 場所別の具体的なご意見とご提案.....	9
4. 頂いたご意見と計画の具体化の検討等における考え方.....	22
4-1. 社会経済.....	22
4-1-1. 社会情勢・経済情勢・財政状況について.....	22
4-1-2. 採算性について.....	23
4-2. 交通.....	25
4-2-1. 利便性の向上について.....	25
4-2-2. 渋滞の緩和について.....	28
4-2-3. 交通の集中について.....	32
4-2-4. 将来交通量について.....	37
4-2-5. その他.....	39
4-3. 環境.....	41
4-3-1. 環境改善効果について.....	41
4-3-2. 大気質について.....	41
4-3-3. 騒音・振動・低周波音について.....	45
4-3-4. 地下水について.....	49
4-3-5. 動物、植物、生態系について.....	54
4-3-6. 景観、地形及び地質、緑の量、史跡・文化財、日照障害、電波障害.....	56
4-3-7. その他環境全般等に関わる事項.....	62
4-3-8. 影響の予測、評価について.....	68
4-4. まちづくり.....	69
4-4-1. 地域分断について.....	69
4-4-2. 地上部利用について.....	73
4-4-3. その他.....	76
4-5. 安全・安心.....	80
4-5-1. 事故削減効果について.....	80

4-5-2. 交通安全について	80
4-5-3. 災害・事故時の対応について.....	81
4-5-4. 治安について	82
4-6. 工事中	84
4-6-1. 工事中の交通への影響について	84
4-6-2. 工事中の環境への影響について	85
4-6-3. 工事中の安全性について.....	87
4-7. 用地・補償	88
4-7-1. 計画線について	88
4-7-2. 補償・移転について	90
4-7-3. 資産価値について	91
4-8. 進め方	92
4-8-1. 検討の進め方について.....	92
4-8-2. 情報の提供について.....	92
4-8-3. 意見把握について	95
4-8-4. 意見の公表、反映について.....	96
4-8-5. 今後の進め方について.....	98
4-9. その他.....	99

5. 頂いたご提案と計画の具体化の検討等における考え方.....100

5-1. 外環の整備について	100
5-2. 外環本線の構造について	102
5-3. ルート・ジャンクションの位置について.....	103
5-4. ジャンクションの構造について.....	108
5-5. インターチェンジについて	115
5-6. 環境施設帯について	121
5-7. 換気所について	122
5-8. 料金所について	124
5-9. 東名以南について	124
5-10. 外環の道路以外での活用方法について.....	125
5-11. 事故及び災害対策について.....	125
5-12. 環境対策等について	126
5-13. 道路交通対策について	132
5-14. まちづくりについて	133
5-15. 用地補償について	135
5-16. 情報提供について	136
5-17. 意見把握について	138

6. 頂いたご質問と回答.....139

6-1. 計画の内容について..... 139
6-2. 環境について..... 144
6-3. まちづくりについて..... 147
6-4. 用地・補償について..... 147
6-5. 進め方について..... 148

7. PI 外環沿線会議で頂いたご意見と計画の具体化の検討等における考え方....151

7-1. 計画の内容について..... 151
7-2. 環境について..... 156
7-3. 外環の意義について..... 159
7-4. 練馬問題について..... 161
7-5. 東名以南について..... 162
7-6. 地上部街路について..... 162
7-7. 検討の進め方について..... 163

参考資料

参-1. 地域 PI の開催結果..... 参-1-1
参-2. PI 外環沿線会議 委員から出された意見..... 参-2-1
参-3. 沿線区市長意見交換会(第6回)議事概要..... 参-3-1

1. 本資料の位置づけ

- 国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）について、計画策定の初期段階から広くご意見をお聴きしながら検討を進めてきました。平成17年9月には、外環の必要性は高いと判断し「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」を公表しました。構想段階から計画段階へ移行し、10月には計画概念図を示しながら計画の具体化に向けて検討を行ってきました。計画段階でも、構想段階から引き続きみなさんから「オープンハウス」や「意見を聴く会」等を通じ、多くの具体的なご意見・ご提案を頂きました。
- 本資料『これまでに頂いたご意見・ご提案と計画の具体化の検討等における考え方』は、計画段階で頂いたご意見・ご提案と計画の具体化の検討等における考え方をとりまとめたものです。
- 住民のみなさんから頂いたすべてのご意見・ご提案は、計画検討の材料とするために、国と都が分類・整理しました。この冊子では、分類・整理したご意見・ご提案の要旨と意見例を掲載しています。
- また計画の具体化の検討等における考え方は、みなさんのご意見やご提案に対する国・都の考えをお示しするものです。そのため、今後、都市計画手続きおよびそれ以後の段階で、引き続きご意見をお聴きしながら検討を進める過程において、本資料の内容については変わることがあります。
- なお、みなさんから頂いたご意見は、ホームページでご覧頂くことができます。
本冊子にご自分の意見の主旨がまだ反映されていないなど、ご意見・ご提案の要旨の追加がございましたら、下記問い合わせ先までご連絡下さい。
また、今後も引き続き、みなさんのご意見を聴きながら計画の検討を進めていきたいと考えておりますので、ご意見をお寄せ下さい。

【問い合わせ先】

国土交通省関東地方整備局東京外かく環状道路調査事務所
(所在地)〒158-8580 世田谷区用賀 4-5-16 TEビル 7F
(TEL&FAX)フリーダイヤル 0120-34-1491
(ホームページ)<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/index.html>
(E-mail)gaikan@ktr.mlit.go.jp

※ お問い合わせはこちらでも受付けております。

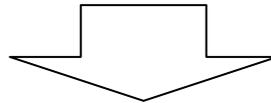
東京都都市整備局都市基盤部街路計画課
<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/gaikaku/index.html>
(TEL)03-5388-3279 (FAX)03-5388-1354

2. ご意見の収集方法と意見数

平成 17 年 9 月に「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」を公表後、計画段階における PI 活動を開始し、計画の具体化の検討を行ってきました。パンフレット及び広報誌の配布、PI 外環沿線会議、「意見を聴く会」での説明や「オープンハウス」でのパネル展示等、ホームページによる情報提供をするとともに、PI 外環沿線会議、「意見を聴く会」や「オープンハウス」、電話・FAX、はがき、電子メールなどを通じて継続的に意見把握を行いました。

(平成 17 年 9 月から 18 年 5 月の期間)

情報の発信	
○パンフレット、冊子の配布	約 3 万 3 千部
○広報誌（外環ジャーナル）の配布	約 91 万部を 3 回配布（新聞折込み）
○PI 外環沿線会議	6 回開催
○意見を聴く会 ^{※1} の開催	35 回開催 約 1,650 人参加
○オープンハウスの開催	20 回開催 約 1,350 人参加
○ホームページ	約 26 万アクセス



(平成 17 年 9 月から 18 年 5 月の期間)

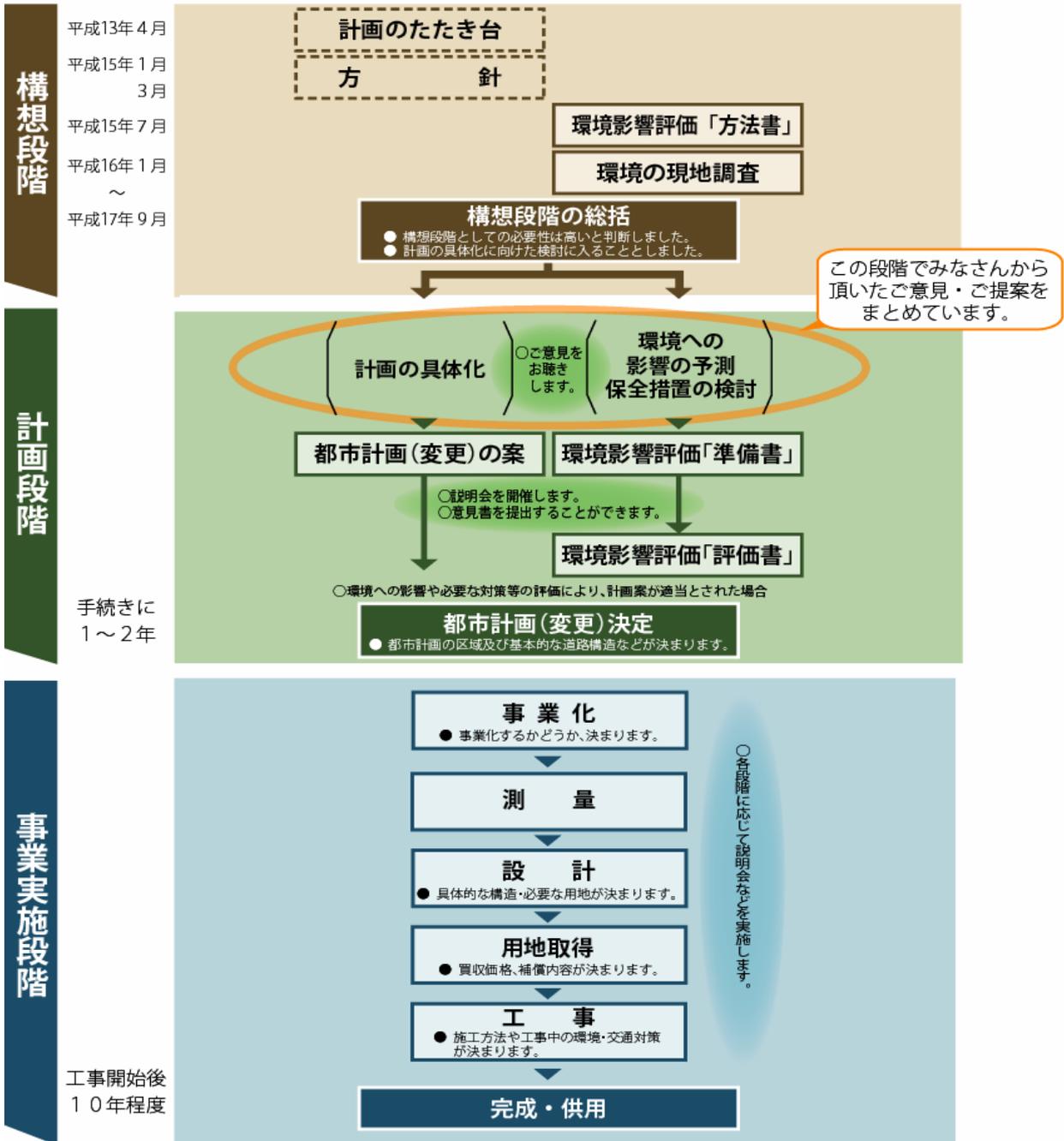
意見の把握	
○PI 外環沿線会議	6 回開催
○意見を聴く会 ^{※1} （7 区市 35 回開催）	
・意見を聴く会でのみなさんのご発言 ^{※2}	延べ 1,177 発言
・意見を聴く会アンケート ^{※3}	900 枚
○オープンハウス（7 区市 18 会場で開催）	
・外環オープンハウスアンケート ^{※3}	553 枚
・ステッカーアンケート	135 枚
○電話・FAX	111 件
○電子メール	25 通
○手紙・ハガキ	9 通
○来所	22 件
○WEB アンケート	60 件

※1: 意見を聴く会には、地元要請に基づく説明会等を含みます。

※2: 意見を聴く会発言数は、意見を聴く会議事要旨にある住民等の発言要旨を対象としています。また、お一人の発言の中に複数の内容が含まれる場合は、内容ごとにカウントしています。

※3: 意見を聴く会アンケート、オープンハウスアンケートは、自由意見の記述を対象としています。

手続き及び事業の流れ



3. 頂いたご意見とご提案の概要

3-1. ご意見の概要

(1) 社会経済

社会情勢、経済情勢、財政状況等の変化を踏まえた検討を求めるとのご意見がありました。また、外環の整備やインターチェンジの設置に関する採算性や、外環の東名以南の区間が同時に整備されないことで無駄な投資が生じることの懸念が示されました。

(2) 交通

外環整備及びインターチェンジの設置により地域の利便性の向上が期待される一方、インターチェンジを設置してもインターチェンジは利用されないのではないかとのご意見がありました。渋滞の緩和については、外環整備による渋滞緩和の期待・懸念や、中央環状線、圏央道が整備されることで外環整備の効果が小さくなることが心配されています。インターチェンジを設置した場合のインターチェンジ周辺への交通集中、道路整備、東名東京インターチェンジ周辺の渋滞などの懸念が示されました。

将来交通量については、算出の根拠や結果の妥当性、誘発交通による影響に対する懸念が示されました。また検討の過程も示すべきとのご意見がありました。その他、インターチェンジの設置の検討は長期的、広域的な視点が重要であることや、既存の道路の改善が大事であると指摘されました。

(3) 環境

外環整備にともなう広域的な環境改善効果が期待される一方で、大気質、騒音、振動、低周波音、水循環、地盤沈下、動物・植物・生態系、景観、地形及び地質、緑の量、史跡・文化財、日照障害、電波障害等の地域への具体的な環境への影響や、ヒートアイランドの影響への懸念が示されました。また、影響の予測結果の妥当性等についても懸念が示されました。

(4) まちづくり

外環整備にともないジャンクションやインターチェンジ周辺で地域分断が生じることで、生活への影響、コミュニティへの影響、交通の便、学区域、通学路、駅などの主要な施設とのアクセス等への影響が懸念されています。また地上部の有効活用が望まれる一方、環境施設帯や連絡路併設道路の利用方法に対する懸念が示されています。その他、外環を他の用途でも活用できるようにすべき、沿線地域にとってメリットがあることが大事であるとの指摘や、インターチェンジ周辺の土地利用の変化や農業への影響などの懸念が示されました。

(5) 安全・安心

外環整備による首都高や環状八号線等の事故削減効果が期待されている一方で、大深度地下方式で外環が整備された場合のトンネル内の走行安全性を確保することが重要との指摘があり

ました。またインターチェンジ周辺での交通事故の増加や、地震などの災害、地下トンネル内での交通事故、火災発生時の対応や地上部への影響などが懸念されています。その他、ジャンクションやインターチェンジ周辺での治安の悪化に懸念が示されました。

(6) 工事

工事中にジャンクションやインターチェンジ周辺に工事車両が集中することで、渋滞、粉じん、騒音、振動、地下水などの環境への影響、道路の安全性が低下すること等が懸念されています。さらに、工事現場における安全管理等に懸念が示されました。

(7) 用地・補償

自分の土地が計画区域内に入るかどうかがわからないことによる将来の生活設計の不安や、できるだけ移転が生じないようにしてほしい等のご意見がありました。また、補償や移転の具体的な内容がわからないため心配である等のご意見がありました。その他、大深度地下区間の上部の土地であること、生活環境が悪化すること、イメージが悪くなること等による資産価値の低下が懸念されています。

(8) 進め方

検討の進め方として、検討が長引くことによる税金の無駄遣いが懸念されています。

情報の提供については、外環の必要性や現ルートの妥当性を明確にすべきとのご指摘がありました。また、情報を十分に、なるべく早く、分かりやすく提供することなどが望まれています。そのほか、地域PIの開催案内の方法についてのご指摘や、東名以南の計画に関する情報の提供が望まれています。

意見の把握については、地元住民の意見を把握することが重要とのご指摘や、今後も引き続き意見を聴くことが求められました。

意見の公表、反映については、住民を代表する自治体の意見が反映されることが求められているとともに、利害関係が異なる住民の意見の取り扱い、行政が一方向的に決定してしまうこと、オリンピックなど他の計画と関連づけて事業を進めることに対する懸念が示されました。

さらに、スケジュールの見通しがわからないこと、用地買収が長期にわたってしまうことの懸念が示されました。

(9) その他

大深度地下利用の実績が少ないことで、施工時、運用時に問題が発生するのではないかと懸念や心の問題など数値では表せない影響に対する懸念がありました。

3-2.ご提案の概要

(1) 外環の整備

外環の整備に関して、外環は必要、外環を整備すべきだとの提案や、外環は不要ではないか、外環は中止すべきだ、中央環状や圏央道が整備されるまで外環は凍結するべきではないか、外環整備以外の方法で交通問題に対応するべきではないか等の提案がありました。

(2) 外環本線の構造

外環本線の構造について、大深度地下を活用すべきだ、大深度地下方式を見直すべきではないか、地上に整備すべきだ、高架で整備すべきだ等の提案がありました。

(3) ルート・ジャンクションの位置

ルート及びジャンクションの位置について、ルートを変更すべきだ、ルートを再検討するべきではないか、ジャンクションの位置を変更するべきではないか等の提案がありました。

(4) ジャンクションの構造

ジャンクションの構造について、ジャンクションを地下化してはどうか、ジャンクションのランプ部の高さを下げてはどうか等の提案がありました。

(5) インターチェンジ

インターチェンジについて、インターチェンジを設置すべきだという提案や、インターチェンジは不要ではないか、ハーフインターにすべきではないか、インターチェンジの設置以外の方法で交通問題に対処すべきではないか等の提案がありました。インターチェンジの構造について、インターチェンジを地下化できないか、ジャンクションと一体的に整備できるインターチェンジのみ設置してはどうか、インターチェンジの出入口を増設してはどうか、東八道路インターチェンジと中央道とのランプは造らないではどうか等の提案がありました。

(6) 環境施設帯

環境施設帯の幅に関して、環境施設帯の幅を広げられないか、環境施設帯の幅を縮小できないか、環境施設帯を設置する延長を長くできないかとの提案がありました。また、環境施設帯の利用方法について、歩道や生活道路を整備すべきではないかとの提案のほか、バスルートや公園、緑地、憩いの場、休憩所(SA)の設置等の提案がありました。

(7) 換気所

換気所の位置に関して、位置を変更できないか、換気所を分散して設置できないかとの提案がありました。また、換気所の施設について、十分な高さを確保すべきではないか、換気所は目立たないようにすべきではないか等の提案がありました。その他、換気所の設備について、換気所には脱硝装置、集じん装置等の浄化装置を設置できないか等の提案がありました。

(8) 料金所

料金所を地下化できないか等の提案がありました。

(9) 東名以南

東名以南について、早期に事業化できないか、関越道～東名高速間と同時に整備すべきではないか、関越～東名間と並行して検討すべきではないか等の提案がありました。

(10) 外環の道路以外での活用方法

外環を道路以外で活用する方法として、外環を遊水池として利用できないか、外環の中に電気等のインフラを併設してはどうか等の提案がありました。

(11) 事故及び災害対策

事故及び災害対策に関して、避難路を設置すべきではないか、最新の技術を積極的に活用してはどうか、十分な強度を確保すべき、消火対策をすべきではないか等の提案がありました。

(12) 環境対策等

大気質への影響に対する対策として、ジャンクションやインターチェンジをシェルターで覆ってはどうか、バッファを確保すべきではないか等の提案がありました。

騒音への対策として、騒音を抑える舗装を取り入れてはどうか、防音設備を設置すべきではないかとの提案や、振動への対策として、大深度地下区間における地盤の強度や杭への影響に配慮すべきではないか等の提案がありました。

地下水への対策として、通水部を増やしてはどうか、神明の森みつ池を地中拡幅部から回避できないか、トンネル内の排水を池に環流できないか、湧水を保全すべきではないか、水源を復活できないか等の提案がありました。

動物、植物等への影響に対する対策として、生物が移り住む環境を整備してはどうか等の提案がありました。

そのほか、照明や防音壁等の色への配慮、緑の保存、ケヤキの保存、街路樹等の植栽による緑化、公園整備等の提案がありました。

また、工事の環境影響評価の実施や、工事による影響の対策実施等の提案がありました。

さらに、環境影響評価に関しては、第三者機関が客観的に検証すべきではないか、地域住民が環境影響評価をチェックすべきではないかとの提案がありました。また、東名高速への環境対策を実施すべきという提案がありました。

(13) 道路交通対策

インターチェンジ周辺地域への交通集中に対する対策として、インターチェンジ周辺道路を整備すべきではないか、歩道を整備すべきではないか、既存のインターチェンジを改良してはどうか、通り抜け自動車が入り込まないようにならないか等の提案がありました。

(14) まちづくり

地域分断対策として、代替機能や通学路の確保、駅等とのアクセスの確保、工事中の仮橋架設、行政区の見直し等の提案がありました。

地上部の街路について、地上部街路を整備すべきではないか、地上部には歩道や緑地を整備できないか、地上部街路は不要ではないか等の提案がありました。

その他、まちづくりに関する提案がありました。

(15) 用地・補償

用地買収や補償について、地下構造になっても土地の買い上げをしてもらえないか、移転が必要な地権者に十分に補償すべきでないか、土地購入時の金額を補償できないか、建ぺい率・容積率の緩和や税の軽減措置をとれないか、計画区域外にも補償すべきではないか、環境への影響や精神的な影響も含めて補償すべきでないか、集団移転ができるようにならないか、代替地を確保し斡旋してもらえないか、代替用の農地を取得できないか等の提案がありました。

(16) 情報提供

情報提供に関しては、高さや方位を明示できないか、グラフィック・映像・模型等を活用する等、わかりやすく説明してもらえないか、計画内容に関して詳細に提示すべきではないか、議論に必要なデータ等の情報を提示してもらえないか、事例を紹介してもらえないか、スケジュールを提示すべきではないか等の提案がありました。

(17) 意見把握

意見把握に関しては、住民と十分に協議すべきではないか、学校やPTA等からの意見を把握すべきではないか、「意見を聴く会」や「オープンハウス」を継続的に開催すべきではないか、アンケートを実施できないか、「意見を聴く会」や「オープンハウス」の開催方法を工夫してもらえないか等の提案がありました。

3-3. 場所別の具体的なご意見とご提案

東名ジャンクション周辺での計画に関するご意見

(東名ジャンクション)

- ジャンクションからの排気ガスや埃による住民(特に子供)の健康や物干しへの影響、(夜間の)騒音・振動が心配。
 - ・ジャンクションを大蔵運動公園の地下へ
 - ・シェルター化・ジャンクションの地下化
 - ・東名ジャンクションのランプのドーム化
 - ・全体のドーム化
 - ・地域の子供達の健康状態を調査
 - ・ジャンクション部の予測・評価
- 外環の東名以南が同時に整備されないことで、地上に向かうランプ部が過大投資にならないか懸念。
 - ・東名以南との同時整備
- 将来の生活設計をしたいが、いつ立ち退くことになり、補償がどうなるか分からないので不安。
 - ・早期事業化・立ち退きの個別説明
 - ・計画の進捗状況情報開示
- 近くに移転先が確保できるかわからないので不安。
 - ・東名ジャンクションの砦公園移設
 - ・東名ジャンクションを多摩川の上に設置
 - ・野川の地下を活用・砦公園の活用
 - ・砦公園にランプを設置
- 植栽をして緑豊かな環境がすぐに形成されるかが心配。
 - ・工事の早い段階での植栽
- ジャンクション周辺の景観がどうなるのか分からないので心配。
 - ・東名ジャンクションの地下化
 - ・ランプを東名高速の下に設置
 - ・ランプを野川の下に設置
 - ・東名ジャンクションを砦公園、大蔵公園に設置
 - ・照明、防音壁等のカラー等
- ジャンクションにより東京湾からの海風や野鳥の飛来が遮られないか心配。
 - ・東名ジャンクションの地下化
 - ・ジャンクションの高さの明示
- ジャンクション設置によるヒートアイランドの発生が心配。
 - ・現地観測地点の追加
- 計画線外であっても、環境面で被害があったら補償をしてもらえるのか心配。

(東名高速の側道付近)

- 現在でも暗く、人通りが少ないので地域の治安が悪くならないか不安。

(外環の東名以南)

- 東名以南の計画がどうなるか分からないので不安。
 - ・都市計画決定部分までの整備
 - ・東名以南と併行して検討
- 外環の東名以南を整備する際に、再度工事を行うことにならないか心配。

(換気所)

- 換気所からの排気による影響が、地形との関係も含めてどうなるか不安。
 - ・換気所の分散・浄化施設の設置
 - ・脱硝装置、集塵装置の設置
- 換気所からの発熱を懸念。
- 換気所の煙突が景観に与える影響が心配。

(殿山)

- 地域で親しまれた地形を残すことが大事。
 - ・東名ジャンクションの地下化
 - ・全体の公園化

(地域全体)

- 崖線、湧水、井戸水、川とそれに伴う動植物、歴史的資産が揃ったこの地区の環境が大切。
 - ・外環は不要・東名ジャンクションを緑地化
 - ・東名ジャンクションの地下化
 - ・ルート選定の根拠、代替案の提示
- 都内でも有数のこの地区の地下水への影響が心配。
 - ・透水部を増やす
- オオタカの営巣への影響がないか心配。
- 国分寺崖線と野川の間で地下水の流れが遮断されることにより、湧水や井戸水に影響が出ないか心配。
- 工事で多くの人が地域に出入りすることで治安が悪化しないか心配。
- 工事中の振動・音や大型車両の通行による影響がないか心配。
 - ・通学時間の工事車両出入り禁止
 - ・住民との十分な協議

(料金所・トンネル坑口部)

- 料金所での自動車の加減速による騒音や排気ガスによる大気汚染が心配。
 - ・東名ジャンクションのランプのドーム化
 - ・料金所の地下化・料金所の大気汚染の事例
- トンネル坑口の景観がどうなるのかに関心。
 - ・地域の声の反映
- トンネル坑口部からの騒音・排気ガスの影響が心配。

(国分寺崖線と野川の間地域)

- 昔から空気がたまりやすいと言われているので、換気所からの排気による影響が心配。
 - ・現地観測地点の追加・最新の浄化施設の設置

(環境施設部)

- 住民のためになる利用が大事。
 - ・嵐山に近い公園形成

(東名高速道路)

- 外環の終点になることで、東名東京インターチェンジ周辺の渋滞がひどくならないか心配。
 - ・東名以南の早期事業化・周辺道路の整備
 - ・世田谷通りインターチェンジは不要
 - ・東京インターチェンジの改良
 - ・道路以外での渋滞対策
 - ・周辺の交通状況のシミュレーション
- 東名の渋滞解消が大事。
 - 現況でも大気汚染の影響を受けていることが問題。
 - 現況で東名高速の遮音壁が十分でないことが問題。
 - ・東名高速への環境対策
 - ・防音設備を設置

(世田谷通りインターチェンジ)

- 世田谷通りと周辺生活環境の両立を懸念。
 - ・世田谷通りインターチェンジ
- 東京インターチェンジを懸念。
 - ・世田谷通りインターチェンジ
- 利便性よりも環境へ。
 - ・世田谷通りインターチェンジ

(世田谷区)

- トンネルの深さがわからず、建物を建てる際に杭を打っても大丈夫なのか不安。
- 外環本線から東名ジャンクションのランプの上り坂による排気ガスの影響が不安。

(野川)

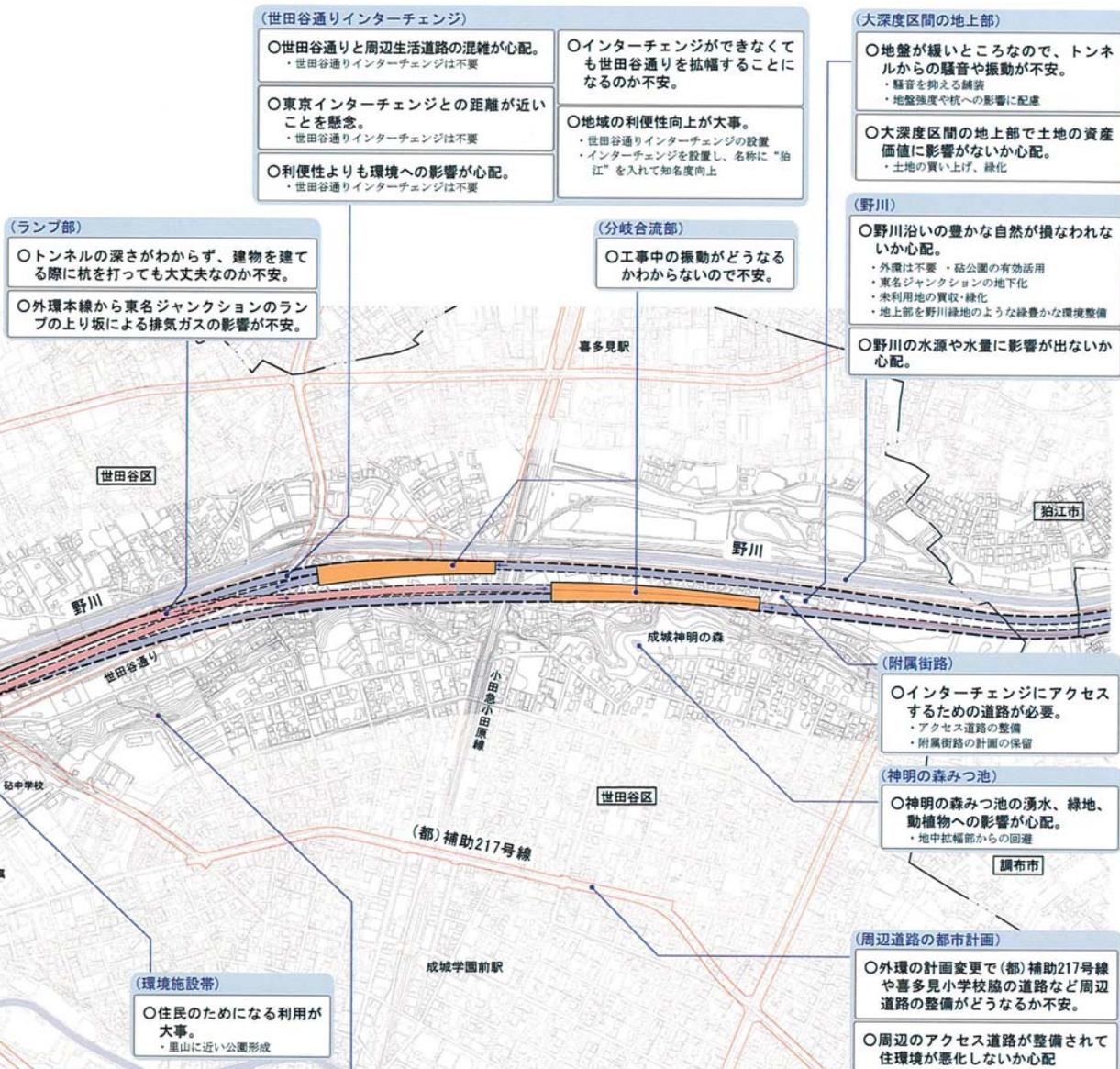
- 野川の下にトンネルを掘ると、野川の生態系に悪影響が出ないか心配。

(国分寺崖線)

- 国分寺崖線の貴重な景観が損なわれるのが心配。
- ジャンクションに壊れ懸念。
 - ・東名ジャンクション
 - ・東名ジャンクション



どうな
 る
 からの
 のいか心
 ートア
 目で被害
 るのか
 る騒
 配。
 事例
 のか
 風ガ
 松中学校
 横学園小学校
 武蔵工業大学附属
 中学校・高校
 とで、東名東京イ
 の渋滞がひどくな
 ・周辺道路の整備
 ンジは不要
 改良
 レーション



凡例

(場所の説明)

○心配や懸念されること。
 ・計画に関する提案等

。意見をいただいた場所

- 外環の地上部の計画範囲
- 外環の地下部の計画範囲(地上部よりも内側となる範囲を除く)
- シールドトンネル部(一部若しくは全ての横断が41mより浅い箇所)
- シールドトンネル部(全ての横断が41m以上になる箇所)
- トンネル分合流部(深度区分については注書き参照)
- 地表部の路面(外理)
- 地表部の路面(外理以外)
- 地表部のその他の施設
- 換気所
- 現在の都市計画
- 進行方向

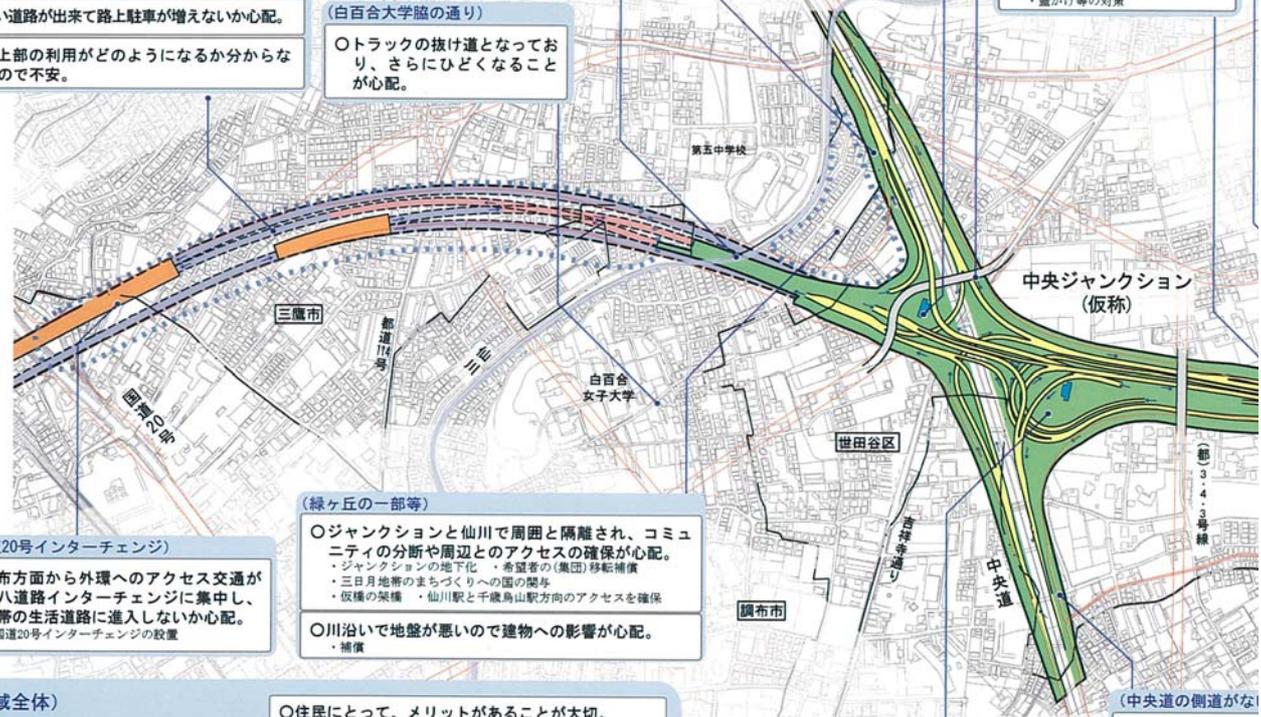
中央ジャンクション・東八道路インターチェンジ周辺での計画に関するご意見

- (大深度区間の地上部)**
- 大深度区間の地上部で振動による影響が心配。
・地盤強度や杭への影響に配慮
 - 大深度区間の地上部で土地の資産価値が低下するなどデメリットがないか心配。
・買い上げや建替え、容積率緩和、税の軽減措置等
 - 計画線周辺で、まちづくりが進まないことを懸念。
・地上部の公園化、バスルートでの活用
 - 交通量の多い道路を住宅地に通し安全性が低下することが心配。
 - 広い道路が出来て路上駐車が増えないか心配。
 - 地上部の利用がどのようになるか分からないので不安。

- (環境施設帯)**
- 防犯面から環境施設帯がしっかりと管理されるかが心配。
・見直し確保
 - 環境施設帯を有効に活用することが大事。
・休憩所(SA)の設置・地上部の緑化
- (仙川との交差点部)**
- 仙川と交差する部分での河川の空間がどうなるか心配。
・仙川の遊歩道の確保
- (白百合大学脇の通り)**
- トラックの抜け道となっており、さらにひどくなるのが心配。

- (換気所)**
- 換気所からの排気による大気汚染や騒音等が心配。
・換気所の分散設置・十分な高さの確保
・「いいい」の場の設置
・NO2やS PMの継続的測定
・ジャンクションのシェルター化
・換気所の分散設置
 - 換気所による景観への影響が心配。
・目立たないように

- (北野庚申堂)**
- 地域で大事にしている庚申堂の代替地が確保できるか心配。
- (北野小学校)**
- 通学路の環境変化により子供に対する犯罪が増加しないか心配。
- (料金所)**
- 料金所で自動車が増速することによる騒音や排気ガスの影響が心配。
・蓋がけ等の対策



- (国道20号インターチェンジ)**
- 調布方面から外環へのアクセス交通が東八道路インターチェンジに集中し、一帯の生活道路に進入しないか心配。
・国道20号インターチェンジの設置

- (緑ヶ丘の一部等)**
- ジャンクションと仙川で周囲と隔離され、コミュニティの分断や周辺とのアクセスの確保が心配。
・ジャンクションの地下化・希望者の(集団)移転補償
・三日月地帯のまちづくりへの国の関与
・仮橋の架橋・仙川駅と千歳山駅方向のアクセスを確保
 - 川沿いで地盤が悪いので建物への影響が心配。
・補償

- (地域全体)**
- 大深度トンネルにより上水道でもある地下水や玉川上水、神田川、仙川、野川への影響がないか心配。
・事前調査が必要
 - 自動車利用の利便性向上が重要。
・地上部道路の整備
・インターチェンジ設置
 - 環境が悪化して住み続けられないか心配。
・行政区の見直し
・ランプの高さがわかる模型を希望
・全域を用地買収
・住民への補償制度の検討

- 住民にとって、メリットがあることが大切。
・地元のメリットの提供
・吉祥寺駅南側に改札を設置
・井の頭線延伸
- 地域の農業への影響が心配。
・代替用農地の取得
・東八道路インターチェンジは不要
- 土地の売買や利便性などに関する利害が地域の中で分かれて、しこりが残ってしまわないか心配。
・換気所を東八道路インターチェンジへ移設
・東八道路インターチェンジから中央道へのランプをつくらない
- 計画が変更されると都市計画線内の土地が開発されないのではないか心配。
・買い取りなどの補償
- 中央ジャンクション周辺のまちづくりに住民の意見が反映できるようにすることが大事。

- (中央ジャンクション)**
- 移転先が近場に確保できるか心配。
 - ランプ部で渋滞が生じることを懸念。
 - 工事による騒音・振動などの影響を懸念。
・工事前に近隣建物、大気環境及び騒音等を調査
 - ジャンクションにより地域が分断され、バスの便が悪くならないか心配。

- (中央道の側道がない)**
- 高速道路直近での側道などバツファの環境施設帯の延長
- (中央ジャンクション)**
- 地域の分断によるコミュニティを懸念。
・北野四丁目の東側から吉祥寺へ
・環境施設帯の幅を縮小・周辺道路
・外環より東側で吉祥寺通りと連絡
・北野中央通りの代替機能
・環境施設帯内への側道整備
・環境施設帯の外に対面通行の3
 - 将来の生活設計をしたい更されても住み続けられ
・環境施設帯の幅を縮小・外環
・環境施設帯の延長

計画に関するご意見

による大気汚染
十分な高さの確保
測定
ルター化
の影響が心配。

(北野庚申堂)
○地域で大事にしている庚申堂の代替地が確保できるか心配。

(北野小学校)
○通学路の環境変化により子供に対する犯罪が増加しないか心配。

(料金所)
○料金所で自動車が増速することによる騒音や排気ガスの影響が心配。
・置き等対策

(東八道路インターチェンジ)
○三鷹市の将来性に対する考慮や地域の利便性向上が重要。
・東八道路インターチェンジの設置

○インターチェンジの設置にともなう、大気汚染や振動などの影響が心配。
・街路樹、公園づくり
・緑化や交差点周辺の土地の買上げ

○インターチェンジの設置により住宅地になじまない施設等が立地することを懸念。
・環境施設帯の幅の拡大
・緑化や交差点周辺の土地の買上げ

○インターチェンジの設置により、静かで緑多い地域が分断されることを懸念。

○東八道路インターチェンジへのアクセス交通が生活道路に進入し、排気ガス、路上駐車、交通事故が増加することが心配。
・アクセス道路の整備
・「小型道路」の活用
・善福寺周辺地区からの道路整備
・歩道の整備
・東八道路インターチェンジは不要
・最新の浄化設備
・部分供用はしない

○東八道路がひどく渋滞するような事にならないか心配。
・インターチェンジ出口を増設

○開越道方向からの出入口までの動線が複雑なことを懸念。

○インターチェンジ入口付近の計画が変更されてどうなるか分からないので不安。

(周辺の都市計画道路)
○アクセス道路の整備により、中原地区が分断されてしまうことを懸念。
○(都)3・4・3号線や(都)3・4・12号線など周辺の都市計画道路の整備がどうなるかわからないので不安。
・外環と合わせて周辺道路を整備・新たな地域分断を生む3・4・12は不要
・周辺道路の拡幅
・詳細な資料の提示

(中央道の側道がない部分)
○高速道路直近での環境への影響を懸念。
・側道などバッファの確保
・環境施設帯の延長

(牟礼の一部)
○小中学校への通学路がどうなるか心配。
・世田谷区へ編入

(下本宿通り)
○工事中を含め、下本宿通りの交通量が増加して安全性が低下することが心配。

クシオン)
近場に確保できるか心配。
で渋滞が生じることを懸念。
る騒音・振動などの影響を
近隣建物、大気環境及び騒音等を
クシオンにより地域が分断さ
の便が悪くならないか

○地域の分断によるコミュニティへの影響を懸念。
・北野四丁目の東側から吉祥寺方向へアクセス
・環境施設帯の幅を縮小・周辺道路の整備
・外環より東側で吉祥寺通りと(都)3・4・17を
連絡
・北野中央通りの代替機能
・環境施設帯内への側道整備
・環境施設帯の外に対面通行の生活道路を整備

○将来の生活設計をしたいが、計画が変更されても住み続けられるか心配。
・環境施設帯の幅を縮小
・外環計画の早期実現
・環境施設帯の延長

○生活環境の悪化により地価が下がらないか心配。
・買い取りなどの補償

○騒音や大気質への影響を懸念。
・環境施設帯の幅の拡大
・ジャンクションの地下化

○中央ジャンクションによる景観への影響を懸念。

○立ち退く場合に補償がどのくらいになるか不安。
・土地購入時の金額補償

凡例 (場所の説明)
○心配や懸念されること。
→ 計画に関する提案等
→ 意見をいただいた場所

- 外環の地上部の計画範囲
- 外環の地下部の計画範囲(地上部よりも内側となる範囲を除く)
- シールドトンネル部(一部若しくは全ての構造が41mより深い箇所)
- シールドトンネル部(全ての構造が41m以内となる箇所)
- トンネル分合流部(深度区分については注書き参照)
- 地表部の路面(外環)
- 地表部の路面(外環以外)
- 地表部のその他の施設
- 換気所
- 現在の都市計画
- 進行方向

青梅街道インターチェンジ周辺での計画に関するご意見

(青梅街道インターチェンジ)

- 青梅街道インターチェンジにより地域の景観が損なわれないか心配。
- 工事に伴う騒音や生活の不便、工事車両の通行による渋滞や安全性の低下が心配。
- 青梅街道インターチェンジの予測交通量に対する信頼性を懸念。
 - ・青梅街道インターチェンジは不要
 - ・交通量予測に関する資料の提示
- 青梅街道インターチェンジの設置により、環境の良い善福寺地域への影響がないか心配。
 - ・地域に影響の少ないハーフインターの設置
- インターチェンジの設置により環八への交通流入を減らすことが重要。
 - ・青梅街道インターチェンジは必要
- 大泉インターチェンジの距離が近く、東名方面へのアクセスもできないことから、インターチェンジの利用者が少なく、採算が合うかどうか心配。
 - ・青梅街道インターチェンジは設置しない
 - ・ハーフインターなら不要、フルインター化
 - ・一体構造化
 - ・外環は不要
 - ・早期整備
 - ・東名側への接続も必要
 - ・10号線の整備
 - ・青梅街道インターチェンジ以外の方法で渋滞解消
 - ・青梅街道インターチェンジの必要性を明示
 - ・既存の道路のみを整備
 - ・練馬区は独自に住民説明を行うべ
- 青梅街道インターチェンジ設置により地域が分断され、商業者への影響や歩行者の生活利便に影響がないか心配。
 - ・外環を延伸しない
 - ・青梅街道インターチェンジは設置しない
- 開削工事による地盤や地下水への影響が心配

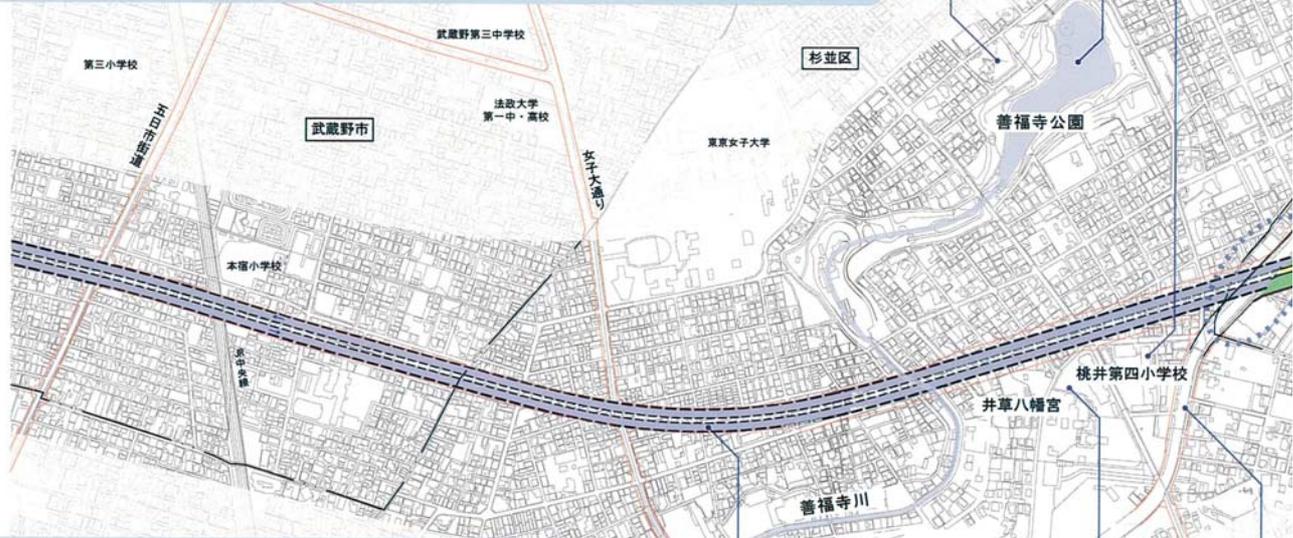
- インターチェンジアクセス交通が一般道路で渋滞や環境の悪化を引き起こしたり、生活道路に進入することで騒音、振動や交通事故の増大、生活利便性の低下などを招くことが心配。
 - ・外環を延伸しない
 - ・他事例の紹介
 - ・通り抜け車輛が入り込まない工夫
 - ・青梅街道インターチェンジは設置しない
- 青梅街道インターチェンジ設置による立ち退きなど地上部への影響が少ないことが重要。
 - ・青梅街道インターチェンジは不要
 - ・地上部街路廃止
 - ・地権者への十分な補償
- 青梅街道インターチェンジ設置により、大気汚染や騒音・振動など環境が悪化し、子供をはじめとする住民への健康被害が起こらないか心配。
 - ・公道のケヤキの保存
 - ・外環を延伸しない
 - ・青梅街道の騒音対策、遮音壁の設置
 - ・計画区域外への補償
 - ・白紙から検討
 - ・ハーフインターは反対
 - ・周辺の公園化
 - ・地上部街路は不要
 - ・青梅街道インターチェンジを設置しない

- ## (善福寺公園)
- 地域の貴重な資源である善福寺公園の環境を保全することが重要。
 - 善福寺池や善福寺川の水が枯れないか心配。

- ## (関町南の一部)
- 幹線道路に囲まれた生活環境の悪化、青梅街道インターチェンジ

- ## (杉並浄水場)
- 浄水場の水質への影響を懸念。

- ## (桃井第四小学校)
- 交通量の増加によって、校舎外での授業がで、生徒の健康や学校生活にないか心配。
 - ・外環を延伸しない
 - 学区の分断や地域で学での安全面に影響が



(地域全体)

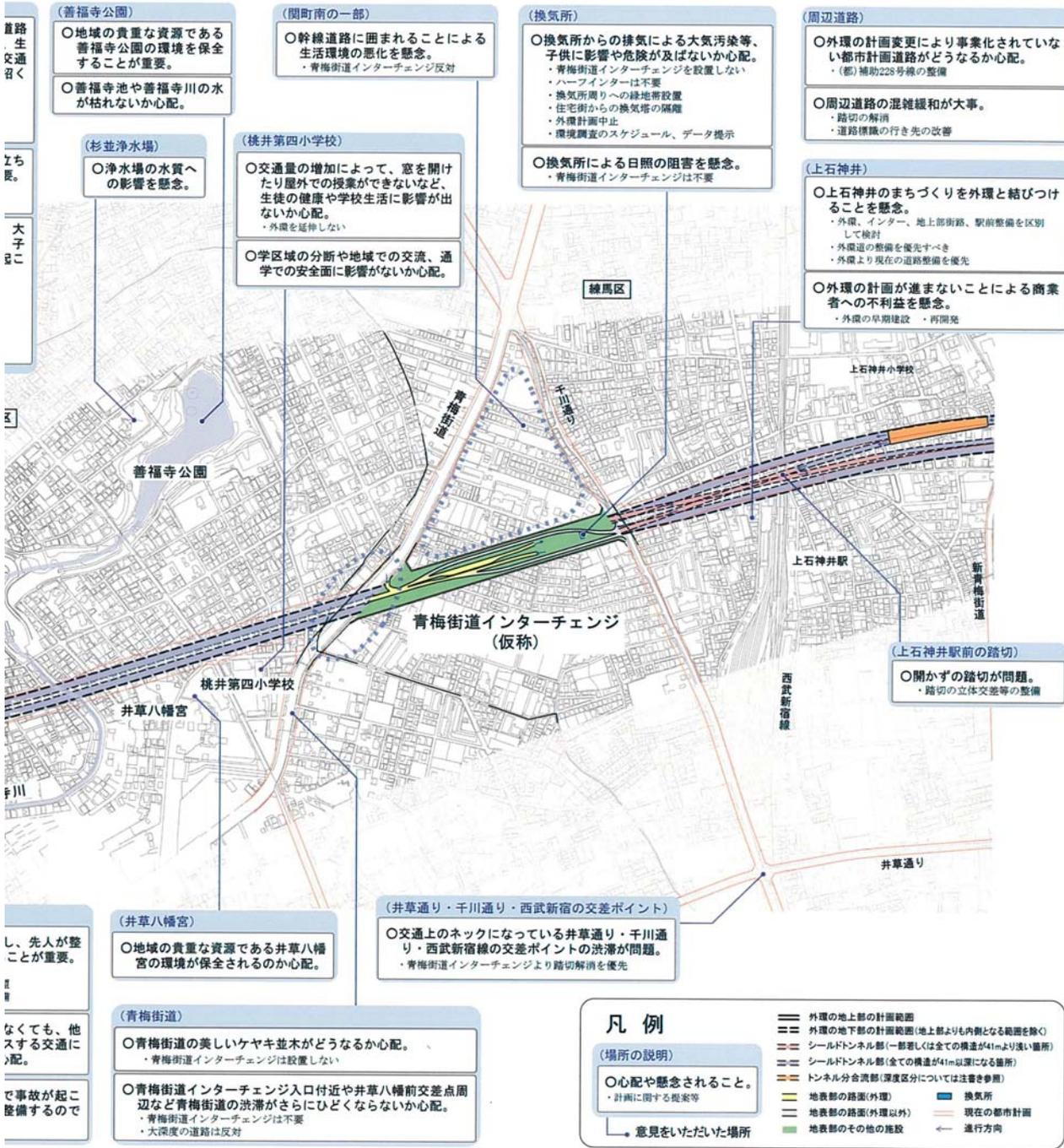
- 大深度地下トンネルにより善福寺川や地下水への影響、地盤沈下が起こらないか心配。
 - ・地盤沈下に関する詳細なデータの提示
 - ・ルートの変更検討
- 静かな環境、善福寺公園の水や動植物など、地域の自然環境をトータルに保全することが重要。
 - ・外環は不要
 - ・青梅街道インターチェンジは設置しない
 - ・将来のまちのイメージを提示
- 工事中の騒音や生活上の不便、大型車の通行による安全性の低下等が心配。
- 地域のイメージが悪くなり、地価が下がらないか心配。
- 将来の生活設計をしたいが、計画がどうなるかわからないので不安。
 - ・外環は不要
- インターチェンジへのアクセスの利便性が重要。
 - ・外環は必要
- 水はけが悪く水害が心配。
- 地域の道路ネットワーク等まちづくりをトータルで考えることが重要。
 - ・近隣の都市整備
 - ・公園や駅前整備
- インターチェンジ設置により環境が悪化し、地域から住民が離れていってしまうことが心配。

