

## 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、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。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（NO<sub>2</sub>）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（NO<sub>2</sub>）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<sub>2</sub>）、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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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が大変疑問である。
- ・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い説明、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 では説明会のようであり、地域PI にルール等を確立する必要があるのではないかと。
- ・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よい。
- ・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よいのではないかと。
- ・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と。
- ・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かとの質問に対して、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よいが、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と。
- ・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。