

参考資料 - 1 地域 P I の開催結果

地域PIの開催結果

練馬区

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成17年11月23日(水)	練馬区リプル	14:00~15:30	約120	地元要請に基づく説明会
平成17年12月12日(月)	勤労福祉会館	18:30~20:30	81	意見を聴く会
平成17年12月15日(木)	関区民センター	18:30~20:30	81	意見を聴く会
平成18年1月31日(火)	三原台地域集会所	15:30~20:30	125	オープンハウス
平成18年2月1日(水)	上石神井区民館	15:30~20:30	85	オープンハウス
平成18年3月11日(土)	泉新小学校	10:00~12:00	68	意見を聴く会
		10:00~15:00	104	オープンハウス
平成18年3月12日(日)	上石神井中学校	10:00~12:00	139	意見を聴く会
		10:00~15:00	156	オープンハウス
平成18年5月13日(土)	練馬常設会場	13:00~17:00	-	オープンハウス
平成18年5月17日(水)	練馬常設会場	13:00~17:00	-	オープンハウス

杉並区

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成17年12月18日(日)	西荻地域区民センター	13:30~17:00	54	オープンハウス
		18:00~20:00	112	意見を聴く会
平成18年1月28日(土)	西荻地域区民センター	14:00~17:00	119	意見を聴く会
平成18年3月23日(木)	西荻地域区民センター	18:00~20:30	77	意見を聴く会

武蔵野市

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成17年12月17日(土)	吉祥寺南町コミュニティセンター	17:30~20:30	39	オープンハウス
		19:00~20:30	33	意見を聴く会
平成18年3月18日(土)	吉祥寺南町コミュニティセンター	16:00~20:30	27	オープンハウス
		18:30~20:30	17	意見を聴く会

三鷹市

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成17年10月12日(水)	三鷹市北野常設会場	13:00~17:00	62	オープンハウス
平成17年10月30日(日)	三鷹市北野常設会場	13:00~17:00	99	オープンハウス
平成17年11月20日(日)	三鷹市北野常設会場	12:00~17:00	64	オープンハウス
平成17年11月30日(水)	三鷹市北野常設会場	12:00~17:00	75	オープンハウス
平成17年12月16日(金)	三鷹市北野常設会場	13:00~17:00	44	オープンハウス
		19:00~21:00	17	意見を聴く会
平成18年1月15日(日)	三鷹市教育センター	14:00~16:00	18	意見を聴く会
平成18年2月10日(金)	牟礼コミュニティセンター	19:00~20:30	20	意見を聴く会
平成18年2月12日(日)	新川・中原コミュニティセンター	10:00~11:30	49	意見を聴く会
平成18年2月12日(日)	井の頭コミュニティセンター	15:00~16:30	38	意見を聴く会
平成18年2月13日(月)	三鷹市教育センター	19:00~20:30	7	意見を聴く会

調布市

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 11 月 1 日(火)	たづくり文化会館	19:00~20:30	23	市民説明会
平成 17 年 11 月 5 日(土)	緑ヶ丘地域福祉センター	18:30~20:00	63	市民説明会
平成 17 年 11 月 13 日(日)	東部公民館	10:00~11:30	40	市民説明会
平成 17 年 12 月 3 日(土)	緑ヶ丘地域福祉センター	18:00~20:00	約 60	地元要請に基づく説明会
平成 18 年 1 月 29 日(日)	緑ヶ丘地域福祉センター	13:00~17:00	45	オープンハウス
		15:30~17:00	34	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 4 日(土)	東部公民館	13:00~17:00	25	オープンハウス
平成 18 年 3 月 11 日(土)	緑ヶ丘地域福祉センター	18:30~20:30	8	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 17 日(金)	東部公民館	18:30~20:30	11	意見を聴く会

狛江市

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 12 月 17 日(土)	谷戸橋地区センター	13:00~17:00	53	オープンハウス
平成 18 年 3 月 16 日(木)	谷戸橋地区センター	19:00~21:00	14	地元要請に基づく説明会
平成 18 年 3 月 19 日(日)	谷戸橋地区センター	13:00~17:00	20	オープンハウス
		15:00~17:00	17	意見を聴く会

世田谷区

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 12 月 9 日(金)	烏山区民センター	18:30~20:00	12	意見を聴く会
平成 17 年 12 月 11 日(日)	喜多見東地区会館	14:00~15:30	47	意見を聴く会
平成 17 年 12 月 13 日(火)	砧区民会館	18:30~20:00	35	意見を聴く会
平成 17 年 12 月 14 日(水)	砧小学校	18:30~20:00	39	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 2 日(木)	砧区民会館	18:30~20:30	47	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 5 日(日)	砧小学校	14:00~17:00	103	オープンハウス
		15:00~17:00	67	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 25 日(土)	鎌田区民センター	14:00~16:00	28	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 29 日(水)	砧区民会館	18:30~20:30	39	意見を聴く会
平成 18 年 5 月 11 日(木)	砧小学校	18:00~20:00	50	地元要請に基づく説明会

中央道周辺

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 18 年 3 月 28 日(火)	三鷹市北野常設会場	13:00~17:00	52	オープンハウス
		18:30~20:30	37	意見を聴く会

地域PI 議事概要について



地域PI 議事概要について

練馬区

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 11 月 23 日(水)	練馬区リプル	14:00～15:30	約 120	地元要望に基づく説明会
平成 17 年 12 月 12 日(月)	勤労福祉会館	18:30～20:30	81	意見を聴く会
平成 17 年 12 月 15 日(木)	関区民センター	18:30～20:30	81	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 11 日(土)	泉新小学校	10:00～12:00	68	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 12 日(日)	上石神井中学校	10:00～12:00	139	意見を聴く会

杉並区

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 12 月 18 日(日)	西荻地域区民センター	18:00～20:00	112	意見を聴く会
平成 18 年 1 月 28 日(土)	西荻地域区民センター	14:00～17:00	119	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 23 日(木)	西荻地域区民センター	18:00～20:30	77	意見を聴く会

武蔵野市

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 12 月 17 日(土)	吉祥寺南町コミュニティセンター	19:00～20:30	33	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 18 日(土)	吉祥寺南町コミュニティセンター	18:30～20:30	17	意見を聴く会

三鷹市

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 12 月 16 日(金)	三鷹市北野常設会場	19:00～21:00	17	意見を聴く会
平成 18 年 1 月 15 日(日)	三鷹市教育センター	14:00～16:00	18	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 10 日(金)	牟礼コミュニティセンター	19:00～20:30	20	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 12 日(日)	新川・中原コミュニティセンター	10:00～11:30	49	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 12 日(日)	井の頭コミュニティセンター	15:00～16:30	38	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 13 日(月)	三鷹市教育センター	19:00～20:30	7	意見を聴く会

調布市

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 11 月 1 日(火)	たづくり文化会館	19:00～20:30	23	市民説明会
平成 17 年 11 月 5 日(土)	緑ヶ丘地域福祉センター	18:30～20:00	63	市民説明会
平成 17 年 11 月 13 日(日)	東部公民館	10:00～11:30	40	市民説明会
平成 17 年 12 月 3 日(土)	緑ヶ丘地域福祉センター	18:00～20:00	約 60	地元要望に基づく説明会
平成 18 年 1 月 29 日(日)	緑ヶ丘地域福祉センター	15:30～17:00	34	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 11 日(土)	緑ヶ丘地域福祉センター	18:30～20:30	8	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 17 日(金)	東部公民館	18:30～20:30	11	意見を聴く会

狛江市

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 18 年 3 月 16 日(木)	谷戸橋地区センター	19:00～21:00	14	地元要望に基づく説明会
平成 18 年 3 月 19 日(日)	谷戸橋地区センター	15:00～17:00	17	意見を聴く会

世田谷区

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 12 月 9 日(金)	烏山区民センター	18:30～20:00	12	意見を聴く会
平成 17 年 12 月 11 日(日)	喜多見東地区会館	14:00～15:30	47	意見を聴く会
平成 17 年 12 月 13 日(火)	砧区民会館	18:30～20:00	35	意見を聴く会
平成 17 年 12 月 14 日(水)	砧小学校	18:30～20:00	39	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 2 日(木)	砧区民会館	18:30～20:30	47	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 5 日(日)	砧小学校	15:00～17:00	67	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 25 日(土)	鎌田区民センター	14:00～16:00	28	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 29 日(水)	砧区民会館	18:30～20:30	39	意見を聴く会

中央道周辺

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 18 年 3 月 28 日(火)	三鷹市北野常設会場	18:30～20:30	37	意見を聴く会

練馬区 地元要請に基づく意見交換会 議事概要

日 時：平成17年11月23日（水） 14時00分～15時30分

場 所：練馬区リプル

主 催：元関町一丁目会主催

出席者：国 東京外かく環状道路調査事務所（鈴木調査課長 猪股計画課長）
都 都市整備局（臼田外かく環状道路担当課長 藤井街路計画課長補佐）
区 中村環境まちづくり事業本部長 平野都市整備部長
朝山交通企画担当課長 内木まちづくり第二担当課長

議事概要

（司会・元関町一丁目町会長）

- ・ICをつくると私たちのまちが全部壊れてしまい、住民が生活できなくなってしまふことを心配している。
- ・有識者委員会では、早く建設され、費用もかからないなどの理由で、本線を地下40mで東名と関越をつなぎ、JCTのみ設置するとの結論を出していることもあり、ICはなしにしてほしい。
- ・杉並区は区長、区議会、住民がICは不要と言っているので出入口がなく、練馬区は区長、区議会が必要と言っているので出入口をつけるのはおかしい。
- ・上石神井の方は外環整備と同時にまちづくりをやると言っているが、私たちのところは犠牲になる。
- ・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。

（住民）・今まで青梅街道ハーフICの議論や事前説明が一切ないのに、なぜ突然「考え方」を新聞発表したのか。

・「考え方」を提示する前に、前大臣の意向を議論のテーブルに置いたのか。

（国）・PI会議の区切り、広域的な意見、沿線区市長の意見を踏まえ、効果と影響の観点から外環の必要性を判断した。

・今後より具体的な計画に入っていく際のたたき台として、本線を大深度にし、3つのICを設けることを発表した。

・大臣と都知事が発表することで、国と都の意向であることを明確にした。

・前大臣が発表した内容は、平成15年の方針に基づいたものと考えている。

・青梅街道ICをつくると広域的な効果があるが、地元の意向も尊重するという方針が前大臣の考え方であり、今回の発表内容は前大臣の考え方と相違ない。

（住民）・今まで提出された資料に青梅街道ICがある場合とない場合の移転戸数は記載されているのに、なぜハーフの場合の影響はないのか。

（国）・ハーフICの影響や効果は、青梅街道ICがある場合の中で十分読めるのではないか。

・平成17年7月の段階では、ハーフICが有力と考えておらず、青梅街道ICがない場合とある場合を示し、効果と影響、地域の意向を聴いた中でハーフICの方がいいとの結論に至った。

（住民）・大泉の交通量を分散させるために青梅街道ICが必要であると練馬区から聞かされてきたが、青梅街道で交通量が増えてしまうことになり、意味がない。

・7月の意見を聴く会で交通量について質問したら、練馬区がはっきりしないことを言っていた。公開していない数字があるようだが、それを示し、説明してほしい。

（国）・「考え方」では東八道路ICは設置する考えであり、東八道路ICができれば青梅街道のハーフICの利用は約1万台になると考えている。

・青梅街道の交通量も7月に示した以上は増えないと考えている。

（住民）・青梅街道ハーフICの善し悪しを論ずるにあたって数字が必要なことは分かりきっているのに、どうして用意していないのか。

- (住民)・国と都はデータを出して今日の説明に来ると言っていたではないか。
- (国)・その時々に必要なデータは出している。
・I Cの利用と青梅街道の交通量の数字が重要であると理解した。
- (住民)・なぜ杉並区側だけ出入口をつけることをやめたのか。
- (国)・周辺にI CがないのでI Cを設置すること自体の効果が高いことと、青梅街道I C利用のうち関越方面の利用が多いと見込まれるため、練馬区側にだけつくる案とした。
- (住民)・善福寺を地元とする代議士がI Cをつくらないと選挙公約し、その後、大臣になった際の記者発表でもI Cをつくらないと言っていたが、大臣が替わってから杉並だけI Cがなくなったというのはどういうことか。
- (国)・前国土交通大臣の公約内容は、ゼロI Cを基本としながら、設置について地元の意向を聞いていくということである。
- (住民)・それは前大臣の選挙公約ではなく、有識者会議の見解である。
- (国)・有識者委員会もゼロI Cを基本とすると知っている。前大臣も同じ事を言っていると思う。
- (住民)・都知事と話し合い、杉並区はうるさいからやめたのではないか。
- (国)・杉並区からは、隣接して小学校があること、周辺環境への影響や交通集中の懸念からI Cに反対との意向が、練馬区からはI Cの整備の必要との意向が示されており、それを考慮したのは当然のことである。
- (住民)・杉並区は、代議士が先頭にたったことが中止の1つの理由。2番目は区役所の反対、3番目は区民の反対。練馬区は、前区長の申し送り事項もあり、I Cありきなので練馬区には仕方なくつけるということではないのか。
- (国)・意見だけで作り方を決めているわけではない。交通需要、効果を考えても、北側の方が効果は高い。
- (住民)・青梅街道I Cを半分つくるだけでは練馬区民の利便性は全く上がらないのに、なぜ練馬区が賛成するのか分からない。
・青梅街道にI Cをつくるよりも、東八、首都高、中央高速のI Cを利用することで練馬I C周辺の渋滞が改善される効果の方がよほど大きいのではないか。
・青梅街道にI Cをつくと練馬の渋滞が解消するとPRしてアンケートを行っているが、根拠がない数字に基づいており実行性が全くない。
・駅の南側の住民にとって一体となった生活空間を真ん中で区切り、大気汚染を起こしてまでI Cをつくるのが全く理解できない。
・身近な住環境の保護を無視して、こういうことを進められると、本当に国民、都民、区民の為の政治をやっているのかということの信頼性が崩れる。
・住民への環境保護の内容が欠落したまま進んでいくことに大変不安を感じる。
・現在の財政状況下で、最初にI Cありきで国民の税金から予算をつけるような金の使い方していいのか。費用対効果を考えたら疑問を感じる。
・ハーフI Cに追加支出はいくらかかるのか。
・I Cの設置について、必要性を評価し、費用対効果を考慮して方針を決めているのか。
・上石神井の駅前の整備と組み合わせてI Cの話がされているが、この場では駅前整備の話もなく、別々に考えればいい。
- (国)・ハーフI Cにすると練馬区民が出かけるという点での利便性は若干減るが、通過交通を排除する効果は十分あると思う。
・大泉I Cの混雑解消効果はI Cをつくらなくても当然あり、青梅街道I Cをつくれれば更に効果がある。
・国は、高速道路のネットワークをつくり、首都圏全体の交通網の改善を図る目的があり、外環が必要と考えている。
・外環と合わせた周辺の整備の必要性、周辺をどのようにするのかについては国は都、区に協力していく立場にある。

- (国)・青梅街道ICの出入口が両側にある形式で約2000億円の追加費用と試算した。ハーフになるならば費用も約半分になると考えている。事業費は大まかな今の段階のものである。
- (住民)・ICの事業費の2000億円は誰が出すのか。
- (国)・事業費の負担は事業化する段階で決める。現段階では、国が直接つくる手法と道路公団が民営化した会社がつくる手法がある。
- ・道路公団が民営化した会社がつくる場合は会社が資金を調達する。国がつくる場合は、一部は利用者、一部は道路事業費から持ってくることになる。
 - ・外環をつくれれば年間3000億円程度の効果があると考えおり、ICをつくれれば更に500億円程度増加すると考えている。500億円は5箇所全てにICがある場合で、各ICの効果は出していない。
- (住民)・青梅街道のハーフICの効果はどの程度なのか。仮にその効果が50億として事業費に1000億使う価値はあるのか。費用を回収するのに何年かかるのか。
- (国)・実際は割引率を考慮するが、その仮定では費用の回収に20年かかる。費用対効果は総便益から総費用を割り引いて換算する。
- (住民)・ハーフICの効果等を定量化して説明してほしい。合理的に説明でなければ全く納得できない。
- (国)・経済効果が非常に重要な意味があるとの意見はわかる。現時点ではICごとの効果は出していないが、経済効果の観点から今後検討していく必要があるということであれば検討していきたい。
- (都)・日本に元気がない原因が東京にあると一般的に言われている。日本で経済活動していくのに渋滞等で輸送のコストが高いと指摘されている。
- ・パリでもロンドンでも大都市の環状道路はほぼ8割から9割完成している。東京は2割ぐらいしかない。
 - ・交通集中解消のために環状道路が必要で、道路機能を発現させるには一定間隔でICが必要というのが都の考えである。
- (住民)・もしそうであるならば、なぜ杉並区側だけやめるのか。
- (都)・杉並区側だけやめた件に関しては国が回答したので触れなかった。北向きの交通の利用が多い地域であり、総合的な観点から判断した。
- (住民)・データも何も無いではないか。
- (住民)・「考え方」がたたき台であるなら、もう一回見直しをしてほしい。説得力を感じない。
- (住民)・大泉はそれほど混雑していないのではないか。この地域の交通量を1日に1万台も何故増やすのか。
- (練馬区)・外環の必要性を考えると、練馬区も首都圏を構成する自治体の1つとして協力しなければならない。
- ・青梅街道ICによって環八で交通量が約1割減り、大泉ICの交通量も大きく減ると数値が出ている。周辺の細い道路等も考えると、青梅街道ICによって現状が改善され、区はICが必要と判断した。
 - ・東名の方に行く利便性は高いと考えているが、北の方にも利便性がある。練馬区ではフルICの案を今でもお願いしたい。
- (練馬区)・計画道路の線形を無視してまちづくりを進めることはできない。外環が確定的になった段階でまちづくり等地域全体の話をまとめていく。
- (住民)・大泉IC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。
- ・外環が大深度化することで今までネックだった部分を取り外されるので、それからまちづくりをした方がいいのではないか。
- (住民)・ICについての住民とはIC周辺に住む人たちを指すのではないか。
- ・私たちはICに何ら賛成していないのに、あたかも賛成しているように話が進行している。練馬区は住民も賛成であると認識しているのか。

- ・区長がICを区全体で作りたいと言っても、それはIC周辺の住民の意思では全くない。
- ・区は何度も今後話し合いを重ねると言うが、そのことでこの案は撤回されることがあるのかないのかはっきりと答えてほしい。
- (練馬区)・区は沿線のみなさんが賛成とは理解していない。整備対象の地域として不安であり、また生活のために反対することは当然だが、区全体としてメリットを踏まえてICが必要と考えている。
 - ・このような会は説明会ではなく話し合いだと思っている。たたき台を国が出し、それに基づいて具体的な質問をいただき、整理して話し合いを進めていきたい。
 - ・地域のみなさんの協力がなければ、外環本線もICもできないと理解している。みなさんに理解してもらえるようにやっていきたい。
- (住民)・一昨年から「反対だ、撤回してくれ」とお願いしてきたが、全然聞いてくれずにここまで来た。これからみんなの力を借りてがんばっていかないと駄目だ。
- (住民)・去年の話し合いの時に、とりくみ案の意見を聞いて考え方を変えると言ったが、区はその約束すら守っていない。
- (住民)・地域の反対にも関わらず、区の姿勢は終止一貫している。
 - ・区の資料を見ると、青梅街道ICを設置すると、旅行の際の利便性等は向上されるが日常生活の利便性は書かれておらず、地域住民の生活には害はあるが何の利便性もないことを市区自体が認めている。
 - ・そのような考え方をベースにしていることを区、都、国は十分認識した上でこの計画を進めてほしい。
 - ・区は「計画変更はある」と発言したと理解していいのか。
- (練馬区)・先ほど計画変更はありえるとは申し上げていない。事業を進めるにあたってみなさんの理解が必要との考えが根本にあると理解してほしい。
- (住民)・地域との話し合いの時間切れはあるのか。どのように決着されるのか。
- (国)・最終的に計画の妥当性を判断するのは都市計画変更案として出した後、地域のみなさんの意見を聞く等を経て、都市計画決定する。
 - ・都市計画決定するにあたっては、環境影響評価、都市計画審議会、地域のみなさんの意見を踏まえて判断がされる。
 - ・計画が決まることと事業化することは別である。計画を高架から地下方式に変更するということの最終的な決着は、都市計画変更になる。
- (住民)・いつぐらいに決定されるのか。また、最終的に地域住民の考えが本当に反映されるのか。
 - (都)・地域に様々な意見があると承知しており、それらを聞きながら検討を進めると「考え方」にも書いてある。計画の具体化を進める際は、地域のみなさんの意見を聞きながら判断していく。
- (住民)・地域の意見を聞くだけでなく、地域住民を納得させてほしい。地域が納得しなければ話し合いの意味がない。
 - (国)・今回の発表は国と都の意見で、地元の方をはじめ沿線区市の意見を聞いている段階。最終的な判断は都市計画決定にある。
 - ・IC周辺に環境施設帯を設けて環境を改善すればICへの理解を得られるのではないか、その為にどうすればよいかを意見してほしい。
- (住民)・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。
 - ・効果が費用の元をとるのに40年かかるため、本日出席の方が現在の役職でなくなれば、効果が得られなかった場合の責任がわからなくなる。
 - ・私たちはここにずっと住み続けるのでいい環境の中で生きたい。青梅街道ICは今も、これからも、どうしても反対。
- (住民)・計画に変更があるかを練馬区は回答したが、都と国の回答がない。
- (住民)・ICができて地域には何の利便性もなく害だけだ。

- ・ I C 周辺に環境施設帯をつくると言うがばかげている。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。
 - ・ 50年以上生きれば環境の大切さをしみじみ感じる。環境や私たちの幸せを守るのが行政ではないのか。
 - ・ 練馬区が行った市民アンケートは地域とは関係ない人なので、この辺りがどうだっていいはずだ。
 - ・ 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。
 - ・ 青梅街道 I C をつくる費用を耐震性偽装問題で被害にあっている方たちの補償に回せばいいではないか。
- (住民)・変更はあるのか、ないのか。
- (国)・例えば練馬区がいらないと言えれば変更せざるをえない。国と都として「考え方」を提示したので、駄目だと判断されれば、その案は変わる。
- (都)・「考え方」は計画案ではなくて、国と都が「考え方」へのみなさんの意見を聞き、それに基づいて計画をつくるためのもの。
- (住民)・変更があるのかどうか、「考え方」を変えることがあるのか。
- (都)・「考え方」について意見を聞きながら最終的に国と都で考える。
- (住民)・3年間ずっと P I 協議会で青梅街道 I C 反対してきたのに、なぜその意見が入らないのか。
- (住民)・変更という言葉をつかうのが嫌なのか。どうして変更と言わないのか。
- (都)・国と都が9月16日に示したのは計画の案ではなく考え方である。この「考え方」への意見を聞き、計画の案をつくる。これからもみなさんから意見を聞きながら計画案を詰めていく。
- (住民)・変更という言葉に注意深く下げたが、「考え方」の変更があるのか。
- (都)・変更というのはモノがあって変更される。現在は考え方を出し、それに関して意見を聞いている最中だと理解してほしい。
- (住民)・「考え方」の変更はあるか聞いている。イエスかノーかで答えてほしい。
- (都)・「考え方」について様々な意見を聞き、とりいれるものも、とりいれないものもあるということ。
- (住民)・この場での意見は統一されている。
- (住民)・概念図のタイトルに「より安全に、より地域への影響を小さく」とあるが、青梅街道 I C は矛盾している。今回のような場では皆が総意で絶対いらないと言っている。
- ・ 何回も説明会をやっているが圧倒的に反対意見が多い。
 - ・ 杉並と練馬の意見を聴く会の合計で、反対が222、賛成がわずか6で、他にも疑問を呈する意見が203ある。これが全体の声。しかも、今まで出してきた疑問に全く答えていない。
 - ・ 今の都市計画図にかかっているが、こんなデタラメな計画を絶対認めない。私たちは売らない。それでも進めて、強制執行するのか。
- (都)・地域には様々な意見があると認識している。「考え方」についていろいろな地域の意見を聞きながら最終的な判断をしていきたい。
- ・ 最初から強制執行は考えていない。地域の理解と協力のもと話し合いをしたい。
- (住民)・あくまでもつくることを前提としている。理解など必要ない。
- (国)・国の意見も、地域の協力がなければできないとの認識に変わりはない。
- (住民)・地域とは練馬区民、それとも地元周辺域なのか。
- (住民)・国は練馬区が撤回すればやらないと言ったが、私たちが地元である。地元町会をあげて反対している。それでも、やるのか、やれるのか。
- ・ 地元の町会が反対している限り計画は進めないとの理解でいいのか。
- (住民)・今、反対すればやめるのだから区議会の先生の意見を聞いてはどうか。
- (練馬区)・区は I C が必要と考えている。これまでも町会の方々と話し合いをし、今後

も続けていきたい。強制執行は現在考えていない。

- (住民)・なぜ議員を集めて促進大会まで9月にやったのか。
- (練馬区)・促進大会は促進議員連盟の主催で行われたものである。
- (議員)・ICを1つもつからない方が、費用対効果が大いではないか。JCTのみがいいというのが国の本音ではないか。
 - (国)・ICをつくれれば利便性が高まることは間違いない。現時点では3箇所につくることが最適な案だと考えている。
- (議員)・練馬区議会の公明党はICを推進する立場で動いているが、地元のみなさんの声を十二分に聞いた上で判断したい。
 - ・練馬区が強行に推進している理由は、練馬区全体では推進する人の声が多いからである。
 - ・反対運動がもっと全区に広がれば、練馬区も考えが変わると思う。
- (議員)・大泉ICができる際、当時の建設省は、大気汚染と谷原交差点の交通量が大きく改善されるので必要と言っていたが、現実は大気汚染が広がり、車が生活道路まで押し寄せるひどい事態になった。
 - ・利便性、効率性と言っているが、そこに住む住民には大問題である。
 - ・住環境の破壊について、住民、地元との話し合いが決定的に不足している。今後も住民のみなさんの意向を聞く言いながら、今も本当に聞こうとしてない。
 - ・外環が優先、先にありきで進めていることに非常に大きな問題がある。
 - ・これまでの練馬区の見解を切り替えて「IC、地上部道路が必要。外環整備をすぐにやれ」と言ったのが前区長と党議員、現区長である。
 - ・区民サービス、福祉を切り捨てながら大型カイエンスばかり優先していく、練馬区の新行革感と言われる自治体思想が本質にある。
 - ・練馬区が外環先にありきの考えを撤回し、地元住民の声聞きながら進むようがんばっていきたい。
- (議員)・地元の意見を行政にしっかり伝えてほしい。
 - ・地元と地域という言葉は全く違う。練馬区は練馬区全体を地域、国は日本全体が交渉の地域で、地元のみなさんの話と並ばない。
 - ・地元のみなさんの声を聞いてからやれば今回の図面は出てこない。
 - ・ずっと以前から外環を地下を通す動きがあったが、地域住民や経済情勢を考えて手がつけられなかったのに、急遽ここに来て動き出した。
 - ・青梅街道ICの杉並側の出入口をなくした理由が明確になれば、今日は素晴らしい話し合いになったのではないかと思う。
 - ・政治的な判断で地元を押しつけて行政が進むなどあり得ない。是非改めてもらいたい。
- (住民)・国土交通省・東京都・練馬区は、元関町一丁目町会住民の総意として、また「話し合い」参加者全員の総意として青梅街道IC設置に絶対反対であることを認め、真摯に受け止める事。
 - ・本日の「話し合い」では住民の疑問や不安は何ら解消されていない。国土交通省・東京都は第2回目の住民との「話し合い」を早期に設定する事。
 - ・最低限、住民の疑問が解決されない限り、国土交通省・東京都は青梅街道IC設置を含んだ都市計画変更決定をしない事。練馬区は、地元住民の意向を無視した青梅街道IC推進の方針案を取り下げるよう強く要望する。

練馬区 意見を聴く場 議事概要

日時：平成17年12月12日(月) 18時30分～20時30分

場所：勤労福祉会館

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民81名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
練馬区	中村 環境まちづくり事業本部 本部長 平野 都市整備部長 朝山 交通企画担当課長 内木 まちづくり第二担当課長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（練馬区～杉並区の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第19号、第20号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（練馬区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（8/10、9/10、10/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

東京都

- ・みなさまの意見を聞きながら、計画の案を練っていく。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・昭和41年に決定され、45年に凍結したのになぜやるのか。
- ・本線は大深度なのに地上部街路や青梅街道インターチェンジをなぜつくるのか。住民の被害は大きく、メリットはない。
- ・国は三環状と言うが、環状道路間の距離のバランスがとれてない。
- ・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の整備はやむをえないのではないか。

（回答：国土交通省）

- ・昭和41年の計画には、住民はもちろんのこと、沿線区市、都議会の反対が

あった。その後も、交通量は激増し、外環の必要性がより高まった。

- ・中央環状新宿線は都市内道路、圏央道は広域的な地域を結ぶ道路であり、外環は23区を囲んで都内の通過交通を排除し、東京全体の交通を抜本的に改善する道路であり、それぞれ役割が異なる。

【インターチェンジについて】

- ・青梅街道インターチェンジについて、国は「練馬区が反対すればやめる」と言い、練馬区は「住民がダメと言えれば考え直すこともある」と発言した。
- ・杉並区は青梅街道インターチェンジに反対したのでつくらず、練馬区は賛成したからつくるようであるが、利用者は郊外の人で地元の住民ではない。
- ・フルインターチェンジと比較してハーフの場合の利便性はどの程度か。練馬区は利便性が低くても地元を犠牲にしてつくるというのか。
- ・インターチェンジが3箇所の場合の交通量予測データを今まで3回お願いしているが出てこない。
- ・インターチェンジ周辺の交通量予測で、結果の表示のされ方が以前の資料と今回の資料でなぜ異なっているのか。
- ・青梅街道の車線数は世田谷通りの倍だが、青梅街道は既に4.8万台もの利用があって世田谷通りの2万台よりも多い。周辺の交通量が変わらないのに、なぜ青梅街道だけにインターチェンジをつくるのか。
- ・大泉JCT周辺の立ち退きを少なくする方法はないのか。

(回答：国土交通省)

- ・東八と大泉のインターチェンジが10kmほど離れているため、真ん中に位置する青梅街道インターチェンジの利便性が高く、ハーフにしても1万台以上の需要が見込まれる。
- ・地元区市の意向のみでインターチェンジの案を示した訳ではない。広域的な利用などの利便性や影響、地元の意向を尊重して「考え方」の案としている。
- ・「練馬区が反対すればやめる」というのは「地元を代表する区市が反対するような計画は事実上できない」ということ。
- ・配布した資料とは別に「将来交通量について」にインターチェンジが2.5箇所の場合の交通量予測データを出している。インターチェンジが2.5箇所に増えるため、青梅街道、インターチェンジ利用交通量が従前の予測よりも若干減る。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフにした場合、青梅街道の郊外側では若干増えるが、都心側は減ると予測している。
- ・現況と比べて交通量が多いか少ないかという表現の方が分かりやすいのではとの考えから、前回と今回で予測結果の表示が異なる。
- ・世田谷通りにインターチェンジをつくった場合の利用は約2万台と見込んでおり、近くに東京インターチェンジがあること、2車線の交通容量では対応できないことなど、世田谷インターチェンジは設置しないこととした。
- ・大泉JCTは本線分合流を地上から工事する必要があり、大きな用地が必要。技術開発を踏まえて小さくできるよう検討していきたい。

(回答：練馬区)

- ・地域によって反対があるのは承知しているが、区は区全体を考えなければならず、区としてはフルインターチェンジを望んでいる。
- ・利便性だけでなく影響も考えなければならない。

【まちづくりについて】

- ・2000億円もかけて青梅街道インターチェンジをつくる前になぜ周辺道路を整備しないのか。整備してからインターチェンジの必要性を検討すべき。
- ・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。

- ・現状の道路整備について練馬に陳情したが区境のため等で対応が悪かった。この周辺の道路は2tトラックが通るほどの余裕はないが、交通量が多い。
- ・上石神井駅周辺のまちづくり協議会は駅周辺の渋滞解消をするため、千川通りから新青梅街道の間の地上部街路は必要であると言っている。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジによる道路の分断について、全部は復元できないが、地域の方の行動やご意見を聴き、構造を具体化していく中で検討していきたい。

(回答：東京都)

- ・周辺道路の整備も計画調整しており、既に事業化しているものもある。
- ・周辺道路に関する質問は個別に受けて担当部署から説明したい。

【環境影響について】

- ・大深度の地上部への安全性は大丈夫なのか。地震の際の補償はどうか。
- ・八の釜憩いの森が地上部の工事区間にあるが、将来どのようなになるのか。
- ・地下水系は誰にもわからないので、湧水は復元できないのではないのか。
- ・三宝寺池や石神井池の湧水に影響がないよう十分に検討してほしい。
- ・トンネルから出た地下水は三宝寺池や石神井池に戻す等、再利用できるような計画を盛り込んでほしい。
- ・地下水は浅くても深くてもトンネルを掘れば影響がある。圏央道で八王子城跡の御主殿の滝が枯れた失敗を繰り返してはならない。影響がないと言っていたが、現実にあった。問題が生じたときの責任はどうとるのか。
- ・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。
- ・換気塔は実際にどこで試験的に設置されているのか。本当にきれいな空気で排出できるのか。どのような工法を使うのか。
- ・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のか。
- ・換気所は2箇所しかないのか。それで排気ガスを全て処理できるのか。
- ・工事の事前と事後の両方で影響の有無を調査するのか。
- ・環境への影響を抜きにして外環の必要性のみの議論をすべきではない。環境への影響の答えもなしに進むべきではない。
- ・小田急の高架線の事例で被害を受ける住民に原告適格が最高裁で認められたのに、外環に関しては住民と行政側の環境への考え方が乖離している。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・地上部への安全性を大深度トンネル技術検討委員会で検討している。地震の際も地上部に影響のないような構造物にする。
- ・八の釜の森は計画線に含まれるので保存は難しいが、残せる部分は残したい。周辺の環境に配慮した形にすべく、復元できないか真剣に考えたいので地域の方の意見を聞きたい。
- ・湧水の復元は簡単にできるものではないと思うが、地域の方々が納得できるような対応をとりたい。
- ・地下水の概ねの方向は把握している。地下水の水脈は浅いため大深度の工事による影響はないと思うが、地上部の工事は地下水の流動を阻害する恐れがあり透水層を設置する等の対策をとる。
- ・御主殿の滝の件は必要であれば担当から返答する。
- ・地下水対策に薬剤を使うか等の工法は現段階では決まっていない。薬液注入以外にも、凍結工法などの様々な工法がある。
- ・換気所はトンネルの出口周辺に合計4箇所あれば大丈夫と考えている。

- ・排気ガスについて、SPMは電気集じん機を用いて処理する。脱硝装置は湾岸線の京浜島で実験しており、効果があると出ているので、技術開発の動向を見ながら適用を検討したい。
- ・環境については、環境影響評価で第三者の専門家の意見を聞きながら予測評価をしていくことになり、その中でしっかり説明をしていきたい。
- ・工事の影響は事前事後とも調査する。調査範囲は工事を実施する段階で示す。
- ・合成写真は概念図をもとに緑化した場合のイメージであり、今のまま残せるとは考えていない。ケヤキの移植が可能か工事の実施段階で考えていく。緑化だけでなく沿道の人のために歩道を設ける等も今後検討する必要がある。

(回答：東京都)

- ・環八では井荻トンネル供用後、換気塔周辺で二酸化窒素濃度が減少した。他の要因もあると思うが、換気塔を設置することで必ずしも悪くなるものではない。

【用地・補償について】

- ・外環の移転補償は630棟との新聞報道があったが、どのような補償がされるのか。
- ・環境施設帯にあたる戸数は全部でどのくらいか。また、環境施設帯の整備後に戻って生活することは可能なのか。立ち退かないといけないのか。
- ・鉄筋の家の建築が許可されない。また、地下40m以下には住民の許可がいらぬというのはおかしい。
- ・目白通りインターチェンジ周辺で多くの地元住民が立ち退きを反対している。
- ・子供たちにとって学校がなくなるということがどんな気持ちかわかるか。

(回答：国土交通省)

- ・移転補償の対象は、環境施設帯の部分は約6haで約290棟。41mよりも浅いトンネル区間は約130棟で、地上部街路がなければ移転はないが、区分地上権で補償をする。41mより深い部分は大深度法で適用すれば補償はない。
- ・新聞報道の630棟というは世田谷等を含めた全体での棟数である。
- ・開削うめもどしの土地は基本は買収であるが、地域の総意で戻ってきたい人が多ければ、難しいが手法が全くないわけではない。地域の声を聴かせてほしい。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の都市計画線の内側には都市計画制限がかけられている。

【進め方について】

- ・大衆に関する意見に限定すべきではない。意見の取り扱いは公平にすべき。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。
- ・意見を聴く会の開催を知らなかった。もっと積極的に情報提供すべき。
- ・計画は決定していないというが、反対が大きければ計画は変更するのか。

(回答：国土交通省)

- ・限定するという意味ではなく、なるべく地域についての意見等を聴きたいという意味である。
- ・開催のお知らせはチラシによるポスティング、公共施設への掲示、区市報、ホームページなどを使って沿線区市の皆様には情報を提供している。足りない所があれば今後、どのような広報がいいのかを検討していきたい。
- ・計画概念図はたたき台であり、意見を頂きながら直すべきところは直す。

練馬区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月15日(木) 18時30分～20時30分

場所：関区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民81名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長
東京都	鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長 臼田 外かく環状道路担当課長
練馬区	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐 中村 環境まちづくり事業本部 本部長 平野 都市整備部長 朝山 交通企画担当課長 内木 まちづくり第二担当課長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（練馬区～杉並区の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第19号、第20号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（練馬区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（8/10、9/10、10/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
将来交通量について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、PI沿線会議や地域PIなどで外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・現在は案の段階で外環をつくと決まった訳ではない。今後も引き続き環境・生活への影響を考慮しながら具体化へ向けて地域の課題などを伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・総工費1兆円と言われているが、財源をどう確保するのか。
- ・東京都と練馬区の財政規模と借金をそれぞれ教えてほしい。
- ・福祉予算が削られているのになぜ道路を造るのか。
- ・借金が多い国が無理して道路を造るより、カーシェアリングを用いて交通渋滞に対処してはどうか。
- ・道路利用者が費用を負担するというが、まだ整備されていない道路には利用者はいないのに、どうやって負担するのか。
- ・休暇やレジャーが多様化した結果道路利用が時間的に分散し、利用料の高い有料道路は使わないという人も多い。そんな中で外環がペイするためには、外環の値上がりを見込んだ償還率なども考慮に入れてより厳密に予算の計算

をするべきだ。

- ・首都高6号線から中央道へ行く際に環状道路がないのは不便である。

(回答：国土交通省)

- ・事業費は事業主体が民営化会社であれば建設費建設費を調達し、利用料から返済する。国が事業主体であれば道路利用者に払ってもらうということでガソリン税などから財源を確保する。いずれも、予算の範囲内で事業をする。

(回答：東京都)

- ・財政再建に取り組んでおり、赤字債は発行していない。財政規模は約5兆円である。借金の残高については資料の持ち合わせがない。福祉も道路も大事だと考えており、限られた予算の中でやり繰りしている。

(回答：練馬区)

- ・借金残高は概ね1千億円程度である。

【インターチェンジについて】

- ・練馬区は住民の意見を十分聞かずに練馬側に青梅街道インターチェンジをつくると言っている。経緯をきちんと説明してほしい。
- ・地元は杉並も練馬もインターチェンジに反対しているのに杉並区が反対していることが理由で練馬区側だけ造る合理性がない。
- ・当初は3ジャンクションだけの案であったのにその後にインターチェンジを設置する案が出てきたのは、もともとインターチェンジを造ろうと思っていたからではないか。青梅街道インターチェンジをやめる気はあるのか。
- ・練馬区の委託調査や国と都が出したインターチェンジ特集号を見ても、青梅インターチェンジが大泉の渋滞解消にならないことははっきりしている。
- ・関越道と都心環状を結ぶ高速道路だけがない。大泉利用の8割が都心方面へ向かうのだから、青梅街道インターチェンジに1千億円を費やすより、関越～中央環状落合付近を目白通りの地下で結ぶ路線を早く整備するべきだ。
- ・地元の人には裏道を知っており、所要時間が大して変わらない高速道路をわざわざお金を払って使わないので、青梅街道インターチェンジは必要ない。
- ・千葉外環のインターチェンジのそばに住んでいるが、外環ができてから地域の交通が良くなった。年間で富士山が見える日も増えた。
- ・荻窪方面から来て右折してインターチェンジに入る際に、右折車両が青梅街道に残るため渋滞が発生するのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジは国と都の案であり、これに決まったわけではなく、意見を聴きながら計画を変えることはあり得る。
- ・放射方向と環状方向の道路の役割に違いがある。放射道路を結ぶことが環状道路の役割の一つであり、双方をバランス良く整備することが必要である。
- ・有料道路に対する価値の考え方は、時間だけでなく安全性や走行しやすさなどもある。

(回答：練馬区)

- ・南向きの出入口がないと利便性は劣る。しかし、青梅街道インターチェンジを設置することで練馬区内、特に大泉周辺の細街路や生活道路に入ってくる通過交通を排除することができる。そのため、青梅街道インターチェンジは必要である。

【地上部街路について】

- ・上石神井の地上部街路は外環とセットではないと言っているが、「考え方」には周辺の道路整備を沿線自治体と検討すると書かれており、騙されている気がする。

(回答：国土交通省)

- ・「考え方」は特定の地域に限定したのではなく、それぞれの沿線地域で様々な事情で不安を持っている方にビジョンを示すものである。周辺の道路整備についても各沿線自治体と共に検討して行きたいと考えている。

(回答：東京都)

- ・地上部街路は道路ネットワークや、防災上、環境保全上必要だと考えている。

(回答：練馬区)

- ・地上部街路は練馬区のまちづくりにとっても必要だが、インターチェンジが前提のものではない。

【まちづくりについて】

- ・利便性といいながらなぜ井草通り、千川通りなどの一般道を整備しないのか。
- ・区のまちづくりイコール道路をつくることなのか。
- ・上石神井駅周辺地区まちづくり協議会で青梅街道インターチェンジによる影響について検討するために、インターチェンジの是非、メリット、デメリットを討論し、意見交換するべきである。
- ・区は2001年から2004年の4年間でまちづくりに1億8千万円を使ったかどうか、イエスかノーで答えてほしい。
- ・一般道の整備を8年前から練馬区に陳情しているが、交通事故の報告があるにもかかわらず整備に時間がかかり過ぎる。地域の安全を考慮してより迅速に対応してほしい。

(回答：練馬区)

- ・道路整備については限られた予算の中で、優先順位をつけて進めていく。井草通りと千川通りの交差点は、立体化を含めて検討しているがまだ時間がかかると考えている。
- ・上石神井のまちづくり協議会は今後のまちづくりを進めるうえで、もっと幅広く参加してほしいと思う。
- ・上石神井のまちづくりの調査費1億8千万円には外環の調査費も含まれる。

【環境影響について】

- ・八の釜が破壊されるといった重要な情報がなぜ資料に出てこないのか。環境に与える影響を隠しているのではないか。
- ・青梅街道インターチェンジ周辺のケヤキは残すのかと聞いたら、幅を拡げるので切り倒すと答えた後、移設したいと言った。高さ20mのケヤキを数十本も移設できるはずがなく、その場しのぎの回答でしかない。
- ・外環の計画はエコロジーや共生という言葉のなかった40年前に作られたもので、環境問題が叫ばれている時代にそぐわない。
- ・換気塔から排気ガスが地域にばら撒かれ、一旦破壊されたまちや環境は元には戻らない。環境を改善すると言うが、行政の担当者はインターチェンジのそばに住めるのか。
- ・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。
- ・千川通り近くに排気塔が作られ、杉並区側には作られないので、その周辺の排気ガスは全て千川通りの方に上ってくるのではないか。
- ・千川通りも整備されれば交通が増える恐れがあるが、住民の生活環境や健康を区はどう考えるか。
- ・地下なら仕方ないが地上は影響が大きい。伝統ある小中学校や故郷がなくなるのは辛い。
- ・外環ジャーナル20号の裏面で、杉並区の小学校、周辺環境への影響、交通集中への懸念の記述があるが、練馬区にはこういった懸念はないと思うのか。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・環境は重要で、地域への影響には対処していく。
- ・外環は首都圏一円の交通を改善し、環境も改善すると考えている。交通はスムーズに走っているほうが排気ガスの排出量も少ない。環境は全体として良くなる。青梅街道インターチェンジ周辺の交通や環境も重要で、地域への影響は今後予測・評価していく。
- ・青梅街道インターチェンジの換気所はランプ部分のみの排気を処理することを想定しているので、本線走る車の排気ガスを集中して撒き散らすということはない。
- ・案の変更はあり得ると言ったが、利便性のみでなく地域への影響、住民の声、環境への予測評価などを判断していかなければならない。

(回答：東京都)

- ・交通を円滑にすることによって環境の改善効果も期待できる。高速や一般道路のネットワーク整備を通して更なる改善を図りたい。
- ・道路を整備するに当たっては大気環境基準を守れるようにする。私共も含めてインターチェンジのそばに住むことに問題はないと考えている。

(回答：練馬区)

- ・環境が地域に及ぼす影響を評価し、環境基準を下回るようにして頂きたい。
- ・杉並区での懸念は当然練馬区にもある。ただ、まだそれを判断するだけのデータが不足しているので、国や都に求めていきたい。

【進め方について】

- ・交通量の資料は重要であるから全員に配布してほしいと言ったのに、対応していない。必要ない、ごまかそうと思っているのか。
- ・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。
- ・今日を含め3回の意見を聴く会は、資料も説明も同じで、我々の意見が反映されていない。我々が何を言っても聴くつもりはないのだろう。
- ・国も区も結局は造るという考え方でしかないと受け止められる。この場は単なる説明会で、説明義務を果たしたという将来の言い訳の場においても意味がないので退場する。
- ・書類の不備もそうだが、ボイコットする人が出るような会議であることを反省し記録してほしい。
- ・時間がなくなって質問に答えられないまま既成事実にしてほしくない。杉並区も練馬区も参加できる形で、インターチェンジの近くで意見を聴く会をまた開いてほしい。
- ・外環を考える住民団体に要望書を作って出したが国からも都からも返答がない。誠意が感じられない。
- ・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。
- ・立ち退くつもりはないし、裁判を含め徹底抗戦する構えはある。そうなれば安く早くはできないだろう。政治責任が取れるのか。
- ・いかに造るかという話しかしていない。まちづくりというのは道路を造ることか。地域に住んでいる人たちの意見を聴いてほしい。
- ・行政側に中立的な立場の人が参加すべき。それぞれ自分が適任だと思うか。
- ・財政難の時に莫大なお金を費やすのは、大手ゼネコンと癒着しているからか。

(回答：国土交通省)

- ・「将来交通量について」が十分な部数準備できていなくて大変申し訳ない。至急コピーして配布し、帰られた方には送付する。今後このようなことのないようにしたい。
- ・意見を聴く会の目的は、計画の具体化に向け住民の方の意見を聴くことである。
- ・住民に意見を聴く機会はこれで終わりではなく、またいろいろな場を設けたい。杉並区にも意向を伺い、決まり次第お知らせする。
- ・まだまだ足りないというご指摘はあるが、国土交通省の代表として誠意を持って勤めたい。中立かと問われれば、外環を推進する立場である。ただ、地

域に悪影響が及ぶ場合には造ってはならないと考えているのでしっかりと検討を行いたい。

- ・公共事業の予算は毎年3パーセント程度削減されているが、公共事業は生活を支えるため必要なものであり、何を優先するのかをしっかりと考えてやっていきたい。

- ・ゼネコンとの癒着は全くないし、そういうことで仕事をしている訳ではない。

(回答：東京都)

- ・我々は都市計画を調整する立場であり、環境の観点も含めて調整している。

(回答：練馬区)

- ・住民の協力を得て検討を進めて行くことが基本である。町会の意見などにも責任ある対応をしていきたい。

- ・適任かとの問いについては、自分で判断することではないが、できるだけ中立的な立場で進めていきたいと考えている。

- ・地域の方々とは十分な話し合いが必要だと考えている。区としてきちんと責任の取れた対応を図っていきたい。町会として協力が得られなければまちづくりを進める事は難しいと捉えている。

- ・区とゼネコンとの癒着はあってはならないし、全くない。

練馬区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月11日(土) 10時00分～12時00分

場所：練馬区立泉新小学校

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民68名

	国土交通省	山本 東京外かく環状道路事務所長 川端 東京外かく環状道路 副所長 鈴木 東京外かく環状道路 調査課長
東京都		臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
練馬区		平野 都市整備部長 朝山 交通企画担当課長 内木 まちづくり第二担当課長

提示資料： 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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
外環(関越道～東名高速)計画概念図(1/10～10/10)
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、21号、22号
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策
外環オープンハウスアンケート結果（練馬区）
外環の地上部の街路について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・外環については、これまでPI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・地域のみなさんからの外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・外環が大泉でどん詰まりになっているので、外環から来た車があふれ騒音や排気ガスの問題が起きている。その問題を考えて計画したのか。行政の無計画だ。早く今の計画を進めて欲しい。
- ・大渋滞や騒音、排気ガスへの対策をとれないのか。対応していると言うが、されていない。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・外環と関越がこの地域で止まっていて地域の方には大変ご迷惑をお掛けしており、また、昭和41年から権利制限のかかっている方にはご不便をおかけしており、大変申し訳ないと思っている。
- ・外環は都心部を一周して十分に機能する環状道路であり、一周必要だと考えている。改めて外環について理解を頂くため、こうして各地域を回っている。
- ・この地域では「南進を」という声をよく聞くが、新しく沿線になる方は「大泉と同じ問題が起きるのではないか」との心配があり、理解を得るため構造や環境の検討をしている。皆様の声を十分認識し、できるだけ早く見通しが付くよう努力していきたい。
- ・練馬IC付近の対策の必要性については、管理している東日本高速道路株式会社に今の意見を伝えさせていただく。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・オープンハウスの模型などを見ると、この地域は道路に囲まれていることを強く感じた。外環延伸部分と関越道を繋ぐランプを地下化し目白通りの下を通るようにできないか。そういう検討はしたか。
- ・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、対応するのか教えて頂きたい。
- ・目白通りの北園から谷原までの状況はみな頭を痛めている。大泉インターチェンジだけの問題ではなく、青梅街道インターチェンジがハーフインターになり、東名に行く車が大泉にも半分程度の車が押し寄せてくるのではないか。国はハーフインターで腰を引くのではなく、しっかりした姿勢をとって欲しい。
- ・かつて扇大臣が言ったなるべく地下で処理しようという考え方で進めて欲しい。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の深さの外環本線は下に何も無いのだから、それを下げるのは何でもないはずだ。もっと発想を転換し工夫して欲しい。だめなら意見を聴く必要はないだろう。
- ・PI会議でもこの種のことを言っているし、文書での回答も求めている。
- ・なぜ青梅街道インターチェンジがハーフインターになるのか、練馬区と東京都、国交省からそれぞれ回答を頂きたい。

(回答：国土交通省)

- ・ランプを地下にできないかというご質問だが、ここには白子川があり、外環本線が地下浅いところで潜っていくため、地下にすると工事が非常に輻輳する。また、ランプの関越道との取り着きが500m以上も先になり、影響範囲が大きくなることから、目白通りの上を通る計画が適当ではないかと考えている。
- ・目白通りの上をまたぐランプを地下にして欲しいという意見は複数の方から頂いている。影響範囲が非常に大きくなる欠点はあるが、どう影響が出て、案によってどう変わるかしっかり説明することが必要と思っている。
- ・大泉インターチェンジと練馬インターチェンジはそれぞれ約4万台出入りしている。外環が南伸すると約2~2.8万台に減ると予測している。目白通りインターチェンジの動線は、交差点が近接しており、非常に複雑になる。
- ・目白通りにインターチェンジの出入口を付けた場合、目白通りとの交差点がどうなるかは警察と相談しているが、現在の都市計画線の外まで拡幅することにはならないと思う。今後はっきりしたら説明していきたい。
- ・青梅街道インターチェンジについては様々な意見がある中で、今回北側だけのハーフで意見を聴いている。フルインターだと効果も高いが影響も大きい。意見を聴きながら検討したい。
- ・地下を有効に使うべき、発想の転換をとということについて、しっかり検討したい。

(回答：東京都)

- ・都市高速道路を地域の人に便利に使ってもらうには、一定間隔で出入口が必要と考えている。様々な意見があることは承知しており、ご意見を頂きながら最終的な判断をしていく。

(回答：練馬区)

- ・インターチェンジについては区域全体で捉えており、青梅街道インターチェンジもフル整備が必要と考えている。大泉インターチェンジ1箇所集中する弊害が出ているので。少しでも分散させる方策がないか、国や都が出しているものにとらわれず検証していきたい。

【地上部街路について】

- ・大泉通り付近に家があるが具体的にどうなるのか教えて欲しい。
- ・西武線との交差部について鉄道会社との話し合いはどうなっているのか。
- ・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。
- ・地上部は都道になるのか。

(回答：国土交通省)

- ・外環本線は西武池袋線との交差部では地下30m位を、地上部は全く工事せずトンネルで抜ける。影響がないと考えているが、事業実施段階で鉄道会社とは話をしていけないといけない。

(回答：東京都)