- ## (大深度区間の地上部)
- 大深度地下のメリットを生かし、先人が整備した良好な住宅地を保全することが重要。
 - ・青梅街道インターチェンジは不要
 - ・外環/2は不要
 - ・早期実施を希望
 - ・地上部の保全
 - ・歩道や緑地の整備
 - 青梅街道インターチェンジがなくても、他のインターチェンジにアクセスする交通による道路混雑や交通事故等が心配。
 - トンネルの工事やトンネル内で事故が起こることを想定して、地上部を整備するのではないかと懸念。

- ## (井草八幡宮)
- 地域の貴重な資源である井草八幡宮の環境が保全されるの心配。

- ## (青梅街道)
- 青梅街道の美しいケヤキ並木がどうなるか、青梅街道インターチェンジは設置しない
 - 青梅街道インターチェンジ入口付近や井草八幡宮など青梅街道の渋滞がさらにひどくならないか懸念
 - ・青梅街道インターチェンジは不要
 - ・大深度の道路は反対

見



大泉ジャンクション・目白通りインターチェンジ周辺での計画に関するご意見

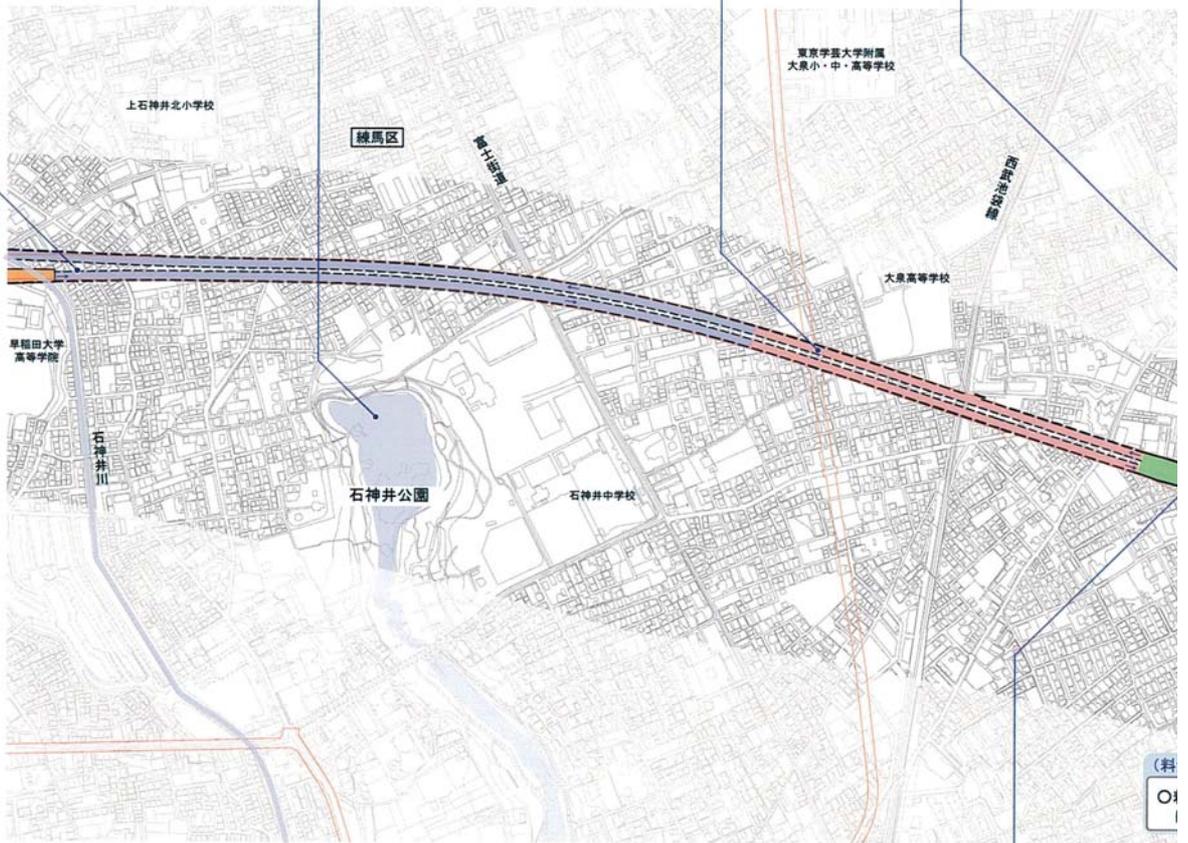
(大深度区間の地上部)
 ○大深度区間の地上部で振動等による影響が心配。

(石神井公園)
 ○三宝寺池や石神井池の湧水など、石神井公園の自然に影響がないか心配。
 ・トンネル内排水を三宝寺池等に横流

(連絡路併設道路)
 ○どのような構造の道路になるのかわからないので心配。
 ・アクセス道路の幅員と車線等の構造の説明が必要

(大深度より浅い地下区間)
 ○大深度に入っていく途中区間での振動、騒音が心配。

(大泉街道)
 ○交通量が多い上、歩道が狭く危険であることが



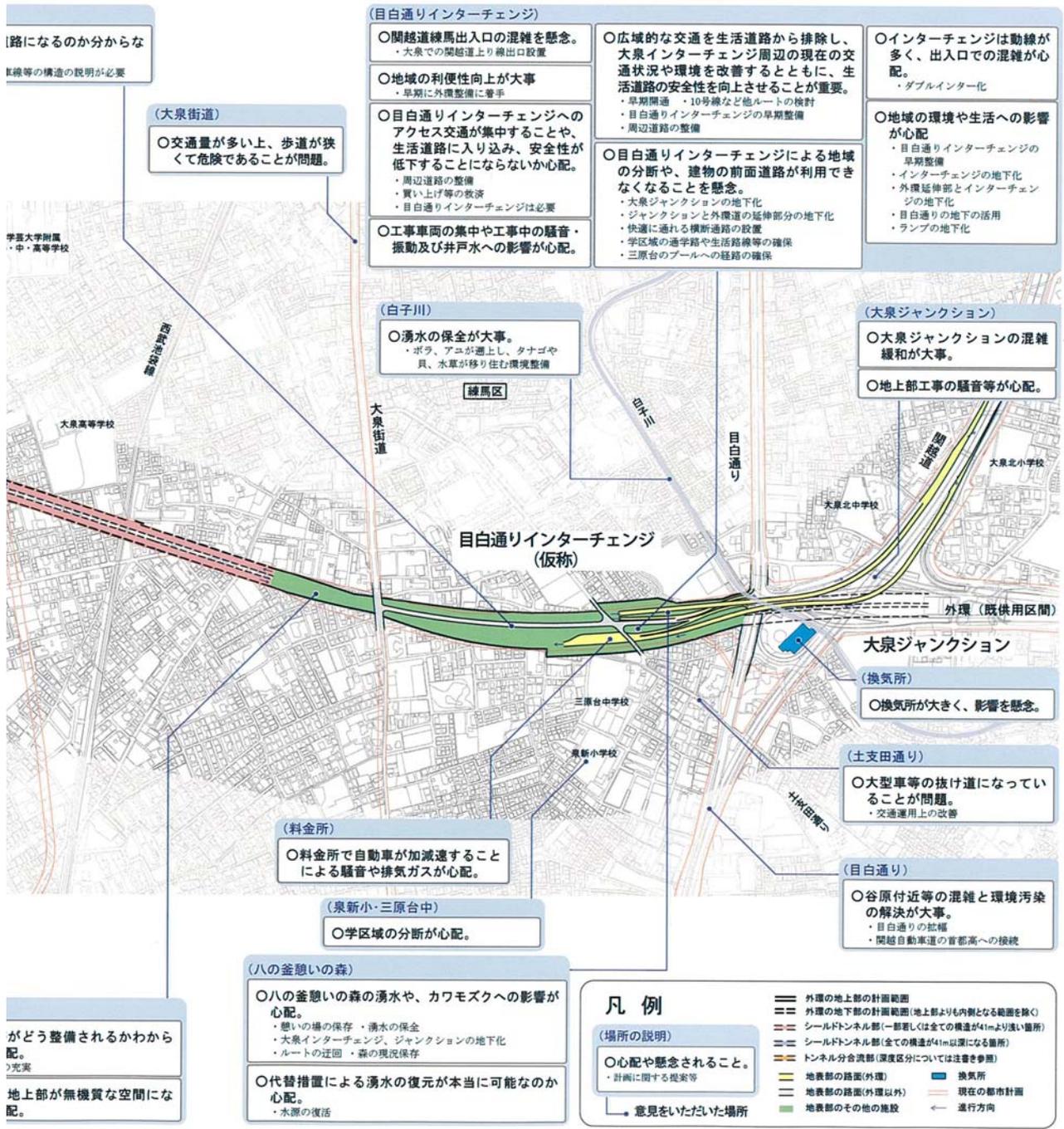
(地域全体)
 ○まちづくりを考慮することが必要。
 ・外環を整備
 ・地上部街路と緑地の推進
 ・石神井公園、石神井公園駅を防災に活用
 ・歩行者の道路、緑の多い散歩道、子供が遊べる場所
 ○大気汚染、地盤沈下等の影響や地域の緑等の自然環境の破壊が心配。
 ・ジャンクションの地下化
 ・大気汚染に関する現況の予測データと、埼玉区間ができる以前のデータの提示

○都心に近く緑の多い静かな住宅地の環境が悪くならないか心配。
 ・地上部道路は不要
 ・緑の保存
 ○地域の利便性を向上することが大事。
 ・環境施設帯に歩道を設置
 ○周辺の道路整備がどうなるかわからないので心配。

(環境施設帯)
 ○環境施設帯がどう整備されるかわからないので心配。
 ・環境施設帯の充実
 ○埋め戻した地上部が無機質な空間にならないか心配。

(八の釜型)
 ○八の釜型が心配。
 ・悪い
 ・大泉
 ・ルーフ
 ○代替が心配。
 ・水害

の計画に関するご意見



場所に関わらない計画に関するご意見

- (心配や懸念されること)
・ (提案)

大深度地下

- 地震、洪水などの災害時の対応や地上部への影響が心配。
・ 外環を地上に建設 ・ 避難路の確保 ・ 最新の技術を積極的に活用
- 大深度地下トンネル内での交通事故、火災発生時の対応や地上部への影響が心配。
・ 外環は不要 ・ 外環を地上に建設 ・ 避難路の確保 ・ 消火対策
- 大深度地下トンネル内を安全に走行できることが重要。
・ 大深度地下の見直し ・ 十分な強度の確保
- 大深度地下利用の実績が少ないため、施工や運用に問題が生じないか不安。
・ 外環は不要
- トンネル内への漏水が心配。
- トンネル内に排気ガスが充満してしまうのではないかと心配。

インターチェンジの設置

- 長期的、広域的な視点から考えることが重要。
- 地域の生活環境を守ることが重要。
・ インターチェンジは不要
- 地域の一般道路の交通渋滞を解消することが重要。
・ インターチェンジの設置
- 地域の交通利便性を向上させることが重要。
・ インターチェンジの設置
- インターチェンジを利用する交通が地域に集中することを懸念。
・ アクセス道路の整備 ・ 周辺道路の整備
- 採算性がとれず借金が残ることが心配。
・ インターチェンジは不要

環境

- ジャンクションやインターチェンジなどの地上部分を走行する自動車や換気所からの排気ガスによる大気への影響が心配。
・ 外環は不要 ・ インターチェンジは不要 ・ 地下深く掘る ・ 換気所の分散設置
- ジャンクション、インターチェンジやトンネルからの騒音や振動が心配。
・ 外環は不要 ・ インターチェンジは不要 ・ 防音壁の設置 ・ 地下深く掘る
- シールドトンネル及び開削部で地下水が遮断され、地盤の沈下、池や川の枯渇、樹木等への影響を懸念。
・ 外環は不要 ・ インターチェンジは不要 ・ 大深度地下ではなく高架で
- 動植物などの自然環境や生活環境を保全することが大事。
・ 外環は不要 ・ インターチェンジは不要 ・ 大深度地下賛成 ・ 地上部の計画廃止 ・ 既存道路のみ整備
- 低周波振動の影響が心配。
・ 地下深く掘る

- 電波障害、日照障害が心配。
- ヒートアイランドの発生が心配。
- 心の問題など数値では表せない影響が心配。
- 誘発交通による想定外の環境悪化が心配。
- 環境基準が達成されるのかどうか不安。
 - ・外環は不要
- 大深度地下利用の実績が少ないため、環境への影響を十分に予測できないのではないかと心配。
 - ・外環は不要 ・なるべく地下深く掘る
- 環境調査や環境影響の予測、評価が適切かわからないので心配。
 - ・詳細なデータの提示 ・第三者機関の客観的検証 ・予測過程の提示 ・地域住民による環境影響評価のチェック
- 供用後、環境に影響が生じた場合の対応が心配。
 - ・補償制度の創設

地上部街路

- 外環が地下化しても地上部街路が整備され、環境への影響や地域の分断等による影響が生じることが心配。
 - ・地上部街路は不要 ・既存道路を拡張
- 歩道・緑地帯がある交通量の少ない道路であれば、利用する上でありがたい。

まちづくり

- インターチェンジを利用する自動車が生活道路に進入し、大気汚染、騒音などの環境への影響や交通事故が増えることを懸念。
 - ・外環は不要 ・都市計画道路の整備
- 地域の分断を懸念。
 - ・外環は不要 ・インターチェンジは不要 ・ルート変更
- 地上部の有効活用を図ることが大事。
 - ・地上部の緑化 ・遊歩道等の建設による再開発
- バリアフリー化など既存の道路の改善が大事。
 - ・既存道路の安全対策の優先実施 ・電線の地中化

工事

- 工事中の騒音や粉塵などの影響が心配。
 - ・散水 ・工事車両へのDPP装備の徹底
- 資材や発生土運搬にもなって工事車両が集中し、沿線地域で渋滞の発生や環境等への影響を懸念。
 - ・工事車両の環境影響評価
- 工事現場の安全管理が心配。

用地・補償

- 実際にとどこまでが計画区域に入ることになるのかが分からないので不安。
・事前の建物調査の実施
- 計画線内の居住者や事業者などに対する補償や移転がどうなるのかわからないので不安。
・移転に伴う精神的な影響も含めた補償 ・代替地の確保、斡旋
- できるだけ移転が生じないようにすることが重要。
・外環は不要 ・インターチェンジの地下化 ・ジャンクションの地下化 ・大深度地下の活用 ・ルートの変更

外環の必要性

- 人口減少などの社会情勢や財政状況、経済情勢、価値観の変化を踏まえて検討することが必要。
・外環は不要
- 大深度で通して実際に地上に影響がないのであれば、現状を考えれば外環整備はやむをえない。
・外環の早期整備
- 移動の効率性や利便性を考慮することが重要。
・外環の早期整備 ・インターチェンジの設置
- 外環を整備しても、首都高や環八等の渋滞は解消されないのではないかと不安。
- 将来交通量や経済効果の算出根拠や結果が妥当かどうか心配。
・誘発交通量等の精査
- 中央環状線や圏央道が完成して外環の効果が減少しないか心配。
・中央環状、圏央道整備まで外環は凍結
- 事業費・維持管理費用が大きいいため、採算がとれなくなり、税金が無駄遣いされるのではないかと心配。
・外環は不要 ・採算の検討
- 外環整備による首都高や環八の渋滞緩和、環境改善、事故削減に期待。
・外環の早期整備
- 一般道の整備や公共交通への転換など、他の施策も検討すべき。
- 地元住民が我慢を強いられるだけにならないか懸念。
・外環は不要
- 外環の必要性や現ルートの妥当性を明確にすべき。
・ルートの変更（環八の地下へ）

その他

- 外環を道路としての利用に加えて、他の用途で活用できるようにすることを要望。
・水害時の遊水池利用 ・電気等のインフラの導入
- 検討が長引いて税金が無駄づかいされることを懸念。
・外環の早期整備

進め方についてのご意見

- (心配や懸念されること)
・(提案)

検討の進め方

- 構想段階の議論が十分ではないことを懸念。

情報の提供

- 地域住民に計画や検討状況等の情報が十分周知されていないことを懸念。
・駅や商店街でオープンハウスを開催 ・区市報の活用 ・集合住宅への各戸配布 ・主要駅等での資料配布
・説明会を多く開催 ・定期的な情報公開
- 住民に情報が分かりやすく提供されることが大事。
・他事例の紹介 ・グラフィックや映像による説明 ・計画概念図に方位を入れる ・縦断図 ・模型の活用
- 情報開示が事後的であるなど、事業者にも利便な情報しか出ていないのではないかと不安。
- 計画検討の具体化にあたって、環境への影響や対策に関する情報の提供を要望。
- 交通量や環境影響の予測結果等について、検討の過程も示すべき。
- 地上部街路に関する情報提供が断片的で、住民が混乱していることを懸念。
- 地域PIの開催案内の仕方や会の進め方が不満。
・自治会回覧による会の広報 ・説明会を多く開催 ・地域PI開催の早期周知 ・集合住宅への各戸配布
・開催日時を設定を工夫 ・司会者を住民側から選出 ・女性の係を配置 ・資料の事前配布
- 検討作業が遅いなどの意見対応に誠意が感じられないことを懸念。
- 環境担当部署や第三者の見解を示すべき。

意見の把握

- 地元住民の意見を十分把握することが重要。
・意見交換会の開催 ・学校やPTA等からの意見を把握 ・休日の事務所開庁 ・自治会での全戸アンケートの実施
- 最初に計画ありきで意見を聴いているのではないかと心配。
- 地上部の計画やインターチェンジの設置は、地元住民の意向を聴いて検討することが重要。
・地元説明会の開催 ・地域ごとに地域住民と協議
- 今後も引き続き住民の意見を聴くことを要望。
・地域PIの継続的実施

意見の公表・反映

- PI会議や住民を代表する自治体の意見が反映されることを希望。
- 利害関係の異なる住民の意見が公平に扱われるか心配。
- 意見は聴くだけ聴いて、計画に反映せずに、行政が一方向的に決定してしまうことが心配。

今後の進行

- 他の計画等と関連づけて、強引に事業を進めようとしていないか心配。
- スケジュールの見通しがわからず、将来の生活設計ができないので不安。
 - ・計画スケジュールの明確化
- 訴訟などで用地買収に長期間かかることにならないか心配。
- 地元区市は、外環や関連するまちづくりに対する考え方を明確にすべき。

4. 頂いたご意見と計画の具体化の検討等における考え方

みなさんから頂いたご意見に関して、計画の具体化の検討等における考え方を整理しました。「意見」を「総論的な意見」と「場所別の具体的な意見」に分け、「総論的な意見」に対しては総論的な考え方を、「場所別の具体的な意見」に対しては場所ごとの考え方をお示ししています。

4-1. 社会経済

4-1-1. 社会情勢・経済情勢・財政状況について

●総論的な意見と考え方



人口減少などの社会情勢を踏まえて検討することが必要です。

〈意見例〉

- ・現状の経済状況や将来の少子化問題を考慮するとこのような設備は必要かどうかと考える。
- ・これから先、若い人が少なくなる時代。当然車が減るので必要はないと思う。
- ・高速道路の必要性を考える場合、2～3年後東京への一極集中が終わります。ピーク時の人口が減少していくことが分かっている中で新たな高速道路が必要かどうかの疑問が残ります。

【考え方】

- 外環で都心に用事のない通過交通をバイパスさせることで、これまで幹線道路や生活道路を走行していた通り抜け自動車が減少することにより、幹線道路、生活道路が本来の機能を発揮できるようになります。このように、外環のねらいは、自動車専用道路、幹線道路、生活道路の機能分担を適正化することで、交通の流れを円滑化し、環境の改善や安全性の向上を図ることです。
- 将来交通量の予測においては、免許保有人口や自動車保有台数、GDP、乗用車や貨物車の利用特性の推移を考慮すると、自動車交通需要は2020年から2030年頃をピークに緩やかに減少していき、2050年においても現在と同程度の交通需要が見込まれます。
- また、費用対効果の感度分析を実施した結果、経済効果は費用の3.3倍と、費用を上回る便益が得られると見込んでおり、仮に首都圏の交通量が将来予測よりも10%減少したとしても外環整備の効果は十分にあると考えています。
- 将来、首都圏でも人口減少が予想されるのであれば、国力のある今こそ、より効率的な経済活動や生活環境の確保が可能となるように、大都市東京の社会基盤をより充実させるとともに、対策を実施することが必要です。将来の動向を見据えると、外環は交通政策の重要な柱となると考えられます。
(「これまでの検討の総括 (H17.9)」参照)



財政状況、経済情勢、価値観の変化を踏まえて検討することが必要です。

〈意見例〉

- ・子供たちが年金をもらえなくなるような財政の中で、さらに借金をして環境を悪くするという状況に子供たちを送り出すのはかわいそう。
- ・国の財政が逼迫している中で、計画が必要か考え直すときではないか。
- ・財政赤字で破綻状態なのに建設する必要は無いと思います。
- ・なぜ今、国の財政が苦しいのに多大な国家予算を使うのか。

【考え方】

- 昨今の財政状況は赤字であり、公共事業関係費はピーク時の半分程度にまで減少しています。こうした中で、真に必要な社会資本整備を厳選しておこなうことは重要であると認識しています。また、みなさんの価値観の変化に対応するため、新しく道路の整備をする以外にも、既存の道路の有効活用や交通需要を調整するなど様々な施策を実施しているところです。
- 外環の整備には多大な費用が必要となりますが、首都圏の抱える交通問題もまた大きなものであり、外環はこれらを解決し、今後の大都市東京の都市活動を支える重要な事業の一つとして、政府の都市再生プロジェクトにも位置づけられています。
- なお、外環の建設および管理に要する費用に対して、供用後 40 年間の事業に伴う経済便益は費用の 3.3 倍と見込んでおり、仮に様々な条件を厳しくした場合でも 1.7 倍以上あると見込んでいます。外環を整備することで交通問題を解決し、経済活動を効率化することが重要です。

4-1-2. 採算性について

● 総論的な意見と考え方



事業費や維持管理にかかる費用が大きいため、採算がとれなくなり、税金が無駄遣いされるのではないかと懸念を感ずるのか。

〈意見例〉

- ・巨額の費用をかけて 10 年後完成した時点で果たしてどのような採算性が見込まれるのか大いに疑問を感じます。
- ・すぐにまた莫大な補修工事が必要になるのではないかと納税者として不安になります。
- ・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。

【考え方】

- 自動車専用道路の整備には、現在は、国が直轄事業として整備する方法と、高速道路株式会社が採算性の範囲内で自ら資金調達して整備し、料金で返済する方法の 2 つがありますが、外環の事業手法及び主体は今後検討していくこととなります。
- 事業主体、事業手法については、事業化する段階で、事業費、費用対効果、また有料道路の場合は採算性を検討した上で決定します。さらに、新規事業採択時評価を行い、事業化の判断をすることとなっています。

○場所別の具体的な意見と考え方



外環の東名以南を同時に整備しないと、地上に向かうランプ部が過大投資になりませんか。

〈意見例〉

- ・外環の東名以南を同時に整備しないことで、無駄が生じていることはないか。
- ・東名以南を同時完成させないために全車両上へ上げる無駄な投資。

【考え方】

○ランプ部の車線数は、ランプ部の将来交通量に応じて決められます。現在のところ、外環と東名高速を結ぶランプ部は、外環の東名以南が整備されていない場合は3車線、東名以南が整備されれば2車線必要となると考えています。このため、ランプも本線と同じ3車線とすることを考えていますが、構造の具体については、今後、東名以南の進捗状況を踏まえながら検討してきます。なお、本線のシールドトンネルと東名ジャンクションのランプを同じ3車線のシールドを用いることもできるなど、過大投資にはならないと考えています。



青梅街道インターチェンジをーフインターチェンジにすると利用者が少なくなり、採算が合うかどうか心配です。

〈意見例〉

- ・ーフインターでは建設費に見合う採算を取れないはずである。

【考え方】

○青梅街道インターチェンジ（ーフ）の利用交通量は約1.1万台/日を予測しており、利用が少ないとは必ずしも言えません。

○自動車専用道路の採算性はインターチェンジ単独ではなく、インターチェンジも含めた道路全体で検討するものであり、事業実施段階で検討します。

4-2. 交通

4-2-1. 利便性の向上について

●総論的な意見と考え方



外環を整備し、移動の効率性や利便性を向上させてほしい。

〈意見例〉

- ・交通の効率性、利便性を考えれば外環計画は必要である。
- ・早く出来て欲しい。高速道路へ行くのが便利になるので、遠出するのが楽になる。
- ・外環（練馬-三郷）は大変便利で、東北道、常磐道、関越道とのアクセスが便利で、商売上便利。東名とつながるともっともっと良くなる。

【考え方】

○東京の大都市としての活力を維持するために、首都圏が抱える渋滞、環境悪化、事故、災害時の脆弱性などの交通問題に対して、ハード、ソフトの両面から総合的に取り組む必要があります。外環を整備することで、自動車による移動の効率性や利便性が高まるなど、首都圏の交通問題の改善が期待されることから、外環は交通施策の重要な一つであると考えています。（「外環の必要性(H17.8)」参照）



インターチェンジを設置し、移動の効率性や利便性を向上させてほしい。

〈意見例〉

- ・青梅街道や甲州街道等、大街道のインターチェンジがないと交通路としての意味がないので作って下さい。
- ・ICはあった方がよい（便利になると思う）。

【考え方】

○インターチェンジを設置することで、インターチェンジ周辺地域では最寄りのインターチェンジまでのアクセス時間の短縮が見込まれるとともに、関越道方面、東名高速方面への所要時間の短縮が見込まれます。

○これまでに、インターチェンジの設置の有無や設置した場合の効果や影響などについては、構想段階で情報提供し、ご意見を把握した上で、平成17年9月に公表した「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-計画の具体化に向けて-」でインターチェンジ設置の考え方をお示しました。

○計画段階では、「オープンハウス」や「意見を聴く会」等でご意見を把握しながら、移動の効率性や利便性ととも、設置した場合の環境への影響等について検討してきました。その結果、目白通り、青梅街道（関越道方向のみ）、東八道路にインターチェンジを設置するよう計画を具体化しています。

○場所別の具体的な意見と考え方



世田谷通りインターチェンジを設置し、東名ジャンクション周辺地域の利便性を向上させてほしい。



東名ジャンクション周辺地域は、東京インターチェンジが近くにあるので、自動車専用道路利用の利便性は高いです。



東名ジャンクション周辺地域から、東京インターチェンジへのアクセスを向上させてほしい。

〈意見例〉

- ・インターチェンジを作ってほしい。環八は渋滞しており、板橋などへ仕事に行く時に不便。インターチェンジができると便利になる。狛江の地域発展のためになると思う。
- ・世田谷通りインターチェンジは道路交通上、利便上からして是非必要である。
- ・我が地域については東名の東京インターが近いので世田谷通りへのインターは不要である。
- ・インターチェンジまでのアクセス道路の整備。

【考え方】

- 世田谷通りインターチェンジを設置することで、狛江市の多くの地域や世田谷区の西部では最寄りのインターチェンジまでのアクセス時間の短縮など大幅な利便性の向上が図られると見込まれます。
- 一方で、世田谷通りは計画通り2車線で整備が完了しており、現状において交通量が多いことから、インターチェンジを設置した場合にはさらなる混雑が見込まれることや、この地域は東名高速の東京インターチェンジに近接しており一定の利便性が確保されていること等の理由から、計画の具体化にあたっては、世田谷通りインターチェンジは設置しないこととしています。
- ただし、東名ジャンクション周辺地域から外環を利用しやすくすることは重要です。そのため、周辺地域から東京インターチェンジへのアクセス等については、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



三鷹市の将来性を考慮し、東八道路インターチェンジを設置して地域の利便性を向上してほしい。

〈意見例〉

- ・三鷹市の将来的にはインターチェンジは絶対に必要であると考えます。
- ・インターチェンジは必要。なければ利用しにくい。ジャンクションは必ずできるので一体的につくれば影響が少ない。三鷹市にとって将来のまちづくりの活性化につながる（活用しよう）。
- ・地域の利便性が向上するのでインターチェンジを設置された方がよい。

【考え方】

- 東八道路インターチェンジを設置することで、三鷹市の広範囲で最寄りインターチェンジまでのアクセス時間が短縮されるとともに、三鷹市、調布市の全域において埼玉方面、神奈川方面への大幅な時間短縮効果が見込まれます。
- さらに、中央ジャンクションと一体的に整備することで、ジャンクションのみを設置した場合と比較しても地域への影響は大きく変わらないこと、東八道路は4車線の都市計画道路として整備中であり、接続道路としての機能が十分であること等から、計画の具体化にあたっては、東八道路インタ

ーチェンジをフルインターチェンジとして設置することとしています。

- インターチェンジの設計等を行う場合は、十分な環境対策を行いながら地域の利便性が向上するよう配慮していきます。



青梅街道インターチェンジは、大泉インターチェンジとの距離が近く、東名方面へのアクセスもできないことから、インターチェンジの利用者が少ないのではないかと懸念されています。



青梅街道インターチェンジ周辺地域から、インターチェンジへのアクセスを向上させることが大切です。

＜意見例＞

- ・インターチェンジをつくるのであれば、東名方面への出入り口を作るべきであるし、ハーフインターにせざるを得ないのであれば、インター設置をやめるべきである。
- ・関越道など北の方面にしか行けないのでは区民の利便性などないに等しい。
- ・大泉インターチェンジに近く、一方のみの通行可能なインターチェンジは必要ない。
- ・インターチェンジまでのアクセス道路の整備。

【考え方】

- 青梅街道インターチェンジを設置することで、埼玉方面に向かう場合に最寄りインターチェンジまでのアクセス時間が短縮されるとともに、埼玉方面への大幅な時間短縮効果が見込まれます。
- さらに、関越道練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散し、生活道路に入り込む交通を排除すること、地元自治体等の意向等から、計画の具体化にあたっては、練馬区側に関越方面に出入り可能なハーフインターチェンジとして設置することとしています。
- 青梅街道インターチェンジの利用交通量は、ハーフインターチェンジの場合で約 1.1 万台/日と見込んでおり、利用が少ないとは必ずしも言えません。
- インターチェンジの設計や並行して検討する周辺道路やまちづくりの検討等にあたっては、十分な環境対策を行いながら、地域の利便性が向上するよう配慮していきます。



目白通りインターチェンジを設置し、周辺地域の利便性を向上させてほしいです。

＜意見例＞

- ・東名高速に来るにはやはり大泉にインターチェンジが欲しいと思う。
- ・どうせなら、道路開通に伴い、利便性を上げるべきであり、インターは作るべきだ。

【考え方】

- 目白通りインターチェンジを設置することで、練馬区の広範囲で最寄りインターチェンジまでのアクセス時間が短縮されるとともに、練馬区や多摩北東部で、中央道、東名方面への大幅な時間短縮効果が見込まれます。
- さらに、大泉ジャンクションと一体的に整備することで、インターチェンジを設置しない場合と比べて、地域への影響は大きく変わらないこと等から、計画の具体化にあたっては、目白通りインター

チェンジを設置することとしています。

○インターチェンジの設計と並行して検討する周辺道路やまちづくりの検討等に当たっては、十分な環境対策を行いながら、地域の利便性が向上するよう配慮していきます。



東八道路インターチェンジの動線が複雑なことが心配です。

〈意見例〉

- ・東八インターから関越方面に行く場合、もしくは東名から東八インターで出る場合、中央道までUターンしているが、もっと流れをすっきりできないか。
- ・インターチェンジやジャンクションは、分岐・合流をしやすくしたり、案内標識をわかりやすくしたりするなど、利便性・安全性を高めたい。

【考え方】

○東八道路インターチェンジは、移転が必要となる土地の範囲をなるべく小さくするため、中央ジャンクションと一体的に整備することとしています。動線が複雑になることは利用者にとって不便になるとともに安全性にも影響することから、事業実施段階で詳細な動線の設計や案内標識の設置などについて検討していきます。その際は警察や住民、ユーザーのみなさんのご意見をお聞きしながら検討を進めていきます。

4-2-2. 渋滞の緩和について

●総論的な意見と考え方



外環整備による首都高や環状八号線等の渋滞緩和に期待しています。



外環を整備しても、首都高や環状八号線等の渋滞は解消しないのではないかと心配です。

〈意見例〉

- ・早期に関越道と中央道・東名道と接続することが必要。そのことが大泉周辺の混雑、環八の混雑解消となる。
- ・本線ができれば通過交通の問題はほぼ解決し、環八の流れが良くなるはず。それに従って環八、笹目通りにつながる青梅街道、新青梅街道、千川通り、目白通りの流れが良くなり、次の段階に進められる。
- ・首都高の渋滞を考えると早く出来ることを願います。
- ・東名、中央、関越、東北自動車道を結び首都高速、環八の交通量を減らすため、外環はやむを得ないかと思う。
- ・渋滞緩和なんてあり得ない。外環が出来ただけでそれに伴って渋滞が増える。きりが無い。
- ・道路が増えれば車の交通量が必ず増えます。資料のように人口減少で交通量が減るとは限りません。
- ・外環道路ができれば都心部や環状道路の渋滞が減少するという考えは疑問。
- ・環7、環8の渋滞が減るとは思われない。

【考え方】

○外環を整備すると、都心に用事のない自動車がバイパスされ、都心に集中していた交通が分散されます。その結果、都心部の交通量が減少し、走行速度が上がることにより、スムーズな交通の流れとなることが期待されます。特に、首都高速3号線、4号線や環状八号線などを利用していた通過交通が外環を利用することになり、首都高速3号線、4号線では約2割、環状八号線では約1~2割の交通量が削減されると見込まれ、渋滞緩和が期待されます。（「これまでの検討の総括（H17.9）」参照）



この地域の一般道路の交通渋滞を解消してほしいです。

〈意見例〉

- ・計画を実行することにより地域の利便性向上、交通渋滞解消等を考えたのではないかと、公共を考えるべきである。
- ・現在交通量の多いところは作るべきと思う。

【考え方】

- 一般道路の交通渋滞は、大気環境の悪化や生活道路への通り抜け自動車の進入による安全性の低下などの問題を引き起こしており、解決すべき重要な交通問題であると認識しています。
- 外環を整備すると、幹線道路を利用する通過交通が自動車専用道路に転換することから、幹線道路の渋滞の緩和が期待されます。さらに、生活道路に進入している通り抜け自動車は幹線道路を利用できるようになるため、生活道路を走行する自動車を減らすことが期待されます。（「これまでの検討の総括（H17.9）」参照）



中央環状線や圏央道が完成すると、外環の効果は減少するのではないかと。

〈意見例〉

- ・外環は中央環状から10km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まいのではないかと。
- ・中央環状道、圏央道が完成すれば外環道のメリットは少なくなるのでは。

【考え方】

- 都市の骨格を形成するとともに、交通渋滞の緩和を図り、良好な生活空間を創造するため、全国の大都市圏において、環状道路の整備を重点的に進めています。首都圏では、首都高速道路中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道の3つの環状道路の整備を進めています。このうち、首都高速道路中央環状線は、渋谷、新宿、池袋の副都心を結ぶ都市内道路として主に機能する道路です。圏央道は、神奈川・東京・埼玉・千葉等を広域的に連絡するとともに首都圏を通過する交通を担う環状道路として機能する道路です。一方、外環は放射方向の高速道路を相互に連絡して、都心を通過する交通をバイパスとするとともに、横浜・川崎と埼玉南部等の需要を担う環状道路として機能する道路です。このように、三環状道路はそれぞれ相互に補完関係にあるものだと考えています。
- なお、外環の経済効果や交通量は、圏央道や中央環状線が完成していることを前提として検討しており、圏央道や中央環状線が整備されても、効果は十分発揮されるものと考えています。

○場所別の具体的な意見と考え方



東名高速道路等の上り線の渋滞を解消してほしい。

〈意見例〉

- ・早く東名多摩川橋の渋滞が無くなるようにしてください。
- ・毎朝、東名の首都高速への渋滞が少なくなる事は期待できる。

【考え方】

- 外環を整備すると、都心に用事のない自動車がバイパスされ、都心に集中していた交通が分散されます。例えば、首都高速 3 号線から都心へ向かう交通の一部が外環へ転換することにより、東名高速道路及び首都高速道路 3 号線で発生している渋滞は緩和されると考えています。
- このように、外環は東京西部の南北方向の道路容量を拡大するだけでなく、外環と接続する放射方向の自動車専用道路の渋滞緩和にも寄与するものと考えています。（「これまでの検討の総括 (H17.9)」参照）



青梅街道インターチェンジを設置して、環状八号線への交通の流入を減らしてほしい。

〈意見例〉

- ・環八への流れ込みを防ぐならばインターチェンジ設置もやむを得ないと思います。

【考え方】

- 青梅街道インターチェンジを設置すると、周辺地域に用事のある広域交通が外環を利用できるようになることから、環状八号線を利用する交通が少なくなることが期待できます。
- 外環本線を整備することで、現況で約 6.4 万台/日の環状八号線の交通量は約 5.0 万台に減少し、混雑の緩和が見込まれます。さらに青梅街道インターチェンジを設置することで、環状八号線の交通量は約 4.9 万台/日に減少することが見込まれます。



青梅街道インターチェンジ周辺地域の一般道路の混雑は緩和されるのか。

〈意見例〉

- ・青梅街道インターチェンジ周辺の交通事情（渋滞のこと）をよく知っている住民には、利便性や防災が副産に描けるほど生やさしい渋滞ではない。

【考え方】

- 青梅街道インターチェンジ周辺地域の生活道路における混雑の一因として、環状八号線をはじめとした南北方向の幹線道路で混雑が発生し、その影響で生活道路等に通り抜け自動車が入り込んでいることが考えられます。
- 外環を整備することで、環状八号線をはじめとした南北方向の幹線道路を走行する自動車の一部が外

環を利用することになり、幹線道路の混雑が緩和されると考えています。これにより、生活道路を走行していた通り抜け自動車が幹線道路を走行するようになることから、地域の生活道路の混雑緩和にも寄与すると考えています。（「これまでの検討の総括（H17.9）」参照）

- 一方でインターチェンジの整備により、インターチェンジにアクセスする交通が周辺的生活道路へ進入するなどの懸念があることは認識しており、交通運用やまちづくりの観点を含め対策を検討する必要があると考えています。



広域的な交通を生活道路から排除し、目白通りインターチェンジ周辺の現在の交通状況や環境を改善し、生活道路の安全性を向上させてほしい。



大泉街道は交通量が多い上、歩道が狭くて危険であることが問題です。



谷原付近等の混雑と環境汚染を解決してほしい。



土支田通りが大型車等の抜け道になっており、困っています。



関越道練馬出入口の混雑が問題です。

〈意見例〉

- ・外環が途中で止まっているため、大泉インターチェンジ付近は交通渋滞がひどく、排ガス、騒音がひどくなり生活が大変なことになっている。早く解決して下さい。
- ・青梅街道インターチェンジを整備すれば、本当に大泉の渋滞が緩和されるのか。
- ・外環は南に伸びても伸びなくても影響が非常に大きい地域であることを重々わきまえて対応を考えて欲しい。
- ・大泉街道など歩道が狭くて困る。危なくて困る。
- ・谷原の混雑、環境汚染は限度を超えている。
- ・大泉インターチェンジの渋滞は目白通りから谷原の交差点にかけて道路のつき方の問題が大きいと思うので、そこを整備したほうがいい。
- ・三原台中学校前の道路は一方通行なのに3~4トン車が入ってくる。日曜の夕方30分間で数えたら200台通った。カーナビに出ているので通るようだ。振動が夜ひどくて眠れない。
- ・都、警察の管轄と思うが、構造上の変更でなく運用上で改善できることはぜひ対策をとって欲しい。
- ・関越と外環が大泉への出口が欲しい。関越の三原台出口だけでは不便なのと混雑ができる。

【考え方】

- 大泉ジャンクションおよび練馬インターチェンジ周辺では、周辺道路の整備を進めていますが、関越道が首都高速に接続されていないこと、及び、外環が大泉で終点となっていることから、周辺的生活道路への交通の流入や、谷原交差点での混雑等が発生していると認識しています。
- このような状況を改善するためには、外環本線を南伸することが有効であると考えています。大泉インターチェンジでは、現在約4万台の出入りがありますが、外環本線を南伸することで、約2.1~2.8万台に減ると見込んでいます。
- また、同時に周辺の道路（放射7号線や補助230号線）の整備等を進め、現在の交通状況を改善するよう努めていきます。



大泉ジャンクションの混雑を緩和してほしい。

〈意見例〉

- ・大泉ジャンクションが混むので早くお願いします。

【考え方】

○大泉ジャンクションは、外環の終点となっていることから混雑が発生し、周辺地域への環境にとって問題であると認識しています。この状況を改善するためには外環本線を南伸することが有効であると考えています。

4-2-3. 交通の集中について

●総論的な意見と考え方



インターチェンジを利用する交通が周辺地域に集中しないか心配です。



インターチェンジを利用する自動車が生活道路に進入して、大気汚染や騒音などの環境への影響や、交通事故の増加を懸念しています。

〈意見例〉

- ・インターチェンジの周りの道路はととても混雑する。
- ・生活道路はほしいが、通過道路はいらない。
- ・周辺環境と生活道路。特に配慮して都市計画道路の整備を積極的にお願いしたい。

【考え方】

○インターチェンジの設置は周辺地域の利便性を向上する一方で、インターチェンジを利用する車による混雑を招くことや、それに伴う環境の悪化などが懸念されます。そのため、十分な環境対策を講じることに加えて周辺の交通を処理するためにアクセス道路の整備や交通の運用等の対策が必要であると認識しています。

○国、都、区市が協力しながら周辺道路の整備等の検討を進めるとともに、生活道路に通り抜け自動車が入り込まないように警察と協議をしていきます。

○なお、外環の供用後に周辺道路の交通量等を事後評価し、必要であれば改善措置等を検討します。

○場所別の具体的な意見と考え方



世田谷通りインターチェンジが設置されると、世田谷通りや世田谷通り周辺の生活道路で混雑が起きるのではないか。

〈意見例〉

- ・周りの道路が混むだけです。いません。
- ・狭隘な世田谷通りにインターチェンジは迷惑施設で拒否します。東西方向の交通渋滞で生活道路に入り込む迂回車両に日々苦しめられている喜多見・成城地域住民にとって、さらなる負担は耐えられない。

【考え方】

○世田谷通りは計画通り2車線で整備が完了しており、現状において交通量が多いことから、インターチェンジを設置した場合にはさらなる混雑が見込まれることや、この地域は東名高速の東京インターチェンジに近接しており、一定の利便性が確保されていること等の理由から、計画の具体化にあたっては、世田谷通りインターチェンジは設置しないこととしています。



東八道路が渋滞しないか心配です。



調布方面から東八道路インターチェンジへのアクセス交通が生活道路に進入して、排出ガス、路上駐車、交通事故が増加するのではないか。

〈意見例〉

- ・東八道路への影響を心配している。特にインターチェンジが三つしかなく、甲州街道への接続が無くなるので。
- ・東八道路はよく利用するので交通量の増加が気になります。
- ・東八道路とのインターチェンジは止めて欲しい。インターへのアクセス道路が無い現状はインター近辺への生活道路に車が進入し、交通事故多発のおそれ大。利便性はもう沢山である。
- ・東八道路の完成度によるが周辺の交通状況悪化が考えられ、周辺道路整備は必要。
- ・甲州街道から東八道路インターチェンジへ向かう通過交通が緑ヶ丘地域へ侵入する。

【考え方】

○東八道路インターチェンジへのアクセス交通を適切に処理することは重要です。東八道路については4車線で整備を進めるとともに、周辺の道路整備についてはみなさんのご意見をお聴きしながら引き続き検討を進めていきます。

○一方、インターチェンジへのアクセス交通が周辺の生活道路へ進入するなどの懸念があることは認識しており、対策を実施していく必要があります。

○対策の内容や方法については、交通運用やまちづくりの観点も含め、今後、外環本線の検討と並行してみなさんのご意見をお聴きしながら検討していきます。



白百合女子大学脇の通りがトラックの抜け道となっており、さらにひどくなるのが心配です。

〈意見例〉

- ・トラックの抜け道（仙川吉祥寺通り）になっている。さらにひどくなるのが心配。
- ・外環完成後に抜け道になってしまうのではないかと。交通量が増える。子供がいるので交通事故が心配。

【考え方】

- 白百合女子大学脇の通りがトラックの抜け道になっている現状は、環状八号線の混雑を避けた車が入り込んでいる事が一因として考えられます。
- 外環を整備すると環状八号線を利用していた車の一部が外環を利用することになるため、環状八号線の混雑が緩和し、環状八号線の混雑を避けて地域の生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車も環状八号線を通るようになり、生活道路の通り抜け自動車も減少すると考えています。
- 中央ジャンクション周辺は、東八道路インターチェンジへのアクセスのための交通が生じることから、周辺道路で新たに抜け道とならないような対策を実施することが重要であるとと考えています。



中央ジャンクションのランプ部の渋滞が心配です。

〈意見例〉

- ・練馬のジャンクションのランプ部で混雑が発生しているが、中央ジャンクションでも同じようになるのではないかと心配している。

【考え方】

- ランプ部の交通量の算定にあたっては、考えられるケースを想定し、適切に予測をしており、ピーク時の交通量からランプの車線数を設定しています。
- なお、ランプ部で渋滞が発生しないように、警察等との協議もしながら、引き続き検討を進めていきます。



青梅街道インターチェンジへのアクセス交通による一般道路での渋滞や環境の悪化、生活道路に進入することによる騒音、振動や交通事故の増大、生活利便性の低下などを招くことがないか心配です。



青梅街道インターチェンジ入口付近や井草八幡前交差点周辺など青梅街道の渋滞がさらにひどくならないか心配です。

〈意見例〉

- ・スムーズな交通が環境を改善すると言うが、インターチェンジ周辺では今以上に渋滞するはずである。
- ・青梅街道にハーフのインターは絶対反対です。なぜなら本線から出てきた場合、交通渋滞及び車の排気ガスは充満し計り知れない被害を被る。
- ・現案の青梅街道ハーフインターチェンジの青梅街道出口は、すぐに五叉路になっている。現在の五叉路（上井草4丁目）ですら渋滞となっているのに、ハーフインターチェンジで更に渋滞を増幅させようとするのか。
- ・青梅街道上り方面から右折で入るところの処理。事故が多いので心配。右カーブで事故が多い。

【考え方】

- 青梅街道インターチェンジは、青梅街道への交通負荷、隣接する目白通りインターチェンジの利用圏域を勘案し、地元自治体や住民意見をふまえ、計画の具体化にあたっては練馬区側への設置のみとしたハーフインターチェンジとすることとしています。この場合、青梅街道の交通量は現況交通とほぼ変わらないと予測しており、十分にアクセス交通を処理することが可能と考えています。
- 一方、インターチェンジにアクセスする車が周辺の生活道路へ進入するなどの懸念があることは認識しており、交通運用やまちづくりの観点も含め対策を検討する必要があると考えています。



目白通りインターチェンジへのアクセス交通が集中することや、生活道路に入り込み、安全性が低下することにならないか心配です。



大泉インターチェンジは動線が多く、出入口の混雑が心配です。

〈意見例〉

- ・目白インターは必要かと思うが、環境と生活、交通混雑への対応を十分に行うこと。
- ・大泉インターは動線が多いので出入口の混雑が懸念される。

【考え方】

- 目白通りインターチェンジの付近には、既設の大泉インターチェンジがあり、外環の埼玉方面と関越道方面とアクセスできるようになっていますが、外環の東名高速方面へのアクセスを確保するため、計画の具体化にあたっては、目白通りインターチェンジを設置することとしています。
 - 目白通りの交通量は目白通りインターチェンジを設置した場合でも現況と比べ減少（現況約6.7→約5.9万台）することが見込まれます。しかし、目白通りの交通量が減少してもなお、インターチェンジにアクセスする車が周辺の生活道路へ進入するなどの懸念があることは認識しており、交通運用やまちづくりの観点も含め対策を検討する必要があると考えています。
- （「インターチェンジについて（H17.9）」参照）



外環の終点になることで、東名東京インターチェンジ周辺の渋滞がひどくならないか心配しています。

〈意見例〉

- ・外環が東名どまりなので、大泉地区の交通問題が世田谷、成城地区に移るだろうこと。

【考え方】

- 環状道路である外環は、通過交通の迂回機能を持つため、外環より内側に位置する東京インターチェンジの交通量の減少が見込まれる一方で、東名高速が終点となるため東京インターチェンジの交通量が増える可能性があります。交通量を推計した結果、外環が東名で終点となる場合は、東京インターチェンジの交通量は現状とそれほど変わりません。

○なお、外環は関越道から東京湾岸道路までつながり環状になってこそ、そのネットワーク機能が十分発揮されることから、東名以南は必要であると考えています。この場合は、東京インターチェンジの交通量は減少すると見込まれます。

○これまでも東名以南の基礎的な調査を実施していますが、関越～東名高速間の方向性が決まったら、外環東名以南についても検討のスピードを速め、速やかに関係行政間で具体的な調整に着手したいと考えております。また検討に際しては、別途地域の方々のご意見をお聴きしながら進めていくことになるものと考えています。