- ・大泉通りについては後で地図を見ながら回答させて頂く。
- ・まだ外環の都市計画を高架から地下に変更しようということで意見を聴いている段階であり、変更した後に地上部道路の取り扱いはご意見を聴きながら今後検討を進める。その中で西武池袋線との交差も考えたい。
- ・都道になるかどうかは未定である。
- ・今回の計画概念図でグレーの道路は、地元の人たちが普段の生活で使ってもらえるような片側一車線ずつ道路である。目白通りのように大きなものではない。車線の幅員は通常3mである。

(回答：練馬区)

- ・本線は地下でということだが、区としては区内の道路ネットワークとして地上部街路が必要と考えており、みなさんと話し合っていきたい。

【環境影響について】

- ・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が地元では強い。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。
- ・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。
- ・埼玉の新座で、何百年続いた神社の大きな森がつぶされて住宅になった。何をすることも資金が先に立つ。無駄遣いや議員を減らしてお金をまわして欲しい。東映撮影所のところも開発された。だんだん環境が壊れていくことに寂しさを感じる。環境のことをよく考えて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・今の外環がこの位置に来ているので、八の釜を大きく避けることは困難だが、貴重な緑地であり、代替の整備を図っていく必要がある。環境施設帯や蓋がけ部分は緑化できるので、一定程度はその緑地で確保できる。湧水についても全てかかるのか設計をしたわけではないが、保全や代替整備の検討が必要である。地下に大きな構造物があるので、残す事ができたとしても湧水には影響が生じると考えられ代替整備が基本になると考えている。
- ・八の釜への影響について、今の森は、大部分は消失してしまうので、緑地を確保するよう環境施設帯の部分を地域の皆さんと一緒に検討したい。ご意見をいただければ参考にさせて頂きたい。
- ・大気汚染は、経年で見ると昭和40年代よりは首都圏全体が悪化している。現

在、東京都や国の規制によりNO₂はわずかに減少し、SPMは明らかに減少している。NO_x・PMは自動車単体規制等により平成17年には都全体で環境基準がほぼ達成できている。長期では悪化しているが、この数年では顕著に改善している。

- ・大気の状態について、埼玉の外環ができる前のデータは、常時観測している地点があると思うので、探して提供したい。
- ・無駄なく真に必要な道路を集中的に整備するとともに、しっかり環境対策を行って生活を守ることが重要である。ご指摘を踏まえて検討したい。

(回答：練馬区)

- ・八の釜は現状のままでは保存できない状況。いかに回復していくか、まだ時間もがあるので地域の皆さんと話をしていきたい。

【用地・補償について】

- ・今日の説明は、地域に必要なポイントが抜けている。立ち退かなければならない人、残地がある人、工事中や後に直接影響を受ける人、そして周辺の環境を考える人に対する詳細な計画が説明されていない。何年後に工事をし、補償はどうかといった具体的な説明が欲しい。
- ・1年前に家を建て替えた際、高速の緑地帯で土地を三角に取られることが分かり、図面を変更するのに非常に苦労した。今度地下にするというのが、その穴の位置はどの辺りになるのか。
- ・地上の道路が今6mなのが3mになるというのは困る。うちの部分がどうなるのか教えて欲しい。
- ・皆さんが最も心配しているのが補償と代替地である。高齢者が多いので、早く何とかして欲しいと思っている。中国の三峡ダム工事は100万人の大移動を担当者1人が30軒担当し、夜家を回るなど親切だ。補償問題に対しては住民に豊かさを与えている。農民に1600km離れた上海の家と生活費を払っている。鳥取県のダムでは260億円の迷惑料を払っている。住民への十二分な補償と代替地確保に汗を流して欲しい。そして豊かさを与えて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・影響を受ける方にはきちんと説明をしないといけないが、各段階で説明できることがあり、今は地域の皆さんにご理解頂けるようしっかり検討を進めたい。
- ・これまでは外環が必要か否かの広域的な検討をしてきた。計画段階では、影響を与えることになる沿線地域に近いところで広く意見を聴いていきたい。
- ・すぐ工事が始まるのか、また補償がどういう手続きかということだが、都市計画変更の手続きに1~2年かかり、事業化はその後になる。用地の取得について、計画概念図はおよその目安で示しているが、現地の測量をしてから道路施設を設計し、さらに用地を厳密に測量して用地取得に入る。事業化したら測量、設計の説明会を必ず設け、具体的な施設の設計や保全対策について説明し、意見を聴く。用地取得については用地測量の際に用地説明会を行い、補償は個別に交渉する。工事になると実施時間や安全・環境の確保について工事説明会を行う。現段階でこれがいつになるか直ちにお応えできないが、その段階が来たら地域の方には丁寧に説明したい。
- ・補償の関連で、三峡ダムは制度が違うのでそのままというわけにはいかないが、ご意見の主旨は理解した。

(回答：東京都)

- ・建替えについては、ご迷惑を掛けて申し訳ない。後でご自宅の場所を地図で確認して相談させて頂く。

【まちづくりについて】

- ・この辺りは道路が狭く車の台数が多いため、救急車や火事の場合行き交えない。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。とにかく今のままでは住みにくい。

- ・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。
- ・泉新小・三原台中の学区域や生活圏が分断されないか心配である。国と都はどう考えているのか。

(回答：国土交通省)

- ・三原台地区が抜け道になってとくに週末非常に多くの車が通るのは、大泉インターチェンジが外環の終点になっている影響が大きいと考えており、外環の南伸で改善すると考えている。地上部でのアクセスや都市計画道路、地域のまちづくりも併せて検討しなければいけない。
- ・大型車の規制については、警視庁、都、区と検討しないといけない。
- ・地域分断についてだが、計画概念図は基本的な考え方として出入口や主要道路しか図面にしていない。地域の皆さんと話し合いながら、通学路をどう繋ぐかなど決めていきたい。

【進め方について】

- ・説明が難しく理解できない。
- ・外環を途中でやめることなく最後までやって欲しい。
- ・関町の方には反対者がいて、計画が進まない。反対連盟は昨日までに8千人の名簿をつくり、1万人になったら提出すると言っている。地下だけなら明日にでも賛成するが、地下も地上もならば訴訟をやってでも反対すると言って平行線である。早期事業化のため地下方式にして欲しい。地上もと言うのなら反対者とねばり強く話し合って欲しい。

練馬区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月12日(日) 10時00分～14時00分

場所：上石神井中学校

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民139名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
練馬区	平野 都市整備部長 朝山 交通企画担当課長 内木 まちづくり第二担当課長

提示資料： 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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10～10/10）
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、21号、22号
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策
外環オープンハウスアンケート結果（練馬区）
外環の地上部の街路について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・外環については、これまでP I沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・地域のみなさんからの外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・都が作成した環境基本計画に書かれているように、環境の危機は深刻である。高度経済成長が終わり、バブルがはじけ、少子高齢化をむかえるこの時代にどうして外環をつくらなければいけないのか。
- ・都知事は2016年に東京でオリンピックをやるから、それに向け3環状の整備をすと言っている。今の計画では10年後にはまだ外環は完成していないと思うが、それでもいいのか。
- ・都市計画決定してから40年経っても外環ができないのは、計画の内容が悪いからである。

- ・平成42年には何もしなくても交通量は減少するので、財政難の中、あわてて外環をつくる必要はないのではないか。
- ・住民がこれだけ反対しているのだから外環の計画を取り消した方がいい。

(回答：国土交通省)

- ・現段階では、外環を整備すると決まった訳ではない。
- ・外環の計画が40年間止まったままのため、非常に多くの方々に迷惑をかけている。地下にしていけるだけ影響が小さくなるような計画を示しながら、意見を聴いているところである。
- ・人口だけで交通量が決まるわけではないが、今後、人口が減少しても、当面は自動車交通量は増加を続ける。いずれ交通量も減少することになり、これを前提としている。
- ・これまでの交通量推計では、実績と比較して過小に予測しているのが実態である。少子高齢化するから外環は必要ないという訳ではない。

(回答：東京都)

- ・三環状ネットワークの構築を重点の目標と考えており、オリンピックの開催に関わらず、外環は必要と考えている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・青梅街道インターチェンジだけがジャンクションがないのに計画されている。青梅街道インターチェンジに関して詳しく検討してみても、プラスになることはほとんどない。
- ・3月の練馬区議会の交通問題特別対策委員会で、青梅街道インターチェンジをフルインターでつくと区の部長が断言していた。
- ・青梅街道インターチェンジをつくることは、練馬区が住民を無視して推進してきた表れである。
- ・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。なぜ提案を無視して青梅街道インターチェンジが必要であると言っているのか。
- ・青梅街道インターチェンジに係る508世帯にアンケートを実施したところ、90%以上が青梅街道インターチェンジはいらないと回答した。また、反対であるということの署名を8,000名以上の人から頂いている。この結果を踏まえて国、都、区と話し合っていきたい。
- ・青梅街道インターチェンジが整備されれば環境が良くなる訳はないため、整備してほしくないというのが住民の意思である。
- ・反対の署名をした人たちが分かるように地図上にプロットした。地元が青梅街道インターチェンジを必要ないとするのであればつくりたくないと言っていたが、この地図を見る限り、明らかに必要ないとする人が多い。
- ・杉並区側にインターチェンジができないのは、杉並区が住民にアンケートを行い、80%以上が反対との結果が得られたのでつくりたくないことになった。練馬区でも同様のアンケートを行い、90%が反対という結果になったことを練馬区はどう考えているのか。
- ・青梅街道インターチェンジと地上部街路はつくりたくないでほしいというのが、地元の方の意見である。
- ・外環の整備には賛成でも、換気塔ができることには反対という人がいっぱいいるはず。反対しているのは、青梅街道インターチェンジがつけられて換気塔がつけられるからである。
- ・インターチェンジまでのアクセス時間を5分短縮することは、1000億円かけて、400軒が移転して、何年も工事をして、住民が被害を被ることの理由にならない。
- ・国の財政が破綻しかかっているのに、なぜ青梅街道インターチェンジのような無駄なものをつくらなければいけないのか。

- ・青梅街道インターチェンジは練馬区民の利便性には意味がない。
- ・青梅街道インターチェンジの整備に賛成している人は駅前が整備されるからであって、インターチェンジができて便利になるからではない。
- ・住民の90%以上が青梅街道インターチェンジに反対していることが示されたということは、国が決めてもインターチェンジをつくることはできないはずである。青梅街道インターチェンジをつくらうとすれば地元に対抗され、この先何十年も外環の整備はできないと思う。
- ・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。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフにしても機能が発揮されないので、環境保全の面からも反対である。
- ・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になる路線を優先して整備する方が妥当ではないか。
- ・青梅街道インターチェンジを設置すれば、環八や目白通りの渋滞が緩和することで、青梅街道が渋滞することになるのではないか。
- ・大泉は外環や青梅街道インターチェンジの整備で緩和されるかもしれないが、それ以上に青梅街道は渋滞してしまい、それでは何の意味もない。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフで整備しても、整備しない場合と利用交通量が1000台しか変わらない。誤差の範囲程度であり、1000億円をかけて整備する必要はない。
- ・青梅街道インターチェンジは渋滞緩和に関して役に立たず、むしろ渋滞を促進させるのではないか。
- ・「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フルインターにするために、杉並区を説得する目的で作成したような気がしてならない。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフにしたことには政治的な判断があるのではないか。誤った政治判断のために土地を追い出されたくはない。
- ・青梅街道の交通量は現況と平成42年がほぼ同等ならば、青梅街道インターチェンジは必要ない。
- ・同時期に作成した将来交通量の資料で数字に整合性がないのはなぜか。
- ・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。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。
- ・前回の意見を聴く会で提出した将来交通量の質問を文書で回答してほしいと言ったが、回答がない。
- ・地元では青梅街道インターチェンジをつくっても無意味だとわかっている。どんなデータを示されても、我々は納得できない。
- ・外環はPIで住民の意見を聴くと言いつつなぜ聴かないのか。どうして青梅街道インターチェンジをハーフにするような案が出てくるのか。
- ・青梅街道インターチェンジを設置する理由が消滅しているのでもう整備を止めるしかないのではないか。杉並区も杉並側に影響があるかたちでは困っている。

(回答：国土交通省)

- ・練馬区が必要ないと言えば止める、と言うのは、区がいらないと言うようなインターチェンジは事実上つくることはできないということ。平成15年の方針に沿って、地元の意向でインターチェンジの設置の有無を検討する旨を言ったものである。
- ・反対の署名はよく見させて頂いて、意見をしっかり受け止めさせて頂きたい。
- ・外環を整備する上で地元の理解は必要不可欠であり、地元の理解を頂くように

引き続きしっかりと説明をし意見を聴いていきたい。

- ・将来交通量はインターチェンジの設置条件を変えて、いくつか出しているため、分かりにくくなっている。できるだけわかりやすく整理して説明したい。
- ・交通量の関係する資料は今月末を目安に送付したい。

(回答：東京都)

- ・都民が高速道路を便利に使うためには、一定間隔で出入り口をつくる必要がある。
- ・周辺道路がネットワークとして整備されてくるため、青梅街道の交通量は現況と平成42年でほぼ同等と見込んでいる。

(回答：練馬区)

- ・区の考え方として、フルインターチェンジでの整備が必要であると考えている。青梅街道インターチェンジの設置については、青梅街道周辺のみなさん及び練馬区全体の中で必要性をとらえなければならず、そのような立場に立った上での練馬区としての考え方である。
- ・練馬区内の交通の処理に首都高10号線は有効性があると考えている。東西、南北方向の高速道路が止まっているため、練馬区内に多くの車が溢れてしまう状況にある。南北方向で外環、東西方向で首都高10号線が必要と考えている。
- ・青梅街道インターチェンジの問題をどう解決するかは、地域のみなさんと議論していかなければならない。
- ・関係する住民の90%が青梅街道インターチェンジに反対であったとのアンケート結果は大変重要であると考えている。内容を精査し、対応を検討していきたい。

【地上部街路について】

- ・現在の計画では地上部街路の整備は見込んでいないとあるが、地上部街路は整備しないということの意味するのか。
- ・有料の外環の上に無料の地上部街路を通すと、みんなが地上部街路を利用することになる。
- ・練馬区は1億8千万円かけて地上部街路の調査をしており、その中では40m全て立ち退きをする案になっている。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。
- ・今ある道路と無関係に40mの都市計画道路を整備することは、まちづくりのための道路とは言えない。
- ・地上部街路の調査等で一部のゼネコンや商店街に利益はあるかもしれないが、多くの住民には不利益である。練馬区は既に計画をつくっているから引き返せないのではないか。
- ・来年度の区の予算の中に地上部街路や新たなまちづくりの調査に予算をつけているのか。
- ・外環と地上部街路とは切り離して考えるべき。
- ・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か。
- ・外環と地上部街路はセットで検討するのか、切り離して検討するのか。
- ・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。いつどんな形で具体化して提示するのか。

(回答：東京都)

- ・地上部街路には様々な意見があるので、みなさんからの意見を聴くために、現在の計画幅40mで整備する、幅員を狭くする、代替機能を確保して廃止するという3つの案を示し、意見を聴いている最中である。
- ・外環本線を地下化することが明らかになった段階で、地上部街路に関して検討する。段階を追って検討を行う。

- ・環境影響の予測をする際に、条件をより厳しくするために外環ノ2の整備を考慮して将来交通量を予測している。一般に都市計画決定している道路は環境影響の予測に考慮しているため、外環ノ2も含めて影響の検討をしている。
- ・外環ノ2は、外環本線の地下化の動向を見ながら、関係区市を含めて検討を深めていきたい。

(回答：練馬区)

- ・外環本線が大深度となった場合、練馬区のまちづくりとして地上部街路が必要と考えている。外環とは別に考えていくべきである。
- ・地上部街路の過去の調査は、練馬区の取り組み方針案作成のために行ったものであり、現在の計画の幅40mとする案、17mに狭める等の案をまとめている。
- ・区として来年度は地上部街路の検討をさらに深めたいと考えており、調査費を計上している。まちづくりとあわせて1800万円程度である。

【まちづくりについて】

- ・練馬区は上石神井のまちづくりと地上部街路は別だと言っているが、さまざまな資料ではセットで扱われている。外環の整備とは別に、まちはまちで意見を聴きながらまちづくりをやってほしい。
- ・上石神井駅周辺のまちづくりと青梅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。
- ・上石神井駅周辺のまちづくりは改善されるどころか大変な大気汚染になる。
- ・上石神井駅周辺のまちづくり協議会のメンバーに入るための区の推薦状には、外環に対する区の方針に沿った地上部道路の整備を前提としており、区民の方向に沿ったまちづくりができるのか疑問がある。
- ・外環とまちづくりは切り離して整理してほしい。
- ・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。

(回答：練馬区)

- ・上石神井のまちづくり協議会の運営については、商売が忙しい、高齢化等の面から委員の交代を含めて協議会のリニューアルが必要と考えている。現在、協議会が運営方法やメンバー構成について検討している。

【環境影響について】

- ・北大泉地区で外環を整備する際、都の環境影響調査では環境への影響は少ないと書かれていたが、大気汚染だけみても悪くなる一方である。
- ・環境の現地観測の調査項目として、環境基本法や大気汚染防止法にあるCO、CO₂、ばい煙、SO_x等の項目の調査が抜けている。都合のいい項目だけを取り上げているのではないか。
- ・アメリカでは環境影響評価を環境調査局が実施しているようであるが、外環では都が実施することになり、第三者とは言えないので信用できない。
- ・練馬区は大気汚染公害認定患者数が特に多く、気管支喘息にかかっている子供は3000人近くいる。子供の健康を考えると、もうこれ以上道路をつくらなくていい。
- ・インターチェンジ周辺だけでなく、練馬区民全体にどういう影響があるのかをしっかりと説明してほしい。
- ・地域の生活圏を分断する形で青梅街道インターチェンジがつくられるため、生活が破壊されることに変わりはない。
- ・環境基準より低くても環境が悪くなることに変わりはない。大気汚染や騒音などの影響で、今の住環境を破壊しないでほしい。
- ・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。
- ・石神井公園の緑は守ってほしい。

- ・区は東大泉の保護樹林としてケヤキを買っているのに、一方で青梅街道インターチェンジの予定地にある39本のケヤキを区は伐採するのか。
- ・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階や8階では基準値を超えてしまうのではないかと。
- ・地下水のシミュレーションを自分なりに確認してみたいので、元となるデータや報告書を見せてほしい。
- ・水質の評価もしてほしい。カワモズク等の生態系や飲み水に影響を及ぼす可能性のある水質の変化も予測、評価してほしい。
- ・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。自然を破壊しないために外環の計画を中止してほしい。圏央道のトンネル工事の影響で八王子城周辺の井戸が涸れてしまったという例がある。
- ・外環で八の釜の池を消失させて、それがどうして保全になるのか。
- ・大深度地下が自然を守るとは思えない。区は自然を守るように国や都に要請してほしい。
- ・大気汚染は微量でも影響があると言われているが、どういう基準で影響がないと言っているのか。

(回答：国土交通省)

- ・仮に外環を整備した場合にどのような影響が出るのかを示さないと、つくるかつくらないかという議論ができないと考え、考え方、計画概念図を示し環境の影響を説明した。これらを見ながら、意見を頂きたい。
- ・環境をしっかりと守ることは重要である。
- ・様々な所で道路が渋滞しており、排気ガスがたくさん出るとともに、長時間運転をしていることでCO₂を始め排気ガスが多く排出されている。渋滞を緩和し、交通の流れを円滑にすることが、道路で言えば環境対策につながる。
- ・政府全体としても、交通流を円滑化するための1つの施策として環状道路の整備を挙げており、広域的に環境がよくなるように努力していきたい。
- ・環境調査の項目は、事前にみなさんに公表し、意見を聴きながら決めて、調査をしてきた。
- ・CO₂は外環沿線だけでなく、日本全体あるいは世界全体で考えなければならない。外環を整備して交通が円滑化すれば、CO₂は減らすことができると考えている。
- ・影響の判断基準は、環境基準内に数値がおさまるかどうかで判断している。
- ・地下水に関して、予測の元となるデータは示すことができると思うので相談させてほしい。
- ・圏央道と外環は沿線の地質や工法等が異なるので、外環は外環でしっかりと検討していく。

(回答：東京都)

- ・自動車公害に対しては、交通の流れを円滑にする対策、自動車の単体規制の両面から取り組んでいる。

【進め方について】

- ・外環をつくることありきで、住民をなだめるために意見を聴く会を開催している感じがする。本当に意見を聴く会等で検討していくという姿勢で臨むべき。
- ・国と都が次々に様々な資料を出してくるため、それら資料に対する反論が間に合わない。
- ・環境への影響が大きい場合は計画を止めることはできるのか。
- ・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。
- ・練馬区長等が国土交通大臣に青梅街道インターチェンジを早くつくってほしいと陳情したと聞いたが本当なのか。
- ・練馬区長は、昨年8月10日の外かく環状道路建設促進議員連盟の大会の決議

内容が練馬区の取り組み方針案の内容と一致しているとして所信表明で高く評価し、国土交通大臣への要請行動にも一緒に参加している。

- ・ 何度も要望や陳情を出しているのに、ほとんど回答がない。あまりにも住民を無視しており、行政に不信を抱いている。
- ・ 練馬区が以前に行ったアンケートは、外環についての理解がほとんどないままに、利便性の向上だけを判断して回答した人が多いのではないか。
- ・ 行政、特に練馬区からの説明には誠意が感じられない。練馬区から出ている意見が住民の意見とは異なるということを理解してほしい。
- ・ 決めるのは先だと言いながら練馬区が水面下で次々と具体的な計画をつくり、それを地元の意見として国や都に出し、一緒になって進めようとしていることは我慢ならない。
- ・ 関町と上石神井が争うのではなく、地域が対立するような方針案を提示した練馬区を相手にしていかなければならない。地元が反対と知りながら練馬区の意見を地元の意見としている国や都にも責任がある。
- ・ 外環の問題は、有識者委員会が出した提言に沿って議論すべきである。
- ・ 大泉まで外環が整備される際に、練馬区は反対意見書を区議会で決議しており、いまだに撤回されていないはずである。区議会の決議内容を変更して区の方針を出したことの報告が出ていない。
- ・ 所沢から大泉の間にインターチェンジをつくれば、東京の西部の交通の整理ができるのではないかと提案しているが、回答がない。
- ・ 練馬区は住民の意見を反映させると言っているが、推進議員連盟と一緒に国土交通大臣に外環整備の促進を陳情する等、住民に説明することと異なる行動をしている。
- ・ 国は大深度地下でインターチェンジはいらないという方針を出したが、区や都は地上部街路やインターチェンジの整備を考えており、方針がばらばらで住民は混乱している。行政側の方針をしっかりと整理してほしい。
- ・ 以前の意見を聴く会では、資料の配布に関して配慮が足りなかった。
- ・ 青梅街道インターチェンジや外環を整備することはまだ決まっていないと発言したことを行政は撤回しないでほしい。
- ・ 意見を聴く会は、計画ありきであり、住民に対する説明会ではないかと心配していたが、環境に関する資料を提示され、説明されて、その思いを強くした。
- ・ 計画案の変更、中止について、いつ具体的に決めるのか。
- ・ 地元の意思をいつ、どのような方法で確認するのか、常に最新の情報を示してほしい。
- ・ 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。
- ・ 誰が第三者機関に選ばれるのかが重要であり、独立した第三者が評価し、住民に対してわかる形でダブルチェックをしてほしい。
- ・ 3月3日のPI会議で、委員から青梅街道インターチェンジを促進するような意見書が出たが、練馬区も同じ意見なのか。
- ・ 住民の意見を聴くといっているが、全く聴いていない。立ち退きになる人の意見は除外をするのか。
- ・ 国と都は行政手続法第35条に則り、住民の意見の扱いについての明確な基準を文書で示してほしい。
- ・ 上石神井駅周辺まちづくり協議会と関町南町に対する練馬区の態度が異なることに大きな問題がある。
- ・ 行政が外環の方針を説明するが、住民の意見をまとめて反映されたということは聴いたことがない。意見を聴く会の回数が重なるごとに、資料に若干の手直しがされるだけである。
- ・ 有識者委員会が提案した案で検討を進めてはどうか。外環本線と青梅街道イン

ターチェンジの必要性は別問題とすべきである。

- ・練馬区の中で与えられる情報が異なっており、練馬区民が統一した意思を持つる訳がない。
- ・今回の意見を聴く会では賛成の意見はなかった。また、納得のいく回答が得られていない。
- ・地元が明確に反対していることを示すため、3月末に署名の結果を出すので、その時にどれくらい反対すれば計画を変更する、撤回するかの基準を明確にしてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・環境への影響が大きい場合には、計画を止めることも選択肢の一つとして意見を聴いている状況である。
- ・環境影響評価の手続きの中で環境影響評価審議会が妥当性をチェックすることになる。その他に、予測、評価をする時や現地調査をする際にはこれまでも専門家の意見や公開の委員会で意見を聴きながら進めてきた。
- ・外環は早く安く地元に影響がないようにするために大深度トンネルを提案しているの、必要性やデータ等を説明し、意見を聴いて、回答しなければならないものは回答するというを引き続きしっかりやっていきたい。
- ・現在は1つのたたき台を示して意見を聴いている段階である。しっかり検討して、まとまってきた段階に計画の変更箇所等を提示していきたい。
- ・これまでも専門家の意見を聞きながら検討を進めてきた。今後も専門家の意見を聞きながら検討していきたい。
- ・他の地域ではインターチェンジが必要との意見もある。練馬区や杉並区の意向も確認しながら検討していきたい。
- ・P Iは結論を出す場ではないが、そこで出される意見は重要なものと考えている。
- ・反対の数や割合など数字で決めるべきではないと考えている。反対する理由や根拠をしっかりと検討することが必要である。

(回答：練馬区)

- ・区長が国土交通大臣に陳情した事実はない。
- ・外かく環状道路建設促進議員連盟の大会に区長が参加し、区の方針と一致すると述べ、促進議員連盟が国土交通大臣に陳情に行ったことは事実である。
- ・地域から頂いた要望や陳情には回答していると理解しているが、文書では回答していないものもあるので、文書で回答を出すべきかどうかも含めて検討させてほしい。
- ・これまで頂いた意見や本日頂いた意見を受けながら、区の方針を取りまとめていきたい。頂いた質問や陳情は整理し、回答が漏れているものに関しては報告したい。
- ・大泉まで外環が整備される際に出した練馬区の方針(反対意見書)は、外環を大深度で検討する際に解除し、区議会や所管の委員会等で報告している。
- ・いつ、どういう方法で区の方針に住民の意見を反映するのかということは見通しは立っていない。意見を聴く会や区議会等の意見、関係する世帯の9割の青梅街道インターチェンジの反対を理解した上で、方針を検討し、まとまった段階で報告する。
- ・外環を整備するかしないかはまだ決まっていない。
- ・地域の関係する世帯の9割の方々が青梅街道インターチェンジに反対していることについてはしっかり受け止め、区としての判断、対応をしなければならない。

杉並区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月18日(日) 18時00分～21時30分

場所：西荻地域区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：杉並区

参加者：住民112名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
杉並区	菱山 都市整備部長 佐々木 調整担当課長 浅井 都市施設担当係長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（練馬区～杉並区の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第19号、第20号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（杉並区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（7/10、8/10、9/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
将来交通量について
青梅街道インターチェンジについて

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・道路特定財源が一般財源化される動きがあるが、外環の財源を教えてほしい。
- ・人口減少や赤字財政等の現在の社会情勢を踏まえれば、いろいろなものを破壊する外環は時代遅れであり必要ない。
- ・外環を早くつくってほしい。一般に生活している住民は外環に反対していない。
- ・住民が全員賛成していると認識しないでほしい。
- ・トンネル内で事故が発生した際にはどのように避難するのか。地上まで何kmも歩かなければならないのではないのか。煙対策や全員が逃げられるスペースは確保されるのか。
- ・外環の制限速度は何km/hと考えているのか。
- ・将来交通量の値がよく変わるが、都合のいいように値を変えているのではないのか。

- ・和光～大泉間ができるときに、練馬区は「外環の位置と構造について再検討を求める」と正式発表しており、それはまだ変えられていない。
- ・外環が国の直轄で整備されれば、自治体も応分の負担することになる。
- ・外環本線のルートを検討する必要がある。
- ・大深度法の認可を受けるためには、合理的なルートの選択、黒字経営、地上部の緑地化等が適合要件としてあげられている。
- ・将来交通量は、国や都等の責任者の明記や計算処理過程がなく、地上部街路の整備が考慮されていない。

(回答：国土交通省)

- ・高速道路を整備するには今の道路特定財源を利用する方法と、道路公団を民営化した会社が自分で資金を調達して整備して料金を収集する方法の2つがある。
- ・道路ネットワークを整備し、環境改善等の効果を出すことも重要と考えている。
- ・防災に関しては設計の段階で十分に配慮する。トンネルからの避難には連絡路を使って上下線をつなぐ方法、道路の下に避難路を設ける方法が考えられる。道路の下では煙が入ってこないような対策をとり、第一次避難スペースとして一時的に避難してもらう。消防車や救急車もそのスペースを利用する。
- ・外環の設計速度は、埼玉区間と同じ80 km/hで考えている。
- ・交通量のデータは5年に1度調査するので推計値は変化するが、現時点で一番適切と考えられる方法で推計している。従前の数値はインターチェンジが5箇所あるいは青梅街道インターチェンジのみの場合で、今回は「考え方」の案で推計した結果である。

【インターチェンジについて】

- ・PI会議で練馬区の推進派の委員がハーフインターチェンジでは外環は機能を発揮しないので暫定とし、将来フルインターチェンジにしてほしいと発言した。
- ・旅行時間の短縮以外にインターチェンジが都民のためになることはあるのか。
- ・練馬区は外環に賛成のように思われているが、練馬区の住民も青梅街道インターチェンジ等に反対している。
- ・外環の本線は必要だとは思いますが、都内にインターチェンジをつくることは反対。
- ・新青梅街道にインターチェンジをつくる案はあるのか。
- ・現状でも家の前の交通量が非常に多く、インターチェンジをつくれればさらに増えると思うので、インターチェンジには反対である。
- ・青梅街道は国道20号よりも混雑しているのに、なぜ国道20号にインターチェンジをつくらずに、青梅街道にインターチェンジをつくるのか。
- ・インターチェンジをつくれれば様々なところから交通が集まって周辺道路が混雑する。ハーフになっても杉並区側にも影響が出る。
- ・インターチェンジをつくって周辺の道路を整備しなければならないのは、今までしっかりと道路を整備してこなかったからではないか。
- ・大泉インターチェンジも周辺道路が整備されたら渋滞しないのではないかと。周辺道路が整備されなければまた渋滞してしまい繰り返しである。

(回答：国土交通省)

- ・杉並区長は利便性はあるが、それよりも地域への影響が大きいからインターチェンジは不要との考えである。
- ・インターチェンジをつくることで一般道の交通量が減る等の広域的な効果があるが、交通集中の影響が出る可能性もあるので周辺の道路整備の必要性等についてもご意見がほしい。
- ・甲州街道よりも青梅街道の方が広く交通容量は大きい。
- ・青梅街道インターチェンジをつくった分の交通量が増加するのではない。青梅街道の都心側の交通は減少するので、交通量は現状とほとんど変わらないと見

込んでいる。

- ・インターチェンジ周辺の交通を処理するために周辺のアクセス道路の整備や交通の運用の検討が必要となってくるので、整備が必要な道路についても今後検討していく。外環供用後も交通の事後対策は考えていく。
- ・大泉インターチェンジを整備する際の推計では外環等の周辺道路が整備されると仮定したが、今も整備されていない道路があることが混雑の原因であると分析している。

(回答：東京都)

- ・都知事は、インターチェンジには広域的、地域的な役割があると言っている。高速道路の機能を発揮するにはインターチェンジが必要である。
- ・多摩地域など都内全体を見てインターチェンジをバランスよく整備する必要がある。これから皆さんの意見を聴きながら最終的な判断をしたい。

【地上部街路について】

- ・外環ノ2はいつ計画として出てきて、どの段階で検討をするのか。外環ノ2と附属街路は同じなのか。
- ・地上部街路も都知事がつけたオリンピックの予算の対象となっているのか。
- ・外環ノ2は都市開発のことを言っている。国の管轄の本線が凍結されても都の管轄の地上部街路は別とのことだが、PI会議の委員の多くが反対している。
- ・外環ノ2の計画線上に住んでいるが、地上部街路について初めて聴きいた。一般の都民は外環が地下化するので地上には道路ができないと考えており、地上部街路があることをもっと知らせるべきである。
- ・どうして外環の本線と一緒に地上部街路の話が出てこなかったのか。
- ・どうすれば、地上部街路は必要ないとの住民の意見を都市計画審議会等の議題としてあげることができるのか。
- ・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。
- ・このままでは地上部街路が整備されそうなので、地上部にも40mの道路の計画がまだあると皆さんに認識してもらいたい。
- ・地上部街路について3つ案があるが、外環ノ2の整備以外の2つの案には都市計画変更が必要となるため対等の案とは言えない。
- ・杉並区では優れたまちづくりがされているので、地上部街路は必要ない。
- ・地域ごとに地上部街路の要望が異なればどうするのか。杉並区は地上部街路についてどう考えているのか。
- ・外環の周辺にも整備すべき道路が整備されていないのに、どうして地上部街路をつくる予算はあるのか。今ある都市計画道路の整備方針がなければ地上部街路などつukれない。
- ・本線を地下化すれば地上部街路の計画をなくすことは可能であるのに、都は地上部の計画を温存している。地上部街路の整備が前提でとしているようである。
- ・地上部街路を整備すれば都道となるので、全て都が直接税金を投入することになる。

(回答：国土交通省)

- ・地上部街路は都が中心に検討すべき事業と考えている。今は外環本線やインターチェンジをどうするのか議論しているが地上部街路についても、都、関係区市と地域で話し合って早期に結論を出してもらいたい。
- ・外環本線も地上部街路も建築制限があるので、国としては共に早期に結論を出すべきと考えている。
- ・PI会議では、本線の方向性が出るまで地上部街路の議論はしないとした。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の都市計画決定の際に、高速道路と一般街路の都市計画が同時に決まっている。外環の本線を地下化しても、外環の2の40mの計画が残る。
- ・外環の2に関しては、現在の計画のまま幅40mで整備する、幅員を狭くする、代替機能をつけて廃止するの3つ考え方を示している。
- ・外環ノ2は高速道路ではなく地域の人たちのための道路で、外環の本線が具体的な方向が示されたときに地域の皆さんの意見を聞きながら検討していく。必要とされれば外環の完成に合わせて同時に整備されるようにする。
- ・外環ノ2の正式名称は、東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2である。幹線街路というのは一般的な道路全てについている名称である。
- ・外環の2は都が決定する道路であり、都が変更案をつくり、都の都市計画審議会で審査される。
- ・計画の変更案の作成後に公告縦覧して地域の意見をいただくとともに関連区市に意見照会をし、通常は各区市の都市計画審議会で議論後、区市長が回答する。
- ・都市施設と風致地区は両方とも都市計画において総合的な調整を図る。また、地域ごとに地上部街路の要望が違う場合も周囲の道路との調整が必要である。
- ・整備を前提としてはいない。都市計画を具体化するためどのように整備を行うかは別のため3つの考え方を示しているが、幅員を狭める案と廃止する案には都市計画変更が必要となる。
- ・大泉ジャンクション周辺の道路整備も進めている。
- ・地先の出入確保として附属街路の整備が必要であったが、外環本線の地下化に伴い附属街路は原則廃止する方向で考えている。

(回答：杉並区)

- ・杉並区は、都から正式な提案がないので地上部街路については、白紙の状態と考えている。都の提案が出れば地域の皆さんの意見を聞き、必要性等を見ながら考えを出す。
- ・都市計画変更には関係地方公共団体の意見を聞くとあり、区の都計審議会に諮問して、その結果を踏まえ区長が決める。区と都の両方に意見を言ってほしい。

【まちづくりについて】

- ・外環に使うお金をもっと地域に役立つことに使ってほしい。
- ・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。
- ・上石神井のまちづくりは新青梅街道までで、青梅街道インターチェンジができる関町南は含まれない。

(回答：国土交通省)

- ・生活道路対策などにも道路財源は使われており、限られた財源でバランスをとりながらやっている。
- ・地域の交通問題対策は杉並区と相談したい。

(回答：東京都)

- ・外環ノ2や沿線のまちづくりについても今後検討していく。
- ・都市計画道路は、都全体ではまだ半分ほどしか整備されていない。都は10年間で整備すべき道路を整理し公表している。

【環境影響について】

- ・なぜ換気塔は練馬区側だけにつくられるのか。
- ・地下水に影響がないと言い切れるのか。また、地盤沈下や善福寺公園の生態系への影響はどうなると考えているのか。
- ・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。
- ・家の前の道路の交通量が増加してきており、騒音や振動、排気ガスに悩まされているので、現状に対する対策をとってほしい。
- ・地上部街路ができると地下の本線と合わせてさらに環境への影響が大きくなる

のではないか。

- ・国立公害研究所の論文の中に、昭和48、49年に地盤沈下が起きた事実がいくつかあり、また、地下水の漏水は止められないと書かれているが、外環ではどのような対策をとるのか。
 - ・「環境の現地観測結果（四季）」には善福寺池を調査すると書かれていない。
- (回答：国土交通省)
- ・フルインターチェンジでつくれば杉並区にも換気塔が必要であるが、ハーフインターチェンジとしたので杉並区側の換気塔はなくなった。
 - ・地下水は現地調査結果を既に公表しており、既存のシールドトンネル工事の事例からもほとんど影響はないと考えている。
 - ・地盤沈下は開削部分では対策が必要だが、シールド工法は地下水への影響は小さく、大深度部分では地盤沈下はないと考えている。
 - ・善福寺公園の区間は大深度地下を本線がシールド工法で通るため地上部および地下水への影響はないと考えている。
 - ・実際にどのような影響が起こるかは環境影響評価をし、その結果を皆さんに説明する。現在は環境影響評価をする前の段階でどのような構造がよいのかを示している段階である。

【進め方について】

- ・15日の練馬区の意見を聞く場では「青梅街道インターチェンジについて」が配布されていなかったのに、杉並区では配布されている。しかも、資料は平成17年9月付けになっている。「将来交通量について」をコピーした時に、なぜインターチェンジの資料も配布しなかったのか。誰がどういう基準で配布資料を決定しているのか。
- ・資料として何を配布するかは地域P Iのあり方全体に関わる問題で、反省すべきである。前回の練馬区の出席者全員に郵送すべきである。
- ・住民が意見を言う際に名乗らなくてもいいのではないか。
- ・練馬区の意見を聴く場で資料がいくつか配布されなかったことで杉並区にも配られていない資料があるのではないかと心配であり、信頼感が壊された。
- ・開催前にどんな資料を配付するのかを示すべき。
- ・配布資料についての議論は初めて来た人には分からないので、貴重な時間なので皆の意見を聴く方に回してほしい。
- ・練馬区が「将来交通量について」や「青梅街道インターチェンジについて」を配布するなど言ったのではないか。
- ・開催地域の人だけ発言してくれというのは間違っている。
- ・練馬の意見を聴く場では受付した際に、他にも資料があるとは言われなかった。
- ・今回の意見を聴く場は杉並区の会であり、できるだけ杉並区側に関して意見を言うようにしてほしい。
- ・何十年と外環に振り回されているが、いつ決着がつくのか。
- ・最初から挙手をしている人が指されていない。他の人に関連質問があるか聞いてほしい。ただし、まとめて回答はしないでほしい。
- ・一人がした質問については質問した順に答えてほしい。
- ・「考え方」を出す際に練馬問題を解消する案が出なければならない。
- ・大深度トンネル技術検討委員会の注目すべき点として、大深度に関するデータ収集が完了していたこと、トンネル補修技術は困難で修復不可能であること、地質安定の凍結工法には高度な技術や時間がかかること、大深度の専門家が不在でありこと、委員長が大深度法適用は今後検討すると締めくくっていることが挙げられる。
- ・なぜまとまらないような形でP I会議を設置したのか。
- ・どこまで反対運動をすれば、反対を受け入れてくれるのか。

- ・意見を聴く場の時間が短い。次は桃井第四小学校で練馬区と杉並区の合同で実施してほしい。
- ・今回の議事録も住所を書いた人には送ってほしい。
- ・今回は意見できなかった人が、次回では優先的に発言できるようにしてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・今回の意見を聴く会では、「考え方」と「計画概念図」の説明や計画の具体化に向けて地域の意見をいただくことが主旨である。「将来交通量について」や「青梅街道インターチェンジについて」は「考え方」の根拠となる資料であり、積極的に配布しなかった。
- ・15日の練馬区の意見を聴く場で配布するように指摘されたこと、また、杉並区から十分に説明してほしいとの意見があったことから今回配布をした。都や区と相談して外環事務所の所長として配布資料を判断した。今回指摘された内容も含めて配布資料については今後検討していく。
- ・「インターチェンジについて」という資料は前回も置いていたが、その他にもたくさんの資料があり、積極的に配布しなかった。前回の出席者に対しても「青梅街道インターチェンジについて」を配布する。
- ・意見を聴く会の練馬区と杉並区の合同実施は区と調整する。また、議事録は参加者に送る。
- ・今回発言できなかった人が次回優先的に発言できるように調整する。

杉並区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年1月28日(土) 14時00分～18時00分

場所：西荻地域区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：杉並区

参加者：住民119名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	山口 外かく環状道路担当参事 臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
杉並区	菱山 都市整備部長 佐々木 調整担当課長 浅井 都市施設担当係長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（練馬区～杉並区の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（杉並区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（6/10、7/10、8/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
将来交通量について
インターチェンジについて
外環オープンハウスアンケート結果（杉並区）
「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
意見を聴く会等議事概要（杉並区）

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・構想段階で幅広い選択肢の中から検討したとあるが、どのような選択肢があったのか。
- ・外環を整備しなくても環八等の交通量は将来減るので、莫大な費用や労力をかけてまで外環は必要ないのではないか。
- ・他の道路と比べてもコストが莫大な外環は本当に必要なのか。
- ・なぜ現在のルートなのか。もう今のルートで決定しているのではないか。

- ・費用対効果の中で工事による渋滞損失を考慮すべき。
- ・利益を得られる一部の人たちのために外環を整備してるのではないか。
- ・費用対効果が計算通りになった事例はないのではないか。
- ・現在の費用対効果が最適である根拠を示してほしい。
- ・金利を無視して費用対効果を出せば、どんな事業も正当化されるのではないか。
- ・将来交通量の数値を操作しているようで信用できない。
- ・23区内の通過交通をなくすために、23区内に道路をつくっても意味がない。
- ・外環の必要性は、歩道等の採算性のとれないものを引き合いに比較するのではなく、有料道路だけで比較すべきである。
- ・経済効果で時間を貨幣換算しているが、数値算出の根拠を示してほしい。
- ・外環を整備しても経済効果の数値ほど交通事故は減らないと思う。
- ・財政が厳しい中、これまでのような予算のつけ方をすべきではない。
- ・現在の社会情勢にあうように外環を見直すべき。

(回答：国土交通省)

- ・外環とTDMやパークアンドライド等の交通需要調整や、一般道や公共交通の整備を定性的に比較検討した。
- ・「たたき台」や「方針」等の計画案を提示して様々な検討をし、計画を選択してきたとの認識である。
- ・将来、外環以外の道路整備により環八等の交通量は減少するが、外環を整備すれば都心や環八沿線に用いない通過交通も減少できる。
- ・外環は費用を十分に上回る経済効果が得られる。
- ・アンケートの結果では、広域的には2/3の賛成が得られ、沿線でも過半数が外環整備を必要と考えている。
- ・時間短縮効果等の金額換算が可能なもので費用対効果を計算している。
- ・本四架橋やアクアライン等の例もあるが、道路全体として予測よりも実際の交通量が上回る事例の方が多い。
- ・将来交通量推計は予測の±10%、事業費は予定の±10%等の幅を考慮して計算すると、費用対効果は1.7～6.4の値になる。
- ・経済便益は一般に供用後の計算をするので工事中の影響は入れていない。工事中の渋滞損失等は算出可能なのか検討する。
- ・費用便益分析では金利ではなく、割引率を4%に設定して計算している。
- ・道路の採算性は重要な論点であるが、その前に必要性について検討する必要がある。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・青梅街道インターチェンジがハーフになったことで、杉並区が提出した要請書は満足されるのか。
- ・青梅街道インターチェンジ整備後の周辺の渋滞損失はどれくらいなのか。
- ・青梅街道インターチェンジの費用対効果を計算したところ、車1台当たり約800円の赤字となり、採算性が合わないのでつくるべきではない。
- ・青梅街道インターチェンジがない場合とハーフの場合で、環八の将来交通量に1千台の差しかなく、ハーフでつくっても効果は見られず、フルでも効果はないと思われる。
- ・同じ時期に公表した資料で青梅街道の将来交通量の数値を見たところ、6千台もの差があった。
- ・青梅街道インターチェンジがない場合とハーフの場合で、青梅街道の将来交通量に1千台の差しかなく、ハーフインターの利用者はわずかと思われる。
- ・青梅街道インターチェンジがフルの場合とハーフの場合で、関越方向に向かう青梅街道インターチェンジ利用交通量が7千台も差があるのはなぜか。
- ・「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)(練馬区～杉並区の区間について)」の中

で、なぜ目白通りと青梅街道の両インターチェンジがある場合か両方ともない場合の将来交通量を比較しているのか。

- ・大泉インターチェンジは、青梅街道インターチェンジがハーフの場合とない場合で利用交通量の差が5千台しかなく、ない場合でも1.2万台の減少するので、青梅街道インターチェンジの分散効果は低いと思われる。
- ・現在建設中の道路が完成すれば、多摩東部の車は青梅街道インターチェンジを利用しないのではないか。
- ・将来交通に関する資料が提示されてから2年の間に外環本線の交通量が大きく増加し、また青梅街道インターチェンジ利用交通量もフル案を示してからハーフ案を示すまでの2ヶ月の間で大きく増加しているように思われるがなぜか。
- ・青梅街道インターチェンジへのアクセス時間が10分圏の人たちは、利便性が向上するのではなく、環境への影響等の被害を受けるだけである。
- ・現在の将来交通量予測では、数値自体も信頼できず、交通量の減少も小さいと思われ、青梅街道インターチェンジのハーフ案が妥当かどうか納得できない。
- ・青梅街道インターチェンジは、上石神井駅前のまちづくりの一環で練馬区が必要と言いき、杉並区は反対であるからハーフになったのではないか。
- ・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。
- ・青梅街道インターチェンジをハーフにする案は、練馬区、杉並区、国、都の四者会談の中で水面下に政治決定したのではないか。
- ・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。
- ・青梅街道インターチェンジをつくるくらいなら外環は必要ない。

(回答：国土交通省)

- ・環境影響の検討後、杉並区から出された要請書に対して回答する。
- ・青梅街道インターチェンジに関する将来交通量は、各資料で計算の前提条件が異なるので、分かりやすく整理しなおす。
- ・「青梅街道インターチェンジの費用対効果について」は、計算方法を確認した上で回答をする。
- ・練馬区と杉並区の意向も考慮した上で、青梅街道インターチェンジをハーフにする案が最善と考えて提案した。まだ決定しているわけではない。
- ・練馬区、杉並区、国、都の四者会談では、外環の計画を止めたままでは、引き続き地域の皆さん方にご迷惑をおかけする事になるので、今後、調整をしていくということが合意された。ハーフ案は去年9月16日に、初めて国と東京都がたたき台として出した。

【地上部街路について】

- ・地上部街路についてなぜ今まで住民に説明しなかったのか。
- ・地上部街路を整備すると立ち退きはどれくらい増えるのか。
- ・地上部街路を整備した場合の費用はどのくらいなのか。
- ・地上部街路を整備した場合の将来交通量を計算してほしい。
- ・将来交通量の計算で地上部街路の整備を考慮すると外環本線は利用されない結果になり、都合が悪いので前提条件に入れなかったのではないか。
- ・地上部街路について責任逃れをするために、将来交通量の資料には作成者名が書かれていないのではないか。
- ・地上部から工事する凍結工法を用いた場合、結果的に地上部街路を整備することになるのではないか。
- ・「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」の項目が地上部街路に関する事なのか。
- ・このままにしておくとうち地上部街路が整備されてしまいそうなので、地上部街路

は白紙に戻してしっかりと議論すべき。

- ・武蔵野市長や杉並区が反対しても地上部街路を整備するのか。

(回答：国土交通省)

- ・地上部街路は引き続き意見を聴いていくという観点から、将来交通量推計では考慮していない。
- ・地上部街路を含めた将来交通量推計を検討する。
- ・仮に凍結工法を用いた場合でも、地下に掘ったトンネルからいろいろ処理できるため、地上部を買収しないといけないという事にはならない。

(回答：東京都)

- ・地上部街路についてパンフ等を作成して説明してきた。
- ・地上部街路に関しては、現在の計画のまま幅40mで整備する、幅員を狭くする、代替機能をつけて廃止するの3つの方向を示し、今後、検討が必要としている。
- ・地上部街路を突然整備するようなことはしない。
- ・また、「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、沿線まちづくりの関連道路で地上部街路ではない。

【まちづくりについて】

- ・井草通り等一般道の混雑が解消すれば青梅街道インターチェンジはいらない。
- ・青梅街道インターチェンジができた後の練馬区と杉並区の区境である上井草4の交差点の交通管理をどうするのか。
- ・清水3丁目から下井草5丁目の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。
- ・青梅街道インターチェンジ付近の交差点をアンダーパスにすると練馬区が言っていた。
- ・幹線道路以外の周辺道路の交通量は調べているのか。

(回答：国土交通省)

- ・現在、一般都道府県道以上の幹線道路しか将来交通量の分析手法がない。
- ・生活道路の交通量は区市とも協力しながら住民の意見を聴きつつ検討を行う。

(回答：東京都)

- ・平成16年3月に区部で今後10年間でどの道路を優先して整備すべきかをまとめた。そのなかで、千川通り、井草通りなどを位置づけている。

【環境影響について】

- ・地下水が層をなしているところにトンネルを斜めに通すことで、地下水が大きな川のようにになってしまうのではないか。
- ・シールド工法では地下水に影響はないという詳細な根拠や説明がほしい。
- ・他の事例と同様に外環でもシールド工法ならば地下水に影響がないのか。
- ・なぜ大深度トンネル技術検討委員会で地下水への影響が議論の対象外なのか。
- ・大深度トンネル技術検討委員会の傍聴者の中に住民が見あたらなかった。
- ・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。
- ・圏央道の付近で滝が枯れた事例があり、この地域で同じことが起きないように広範囲で環境影響評価をすべき。
- ・井戸水や生態系の予測、評価をしてほしい。
- ・浄水場の水質に影響が出ないか予測、評価をしてほしい。
- ・トンネル内に出てくる湧水をどう利用するのか。
- ・周辺に重要な湧水が多いので、湧水に影響を与えないような配慮をしてほしい。
- ・地下水量の予測、評価をしてほしい。
- ・周辺にどのような現象が起きれば道路整備で地下水に影響が及んだと言えるの

か教えてほしい。

- ・シミュレーションは実際とは異なるとの認識のもと、環境への影響の範囲を予測すること必要がある。
 - ・杉並区は水はけが悪く、昨年の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。
 - ・環境影響評価の方法書は、昭和41年の高架式の計画に基づいて準備されており、大深度の計画に合わせて見直す必要があるのではないか。大深度法で行うならば、大深度法地下法と技術指針に基づく方法書を作成し、その内容で調査すべき。
 - ・地上部街路の整備に伴う環境への影響はどのくらいなのか。
 - ・外環の工事は10年間も続くが、その間の渋滞等の影響はどのくらいで、それに対する地域への補償はないのか。
 - ・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か。
 - ・青梅街道インターチェンジ入口で渋滞が発生することで周辺のCO₂濃度はどうなるのか。
 - ・環境に配慮した車を考慮した上で環境改善効果を算出したのか。
 - ・NO_x処理ができる換気塔が実用化されるまで外環をつくるべきではない。
 - ・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。
- (回答：国土交通省)
- ・シールド工法による地下水への影響は一般に小さく、影響を詳細に調査した事例は少ない。
 - ・地下水の影響について、他のシールド工法の事例がそのまま外環で適用できるとは思っていないので、しっかり予測評価をするが、現在はまだその準備段階である。
 - ・外環は前例のない事業のため、大深度トンネル技術検討委員会では地下水への影響も踏まえながら大深度トンネルの技術的な課題を議論して頂いている。
 - ・シールド工法では主に地下水の水圧に影響を与え、開削工事では地下水の水位に影響を与えられられる。
 - ・環境影響評価は現段階で最適と思われる方法で予測評価し提示する。
 - ・評価の内容は、環境を専門とする専門家を含む第三者機関(アセス審議会)が審議する。
 - ・構造案がないと環境影響評価ができないため、現在外環の構造を検討している。
 - ・地下深くをシールド工法でトンネル工事をした事業の実績はある。いずれも地下水への影響は見られていない。
 - ・圏央道付近の滝の枯渇は、トンネルの影響ではなく、雨量が少ないこと等が影響したとの専門家の調査結果が出ている。
 - ・東京の西部地域を一体とした地下水の影響検討が必要と考えている。
 - ・公的な井戸は把握しているが、個人の井戸はまだ十分に調査できていない。実際に事業を行う場合は、個人の井戸も調査し、影響が出る場合は補償をする。
 - ・現在考えている環境影響評価では、影響の範囲と大きさを予測する。範囲外ならば問題はないと言える。
 - ・水質への影響はないと考えているが、環境影響評価で検討する。
 - ・生態系は環境影響評価の対象であり、周辺環境の変化による生態系への影響も予測・評価する。
 - ・現在のシールド工法では、トンネル内に漏水はほとんど出ない。
 - ・湧水は浅い層にある地下水のため、青梅街道インターチェンジがハーフの場合は湧水への影響は小さいと思うが、しっかり検討していきたい。
 - ・湧水の現地調査をしているので、足りない箇所があれば指摘してほしい。
 - ・工事による地下水への影響として、上流側では水位上昇による根ぐされ等が生じ、下流側では水位低下で井戸から水が取れなくなる、地盤沈下が生じる等が