広い道路ができると路上駐車が増えないか心配です。

〈意見例〉

- ・道路が広くなればすぐ路駐。

【考え方】

○路上駐車対策につきましては、警察等と協力しながら検討を進めていきます。



東名ジャンクション周辺にアクセス道路が整備されると、住環境の悪化が心配です。

〈意見例〉

- ・外環道路周辺の都市計画（道路）が、外環道路の様態によってどう変化していくのか。様態のケース毎に具体的に「見える」ようにして頂きたいです。支線道路が通ることによっても、周辺の環境は大きく変化し（破壊され）ます。実際、現在の計画どおりに道路が通るならば、今の場所には「住んでいられない」と考えております。

【考え方】

○東名ジャンクションには一般道路から外環へ乗り降りできるインターチェンジを設置しないことから、周辺地域から自動車専用道路へのアクセス性を向上するため、既設の東京インターチェンジへのアクセス道路を確保する必要があります。現在、都市計画決定している道路で、東京インターチェンジへのアクセス道路となるものはありませんが、今後、外環に関連する周辺道路等の検討の際に、ご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



インターチェンジができなくても世田谷通りを拡幅することになるのか

〈意見例〉

- ・世田谷通りに面した家ですが砧小の通学路なので道路を広げたいと電話があり、インターチェンジが世田谷通りには出来ないと紙面に書いてありますが、世田谷通りは何で道路を広げる理由があるのでしょうか。

【考え方】

○世田谷通りは計画通り2車線で整備が完了していることから、現時点で世田谷通りを拡幅する計画はありません。



外環の計画変更で、補助 217 号線や喜多見小学校脇の道路、三鷹 3・4・3 号線や三鷹 3・4・12 号線などの周辺の都市計画道路の整備がどのようになるのか。



外環の計画変更によって、事業化されていない都市計画道路がどのようになるのか。

〈意見例〉

- ・喜多見小学校わきに計画されている、外環以外の都市計画道路は何年くらいで整備するのか。
- ・都市計画道路 3・4・12 号線は「武蔵野市方面からのインター利用交通に対応」とあるが、武蔵野市にも伸びてくるのか。
- ・外環だけでなく、北野中央通りが付け替えになって移転する事にならないか心配。
- ・多摩地域の都市計画道路の整備方針第 3 次事業計画案で、井の頭公園駅前からの 3・4・12 号線が優先道路として発表されている。これも外環ノ 2 と含めて撤回して欲しい。東八道路インターチェンジをつくるために、南北の道路を整備する話が入ってきて、環境問題やお金もかかる。
- ・三鷹市の開発計画。3・4・3 号線は具体的にどうなるか。
- ・補 228 等放置している都市計画の方を先にやってくれ。外環ノ 2 はそれからでよい。
- ・現在計画されている都市計画道路をどのように整備するのかの方針がない。
- ・利便性や生活道路の安全を考えるのなら、青梅街道インターチェンジ（案）の近くだけでも整備を要する道路が多い。
- ・外環完成後の周辺の生活道路の情報も開示してほしい。

【考え方】

- 「多摩地域都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）（H18.4.25）」において、10 年で整備すべき路線として三鷹 3・3・11 号線、同 3・4・7 号線、同 3・4・12 号線等を東京都施行の優先整備路線として位置づけております。
- 外環周辺の都市計画道路の整備については、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら、また警察などと協議をしながら検討を進めていきます。

4-2-4. 将来交通量について

●総論的な意見と考え方



将来交通量や経済効果の算出根拠や結果が妥当かどうかわかりません。検討の過程も示してほしい。

〈意見例〉

- ・外環ノ 2 を将来交通量に入れば外環本線利用交通量はわずかで外環本線を着工する意味はない。
- ・現在の費用対効果が最適である根拠を示してほしい。
- ・シミュレーションは前提条件で結果が変わってしまうが、結果だけ示されてプロセスが抜けているのはおかしい。
- ・環境と同様、交通量予測のチェックも後からでは悪い。計算の前提はどうなっているのか。

【考え方】

- 将来交通量は、外環の整備効果をはじめとする必要性の検討の前提となるものです。将来交通量の推計にあたっては、人口や交通需要などの前提条件については最新のデータを利用し、また推計方法については実務的に成熟性の高い方法を利用しています。さらにインターチェンジの有無や東名以南の有無等の前提条件の変動によって将来交通量の変動する可能性があるため、幅を持った予測結果としています。これらの前提条件や推計方法等については、有識者によって構成される「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」において「構想段階における必要性の議論に必要な

将来交通量の予測結果としては信頼できるレベルにあるものと考えられる」と評価されています。

○なお、将来交通量の算出根拠については「考え方に基づく将来交通量について(H17.9)」を、経済効果の算出根拠については「経済効果の試算」(第3回東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会資料2-2)を参照してください。



誘発交通によって想定外の環境悪化が起こらないか心配です。

〈意見例〉

- ・自動車が増えるから道路を作る？道路を作ればますます自動車が増えます。
- ・温暖化など地球環境の悪化を考えると自動車の増加を抑えるべきで、道路が良くなるとますます車が増えるということになり環境が悪くなる。

【考え方】

○外環を整備すると、既存の道路の渋滞が緩和され、その結果、新たな交通需要を生むことが考えられますが、将来交通量の推計にあたり、予測可能な誘発交通は現時点で可能な限り考慮しています。「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」においても、「誘発交通に関しては、将来交通量推計で考慮可能なものについては折り込まれていることを確認している」とされています。

○なお、最新の知見については、引き続き研究動向を見ながら検討を進めていきます。(「外環の必要性検討における技術的視点からの評価(H17.9)」参照)

○場所別の具体的な意見と考え方



青梅街道インターチェンジの予測交通量に対する信頼性を懸念しています。

〈意見例〉

- ・将来交通量のつじつまが合わないことに対して根拠がないから説明できないのではないかと。青梅街道インターチェンジをつくるために数値を変えているのではないかと。

【考え方】

○将来交通量は、外環の整備効果をはじめとする必要性の検討やインターチェンジの設置の有無を検討する際の前提となるものです。将来交通量の推計にあたっては、人口や交通需要などの前提条件となるデータについては最新のものを利用し、また推計方法については実務的に成熟性の高い方法を利用しています。これらの前提条件や推計方法等については、有識者によって構成される「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」において「構想段階における必要性の議論に必要な将来交通量の予測結果としては信頼できるレベルにあるものと考えられる」と評価されています。

○なお、青梅街道の交通量については、資料によって将来交通量の値が異なるとの指摘を頂いております。これは、インターチェンジ設置の条件が異なる複数のケースで算出した交通量を公表したためです。以下が、ケース毎の青梅街道の交通量です。

・平成11年現況の青梅街道の交通量	約5.0万台/日
・将来（平成42年）、外環を整備しない場合	約4.9万台/日
・将来（平成42年）、外環を整備し、インターチェンジを設置しない場合	約4.8万台/日
・将来（平成42年）、外環を整備し、青梅街道インターチェンジ（ハーフ）のみ設置した場合	約5.5万台/日
・将来（平成42年）、外環を整備し、目白通りインターチェンジ、青梅街道インターチェンジ（ハーフ）、東八道路インターチェンジを設置した場合	約4.9万台/日

○なお、将来交通量の算出根拠については「考え方に基づく将来交通量について(H17.9)」を参照してください。

4-2-5. その他



インターチェンジの設置の有無に関しては、長期的、広域的な視点から考えることが大切です。

〈意見例〉

- ・当初計画通りインターチェンジは全部必要であり、国家100年、200年と考えると外環設置に必要ではないかと思う。
- ・長い目で見れば、必ず利用価値はあるし、旅行やドライブ、渋滞の解消にも役立つと思います。

【考え方】

- インターチェンジは、設置の有無によって周辺地域への効果及び影響が大きく異なることなどから、構想段階から外環の必要性和合わせて検討してきました。その後、これまでの検討を踏まえ、国と都は外環の必要性は高いと判断し、インターチェンジの設置の有無についての案も示した「東京外かく環状道路についての考え方—計画の具体化に向けて—（H17.9）」を提示しました。
- インターチェンジの設置の有無についての案は、周辺道路の交通状況、設置による利便性の向上の程度、地元の意向、周辺環境への影響等について、長期的・広域的な視点で総合的に検討したものです。今後、計画段階でみなさんのご意見を踏まえて計画を具体化しています。



外環よりも生活道路などの整備を優先すべきだと思います。

〈意見例〉

- ・外環よりも現在の道路の整備が大事な事項。
- ・主要幹線の交通量がそのままインター付近の昔のままの道路に流れるのでしょうか。歩道もなく、狭く、高齢者の人々（車いす）等が通るところへの事故防止策をインターより先に確約していただきたい。
- ・青梅街道インターチェンジの必要性は全くない。それよりも井草通り、千川通り、西武新宿線のシーザポイントの整備を行うのが先決だろうし、そこを行えば2000億ものIC建設費も使用しなくても済むのではないかと考える。
- ・上石神井駅前の開かずの踏み切り、対策をして欲しい。

【考え方】

- 道路の機能分担の適正化は重要です。環状自動車専用道路である外環は、放射方向の自動車専用道路に集中した交通を適正に分散させ渋滞を緩和させます。その結果、幹線道路を利用する通過交通が自動車専用道路に転換することで幹線道路の渋滞が緩和し、さらに生活道路に進入している通り抜け自動車は幹線道路を利用できるようになります。自動車専用道路、幹線道路、生活道路とそれぞれに役割や機能があり、それらに見合った交通が利用できるようになることで円滑な交通網の形成が図られます。国、都、区市でそれぞれの役割に応じた道路整備を進めていくことが必要です。
- 例えば、外環が整備されると、環状八号線の交通量が減少し渋滞が緩和されることで、混雑を避けて生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車が、環状八号線を走行するようになります。その結果、生活道路の安全性が向上します。
- なお、様々な交通政策を複合的に行っていくことは重要であり、バリアフリー事業や踏切対策事業等、様々な取り組みを進めています。



一般道の整備や公共交通への転換など、他の施策も検討する必要があります。

〈意見例〉

- ・過度に自動車に依存した社会から、自動車の利用を減らし、公共交通を充実させる政策を実行してほしい。現在の環八のアスファルトを一部削がし、芝生動道とし、LRTを走行させれば、ヒートアイランド現象の解消にも役立つ。
- ・交通の利便性向上というが、一般市民の立場から言えば、地下鉄など公共交通の整備の方が「利便性の向上」につながる。
- ・今ある道路や施設でどのようなことが可能なかということを議論した方がずっと効果的ではないでしょうか。
- ・広域の交通整備を考えるなら、南北道路で一番大きいと指摘されている踏切問題にお金を充てるべきだ。
- ・道路をつくらなくても交通を良くしたり、警察と協力して事故を少なくすることはできる。

【考え方】

- 外環整備以外の他の施策で、首都圏の交通問題を解消することができるかどうかについては、構想段階で比較検討しました。（「外環の必要性(H17.8)」参照）
- 大都市東京における都市交通問題の解決にあたっては、容量の拡大となる交通施設の整備（環状自動車専用道路の整備、一般道の整備、新たな公共交通の整備）と、需要の調整となる施策（既設の公共交通へのシフト、課金や規制等による需要調整等）とをバランスよく総合的に実施することが重要であると考えています。
- 大都市東京における外環は、自動車専用道路であることから効率的に大量の移動ニーズに対応するとともに、鉄道貨物輸送では対応が難しい今日の緻密な物流ニーズへの対応を可能とします。また、既設の放射方向の自動車専用道路を環状道路でネットワーク化することで、大規模で多方向の自動車交通ニーズに効率よく対応することができます。さらに、外環が整備されれば道路の機能分担の適正化が図られます。幹線道路を利用する通過交通が自動車専用道路に転換し、抜け道を利用する自動車が幹線道路に転換することで、幹線道路の混雑の緩和や生活道路での安全性の向上が期待できます。これらのことは、他の方策だけでは十分に、また、効率的に対応することが困難であり、外環は、様々な交通政策の中でも重要な柱であると考えています。

4-3. 環境

4-3-1. 環境改善効果について

●総論的な意見と考え方



外環整備により首都高や環状八号線等の渋滞が緩和され、環境の改善が期待できる。

〈意見例〉

- ・首都高速3号線は年中混んでいて時間も読めない。外環が早く出来れば首都高の渋滞も緩和され排気ガスの削減に役立つと思う。

【考え方】

○自動車から排出されるCO₂、NO_x、SPMの量は、自動車の走行速度が高まると減少する傾向にあります。現在、首都高や環状八号線等では慢性的に渋滞が発生しているため、自動車が発進、停止を繰り返して、低速で走行していることから、多くの排出ガスが発生していると考えられます。外環の整備によって、交通の流れがスムーズになり、走行速度が向上するとともに、走行量が削減されれば、排出ガスの削減が期待できます。（「これまでの検討の総括（H17.9）」参照）

4-3-2. 大気質について

●総論的な意見と考え方



ジャンクションやインターチェンジなどの地上部分を走行する自動車や、換気所からの排出ガスによる大気への影響を心配しています。

〈意見例〉

- ・インターチェンジ周辺に環境施設帯をつくらなければならない。排出されるガス等は周辺だけに留まらない。大変大きな環境破壊になる。
- ・インターチェンジで地上に出てくる道路を囲む等したほうが換気機能が高まるのではないかな。
- ・（東名JCT）周辺の大気への影響を考えると東名ジャンクションを地下化してほしい。
- ・（東名JCT）換気塔から大気質の影響が一番受けるのは国分寺崖線の上のようで、換気塔の高さは実質10mほどにしかならないのではないかな。
- ・（中央JCT）トンネルの途中では換気を行わないとなると、都心部で削減された排ガスが全て緑ヶ丘地域に出てくることになるのかな。
- ・（中央JCT）東八インターチェンジ設置により、外環への車が増え、大気汚染、振動など環境への影響が大きい。
- ・（中央JCT）全部で4箇所ある換気所のうち中央ジャンクションのものが高さ15mでいちばん低い。高い方がよいのではないかな。
- ・（青梅街道IC）排気塔が出来ると、地域全体に公害となる物質をばらまき、住民の健康が悪化することは必至！
- ・（青梅街道IC）青梅街道インターチェンジに換気所ができると、1km先には小中学校など子供の施設が集中しており、川沿いで低くなっているため排気ガスが降ってくるのではないかな。これ以上子供達の生活環境を悪くしないで欲しい。
- ・（青梅街道IC）私たち関町南1丁目は、青梅街道、千川通り、外環インターが出来れば、まさに道路の中の三角地帯になってしまいます。恐ろしい！排気ガスで住めなくなるかな。
- ・（目白IC）一番に大気汚染が心配。六丁目は近隣に大型マンションが出来たり、さらに外環道や大きな道路に囲まれ、汚れた空気が漂ってしまう場所になりそうで怖い。
- ・（目白IC）換気所がすごく大きいのはどうしてなのか。大泉の環境がますます悪くなるのではないかな。

【考え方】

○外環の整備にともなう沿線地域での大気質への影響などをできるだけ小さくするために、外環本線は極力、大深度地下を活用することとしました。（「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—計画の具体化に向けて—（H17.9）」参照）

○しかしながら、インターチェンジやジャンクション付近等では大気質への影響が心配されます。特に

トンネル出口坑口付近は、自動車の走行による影響に加えて、トンネル出口坑口からの排出ガスの影響で、二酸化窒素(NO_2)と浮遊粒子状物質(SPM)の将来濃度が高くなる恐れがあります。そのため、トンネル出口坑口付近でトンネル内の空気の漏れ出しを防ぐために、換気所を設置し、坑口手前で排出ガスを吸い取り、換気所から吹き上げることで、坑口付近での排出ガスの濃度が小さくなるよう配慮することを考えています。これにより、トンネル出口坑口における二酸化窒素(NO_2)や浮遊粒子状物質(SPM)の将来濃度は、環境基準を下回るものと見込んでいます。

○また、換気所からはトンネル内の空気を放出することになるため、換気所からの影響も心配されます。

トンネル内の空気は、トンネル内に設置する電気集塵機及び換気所に設置する除塵装置で浮遊粒子状物質(SPM)を極力除去した上で、換気所の塔頂部から上空高く吹き上げて拡散させます。この換気所から放出した空気は、約1km離れた地点で最大着地濃度となりますが、換気所から放出される二酸化窒素(NO_2)、浮遊粒子状物質(SPM)の最大着地濃度は環境基準の数百分の1程度であると見込んでおり、換気所から放出される空気による周辺の大気質への影響は非常に小さいと考えています。

○大気質への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また、供用直前の、換気所周辺の大気質の環境達成状況について十分把握するとともに、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の削減技術の開発動向を踏まえ、事業者の実行可能な範囲で必要に応じ、最新技術を換気所に適用することを事業実施段階で検討します。



トンネル内に排出ガスが充満してしまうのではないかと気がかりです。

〈意見例〉

- ・トンネル内で火災が生じた場合、換気が全て止まってしまうのではないかと。どのような想定をしているのか。
- ・トンネル内の空気汚染を懸念する。

【考え方】

○トンネル内を自動車の運転に適した環境に保つためには、トンネル内で自動車が排出したガスを換気する必要があります。そのため、トンネル内では車の流れに沿って空気をジェットファンで換気所に送り、集めた空気を換気塔から上空高く吹き上げることで、トンネル内に排出ガスが充満しないように計画しています。

○トンネル内の換気設計に関しては、トンネル内で火災、事故等が生じた場合の影響も含めて大深度トンネル技術検討委員会にて、専門家を交えて検討を進めていきます。

○場所別の具体的な意見と考え方



東名ジャンクションからの排出ガスや埃による住民(特に子供)の健康等への影響が心配です。



国分寺崖線と野川の間地域は、昔から空気がたまりやすいと言われているので、換気所からの排出による影響が気になります。

〈意見例〉

- ・東名高速とジャンクション接続なので地上出入り口になっているので、排気ガスや埃が気になります。洗濯物も干せない状態と聞いています。道路(車道)にカバーをかけてください。
- ・ジャンクション近く地下にならず、また地下部の換気が排出とは地形等も含め懸念される。
- ・東名ジャンクションの換気所は30mの高さのため、国分寺崖線に悪い空気が溜まる場所ができるのではないかと。以前、その地形のために成城では光化学スモッグによる公害が問題になった。溜まった空気を拡散できないのか。
- ・東名ジャンクションと国分寺崖線によって谷になる箇所ができて慢性的に排気ガスがたまるのではないかと。

【考え方】

- 東名ジャンクションでは、地上部に構造物が建設されることになるため、ジャンクションを走行する自動車からの排出ガスによる影響が懸念されるとともに、ジャンクションの敷地内に設置されることとなる換気所からの影響が懸念されます。
- 東名ジャンクション周辺で二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度が最も大きくなるのはトンネル出口坑口付近です。東名ジャンクションのトンネル出口坑口の二酸化窒素の将来濃度は0.043～0.056ppmであり、環境基準である0.06ppmを下回ると見込んでいます。また、浮遊粒子状物質の将来濃度は0.052～0.057mg/m³であり、環境基準である0.10mg/m³を下回ると見込んでいます。
- 地下のトンネル内を走行する自動車からの排出ガス等で汚れた空気は、電気集塵機等で処理した後に、換気所から上空高く吹き出すこととなります。東名ジャンクションに設置される換気所から放出した二酸化窒素、浮遊粒子状物質は、換気所から北北東に約0.9km離れた地点で最大着地濃度になると予測していますが、これは環境基準値と比較しても極めて小さい値となると見込んでいます。
- なお、大気質への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会でご客観的に審議されます。また、具体的な対策については、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



料金所付近での自動車の加減速による排出ガスが大気汚染につながらないか心配です。



東名ジャンクションのランプの上り坂で排出ガスの影響がどうなるか不安です。

〈意見例〉

- ・料金所の地下化は技術的に可能との回答であるが、地下化するとは言っていない。喜多見でも東名高速ができてから自動車公害が生じている経験もあり、料金所で働いている人たちは皆マスクをしているため、料金所付近の大気への影響が心配で疑心暗鬼になっている。
- ・東名ジャンクション(仮称)のランプ部分や料金所の部分には、騒音やほこりが出ないようドームをつけてほしい。
- ・料金所周辺は車の渋滞があるのか。
- ・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と。

【考え方】

- 勾配があるインターチェンジのランプ部や車が一旦停止し発進する料金所付近は、排出ガスが多くなることが懸念されます。
- 大気質への影響に関しては、できるだけ周辺への影響が小さくなるように環境施設帯を設置し、住宅地との距離を取るなど配慮することで、料金所付近での加減速や上り勾配の影響を考慮した場合の、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の将来濃度は、環境基準を下回るものと見込んでいます。また、今後さらにETCが普及することが予想されており、料金所で一時停止する車両が減るため、排出ガスによる影響は小さくなると考えられます。
- 大気質への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また、具体的な対策については、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



東名ジャンクションのトンネル坑口部からの排出ガスの影響が心配です。

〈意見例〉

- ・トンネル坑口部での騒音、換気所からの排気ガスで環境が悪くなる。
- ・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と。

【考え方】

- 東名ジャンクションのトンネル出口坑口では、トンネル内からの排出ガスの漏れ出しを防ぐために、換気所を設置し、坑口手前で排出ガスを吸い取り、換気所から吹き上げることで、坑口での排出ガスの濃度が薄くなるよう配慮しました。二酸化窒素、浮遊粒子状物質の将来濃度は、最大となる坑口付近においても環境基準を下回ると見込んでいます。
- なお、大気質への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また、具体的な対策については、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



現在でも、東名高速道路から大気汚染の影響を受けていることが問題です。

〈意見例〉

- ・喜多見や大蔵地域のNO_x、SPMは現状でも大泉と同程度で、降下煤塵は大泉よりもはるかに多い。

【考え方】

- 東名ジャンクション付近では、東名高速を走る車からの排出ガスに加え、外環と東名高速を行き来する車がジャンクション部を走るため、大気質への影響が懸念されるところです。外環だけではなく

東名高速を走る車も考慮した上で予測した結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の将来濃度は環境基準を下回ると見込んでいます。

○また環境施設帯を設けることで、周辺への影響を極力緩和するよう計画を具体化しています。

○なお、外環の供用後に環境の変化等について事後評価し、必要であれば改善措置等を検討します。

4-3-3. 騒音・振動・低周波音について

(1) 騒音について

●総論的な意見と考え方



ジャンクション、インターチェンジの騒音が心配です。

〈意見例〉

- ・騒音がどの程度のレベルで納まる事になるか今後の生活維持する上で一番の懸念される問題と考えています。(隣接地域に居住の為)
- ・例えば騒音対策に必要なデシベルをクリアするために必要なギリギリの措置でなく、5mでも10mでも騒音がゼロになるような壁を作って防ぐべき。
- ・工事中と完成後の騒音・振動が心配。特に夜間、静かに過ごせるのか？今は静かな環境なので。
- ・(東名 JCT) 今ある東名だけでも夜間の騒音が気になる上に、外環が加わること。
- ・(東名 JCT) 騒音対策(シェルター)の必要性大。騒音壁は越えて音が出る影響大。
- ・(東名 JCT) 東名が出来てからというもの、騒音(常に潮騒のような音が耳につく)や空気の汚染が気になっているのに悪化は確実。
- ・(東名 JCT) 東名 JCT のトンネル出口からの騒音、排気ガスの影響を心配。
- ・(東名 JCT) ランプ部分や料金所の部分には、騒音やほりが出ないようドームをつけてほしい。
- ・(中央 JCT) 中央ジャンクション周辺の騒音が心配である。
- ・(中央 JCT) 中央道 JCT は、なぜ、十文字の集中型なのか。集中することから、排ガスや騒音の問題が発生する。別のルートを通るような、もっと住民の立場に立った設計を行ってほしい。
- ・(青梅街道 IC) 地域分断、排気ガス汚染、騒音・振動など地域住民として青梅街道インターチェンジができることで心配されることです。健康被害が心配されます。
- ・(青梅街道 IC) 資料を読み限り、青梅街道 IC の騒音対策は十分でないと思われる。特に深夜の騒音が心配である。
- ・(青梅街道 IC) 騒音対策なども示しているが、外環のみの対策で、青梅街道には対策をとらなければ、周辺地域住民の被害を防ぐことにはならない。青梅街道には遮音壁は作らないのか。
- ・(目白 IC) 大泉街道とクロスする付近の完成後の振動と騒音はどの程度を想定しているのか。
- ・(東八道路 IC 及び目白 IC) 料金所付近で渋滞が発生すると思われるが、その影響はどのくらいと考えているのか。
- ・(東八道路 IC 及び目白 IC) 料金所周辺は車の渋滞があるのか。

【考え方】

○外環の整備にともなう沿線地域での騒音の影響などをできるだけ小さくするために、構想段階では、外環本線は極力、大深度地下を活用することとしました。「(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―計画の具体化に向けて―(H17.9)」参照)

○しかしながら、インターチェンジやジャンクション付近等の地上部では騒音の影響が心配されます。外環を整備した場合の騒音の影響を検討したところ、環境施設帯の設置、低騒音舗装、遮音壁の設置といった対策を実施することで、いずれの地点でも騒音に関する環境基準を下回ると見込んでいます。

○騒音への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また環境施設帯や遮音壁等の施設の詳細については、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら、検討を進めていきます。



換気所からの騒音が気がかりです。

〈意見例〉

- ・(中央 JCT) 換気所からの音の問題
- ・(中央 JCT) 煙突は、景観のことを考えると低い方が良いが、騒音のことを考えると高い方が良い。

【考え方】

- 換気所を設置することで、換気所からの騒音が懸念されます。
- 換気所による騒音の影響を検討したところ、消音装置の設置といった対策を実施することで、最大で 42dB となり、都条例で定める基準を下回ると見込んでいます。
- 騒音の影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また具体的な対策については、事業実施段階でもみなさんのご意見をお聴きしながら、検討を進めていきます。



東名高速の遮音壁が十分でないことが問題だと思えます。

〈意見例〉

- ・砧公園東側の騒音がとてもひどくて公園として最悪の状態です。東名の防音壁の現状を視察し、現在の技術にのっとったものに改造して欲しい。
- ・外環の前に東名の環境対策を即刻行ってほしい。現在の遮音壁では武蔵野台地上では効果がない。
- ・現在でも東名道の通行車輛の騒音が夜間喧しく響きます（特に南、東南の風のととき）が、防音設備を万全に（居住者のため）お願いしたい。

【考え方】

- 外環を整備することとなった場合、東名高速道路に並行して整備されることとなるランプ部では、環境施設帯の設置、低騒音舗装、遮音壁の設置といった対策を実施することで、環境基準は達成されると見込んでいます。
- 騒音の影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また具体的な対策については、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら、検討を進めていきます。

(2) 振動について

●総論的な意見と考え方



ジャンクション、インターチェンジやトンネルからの振動が心配です。

<意見例>

- ・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と。
- ・トンネル内を疾走する車両がもたらす物理的振動をどのように防止できるかがまったく不明。岩盤との関係で、一部吸収が可能とあれば学者の出席を求めて説明を開きたい。
- ・(東名 JCT) 完成後の夜中の地中を伝わる振動及び音
- ・(東八道路 IC) 東八インターチェンジ設置により、外環への車が増え、大気汚染、振動など環境への影響が大きい。
- ・(東八道路 IC) 今以上、振動と騒音は増えないかと。(中央道への上りの接続の為、道路は下り方向)
- ・(青梅街道 IC) 交通騒音・振動についても心配である。
- ・(目白通り IC) 大深度に入っていく途中のところの振動・騒音等についてしっかりした設計をして、最高の技術を使い、最小の影響となるようにして下さい。

【考え方】

- 外環の整備こともなう沿線地域での振動の影響などをできるだけ小さくするために、構想段階では、外環本線は極力、大深度地下を活用することとしました。「(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-計画の具体化に向けて-(H17.9)」参照)
- ただし、インターチェンジやジャンクション付近では振動の影響が懸念されます。また、トンネルからの振動が地表に伝わるのではないかと懸念されています。そこで、嵩上式、掘割式、地表式、地下式の各々について自動車の走行による振動レベルを検討したところ、道路交通振動の基準値を下回ると見込んでいます。
- 振動の影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また環境施設帯等の施設の詳細については、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら、検討を進めていきます。



大深度地下区間のトンネルからの振動が不安です。

<意見例>

- ・(東名 JCT) 大深度部においても上部の振動についても最大限の配慮をお願いします。(私は計画の上部に住んでいます)。
- ・(東名 JCT) 大深度地下なので振動の問題はないとは言えないと思う。
- ・(中央 JCT) 外環の直上で、振動の影響がでないように配慮して欲しい。外環は野川沿いに整備することになるので振動が伝わりやすいのではないかと懸念している。
- ・(中央 JCT) 地下を道路が通った場合の振動は、どの位感じるのか?生活していく上で影響があった場合の補償はしてもらえるのでしょうか?
- ・(練馬区) 石神井台に住む者だが、大深度地下化としても影響はないか心配である。多少とも振動がある場合は補償はあるのか。
- ・(練馬区) 振動が心配。

【考え方】

- 規模や構造等が類似している供用中の首都高速道路におけるトンネル地表部調査結果では、振動レベ

ルが土被り 1.5～6.0m の場合に、昼間 30 未満～40dB、夜間 30 未満～39dB であり、道路交通振動の基準値を下回っています。

○一方、大深度地下区間は、固い地盤であること、計画トンネルの土被りは 41m より深いことから、振動による影響はほとんどないと考えられます。

○振動の影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。

(3) 低周波音について

●総論的な意見と考え方



低周波振動の影響を心配しています。

〈意見例〉

- ・普通騒音ではなく、低周波音の音圧レベルについて調べているか。
- ・低周波音は実際にきてみないと分からないし、感覚という形で判断するとかかなり難しい問題になると思う。
- ・今度の中央ジャンクションは2つの換気所に8台ずつ計16台のファンが付いている。低周波音は2つの音が融合することで影響が生じるのではないかと心配である。

【考え方】

○外環の整備にともなう沿線地域での低周波音の影響などをできるだけ小さくするために、構想段階では、外環本線は極力、大深度地下を活用することとしました。（「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方ー計画の具体化に向けてー（H17.9）」参照）

○インターチェンジやジャンクション付近では低周波音の影響が心配されます。自動車の走行による低周波音の影響を検討した結果、低周波音の参考値を下回ると見込んでいます。

○低周波音の影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。なお、事業実施、供用後の各段階でモニタリング調査等を実施し、影響が確認された場合には、みなさんのご意見をお聴きしながら対策を検討していきます。

4-3-4 地下水について

(1) 水循環について

●総論的な意見と考え方



シールドトンネル及び開削部で地下水が遮断され、池や川の枯渇、樹木等への影響を懸念しています。

〈意見例〉

- ・外環が地下水脈を切断して水が涸れてしまう恐れがある。
- ・地下水脈が断たれて木々が枯れてしまう可能性があるというのに何が環境を良くするためなのか。

【考え方】

- 地下に構造物を構築し地下水の流れを遮ると、上流側で地下水位が上昇し、根腐れ、下水管等への揚圧力増大、液状化現象が起きやすくなる等の影響が心配されます。また下流側で地下水位が下がり、地盤沈下、井戸の取水ができなくなる、湧水が出なくなる、河川の流量が減少する等の影響が懸念されます。このようなことが生じないように地下水への対策を講じる必要があります。
- シールド工法の場合は地下水への影響は一般的に小さいですが、開削部では浅層地下水位に影響を与える恐れがあります。このため、極力、シールド工法を活用するよう計画を具体化しています。
- 浅層地下水の流れが阻害される区間では、地下水流動保全工法を実施することで浅層地下水位への影響が極めて小さくなると見込んでいます。一方、深層地下水の水圧変動は、季節変動と比べても小さいことから、大きな影響はないと見込んでいます。
- 地下水への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また、事業実施段階において、長期的な水位変動幅から水位変動量の基準値を設定し、地下水流動保全工法の効果に関する知見及び今後の技術開発の動向を踏まえ、地下水流動保全工法の規模、種類、維持管理方法等の具体的な環境保全対策を検討します。さらに、事業実施、供用後の各段階でモニタリング調査等を実施し公表するとともに、影響が確認された場合には、関係機関と連携を図り、みなさんのご意見を聴きながら適切な維持管理等の対策を検討していきます。



トンネル内への漏水を心配しています。

〈意見例〉

- ・トンネル内で漏水が生じた箇所から少しずつ破壊され、そこから道路が陥没するのではないかと心配である。対策をしっかり立てて、住民が納得できる説明をしてほしい。

【考え方】

- 最近のシールド工法で整備された事例を調べてみると、トンネル内に漏水はほとんど生じていませんが、設計、施工時には漏水が生じないように配慮し、事業実施及び供用後の各段階においてモニタリング調査等を実施し公表するとともに、関係機関と連携を図り、みなさんのご意見をお聴きしながら適切な維持管理等の対策を検討していきます。

○場所別の具体的な意見と考え方



東名ジャンクション周辺地域の地下水への影響が心配です。



湧水、井戸水、川とそれに伴う動植物等が揃った東名ジャンクション周辺地域の環境が大切です。



青梅街道インターチェンジの開削工事による地盤や地下水への影響が心配です。



青梅街道インターチェンジ周辺は水はけが悪く、大雨で地域が水浸しになったこともあるので、浅層地下水への影響が心配です。

〈意見例〉

- ・都内有数の地下水の宝庫であるこの地域固有の状況をどこまで設計で配慮しているのか。
- ・崖線地区及びひ成城の自然、湧水等への影響。
- ・地下水の影響はどうか。野川の水（流れ）が最近減ってきているが、トンネルにより枯れたりする事はないのか。
- ・野川のきれいな水がよごれてしまうのは残念である。
- ・国分寺崖線や野川の自然環境や景観の破壊が心配。特に湧水、野川の底抜け。
- ・地下水の流れが遮断されることによる湧水や井戸水への影響。
- ・地下水脈遮断による井戸水、湧水の枯渇、野川の漏水等、地域への影響は計り知れない。
- ・地下水への影響。玉川上水、神田川、仙川、野川への影響。
- ・野川の水が最近少なくなってきているのでこの計画によってその状況が悪化するのが心配。仙川の方にも影響はないのか。
- ・地下水位の変化を数値で言われても分からない。仙川や野川、国分寺崖線の湧水への影響はどのくらいなのか。
- ・密集した住宅地の立ち退きを行って緑地化し、一方で善福寺池が涸れることになったら問題である。
- ・地上や水脈に影響を与えないようにするべきである。（大深度を生かす）
- ・杉並区は水はけが悪く、昨年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。

【考え方】

- ジャンクション、インターチェンジ周辺では、構造物及び土留め壁により帯水層が遮断され、浅層地下水の水位は変動すると見込んでいます。浅層地下水位変動への対策として、地下水流動保全工法を実施することで、浅層地下水位への影響を極めて小さく抑えることができると見込んでいます。
- その結果、深層地下水圧の変動は季節変動と比べても小さく、井戸等への影響が生じることはないと思込まれます。
- 地下水への影響については、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また、事業実施段階には、長期的な水位変動幅から水位変動量の基準値を設定し、地下水流動保全工法の効果に関する知見及び今後の技術開発の動向を踏まえ、地下水流動保全工法の規模、種類、維持管理方法等、具体的な環境保全対策を検討します。事業実施、供用後の各段階でモニタリング調査等を実施し公表するとともに、影響が確認された場合には、関係機関と連携を図り、適切な維持管理等の対策を検討していきます。



神明の森みつ池の湧水への影響が心配です。



大深度地下トンネルにより善福寺川や地下水への影響が起こらないか不安です。



三宝寺池や石神井池の湧水など、石神井公園の自然に影響がないか心配です。



白子川の湧水の保全が大事だと思います。

〈意見例〉

- ・「みつ池」など湧水の流れはなかなか調査しきれないので心配である。
- ・善福寺公園のすぐそばを通る大深度の外環道はその付近の水系に影響を与えないのでしょうか。
- ・善福寺池の様変わりすることについて住民の立場になってことを進める気はさらさらないので、「とにかくシールド計画を進める方が先」の説明がっかりしました。
- ・地下水脈の破壊、善福寺公園への悪影響は否めない！！
- ・地下水や河川の保全対策はどのような工法で行うのか。薬剤を注入するのか。
- ・三宝寺池、善福寺池、井の頭の池の近く通ること地下水脈にどのような影響があるのか心配です。ルートを変更する等、是非一考をお願いします。
- ・三宝寺池、石神井池、善福寺池やその他の自然環境の破壊が心配です。
- ・石神井公園の緑は守ってほしい。
- ・白子川に出ている湧き水（下、横）が出ているので、それが保全されることが大事。

【考え方】

- 外環は大深度地下をシールド工法で施工するよう計画を具体化しています。シールド工法は地中を掘り進みながらトンネルを構築していく工法で、地上からの掘削が不要であることやトンネル構造の密閉性が高いことから地下水への影響が少ないことが特徴です。従って湧水等への影響はほとんど生じないと考えています。
- 地下水への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。



杉並浄水場の水質への影響を懸念しています。

〈意見例〉

- ・杉並浄水場の水質に影響が出ないか予測、評価をしてほしい。

【考え方】

- シールド工法は、密閉式のシールドで掘削した直後に、セグメントと呼ばれる部材により露出した地盤を覆います。このため、地質及び地下水が直接空気に触れることはなく、酸性化しないと考えています。
- 水質への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。

(2) 地盤沈下について

●総論的な意見と考え方



シールドトンネル及び開削部で地下水が遮断され、地盤の沈下への影響が起こらないか懸念しています。

<意見例>

- ・地下水の問題、地盤沈下の問題大である。
- ・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。

【考え方】

- 浅層地下水位が変動すると、東名ジャンクション周辺、中央ジャンクション及び東八道路インターチェンジ周辺、大泉ジャンクション及び目白通りインターチェンジ周辺の河川沿いの沖積地で地盤沈下が生じる恐れがあります。青梅街道インターチェンジ周辺は、軟弱な沖積層が分布していないため、地盤沈下はほとんど生じないと考えています。
- 開削区間など浅層地下水の流れが阻害される可能性がある区間では、地下水流動保全工法を実施することで地下水位の変動量は極めて小さくなることから、環境保全対策後の地盤沈下は極めて小さくなると見込んでいます。
- 地盤沈下への影響については、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。

○場所別の具体的な意見と考え方



ジャンクションと仙川に囲まれる緑ヶ丘地域は川沿いで地盤が悪いので、建物への影響が心配です。

<意見例>

- ・川沿いなので地盤が悪い。建物、地盤が心配。工事の際には川沿いはなるべく避けて欲しい。補償もきちんとして欲しい。
- ・緑ヶ丘は軟弱地盤のため、工事により大きな影響が出そうで心配である。以前、下水道の工事をした際、住居に影響が出たところが何軒かあった。十分に調査をし、よく考えてほしい。

【考え方】

- 緑ヶ丘地域の地盤が軟弱であることは環境の現地調査で把握しています。浅層地下水位が低下してしまふと地盤沈下が生じる恐れがあることから、地下水への影響が小さくなるように、地下水流動保全工法を実施することを考えています。
- 地盤沈下への影響については、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。



青梅街道インターチェンジ周辺地域で、大深度地下トンネルにより地盤沈下が起こらないか不安です。

〈意見例〉

- ・地盤沈下や善福寺公園の生態系への影響はどうかと考えているのか。
- ・地下水分断による地盤沈下のおそれある。

【考え方】

- 青梅街道インターチェンジ周辺は、軟弱な沖積層が分布していないため、浅層地下水位の変動に伴う地盤沈下はほとんど生じないと考えられます。
- 地盤沈下への影響については、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。



大泉ジャンクション周辺地域で、地盤沈下等の影響が心配です。

〈意見例〉

- ・地下トンネルによる影響（排ガス、事故、地盤沈下 etc.）を考えると、まだ不明な点が多いので、作らないことも考えてほしい。

【考え方】

- 浅層地下水位の変動にともなって、大泉ジャンクション周辺の河川沿いの沖積地で地盤沈下が生じる恐れがあります。地下水位が低下してしまうと地盤沈下につながる恐れがあることから、地下水への影響が小さくなるように、地下水流動保全工法を実施することを考えています。
- 地盤沈下への影響については、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。

4-3-5 動物、植物、生態系について

●総論的な意見と考え方



動植物などの自然環境を保全することが大切です。

〈意見例〉

- ・利便性だけでなく他の生物にも配慮する新しい道路計画を考えてほしい。

【考え方】

- 外環の整備にともなう沿線地域での動物、植物、生態系への影響などをできるだけ小さくするために、構想段階では、外環本線は極力、大深度地下を活用することとしました。（「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―計画の具体化に向けて―（H17.9）」参照）
- 外環を整備することで、動物に関しては、鳥類5種、爬虫類1種、両生類1種、魚類3種、昆虫類6種、クモ類1種、注目すべき生息地1箇所に影響が及ぶと考えられます。このため環境保全対策として、夜間照明の適正配置、河川流量の確保、消失する生息環境又は移入可能な環境の代償を実施するよう計画を具体化しています。
- また、植物に関しては、維管束植物1種、藻類1種に影響が及ぶと考えられます。このため、環境保全対策として、消失する生育環境の代償、重要な種の個体保存を実施します。
- 動物、植物、生態系への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また、具体的な対策については、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

○場所別の具体的な意見と考え方



生物に与える影響を小さくするため、東名ジャンクションは地下化すべきだと思います。

〈意見例〉

- ・東名ジャンクションは、景観保護、海風・野鳥の飛来を阻害しないよう完全に地下化してほしい。
- ・東名高速は国分寺崖線を区切っていて生物の横断ができないので、東名ジャンクションの連絡路は現在の東名の高さを越えないでほしい。

【考え方】

- ジャンクションの構造は、周辺への影響を抑えるために、ランプを極力地下に収めるよう計画していますが、既存の自動車専用道路との接続のため、地上部分の整備が必要です。ただし、生物に与える影響を小さくする観点で、詳細な構造の検討は、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



野川沿いの生態系が損なわれないか心配です。

<意見例>

- ・野川は水や生態系に恵まれており、開削工事による影響が心配である。

【考え方】

- 野川の河川区域は、ランプ部の一部を除き外環の計画区域に含めないように、また極力、大深度を活用するように計画を具体化しています。
- 東名ジャンクション付近では環境施設帯を設置することとしていますが、緑化等については、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聞きしながら検討を進めていきます。



神明の森みつ池の動植物への影響が心配です。

<意見例>

- ・野川と国分寺崖線のみつ池の間は約50mしかなく、そこに外環16mが2本通ると、地下であっても振動により希少動物に影響が及ぶのではないかと。

【考え方】

- 神明の森みつ池の辺りでは、外環は大深度地下をシールド工法で施工するよう計画を具体化しており、動植物等への影響はないと見込んでいます。
- 動植物等への影響については、事業実施段階および供用後の段階において、モニタリング調査等を実施し、影響が確認された場合には、みなさんのご意見をお聞きしながら、対策を検討していきます。



オオタカの営巣への影響がないか心配しています。

<意見例>

- ・ボーリングの振動はオオタカに大きく影響させないか。
- ・野川上空には、現在オオタカが飛翔しているが、このような環境を、今後継続出来ますか。
- ・オオタカは場所を変えながら営巣をする。代償の原則を明らかにして欲しい。

【考え方】

- 野川・国分寺崖線フィールドでオオタカに関する情報が寄せられたことから、平成17年8月から現地観測を継続しており、現在までに、オオタカの造巣、営巣に関する行動が確認されています。
- 現在までの観測結果では、トンネル区間に相当する部分で行動していることから、外環整備による影響はないものと考えていますが、今後も引き続き、オオタカの営巣行動等に関して観測を継続していきます。

4-3-6. 景観、地形及び地質、緑の量、史跡・文化財、日照阻害、電波障害

(1) 景観について

○場所別の具体的な意見と考え方



東名ジャンクション周辺の景観がどうなるのか心配です。



東名ジャンクションによる崖線景観の破壊を懸念しています。

〈意見例〉

- ・自宅の二階から見える場所なので、照明、防音壁等のカラー等を環境に調和したものを配慮して欲しい。
- ・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。
- ・地域の声を聞いて、トンネル出入口の景観設計をやってほしい。
- ・国分寺崖線や野川の自然環境や景観の破壊が心配。

【考え方】

- 東名ジャンクション周辺地域では、道路構造の一部が地上部に設置されることとなるため、市街地景観が変化することになります。
- 東名ジャンクション周辺の市街地景観については、東名ジャンクションの色彩、デザインに配慮するとともに周辺の緑化等を実施することで、できるだけ地域の景観と調和するようにしていくことが重要であると考えています。
- ジャンクションの色彩、デザインや周辺の緑化等については、事業実施段階にみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



中央ジャンクションによる景観への影響を懸念しています。

〈意見例〉

- ・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ので、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。

【考え方】

- 中央ジャンクション周辺地域では、道路構造の一部が地上部に設置されることとなるため、市街地景観が変化することになります。
- 中央ジャンクション周辺の市街地景観については、中央ジャンクションの色彩、デザインに配慮するとともに、周辺の緑化等を実施することで、できるだけ地域の景観と調和するようにしていくことが重要であると考えています。
- ジャンクションの色彩、デザインや周辺の緑化等については、事業実施段階にみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



青梅街道インターチェンジにより地域の景観が損なわれないか心配です。

〈意見例〉

- ・換気塔の位置は青梅街道に近くに持っていき、少しでも住宅街から遠ざけるのが住民のため、街の景観のために必要である。
- ・杉並区にインターチェンジが作られ、景観が損なわれる。

【考え方】

- 青梅街道インターチェンジ周辺地域では、道路構造の一部が地上部に設置されることとなるため、市街地景観が変化することになります。
- 青梅街道インターチェンジ周辺の市街地景観については、周辺の緑化等を実施することで、できるだけ地域の景観と調和するようになっていくことが重要であると考えています。
- 青梅街道インターチェンジの周辺の緑化等については、事業実施段階においてみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



東名ジャンクションの換気所の煙突が景観に与える影響が心配です。

〈意見例〉

- ・東名ジャンクション周辺に熱源となる施設が集中している上、巨大な換気塔は景観を台無しにするので換気塔を分散し周辺への環境影響を軽減してほしい。

【考え方】

- 東名ジャンクション周辺地域では、高さ約 30mの換気塔の設置を検討しており、市街地景観が変化することになります。
- 換気所周辺の市街地景観については、換気所の色彩、デザインに配慮するとともに、周辺の緑化等を実施することで、できるだけ地域の景観と調和するようになっていくことが重要であると考えています。
- 換気所の色彩及びデザインや周辺の緑化等については、事業実施段階にみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



中央ジャンクションの換気所による景観への影響が心配です。

〈意見例〉

- ・排気塔が気になる。どのくらいの間かくでどこにできるか。大気の影響。大きな建造物なので、景観にも大きな影響があるので。
- ・換気所は景観に配慮し、できるだけ高さをおさえた方がよい。
- ・煙突は、景観のことを考えると低い方がよいが、騒音のことを考えると高い方がよい。

【考え方】

- 中央ジャンクション周辺地域では、2箇所へ高さ約 15mの換気塔の設置を検討しており、市街地景観が変化することになります。

- 換気所周辺の市街地景観については、換気所の色彩、デザインや周辺の緑化等を実施することで、できるだけ地域の景観と調和したものとしていくことが重要であると考えています。
- 換気所の色彩及びデザインや周辺の緑化等については、事業実施段階にみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

(2) 地形及び地質について

○場所別の具体的な意見と考え方



国分寺崖線の貴重な自然環境が守られるのかが心配です。



国分寺崖線がある東名ジャンクション周辺地域の環境が大切です。

〈意見例〉

- ・国分寺崖線は大変自然に恵まれたところであり、ぜひ守ってほしい。このような住民の意見があることを踏みにじらないでほしい。
- ・国分寺崖線の自然環境（樹木、鳥、魚、昆虫、湧水、川）が破壊されること。
- ・国分寺崖線の赤松や黒松が枯れないか心配である。
- ・崖線、湧水、川とそれに伴う動植物がそろったこの地区の環境を格別大切に考えています。
- ・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。
- ・世田谷区間の崖線、緑、湧水、川、動植物など宝ともいえる環境は十二分に守られなければならない。

【考え方】

- 国分寺崖線については、ほとんど改変することなく整備できるよう計画を具体化していますが、環境への影響については、環境影響評価手続きの中で、予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。



地域で親しまれた地形である殿山を残すことが大切です。

〈意見例〉

- ・国分寺崖線の先端にある殿山は地域のシンボルであるが、東名高速が整備されてから見える場所が限られてしまった。今回示されている案では殿山が全く見えなくなってしまうため、景観を残すためにもランプを地下にしてほしい。

【考え方】

- 計画の具体化にあたっては、殿山を一部改変せざるを得ませんが、今後、事業実施段階で、環境施設帯を活用した緑化や、殿山への眺望や殿山からの眺望などにも配慮した東名ジャンクションの橋種や橋脚の形状等について検討していきます。



八の釜憩いの森の湧水や、カワモズクへの影響が心配です。



八の釜憩いの森の湧水は代替措置で復元が可能なのか。

〈意見例〉

- ・八の釜の水と三宝寺池の水への影響が気になる。憩いの場として残してほしい。
- ・湧水（下からわいているところ）は都区内でも数少ない。湧水量が豊富で、生物、動植物、ビオトープをつくらうと思っていた。カワモズク等絶滅種が群生しているのがどうなるか心配。
- ・八の釜の湧水の「移設」は本当に可能かどうか不明。壊された自然環境や生態系は人工的に作られたものでは代替が出来ないと思う。今あるものを大切に残す事を、新しいものを作る事と同じように考えてもらいたい。
- ・八の釜の現状をできる限り残してもらいたいという気持ち地元では強い。今のまま残せなかったのか。また、代替地は実際にあるのか。

【考え方】

- 計画の具体化にあたっては、八の釜憩いの森は地上部を改変する区域に含めざるを得ず、全てを保存することは困難ですが、可能な限り残していきたいと考えています。
- 湧水地の代償として、水源の確保による水辺環境の整備を行うとともに、八の釜の湧き水に関する資料を記録保存することを検討しています。残す部分の整備の仕方や代替する環境整備の方法について、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。カワモズクについては、湧水地の代償地への移植など個体保存について検討を進めていきます。

(3) 緑の量について

○場所別の具体的な意見と考え方



東名ジャンクション周辺地域で植栽をして緑豊かな環境がすぐに形成されるかが心配です。



東八道路インターチェンジの設置により、静かで緑多い地域が分断されることを懸念しています。

〈意見例〉

- ・長い工事期間の初期段階で、将来の植栽計画に基づき木を植えていって、緑豊かなジャンクションとなるよう計画して欲しい。
- ・環境が大きく変わり静かで緑多い地域が、インターチェンジによって分断されることに危惧を感じている。