ある。影響が出そうな場合は対策をとる。

- ・シミュレーションと現実とは異なる場合もあると認識した上で評価していくことが必要と考えている。
- ・工事搬入の車は極力既存の高速道路を用いて、一般道での出入りを抑えることを考えている。
- ・渋滞損失までは考慮しないが、工事による影響も予測評価し、工事の実施段階で説明する。
- ・環境影響評価の方法書は大深度地下を活用した地下式トンネル構造を対象に作成している。作成当時は、インターチェンジの有無や大深度か浅深度かは決定しておらず、幅のある調査をしている。
- ・青梅街道インターチェンジ出入口の交通処理は地元の意見を聴きながら検討する。
- ・NO_x、SPMが地域に与える影響を考える必要はあるが、CO₂は東京圏全体で減少させることが重要である。

(回答：東京都)

- ・大雨による浸水被害対策を現在行っており、早急に整備するよう努力している。
- ・立体交差道路整備により地盤沈下が生じた事例では、調査をして補償を行っている。

【進め方について】

- ・構想段階の議論は尽くされたとされているが、まだ尽くされていない。
- ・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。
- ・計画案ができる前にインターチェンジ周辺道路の交通規制について警察の意見を聞くべきである。
- ・外環は国の問題なのか、都の問題なのか。
- ・意見を聴く会では毎回納得のできる回答が得られておらず、回答がなされるまで外環の計画を進めるべきでない。
- ・今までの資料に出てきた数字の根拠が示されておらず、外環のメリット、デメリットをしっかりと示し、住民が本気で納得できるような説明をしてほしい。
- ・交通や環境の専門家を交えた住民との勉強会を開催してほしい。
- ・都知事を意見を聴く会に参加させてほしい。
- ・今回の意見を聴く会の議事概要も今までと同様に参加者に郵送してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・環境への影響について構想段階では議論が深まらない状況になったこともあり、計画段階に入った。
- ・道路の構造で交通管理が全く異なるので、計画案作成後に交通管理をどうするか検討する。
- ・外環は国と都の両方の問題で、国が事業を、都が都市計画を行う立場である。
- ・意見を聴く会での回答は、分かりやすく、データを用いて説明していきたい。
- ・これまでも専門家へ住民の意見を伝えながら公開で委員会を開催し、そのデータを示している。
- ・住民と専門家の直接の意見交換は、どのような方法があるか検討したい。

(回答：東京都)

- ・計画案がなければ交通管理の議論ができないので、計画案ができてから警察の意見を聞く。
- ・都への質問・疑問に対しては、外環の責任者である都の職員が意見を聴く会などで回答していく。

杉並区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月23日(木) 18時00分～21時25分

場所：西荻地域区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：杉並区

参加者：住民77名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	山口 外かく環状道路担当 参事 臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
杉並区	菱山 都市整備部長 佐々木 調整担当課長 浅井 都市施設担当係長

提示資料： 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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
外環(関越道～東名高速)計画概念図(1/10～10/10)
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、21号、22号
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)これまでの検討の総括
東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)環境への影響と保全対策
杉並区 意見を聴く会 議事概要
外環意見を聴く場アンケート結果(杉並区)
外環の地上部の街路について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・外環については、これまでP I沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんからの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・道路特定財源が一般財源化する方向と聞いている。高速道路整備の手法に2つのやり方があるとこの前言ったことについて、もう少しきちんと教えて欲しい。
- ・渋滞でロスしていた時間を換算して時間便益や走行便益としているが、それで費用の何倍得したと言っても、それは誰が得したことになるのか。
- ・地元から交通渋滞を解消するためにぜひつくって欲しいという意見が出ているということだったが、大深度でつくって欲しいという意見ではない。他のやり

方で街の中の道路を改修すれば良いのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・道路整備は、ガソリン税や自動車重量税など道路利用者に負担していただいているが、公共事業費が一律削減している中で、道路特定財源が余っているのではないかという誤解がある。一般財源化して道路整備費がなくなるわけではないと考えている。高速道路を整備するには、一般道路の整備と同様に税金を充てるやり方と、家を建てるときのように借入金でつくる有料道路制度の2通りがある。
- ・一般道と高速道路は役割が違う。高速道路が終点になっていることで問題が生じており、高速道路としての環状道路の整備が求められている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・インターチェンジの必要性について交通量の予測が大事だということで、将来交通量の予測をした上で住民に意見を聴くということになっていた。外環利用台数のうち7区市からは7～8%と言っていたのが、ハーフの案を出すに当たり急に20%などと増やしてきた。そうしないとハーフインターにならなかったのではないか。
- ・私たちの試算では、青梅街道インターチェンジに1台入るごとに1000円、50年にわたり年間1350億円の赤字を税金で埋めることになる。これほど必要性が低いのに、1000億円掛けてインターをつくらなければならないのか。
- ・東京都は、目白通り・青梅街道にインターチェンジをつくる昭和41年の都市計画通りの計画で進めようとしている。関越と外環で大泉を利用している車の8割は都心に向かっており、練馬区が青梅街道インターチェンジ設置の最大の理由としている大泉周辺、谷原交差点の混雑は、目白通りの下に10号線を整備しないと解消しない。練馬区は青梅街道に交通渋滞の重荷を背負わせるだけで、大泉は解消しない。これについて都はどう考えるか。
- ・必要性、採算性の高いものからつくっていくということだが、青梅街道インターチェンジのように必要性の低いところになぜ1000億円もかけるのか。
- ・インターチェンジをつくる条件は工場地帯やニュータウン、学園都市など車を多く使うところだと聞くが、閑静な住宅街の中に必要性の低いインターチェンジをつくる必要性の根拠を納得いくように説明して欲しい。
- ・関越や外環に入る方はそれほど混んでおらず、出てくる方で混雑している。西東京方面からは直接大泉に入る。外環から3kmのところを平行して調布保谷線ができ、放射7号と繋がれば、誰も500円払って関越に入らない。利便性があるという押しつけ方だが、私たちは環境面での被害を受け、使わないのだから必要ないと言っている。
- ・最初は大泉の混雑解消と言っていたのに、今度は一定間隔でインターがいてコロコロ変わっている。40年前の青梅街道インターチェンジの設置費用が当時23億円だった。今は道路構造が変わったとは言え、ハーフで1000億円だ。構造が変わり、必要性もないのにつくるのはなぜなのか。
- ・青梅街道インターチェンジに換気所をつくり、北風が吹くと1km南の善福寺辺りに一番影響が出る。問題がだんだん難しくなり、大深度だ、外環ノ2だとせっぱ詰まった言い方でこちらに攻めてくるような気がする。青梅街道インターチェンジだけは、ぜひ国の権限で止めてもらいたい。
- ・環境に対する地元の受け止め方だが、良くなることはなく、悪くなるものを受け入れる理由はない。自然は破壊されたら取り戻せない。
- ・元関町一丁目町会で青梅街道インターチェンジについてアンケートをとり、回収率は91%で、インターチェンジを必要と考える人は3.3%で、不必要は90%を越えた。地元町会として、住民1人1人としてインターチェンジはいらないという意味を示した。これは住民投票で否決したに等しいと考えている。

- ・杉並区は「青梅街道インターチェンジに係る杉並区の方針」を平成15年6月に出して、自然や環境に対する危惧から区としても住民としても不要と言っている。それが練馬区側では、地元住民が反対しているのに練馬区として推進というのはおかしい。国・都は明確な地元の意向をと言っているが、地元とは行政だけのことを示すのか、それとも地元住民・町会まで含めて判断するのか、基準を明確にして欲しい。
- ・練馬は住民が反対しているのに区長がやれと言っているのはおかしい。
- ・公害で迷惑するのは、練馬ではなく杉並の住民だ。
- ・とにかく青梅街道のハーフインターだけはやってもらっては困る。

(回答：国土交通省)

- ・道路が必要かどうかは、収支の観点ではなく費用対効果で検討する。インターチェンジは首都高のランプに相当するものである。都市部では非常に需要が高く、5箇所のインターで便益は500億円と試算しており、年間100億円の便益があれば費用対効果という観点から十分効果がある。
- ・仮に全て税金で賄ったとしても、費用対効果の観点から効率性が高く、公益性の高い、道路から優先的につくることになる。
- ・青梅街道インターチェンジがハーフでは無意味であるといったご意見は複数頂いているが、杉並や武蔵野から北方向に行くため練馬区内を通過していく通過交通が現時点で非常に負担になっており、これを解消する効果もある。
- ・道路は住民と自治体の協力がなければつukれない。しっかり地元と一緒に検討し、決めていかないといけない。
- ・アンケートの結果等をご紹介頂き、反対されている方々が殆どだということで、我々として重く受け止めないといけない。実際、外環をつくってインターチェンジをつくることになれば、地元住民の協力を得られなければ難しく、しっかりと意見を聴きながら検討を進めて行きたい。
- ・国としては、地元として住民と自治体の両方の意見を聴いていく。区長は区民の代表として選ばれており、その意見は重い。一方、住民の意見を聴きながら、心配な点是对策がとれるのか検討し、判断していく。
- ・区長だけでなく、練馬の大泉の方では、生活道路に車が入り込んで困るので早く外環を整備し、青梅街道インターチェンジをつくって欲しいという声がある。とは言え、地元の意見を無視するわけにはいかないなので、今聴いている。
- ・インターチェンジをつくった場合に環境への影響がどうなるかお示しし、ご意見を聴いている。
- ・インターチェンジを降りた車が杉並区内を抜け道として使わないかというご心配への対策も、仮にインターチェンジをつくるとなれば考えないといけない。

(回答：東京都)

- ・ひとつの政策で全て解決するのではなく、一般の都市計画道路、高速道路、生活道路をネットワーク化することで全体が改善していくと考えている。
- ・高速道路の利便性を高めるためには、一定間隔でインターチェンジを設けることが大事である。外環クラスでは大体5km間隔で整備している。
- ・国・都の考え方を昨年9月に公表して以来、7ヶ月半にわたって意見を聴いてきた。これからもご意見を聴きながら検討を進めていく。
- ・地元というのは地元の自治体と地元の住民両方を指している。また、東京都は広域自治体であるので、そのほかに広域の意見というものを踏まえて考えていく。

(回答：杉並区)

- ・杉並区は平成15年6月に方針を出し、8つの理由から青梅街道インターチェンジ設置に反対の意見を表明した。ハーフインターということで地域分断や家屋移転など大きな影響はなくなったが、交通集中や大気質、善福寺をはじめとする地下水への影響について具体的に国から説明頂きたいと考えている。

- ・地域の影響が大きいところでは当然反対の割合が大きいですが、区として区全体の視点で考えなければならない。それらを踏まえ、インターチェンジをつくらなかった場合のデメリットと、つくった場合のデメリットの大きさを比較考慮し、環境に対する回復困難な影響を生じる恐れがあることから、区としての結論に至った。

【地上部街路について】

- ・国は、外環を大深度にして、地元が長い間迷惑している地上部の権利制限を解消すると言うが、都が外環ノ2を持ち出して、制限は解除しないと言っているのと矛盾している。国は都の問題として逃げるのは無責任だ。
- ・外環ノ2の都市計画を廃止する場合、代替機能を確保するというのはどこかにこの代替の道ができるということか。それはどこに予定しているのか。
- ・外環ノ2の話なのにまちづくりの方に話が行っている。住民の意思で、手続きを踏めば廃止できるという表現にしてもらえないか。

(回答：国土交通省)

- ・外環ノ2については、まだ十分議論ができていないと思う。P I協議会でも外環ノ2の議論は先に送っている。国ではなく地元が必要性を考えるべき道路で、地域の皆さんにきちんと議論して頂きたい。外環ノ2がどうなるかによって、建築制限が残るか、幅が狭まるか、いろいろなケースがあり得る。

(回答：東京都)

- ・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延焼遮断道路が必要かというところまで含めて代替策を検討していくという意味である。外環本線の地下化の進み具合を見て、地上部の道路も意見を頂きたい。
- ・道路には交通機能だけではなく、環境面、安全面・防災面への配慮といった機能もある。そういう検討を踏まえた上で手続きをしていく。

【まちづくりについて】

- ・中央環状線が江北と池袋の間でできたときに、従来あった生活道路上の事故が激減したと新聞で呼んだ記憶があるが、それについてお話し頂きたい。
- ・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。都心に流れる車については単に10号線をつくるだけではなく、埼玉県内から都心に入っていく道路の整備をすることが大事だ。環状道路のインターチェンジと放射方向のインターチェンジは全く意味が違う。環状道路一本に固執せず、必要な生活道路の整備をして欲しい。
- ・道路は国交省と警察の看板が入り乱れて後進国のようだ。我々の方を向かずに自分たちの仕事のことばかり考えている。予算や組織を守るような動きは止めて欲しい。コスト意識がない。
- ・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。西荻の伏見通りなど危なくてしょうがない。
- ・京王、京急、小田急がみんな高架になったのに西武は踏切がいっぱいある。国交省が肝心の指導をしないからだ。

(回答：国土交通省)

- ・中央環状王子線の開通前後で周辺の交通がどう変わり、それによって交通事故がどうなったか調査している。手元に数字はないが、一般道路や生活道路の交通量が減り、その結果交通事故も減っていることがデータから確認された。
- ・外環埼玉区間で、昨年11月に三郷ジャンクションから南側に3kmほどの区間が開通したときも、周辺の幹線道路が混雑していたため抜け道としていた通過交通が大幅に減ったというデータもある。
- ・生活道路の対策は非常に重要と考えているが、通り抜ける車を防ぐには、特定

の地域だけの対策ではなく、地域一帯で対策しないと効果がない。

- ・東京の西部地域で問題なのは、地域に用いない車が渋滞し、それを避けるため生活道路にまで入り込む傾向にあることだ。外環を整備するだけではなく、地域の道路や幹線道路で渋滞を減らす政策は一緒にやらないといけない。
- ・外環は長年計画が凍結されて、昭和41年からの建築制限で困っている方が多く、早く結論を出すため検討を進めている。通過交通をバイパスさせるのに外環を大深度で通すことは、非常に大きな効果があると考え、提案している。

(回答：東京都)

- ・都内にある1200箇所の踏切のうち重点的に対策を実施・検討すべき踏切を約390箇所選んだ中で、さらに20箇所を鉄道での立体的な対策の検討が必要とした。井荻から東伏見の西武新宿線もそのうちの1箇所に位置づけられている。

【環境影響について】

- ・地下水の解析領域を20km×6kmにした根拠を教えて欲しい。全120平方キロに浅いところ29本、深いところ18本のボーリングで全部解析できるのか。
- ・およその影響範囲を決めた理由は何か。
- ・都の土木研究所のデータは、深層地下水についても1000点あるのか。
- ・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。
- ・少ない観測点を補うために既存データを利用したというが、同じ時期に測定している調査なのに深層地下水の水位が全く違う。簡単な調査だと思っていた現況調査の数字が大事なシミュレーションに使われているのに驚いた。
- ・環境への影響を評価するに当たり、トンネルの漏水は想定しているか。
- ・現実的に漏水がゼロということはあると聞いています。ちなみに、地下鉄大江戸線の漏水はどういう状況か。
- ・大江戸線の漏水について、環状部分を含む全線分のデータを出して欲しい。
- ・善福寺のことを心配しており、いちばん影響が厳しいのが地下水である。
- ・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。
- ・水みちが存在しないという前提条件になっている。直径が16mあるトンネルが、帯水層と粘土層が交互に重なっている中を斜めに通っていくのに、地層間の水漏れを止めることができるとされているのは不適切ではないか。
- ・平成14年の都議会での報告では、都営地下鉄全線で年間360万立方メートルの地下水が出て、そのうち12%は下水道にお金を掛けて捨てている。
- ・圏央道の八王子城跡トンネル工事で、近辺の井戸や沢の水が涸れており、工事も伸びて年度内に終わらないので、相武国道事務所は対策チームを立ち上げた。何も問題はないと言って建設に入ってから非常に困っているのは、外環のこれからを示しているようだ。
- ・トンネル委員会はトンネルを掘る側の委員ばかりだ。地下水が心配としてあげられているのだから、そちらを優先してやって欲しい。
- ・シミュレーションで決定係数が片や99%、片や92%というのは高すぎるのではないか。少ないデータでよくできすぎているのではないか。
- ・東京都仕様のデータとよく整合性が取れたと不思議だ。
- ・深層地下水の水位の調査は、平均値ではなく層別に行くべきではないか。
- ・裏込め注入材は、シールドトンネルへの漏れを防ぐもので、トンネル外側の水みちを防ぐのに役立つのかは確定しないと聞いているが。
- ・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。
- ・練馬区の八の釜の池が完全に破壊されることが紹介されているが、それを知っている練馬区民がどれだけいるのか。これが発表されてから、賛成だと言って

いた人も様子が変わってきた。こういうこともきちんと見て頂きたい。

- ・交通渋滞の解消についても様々な意見があり、きちんと討論されないまま最初から外環をつくらうとしている。環境への影響についても、ようやく説明が出てきた。地下構造にすれば環境に与える影響はないというような一方的な情報だけを出しているが、八の釜の池がまるっきりつぶれてしまうということをはっきりしてほしい。湧水をもとにホタルやトンボの幼虫を育てられる環境をどうやったら作り替えることができるのか、代替案をつくった上で方針を決めるべきだ。
- ・青梅街道インターチェンジに換気所ができると、1 km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ので排気ガスが降ってくるのではないかと。これ以上子供達の生活環境を悪くしないで欲しい。
- ・外環が通るのは、江戸東京を形成してきた貴重な水源の地域である。地下水はデリケートで、ちょっとでもさわると簡単に止まってしまうものなので、取り返しのつかないことにならないよう、慎重に議論して欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・地下水は3次元の浸透流解析というシミュレーションを行っている。都全体の地下水流動がどうなっているのかを、都の土木研究所などの既存資料から分析し、外環ができた場合の影響範囲を設定した。
- ・3次元の浸透流解析は非常に細かいモデル化が必要なので、最初に広域の解析をし、簡易なモデル化を行った。西は高尾山、東は東京湾で多摩川水系と荒川水系の範囲で格付を行い、6 km × 20 kmの範囲を決めた。
- ・平成16年に地下水を観測した点は限られるが、それでは足りないということで、この地域で1000点ほどある都の土木研究所のデータなどから補間し、実際の現象との再現性を確認しながら分析した。
- ・数値解析するに当たり、地下水はトンネルに入っていないと仮定している。最近、シールドトンネルの技術は進んで、地下水に影響を与えるほどの水は出てこない。
- ・大江戸線もシールド部分からの漏水は殆ど無いと聞いている。
- ・漏水の殆どは駅など他の構造から出ている。シールドは継ぎ手をしっかりしており、水も滲み出す程度なので、解析上考慮しなくてもよいと考えている。
- ・水みちは存在しないという前提について、大深度トンネル検討委員会で議論頂き、不透水の裏込め注入をすることで周辺の帯水層の水位や圧力に大きな影響は与えないと考えている。
- ・数少ない観測点というご指摘には先ほど答えた通りである。都のボーリングデータ約1000本のうち深いものは約150本あり、それを活用した。
- ・深層地下水の水位がデータが大きく違うことについて、国のデータは外環本線が通過する40～50mの深層地下水を示しているが、都のデータは複数の帯水層の深さの平均値であり、シミュレーションの前提に利用している。
- ・圏央道とは地質もトンネル工法も違うので一律に比較できない。地下水位が予測していたところに達し、表流水が減少する傾向が見られたので、慎重に扱うため対策委員会を設けたと聞いている。工期が延びたことについては遺憾に思っており、施工者への損害賠償請求も含めて検討すると発表した。
- ・取り組み姿勢について、できるだけオープンにやっていく。事業に当たっても慎重に調査し、モニタリングをしてしっかり対応をとりながら進めていく。
- ・地下水について心配している地域の事情から、モデルの再現性は内部で苦労、工夫して、一般的に8割程度なものを、9割を越えるくらいに高めてきた。
- ・帯水層は土地によって深さが違い、外環と同じ深さのデータだけを取ると点数が少なくなってしまう。全体の傾向を示すために平均値を用いた。
- ・裏込め注入材は、本来の目的とそれをどう活用できるかという両方あり、大深度トンネル委員会では、水みち防止に有効に機能するという話だった。

- ・環境影響評価の方法書は、大深度地下方式を活用した地下式トンネル構造を前提に、こういった項目を調査するかというものである。
- ・八の釜のように影響が大きく出るところをきちんと示していないということだが、環境への具体的なデータを示すのは今回が初めてで、これを正直に説明していきたい。
- ・既存の外環が大泉に来ているので、その延長でつくと八の釜が消失してしまう。仮に外環をつくるのなら、ぜひ一緒に八の釜の代償措置を考えていきたいという住民の方もいる。国としてはぜひ地元と一緒に考えていくべきと思っており、専門家や区と相談して、仮に外環が動き出す段階に来たら具体案を提示していきたい。

【進め方について】

- ・大和北道路や東急大井町線等々力駅地下化のホームページでは、地下水の検討が素人でもわかるよう紹介されているが、外環では途中経過が住民に知らされず、結論だけしか示していない。
- ・地下水についての報告書の調査機関を明記して、責任を明確にすべきである。外環調査事務所の契約済み案件に地下水保全業務を応用地質株式会社と契約したとあるが、今回の調査と関係はあるのか。
- ・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。
- ・道路特定財源を一般財源化するというが、この調査費が付くこと自体に納得がいかない。どこに調査費を使っているのか我々に教えて欲しい。
- ・現在都市計画決定されていないのに、つくる一方の議論になっていて、技術検討委員会ができること自体がおかしい。
- ・本線も外環ノ2もつくることありきで進められている気がする。地下化することで住民の賛成をある程度取り付けたのに、外環ノ2を出してきたのはだまし討ちではないか。
- ・オリンピックとリンクして外環を一気に進めることもあり得ると懸念している。公共事業は当初の予算の3倍くらいかかっている。単純にできれば良いという人はたくさんいるが、私たち1人いくら掛かるということを示さないと説明したことにならない。
- ・鉄道と道路とまちづくりは三位一体であるはずなのに、日本では縦割りで整合性がない。外環が40年以上できないのは、役人に意思がないからだ。普通の会社だったらつぶれている。人口はこれから減っていく。鉄道会社も複数線化をやめ始めた。環八も前より流れるようになってきた。外環ができたらもっと空くだろう。
- ・国の委員会には、学識経験者といって都合の良い学者ばかり入れている。なぜ一般の住民が入らないのか。通勤電車やバスに乗って何で渋滞しているのか見て欲しい。
- ・40年前の計画を後生大事にやらずに、計画を白紙にして見直して欲しい。
- ・エイトライナーは、予算が付きそうにないから去年、一昨年と休眠状態だと聞いてあきれた。
- ・地域P Iについて、青梅街道インターチェンジは杉並と練馬共通の問題なので、両方の住民が集まりやすい、例えば桃井第四小でやって欲しい。
- ・この時間帯では、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P I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。

(回答：国土交通省)

- ・情報をもっとオープンにしていきたい。地下水保全格付業務を事務所から発注し、受注した応用地質株式会社に地下水の具体的な解析作業を手伝ってもらっ

ている。環境への影響の報告書は事務所で作成したが、調査段階から解析結果まで専門家のアドバイスを頂いている。委員の名前は公表している。

- ・道路財源の調査費を活用してから地下水の調査など様々な形で使っている。業務についてはホームページで公表している。
- ・昭和41年の都市計画決定は高架方式なので、このままではできないから凍結されているという理解である。それを地下方式に変えて、つくった場合とつからない場合の交通量や経済効果などデータを示し、意見を聴いている。
- ・仮に外環をつくった場合、生活環境や自然環境がどうなるかという心配から反対の声が多くあると認識している。それに明確に応えるため、様々な検討委員会をつくり、専門家のアドバイスを頂きながら検討してご説明している。
- ・日時についていろいろご意見を頂いているが、会場の都合や他の区市との調整で今回は平日の夜ということになった。またP I委員と相談しながら決めさせて頂きたい。

(回答：杉並区)

- ・学校活動に影響が出るようなことにはお貸しできないということで、区や町会が主催なら可能である。

武蔵野市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月17日(土) 19時00分～20時30分

場所：吉祥寺南町コミュニティセンター

主催：国土交通省及び東京都

協力：武蔵野市

参加者：住民39名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長
東京都	鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長 臼田 外かく環状道路担当課長
武蔵野市	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐 井上 都市整備部 まちづくり推進課長 池田 まちづくり推進課 係長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（武蔵野市の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第19号、第20号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（武蔵野市抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（6/10、7/10、8/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
将来交通量について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、PI沿線会議や地域PIなどで外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・現在は案の段階で外環をつくると決まった訳ではない。今後も引き続き環境・生活への影響を考慮しながら具体化へ向けて地域の課題などを伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・できるだけ影響なく渋滞解消しようという案の提案に感心している。
- ・道路公団が民営化されたが、事業費はどう確保するのか。
- ・利潤を考慮して第3セクターによる事業化が望ましいのではないか。
- ・税金なら採算性は関係ないとの国の発言には疑問である。
- ・排気ガスを出さない電車を通すなど計画を見直せないか。線路を走れる車のようなものを産学協同で検討し実現できないか。
- ・大深度案が出てきた理由は何か。
- ・構想段階で必要性が高いとした理由は何か。外環ジャーナル19号を見ると、不要派の意見は理由がはっきり分かるが必要派の理由がはっきりしない。
- ・国でやる事業であり、道路以外のことも考えてもらいたい。
- ・なぜ今も昭和41年の計画を基本にしているのか。
- ・昭和40年代と現在では国土建設行政の価値観が180度転換してきている

中で、これだけ人が住んでいる中に大深度であっても高速道路を造ることは理解できない。国土交通省の政策立案に関して意見を聞きたい。

(回答：国土交通省)

- ・事業者は事業化の段階で決定する。2つの制度があり、国が直接造る場合採算性は関係ない。旧道路公団の民営化会社が事業主体の場合、45年間で償還できるのかといった民間会社の考え方で整備することになる。両者の併用を検討する可能性もある。少なくとも環状道路として機能する範囲の料金設定で成り立つよう検討する。
- ・国が造る場合は税金で造るので、料金を取って採算をとるという考えはないが、できるだけコスト縮減し無駄なく造っていく。
- ・線路を走れる車はまだ実験段階で、一般への普及にはまだ相当時間がかかると聞いている。外環は現在の首都圏の交通問題解決を中心に考えている。
- ・PI会議での皆様の意見は非常に重要だと考えている。外環は広域の道路なので幅広い意見も聞いて構想段階を総括した。反対の方は生活や環境が守られるのかということに大きな懸念があり、構造等を踏まえて影響を示した上で検討するため計画段階に入らせて頂いた。仮に地域や環境への影響が大きい場合は計画をやめることを頭に入れながら引き続き検討する。
- ・高架道路は現実として無理であり、大深度法ができたこともあり、地域への影響を小さくしながら早く安く造る方法として大深度方式を提案した。
- ・現在は昭和41年の計画をどう見直すか議論している段階である。
- ・国土交通行政は大きく変わってきており、既存の道路の有効活用など今の価値観にあった様々な検討をしている。
- ・環状方向ができていないことによって起きている首都圏の交通問題の解決手段として外環が有効だと考えている。真に必要なのかという検討を十分にした上で計画をどうしていくか決めていかないといけない。
- ・環状道路で既存の高速道路と接続するためにはジャンクションの用地が必要になり、影響を少なくするためには今回提案の場所が最適だと考えている。昭和41年からの建築制限により、結果的に高い建物が建てられなかったという事もあるが、今の段階で見直してもジャンクションの位置、それを結ぶルートは現在の案が最適であると考えている。

(回答：東京都)

- ・都として外環は東京の渋滞・環境改善のために必要だと考えている。

【地上部街路について】

- ・地上部街路についてはこれまで深く議論されていない。もし造るとしたらどのくらいの費用がかかるのか。
- ・歩道・緑地帯をもったあまり交通量の多くない道路になってくれれば、利用する上でありがたい。
- ・地上部をつくると大深度化する意味がなくなるのではないかと。
- ・市として道路整備が大事だと考えるなら、生活道路にかかる部分は予算を取るなど外環との関連の中できっちりやるとしてほしい。
- ・地上部の立ち退きが無理だから本線を地下化したのに、地上部街路をつくるのはおかしい。
- ・防災と言うが、ほかに防災性の低いところはたくさんある。全区間通しでなく部分的に整備ということもあるか。
- ・今まで権利制限で迷惑をかけられてきた。本線の地下化が決まる時点で地上部の計画は廃止するべき。道路が必要となった場合でも本線と同時期に地上部の計画変更も済ませてほしい。検討の期間をどう考えているか。
- ・外環ノ2と附属街路が分かれている理由は何か。
- ・外環本線を大深度にする場合、外環及び外環ノ2の都市計画変更をどういう

手順でやるのか。

(回答：東京都)

- ・地上部街路は3つの考え方を示しており、代替措置とともに廃止の場合事業費は発生しない。具体的には検討していないが、類似の整備例では、幅員16mの道路整備費は約80～100億円/km程度である。
- ・道路を造る場合、交通機能だけでなく地域の方々に喜んでもらえるように、意見をいただきながら進めていきたい。
- ・この地域の防災性も含めてこれから検討する。
- ・地域によって道路の必要性や話し合いの進め方が異なってる。交差する都市計画道路間くらいを目安に検討したい。
- ・これからの議論なので検討期間は定められていないが、仮に地上部道路を整備する場合、都市計画変更の時期は違って外環本線の完成までに整備することを目指す。
- ・現在の都市計画は都市高速道路外かく環状線という都市施設と一般道路の外環ノ2の二本からなっている。
- ・目白通り～東八道路間は道路密度が低いので道路ネットワークの点から都市計画では幹線街路になっている。南側は附属街路で地先交通の不便を解消していくという趣旨である。
- ・外環本線を地下に変更しても、外環ノ2はそのまま残る。みなさんの意見を踏まえて必要に応じてこちらも都市計画変更をする。

(回答：武蔵野市)

- ・外環ノ2は、今の段階では都や沿線区市、市民の意見を聴きながら考えていき、最終的に市としての意見を決定することになると考えている。

【まちづくりについて】

- ・インターチェンジへのアクセスがきちりしていないと、せっかく造る外環の効率が失われる。
- ・地上部街路を廃止するなら、周辺住民の環境への配慮を市にお願いしたい。
- ・南北道路がなぜこんなにたくさんいるのか。

(回答：東京都)

- ・インターチェンジへのアクセス道路は地元自治体や国とも役割分担しながら整備していきたい。
- ・多摩地域の都市計画道路は見直しの最中であり、その中で南北道路が多いか少ないかの判断もさせて頂く。

(回答：武蔵野市)

- ・市の都市計画道路は市事業74%、都事業45%、全体で57%の進捗率で、市が決定した道路はほとんど終わっている。
- ・吉祥寺東町や南町など幹線道路から住宅地に車が入って危ないところでは「人にやさしい道づくり事業」等で安全安心の道路づくりを進めていく。

【環境影響について】

- ・大深度トンネルでの低周波の微振動による健康被害を懸念している。
- ・この周辺は地盤が弱いのが、調査や評価は十分しているのか。
- ・換気所の数や影響範囲の説明がない。そういう全体を見てから判断したい。影響が出てからでは遅い。
- ・大気汚染、騒音は人体に与える影響が大きいこと、数値が必ずしも当たらないことを加味してほしい。
- ・影響の解析にどのくらいの時間がかかるのか。
- ・造っている間に地震が来たらどうするのか。

(回答：国土交通省)

- ・環境の現地観測は行っており、振動は善福寺三・四丁目の第一種低層住居専用地域で30～40dBであった。土被り1.5mの首都高の東横浜トンネル直上で32～30dBであり、振動のトンネルによる影響は小さい。
- ・インターチェンジ、ジャンクションの出口では、換気所が必要となる。外環では車の流れに沿って排気ガスを流す縦流式で考えており、武蔵野には換気所はいらない。
- ・環境の現況は平成16年に把握している。現在は計画の具体化を踏まえて影響を検討する段階であり、今後結果を示していく。
- ・外環の埼玉区間などでは、道路管理者自らが環境基準が守られているかチェック・公表し、守られていなければ追加対策をとるよう考える。
- ・トンネル構造は地震の際に地盤と一緒に動いて安全であるが、しっかり検討していく。
- ・仮に造った場合にも環境施設帯をとったり、地下にしたりと方向性が変わってきた。地域への影響を小さくする観点で提案させて頂いている。

【用地・補償について】

- ・計画線内に住んでおり、外環を造るなら従わざるを得ないと思っているが、これまで40年間、さらに今後10年も不安定で、立場がないがしろにされている人たちに対して国・都・区がそれぞれどう考えているか聞きたい。

(回答：国土交通省)

- ・国は広域的な道路を扱っている。地上部街路については都、沿線区市、地域の方が話し合って結論を出すのが望ましいと思う。計画線内の方にはご迷惑を掛けているので、外環本線についても早期に結論を出したい。

(回答：東京都)

- ・必ずしも立ち退きだけでなく、住み続けたい人たちの希望があれば、土地の交換など生活再建のお手伝いをさせて頂く手法もある。

(回答：武蔵野市)

- ・非常に迷惑を掛けていると認識している。区市長会で、本線が大深度にして地上部は廃止する場合も何か補償はないのかという話は出た。やるやらないを早く決めて、市として意見を出しながらできる限り早い段階で解決したい。本線が大深度にして、地上部は廃止する場合で何か補償はないのかという話は出た。市としても、市民の意見を聴きながら早い段階での解決を国、東京都に要望している。

【進め方について】

- ・会場に武蔵野市以外の方が1/3くらいいる。他区市と一緒にするなど、案内の仕方に不満である。説明会をやるなら地元をしっかり案内してほしい。
- ・進め方が計画ありきのように見える。説明は丁寧に行っているがそんな形で意見把握ができるのか。
- ・計画段階で説明会をやるなら、いくつか案を持ってくるべきだ。どうしても外環が必要ならなぜそうなのかをもう一度考えて頂きたい。強制的にこの案で造るから意見を聴きたいというやり方はおかしい。せっかくPIをやっているのだからもっと民主的にやってほしい。

(回答：国土交通省)

- ・チラシの配り方について、今回は他の会にも参加しやすいよう幅広く各市を載せたが、分かりにくいというご指摘であれば見直していきたい。

武蔵野市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月18日(土) 18時30分～21時30分

場所：武蔵野市吉祥寺南町コミュニティセンター

主催：国土交通省及び東京都

協力：武蔵野市

参加者：住民17名

国土交通省

山本 東京外かく環状道路調査事務所長

川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長

鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長

東京都

山口 外かく環状道路担当 参事

臼田 外かく環状道路担当課長

武蔵野市

藤井 外かく環状道路担当 課長補佐

井上 都市整備部長

池田 まちづくり推進課 主査

提示資料： 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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10～10/10）
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、21号、22号
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策
外環の地上部の街路について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・外環については、これまでPI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんからの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・必要性の議論が済んでいるのか疑問である。最終決定した根拠を端的にまとめた報告書のようなものは資料に入っているか。
- ・最初の計画時と現在でルートがなぜ同じかという説明はあるのか。大深度にすることと、全く同じルートで良いのかとは別問題ではないか。
- ・今のルートが変わる可能性があるかと解釈して良いか。
- ・40年前と全く社会構造が変わっているのにルートが同じなのは理解しにくい。生活が変化しても新しい道路が必要なのか。
- ・大深度地下が決定しているかどうかをはっきり伺いたい。地下化以外の考え方は浮かばないのか。

- ・環状道路は高速道路である必要があるのか。公共交通などいろいろ鑑みた上で高速道路の整備が一番良いと選択したのか。
- ・40年前に反対があったから吉祥寺が住みたい街になっている。計画が決まったらどうなるかという懸念について武蔵野市の考え方を伺いたい。
- ・一人乗り制限や路面電車など車を減らす対策を懸命にやらずに、新しい道路をつくって交通緩和するのは非常識だ。
- ・公共交通機関を格安で利用できるなどの対策をなぜ考えないのか。新しい道ができれば車は増えるのではないか。道路特定財源が余っているのを福祉に回して欲しい。
- ・外環が必要ならば、その前に車を減らす努力など、やろうとしていることが見えないと住民は納得できない。真剣なフィードバックがないといつまでも議論は進まないの、そういう資料を要望する。
- ・もし新しい遺跡が発掘されたらストップになることはあり得るのか。
- ・武蔵野市は緑被率を上げようとしているが、緑が増えてオオタカなどの絶滅危惧種が生息したら工事ができなくなる可能性もあるのか。
- ・首都機能が移転したら予測が変わって外環の計画も変わる可能性があるのか。
- ・環状道路が少ないとは言え、人口の多い武蔵野の地下に通すのはどうか。
- ・すぐにでも舟運ができるようになっており、陸上交通の何%かは減ると考えられるが、計画の見積もりには入っていない。また空の通勤も同様だ。道路関係の担当部署には、舟運を戦略的に使おうという発想はないのか。

(回答：国土交通省)

- ・「これまでの検討の総括」という資料をまとめている。この中で、交通の状況や効果と影響の観点からと、地域や広域的な意見という観点からの必要性という2点を、昨年9月の段階で国・都が総括した。これが「考え方」のベースになっている。
- ・ルートの具体的な検討は入れていない。都市計画決定されているルートを中心に、高架構造から地下構造への変更を想定して効果と影響をまとめ、また必要性について意見を伺ってきた。
- ・ジャンクションやインターチェンジの位置では昭和41年から権利制限がかかり、高層の建築物がないという現状、既存の高速道路との接続や構造などを考え、現都市計画のルートが最適と考え提案している。東名ジャンクションを砧公園の中に入れてはどうかという意見も頂いており、ジャンクションの位置でルートも変わるため、その比較も行っているところ。
- ・大深度地下は都市計画決定を経ていないので決定ではないが、国・都としては最適だと思っている。
- ・外環をつくる以外にも、一般道の整備、公共交通の整備、公共交通への転換、料金施策等を組み合わせ、役割分担して容量拡大と需要の調整に取り組んでいる。容量拡大という観点で最も効率的なのは環状道路の整備であり、首都圏では三環状道路の整備を主要な政策として行っている。
- ・高速道路と一般道では交通容量が違い、外環は1日約10万台と予測しているが、環八は約5万台であり、一般道とするとこの地域に環八のような道路を2本通す事になる。地域に用のない交通を排除するには、高速道路と一般幹線道路、生活道路をバランス良く整備していくべきと考えている。
- ・人口減少や少子高齢化、経済変化もあるが、イギリスやドイツでも自動車交通は増えている。交通を増やすことが良い政策とは考えていないが、過去、道路行政全般では将来交通量の過小推計が多く、直ちに道路整備はいらぬ状況にはない。
- ・道路行政全般では、今後道路をつくり続けるという立場ではない。既存道路の有効活用や環境対策、安全が非常に重要と考えている。
- ・外環は、放射方向の高速道路を環状方向につなげて、環八など地域の道路を円

滑に流し、抜け道に入り込んだ交通を幹線道路に戻すことができる。

- ・道路には役割、バランスがある。全国の幹線道路は国が担い、環八のような道路は都が中心に整備し、生活道路は武蔵野市といった分担である。
- ・車を減らす施策について、国土交通省全体ではモーダルシフトや公共交通整備、鉄道の立体交差や地下鉄整備の支援、LRTなどにも取り組んでいる。そうした中でも渋滞、環境、交通安全対策などの問題が解決されておらず道路整備は必要ではないかと考えている。
- ・道路特定財源は余っているのではないと認識している。道路整備だけでなく、LRTや新交通システム、鉄道・バス共通ICカードなどに道路特定財源を活用している。
- ・ヒートアイランド対策に環状道路整備は有効だといったように、政策全体で見て外環がどういう位置づけなのかを説明していきたい。
- ・遺跡が出てきた場合は文化財保護条例など法令、条例に基づいて必要な手続きをとる。重要度が高い場合は避けることも検討することになる。
- ・住宅地に外環をつくって環境施設帯を整備すれば緑も増えると考えている。タカが来た場合は、保全やモニタリングをしながら対策を検討していく。
- ・首都移転は東京都市圏全体で3000万人の経済圏に対して60万人くらい。引き続き環状道路整備は重要であると思っているが、首都移転の動向が変われば再度検討することになる。
- ・ドアトゥドアでは結局車が中心になっている。自動車と他の交通モードの分担率は、長期の交通量予測では経年的な変化を加味しているが、ドラスティックに変化するといった前提は難しい。都市内交通に関しては、抜本的に予測している交通量が変わるところまではいかない。

(回答：東京都)

- ・都は以前から外環は必要だと考え、取り組んできた。都心環状線の渋滞緩和だけでなく、幹線道路の交通改善、生活道路からの通過交通排除など、東京の交通全体の渋滞緩和と、大気環境の改善が図られる。
- ・現在、外環の計画の具体化を図る上でご意見を伺っているが、いつ事業化になりいつ完成するかはまだ見えていない。
- ・道路整備以外にも、地下鉄の乗継割引や踏切解消のための連続立体化、地域バスの充実など、自動車から公共交通へ転換できるような対策に取り組んでいる。物流は自動車に頼っており、交通量を減らせないところもあるので、道路整備の他、総合的な交通政策を進めている。
- ・道路以外の対策としては、アメリカでは複数人乗りでないと通行できないHOVレーンという手法が実施されている。
- ・ロンドンやパリなど大都市では、環状道路が完成している。
- ・公共交通への転換やTDMについては、人口100万人以下くらいの都市と1000万人超では取組みが異なる。
- ・都では、新交通システムやバス接近案内、荷捌スペース確保などの渋滞対策を進めている。高速道路と幹線道路、生活道路の各段階での交通処理と交通需要を抑制する手法を併せて取り組んでいる。

(回答：武蔵野市)

- ・昭和41年の都市計画は高架構造で、地域分断や環境汚染等のことで市議会、市民と市が反対し、現在の良好な住宅地が形成されたと認識している。
- ・外環を都市計画には必要と考えているが、環境対策や安全対策は必ず確認する必要がある。

【地上部街路について】

- ・代替機能を確保しなければ外環ノ2は廃止できない、ということか。
- ・外環ノ2は廃止する可能性があるとのことだが、なぜ代替機能を確保していく

という記述があるのか。地下にする最大の理由が環境保全と言いながら、外環ノ2について踏み込んだ話が出てこないのは議論の進め方として疑問に思う。

(回答：武蔵野市)

- ・外環ノ2は、本線が地下になった場合も都市計画として残る。都市計画上ネットワークとして計画されているが、沿線の区市と協議して最終的に決定していくことになると思う。

【まちづくりについて】

- ・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。
- ・武蔵野市では外環自体は通過だが、外環に入る東八道路に行くための道路がいろいろ整備され、驚いている。どういう計画になっているのか。多摩地域の都市計画道路の整備方針では、武蔵野市内の道路とどうつながっているのか。
- ・都が三鷹市道を勝手に多摩地域における都市計画道路の整備方針に計画案を入れるのは心外であり、消して欲しい。このことについてきちんと答弁して欲しい。武蔵野市は抗議したろうし、三鷹市のPI委員も抗議していた。
- ・外環ノ2を消す代替案として3・4・12号線をつくるという考え方なのか。
- ・三鷹市道の3・4・12号線がなぜ都道の優先路線になるのか。三鷹市自身が認定したのか。武蔵野にも絡んでくる可能性がある。この案を消して欲しい。外環の問題どころではなくなる。しっかり答弁して欲しい。
- ・防災の機能と言うが、なぜ都の優先道路が三鷹市にあり、武蔵野市にないのか。
- ・3・4・13号線は武蔵野市内の半分近くで現道がなく、外環の地上部と同じ問題が起こる。東八インターチェンジへのアクセスのために、武蔵境や調布保谷線などの整備の一環で武蔵野市内を通る可能性が出てきたと感じる。
- ・多摩地域における都市計画道路の整備方針(案)は、パブリックコメントの期限までに意見がなければ賛成として「案」が取れるのか。武蔵野については勝手に都道にしないで、市と相談して欲しい。
- ・武蔵野市が要望しない限り、市道を優先道路にしないことを明確にして欲しい。三鷹市から3・4・12号線を優先道路にして欲しいという要望がなければ、三鷹、武蔵野両市のために優先道路にしないで欲しい。
- ・オリンピック誘致に関係して道路整備を進行していく可能性はあるのか。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・武蔵野地域は地下化で地域に影響がないよう計画しているので、街おこしに資するような話に直接リンクすることは難しいかと思うが、市の考えも十分聞きながら、どういうお手伝いができるか考えたい。

(回答：東京都)

- ・三鷹市の3・4・12号線が武蔵野市では3・4・13号線となる。多摩地域の都市計画道路の整備方針案はまだ固まっておらず、3月15日までに頂いた意見を参考に定めていく段階にある。東八道路につながる3・4・12号線は、外環が地下化される場合、東八インターチェンジ周りに交通が集中する心配があり、整備が必要ではないかと考え提案した。3・4・13号線との間には井の頭線と神田川があり、それらと調整が必要になる。もし吉祥寺駅周辺の道路を整備改善して欲しいということであれば、それを踏まえて市と相談する。
- ・外環ノ2については、廃止を含めた必要性の検討を行政計画に位置づけたとご理解頂きたい。「外環の地下化に伴い」という表現は誤解を招くので訂正する。
- ・外環ノ2の代替機能とは、地域の交通機能や防災性確保等の切り口で代替できるか否かという意味である。

- ・外環を整備する場合、インターチェンジ周辺の道路混雑が心配という意見をたくさん頂き、都として優先道路にする考え方を示した。
- ・都市計画道路は、施行者が決まっていない路線が多く、事業段階で施行者が決まる。事業化計画は都と28市町で決めている。東八道路周辺の渋滞対策は都の判断で書いており、ご意見を頂きたい。
- ・外環ノ2の必要性を廃止も含め検討する際、交通機能や防災性を見直すという意味であり、3・4・12、13号線の防災性などを検討するわけではない。
- ・武蔵野市道を都道として勝手に整備はできない。市と相談してやることになる。
- ・武蔵境は外環の渋滞緩和ではなく、まちづくりや道路ネットワークの観点から整備していこうと提案した。
- ・オリンピックに関係なく、必要な道路は整備していくという考えである。
- ・多摩の事業化計画の中で、要検討路線として廃止も含め検討すると位置づけた。地域の交通は保たれるのか、防災的に大丈夫かといったいろいろな観点でチェックし検討した23区の5路線と同じ位置づけである。
- ・都市計画道路は、街の活性化を支える、緑を植えて環境を良くする、風の道をつくる、交通事故をなくす、バス路線を通すなどの機能がある。外環ノ2をどうするかは、外環の地下化の動向を見ながら皆さんと相談し、機能に照らしてこの街に道路が必要ないとなれば廃止もあり得る。

【環境影響について】

- ・事業者による環境調査の評価はどのような形で、誰が行ったのか。地域の代表は入っているか。関西空港も結果的にものすごい追加投資をしている。地下水が1日1センチの流れと言うのは本当なのか懸念している。
- ・今日の説明内容は国土交通省が調査したものであり、今後市民や地域の人が入った環境影響について検討されるという認識でよいか。
- ・調査が役に立たなかったり、データが違うことのないように、地域住民が日常生活で感じている要望を聴いて欲しい。
- ・大深度に斜めに掘っていくランプ部分の地下水について説明して欲しい。
- ・東京駅や関西空港、環八井荻トンネルなど、専門家の知恵を借りても後で問題が出ている。環境影響と保全対策で、何かにつけ問題ないと言うのは、住民をだましているのではないか。
- ・ヨーロッパのように、住民が専門家をお願いして調査をしてもらった場合、国や都から費用を出してもらえるのか。
- ・環境への影響と保全対策は計画者の資料で、第三者機関の客観的な根拠を示すものではないと明記すべき。この段階で配るならフェアにしてもらいたい。
- ・大気への影響の数値など実感として信じられず、心配である。排気ガスをフィルターで100%濾過できるとか、我々が安心できる資料や態度を示して欲しい。数年前に井の頭公園のお茶の水が濁れたことがあり、行政を不信に思っている。

(回答：国土交通省)

- ・現在は環境の予測と保全対策の検討段階であり、現地調査も、文献データも使って国が、専門家の意見を聞きながら検討し、公表したもの。環境影響評価の際に都民の健康と環境を守る観点から、環境部局にある専門家の審議会で、予測手法や内容の妥当性を第三者的にチェックしてもらう。
- ・環境への影響と保全対策について、例えばこういう予測が必要ではというようなご意見も伺いたい。準備書や評価書の手続きでも意見書を頂く場がある。それを踏まえて第三者の専門家からなる審議会でも環境影響評価の手続きは進む。
- ・湧水に影響する浅層地下水の流れは郊外側から都心側なので、開削工事をする青梅街道インターチェンジ等では郊外側で上昇、都心側で低下する。予測では±1m程度、東名ジャンクションでは3.5mの上昇も生じ、対策が必要とな

- る。長期的なデータ蓄積や新技術を踏まえて事業実施段階で具体的に検討する。
- ・問題ないという記述はだましているようだとのことだが、施設や環境対策を設計する事業実施段階より上流の現段階では、検討は適当と考えている。
 - ・専門家を市民側で雇う費用の負担制度は現段階ではない。例えば、国土交通省で専門家に市民からの質問を届けるといった形を検討していけたらと思う。
 - ・専門家には、技術専門委員会で議論して頂いたり、環境調査の際に地元の大学の先生に相談している。大深度トンネルの技術検討委員会を設けて現在も検討しており、専門家のメンバーも公表している。
 - ・大深度委員会で地域での意見を紹介し、専門家に審議して頂く形で反映する。一方、専門家に直接意見を聞きたいというご要望は、方法を検討したい。
 - ・大気への影響ができるだけ小さくなるよう、地下方式を提案している。換気所も現在、NO₂を削減できるように実験し、適用できるか検討している。

(回答：東京都)

- ・「環境への影響と保全対策」は、環境影響評価とは別である。アセスの手続きに入ると、専門的な委員の入った東京都の環境影響評価審議会で、アセスの内容をチェックする。現時点では、国土交通省の中の専門委員会で審査をしている。
- ・配布したパンフレットは、計画概念図に基づいて道路をつくった場合、地域の環境がどうなるのかというご心配に添って作成した。仮に手続きに入った場合、都の環境影響審議会という第三者機関でチェックを受けるし、改めてご意見を頂く場もある。
- ・排気ガス対策として、自動車にDPFというフィルターを付ける発生源対策を行っており、改善効果として、昨年6月の環境局からの発表では、自動車排出ガス測定局34箇所のうち33箇所、一般局47箇所のうち47箇所ですPMの環境基準を達成できた。少しずつ大気の改善に向かっているという一例である。

【進め方について】

- ・配布資料は一般的市民には分かりにくい。分かりやすい説明をされると、議論がしやすい。是非その点を今後願います。
- ・今日の案内が沿線住民に届いていないのは、端から知らせたくないのかと疑りたくなる。きちんとしてもらいたい。
- ・いつポストしたのか。
- ・外環ジャーナルは、入っている新聞とそうでないものがあり、記事も小さい。市報はチラシと一緒に捨ててしまう。
- ・オリンピックを都知事が誘致することと外環を関連して考えているのか。
- ・現計画の必要性は、どの機関でこれを決定するのか。
- ・PIの前提はきちんとした情報を出して共有することではないか。都市計画道路の整備方針で大深度の外環が決まったかのような表現は、誤解を招くので直して欲しい。また、こういう機会にきちんと説明すべきである。
- ・外環の地下化もルートも正式に決まっていない段階での都市計画道路の整備方針のパブリックコメントは行き過ぎで不適切だ。都は十分認識して欲しい。
- ・「意見の整理」でいろいろな懸念事項が指摘されているが、住民として切実に不安に思っている。これらに対してひとつひとつに回答があったのか。
- ・環境への影響と保全対策のひとつひとつに対して客観性のあるデータに基づいた回答を頂かないと不安が払拭されず、反対と言わざるを得ない。
- ・今日の配付資料はワンセットいくらくらいかかっているのか。

(回答：国土交通省)

- ・分かりやすいパンフレットづくりを目指していきたい。
- ・ポストされていなかったとすれば問題だと考えている。委託し、武蔵野市で2,959枚入れたと報告を受けている。意図して入れなかったのではない。

なるべくたくさんの方に来てもらいたいので、コミセンへのお願いや外環ジャーナル、市報への掲載をしている。

- ・11日に沿線100mの範囲に行った。業者からは入れたという報告を受けているが、もう一度確認し、改めてどうすべきか考えさせてほしい。
- ・市報が全世帯に最も確実にわたる方法とっており、いくつかの方法で周知しているが、いろいろなご意見を頂いたので改めて検討する。
- ・通常、道路の必要性やルートの検討は内部で行い、外部に明らかになるのは都市計画の案の段階なのに対し、事業の上流段階から市民参加の場を設け、決定プロセスを明らかにしようと取り組んでいる。現段階では法的な位置づけ等は無い。意見を聴きながら最終的に必要性は国・都が行政として決定することになる。
- ・「意見の整理」はアンケートやオープンハウス、電話での意見を集約した。その場での回答や環境などパンフレットで回答しているが、全部答えたわけではない。整理して、不足のものは後日応える必要があると認識している。
- ・皆さんの不安に応えられるよう、パンフレットだけではなく、専門家の意見や継続的なデータをとっていきたい。
- ・ワンセット袋代も含めて1000円はかかっていないと考えている。
- ・例えば首都圏のバス鉄道共通ICカードの導入に道路のお金が使われていることなど我々も情報提供が足りないと思っているので、しっかり考えたい。

(回答：東京都)

- ・外環はオリンピックの招致にかかわらず必要なものとして取り組んでいく。

(武蔵野市)

- ・一番関心を持っている沿線の方々に今日のチラシがもし配られていないとしたら、協力という形の市として非常に遺憾である。きちんとして頂きたい。
- ・道路整備以外の交通政策はいっぱいあるはずなので、資料を出して説明して欲しい。
- ・都に、多摩地域の都市計画道路の整備方針案を資料として出して欲しいとお願いした。情報提供をして一緒に議論しないと意味がない。次回は配慮して頂きたい。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月16日(金) 19時00分～21時00分

場所：北野3丁日常設会場

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民17名

	国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都		臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市		藤川 都市整備部部長 鈴木 都市整備部都市計画課長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（調布市～三鷹市の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第19号、第20号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（三鷹市抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）三鷹市域の環境保全とまちづくりについて

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯と「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・外環が地域にとって必要かどうかの判断の基準を教えて欲しい。
- ・トンネル分合流部はなぜオレンジ色に塗られているのか。

（回答：国土交通省）

- ・トンネル合流部は2つのシールドをつなげるための地中拡幅が必要となる箇所である。シールドの上側に補助工法を実施する場合には、地下4.1mより浅くなる可能性があることなどから区分地上権が適用されることとなる。

（回答：三鷹市）

- ・国や都は地域だけをみて高速道路の必要性を考えている訳ではない。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・東八道路ICから出てくる自動車が生活道路に入り込むことが心配である。東八道路は、インターチェンジより東側の区間も含めて4車線にしてほしい。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・東八道路は玉川上水までは4車線で整備し、玉川上水を挟む形で上下それぞれ2車線整備する予定である。
- ・ジャンクションのランプ部が混雑することは問題である。練馬は暫定で供用したこともあり混雑が発生していると考えられるが、中央ジャンクションは方向別交通量をみて、最初から完成形で計画している。

【まちづくりについて】

- ・外環より東側で吉祥寺通りと調布都市計画道路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。
- ・北野中央通りの機能を代替する道路を整備してほしい。その際には、外環の東側の地区のことを考えてほしい。
- ・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。
- ・外環の整備に合わせて、都の都市計画道路の整備をどのくらい考えているのか。

(回答：国土交通省)

- ・外環を整備する前にどの道路を整備すべきかを検討する必要がある。
- ・概念図で示した環境施設帯の幅は、環境を保全するために必要な幅である。環境施設帯の外側に道路を整備するかどうかは、地元の意見を踏まえて検討していきたい。環境施設帯の使い方は、設計段階に地元と協議しながら検討していきたい。

(回答：東京都)

- ・周辺道路整備が必要となれば、外環整備に合わせて整備していくこととなる。

【環境影響について】

- ・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。
- ・換気所から処理されていない排気ガスを出されると困る。高く吹き上げれば影響は小さいといわれても不安である。
- ・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。
- ・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。
- ・中央道からもシールドで掘削した方が工期が短くなるのではないかと。一方で、現在の道路整備状況で、工事車両が出入りするようになっては困る。

(回答：国土交通省)

- ・環境への影響がどの程度なのかは、今後、環境影響を予測評価した上でご意見をうかがいながら検討をしていく。
- ・換気所で排気ガスを処理しなくても高く吹き上げれば拡散するので環境基準は守られるが、空気清浄機のような集塵機やNO_xを処理する脱硝装置の設置も検討していきたい。
- ・浅深度トンネルの事例からは、トンネル上部での振動の影響はほとんどないと考えられる。
- ・大深度は比較的固い地盤であるため振動の影響はあまりないと考えている。
- ・関越、東名それぞれの方向から同時に掘削することで工期の短縮は可能である。また、同時に中央道から掘削することも考えられる。
- ・工事車両専用に臨時の出入口を設置するなど、工事車両による影響がなるべくでないように考えていきたい。

【用地・補償について】

- ・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。
- ・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。
- ・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。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年1月15日(日) 14時00分～16時00分

場所：三鷹市教育センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民18名

	国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長
		川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長
		鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都		臼田 外かく環状道路担当課長
		藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市		藤川 都市整備部 調整担当部長
		中村 都市整備部 都市計画課 係長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（調布市～三鷹市の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（三鷹市抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）三鷹市域の環境保全とまちづくりについて
将来交通量について
インターチェンジについて
外環オープンハウスアンケート結果（三鷹市）
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意見等の整理

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯と「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・関越から中央ジャンクションの区間だけを先に開通させると三鷹に交通が集中してしまうので、東名高速までの全区間が整備されてから同時に開通してほしい。
- ・首都圏で大地震が起こる可能性が高いので、多少コストが増えても最新の技術を用い、地震後も使えるくらいの道路をつくってほしい。

（回答：国土交通省）

- ・現時点では、関越道と東名高速の両側からシールドで掘り進み接合する工事を考えており、外環は関越道から東名高速まで同時に開通することを考えている。
- ・都市部で大規模な地震が起きた場合、道路は復旧活動に必要と考えられるので、

外環を含めて道路の耐震、安全性はしっかり守らねばならない。

- ・地下は地上よりも地震による揺れが小さいので、地下構造物は地上構造物よりも安全と言われている。
- ・耐震性や安全性は重要だが、いくらでもコストをかけて良いというものではない。ランプ部の橋梁などは地震が起きて多少痛んでも翌日には復旧用の車両を通せるくらいの設計の考え方になっている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・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や用地買収がうまく進まなかった場合に、本線からインターチェンジへの出口付近に構造の小さい乗用車専用道路を設ける等の対策を考えてほしい。
- ・コストや用地、環境への影響を考えると、全ての区間を規格の高い道路としてつくる必要はないのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・交通規制には、乗用車専用道路だけでなくロードプライシング等の方法も考えられるので、いろいろな政策を提案してほしい。
- ・大型車を含めあらゆる車両が通れる規格の道路を基本と考えているが、様々なケースを想定しながら検討していく。

【地上部街路について】

- ・外環が地下化されても地上部の道路計画は残るような話を聞いたがどうなっているのか。
- ・外環本線の地下化の都市計画変更と地上部街路整備の結論は同時に出るのか。
- ・防災面や環境面を考えて地上部街路整備をどうするかは今後議論が必要で、三鷹市の地元PI会議委員は「代替機能をつけて廃止する」案を前提としているが、都や区は「現在の計画のまま幅40mで整備する」案を前提としている。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の都市計画には高架の高速道路と一般道の2つの都市計画があり、現在は高架の高速道路を地下化するため検討中である。
- ・現在は外環本線について検討しており、地上部街路に関しては別途議論をしていく。
- ・地上部街路の整備に関しては、「現在の計画のまま幅40mで整備する」、「幅員を狭くする」、「代替機能をつけて廃止する」の3つの考え方を示している段階である。

(回答：三鷹市)

- ・地上部街路は都市計画決定しているので、簡単に計画を中止できない。
- ・一般道をどうするかはもう少し段階を踏んで検討しなければならない。

【まちづくりについて】

- ・外環を整備すると東八道路インターチェンジ周辺の道路の交通量が増加すると予測されているが、周辺道路はどのような対策をするのか。
- ・インターチェンジ周辺道路で歩道の確保が困難な場合は、片側だけ大きな歩道にする等の柔軟な対応も必要ではないか。

(回答：東京都)

- ・多摩地域の都市計画道路の中で今後10年間で優先的に整備する路線について検討中である。
- ・国、都、市で東八道路インターチェンジの周辺道路やアクセス道路整備の検討を進める必要があると考えている。
- ・街路事業だけでなく、交差点改良事業の中でも歩道設置を実施しており、多摩地域の整備方針の中で位置づけをし、様々な手法を検討しながら取り組んでい

きたい。

(回答：三鷹市)

- ・周辺道路をネットワークとして整備することを市から要望している。
- ・時間や費用の問題もあり、どの道路を優先すべきかを皆さんの意見や交通量予測の結果から検討していきたい。

【環境影響について】

- ・環境対策をしようとしているが、どれも定性的であり、数値で示してほしい。
- ・三鷹市の地元P I会議委員は、換気塔から排出されるNOxの濃度を環境基準よりも低くするよう、また環境施設帯等で環境に配慮するよう要望している。
- ・住民に環境対策等の数値を示してしっかり守ってほしい。
- ・環境影響の数値はいつ報告されるのか。

(回答：国土交通省)

- ・構造が決まれば、環境影響の予測ができるので、次の段階で皆さんに数値を示していきたい。
- ・環境基準を守れるように配慮するが、20mの環境施設帯を設けており、環境基準は十分に守れるのではないかと考えている。
- ・他の換気所の事例では、換気所から処理をせずに吹き上げるだけでも環境基準の数百分の1の数値になるが、集じん機等の対策も取り入れていく。
- ・地域P Iは2月にも実施していく。環境影響の予測はいつとは断言できないができるだけ早く説明したい。

【用地・補償について】

- ・三鷹市の浅深度区間にある建物の件数と移転対象の件数はどのくらいなのか。
- ・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か。

(回答：国土交通省)

- ・浅深度区間の件数と移転対象の件数の厳密な数はまだ決まっていないは都計決定した後設計をしないと決まらない。
- ・計画概念図の緑色の部分が移転対象の箇所で、三鷹市では約260棟となる。
- ・計画概念図のピンク色の部分が浅深度区間、オレンジ色の部分は本線のトンネルと中央ジャンクションのトンネルが合流する地点となり特別な工事を行うために大深度にはならない可能性がある区間で、両区間とも立ち退きの必要はないが補償対象となり、三鷹市では約200棟となる。
- ・計画概念図の緑色の部分で立ち退き後にまた戻ることも考え得るが、工事期間も長いので移転対象になる人の意見を聞きたい。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月10日(金) 19時00分～20時30分

場所：牟礼コミュニティセンター

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民20名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市	鈴木 都市整備部 都市計画課長

提示資料： 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
外環の地上部の街路について
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）三鷹市域の環境保全とまちづくりについて
外環オープンハウス、意見を聴く会アンケート結果（三鷹市）
三鷹市意見を聴く会議事概要
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環の必要性について様々な意見を頂き、議論をしてきた。
- ・昨年9月に外環の「考え方」を発表し、それに基づき計画概念図や模型を作成し検討を進め、また、「環境への影響と保全対策」も発表した。
- ・「考え方」、「計画概念図」及び「環境への影響と保全対策」について説明し、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・本線のトンネル区間が長いが、地震対策はしっかり取るのか。
- ・地下では地震の影響が小さくても、地上部との境目等が破壊されてトンネル内に閉じ込められたりしないか心配である。
- ・トンネル内で事故が起きた際にどのような対策をとることを考えているのか。
- ・トンネル分合流部の深さはどのくらいなのか。
- ・日本道路公団が民営化され、分割されたが、外環はどこがつくるのか。

(回答：国土交通省)

- ・本線のトンネルは、大深度トンネル検討委員会において今の技術で現在の計画通りに掘ることが可能であることを確認している。詳細な設計をする際に耐震設計等の検討をする。
- ・地下構造物は地盤と一緒に動くため一般的に地上の構造物よりも安全と言われ

- ており、今までに地下構造物が地震で壊れた事例はほとんどない。
- ・地上部の境目等は設計段階でしっかりと耐震対策を検討する。
 - ・他のトンネルでは、シールドトンネルの下半分を避難路として設ける、道路の上下線を一定間隔で連絡杭でつないで避難する等の対策をとっており、外環についても、同様な方法で避難対策をとる事を検討している。
 - ・トンネル分合流部では補助的な工法を用いながら工事を行うため、シールド断面より高さも幅も大きくなり、大深度の深さに入るかどうかは分からない。トンネル分合流部は今後の技術開発の動向を見て検討する。
 - ・外環の事業主体は事業化する段階で検討する。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・基本的に計画通りに整備を進めていくことが基本であるが、地元の理解を得ながら進めて行くことが重要。結果的に地元の理解が得られずに、インターチェンジができなかった事例はある。
- ・インターチェンジを設置すると外環を利用する車が増えることで採算性がよくなる面もある。

【まちづくりについて】

- ・外環と同時に周辺道路も整備し、交通管理者と協力して規制をかける等して、通過交通が周辺の生活道路に入り込まないようにしてほしい。
- ・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。
- ・外環ができるのは10年以上先であり、それに合わせて周辺の生活道路の安全対策するのでは遅い。
- ・道路にガードレールを設ける幅がないのであれば、電柱を取り除いてほしい。生活道路の対策をとっているように感じられない。しっかり連雀通り等の安全対策を担当する部署に今回の要望を伝えてほしい。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・国、都、三鷹市と協力しながら周辺道路の整備を検討していく。
- ・東八道路等骨格となる都市計画道路は交通量の予測を行い、整備の必要性を検討する。生活道路への影響は地元の意見を聴きながら交通管理者と交通規制の協議をしながら事業段階で検討を行う。現段階では都市計画道路の整備の検討を行っている。
- ・生活道路に通過交通が入り込まないように道路管理者と協議をしていく。
- ・都や市の意見を聞きながら、まちづくりについても支援したい。

(回答：東京都)

- ・連雀通りの拡幅や交差点改良については担当が違うので後で調べて連絡をする。
- ・ガードレールを設けたために歩行者が通りにくくなる場合もある。

(回答：三鷹市)

- ・大きな道路と周辺道路にはそれぞれに役割があり、道路としてつながっているため、どの道路も重要である。
- ・連雀通りは幅員が狭く、ガードレールを設けるとさらに狭くなり、渋滞等が懸念される。連雀通りは都道であるため、連雀通りの幅員を広げて歩道を設けら

れるように都に要請している。

- ・現在ある道路の改善が優先であると考えている。現状を見ながら周辺道路の安全対策をとっている。
- ・三鷹市のまちづくり条例は、法で別に定められた事業は対象外であるが、三鷹市のまちづくり条例の手続きに従うように国に依頼する。
- ・中央ジャンクション整備に関わるまちづくりは、できる限り住民がまちづくりに関与できるよう国や都に要請し、市もしっかり検討していきたい。

【環境影響について】

- ・中央ジャンクションの換気塔の高さは約15mと一般のビルと同じくらいの高さのため、ビルに直接流れ込まないようにさらに上空へ吹き上げてほしい。
- ・三鷹市では水道用に井戸水を使用しているので、影響がないようにしっかり対策をとってほしい。
- ・換気所からの大気への影響は、環境基準より低い数値にするだけでなく、周辺の空気を汚さない対策をしっかりとってほしい。
- ・ジャンクションの設置工事をする際に、工事車両が高速道路を使用できる前に一般道を使用する台数がどのくらいになるのか示してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・換気塔の周辺の建物の高さは調査しており、周辺の構造物よりも高い15mとしているが、トンネル内の空気をは、100m以上の高さまで吹き上げるようにするので、直接排気がかかる可能性は小さい。
- ・個人用の井戸は事業実施段階で対応したい。水道用などの井戸は調査をしている。予測上は問題ないと見込んでいる。
- ・換気所の供用に係る大気への影響は何の対策もなしにそのまま排出した場合の予測の数値であり、中央ジャンクションの換気所による換気所からの影響は周辺の空気中のNO₂、SPMの濃度に対し1/100程度以下である。
- ・換気所からの大気への影響は、予測上は環境基準を達成することを考えているが、実際に換気所をつくる際は除じん装置などの設置を考えており、事業実施段階で処理施設の技術開発の動向等を見ながら設置の検討をする。
- ・中央ジャンクションの工事現場への乗り入れ口を工事する際に吉祥寺通り等を利用するが、工事車両が数百台になることはなく、何年も続くものではない。実際に工事を行う際には工事ごとにしっかりと説明する。

【用地・補償について】

- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・昭和41年の計画では東八道路インターチェンジの入口の幅を約58mとしていたが、今回の計画では若干狭くなっている。
- ・都市計画変更後、測量と設計をしてから用地買収を行うので、現時点で具体的な用地買収の場所はわからない。
- ・環境施設帯に生活道路を設ける等の検討をしたい。

【進め方について】

- ・ホームページ上の資料の地図やジャーナル等の画像の解像度が低く、計画線にかかるかかからないかわかりづらく、配慮が足りないのではないかと。分割して掲載する等の対策をとってほしい。

(回答：国土交通省)

- ・ホームページでの掲載方法は見やすくできるような対策をとる。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日 時：平成18年2月12日(日) 10時00分～11時30分

場 所：新川・中原コミュニティセンター

主 催：国土交通省及び東京都

協 力：三鷹市

参加者：住民49名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長
東京都	鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長 山口 外かく環状道路担当 参事 臼田 外かく環状道路担当 課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市	田口 都市整備部長 中村 都市整備部 都市計画課係長

提示資料： 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
外環の地上部の街路について
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）三鷹市域の環境保全とまちづくりについて
外環オープンハウス、意見を聴く会アンケート結果（三鷹市）
三鷹市意見を聴く会議事概要
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策

次 第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環の必要性について様々な意見を頂き、議論をしてきた。
- ・昨年9月に外環の「考え方」を発表し、それに基づき計画概念図や模型を作成し検討を進め、また、「環境への影響と保全対策」も発表した。
- ・「考え方」、「計画概念図」及び「環境への影響と保全対策」について説明し、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・計画概念図の緑色の部分は何を示しているのか。
- ・事故発生時の対策をどのように考えているのか。地上部に影響は出ないのか。
- ・深さを4.1mで区切って表現していることにはどういう意味があるのか。
- ・計画概念図でピンク色で示している部分の地上部の建物はどうなるのか。
- ・地下トンネルの上部に住み続けることの安全性をどう考えているのか。

(回答：国土交通省)

- ・計画概念図の黄色と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所であり、基本的には買収になる部分である。黄色と緑色以外の部分は、地下だ

- けで工事することになるので、上に住んでいる方は住み続けることができる。
- ・事故に関しては大深度トンネル委員会で避難方法等を検討している。整備することになれば、トンネル内で火災が発生してもシールドが壊れないように設計することになる上の方々に影響がないようにしていきたい。火災時に発生する煙は地上に出さざるを得ないが、それできるだけ影響が出ないようにしたい。
 - ・計画概念図のピンク色の部分の上部では住み続けることが可能と考えている。大深度法を適用した場合、41m以深は補償は要しないが、41mより浅いところは、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。
 - ・安全性に問題がでないように、工法等に関して様々な工夫をして対応していきたい。工事による影響に関しては、工事前後で調査をして、建物などに工事中の影響が認められた場合には、修繕や補償等をする。

【環境影響について】

- ・ランプ付近の環境施設帯の幅は20mで十分なのか。
- ・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。
- ・北野小学校あたりで大気の調査を実施しているようだが、中央道のデータはとれないのか。ジャンクション部での渋滞による影響が心配である。
- ・DPFをつけないと東京都に車は入れないと言っているのだから、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行っているが、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。
- ・外環に出入りする車が出す排気ガスはかなりのものだと思っている。また、インターチェンジ周辺にもトラックが集まるようになる恐れがあり、三鷹市民にはかなりの影響があるのではないかと考えている。

(回答：国土交通省)

- ・環境施設帯の幅を20m確保すれば、騒音や排気ガスへの影響は大幅に抑えられると考えている。なお、環境施設帯の使い方は事業実施段階で、地域のみなさんの意見を聴きながら検討する。
- ・環境施設帯の幅は夜間の交通量で決まるものであり、20mは基準上、最も幅を広くとっている。これ以上環境施設帯の幅をとるには、例えば周辺のまちづくりと一体となって公園を整備する等を考える必要がある。
- ・工事説明会を実施し周辺の合意をとりつけながら、工事中の対策等を検討していく。
- ・ジャンクション近辺で中原小学校など、何カ所か現地調査をしてあり、現状はしっかり把握している。環境施設帯のすぐ外側部分で影響がどうなるのか予測をしている。

(回答：東京都)

- ・一般局や自排局の測定結果を見ると、DPFをつけたことで、大気環境が改善されたとの結果がでている。不正軽油の取り締まりにも力をいれており、工事をやる時にはきちんとした工事車両を使用するよう考えていきたい。

【用地・補償について】

- ・用地買収に関して、もっと具体的なことを聞かせてほしい。
- ・移転をしなければならない地域を明確にしてほしい。また、土地が一部かかっている場合はどう考えればよいか。
- ・以前の計画では土地がかかっていたが、今回はかからなくなってしまった。立ち退きしたいと要望したらどうなるのか。

(回答：国土交通省)

- ・用地の取得については、測量、用地取得の段階で説明・交渉させて頂くことになる。

- ・計画線にかかっている方々には心配かけているが、住民の方々と話し合いをしながら計画づくりをしていきたいと考えている。都市計画が決定するには早くても1～2年ぐらいかかり、事業がはじまってからも時間がかかる。相続等で困っているような方には、生活再建救済制度があるので個別に相談してほしい。
- ・計画概念図で黄色と緑色で示した部分が移転をとまなう買収をする範囲と考えているが、実際に買収する範囲は、測量をして詳細は具体的な設計をした上で決まる。オレンジ色の部分は、地中で拡幅する部分であり、移転は伴わないが現段階では大深度法が適用できないと想定している部分である。ただ、今後の技術開発等で補償が不要になる可能性もある。
- ・現在計画線にかかっており、いずれは移転をすることを前提に生活設計をしていた、あるいは相続などの問題を抱えている方には生活再建救済制度がある。都市計画変更後もその制度が残るかどうかが現時点では決まっていない。計画が変更された場合、計画線の外側の部分の用地買収をさせて頂くことはないということが基本である。
- ・原則として用地にかかる部分だけ買い取りになるが、買い取りすることで住宅が半分になる、ほとんど土地が残らない等の場合にはそれに見合う補償をする事となり、個別に交渉していく。

【まちづくりについて】

- ・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。
- ・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。
- ・換気所の周りは空気が悪くて人が近づけないようにするのではなく、換気所からきれいな空気を出すなどして、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。
- ・周辺の都市計画道路の整備にはどのくらい時間がかかるのか。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・仙川のあたりは、両側に立坑を掘って川の下に箱を通す工法を考えている。また、地上は元の形に戻すことになるので、川の両側に道路をもとのように戻すことは可能である。
- ・今ある道路の機能は残さないといけないと思っている。工事中に分断される道路も、切り回しをするなどして、通過できるようにする。
- ・東八道路インターチェンジにアクセスする交通に対応するために、整備すべき路線の検討をしている。「三鷹地域の環境保全とまちづくりについて」の最後のページに水色で示している路線は、現時点で整備を検討する必要があると考えている。
- ・骨格となる都市計画道路については、交通量推計にもとづいて整備すべき路線を検討するが、生活道路については事業実施段階でみなさんの意見を聞きながら、また警察などと協議をしながら検討していく。
- ・市からも周辺のまちづくりとあわせて考えるようにと言われており、しっかりと検討していきたい。
- ・道路を整備する時には、様々な公共物を管理する方々と話し合いをする場があるので、そのような場で電線の地下化といった話しもしていきたい。また、これだけの広大な用地なので、その活用について都と市とも相談しながら検討していきたい。

(回答：東京都)

- ・多摩地域の都市計画道路の整備については、10年ごとに優先整備路線を公表

しており、現在新しい整備方針をつくっているところである。優先整備路線のたたき台を公表しており、都のホームページ等で情報を公開しているので見てほしい。3月15日まで意見をいただいて、それを踏まえて最終的な整備計画案をつくることになる。

【進め方について】

- ・スケジュールはどのくらいなのか。
- ・説明会だけで終わるのか。住民の意見はしっかりと聴くべきである。
- ・今後も意見を聴く会のような場は設けるのか。

(回答：国土交通省)

- ・完成まではどんなに順調にいったとしても今から15年はかかるのではないか。
- ・反対の声があることは十分に理解しており、頂いた意見については必要な検討を行い、意見が言いつばなしにならないようにしていきたい。
- ・意見を聴く会のような場は今後も設けさせて頂く。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月12日(日) 15時00分～16時30分

場所：井の頭コミュニティセンター本館

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民38名

	国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都		山口 外かく環状道路担当 参事 臼田 外かく環状道路担当 課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市		田口 都市整備部長 鈴木 都市整備部 都市計画課長

提示資料： 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
外環の地上部の街路について
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）三鷹市域の環境保全とまちづくりについて
外環オープンハウス、意見を聴く会アンケート結果（三鷹市）
三鷹市意見を聴く会議事概要
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環の必要性について様々な意見を頂き、議論をしてきた。
- ・昨年9月に外環の「考え方」を発表し、それに基づき計画概念図や模型を作成し検討を進め、また、「環境への影響と保全対策」も発表した。
- ・「考え方」、「計画概念図」及び「環境への影響と保全対策」について説明し、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・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。
- ・国が財政面で厳しいときに道路を造るのは逆行していないか。
- ・環境と同様、交通量予測のチェックも後からでは遅い。計算の前提はどうなっているのか。
- ・交通量の予測は3環状が整備された状況を想定しているのか、それとも現状なのかなど、隠さず説明して欲しい。
- ・凍結されていたのが急に復活した経緯を見ると、もう一度考え直すという意見が出て当然だ。国道16号を拡幅するという話はどうなったのか。

- ・直下型地震を覚悟しないとイケない中で、地下で玉突き事故などが起こったらどうなるのか心配である。北海道でトンネルが崩れる事故もあった。
- ・高い金をかけてつくって利用料を取り、いつまでたってもタダにならずに天下りの受け皿では困る。
- ・東京にこれだけの道路を造るグラウンドデザインを誰がやっているのか。地方が衰退するのに人口を東京に集中して良いのか高所から論じて欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・渋滞による排気ガスは環境にも良くない。都心部の交通をスムーズに流すことが大事である。東京西部には東名と関越を結ぶ高速道路がなく、そのため外環が必要であると考えている。
- ・誰がつくるのかは事業化段階で、国土開発幹線自動車道会議で決める。現在、外環は整備計画路線に入っていないが、日交通量10万台は全国でもトップクラスであり、費用は高いがそれに十分見合うだけの効果があると考えている。
- ・外環は昭和30年代から考えていた。人口は近年増加していないが、この15年間で交通量は1割以上伸びている。高速道路の利用交通と言っても50~70kmといった短トリップが中心で、横浜・川崎と埼玉県南部を結ぶ需要が高い。現時点でも喫緊の課題であることは変わらない。昭和40年代当時は物流のためと言われていたが、今は都心に用のない交通のバイパスなどが主目的である。環八や国道16号は地域のための道路で、高速道路とは役割が違う。
- ・東京湾岸部で大地震が起こった場合、環状6号から8号の辺りでの延焼が想定されるが、災害に対応するためにも幹線道路が必要とされている。トンネル自体は沿線に活断層がなく地盤も良い上、地震時に地盤と一緒に動くので比較的安全と考えているが、技術的な検討もしっかりやりたい。
- ・道路公団は民営化され、45年で借金を返すことになった。民営化会社がつくる場合利用料を取るようになるが、国直轄で自動車利用者の税金でつくる方法もある。どういう方法になるかは事業化の段階で決まる。

(回答：東京都)

- ・都市整備局で都全体の交通計画を担っている。パリは3環状、ロンドン1環状、北京は5環状の9割が整備されており、都心部を迂回できるようになっている。東京は3環状の整備率が3割に満たない。環状道路には高速道路としての利便性だけでなく生活環境や安全性の改善にもつながる整備効果もある。

【環境影響について】

- ・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。
- ・九州新幹線の大深度地下の上で、振動に迷惑しているという報道があったが、そのような事例についても調べて欲しい。
- ・環境影響について希望的推測ではなく確証のある数字を出してもらえないか。特に地下水や直下型地震による影響を心配している。
- ・専門家のチェックというのは「都市計画の変更と環境影響評価手続きの流れ」の図のどこに該当するのか。
- ・4カ所の換気所からトンネル内全ての排気が出るのに、影響が非常に小さいと言われても理解し難い。「技術開発の動向を踏まえ」とか「事後調査して対応」と言われるとますます不安だ。
- ・10万台分の排気の総量は変わらないはずだし、風がなければ換気所からの排気が溜まる可能性もあるのではないか。
- ・換気は圏央道の場合とどう違うのか。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・東京港トンネルの事例を紹介した。土被り4mでもトンネル上は30数dBだが、30dB未満は観測の限界である。
- ・九州新幹線は270kmで通過するとき振動が起こっていたが、現在は軌道を改良して改善したと聞いている。地盤条件など調査する。
- ・環境影響の予測は最新・最善の手法で行っている。地下水は広範囲でモデル化し数値シミュレーションで予測計算をしている。
- ・環境影響評価「準備書」と「評価書」の間で専門家にチェックしてもらおう。
- ・地下水は地域で大切に、多く利用されているので、しっかりと影響を予測し対策を検討する。
- ・交通量予測については技術専門委員会で比較的丁寧に検討してもらっている。埼玉県区間の実績約10万台からいっても妥当な数字と考えている。交通量は5年ごとの起終点調査や免許保有率、自動車保有台数等から予測している。
- ・平成16～17年に環境の現地観測を行い、風向や風速と頻度を調べた。トンネル内は車の流れに沿ってジェットファン(秒速10m)で換気し、出口では逆風を送って換気所から出す。SPMをとる電気集塵機は技術が確立しているが、脱硝装置は費用対効果や環境基準の達成状況を踏まえて検討する必要がある。

(回答：東京都)

- ・専門家のチェックで終わりではなく、工事中や供用後も騒音や振動を事後調査し、必要であれば改善措置要求していく制度になっている。
- ・圏央道の換気については資料が手元がないが、同様の事例として井荻トンネルでは供用前後で大気質は悪くなっていないというデータがある。

【用地・補償について】

- ・大深度の上は補償の問題がないということか。
- ・地下には私権が及ばないのか。

(回答：国土交通省)

- ・井の頭地区は大深度の部分なので移転が生じない。
- ・地下にも私権は及ぶが、大深度法により40m以深で公共的利用であれば及ばない。それより浅い場合は補償する。

【地上部街路について】

- ・国は、大深度部分では地上部に影響がないと言ったが、都の説明と矛盾している。外環ノ2は平成13年のたたき台にもなく、欺いているのか。
- ・外環ノ2に反対である。
- ・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いって欲しい。
- ・都知事は外環ノ2のことを知っているのか。

(回答：国土交通省)

- ・縦割りで申し訳ない。今日は高速道路部分についての説明である。

(回答：東京都)

- ・本線が地下に行くかどうかで地上部も変わる。地下化の動向も踏まえて地上部についての話し合いを皆さんとしていく。
- ・都知事も外環ノ2のことは知っている。廃止も選択肢に入れている。

三鷹市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月13日(月) 19時00分～20時30分

場所：三鷹市教育センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：三鷹市

参加者：住民7名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長
	鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	山口 外かく環状道路担当 参事 臼田 外かく環状道路担当 課長
	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
三鷹市	藤川 都市整備部 調整担当部長

提示資料： 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
外環の地上部の街路について
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（4/10、5/10、6/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）三鷹市域の環境保全とまちづくりについて
外環オープンハウス、意見を聴く会アンケート結果（三鷹市）
三鷹市意見を聴く会議事概要
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環の必要性について様々な意見を頂き、議論をしてきた。
- ・昨年9月に外環の「考え方」を発表し、それに基づき計画概念図や模型を作成し検討を進め、また、「環境への影響と保全対策」も発表した。
- ・「考え方」、「計画概念図」及び「環境への影響と保全対策」について説明し、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・外環の計画が具体的になり、段々と心配になってきた。外環が完成するのは何年先のことなのか。生殺しにされているようで困る。

（回答：国土交通省）

- ・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、それから用地買収を行い、工事に約10年かかる。順調に計画が進んだとしても完成までに約14、5年はかかる。

（回答：三鷹市）

- ・外環は市にとってメリットもあるがデメリットもあり、計画は簡単に進んでいかない。実際に外環の計画が進んだ場合には、地元の方々の協力が必要である。

【まちづくりについて】

- ・中央ジャンクションによって周辺の道路が遮断されるのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・地元の意見を聴きながら環境施設帯に生活道路を整備する等の検討をしたい。

(回答：三鷹市)

- ・周辺道路が遮断されないように付け替え等をして道路の機能を確保したい。

【環境影響について】

- ・この周辺は換気所からの排気ガスの影響が大きそうで心配である。

- ・換気所をジャンクションやインターチェンジのみに設置するだけで、周辺の大気への影響は大丈夫なのか。

- ・光化学スモッグが起こらないのか。

(回答：国土交通省)

- ・換気所ではトンネル内の空気を処理して空高く吹き上げていることを考えている。

- ・光化学スモッグは予測できない。大気への影響は自動車の単体規制等によって大気質が改善している。

【用地・補償について】

- ・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。

- ・現在計画されている周辺道路の計画線を変更することは可能なのか。周辺道路の幅員15mは広いのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジを利用する交通の集中を処理するためには周辺道路の整備が必要と考えている。現在は市の意見等を聴きながら検討している段階である。

- ・外環ができるまでに整備すべき道路を検討しなければならないと考えている。

(回答：東京都)

- ・いろいろな方法で土地の交換等を行い、農地が集約できるような検討も可能性がある。

- ・一人の都合で計画線を変えるわけにはいかないが、地域の方々が協力してまちづくりとして要請すれば、変更できるかもしれない。

(回答：三鷹市)

- ・インターチェンジをつくとすれば、周辺の道路をどうするか現在検討中である。外環がどのようになるのかははっきりしないので市としての意見は出していない。

- ・ジャンクション周辺でどの道路が必要かは、早い時期に答えを出さなければならない問題と考えている。ぜひ地元の意見がほしい。

- ・生産緑地の問題はあるが、相続の発生した土地を国や都に買い取ってもらい、代替地として農業が続けられるような対策を考えている。

- ・農業の続けられる対策等を含めて周辺地域のまちづくりを行えるかが、外環ができるかどうかの分かれ道になるのではないか。

【進め方について】

- ・意見を聴く会のような地域との話し合いはまだ開催するのか。

(回答：国土交通省)

- ・2月の意見を聴く会は本日の三鷹市で終了するが、今後も開催したい。

(回答：三鷹市)

- ・北野地域では地域の話し合いとは別にしっかり勉強会をやっていかなければならないと考えているので、ぜひ協力してほしい。

外環に関する市民説明会 概要議事録

- 1 開催日時 平成17年11月1日(火)午後7時～8時15分
- 2 開催場所 調布市文化会館たづくり12階 大会議場
- 3 出席者
調布市 都市整備部 中倉部長
都市整備部 望月参事
都市整備部街づくり推進課 田中課長
都市整備部街づくり推進課 塩足都市政策担当課長
都市整備部街づくり推進課 馬越脇主幹
都市整備部街づくり推進課 岩本副主幹
国土交通省 東京外かく環状道路調査事務所調査課 鈴木課長
東京外かく環状道路調査事務所計画課 猪股課長
東京都 都市整備局都市基盤部外かく環状道路担当 白田課長
都市整備局都市基盤部街路計画課 藤井課長補佐
市民 23名

4 配布資料

【調布市】

「東京外かく環状道路に関する市域における課題(素案)」

【国土交通省】

「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」

「外環ジャーナル」19,20号

「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)(三鷹市～調布市の区間について)」

「東京外かく環状道路 東京圏自動車専用道路網図」

「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」

5 次第

1. 開会
2. 出席者紹介, 挨拶
3. 国土交通省説明
4. 調布市説明
5. 質疑応答
6. 閉会

6 概要

【環境への影響について】

- Q. 大深度地下方式では自動車の排出ガスが地上へ出る箇所が限られるが, 環境への影響はどうか。(市民)
- A. ジャンクション, インターチェンジ付近に換気所を設け, 集塵装置等により処理する予定。首都高速道路飛鳥山トンネルなど実績あり。今後, 環境影響評価を実施していく。(国土交通省)
- Q. 換気所の位置は決定しているのか。(市民)
- A. 調布市付近では中央ジャンクションの中に設置を予定している。トンネルの途中に換気所を設けることは考えていない。(国土交通省)
- Q. 外環の予定箇所に断層はないのか。(市民)
- A. 既存の文献などを調べた範囲では, 断層はないと認識している。(国土交通省)
- Q. ランプ部分の地下水脈はどうか。(市民)
- A. 47箇所ですべて事前観測を実施している。開削区間等で影響が予測される箇所について

は、地下水の流れを確保する対策工法を検討していく。(国土交通省)

【地上部への影響について】

Q. トンネル上部に住宅がある。工事中など住宅に影響はないのか。(市民)

A. 地山を崩さないシールド工法を予定している。これまでの実績から影響はないと考えている。今後、設計、検証していく。(国土交通省)

Q. ジャンクションなど地下構造には、ならないものか。(市民)

A. 中央道が高架方式であり、東八道路は地上にあることから、接続部はどうしても地上となる。出来るだけ小さな設計を心掛けている。(国土交通省)

【今後の進め方について】

Q. 今後のスケジュールが判らない。目標とする時期が見えてこない。(市民)

A. 今は、都市計画の決定を目指している。都市計画変更の手続きにおおむね1～2年程度か。今は、国・都の考え方を示し、意見を伺っている段階である。(国土交通省)

【将来管理について】

Q. 外環完成時にはだれが管理するのか。(市民)

A. 埼玉(供用)区間、中央道、東名が旧日本道路公団管理であることから、旧公団管理が自然であるとも考えられるが、採算性など今後検討が必要。計画段階では、まだ管理者は決定していない。(国土交通省)

外環に関する市民説明会 概要議事録

- 1 開催日時 平成17年11月5日(土)午後6時30分～8時30分
- 2 開催場所 緑ヶ丘地域福祉センター
- 3 出席者
調布市 都市整備部 望月参事
都市整備部街づくり推進課 田中課長
都市整備部街づくり推進課 塩足都市政策担当課長
都市整備部街づくり推進課 馬越脇主幹
国土交通省 東京外かく環状道路調査事務所調査課 鈴木課長
東京外かく環状道路調査事務所計画課 猪股課長
東京都 都市整備局都市基盤部外かく環状道路担当 白田課長
都市整備局都市基盤部街路計画課 藤井課長補佐
市民 63名

4 配布資料

【調布市】

「東京外かく環状道路に関する市域における課題(素案)」

【国土交通省】

「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」

「外環ジャーナル」19,20号

「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)(三鷹市～調布市の区間について)」

「東京外かく環状道路 東京圏自動車専用道路網図」

「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外環沿線会議 委員意見」

5 次第

1. 開会
2. 出席者紹介,挨拶
3. 国土交通省説明
4. 調布市説明
5. 質疑応答
6. 閉会

6 概要

【仙川,中央道及び外環に挟まれた地域(いわゆる三日月地域)について】

Q. 外環により分断され,立ち退き対象とならない世帯に対する対策はどのように考えているのか。(市民)[市長あての要望書の提出あり]

A. 市域の課題解決を前提として,国・都の考え方に一定の評価をしている。仮に環境への影響があれば,当然対策が必要となる。皆様のご意見を伺いながら,検討・協議を進めて参る予定。(調布市)

Q. 当初,環境施設帯は都市計画にないものであった。どのような意図か。(市民)

A. 周辺にお住まいの方を考慮し,大気質,騒音等の対策のため設置する。調布・保谷線でも事例あり。(国土交通省)

Q. 環境の悪化は明らかであるが,計画線外にいる。補償はないのか。(市民)

A. これまで道路のすぐ近くはいやだという意見が多い事は承知している。そこで今回環境施設帯について,幅20mで提案させていただいた。(国土交通省)

【外環計画の進め方について】

- Q. 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，疑心暗鬼の状態でも何年も耐えられない。(市民)
- A. 何年もこのままにしておいて良いとは考えていない。より良い計画のため，このような話し合いの場を活用している。(国土交通省)

【外環の必要性について】

- Q. 少子高齢化が進む中，そもそも外環は必要なのか。(市民)
- A. 首都東京へは今後も集中が予測され，外環がない場合，環八の抜け道として生活道路へ通過交通が侵入する。これまでP I外環沿線会議等で議論し，国と都では現時点において、首都圏全体で外環が必要と判断した。(国土交通省)

【外環の経済効果について】

- Q. 外環供用開始時の料金設定はどうか。(市民)
- A. 交通の推計等にあたっては、これまでと同じ500円と設定している。採算性を考慮した結果でなく，環状道路として機能するよう，設定する事になる。(国土交通省)

【インターチェンジ周辺の道路整備について】

- Q. 調布市配布資料において，整備が必要な路線として都市計画道路 調3・4・17号線について，調布市内のみ着色されているのはなぜか。(市民)
- A. 市内のみの整備では，アクセス道路としてもネットワークとしても機能しない。三鷹市とも歩調を合わせ，積極的に調整して参りたい。(調布市)
- A. 国道20号線から南側は，これまで都で整備を進めている。外環を整備するとなれば，周辺道路の整備も必要となる。今後，調布市とも協議して進めたい。(東京都)
- Q. 外環で地域分断があり，さらに都市計画道路を通すのか。(市民)
- A. 京王線の連立事業が完成すると市内の交通量が増えると予想される。道路ネットワークの観点から，国道20号線，東八道路は広域幹線道路であり，これらを結ぶ都市計画道路が必要と考える。(調布市)

外環に関する市民説明会 概要議事録

- 1 開催日時 平成17年11月13日(日)午前10時～11時30分
- 2 開催場所 東部公民館
- 3 出席者
調布市 都市整備部 望月参事
都市整備部街づくり推進課 田中課長
都市整備部街づくり推進課 塩足都市政策担当課長
都市整備部街づくり推進課 馬越脇主幹
国土交通省 東京外かく環状道路調査事務所調査課 鈴木課長
東京外かく環状道路調査事務所計画課 猪股課長
東京都 都市整備局都市基盤部外かく環状道路担当 臼田課長
都市整備局都市基盤部街路計画課 藤井課長補佐
市民 40名

4 配布資料

【調布市】

「東京外かく環状道路に関する市域における課題(素案)」

【国土交通省】

「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」

「外環ジャーナル」19, 20号

「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)(三鷹市～調布市の区間について)」

「東京外かく環状道路 東京圏自動車専用道路網図」

「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外環沿線会議 委員意見」

5 次第

1. 開会
2. 出席者紹介, 挨拶
3. 国土交通省説明
4. 調布市説明
5. 質疑応答
6. 閉会

6 概要

【国道20号線インターチェンジ, 周辺道路整備について】

Q. 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。なぜ国道20号インターチェンジを設置しないとしたのか。(市民)

A. 確かにインターチェンジは分散して設置した方が効果的である。甲州街道, 東八道路の道路幅, 現況交通量, インターチェンジを整備した場合の移転棟数や事業費など, さまざまな比較検討を行った。(国土交通省)

A. 都は東八道路, 調布保谷線ともに順調に整備を進めている。現在, 都と市で多摩地域における都市計画道路の整備方針について計画策定中であり, 外環周辺のアクセス道路を位置付けていく必要がある。(東京都)

A. 都市計画道路の整備効果は, 生活道路への通過交通の侵入防止, 道路ネットワークによる利便性の向上や, 災害時の緊急物資の輸送など防災性の向上が挙げられる。今後, 調布市としては, 積極的に都市計画道路を整備促進して参りたい。(調布市)

【事業用地の買収範囲について】

Q. 今回公表された概念図に示された範囲が用地買収の対象となるのか。(市民)

A. 概念図は目安である。現在、関越道から東名高速の間で、地上から工事を行うために、約1000棟の移転が見込まれている。今後、詳細な設計を行い、最終的には用地測量を実施した後に用地買収の範囲が決定する。(国土交通省)

【工事中の影響について】

Q. 工事中の影響が心配である。(市民)

A. これまでも意見を聴く会などで、工事を心配する声は多数寄せられた。例えば工事用車両の運搬ルートについても、環境影響評価の中で検討していく。また、実際現場で工事に入る際に、工事の時間とか生活道路の安全対策について、地元と話し合う事になる。(国土交通省)

【大深度地下の影響について】

Q. 九州新幹線のトンネルでの振動問題をニュースで取り上げていた。大深度地下などシールドトンネルの区間では移転が必要無く、住み続けるには将来不安がある。(市民)

A. 今後、環境影響評価の中で予測評価を行うが、これまでの道路の実績では問題ないと考えている。(国土交通省)

A. 九州新幹線のトンネルは、レールと床の間に問題があり、補修作業に入ったと聞いている。(国土交通省)

【外環計画の進め方について】

Q. 外環計画は、今後どのように進み、どの位の時間がかかるのか。(市民)

A. これまでも多くの方から早く進めてほしいという、ご意見をいただいている。環境について環境影響評価を実施する必要がある。この手続きには1~2年程度の時間がかかると考えている。(国土交通省)

Q. 外環そのものの計画が決定されたものではなく、無くなるかもしれないと聞いたが、ということなのか。(市民)

A. 事業の前には、環境影響評価を実施する必要がある。国は外環が必要と考えている。環境への影響が重大であると結論が出た場合は、事業を進めることは出来ないという意味で申し上げている。(国土交通省)

【外環に関する質問回答について】

Q. 外環計画について、もう少し具体的な説明、回答を期待している。(市民)

A. 環境については、今後環境影響評価でお答えする予定である。前回インターチェンジについては4案を示し、今回公表した「考え方」の中で1案にした。計画線については概念図を公表するなど、いろいろな形で、出来る限りお答えしている。(国土交通省)

【外環周辺の都市計画道路について】

Q. 今回公表された国・都の考え方で外環本線は地下と示されたが、三鷹都市計画道路三3・4・13号線についてはどうなるのか。(市民)

A. 外環だけ地下になれば、両側に都市計画道路が残ってしまい、見直しが必要と考える。今後、三鷹市とも検討を進め、皆様になるべく早くお知らせしたい。(東京都)

Q. 調布市配布資料のうち、都市計画道路の整備が必要な路線として、調3・4・10号線を挙げているが、なぜ世田谷区境まで整備しないのか。世田谷区内を通り環八までつなげないと意味が無い。(市民)

A. はじめに外環のアクセス道路として、調3・4・17号線までを優先して整備したい。次に世田谷区境まで整備し、将来環八と結ぶことによって、都市計画道路ネットワークを構築したい。(調布市)

地元要請に基づく意見交換会 概要議事録 (調布市生涯学習出前講座)

- 1 開催日時 平成17年12月3日(土)午後6時～8時45分
- 2 開催場所 緑ヶ丘地域福祉センター
- 3 出席者

国土交通省	東京外かく環状道路調査事務所調査課 鈴木課長 東京外かく環状道路調査事務所計画課 猪股課長
東京都	都市整備局都市基盤部外かく環状道路担当 白田課長 都市整備局都市基盤部街路計画課 藤井課長補佐
調布市	都市整備部街づくり推進課 塩足都市政策担当課長 都市整備部街づくり推進課 馬越脇主幹
市民	緑ヶ丘西部自治会 66名

4 国土交通省配布資料

- 「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」
- 「東京外かく環状道路についての考え方に基づく計画概念図(5/10)」
- 「外環の地上部の街路について」
- 「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)(三鷹市～調布市の区間について)」
- 「東京外かく環状道路 東京圏自動車専用道路網図」
- 「オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見(調布市抜粋)」
- 「外環ジャーナル」19,20号

- 5 次第
 1. 開会
 2. 出席者紹介,挨拶
 3. 国土交通省説明
 4. 質疑応答
 5. 閉会

6 概要

- (司会)今回は調布市の生涯学習出前講座という制度を使い,調布市の協力も得られている。さて,国から示された計画概念図は,まだ決定されたものではないと認識いただいたうえで,質疑応答に入りたい。
- (市民1)外環によって,今の安全・安心な生活がどうなるのか説明してもらいたい。「外環の必要性」という資料には,年間に窒素酸化物が400t削減されるとあった。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。
- (国土交通省)外環が出来ることにより首都圏全体で排ガスは削減される。決して,外環に振り替えられるというものではない。JCT部に高さ15m程度の換気所を2箇所予定している。SPM(浮遊粒子状物質)は取り除いた後,残りは煙突からたなびくのではなく,上空まで高く吹き上げることになる。地上への影響は,環境基準よりはるかに小さいと考えられる。
- (市民1)「三鷹市～調布市の区間について」の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。
- (国土交通省)環境影響施設帯は,計画概念図で緑色に着色されている部分である。緑地の使い方,完成後の管理方法についても,これから検討する。
- (市民2)計画が決まっていないと説明あったが,立退きとなるのか,ならないのかはつきりしてもらいたい。いきなり転居といわれても困る。

- (国土交通省)現在,都市計画決定を目指して,具体的な計画を進めているところである。現在は模型や計画概念図を提示している段階であり,今後,都市計画案を作りたい。
- (東京都)「三鷹市～調布市の区間について」のパンフレットに手続きのながれがある。9月16日に考え方を,10月31日に計画概念図を示した。今後とも,皆様の意見を聴きながら進めていきたい。
- (市民3)環境施設帯20mについては,これまで全く説明がない。都市計画線外でこれから住み続けるつもりであった。突然のことで戸惑っている。事前の説明がほしい。
- (市民4)都市計画線のごことは,全く聞いていない。知っていれば新築戸建てを購入しなかった。不動産業者にも問い合わせたい。
- (国土交通省)今回,環境施設帯20mを示して,中央道沿いで新たに都市計画線にかかる方が出てきた。昭和41年当時には,環境施設帯の考え方が無かった。近隣では,調布・保谷線に環境施設帯10mの事例がある。外環を作る際には環境施設帯が必要という考え方は,オープンハウス・意見を聴く会でお示ししてきた。地域の皆様からは,道路の直近には住みたくないというご意見を伺っている。環境へ配慮した道を作るように,三鷹市,調布市からも要請がある。環境施設帯の幅については,交通量で判断され,夜間交通量が多いと幅20mが必要。
- (市民5)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。
- (国土交通省)たくさんの道路を作って,分散させれば負荷が減る。昭和41年都市計画決定され,建築制限をかけている事実がある。三鷹市北野は農地が多く,環八の周辺は高層マンションが立ち並んでいる。すでに稠密な利用がされているところに,新たに計画することは難しいと考えている。
- (市民5)住民の意見を真摯に聴く姿勢が必要だ。なぜ,十文字のJCTとしたのかを訊いている。排ガスも騒音も分散させれば被害は少ない。
- (司会)基本的に,十文字の形は昭和41年に都市計画決定されている。
- (東京都)先ほどの質問にお答えしたい。国土交通省・東京都から9月16日に示した考え方の中には,今後,沿線自治体等の意見を聴きながら早期に計画を具体化するとあり,決まった訳でなく,案としてお示ししているもの。
- (市民6)換気所は16kmで3か所設置と説明あり。他区市は反対するだろうが,山手通りのように,中間部にも換気所を設置してほしい。緑ヶ丘地域が一番影響を受ける。
- (司会)これまでもPI会議において,中間部での換気所の設置を取り上げているが,中間部の区市からは反対されている。
- (東京都)一番大切なのは,大気環境基準を守ること。安心していただきたい。今の計画で十分機能すると考えている。
- (国土交通省)三鷹市北野は木造2,3階建てが多い。景観上や電波障害,風害も考慮して,実質的機能としては,ファンで上空高く吹き上げることから,高さは15m程度と考えている。
- (市民6)吸気と排気が近いところで行われると聞いているが,中間部に吸気機能だけでも設けてはどうか。
- (国土交通省)外環では縦流換気方式を採用している。吸気と排気はバランスが必要である。現在,設計において換気所は3箇所だと考えている。
- (市民7)これまで,既に立退いた方もいる。生活再建についてはどのように支援されてきたのか。具体的にお聞きしたい。
- (国土交通省)基本的には土地と建物についての金銭による補償である。
- (国土交通省)今,在る建物进行评估して,補償する。代替地を提供した例もあるが,個人の好みもあり,折り合いは難しい。
- (国土交通省)千葉県市川市では,工業用地移転に関連して代替地の事例がある。今後,

外環計画が決まってからの話と考えている。

(司会) 国土交通省，東京都はまとまった土地の手当てがあるのか。

(国土交通省) 具体的に外環用として，道路事業用地は持っていない。

(東京都) 公共事業の補償基準があり，土地，建物について別々に補償を行う。一般の不動産取引においては，建物について経年により評価を受けない場合も在るが，公共においては，きちんと評価を行う。計画線を具体的にお示しし，測量を実施した後に，個別の相談をさせていただきたい。

(司会) 生活再建についてはどうか。

(国土交通省) 生活再建救済制度がある。昭和41年の都市計画線の内側の方が対象。現在の建築制限に対して救済する制度である。市の土地開発公社が買い取り，国が再度買い戻す仕組みである。三鷹市北野のオープンハウスや市でも国，都でも個別に相談をお受けしたい。

(東京都) 事業に入る前の段階で，生活再建救済制度で受け付けている。適正な価格で補償させていただく。

(司会) 昭和41年の都市計画では線の中で，10月31日の計画概念図では線の外の方の取り扱いはどうか。

(国土交通省) この制度は，昭和41年の都市計画線内の方を対象としている。

(司会) この制度は，いつまで続くのか。

(国土交通省) 国の予算の都合もある。都市計画決定がなされ，権利制限が外れた場合，この制度は無くなる。

(市民8) 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。

(国土交通省) 土地の価格は面積，形状，接道など個々の状況で異なり，不動産鑑定を実施する必要があり，一概には価格を言えない。

(東京都) 固定資産税評価などの，路線価を基本として，近隣の取引事例を参考に，鑑定士2，3名により評価を行う。

(市民9) 立退き予定地以外に住んでいる。今後10から15年の工事があり，劣悪な環境が予測される。地域住民に影響を与えないようにというならば，買い取ってもらいたい。環境悪化してまで住み続けたいとは思わないから，補償してもらいたい。