【考え方】

- 本事業の実施により失われる緑については、関係自治体の条例に基づいた緑化計画を立案するなど、失われる緑の量と同程度以上の緑の回復を図ります。
- 環境施設帯等の緑化に際しては、関係機関と調整の上、みなさんのご意見をお聴きしながら、動物、植物の生息・生育環境等を創出すること等を考慮します。



青梅街道の美しいケヤキ並木がどうなるか心配しています。

〈意見例〉

- ・美しいケヤキ並木が破壊されてしまう。
- ・合成写真では青梅インターチェンジが木に囲まれているが、青梅街道周辺のケヤキを一度切り倒すのか、そのまま残すのか。

【考え方】

- インターチェンジを整備した場合、計画幅にかかるとケヤキをすべてそのまま残すことは困難ですが、できるだけ残す工夫をしていきたいと考えています。
- ケヤキの移植等については、工事の実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



大泉ジャンクション周辺地域の緑等、自然環境の破壊を心配しています。

〈意見例〉

- ・インター、ジャンクションは車だけではなく、人間に配慮したものにし、緑と水を配分した快適なものにする。

【考え方】

- 大泉ジャンクション周辺地域は、ジャンクションや目白通りインターチェンジを地上部に整備するよう計画を具体化しており、地上部を改変することとなります。
- 地上に道路を整備する区間は、環境施設帯を設置することを検討しています。今後、事業実施段階で環境施設帯を活用した緑化などについて、みなさんのご意見をお聞きしながら検討を進めていきます。

(4) 史跡・文化財について

○場所別の具体的な意見と考え方



歴史的資産が揃った東名ジャンクション周辺地域の環境が大切です。

〈意見例〉

- ・喜多見は世田谷の中でも歴史の深い地域で、いろいろと貴重なものがある。そのような喜多見で外環を建設すべきでない。
- ・都や区は喜多見の歴史や風土を知った上で事に当たってほしい。

【考え方】

- 埋蔵文化財包蔵地については、文化財保護法、関係区市の文化財保護条例などの規定に基づき届け出などの手続きを行います。
- 史跡・文化財への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。

(5) 日照障害について

●総論的な意見と考え方



日照障害が起きないか心配です。

〈意見例〉

- ・換気塔による地元への障害、電波障害、日照問題などがとても心配です。
- ・高い換気塔ができることによる日照の問題

【考え方】

- 外環の整備にともなう沿線地域での日照障害の影響などをできるだけ小さくするために、構想段階では、外環本線は極力、大深度地下を活用することとしました。（「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―計画の具体化に向けて―(H17.9)」参照）
- 本事業の実施により高架構造となる東名ジャンクション、中央ジャンクション、大泉ジャンクション及び換気所の周辺において、日照に著しい影響を及ぼすことはないの見込んでいます。
- 日照障害の影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。

(6) 電波障害について

●総論的な意見と考え方



電波障害が心配です。

〈意見例〉

- ・放射7号の北側に住んでいる者としては特に懸念される事はありません。電波障害がなければ可と思います。
- ・電波障害はないわ。

【考え方】

- 外環の整備にともなう沿線地域での電波障害の影響などをなるべく小さくするために、構想段階では、外環本線は極力、大深度地下を活用することとしました。（「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―計画の具体化に向けて―(H17.9)」参照）
- 本事業の実施により高架構造となるジャンクション部及び換気所の周辺などにおいて電波障害の発生が考えられますが、関係者との協議の上、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき、適切な改善策を講じます。
- 電波障害の影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。

4-3-7. その他環境全般等に関わる事項

●総論的な意見と考え方



地域の生活環境を守ることが大切です。

〈意見例〉

- ・利便性よりも周辺に居住する人々の健康害・精神苦痛の大きさの方を考え、重視して欲しい！
- ・環境が悪くなることにおびえながら生活をするような地域に子供たちを住ませたくない。
- ・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。
- ・東名から関越まで12分と謳っているが、私たちにとってはそんな利便性よりも環境を守る事のほうが大事である。
- ・仮に外環計画が不可避であれば、大深度しかない。ただし、地上部はなしが前提。
- ・想像がつかないが、地上部への影響が本当に少なく、安全性が確保できるのであれば進めてもらいたい。
- ・将来経済情勢など必要最小限はやむを得ないと思うので大深度で地上部の影響は最小限にして欲しい。

【考え方】

- 沿線地域の生活環境を守ることが重要であると認識しております。外環の整備にともなう沿線地域での生活環境への影響などをできるだけ小さくするために、構想段階では、外環本線は極力、大深度地下を活用することとしました。一方で、ジャンクションやインターチェンジは、地上部の改変を伴うことから、地域周辺でのまちづくりや環境への配慮が重要であると考えています。
- そのため、地域に及ぼす影響を極力回避するとともに、環境施設帯の設置や周辺道路の整備、地元区市及び住民の行う周辺の環境整備等についても、今後みなさんのご意見をお聞きしながら必要な整備、支援などの検討を進めます。



環境基準が達成されるのかどうか不安です。

〈意見例〉

- ・換気塔と同じ高さのマンションに住んでおり、地上1.5メートルでは大気環境基準を守ることができても、7階では基準値を超えてしまうのではないかと。
- ・環境基準が守られているかどうかは平均値で決まるが、平均ということは基準値を超えている時もあるはずで、それが健康に与える影響が心配である。
- ・何でも基準値内に収めればよいという問題ではない。一般の、影響を全く受けない地域と比べてどうなのか、また、現在と比べてどのくらい変わるのかを示してほしい。

【考え方】

- 環境基準は、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」と認識しています。
- 環境への影響については、環境基準など保全すべき目標値を満足するものと予測しておりますが、居住環境や自然環境への影響を極力抑えるよう、事業実施段階、供用後の各段階においても、地域のみなさんのご意見をお聞きしながら、検討を進めていきます。



供用後、環境に影響が生じた場合の対応が不安です。

〈意見例〉

- ・環境への影響がないと数字で示しても予想外の事態の責任は取れるのか。
- ・地下水他モニタリングは今後も続けるというが、そこで問題がでた時も誰が責任を取るのか。また問題が分かった時点で取りやめはあるのか。
- ・圏央道の例で問題にしているのは、国の取り組み姿勢がいつも、着手してしまえば後はどうなっても構わないということである。

【考え方】

- 事業中にあっても地下水などのモニタリングをしながら事業を進め、仮に、著しい影響が生じることが明らかとなった場合は、環境保全のための必要な追加対策を検討、実施します。
- また、完成後も必要に応じて、大気質や騒音の観測を継続するなどの事後調査を実施します。



外環が地下化しても地上部街路が整備されて、環境への影響が生じることにならないか心配です。

〈意見例〉

- ・外環ノ2ができると、生活への障害が大きいだらう（東西交通の分断、大気汚染、騒音、振動等）。

【考え方】

- 地上部街路（外環ノ2）の計画については、これまで
 - ①現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備
 - ②都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備
 - ③代替機能を確保して都市計画を廃止の3つの考え方を示し、意見を聴いてきました。
- さらに、平成18年4月に公表した「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」においても、外環が地下化された場合、その必要性について検討する路線として位置づけました。
- 今後、引き続きみなさんの意見をお聴きしながら、区市とともに早期に結論を得られるよう検討を進めます。

○場所別の具体的な意見と考え方



世田谷通りインターチェンジの設置による利便性の向上よりも環境への影響を心配しています。

〈意見例〉

- ・世田谷通りとのインターはそこに住む人々にしてみると車の量が多くなるから少なくて済むかによって決まります。そのインターを利用して有る利益より常時公害にさらされる悪が多いか。後者の方が絶対に多いと思います。
- ・交通の利便性は大事だが、環境不安なしで。

【考え方】

○世田谷通りは計画通り2車線で整備が完了しており、現状において交通量が多いことから、インターチェンジを設置した場合にはさらなる混雑が見込まれることや、この地域は東名高速の東京インターチェンジに近接しており、一定の利便性が確保されていること等の理由から、計画の具体化にあたっては世田谷通りインターチェンジは設置しないこととしています。

○このため、世田谷通りインターチェンジによる環境への影響はありません。



中央ジャンクション周辺地域の環境が悪化して住み続けられなくなるか心配です。

〈意見例〉

- ・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。

【考え方】

○中央ジャンクション及び東八道路インターチェンジ周辺地域では、ジャンクション及びインターチェンジが地上部に建設されることによる大気、騒音、振動などの影響が懸念されます。これらについては、環境基準を下回ると見込んでいますが、できるだけ影響が小さくなるように対策を検討する必要があると考えています。そのほか、数値では表せない地域分断や景観、環境施設帯の使われ方など生活環境への懸念がありますが、これらについては、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



中央道の側道がない部分における環境への影響を懸念しています。

〈意見例〉

- ・中央道直近での環境への影響を懸念。

【考え方】

○周辺の住宅地への環境影響を小さくするために、外環の整備による影響が想定される区間については、都心側の中央道の側道がない部分においても、環境施設帯を設置するよう、計画を具体化しています。環境施設帯の使い方については、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



青梅街道インターチェンジの設置により、環境の良い善福寺地域への影響がないか心配です。



青梅街道インターチェンジ周辺地域は、大深度地下のメリットを生かし、先人が整備した良好な住宅地を保全することが大切です。



静かな環境、善福寺公園の水や動植物など、青梅街道インターチェンジ周辺地域の自然環境をトータルに保全することが必要です。



地域の貴重な資源である善福寺公園の環境を保全することが大切です。

〈意見例〉

- ・青梅街道インターは小学校、幼稚園への影響、善福寺の水と緑、井草八幡の緑への影響を考えれば練馬方向だけでよい。
- ・環境破壊が大きすぎる（善福寺公園、井草八幡）。周辺の渋滞、環境は悪化する。必要性を認められない。作るなら練馬の奥に作っていただければ良いのでは？反対している杉並区の境界線で作る必要はない。千川通りの右側に作れば良い。
- ・杉並・武蔵野の良好な住宅地をつぶすのでは大深度化の意味がない。
- ・今の良好な住宅地をつぶすことは罪悪。カネの無駄遣い。理不尽なので反対運動の再燃必至。
- ・池が枯れる。排気ガス（地下道を作るにしても排気塔が必要なので反対）。動植物がいなくなる。騒音。
- ・静かな環境、美しい善福寺公園などの水と緑を求めて住んでいる杉並区民の反対の意見は尊重しなくてはなりません。
- ・善福寺池の濁水。地下水の濁水。自然破壊。よい環境の住宅街に道路を作るのはどういうことか。排気ガスで、住民の生活、健康が害されるのは我慢できない。
- ・排気塔が出来ること、地域全体に公害となる物質をばらまき、住民の健康が悪化することは必至！また、地下水脈の破壊、善福寺公園への悪影響は否めない！！
- ・地下水や善福寺公園、その他周辺に与える影響についてももっと調査が必要でしょう。
- ・地下水への影響がこの地域の誇りでもあり財産でもある善福寺公園への生態系へ大きくかわると考え、危惧しています。

【考え方】

○青梅街道インターチェンジ周辺地域では、インターチェンジが地上部に建設されることによる大気、騒音、振動などの影響が懸念されます。これらについては、環境基準を下回ると見込んでいますが、できるだけ影響が小さくなるように対策を検討する必要があると考えています。そのほか、地域分断や景観、環境施設帯の使われ方など生活環境への懸念がありますが、これらについては、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



交通量の増加によって、窓を開けたり、屋外での授業ができないなど、桃井第四小学校の生徒の健康や学校生活に影響が出ないか心配しています。

〈意見例〉

- ・桃四小の子供たちの健康、通学が心配。地域の分断、環境の悪化が心配。生活道路への車の流入。
- ・桃四小学校の横を大きな道が計画されている。今も夏のプールは光化学スモッグで中止の現在、子孫に緑を残すべく考えて欲しい。

【考え方】

- 青梅街道の将来交通量は、現況よりも約1千台/日減少すると見込んでおり、現在の交通状況と大きくは変わらないものと考えています。
- また、大気、騒音、振動などの影響については、環境基準を下回ると見込んでいますが、できるだけ影響が小さくなるように対策を検討する必要があると考えています。
- 環境への影響については、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、

みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また、事業実施段階に、具体的な対策について、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



地域の貴重な資源である井草八幡宮の環境が保全されるのか心配です。

〈意見例〉

- ・青梅街道インターは小学校、幼稚園への影響、善福寺の水と緑、井草八幡の緑への影響を考えれば練馬方向だけでよい。
- ・環境破壊が大きすぎる（善福寺公園、井草八幡）

【考え方】

○井草八幡宮周辺は大深度地下を活用するよう計画を具体化しており、大気、騒音、振動等による影響は極めて小さいものと考えています。



都心に近く緑の多い静かな住宅地である大泉ジャンクション周辺地域の環境が悪くならないか心配です。



大泉ジャンクション周辺地域の環境や生活への影響が不安に思います。

〈意見例〉

- ・大泉ジャンクションは地域に公害を及ぼす事はまぬがれない。せめて地域に対して影響を少なくする発想を持って欲しい。
- ・練馬区は緑が多いのが自慢であったが道路もでき、また地上道路が出来たとすれば非常に残念である。是非緑を残して下さい。
- ・交通便利ばかり言われているような気がします。もっと地域の環境や生活についても考えてほしい。

【考え方】

○大泉ジャンクション及び目白通りインターチェンジ周辺地域では、インターチェンジが地上部に建設されることによる大気、騒音、振動などの影響が懸念されます。これらについては、環境基準を下回ると見込んでいますが、できるだけ影響が小さくなるように対策を検討する必要があると考えています。

●総論的な意見と考え方



ヒートアイランドの発生を懸念しています。

〈意見例〉

- ・地下方式でもヒートアイランド現象がおきるのではないかと大変心配している。
- ・ヒートアイランドで東京がますます暑熱地獄になる。
- ・騒音や大気汚染のことは調べられているようですが、気温の変化はあるのでしょうか？是非調べて欲しい。
- ・外環が予定通りの計画で開通すれば我が家の南は外環の料金所、北は世田谷通りとなり生活の場としてどんなになってしまうか、住み続けられるのかと心配である。恐らく光化学スモッグ、夏場のヒートアイランド現象などで住み続けられないと思う。

【考え方】

○ヒートアイランド現象は、都市部の地表面の熱収支が、道路舗装や建築物などの増加や冷暖房などの人口排熱の増加により変化し、都市部の気温が郊外に比べて高くなる現象のことです。ヒートアイランド対策として、ヒートアイランド対策大綱が策定されています。この中で、ヒートアイランド対策として、1) 人口排熱の低減（三大都市圏環状道路整備等交通円滑化による渋滞削減など）、2) 地表面被覆の改善、3) 都市形態の改善、4) ライフスタイルの改善等が挙げられています。外環の整備により交通円滑化が図られ、東京全体としてはヒートアイランドの緩和に資すると考えています。



換気所からの発熱を懸念しています。

〈意見例〉

- ・換気所からの発熱を懸念。

【考え方】

○換気所は、トンネル内の空気を、除塵装置等を通し、換気所の頭頂部から上空高く吹き上げ排出するものです。したがって、影響を及ぼすような発熱等は想定されません。

4-3-8. 影響の予測、評価について

●総論的な意見と考え方



大深度地下利用の実績が少ないため、環境への影響を十分に予測できないのではないかと不安です。



環境調査や環境影響の予測、評価が適切なかわからないので心配です。

〈意見例〉

- ・住宅地の地下を通して影響は全く無いのか。どこか実績はあるのか（大深度を利用した（住宅地での）道路）。大深度にしたところで、環境悪化は避けられない。
- ・大深度地下なら安全かつ環境破壊はないという根拠不明、理解しがたい。
- ・地下水の解析領域について、深層地下水の観測点が18しかないのに信頼性が高い予測を行うことは無理ではないか。
- ・東京都仕様のデータとよく整合性が取れたと不思議だ。
- ・環境影響評価の方法書は、地上案でのものだったのではないか。
- ・地質を含めて調査が適切に行われているのか不安。
- ・環境への影響。本当に科学的に検討しているのか？

【考え方】

- 環境影響評価やトンネルの設計等に当たっては、各専門家の方々のご意見を頂きながら、慎重に検討を進める必要があると考えています。これまでに、環境の現地調査や予測評価に当たっては、専門家に助言を頂きながら検討を進めてきました。
- 環境影響評価の際には、みなさんのご意見を頂くとともに、都民の健康と環境を守る観点から、環境影響評価手続きの中で、環境部局にある専門家で構成される東京都環境影響評価審議会で、予測手法や内容の妥当性をチェックして頂くこととなります。



環境影響の予測結果等について、検討の過程も示すべきです。

〈意見例〉

- ・地下水に関するデータを読み込みしたベースとなる考え方（設計、係数etc.）を示してほしい。また検証の過程についても示してほしい。
- ・人口動態、交通量予測など、グラフで示されたものについても、出典あるいは元データを示してほしい。
- ・シミュレーションは前提条件で結果が変わってしまうが、結果だけ示されてプロセスが抜けているのはおかしい。

【考え方】

- 環境影響を予測、評価した結果については、環境影響評価手続きの中で公告、縦覧します。この中で、予測結果だけでなく、予測手法等の検討の経過についても記載することとしています。

4-4. まちづくり

4-4-1. 地域分断について

●総論的な意見と考え方



地域の分断を懸念しています。

〈意見例〉

- ・現在の永年にわたり築かれてきた地域の生活圏を分断しない様な設計にしてほしい。
- ・地域の分解、商店街が無くなります。

【考え方】

- 外環の整備にともなう沿線地域の地域分断をできるだけ小さくするために、外環本線は極力、大深度地下を活用することとしました。「(東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)についての考え方ー計画の具体化に向けてー(117.9)」参照)
- 一方で、インターチェンジやジャンクション周辺では既存の道路と接続するため、地上にランプ部を整備しなければならず、地域分断が懸念されます。このため、開削部の蓋かけ、道路の付け替えや環境施設帯に生活道路を整備する等の対策を実施していく必要があります。
- 対策の内容や方法については、今後、外環本線の検討と並行して、地域分断によるみなさんへの具体的な影響を把握するとともに、まちづくりの観点も含めてみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



外環が地下化しても地上部街路が整備され、地域の分断等による影響が生じないか心配です。

〈意見例〉

- ・建築制限の問題を解決するために本線を地下にして決着をつけると国が発言したのに、地上部の道路をつくればまた40年の反対を繰り返すことになる。地元の迷惑を排除するというならば、早く地上部街路を廃止すべき。

【考え方】

- 現在は、外環本線について計画を具体化しているところです。地上部街路(外環ノ2)については、今後の検討事項であり、地域分断等が生じないよう配慮しつつ外環本線と同様、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

○場所別の具体的な意見と考え方



東名ジャンクションが設置されると、地域が分断され、生活が大きく変わらないか不安です。

〈意見例〉

- ・大きな道路が町会を分断し、大きな問題です。毎日の生活も大きく変わると思うし、今の生活が出来なくなる。
- ・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。

【考え方】

- 東名ジャンクション周辺では、外環と東名高速道路を結ぶランプ部が地上に整備されることから、地域分断が懸念されます。
- 極力、地域分断が生じないように分断される道路の付け替えなど、対策を実施していく必要があります。対策の内容や方法については、周辺道路の整備やまちづくり等も含め、今後、外環本線の検討と並行して、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



中央ジャンクション周辺地域の分断によるコミュニティへの影響を懸念しています。



中央ジャンクションにより地域が分断され、バスの便が悪くならないか心配です。

〈意見例〉

- ・地域のコミュニティに影響が大きいから周りの道路の整備をして欲しい。
- ・立ち退きは個人だけの問題ではなく、近所づきあいもなくなってしまふ。
- ・バスの便が悪くなる事が心配。

【考え方】

- 中央ジャンクション周辺では、外環と中央自動車道を結ぶランプ部および東八道路インターチェンジのランプ部が地上に整備されることから、地域分断が懸念され、また地権者の方々に移転していただく必要があることから、コミュニティへの影響が懸念されます。極力、地域分断が生じないように、分断される道路の付け替えなどの対策を実施していく必要があります。
- 対策の内容や方法については、今後、地域のコミュニティやバス路線を含む地域の交通網への影響に配慮し、関係機関と協力しつつ、みなさんのご意見をお聴きしながら対策等の検討を進めていきます。



牟礼二丁目の一部地域は、東八道路インターチェンジができると三鷹市域から分断されてしまい、小中学校への通学路がどうなるのか心配しています。

〈意見例〉

- ・いっそのこと牟礼2丁目の東八の東側は世田谷区へ編入して欲しい。小中学校へ横切らないといけないのはとても困る。

【考え方】

○牟礼2丁目から外環西側へは、東八道路と都市計画道路で横断可能にすることを現時点では考えていますが、通学路の確保などの対策の内容や方法については、周辺道路の整備やまちづくり等も含め、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



緑ヶ丘一丁目と北野四丁目の一部地域は、ジャンクションと仙川で周囲と隔離されてしまうため、コミュニティの分断や周辺とのアクセスの確保ができるのか心配です。

〈意見例〉

- ・仙川駅への道がなくなってしまうので心配です。緑ヶ丘小学校への道もなくなる。生活・買い物へ行く仙川駅への道がなくなる。仙川とジャンクションに挟まれて完全に隔離されてしまう。
- ・歩いていけるスーパー文化堂へ行けなくなるのではないかと。仙川駅と千歳烏山駅方向のアクセスを確保したい。

【考え方】

○調布市緑ヶ丘一丁目の一部と三鷹市北野四丁目の一部は、外環と中央道、仙川に囲まれるため生活環境に関するさまざまな影響が懸念されます。

○中央ジャンクションは開削工法で建設することになりますが、将来埋め戻し可能な場所もあり、ランプ部も大部分は掘割構造であるため、道路の付け替えで横断できるようにする等の対策が可能です。

○対策の内容や方法については、道路整備での対応の他、まちづくり等も含め、今後、外環本線の検討と並行して、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



アクセス道路の整備により、中原地区が分断されてしまうことを懸念しています。

〈意見例〉

- ・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。
- ・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。

【考え方】

○インターチェンジを利用する交通を処理するために、周辺道路の整備が必要と考えています。

○周辺道路の整備については、今後、外環本線の検討と並行して、地域分断が生じないよう配慮し、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



青梅街道インターチェンジ設置により地域が分断され、商業者への影響や歩行者の生活の利便性に影響がないか心配です。

〈意見例〉

- ・青梅街道インターチェンジによって、広範囲で横断する道路がなくなり、街が分断される。
- ・現在の計画では青梅街道インターチェンジによって約10本の道路が分断される。商人にとっては死活問題である。
- ・インターの計画されている場所は生活圏の真ん中です。そこに生活している人間がいることを考えれば設置に無理があることは当然だと思います。
- ・上石神井タウンのゴースト化、スラム化。

【考え方】

- 青梅街道インターチェンジ周辺では、ランプ部を地上に整備することから、横断する生活道路を分断せざるを得ず、買い物等の生活に関わる移動の影響が懸念されます。極力、移動への影響が生じないように、分断される道路の付け替えなど、対策を実施していく必要があります。
- 対策の内容や方法については、道路整備での対応のほか、まちづくり等も含め、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



桃井第四小学校の学区域の分断や地域での交流、通学での安全面に影響がないか心配です。

〈意見例〉

- ・地域の分断によって桃四小学校が廃校になるのではないかと噂がたっています。資材置き場になるという噂がありますが、そのようなことがないようにお願いします。

【考え方】

- 計画の具体化にあたっては、青梅街道インターチェンジは杉並区側には設置しないこととしています。青梅街道インターチェンジにアクセスする交通が通学路等に進入し、安全性が低下する等の影響が懸念されます。
- このため、交通規制や周辺道路の整備やまちづくりなど、対策を実施していく必要があります。対策の内容や方法については、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



目白通りインターチェンジによる地域の分断や、建物の前面道路が利用できなくなることを懸念しています。

〈意見例〉

- ・地上部に隣接したマンションですが、現在の道路部がなくなると、建物の出入りができなくなるようです。

【考え方】

- 目白通りインターチェンジ周辺では、ランプ部を地上部に整備することから、地域分断が懸念されます。また、既存の道路がインターチェンジの用地にかかることから、建物の前面道路が利用できなくなる可能性もあります。このため、道路の付け替えや環境施設帯に生活道路を整備する等の対策

を実施していく必要があります。

○対策の内容や方法については、まちづくり等も含めて、今後、みなさんのご意見をお聞きしながら検討を進めていきます。



泉新小学校や三原台中学校の学区の分断が心配です。

＜意見例＞

- ・泉新小、三原台中の学区や生活圏が分断されないか心配である。国と都はどうか考えているのか。
- ・外環によって、分断されるであろう学区、もしくは（東大泉の）子供が三原台のプールへ安全に行ける経路が造られるようにと願っています。

【考え方】

- 目白通りインターチェンジ周辺近くにある泉新小学校や三原台中学校では、学区内にランプ部やその他の地上部の施設が整備されることから、現在の通学路を変更して頂くことになり、周辺住民のみなさんにはご不便やご迷惑をおかけすることとなると認識しています。
- 対策の内容や方法については、周辺道路の整備やまちづくりも含めて、今後、みなさんのご意見をお聞きしながら検討を進めていきます。

4-4-2. 地上部利用について

●総論的な意見と考え方



地上部の有効活用を図ることが大切だと思います。

＜意見例＞

- ・これまで計画段階で地上の土地利用を規制してきたため空き地、駐車場などの遊休地も多く残っているが、大深度地下化することで逆にこれらの規制を廃し、地上に無秩序に建築を許してしまえば未来に対する貴重な資産を喪失することになりかねない。大深度化したとしても地上の緑化、遊歩道建設など再開発は真剣に取り進めて欲しい。
- ・外環が整備された場合、外環周辺の用途地域の変更はあるのか。
- ・外環の上部は”環境に配慮した”歩道、緑地を大幅に備えた新しい形にして欲しい。

【考え方】

- 外環は環境への影響や移転や地域分断への影響を考慮し、大深度地下構造としたことから、地上部の利用が可能となりました。
- 大深度のシールド工法を活用した区間では、移転の必要がなくなることから、これまで通りの生活が可能。またジャンクション周辺など開削工法で整備する区間では、外環整備後に埋め戻す区間や、環境施設帯を設置する区域など、地上部の利用が可能となる場所もあります。
- 地上部の利用については、周辺のまちづくりも含め、今後、みなさんのご意見をお聞きしながら検討を進めていきます。

○場所別の具体的な意見と考え方



中央ジャンクション周辺地域の大深度区間の地上部の利用がどのようになるか分からないので不安です。

〈意見例〉

- ・地下の部分の上（地上）に住んでいる人の立ち退きの問題がよくわからない。
- ・国道20号にインターを設置しないと、計画線上に当たる住民たちに失礼である。当初の計画通り、断固設置すべし。

【考え方】

○大深度区間については、基本的にはこれまで通り土地を利用して頂くことが可能です。まちづくり等、土地利用を転換する意向がある場合は、今後、みなさんのご意見をお聞きしながら検討を進めていきます。



目白通りインターチェンジで、埋め戻した地上部が無機質な空間にならないか不安です。



目白通りインターチェンジの環境施設帯がどう整備されるかわからないので心配です。

〈意見例〉

- ・地上部が無機質な空間となることが不安。周辺の街並みにあわせて。街として調和した空間が重要。
- ・環境施設帯の環境を良くして。
- ・緑地帯の具体的な利用内容、区画の確定時期。

【考え方】

○目白通りインターチェンジ付近では、開削工法で外環を整備した後、埋め戻す区間があります。この埋め戻す区間の上部利用と、堀割部や土工部等に整備する環境施設帯の詳細については、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聞きしながら検討を進めていきます。



東名ジャンクションの環境施設帯は住民のためになる利用が大切です。

〈意見例〉

- ・大深度地下部を含め、地上部の緑化を進めてほしい。（特に補償として買い上げた部分）
- ・運動公園は近隣住民にとって迷惑であるため、開削後埋め戻した跡地は里山に近い森林公園にしてほしい。

【考え方】

○東名ジャンクション周辺の環境施設帯の詳細については、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聞きしながら検討を進めていきます。



中央ジャンクションの環境施設帯を有効に活用することが大切です。

〈意見例〉

- ・中央と外環のIC（ジャンクション）には休憩所（SA）を設けてほしい。
- ・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。

【考え方】

○中央ジャンクション周辺の環境施設帯の詳細については、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



仙川と交差する部分での河川の空間がどうなるか心配しています。

〈意見例〉

- ・仙川の両側の遊歩道を残す形（徒歩、自転車利用可能）で都市計画をお願いしたい。当然、仙川の川面が見えるようにした上で。
- ・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。
- ・仙川と交差する部分での河川の空間がどうなるか心配。

【考え方】

○仙川の周辺は、両側に立坑を掘って川の下に箱を通す工法を考えています。そのため地上部は、川の両側に道路を通すなど、元の形に戻すことが可能です。

○仙川の河川空間をどうすべきかについては、今後の検討事項ですので、今後、外環本線の検討と並行して、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



青梅街道インターチェンジ周辺の大深度区間の地上部で、トンネルの工事やトンネル内で事故が起こることを想定して、地上部を整備するのではないかと懸念しています。

〈意見例〉

- ・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のか。
- ・トンネル掘ることと「防災」がどうして一緒に行われなければならないのか。防災はかこつけどらう。地上部買収はトンネル事故の影響を想像してとの意見はそのとおりだと思う。誰も何が起きるか分からないのだから。

【考え方】

○トンネル工事で地上部の改変が伴う区域は、全て計画区域内で収めることができるよう、計画を具体化しています。

○また、トンネル事故等を想定した地上部への避難の方法として、災害が発生していない側のトンネルに一時的に避難する連絡抗方式と、トンネルの床版下に一時的に避難する床版下方式を検討していますが、いずれの避難方式でも地上へはジャンクション部やインターチェンジ部から避難することとしており、地上部の改変は現在のところ考えていません。



目白通りインターチェンジの連絡路併設道路がどのような構造の道路になるのかわからないので不安です。

〈意見例〉

- ・今回の計画概念図で地上部に引かれたアクセス道路の幅員と車線等の構造を説明して欲しい。

【考え方】

- 目白通りインターチェンジ周辺は、インターチェンジのランプ部や関越道とのランプ部を設置するため、開削工法が必要となり、地上部の改変が目白通りから大泉街道付近まで必要となります。
- ただし、開削後に埋め戻すことが可能で、埋め戻す区域は環境施設帯としての利用のほか、大泉街道から目白通りインターチェンジへのアクセス道路や分断される道路の付け替え道路の整備などを検討しています。これらの利用方法の詳細は今後の検討事項です。開削後に埋め戻す区域はどのような利用が望ましいか、また連絡路併設道路を整備する場合、どのような道路とすべきかについては、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

4-4-3. その他

●総論的な意見と考え方



外環を道路としての利用に加え、他の用途で活用できるようにすることを要望します。

〈意見例〉

- ・地下道路にインフラ設備をする。それに加わる電力・通信・その他参加する会社に費用をそれなりに持ってもらう。経費も多少は少なくなり利便性も多いと思う。
- ・水害対策等で地域住民にメリットがあれば、前向きに賛成する方々も増えると思う。
- ・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。

【考え方】

- 道路を整備する際には、様々な公共物を管理する方々と話し合いをする場があり、そのような場で他の用途としての活用についても、今後議論をしていきたいと考えています。
- また、インターチェンジやジャンクション周辺で開削後に埋め戻す区域の活用については、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



地元住民が我慢を強いられるだけにならないか不安です。



東名ジャンクション周辺地域にとってメリットがあることが大切です。



中央ジャンクション周辺地域の住民にとって、メリットがあることが大切です。

〈意見例〉

- ・今まで説明されている利便性とか道路の活用が悪いなどの説は、我々が受けるデメリットを越えるほどのメリットでないことが明白。
- ・もっと本当に私たちの身になって考えてほしい。なくてもいいものをなぜつくるのか。

- ・外環整備で利便性を享受するのは産業（運輸）関係者だけであり、市民の利便性向上にはつながらない。
- ・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。
- ・本地域に建設するメリットの提示（インターチェンジが無いのであれば、公園整備等）。
- ・少なくとも、JCTのみでは地域住民につきましては、何のメリットはありません。せめてICでもなければ、地域住民でも車を使っているはずですので。
- ・武蔵野市にとっては外環整備によって得られる効果はほとんど無い。マイナス面が圧倒的に多い。
- ・大深度区間では、生活道路が整備されず、ジャンクションで地域が分断される上、建築制限もかけられていることから、大深度区間に居住する住民に対して配慮してほしい。

【考え方】

- 外環の整備に伴い、ジャンクションやインターチェンジ周辺は開削工法が必要となるため、地域の分断や工事中の影響など、周辺住民のみなさんにはご不便やご迷惑をおかけすることになると認識しています。
- これらの地元地域の方々にも十分に外環整備のメリットが得られるよう、外環へのアクセス道路の整備や周辺道路の整備、また、外環整備とあわせてまちづくりなど、今後、外環本線の検討と並行して、みなさんのご意見をお聴きしながら、検討を進めていきます。



地元区市の外環に関する考え方はどうなっているのか明らかにする必要があります。

- ・区は住民の協力を得て進めたいと言ったが、町会の反対の重みはどうか認識しているのか。反対と知っても進めるとしたら、その基準は何か。
- ・三鷹市は環境影響の調査にこれからどう対応していこうと考えているのか。
- ・調布市は外環に対してどのような姿勢なのか。
- ・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。

【考え方】

- これまで、国と都は、沿線区市と情報交換等しながら検討を進めています。また、節目節目で区市長のご意見をお伺いするとともに、区市長意見交換会を開催するなど、区市の意見を聴きながら検討を進めています。これまでの検討を踏まえ、平成18年4月に区市長意見交換会を開催し、この中で、外環の必要性やまちづくり、環境保全、住民との合意形成等について、ご意見を頂いています。さらに、区市の取り組み方針や要望等についても頂いています。
- 今後、計画に関わる事項等については、都市計画変更及び環境影響評価の手続きの中で、区市より計画案や環境保全の見地からの意見を正式に頂くこととなります。

○場所別の具体的な意見と考え方



東八道路インターチェンジの設置により住宅地になじまない施設等が立地することを懸念しています。

〈意見例〉

- ・インターチェンジ設置にともなう都市計画の変更による物流施設などの進出。

【考え方】

- インターチェンジ周辺では、広域へのアクセスの利便性が高まるため、これまで維持してきた住宅地としての環境には馴染まない施設の立地が懸念されます。
- 一方で、施設等の立地は用途地域による制限を受けるため、地元区市とともに、みなさんの意向を十分に把握し、まちづくりなどの検討を進めていきます。



中央ジャンクション周辺のまちづくりに住民の意見が反映できるようにすることが大切です。

〈意見例〉

- ・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。

【考え方】

- 周辺のまちづくりについても、地元のみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めることが重要だと認識しています。周辺のまちづくりについては、地元区市とともに、みなさんの意向を十分に把握しながら検討を進めていきます。



上石神井のまちづくりをインターチェンジや地上部街路と結びつけることを懸念しています。

〈意見例〉

- ・上石神井駅周辺のまちづくりと青梅街道インターチェンジとは全く別の問題なのに、一緒になって議論が進められていることに憤りや不安を感じる。
- ・地域の交通状況等を含めて、どういうまちづくりをするのかを協議しないと上石神井駅周辺のまちづくりはできないのに、まちづくりの議論は外環の地上部街路に集約されてしまっている。
- ・上石神井商店街の町整備のために外環や特に青梅街道インターチェンジが必要というのはおかしい。町の整備は単独ですべきです（商店街を整備することは良いと思います）。

【考え方】

- 青梅街道インターチェンジは、千川通りと青梅街道の間の区間に位置する計画のため、直接、上石神井のまちづくりとは関係ありません。
- インターチェンジは、広域的な利便性の向上や交通の分散などの効果等が見込まれます。また、インターチェンジの設置による生活道路等の分断に対応する必要があり、環境施設帯や蓋掛部上部を活用し、適切な道路を設けることや、周辺への配慮として環境施設帯等の緑化などの具体的な計画についても、地元住民の意見を聴きながら、検討を進めていきます。こうした道路の具体的な計画については、周辺のまちづくりとも密接に関係することから、みなさんのご意見をお聴きしながら、検討を進めます。



外環の計画が進まないことにより、上石神井の商業者への不利益を懸念しています。

〈意見例〉

- ・私ども上石神井商店街で商売をしているものにとっては長い間の計画による不利益を受けてきました。先般提出した区に対するまちづくり協議会の提言書に添う形で早期に建設するよう強く要望いたします。

【考え方】

○長年、都市計画による権利制限を受けていることで、周辺のまちづくりが進まず、地元の商業者等に多大なご迷惑をおかけしております。沿線地域をはじめ首都圏全体として、外環の必要性は高く、早期に結論を出すよう検討を進めていますが、一方で沿線地域への影響もあることから、みなさんのご意見をお聴きしながら進めることも重要であると認識しています。そのために必要な時間をかけてきたところです。



地域で大事にしている北野庚申堂の代替地が確保できるか心配です。

〈意見例〉

- ・庚申堂で国有地に建っている。大事にされているので残したい。

【考え方】

○計画の具体化にあたっては、北野庚申堂付近は地上に整備する区間となるため、移転が必要となります。地権者が代替地の確保を希望された場合、できる限り協力します。移転先、移転方法については、今後、事業実施段階において協議させていただきます。



中央ジャンクション周辺地域の農業への影響を心配しています。

〈意見例〉

- ・北野では農地が年々減少していることや、休耕した農地ではすぐに作物をつくることができないこと、農家は常に畑を見ている必要があるという事情を考慮して、近場の北野地区に代替となる農地を早めに確保してほしい。
- ・地域で農業を営んでいます。用地収用に協力は仕方ない事と思っている。しかし農業経営を継続するには、1ヶ所にまとまった土地が必要です。代替地は居住地に確保してほしい。また、用途の悪い形の土地が残ってしまうような場合も考慮に入れて（該当者の意見を聞いて）ほしい。
- ・ジャンクションの隣接地で野菜を作っています。環境悪化を心配しています。

【考え方】

○中央ジャンクション周辺は農地が広がる地域で、農業への影響が懸念されます。

○農地については、個々に営農の意思、希望などについて意向の把握を行い、農地の斡旋など、関係機関の協力を得ながら代替地の確保に努めます。また、中央ジャンクション周辺に残る農地への日照や光害など影響を考慮しながら、ジャンクションの詳細な構造等について、今後、事業実施段階にみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

4-5. 安全・安心

4-5-1. 事故削減効果について

●総論的な意見と考え方



外環整備により、首都高や環状八号線等での渋滞に伴う事故の削減に期待しています。

〈意見例〉

- ・首都高の中で横浜方面はとても進んでいるが、一番心配な外環が今日未だはっきりしないのは残念だ。首都高3号線の現在を見ればよまきりする事だ。早く完成させなければ事故が増えるばかり。

【考え方】

- 外環が整備されると、都心に用事のない自動車がバイパスされ、都心に集中していた交通が分散されます。その結果、特に環状八号線や首都高速3号線、4号線などを利用していた通過交通が外環に転換することにより、これらの道路の交通量が減少し、事故の減少にもつながることが期待できます。
- また、環状八号線の交通量が減少し、渋滞が緩和されると、混雑を避けて生活道路に入りこんでいた通り抜け自動車が環状八号線を走行するようになります。その結果、生活道路の安全性が向上すると考えられます。（「これまでの検討の総括（H17.9）」参照）

4-5-2. 交通安全について

●総論的な意見と考え方



大深度地下トンネル内を安全に走行できることが大切です。

〈意見例〉

- ・車の運転で長いトンネルは非常に疲れます。
- ・合流時の車線設計について十分に考えて欲しい。
- ・地下の安全対策が十分であれば大賛成。

【考え方】

- トンネル内の走行安全性を確保することは重要であると認識しています。現時点では、平面及び縦断の線形は、80km/hで安全に走行することが可能なように計画を具体化しています。
- 今後、事業実施段階において、道路施設の詳細な構造、標識、照明等に配慮し、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

○場所別の具体的な意見と考え方



中央ジャンクション周辺地域で、交通量の多い道路が住宅地に整備され、安全性が低下することが心配です。

〈意見例〉

- ・交通車輛が増えるのではないかと、渋滞していると排気ガスが多いと言われますが走っている車もすごいですよ。通るようになれば人の住む街ではなくなるでしょう。

【考え方】

- 外環を利用する交通が東八道路インターチェンジに集中することで、東八道路インターチェンジ周辺の一般道路の安全性が低下する恐れがあります。
- 東八道路インターチェンジ周辺の道路整備や交通管理等については、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



下本宿通りの交通量が増加して交通の安全性が低下することが心配です。

〈意見例〉

- ・IC 供用後の下本宿通りの交通量、通行の安全の確保。

【考え方】

- 環状八号線と東八道路インターチェンジとのアクセスは 4 車線道路である東八道路が担うべきであると考えています。そのため、インターチェンジにアクセスする自動車になるべく東八道路を利用するよう、交通運用も含めて、今後、警察等の関係機関も含めみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

4-5-3. 災害・事故時の対応について

●総論的な意見と考え方



地震、洪水などの災害時の対応や地上部への影響を心配しています。

〈意見例〉

- ・大地震発生の危機が叫ばれる中、工事期間中および完成後も構造上の安全性や避難体制などが、現時点では明確ではないとのこと。先の計画の中でとのことでしたが、期間が長いだけにとても不安です。地下を掘ることにより、地上の建造物（住居を含む）の耐震度低下、地盤のゆるむことが不安で仕方ありません。
- ・地震が起きたら電気の供給が止まる可能性があります。換気ってどうするんだろう。
- ・地震や大雨、洪水等の災害発生時に非常に危険であると考え。
- ・地震に対する耐震安全性について、どの程度の地震まで継続利用が可能なのか、耐震レベルをすべての高速道路について、最新の技術・知見を取り入れて検討し、公表していただきたい。
- ・地震でトンネル出入口が壊れたら、中に閉じ込められてしまうのではないかと。地震でも壊れない保証はあるのか。

【考え方】

- 地下構造物は地盤と一緒に動くため、一般的に地震に対して地上の構造物よりも安全であると言われ

ており、今までにトンネル構造物が地震で崩壊した事例はほとんどありません。ただし、外環のトンネルの設計においては、設計基準にもとづき、耐震性を考慮していきます。

○また、洪水に対しては、排水処理や大雨時の交通規制などについて、設計や管理方法の検討の際に、十分検討しておくべきことと認識しております。

○さらに、災害発生時の地上部への影響や避難方法等に関して大深度トンネル技術検討委員会で検討しているところです。今後も引き続き、専門家の方々から助言を頂きながら検討を進めていきます。



大深度地下トンネル内での交通事故、火災発生時の対応や地上部への影響が不安です。

〈意見例〉

- ・事故が起きた場合等。対応できるのか。トンネル内ですら大事故が起りやすい。こんなに長いトンネル上の高速道路で大惨事は起こらないのか。
- ・事故や災害時の対応がどうなっているのか気になる。避難ルートや人命の確保が最重要。
- ・停電による電気集塵機やジェットファンが止まった場合どうなるのか。日本平のようなトンネル火災時、周辺へどのような影響があるのか。

【考え方】

○避難方法については、反対車線に避難する連絡坑方式、路面の下に避難する床版下方式の避難方法を考えています。また、火災が発生した場合、煙の拡散を防ぐ、煙を排出する等の換気のコントロールをする必要があります。

○避難方法や火災発生時の換気方法等に関しては、大深度トンネル委員会で検討しているところです。今後も引き続き、専門家の方々から助言を頂きながら検討を進めていきます。

4-5-4. 治安について

○場所別の具体的な意見と考え方



東名高速道路の側道付近は現在でも暗く、人通りが少ないので、ジャンクションが整備されることで地域の治安が悪くならないか不安です。

〈意見例〉

- ・地域の治安が悪くならないか不安。ゴミを捨てたり住みついたりしてしまう人が出ないか心配。

【考え方】

○東名ジャンクションは、地上に整備することとなるため、周辺に環境施設帯を設けることを検討していますが、環境施設帯の詳細については、今後の検討事項です。

○治安面についても配慮しながら、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



防犯面から中央ジャンクションの環境施設帯がしっかりと管理されるかが心配です。

〈意見例〉

- ・自宅が緑地に隣接。防犯面が心配。緑地に歩道がつくか。

- ・パンフレットにきれいな歩道の写真があるが、現在の中央道料金所のように、草は伸び放題、枯葉が舞い、夜は怖くて子供は歩けない状態となってしまうのではないかと。
- ・草や木を植えてもホームレスのすみかとなる事も考えられます。安全のことを考えると何もなく見晴らしの良い方がいいと思います。

【考え方】

- 中央ジャンクションは、地上に整備することとなるため、周辺に環境施設帯を設けることを検討していますが、環境施設帯の詳細については、今後の検討事項です。
- 治安面についても配慮しながら、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



北野小学校の通学路の環境変化により子供に対する犯罪が増加しないか心配です。

〈意見例〉

- ・北野小学校への通学路への影響（子供に対する犯罪の増加等も含む）。

【考え方】

- 中央ジャンクション周辺では、横断する道路の一部は分断せざるを得ないことから、小中学校の通学路は変更して頂く場合もあり、周辺住民のみなさんにはご迷惑をおかけすることとなります。
- 三鷹市と協力しながら新たな通学路も含め、環境の良いみちづくりを進めていきたいと考えています。

4-6. 工事中

4-6-1. 工事中の交通への影響について

●総論的な意見と考え方



資材や発生土運搬にともなって工事車両が集中し、沿線地域で渋滞が発生したり、環境等に影響が生じることを懸念しています。

〈意見例〉

- ・現在の道路の渋滞と車の往来の激しさに困っている。工事が始まったら、更にひどくなるのではないかな。また、騒音の問題気がかりである。
- ・工事中が心配。立ち退きにならないらしいので。工事のトラックが逆に入ってくるとうるさい。揺れるのでは？中央高速の音も聞こえてくるくらいなのに、工事中にもっとひどくなるようでは困る。
- ・(東名 JCT) 周辺道路を含めどれくらい工事車両が走り、その交通についてどう考えているか。工事車両の増大を懸念している。
- ・(東名 JCT) 工事に伴い資材運搬等車輛の問題、振動による家のひずみの心配。
- ・(東名 JCT) 工事中にトラックなどが通って交通事故が起こらないか心配。
- ・(東名 JCT) 建設中の大型トラック増加による通行の不便さや停車による通行妨害等。
- ・(中央 JCT) 工事期間中、IC 供用後の下本宿通りの交通量、通行の安全の確保。
- ・(青梅街道 IC) 工事用のトラックによる渋滞、排ガス。
- ・(青梅街道 IC) 外環の工事は10年間も続くが、その間の渋滞等の影響ほどのくらいで、それに対する地域への補償はないのか。
- ・(青梅街道 IC) 工事中には工事車両が一日に300台、何年も往来することになる。環境や通学の安全性に影響が出て、生活が壊されてしまう。
- ・(目白通り IC) 移転しなくても工事の影響(振動、騒音など)気になる。

【考え方】

- 工事中には、資材や土砂を運搬する車両がジャンクション部やインターチェンジ部に集中することが懸念されます。
- 工事の準備段階やインターチェンジ部の工事の際には、工事車両は主要幹線道路を使用せざるを得ませんが、ジャンクション部では既存の自動車専用道路に工事車両専用の臨時出入口を設置して車両が自動車専用道路から工事現場に直接出入りできるようにし、地域の一般道路への工事車両の流入を極力抑えるようにすることを考えています。
- なお、工事中の車両の運行に係る粉じん等、大気質、騒音、振動の影響は、全ての場所で基準値を下回るようになる見込んでいます。
- 工事中の環境への影響に関しては、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また、工事計画を検討する事業実施段階には、みなさんのご意見をお聴きしながら、できるだけ影響が小さくなるように具体的な対策の検討を進めていきます。

4-6-2. 工事中の環境への影響について

●総論的な意見と考え方



工事中の粉じんの影響が心配です。

〈意見例〉

- ・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。
- ・10年に及ぶ工事による騒音や土ぼこりがどうなるのか対策をとって欲しい。

【考え方】

- 工事による粉じんの影響には、建設機械の稼働に係る粉じん等と資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る粉じん等による影響が考えられます。建設機械の稼働に係る粉じん等は最大で9.9t/km²/月、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る粉塵は最大で5.7t/km²/月となり、降下ばいじん量の参考値を下回るものと見込んでいます。
- 工事中の粉じん等による影響については、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。なお、工事の実施にあたっては、工事の状況及び天候に留意し適宜散水を行うこと、工事施工ヤードに仮囲いなどの配慮を行うものとしませんが、具体的な対策については、事業実施段階に、各関係機関と協議し、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



工事中の騒音及び振動の影響を心配しています。

〈意見例〉

- ・工事における騒音やほこり、治安について悪影響がありそう。
- ・過去に公共事業の夜間工事で困った経験がある。防音壁を設置しても騒音をおさえきれないのではないか。外環の工事を10年も続けられることに耐えられない。
- ・(東名 JCT) 工事中の騒音がどうなるか気になる。
- ・(東名 JCT) 工事中と完成後の騒音・振動が心配。特に夜間、静かに過ごせるのか？
- ・(東名 JCT) 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。
- ・(東名 JCT) 工事中、供用後の振動が不安。日常生活に支障をきたす。
- ・(中央 JCT) 中央高速の音も聞こえてくるくらいなのに、工事中にもっとひどくなるようでは困る。
- ・(中央 JCT) 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。
- ・(中央 JCT) 工事の間、どの位の騒音が予想されるのか？
- ・(中央 JCT) 工事中の騒音、振動、その後の防犯上の問題など心配なことが山積みです。
- ・(中央 JCT) 工事中の騒音、振動を心配しています。
- ・(青梅街道 IC) 工事の場合、騒音や工事で不便にならないか心配である。
- ・(青梅街道 IC) 工事期間中の地域住民の環境破壊、騒音、トラック排気、地域の分断等デメリット極めて大。
- ・(目白通り IC) グリーン部の工事、音、作業時間等、夜通し行われたいか心配する。
- ・(目白通り IC) 騒音、振動が気になる。(工事中及び開通後)
- ・(目白 IC) 移転しなくても工事の影響(振動、騒音など)気になる。

【考え方】

- 工事による騒音の影響には、建設機械の稼働に係る騒音と資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音が考えられます。建設機械の稼働に係る騒音は高さ2mの防音パネルを設置することで最大79dB、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音は最大で73dB(昼間)、59dB(夜間)とな

り、共に基準値以下の値になると見込んでいます。

○また建設機械の稼働に係る振動は最大 67dB、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る振動は最大で 54dB（昼間）、50dB（夜間）となり、共に基準値以下の値になると見込んでいます。

○工事騒音及び振動の影響については、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また、具体的な対策については、事業実施段階に、各関係機関と協議し、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

○場所別の具体的な意見と考え方



目白通りインターチェンジの工事中の井戸水への影響が不安です。

〈意見例〉

- ・生活水が井戸を使っています。水道引き込みは無しです。工事により井戸が使えなくなったり、汚れたりすることが心配です。使えなくなった場合のことを考えて下さい。

【考え方】

- 目白通りインターチェンジでは、地上部から開削する必要があることから、浅層地下水の流れが阻害される恐れがあります。
- このため、地下水の流れが阻害されないように、工事中及び工事後において地下水流動保全工法を実施し、地下水の流れを確保することを考えています。



外環の東名以南を整備する際に、再度工事を行うことにならないか心配しています。

〈意見例〉

- ・二度の工事を避けるため、東名以南も同時に着工してほしい。

【考え方】

- 外環の東名以南の区間の工事をする場合、南側から掘り進んで東名高速道路と接続させる等、様々な方法が考えられます。仮に、東名ジャンクションから地下を掘り進むことになる場合、立坑は買収済みの用地内に掘ることを考えています。
- 外環の東名以南の区間の工事方法については、東名以南の区間を整備することとなった段階で、みなさんのご意見をお聴きしながら、どのような方法で工事したら地域に与える影響が少なくなるのかをしっかりと検討する必要があると考えています。

4-6-3. 工事中の安全性について

●総論的な意見と考え方



工事現場の安全管理が不安です。

〈意見例〉

- ・工事中の安心。安全な町の運営。

【考え方】

○工事現場では、工事中に事故等が発生しないように、安全管理をしっかりとしていく必要があると認識しています。具体的な安全管理の方法については、周辺地域に影響を及ぼさないよう工事实施の段階に、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

○場所別の具体的な意見と考え方



工事で多くの方が東名ジャンクション周辺地域に出入りすることで治安が悪化しないか心配です。

〈意見例〉

【考え方】

○工事に従事する施工業者等に対しても、地域のみなさんの懸念やニーズは確実に伝達し、なるべくご迷惑をおかけしないようにしていきます。また、工事の内容や方法等について、十分な説明を行っていきます。

4-7. 用地・補償

4-7-1. 計画線について

●総論的な意見と考え方



実際にどこまで計画区域に入るのかが分からないので不安です。

〈意見例〉

- ・昭和41年の都計線にかかっているが、今回の概念図はかかっていない。今後どうなるかが心配。計画が決まる前に生活再建したい。
- ・我が家はどの計画位置づけられているのか今もって不明。つまりギリギリ接するのかわからず、数メートル動いてひっかかるのか、不明か。

【考え方】

- 外環の整備に伴う沿線地域での移転の影響などをできるだけ小さくするため、外環本線は極力、大深度地下を活用した計画を検討してきました。ご自分の土地が計画区域に含まれるのか、移転が必要となるのか否かわからないままの状況が続き、ご心配をおかけしております。
- なお、外環事業に必要となる土地、実際に計画区域に入るかどうか、移転の有無の必要性については、事業実施段階に、現地の測量や地質調査を行い、その結果をもとに設計を行った後、必要な用地が正確に決まります。



できるだけ移転が生じないようにすることが大切です。

〈意見例〉

- ・環境問題等や立ち退き軒数を考えると、大深度地下の活用が望ましいと思う。
- ・移転せず今のまま住みたい。車が脇を通ることは覚悟できているので、広げなくても移転を減らしてほしい。この辺は古くから住んでいるので同じ思いだろう。

【考え方】

- 外環の整備にともなう沿線地域での移転の影響などをできるだけ小さくするために、構想段階では、外環本線は極力、大深度地下を活用することとしました。（「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―計画の具体化に向けて―（H17.9）」参照）
- 今後、事業実施段階では、現地の測量や地質調査を行い、その結果をもとに設計を行いますが、その際にもできるだけ移転が生じないよう配慮して進めていきます。

○場所別の具体的な意見と考え方



浅深度のトンネルの深さがわからず、建物を建てる際に杭を打っても大丈夫なのか不安です。

〈意見例〉

- ・深さが気になる。建物を建てる際に杭を打っても大丈夫なのか。

【考え方】

- 外環の都市計画区域内において建築を行う場合には、建築確認申請手続きにおいて、都市計画法第

53条の許可が必要となります。このため、建物の構造、杭の仕様などについて、個別に協議を行うこととなりますが、トンネルに影響がない範囲で建築することが可能となります。



東八道路インターチェンジ入口付近の計画が変更されてどうなるか分からないので不安です。

〈意見例〉

- ・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。

【考え方】

○東八道路近辺の計画区域については、東八道路以南は、中央ジャンクションと一体的な整備を図るために地上部に整備することとしており、以北についてはシールドトンネルの大深度区間とすることとなっています。



将来の生活設計をしたいのですが、青梅街道インターチェンジの計画がどうなるか分からないので不安に思います。

〈意見例〉

- ・現住居が計画線にあるためいつまでも決まらない見通しなら老後が心配だ。基本的に大深度で地上部の計画はないものと聞いていたがそうではないようなので心配だ。
- ・地上街路による立ち退きの恐れがまだ数十年も続くのはごめん。
- ・地上部案も追加され、自宅が移転の可能性あり、住みなれた場所から離れるのも、高齢化して毎日不安。

【考え方】

○青梅街道インターチェンジは練馬区側に設置するよう計画を具体化しています。そのため、青梅街道から千川通りまではインターチェンジ設置のために地上部構造となり、千川通り以北については、浅深度区間および大深度区間のトンネル構造となります。



青梅街道インターチェンジ設置による立ち退きなど地上部への影響が少ないことが大切だと思います。

〈意見例〉

- ・地下にしておきながら地上部にも道路をつくり、青梅街道にICをつくるのでは地下にした意味がない。
- ・他所と違い、練馬の場合住宅地の中での設置になるということで、悪影響が大である。
- ・青梅街道インターは絶対にいらぬ。排ガスと立ち退き、住環境・自然環境破壊しか生まない。

【考え方】

○計画の具体化にあたっては、移転が必要な棟数を極力減らすこと、また青梅街道インターチェンジは関越方面への利用の方が多いことなどから、青梅街道インターチェンジは練馬区側に設置し、関越方面へ出入り可能なインターチェンジとしています。その結果、移転していただくことが必要な地上部の整備は、青梅街道から千川通りの間で必要となりました。

4-7-2. 補償・移転について

●総論的な意見と考え方



将来の生活設計をしたいが、いつ立ち退くことになり、補償がどうなるか分からないので不安です。



近くに移転先が確保できるかわからないので不安です。

〈意見例〉

- ・補償という話があったが、単なる物質面（もちろん正常な評価を前提としているか）だけでなく、引っ越しなどの愛着のある土地を離れるという部分についてもカバーして欲しい。
- ・新しく家（アパート）を建てたばかりなので、それに見合う補償がされるとは思えない。すぐ脇にランプができて立ち退きはさげたい。
- ・商売（製造）をしているので、移転先が近くに確保できるか心配。住宅・土地、商売両方についてどういう補償がされるか。
- ・自動車整備業を営んでいるがどこに移転できるのかが気になる。会社を営む時に、用途地域が関係するため。継続して会社をやりたい。
- ・引き継ぎ同じ営業のできる所への移転でないと会社が止まってしまう。
- ・自分の家がなくなることへの不安
- ・立ち退きの予定地に住んでいます。早く決めていただかないと、家の修理もどうするか考えてしまい、子供の高校を選ぶ際も通学を考えなければならず、困っています。
- ・ジャンクションの計画に入ってしまうので、補償が心配。平成5年の土地がまだ高い時に購入したので、そのときの金額を補償して欲しい。
- ・適正な価格と説明があったが、この地域ではどの程度なのか。
- ・立ち退きをする場合、道路の計画線に少しだけかかっていても全額補償をし、引っ越した先でも同じような住宅を建てられるようにしてもらわないと困る。
- ・移転先は、現地に近い所が隣人とお付き合いを考え望ましい。それが出来るかどうか不安に思っている。
- ・移転するのであればできるだけ近場に移転させて欲しい。年配の方は引っ越しのも大変。まるっきりわからないところに移転するとぼけてしまったりするので。
- ・とにかく家がかかるか、かからないかが最も心配。緑地がどこまで延びるのか？それによって自宅への影響があるか否かが変わる。家が古くなってきているのでかからなければ建て直すのだが、それも決められない。
- ・計画線の変更が可能かもしれない今の時点で心配しなければ、測量して計画線にかかったと言われては遅いかもしれない。

【考え方】

- 事業実施段階では、測量調査を実施し、測量結果をもとに外環の建設のための詳細な設計を行い、必要な用地が確定します。
- 測量調査や設計の各段階においても説明会を実施するなど、地権者をはじめとした周辺のみなさんに情報を提供しながら進めていきます。
- 必要な用地が確定したら、事業用地の範囲を示すため、現地に幅杭を打設させていただきます。その後、土地の境界確定、土地測量、建物調査ならびに工作物、立木、墳墓、動産、居住者、借家・借間人、営業実態等について調査させていただきます。
- 調査結果をもとに、補償金の算定を行い、個別に補償内容について説明させていただきます。
- 移転先については、地権者の方々の意向を個別に把握しながら、一日も早く生活再建が図ることができるよう、代替地に関する情報提供、斡旋など、生活再建対策について、取り組んでいきます。

○場所別の具体的な意見と考え方



計画線外であっても、環境面で被害があったら補償をしてもらえるのか不安です。

〈意見例〉

- ・計画図面によると料金所近くの北側に位置し、数メートルしか離れず環境面に対して大変被害を被る者です。これらの点から補償問題を対処して頂きたい。
- ・立ち退きが必要な地域以外の地域で立ち退きしたいとの希望がある場合のサポートの有無（金銭面、物件面等）。

【考え方】

- 外環が供用した後に、周辺にお住まいの方にとって実際に環境への影響がないかご心配されることはもっともです。環境面での被害が無いように、十分な対策を行うことが必要であると考えています。
- 環境への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家からなる審議会で客観的に審議されます。具体的な対策については、事業実施段階に検討します。また、供用後に事後評価を実施し、環境への影響があった場合は改善措置等検討させていただきます。

4-7-3. 資産価値について

○場所別の具体的な意見と考え方



生活環境の悪化により地域のイメージが悪くなり、地価が下がらないか心配です。

〈意見例〉

- ・大深度地下部においても上部の土地の買い上げを検討すべき（財産的価値への影響は皆無とはいえないはず）
- ・家の下に道路ができると、上の家の価格（資産価値）が下がるのではないかと不安。
- ・人が住んでいる下に作るのも、環境、資産価値が下がらないような計画を作り我々に提供してほしい。
- ・ジャンクションのそばになるので、生活道路の確保、車の騒音、工事の騒音、振動、その後の防犯上の問題など心配なことが山積みです。全ての理由で土地の価値が下がる。
- ・車の騒音、工事の騒音や振動、その後の緑地帯での防犯上の心配。土地の価格も大幅に下がることへの補償。
- ・地上には大深度といえども希望があれば買い上げも含めたり、建ぺい、容積、及び固定資産税、都市計画税の軽減措置を施し、資産価値を下げない手立てを考慮してほしい。
- ・地上部分に権利が及ばない大深度でも、自分の家の下に穴があいていると資産価値が下がるのではないかと心配している。なんらかの配慮をしてほしい。
- ・地域イメージが下がり、風景が劣悪化し、地価が下がる。

【考え方】

- 土地の価格は様々な価格形成要因の影響を受け変動すると考えますが、外環が整備されることが直接地価の下落につながるかは現段階ではわかりません。
- 大深度区間については、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（以下、「大深度法」という。）」の適用を想定した場合、建築物の地下室およびその建設のための利用が通常供されることがない地下の深さであり、土地利用に制限を課すこともないため、補償すべき損失が発生しないものと考えられることから、財産価値に与える影響はないものと考えます。ただし、例外的に地下の使用権設定後に補償すべき具体的な損失がある場合には、損失補償の請求ができるものとされています。

4-8. 進め方

4-8-1. 検討の進め方について



検討が長引いて税金が無駄づかいされることを懸念しています。

〈意見例〉

- ・早期に整備すること。検討が長引くことは税金の無駄遣いになる。

【考え方】

- 外環は利害関係者が広域にわたる大きな計画であり、多くの方のご意見をしっかり把握しながら慎重に議論を進める必要があり、そのための時間は確保する必要があると考えます。
- しかしながら、現在の交通問題を放置したまま議論し続けることはできないため、内容の濃い議論を行い、時間管理しながら進めていく必要があると考えます。
- 外環については、平成13年4月に計画のたたき台を提示し、構想段階から計画段階まで、約5年かけて議論してきました。今後の検討の各段階においても、引き続き、みなさんの意見を聴きながら進めていきたいと考えています。

4-8-2. 情報の提供について



外環の必要性を明確にすべきだと思います。

〈意見例〉

- ・外環道路の必要性について議論が少なすぎる。変化に対応した予測をしていない。
- ・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。

【考え方】

- 外環の必要性については、構想段階における検討を総括した「これまでの検討の総括 (H17.9)」パンフレットの中でとりまとめています。
- 具体的には、次のような観点から外環は必要だと考えております。
 - ・幹線道路の慢性的な渋滞と、それにより引き起こされる大気環境の悪化、生活道路への通り抜け自動車の進入による安全性の低下、災害・事故に対する脆弱性などが首都圏の交通問題となっていること。
 - ・自動車交通の都心部への集中、都心への通過交通の流入、不十分な自動車専用道路ネットワーク、道路交通容量の不足が首都圏の交通問題発生の大きな原因となっていること。
 - ・自動車交通問題を解決するためには、交通施設整備と、自動車交通需要の調整をバランスよく総合的に実施することが重要で、外環の整備は、有効性、効率性、実現性の高い施策といえること。
 - ・外環整備により、幹線道路をネットワーク化し、通過交通の排除や分散導入により放射道路や一般道の交通を改善し、さらに都市構造の再編にも貢献すること。こうした効果が見込まれる外環は、東京の都市再生には欠かせないこと。



現ルートの妥当性を明確にすべきです。

〈意見例〉

- ・昭和40年代に線を引き、路線を守らなければならないという理由はない。もっと直線的な線を描くことが予算をへらすことにならないか、そういう考えは どうして出ないのか不思議である。
- ・大深度化すればもっと自由で弊害の少ないルート選定が可能はず。なぜ複数案の代替ルートの比較検討をしないのか。
- ・現行計画予定地をそのまま当てはめようとしていること、経費や環境、良好な住宅地下を通そうとすることに大きな疑問がある。

【考え方】

○外環のルートは、現在都市計画決定されているルートを基本とする考え方を示しています。現在の土地利用の状況、既存の自動車専用道路との接続の構造上、仮に位置を変更した場合、新たな計画位置でさらに大きな影響が生じると考えられること、長年権利制限をかけてきた現在のルート上で、いずれは外環ができることを前提に生活がなされており、土地の買い取り要望もあることなどを考慮し、現在の都市計画のルートを基本としています。



地域住民に計画や検討状況等の情報が十分周知されていないことを懸念しています。



情報開示が事後的であるなど、事業者には有利な情報しか出ていないのではないかと不安です。



住民に情報が分かりやすく提供されることが大切です。



計画検討の具体化にあたって、環境への影響や対策に関する情報の提供を要望します。



地上部街路に関する情報提供が断片的で、住民が混乱していることを懸念しています。

〈意見例〉

- ・外環に関する資料の入手が難しいため、主要な駅にポストを設けて常備しておくなど工夫してほしい。
- ・地下化の具体化で自宅が含まれることになり困惑している。当事者には個別に説明に来るべき。
- ・学校からの計画に関する問い合わせはないのか。問い合わせがないとしたら、地下になるから関係ないと思っているのかも知らないが情報がきちんと伝わってないのかも。
- ・環境に対して影響がないというのがこの資料を見ても都と国に有利なことしか書かれていないし、どんな結果を見ても一切信用できない。
- ・ネガティブな情報こそ積極的に発信するべき。
- ・まったく情報を開示せず（いつも事後的）、また出てきた情報、調査結果の内容についても不十分、信憑性にとってもかけるのでまったく参考にならない。真実を明らかにして下さい。
- ・決まっていることと決まっていないことの区別が資料ではわかりにくい。
- ・トンネルの出口がどこになるのか、換気所の大きさがどのくらいになるのかなど、具体的に細かいことを聴きたい。どこに何が出来るかということを住民は一番心配している。
- ・「環境への影響と保全対策」の資料がわかりにくいので、素人でもわかるような資料づくりをしてほしい。
- ・湧水など自然環境の保持に関する事前調査を徹底的に行い、住民に公表してほしい。
- ・環境対策をすと言っているが、どれも定性的であり、数値で示してほしい。
- ・計画が具体化されてから環境への影響を提示されても遅い。騒音や排気ガス等環境への影響の数値がなければ住民は理解できない。
- ・外環地上部の議論があまりなされていない。この部分で迷惑を受けるものが相当数いると思うのでしっかり議論してほしい。
- ・インターチェンジ等は計画が具体化しているのにもかかわらず、地上部街路はまだ何も決めてないとはどういうことか。
- ・一般の都民は外環が地下化するので地上にはお道路が出来ないと考えており、地上部街路があることをもっと知らせるべきである。

【考え方】

- 地域のみなさまに検討状況の情報をわかりやすく、できる限り早くお知らせすることは非常に重要であると認識しています。そのため、沿線7区市に新聞折り込みで広報誌「外環ジャーナル」を配布するとともに、沿線地域で「意見を聴く会」や「オープンハウス」など開催し、模型やCGを活用した分かりやすい情報提供に努めてきました。また、環境への影響と対策については、法定の環境影響評価準備書に先立ち、「環境への影響と保全対策」パンフレットで情報を事前に提供してきました。
- 現在、計画の具体化の検討を行っておりますが、今後、都市計画決定までの間、また事業実施段階以後も、地域のみなさんに情報が十分に伝わるよう、情報提供をしていきます。情報提供の方法等に改善すべき点やご要望がございましたら、ご意見をお寄せ下さい。



地域PIの開催案内の仕方や会の進め方が不満です。



検討作業が遅いなどの意見対応に誠意が感じられないことを懸念しています。

〈意見例〉

- ・意見を聴く会の参加者が少なく、毎回同じ顔ぶれである。もう少し意見を聴く会の周知をすべきである。
- ・意見を聴く会でPI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PIに参画させるべき。

【考え方】

- 地域PI（「意見を聴く会」、「オープンハウス」）の開催のお知らせはチラシの各戸配布、公共施設への掲示、区市報、ホームページなどを活用し沿線区市のみなさまには情報を提供してきました。開催案内の方法に改善すべき点やご要望等がございましたら、ご意見をお寄せ下さい。
- また、外環沿線のみなさんからご意見をお聴きするために地域PIを開催してきました。今後も、みなさんからご意見をお聴きしたいと考えておりますので、地域PIの進め方に対して改善すべき点やご要望等がございましたらご意見をお寄せ下さい。



環境担当部署や第三者の考え方を示すべきだと思います。

〈意見例〉

- ・環境や交通量の予測方法や予測値に関して、第三者の専門家に評価してもらわないと納得できない。
- ・環境について懸念している。環境省や環境担当部局が、環境の視点から検討するべき。
- ・環境の予測評価は公正、中立な第三者が行うべきである。あるいは、住民代表が参画するようなことも検討すべきではないか。

【考え方】

- 専門家の方々には、「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」や「大深度トンネル技術検討委員会」等の公開の委員会で議論して頂きながら検討を進めてきています。
- 環境に関しては、環境調査の際に地元の学識経験者の方々に相談しながら検討を進めてきました。環境の予測、評価及び保全対策に関しては、環境影響評価の手続きの中で東京都環境影響評価審議会

が妥当性をチェックすることになります。

○このように、これまでも専門家のご意見をお聴きしながら、また関係する部局も関わりながら検討を進めてきており、今後も専門家のご意見をお聴きしながら検討していきます。



東名以南の計画がどうなるか分からないので不安です。

〈意見例〉

・外環はいつまで東名高速で止まることになるのか。

【考え方】

○外環は関越道から東京湾岸道路までつながり環状になってこそ、そのネットワーク機能が十分発揮されることから、東名以南は必要であると考えています。これまでも東名以南の基礎的な調査を実施していますが、関越～東名間の方向性が決まったら、次の段階として外環東名以南についても検討のスピードを速め、速やかに関係行政間で具体的な調整に着手したいと考えております。

○また検討に際しては、別途地域の方々のご意見をお聴きしながら進めていくことになるものと考えています。

4-8-3. 意見把握について



地元住民の意見を十分把握することが大切です。



今後も引き続き住民の意見を聴くことを要望します。

〈意見例〉

- ・地域住民の意見・意向こそ、第一に尊重されるべきです。
- ・国も都もこのような会を何回も重ねていかねばならない。
- ・地域住民は環境の変化、悪化を念頭に異を唱える方が多いと思う。住民との対話を重ねることにより、意識の変化を促すことが大切ではないかと思う。
- ・環境についてまだまだ意見を言いたいのが、今後も意見を聴く意思はあるのか。言える場を設けてもらえるのか。

【考え方】

○地元住民のみなさんのご意見は、計画を検討する上で重要であることは認識しており、そのため計画の具体化にあたって、これまでに「意見を聴く会」や「オープンハウス」等を開催し、地元のみなさんのご意見をお聴きしてきました。現在は計画の具体化を進めていますが、今後も様々な段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

○また、ご意見は「意見を聴く会」や「オープンハウス」だけでなく、郵便・電話・電子メールをはじめ外環調査事務所への来所による問い合わせなど、様々な窓口を開設しています。



地上部の計画やインターチェンジの設置は、地元住民の意向を聴いて検討することが重要。

〈意見例〉

- ・インターチェンジの用地買収は住民の要望を取り上げて欲しい。
- ・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欲しい。

【考え方】

○インターチェンジの設置の有無で、移転が必要となる棟数は大きく変わることから、地元の意向を把握することが重要です。インターチェンジについては、構想段階から寄せられていた地元の意向を踏まえ、平成 17 年 9 月に「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―計画の具体化に向けて―」の中で、目白通り、青梅街道、東八道路の 3 箇所を設置する案をお示しました。その後、計画段階でも地元の意向を把握し、3 箇所にインターチェンジを設置（青梅街道についてはハーフインターチェンジ）するよう計画を具体化しています。

○また、地上部の計画についても、地元の意向を把握しながら検討を進めることが重要です。今後、地元の意向を把握しながら検討を進めていきます。

4-8-4. 意見の公表、反映について



PI 会議や住民を代表する自治体の意見が反映されることを希望します。



利害関係の異なる住民の意見が公平に扱われるか心配です。



意見は聴くだけ聴いて、計画に反映せずに、行政が一方的に決定してしまうことを懸念しています。



最初に計画ありきで意見を聴いているのではないかと心配です。

〈意見例〉

- ・せっかく、住民の意見を取り入れようと PI 委員会を作り議論をしているのだからそうした議論の結果を待つべきではないかと思う。
- ・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。
- ・意見の取り扱いが公平にすべき。地域で区切るのではなく、外環全体の問題としてやってほしい。
- ・地元の意向は、自治体の意向か、関係する住民の意向かで大きく異なる。
- ・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。
- ・意見を聴く会の目的は何か。計画案の事後承諾や説明義務を果たしたという実績づくりのためだけなのではないか。
- ・説明会で意見に対し、全て検討するとか、考えますとか、意見を聞き流しているようにしか思えません。
- ・役所主導型の計画の進め方がはっきりしていることが大変不満である。住民の意見をどの部分に活かしているか全然分からない。
- ・意見を聴く会は計画ありきで、現在の計画に住民を誘導しているように感じられる。
- ・関係者はひたすら外環をつくりたいばかりにきれいな事を並べているように思えてなりません。

【考え方】

○外環の検討にあたっては、計画の構想段階から PI 方式により、幅広くご意見をお聴きしながら検討を進めてきました。平成 13 年に公表した「計画のたたき台」では、複数の地下案を提示し、みなさんのご意見をお聴きする中で、大深度地下の活用、インターチェンジ箇所数（5 箇所→3 箇所）、換

気所をインターチェンジ・ジャンクションの中に収めるなど、ご意見を具体的に反映してきたと考えています。

- 「オープンハウス」や「意見を聴く会」、電話、FAX、電子メール等でみなさまから頂いたご意見の全ては分類・整理されており、最近では冊子「計画の具体化に向けてみなさんから頂いたご意見」等でとりまとめております。また、現在お読み頂いているような形で、ご意見に対する国土交通省と東京都の考え方をお知らせすることで、ご意見がどのように反映されたかをお示しします。
- OPI 外環沿線会議では住民の委員の方と十分に議論させて頂いていると共に、沿線区市長意見交換会を開催し、関係する7区市からも意見を把握しているところです。
- 今後、事業実施段階でも、みなさんや区市のご意見をお聴きしながら、検討を進めて参ります。



他の計画等と関連づけて、強引に事業を進めようとしていないか気がかりです。

〈意見例〉

- ・オリンピックなどやっている余裕なんかどこにあるのか。それを理由に外環整備全く都民の顔をみてない。

【考え方】

- 外環は、首都圏の交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等から、沿線地域をはじめ首都圏全体として、必要性は高いと判断したものです。
- 一方、計画の構想段階から、沿線地域の住民をはじめとするみなさんからご意見をお聴きしながら慎重に検討を進めてきたと考えています。



土地の売買や利便性などに関する利害が地域の中で分かれて、しこりが残ってしまわないか心配しています。

〈意見例〉

- ・土地を買う、買わないの利害が近所の中で分かれてしまう。三日月地帯など完成後に地区間で感情的なしこりが残ることを懸念。東八 IC のあたりはあまりにも利便性が向上して不公平であることを懸念。

【考え方】

- 事業実施段階では、詳細な設計や環境施設帯、換気所、関連道路の計画、また用地協議等を行っていきます。なお、地域の利便性が向上するよう、なるべく多くの方のご意見を聴きながら検討を進めていきたいと考えています。

4-8-5. 今後の進め方について



スケジュールの見通しがわからず、将来の生活設計ができないので不安に思います。

〈意見例〉

- ・住民も高齢化しているので早く事業がどうなるかがはっきりしてほしい。移転に伴う（特に高齢者の）心労が心配。
- ・外環がどのような影響があるのか、立退きが必要なのかなど、疑心暗鬼の状態は何年も耐えられない。
- ・当家は完全に計画内にあり、移転が必要と考えている。しかし、工事の着手時期などがはっきりせず、移転についていつ頃よりと考えるとばよいか大変困惑している状態です。

【考え方】

- 昭和41年に外環が都市計画決定されてから、これまでの間、計画区域内やその周辺のみなさんには、将来の生活設計ができないなど、ご不便をおかけしておりました。
- 現在、計画の具体化を進めていますが、今後、都市計画法と環境影響評価法に基づく手続きを経て、都市計画決定をすることで、区域が確定します。その後、事業実施段階で、測量調査を実施し、測量結果をもとに詳細な設計を行い、必要な用地を確定した上で用地取得をさせて頂く流れになっております。
- 概ねのスケジュールとしては、今後都市計画手続きに入ると、最も順調に進んだ場合で、決定までには1～2年かかり、その後、事業化されることとなります。測量、設計、用地取得までに2～3年程度かかります。今後も丁寧な情報提供に努めるとともに、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



訴訟などで用地買収に長期間かかることにならないか心配です。

〈意見例〉

- ・用地買収、行政訴訟。私が老人になるまでかかるんでしょうね。

【考え方】

- 用地交渉などに時間がかかり、その結果、外環の供用が遅れることは、首都圏の交通問題の解決が遅くなることから、できる限りスムーズに用地交渉を進めることが重要だと認識しています。
- 今後も引き続きみなさんに情報を提供し、ご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

4-9. その他



大深度工法の実績が少ないため、施工や運用に問題が生じないか不安です。

〈意見例〉

- ・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。
- ・これまで実績が少ないと想像されるため、環境界に与える影響が予測しにくい。何らかの事象が発生した場合、因果関係も分かりづらく、色々な問題をはらんでいる。

【考え方】

- 大深度地下における施工実績としては、首都圏外郭放水路事業や、地下鉄都営 12 号線などがありますが、施工や運用に関する技術的事項については、十分に検討する必要があると認識しております。
- このため、学識経験者等で構成する「大深度トンネル技術検討委員会」を設置し、検討を進めているところです。
- これまでの検討の結果、大深度地下における道路トンネルの施工は、現有技術で可能であると考えています。なお、さらなる合理化や火災時の交通運用、避難方法などについては、今後も学識経験者の意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



心の問題など数値では表せない影響を心配しています。

〈意見例〉

- ・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。
- ・地下を通して無事に出られるかわからないという心理的負担がある。地下には不明なことも多く、人間の本性に合わないことはやるべきではないか。
- ・地下を運転する際に心理的にストレスを受けて、早く出たいとの考えからスピードを出しすぎる等があるのではないか。人間らしく運転できる環境をつくるべきではないか。

【考え方】

- みなさんのご心配や懸念・ニーズについては、事業実施段階でも引き続きお聴きしながら検討を進めて参ります。

5. 頂いたご提案と計画の具体化の検討等における考え方

みなさんから頂いたご提案に関して、計画の具体化の検討等における考え方を整理しました。

5-1. 外環の整備について



外環は必要です。



外環を整備すべきです。



外環は不要です。



外環は中止すべきです。

〈提案例〉

- ・交通の効率性、利便性を考えれば外環計画は必要である。
- ・街の発展に不可欠だ。
- ・環八の渋滞がひどいので、早期整備を望みます。
- ・早期に関越道と中央道・東名道と接続することが必要。そのことが大泉周辺の混雑、環八の混雑解消となる。
- ・計画は当地に住んでから知っていたので是非早くにジャンクションの実現を希望しています。
- ・早くしてほしい。家が計画にひっかかっているため、建て替えをしたいが出来ない。
- ・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、外環は必要なのではないか。
- ・国家の財政難なのに、不要。
- ・「外環道」は要らない。車中心、高速道建設中心の行政は止めるべき。これ以上高速道を必要とする経済成長はないと思われる。
- ・外環道は不必要である。将来のこの地域（関東・首都圏）の人間生活、社会生活をもっと真剣に専門家に研究していただきたい。道路が完成しても誰も通らない可能性もある。
- ・メリットばかり考えないで、地域住民に与える悪影響、環境破壊などを考えて、中止していただきたい！

【考え方】

- 外環の計画が凍結されていたことで、外環沿線にお住まいの方々には大変ご迷惑をおかけしてきました。国土交通省と東京都はできるだけ早期にこの問題を解決する必要があると考え、平成13年以降、約5年間にわたって、計画策定の初期の段階から、PI方式で沿線の住民や利用者等に広く情報を提供しつつ、意見を把握しながら検討してきました。
- 平成17年9月に国土交通省と東京都は、外環の必要性などの構想段階における検討を踏まえ、外環の整備による首都圏の交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等から、沿線地域をはじめ首都圏全体として、外環の必要性は高いと判断し、「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」を公表しました。構想段階における検討の総括は「これまでの検討の総括」にまとめられています。（「これまでの検討の総括(H17.9)」参照）
- その後、計画段階では、構想段階から引き続き「意見を聴く会」や「オープンハウス」などで、情報を提供しご意見をお聴きしながら、計画の具体化の検討を進めてきました。
- また、沿線住民のみなさんにとって懸念事項である大気、騒音、振動の影響や地下水への影響等、沿線地域に与える環境影響や保全対策等についても検討を進めてきました。
- 今後、周辺道路整備やまちづくりの検討、外環本線のより詳細な検討においても、住民のみなさんの懸念事項に配慮し、ご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



中央環状線や圏央道が整備されるまで、外環は凍結するべきではないでしょうか。

〈提案例〉

・都知事や国土交通大臣の視察後の意見には根拠がなく、9月の「考え方」の記者発表を見ると都知事がどこまで外環を理解しているか疑問であり、環境影響評価は法的に問題が多く、圏央道や中央環状の整備が進んでいるので、外環は現時点で一度計画をとめるべきである。

【考え方】

- 外環は、昭和41年に都市計画決定されたものの、地元住民及び地元自治体の激しい反対などから、今日まで事業化されないままです。こうした状況が長く続くことは、私権制限を受けたままの地権者にとって問題があると同時に、首都圏の交通問題を改善するために、外環の必要性等を検討する構想段階から検討が始まりました。
- 外環の必要性を検討する上では、中央環状線や圏央道が完成していることを前提とし、外環の経済効果や交通量を検討しました。その結果、中央環状線や圏央道が整備されても、外環の効果は十分発揮されるものと考えています。
- また、中央環状線は渋谷、新宿、池袋の副都心を結ぶ都市内道路として主に機能する道路であり、圏央道は神奈川、東京、埼玉、千葉を広域的に連絡するとともに首都圏を通過する交通を担う環状道路であり、一方、外環は横浜・川崎と埼玉南部以北等の需要を担う環状道路として機能する道路であり、それぞれの役割が異なります。
- 以上のように、中央環状線と圏央道の整備とあわせて、外環の整備も進めていく必要があると考えています。



外環整備以外の方法で交通問題に対応するべきではないでしょうか。

〈提案例〉

・今の道路を整備して問題といわれるものの解決をはかるべきだと考えます。三鷹市にこれから未来にむけて住み続けようとする上で、外環は本当に必要とは考えられない。

【考え方】

- 大都市東京における都市交通問題の解決にあたっては、容量の拡大となる交通施設の整備と、需要の調整となる施策とをバランスよく総合的に実施することが重要であると考えています。
- 構想段階では、環状自動車専用道路の整備、一般道の整備、新たな公共交通の整備、既設の公共交通へのシフト、課金や規制等による需要調整といった交通政策のポイントを整理しました。（「外環の必要性(H17.8)」参照）
- 大都市東京における外環は、自動車専用道路であることから効率的に大量の移動ニーズに対応するとともに、鉄道貨物輸送では対応が難しい今日の緻密な物流ニーズへの対応を可能とします。また、既設の放射方向の自動車専用道路を環状道路でネットワーク化することで、大規模で多方向の自動車交通ニーズに効率よく対応することができます。さらに、外環が整備されれば道路の機能分担の適正化

が図られます。幹線道路を利用する通過交通が自動車専用道路に転換し、抜け道を利用する自動車が幹線道路に転換することで、幹線道路の混雑の緩和や生活道路での安全性の向上が期待できます。これらのことは、他の方策だけでは十分に、また、効率的に対応することが困難であり、外環は、様々な交通政策の中でも重要な柱であると考えています。

5-2. 外環本線の構造について



大深度地下を活用すべきです。



地上に整備すべきです。



大深度地下方式を見直すべきです。



高架で整備すべきです。



できるだけシールド構造の区間が長くなるようにすべきです。

〈提案例〉

- ・大深度地下の方が良い。私達住民にとっては地上部の利用について問題があると考えている。
- ・外環を避難ルートや人命の確保が最重要。地上部につくった方が安全である。
- ・問題大いにあり。やめるべき。もしどうしても通すなら、地上案とすべき。
- ・大深度建設の場合、善福寺川、神田川等への悪影響が心配。また、低周波振動の被害も心配。よってできるだけ深く掘ること。
- ・極力、シールド構造部分を長く、開削ボックス部分を短くするよう望む。

【考え方】

- 外環は、早く、安く整備し、高架構造で懸念された地域分断や大気、騒音、振動などの影響をできるだけ抑える必要があるため、本線の構造を、大深度地下方式とシールドトンネルを活用することとしました。このことは、平成15年3月に「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針」で提示し、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めてきました。
- こうした方針にもとづき、極力大深度地下を活用することとしています。
- また、外環本線のみならず、ランプ部についても極力シールドトンネルを活用することで、開削区間ができるだけ短くなるように計画を具体化しています。

5-3. ルート・ジャンクションの位置について



ルートの位置を変更できませんか。



現在の都市計画ルートとすべきです。



ジャンクションの位置を変更できませんか。

〈提案例〉

- ・大泉インター近くには八の釜の憩いの森があり、絶えたことのない湧き水がある。これら避けてインターを設置して欲しい。
- ・水脈をはずして再計画が出来ないものか。余りに住民にとって大切に守って来た公園などの近くばかり選んでおられるのが不思議。
- ・三宝寺池、善福寺池、井の頭の池の近く通ること地下水脈ごとの様な影響があるのか心配です。ルートを変更する等、是非一考をお願いします。
- ・大深度地下の方式をとるのであれば従来の計画と大きく変化しているはずである。昭和40年代に線を描いた路線を守らなければいけないという理由はない。もっと直線的な線を描くことが予算をへらすことにならないか。
- ・必要性、ルートをもう一度考えてみる必要がある（40年も前の案である）。
- ・なぜ、野川の下を活用しないのか。その理由は？法令の改正が必要であれば、なぜしないのか。その理由？
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・多摩川の上に東名ジャンクションをつくることはできないのか。
- ・現状の計画ルートで、早期実現を目指して欲しい。

【考え方】

- 外環のルートについては、現在の土地利用の状況、既存の自動車専用道路との接続（ジャンクション）の位置や構造などを考慮する必要があります。
- ジャンクションの位置として、大泉のジャンクションは、既存の外環道との接続の観点から、現在の位置を変更することは不適切と考えています。
- 中央道と接続するジャンクションについては、周辺の土地利用状況等から、現在の位置が適切だと考えています。仮に外環を環状八号線の下に整備した場合、ジャンクションの機能を設けるだけで現在の位置と比較しても移転等の影響が大きくなり、インターチェンジの機能を設けるためには更に影響が大きくなることから、現在の位置が適切と考えています。
- 東名高速と接続するジャンクションについては、砧公園に設置する案や、大蔵運動公園に設置する案などのご提案をいただき、検討しました。ジャンクションの位置を変更すると、移転戸数の増加、小学校や公園への抵触、緑地の改変等の地域への影響が生じます。また、ジャンクションの構造を変更することで、道路構造基準を満たさなくなることや、勾配変化が多くなり走行安全性が低下するなどの問題が生じる可能性があります。
- こうした検討から、仮に位置を変更した場合にも、新たな計画位置で今以上の影響が生じると考えられること、現在の土地利用の状況、さらには現在の位置で長年にわたり権利制限をかけてきていること、現在のルートでいずれは外環ができることを前提に生活がなされており、土地の買い取り要望もあること、既存の自動車専用道路との接続の構造などを考慮すると、現在の都市計画のルートを基本に計画変更することが適切と考えています。

ジャンクションの位置に関する検討について

○東名ジャンクションを砧公園（または大蔵運動公園）に設置する案の検討

中央ジャンクションから成城学園駅地下付近を大深度で通過し、砧公園（または大蔵運動公園）に東名ジャンクションを設置した案と現計画案について、道路構造基準との整合や周辺への環境への影響などについて比較検討を行いました。

砧公園に設置する場合、公園の最も西側に設置した場合でも東京インターチェンジとの間に道路構造上必要な距離が確保できません。なお、ジャンクションの設置に伴い、バードサンクチュアリを含む大規模な緑地の改変が伴う等の問題も生じます。

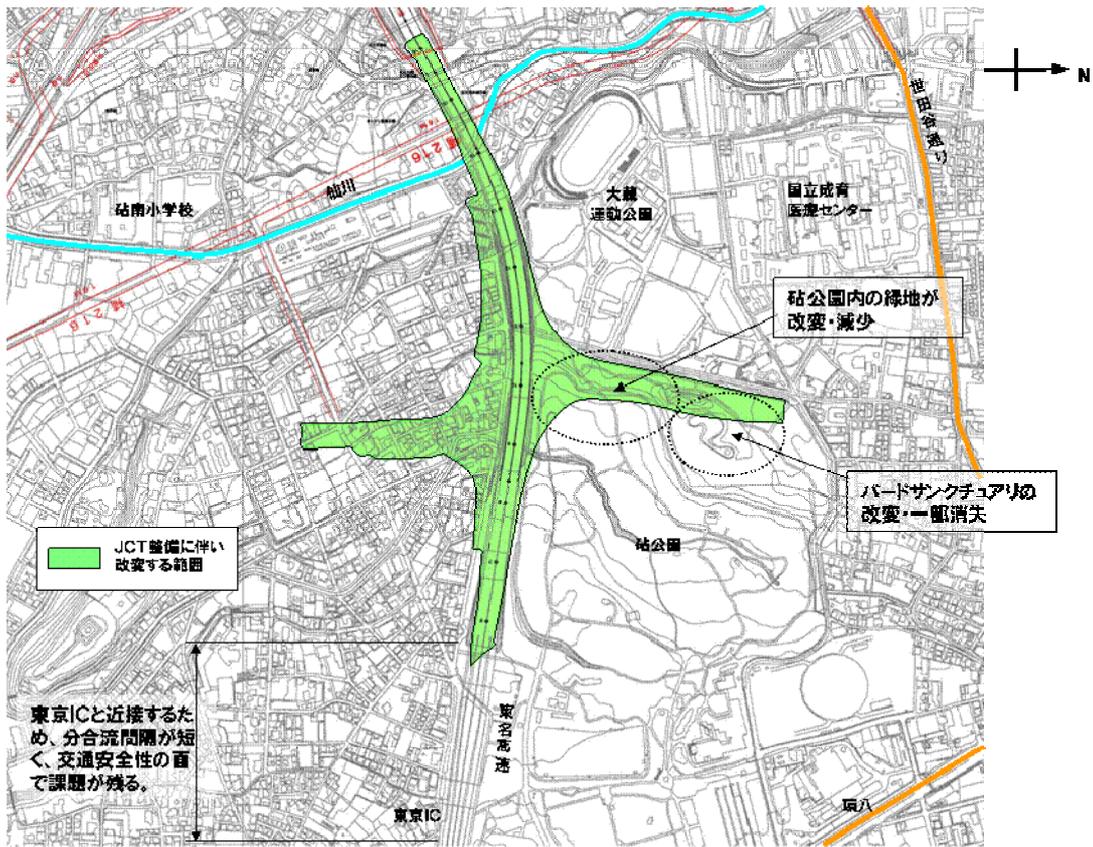
大蔵運動公園に設置した場合は、大蔵運動公園にある多くの施設の移転が必要になるとともに、仙川沿いの崖線の改変に伴い、湧水や緑地が消失するなどの問題が生じます。

○東京インターチェンジを改築し、東名ジャンクションを砧公園内に設置する検討

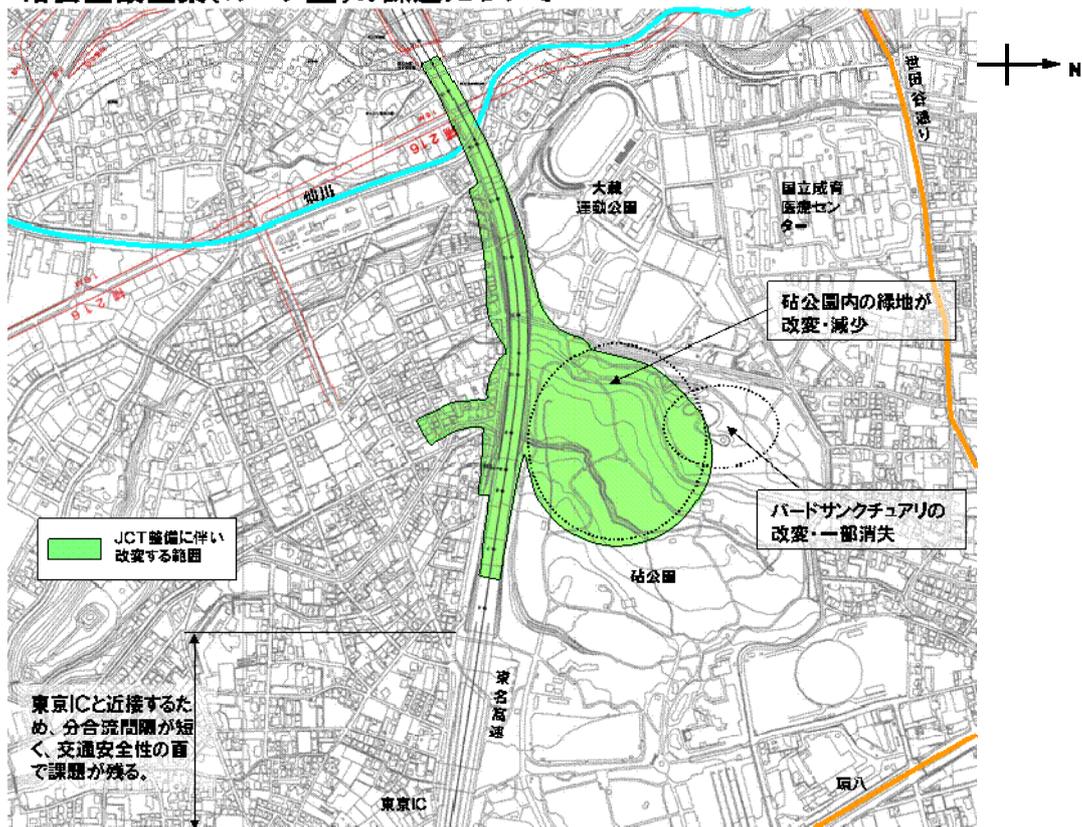
砧公園内に東名ジャンクションを設置する案を構造基準を満足するようにするためには、既設の東京インターチェンジを改築し、交通安全上必要な分岐合流部間の距離を確保する必要があります。

その結果、現計画案よりも移転戸数は多くなるとともに、砧公園の緑地の減少、バードサンクチュアリの改変、野球場等の移設が必要となります。

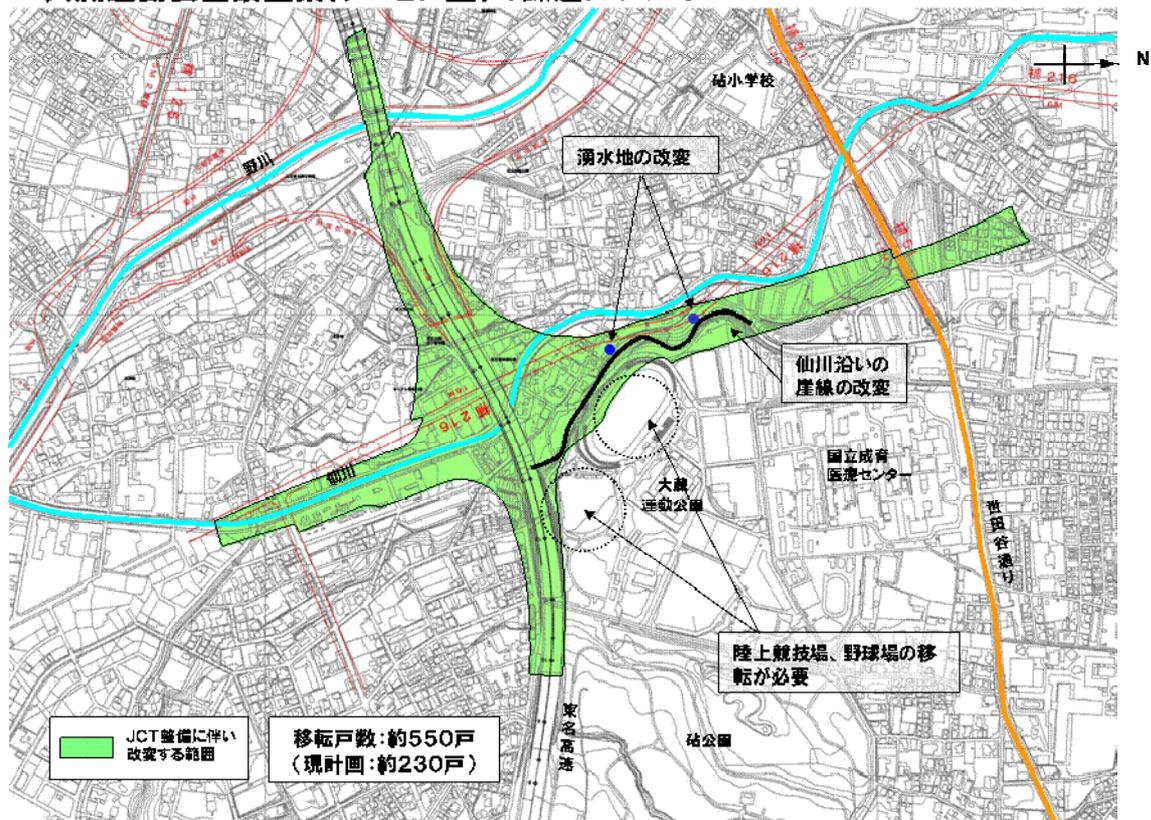
砧公園設置案(タービン型)の課題について



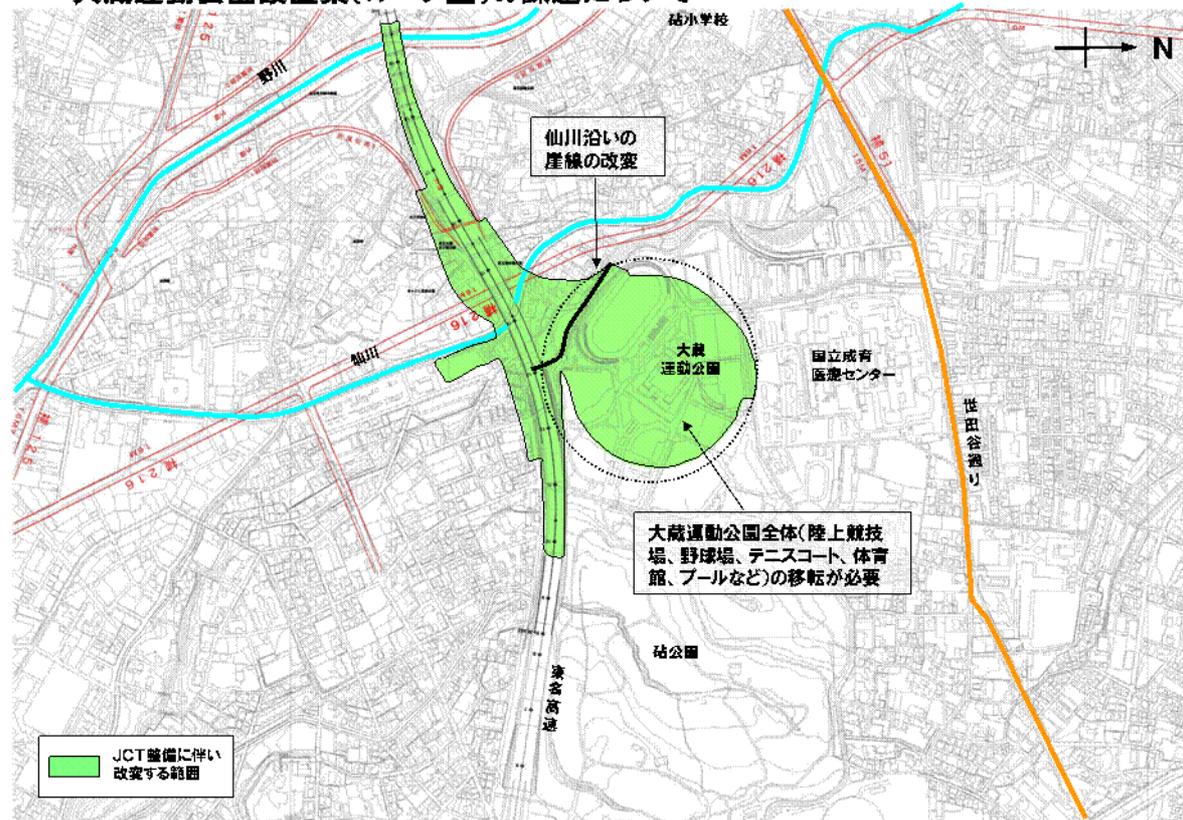
砧公園設置案(ループ型)の課題について



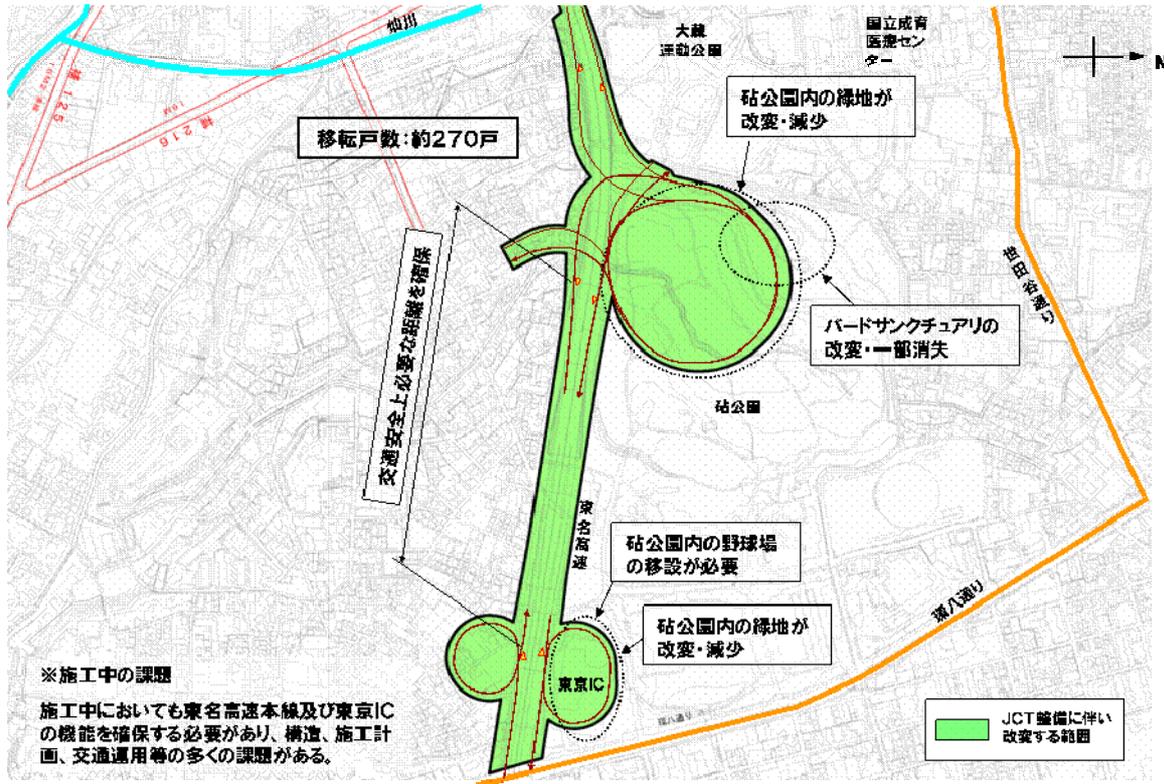
大蔵運動公園設置案(タービン型)の課題について



大蔵運動公園設置案(ループ型)の課題について



砧公園設置案(ループ型)の課題について



5-4. ジャンクションの構造について



ジャンクションを地下化してはどうですか。



ジャンクションのランプの高さを下げてはどうですか。

〈提案例〉

- ・大気汚染は下に降りてぜん息の患者を増やすと思います。どうしても実行されるなら地下でお願いしたい。
- ・景観の問題として、東名ジャンクションのランプは東名高速よりも下にしてほしい。
- ・周辺の大気への影響を考えると東名ジャンクションを地下化してほしい。東名以南に延伸する際にジャンクションを地下にしたほうが効率的ではないか。
- ・東名ジャンクションは、景観保護、海風・野鳥の飛来を阻害しないよう完全に地下化してほしい。
- ・せめて八の釜の森を現状のまま残すことの出来るような開口部の地下化をお願いしたい。
- ・大泉インターチェンジ・ジャンクションは地元の意向を良く知って、一帯を大きな緑のゾーンづくりを構想し、インター～ジャンクションは全て地下に収容する。
- ・白子川の深さは6mくらいでその5～7m下をランプが通ればよい。いま18mの深さの外環本線下に何も無いのだから、それを下げるのは何でも無いはずだ。