(国土交通省) 道路事業として，国民の税金を使うので，どこであっても要望があれば買い取るという訳には行かない。道路事業としても，環境を守ることは重要だと考えている。

(東京都) 転出と住み続けたい人との話し合いで土地の交換が可能かもしれない。今後，外環計画が進んで，個別具体的話の中で，ご相談できるのではないのかと考える。

(司会) 道路が出来てしまっても遅い。その前に今後の進め方について，地域住民がまとめて話し合う必要がある。

(市民10) 現在，土地家屋の買取りについて，2500万円が控除され，事業が開始されると5000万円が控除と聞いているが，課税についての説明がほしい。また，都市計画で1，2年，工事完成まで10年という説明があったが，具体的なスケジュールを示してもらいたい。

(東京都) 現在は，先行取得となるので1500万円の控除となる。公共事業としての取得については5000万円が控除となる。居住用財産の買換えの特例もあり，詳しくは後日相談して欲しい。

(国土交通省) 補償を受けて新居を建てないなど，課税については個別のケースで違いがある。

(東京都) 外環計画を進めるにあたって，PI会議や地域の皆様の意見を伺いながら進めていくとしており，スケジュールについては決まっていない。仮に都市計画の手続きが開始されれば，1，2年で都市計画決定がなされ，1，2年で用地測量，工事は10年程度と考えている。

(市民8) 幅20mのグリーンベルト（環境施設帯）は反対である。反対意見があったと認識してもらいたい。

- (市民11) 10月31日の計画概念図で立退き対象となった。予算が限られているとの説明があったが、相談できないのか。
- (東京都) 個別にご相談させていただきたい。
- (市民1) 補償について、不動産鑑定は市場価格とは違うのか。買取り価格が通常より高いのか。
- (東京都) 用地買収については、路線価を基本として、近隣の取引事例を参考に不動産鑑定をする。市場取引は需要と供給で価格に差が生じるが、公共は同じ基準である。建物については、材質、規模など実際に調査させていただき積算する。建物内にある動産の移転も補償の対象となる。
- (国土交通省) 正常な価格とは、権利制限のない状態での価格のこと。どんなに古い建物についても、補償費0ということはない。
- (市民1) 立退き後、新築の家には住めないのか。
- (市民12) 補償費は新築の6割程度と、オープンハウスで説明を受けた。
- (国土交通省) 新しいければ、割合は高い。建物の新しさに応じて、補償には差が生じる。
- (東京都) 個別の建物によって全く違いがある。建物が計画線に全部かかる場合と、部分のみかかる場合でも違いがある。個別にお話させていただきたい。
- (国土交通省) 用地補償については、事業が進んだ段階で個別に進める。
- (市民13) 計画概念図の計画線には反対であるが、十分補償されるならば、それでもいいかとも考える。
- (国土交通省) これまでの都市計画の手続きにおいては、このような計画概念図を提示してはいない。但し書きの内容をご理解のうえ、今回は、ご自身での判断する際の目安としてご利用いただきたい。
- (司会) PI会議で引続き話し合う。都市計画線がどうなるのか気にかかることは、住民の気持ちとしては、よく理解できる。
- (市民14) 用地測量を行った結果、建物の1割がかかった場合はどうなるのか。
- (国土交通省) 構造的に可能であれば、切取ることになる。
- (司会) 残地補償について、行政としては、きりが無いので全て買取るとは言わないが、地域の皆さんは行政との補償交渉において頑張ってください。
- (市民15) 緑ヶ丘1丁目の地域に、住み続けることに反対の方が多い場合、どうなるのか。
- (司会) 今後、自治会の中で話し合っ決めていくことである。12月15日から外環沿線の各地域で説明会が開催される。緑ヶ丘地域は今日で2回目である。今後も必要に応じて、このような会を開催したい。
- (市民9) この地域に外環が出来るとなると、10年間工事の音を聞きながら生活することになる。これまで無かったダンプトラックが出入りする。完成すれば、もしかすると自分の想像よりいい道路となるかもしれないが、10年間の工事自体に対する補償は無いのか。
- (国土交通省) 工事中の影響については環境影響評価の中で検証していく。工事期間中にあっては、工事の節目ごとに説明会を開催していく。設計の中でいろいろな工法を検討するが、今、具体のお話の段階にない。例えば、工事が原因で壁にひび割れが生じた場合の補償はある。
- (市民9) 仙川沿いの道路は、工事では掘り返す部分と説明があった。10年間、わざわざ天神山通りへ遠回りしなくてはならないのか。
- (司会) 当然、仮橋を架けてもらわなくては困る。
- (国土交通省) 覆鋼板で仮の道路、橋を作るなど、必要な機能は十分確保し、対応をさせていただく。
- (国土交通省) 外環全体で10年間の工事期間を予定している。中央道JCT付近は後半の数年と考えている。
- (司会) 中央道付近は3年間くらいかもしれないが、開口部は限られた箇所には存在しない。トンネル内の土砂運搬については10年間かかるのか。

- (国土交通省)一般道に土砂運搬のダンプを走らすことは無理と考えており、現在は高速道路への直接乗り入れを検討している。
- (市民16)残土は東京湾へ搬出するのか。
- (国土交通省)残土を搬出する側と、受入れ側を事前に調整する。希望する場所へ運搬することになる。
- (市民16)緑ヶ丘地域は地盤の悪いところであり、大型車が通行すると家が揺れる。ダンプトラックが何年も通行するとなると、家への影響が心配である。
- (司会)開口部がどこであろうと、緑ヶ丘地域への影響は大きい。
- (市民17)都市計画線の外で、緑ヶ丘1丁目地域に残ることになる。今後、10年間の工事期間が心配である。現在も病院に車椅子で通院している。生活再建救済制度の適用は受けられないものか。
- (国土交通省)生活再建救済制度は、都市計画線内にお住まいで権利制限を受けている方が対象である。事業化に際しては、転居したい方、住み続けたい方の意向があり、三者契約など個別の対応もありうる。
- (司会)緑ヶ丘地域では三者契約など成り立たないだろう。
- (国土交通省)三鷹市に該当者がいるかも知れない。地域の方にお話を伺って、相談していきたい。
- (司会)誰がどのように係っていくのか。
- (国土交通省)具体的には、事業者となる国、もしくは民営化新会社(旧道路公団)が対応することになると考えている。
- (司会)それでは時間が参りましたので、本日の会を終了します。

調布市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年1月29日(日) 15時30分～17時00分

場所：調布市緑ヶ丘地域福祉センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：調布市

参加者：住民34名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	山口 外かく環状道路担当参事 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
調布市	馬越脇 都市整備部街づくり推進課 主幹

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（調布市～三鷹市の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（3/10、4/10、5/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
将来交通量について
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）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
外環に関する市民説明会等議事録（調布市）

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯と「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・外環をつくるのかどうかははっきりして欲しい。住民として対策が取れない。
- ・工事だけでもあと10年かかるとなると、年齢的に厳しく、不安である。
- ・国として外環をどう考えているのか。税金の使い道をもう少し深く考えて欲しい。

（回答：国土交通省）

- ・つくるかどうかは決まっていないが、国・都として東京都市圏の交通問題解決のため外環は必要だと考えており、理解いただけるよう取り組んでいる。早く結論を出してみなさんの不安を解消していきたい。
- ・外環をつくるのに1兆円以上かかる。事業手法の検討を事業実施段階で行い、

財務省に予算要求を行う。

- ・交通量予測が一日に10万台と見込まれ、都市再生のためにも優先度は高いと考えている。

【ジャンクションについて】

- ・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。今のモデル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モデルにして欲しい。

(回答：国土交通省)

- ・みなさんにイメージが湧くよう、模型やCGなどの工夫をする。

【環境影響について】

- ・地表を走る自動車からの排気ガスの影響が心配である。
- ・インターチェンジやジャンクションでは、どういう影響が出るのか。環八雲のようになって住めなくならないか心配だ。

(回答：国土交通省)

- ・外環・中央道乗り換える交通量は2万台と予測しており、環八の7万台ほどにはならない。20mの環境施設帯で対応できると考えているが、環境への影響の予測数値を早く示したい。
- ・大深度区間と比較してジャンクションやインターチェンジでは、地上に出る車からの排気ガスやトンネル内からの排気ガス、換気所、騒音・振動、地域の分断や建物の移転、動植物への影響が考えられるため、十分な対策の検討が必要である。

(回答：東京都)

- ・ディーゼル車への規制などにより、都内の大気質は改善傾向にある。

【用地・補償について】

- ・移転は400棟というが、どの範囲のことか。他の地域より多いと聞いている。
- ・今まで計画線にかかっていなかったのに、環境施設帯にかかっている。昭和41年の計画線のままで、環境施設帯を削ってでも移転を減らして欲しい。
- ・計画線の外でも生活再建救済制度は使えるのか。また、窓口はどこか。
- ・工事期間中の立ち退きや商売に対する補償など具体的なことは考えているか。
- ・工事時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。
- ・近所では駐車場を借りている人も多いが、代替を斡旋してもらえるか。

(回答：国土交通省)

- ・移転棟数約400棟は計画概念図の中央道周辺の緑色で示した範囲であり、内訳は調布市約110棟、三鷹市約260棟、世田谷区約30棟である。東名ジャンクションや大泉ジャンクションは片側分なのでこの地域より移転棟数が少ない。
- ・現在では昭和41年の時と異なり、環境保全のため環境施設帯をつくる基準となっている。本当に環境施設帯がなくても良いのか、ご意見を聴きながら検討したい。
- ・生活再建救済制度は、昭和41年の都市計画内のみを対象としている。道路事業で対応可能な事は限られるので、市のまちづくりなどと合わせて検討したい。
- ・過去の事例では工事のためだけの立ち退きは基本的にはないが、事情によっては仮住まいを提供している。時間の限定や道路の付け替え確保、仮看板の設置、路上駐車排除、現場付近の清掃などの配慮をしている。工事の実施段階で事前に説明をし、突然工事を始めるようなことはしない。

(回答：東京都)

- ・沿道環境を守ることを考える一方、新たに施設にかかる方への迷惑も考える必要がある。調布・保谷線のように、みなさんの理解を得て環境施設帯を整備し、18mだった幅員を36mで整備した事例もある。

- ・ 都で工事をする際、代替地の斡旋は一般論では難しいので、個別に相談し対応している。

(回答：調布市)

- ・ 生活再建救済制度は市の街づくり推進課に連絡して欲しい。
- ・ 外環の計画については国、都、市で情報を共有しており、どこでも窓口になる。

調布市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月11日(土) 18時30分～20時30分

場所：調布市緑ヶ丘地域福祉センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：調布市

参加者：住民8名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
調布市	望月 都市整備部 参事 田中 都市整備部街づくり推進課 課長 馬越脇 都市整備部街づくり推進課 主幹

提示資料： 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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
外環(関越道～東名高速)計画概念図(1/10～10/10)
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、21号、22号
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)これまでの検討の総括
東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)環境への影響と保全対策
外環オープンハウスアンケート結果(調布市)
外環の地上部の街路について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・外環については、これまでPI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・昭和41年の都市計画をさけて家を買ったはずなのに、現在の計画ではかかってしまった。住民に相談もなしに計画を変更したことに住民は不安を感じている。
- ・外環が整備されるのは10年ぐらい先と言うが、具体的にいつできるのか。
- ・まだ外環をつくるとは決まっていない。

(回答：国土交通省)

- ・外環はまだつくるといっても決まっていない。現在は都市計画変更の手続きの前の段階でご意見を聴いているという位置づけである

(回答：東京都)

- ・現在は、高架からトンネルへ構造を変更することについてみなさんの意見を伺っているが、計画線の位置は昭和41年から変更していない。

【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の変更はあるのか。
- ・三日月地帯に残された場合、生活道路がなくて三日月地帯の外に出られそうにないが、どのように考えているのか。
- ・外環が整備されることで生活道路が危険で通れなくなる可能性があるので、三原台等の現状を住民に示してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・外環をつくることでインターチェンジに交通が集中するために、周辺の道路を整備する必要があると考えている。また、警察と生活道路の交通規制の検討も考えていかなければいけない。

(回答：調布市)

- ・用途地域は、地域がまちづくりの要望を出した場合などに地区計画をかける等して変更できる。市としては、地域のまちづくりを考える中で用途地域の変更について検討していきたい。
- ・三日月地帯のまちづくりは、みなさんの意見を伺い、国や都に要請しながら検討していきたい。

【環境影響について】

- ・外環ができて車が増加しても、大気質の現況値と予測値が変わらないのはなぜか。環境影響の予測は正しいのか。
- ・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。
- ・場所によって換気塔の高さが異なるが、何を根拠としているのか。
- ・仙川付近の処理場からの排水の下流にはコイもカモも生息していない。環境基準が守られたからといって環境への影響がないとは思えない。コイやカモが生息できるような環境をつくってほしい。
- ・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。
- ・外環が整備されるまでに緑ヶ丘に高い建物ができたら、現在の換気塔の設計は変わるのか。
- ・換気塔はどこに設置されるのか。三鷹市に設置されると言うが調布市と近いのではないか。風向きによっては調布市への影響の方が大きいのではないか。
- ・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。
- ・工事車両が地域を往来することへの対策をどう考えているのか。
- ・工事は夜間も行うのか。
- ・三日月地帯に残されることになるため、環境が心配である。
- ・調布市の担当者の「換気塔が設置されるのは三鷹市である。」との発言は無責任である。市民の安全、安心は市が責任をもって守ってほしい。
- ・調布市に活断層があると聞いたことがあるが、活断層の調査はどのくらいしているのか。
- ・外環による環境影響を評価するために調布市で独自の調査を行っているのか。

(回答：国土交通省)

- ・大気質の予測値は幅をもって示しており、場所によって数値が異なる。予測値が一番大きくなる箇所は地上部への出口部分であり、逆送風で漏れ出しを防ぐ等の対策をとるが、大気質の予測値が現況値よりも大きくなっている。今よりも悪くなる場所はあるが、環境基準は守れる。

- ・NO₂やSPMは近年改善傾向にあり、将来は現在よりも大気汚染が改善することを折り込んだ上で道路からの影響を予測している。
- ・換気塔の高さは周辺の建物の高さを考慮して設定している。換気塔からの空気は上空へ吹き上げるため、実効的な高さは100m以上となるが、風が強いときに周りの建物に直接あたらないよう、周辺の建物よりも高く設計している。
- ・緑ヶ丘周辺には高い建物がないので、換気塔の高さは15mで設定している。
- ・ランプ部等で、渋滞させないよう交通運用を検討していく必要がある。
- ・実際の換気塔の設計や保全対策は、事業実施段階にみなさんの意見を聴きながら行う。その際に周辺に高い建物があれば、換気塔を高くする必要がある。換気塔は高くなると景観の問題はある。
- ・換気塔は現在の計画では北野四丁目に設置され、換気塔周辺における平均的な風が吹いた場合、換気塔から約1km離れた場所よりも遠い側に影響が生じる。
- ・緑ヶ丘が軟弱な地盤であることは現地調査で把握している。工事をしたときに万が一地下水位が下がってしまうと地盤沈下につながる恐れがある。工事をするときには、改めて綿密な調査を行い、地元の意見を聴きながら影響の出ない工法を採用する必要があると考えている。
- ・工事の時には工事車両をどうしても通さないといけないことになるが、極力地域の生活道路に入らないように考えていく必要がある。できるだけ中央道に工事車両用のランプをつくって、直接乗り込むような工夫をしていきたい。
- ・地上部へ影響が出るような工事は夜間に極力行わないようにしたい。
- ・周辺関係市町村の範囲で活断層はない。
- ・環境影響評価では、市が独自に調査を行うというよりは、市が意見を言う場が手続き上は担保されている。また、妥当性は客観的に学識経験者を中心とした審議会でチェックされる。

(回答：調布市)

- ・市民が安心できるように環境対策等を国や都に要請していく。仙川についても水質の問題を調べて問題があれば都に要請したい。
- ・換気塔についての発言は、土地利用の観点から言ったものであり、環境問題については、市域を超えて検討していく課題であると考えている。
- ・今の時点では調布市独自で環境の調査を行っていない。外環の計画がより具体的になった時点で地域への影響を検討したい。

【用地・補償について】

- ・地域では外環はできると話している人がいて、引越しをした人もいると聞いた。
- ・環境施設帯は20mも必要なのか。環境施設帯が設けられたことで家の一部が環境施設帯の計画線にかかっている。
- ・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る場合でも全額補償をし、引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。
- ・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。
- ・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う。
- ・外環が整備されると三日月地帯は生活できる状況にならないと考えられるため、全員が立ち退きできるように国や都に要望していきたい。実際に外環が整備される場合、全所帯で住民投票をし、立ち退きを希望するかどうかを決定しようと考えている。

(回答：国土交通省)

- ・現在の計画では環境を保全する観点から幅20メートルの環境施設帯を設けることを提案している。
- ・環境施設帯は交通量等から20mが望ましいと考えている。外環周辺の環境への影響を小さくするために、環境施設帯の幅を広げてほしいとの意見が全体としては多く、現在の計画概念図は以前のものよりも環境施設帯の幅を広げた形で

提案している。

- ・環境施設帯は、公園、ビオトープなどの緑地や生活道路等をつくることも考えられ、地域の意見を聴きながら使い方を検討したい。側道を通す場合も考えられ、環境施設帯内に家を残すことは難しいと思う。
- ・相続などで財産処分をしないといけない方々があり、そういう方が正常な価格で売れないといった状況があるので、生活再建救済制度を設けている。建築制限を受けている人を対象に、公社を通じて買い上げる制度である。
- ・立ち退きの補償は用地取得段階で行う。残った土地で現在の生活が維持できるかどうかをみながら補償を検討することとなる。
- ・計画概念図の計画線はあくまで目安であり、実際に立ち退きが必要かどうかは測量をしてから決まる。測量をしてどこまでかかるのか、かからないのかを正確に把握した上で、個別に相談をしていく。

【進め方について】

- ・「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。
- ・既設の外環周辺に住んでいる人が、外環が整備されたことをどう思っているのか知りたい。意見交換をできる場を設けて欲しい。
- ・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。どこに何ができるかということ住民が一番心配している。
- ・市や都は住民の意見をしっかり聴いて国に働きかけをしてほしい。
- ・都知事が外環の整備に積極的なようだが、どうなっているのか。
- ・調布市は外環に対してどのような見解を持っているのか。
- ・調布市の「外環について一定の評価をしている」とは、「外環の整備に賛成である」を意味するのか。
- ・住民は一致団結して自分たちの生活を守っていかなければならない。

(回答：国土交通省)

- ・今回は外環整備にともなう影響を数値で示してほしいとの意見を受けて、計算した数字を提示したが、事例を集めて実感が湧くような説明もしていきたい。
- ・既設の外環の周辺住民が、外環が整備されてどう思っているのかを、紹介できるか検討したい。

(回答：東京都)

- ・国も住民の声を聴くことに力を入れているが、国に直接伝えるににくいのであれば、都や市に意見を言ってほしい。

(回答：調布市)

- ・調布市は、平成17年11月の地元説明会の中で、環境や生活への影響などいろいろな課題があるが、市民生活に与える影響は最小限に留めるという点で外環について一定の評価をしている。
- ・三日月地帯の地域分断、大気質などの環境に関しては、十分に対策をしてほしいと言うことで、これら課題に対して国と都に検討を協議して頂きたいと考えている。
- ・外環が環境へ影響を及ぼす場合、外環の計画を白紙に戻すということ国も言っており、もし市民生活に大きな影響があると明らかになった場合には、白紙に戻してもらおうように要請したい。

調布市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月17日(金) 18時30分～20時30分

場所：東部公民館

主催：国土交通省及び東京都

協力：調布市

参加者：住民11名

	国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都		山口 外かく環状道路担当参事 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
調布市		望月 都市整備部 参事 馬越脇 都市整備部街づくり推進課 主幹

提示資料： 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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
外環(関越道～東名高速)計画概念図(1/10～10/10)
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、21号、22号
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)これまでの検討の総括
東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)環境への影響と保全対策
意見を聴く会議事概要、外環オープンハウス・外環意見を聴く会アンケート結果(調布市)
外環の地上部の街路について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・外環については、これまでPI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんからの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・整備計画9,432km以外の道路計画は白紙と首相が言っていることをどう考えているのか。外環は整備計画の道路ではないはずである。
- ・地下40mの深さで外環と同程度の長さのトンネルの事例はあるのか。
- ・日本道路公団が民営化した会社が外環の整備にどう関係してくるのか。
- ・外環の整備を国が行い、管理を道路公団が民営化した会社が行うことはできないのか。
- ・需要予測が外れたような事例もあり、道路公団が民営化した会社では整備できず、結局国が整備することになるのではないか。予算が足りなくて外環が途中でできなくなってしまうのは困る。

- ・外環の採算性はどうか。なぜ外環の採算性を検討しないのか。
- ・都が外環の整備費用を負担することはないのか。

(回答：国土交通省)

- ・首相は、整備計画9,432km以外の道路計画はまだ決まっていない段階であるとの意味で発言されたと考えている。
- ・外環は整備計画の9,432kmに含まれていないため、具体的な計画となるように、地元の理解を得る努力をしている。
- ・山岳トンネルは山頂から何百mも下を通過しており、アクアライン等の海底を通るトンネルで海面から深さ40mくらいの事例はある。
- ・道路で長さ16kmのトンネルの事例はないが、鉄道ではもっと長距離の事例があり、技術的な問題はないと考えている。建設中の中央環状新宿線、品川線もある。
- ・道路公団が民営化しても制度上、高速道路の整備は可能。民営化したため事業化にあたっては、採算性を考慮し、外環を整備するかどうかを考えていくことになると思う。
- ・道路公団が民営化した会社が外環を整備しない場合、国がガソリン税などの道路利用者が負担する税金で整備をすることができる。
- ・採算をとるために外環の料金が高くなって、利用されないのでは意味がないため、国が支援することも考えられる。実際に外環を事業化する段階でさまざまな事業方法の検討が必要である。
- ・事業費はインターチェンジなしで1.2兆円で、その他に管理費がかかる。一方で、渋滞緩和等による経済効果が年間3000億円と計算している。
- ・現在は外環を整備するかしないかを検討しており、採算性はまだ検討していない。道路公団が民営化された会社自身が整備できるかどうか採算性を考えることになる。
- ・事業化の段階で、外環の事業費や採算性、誰が外環を整備するかが決まる。

(回答：東京都)

- ・外環は国土開発幹線自動車道であり、国が責任をもって整備すべき道路だと考えており、事業は国か道路公団が民営化した会社が行うと考えている。国が直接整備する場合には都が一部負担をすることになる。
- ・まだ外環の計画が決まっていないので都の負担についてはわからない。

【まちづくりについて】

- ・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。
- ・調布市は外環によるまちづくり等を三鷹市と調整しているのか。
- ・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。三鷹市の方が財政もよく、道路整備の仕方が調布市と異なっていると思う。

(回答：国土交通省)

- ・現在は外環の整備をどのように行うのか、影響がどのくらい出るのか等を示している段階であり、今後ジャンクション周辺のまちづくりについて具体的な検討が必要と考えている。周辺のまちづくりについては沿線自治体の協力が必要と考えている。
- ・外環沿線のまちづくりや関連する道路整備を検討する必要があると考えており、これから地域の方や沿線自治体の意見を聴きながら検討を進めていく。

(回答：調布市)

- ・都および市が都市計画道路整備方針案を公表し、その中で3・4・17号線と3・4・18号線などが優先して整備すべき道路とされている。
- ・都市計画道路や三日月地域のまちづくり等は三鷹市と協力して行う。外環が具

体化された段階で連携を図りながら進めていきたい。

- ・調布市の道路整備が遅れていることは市として責任を感じている。今後の外環の動向を踏まえてまちづくり等を積極的に考えていきたい。
- ・市境については即答できない問題であるが、三鷹市と歩調を合わせて東部地域周辺のまちづくりを行っていきたい。

【環境影響について】

- ・風向のデータはどのように調査したのか。
- ・地質により振動の影響が異なると思うが、地質はどうなっているのか。国の説明の中で例として出てきた他のトンネル周辺の地質と外環沿線の地質は異なるのではないか。
- ・少し場所を移動しただけで風向が変わる気がするので、局地的な調査では十分ではないか。
- ・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。道路事業で裁判沙汰になり、計画が進んでいない事例等もあるので、初めから計画に余裕を持つべきではないか。
- ・大気質が環境基準とほとんど変わらない箇所に現在住んでいるので、換気所からの大気質への影響が心配である。風向、風速によっては換気所からの拡散状況が変化し、影響が変わるのではないか。
- ・換気塔からの影響の数値等は平均値ではあまり意味がない。最悪な場合どうなるかを知りたい。
- ・影響の予測の平均値といっしょに偏差も提示してほしい。
- ・逆転層が生じた場合の風向の変化を予測しているのか。
- ・外環のような大規模道路の、トンネルでの換気に関する事例はないのか。
- ・換気所はどのくらいの間隔で設置されるのか。
- ・トンネル内の換気に問題はないのか。
- ・外環本線による地下水への影響を懸念しているが、どのくらい調査をしたのか。調布市域ではどのような影響が出るのか。
- ・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。
- ・浅層地下水と深層地下水の深さの基準は何なのか。
- ・この周辺で地下水への対策は必要ないのか。
- ・地下水位は目に見えないため、影響がどのように生じているかわからないが、本当に地下水への影響がないと言えるのか。
- ・外環により八の釜の池が消滅することを周辺住民はどう思っているのか。
- ・トンネルでの災害時における換気は通常の換気と同様に行うのか。災害時に対応できるのか。
- ・災害時に排気される空気が外に出た場合の処理はどうするのか。

(回答：国土交通省)

- ・2年間の現地観測を行い、風向及び風速などを調査している。東部公民館周辺の観測地は、緑ヶ丘小学校で観測している。
- ・建物等による風向への影響がない地点で観測している。風向や風速については、常時観測局のデータと比較し、整合性を確認している。
- ・外環沿線でボーリング調査を行い、外環沿線の地質を調査している。外環沿線の地盤卓越振動数は、今回の説明で例示した中では東横浜トンネル周辺の地盤の値と近い。ボーリングの結果は「環境の現地観測結果(四季)」にまとめている。
- ・地域の環境を守ることは非常に重要であり、その考えのもとで周辺の整備をしていくことが必要と考えている。

- ・地上部で夜間工事をすることは極力回避しよう考えている。昔に比べて環境基準も厳しくなっている。
- ・自動車の単体規制の効果が出ている。H12からH22でNOxとSPMを約4割削減する東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画があり、外環の調査地点では中間時点のH17でおおよそ計画通りに達成できている。
- ・道路の沿道付近は大気質がまだ改善されていない箇所もあるが、道路から少し離れた箇所では環境基準を達成できており、毎年改善している。将来は余裕をもって環境基準を守ることができると考えている。
- ・換気塔からの影響は、拡散されて換気塔から約1kmの地点で環境基準の1/1000程度である。換気塔周辺からの影響よりもジャンクション周辺での道路からの直接の影響が大きいと考えている。
- ・大気質の短時間での影響の予測は技術的に難しい。1年間の中で影響が大きくなる1日の平均値を示しているが、それでも環境基準は守ることができる。
- ・影響の予測の偏差は現地観測結果から示せるものがあれば提示したい。
- ・逆転層の発生は調査していない。真冬の温度成層状態では換気塔の空気が拡散しにくいという設定で現在の予測をしている。
- ・アクアライン等で道路に換気所を設置している。外環の場合でも換気所を設け、トンネル内の環境を確保する必要がある。
- ・換気所は3つのジャンクションと青梅街道インターチェンジに設置する計画であり、その数で換気の問題はないと考えている。
- ・トンネル内をジェットファンで換気しつつづけることやトンネル内の視界を確保すること、CO濃度を上昇させない等の問題があり、トンネルの換気設計は専門家を交えて検討している。
- ・地下水は、外環沿線で30箇所の調査を行い、その他に都の既存の調査を用いて影響を予測している。中央ジャンクション周辺で、浅層地下水及び深層地下水で±1mの水位変化が生じ、調布市域では水位変化は±50cm未満になると予測している。
- ・河川や湧水への影響は浅層地下水が関係しており、浅層地下水は対策をとれば影響はほとんど生じないと考えている。
- ・浅層地下水とは5mから15mの深さで、井戸を掘った際に一番最初に出てくる地下水、深層地下水は今回対象としているのは外環本線が設置される40mから60mくらいの深さの地下水。
- ・浅層地下水については対策が必要と考えているが、深層地下水への対策は必要ないとの見込みである。
- ・工事を行う段階では、モニタリングをして地下水位への影響を確認しながら行っていく必要があると考えている。
- ・八の釜の問題は、代償等を地元の方々と検討をする必要があると話しをし始めたところ。
- ・災害時は、連絡坑を設けて反対路線に避難する、またはトンネルの下半分に避難する2つの方法で避難場所確保の検討をしている。
- ・災害が発生した場合、煙の拡散を防ぐ、煙を排気する等の換気のコントロールをすることが必要である。
- ・災害時に十分対応のできる能力をもつ施設が必要と考えている。災害時の場合の換気方法についても検討している。
- ・地上で事故が生じた時と同様であるが、災害時の煙を全て処理して外に出さないようにすることは困難と考えている。

【用地・補償について】

- ・生活再建救済制度の申請をしているのだが、いつになったら救済を受けられる

のか。高齢のため早くしてほしい。

- ・外環には調査費しか出ていないはずだが、生活再建救済制度のお金はどこから出てくるのか。
- ・三日月地帯全域を用地買収してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・予算の都合で申請を頂いた全てについて生活再建救済制度を執行できなかった。来年度の予算がつき次第、ご相談させて頂きたい。
- ・生活再建救済制度は現在の計画線内で、用地の相続等に困っている人たちに道路開発資金を用いて土地開発公社を通じて買い上げている。外環の予算は、調査費しか出ていない。
- ・三日月地帯を含めた中央ジャンクション周辺のまちづくりには協力していく必要があると考えている。外環の計画が決まっていないため用地買収やまちづくり等の具体的な検討はまだできる段階ではない。

【進め方について】

- ・調布市は外環に対してどのような姿勢なのか。
- ・調布市からは外環に関連するまちづくり等への積極性が感じられない。調布市の意見を聴く会への参加者が少ない。意見を聴く会で個別にアンケートをとる等の積極性を見せてほしい。

(回答：調布市)

- ・外環については市議会で特別委員会を設置して議論している。
- ・昨年11月の市民説明会で、外環による地域への影響を必要最小限に留めることを原則に、周辺地域の道路整備、三日月地帯の地域分断、環境問題への配慮、つつじヶ丘の都市基盤整備の4項目を検討してもらうように国や都に要望している。

狛江市 地元要請に基づく説明会 議事概要

日時：平成18年3月16日（木） 19時00分～21時00分

場所：谷戸橋地区センター

主催：睦会主催

出席者：国 東京外かく環状道路調査事務所（猪股計画課長、鈴木調査課長）

都 都市整備局（佐々木次席）

市 都市建設部（杉山計画課長、牧野計画係長）

議事概要

- （司会）・狛江市、地元自治会、近隣住民が一丸となって環境を守っていききたい。
 - ・外環を南進させるための分合流部は、シールド工法と異なり断面が楕円形だが、強度に問題はないのか。
- （国）・トンネルの分合流部で用いる工法は、山岳トンネルで普通に用いらており、実績がある。
 - ・トンネルの分合流部は、計算上は設計可能である。シールドについては外環ほど大きな直径のトンネルは世界でも初めてと思われる。技術的な検証も行いながら設計していきたい。
- （住民）・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のか。地震でも壊れない保証はあるのか。
- （国）・阪神淡路大震災で、地下鉄の駅は大きな損傷があったが、トンネル部分は大丈夫であった。出入口も地震で全部が塞がった事例は聞いたことがない。
 - ・シールド工法のトンネルが地震で大きな損傷された事例は聞いたことがない。外環は地震で破壊されない設計にしたい。
 - ・現地調査では外環沿線に活断層は見られなかった。また、活断層がトンネルを壊滅的な損傷を受けたことは今までない。
 - ・地震で高架橋との接続部で多少の損傷があっても、通行はできるような構造を外環では考えていきたい。
- （住民）・地震はいつ起きてもおかしくない。外環は絶対に壊れないようにしてほしい。
- （国）・想定以上の地震が発生する可能性があるので、絶対とは言い切れない。
 - ・青函トンネルは昔からある大規模なトンネルであるが、今まで発生した地震でも大きな損傷は受けていない。
- （住民）・耐震の基準はあるのか。
- （国）・地震のシミュレーションを用いて、耐震の検証をする。
- （住民）・耐震の基準を数値で示してほしい。
 - ・関東で大震災が生じた場合、外環がどうなるか分かるのか。
- （国）・耐震基準の説明に関して検討したい。
- （住民）・水害により外環に大量の水が浸入してくることを想定しているか。
- （国）・アクアラインのように海底近くのトンネルもある。一定の水害を想定するのだろう。
 - ・トンネル内に地下水が漏れ出してくることは、殆ど無い。
- （住民）・水害対策を甘く見ているのではないのか。
- （住民）・以前、水害が生じた際に、住居の微妙な高低差で被害が全く異なった。そのようなことがあることも考慮しているのか。
- （国）・シールドの床版下部分に水を流し込み、排水機能を確保すると思うが、まだ詳細な検討をする段階ではない。
- （住民）・外環ではアクアラインのように水が周辺にないので、水に対する警戒心が働かないのではないのか。
 - ・下水道が溢れ出しただけでも大きな被害が生じるのではないのか。水に対する用心を頭に入れておいてほしい。

- (住民)・トンネルの出口部分は、地震でも壊れないのか。
- (住民)・河川の水害に備えた環七の貯水槽は50年から100年に一度の雨量を想定していると思うが、外環では地震や水害に関してどのくらいの設定をしているのか。例えば、多摩川が氾濫したらどうなるのか。
 - (国)・設計段階で水害や地震に対する検討を行うと考えている。
- (住民)・事故や災害と同様に、天変地異に関しても安全対策を検討するのか。
 - (国)・予想以上の災害を想定するとコストの増加が問題になってくる。
 - ・耐震に関しては、阪神淡路大震災程度の地震を想定する等がある。
- (住民)・耐震で阪神淡路大震災を想定しているならば、記載されるべきである。想定が書かかれていることが住民の安心につながる。
 - ・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のか。どのような想定をしているのか。
 - (国)・災害時の換気に関しては現在検討している。
- (住民)・天変地異に関して今後検討されるとの認識でよいのか。
 - (国)・現在、大深度トンネル技術検討委員会で、施工技術や災害時の避難方法等を検討している。
 - ・災害時の避難方法は、反対車線に避難する連絡坑方式、道路下に避難する床版下方式が考えられる。
 - ・換気に関して災害時用の運用をする。床版下方式では床下の気圧を高くし煙が下に流れ込まないような工夫を、連絡坑方式ではジェットファンの運転方式を検討している。どのようなトンネルでも防災の備えはする。防災時の検討は実際に設計する段階まで続けていく。
- (司会)・狛江市の近くに野川や多摩川があり、住民は浸水に関しては敏感である。野川は大量に雨が降ると溢れ出しそうになり、地下がどうなっているのか心配である。
 - ・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。対策をしっかりと立てて、住民が納得できる説明をしてほしい。
- (住民)・車の利用の抑制や公共交通機関の利用を促す等、自動車の交通量を減少させる対策は検討されているのか。
- (東京都)・東京都はTDM東京行動プランを策定し、公共交通への利用転換など需要の調整をする一方で、環状道路の整備などによる容量拡大が必要と考えている。
- (住民)・他の交通政策を実施すれば、環状道路が不要とはならないのか。
- (東京都)・交通渋滞を解消するためには、需要の調整のみでなく容量の拡大も必要である。
- (住民)・行政内部で外環は必要ないとの意見はないのか。
 - (国)・世論調査では全国で見れば高速道路の整備はある程度整ったとの意見で、道路行政も量的な充実はある程度図られたとの見解である。公共投資も毎年減少しており、その中で真に必要な道路に集中投資をしなければならぬ。
 - ・人口が減少し、経済力が低下する社会になる前に、今から投資をして、環状道路や一般道路等を整備し、効率的な社会を形成しておく必要がある。その中で、10万台もの利用が考えられる外環は重要な位置にある。
- (住民)・結局は誰も外環を利用しないということにはならないのか。
 - (国)・外環整備後に誰も利用しないということはおよそ想定できない。人口が減少しても交通量がすぐに減少するわけではなく、多くの人たちが現在の外環の区間は必要と考えている。
- (住民)・一日に10万台の交通量が発生するのか。
 - (国)・現在供用している外環に7万から10万台の交通量があり、高速道路の下の国道に5万台の交通量がある。
- (住民)・意見を聴く会で、圏央道ができるから外環は必要ないのではないかという意

- 見を聞いた。外環を整備せずに、渋滞を解消できないのか。
- 人口や交通量の動向など社会学的な検証はどうなっているのか。1つのグループだけでなく、否定的な立場のグループなど複数の検証が必要ではないか。
- (住民)・圏央道が整備されれば、外環の利用は減少するのではないか。
- (国)・中央環状線は都心内道路、外環は23区の通過交通の排除、圏央道は広域的な首都圏連携のための道路と3環状はそれぞれ役割が異なる。
- 交通量予測には、中央環状と圏央道が整備されることを見込んでいる。
 - 人口の予測はこれまでよく当たっている。
 - 交通量の予測は、予測よりも現況が多い状態になっている。
 - 東京の車の利用は、諸外国に比べて日本は少なく、特に東京は少ないため、潜在的な需要はあると考えられる。人口は減少していくが、50年後でも現在と同程度の交通量があると推定している。予測している10万台の交通量が、実際には1万台しか利用しないということは想定しがたい。
- (住民)・道路ができて便利になると交通量は増加するのではないか。
- (国)・道路が整備されて便利になれば誘発交通が発生すると思われるが、交通量の増加が予測交通量の10万台分になるとは考えられない。
- 外環整備後に首都高や環八の交通量が予測ほど減少しなかったとしても、外環を利用する時間短縮、環八のトラック数減少の効果があり、効果が損なわれるとは考えられない。
 - 誘発交通が発生したとしても、それは地域の交通であり、地域に用いない通過交通を排除する環状道路の機能は、十分に発揮できると考えられる。
- (住民)・井萩トンネルができてから交通がスムーズになった。外環は必要ないのではないか。
- 地下の調査には限界があるのではないか。事業者は結果をいい方向にしか考えないのではないか。
 - 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。
 - これから交通量がピークを向かって減少するのであれば、今まで数十年間我慢してきたので、慌てて巨額の費用を投じて外環を整備する必要はないのではないか。将来の人に借金だけ残して非難されるのではないか。
 - 外環は16kmと短いので、その区間をつなぐのではなく、他の政策で何とかできるように知恵を絞るべきではないか。
- (司会)・国や都は予測結果でどの情報を開示するか選んでいると思うので、予測に関して突っ込んだ質問をすることはいいことだと思う。
- 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。
- (住民)・交通量のデータは、なぜ平成11年のものを用いるのか。少し古いのではないか。
- 交通量の予測に関して、普通に考えると人口が減少すれば交通量も減少するのではないか。人口のピークの予測も外れて1年早まり、今後はどんどんと減少していくのではないか。いま提示されている資料では、今後も交通量が増加する理由が納得できない。
- (国)・1990年から2000年の間で人口はほとんど増加していないが、交通量は約1割増加している。人口が減少すれば、交通量がそのまま減少するというわけではない。
- (住民)・高齢者は車に乗らないので、高齢化社会では交通量が減少するのではないか。
- (国)・現在の60代と40代では、特に女性の免許保有率が異なり、現在40代の女性の免許保有率は60代よりも高い。現在の40代が60代になったとき、現在の60代よりも車に乗ると考えられる。こうした事もあって交通量は増加

していくと考えられる。

- (住民)・現在の40代が60代になったときは、次の40代の人口が少ないのではないか。先ほどの国の説明では納得できない。ストレスや公害などで現代では長生きできないのではないか。石油の枯渇も考えられる。団塊の世代の人たちが現在の交通量に大きく影響し、今後は減少していくのではないか。
- (国)・少子化のため、少ない人数でも支えられるような効率的な社会を形成しないと現在の活力は維持できないと考えられる。効率化のために無駄を省くことが大事で、渋滞は一種の無駄であり、その点に外環は寄与すると考えられる。
- (住民)・人口の絶対数が減少すれば、運転手も少なくなり、渋滞が減少するので、外環のような新しい道路は必要ないのではないか。
- (住民)・今の若い人たちは、昔に比べて健康的でなく、60代ではもう運転はできなくなるのではないか。
- (司会)・医療が進歩して、健康面の影響はないかもしれない。
 - ・都知事がオリンピックのために環状道路が必要であるというような発言があったが、オリンピックと外環は切り離して考えるべきである。
- (東京都)・都知事の発言は、絶対に外環を整備するとの意味ではなく、これからも皆さんの意見を聴きながら検討していくとの趣旨に変わりない。
- (住民)・西荻から武蔵野市の住宅街の下に外環を通すため、何か大変なことが起きるのではないかと心配である。
- (国)・地下を通る心理的な負担は実際に存在すると考えられ、学識経験者の先生方にも助言を貰いつつ、安全面等の検討をしている。
 - ・地上に影響を与えず。地震で壊れない構造などに関して技術的検討をしていく。
- (住民)・原発で機械が何重にもチェックをするから事故がなく安全だとテレビで言っていたのを聞いたことがあるが、実際に事故が起きている。科学的な考え方の人は、科学的に大丈夫と安心してしまい、些細なことで事故が起こってしまうのではないか。地域の間人は外環で近所を利用される当事者であり、心配である。
- (住民)・大気汚染が花粉症を誘発すると聞くが、換気所による影響はないのか。
- (国)・東名ジャンクション周辺では平均すれば風速2m程度で北向きと南向きの風が多く、換気所からの空気は拡散されて、1キロ程度離れた地点で環境基準の100分の1から1000分の1まで希釈される。
- (住民)・全ての自動車が地下を通るわけではなく、地上からの大気質への影響もあるのではないか。
- (国)・東京全体で見れば、交通がスムーズになり、排気ガスの総量が減少する。
- (住民)・周りに花粉症の人が多く、大気汚染による影響が大きいと聞くので、大気の影響が心配である。
- (国)・花粉症にはSPMが影響していると言われていたが、影響は周辺の濃度と比べても小さい。さらにSPMは電気集じん機で8割から9割除去できる。
- (住民)・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ところ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。
- (国)・換気所では上空に空気を吹き出すため、実効的な高さは100m以上になるため、国分寺崖線の影響はほとんどないと考えている。
- (司会)・今後も今回のような形式の意見交換会を発展させながら続けていきたい。

狛江市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月19日(日) 15時00分～17時00分

場所：谷戸橋地区センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：狛江市

参加者：住民17名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
狛江市	杉山 都市整備部 計画課長 牧野 都市整備部 計画係長

提示資料： 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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
外環(関越道～東名高速)計画概念図(1/10～10/10)
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、21号、22号
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)これまでの検討の総括
東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)環境への影響と保全対策
外環の地上部の街路について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・外環については、これまでPI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんからの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・本線を地下化した場合、地震が起きた際に地上へ出られなくなるのではないかな。
- ・外環を整備しなくても将来の交通量が減少するなら外環を整備しなくてもいいのではないかな。
- ・外環ができた場合に環八の交通量はどのくらい減少するのか。
- ・2年前に提示した将来交通量と現在提示している将来交通量は何が違うのか。
- ・2年前に提示した将来交通量と現在提示している将来交通量のデータが変わらないのであれば、外環が必要と判断する決め手となったのは何なのか。
- ・外環が必要と判断した根拠は何か。
- ・外環以外の交通対策をもっと検討すべきではないか。
- ・首都圏や東京西部地域の通過交通の中で、外環に係るものは少ないかもし

れないことをしっかり説明する必要がある。

- ・道路を整備すれば誘発交通が発生するのではないか。過去に開通した環状道路でも都心部や周辺の道路の交通量はほとんど変化していないようであり、渋滞緩和効果は疑わしい。
- ・三環状九放射の道路整備よりも鉄道運賃を半額にした方がCO₂削減効果があるとの国の機関の中間報告がある。さまざまな代替案の検討が必要ではないか。
- ・過去に造った環状道路について、その結果はどうだったのか、その理由は何なのかを検証する必要があるのではないか。
- ・東名以南延伸のために担保されるトンネルはどうなるのか。東名以南も同時に通した方がいいのではないか。トンネルを放置しておくことが心配である。
- ・トンネル内の避難路はどのくらいあるのか。地上から救助は来るのか。非常電話は設置されるのか。
- ・地上に避難する場合、トンネル内の空気は漏れないのか。

(回答：国土交通省)

- ・地下構造物は地上の構造物よりも地震に対して安全であるが、構造が変わるところ、地質が変わるところ、地上につながる場所等は設計をしっかり行い、地震に耐えられる構造にしなければならない。
- ・トンネル内に避難路を確保することが災害時の安全を確保する手段の1つと考えている。
- ・将来、人口や自動車が減少することも将来交通量予測の計算の中で見込んでいる。1990年から2000年の間で交通量は約1割増加しているが、人口はほとんど増加しておらず、人口だけで交通量が決まるものではないと考えている。
- ・外環を整備しなくても環八の将来交通量は周辺道路整備により減少する部分もあるが、外環が整備されることで環八内の通過交通が削減される。
- ・2年前に提示した将来交通量はH11の現況の交通量状況に対し、外環が出来たらどのように交通が変化をするかを示したものの、PI協議会2年間のとりまとめで将来交通量が出ていないため、必要性の議論が出来なかったとされたため、PI会議で将来交通量を示し、その数値を用いてPI会議で議論をし、昨年9月に改めて外環が必要との結論を出した。その際に、環境への影響がわからないとの意見があり、「環境への影響と保全対策」を提示した。引き続き議論を行っていかねばならないと考えている。
- ・東京の交通問題は非常に複雑で、道路だけで解決できるとは思っていない。さまざまな交通施策を行い、交通需要の削減と容量の拡大を図る必要がある。その考えの中で、外環は交通問題解消に有効であると考えている。
- ・首都圏や東京西部地域の通過交通を削減する点で、外環は効果的である。
- ・外環が整備されると誘発交通が発生するとも考えられるが、外環の交通容量だけ交通量が純増したり、環八の交通量が今よりも増えるとは考えられない。
- ・外環を利用することで東名から関越区間の利便性が増す、環八の通過交通を削減するといった道路の役割分担の効果がある。
- ・23区内の通過交通927万台キロを160万台キロの交通容量の外環で全て削減することはできないが、東京西部地域の交通の流れをスムーズにし、CO₂削減等の効果があるとの観点からも環状道路整備が有効と考えている。
- ・道路だけではなく鉄道など様々な交通機関ができれば経済規模が拡大し、CO₂が増加する論文だと認識しているが、外環が整備されることのみでどの程度CO₂が増加するかは現時点では精度の高い計算ができない。
- ・災害時の避難については、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る。床版下方式では、避難した地下部分が避難スペースになり、空気圧を調整して煙が入ってこないようにする。避難スペースには消防車や救急車が通行できる。
- ・避難路や非常電話をどのくらいの間隔で設置するかは避難方法や交通量によっ

て変わる。避難路は首都高では400m程度の間隔、山岳トンネルでは700m程度の間隔である。非常電話はアクアラインでは本線道路の下に、山岳トンネルでは路肩に設置している。具体的な設備の検討は設計段階で行う。

- ・東名以南への接続はさまざまな方法が考えられる。分岐合流部を設けることで東名以南延伸への対応はできると考えている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・東名ジャンクションのランプだけでも現在の東名高速の下に通すことはできないのか。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・東名ジャンクションのランプの高さを現在の計画よりも下げると多摩堤通りにぶつかり、多摩堤通りを下げると野川に影響が及び、野川を回避するように多摩堤通りを下げると他の道路が利用できなくなってしまうという問題が生じる。
- ・東名ジャンクションをできるだけ地下に設置しようとする、現在の計画よりも多くの方々に立ち退きが生じてしまう。
- ・東名ジャンクションの高さを低くすることは景観等の点で有効と考えているので、分かりやすい資料を作成して説明したい。
- ・東名ジャンクションは東名高速とつなぐために地上に出る部分が必要だが、東名高速よりも下にしてほしい、東名ジャンクションをもう少し地下化してほしい等の要望を他からも頂いているので検討したい。

【環境影響について】

- ・低周波振動の影響はどうなっているのか。
- ・地下から伝わる振動の地上構造物への影響はどうなっているのか。
- ・住んでいるマンションの基礎杭への影響はどのくらいと考えているのか。
- ・環境への影響に関する国の説明は、推測のような表現であるため心配である。
- ・外環本線を野川の下に通すことはできないのか。外環本線を野川に寄せた方が地上部への影響は小さいのではないか。
- ・工事中のモニタリングで問題を発見した場合はどうするのか。
- ・動植物への影響を検討する際の判断基準は何なのか。工事中に予測よりも大きな影響が生じた場合は本当に工事を中止するのか、あるいはどのような対策をとるのか。
- ・どの時点で環境への影響の判断をするのか。工事が始まってからでは遅いのではないか。
- ・オオタカ等の専門家の選定は誰が行うのか。事業者だけで選ぶべきではないのではないか。
- ・工事中の周辺への影響をどう考えているのか。
- ・工事車両による大気への影響が心配である。
- ・東名ジャンクション周辺の騒音や景観への影響を懸念している。
- ・環境への影響の予測値が環境基準値とほとんど変わらないので心配である。数値に余裕がなければ外環を整備すべきではないのではないか。
- ・現在のルートを野川を挟んで反対側にする等の変更を行ったほうが湧水やオオタカ、ホタル、カワセミ等への影響は小さくなるのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・低周波振動による影響は類似事例から予測をしている。86～98dbと予測しており、保全目標値を達成できると考えている。
- ・地下から伝わる振動の地上構造物への影響は、30db前後と非常に小さいと予

測している。

- ・懸念されているマンションの基礎杭は約15mと聞いているが、マンションの基礎杭とトンネルの距離は約30m確保される。4mから6mの土被りでも、振動の影響が30db前後のために影響は小さいと考えられる。
- ・トンネルの設計時に、基礎杭に影響しないよう検討していく。
- ・本線が大深度の部分では地上への影響はないと考えている。大深度以外の部分での地上構造物への影響と野川への影響を考えて、昭和41年の都市計画線内に極力おさめるルートを考えているが、検討を行いたい。
- ・工事中のモニタリングで後に問題を発見した場合は、工事を一時中止する等の対処をとることになる。
- ・法律等に指定されている種が影響を受けるかどうかを判断し、生息環境など動物で4つ、植物で5つの判断基準に対して保全対策がとれるかどうかで考えている。オオタカに関しては、専門家の意見や判断をいただいている。
- ・環境影響評価の際に環境影響評価審議会という都の環境を専門とする部局が、都民の生活環境や自然環境を守るとの視点から影響の評価をする。
- ・事業実施の段階で、事業者が選定した地下水の専門家による委員会等を設置し、モニタリングや対策を検討している事例もある。
- ・東名ジャンクション周辺ではピーク時で1日に2000台の工事車両が往来する。東名高速を極力利用する等の工夫をする。また工事車両による粉じんを散水して抑える等の対策をとる。工事中の騒音が環境基準を達成できない箇所には防音パネルを設置する等の対処をする。工事を実施する段階で住民に説明をしながら進めていく。
- ・現状で環境が悪いと、外環による影響が加わることで影響の数値が環境基準に近い値となる箇所がある。
- ・現段階では環境基準を守ることを基準に比較をしている。
- ・東名以南も地下で本線を通すことになると考えられるため、東名以南に地下で接続できる設計をしている。
- ・国分寺崖線の地下水の流れを阻害しないような対策をとる必要があると考えている。オオタカの生息地では、外環は地下を通るためオオタカへの影響はないと考えている。

【進め方について】

- ・第三者である専門家の意見を聞いてから計画を進めるべきではないか。

(回答：国土交通省)

- ・環境影響の予測評価や現地調査を行う際も、専門家の意見を聞き、妥当との評価を頂きながらやっている。
- ・事業者側として現段階で自信をもって数値等を示している。事業者とは別の立場からのチェックが必要との観点から、環境影響評価の手続きがある。

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月9日(金) 18時30分～20時00分

場所：烏山区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民12名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区	板垣 道路整備部長 野徳 烏山総合支所街づくり部 街づくり課長 海津 道路整備部道路計画課 道路計画担当係長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（狛江市～世田谷区の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第19号、第20号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（世田谷区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10、2/10、5/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

東京都

- ・みなさまの意見を聞きながら、計画の案を練っていく。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・外環ができたときの一日の交通量はどのくらいなのか。

（回答：国土交通省）

- ・平成32年に外環が出来たとして将来交通量は、東名～中央道間で7.2万台、中央道～青梅街道インターチェンジ間で8.2万台、青梅街道インターチェンジ～大泉ジャンクション間で10万台を見込んでいる。
- ・平成42年の時点で外環の東名以南まで整備されているとした場合、東名から中央道までの交通量は10万台になると見込んでいる。
- ・東八道路インターチェンジ利用は3万台を見込んでおり、これは中央道の調布インターチェンジよりも若干少ない程度の交通量である。

【地上部街路について】

- ・外環を地下化するとした場合に、地上部の付属街路はつくるのか。出入り確保のために付属街路が必要ということにならないのか。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の都市計画決定では、沿道に住む方の出入りを確保するために付属街路が計画されたが、本線の地下化が決まれば付属街路は原則廃止となる。
- ・本線が地下化すれば、地域住民の住宅はそのまま残る可能性が高く、付属街路を作らなくても現在の道路が利用できると考えている。

【環境影響について】

- ・インターチェンジの排出ガスはどれくらいなのか。
- ・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。住民が納得のいくよう説明して欲しい。
- ・排気ガスを地上に出す場所が何ヶ所あって、地上への影響はどの程度なのか。
- ・パンプの換気所の図は、ただ排気ガスを拡散させるだけのように見える。

(回答：国土交通省)

- ・騒音、大気、地下水等の影響は、今後計画を具体化した上で数値等示していく。
- ・構造によって影響が異なるため、道路の構造が都市計画の案として決まれば、その構造をもとに環境への影響を見ていく。
- ・排気ガスは車の流れに沿って流れるので、トンネル出口の部分に換気所を設置することになる。JCT、ICの位置の4箇所が必要と考えている。
- ・現在の考え方だと、換気所は東名、中央、大泉のJTC部と青梅ICに造る事になる。
- ・排気ガスをそのまま排出することはできないので、電気集じん機などで処理した後排出する。
- ・他の換気所の事例によれば、換気所から排出される排気ガスの濃度は、地表部で環境基準値の数百分の1であり、影響は小さいと考えている。

【用地・補償について】

- ・大深度部分の家や農地は全て取り除かれて緑地になるのか。

(回答：国土交通省)

- ・計画概念図の中で、実線で囲まれた部分は地上部からの工事箇所用地買収が必要である。点線分は地中での工事のみで、地上部は従来どおりの生活が可能。
- ・大深度に到達するまでの土地については、地下利用の障害の程度に応じた補償をする。

【進め方について】

- ・外環の計画が凍結された年と凍結された理由を教えてください。
- ・事業化から工事開始までに、どのくらいの期間がかかるのか。

(回答：国土交通省)

- ・昭和41年に計画決定された当時の外環は高架構造であり、沿線住民、自治体、議会で環境への影響や地域分断の懸念等の理由で反対され、昭和45年に当時の建設大臣が国会で答弁したことで事実上計画がとまり、凍結となった。
- ・工事には約10年と見込んでいるが、その前に測量が例えば約1年かかると思われる。用地買収は何とも言えないが、全ての買収を1～2年で終わらせるのは難しい。

世田谷区 意見を聴く場 議事概要

日時：平成17年12月11日(日) 14時00分～15時30分

場所：喜多見東地区会館

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民47名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	山口 参事(外かく環状道路担当) 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区	板垣 道路整備部長 窪松 砧総合支所街づくり部 街づくり課長 海津 道路整備部道路計画課 道路計画担当係長

提示資料： 東京外かく環状道路(関越道～東名高速)についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)(狛江市～世田谷区の区間について)
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第19号、第20号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見(世田谷区抜粋)
外環(関越道～東名高速)計画概念図(1/10、2/10、5/10)
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)これまでの検討の総括

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

東京都

- ・みなさまの意見を聞きながら、計画の案を練っていく。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・計画概念図1/10の断面図()で、トンネルが4本あるのはなぜか。
- ・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。
- ・道路特定財源の一般財源化が話題になっているが、民間事業ではペイしないし、国が事業する場合、地元自治体に財政的な負担が負わされることが心配である。
- ・事業主体はどこになるのか。

(回答：国土交通省)

- ・計画概念図1/10断面図()の下2本は、将来東名以南に延びていった場合の小田急線前後で分岐したトンネルを示したものである。
- ・事業化の段階で事業費、採算性と事業主体を検討する。まず、計画の必要性や環境への影響といった検討をし、次に国の財政、民間会社の採算を検討する。

事業主体は法律により旧道路公団の民間会社か国のどちらかとなるが、前者は採算が取れないと事業をやらない。国の場合、現在なら道路特定財源があるが、そのときの予算の中で行う。

【ジャンクションについて】

- ・排気ガスの影響をなくすためにJCTは東名から大蔵運動公園の体育館の下を
通って高台から地下に入れ、地上にはできるだけ出さないでほしい。

(回答：国土交通省)

- ・外環のルート、ジャンクションの位置については、昭和41年から権利制限を
かけてきたこと、またJCTについては広大な土地が必要であることから現在の
案としている。

【まちづくりについて】

- ・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。

(回答：東京都)

- ・東京都では平成16年3月に区部における今後10カ年の都市計画道路整備方針
を示すとともに、多摩地域は平成18年度から新しい10カ年計画を進める。
- ・喜多見小学校付近の都市計画道路は土地区画整理事業で施工される。世田谷通
りは計画幅員で整備済である。世田谷通りと多摩堤通りの交差点から成城学園
前駅へ向かう路線は、今後10カ年で優先的に整備することとしている。

【環境影響について】

- ・工事規模、土工量はどのくらいか。
- ・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。
- ・工事自体の環境影響評価もして欲しい。
- ・先般、新幹線のトンネル現場でも陥没事故があった。地下化は地震が心配であ
る。安全安心の観点から再度見直すべきではないか。
- ・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。
- ・地元住民は排気ガスの問題に悩んでいる。首都高中央環状新宿線大橋ジャンク
ションのように、地上に出て東名に入るまで、最初から計画してドームで覆っ
てほしい。
- ・成城から喜多見にかけての辺りは学校が多く、排気ガスや二酸化窒素がまき散
らされて、気管支ぜんそくなどが心配である。
- ・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。
- ・トンネル出口から換気塔まで距離があり、意味がないのではないか。
- ・家が料金所の近くなので、騒音と排気ガスが心配。環境施設帯も20m無いよ
うに見える。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・計画概念図で緑色の部分は地上で工事が必要になり、シールドの発進もこの地
域で行うことになる。工事車両が生活道路になるべく入らないようにしないと
いけないと考えており、東名高速に仮通路や仮出入口を設けて直接出入りす
るようにしたい。
- ・土工量はかなり出るとは確かである。地域にできるだけ配慮する。環境影響
評価の過程の中で説明するので、その際は意見をいただきたい。
- ・新幹線トンネル事故は特殊な地盤条件・工法だったと聞いている。大深度トン

- ネルについては専門委員会で検討してもらっており、計画に反映していきたい。
- ジャンクションのランプ部には、環境施設帯を20m幅で確保して、木を植えることも考えられる。遮音壁・防音壁は付けないといけないが、高さは今後示していきたい。
- できる限り環境への影響がないようにしたい。どれだけの影響があるかについては環境影響評価の中で明らかにしていく。また、トンネルの中から出る排気ガスは換気所で処理し、環境基準を下回るようにする。
- E T Cの普及率は現在5～6割であり、将来は立派な施設の料金所はいらなくなることも考えられる。今後の動向を踏まえながら検討する。
- 排気ガスは出入口のところで吸い取り、地中のダクトを通して換気所に送るように考えている。ジャンクション内に換気所を置くことで、住宅地から離し、施設の大部分を地中に入れて、地上部は煙突部分のみにできる。

【進め方について】

- これまで出されてきた意見はどう反映されているのか。構想段階における検討の中で、これまでどういう選択肢があり、いつ誰がどういう理由で選択したのか教えてほしい。
- 計画段階から工事着工までどのくらいの期間と考えているか。
- 最終的にこの計画はどこでどのように決まるのか。また、議会を経ないのか。
- 関連する地域住民にもしっかり徹底して情報を周知してほしい。
- マイカーから公共交通への転換やモーダルシフトの動きなどが国の中にもあるようだ。国土交通省の中で他部署との情報交換、意見交換をしていないのか。

(回答：国土交通省)

- 計画のたたき台では5箇所のインターチェンジの有無や、シールド以外にボックス構造も考えた。方針では、大深度によるシールド方式を提案し、ゼロインターを基本に、地元の意向を踏まえて検討するとした。その後、P I協議会・P I会議やオープンハウス・意見を聴く会でご意見を伺い、構想段階の総括を国土交通省と東京都で行い、「考え方」を示した。
- T D Mなど他の施策とも定性的であるが比較し、東京の交通問題解消は外環抜きでは難しいと考えた。
- ルートは現都市計画ルートを基本に、構造を大深度と浅深度、インターチェンジの有無などで多くの選択肢を検討してきた。
- 手続きから1～2年で計画決定、その後測量・設計を行う。用地取得の期間を例えば2～3年とすると、工事までは順調にいったら3～5年、さらに着工から完成まで10年くらいというイメージである。
- 事業化するかどうかと事業主体は国土開発幹線自動車道建設会議で決定する。予算については国会で審議される。
- 国土交通省は外環だけが大事だとは考えていない。T D Mやモーダルシフトもみな重要だ。総合政策局で施策の調整等を検討している。首都圏では不要な交通が地域の中に入り込んでいることが課題であり、外環は、様々な選択肢のある中でこうした課題に対応するために必要であると考えている。

(回答：東京都)

- 計画を決めるためには、都市計画変更と環境影響評価の2つの手続きを一緒に進める。環境影響評価については環境影響評価審議会で審議され、その評価書と併せて都市計画変更案が都市計画審議会で決定される。予算については都議会の審議を経る。
- 情報周知については貴重なご意見と受け止め、より地域の方にお知らせする方法を考えていきたい。

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成17年12月13日(火) 18時30分～20時00分

場所：砧区民会館

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民35名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路事務所長
	川端 東京外かく環状道路 副所長
	鈴木 東京外かく環状道路 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長
	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区	板垣 道路整備部 部長
	窪松 砧総合支所街づくり部 街づくり課長
	海津 道路計画担当係長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）(狛江市～世田谷区の区間について)
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第19号、第20号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見（世田谷区抜粋）
外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10、2/10、5/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯と「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・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。
- ・計画概念図のオレンジ色のところは他とどう違うのか。
- ・外環の通行料金や他の高速道路と併用した際の料金はどうなるのか。
- ・将来、人口は減るのに交通量は増えるという論理は本当に正しいのか。
- ・外環本線が交差して右側通行になっているのはなぜか。

（回答：国土交通省）

- ・ルートは昭和41年の都市計画線内にできる限り収めるように計画しているが、高架構造から地下構造にしたためさらなる用地を必要とする箇所もある。また、環境施設帯を設置したため計画線の外に出ているところがある。
- ・計画概念図のオレンジの部分はジャンクションやインターチェンジのランプ部と本線が分岐合流する部分である。拡幅工事のための補助工法が必要であり、現有技術では大深度法の適用は難しいが、今後の技術開発で大深度に収まる可

能性もある。

- ・料金は事業主体によって変わり、事業化の段階で決まる。仮に国が事業をすれば原則料金は無料となるが、税金の使用を抑えるために一部を利用者に負担してもらうことも考えられる。最終的には供用の際に決定する。将来はETCの普及で対距離の料金設定も可能ではないか。
- ・右側通行に入れ替えることで、2本の本線トンネルを結ぶ避難路が反対車線の広い路肩側へ出られる。また、ランプ部分が地上部が上がってくるときに幅を狭く計画でき、周辺地域への影響を小さくできる。

【インターチェンジについて】

- ・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。東名以南の有無による東名ジャンクションの規模や費用の違いを示してほしい。また、ジャンクションが少しでもスリムにならないかぜひ考えて頂きたい。
- ・東名で止めると東京、高井戸インターチェンジが混雑するのではないか。また料金はどうなるのか。

(回答：国土交通省)

- ・計画概念図では、外環と東名を結ぶランプを3車線にしているが、東名以南を同時に整備すれば交通量的には3車線の必要がなくなる可能性はある。ただし、東名高速と関越道の両側からシールドで掘り進むため、東名ジャンクションのランプは本線と同じ3車線のシールドを用いることから、無駄とは言えない。
- ・外環は環状道路として、通過交通の迂回機能を持つため、外環の内側の東京、高井戸インターチェンジの交通量が減る要素もあるが、一方で、東名高速が終点となるため増える要素もある。推計上の交通量は同等か微増と見込んでいる。交通量の予測は料金等について仮定を置いているが、実際の料金設定は完成供用時に決まる。

【環境影響について】

- ・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。環境担当の部署が同席できないか。
- ・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。
- ・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。
- ・成城神明の森みつ池は住民が大切にしており、影響を懸念している。
- ・今年はオオタカが営巣に失敗したが、工事等があるとますますその機会がなくなる。
- ・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。
- ・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。
- ・大深度のトンネルから地上部への振動がないかしっかり調査してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・環境については国交省も真剣に考えて対策を行っていききたい。道路整備に関わる環境については、事業者が考えた環境対策について環境省の意見を聴いていく。環境省は総合的な環境行政を司り、このような意見を聴く場に参加することは難しい。
- ・トンネルの地上部への影響は現在、技術的に検討している。

(回答：東京都)

- ・大規模施設の都市計画は、そもそも環境への配慮も含め決定することとされている。

【用地・補償について】

- ・浅深度でトンネル工事をする箇所の住所はどこか。
- (回答：国土交通省)
- ・浅深度工事部分の詳細な住所は今わからないが、世田谷通りから野川に囲まれている間と小田急線の辺りまで続く。

【進め方について】

- ・横断図だけでなく縦断図も必要。
 - ・地域の意見をどのように反映させていくのか。そのプロセスを知りたい。
 - ・住民を無視して道路をつくるのか。住民は認めていない。
 - ・住民の意見を聞いたという手続きを踏んだだけとなってはならない。
 - ・計画段階で環境の検討をするなら、住民との対話を多くしてほしい。
 - ・都市のあり方やランニングコスト等をどのようにやるかや、人口、GDPが減る中でどういう生活をしていくべきか等を住民としっかり話し合うべき。
 - ・意見を聞かせてほしいとの姿勢ではなく、自分の意見を言って議論してほしい。
 - ・計画を押しつけるのではなく、皆の折り合いをとっていくのがPIではないか。
 - ・外環でのPIはここが違うというのを見せてほしい。
- (回答：国土交通省)
- ・縦断図が必要との意見は理解した。必要な資料についても意見を伺いたい。
 - ・まずは外環の必要性から議論してきた。計画段階でも地域のみなさんの意見を聞き、計画に反映させていきたい。「考え方」は案であり、意見をいただきながら見直しもする。
- (回答：東京都)
- ・外環の必要性については8月に区切りをつけ、これからは地元の方々がもっとも懸念する環境について説明できるよう計画を具体化していく。

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日 時：平成17年12月14日(水) 18時30分～20時00分

場 所：砧小学校

主 催：国土交通省及び東京都

協 力：世田谷区

参加者：住民39名

国土交通省

山本 東京外かく環状道路調査事務所長

川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長

鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長

東京都

臼田 外かく環状道路担当課長

藤井 外かく環状道路担当 課長補佐

世田谷区

板垣 道路整備部長

井伊 砧総合支所 街づくり部長

海津 道路整備部道路計画課 道路計画担当係長

提示資料： 東京外かく環状道路(関越道～東名高速)についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)(狛江市～世田谷区の区間について)
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第19号、第20号
オープンハウス・意見を聴く会で頂いたご意見(世田谷区抜粋)
外環(関越道～東名高速)計画概念図(1/10、2/10、5/10)
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)これまでの検討の総括

次 第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、今年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・世田谷区民が環境上の被害を直接被り、野川や国分寺崖線の環境を破壊してまで現計画の位置が最適とした根拠や比較検討した案があるなら示してほしい。
- ・静岡県伊東市で道路拡幅の都市計画変更に応じた交通量予測は根拠がないとの判決が出た。交通量についてもっと詳細に検討して頂きたい。エイトライナーのような他の交通手段も総合的に見て、現在の情勢の中での外環の必要性を主張すべきである。
- ・身近な交通問題の解決が一切進んでおらず、国や都は様々な事例から勉強した方がいい。
- ・外環埼玉区間のように、実際の交通量が予測より多くなることもある。誘発交通についてもっと真剣に考えてほしい。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・将来交通量は平成32年、平成42年の時点を対象に、一定の仮定の基に推計し

ており、平成42年で外環本線の交通量は10～11万台と見込んでいる。これは埼玉区間の外環本線の交通量の実績から言っても妥当な数字と考えている。

- ・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る。事後に予測より交通量が多くなった場合には、料金施策等を用いて必要な環境保全対策をとることになる。
- ・東名以南に関しては、計画上、分岐合流部の構造を担保はしてある。

(回答：東京都)

- ・都は公共交通の充実化を図っている。また、都市計画道路は10箇年計画を定めて、取り組んでいる。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・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。
- ・東名ジャンクションでは、ランプの勾配はどのくらいになるのか。
- ・料金所部分も環境施設帯を20mとるのか。
- ・南進した場合、東名の上のランプの高さは何mになるのか。
- ・模型だけではジャンクションの高さが一部の人しか見られない。ジャンクション部分の断面図を作って、外環ジャーナルなどで広く情報を伝えてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・現計画ではランプの勾配は5%である。
- ・野川自体がバッファゾーンとしての役割を果たすので、野川側は環境施設帯は20mとっていない。民地側は20m設けている。
- ・ランプは東名より1階分高くなる。南進した場合にもこの高さの中に収まると考えている。
- ・ジャンクション部分についてもなるべく分かりやすく紹介していきたい。

【まちづくりについて】

- ・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。

【環境影響について】

- ・外環埼玉区間では事前予測と事後とで交通量に大きな差があった。事後対応だけでなく、この時点で住民の懸念をどう計画に取り入れるのかが重要である。
- ・外環沿線どこからどこまでが環境影響の範囲と考えているのか。
- ・練馬の状況にならないよう区は我々を守るべきであり、区長は外環の南進を条件に推進するのではなく、南進しないならば反対してほしい。
- ・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。
- ・生活道路への車の進入や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。
- ・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。
- ・国分寺崖線の湧水に影響が出ることが心配である。
- ・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。
- ・防音対策をどういう形で考えているか。
- ・ジャンクション周辺で何箇所大気の調査を行ったか。多摩堤通りと国分寺崖線の間では大気の調査を行ったのか。地形も考慮してしっかり調査してほしい。
- ・東名以南ができるとジャンクションは中央ジャンクションのようになり換気塔は2本になる。この地域にとってどうなのか詳細に調べなければ分からない。
- ・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。

- ・料金所からランプを上る車が何台あり、その騒音はどうなるのか。

(回答：国土交通省)

- ・事前事後評価や事後的なP Iも必要と考えている。
- ・環境アセスの範囲は「環境影響評価方法書について」という資料があるので御覧頂きたい。
- ・外環は一周あって効果的に機能するので、東名以南も早期に具体化していきたい。世田谷区からも要望があり、検討の会議等を早期に開き、地域の皆様の心配が少しでも少なくなるように検討を進めていきたい。
- ・崖線、湧水を地域が貴重と考えている事は理解しており、極力シールド工法を用いて開削部分を減らすとともに、開削部分では透水層や通水パイプなど工事をする時点で最新の対策方法を用いていきたい。
- ・トンネル坑口やランプ部からの騒音をあわせて予測・評価し、必要な環境対策を検討していく。
- ・換気塔は坑口手前で排気ガスを吸い取り、吹き上げるので濃度は薄くなる。環境影響評価の中で説明するので、意見を頂きたい。
- ・外環ではジャンクション、インターチェンジにおいて特に影響があるので、これらの環境影響評価はきちんと行う。
- ・NO_xやSPMは広い範囲で見ると同じような傾向を示すので、地域を代表する地点で行っている。多摩堤通りと国分寺崖線の間では行っていないが、国分寺崖線の上と下では行なっている。これから構造をもとに予測評価するが、データが予測する上で不十分であれば再調査も考える。
- ・自動車が地上を走るところは排気ガスを処理できないので、環境施設帯で住宅地との距離を取り、遮音壁などと併せて環境基準を満足するような保全措置をとることを考えている。東名以南がない場合の交通量は上下合わせて7万台くらいである。
- ・坑口部には消音装置をつけ、騒音も環境基準が守れるよう考えていく。

(回答：東京都)

- ・環境への影響について意見を聴く事も大変重要と認識している。
- ・環八の換気所から600m離れた測定局では道路整備後にNO₂が改善した事例がある。換気所があるから地域の環境が悪くなるわけではないと考えている。

(回答：世田谷区)

- ・区長は外環が東名高速で止まることの影響を重視して、これまでも南進の計画を早期に明らかにするよう常々申し入れており、引き続き強く要望していく。また、関係者の会議を開いて取り組みを進めるよう要望する。
- ・東名ジャンクションができることや外環が野川に沿って整備されることから環境への影響が強いと認識しており、崖線等への環境対策などもP I会議の場で要望している。計画概念図が出てきたことで、今後これに基づく影響評価等が出されたら、区の環境審議会でも議論し、意見を申し述べて行きたい。

【進め方について】

- ・地域住民の意見がどのように検討に反映されるのかを明確に答えてほしい。
- ・P Iとは何か、分かりやすく説明してほしい。
- ・P I協議会で委員が7人も議論を拒否して退席し、その後P I協議会が中断した経緯を説明してほしい。
- ・住民への情報が足りないために議論が進まない。
- ・都知事の「いつまでもただなら議論するものでない。断固つくる。」との発言の撤回、謝罪を要求する。
- ・具体的なデータがないと定量的な比較できないとして、インターチェンジの有無程度などでは代替案の比較検討とは言えない。まだ構想段階は終わっていない

いと思う。

- ・もっと回数を増やし、多くの意見を聴いてほしい。できるだけ早くまたこういう会を開いてほしい。
- ・「P I」という呼び名はもっと分かりやすくしてほしい。
- ・今日の開催にあたって地元で開催通知をポスティングしたのか。自治会の回覧板が効果的なので利用してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・構想段階では、インターの有無、開削とシールド、浅深度と大深度などを提示してP I協議会、P I会議及び地域などいろいろな場での意見を総合的に検討することで計画は変わってきた。
- ・P Iは幅広く意見を聴きながら計画検討を進めるプロセスそのものと考えている。
- ・P I協議会での委員の退席経緯については「P I外環沿線協議会2年間のとりまとめ」という冊子の「『環境アセスメント』の発表について」に経緯が書いてあるのでご覧頂きたい。
- ・計画線から100mにかかる地域でポスティングし、また区市報などでもお知らせしているが、自治会にご協力頂けるならぜひお願いしたい。

(回答：東京都)

- ・P I会議や地域での意見を踏まえて都市計画の具体化を進める。手続きに入ってから住民の意見を聴くこととしている。

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月2日(木) 18時30分～21時00分

場所：砧区民会館

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民47名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区	板垣 道路整備部長 井伊 砧総合支所 街づくり部長 青山 道路整備部道路計画課長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（狛江市～世田谷区の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10、2/10、5/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
将来交通量について
インターチェンジについて
外環意見を聴く会アンケート結果（世田谷区）
「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
意見を聴く会議事概要（世田谷区）

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、昨年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、昨年9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・大泉インターチェンジの事例もあり、交通量の推計結果だけに計画を委ねるわけにはいかない。
- ・外環はいつまで東名高速で止まることになるのか。東名以南は建物が多くて整備できないのではないか。
- ・圏央道と外環ができれば、首都圏の交通を十分に担えると考えているのか。
- ・3環状にこだわらずに、できるところから道路を整備していれば、今ほど東京の渋滞はひどくならなかったのではないか。

- ・都市計画決定した昭和41年当時ではルートの妥当性の調査がしっかりされておらず、ルートの見直しが必要ではないか。
- ・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。
- ・昭和41年のルート決定当時にあった他の案の中に良い案があるのではないか。
- ・都心の通過交通のうち、外環を利用することになる交通は少ないのではないか。
- ・周辺環境へ影響を与えることなく外環を整備し、環八の渋滞を早く解消させてほしい。
- ・採算性がとれなくなった場合はどうするのか。少子化のことも考えているのか。
- ・南進する場合はどのような工事をするのか。分岐点がある小田急線付近に立杭を設けることにならないか。

(回答：国土交通省)

- ・東名以南の計画は具体的にいつまでとは言えないが、すみやかに対応したい。現時点では、川崎縦貫との関係を含めて基礎的な調査をしている。
- ・外環は一周あって十分に機能すると考えており、東名以南も必要。また首都圏の交通問題を解決するためには、3環状をしっかりとネットワークでつなぐことが必要と考えている。
- ・大規模な道路工事には地元の理解が必要である。ネットワーク形成に向けて早く具体的にしていきたい。
- ・東名以南も大深度を活用する事も想定し検討する。
- ・現在の位置は都市計画による建築制限がかかっているなど、大規模な土地が必要なジャンクションは現在の位置が適していると考えている。また、買収を前提に生活設計している人もいる。
- ・昭和41年当時のままの計画ではなく、構造を大深度にする、地表の改変を少なくする等の対応をしている。
- ・都市計画決定当時、郊外側の案、環八側の案等のルートを検討していた。資料については示せるものは示す。いずれにしても移転になるとメリット、デメリットがあると思う。
- ・外環だけで都心の通過交通を全て解消できるとは考えていないが、効果は大きい。
- ・確かに少子化が進んでいるが、首都圏の人口は依然減っていない。交通量は2020年～2030年をピークに減少するが、これから50年を見越しても現在と同程度であると見込んでいる。
- ・現在は外環の必要性を検討している段階であり、採算性は事業実施段階で検討する。
- ・東名以南の工事をする場合、南側から掘る等様々な方法が考えられるが、立杭を掘る場合でも、買収済みの用地内で行う。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・東名ジャンクションから首都高等へ乗り入れることもできるので、この地域に周辺の高速度道路を利用する交通が集中するのではないか。
- ・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。
- ・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。
- ・ルートの位置に関係する東名ジャンクションの位置を複数案示してほしい。
- ・外環が南進する際、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か。

(回答：国土交通省)

- ・東名ジャンクションは高速道路同士をつなぐもので、ジャンクション周辺の一般道の交通への影響はない。
- ・外環を利用する自動車は郊外間を結ぶものが多い。郊外から来た車が外環を通

って更に郊外の方へ行く。

- ・都心の通過交通を外環で排除することで、都心の交通量は減ると予測しており、幹線道路の混雑が緩和することで生活道路の交通も減ると考えられる。
- ・外環が東名で終点の場合は、東京インターチェンジの交通量はそれほど変わらず、東名以南まで整備される場合は、交通量は減少すると考えている。
- ・南進の必要性は考えているが、東名ジャンクション部にインターチェンジの設置は考えない。

【まちづくりについて】

- ・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。
- ・世田谷区的生活道路の崩壊を促進させるいかなる都市計画にも反対である。

(回答：国土交通省)

- ・環境施設帯は、緑地にする、生活道路を整備する等の活用が考えられるので、環境施設帯の利用について事業実施段階で地元の意見を聴く。

(回答：東京都)

- ・平成16年3月に区部で今後10年間でどの道路を優先して整備すべきかをまとめた。多摩堤通りから世田谷通りまで南北に通っている都市計画道路があり、優先度の高い道路と位置づけている。東京都のホームページで確認でき、パンフレットもある。

【環境影響について】

- ・景観への影響を懸念しており、東名ジャンクションのランプの高さと形態を教えてください。
- ・工事による振動に家が耐えられるか心配である。
- ・工事により家が損傷した場合に確実に補償がされるような契約書を交わすことはできるのか。
- ・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。
- ・方法書のときの世田谷区の意見を説明したらどうか。
- ・長期にわたる環境影響が示されなければ住民は納得できない。
- ・環境影響評価の対象範囲を区市単位で考えているのは、それだけ広い範囲に影響が及ぶと考えているからではないか。
- ・現在のアセスでは累積的な環境影響評価を判断できない。まだまだ、足りないので今後も環境影響に対して意見交換すべき。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・東名ジャンクションの現在のランプが地上9mで、それよりも約10m高い位置にランプを計画しており、遮音壁を合わせると地上から20数mとなる。
- ・環境施設帯を20m分設けるため、家のすぐ前がジャンクションにはならない。
- ・工事中も含めて振動による影響は環境影響評価で予測評価する。
- ・工事実施の段階で、もし工事による影響が出そうな場合は、工事前後に調査し、工事の影響が見られれば補償をする。
- ・補償に関して契約が交わせるかどうかは確認する。
- ・現在、環境への影響の検討を進めている。環境影響評価は法的手続きに則って検討することが基本だが、できるだけ早くとりまとめて公表していきたい。手続きに入る前に住民に説明する。
- ・環境影響評価は法的手続きに則って検討することが基本だが、できるだけ早くとりまとめて公表していきたい。入る前に住民に説明する。
- ・登り坂では車の排気や騒音の影響が大きくなるので、環境施設帯等を設けるな

どの対策をとる。影響の大きさは予測評価をして説明する。

(回答：東京都)

- ・外環の環境影響評価方法書では、環境影響評価法による影響を受ける範囲として区市が単位とされているが、実際の影響が世田谷区全域に及ぶというわけではない。

(回答：世田谷区)

- ・今後提示される環境影響評価の結果を見た上で、区として意見を言っていく。

【進め方について】

- ・東名以南の計画もなく、東名ジャンクションによって世田谷区全域に甚大な影響が及ぼされそうなのに、行政の説明は足りないのではないか。
- ・都知事は「いつまでもただ議論するものではない。断固つくる。」との発言の謝罪をし、都は発言の弁明をすべきである。
- ・この地域がどうなるのか住民ともっと議論をしないと皆が納得できない。
- ・東京圏全体の交通をどのように考えているのか示してほしい。
- ・環境への影響が大きければ、外環の計画を中止することもあり得るのか。
- ・構想段階から計画段階になし崩し的に進んでよいのか。
- ・都知事が「凍結は解除している。」と発言した新聞記事があったが、国は凍結解除の宣言をしたのか。
- ・外環の計画を進める前に凍結を解除する話し合いをすべきではないか。
- ・外環調査事務所の職員に、「外環は10年後の完成を目指している。」と言われたが、つくと決めたのか。
- ・事務所を訪問した際に受けた説明と、意見を聴く会で発言する内容が異なっており混乱する。
- ・必要性の議論が尽くされたとは思っていない。渋滞緩和、環境改善効果、経済効果、いずれにしてもまだ疑問が多い。
- ・中央環状や圏央道が整備されるまで外環は凍結のままにしてほしい。
- ・計画線にかかって困っているのだから、計画のスケジュールを明示してほしい。
- ・将来交通量の推計で平成42年に東名以南ができた場合とあるが、平成42年までに東名以南を整備するのか。

(回答：国土交通省)

- ・外環はつくと決まっておらず、環境への影響が大きければ計画を中止することもあり得るとの考えで検討している。
- ・計画段階や事業実施段階は、様々な法律に基づいて手続きが決まっている一方、構想段階の議論は何らかの法律に基づくものではないが、過去の経緯から非常に重要であると認識している。
- ・P I 会議の構想段階における議論の総括や住民の意見等を踏まえて構想段階の総括をし、「考え方」を取りまとめて計画段階に進んだ。
- ・国は凍結解除と言っておらず、凍結解除に向けて検討しているとの認識である。
- ・外環について10年後の完成を目指しているという意味ではなく、早期整備をしたい。外環の工事には少なくとも10年はかかるという意味の発言である。
- ・必要性の根拠は資料にまとめているので、納得できない点は意見を言ってほしい。
- ・外環の計画が止まったままで困っている人がいるので、外環を整備するかしないかの結論を早く決めなければならないと考えている。
- ・将来交通量で、平成42年に東名以南を整備するという意味ではなく、長期的な状況として東名以南が整備している状況を示した。

(回答：東京都)

- ・大臣と都知事が発表した「考え方」の中にも「沿線自治体などの意見を聴きながら」とあり、都知事の発言は地元を無視する意向のものではない。

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年2月5日(日) 15時00分～17時00分

場所：砧小学校

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民67名

国土交通省	山本 東京外かく状道路調査事務所長
	川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長
	鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長
	藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区	板垣 道路整備部長
	青山 道路整備部道路計画課長
	窪松 砧総合支所 街づくり課長

提示資料： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（狛江市～世田谷区の区間について）
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、第21号
外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10、2/10、5/10）
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
将来交通量について
インターチェンジについて
外環意見を聴く会アンケート結果（世田谷区）
「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
意見を聴く会議事概要（世田谷区）

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・これまで4年間、外環について様々な意見を頂き、議論をしてきて、昨年8月に構想段階の議論に区切りをつけた。国と都で改めて外環が必要であると判断し、昨年9月に外環の「考え方」を発表した。
- ・「考え方」発表の経緯、「考え方」及び「計画概念図」の説明をし、計画の具体化の内容や環境に関するみなさまの意見を伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

：おもな意見は以下のとおり。

なお、今回の意見を聴く会は、冒頭の話し合いの中で、国・都から回答を行うよりも住民の意見を聴くことを優先することとされた。

【外環の本線について】

- ・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。
- ・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、外環は必要ないのではないか。
- ・将来交通量資料で供用を仮定している平成32年までに外環が整備されるかど

うか疑問であり、六本木の再開発等で放射方向の交通量も増えると思われ「将来交通量について」のパンフを大幅に見直す必要があるのではないか。

- ・外環ジャーナル21号の「地域P Iで出された主なご質問・回答」の必要性の根拠に疑問がある。
- ・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ればいいのではないか。
- ・予測の数値だけ示して外環が必要というのは疑問である。外環を税金でつくって、自分たちが苦しみ、結局あまり利用されないというのでは困る。
- ・費用対効果や経済効果の計算には多くの仮定をしているはずなので、結果だけでなく仮定をしっかりと示すべきである。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・東名ジャンクションを砧公園の地下につくる案は検討に値しない案なのか、もし検討しているならば結果を示してほしい。それとも、これから検討するのか。
- ・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。
- ・南進する計画も考慮した東名ジャンクションの模型や計画概念図を示してほしい。その上で、景観や環境への影響の議論をすべきである。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・都市計画による建築制限がかかっており、買収を前提に生活設計している人もいることから、大規模な土地が必要なジャンクションは現在の位置が適していると考えている。
- ・砧公園の下にジャンクションを設置するメリット、デメリットを整理して示したい。
- ・原点に立ち戻って検討し、現在のルートが適していると思うが、いろいろと提案をいただいたので、改めて検討して示したい。

【まちづくりについて】

- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・生活道路は、詳細に設計する段階で皆さんの意見を聴きながら行っていく。

【環境影響について】

- ・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。
- ・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。
- ・外環ができることで、この地域には大気汚染や振動、地域分断、景観の破壊等が生じるので、もっと住民のことを考えて検討すべきである。
- ・南進まで考えると長期の工事になり、工事騒音、振動等が心配である。
- ・地下49m程度の地下鉄工事で地上部に微振動が生じた事例があり、大深度でも振動が生じることを前提としてどのような対策がとられるのか。
- ・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。
- ・らせん状に地下に入る道路をつくる等、砧公園を有効活用して野川等への影響を小さくしてほしい。
- ・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。

- ・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。
- ・都が紹介した環八の換気所周辺で大気汚染が改善した事例は、元々環境が悪かったところが改善したのであって、この周辺では何もないところに換気所が設置されるために環境は悪くなると考えられる。都の回答はすり替えではないか。
- ・喜多見や大蔵地域のNO_x、SPMは大泉と同程度で、降下煤塵は大泉よりもはるかに多い。
- ・この周辺は学校が多い学童地区で、子供たちが多く中をなぜ道路を通すのか、若い人たちの健康が心配である。ルート変更を検討してほしい。
- ・環境に配慮して、現在の東名高速よりも下に東名ジャンクションのランプを設置する、野川の下を有効活用する等、抜本的な計画の見直しが必要ではないか。
- ・降下煤塵が1m³で12gという量は具体的にどのくらいなのか教えてほしい。去年の2月からまだ回答がない。
- ・以前から指摘しているが、世田谷区から配布された地質断面図と国が公表した環境の現地調査の結果になぜ相違があるのか調べてほしい。
- ・地下水は工法等の事例紹介だけでなく、実際に起こり得る問題やその対策事例等、はっきりとしたものが示されなければ納得できない。
- ・環境調査の報告書で、立川礫層が成城の下をつながっていたか確認してほしい。
- ・環境影響評価の方法書作成当時は、ジャンクションの設計や換気塔の位置等が決まっていなかったため、計画概念図にあわせた追加調査の予定はあるのか。
- ・人間の肺を真っ黒にしてまでなぜ自動車を優先するのか理由がわからない。
- ・国分寺崖線の赤松や黒松が枯れないか心配である。

(回答：国土交通省)

- ・環境施設帯を設けることで従前よりも緑を増やすことができる。
- ・工事中の大気、騒音、振動等への影響は環境影響評価の中で予測評価をする。
- ・工事の実施段階になれば、低騒音の機械を使用する、工事時間を限定する等、工事中の影響を抑える相談を地域とすることを考えている。
- ・トンネル上の微振動や低周波等は計算方法がないので、他のジャンクション等の実績で評価し、わかりやすく示す。
- ・環境への影響は現在どのような影響が出るのか作業しており、できるだけ早く示す。

【用地・補償について】

- ・都市計画の制限がかけられて、買い取りを約束しているからジャンクションを大深度地下にはできないというが、16km全線の用地買収の約束はどうなっているのか。
- ・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。

【進め方について】

- ・3年前からいろいろな質問や意見をしてきたが、国や都は回答ができておらず、不信感を抱かせている。誠意を持った対応をしてほしい。
- ・以前実施されたアンケートはどの範囲が対象だったのか。喜多見上部は実施されなかった。
- ・再度アンケートをすると回答されたのだが、いまだに行われていない。
- ・都市計画決定は変更できないものなのか。
- ・工事の進め方に関する情報を示してほしい。
- ・住民の意見をより多く聴くために、この場で回答はせずに後日文書で回答してほしい。

- ・意見を聴く会で回答をしてもその場限りで議論が進まないのので、過去の分も含めて文書で回答してほしい。
- ・意見の数を把握することも重要と思うのでアンケートを再度実施してほしい。
- ・今回の意見を聴く会のチラシが配布されていなかった。
- ・意見を聴く会の議事概要に住民の心配の真意が書かれておらず、住民の意見が削除、脚色されているようである。
- ・原点に立ち戻って外環の必要性を検討して現在の計画が出てきたのであれば、他の計画案とも比較しているはずなので公表してほしい。
- ・意見を聴く会でP I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P Iに参画させるべき。
- ・次回のP I会議で、委員が意見を聴く会にどう参画するか議論することを提案する。
- ・住民が不信感を抱いている、意見に対しての回答がない等、現在行っている話し合いはP Iとは言えないのではないか。
- ・ボストンのビッグディグの事例等、P Iでより良い案をつくるためには、お金をかけなければならない場合もある。
- ・意見を聴く会は国や都が意見に答える場所ではない。現在のような会では進歩も進展もない。
- ・外環は中止するという案も残っていることを忘れるべきでない。
- ・私の家を勝手につぶした東名ジャンクションのイメージ図を新聞のチラシに載せているという感覚が失礼である。
- ・外環ジャーナルに反対者の意見がごく少なく、反対者の意見をもっと載せるように提案した。
- ・外環に反対している人は周りの声に騙されず、信念を持って反対していくべき。
- ・「手続き及び事業の流れと各段階での検討事項」の中に「現在はこの段階です」と書かれると、そのまま計画が進むような気にさせられる。
- ・外環が必要かどうか原点を見極めながら検討はできないものか。
- ・外環の必要性の議論に終止符を打つ段階ではないという事を認識した。
- ・アンケートを行うのであれば、質問事項の作成は難しいので、住民と一緒に考えるべきである。
- ・外環の必要性には疑問が残るので、引き続き必要性の議論をすべきである。
- ・意見を聴く会はまだまだ話し合いとは言えず、今後は、外環で本格的な地域P Iを実施するつもりはあるのか。
- ・実施されたものと同じアンケートを成城で実施したが違う結果になった。前のアンケートは外環を整備するデメリットが書かれておらず誘導的と思われ、アンケートの内容が住民の不信感を助長するのではないか。
- ・民主的なプロセスで外環の検討をしなおすべきである。
- ・今回の意見を聴く会の回答を、文書で全員に配布してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・アンケートはH14に計画線から50mの範囲で実施した。
- ・アンケートは意見の数を把握することを目的とした手法のため、意見を聴く会等で直接意見を聴く方がより有効と考えている。
- ・ジャーナルのQ & A等で、いただいた質問にはこれまでも回答している。
- ・今回の意見の聴く会のやりとりをとりまとめて、文書で回答できていない部分の補足をし、受付で住所と名前を書いた方に送付する。
- ・P I会議の委員の方々と相談して、意見を聴く会への参画方法を検討したい。
- ・意見を聴く会の議事概要の内容で、誤り等あれば指摘してほしい。

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月25日(土) 14時00分～16時30分

場所：鎌田区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民28名

	国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都		臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区		板垣 道路整備部長 青山 道路整備部道路計画課長 窪松 砧総合支所 街づくり課長

提示資料： 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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10～10/10）
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、21号、22号
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策
意見を聴く会議事概要、外環オープンハウス・外環意見を聴く会アンケート結果（世田谷区）
外環の地上部の街路について
世田谷地域PIでいただいたご意見・ご質問について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・外環については、これまでPI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんからの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・東名以南に関する情報がほとんどないようだが、計画はどうなっているのか。
- ・模型では東名以南の方向へ地下に下りる道路がつくられていたが、その道路はできるのか。
- ・東名以南について、イメージのような話をされたが、練馬問題が世田谷で起きるのではないかと危惧している。どうしてアクアラインや川崎縦貫道等とつながっているか示し、イメージではなく図面で住民に理解できるようにしてほしい。

- ・本州四国連絡道路の3本の橋が赤字であることを考えると、3環状が全て必要なことに疑問がある。外環は圏央道ができてから必要性を検討すべきではないか。
 - ・赤字になっても道路が必要という考え方は納得できない。子供たちに借金や悪い環境を残したくない。もう一度外環の必要性を考え直してほしい。
- (回答：国土交通省)
- ・外環が環状道路として十分機能するために、東名以南の区間は必要と考えている。現在検討している区間は、昭和41年に都市計画決定され、主要な高速道路との接続もあり、優先して進めている。
 - ・東名以南に関しては、川崎縦貫道との関係をどうするか、大田区に向かうかどうか等の基礎的な調査をしている段階で、P Iを用いた検討が必要と考えている。現在検討している区間の方向性が出たら、引き続き検討することを考えている。
 - ・東名ジャンクションの構造をより詳細に示すために、東名以南ができた場合を想定してモデルを作成している。
 - ・仮に東名高速まで外環をつくる場合、東名以南のランプは、東名以南の計画が具体化した段階でつくることになる。
 - ・東名ジャンクションでの用地買収に関しては、計画概念図の区間を先に用地買収を行い、東名以南の計画が具体化してから、東名以南の用地買収を行う2段階になる可能性が高い。
 - ・東名ジャンクションにインターチェンジを設置することは検討していない。東名以南でどこにインターチェンジを設置するのも、現段階では具体的には検討していない。
 - ・世田谷区長から東名以南の計画を具体化してほしいとの要望を受けている。
 - ・現在検討している区間の計画に関して皆さんにまだ十分に理解を得ていないため、意見を聴きながら現在の区間の検討をしている。
 - ・東名以南の区間は、世田谷区から大田区を經由して湾岸道路につなぐ構想であるが、すでにアクアラインとつながっている川崎縦貫道があり、多摩川を挟んで道路が2本も必要かどうか、そもそも東名以南が必要かどうか等さまざまな課題がある。地域の方々の不安も踏まえて検討していく。
 - ・本州四国連絡橋は地域では無駄との意見は聞いていない。赤字であるのは、有料道路として整備したことの問題であり、反省すべきだが、道路の採算性と必要性は別と考えている。道路の必要性として、費用対効果の観点からは本州四国連絡道路は十分に効果がある。
 - ・3環状はそれぞれに役割があり、圏央道があれば外環が必要ないというわけではない。
 - ・外環を整備し、渋滞のために環境が悪い現状を解決しなければならない。一方で、沿線の環境をしっかりと守っていくのが事業者の責務だと考えている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・知人の専門家が東名ジャンクションを砧公園に持って行くことは技術的に可能であると言っており、図面を作成するので、それに関して議論する場を設けてほしい。
- ・砧公園のバードサンクチュアリは、1988年に井戸水を入れて以降、水を入れ替えておらず、ヘドロだらけで意味をなしていない。バードサンクチュアリのためにも、むしろ影響を与えてほしい。
- ・昭和41年の都市計画決定の図面では、東名ジャンクションのランプは全て東名高速の下を通過していたと思う。昭和41年の計画は間違っていたということなのか、後で文書で回答してほしい。
- ・東名ジャンクションのランプを野川の下に設置できないか検討して、後で文書

で回答してほしい。

- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・砧公園にはさまざまな動植物の貴重種がいるとの認識しているので、また教えていただきたい。
- ・地域への影響を極力小さくするため、移転、環境影響、緑地の改変をできるだけ小さくする案を現在示している。さまざまな考え方があると思うので、意見をいただきたい。
- ・昭和41年の計画は確認して回答する。東名ジャンクションのランプを野川の下に設置した場合、都心側のランプはさらに仙川の下を通す必要がある。地上にあがるまでの距離を短くする必要があるが、東京インターチェンジとの距離が十分になく、影響が生じる。また、郊外側については、喜多見小学校付近の現道が分離し、利用できなくなる。
- ・東名ジャンクションを地下化すると、現在の都市計画線内の移転は減るが、東名沿線で建築制限のかかっていない箇所を用地買収しなければならず、現在の計画以上の移転が生じてしまう。
- ・多摩川など河川の上は、防災面から構造上の制約が多く、問題が多い。

(回答：東京都)

- ・砧公園は、年間300万人が利用する公園で、災害時の避難場所にも指定されている。砧公園の改変や面積の削減に関して広範な賛成を得ることは難しいと考えている。

【環境影響について】

- ・現ルートが最適か疑問である。重金属の蓄積のような、大気汚染の長期的な影響や景観への影響が心配である。東名ジャンクションの地下化等によるメリット、デメリットを事業者側で判断するのではなく、さまざまな人の意見を聴くべきである。
- ・喜多見小学校のすぐそばに都市計画道路ができることが心配である。それも含めて、東名ジャンクションを地下にしたらどうなるのか検討してほしい。
- ・周辺への影響を少しでも小さくするために、渋滞が起こるであろう料金所を地下化できないか。
- ・換気所からの周辺の大気質への影響は小さいかもしれないが、影響があることには変わらないので、影響が小さくなるよう検討してほしい。
- ・東名ジャンクション周辺に観測地がなく、ジャンクションから離れた箇所で観測したデータで「環境への影響と保全対策」を作成されても納得できない。どうして東名ジャンクションの計画線内で観測しないのか。
- ・東名ジャンクションの地下からの出口付近で、トンネルから出てきた空気による汚染を心配している。その付近で観測調査をしておしてほしい。
- ・田直公園周辺は暑い等、狭い地域で気候の変化はある。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。
- ・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。他の料金所の参考データを公表してほしい。
- ・東名ジャンクション周辺は風向が不規則である。東名ジャンクション内や沿線で環境調査をしてほしい。住民の要望を聴いていない。子供たちにいい環境を残したい。もっと生活している人たちの目線で考えてほしい。
- ・野川を改修した際に井戸水が出なくなった前例があり、外環の開削工事で影響が生じるのではないかと心配である。専門家も影響が出そうだと言っていたの

を聞いた。

- ・東名ジャンクションで地下水への対策をしなければ、地下水位に3.5mの変化が生じると言っているが、外環の上下流でどのような影響が生じるのか説明してほしい。
- ・オオタカは少なくとも2固体棲息しているとの確認をとっている。
- ・世田谷区のボーリング柱状図では、武蔵野礫層の下に礫層がある。国や都が示している地質断面図では納得できないので、東名ジャンクション周辺の柱状図を示してほしい。
- ・東名ジャンクションの設置により周辺の気温が上昇するのではないかと心配である。気温についても東名ジャンクションの計画線内で観測してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・将来は料金所の地下化が可能かもしれないことを含めて、東名ジャンクションの広い土地と野川を一体的に整備する等、さまざまな検討が必要と考えている。
- ・現在は収受員の労働環境等を考えて、地上部に設置する方がよいと考えている。将来は料金所に屋根を設ける等が可能になるかもしれない。事業を実施する段階で、ETCの普及状況を見ながら検討をする。
- ・換気所からの影響を住宅地になるべく与えないために、ジャンクション内に設置する計画である。対策を何もしなくとも環境基準を守れるとの予測であるが、電気集じん機等の除じん装置設置を考えている。
- ・換気所からの排気は、上空の風向、風速に影響を受ける。崖線の上空と下で風向、風速に相関があるので、崖線の直下に観測地点を設ける必要はないと考えている。
- ・道路のすぐ沿道では、風向、風速に関係なく、直近で大気質への影響は最大となるので、そのために観測地点を新たに増やす必要はないと考えている。
- ・トンネル付近で大気質への影響は厳しいが、一番厳しい状況を想定して、予測をしている。今の観測地点で十分な予測評価ができると考えているが、調査地点の追加について改めて精査したい。
- ・仮に地下水に影響が生じた場合、上流側では地下水位が上昇し、地盤沈下、根腐れ、下水管等の上昇、液状化現象が起きやすくなる。下流側では地下水位が下がり、井戸の取水ができなくなる、湧水が出なくなる、野川の流量が減少する等の問題が考えられる。そのようなことが生じないように対策を講じる必要がある。
- ・オオタカの飛翔は確認している。営巢の可能性があるとの情報も得ている。その上でオオタカへの影響があるかないかの検討をする。
- ・いただいた世田谷区の柱状図を確認し、必要であれば東名ジャンクション周辺の柱状図を提示する。

(回答：東京都)

- ・自動車単体規制等の効果があらわれ、NOxやSPMが減少しており、平成16年で全ての一般大気測定局で環境基準を達成できた。一方で、道路を整備して交通を分散させる政策を推進しており、それら両面から大気質の改善を進める。

【進め方について】

- ・2月8日に「環境への影響と保全対策」を公表しているが、2月5日の世田谷区での意見を聴く会ではそのことに全く触れられなかった。公表の3日前のためもうできていたのではないか。2月5日の意見を聴く会はどのような設定だったのか。
- ・本日の意見を聴く会を鎌田で実施するのは、東名以南に関して検討するためなのではと考えている人が多かった。
- ・「世田谷地域P Iでいただいたご意見・ご質問について」が3月21日に送付されたが、本日の意見を聴く会まで4日しかないために住民側の対応がとれなか

った。この日程のとり方に疑問がある。

- ・国や都に焦りが見えるため、本年度中に何かしらの区切りをつけようとしているのではないかと。なぜ急いで意見を聴く会を開催するのか。
- ・自治会としての対応がとれず、本日の意見を聴く会に参加している住民は少ないので、今回の意見は地域全体の意見とは言えないことを理解してほしい。
- ・東名ジャンクションの設置箇所の検討を国が行ったということは、現在の国や都が示している計画は変更可能と解釈して話し合いを続けたいと考える。
- ・構想段階で住民が意見を言う機会がなかったため、計画の具体化に入っているのが納得できない。
- ・「世田谷地域P Iでいただいたご意見・ご質問について」のような検討結果を公表して、さまざまな人の意見を聴いてほしい。
- ・意見を聴く会は、住民の意見を聴くのではなく、国や都の説明会になっている。住民の意見を聴いて、真剣に検討する姿勢を示してほしい。
- ・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。
- ・外環の必要性に疑問があり、構想段階の議論がまだ必要ではないか。
- ・本日の意見を聴く会で回答されていない部分は文書で回答するのか。

(回答：国土交通省)

- ・2月5日の意見を聴く会では、「環境への影響と保全対策」について準備中であると回答している。公表する前日まで作業をしていた。
- ・「環境への影響と保全対策」を公表後、世田谷区と相談をし、広報と会場の都合もあり、本日の開催となった。なるべく早く環境への影響に対する皆さんの心配に応えたかった。
- ・意見を聴く会の議事概要を作成し、2月5日の議事概要を一度住民にチェックしていただき、追加や修正をしてから「世田谷地域P Iでいただいたご意見・ご質問について」を作成したために時間がかかった。関心の高かった環境への影響については、その前にお送りしている。
- ・「考え方」や計画概念図は計画の基本となる案であり、さまざまな意見をいただきながら検討したい。住民側からの東名ジャンクションの図面を見せていただき、検討したい。
- ・構想段階からP I協議会やP I会議を開催し、意見を聴く会を昨年も開催している等、なるべく計画の早い段階から住民の意見を聴いている。
- ・国や都でさまざまな検討をした結果、一番地域への影響が小さく、最もいい構造との考えで現在の案を提示している。客観的なデータを基に比較してほしい。
- ・本日の意見を聴く会の議事概要を送るので、チェックをしてほしい。その上で、前回と同様に回答を文書で送る。

世田谷区 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月29日(水) 18時30分～21時00分

場所：砧区民会館

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区

参加者：住民39名

	国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都		臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区		板垣 道路整備部長 井伊 砧総合支所 街づくり部長 青山 道路整備部道路計画課長

提示資料： 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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
外環(関越道～東名高速)計画概念図(1/10～10/10)
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、21号、22号
東京外かく環状道路(関越道～東名高速)これまでの検討の総括
東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)環境への影響と保全対策
意見を聴く会議事概要、外環オープンハウス・外環意見を聴く会アンケート結果(世田谷区)
外環の地上部の街路について
世田谷地域P I でいただいたご意見・ご質問について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・外環については、これまでP I 沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんからの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・「世田谷地域P I でいただいたご意見・ご質問について」の回答にある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か。
- ・「世田谷地域P I でいただいたご意見・ご質問について」で、現在の都市計画のルートを基本とする理由に「買取要望がある」とあるが、生活再建救済制度があるため、昭和41年の計画線内の土地は外環の計画にかかわらず売ることができるので、理由として適切でないのではないか。
- ・世田谷区では大深度区間が20数%しかないのに、配布された資料では大深度