【考え方】

- ジャンクションの整備ともなう土地の改変の影響をできるだけ小さくするために、ジャンクションを地下化すべきとのご提案を頂きました。また、ジャンクションが地上部に建設されることによる景観等への影響を懸念し、ジャンクションのランプ部の高さを出来るだけ低くしたらどうかとのご提案を頂きました。
- これらご提案を受けて、ジャンクションの地下化やランプ部の高さに関して検討したところ、いずれの案も現計画よりも周辺地域への影響が大きくなること、道路構造基準を満足できなくなること、交通安全の面から見たら現計画よりも危険性が高まることが考えられます。
- こうした検討から、ジャンクションの構造は、周辺への影響を抑えるために、ランプを極力地下に収めるよう計画を具体化していますが、既存の自動車専用道路との接続のため、地上部分の整備が必要となります。ランプ部の蓋かけなどの詳細な設計は、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

ジャンクションの構造に関する検討について

○東名高速よりも下にジャンクションランプを設置する検討

①外環（関越側）から東名（郊外側）への連結路

当該連結路を東名高速の下を通過させた場合、東名高速をくぐってすぐに多摩堤通りと交差しますが、ランプと多摩堤通りとの道路構造上必要な高さ方向の離隔が確保できません。なお、必要な離隔分だけ多摩堤通りを掘下げると、野川を渡れない構造になってしまうため、東名高速の上を通過する計画としています。

②東名（都心側）から外環（関越側）への連結路

当該連結路を東名高速の下を通過させた場合、野川の管理用通路、東名高速、多摩堤通りとの道路構造上必要な高さ方向の離隔を確保するため、アップダウンの多い構造となり、車両の走行安全性などの面で劣るため、東名高速の上を通過する計画としています。

また、この連結路を東名高速の下を通過させる場合、連結路が東名高速の下を通過できる箇所は限られているため、東名以南で必要となる外環（川崎側）から東名（都心側）への連結路は東名高速の上を通過することになります。

○既存の東名高速も含め、東名ジャンクションを地下化する検討

現在の東名高速の交通を通しながら、既存の東名高速も含め新設の東名ジャンクションを地下構造とするためには、現在の東名高速の脇に地下構造となる新設の東名高速を整備する必要があります。

そのため、現計画案よりも移転戸数は倍以上になるとともに、喜多見小学校への抵触や、生活道路の分断等も発生するため、地域に与える影響は大きくなります。

○既都市計画における東名高速交差部の計画

既都市計画では、多摩堤通りを東名高速と交差する位置で分断（通行不可）するものとしたうえで、東名ジャンクションのランプすべてを東名高速の高架下を通過させる計画となっています。

現在の多摩堤通りは、当該地域の生活道路としての機能のみならず、幹線交通を担う道路としても必要不可欠な道路であると認識しています。

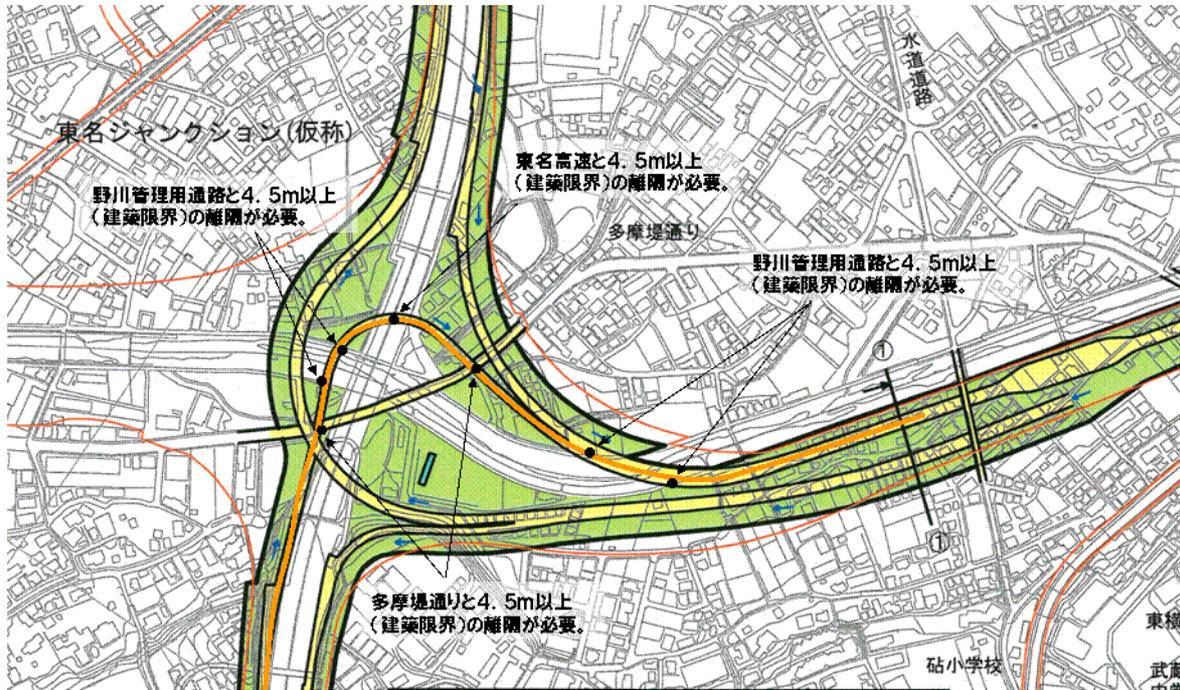
このため、現在検討している計画概念図等では、多摩堤通りを分断させない等の理由で、東名以北側のランプを東名高速の上を通過させる計画としているものです。

○大泉ジャンクション（新設分）を地下構造とした場合の検討

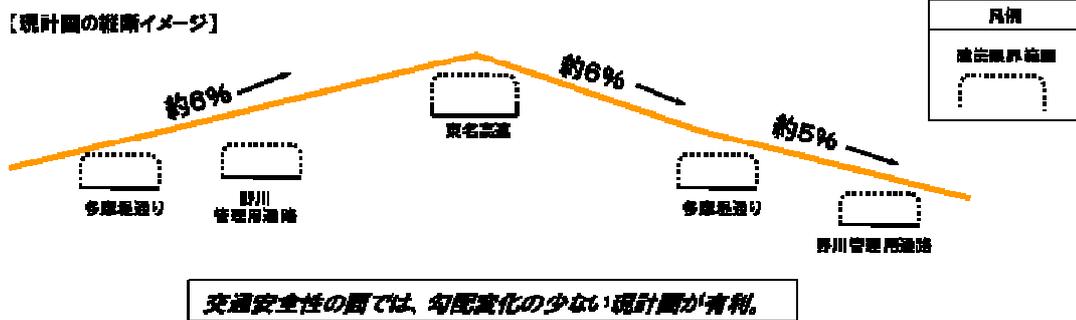
大泉ジャンクション（新設分）を地下構造とした場合、ランプ部が現在の外環本線の下をくぐってから上り始めて、現在の関越方向につながりという形になるため、必要な勾配を確保するためには、ランプ部が現在の位置より数百メートル関越道の郊外側に伸びることになります。これにより現計画よりも移転戸数が140戸ほど増加すること、大泉北中学校や大泉北小学校の敷地にかかること、現道を分断してしまうといった課題があり、現計画よりも地域に与える影響が大きくなります。

東名(都心側)→外環(関越道側)へのランプを東名高速の下を通過させる事について

1. 設計上のコントロールポイント



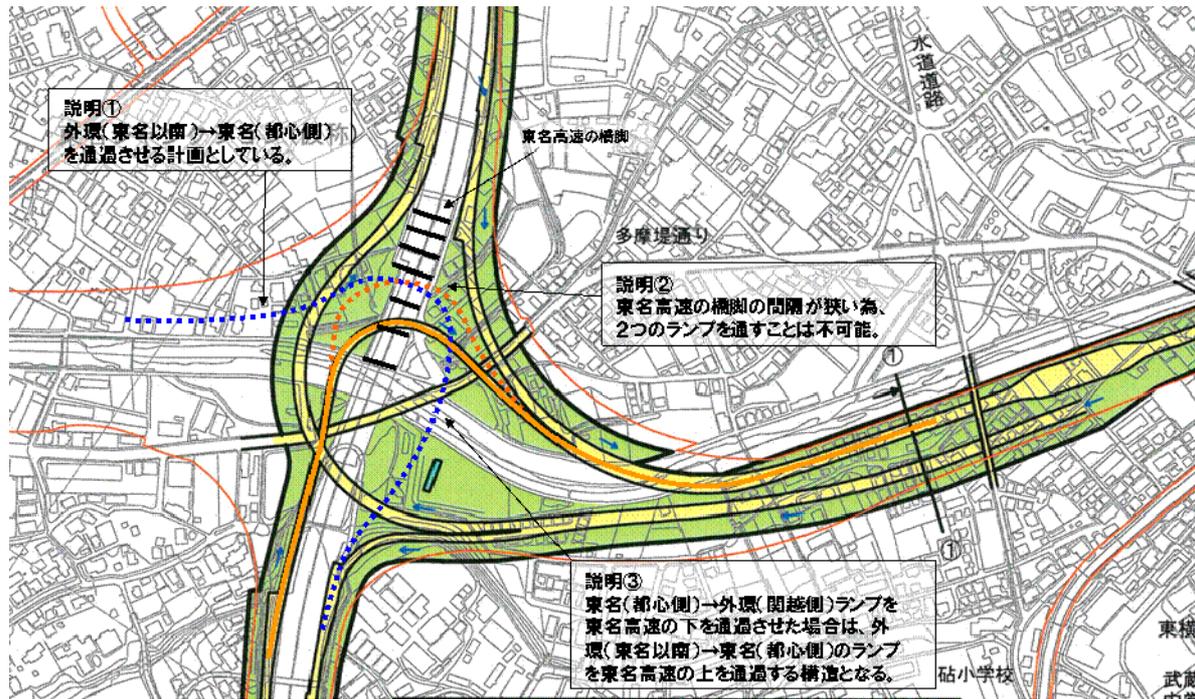
2. 縦断線形の比較



【東名アンダー案の縦断イメージ】



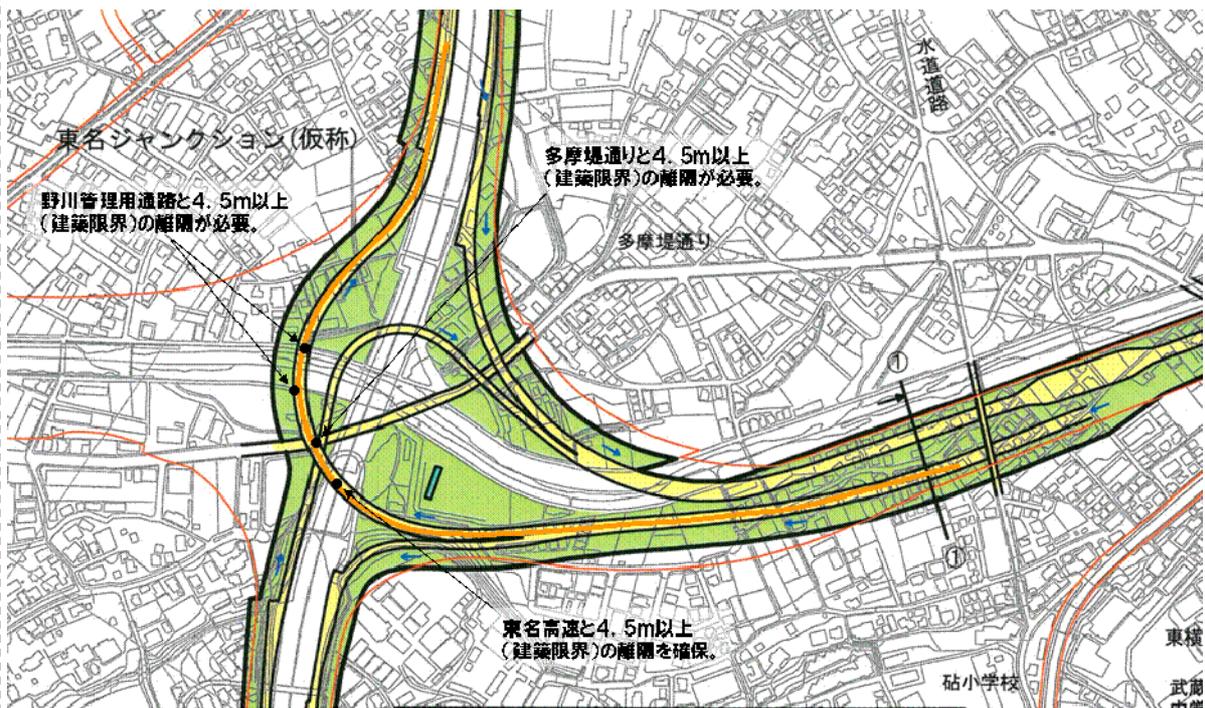
3. 東名以南側ランプとの関係



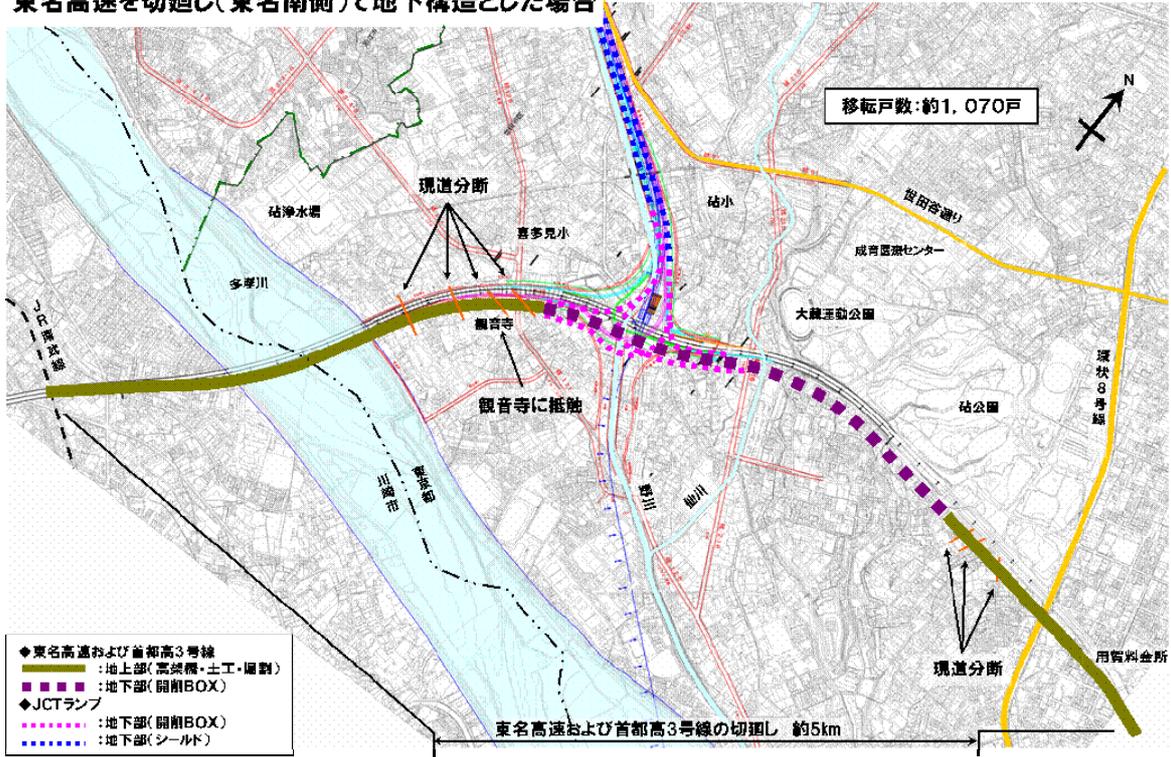
以上の検討を踏まえ、東名(都心側)→外環(関越側)ランプは、東名高速の上空を通過させる計画としている。

外環(関越道側)→東名(郊外側)へのランプを東名高速の下を通過させる事について

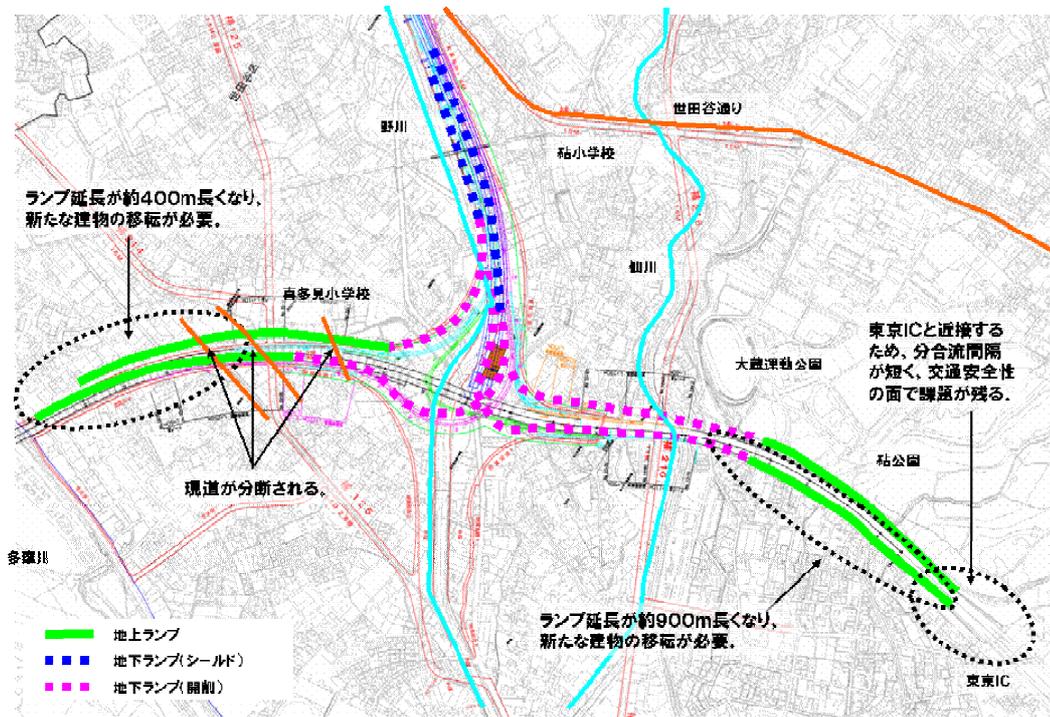
1. 設計上のコントロールポイント



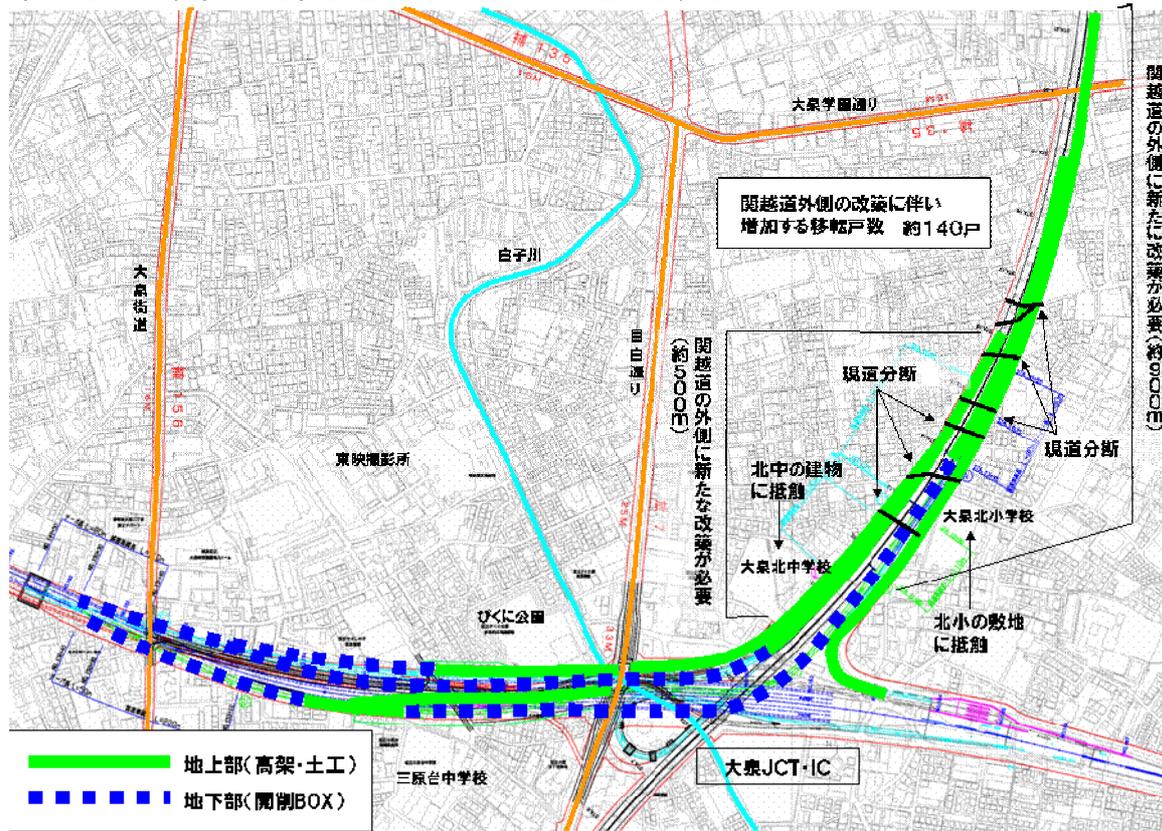
東名高速を切廻し(東名南側)て地下構造とした場合



東名JCTを現計画位置で地下構造とした場合

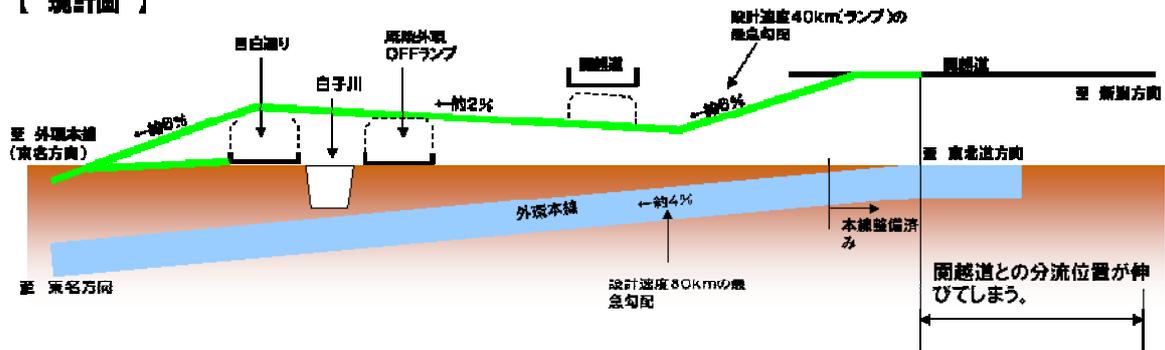


大泉JCT(新設分)を現計画位置で地下構造とした場合

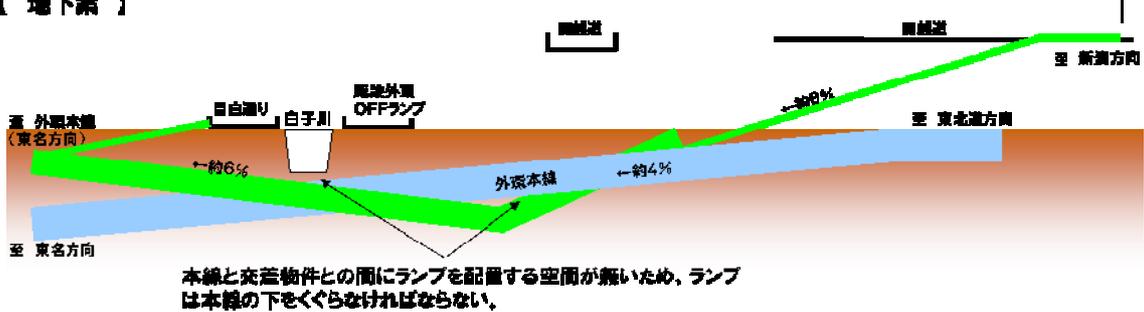


大泉JCTランプ(開越→外環)の縦断イメージ

【 現計画 】



【 地下案 】



5-5. インターチェンジについて

 インターチェンジを設置するべきです。	 インターチェンジは不要です。
 フルインターチェンジにするべきです。	 ハーフインターチェンジにするべきです。
 インターチェンジの設置以外の方法で交通問題に対処するべきではないでしょうか。	

〈提案例〉

- ・世田谷通りや甲州街道からの出入りができるインターチェンジが必要ではないだろうか。
- ・生活道路に車が多くならないようにして欲しいので世田谷通りインターチェンジは不必要。
- ・東八道路以南は、20号からの抜け道化するので、国道20号にインターチェンジを設けること。
- ・利便性、トンネル排気からみても東八道路インターチェンジは必要である。
- ・東八道路とのインターチェンジは止めて欲しい。
- ・青梅街道や甲州街道等、大街道のインターチェンジがないと交通路としての意味がないので作って下さい。
- ・外環をつくるのであれば青梅街道にICがあるのは便利です。関越側だけではなく、中央道側への出入りも必要です。
- ・青梅街道インターは不要。区が一番南に位置し、関越道など北の方面にしか行けないのでは区民の利便性などに等しい。
- ・青梅インターチェンジは周辺の道路状況等より不要と思う。
- ・青梅街道には片側だけではなくフルインターチェンジを作って欲しい。練馬区側だけでは更なる渋滞が生じると考える。
- ・青梅街道インターチェンジに絶対反対。インターチェンジがなければ、排気塔は出来ないはず。環境（大気汚染）が少しは守られる。
- ・青梅街道インターは絶対にいらない。排ガスと立ち退き、住環境・自然環境破壊しか生まない。
- ・目白インターは必要かと思うが、環境と生活、交通混雑への対応を十分に行うこと。
- ・目白通りインターチェンジの早期整備
- ・青梅街道インターチェンジの整備ではなく、首都高10号線を整備すれば、練馬区の交通問題を解決できると提案している。
- ・ハーフインターチェンジを設置しても利用交通量は1000台しか増えないので、関越、外環から都心に向かう6万台の交通を担うこととなる路線を優先して整備する方が妥当ではないか。
- ・今の道路を整備して問題といわれるものの解決をはかるべきだと考えます。

【考え方】

- インターチェンジの設置の有無によって効果及び影響が大きく異なることなどから、インターチェンジの設置の有無については構想段階から、外環の必要性等とあわせて意見を把握し、検討を進めてきました。
- 構想段階での検討を踏まえて、インターチェンジについては、周辺道路の交通状況、設置による利便性の向上の程度、地元の意向、周辺環境への影響などを総合的に考慮して、目白通りインターチェンジ、青梅街道インターチェンジ（ハーフ）、東八道路インターチェンジを設置することをお示ししました（「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(H17.9)」参照）。また、その根拠については、「インターチェンジについて(H17.9)」にとりまとめています。
- その後、計画段階では、「オープンハウス」や「意見を聴く会」等でインターチェンジに関するご意見を把握しながら検討を進めてきました。こうした中では、青梅街道インターチェンジの計画に関し、設置すべきでないとする地元住民の意見が出されていますが、これら地元の意見を踏まえた上で、さらに沿線区市長意見交換会を開催し、沿線区市長からも意見をいただきました。こうした検討を経た結果、「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」で提示した案と同様、目白通りインターチェンジ、青梅街道インターチェンジ（ハーフ）、東八道路インターチェンジを設置するよう計画を具体化しています。

インターチェンジに関する検討について

インターチェンジについては、以下の方法で検討を進めてきました。

- ①「オープンハウス」、「意見を聴く会」などで提示した各インターチェンジ別の検討案に関し、「オープンハウス」や「意見を聴く会」での意見等を踏まえ、適宜検討案を追加して、比較評価しました。
- ②各インターチェンジの設置の有無を検討した結果をもとに、改めて全体で検証し、「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」（以下、「考え方」とする）でインターチェンジの案をお示しました。
- ③「考え方」で示したインターチェンジの案について、地元住民や沿線区市長等から意見をお聴きし、インターチェンジの計画の具体化を進めてきました。

<インターチェンジ別の検討内容>

○目白通りインターチェンジ

目白通りインターチェンジについては、目白通りインターチェンジを設置する場合と設置しない場合の2つの案について検討しました。

近接する練馬インターチェンジからは外環を利用することはできないことから目白通りインターチェンジを設置することにより、区部西部や多摩北部地域の利便性向上が見込まれます。また、大泉ジャンクションと一体的に整備することとなり、地上部への影響は比較的小さい状況で設置が可能となります。こうしたことなどから、目白通りインターチェンジを設置する案としました

○青梅街道インターチェンジ

青梅街道インターチェンジについては、青梅街道インターチェンジを設置する場合、設置しない場合、練馬区側に関越方面に出入り可能な構造で設置する場合の3つの案について検討しました。

青梅街道インターチェンジは、周辺にインターチェンジがないことから、青梅街道にインターチェンジを設置することにより、広域的な利便性の向上が見込まれます。また、青梅街道インターチェンジを設置することにより、関越道の練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散し、生活道路に入り込む交通が排除されるなどの効果が見込まれます。

地元からは、地域の交通問題解消等のため必要とする意見や、地元への影響等から不要との意見がありますが、練馬区からは、インターチェンジの整備が必要との意向が示されています。一方で、杉並区からは、インターチェンジに近接して小学校があることや、周辺環境への影響、交通集中の懸念からインターチェンジの設置には反対との意向であるなどの地元の意向にも考慮したものです。

なお、青梅街道インターチェンジは仮にフルインターチェンジとした場合、関越道方面の利用の方が多く、練馬区側だけの整備でも効果は高いことなどから、練馬区側に関越道方面へ出入り可能な構造で設置する案としました

○東八道路インターチェンジ・国道20号インターチェンジ

東八道路インターチェンジと国道20号インターチェンジは、中央道を挟んで近接していることから、あわせて検討することとし、以下の4つの案について検討を進めてきました。

- A) インターチェンジを設置しない場合
- B) 東八道路と国道20号に東名・関越両方面へ行き来できるインターチェンジを設置する場合
- C) 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場合
- D) 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場合

この中からB)とD)に絞り、さらにそれぞれのインターチェンジから中央道への乗り降りができる構造とした上で検討をしてきました。

東八道路インターチェンジは、中央ジャンクションとの一体的整備により、ジャンクションのみ設置した場合と比べて、地上への影響は比較的小さい状況で設置が可能となります。また、東八道路は4車線の都市計画道路として整備中であり、接続道路としての機能が十分であること、地域の利便性が向上することなどから、東八道路インターチェンジを設置する案としました。あわせて、地元の意見や利便性向上等から、中央道にも乗り降り可能な構造とする案としました。

国道20号は、現状において交通混雑が激しく、設置した場合には、交通量が増大し、さらなる混雑が見込まれます。国道20号にインターチェンジを設置しなくても、調布市内には中央道に調布ICがあることや、近接する東八道路インターチェンジを設置する案としており、東八道路インターチェンジへのアクセスを確保することにより、十分な利便性が確保されます。また、インターチェンジ計画地は地形の条件が厳しいことや、国道20号から中央道とのジャンクションまでの区間はロングランプとなり、インターチェンジの設置に伴う影響範囲が大きくなることなどから、国道20号にはインターチェンジを設置しない案としました。

○世田谷通りインターチェンジ

世田谷通りインターチェンジについては、世田谷通りインターチェンジを設置する場合と設置しない場合の2つの案について検討しました。

世田谷通りは計画どおり2車線で整備が完了しており、現状において交通量が多く、インターチェンジを設置した場合には、さらなる混雑が見込まれます。また、インターチェンジを設置しなくても東名高速の東京インターチェンジにも近接しており、一定の利便性が確保されています。

また世田谷区からも、現在の世田谷通りの交通状況ではインターチェンジ設置は困難との意向が示されています。このようなことから、世田谷通りにはインターチェンジを設置しない案としました。



インターチェンジを地下化できないでしょうか。

〈提案例〉

- ・大泉インターから大深度に出来ないか。八の釜憩いの森、湧水の保全と環境への影響等の理由による。
- ・目白通りから、大泉街道までは地上部であるが、これも大深度にするよう考えるようにして下さい。

【考え方】

○インターチェンジの構造は、周辺への影響を抑えるために、ランプを極力地下に収めるよう計画していますが、既存の道路との接続のため、地上部分の整備が必要です。ランプ部の蓋かけなど詳細な設計は、今後の事業実施段階でみなさまのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



ジャンクションと一体的に整備できるインターチェンジのみ設置してはどうでしょうか。

〈提案例〉

- ・一体構造でないハーフインターの設置の考え方に理解に苦しむ。まったく中途半端である。

【考え方】

- インターチェンジを新たに設置する場合、ジャンクションと一体的に整備できれば、周辺への影響が新たに生じることがなく、効率的に整備できると考えられます。
- 青梅街道インターチェンジは、ジャンクションとの一体的な整備はできませんが、周辺にインターチェンジがないことから、設置すれば広域的な利便性の向上が見込まれます。また、関越道の練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散し、生活道路に入り込む交通が排除されるなどの効果が見込まれます。
- 以上のような効果と地元からの意向を踏まえ、計画の具体化にあたっては、青梅街道には練馬区側に関越道方面へ出入り可能な構造でインターチェンジを設置することとしています。



インターチェンジの出入口を増設してはどうでしょうか。

〈提案例〉

- ・東八道路インターチェンジは入口より出口を多く設定すると渋滞が少なくなると思います。
- ・大泉インターは動線が多いので出入口の混雑が懸念される。ダブルインターが必要である。

【考え方】

- インターチェンジの出入口で渋滞することは、利用者にとって不便をかけるだけでなく、周辺地域にとっても、大気や騒音などの影響が生じることからできるだけ避けなければならないことです。
- インターチェンジの出入口の増設については、仮に目白通りインターチェンジで東映通りに出入口を追加した場合、現計画よりも移転棟数が大きく増加することになることが考えられます。
- インターチェンジの出入口については、今後、事業実施段階で詳細に検討していきます。出入口の渋滞に配慮するとともに、みなさんのご意見をお聴きしながら検討していきます。



東八道路インターチェンジと中央道とのランプを造らないではどうでしょうか。



東八道路インターチェンジから中央道に乗り降りできるようにしてほしい。

〈提案例〉

- ・東八道路インターチェンジから中央道へのON/OFFは少ない。換気所を東八道路インターチェンジにおいて応分の負担（バランス）。利便性と負担のバランスを図ることが大事。
- ・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ほしい
- ・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。

【考え方】

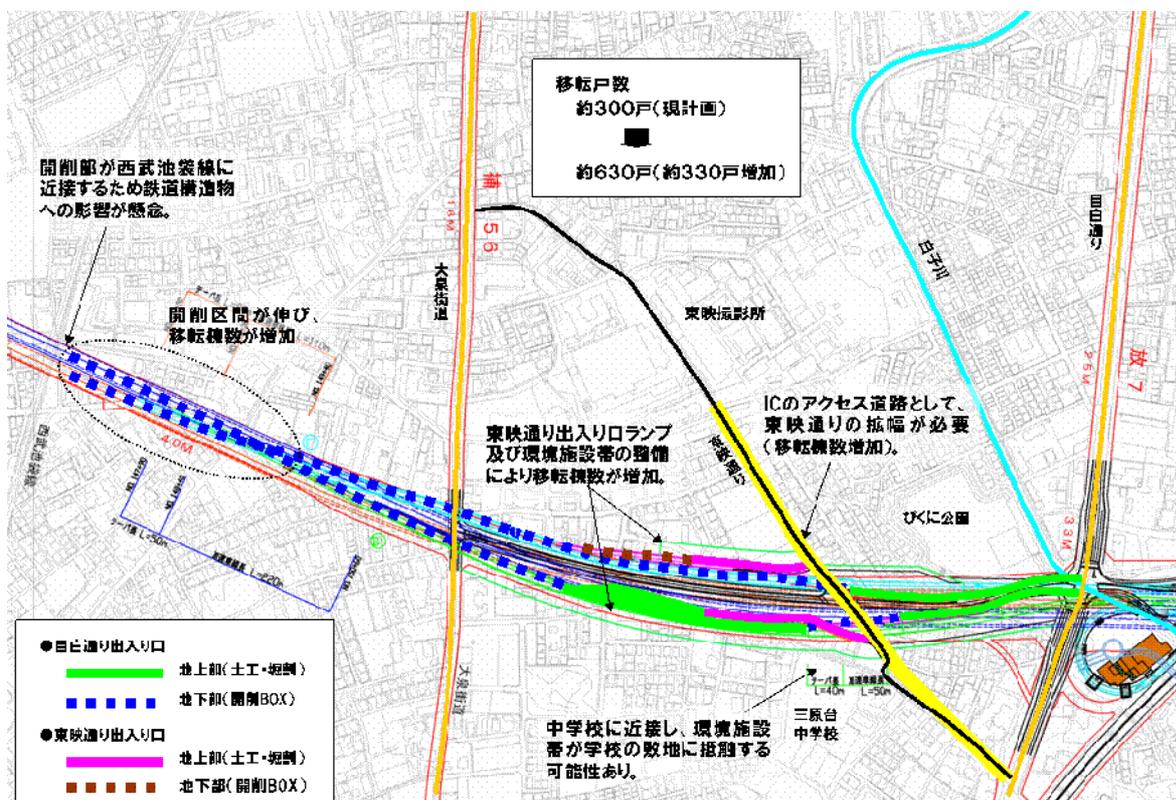
- 東八道路インターチェンジの構造については、当初は中央道にアクセスできない形式で検討をしてきましたが、地元では中央道にアクセスできる形式とすべきとの意見が多く、また、こうした変更に伴う影響の程度が小さいことから、「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方（H17.9）」では、中央道にアクセス可能な構造をお示しし、ご意見をお聴きしてきました。こうした中で、中央道へのアクセスについては概ね地元の理解が得られたと考え、計画の具体化にあたっては、東八道路から外環及び中央道へ乗り降りできるインターチェンジを設置することとしています。

インターチェンジの出入口に関する検討の内容

○東映通りに外環（東名方向）への出入口を追加することに関する検討

東映通りへの外環の出入口ランプを設置した場合、開削区間が伸びることになり、移転棟数が増加することとなります。また、東映通り出入口のランプを設ける場合、その周辺に環境施設帯を設けることとなるため、さらに移転棟数が増加するとともに、三原台中学校の敷地に抵触する可能性があります。また、東映通りはインターチェンジのアクセス道路としては容量が少ないため、拡幅が必要となることから、さらに移転棟数が増加する恐れがあります。

東映通りに外環（東名方向）への出入口を追加した場合



5-6. 環境施設帯について



環境施設帯の幅を広げられませんか。



環境施設帯の幅を縮小できませんか。



環境施設帯を設置する延長を長くできませんか。

〈提案例〉

- ・今回、環境施設帯が新しく出来ましたが、昭和41年都市計画の時より立ち退きするところが増え、困っています。環境施設帯の幅を少なくするか、なくすことが出来ませんか。
- ・環境施設帯10mを20mにして下さい。もっと環境を創出して下さい。

【考え方】

- 地上部に設置するジャンクションおよびインターチェンジの影響をできるだけ抑えるために、計画の具体化にあたっては、環境施設帯を設置することとしています。
- 「道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準について」（昭和49年4月10日都市局長・道路局長通達）では、環境施設帯の幅は、最大で車道端から20mとされていることから、外環においても主として幅20mで計画しています。
- 環境施設帯の幅をさらに広げるには、周辺のまちづくりも含めて検討し、環境施設帯周辺に公園を整備する、緑地を整備する等の方法で対応することが考えられます。今後、みなさんのご意見をお聴きしながら検討をしていきます。



環境施設帯に歩道を設置できませんか。



生活道路を整備すべきです。



バスルートとして活用できませんか。



公園として活用してはどうですか。



緑地になりませんか。



憩いの場を設置してはどうですか。



休憩所（SA）を設置してはどうですか。

〈提案例〉

- ・機能補償のための生活道路は対面通行できるような幅を確保してほしい。そのために、環境施設帯とは別に用地を確保して整備すべき。
- ・環境施設帯一人が歩けるくらいの道はほしい。
- ・環境施設帯の環境を良くして。
- ・側道を整備して、周辺住民の生活に役立つようにしてほしい。地域住民の利便性を向上させてほしい。
- ・換気所の周辺の住民に与える影響が大である。よって負の感じを与えない広い「いこい」の場を地域住民に欲しい。
- ・中央と外環のIC（ジャンクション）には休憩所（SA）を設けてほしい（トイレタイム）。
- ・グリーンベルトを20m位作る予定とのことですが、どのような管理になるのか、草や木を植えてもホームレスのすみかとなる事も考えられます。安全のことを考えると何もみず見晴らしの良い方がいいと思います。
- ・東名ジャンクションで開削した土を利用して、ジャンクション周辺を緑地にしてほしい。この地域に残されている自然は、代償地を別に設けるのではなく、この地域で工夫して自然を創出してほしい。
- ・私の家は換気所から数メートルしか離れていない場所になっています。これから子供が出来、育てていく中で悪い影響はあっても良い影響がある訳ありません。換気所の傍にはもっと広く緑地帯を設けるなど、もっと環境に配慮して構想をつくって欲しい。
- ・資産価値を下げない手立てを考慮して欲しい。国道20号インターチェンジと東八道路インターチェンジが出来れば、地上緑化公園化やバス路線を考えて活用すべきと考える。
- ・大深度地下部を含め、地上部の緑化を進めてほしい。（特に補償として買い上げた部分）
- ・運動公園は近隣住民にとって迷惑であるため、開削後埋め戻した跡地は里山に近い森林公園にしてほしい。

- ・世田谷区の野川沿いは自然豊かなところ。地上部の整備についても是非検討いただきたい。野川緑地のような緑豊かな環境を創ってほしい。

【考え方】

- 環境施設帯の活用は、緑地や生活道路の整備等、様々な方法が考えられます。
- 環境施設帯の活用方法に関しては、これまでに頂いたご提案を踏まえて、地元区市と協議をするとともに、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

5-7. 換気所について



換気所の位置を変更できませんか。



換気所を分散して設置できませんか。

〈提案例〉

- ・換気所を中央ジャンクション地域に二箇所まとめているが、空気汚染等の問題で他にも作って分散して欲しい。
- ・換気所の間隔が長いのが、中央環状線のようにもっと換気所を増やして中央ジャンクションでのダメージをあまり大きくしないで欲しい。
- ・青梅街道で地上に出す必要はない。環境的に問題。通気孔を出すのは、住宅地でないところを選べ。

【考え方】

- 換気所は、トンネル内を運転に適した環境に保ち、またジャンクション及びインターチェンジでのトンネル内の排出ガスの漏れ出しを防ぐために設置します。外環本線は大半の区間が大深度で通過することや、施工性・経済性の観点から、トンネル内の車の動きに合わせて換気する「縦流換気方式」で考えています。この場合、換気所はトンネルからの排出ガスの漏れ出しを防げる地上への各出口に設置しなければなりません。
- また、換気所から放出する空気による周辺地域への影響は極めて小さいこと、分散した場合には地域全体として移転棟数が増えるなどの影響があることから、換気所を分散して設置する必要はないと考えています。
- 換気所から放出する空気による周辺地域への影響は極めて小さいと考えていますが、極力住宅地から離して配置するよう配慮します。



換気塔は十分な高さを確保すべきではありませんか。

〈提案例〉

- ・煙突は高さ15mとのことですがちょうどそれくらいの高さに住んでいるマンション住民はどうすればいいのですか。ゴミ焼却場なみの高さを確保して欲しい。

【考え方】

- 換気塔の高さは、周辺の地形や土地利用の状況等を踏まえるとともに、日影、風環境及び景観等への影響に配慮して、以下の高さで計画しています。

東名ジャンクション換気所	高さ約 30m
中央ジャンクション1, 2 換気所	高さ約 15m
青梅街道インターチェンジ換気所	高さ約 20m
大泉ジャンクション換気所	高さ約 30m

○トンネル内の空気は、換気塔から外に排出することになりますが、大気に放出する前に、トンネル内に設置する電気集じん機及び換気所に設置する除じん装置により、浮遊粒子状物質を含む煤じんを極力除去した上で、換気塔頂部から、風速約 10m 程度で上空高く吹き上げ拡散させます。

○このため、換気塔の実効的な高さは、100m 程度と、十分な高さになります。

○換気所を高くすることで、周辺の景観や、換気所に伴う風害等の影響も生じることから、現段階では前述の高さとしています。

○なお、周辺の土地利用の変化があった場合、これに応じ見直していくこととなります。

○また、供用直前の換気所周辺の大気質の環境基準達成状況について、十分把握するとともに、窒素酸化物および浮遊粒子状物質の削減技術の開発の動向を踏まえ、事業者の実行可能な範囲で必要に応じ、最新技術の換気所への適用について検討します。



換気所は目立たないようにすべきではありませんか。

〈提案例〉

- ・換気所は景観に配慮し、できるだけ高さをおさえた方がよい。

【考え方】

○換気所は周辺の景観を損なわないようできるだけ配慮するため、換気塔以外の施設は極力地下化するなど配慮するとともに、換気所の色彩及びデザインや周辺の緑化等について検討します。検討にあたっては、事業実施段階において、みなさんのご意見をお聴きしながら進めていきます。



換気所には脱硝装置、集じん装置等の浄化装置を設置できませんか。

〈提案例〉

- ・排気ガスを脱硝装置、集塵装置でできるだけ除去してほしい。
- ・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。
- ・換気塔は崖線の高さが20mなのでその差が10mということは換気塔が実質10mの価値しかないということだと思われる。もっと高くして最新の最高の浄化装置をつけなければ認められない。

【考え方】

○現時点では、トンネル内に電気集じん機を設置するとともに、換気所内に除じん装置を設置することにより、浮遊粒子状物質を含む煤じんを極力除去することを考えています。さらに、今後、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の削減技術の開発の動向を踏まえ、事業者の実行可能な範囲で必要に応じて、最新技術の換気所への適用について検討します。