が強調されており、誤解を生む。

- ・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。
- ・世田谷区では外環は大深度とは言えない。それを踏まえて世田谷区で意見を聴く会を開催すべきである。
- ・計画概念図の地図はいつのものなのか。

(回答：国土交通省)

- ・文書の表現がよくなかったが買取要望があることは、現在の都市計画のルートの基本とする主たる理由ではない。土地利用の状況、移転戸数、高速道路との接続等で現在のルートが適切であると考えている。
- ・外環本線は全16km中14kmが大深度となる。世田谷区では開削が0.9km、浅いトンネルが1.4km、大深度が0.6～0.7km程度になる。世田谷区ではジャンクションによる地上部への影響が生じることは十分理解している。
- ・計画概念図の地図はH11くらいのもの。最新の地図は準備中である。

(回答：東京都)

- ・都市計画変更は都市計画法の理念である「都市の健全で秩序ある発展」に照らして判断する。実際に道路の都市計画変更をする際は、国の上位計画、都の計画、区の計画との整合や、土地利用などにより判断される。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・現在の東京インターを改変すれば、東名ジャンクションを地下化できるのではないか。東京インターチェンジ周辺を都市計画変更できないのか。
- ・現在の計画線の外側を利用して東名ジャンクションを地下にすることはできないのか。
- ・多少コストをかけてでも東名ジャンクションを全部地下化すれば、ジャンクションに関する問題はなくなるのではないか。
- ・現在の計画ではジャンクション部分に大深度のしわ寄せが来る。多摩川から南の用賀付近まで全てを地下化してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・砧公園の一番西側に東名ジャンクションを設置しても、東京インターチェンジとの距離が短く、東名ジャンクション砧公園設置案は構造上難しい。現在の都市計画線の外側はマンションや集合住宅が多いため、東京インターチェンジを改変すれば移転の影響が大きくなると思うが、検討したい。

【環境影響について】

- ・大気質の予測値には脱硝装置等は考慮されているのか。考慮されているならばどのような装置を想定したのか。
- ・「環境への影響と保全対策」の中の生態系に関して、環境への影響を考える際に、回避、低減、代償の三段階があるが、そのうちの最後にあたる代償を用いるということは、環境を守れないことが前提なのか。
- ・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。
- ・「環境への影響と保全対策」で八の釜憩いの森の代償が挙げられているが、国分寺崖線の環境とは異なるので八の釜を念頭に置いた書き方では世田谷区の住民は納得できない。
- ・東名ジャンクションに設置を検討している遮音壁、国分寺崖線で排気ガスがたまる場所ができるのではないか。東名ジャンクション周辺の調査地点が、ジャンクションから離れていることは作想的に感じられる。
- ・大気質の予測の最大値と最小値とは何なのか。
- ・地上部に上る勾配部分、カーブの部分など場所によって、大気質への影響が異なるのではないか。

- ・大気質の測定値と予測値の差がほとんどない。予測の結果が疑わしい。
- ・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。
- ・大気への影響に関して、流体力学の専門家が必要ではないか。
- ・環境基準と予測値にほとんど差がなく、予測値に誤差が生じることを考えると、環境基準を守れないのではないか。
- ・換気塔から大気質の影響を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。
- ・建設機械の稼働とトラックの運搬は同時に行われるので、その影響も合計すべきではないか。なぜ別々に予測しているのか。
- ・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。
- ・透水部の設置を10m間隔ではなく、全体にわたって適用できないのか。
- ・「環境への影響と保全対策」のフロー図で、環境影響評価に進むと、住民は「意見を出すことが出来ます」との表記になっている。環境についてまだまだ意見を言いたいが、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。
- ・国分寺崖線の先端にあるトネヤマ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トネヤマ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。
- ・野川と国分寺崖線の三ツ池の間は約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。
- ・外環の沿線には活断層はないかもしれないが、非常に警戒されている立川断層が外環から10kmほどにあるため、断層への影響はないとは言い切れないのではないか。
- ・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。
- ・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。構造として無理ならば、4本とも砧公園や大蔵公園に設置するのではなく、2本と2本で分ける等の検討をしてほしい。
- ・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。

(回答：国土交通省)

- ・大気質の予測値は、脱硝装置や電気集じん機を設置しないことを前提に計算している。設置をしなくても環境基準は守れる。外環の事業実施時点の技術的動向や周辺大気の状態から設置について検討する。
- ・現在の都市計画線より東名ジャンクションを東側に設置すれば東京インターチェンジとの距離が縮まり、西側に設置すれば多摩川の中から出ることになってしまうと思われるが、検討したい。
- ・地上部を改変することによって生態系に代償措置が必要な場合、できるだけその場所や周辺を使ってどう代償できるかしっかり考えなければいけない。環境施設帯や開削後の埋め戻し部分を有効活用し、代償措置を行っていく。地域で詳しい方の意見を聴きながらよりよいものにしていきたい。
- ・「環境への影響と保全対策」に書かれた八の釜は、特に影響が大きく、代償措置の必要ということで載せている。
- ・八の釜憩いの森と国分寺崖線では環境が異なると考えている。国分寺崖線はほとんど改変することなく整備できると考えているが、地域の皆さんが重要だと考えられているのでしっかり検討したい。

- ・東名ジャンクションで予測したのはスライドに示す4箇所、東名と並行する部分、ランプのわき、地上に出る部分、坑口部分で、これらの場所の数値を幅で示した。影響が最大となるのは、坑口部分である。
- ・勾配や速度による排出ガスの量の違いを考えて、大気質の予測をしている。どの箇所でも環境基準を守ることができると考えている。
- ・現在NOxやSPMが改善傾向にあり、将来の大気汚染改善を折り込んで予測値を計算している。現状の大気質のままでも環境基準は守ることができると考えている。
- ・NOxやSPMは何箇所かで観測しているが、広域的に同様の変動をし、相関性も高い。
- ・大気質の影響は沿道付近が一番厳しいが、環境基準を守ることができると考えている。
- ・大気質の年平均値では影響は小さい。年間の変動幅で大気質への影響が大きい上から2%にあたる日でも環境基準を守れる値になっている。環境基準は年平均値で考えてほしい。
- ・換気塔では空気をふき上げるため、実効的には100m以上の高さになる。換気塔の高さは、強風の場合にたなびく恐れがあるので、周辺の建物よりも高く設定している。風向、風速の観測結果も考慮し、現在の高さで設定している。
- ・建設機械の稼動に係る影響は、工事を行っている場所での影響で、工事現場でのトラックの運搬も含まれる。資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る影響は、トラック等による運搬が周辺道路沿道に及ぼす影響を示している。影響を及ぼす場所が異なる。
- ・保全対象があるかないか等、環境への影響の予測の妥当性は、今後専門家が審議する。
- ・地下水対策のイメージ図は一般事例を紹介している。個々の対策は、設計する段階で具体的な検討を行う。
- ・透水部の設置は、計算上は10m間隔で保全できると考えているが、実際に設計する際は、今回の意見も参考にしたい。
- ・「環境への影響と保全対策」のフロー図の「意見を出すことができます」との表記は、法律上意見を提出することができるため、そのような表記になっている。PIでやっているのだから、今後もさまざまな場面で意見を聴いていく。
- ・景観について、地元の方や専門家の意見を聞きながら検討したい。
- ・環境の予測評価を行う際に専門家の意見をいただいている。環境影響評価の段階で環境の専門家にチェックしてもらうことになっている。
- ・代償措置はできるだけその地域で行うようにしたい。地域の自然を残す、いい形で創出するとの考えで行っていく。

【進め方について】

- ・外環の必要性の議論はまだ必要だと思う。
- ・「世田谷地域PIでいただいたご意見・ご質問について」でのアンケートに関する質問の回答が、「反対が9割以上でも計画の是非を決定するものではない」との意味に感じられる。地域の意見だけで決めないのであれば、外環を必要とする総論としての民意があるのか。
- ・外環の千葉区間の暴力団絡みの買収問題は、その後どうなったのか。
- ・アンケート実施時点では、皆が外環について詳細にわかっていた頃であり、誘導的な内容だったとの意見も聞くため、再度アンケートを行うべきではないか。
- ・国が以前行った意見を聴く会の日を言い間違えたり、意見を聴く会の回答の配布に1ヶ月かかったり、資料に作成日がついていない等、行政に不信感がある。もっと住民に誠意をもって対応すべきである。

- ・東名ジャンクション周辺からP I会議委員を出すべきである。ジャンクション周辺住民の意見が反映されていないのではないか。
- ・「世田谷地域P Iでいただいたご意見・ご質問について」が届いてから本日の意見を聴く会までほとんど日にちがなく、詳細な検討ができなかった。議事概要等を一般に適切と思われる日数で作成すべきである。
- ・行政はP Iを世論誘導するために行っているように思われる。
- ・国が説明で使用した東名ジャンクションのランプの図面がほしい。
- ・本日の議事概要も作成して送ってほしい。いつまでに作成できるのか。
- ・「意見を聴く会」との名称なのに、国の説明が長すぎる。住民が意見を言う時間が少なくて言い切れない。
- ・都の職員は、今回出てきた住民の意見を都知事に伝えるべきである。
- ・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。
- ・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。
- ・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。パンフの配布枚数を示す等して努力を見せてほしい。
- ・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。
- ・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。
- ・オオタカの観察に協力しているが、外環に賛成しているわけではなく、砧周辺がいかに大切な場所かを理解してほしいために協力している。

(回答：国土交通省)

- ・外環の必要性は首都圏全体で検討する必要がある、沿線アンケートで外環の必要性を決めることは適切でないと考えている。
- ・周辺の環境対策や環境施設帯の利用方法は、地域の意向で決められる部分もあると考えられるので、アンケートは有効かもしれない。
- ・首都圏全体と沿線地域全戸を対象とした2回のアンケートを実施した。中立的な聞き方をしていると考えている。沿線でも外環の整備に対して賛成が多かった。その他にもサービスエリアや東京駅でアンケートを行い、6割以上が外環の早期整備を求めている結果となった。これらが広域の声であると認識している。
- ・総論の民意の考え方は難しく、計画を賛否の数だけで判断すべきではないと考えている。反対の意見には反対する理由があり、それが何か、誤解をせず正確に理解してもらっているか、解決する方法はないか等をやりとりし、外環についてより正確な認識をしてもらうために現在の形式で意見を聴く会を行っている。今の段階でアンケートをして、賛否の数で決めることは適切でないと考えている。
- ・外環の千葉区間の担当は首都国道事務所で、外環調査事務所には詳細な情報がないので、必要ならば調べて提供する。
- ・意見を聴く会を各地域で開催し、全ての地域で議事録を作成してから議事概要を作成しているため時間がかかっている。また、「世田谷地域P Iでいただいたご意見・ご質問について」は追加質問等に対応したために遅れた。
- ・意見を聴く会だけでなく、FAXやメール等さまざまな方法で意見を言ってほしい。全ての意見を同等に扱っている。
- ・「環境への影響と保全対策」は公表する前日まで作業していた。
- ・P I会議委員は世田谷区の推薦である。構想段階の議論からはじめたために少し広域的な人選になっている。P I会議は意見を聴く方法の一つであり、意見を聴く会など地域の意見を聴くことも重要なP Iと考えている。「考え方」公

表以降は計画の具体化に向けて、沿線地域の意見を聴くことを重視している。

- ・説明で使用した東名ジャンクションのランプの図面は提供する。議事概要は希望者に送付する。4月中には送れるようにしたい。
- ・2月5日の意見を聴く会の参加者には「環境への影響と保全対策」を配布している。ホームページで意見を聴く会の前に資料を公開する等、検討したい。
- ・意見を聴く会等の周知は、区報で知らせる、計画線から100mにポスティングを行う、新聞折込に外環ジャーナルを入れること等を行っている。より周知を広める方法について検討したい。
- ・外環が止まっていて多くの方にご迷惑をおかけしており、外環を整備するかしないか早く結論を出す必要がある。圏央道や中央環状ができて外環が必要かとの認識で検討している。

中央道周辺 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月28日(火) 18時30分～20時30分

場所：三鷹市北野三丁日常設会場

主催：国土交通省及び東京都

協力：世田谷区・調布市・三鷹市

参加者：住民37名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
世田谷区	青山 道路整備部 道路計画課長
調布市	馬越脇 都市整備部街づくり推進課 主幹
三鷹市	藤川 都市整備部 調整担当部長

提示資料： 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
手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
外環(関越道～東名高速)計画概念図（1/10～10/10）
「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」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第20号、21号、22号
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策
外環の地上部の街路について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・外環については、これまでPI沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんからの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・圏央道や中央環状線ができる一方で、人口が減っていき、産業が空洞化する中で、自動車は増えていくのか、そういうシミュレーションはしているか。
- ・大深度でつくって1兆2千億円かかるということだが、地上につくったらどれくらいになるのか、コスト比較のデータがあれば教えて欲しい。
- ・構造改革との関係はどうなるのか。

（回答：国土交通省）

- ・1990年から2000年の10年間で、人口はほとんど増えていないが、交通量は約1割も増えている。自動車保有台数や免許保有率も増えており、交通需要はまだ多少の間は増えていくと考えている。

- ・東京の骨格となる三環状のうち、圏央道は相模、多摩、埼玉の中央部を連絡する地域間連絡を中心とした広域的な環状道路、中央環状線は渋谷、新宿、池袋を結ぶ都市内道路である。外環は23区をぐるりと周り、都心に用いない車を23区から排除するという意味で、役割が違う。他の環状道路と役割分担し、機能を補完する必要性があると考えている。
- ・環境の説明で前提とした交通量は、圏央道や中央環状線がある場合を想定したものである。
- ・この地域に高架の高速道路をつくるのは不可能だろうと思っており、費用の検討はしていない。一般論として、工事費は地下のトンネルやジャンクションより地上の方が安い。一方で用地費は、大深度の場合用地買収が約1000棟必要なのに対し、高架ではその3倍の約3000棟を超えることになり、かなり高くなる。地域の方々への影響も大きくなる。
- ・参考までに、外環の埼玉区間は約30kmで外環の倍くらいだが、事業費全体で1兆円と聞いている。こちらの区間の方が地価も高く、工事也大深度トンネルなので、埼玉区間よりコスト的にはかかってしまう。
- ・インターチェンジがない場合は、1兆2千億円で、インターチェンジをつくるほどコストは上がるが、それについては精査している状況である。
- ・国の財政は非常に厳しく、より公益性の高い事業に集中投資していこうと考えている。外環は政府全体で都市再生プロジェクトに位置づけ、日本の活力を高めるために優先的に整備すべきと位置付けられている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・昨年のインターチェンジの検討でD案では、国道20号のインターチェンジをやめて東八道路に集中させ、明らかに環境悪化に結びつく。武蔵野市も含めて南北道路に車が集中し、検討すると逆に道路が増えてしまう。都市計画道路の整備をしなければ生活道路に車が入ってもっと環境破壊だというのであれば、東八道路インターチェンジはやめるべきだ。
- ・途中にインターチェンジをつくらなくても、都心に流れる車を防ぐのに相当の効果があるのではないか。全くなかったら役に立たないのか。
- ・広い農地や緑が多い状況を好んで生活している。ジャンクションだけでもかなりの緑が失われる。利便性よりも今の環境を重視して欲しい。なぜインターチェンジが必要なのか、数値的な根拠があれば聴かせて欲しい。
- ・総額で1兆2千億円くらいかかるとのことだったが、東八道路インターチェンジ整備費だけでいくらくらいか。

(回答：国土交通省)

- ・これまでの意見では中央道とのジャンクションができるのであれば、追加で多少の影響を受けても、三鷹市全体で利便性が確保できた方が良いという声が多かった。せっかくインターチェンジができるのなら、目の前を通る中央道にもランプを追加するだけで乗り降りできるということで、計画を修正した。武蔵野や調布の方からインターチェンジに向かう交通のための南北道路や、生活道路への進入規制の検討は必要であるが、インターチェンジを設ける案が適切と考え提示したものである。
- ・インターチェンジが全くななくても環状道路としては機能するが、市民の利便性が劣るということである。
- ・インターチェンジ設置による利便性は、三鷹市で10分以内にインターチェンジへアクセスできる圏域が1割未満から6割に、20分圏域が市全体に拡大する。緑の量については、幅の広い環境施設帯をつくることで、生活道路として側道のようなものをつくったとしても、全体としてプラスになる。
- ・東八道路インターチェンジは中央ジャンクションと一体構造なので、追加で300から400億円くらいだろうと見込んでいる。

【地上部街路について】

- ・極力大深度にするというが、上の地表面にも、住んでいる人を立ち退かせて道路をつくることを検討している。これについて三鷹市はどう考えているのか。
- ・都知事が言うように人がご飯を食べているところに土足で踏み込むような案は検討対象にすること自体の撤回を求める。
- ・凍結解除するために大深度が出てきたのに、前の計画があるから地上部にも道路をつくるというのは話が違う。そんな厚かましい話があるか。
- ・P I 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。昭和41年の都計審で外環と外環ノ2は同時に決められている。

(回答：東京都)

- ・外環ノ2と外環本線の2つの都市計画が昭和41年に決定されている。
- ・外環本線を地下化する動きが見えた段階で、外環ノ2の議論に入る。
- ・現在は、「そのまま広い2車線道路とする」「幅を狭めた2車線道路とする」「代替機能を確保して廃止する」の3つの考え方を説明している段階である。
- ・外環本線の議論とは別に、外環ノ2についての議論が必要となる。
- ・外環本線と外環ノ2は、同年同月に決定しているが、別の都市計画となっている。

(回答：三鷹市)

- ・外環は地上部への影響が大きいということで、本線を地下構造に変更して話し合いが進むようになったと理解している。地上部街路については依然、線が残っており、いろいろなプランが出ているが、三鷹市としてまだ結論は持っていない。これから市民の皆さんの意見を聴いて決めていくが、本線も決まっていない今は、決める段階ではないと考えている。

【まちづくりについて】

- ・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。
- ・北野の町会が4つに分割されてしまう。私のところは中央道、外環と仙川に囲まれて特殊な状態で残ってしまう。将来の防犯も含めて非常に心配している。

(回答：国土交通省)

- ・調布市緑ヶ丘の一部と三鷹市北野四丁目の一部は、中央道、外環と仙川に囲まれて、生活できる環境になるのかというご心配を頂いている。将来埋め戻し可能な場所もあり、ランプも大部分は掘割なので、分断されてしまうような印象にはならないと思っている。道路だけではなく、まちづくりなど都や調布市や三鷹市と相談しながら、どういうことができるのか検討していく。

(回答：東京都)

- ・昨年9月にインターチェンジの考え方を示した際、周辺で渋滞が起こるのではという声が多かったことから、周辺道路として3・4・12などの路線を位置づけた。頂いた意見をもとに、都として優先整備路線を考えていきたい。
- ・多摩地域の都市計画道路の整備方針は、未整備の約700kmの都市計画道路を整備する優先順位を付けたものであり、優先道路に選ばれないからなくなるわけではない。都市計画道路が整備されれば、生活道路に入り込んでいる交通が都市計画道路に流れて生活道路は安全になるので、ご協力をお願いしたい。

【環境影響について】

- ・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か。

- ・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。高い方が良いのではないか。
- ・換気所の間隔が長いが、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。
- ・換気所の性能は、高さが30mの場合と変わらないのか。
- ・煙突が低いと、換気所の排気が周辺に拡がるのではないか。
- ・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。提案の換気計画はどこかで使われているのか。
- ・低周波音についてのシミュレーションは行っているのか。
- ・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。
- ・低周波音は実際で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。

(回答：国土交通省)

- ・換気所の高さは、周辺の建物の高さで決めている。秒速10m程度で高く吹き上げるが、周りの建物に直撃することがないように設計している。高くすると煙突が目立って景観上好ましくない上、風害も生じ得るといったデメリットがあるので、可能なら低くした方が良いと考えた。秒速10mで高く吹き上げることで、高さは実効的には100m程度以上確保できる。周辺に高い建物が建てば、他と同じように高くしていく。
- ・風量や吹き上げる風速によって違ってくるが、影響という意味ではどれも、非常に小さいものになる。
- ・どこの換気所も約1km離れたところに最大着地濃度が出現する。
- ・高く吹き上げる換気所はいたる所にある。縦流換気方式は山岳トンネルやアクアラインと同じである。
- ・換気所からは騒音が出るので、都市部では、パイプを並べたような形の消音装置を設けるなど騒音対策を行なっている。騒音はファンの出力、サイズと高さで決まるが、道路の交通騒音に比べればはるかに小さい。
- ・低周波音は現時点で、計算で求めるのは難しく、他の事例で首都高湾岸線の多摩川第一換気所が大体同じような規模で、これをもとに予測している。
- ・今回、地域への影響を少なくするため、換気所はできるだけ少なくして、換気所の位置もできるだけ住宅から離して考えている。騒音や低周波音についても、他の換気所の実績をもとにどれくらいの影響があるのか予測し、参考値よりも十分低減できると考えている。

(回答：三鷹市)

- ・国・都が説明する環状道路の必要性はそれなりに理解するが、ここにジャンクションができると、広大な農地がとられ、インターチェンジができることによって交通環境、自然環境も大きく異なってくる。市として影響がどの程度なのか、今後それを克服していく方法があるのか、検討しているところだ。
- ・国・都も今後の検討で影響が大きい場合は計画を中止することもあり得ると言っているので、より詳しい調査データからどういう状況になるのかを見極めていきたいと考えている。

【用地・補償について】

- ・農地の代替地について三鷹市や国・都はどう考えているか。
- ・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。
- ・用地取得の段階で裁判沙汰になって長期になり、最後に用地買収の対象から外

されたりすると、その間の資産価値の低下が心配である。用地買収についての考えを聞かせて欲しい。

- ・当然、反対運動が起こると思う。圏央道は収用まで何年かかったか。
- ・最後の最後で用地買収できませんと言われると、一方的に資産価値が下がってしまうので、その点をお考え頂きたい。

(回答：国土交通省)

- ・農地の代替地については、検討していかなければならない課題と認識している。
- ・外環の場合トンネル区間を両側から掘り進めていくので、工事着手後10年程度かかると考えている。用地取得は地域の方の協力如何で変わってくる。
- ・圏央道の収用については具体的に把握していない。今回、早い段階からご意見を頂き、スムーズに運ぶよう考えている。用地取得の段階では様々な問題・課題もあるかと思うが、ご理解頂きながら頑張っていく。
- ・用地はまだ先の段階だが、実際に測量し、設計して買収させて頂く範囲を事前にお話しさせて頂く。

(回答：三鷹市)

- ・北野は三鷹でもいちばん農業が盛んで、豊かな土地だと思っている。かなりの農地が外環でとられてしまうことは事実で、心を痛めている。現状の法令では難しいが、営農を継続したい方の思いを叶える方法がないか努力したい。

【進め方について】

- ・実際に工事をやるとして何年先なのか。その辺を見届けたい。
- ・北野にある学校やPTAはどのように言っておられるか。

(回答：国土交通省)

- ・工事が具体的にいつ頃かという心配もたくさん頂いている。順調にいても計画変更等の手続きに1, 2年かかる。4, 5年後に用地を買っていて、工事が完成するのは15年後といったような時間がかかるのではないかと。
- ・現時点では学校やPTAと直接話し合いを設けることはしていない。環境の現地調査にご協力頂き、そういった際に様々な情報提供を併せてしている。

地域PI アンケート結果概要について



地域PI アンケート結果概要について

練馬区

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 12 月 12 日(月)	勤労福祉会館	18:30 ~ 20:30	81	意見を聴く会
平成 17 年 12 月 15 日(木)	関区民センター	18:30 ~ 20:30	81	意見を聴く会
平成 18 年 1 月 31 日(火)	三原台地域集会所	15:30 ~ 20:30	125	オープンハウス
平成 18 年 2 月 1 日(水)	上石神井区民館	15:30 ~ 20:30	85	オープンハウス
平成 18 年 3 月 11 日(土)	泉新小学校	10:00 ~ 12:00	68	意見を聴く会
		10:00 ~ 15:00	104	オープンハウス
平成 18 年 3 月 12 日(日)	上石神井中学校	10:00 ~ 12:00	139	意見を聴く会
平成 18 年 5 月 13 日(土)	練馬常設会場	13:00 ~ 17:00	-	オープンハウス
平成 18 年 5 月 17 日(水)	練馬常設会場	13:00 ~ 17:00	-	オープンハウス

杉並区

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 12 月 18 日(日)	西荻地域区民センター	13:30 ~ 17:00	54	オープンハウス
		18:00 ~ 20:00	112	意見を聴く会
平成 18 年 1 月 28 日(土)	西荻地域区民センター	14:00 ~ 17:00	119	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 23 日(木)	西荻地域区民センター	18:00 ~ 20:30	77	意見を聴く会

武蔵野市

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 12 月 17 日(土)	吉祥寺南町コミュニティセンター	19:00 ~ 20:30	33	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 18 日(土)	吉祥寺南町コミュニティセンター	16:00 ~ 20:30	27	オープンハウス
		18:30 ~ 20:30	17	意見を聴く会

三鷹市

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 10 月 12 日(水)	三鷹市北野常設会場	13:00～17:00	62	オープンハウス
平成 17 年 10 月 30 日(日)	三鷹市北野常設会場	13:00～17:00	99	オープンハウス
平成 17 年 11 月 20 日(日)	三鷹市北野常設会場	12:00～17:00	64	オープンハウス
平成 17 年 11 月 30 日(水)	三鷹市北野常設会場	12:00～17:00	75	オープンハウス
平成 17 年 12 月 16 日(金)	三鷹市北野常設会場	13:00～17:00	44	オープンハウス
		19:00～21:00	17	意見を聴く会
平成 18 年 1 月 15 日(日)	三鷹市教育センター	14:00～16:00	18	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 10 日(金)	牟礼コミュニティセンター	19:00～20:30	20	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 12 日(日)	新川・中原コミュニティセンター	10:00～11:30	49	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 12 日(日)	井の頭コミュニティセンター	15:00～16:30	38	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 13 日(月)	三鷹市教育センター	19:00～20:30	7	意見を聴く会

調布市

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 18 年 1 月 29 日(日)	緑ヶ丘地域福祉センター	13:00～17:00	45	オープンハウス
		15:30～17:00	34	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 4 日(土)	東部公民館	13:00～17:00	25	オープンハウス
平成 18 年 3 月 11 日(土)	緑ヶ丘地域福祉センター	18:30～20:30	8	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 17 日(金)	東部公民館	18:30～20:30	11	意見を聴く会

狛江市

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 12 月 17 日(土)	谷戸橋地区センター	13:00～17:00	53	オープンハウス
平成 18 年 3 月 19 日(日)	谷戸橋地区センター	13:00～17:00	20	オープンハウス
		15:00～17:00	17	意見を聴く会

世田谷区

日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 17 年 12 月 9 日(金)	烏山区民センター	18:30～20:00	12	意見を聴く会
平成 17 年 12 月 11 日(日)	喜多見東地区会館	14:00～15:30	47	意見を聴く会
平成 17 年 12 月 13 日(火)	砧区民会館	18:30～20:00	35	意見を聴く会
平成 17 年 12 月 14 日(水)	砧小学校	18:30～20:00	39	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 2 日(木)	砧区民会館	18:30～20:30	47	意見を聴く会
平成 18 年 2 月 5 日(日)	砧小学校	14:00～17:00	103	オープンハウス
		15:00～17:00	67	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 25 日(土)	鎌田区民センター	14:00～16:00	28	意見を聴く会
平成 18 年 3 月 29 日(水)	砧区民会館	18:30～20:30	39	意見を聴く会

中央道周辺

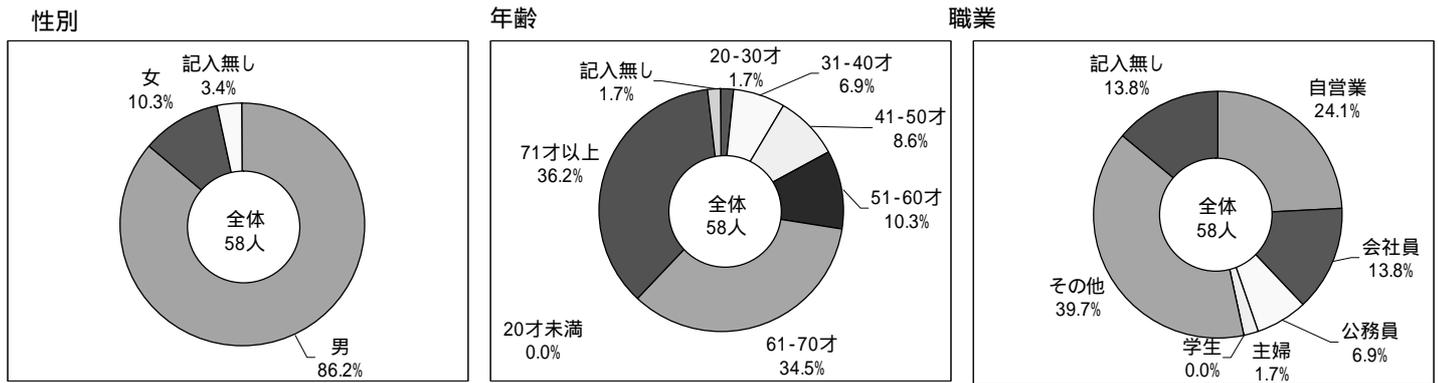
日程	場所	時間	来場者数	備考
平成 18 年 3 月 28 日(火)	三鷹市北野常設会場	13:00～17:00	52	オープンハウス
		18:30～20:30	37	意見を聴く会

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：練馬区 勤労福祉会館
 日時：12月12日(月) 18:30～20:30
 来場者：81人
 回答者：58人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

良い考え。ただし、緊急避難所（上部へ）どのように出られるか。おおよその時間。
 早く、安くはわかるが、地上部道路づくりや青梅街道インターチェンジには断固反対する。上石神井駅広や外環計画と切り離せ。
 地下水脈をこわすのがよくわかった。
 青梅街道のインターチェンジは練馬区側も不要だと思う。練馬区はこれと関連して上石神井のまちづくりを提案しているが、これは全く不要であり、外環と結びつけて考えるべきではない。外環そのものもできればつくって欲しくない。
 問題が一番少ない方法と思います。それでも杉並区は練馬地区のインターチェンジのみという将来悔やむことを平気で出来る人間を見るに、早く区切りをつけて決行すべきである。
 大深度地下の活用にはほぼ良いと思う。
 大泉ジャンクションが混むので早くお願いします。
 早くやって欲しい。
 良いと思う。
 早期に完成させる手段として有効であり、実現を早くして欲しい。
 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。
 既存の住居環境を守るためには良い。
 マスコミで全国 10 カ所を転勤して巡り、東京本社で定年を迎え、この練馬に落ち着きました。最初に新築した家が関越道にかかって大変苦労した1人ですのでよくわかります。それで極力大深度地下が良いと思います。
 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。地域住民には良いと思います。
 賛成です。
 この制度を最大に利用すべき。このプロジェクトを推進するには「大深度」しかない。
 説明された方と集まった人の意見を聞いてあらためて勉強させていただきます。
 PI協議会で議論を積み重ねながらその結論が「国と東京都は外環の必要性は高いと判断された」とは大問題と考える。今回の提案も「みなさんの意見を聞き決めたい」としながら結局は上からの計画の押しつけになりはしないか。都市計画道路は全面的に見直すべきだ。
 良い。
 地上権が侵害されなければ可。
 影響を緩和する効果はある。安全性が心配。
 高架から大深度地下への転換は評価する。
 極力早期に着工してもらいたいです。地下を利用すれば幅広く利用ができて利用価値も多くなり大変よい。

必要と考えていたので早期実現を望んでいる。
安全性（地震含む）について不明、補償の有無不明である。
中途半端な今の状況をなんとかせねばならないのでやむを得ない。
必要性そのものが大いに疑問です。必要性そのものの検討は終わったとうかがいましたが、全く信じられません。
環境についての調査をきちんと行って下さい。
賛成。
大深度は賛成である。
早く決定して欲しい。
原則的には地下化に賛成だが、地域の川と水辺に与える影響を知りたい。地下水が減少して破壊が進む中で湧き水に影響が出ないようにして欲しい。
問題ないです。
交通渋滞が環7と環8も多く、土日は走れないのでこれを解決するため早く作って下さい。（16キロを30分のところ、1時間かかるので経済損失が大である。）
事故発生時対策は（大気汚染）、40mの大深度における交通量の公害排気口（換気所）は何カ所（図面でわかった）
本線については高速道路網の役割として建設やむなしと思う。青梅街道ハーフインターについては大泉の二の舞になるおそれがあるので建設反対。大泉の人達の苦しみは異なる角度で考えるべきだと思う。沿環法などの適用で立ち退き希望者の家屋・土地等の一筆買いなどの救済ができないか。
中央道、東名への通過車輛を通す道路として容認する。ただし、インターは最小限にするとともに立ち退きは極力なくす。
大深度地下にした場合の安全性にかなりの不安を感じる。例えば、事故が起こった場合等。対応できるのか。トンネル内ですら大事故が起こりやすい。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。また地震の際、地盤は本当に大丈夫なのか。
大深度を活用することで地上への影響が少なくなるとすれば、いい方法だと思います。ただ、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。
反対である。大深度地下にすれば環境への影響が少ないという姿勢はまやかしかだ。地下水の保全対策工法も具体的説明も出来ず、「・・・周辺環境への影響を最小限に留めるよう努める」では納得できない。地下水に関してもっと勉強して「再現するよう努める」などといい加減な答えはしないで欲しい。次回は勉強してきちんと答えられるように。
後日外環HPの問合せ先にe-mailにて回答致します。ただ、利権しか考えてないね。（バカ丸出し！）

インターチェンジの設置の有無について

現在交通量の多いところは作るべきと思う。
青梅街道にインターチェンジはいらない。
特に青梅街道ICは練馬区の利便性がとても低いのがわかった。
必要である。青梅のハーフインターは不公平である。
青梅街道インターチェンジは全く反対である。全く不要と考えている。
予定通りで可。
3つのインターチェンジのうち、青梅街道インターがなぜ杉並区にも作らず練馬区側のみになったのかわからない。まったく理解に苦しむ。杉並区側がなくなったのは石原の政治決着？しかし、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。
賛成です。
青梅街道のインターについて、杉並の住民の中には作らなければ外環の価値がないという人がかなりおります。
反対により、全体の工事が遅れるようであればなくてもよいので早く貫通させて欲しい。
練馬区のみ青梅街道接続なら必要ない。高速道とのみ接続で十分と考える。
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。
青梅ICに反対。
将来的に必要なと思うので開通が望ましい。
目白通り、青梅街道には絶対必要。
と同じです。（説明された方と集まった人の意見を聞いてあらためて勉強させていただきます。）
良い。
3カ所は必要と思う。
目白通りインター：地域の環境への影響の少ない構造を。青梅街道インター：地元住民とよく話し合っ
て欲しい。
必要最小限にすべきで今回の東八、青梅、目白通りの3カ所は妥当。

現在、大泉 JCT のそばに住んでいます。以前に比べてその周辺の道路の交通量が数倍になっています。杉並・世田谷方面への抜け道で利用する車が多く、そのほとんどが県外ナンバーです。近所には中学校や小学校もあり、近隣にも迷惑だし危ない。早期に杉並方面にも IC を設置してもらいたい。

青梅街道と中央と世田谷街道と東名にあれば良いと思う。

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。

谷原の混雑、環境汚染は限度を超えている。それを解決するためには現行案の推進もやむを得ない。

青梅インターはやめて下さい。

原案に賛成。

最低限必要であると思う。

計画の通りして欲しい。

大泉インター近くに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。

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。現状やむを得ない。

当面ジャンクションのみということで本線を作り、もし後から必要という事態になればシールドでインターの追加工事ができるように本線につなぎ目を作ってあげばどうか。専門家は技術的に可能という意見である。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ないに等しい。

外環を通すのであれば、青梅街道にもインターチェンジを作った方が良いと思う。やはり練馬地域からも使い勝手のよいものにした方がよい（東名、中央道に向かう方面で）。しかし、外環自体は反対。

高速道との接続は必要だと思いますが、環境に対して十分に配慮して下さい。

インター周辺の環境悪化と自然破壊から考えて設置すべきでない。外環計画そのものが自然破壊。練馬の緑を壊しもったいない。

青梅 IC の必要性は全くない。それよりも井草通り、仙川通り、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。それでも青梅街道 IC の作成を行うのであれば”ハコモノ・ゼネコン”の役所根性が抜けないとしか思えないし、上石神井の街をゴーストタウンにするとしか思えない。

地域の課題について

グリーン部の工事、音、作業時間等、夜通し行われぬか心配する。

10/10 のように緑の部分住民の感情なしに線引きしたところに住んでいる人については、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。もし反対したら代執行もするか。個人の攻撃に対して国の権力は強いのか。

地上部道路など作らず、地下で環境と安全対策を重視すべき。大泉 IC 周辺から通過交通の締め出しを図るべき。

湧水、排気ガス、トンネル内の火災時対応。

大泉インターは動線が多いので出入り口の混雑が懸念される。ダブルインターが必要である。

大深度の場合には、住民の立ち退きはほとんどないと聞いていたが不要な青梅街道インターチェンジを設けることにより、拙宅は立ち退きを強要されるし、上石神井南町全体の環境はひどく悪くなる。

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。

排気対策等、十分に対応すれば問題ないとする。

地震、地下水

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。

できるだけ早く外環整備に着手するよう望みます。

デメリットがメリットより大きい。

周辺市街地の市街化、住宅街の安全、安心なまちづくりを念願する。

生活環境対策を重点にしてもらいたい。

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。もっと詳しい設計はないのですか。

地域の分断。「八の釜」の森、湧水への影響。騒音や排気ガス。

地下工事に際し、地上住居への影響。石神井公園（三宝寺池の湧水）への影響。

討論を聞いて思いましたがはっきり言って現在反対されている方々は勝手です。実際すでに大泉に住んでいる人達のことは何も考えていない。自分達は外環だめ、通したくないというのはわかるが、交通量を考えれば分散してもらわないと現在住んでいる我々には大変迷惑なことである。

高速道内部・外部の空気汚染、振動の影響等が不明、地下水に対する影響と対策を具体的に検討具体化を希

望する。

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、住民に公表して欲しい。「環境影響評価」に期待。

自然への影響。巨額の資金を投入することの財政への影響。

生活道路の整備と外環はまったく違った影響があります。

大泉インターに近く、車が多く困っています。解決は早急な完成を待つのみです。

早く移転したい。

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。

深度となると水脈の方は大丈夫ですか。(森が枯れないか。)

現在大泉 IC 前の「八の釜憩いの森」で緑化、湧水保全の自然活動を続行しております。配布資料によると都市計画案検討まで1~2年とのこと。着工は測量後10年くらいという、果たしてそうか。

大泉の人々の迷惑は、関越をうける自動車専用道がないことによる影響が大きい。目白通りの下をシールドで中央環状新宿線までつなぐ計画を早く決定し実施すべきだと思う。

大泉でストップしている外環を中央道や東名へ通す商業用の経済効果は認めるが、インターの設置についてはその予定地の住民の意向を最優先すべき。

高速を使う人の側からすれば必要なのかもしれないが、近くに住民としては絶対に通して欲しくない。いくら大深度にしたとしても換気所等からの大気汚染はまぬがれない。このあたりには石神井公園もあり、自然環境に恵まれているのに、その環境が破壊される懸念がある。子供にとっては23区内でも恵まれた環境である。それを保って欲しい。

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。深度8mとお聞きしましたが、同じ条件の高速道が通っている場所とその付近の実測値はどうなっているのでしょうか。また、最新の技術では、かなり抑えることが出来ると思いますがどんな工法でどの程度の効果がありますか。

東大泉周辺の、もちろん他地域も環境悪化は許せない。

上石神井タウンのゴースト化、スラム化。桃井四小の廃校、他諸々。

その他の自由意見

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。この道路構想は最初の検討から考えると時代の変化による。この道路の持つ意味に疑問がある。交通機関を自動車の発展とともに考えた時代から公共機関の交通網を変えるべきではないかと思う。

区民から青梅街道インターチェンジが不要との声にこたえる。設置をやめ、地上部道路もやめよ。

青梅 IC の不要性がよくわかった。

技術委員会は、現地の実情をよく理解してリアルな討議を進めて欲しい。現地の実情を踏まえ、また住民の懸念をよく記録して欲しい。

不合理な計画を無理に押しつけず、我々の意見をよく聞いて欲しい。

東名まで16kmを一日も早い完成をお願いします。PIの時から、車の台数がどのと言われているが、100台・200台違って関係ないと思う。もっと大局的に考えられないのだろうか。残念。

大深度地下方式(トンネル)、湧水にくれぐれも注意して下さい。これからの調査事項については必ず事前に住民に説明して下さい。

とにかく早くやって下さい。

早期に進めて欲しい。

もっと早く進めて欲しい。

大深度工法により地上の居住宅の影響は少なく出来るのでスピードをあげて具体的に実施することを望む。

金の無駄です。火災対策を優先したらどうでしょう。

環境(周辺)をよくして欲しい。

数十年間凍結されていたのにはそれなりの理由がある。無理矢理外環を通すことに反対する。

なるべく早く着工されることを願います。石神井公園の自然を守って下さい。

特になし。

地区、地区で工法等により影響が異なるのにおおざっぱにまとめて、集会を行うのは不適切ではないでしょうか。それぞれが説明を求めたらとても時間が足りないのでは。

三原台中学が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。大泉ジャンクションの完全地下化の効果と影響をしっかりと検討して欲しい。

多少の反対はあっても未来の東京を考えたら外環は必要だと思います。

引き続き地元の意見を良く聞きながら進めてもらいたい。

イヤだ、ダメだ、反対だけでは、未来は見えません。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。早期実現へ向けて反対意見もあると思いますが実行、実現して下さい。

関越と外環と大泉出口が欲しい。関越の三原台出口だけでは不便なのと混雑ができる。

日本の都市ではもう自動車は過剰だと思うのでこれ以上「車のための道路」づくりはやめた方がよい。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。借金大国日本に必要なか。また、大地震がきたらどうなるかな。

比丘尼の工事現場に近く住んでいるが、近くのアパートや地主が家を解体し、立ち退きしている。工事の場合、騒音や工事で不便にならないか心配である。

住民、ひいては利害関係が生じるすべての人の意見が十分に尊重されるのかどうか非常に不安です。結局、お上の一声で決められてしまうのではと。意見を吸い上げる形を具体的に最低でも都民全員に示して欲しいです。投資に対する経済効果について、長期にわたって具体的に示して下さい。

私は計画区域内に居住し、高齢者夫婦2人で、新居住宅は長女の近くに手配済みで借入金もあり、至急買い上げをお願いします。自然保護は必要ですが第一に人命の尊重を考え、進行して頂きたい。

事業化決定はいつ頃になるかを知りたい。

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。

やるなら、なるべく早くやって下さい。家の建て替えができず困っています。

みなさんの意見を伺いながらというが果たして計画変更可能か。決定したものではないのでと説明された。であるならば、八の釜の森を現状どおりにして大泉街道側より大深度で北側に工事を進めてはいかがか。何年か延びると考えるが、配布資料を説明した上で をご覧下さいと前もって欲しい。

練馬区の姿勢について、大いに疑問に思う。インターの設置については、その予定地の住民の意向を最優先すべきでありながら、これを無視しているのではないか。特に、青梅街道インターについては練馬区民の利用度の極めて低いものとなった。巨額な金を使って作る価値はない。地域住民が犠牲になることを区は許すべきでない。

今の家は外環計画で大深度地下の部分に丸々入っている。大深度地下の部分は立ち退かなくてもよい、そのまま住めるといっても、地下をトンネルが通り、車が走っていると考えるとゆっくり住めないと思う。また工事する際も本当に地盤に影響がないのか。大きな疑問である。また、高速道路自体も事故の際の対応等心配だ。もっと安全面にも目を向けて具体的な説明を聞きたい。安全に関しては万全ということはありませんと思う。環境破壊にしても、安全面にしても、取り返しのつかないことにならないよう、折りに願う。やはり外環には反対だ。

環境調査の実測データは、リアルタイムで公開して下さい。工事中の配慮もしっかりやって下さい。大泉付近の地下断面図と想定している振動と騒音のデータを下さい。

外環は税金の無駄遣い。説明会は時間、回数を重ね、十分に行うべきだ。環境に与える影響をきちんと明示してから外環は考えるべきだ。圏央道工事では広範囲で井戸枯れも起こっている。大深度 40m で影響なしと言える根拠を示せ。

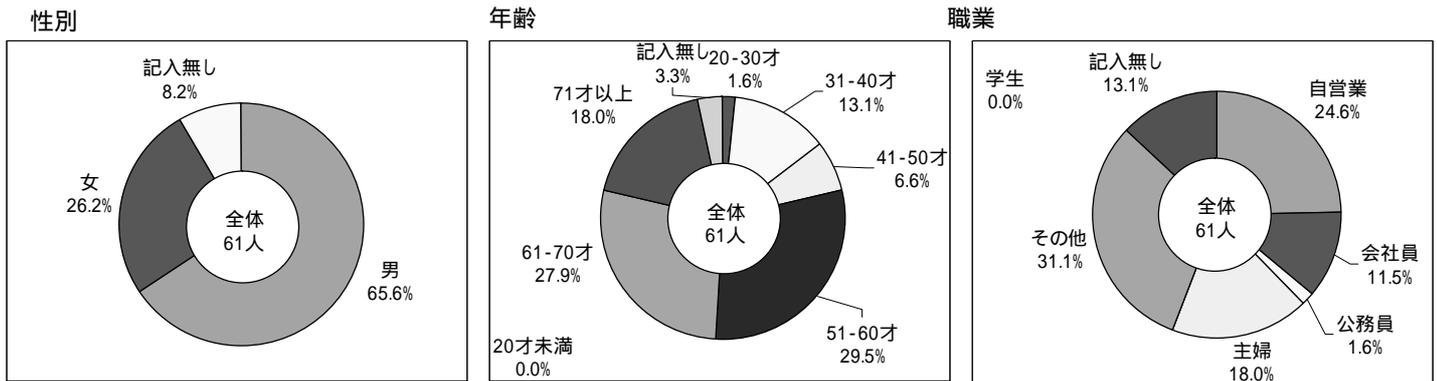
外環自体の計画は悪くないし、ただちに進めるべきであろう。ただし、青梅 IC をつくるのであれば下道を整備し（都でも計画にはいっているのだから）同時に国交省で計画を出しているメトロ8、メトロ7計画で羽田エアポート鉄道を同時に整備すべきだろう。地域の自然云々は既出なので言うつもりはないし、子供のために残す学校という事が必要ではないでしょうか。特に外環事務所長！馬鹿丸出し。勉強しろ。ロジックのすり替えをするな。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：練馬区 関区民センター
 日時：12月15日（木）18:30～20:30
 来場者：81人
 回答者：61人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

地上本線よりは土地の問題、騒音・排気ガスの面では良いと思うので、有効な活用だと思う。しかし、地下水脈や災害対策など安全面を十分に考慮して欲しい。なお、地上立ち退き問題も、住民に誠意を持って対応してもらいたい。

OKです。

大深度地下計画はOK。

大変良い。計画通り進めてください。埼玉地上、千葉半地下、東京大深度、環境対策の進め方大賛成。街の発展に不可欠だ

早急に進めるべき。どこにでも反対の徒はいるもの。

外環が本当に必要かどうか納得しがたい。

国家の財政難なのに、不要。環境破壊への重大な危険性がある。反対。

大深度地下活用は良い。

大深度活用については良いと考える。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。途中のインターチェンジは不要。無駄な工事費がかかる。

大深度で環境破壊がないという証明が出来るなら、ちゃんと説明してください。

今夏に国会裏の通りで地下水をくみ上げ、その水を道に放水するといった試みはご存知でしょうか。その間、ほんの少し気温が数分冷やされましたが（1～2）国会裏の銀杏はほぼ全体に枯れかかっています。影響は計り知れません。

外環の全通を出来る限り環境破壊をミニマイズして実現できるのであれば、是とする。

莫大な税金を投入して儲かるのは大手ゼネコンだけでしょ。福祉医療、年金はどんどん削られて生活が苦しくなっているのに、許せません！計画を白紙撤回させるまでがんばります。

反対

大反対

質問が間違っています。意見を聴きますということは、やめるという判断をするということしかありません。従来の（地上）計画案における計画区域は住宅密集地であり、外環を通すなら大深度地下にせざるをえない。

絶対やめてください。悪影響は絶対あるに決まっています。

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。

道路は仕方ないのかもしれませんが、ガソリン不足、電気自動車になるかもしれないのにモグラの道路でいいのでしょうか。

外環自体は賛成だが、建設コスト、資金調達の方法、手段、青梅街道 IC 周辺の下道の整備を行わないで推進する点、地域住人の感情を逆なでする点、対応点についての不備がありすぎ。

本当に必要かどうか十分に精査して行うべきだと思います。

大深度地下方式は賛成ですが、青梅街道インターチェンジは反対です。

地下水の分断、環境に対して取り返しのつかない悪影響を与える。
外環の必要性は認識している。しかしインターチェンジを作る案はナンセンスであり、特に青梅街道のインターは全然必要がない。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。外環道は本来の目的の東名、中央、東北等の道路をつなぐ環状線になるべきであり、それ以外のことに期待することはナンセンスである。
絶対反対！！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！

反対。公害は防ごうにも防げないので、今あるものを活用すればよだけ。

基本的に建設反対である。青梅街道のインターチェンジは不要である。

大深度地下を活用する以外、現在、外環を進める方法が内容に思います。従って、最良の方法だと思います。いかなる外環計画にも反対。百歩譲って大深度外環を認めるとしても、青梅 IC には絶対反対。我が家の 10m 先にランプ開口部がある以上、騒音、振動、排気ガスが直撃することが自明な計画に反対しないのは頭がおかしいんだよ。

大深度地下構造による外環道は、現在の社会構造、自動車社会、首都圏の経済構成から本線の施行は必要と考えます。また、関越自動車道は、首都高速中央環状新宿線まで延伸してゆくことが現在の目白どおり渋滞解消に通じる。

少子高齢化の将来を考えると、果たして必要なのかと疑問である。地上道路の整備（地震とか防災 etc.）に、力を入れたほうが良いと思う。

大深度地下方式にしたら、青梅街道 IC や上部道路を作るのはお金の無駄だと思う。大江戸線などの深いところを通っている地下鉄はいつも漏水している。地下水の問題など不安がある。机上の計画のようにはいかないと思う。特に目に見えないものが多く影響するのではないかと。維持管理にも余計なお金がかかる。

外環計画そのものについて必要性の有無をもっと考えてみたい。

大深度地下で OK。地上部はそのままにする。そのためにインターチェンジは反対。地域の分断と環境の悪化が生ずる。

地上でなく地下になったので安心してはいたはずでした。

"1. 工事中の安全、完成後のメンテナンスの安全、事故の安全、環境への安全等が確認・実施されれば、従来の工法に比べてよいのではないかと考える。今更ながらですが、もう一度伺いしますが本当に計画通りなのでしょうか。この後交通量の資料の問題が出てきました。まずいですね。

2. その前に本当に必要なのかという確認が前提。"

大深度地下を活用したとしても、地元住民にとっては大気汚染、騒音、換気塔設置場所による危険性が非常に恐怖に思う！これから子育てする家庭、病人、老人がいる家庭などとても安心して暮らせない！

外環道を早く作ってほしい。

外環の早期完成のために有効な方法だと思う。

たとえ大深度地下であっても、地下部への影響、排気塔などによる大気汚染等、環境を悪化させることは当然です。しかし、私がここへきた昭和 41 年、すでに計画路線になっておりその後長期間凍結されていたこと等考え、やむを得ないかとも思いますが、青梅街道インターチェンジ設置は絶対反対です。

前よりは少しはましである。外環より関越を首都高へ接続するほうが先だろう。青梅街道接続は、ハーフでは意味がない。完全インターにせよ。

外環道は必要なし。

大泉から、地下で中央・東名に行くのが良い。

"大深度で計画施行するなら賛成。

青梅街道インターは反対。"

必要性は理解できる。

少子化、温暖化の問題、自動車数の減少等、本当に外環が必要なのか？ちなみに私は車には乗っていません。車に乗る人の意見はよく分かりません。

青梅街道 IC と上部道路をやめること。

大深度地下活用は、地表部建設を最小限にする目的のはずであるが、地表部建設も進めているのは理に合わない。

地下水に注意（湧水にも）。十分注意してください。

インターチェンジの設置の有無について

青梅街道インターチェンジは北側方面だけの入り口では利便性は薄い。南側方面への入り口を作らず北側だけというのは効果が少ない。大泉 IC まで外環を伸ばしたのは「谷原」の渋滞緩和のためだが、問題が悪化する一方では、青梅街道 IC をつくる説得力がない。そのことが解消されない限り、青梅街道 IC 建設は絶対反対。

インター作ったほうが良い。

インターは不要です。公害の元。

必要。青梅街道インターは上下必要。

青梅のインターは必要ないのでは。住民の反対が多すぎます。

青梅街道のインターチェンジについては、必要性は感じられない。住民の迷惑があまりにも多すぎる。

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ぬ。

青梅街道インターチェンジは不要。

当初の計画通り、インターチェンジは一切設置しない。特に、青梅街道インターチェンジは片面方向への出入りのみであり、効果は全くなく、周辺住民への環境悪化のみがある。練馬区長の意見は、地元住民の意見ではない。

青梅インターはいりません。

現在ある大泉 IC で十分である。更に IC を増やすことの必要性を全く感じない。これだけ大掛かりのことをやるのは、時代錯誤だとしか思えない。

" 青梅街道インター設置は地元住民の声を反映しておらず、絶対反対。

大泉の渋滞解消と言うが、大泉と同じような環境破壊をもたらすものを 1000 億円もかけて作る意味がない。しかも、大泉方面への出入りだけというのはきわめて理不尽。外環がつながるだけで大泉地区の渋滞解消も一応実現するのだから。

練馬区の街路整備と一体化させるやり方には強い不信感がある。(進め方が極めておかしい)"

外環道は作らせません。インターチェンジも作らせません。

反対

不必要

必要は全く感じません。インターをつくるということは当然交通量が増えるということです。問題はアンケートをとり十分に話し合い、決めました、ということです。

青梅街道インターはハーフインターになるのであれば、全く意味がない。インター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えないのであれば、インター設置をやめるべきである。ハ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。

インターの設置には反対です。杉並側は反対で、練馬側のみハーフインターでは全く意味がないと思います。つくるのなら、杉並側を説得できるほどのメリットがないのなら、やはり、必要ないということだと思います。

ない方がよい。ハーフなどまして反対。

五つのインターチェンジが出来て、更にやっと一割の交通減というデータが出ているのに、三つのインター、それに青梅街道はハーフインターが計画されている由。そんな一割も減らないインターに 1000 億もかけて、一体何のメリットがあるのか？住民の血税の無駄遣いである。また杉並は反対なので、ハーフインターになった。それで杉並に影響はないと思っているのですか？世界中で環境問題が言われている中、経済のみしか考えないことに疑問を感じる。

青梅街道ハーフインターは無意味。必要なし。

青梅に関しては全く必要なし。井草通りを整備すれば(千川通り、上井草 2 号踏み切り)全く必要性はない。同時に建設に対する償還についても不明瞭かつヴィジョンが全くない。そんなものに賛成できっこない。あと、周辺環境に対する影響はいうまでもなく(既出)で反対(学童の問題も含めて)。

絶対反対です。ハーフインターチェンジは無意味なインターチェンジです。そのために税金を何千億円も使うなんて許せません。地域の住民として地域が分断され生活がしにくくなり、環境が悪化するのは必至です。そんな計画に賛同できません。

必要ないと思います。

あくまでもジャンクションだけの結合でよい。青梅街道はあくまで反対。いつまでも練馬区が欲しい欲しいだけのことで先が進まない。地元はあくまで町会及び地域住民だ。練馬区ではない。どうか国土省の方にもよく分かってください。

不要。武田氏はタコ足のように IC 設置が良いと主張している。

青梅街道には不必要。

ハーフインターは無意味！交通量の緩和にはならない。かえって青梅街道は交通渋滞になる。

今ある大きい道路で十分便利である。意味がない。

青梅街道不要。

会議前では「あったほうが良い」と思っていたのですが、考えが変わりました。

2- と同じ。(いかなる外環計画にも反対。…)

青梅街道インターチェンジは必要なし。外環道計画の原点と、有識者会議の報告書の通り。全国高速道路網の整備をして産業道路として構築するだけで十分である。即ち、目白通り大泉ジャンクション、中央道、東名道、第三京浜ジャンクションのみとする。その他は、生活・地域道路としての利用で十分である。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。

"反対です。地域の環境(自然)住宅地の中にインターを設置して欲しくない。

地域住民にも利便性があると言うが、10 分や 15 分速いだけのために、ケヤキ(何百年もの)を切り倒すのか。

ヨーロッパの高速は郊外までで、街の中にはいずれの国も入っていないつくり方である。街中にインターと

は、とても理解できない(独、伊、仏においても)。"

外環そのものもこの先のことを考えれば、本当にいいのかどうか疑問だが、少なくとも青梅街道 IC については、効果もあんまりないし、地域の人たちの合意も取れそうにないし、そんなものに何千億円もお金をかけるのは本当に税金の無駄遣い。国民を馬鹿にするなどと思う。青梅街道も IC を設置しない道路と同じように交通量もたくさんある。IC が出来ればますます混雑する。理由になってない。目白通り IC の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のか。

周辺住民への影響。とくに健康被害が甚大。排気所から拡散する有害物は、簡単にはどんな装置を用いても取り除けないと考えます。

IC をつくれば費用が余計にかかり、また公害もより多く発生するので、IC なしで高速道をつなげるだけでよい。

青梅街道 IC は必要ないと思う。練馬区側のみ作っても、関越入り口までの短い距離のためだけに高速に乗る車が増えるとは思えません。杉並区は区が反対しているからなしで、練馬は賛成しているからあり、という安易な考えで進めないで欲しい。杉並区も練馬区も地域住民の考えは同じです。練馬区は政治家の利益ばかりでなく区民のことをもっと考えてほしい。

外環計画が絶対に必要であれば、外環を生かすためにはインターチェンジは最小限必要。

青梅街道インターチェンジは反対！地上部街道建設も反対！

青梅街道インターは絶対必要。さらにフルインターを要望します。

前述の通り、現に杉並区では区長はじめ区民もインター反対で、それが実現されようとしているのに、練馬区長は賛成していることは、全く区民のことを考えない区長にあるまじき考えです。

インターチェンジは必要なし。

青梅街道インターチェンジは不要である。無意味。

インターチェンジについて、高速道路に接続のみにする。

地権者の補償、住民の環境保全が保たれば、設置しても良いと思う。

不要ではないか。

不要。

練馬インターチェンジは、環境問題を考えても中止して欲しい。大泉地区の混雑解消は、別の方法、つまり現状の道路の改修を検討すべきである。

青梅ハーフインター絶対反対。

地域の課題について

大泉比丘尼公園(八の釜の森)など多数。

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！

効果は何もない。悪影響のみ。

住環境の破壊。特に青梅街道インター設置による大気汚染。特に排気塔が近くにでき、排ガスを直接受ける。また、交通騒音・振動についても心配である。「青梅街道インターチェンジは不要」。

外環はいりません。

並木道、地下水、池、飲料水の汚染、空気の汚染、地域の分断、軍事道路として利用するのではないかとの懸念、人として生きていくことにとってもっとも大切な要素全てに悪影響だと思えます。

" 排気ガスによる大気汚染(インター設置に伴う排気塔による排ガスの拡散)

工事期間中の生活への影響

現在ある環境(良好な)の破壊(青梅街道のケヤキ並木、街の分断)

インターからあふれる車の生活道路への侵入、子供たちへの危険増大。"

地元の皆は怒っています。私たち住民は絶対反対です。

環境汚染、騒音、振動、全てが心配。

外環はいらない

課題というのは「つくる」と決めてからでしょう。外環はいらないですから...