5-8. 料金所について



料金所は地下化できませんか。

〈提案例〉

- ・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。

【考え方】

- 料金所は料金収受の環境の観点から、明かり部で設置することを検討しています。
- ただし、料金所では車が一旦停止し、発進することから、大気汚染や騒音が懸念されることは認識しています。今後はE T Cのさらなる普及が考えられ、その普及状況や料金体系によっては、料金所での混雑が発生しにくくなるとともに、明かり部とする必要がなくなるといったことも考えられます。
- いずれにしても事業実施段階で、料金所の地下への設置も含めて、みなさんのご意見をお聞きしながら検討します。

5-9. 東名以南について



東名以南を早期に事業化できないでしょうか。



東名以南も関越～東名間と同時に整備すべきではないですか。



東名以南も並行して検討すべきではないでしょうか。



東名以南で都市計画決定されている部分まで整備してはどうですか。

〈提案例〉

- ・東名以南の計画と併行して進めなければ期待の持てぬ単なる話題に過ぎぬ。
- ・将来の必要性が理解できないことはありませんが、東名道以南の外環道の計画を同時に進めるようにしたら良いのではないのでしょうか。
- ・東名以南が同時に完成しなければ全車両東名まで上るので世田谷区内では大深度が半分もなくこれでは「世田谷区内では大深度を活用した計画」とばかりは言えません。
- ・東名の南側は都市計画決定した部分までなぜ整備しないのか。

【考え方】

- 外環の東名以南は現在、都市計画決定しておらず、基礎的な調査を実施している段階です。
- 外環は関越道から東京湾岸道路までつながり環状になってこそ、そのネットワーク機能が十分発揮されることから、東名以南は必要であると考えています。これまでも東名以南の基礎的な調査を実施していますが、関越～東名間の方向性が決まった後、次の段階として外環東名以南についても検討のスピードを速め、速やかに関係行政間で具体的な調整に着手したいと考えております。また検討に際しては、別途地域の方々のご意見をお聞きしながら進めていくことになるものと考えています。

5-10. 外環の道路以外での活用方法について



外環にライフラインの収容や水害対策などの機能を持たせてはどうでしょうか。

〈提案例〉

- ・善福寺川等の水害の対策としてトンネル内の一部を遊水池として利用できないか。水害対策等で地域住民にメリットがあれば、前向きに賛成する方々も増えると思う。
- ・地下の空間に外環とあわせて電気等のインフラを整備。整備の効率もよしい、占用者から収入が入る。

【考え方】

- 道路を整備する際には、様々な公共物を管理する方々と話し合いをする場があり、そのような場で他の用途としての活用についても、今後議論をしていきたいと考えています。
- また、インターチェンジやジャンクション周辺で開削後に埋め戻す区域の活用については、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

5-11. 事故及び災害対策について



避難路を設置すべきではないですか。



十分な強度を確保すべきではないですか。



最新の技術を積極的に活用してはどうですか。



消火対策をすべきではないでしょうか。

〈提案例〉

- ・事故の場合の人間の避難路の確保、消火対策を完璧に。
- ・地震に対する耐震安全性について、どの程度の地震まで継続利用が可能なのか、耐震レベルをすべての高速道路について、最新の技術・知見を取り入れて検討し、公表していただきたい。

【考え方】

- 大深度地下トンネル内での災害時、事故時の安全性を確保することは重要であると認識しております。
- 災害時の避難方法については、反対車線に避難する連絡抗方式、地下に避難する床版下方式の避難方法を考えています。また、火災が発生した場合、煙の拡散を防ぐことや、煙を排気する等の換気のコントロールをする必要があります。
- 大深度地下トンネルの安全性や、災害・事故等が発生した場合の避難方法等については、大深度トンネル技術検討委員会で検討を進めているところです。
- 今後も引き続き、専門家の方々から助言を頂くとともに、みなさんのご意見をお聴きしながら、検討を進めていきます。

5-1 2. 環境対策等について



ジャンクションやインターチェンジをシェルターで覆ってはどうですか。



バッファを確保すべきではないですか。

〈提案例〉

- ・全体のドーム化を希望します。
- ・東名ジャンクション（仮称）のランプ部分や料金所の部分には、騒音やほこりが出ないようにドームをつけてほしい。
- ・東名に入るまではドームで覆って排ガス等を外に出さないようにしてほしい。
- ・ジャンクション付近の中央道、外環道の地上部分のシェルター化の具体案は？
- ・地上部にシェルターをかけるのは良い案ですので検討してもらいたい。
- ・地上の一般道を片側2車線（両側4車線）＋環境施設帯付でバシッと作って欲しい。
- ・外環に引っかけられない近く（インター設置の場合）の人にとって工事中、工事後も環境が悪くなる。インターより半径150m～200m程公園化して環境良化を！

【考え方】

- 地上に整備されるインターチェンジやジャンクション付近等では大気質への影響が懸念されます。
- 大気質への影響に関しては、できるだけ周辺への影響が小さくなるように環境施設帯で住宅地との距離をとるなど配慮することで、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の将来濃度は、環境基準を下回るものと見込んでいます。
- また、計画の具体化にあたっては、周辺への影響を抑えるためにランプを極力地下に収めるよう計画するとともに、環境施設帯を設置することとしています。
- なお、詳細な構造は今後の事業実施段階で検討します。その際にランプ部の蓋かけなどみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



騒音を抑える舗装を取り入れてはどうですか。



防音設備を設置すべきではないですか。

〈提案例〉

- ・騒音を抑える舗装など振動対策は万全を期していただきたい。
- ・現在でも東名道の通行車輛の騒音が夜間直しく響きます（特に南、東南の風るとき）が、居住者のため防音設備を万全にお願いしたい。
- ・騒音対策なども示しているが、外環のみの対策で、青梅街道には対策をとらなければ、周辺地域住民の被害を防ぐことにはならない。青梅街道には遮音壁は作らないのか。

【考え方】

- インターチェンジやジャンクション付近等では騒音の影響が懸念されます。
- そのため、計画の具体化にあたっては、低騒音舗装を敷設し、環境施設帯と遮音壁を設置することを検討しています。これらの対策を実施することで、将来の騒音レベルは環境基準を下回るものと見込んでいます。
- 騒音の影響の予測、評価及び対策については、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審

議されます。また、環境施設帯や遮音壁の詳細については、事業実施段階で、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



大深度区間において、地盤の強度や杭への影響に配慮すべきではないですか。

〈提案例〉

- ・大深度地下区間における地盤強度や杭への影響に配慮

【考え方】

○大深度地下は、1) 地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下 40m 以深）または 2) 建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面から 10m 以深）の、どちらか深い方の深さの地下のことを指します。そのため、大深度区間では建築物の地下室や基礎杭とは抵触せず、また、外環整備後も地下室の建設、高層ビルの基礎杭の設置ができます。一方、この深さより浅い区間は大深度区間とはなりませんので、区分地上権を設定し地下の利用を補償させて頂くか、または開削工法で整備するため、土地を買収させて頂くこととなります。



開削部分で地下水の通水部を増やしてはどうですか。



神明の森みつ池を地中拡幅部から回避できませんか。



トンネル内の排水を池に環流できませんか。



湧水を保全すべきではないですか。



水源を復活できませんか。

〈提案例〉

- ・透水部の設置を10m間隔ではなく、全体こわって適用できないのか。
- ・三宝寺池・石神井池の周辺の湧水が激減していて、今は日量4,000tの地下水をくみ上げている。地下トンネル工事において、地下水系の破断が考えられる。また、工事に伴って出る水を三宝寺池等に環流して欲しい。
- ・今回のルートは昭和41年の都市計画線を越え、みつ池や国分寺崖線の下にも入っている。幅が広がった理由を示して欲しい。
- ・八の釜、湧水（下からわいているところ）は都区内でも数少ない。住民のいこいの場。人間と自然のふれあい。環境学習の場になりたい。移すにしても地下水を枯れさせず、湧水が保てるのか。配慮してほしい。
- ・びくに公園の水源を上手に復活して欲しい。

【考え方】

○外環は地下式で計画しているため、地下水への影響が懸念されます。シールド工法の区間は地下水への影響は一般的に小さいですが、開削工法の区間では浅層地下水位及び深層地下水位に影響を与える恐れがあります。このため、計画の具体化にあたっては、極力、シールド工法を活用することとしています。

○浅層地下水の流れが阻害される区間では、環境保全対策として、地下水流動保全工法を実施すること

で浅層地下水位への影響が極めて小さくなると見込んでいます。地下水流動保全工法は、地下水を集め再び地盤に還元する「集水・涵養部」と、外環構造物部分の水を通すための「通水部」が主要な構成要素です。これらの環境保全対策は、東名ジャンクション周辺で 10m 毎、中央ジャンクション及び東八道路インターチェンジ周辺、大泉ジャンクション及び目白通りインターチェンジ周辺で 20m 毎、青梅街道インターチェンジ周辺で 40m 毎にすることを検討しています。

- 一方、深層地下水の水圧変動について検討したところ、季節変動と比べても小さいことから、大きな影響はないと見込んでいます。
- また、地下水解析の結果、地下水位の変動が極めて小さいため、湧水量への影響はほとんどないと見込んでいます。
- 計画の具体化にあたっては、神明の森みつ池は、池の下が外環の計画区域に含めざるを得ませんが、池の水源への影響はほとんどありません。なお、八の釜の湧き水については、既存の大泉ジャンクションと外環を接続することから、計画区域に含めざるを得ず、消失せざるを得ません。八の釜の湧き水の代償として水源を確保し水辺環境を整備するとともに、八の釜の湧き水に関する資料を記録保存することを検討しています。
- 地下水への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また、八の釜の湧き水の対策の詳細については、工事の施工前に練馬区の教育委員会及び八の釜憩いの森、文化財等の所有者、管理者と協議の上、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めます。



生物が移り住む環境を整備してはどうですか。

〈提案例〉

- ・白子川。白子川に出ている湧き水（下、横）が出ているので、それが保全されることが大事。白子川をボラ、アユが遡上できるように、タナゴや貝、水草が上流から下流へとうつつてこられるよう。

【考え方】

- 外環を整備することで、動物に関しては、鳥類 5 種、爬虫類 1 種、両生類 1 種、魚類 3 種、昆虫類 6 種、クモ類 1 種、注目すべき生息地 1 箇所に影響が及ぶと考えられます。このため環境保全対策として、夜間照明の適正配置、河川流量の確保、消失する生息環境又は移入可能な環境の代償を実施します。
- また、植物に関しては、維管束植物 1 種、藻類 1 種に影響が及ぶと考えられます。このため、環境保全対策として、消失する生育環境の代償、重要な種の個体保存を実施します。
- 動物、植物、生態系への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。ビオトープの整備など、具体的な対策に関しては、事業実施の段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



照明、遮音壁等の色に配慮できませんか。

〈提案例〉

- ・自宅の二階から見える場所なので、照明、防音壁等のカラー等を環境に調和したものを配慮して欲しい。

【考え方】

- ジャンクションやインターチェンジ周辺地域では、道路構造の一部が地上部に設置される上、換気所が設置されることとなるため、市街地景観が変化することになります。
- 市街地景観については、ジャンクションや換気所の色彩、デザインに配慮するとともに、周辺の緑化等を実施することで、できるだけ地域の景観と調和するようにしていくことが重要であると考えています。
- 景観への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。ジャンクションや換気所の色彩、デザインや周辺の緑化等の検討にあたっては、事業実施段階において地元のみなさんのご意見をお聴きしながら、進めていきます。



緑を保存すべきではないですか。



緑化できませんか。



ケヤキを保存すべきではないですか。



街路樹を植えられませんか。



公園にしてはどうですか。



早い段階で植栽したらどうですか。

〈提案例〉

- ・緑の保存
- ・青梅街道沿い宅地内にある樹齢120年のケヤキ2本がもったいない。
- ・長い工事期間の初期段階で、将来の植栽計画に基づき木を植えていって、緑豊かなジャンクションとなるよう計画して欲しい。
- ・大深度地下部においても上部の緑地化を検討していただきたい。地球温暖化対策としても有効と思う。住民の賛同も得られやすくなると思う。

【考え方】

- 本事業の実施により失われる緑の量について、関係自治体の条例に基づいた緑化計画を立案し、失われる緑の量と同程度以上の緑の量の回復を図ります。
- 緑の量の予測、評価や対策については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。環境施設帯等の緑化に際しては、関係機関と調整の上、みなさんのご意見をお聴きしながら、動物、植物の生息・生育環境等を創出することを考慮します。



工事の環境影響評価をすべきではないですか。



工事の影響を抑えるための対策をできませんか。

〈提案例〉

- ・実際に工事が始まる前に、近隣の建物及び空気環境及び騒音等を調査してもらいたい。
- ・連絡（計画）道路の近くなので、排気ガス・音・振動等の環境悪化が心配。それ以前の工事中の上記環境変化も何年かかるのか。
- ・DPFをつけないと東京都に車は入れないと言っているの、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。
- ・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。
- ・子供の通学時の影響を考え、通学時間の工事車両の出入り（通学路への）等が絶対ないようにしてほしい。

【考え方】

- 工事中の環境への影響に関しては、環境影響評価の中で影響を予測、評価し、対策を検討することとなっています。環境への影響と保全対策について検討したところ、工事による粉塵等、大気質への影響、騒音、振動等の影響は、環境基準を下回るものと見込んでいます。
- 工事中の影響に関しては、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また、施工方法や工事計画の詳細は、工事が始まる段階でみなさんに情報を提供し、工事中の環境・交通対策について、みなさんのご意見をお聴きしながら進めていきます。



現地観測を継続できませんか。



データを提示すべきではないですか。



観測地点を追加できませんか。



ジャンクションの予測評価をすべきではないですか。



影響を説明すべきではないですか。

〈提案例〉

- ・NO2やSPMの継続的測定。（現在時点、少なくとも完成前）少なくとも定点観測。
- ・土地勘がないのだから、憶測や推測ではなく、しっかりと事実に基づく結果を示してほしい。観測地点を変えて環境調査をやりなおしてほしい。
- ・大気汚染の現況の数値と外環（埼玉区間）ができる前の数値がもしあったら出して欲しい。
- ・ジャンクション部の予測・評価
- ・ジャンクション自体が巨大な公害発生源になるという話を聞くが、ジャンクションについてもしっかりと環境影響評価をするのか。
- ・子供が喘息なので健康への不安があります。地域の子供達の健康状態も併せて調査して頂きたいと思います。

【考え方】

- 環境への影響の予測、評価及び対策については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。この中で環境影響に関するデータ、ジャンクション部の予測評価の結果をお示しします。
- 現地観測は事業実施段階でもモニタリング調査を実施するとともに、外環の供用後も環境に関するモニタリング調査を実施し、必要な改善措置等について検討していきます。

○なお、環境への影響に対する具体的な対策については、これまでに頂いたご提案を踏まえ、事業実施の段階で、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



第三者機関が客観的に検証すべきではないですか。



地域住民が環境影響評価をチェックすべきではないですか。

〈提案例〉

- ・大気汚染（換気設備）に関する事項その他環境への影響と保全対策の資料は楽観的数値のみ記載されているが、第三者機関の客観的検証を受けていないものであることの表示が不十分であり、これを市民に配布するとすればフェアな資料とは認められない。
- ・武蔵野市にとっては外環整備によって得られる効果はほとんど無い。マイナス面が圧倒的に多い。
- ・環境調査データの説明があったが、数値に対して本当に信頼できるのか、疑問が残る（従来のような大規模開発の調査データは後で大きな狂いが生じているものが多い）。

【考え方】

○環境の現地調査や予測にあたっては、専門家の方々に助言を頂きながら検討を進めてきています。

○環境影響評価の際には、都民の健康と環境を守る観点から、環境影響評価手続きの中で、環境部局にある第三者の専門家で構成される東京都環境影響評価審議会で、予測手法や内容の妥当性を第三者にチェックして頂くとともに、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



東名高速への環境対策を実施できませんか。

〈提案例〉

- ・外環の前に東名の環境対策を即刻行ってほしい。現在の遮音壁では武蔵野台地上では効果がない。

【考え方】

○東名ジャンクション付近では、東名高速を走る車からの排出ガスや騒音などに加え、外環と東名高速を行き来する車がジャンクション部を走るため、より一層の影響が懸念されるようです。

○環境への影響と保全対策について検討したところ、外環だけではなく、東名高速を走る車も考慮した上で予測した結果、環境施設帯の設置や低騒音舗装、遮音壁等の対策を実施することで、環境基準を下回ると見込んでいます。

○なお、外環の供用後に、環境の変化等についてモニタリング調査をし、必要であれば改善措置等を検討します。

5-13. 道路交通対策について



インターチェンジ周辺道路を整備すべきではないですか。



歩道を整備すべきではないですか。



既存のインターチェンジを改良してはどうですか。



通り抜け自動車が入り込まないようになりませんか。



道路整備以外の方法で対応できませんか。

〈提案例〉

- ・生活道路への進入は禁止など施策をしっかりと。周辺道路をしっかりと整備しないと、現状より交通量が増える。
- ・東八インターへのアクセス道路の不備、アクセス道路が整備されない限り、東八インターは設けるべきではない。周辺住民に渋滞をもたらす環境を著しく悪くする。交通事故・騒音・排気ガスをもたらす。
- ・周辺環境と生活道路。特に配慮して都市計画道路の整備を積極的にお願いしたい。
- ・「外環の2」で三鷹～善福寺を結ぶ東八道路のインターは必ずできる前提で、そこまでの善福寺周辺地区からの道路を整備を今からでも進めて欲しい。
- ・目白通りは、大泉インターチェンジが現状で北向きだけでもラッシュ時渋滞している。南からも流入すると交通量が増えると予測できるが、目白通りをどの程度拡幅し、対応するのか。
- ・外環の2 補228等放置している都市計画の方を先にやってくれ。それからよい。
- ・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。
- ・学区の通学路、生活路が確保されるか心配。早く通してほしい。
- ・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と。
- ・信号ができるとのこと。車の流れが増えて、騒音、排気ガスが心配。通り抜けのできない道路にする等の工夫をして。
- ・一番心配なのは、三鷹以南の開通が遅れた時、一部開通にされると、三鷹に車が集中して大渋滞の原因になることです。必ず全計画（東名を含む）まで中央高速だけとの接続で一部開通ということはやめてもらいたい。
- ・大型車がインターチェンジから一般道路に流入することをできるだけ防ぐために、本線からインターチェンジへの出口付近に乗用車専用道路を設ける等の対策を考えてほしい。

【考え方】

- インターチェンジを利用する交通がインターチェンジ周辺に集中することで周辺道路で渋滞が発生し、また歩行者等の安全性が低下する恐れがあることから、周辺の交通を適切に処理するためにアクセス道路の整備や交通の運用等の対策が必要であると認識しています。
- 周辺道路の整備や交通の運用等の対策については、今後、外環本線の検討と並行して、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



（その他、現在の道路交通問題への対策等に関する提案）

〈提案例〉

- ・電線の地中化に取り組んでください。街が美しくない。
- ・清水3丁目から下井草5丁目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。
- ・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。
- ・三原台中横の道路で一方通行の大型車規制を最近緩めたという話を聞いた。都、警察の管轄と思うが、構造上の変更でなく運用上で改善

できることはぜひ対策をとって欲しい。

- ・外環よりも現在の道路の整備が大事事項。
- ・外環よりも先にやる事があると思う。たとえば、踏切等の立体交差等。
- ・青梅街道インターチェンジの必要性は全くない。それよりも井草通り、千川通り、西武新宿線のシーザポイントの整備を行うのが先決だろう。

【考え方】

○現在の道路交通に関して、様々な問題があると認識しております。これらの提案に関しては、関係機関と連携し、対策を実施するよう、働きかけて参ります。

5-14. まちづくりについて



代替機能を確保してもらえませんか。



行政区を見直してもらえませんか。



駅等とのアクセスを確保してもらえませんか。



通学路を確保してもらえますか。



工事中は仮橋を設置できませんか。

〈提案例〉

- ・北野中央通りの機能を代替する道路を整備してほしい。
- ・外環より東側で吉祥寺通りと都市計画道路3・4・17を結び、北野四丁目の東側から吉祥寺方向へアクセス出来るようにしてほしい。
- ・学区の通学路、生活路が確保されるか心配。早く通してほしい。
- ・外環によって、分断されるであろう学区、もしくは（東大泉の）子供が三原台のプールへ安全に行ける経路が造られるように願っています。
- ・歩行者の道路、緑の多い散歩道、子供が遊べるような場所を作って欲しい。
- ・通り抜け道をつくってもトンネルで暗がりにならないか心配。
- ・仙川駅と千歳鳥山駅方向のアクセスを確保したい。今は仙川駅の循環バスが通っており家の近くにバス停がある。千歳鳥山駅へは吉祥寺とおりの北野バス停を使っている。
- ・当然、仮橋を架けてもらわなくては困る。
- ・生活道路が減る可能性があるのが心配です。大きな道路は地域分断になると思うので生活道路は現在と同じ量を確保して欲しい。地域の人間にはその地区を自由に動き回る権利があります。
- ・緑ヶ丘を三鷹市にして、1つの行政区にまとめた方がまちづくり等もスムーズに進むのではないかと。三鷹市の方が現状もよく、道路整備の仕方が調布市と異なっていると思う。
- ・いっそのこと牟礼2丁目の東八の東側は世田谷区へ編入して欲しい。小中学校へ横切らないといけないのはとても困る。

【考え方】

○外環の工事中や整備後、ジャンクションやインターチェンジ周辺では地域分断の影響が懸念されます。このため、道路の付け替えや環境施設帯に生活道路を整備する等の対策を実施していく必要があります。

○外環へのアクセス道路の整備や周辺道路の整備、また、外環の整備とあわせたまちづくりなど、今後、外環本線の検討と並行して、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



地上部街路を整備すべきではないですか。



地上部には歩道や緑地を整備すべきではないですか。



地上部街路は不要ではないでしょうか。

〈提案例〉

- ・歩道や緑地の整備
- ・地上の一般道を片側2車線（両側4車線）＋環境施設帯付でバシッと作って欲しい。
- ・地下道だけでなく、地上の部、道路と緑地を歓迎。
- ・いずれ地上の都市計画道路の整備は行うのであろうが、現行の道路を多少広くするようにし、大規模な道路は街を切ることになり、地域には良くない。
- ・地上部街路建設に反対！
- ・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。
- ・PI外環沿線会議の当初から外環ノ2についてはものすごく反対されており、大深度になるということは、附属街路は消えていくのが常識である。

【考え方】

○現在は、外環本線について計画を具体化しているところです。地上部街路（外環ノ2）については、地域分断等による影響も考慮し、その取り扱いについてみなさんのご意見をお聴きしながら検討していきます。



（その他、まちづくりに関する提案）

〈提案例〉

- ・外環を国の予算で整備するならば、三日月地帯のまちづくり等も国がやるべきである。
- ・上石神井駅周辺の開発について、外環は別に計画をして説明してほしいと思います。
- ・何年後にはこうなるというイメージを示してほしい。まちの魅力は静かで緑が多く、空気もきれい→それがどうなるのか？イメージをきちんともてるように。それを出さないと何回説明会をやっても歯車が噛みあわない。
- ・都市計画の案を何人かの都市計画のプロフェッショナルに提案させ、公開コンペして欲しいと思っています。検討をお願いします。
- ・大深度化したとしても地上の緑化、遊歩道建設など再開発は真剣に取り進めて欲しい。
- ・仙川の両側の遊歩道を残す形（徒歩、自転車利用可能）で都市計画をお願いしたい。当然、仙川の川面が見えるようにした上で。
- ・近隣の都市整備を、一緒に積極的に進めてもらいたい。
- ・インターの計画は即時撤回し、公園や駅前等の生活環境の整備、保護を進め、今の空気がきれいって静かな環境を守り、自然と生活、住宅地と商店街の調和の取れた、安全で安心して住める人に優しいまちづくりを行うことが、行政の責務と考えます。
- ・武蔵野市に痛みを与えるのだから、吉祥寺駅の南町側に改札を設けたり、井の頭線の延伸など地元経済が潤う視点で、行政の垣根を越えて考えて欲しい。
- ・石神井公園、石神井公園駅を防災に活用
- ・インターができれば便利になる。狛江の地域発展のためになると思う。”狛江インター”という名称がつけば、知名度が上がる。イメージアップになると思う。物流の流れも良くなるから便利になれば人も住むのでは。
- ・地元の利害のみ語るのではなく、地元への痛みを和らげる手段として、地元へのメリットも提供すべき
- ・緑化を増やす。買い上げの制度（特に交差点周辺）をきちんと整えて欲しい。生活環境（騒音・大気・歩行者の安全）を考えて欲しいから。

【考え方】

○外環沿線のまちづくりに関しては、外環本線の検討と並行して、地元区市を中心に、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

5-15. 用地補償について



土地の買い上げをしてもらえませんか。



地権者に十分な補償をすべきではないですか。



建ぺい率・容積率の緩和や税の軽減措置をとれませんか。



計画区域外にも補償すべきではないですか。



環境への影響や精神的な影響も含めて補償すべきではないですか。



集団移転ができるようになりませんか。



代替地を確保し斡旋すべきではないですか。



代替用の農地を取得できませんか。

〈提案例〉

- ・相続などの発生により農地が分譲されているのをよく見るが、環境保全のためにも代替用の農地として取得する対策をとって欲しい。
- ・立ち退き住民、290世帯の代替地をすぐ近くに手当てするように。
- ・単なる物質面（もちろん正常な評価を前提としているか）だけでなく、引っ越しなどの愛着のある土地を離れるという部分についてもカバーして欲しい。
- ・大深度地下部においても上部の土地の買い上げを検討すべき（財産的価値への影響は皆無とはいえないはず）。
- ・大深度といえども希望があれば買い上げも含めたり、建ぺい、容積、及び固定資産税、都市計画税の軽減措置を施し、資産価値を下げない手立てを考慮して欲しい。
- ・公益と私益のバランスの問題であり、地権者の補償と住民の環境保全（原状回復）について住民の希望・意見を聴いて、施行者の方針や内容を示すべきと思う。
- ・ジャンクションの計画に入ってしまうので、補償が心配。平成5年の土地がまだ高い時に購入したので、そのときの金額を補償して欲しい。
- ・三日月地帯全域を用地買収してほしい。
- ・もし、実行させるなら苦しむ人の事を考え必ず補償等を充実させること。今までの事例、新聞報道にあったある一部の人にかなりのお金を払うことなど二度とないよう命に値段をつける。
- ・持病の喘息の為、計画が決定したら移転を希望します。三日月地帯の再建制度を検討して下さい。

【考え方】

○用地を買収させていただく範囲、補償の条件、代替地の斡旋等については、事業実施の段階に入ってから、測量、設計を行い、用地買収に関する調査を実施します。その後、補償金額の算定をさせて頂き、地権者並びに関係する方とそれぞれ個別に協議して、一日も早く生活再建が図られるよう、補償基準に基づき適正な補償をいたします。

○なお、移転の代替地につきましては、地権者それぞれに意向があることですので、個別に探して頂くことを原則としていますが、今後、移転対象となる方々の意向を把握し、関係機関の協力を得ながら代替地の情報提供、斡旋など、生活再建対策に取り組んでまいります。

5-16. 情報提供について



高さや方位を明示してはどうか。



グラフィック、映像、模型等を活用してわかりやすく説明してもらえませんか。



計画内容に関して詳細に提示すべきではないですか。

〈提案例〉

- ・説明資料として、図面だけでなくグラフィック技法などをまじえて映像で示すとわかりやすいと思います。
- ・模型等でわかりやすく住民に説明して頂きたい。
- ・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。
- ・地図をわかりやすくして欲しい。北を上。もしくは方向を入れて欲しい。
- ・横断図だけでなく縦断図も必要。
- ・三鷹の「交通の変化、周辺都市計画道路整備の課題」と同様のものを武蔵野も出してほしい。都市計画道路3・4・12号線は「武蔵野市方面からのインター利用交通に対応」とあるが、武蔵野市にも伸びてくるのか。
- ・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。
- ・東名高速は国分寺崖線を区切っていて生物の横断ができないので、東名ジャンクションの連絡路は現在の東名の高さを越えないでほしい。
- ・今回の計画概念図で地上部に引かれたアクセス道路の幅員と車線の構造を説明して欲しい。

【考え方】

- 計画段階では、計画の具体化を進めるために、計画概念図をお示しするとともに、模型やCG等を活用しながら分かりやすい情報提供を心がけてきました。また、環境影響評価準備書の公表に先駆けて、環境への影響の予測、保全措置の検討を進めるためにパンフレット「環境への影響と保全対策」を提示し、さらに必要な検討を進めていきます。
- 情報提供については今後も継続し、その方法についても充実を図ります。改善すべき点やご要望がございましたらご意見をお寄せ下さい。



議論に必要なデータ等の情報を提示してもらえませんか。



事例を紹介してもらえませんか。

〈提案例〉

- ・外環の青梅街道インターに関わる交通量、交通予測に関する資料（国土交通省など含め）、これまで提案されていたものをお願いしたい。
- ・インターチェンジへ入る車、インターチェンジから出てくる車がインターチェンジ周辺の交通状況をどのように変えるのか。きちっとシミュレーションして住民に教えるべき。
- ・NO₂、SPMが本日配布の条件の予測では、納得できません。長時間、住んでいた影響も考慮をお願いします。特に、地上1.5mではなく、250mの距離、高さが2~20mではどうなるのか、具体的な数値で示していただかないと納得できません。
- ・外環の採算性はどうなっているのか。なぜ外環の採算性を検討しないのか。
- ・地下方式自動車専用道路の安全性については、中央環状道路が完全に運用に入ればかなりのことが分かるはず。
- ・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。
- ・大泉JCTと近すぎ、不要と思う。地上道路とのセットとの疑念が拭えません。本当の必要性、費用対効果をきっちり説明して下さい。

【考え方】

- これまでに、交通量や環境影響のデータ等、議論に必要なデータは提示してきていると認識しているところではあります。
- 今後も、議論に必要なデータは随時公表していきます。また、不足等がございましたら、みなさんからご指摘頂ければ、可能な限り公表していきたいと考えていますので、ご意見をお寄せ下さい。



スケジュールを提示すべきではないですか。

〈提案例〉

- ・計画のスケジュールを明確にされたい。
- ・排気口の環境への影響。調査スケジュールは？今は線が示されていない。説明もされていない。騒音、排気ガス……体や健康への影響が心配。杉並病のこともあるので不安。風の影響とか環境のデータをきちんと示してほしい。
- ・計画の進捗状況の情報開示。

【考え方】

- 検討の流れについては、「手続き及び事業の流れと各段階での検討事項」を公表し、今後の手続きの流れについてお示ししました。
- スケジュールに関しては、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、それから測量、設計、用地買収を行い、工事には約10年かかると考えています。



(その他、情報提供方法に対する提案)

〈提案例〉

- ・定期的な進捗状況。
- ・情報があまりないので区報にでも載せていただけたらと思います。
- ・主要駅や区の集会所、バス停などでも外環ニュースや当該地域に関連する資料は身近なところで入手できるようにすべきです。
- ・立ち退きの個別説明/立ち退きに対する補助、補償等はどうなっているのでしょうか。個別説明希望です。
- ・オープンハウス自体を駅や商店街の貸スペースなどでやっていただけないでしょうか。そこに住民からこんな心配や不安の声が出ているといったものを添えていただけるとみなさん、身近なこととして関心を持って見られるのではないのでしょうか。
- ・地域住民の意見を聴く会やオープンハウスの案内は町会の回覧板等を使ったり掲示板に貼るなどして大々的にピーアールしてほしい。知らない人が余りに多いです。
- ・小生今マンション住まいだが、過去の公報はマンションに1通のみ。各戸に配布すべき。
- ・今朝、市報で本日の会議を知った。もう少し早めに会議の日程を知らせて欲しい。
- ・意見を聴く会の資料を事前配布してほしい。その場では理解できない。
- ・女性の係の人が居てくれたら、色々質問できたかも。

【考え方】

- 情報提供方法に関して、ご指摘頂きました点については、真摯に受け止め、可能な限り改善していきたいと考えています。
- 今後も、情報提供方法に関する改善提案等がございましたら、ご意見ください。

5-17. 意見把握について



住民と十分に協議すべきではないですか。



学校やPTA等からの意見を把握すべきではないですか。



「意見を聴く会」や「オープンハウス」を継続的に開催すべきではないですか。



アンケートを実施できませんか。



「意見を聴く会」や「オープンハウス」の開催方法を工夫してもらえませんか。

〈提案例〉

- ・工事をするのは何らかの影響はあると思うが、住民との話し合いは十分して欲しい。
- ・地域の声を聞いて、トンネル出入口の景観設計をやってほしい。
- ・地域住民との意見交換会の予定は…！
- ・三原台中学か泉新小学校を会場とした地元説明会を是非開いて欲しい。
- ・議論が足りなく、もっと説明会をやった方がよいという印象。私は参加が少ないのにそういう考えを持った。
- ・大変だろうがもっと、何回でも説明会を開き説明をお願いします。
- ・東京外かく環状道路調査事務所（用賀）は、土日閉じているが、サラリーマンは平日に行くことが出来ないですので、土日に行けるよう、あけていただきたい。
- ・地上部街路（外環の計画道）の取り扱いについて地域ごとに地域住民と協議をすすめ、中止を含めて検討をはかること。
- ・地域PIを何度でもやりましょう。いつも人数が少ないので周知すべき（区民も地域の幹部）。
- ・国も都もこのような会を何回も重ねていかなければならない。
- ・北野にある学校やPTAはどのように言っておられるか。
- ・地元の方全員にアンケートをとって欲しい。その上で検討して欲しい。
- ・本来一番意見を聴かなければいけない子供達の親世代が出られない。住民サイドやPI委員を通して、住民の意見が吸い上げやすいような日時にして欲しい。
- ・「意見を聴く会」の進行がひどすぎる。司会にその力量が足りない。人選ミス。参加者との意見交換を阻害しようとしているようにしか感じられない。住民側から司会者を出すことを要求します。
- ・練馬区は独自で住民に説明を行うべきである。

【考え方】

- 地元住民のみなさんのご意見は、計画を検討する上で重要であることは認識しており、そのため計画の具体化の検討にあたってはPI方式により、これまでに「意見を聴く会」や「オープンハウス」等を開催し、みなさんのご意見をお聴きしてきました。今後も引き続き、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。
- また、ご意見は「意見を聴く会」や「オープンハウス」だけでなく、郵便・電話・FAX・電子メールをはじめ東京外かく環状道路調査事務所への来所による問い合わせなど、様々な窓口を開設しています。詳細な情報は、ホームページ上で公開していますので、是非ご覧ください。

6. 頂いたご質問と回答

ご意見、ご提案以外に、みなさんから頂いた主なご質問に対する回答をお示ししています。

6-1. 計画の内容について



外環は最終的にどこまでつくるのですか。

【回答】

東京外かく環状道路は、都心から約 15km の圏域で放射方向の高速道路を、環状に連絡する延長約 85km の道路です。現在外環は、関越道から三郷南インターチェンジまでの約 30km については供用中、三郷南インターチェンジから東関道までの約 20km については事業中、東名高速から湾岸道路までの約 20km については調査中となっています。関越道から東名高速までの約 16km の区間については、昭和 41 年に都市計画決定されましたが、その後、今日まで事業化されていませんでした。平成 13 年から、原点に立ち戻って計画策定の初期段階から P I 方式で検討を進めてきたところです。外環の機能をフルに発揮するためには、湾岸道路まで接続する必要があると考えており、今後、更に検討を進めていく必要があると考えています。



外環ができたときの一日の交通量はどのくらいなのですか。

【回答】

平成 32 年における外環の交通量(断面)は、約 7.2~10.1 万台/日、平成 42 年における外環の交通量(断面)は約 9.8~10.9 万台/日と推計されます。

(『「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」に基づく将来交通量について(H17.9)』参照)



外環の制限速度は何 km/h と考えているのですか。

【回答】

外環は、時速 80km で走行できるように設計しています。外環供用後の制限速度は警察が安全性などを考慮して検討します。



大深度とは地下何mを指すのですか。

【回答】

大深度地下は、1)地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）または2)建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面から10m以深）の、どちらか深い方の深さの地下のことを指します。そのため、大深度区間では建築物の地下室や基礎杭とは抵触せず、また、外環整備後も地下室の建設、高層ビルの基礎杭の設置ができます。

外環の沿線地域における大深度とは、地下40m以深が対象になると考えています。



大深度地下方式によるメリットとデメリットを教えてください。また、大深度区間の地上部では移転をする必要がありますか？

【回答】

地下トンネルとすることで、排出ガスがそのまま大気中に拡散することなく、換気所で集約して処理することができるため、大気への影響を大きく低減することが可能となります。

さらに、大深度地下方式は、地上にある建物の移転の必要がないため、地域分断を最小限に抑えることができます。高架構造では都市計画のルート上の建物は全て移転が必要となりますが、大深度地下方式とすることで、移転が必要となるのは開削ボックスの区間の建物だけになります。

また、大深度地下方式はシールド工法という、シールドマシンが地中を掘り進む工法でトンネルを構築します。シールド工法は施工時及びトンネル構造の密閉性が高く、地下水への影響が少ない工法です。また大深度地下では、地下水がほとんど流動しないため、地下水の流れに影響を及ぼすことはほとんどないと考えられます。

さらに、一般に地下構造物は地震に対しても、地面と一緒に動くため、比較的安全と言われていています。大深度地下では地震の揺れは地表の数分の一以下となります。

一方、工事だけを考え、地上での工事と比較すると、工事に要する費用や期間は多くなりますが、用地買収、移転に要する費用や時間を考えると、そのデメリットは大きくありません。



区市毎の大深度、浅深度、開削区間の延長など、外環全体で大深度区間はどのくらいの割合ですか。

【回答】

浅深度部分と大深度部分が混在する断面があるため、一概に深度毎の距離は出せませんが、概念図（計画概念図参照）にある桃色（浅深度）と紫色（大深度）の比率で言えば、以下の通りになります。

①世田谷区：浅深度（約45%）、大深度（約55%）

- ②狛江市：浅深度（約0%）、大深度（約100%）
- ③調布市：浅深度（約15%）、大深度（約85%）
- ④三鷹市：浅深度（約30%）、大深度（約70%）
- ⑤武蔵野市：浅深度（約0%）、大深度（約100%）
- ⑥杉並区：浅深度（約0%）、大深度（約100%）
- ⑦練馬区：浅深度（約40%）、大深度（約60%）
- ⑧全体：浅深度（約25%）、大深度（約75%）



トンネル区間の外環本線が交差して右側通行になっているのはなぜですか。

【回答】

本線を入れ替えない場合（左側通行とした場合）、ランプが本線の外側から分岐する形となり、建築制限のない現在の都市計画線の外側にランプが配置され、建築物の基礎等が支障となる事が懸念されます。このため、本線を入れ替えて、ランプを本線の内側から分岐するように計画を具体化しています。

また、本線を入れ替えることにより、火災時の避難経路として、2本の本線トンネルを結ぶ避難路とした場合、走行車線の広い路肩側から、反対車線の走行車線の広い路肩側へ避難することができます。



計画概念図のピンク色の部分（浅深度区間）を区別して表現しているのはなぜですか。地上部の建物はどうなるのですか。

【回答】

ピンク色の部分は、深さが41mより浅い区間です。

この区間は、シールド工法でトンネルを構築するため、地上の改変を行わず、建物の移転も必要ありません。ただし、深さが浅いため、大深度法の適用を受けず、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ことになります。

（計画概念図とは、国土交通省と東京都が公表した外環の計画図（最新はH18.2公表）のことです。）



計画概念図のオレンジの部分（トンネルの分岐合流部）はどのくらいの深さで、他の部分とどう違うのですか。

【回答】

オレンジ色の部分は、外環の本線とジャンクションやインターチェンジのランプ部が分岐合流する部分です。地中で2本のシールドトンネルを横方向につなぐため、本線のシールドトンネルを拡幅する補助工法が必要となります。

補助工法にはいくつかの方法が考えられますが、現有技術を用いた曲線パイプーフ工法を用いた場合、トンネルの断面が上側に拡がり、構造の一部が地下 41mより浅いところにトンネルが構築されることとなります。

ただし、この補助工法を採用するかどうか決まったわけではなく、今後の技術開発の動向を見ながらさらに検討していきます。

(計画概念図とは、国土交通省と東京都が公表した外環の計画図（最新はH18.2公表）のことです。)



計画概念図の緑色の部分は、どのような意味があるものですか。

【回答】

緑色の部分は、ジャンクションやインターチェンジの設置に伴い、地上部に整備するランプ部の周辺に環境施設帯などを設置するための空間です。

環境施設帯は、昭和 41 年当時の計画には考え方がなかったものですが、幹線道路周辺の環境への影響を小さくするために設置するもので、都内では、調布保谷線などの事例があります。

なお、計画概念図の緑色の部分は、工事に伴って地上部を改変することになるので、基本的に買収させていただくことになります。

環境施設帯の詳細については、今後の検討事項です。事業実施段階で、今後、外環本線の検討と並行して、みなさんのご意見をお聞きしながら検討を進めていきます。

(計画概念図とは、国土交通省と東京都が公表した外環の計画図（最新はH18.2公表）のことです。)



ジャンクションのランプ部などの縦断勾配はどの程度ですか。

【回答】

本線の縦断勾配は4%、ジャンクションランプは5%と6%、インターチェンジランプは8%を最急勾配として検討しています。縦断勾配の違いは設計速度及び道路規格の違いによるものです。なお、縦断勾配については、道路構造基準の標準値を採用しており、他の道路においても用いられているものであり、走行安全性に問題は無いと考えています。



外環が南伸する際、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ですか。

【回答】

計画の具体化の検討を進める中で、東名ジャンクションと一体的にインターチェンジを設置するこ

とは考えていません。

今後、外環の東名以南について検討する際に、インターチェンジの設置についてはみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



計画概念図 1/10 の断面図 (⑪-⑪) で、トンネルが 4 本あるのはなぜですか。

【回答】

計画概念図 1/10 断面図 (⑪-⑪) の上 2 本のトンネルは、関越道方面からの外環が東名ジャンクションへ接続するためのトンネルで、現在、計画を具体化しているものです。下 2 本のトンネルは、将来東名以南に延びていった場合のトンネルを示したものです。

(計画概念図とは、国土交通省と東京都が公表した外環の計画図 (最新は H18.2 公表) のことです。)



青梅街道インターチェンジの乗り降りの仕方を教えてください。

【回答】

青梅街道インターチェンジは、青梅街道と外環の関越道方面とを接続する構造となっています。

つまり、青梅街道からは外環の関越道方面へのみ入ることが可能で、中央道・東名高速方面へは入ることはできません。

また、外環からは、関越道方面からきた車は青梅街道へ降りられますが、中央道・東名高速からきた車は青梅街道へ降りることはできない構造となっています。



外環ノ 2 と附属街路はどう違うのですか。外環ノ 2 とはどこの区間にあるのですか。

【回答】

昭和 41 年に決定した外環の都市計画は、外環の本線にあわせ、地上部に「外環ノ 2」と「附属街路」という街路が都市計画決定されています。

外環ノ 2 は、目白通りから東八道路の間に、都内の都市計画道路ネットワークの一部として決定されているものです。外環を地下化しても、外環ノ 2 の計画は残るため、今後、取り扱いについて検討する必要があります。

附属街路は東八道路から東名高速道路の間に、外環沿いにお住まいの方の宅地からの出入りを確保するためのものとして都市計画決定されています。このため、外環が地下化すれば附属街路は機能として不要なため、原則廃止となります。なお、ジャンクションやインターチェンジなど地上に道路構造物ができる場所では、宅地からの出入りを確保するための道路を配置します。

現在は、外環本線について計画を具体化しているところです。地上部街路については、まちづくり等の観点も含めて、今後、外環本線の検討と並行して、住民のみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



地上部街路の代替機能とは何を指すのですか。

【回答】

外環の地上部街路のうち、目白通りから東八道路までの間に「外環ノ2」が都市計画決定されています。外環本線が地下化されれば、外環ノ2の取り扱いを今後検討しなければなりません。その選択肢の一つとして、代替機能を確保し「外環ノ2」の都市計画を廃止することが考えられます。

都市計画道路を廃止する際の代替機能とは、車が通る機能だけではなく、火災や地震が起こったときの避難路や、焼け広がらないようにする延焼遮断路が必要かということまで含めた代替策という意味です。

また、都市計画道路ネットワークの一部として計画されていることから、一部の区間が廃止されることで、交通処理上、他の道路で代替できるかどうかも考慮しなければなりません。

6-2. 環境について



外環の環境影響評価について教えてください。

【回答】

外環の環境影響評価は、現在、環境の予測、評価の結果の案と保全対策の案について検討を進めている段階です。今後、環境影響評価準備書が公告、縦覧され、その後みなさんからの意見書を受け付けることとなります。



環境への影響はいつの時点で判断するのですか。

【回答】

環境影響評価準備書がとりまとめられた後、準備書が縦覧され、その後みなさんから意見書を受け付けることとなります。

また、事業予定者である国土交通省は、みなさんの意見と意見に対する見解を都知事と区市長に送付します。その後、東京都環境影響評価審議会でも専門家の意見を聴きながら、都知事は事業予定者である国土交通省へ意見を述べます。

次に、国土交通省は都知事からの意見の内容を検討し、必要に応じて準備書の内容を見直した上で環境影響評価書を作成します。評価書は国土交通大臣と環境大臣が審査し、環境大臣は国土交通省へ意見を述べます。国土交通省は意見の内容を検討し、必要に応じて見直したうえで、最終的に評価書を確定します。この段階で環境への予測結果と保全対策が確定します。



今回の「環境への影響と保全対策」で、なぜ外環ノ2を見込んで将来交通量を算出しているのですか。

【回答】

外環の環境への影響の予測にあたっては、より環境に厳しい条件を設定しました。

具体的には、インターチェンジ周辺の交通量は外環ノ2が無い場合よりも、外環ノ2がある場合の方が大きく、騒音などの予測結果も「外環ノ2あり」の方が大きくなることから、外環ノ2がある場合を想定した交通量をもとに予測した方が沿道の環境対策上適当であると考えています。

また、「意見を聴く会」においても、将来交通量予測にあたっては、より環境への影響が大きくなる外環ノ2があることを想定して算出すべきとのご意見も頂いています。



大気質の予測の最大値、最小値とはどういう意味ですか。

【回答】

環境影響評価では、大気質への影響については、ジャンクション及びインターチェンジ周辺地域の複数地点を対象に、平成32年と平成42年の2時点で、二酸化窒素と浮遊粒子状物質の将来濃度の予測値を算出しています。大気質の予測値の最大値、最小値とは、この全ての地点における平成32年と平成42年の予測値の最大値と最小値を示しています。



降下煤塵が12t/km²/月とはどのくらいの量のことですか。

【回答】

降下煤じんとは、大気中に排出された煤じん（燃料その他の物の燃焼または熱源として電気の使用に伴い発生するすすや固体粒子）や風により地表から舞い上がった粉じん（物の破碎、選別等の機械的処理又は鉱石や土砂の堆積に伴い発生し、又は飛散する物質）などのうち、比較的粒径が大きく重いため大気中で浮かんでいられずに落下するもの、あるいは雨や雪などに取り込まれて降下する物をいいます。（環境省HP（環境用語集））

降下煤じんの量が12tとは、1km²で1ヶ月当たりの降下煤じん量のことで、1m²あたりに換算する

と12gで、1m²で1ヶ月に角砂糖3個分程度の煤じんや土ぼこり等が自然に降下、または雨などに混じって降下していることとなります。

降下煤じん量は、比較的高い地域で10t/km²/月程度です。

なお、降下煤じんは、工場等からの影響や、周辺の農地やグラウンドからの土ぼこり等も影響しており、道路のみの影響で高いというわけではありません。

一般に道路の供用に伴い降下煤じんや粉じんが問題となることは無く、工事の実施による粉じんについて、予測します。(予測の結果は「環境への影響と保全対策(H18.2)」参照。)

環境保全の観点から、粉じんに係る環境保全の目標値は、スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標を参考とした20t/km²/月が目安となると考えています。



浅層地下水と深層地下水の深さの基準は何ですか。

【回答】

外環では、立川礫層、武蔵野礫層中の地下水を「浅層地下水」と、上総層群中の地下水を「深層地下水」と表現しています。深さの目安としては、「浅層地下水」は地表から5mから15mの深さで、深層地下水は外環本線が設置される40mから60mくらいの深さにある地下水です。



世田谷区の地質断面図と外環の現地調査の地質断面図にどうして相違があるのですか。

【回答】

東京外かく環状道路調査事務所作成の地質断面図は、現地調査に加え、多くの既存調査結果（東京都土木技術研究所で収集している地質データ（約1,000本（世田谷周辺では、約100本））を考慮し、作成しています。

ご指摘いただいた地質断面図について、世田谷区都市整備部に確認したところ、「世田谷区資料「安心して住めるまちづくり」は、「砂」の地質記号を修正した際に、「Tag（立川礫層）」と同じと誤解を受ける地質記号を記載していた。今後、訂正する。」とのことでした。

東京外かく環状道路調査事務所作成の地質断面図と、世田谷区資料「安心して住めるまちづくり」の「砂」の地質記号を修正する前（今後、訂正された後）とは整合しています。

6-3. まちづくりについて



外環が整備された場合、外環周辺の用途地域は変更されるのですか。

【回答】

外環が整備されれば、必ず周辺の用途地域を変更することにはなりません。ただし、地域にお住まいのみなさんの希望があれば、区市の判断で用途地域を変更することも可能です。用途地域の変更が必要かどうか、変更する場合はどういう地域にしていくのかなど、周辺のまちづくりを含め、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら関係区市とともに検討を進めていきます。

6-4. 用地・補償について



生活再建救済制度はどこに申し込めばよいのですか。

【回答】

生活再建救済制度に関するお問い合わせは

国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状道路調査事務所 電話0120-34-1491(外環専用ダイヤル)

東京都都市整備局 都市基盤部 外かく環状道路担当 電話 03-5388-3279(直通)

までお願いします。



立ち退き後にまた元の場所へ戻ることも可能であると言っていたのは、計画概念図のどの箇所を指すのですか。

【回答】

外環が事業化されれば、計画概念図の黄色および緑色の部分については地表部を整備するため、地権者の土地は買収させて頂き、移転して頂くこととなります。

このうち、黄色の部分は外環のランプ部として整備します。緑色の部分は車線部分ではありませんが、地上に整備されるランプ部と近接していることから、環境施設帯として利用することを検討しています。詳細については今後の検討事項ですので、外環本線の検討と並行して、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

(計画概念図とは、国土交通省と東京都が公表した外環の計画図(最新はH18.2公表)のことです。)

6-5. 進め方について



外環は、何が原因で事業が進んでいないのですか。

【回答】

外環は昭和 41 年に都市計画決定されましたが、地元住民および地元自治体の激しい反対などから、昭和 45 年に当時の建設大臣により「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない。その間においてしばらく凍結せざるを得ない」とされ、以来、今日まで事業化されていません。当時、都市計画決定された外環は、高架構造で計画されており、沿線地域に与える影響が懸念されました。また、計画決定当時の都市計画法(大正 8 年制定)では、関係する住民や自治体等に事前に説明し、意見を聴く機会がないなど、現在からみれば十分な手続きではありませんでした。こうしたことが反対を招き、今日まで問題が継続する要因となったと考えています。



国は外環を凍結したのに、なぜ計画の具体化を進めようとしているのですか。

【回答】

外環については、昭和 41 年に都市計画決定されましたが、地元住民等の反対などから、昭和 45 年に当時の建設大臣により「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない。その間においてしばらく凍結せざるを得ない」とされ、以来、事業化されていません。その間、長年にわたり建築制限をかけているなど、解決しなければならぬ等の問題があります。

こうした問題の解決をめざし、平成 11 年に東京都知事が外環の計画予定地を視察し、「地域環境の保全やまちづくりの観点から、自動車専用部の地下化案を基本とし、計画の具体化について取り組む」ことを表明したことがきっかけとなり、平成 12 年には住民団体と国土交通省・東京都との話し合いが始まり、平成 13 年には国土交通大臣が計画予定地を視察する等、長年にわたる問題の解決の機運が高まりました。

国土交通省と東京都は、これまでの経緯を踏まえ、幅広い議論のための「計画のたたき台」を公表し、原点に戻って、計画策定の初期段階から広くご意見を聴き、計画づくりに反映させていく PI 方式で検討していくこととしました。



「都市計画変更のための合理的な理由」とはどのようなものですか。

【回答】

都市計画法では、「都市計画を変更する必要があるときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならない」とされています。(都市計画法第 21 条) 外環は、昭和 41 年に都市計画決定がされて以

後、今日まで事業化されていません。その間、長年にわたり建築制限をかけているなど、解決しなければならない問題があります。現在の土地利用状況等を考えると、今後外環を整備する場合は、地域分断や環境への影響を極力抑えることが必要なことから、外環は大深度地下方式で整備する案としました。このような理由から構造を変更することとなったため、都市計画の変更が必要となりました。



外環に関する情報はどのように入手できますか。

【回答】

外環に関する情報は、外環ホームページ(<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>)のほか、沿線にお住まいのみなさんには『外環ジャーナル』を新聞折り込み等で配布しています。また、区市報でも情報を随時ご提供しております。

外環に関して、ご不明な点がございましたら、お電話でお問い合わせください。

国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状道路調査事務所 電話 0120-34-1491(外環専用ダイヤル)
東京都都市整備局 都市基盤部 外かく環状道路担当 電話 03-5388-3279(直通)



以前行ったというアンケートの概要、対象範囲を教えてください。

【回答】

国土交通省と東京都は、平成12年6月に「首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路（外環）に関するアンケート調査」を、また平成14年10月に「首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路（外環）に関するアンケート調査〔第2回〕」を、さらに平成15年1月に「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する沿線地域のアンケート調査」を実施しました。

平成12年のアンケート調査は、1都3県（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）に居住する20歳以上の男女を住民基本台帳から無作為に抽出した7,019人を対象とし、6,278人より回収されました。アンケートでは、道路交通の現状と交通対策について、社会資本整備について、外環について、外環に関する新しい検討方法についてなど、お聴きしました。

平成14年のアンケート調査は、1都3県（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）に居住する20歳以上の男女を住民基本台帳から無作為に抽出した5,000人を対象とし、3,509人より回収されました。アンケートでは、日常のクルマの運転について、道路交通の現状と交通対策について、社会資本整備について、外環に関する検討についてなど、お聴きしました。

平成15年のアンケート調査は、外環の沿線（昭和41年決定の都市計画区域内および都市計画区域境界から片側50m幅）にお住まいの全ての世帯、事業所を対象に、調査対象者のポストの調査票を投函し、後日郵送にて回収する方法で実施しました。17,279の調査票を配布し、4,652通回収されました。アンケートは外環計画について、地下構造の変更について、インターチェンジの設置について、最寄りのインターチェンジについてなど、お聴きしました。

これらのアンケートについて、詳しくは外環ホームページをご覧ください。



PI とは何か、分かりやすく説明してください。

【回答】

PI とは、計画の構想段階から、沿線地域の住民、利用者や国民一般に情報を提供した上で、広くご意見をお聴きしながら検討を進める方式です。



外環は今、事業のどういう段階なのか。また、今後の手続き及び事業の流れを教えてください。

【回答】

現在は、計画の必要性等を検討する構想段階を終え、具体的な計画を検討する計画段階です。

計画段階は、都市計画の区域および基本的な道路構造などを決める都市計画（変更）決定をもって終わりますが、現在は、計画の具体化を進めるとともに、環境への影響の予測、保全措置について検討する段階です。計画の具体化の検討が進んだ後、都市計画（変更）の案をとりまとめていくこととなります。



「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」の項目は地上部街路に関するのでしょうか。

【回答】

「沿線まちづくりや関連道路について」の項目は、外環の整備に合わせた沿線まちづくりや周辺道路の整備等のことです。

外環の地上部街路については、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら具体的な検討を進めていきます。



外環及び外環ノ2の事業者は誰になるのでしょうか。

【回答】

高速道路の整備には、現在は、国が直轄事業として整備する方法と、高速道路株式会社が採算性の範囲内で自ら資金調達して整備し、料金で返済する方法の2つがありますが、外環の事業手法及び主体は現在のところ未定で、今後さらに検討していきます。

また、外環ノ2の事業主体についても未定です。外環ノ2については、外環本線の地下化が決まれば、その取り扱いについて検討する必要があります。

7. PI 外環沿線会議で頂いたご意見と計画の具体化の検討等における考え方

計画段階におけるPI 外環沿線会議で、沿線住民の委員および沿線自治体の委員のみなさんから頂いた計画の具体化に関わる意見に関して、考え方を整理しました。

7-1. 計画の内容について

7-1-1. ルート・ジャンクションの位置について



代替案を示して、なぜ現在のルートなのかをしっかりと説明してほしい。ジャンクション予定地以外にジャンクションをつくった場合との比較をしてほしい。

〈関連する他の意見〉

- ・なぜルートがここでなければならないかを国、都から説明がほしい。
- ・構想段階で十分議論されていないルートの位置を「考え方」で明確にしたことで、何のためにPI 協議会をやってきたのか疑問が生じ、残念である。
- ・インターチェンジ等の周辺に建物が多く建ち、ルートを変更しにくくなったのは、今まで放置してきた国にも責任があるのではないかと。
- ・国は地下水対策を行えば問題ないと回答しているが、地下水対策には不確実性があるため、地下水への影響はやはり大きいのではないかと。また、地下水の出口を開削するよりも、崖線の中を通過して横から出す方が影響は小さくなるのではないかと知人の専門家から聞いた。地域PI で東名ジャンクション位置に関する提案が出ており、引き続き検討してほしい。
- ・国の東名ジャンクション設置案の説明に住民は納得していない。代替案を更に検討し、次のステップに進む前に回答してほしい。地権者、近隣住民は非常に心配している。

【考え方】

- 構想段階では、外環のルートに関してみなさんのご意見をお聴きし、現在都市計画決定されているルートを基本とするという考え方をお示ししました。
- 計画段階においても、みなさんからのご意見をお聴きしながら、ルート及びジャンクションの位置に関する検討を行い、検討の内容をみなさんにお示ししました。
- ジャンクションの位置として、大泉のジャンクションは、既存の外環道との接続の観点から、現在の位置を変更することは不適切と考えています。
- 中央道と接続するジャンクションについては、周辺の土地利用状況等から、現在の位置が適切だと考えています。仮に外環を環状八号線に持ってきた場合、ジャンクションの機能を設けるだけで、現在の位置と比較しても移転等の影響が大きくなり、インターチェンジの機能を設けるためには、更に影響が大きくなることから、現在の位置が適切と考えています。
- 東名高速と接続するジャンクションについては、砦公園に設置する案や、大蔵運動公園に設置する案などのご提案をいただき、検討しました。中央道と同様、ジャンクションの位置を変更すると、移転戸数の増加、小学校や公園への抵触、緑地の改変等の地域への影響が生じます。また、ジャンクションの構造を変更することで、道路構造基準を満たさなくなることや、勾配変化が多くなり走行安全性が低下するなどの問題が生じる可能性があります。
- こうした検討から、仮に位置を変更した場合にも、新たな計画位置で今以上の影響が生じると考えられること、現在の土地利用の状況、さらには現在の位置で長年にわたり権利制限をかけ、現在のル

ートでいずれは外環ができることを前提に生活がなされており、土地の買い取り要望もあること、などを考慮すると、現在の都市計画のルートを基本に計画変更することが適切と考えています。

7-1-2. ジャンクションの構造について



八の釜の湧水を保全するために、発想の転換をし、大泉ジャンクションの地下化など、検討できる限りすべきである。

〈関連する他の意見〉

- ・大泉ジャンクションの地下化案で、開越道の外側に新たに改築が必要ならば、側道を利用してはどうか。また、現在の技術ならば橋脚を現在の計画線内に収められるはずである。現地をよく見て検討すべきである。
- ・目白通りインターチェンジ入口で、本線の深さをもっと深くする、あるいは、白子川の河床を上げれば、大泉ジャンクションのランプを本線の上に通すことができるのではないかと。

【考え方】

- 仮に、大泉ジャンクションを地下構造とした場合、移転戸数の増加や現道の分断等、現計画よりも周辺地域への影響が大きくなることが考えられます。
- こうした検討から、大泉ジャンクションの構造は、周辺への影響を抑えるために、ランプを極力地下に収めるよう計画を具体化していますが、既存の自動車専用道路との接続のため、地上部分の整備が必要となります。ランプ部の蓋かけなどの詳細な設計は、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



ランプの勾配はどこも限界の6%であるが、安全に配慮して勾配を緩くしてはどうか。

【考え方】

- ランプの勾配を緩やかにすれば、走行の安全性は高まると考えられますが、一方で、開削が必要となる区間が長くなり、移転の影響が大きくなります。このため、走行安全性を確保しつつ、移転の影響が小さくなるようにランプの勾配を設定しています。

7-1-3. インターチェンジについて



「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方」のインターチェンジはもう固定したものなのか。

〈関連する他の意見〉

- ・なぜ青梅街道のハーフインターという話がこの段階で出てくるのか。

【考え方】

- 「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」で提示した内容は、みなさんからご意見をお聴きするための1つのたたき台として国と東京都が提案したものであり、「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」の内容は決定したものではありません。



東八道路にインターチェンジをつくる案を出したのに、練馬問題を三鷹で起こさないという決意表明がない。

【考え方】

- 東八道路インターチェンジを設置すると、周辺地域の利便性の向上が期待される一方で、インターチェンジを利用する車による混雑を招くことや、それに伴う環境の悪化などが懸念されます。そのため、周辺の交通を処理するためにアクセス道路の整備や交通の運用等の対策が必要であると認識しています。
- 外環の検討とあわせて、国、都、区市が協力しながら周辺道路の整備等の検討を進めるとともに、生活道路に通過交通が入り込まないように警察と協議をしていきます。
- なお、外環の供用後に周辺道路の交通量等を事後調査し、必要な改善措置等を検討します。



なぜハーフの青梅街道インターチェンジが必要なのか

〈関連する他の意見〉

- ・練馬区長もハーフでは機能を発揮しないと認めるようなコメントをしているが、都と国はなぜ認めるのか。
- ・青梅街道ハーフインターチェンジの時間短縮効果は、1,000億の建設費用に見合うのか。
- ・ケヤキ並木等のことを考え、ハーフインターを撤回すると考えることはあるのか。
- ・大泉の渋滞解消は、青梅街道インターチェンジでなく、大泉周辺の道路整備をすれはいいのではないのか。
- ・青梅街道のハーフインターという半端なものをつくらなくて済むのか。
- ・青梅街道がハーフインターになった場合、谷原の交差点は今よりもっとひどい渋滞になる。お互いに痛みを分け合う元の形が正しいと思う。
- ・青梅街道インターから入った車が練馬へ流れていくことになるので、地元は大きなロスを抱えることになり、地元が納得する何らかの方策を考えてもらわなければならない。
- ・平成15年3月の方針では、インターチェンジ設置の有無は地元の意向等を踏まえながらとあるのに、青梅街道インターチェンジのハーフ案の説明は一切なかった。住民を無視し、四者会談にて水面下で政治決着したと考えざるを得ないため、青梅街道ハーフインターチェンジを住民は容認できないので撤回を要求する。
- ・今までの議論になかったハーフインターが、構想段階の区切りから9月16日の新聞発表までの短い間で活字になったのは、杉並、練馬両

区長と国土交通大臣の話し合いで政治決着したからではないか。

- ・地元町会のアンケート結果では、青梅街道インターチェンジの設置に9割の人が反対しており、青梅街道インターチェンジの設置の考え方をぜひ撤回していただきたい。
- ・地域P Iのどの会場でも反対の意見が圧倒的に多かった。国は地元住民の意向を反映するといっているが、どこにも反映されていないように思う。
- ・杉並区長はインターチェンジに反対、元大臣はゼロインターとの意見を採用していくのか。
- ・練馬区の交通企画担当課長が、青梅街道インターチェンジのハーフ案を「考え方」が発表されるまで知らなかったと思われる発言を区議会ですべて無視したようで非常に残念である。

【考え方】

- 青梅街道インターチェンジは、他のインターチェンジと同様、設置の有無も含めて構想段階から検討をしてきました。
- 構想段階においては、青梅街道インターチェンジをフルインターチェンジとして設置した場合と設置しない場合の効果と影響について、「オープンハウス」などでみなさんにお示しし、ご意見をお聴きするとともに、練馬、杉並の両区長からは、インターチェンジについての見解を区市長意見交換会等を通じてお聴きしました。これらの意見を踏まえて、国と都で検討し、「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」の中で初めて青梅街道インターチェンジ（ハーフ）を提案しました。
- 計画段階では、「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」の中で提案した青梅街道インターチェンジ（ハーフ）について、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めてきました。
- 青梅街道インターチェンジの利用交通は関越道方向の方が多く、関越道方向のみ設置した場合でも効果は高いこと、大泉インターチェンジの混雑緩和は関越道方向のみ設置した場合でもフルインターチェンジと同等の効果が見込まれること、杉並区側の小学校・幼稚園への影響や善福寺公園周辺の風致地区の改変が回避できること、青梅街道の交通負荷の増加や移転棟数及び事業費が抑えられることなどから、青梅街道インターチェンジはハーフインターチェンジとするように計画を具体化しています。（「インターチェンジについて(H17.9)」参照）



地元の理解が得られなければ、青梅街道インターチェンジを建設しないこともあり得るのか。

〈関連する他の意見〉

- ・青梅街道インターチェンジは、都市計画決定されても地元の理解が得られなければ設置しない可能性があるのか。インターチェンジ周辺から10,753筆の反対署名と、500世帯から90%以上の反対を得ている。

【考え方】

- 実際に事業において、用地の取得や工事の実施等にあたっては、地元住民のみなさんのご理解は必要不可欠であると考えており、インターチェンジを建設するためには、地元の理解を十分に得られるように努めていきたいと考えています。



インターチェンジの固定概念にとらわれるのではなく、出口を複数に設ける、全部地下にする等様々な検討をして、むしろ住民に好まれるような大泉ジャンクション、目白通りインターチェンジにすべき。

〈関連する他の意見〉

- ・関越ジャンクションの周辺には13の動線がある上、インターチェンジができるとさらに動線が増え、本線が渋滞する可能性があるため、目白通りインターチェンジの出口を複数設けてほしい。
- ・住民に嫌われないインターチェンジや換気塔を検討することになぜチャレンジしないのか。

【考え方】

- ジャンクションやインターチェンジの設置にともなう周辺地域への影響を極力抑えるとともに、地元住民の意向に沿った環境施設帯の活用等について検討する必要があると考えています。
- インターチェンジ出入口での渋滞の影響を緩和するために、仮に、目白通りインターチェンジで東映通りに出入口を追加して設けた場合の影響について検討したところ、出入口が分散されるため交通集中の緩和は期待されますが、現計画よりも移転棟数が大きく増加することで周辺住民への影響が大きくなることが考えられます。
- インターチェンジの出入口位置やランプ部の蓋かけなどの詳細な計画や環境施設帯の使い方については、今後、事業実施段階でみなさんのご意見をお聴きしながら検討していきます。



避難連絡口はどのような形で施工し、どの程度の間隔で設置するのか。

【考え方】

- 大深度地下トンネルにおける避難方法等については、大深度トンネル技術検討委員会で検討を進めているところです。
- 現時点では、避難方法として、反対車線に避難する連絡坑方式、地下に避難する床版下方式の避難方法を考えています。
- 今後も引き続き、専門家の方々から助言を頂きながら、検討を進めていきます。

7-2. 環境について

7-2-1. 環境全般について



環境に与える影響が大きい場合は、計画を止めることもあり得るとのスタンスは今後変わらないのか。どのような場合に環境影響が大きいと判断するのか。

【考え方】

○都市計画の手続きに着手することとなった場合、都市計画案に関して意見を交わす過程で、改善すべき点が生じた場合には速やかに改善することとなります。仮に、環境への影響等に関して改善できないような大きな課題が生じた場合には、計画を止めることも含めて検討する必要があると考えています。

○なお、計画の内容や環境への影響については、環境影響評価に関しては環境影響評価審議会で、都市計画に関しては都市計画審議会のご意見を尊重し、国と都が判断することとなります。



大きなトンネル工事による地域への影響が心配である。

〈関連する他の意見〉

・大きなトンネル工事による地域への影響が心配である。計画を一から考え直すべきである。

【考え方】

○沿線地域の生活環境を守ることは重要であると認識しております。外環の整備にともなう沿線地域での生活環境への影響などをできるだけ小さくするために、構想段階では、外環本線は極力、大深度地下を活用することとしました。一方で、ジャンクションやインターチェンジは、地上部の改変を伴うことから、工事中、供用後の地域周辺でのまちづくりや環境への配慮が重要であると考えています。

○そのため、地域に及ぼす影響を極力回避するとともに、環境施設帯の設置や周辺道路の整備、地元区市及び住民の行う周辺の環境整備、工事中の影響対策等についても、今後ご意見をお聴きしながら必要な支援などの検討を進めていきます。

7-2-2. 大気への影響について



杉並区は空気がきれいだが、外環ができた場合に空気が汚れないか心配である。

〈関連する他の意見〉

・換気所の周辺1kmに影響が及ぶとの説明があったので、今よりも空気が汚れるのではないかと。
・排気塔でどれだけ処理するかが大事で、地下できれいな空気に処理をして表へ出すという考えをもたなければならぬ。

【考え方】

- 外環の整備にともなう沿線地域での大気質への影響などをできるだけ小さくするために、外環本線は極力、大深度地下を活用することとしました。（「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―計画の具体化に向けて―（H17.9）」参照）
- しかしながら、インターチェンジやジャンクション付近等では大気質への影響が心配されます。特にトンネル出口坑口付近は、二酸化窒素（NO₂）と浮遊粒子状物質（SPM）の将来濃度が高くなる恐れがあります。トンネル出口坑口付近でトンネル内の空気の漏れ出しを防ぐために、換気所を設置し、坑口手前で排出ガスを吸い取り、換気所から吹き上げることとし、坑口での排出ガスの濃度が薄くなるよう配慮することを考えています。これにより、トンネル出口坑口における二酸化窒素（NO₂）や浮遊粒子状物質（SPM）の将来濃度は、環境基準を下回るものと見込んでいます。
- また、換気所からはトンネル内の空気を放出することになるため、換気所からの影響も心配されます。トンネル内の空気は、トンネル内に設置する電気集塵機及び換気所に設置する除塵装置で浮遊粒子状物質（SPM）を極力除去した上で、換気所の塔頂部から上空高く吹き上げて拡散させます。この換気所から放出した空気は、約 1km 離れた地点で最大着地濃度となりますが、換気所から放出される二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）の最大着地濃度は環境基準の数百分の1程度であると見込んでおり、換気所から放出される空気による周辺の大気質への影響は非常に小さいと考えています。
- 大気質への影響については、今後、環境影響評価手続きの中で予測、保全対策、評価について公告、縦覧し、みなさんのご意見をお聴きするとともに、専門家等からなる審議会で客観的に審議されます。また、供用直前の、換気所周辺の大気質の環境達成状況について十分把握するとともに、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の削減技術の開発動向を踏まえ、事業者の実行可能な範囲で必要に応じ、最新技術を換気所に適用することを、事業実施段階で検討します。

7-2-3. 動物・植物・生態系について



オオタカが生息する環境の具体的な保全対策や、オオタカの問題を環境影響評価の中でどうやって取り入れていくのかということに関して明確な回答がない。

〈関連する他の意見〉

- ・オオタカに関する調査の事後報告と見解を示してほしい。
- ・オオタカの観測調査を9月まで行くと聞いたが、その時点で生息環境をどう保全するか明らかになってほしい。
- ・大深度地下区間のためオオタカへの影響がないと説明しているのに、調査をしているのは矛盾していないか。

【考え方】

- 野川・国分寺崖線フィールドでオオタカに関する情報が寄せられたことから、平成17年8月から現地観測を継続しており、現在までに、オオタカの造巢、営巣に関する行動が確認されています。
- 現在までの観測結果では、トンネル区間に相当する部分で行動していることから、外環整備による影

響はないものと考えていますが、今後も引き続き、オオタカの営業行動等に関して観測を継続してきます。

7-2-4. 環境の現地調査について



東名ジャンクション周辺の現地調査は、環境の良いところで行われており、現地観測や予測の妥当性について疑問視する意見や十分な調査を要望する意見が出ているが、どう対応するのか。

〈関連する他の意見〉

- ・次大夫堀は環境の良い地点として現地調査されたはずである。その観測結果が「環境への影響と保全対策」に使用されており、住民は疑問に思っている。
- ・具体的な構造が明確でないまま環境の現地調査を行ったので、環境への影響がありそうな箇所等の調査が不足しているのではないかと追加の調査はするのか。
- ・仮に外環を整備するのであれば、改めて環境の調査をしなければならない。
- ・様々な議論を踏まえ、計画の変更が必要な場合や、万が一、現在の調査では足りない場合は、追加調査が必要である。

【考え方】

- 東名ジャンクション周辺での大気質の現地調査の観測地点は、地域を代表する地点として周辺の工場や道路等の影響を受けない複数の地点を選定しています。影響の予測にあたっては、そのうち、「次太堀公園」を、代表地点として選定しました。
- 「次太夫堀公園」と、その他の東名ジャンクション近辺の観測地点における大気環境の観測結果をみると、場所によって顕著な差は見られませんでした。
- また、風向、風速に関しては、国分寺崖線の上部（砦中学校）と下部（喜多見小学校）とで風向・風速の相関は高いことから、ジャンクション地域の風向、風速は崖線の上部と下部で同じような傾向にあると考えています。
- したがって、現時点での予測、評価のためには追加の現地観測の必要はないと考えています。

7-3. 外環の意義について

7-3-1. 渋滞の緩和について



過去の実績や他の研究の成果をみても、渋滞緩和効果は疑わしい。

〈関連する他の意見〉

- ・過去に道路整備で渋滞減少が継続した事例も思い浮かばず、外環整備は渋滞問題の解決にはならず、環境改善効果は期待できないのではないか。
- ・埼玉県の交通量が外環整備と同時期に急増していることから、誘発交通が生じた可能性が大きいと思われ、外環を整備すると誘発交通によって周辺道路の交通量が増加するのではないか。
- ・道路を整備すると全体として交通量は増えるといった研究成果等があるにもかかわらず、国も都も効果があると言っており、何かしらの圧力や意向が働いているように思える。
- ・国土交通政策研究所が道路整備は温暖化を進めるのではないかと報告している一方で、外環担当はCO₂削減効果があると言い、矛盾を感じている。
- ・道路整備が温暖化を最も進めて、鉄道運賃を半額にしたケースが最もCO₂が削減されるという研究がある一方で、三環状に効果があるからと熱心に進めていることが理解できない。
- ・外環が南進することによって練馬問題は今の状態よりも逆に悪化してしまうのではないか。
- ・大泉の渋滞は、誘発交通の影響もあるのではないか。

【考え方】

- 外環を整備すると、既存の道路の渋滞が緩和されると予測しています。
- 一方で、道路を整備すると、新たな交通需要、いわゆる誘発交通が発生する可能性があります。
- 将来交通量については、現時点で最も妥当な手法で推計しており、誘発交通は現時点で可能な限り考慮しています。「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」においても、「誘発交通に関しては、将来交通量推計で考慮可能なものについては折り込まれていることを確認している」とされています。（「外環の必要性検討における技術的視点からの評価(H17.9)」参照）



将来交通量推計に用いられる四段階推計法に問題があると言われている。実際、予測の数値と実績の数値が大幅に違っている問題がある。

【考え方】

- 将来交通量は、外環の整備効果をはじめとする必要性の検討の前提となるものです。将来交通量の推計にあたっては、人口や交通需要などの前提条件については最新のデータを利用し、また推計方法については実務的に成熟性の高い方法を利用しています。さらにインターチェンジの有無や東名以南の有無等の前提条件の変動によっては将来交通量が変動する可能性があるため、幅を持った予測結果としています。これらの前提条件や推計方法等については、有識者によって構成される「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」において構想段階における必要性の議論に必要な将来交通量の予測結果としては信頼できるレベルにあるものと考えられる、と評価されています。
- なお、将来交通量の算出根拠については「将来交通量について(H17.9)」を参照してください。

7-3-2. 安全性について



行政は市民の幸せを考える政治を行うべきである。住民は経済や活力よりも安心、安全を求めている。

【考え方】

- 安全・安心の面からも、外環は重要な路線であると考えています。
- 自動車専用道路や環状七号線、環状八号線などの幹線道路が渋滞していることで、その周辺の生活道路に通り抜け交通が入り込み、交通事故等が発生し、地域の安全性が低下している状況があります。外環が整備されれば、幹線道路周辺の生活道路における安全性の向上が期待されます。
- 一方で、インターチェンジにアクセスする交通が周辺の生活道路へ進入し、安全性が低下する等の問題が生じないように、交通運用やまちづくりの観点も含め対策を検討する必要があると考えています。

7-3-3. 経済効果について



経済効果の計算は、余りにも過大評価になっているのではないか。

〈関連する他の意見〉

- ・業務、非業務ともに同じ時間価値を用いるのであれば、環境の喪失分等も貨幣換算して費用対効果の計算に入れるべき。

【考え方】

- 経済効果の計算については、費用便益マニュアル（平成15年8月国土交通省道路局・都市地域整備局）に基づいて算出しています。
- 経済効果の算出に用いた将来交通量については、「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」で、予測結果としては信頼できるレベルにあると考えられると評価されています。また、交通量や事業費、料金等の社会経済や事業の不確実性に関して、感度分析を実施するとともに、前提条件の変動幅についても検証しており、「費用便益分析の結果からは引き続き検討を進める意義が高いと認められる」と評価されています。
- なお、経済効果の算出根拠については「経済効果の試算（第3回東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会資料2-2）」を参照してください。

7-3-4. 他施策との比較について



外環と他の交通政策との比較が必要である。

〈関連する他の意見〉

- ・外環において代替案との比較検討は具体的にどのようなことを行ったのか教えてほしい。
- ・構想段階に住民からも代替案を提示する考えがあったが、国からの代替案が示されなかったために、出す機会のないまま構想段階が終了してしまった。
- ・「外環計画ありき」で構想段階の議論が3年間続けられたことを反省している。

【考え方】

- 大都市東京における都市交通問題の解決にあたっては、容量の拡大となる交通施設の整備と、需要の調整となる施策とをバランスよく総合的に実施することが重要であると考えています。
- 構想段階では、環状自動車専用道路の整備、一般道の整備、新たな公共交通の整備、既設の公共交通へのシフト、課金や規制等による需要調整といった交通政策のポイントを整理しました。（「外環の必要性(H17.8)」参照）
- 外環は、自動車専用道路であることから効率的に大量の移動ニーズに対応するとともに、鉄道貨物輸送では対応が難しい今日の緻密な物流ニーズへの対応を可能とします。また、既設の放射方向の自動車専用道路を環状道路でネットワーク化することで、大規模で多方向の自動車交通ニーズに効率よく対応することができます。さらに、外環が整備されれば道路の機能分担の適正化が図られます。幹線道路を利用する通過交通が自動車専用道路に転換し、抜け道を利用する自動車が幹線道路に転換することで、幹線道路の混雑の緩和や生活道路での安全性の向上が期待できます。これらのことは、他の方策だけでは十分に、また、効率的に対応することが困難であり、外環は、様々な交通政策の中でも重要な柱であると考えています。

7-4. 練馬問題について



練馬の問題を解決すると言っているが、いつまでに解決するかを国も都も何も言っていない。

〈関連する他の意見〉

- ・外環が整備された場合に周辺道路でいろいろな問題が生じることを心配しているのに、東京都の練馬問題の回答には進展が見られないがいったいいつ終わるのか。
- ・21項目に含まれる内容だけでは練馬の渋滞を解消しきれないので、できるだけ基盤整備を急いでほしい。
- ・135号線は10年ほど整備がとまったままだが、今後10年で整備できるのか。

【考え方】

- 大泉・練馬インターチェンジ周辺では、周辺道路の整備を進めていますが、関越道が首都高速に接続されていないこと、及び外環が大泉で終点となっていることから、周辺の生活道路への交通の流入や、谷原交差点での混雑等が発生していると認識しています。

- 平成 16 年から大泉、練馬インターチェンジ周辺の問題について PI 外環沿線協議会で議論し、昭和 60 年に「東京都市計画都市高速道路外郭環状線の変更について」で練馬区長から都知事に宛てた回答書に書かれた 21 項目の条件の対応状況をまとめました。21 項目についてはほぼ対応済であるものの、周辺の道路（放射 7 号線や補助 230 号線）の整備等、対応できていない項目も事業化に向けて検討を進めている状況であり、関係する住民の意見も聴きながら練馬問題の残りの項目も早急に事業化するよう取り組んでいます。
- 一方で、このような状況を抜本的に解決するためには、外環本線を南伸することが有効であると考えています。大泉インターチェンジでは、現在約 4 万台の出入りがありますが、外環本線を南伸することで、約 2.1~2.8 万台に減ると見込んでいます。

7-5. 東名以南について



東名以南の計画はどうなるのか。地元では東名以南の計画を心配する声強いが、安心できるような回答がない。

〈関連する他の意見〉

- ・世田谷通りにインターチェンジを設置しなければ東名は大変なことになるが、どういう対応策をとろうとしているか。

【考え方】

- 外環は関越道から東京湾岸道路までつながり環状になってこそ、そのネットワーク機能が十分発揮されることから、東名以南は必要であると考えています。この場合は、東京インターチェンジの交通量は減少すると見込まれます。
- これまでも東名以南の基礎的な調査を実施していますが、関越～東名間の方向性が決まったら、外環東名以南についても検討のスピードを速め、速やかに関係行政間で具体的な調整に着手したいと考えております。また検討に際しては、別途地域の方々のご意見をお聴きしながら進めていくことになるものと考えています。

7-6. 地上部街路について



地上部街路は外環の議論が落ち着くまで棚上げにすべきである。

〈関連する他の意見〉

- ・現在の PI 会議だけでは外環ノ 2 の議論ができないので、どうやって議論するかということを都は考えるべきである。
- ・地上部街路等に関して、全ての情報を公表することが押し付けにならないようにしてほしい。

【考え方】

- 現在は、外環本線について計画を具体化しているところです。地上部街路については今後の検討事項であり、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

7-7. 検討の進め方について

7-7-1. 構想段階の総括について



構想段階の結論としての「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」をとりまとめるにあたり、PI会議の委員からの総括的な意見表明の他に、どのような意見を踏まえたのか。

〈関連する他の意見〉

- ・構想段階の結論を決定するときに、どのような方法で書いたのかを聞きたい。
- ・構想段階のとりまとめから「考え方」の発表までの短い期間で、構想段階が終わったことについての意見を各7区市の区長、あるいは区、市議会に聞いたのか。
- ・構想段階の区切りの際に反対者は明確な理由を示しているが、賛成者は理由があいまいであり、構想段階の総括が納得できる内容ではないので、計画段階に入る時はもっと慎重にやるべきである。

【考え方】

- 平成17年8月にPI外環沿線会議で構想段階の区切りにあたっての各委員からの総括的な意見を頂きました。このPI外環沿線会議での委員からの総括的な意見を沿線区市に報告し、それを踏まえて沿線区市から意見を頂きました。
- 構想段階の総括にあたっては、PI外環沿線会議でのご意見、地元各区市から頂いたご意見、その他住民等のみなさんからのご意見等を踏まえ、外環の必要性資料等について国と都が改めて議論し、外環の必要性は高いという構想段階としての結論を出し、「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」として公表しました。



必要性の結論を出したが、住民の意向をどのように判断したか何も触れられていない。



何らかの形で引き続き構想段階での検討をする場を設けて話し合いを続けていくべき。

〈関連する他の意見〉

- ・意見はどう反映されたのか、必要だと判断できるだけの材料がそろっていたのか大変疑問である。
- ・いろいろなところで住民が発言した意見に対してしっかりと答えていない。
- ・外環は原点に戻って構想段階からPIを行うはずなのに、実際には行われておらず、必要性の議論はしたが、必要性の議論で納得のできる回答はされていない。
- ・市民の疑問に対する回答が明確でないうちは、「考え方」を前提とした議論に入れない。
- ・今まで外環の整備で心配、問題だといわれていることに答え、それを踏まえた道路づくりを行うということを、なぜ「考え方」の中に書けないのか大変疑問である。
- ・今の状態では国や都の考え方には納得できない。構想段階の議論を続けていくべき。
- ・構想段階の検討が十分尽くされたとは思わず、引き続き検討が必要である。
- ・世田谷区の地域PIでも必要性に関する意見が出ている。渋滞緩和効果、誘発交通、環境改善効果、代替案との比較等に関して検討し、議論すべきである。

【考え方】

- 構想段階では、原点に立ち戻り、外環の必要性に関して、PI外環沿線会議、沿線地域の住民、広域的な意見や沿線自治体からの意見など、様々な意見を踏まえて、国と都としては外環の必要性は高

いと判断しました。

○構想段階で答えられる部分については、PI 外環沿線会議等の場で誠意をもって国・都の考え方を示してきたつもりですが、回答がない、もしくは不足している部分がありましたら、現在お読み頂いているような形等で回答していきたいと考えていますので、ご指摘下さい。



生活や環境への影響、少子高齢化、赤字財政など様々な不安の中で外環計画が必要かどうかを構想段階でしっかりと議論し、本当に大丈夫だとなってから計画段階に入るべき。

【考え方】

- 構想段階においては、生活や環境への影響、少子高齢化、赤字財政などについて議論させて頂きました。
- 少子高齢化については、人口がこれから減少するとの前提のもとで将来交通量を予測していることを説明し、それに関する資料をお示しました。
- 赤字財政については、必要性の議論と採算性の議論は分けて考えなければならないこと、必要性については構想段階で検討することであり、事業主体、事業手法、採算性についてはその後の段階で検討することとなるとの説明をさせていただきました。
- 環境や生活への影響については、構想段階では、影響を具体的な数値として示せていないので、これについては計画段階の中で計画の具体化を進めながらお示しし議論していきたいとの説明をさせて頂き、「環境への影響と保全対策」など影響が小さいとみなさんにお示しし、ご意見をお聴きしてきました。

7-7-2. 「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」、 「計画概念図」等の公表について



計画概念図ほどの大きな変更を唐突に発表しては困る。昭和41年の計画発表と変わらない。

〈関連する他の意見〉

- ・「考え方」は案であるというが、正式表明と書いてある新聞もある。なぜPIで決めないのに正式発表されたのかと住民から言われ困った。
- ・環境施設帯を整備するために新たに立ち退きを求められる世帯と立ち退き対象でなくなった世帯が出たので、計画概念図の発表前に説明会をしてほしかった。計画概念図の発表の経緯は何か。

【考え方】

○計画概念図は、計画が固まらない早いうちに「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」に基づいた絵姿をみなさんに紹介し、それをもとにみなさんからご意見をお聴きしたいとの考えで発表したものです。計画概念図は、計画段階におけるたたき台の一つとしてお示しており、決定した計画をお示したものではありません。

7-7-3. 「環境への影響と保全対策」パンフレットについて



「環境への影響と保全対策」は、住民から見れば準備書作成のための資料に感じられる。「環境への影響と保全対策」の位置づけについて答えてほしい。

〈関連する他の意見〉

- ・「環境への影響と保全対策」は現地調査の結果を整理した資料との認識を持って議論してほしい。
- ・施設計画の詳細な説明や議論もしていないのに「環境への影響と保全対策」を出して検討が進んでいることはおかしい。
- ・「環境への影響と保全対策」について地元自治体と話し合あって、納得のできる資料としてから示すべき。

【考え方】

- 沿線地域では外環整備にともなう環境への影響に関する懸念が多く出されていたことから、計画段階では、できるだけ早く、環境への影響についてみなさんにお示しする必要があると考えました。
- 「環境への影響と保全対策」は、環境影響評価の準備書の手続きに入る前の段階で、計画概念図等をもとに、環境への予測結果および保全対策をとりまとめたものです。これは、環境影響評価の手続きとは別に沿線地域のみなさんのご意見をお聴きしながら計画の具体化を進めていくために作成したものです。
- 議論のたたき台として示した計画概念図をもとに環境への影響を発表したものであることから、その後の検討の結果、予測結果及び保全対策が変更となる可能性があります。



「環境への影響と保全対策」のフローの中で指している現段階の位置が、「手続き及び事業の流れと各段階での検討事項」の時よりも進んだ段階を指している。

〈関連する他の意見〉

- ・地域PIを実施する際には、「環境への影響と保全対策」のフローの「現在はこの段階です」を従前の位置に修正してほしい。

【考え方】

- 「環境への影響と保全対策」のフローの中で示している現段階の位置は、計画の具体化、および環境への影響の予測、保全措置の検討という段階にいるという意味で同じ段階の位置にあると考えています。

7-7-4. 沿線区市長意見交換会について



区市長は、外環の必要性に一定の理解があるかもしれないが、環境問題等について概ね理解という言葉は適切とは言えない。

〈関連する他の意見〉

- ・区市長は、外環の必要性を認識はしていると言っているが、理解しているとは言っていない。
- ・区市長も外環の必要性に一定の理解があるかもしれないが、環境問題等について概ね理解という言葉は適切とは言えない。三鷹市の要望書には真摯に回答してほしい。

【考え方】

- 沿線の区市長には、外環自体の必要性については、ご理解やご認識を頂いています。
- 一方で、地域への影響に関して区市長は非常に心配をされており、これらの心配をできるだけ払拭するために、今後もしっかりとPIを続け、丁寧に検討していきます。

7-7-5. 計画段階の検討の進め方について



いくつか代替案をつくってどれがいいのかを計画段階で検討すべき。



様々な意見から今の案よりもいい案が出たら、その案にすることもあるとの理解でいいか。



計画段階で何を話し合うかの議論もなく、行政から勝手に計画段階の案が出てきて、それに対して議論するのはおかしい。



計画段階は都市計画の変更に向けてかなり固まった段階になるので、固まる前に住民に案を示してほしい。

〈関連する他の意見〉

- ・「考え方」のような提案を出される場合は、1つの案でなく、2つか3つ考えてほしい。
- ・いろいろな形の案を示し、住民にどれがいいか聞くという方が親切ではないか。
- ・意見を聴く会で説明する案は一つではなく、例えば青梅街道インターチェンジについて、ハーフだけでなく設置しない案等を提示してもよいのではないか。
- ・案が決まったような言い方で説明し、これで足りないであれど説明、議論しますというやり方はおかしい。しっかりと案を提示して、それに対して議論しない限りは先に進むべきではない。
- ・「外環計画ありき」で構想段階の議論が3年間続けられたことを反省している。
- ・計画概念図は国や都の推奨する案であり、地域PIで詰めていけば計画がひっくり返る可能性がある。
- ・計画概念図は国と都の1つの案であり、これから意見を聴く会やPI会議で検討していかなければならないと考えている。
- ・計画概念図についてPI会議で踏み込んだ議論をしていないのに、計画概念図の計画が固定されたかのようにしながら先に進んでしまうのはおかしい。
- ・行政から一方的に提案するのではなく、住民ともしっかり話し合いながら検討していくべきである。
- ・国も都もPIを実施していくと決めたのであれば、新しい案を次々と住民無視でいきなり出すのではなく、提案する前にまず説明すべきである。意見を聴く会を行う度に、住民には疑問や問題が生じてくる。
- ・地元で計画概念をつくり上げ、それについて討議をしたい。

【考え方】

- 「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」および計画概念図は、国と都が1つの案として提示したものであり、より良い案が出てくればその案にすることはあり得るとの考えで、さまざまな意見を踏まえてしっかり検討し、計画を具体化しています。
- また、地域のみなさんの関心があるジャンクションやインターチェンジの位置や構造などについては、「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」で提示した案以外の複数の案をお示しし、ご意見をお聴きしながら、検討を進めてきました。
- 「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」は国と都が1つの案として提示したものであり、より良い案が出てくればそれを取り入れることはあり得ます。「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」をもとにさまざまな意見を踏まえて、計画を具体化しています。

7-7-6. PI 外環沿線会議について



PI 外環沿線会議は今後どういう議論をしていくのか。今のようにプロセスがなくては意味がない。

〈関連する他の意見〉

- ・全体のPIをどういうふうにするのかを決めないと議論ができない。
- ・PI協議会が一番前提になると思うが、今後、PI協議会はどうなるのか。
- ・環境に対する問題等の検証していくためにも、この会を継続してほしい。
- ・環境への影響などもPIで議論していくべきであり、PI会議はこれからもやっていくべき。
- ・今後発生する課題に関してどう対応するのか。
- ・地域でのPIを徹底的にやり、それを全体の中にフィードバックする形でやってほしい。
- ・区、市レベルでそれぞれ検討してみて、もう一度集まって議論してみる必要がある。事務局はそれに向けた手順、あるいはチャートをはっきりさせて、改めて語ってもらいたい。
- ・全体のPIはやるべき。また、計画の案がまだ決定しているわけではないことをしっかり頭に入れてみなさん方に説明して議論し、地域のPIをやらなければならぬ。
- ・地域PIをやる一方で、全体のPIを今までと同様に並行してやるのはかなり厳しいと思うので、全体のPIを節目節目でやっていくようなことが一番いい。
- ・全体PIのどのような形にするのかを大体決めて、行程表を決めた上で今後行うべき。この場で案を出して、みんなで納得した上でやってほしい。
- ・節目節目とはどういうことか。
- ・全体のPIでどういうことをやっていくかを皆さんに理解してもらいながら地域PIをやっていくといいと、地域PIがはかしくなってくる。
- ・今後の取り組みを整理したものがないままに計画概念図や地域PIの話が出てくるので、行き過ぎととられてしまっているのではないのか。
- ・何のためにPIがあるのか、PI会議の委員を無視したようなことであっては非常に困る。
- ・地域PIをこれから実施し、一段落してから全体のPIをしてはどうか。
- ・計画段階について何を議論すべきかわからないので、議題やスケジュールを示してほしい。
- ・関越や大泉までの外環の経験と照らしあわせ、現段階で何を議論しておくべきかを整理したので、これに対して国と都から文書で回答してほしい。
- ・計画段階においてPI会議で議論すべきことがあるので、地域PIに関係なくPI会議の予定を立てるべき。
- ・「環境への影響と保全対策」は参考程度に留め、地域で出された計画の具体化に関する意見についてPI会議で議論を深めるべきである。
- ・外環の計画は本質的には住民が決めるもので、住民が納得できるようにすべきである。そのために、PI会議で何が出来るのか議論すべきである。
- ・次のステップに移行していく中で、しっかりと進み方、あるいは合意形成の仕方についてチェックしていく役割はあるのではないのか。
- ・前回のPI会議で出した必要性について疑問について、至急回答してほしい。
- ・PI会議のこれからのプロセスをつくるべき。
- ・施設計画や環境対策等に関して、もっと具体的な検討をしていく必要がある。
- ・提出した意見書に対して、文書で回答してほしい。口頭では時間もなく、後に残らない。
- ・計画段階に入る前に会議の持ち方や時間管理等PI沿線会議のあり方の反省会をやるべき。

【考え方】

- 計画段階では、環境や生活への影響等について地域のみなさんにお示しする必要があると考えて地域PIを進めてきており、地域でいただいたご意見を総括し、節目節目でPI外環沿線会議でご意見を頂いてきました。
- 今後、都市計画及び環境影響評価の法定手続きに着手することになれば、手続きと並行しながら、様々な段階で、課題に応じて議論をしていきたいと考えています。具体的な議論の内容や方法等につい

ては、みなさんのご意見をお聴きしながら進めていきたいと考えています。

7-7-7. 地域PIについて



意見を聴く会は、国がPI 外環沿線会議で発言しているような意見交換会ではなく、図面の説明会になっている。



意見を聴く会では、住民のどのような意見についても、検討してみるとか、どうしてもだめなものには明確な理由を言うようなしっかりとした説明があるべき。



武蔵野市の地域PI でチラシのポスティングがされていなかったようで、参加者が少なかった。

〈関連する他の意見〉

- ・地域PI とPI 会議に関連がないのはおかしい。
- ・絶えず全体のPI で一回議論をし、承諾をもらってから地域で説明するというかたちをとるべき。
- ・PI 会議の委員に相談せずに行政だけで地域PI の日程や内容等を決めるべきではない。
- ・PI 会議の委員が地域PI に呼ばれていないのはおかしい。
- ・PI 会議の委員が地域PI にどのように関わっていけば良いのかについて意見を聞きたい。
- ・地域PI におけるPI 会議の委員の参画の仕方について十分に検討すべきである。
- ・地域PI のチラシが、地元の関町南に前回は今回も入っていなかった。
- ・現在の地域PI では説明会のようにあり、地域PI にルール等を確立する必要があるのではないかな。
- ・直接被害を受ける住民は他のステークホルダーと異なる面があるため、影響を受ける住民の位置づけを明確にしてほしい。
- ・意見交換会は意見を聴く会と同じことなのか。紛らわしいので同じ名前で行う方がいいかな。
- ・杉並区の意見を聴く会が2時間しかないが、もう少し長く時間をとった方がいいのではないかな。
- ・大泉、関町等の問題に特化したところでは、そこだけで議論をしなければならぬ。
- ・町内会主催の意見を聴く会では、考え方や意見が集中してよかった。また、意見を聴く会ではいつも同じ質問が出てくるので、議論を深めていく観点からも、自治体単位の意見を聴く会は効果的でないかな。
- ・意見を聴く会の議事要旨に地域の意見が書かれていない部分があり、また、直されて本当の住民の意見とは言えない。このような議事要旨で今後の議論をされては困る。
- ・世田谷区の地域PI では、住民側から回答は後日文書でして、会では答える必要はないと言っていたが、議事概要を見ると、国と都が回答しているかの様に読める。ここに記載されている国と都の発言に、後日文書で回答した結果も含まれているのかどうかを明確にすべきである。
- ・住民の意見をどう反映するのとの質問に対して、国は反映できるものはすると回答したが、都合のいい意見のみを取り上げるように聞こえる。
- ・住民が提案した別のルート案に対して、国が現在の計画線内を基本としているので検討できないというような意味の回答をしていた。
- ・住民は意見を聴く会でしか発言できないので、意見として聴いておきますという処理は絶対しないで、いつかどこかで回答してほしい。
- ・住民は様々な提案をするので、回答できるものは回答した方がいいが、検証が必要なものはしっかりと検証し、その結果を説明することがPI のあり方ではないかな。
- ・インターチェンジ設置の予定地に常設オープンハウスを設置してほしい。

【考え方】

○計画の具体化にあたっては、計画の具体的な内容等について情報を提供し、地域毎の課題に関してみなさんからのご意見をお聴きしながら検討を進める必要があると考え、区市毎に「意見を聴く会」や「オープンハウス」を開催してご意見をお聴きしてきました。

○地域PI では「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」にもとづいた計画概念図をみなさんにお示しました。これは、計画概念図は地域の具体的な課題等に関してご意見をお聴きするための議論のたたき台として公表したものであり、決定した計画をお示した訳ではありません。

- 地域PI でみなさんから頂いたご意見に対しては、「意見を聴く会」等の場で回答するとともに、会の時間の都合などで回答できなかった意見に関しては、後日、文書として回答する等、できるだけみなさんのご意見に対して回答するように心がけてきました。
- なお、地域PI の開催のお知らせはチラシの各戸配布、公共施設への掲示、区市報、ホームページなどを活用し沿線区市のみなさまには情報を提供してきました。
- 今後も、みなさんからご意見をお聴きしたいと考えておりますので、「意見を聴く会」や「オープンハウス」の進め方および開催案内の方法に対して改善すべき点やご要望等がございましたらご意見をお寄せ下さい。



PI 外環沿線会議で住民側の意見を聴くと言っているのに、意見を聴く会ではしっかりと聴いてほしい。

〈関連する他の意見〉

- ・地元の意見に対して支援するというが、地元の意見が聞こえてないのではないかな。
- ・PI をやっているのだから、本気になって住民と相談してほしい。

【考え方】

- 地元住民のみなさんのご意見は、計画を検討する上で重要であることは認識しており、そのため計画の具体化にあたって、これまでに「意見を聴く会」や「オープンハウス」等を開催し、地元のみなさんのご意見をお聴きしてきました。このたび、計画の具体化を進めていますが、今後もみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。
- また、ご意見は「意見を聴く会」や「オープンハウス」だけでなく、郵便・電話・電子メールをはじめ東京外かく環状道路調査事務所への来所による問い合わせなど、様々な窓口を開設しています。

7-7-8. 情報提供について



計画概念図はイメージ図で表すことや、標高差、深さなどの詳細なデータも示すべき。

〈関連する他の意見〉

- ・図面だけだとかえって住民をまどわすのでイメージ図であらわしてほしい。
- ・外環周辺の標高差まで出さないと意味がない。
- ・武蔵野市と三鷹市の間にある神田川あたりの地盤は他と違うこともあり、外環本線がどの程度の深さで通るのかを断面図の中に入れてほしい。
- ・計画概念図の凡例の「地表部のその他の施設」のところに環境施設帯等を含むと記載してはどうか。
- ・吉祥寺通り等から東八インターチェンジに入ってくる交通をどう予測しているのか、ジャンクションの中を道路がどう通るのか等をもう少し拡大して住民にわかりやすく提示してほしい。

【考え方】

- 計画段階では、計画の具体化を進めるために、計画概念図をお示しするとともに、模型やCG等を活用しながら分かりやすい情報提供を心がけてきました。また、環境影響評価準備書の公表に先駆けて、環境への影響の予測、保全措置の検討を進めるためにパンフレット「環境への影響と保全対策」

を提示し、さらに必要な検討を進め、計画をまとめていきます。

○情報提供については今後も継続し、その方法についても充実を図ります。改善すべき点やご要望がございましたらご意見をお寄せ下さい。