"インターをつくと、

現在の生活道路が分断されてしまう

美しいケヤキ並木が破壊されてしまう

青梅街道の渋滞がひどくなる"

換気塔のすぐ近くに住んでいるので、大気汚染など大変心配です。排気ガスの影響があるのなら、地下化にしても意味がないと思えます。

排気ガスの問題。交通の便が悪くなる(歩行の場合)。

換気塔予定地から 100m くらいのところに住んでいます。排気ガス公害、騒音公害、住宅地に車が入り込む。このままでは、子供たちに負の遺産を残すだけです。都心に近く緑の多い静かな住宅地を、壊さないでください。

住民への悪影響ばかり。残された人、ここで骨を埋める人の体をどう考えていますか。光化学スモッグ、花

粉やいろいろの病気になり、これ以上空気の病気にはなりたくない（排ガスの）、
所詮は練馬と都の利権しか考えていない点。また、青梅 IC 問題がハーフなら杉並区の間が出席すべきだろう！！それが出来ないのは頭が悪い知的障害者の集まりでしかないと思うのだが。
環境の悪化。体への影響。特に換気所から出る排出ガス。
心配な点はない。とにかく青梅街道インターは作らせない。
トンネル工事費メートル単価 1000 万円を 1 億円にするためゼネコン、コンサルタント会社、政治化が推進する無駄遣いとしか思えない。
現在のハーフインターなどでどのような方法で青梅街道の混雑をなくすることが出来るのか。
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！また、地下水脈の破壊、善福寺公園への悪影響は否めない！！
環境破壊、事故。イメージが悪い。
2- と同じ。（いかなる外環計画にも反対。・・・）
換気所から出るガスによる影響は必ず生じ、インターチェンジ周辺の住民が住める地域ではなくなる。道路に一体いくらかかるのかがとても不安。環境への悪影響もある上、莫大なお金をかけて地域を破壊することになると思う。
青梅街道 IC は地域の分断と環境の悪化が発生するので、IC には反対である。
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。あまりに住宅地に近い場所なので、正直驚きました。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。それが無理なら、こんな住宅街のど真ん中に IC を作るのとは不可能です。
"1.素人考えですが、大深度工法は本当に大丈夫でしょうか。工事中に大地震や大雨が来ても大丈夫でしょうか。
2.また完成後、水脈の変化、地盤の変化、崩落等は起こりませんか。
3.最近の言葉で言えば「想定外」の事故、不備等が起こらぬように万全を期して欲しい。
4.技術進歩で排ガスその他の浄化技術 etc.も説明して欲しい。"
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！
大深度に本線を建設した場合の安全性について、もっと分かりやすく説明して欲しいと思います。
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らないか。
環境悪化。
"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。"
地権者の影響、環境保全。
排ガスの問題等、科学の力で、今までも改善されている。今後もそれに期待するしかないのか。
地上部街路をやめ、青梅街道 IC なしで、環境対策・事故対策を考えるべき。
環境問題が最も懸念される。自動車に便利な社会をつくるのが幸せなのか問題である。
ケヤキの破壊、地域の分断による商人にとってはまさに死活問題です。

その他の自由意見

利便性や生活道路の安全を考えるのなら、青梅街道 IC（案）の近くだけでも整備を要する道路が多い。そこを整備するだけでも利便性はかなり向上する。（千川通りの上石神井駅・上井草駅間の踏み切り付近、上井草体育館付近など多数。）財政を考えても外環の IC および延伸は優先項目ではない。（郵政民営化が、今、急いで、悪い方向へ進んでいるのと同じ）
16km 間のインターは不要！
プロセスも大切だが、前へ進むべし。行政の説明会のやり方、もっと何か方法はないものか。反対者の会合のようで納得できない。
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欲しい。
何度「聴く会」をやっても、まったく論議の積み重ねがない。資料を 30 部しか用意しないと、住民無視もはなはだしい。インター計画を撤回する意思（可能性）が全く見られない。怒って退席した方に、誠意を持って応えるべき。
地域住民の大半が反対しているにも拘らず、青梅街道インターチェンジ案が既成事実のように新聞報道されており、納得いかない。
練馬区として、青梅街道 IC について強い希望が出ていますが、地元住民の意向が表されているものではありません。また、意見を聴く会も、もっと地元に近い場所で、地元住民の多くの意見を聴くべきである。地元住民は絶対反対多数です。練馬区は地元住民の意見を聴いていない。大泉地区のことだけを考えている。大泉地区の混雑と同じ状態をこの上石神井地区で作り出し、環境悪化をさせるのか。早期に地下での中央

道・東名道への開通のみで、大泉地区の混雑は少なくなる。練馬区の考えは上石神井住民のことを考えていない。

練馬大泉を中心に交通問題はもっと弾力的な開かれた会議を開くべきで、一方的な方針の押し付けは時間だけを無駄に使うだけです。

杉並区と練馬区を分けて、しかも直接関係のある住民のいる地域から遠く離れている場所で説明会をするのではなく、" 桃井四小 " 等直接関係のある地域に近いところで、説明会を開くべき。

"当初の計画でなかった青梅街道インターが突然現れ、そして突然、杉並区側への影響を配慮した、ハーフインターの計画は一体どうなっているのか？

練馬区のインター設置に関する動き、考え方は、地元民、一番影響を被る人間の声をほとんど無視するもので極めておかしい。"

私には国土交通省の方も東京都の方も練馬区の方の発言が、絶対につくりますよというふうには聞こえません。

外環道はいらない。

外環はいらない

全てが不信です。

外環は中央・東名と連結すればよい。杉並区は区が反対だからインターを作らず、練馬区だけにつくるというのは納得できない。

ハーフインターは絶対認められない。どうしてもやるなら全部にしてください。また方向も中央、東名に行かれる方でないと利用価値がないと思う。

練馬区が賛成なんてうそ。一般の人の話を聞いて欲しい。商店街の人も反対者が多いと思う。金儲けの出来る地元の人声ばかり聞かないでください。練馬に来てがんばっている人の声を聞いて欲しい。どのようにしたら反対の声が受け入れられるのでしょうか。作る方ばかりでなく、作らないことも計画に入れてください。

30年前の計画が今の時代にマッチしているのか？12桁もの建造費の償還費、建築業者への支払いは前払いだろ！その一時払い金は、税金から借入れを行う場合、試算すると一般車で1000円以上徴収して初めて何とかうまく行くのではないのかい！それだと利用する人はいないぞ。たかだか上石神井～大泉の5km間で1000円なんて馬鹿馬鹿しい！もう少し知恵を絞ったらいいんじゃないのかい？

計画は地域住民に十分説明のないまま進められています。最初に計画ありきでそれをごり押し、押し通そうとしているようにしか見えません。住民に誠意ある対応をお願いします。

全てをコンサルタント会社に任せて進行している。行政独自の計画はない。上石神井商店街を買収すれば練馬区は納得するため、外環計画に関心がないと地元で言われている。

"国の方針が常に先に出てきて世論をリードしようとしていることがよく分かる。せつかく、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。国が考えているほど一般住民は馬鹿ではない。

質問が出来なかった。「都市計画の位置を基本として、とあるが、大深度地下方式であるから、道路位置の変更も考えているのか。それが出来るのかどうか返事をしてもらいたい。」"

絶対反対！！赤字財政なのに、何故無理をして外環を作る必要があるのか。デメリットの方が大きいと思う。このままの計画では未来の子供たちを守ることは出来ない！負の遺産を残してはいけない！！

自分でそこに住んで、子供を育ててください。

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。

"杉並区は区民の意見を重視して、インターを中止した。その様々な理由は、インター地域（練馬の）にも全く同じ反対理由がある。自然破壊、工事中、出来上がった後の悪影響をもっと重視して考えて欲しい。

出来上がるとする。十年後の車両は少子化の現在、確実に減っているはず。常にインターありきで会が進められている感じ。練馬区の説明は、大泉の現在の車量の話ばかり。

インターの問題の会合は、迷惑のかかる住民の近くでやって欲しい。ここは遠すぎます。バスで五つの駐車場があるほど遠いです。集まりやすい日時（祝日や日曜の午後とか）も考えて欲しい。"

青梅街道ICには地元の人々がこんなに反対しているのに、なぜ強引にやろうとするのかが一番不明。国交省も「美しい国づくり」と言っているのに、どうしてこういう地域を破壊するような計画を平気な顔をして出しているのか。景観法等進めようとしていることとあまりに違う。それを矛盾だと思わないのは本当に危機的だと思う。都市問題に対する認識がおかしい。公共事業についての考えも変えて欲しい。

杉並が環境悪化のため青梅街道ICを反対しているのに、練馬側にICをつくれれば環境悪化が杉並にも発生する。

不明点、心配な点に対しての説明がどれも曖昧すぎる。しかも住民の声を聞く、壇上にいる練馬区の担当者、東京都、国土交通省の担当者の態度の悪さ（あくびしている人、薄笑いしている人もいました）に憤りを感じた。もっと真剣に、地域住民と向き合っただけのことを望みます。

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。

意見を聴いても、聞き置いただけなのはと心配です。何とか国、都、区を動かして中止させたいものです。

"大体無用の長物。

予算があるから、というのはおかしい。国や都の借金を返せ。

愚かしい考えをする区役所員はクビにしる。区長もクビにしよう。"

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。

住民から反対のある青梅街道 IC と、地上部街路をきっぱり中止し、地元の皆さんの声を良く聞くこと。

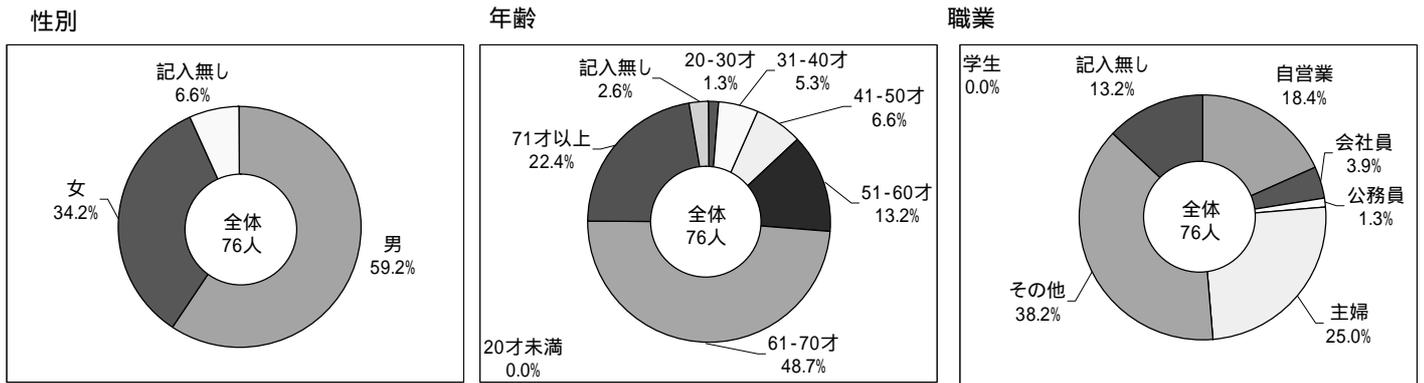
外環は大深度地下方式を要望している一人です。一体構造でない青梅街道ハーフインターは絶対反対です。

外環オープンハウスアンケート結果

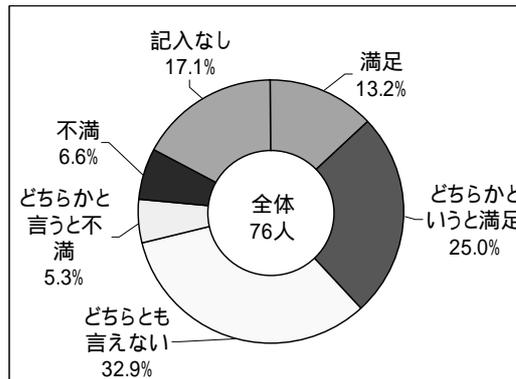
会場名：練馬区 三原台地域集会所
 日時：1月31日（火）15:30～20:30
 来場者：125人
 回答者：76人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

女性の係の人が居てくれたら、色々質問できたかも。昼間は居たのでしょうか。
 具体的な情報。
 現地の図面を見たいと思っております。
 住民の意見を聞かないで一方的に進めている。
 いつ行こう等、時期を明確に。
 具体的なスケジュール。(時期)
 早急な詳細事項の決定。
 緑地帯の具体的な利用内容、区画の確定時期。
 理解できています。いつ始められるかを聞きたい心境です。
 工事に関する情報。期間、周辺地域への生活上の影響等。
 外環道完成後の地上部イメージ。(具体的に)
 自分の家がかかるか中ぶらりんの状態でした。こまめに報告があるのは大変ありがたいことです。人それぞれの立場があり、こちらからもこまめに聴く必要がありました。
 今まで通りの話も必要。もっと幅広く、よくわかりやすく細かい事が決定次第、情報をお願いします。
 計画から工事にかかるまでの時間的なことが気になる。(立ち退きの時期など)こまできたら早急に進めて欲しい。
 工事関係の日程、その他。
 地上部の道路は反対です。地上は緑地にして下さい。少子化で人間が減少していきますので大きい道路は必

要ないと思います。
個々の家が、外環の計画内に入っているかどうかは、この地図では明確に分からない。それによっては対策が異なる。
料金所の位置及び現状の道路がどう変化するのか。
大気汚染がないようにしてほしいので、環境の変化の情報、生活の利便性について、これから長くいるものにとって良いものであってほしい。
生活幹線道路の充実。大気汚染について。開通後のまちづくり。
適切な情報公開は継続してほしい。
今迄外環予定地だったのですが、今回のオープンハウスで予定外になりびっくりしている。25年前予定地という事で建築を2Fにさせられた。
いつ頃に立ち退きになるのかという事。
いつなるのか早く知りたい。
待たされて何十年。早く実行するならやって欲しい。生活する上で老後の予定がつかない。
実際に移転する時期を教えて欲しい。
定期的に情報を知らせるようにして頂けるといいですね。
測量から工事着手、運用開始までの段階的情報を、区報等で周知させるように努力してもらいたい。
実際に実行するなら出来るだけ早くやってもらいたい。途中計画を広報で発表してどんどん実行して欲しい。
やるやると言いながらあまりに長すぎる。
個別に1対1で直接お話が聞けてよく分かりました。両親も歳を取り、この先どうなるかとても心配です。
家も四十年以上経ち、建て替えたくても出来ず、地震が来たらと思うと更に心配！今まで四十年待ちました。
進めるのならどんどん進めて欲しい。
今後5~10年間の外環の進行見通しを明らかにして下さい。
ただ反対だけで主張するのは時代遅れである。路地を走り抜ける自動車の横暴を改善することと、渋滞を無くす試みが大切である。もはや自動車社会から逃れることは出来ない。帰って、本当の自動車社会をつくるのが東京を良くする目的でもある。
当事者に対する情報提供の機会が自己申告が前提とはいえ、公平対応を望む。
八の釜湧水について、水くみや調査などして極力残すための情報が知りたい。開口部は覆いを付けるのか。
進捗状況を定期的に発表して欲しい。また、年次計画を早めに知らせて欲しい。
自宅の移転が必要か否かの情報。
ジャンクション周辺の環境、生活道路がどう変わるか。
個別の地域、個別の問題点に関する具体的計画・設計とその進め方の方法・時期を知りたい。
連絡は現住所にお願いします。
住居が収用に該当するのか早く知りたい。(微妙なところに位置しているため)外環完成後の周辺の生活道路の情報も開示してほしい。

大深度地下を活用した外環計画について

土地の買取りがないのは、国には好都合かもしれませんが、工事費など全体的に見てもそれが良いのでしょうか。
すばらしい事です。
良い。
大深度地下の計画で良いと思う。
トンネル内でのトラブル対策、体制。
問題がなければ賛成です。
立ち退きをしない分にはいいが、地震その他事故にあった時等、はたして逃げ道はあるのかしらとも思っています。
地盤のことが心配。地震等になった場合は大丈夫でしょうか。
当初の高架よりいろいろな面で良いように思えるが、排気ガスによる大気汚染が集中するのが気になる。
非常に結構。但し安全対策を。
交通が混雑して大気が汚染されているので早く作って開通させて下さい。工事中の車両の問題に関しては十分な配慮をお願いします。
交通渋滞をまねいているので早く開通させてください。インターチェンジの必要ないという所は作らないでもよいのでは。環境問題が大泉地域では重要課題。インターチェンジの事で作らなくてもよい希望の所を早く話し合いをして、なるべく早く全体をつかみ開通を早くすることを希望する。
防災面、火災等の対策。
住民に影響が少ない観点からは賛成。
かなりの予算額と聞いています。無駄な税金利用はやめてほしい。
工事の単価の高騰。
概ねこのような計画はわかる。

いいと思います。
危険のないように事故に対する対策を優先に考えて欲しい。
反対はない。
排気ガス対策が万全であれば、大変良い計画だと思います。
地上に住むことができればよいと思います。
いいと思う。
私自身、今横浜に住んでいますが、両親の家（三原台）に来ると、車の多さ、渋滞のひどさに閉口してしま
います。自分のことばかり考えず、東京、日本全体のことを考えて是非進めて下さい。待ちくたびれました！
この地に残られる方は環境も心配でしょう。そのことに対して是非丁寧な対応を！
地下利用は結構。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。
地下に不安がある人がいるなら、地下鉄や JR が地下を走っている道路や時は本当に危険なのか、それらの
地点で事故が頻繁に起きているのかと問いたしたい。
大泉 JCT から地下道入口が具体的に色別区分（青、赤、黄）されているが、色別境が不鮮明で説明を求めて
も実際工事間際でないに変更あるとのことで、誠に曖昧である。
災害、被害対応を十分に検討願いたい。（道路部分、居住者の両方）
比丘尼公園の水源を上手に復活して欲しい。
地下水脈等の変化による問題。
高架式が困難だから問題の少なからうという大深度地下に切り替えてどうだと言うが、今までの各意見につ
いては原則的一般的な回答、あるいは検討中というのでは困る。

地域の課題について

私は練馬区の緑の保全に関心があります。比丘尼公園の憩いの森などの手入れボランティアをやり始めたの
で、ここの緑や湧水が失われるようなことは避けて欲しいと思います。
実施日が明確になればと思います。
交通が激しくなるのか。
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。
「八の釜」の存亡。
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。
家屋税の問題。もし、かかった場合物件はあるのか。体力的に引越にたえられない
地域の分断が心配です。
立ち退きの区域に入っているが、住みかえの場所や経済的なことが最大の問題である。
外環道路に平行しての車道は作らないで欲しい。高速料金逃れの車で公害が新たに発生する。
関越と新しく出来る予定の本線との高架で予定している道路部分は目白通り周辺の環境美化などを考えて
みても絶対に地下にしないと反対です。
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）
交通量の調査と 1km 以内の道路の拡幅等を早く自治体との話しに入り、車等がスムーズに通行を出来るよ
う希望する。
（八の釜憩いの森、三宝寺池）の水、水量。
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と。ま
た、騒音の問題気がかりである。
料金所周辺は車の渋滞があるのか。
交通利便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。
生活道路。町の分断。安全な環境問題。自動車の集中化。
周囲の環境に充分配慮してほしい。
三原台から東大泉に行くのに不便になるのは困るので、住民としっかり話し合いの出来る場をたくさん設け
て欲しい。
私どもの自宅周辺では、特に問題はありません。
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。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。
青梅がハーフインターになったことは納得できない。フルインターにし、環境に配慮して、全地インターで
住民の反対を無くす努力をすべきだ。
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。
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。

「外環ジャーナル」報告なり「関係委員会」メンバー構成に、はなはだ疑問を持たざるを得ない。影響ある人々と真の意見反映の場が必要と思料する。

土支田通りはどうなるのか。拡幅して欲しい。

低周波被害について知らせて欲しい。工事による周囲の建物への影響（強度が弱くなる）が心配である。

大泉 JCT、目白通りに入る場合、70～80m のとっかかりから開削式での延長がかなりあるがその場合の問題点。憩いの森の消滅、地下水湧水の壊滅についての復元についての考え方が甘すぎる。延長 16km の大深度地下トンネルの安全対策。単純な事故・火災対策では不十分。極端に言えばテロ対策は？

過去に埼玉方面の外環工事で近隣住民からどの様な苦情・問題等が提起され、どの様に対処されたか等の事例を開示して頂き、工事期間中、期間後の我々の不安解消の材料としたい。

その他自由意見

今日はじめてオープンハウスを体験しました。親切にパネルなど説明いただきありがとうございました。外環道路はあった方が良いかこれを見ただけでは判断できませんでした。これを機会に色々な区の方の意見を聞いてもっと勉強したいと思います。

交叉式に変更したのは良い事で、素晴らしいアイデアです。

外環の必要性はないと思います。現在の所で満足しており一方的に立ち退きは不満です。1兆円もかかる財源はどうするのか、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。人口減少、高齢化で車は減るので現状の道路で充分です。

近くで工事が行われる状態があり、工事期間とは実際にどの位かかるのか心配。

インター周辺の交通量。特に貨物車の通行が多くなるのではと心配。

PI 協議会に 20 回位、傍聴させてもらっている者で流れは大分理解しているつもりです。

今回、個人的によくこちらの話を聴いていただき、ありがたく感謝しております。

ここまできたら、早急に工事にかかるよう進めて欲しい。

早期着工希望。現在の大泉 JC 近辺道路の混雑は絶望的。

よく説明して、早期完成を目指してほしい。

工事中の安心。安全な町の運営。

なるべく予定地に入れてもらいたい。側道は作らないのですか。

外環に入る車のため、生活道路の通行量が非常に多くなっている。環境が悪くなっているので、1日も早く作って欲しい。

メリットだけではなく、デメリットの表示もお願いしたいです。中学校等に対しての大気問題とか。

中学校横の都道一方通行道路がなくなった場合、もしくは、緑の上に側道を造った場合、車の量は減るのか？

和光から大泉 IC までの実績を公開公表して住民の理解を得ることが大事なことと思う。

今後何年後に工事が始まるのか見通しがついたら随時報告をお願いします。

近隣中学校・小学校の PTA を対象とした説明会を開いて欲しい。地域に住みながら知らない人が多いので。

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。

立ち退きになると思うので、情報が早めに欲しいです。

さっさと完成させる。古い時代の人間の主張を受け入れるな。

前の計画線で老後のためにアパートを建設しました。二年前。それが今回の新しい計画で無惨にも壊されました。個人の計画は取り入れられず、国、公共が最優先ですか。前の計画線でお願いしたい。

今回、三原台集会所説明会は大変地域住民とのコミュニケーションは有意義でした。

道路整備も大切ですが、車を減らすこと等を考えて然るべきと思う。一台に 1 人しか乗っていない。バスを多数方面本数も多くすれば、バスに乗る人が増えるとか、ガソリンも車も高いのでその方に誘導するように出来れば。

将来予測に関し、常に新しいものを使用し、見直しが必要である。それに沿って計画も見直しを図ることが必要ではないでしょうか。（将来交通量、少子化など）利便性ばかりでなく、周囲の環境も重視し、中止する英断も必要であろう。

早く通して欲しい。周辺の渋滞がひどい。東大泉二丁目の「東映通り東」あたり。

早期に確定してもらいたい。

PI 開催場所の今後の中に、この三原台地区がないが、いつ開催されるのか。開催しないのか聞きたい。

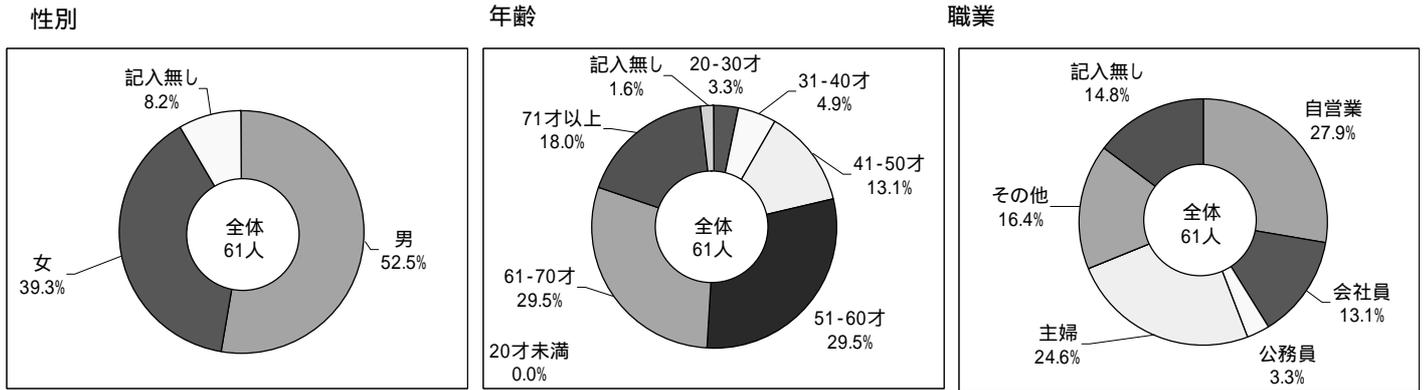
事業計画を 1 日も早く決定してほしい。将来の生活設計のためにも収用にあうのであれば早期に新転地を探し、落ち着いた生活を送りたい。

外環オープンハウスについて

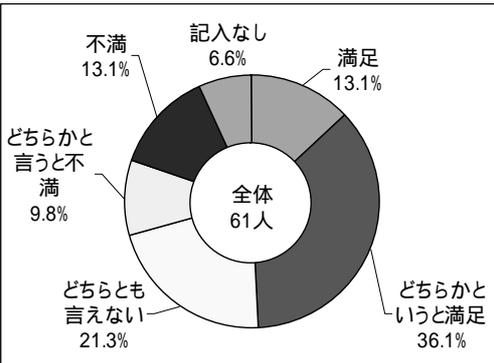
会場名：上石神井区民館
 日時：2月1日（水）15:30～20:30
 来場者：85人
 回答者：61人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

どんな小さな事でも私達住民にお知らせして下さい。
 次回やる時、今回来た人にダイレクトメールを送ってはどうか。
 換気塔の排出物の安全性。地下と地上道路の別々の情報。全般的な進捗状況。地上路ができる場合の騒音・振動など。
 環境に対する情報。排気、地下水の影響についてのパネルは読みづらい。もうすこし素人でも理解しやすいものにしていただけるとありがたい。
 もっとわかりやすい情報を。土日にもオープンハウスを。
 外環上部の道路整備。
 現況を常に知らせて欲しいと思う。
 現在進行中の状況。
 細かい進捗状況をその度提示すること。
 外環、インター、上部道路を建設することに伴うメリットだけでなく、環境に与えるデメリットや費用など詳しく、納得できる資料を展示してほしい。
 説明会をもっと広く知らせてほしい。安全に環境を壊さないという説明と確約を地域に誓ってからの話。
 1兆24億円かけてつくる必要が本当にあるのか疑問だ。どういうメリットがあるのか詳しく示して欲しい。
 国の赤字が700兆円もあるのに1兆2004億円の道路を作るのは反対だ。
 もう少し具体的構想内容。
 財源の問題をはっきりさせて下さい。大泉の渋滞解消というが私は不便していません。(車、運転していま

す) S41 から反対されてやめたものを蒸し返すのはやめましょう。
外環はいらない。青梅インターもいらない。上部道路を作るな。
外環自体が必要を感じないので全部反対です。
外環がどうしても必要なのか。環境をどう守ってくれるのか。今後の住民の変化。インターチェンジは絶対反対です。
今までの外環計画では、地下化のみが強く述べられ説明されているが、地上部の道路整備については関連しての構想が聞かれない。大泉以東については外環の横に地上道路があるがその関連性が明らかではない。
上石神井町会の住所には、この問題に対する情報が流れてこない、外環ジャーナルだけの情報しかない。練馬区から流していない情報があれば直接知らせたい。上石神井町会(商店)は賛成のため情報を流していない。
40m、もしくはグリーンベルトなど決まっていないうのことであるがその後の経緯を洩れなく知らせたい。
経過を常時報告して下さい。
土日の開催を望む。(女性、特に主婦が参加できるように)
自然環境の影響を示すべき。この計画の歴史がわからない。なぜ道にしぼるのかもっとアイデアはないのか。
地域住民に良くわかるように情報を出してほしい。土日の出席しやすい日時設定をしてほしい。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・アールしてほしい。知らない人が余りに多いです。
時々オープンハウスをひらいてほしい。
多くの方が参加できる様に是非土日にオープンハウス、意見を聴く会を開いてください。
情報を早く聞きたいと思います。
いずれの面に於ける安全をお願いします。
インターチェンジの状態がはっきりわからない。道路やインターチェンジをすることによるメリット、デメリットの差をもっと具体的に説明してくれるようなものが必要と思う。
たくさんの情報があると良いと思います。
計画の進捗状況と各種懸念される項目に対するシミュレーション結果や数値データ。都、区や国それぞれのレベルでの考え方の一致点と相違点の明確化。
期日を具体化してほしい。
計画決定次第順次に公示。
インターチェンジにかかる住民に対する具体的な対応方法。
定期的な進捗状況。
環境(自然、健康)への影響。
国交省はなぜ、練馬区の言いなりになっているのかを知りたい。
地下水についての詳細説明。
青梅街道 IC の件。
地元の身になって計画してほしい。
地域の懸念に対して具体的なデータ(推定)提示していただきたい。
進行状況について知りたい。通知をもらいたい。
進捗状況についての情報。
地上部をどのようにするのも平行して情報を流してほしい。
出来るだけ早く整備出来れば良いと思います。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。

大深度地下を活用した外環計画について

地下水(善福寺・石神井公園)が心配。しかし、作るなら地下の方がいいと思う。ただ、換気塔の排気、体への影響が心配。子供も含めて。マンション住まい(8F建)なので風向きで排気がすっぱりおおってしまうので大変心配。
必要と思いますが、利便性と環境とのバランスで考えます。
推進していただきたい。
税金のムダ使いだと思ふし、必要性が感じられない。
計画次第では可能と思われます。
上にあるよりは下にあった方が良いということだけ。
非常に不安。

地上よりはいい。

外環を地下に造ることはやむをえないと思う。

地下水の問題、費用のことを考えて反対です。

反対。

絶対に地下に。

体感したことが無いので恐い。例えば大深度でも工事そのもの自体破壊につながると思う。

大深度地下化は賛成だが青梅街道インターについては練馬区側だけでは不十分だそれなら作らない方がよい。

外環道については必要と思う。大深度利用については地上を利用するよりは良いと考える。

やむをえない。地上よりは良い。

大深度地下は要望する。中途半端な青梅街道インターは必要ない。

不必要。

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。

よいと思う。

三宝寺池、善福寺池、井の頭の池の近く通ることで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。

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年代に線を引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引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。

あまり良い計画とは思ってないです。

南北の通過交通を円滑化するという観点では条件付で支持したが、あくまで通過交通を重点に考えるべきで、特に青梅街道インターには強く反対したい。(練馬区や区長の意見が地元住民の意見を代表していると思われる)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。

OK。

大深度地下を走る不安。事故が起きた場合の対応などが心配。

大深度地下案でしか賛成できない。

地上を使わないので良いと思うが、三宝寺池や善福寺池の水脈が心配です。

良。

全部大深度地下で計画すればよい。

必要だと思う。

安全面を第一に。

反対です。

外環にともなって上の部分を整備してほしい。

地域の課題について

工事中の商店街はどうなるのか。(生活が不便に)やはり、換気塔の排気が一番心配である。地下水脈、善福寺、石神井公園の自然が心配。騒音・振動問題。

青梅ジャンクションで杉並区側に出入口がないのであれば利便性や、換気の点で一概に喜べない。練馬区側のみであれば青梅ジャンクションは不要で、地上部道路を整備できないかと思います。

地域南北を結ぶ道路の未整備。上石神井駅前街路の未整備、人、車、自転車が錯綜し危険。

環境破壊。主要道路の渋滞緩和は不可能だと思う。

インターチェンジ設置による環境の悪化。

青梅インターができるとその一帯は住む場所としては考えられなくなる。千川通りも広がるならなおさら。公害とは防ごうとして防げないもの。もし、それが起きた時はどうするか。環境汚染は今の技術で昔よりは少なくなるかも知れないが、必ず悪くなることは言うまでもない。つくことは簡単だがお金では買えないものがあるのをわかって欲しい。

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。地震に限らず災害時の対応をもっと明確にしてほしいです。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。

（環境破壊、大気汚染）が大いに懸念される。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。

空気汚染対策が完全ではないようなので困る。工事期間の迷惑が心配。

青梅街道のハーフインターは無駄遣い。排ガス他、生活、健康面良くない。

立ち退きさせられる人（友人）がいるので反対だ。

池の水流、地下水の水流が枯れるおそれがある。

環境。特に騒音、空気汚染、自然破壊。また、地盤の沈下など。

お金がないのに、金がかかりすぎる。空気が汚れる。

自然環境の破壊につながる事は必至である。

大深度化するが地上部の整備はどうなるのか。例えば大泉学園駅前には整備されたが上石神井駅前も整備が必要となる。その間の道路はどう整備されるのか今迄の説明には出てきていない。従来どおりの谷原交差点で環八に廻す道路だけで十分とは考えられない。地上部の道路整備構想があれば知りたい。

青梅街道インターチェンジによる環境問題が心配。排気塔からの排ガス、私達の孫の代に安心して生活ができる環境を残してやりたい。青梅街道にインターチェンジは不要。

40m道路など不要。20m強で、グリーンベルトにすればよい。それほど発展する街ではないし、また住宅街商業地というものはバスが人々をはねのけない程度の幅員で充分である。一般に整備とは道を広くすることというのは間違っている。日本の道のあり方はむしろ優れているのだ。かつてサルトルは「アメリカには道というものが無い」と言った。アメリカの道は車のためのもので人間のための道ではない。（アメリカのA・ジェイコブスの都市道路論をよく読むこと）

青梅街道インターが出来ると地元は地域が分断され、道路（私道等）数本は消え、商人は死活問題である。自然破壊が起きる。

インターチェンジ不要。費用対効果を考えてもメリットがないし、地域住民の健康問題、環境問題に大変な問題がある。

地上は現在のままで。

地域分断、排気ガス汚染、騒音・振動など地域住民として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。

我が家は開削部分になり、立ち退きが予想される。今まで40年あまり平和に過ごしてきた暮らしが取り上げられる訳である。最高の懸念である。何故いくらもメリットのないインターチェンジ設置などをとなえて我々の生活をこわしてしまうようなことが正当性があるわけがない。

皆さん反対されてます。

青梅街道インター建設に伴う様々な問題。換気塔建設による汚染ガスの排出。（冬の北西風時よりも夏の南西時に排出ガスが塔頂部より地表側に降下し、上石神井駅周辺に滞留する恐れがある。インター建設に伴う周辺交通量の増加、事故のリスク増大。インター建設による地下水脈への悪影響。青梅街道自体の交通量が急増することへの懸念（同道路は大地震等大規模災害時の避難道路にも指定されており、こうした道路へ過大な交通量を誘導するような施策は理解し難い）

自宅前の公道の混雑。

排気塔からの汚染された空気が付近の住民の健康を害するのでは。

地上部の都市計画案については廃止、又は「縮小」にしてほしい。

健康上の被害。

青梅街道インターできると町の分断、環境の悪化が悪くなる。

周辺道路。(細い道路が抜け道となる可能性についての検討)

青梅街道 I C が出来た場合の空気、緑の環境問題。生活道路の交通量の増大。

安全面及び地域の発展の為十分に配慮して進めて欲しい。

老人が増える時代に本当にこのような変化が必要なのでしょうか。子供、老人にやさしい環境を願います。

車社会から、人間本来の生き方をもっと考えるべきだと思います。

外環に反対です。

その他自由意見

くれぐれも換気塔の排気が心配。できれば、換気塔建設には反対したい。どうしても作るのであれば 80% カットではなく 99% ~ 100% もカットできないか。ナノテクを駆使して努力してほしい。電気自動車等の NO 公害車の普及も必要。

この地域の空気をこれ以上汚さないで欲しい。空気から 8 割以上のものを、体にとりこむというのに空気は選べないのですから。

インターチェンジ設置は絶対に反対です。絶対に立ち退きたくはないです。ずっと住みたい。

インターチェンジ設置反対。

練馬は賛成、杉並は反対となっているが利便性だけが町を発展させるものとは思わない。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。

青梅街道インターチェンジの対しては、全く作る意味がないと考えます。杉並区の反対を受けて " ハーフインター " に計画変更なさいましたが、大気圏も地下も (水の問題) も区分けできるわけもなく、環境への影響は必至です。子育てしやすい練馬が、子どもたちをもっとも育てにくい練馬に変わってしまいます。インターができるなら " 越す " と決めている人も多く、既に断行された方もいます。工事期間中も住むことは相当に危険で、健康、環境に悪影響があることは否めません。

「閑静な住宅密集地域にインターチェンジを作る」という発想が信じられない。利便性だけのために「住民の幸福を守る」立場の行政が住民の故郷を奪い、幸せを奪うなんて。インターチェンジ絶対反対。造らないで下さい。

もう少し大まわりして建て込んでいない所を探してはどうですか。

地上道路は必要ないと思う。

もっとくわしい情報を提供して欲しい。1 兆 24 億円をかけてつくる必要があるとはとても思えない。

国の道路行政と都市計画が悪すぎる。住民をバカにしているのではないか。

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。

絶対反対。

上部道路を作るな。

そのものに必要を感じないので絶対反対の意見です。

国の借金を無くすこと。

排気塔を作るとのことだが、フィルターは十分考えてほしい。排気が完全にクリーンになるような構造にすること。

この問題に対する地元の意見を聞く機会を、多くの住民が参加できる土曜、日曜にこの上石神井の地区で開催して欲しい。もっと地元の意見を聞くべき、練馬区は地元の開催に反対していると国交省から聞いた、もっての外だ。

換気塔の位置は青梅街道に近くに持っていくべき、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。

外環道路を作ることにまず反対します。

外環は大深度地下で青梅インターなしを希望する。

ハーフインターチェンジ等中途半端なインターは税金のむだ使いです、是非中止してください。

今の計画線は制定当時は非常に政治的に決定されたように聞いている。それにはこの場所に道路を作らなけ

ればいけない理由はないということ。(一番最初は練馬区、杉並区の区境を通す予定だったと聞いている)もう一度計画線を引き直し、もっと効率のよい道路を作ること考えるべきであると思う。地下方式でもヒートアイランド現象がおきるのはないかと大変心配している。

今は良い意見はうかびません。

杉並区の場合は住民と区との足並みが揃っているようだが、練馬区については区の意見が地域住民の意思が地域住民の意見を代表しているとは考え難い。もっと木目細かいメッシュで捉え、本当に外環道近傍の区民の意見がウェイト付けされて反映されるようなプロセスも考えて欲しい。

止むを得ない。

オープンハウスには練馬区の職員も来て説明すべきである。パネル、説明共にわかりやすかったが環境問題からいくと外環は反対。万一、地下に外環を作り地上部街路を設けざるを得なくなった時は、車が通り抜けできないような工夫をすべきである。

環状八号線の交通量から見て外環の必要性は重要であるが、十分な期間と説明を行って近辺住民の了解を得て欲しい。

青梅街道インターをやめれば、直ぐに大深度の外環に着工できるのではないか。

計画が決定次第早急に事業化。

車の運転で長いトンネルは非常に疲れます。便利のみの外環は必要なしです。

地域の懸念に対して具体的なデータ(推定)提示していただきたい。

地域の意見を尊重して促進するよう希望します。

直接外環にかかる者としては、早く結論を出して欲しい。身動きがとれない状態で困る。

一日も早くお願い致します。

車が多くなり狭い道路(路地)入って来て危険です。その為に道路を広げてほしいと思います。

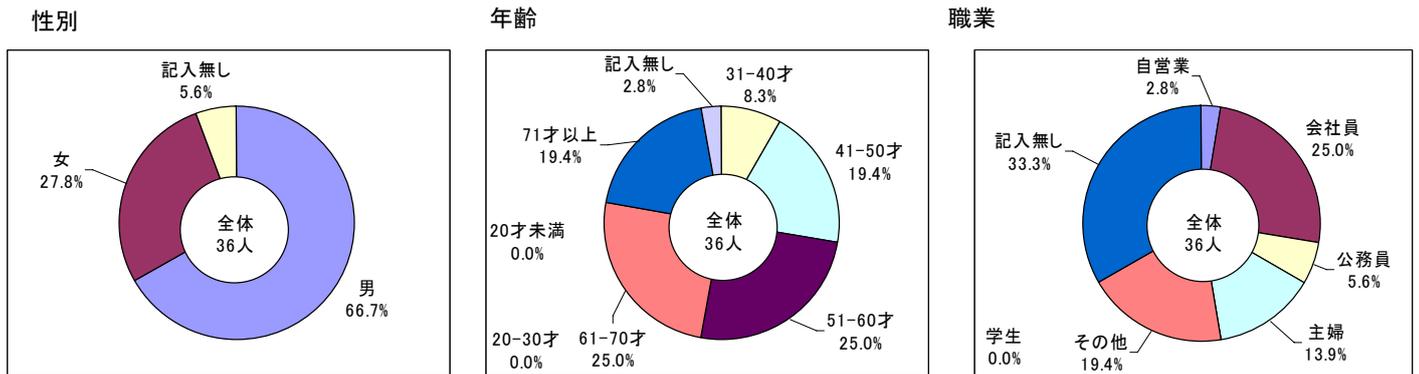
換気塔が近くに出来るので外環計画については賛成であるが説明が不十分で不満足です。

■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：練馬区 泉新小学校
- ◇日時：3月11日（土）10:00～12:00
- ◇来場者：68人
- ◇回答者：36人

◇アンケートの結果概要について

回答者属性



インターチェンジの設置の有無について

- 東京外環道路は大都市には是非必要である。しかしながら既存の施設との関係ではきわめて複雑、調整が困難。数年前に計画された大深度では現在の方法では最善ではないか。
- 全て地下方式なら全く問題ない。
- 事故時の対策を確実に立てて貰いたい。
- 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。
- 早期実現になると考えれば良い案と考える。
- 毎日が車の音で、寝れずにいます、又道路が、せまく行きかう事、出来ずにいます。火災や急病人が出たら助かる人も助からないと心配しています。税金の無駄使いをなくして早く安心して暮らせるように、又、家がヒビわれてこまっています。どうか宜しくお願いします。
- 地上の件、車道、歩道、緑地。歓迎。
- 現代にかなった計画と思います。早い着工を希望します。
- 大深度地下化賛成。計画スピードアップしないと目的が達成できない。
- 早く進めてください。
- 大深度地下方式でやらなければ、何年後になるか分からない。とりあえず、東名までこの方式で行ない、中央・青梅街道等の枝路を計画した方が良いと思う。
- 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。早く完成できるので良いと思います。
- インターチェンジがハーフでは、全く意味がない。従って車社会が円滑になるよう努力されたい。
- 良いのではないのでしょうか。
- 大泉ジャンクションの地下化について、八の釜の森の保全、地域分断の解消といった点からもメリットは大きいと思われるので、ぜひ、前向きに検討して頂きたい。
- 大深度地下、外環計画、現在、自然災害が多いに聞かれる中、地下を掘るといっただけでやめてほしいというのが考えです。しかし計画がある以上、みんなが納得いく充分かつすみやかに実行してほしい。
- 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。
- 昭和 41 年の都市計画が何の変更もなく、どうしてそのままなのか。昭和 41 年の現状とは全く環境が違うので、そのままがいいのか。地下化について再度検討してほしい。
- 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。設計工事がまだ固まっていないのですから、いろいろ考えるように今の技術で出来ない事はないと思いますが。これで決まっているようなことではなく発想の転換が必要と思います。
- 早く着工して下さい。
- 大深度だけで「早く安く」を貫くためにも上部に道路を作ったり、青梅街道にインターチェンジを作るなど無駄使いをやめること。

- 騒音、公害など環境保全に有効。
- 大変いいことだと思います。(地上が理想だが、住宅がぎっしり詰まっていたら仕方ないだろう)
- 計画をスムーズに進めるために良い計画案だと思います。
- 外環を通すことに反対です。例えば私の地所、小さな住宅でも4千万も出して購入したのに、道路の為に、国の税金が不足にもかかわらず私の家では三角(2坪)に取られてしまう。この道路側にずっと住むにあたり公害のことでとても心配あり。出来たら、代替地を用意して欲しいです。

地域の課題について

- 既存のインターチェンジを見ていると拙劣。車が渋滞するのが当たり前と思われるようなものもある。インターチェンジを点として見るのではなく、地域を面として交通車の流れをとらえて欲しい。
- 地下化する。
- 高速道を計画する以上、ICは必要。
- 必要である事は理解できる、しかし、地域への負担が少しでも小さくてすむ計画にしてほしい。出来ればジャンクションの地下化を再検討してもらいたい。
- OKと考えています。アクセス環境から、必要な位置と思います。
- よりよく使用出来る安心した計画をたのみます。
- とりあえず、東名直結で行う(インター無し)。その後必要に応じ考える。
- よく分かりません。
- 設置して初めてスムーズな通行になる。必ず作ってください。
- 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。
- 青梅街道のインターは杉並区側も必要と思う。
- 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。青梅街道インターは全く不必要。
- 外環道を通す以上はICは各道路と出来るだけつなげた方が良い。
- 当然インターチェンジは、必要である。ハーフはだめ、フルにして下さい。
- どちらでも良いです。

大深度地下を活用した外環計画について

- 新トンネルの設置について既存の設備、十分研究して改良して欲しい。悪い例：環八、井草トンネル、トンネルに閉じこめられていつ出られるかわからないことがある。
- 立ち退き住民への十分な説明がなされていない。補償はどうなるのか、代替地は現在同等以上を与えるべし。築30年以上の補償は何%。
- 周辺一般路の整備。
- 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。
- 夕方の渋滞の減少、アクセスの効果UPが見込めますので、早急を実現して下さい。出来れば、向こう15年で開通計画して下さい。
- 途中でやめる事なく最後までお願いします。説明ばかりでは困る、早く願いたい。
- 大泉の住民としては、現在は最悪である。しかし、延伸工事を考えると私の人生も終わってしまいます。影響を最小限にするには地下方式しかないと思います。
- 生活道路が現在の状態は、すごく危険が多い。大きな事故も時々起きております。
- やるのかやらないのかは、はっきりして欲しい。上石神井駅前のような中途半端は避けたい。
- 八の釜憩いの森、湧水の保全、目白通り、北園の行き詰まりの道路の早期延長。
- 目白通りのすぐ左にできる交差点は、全く危険な構造となっている。関越道の出入もあまりにも渋滞が多くなることが予想される。
- 外環が途中で止まっているため、大泉IC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。
- 現在の住居が計画の中にある為、改築等、手をつけられずにいます。出来るだけ早く進めて欲しいと思います。

その他の自由意見

- 工事後、地下水に断水が起こらないようにして欲しい。井戸水、流水が止まらない。地下水の保全。地上部は環境改善のため緑地を大きく取り、車道は最低の生活道路に限ること。現状のままでいくと交通偏重から現在の環八や環七の二の舞になり、心配である。車道にはして欲しくありません。車道になった場合、オート

バイが走り去ることがあるのでは。単なる走り去り、遊ぶための道路にして欲しくありません。

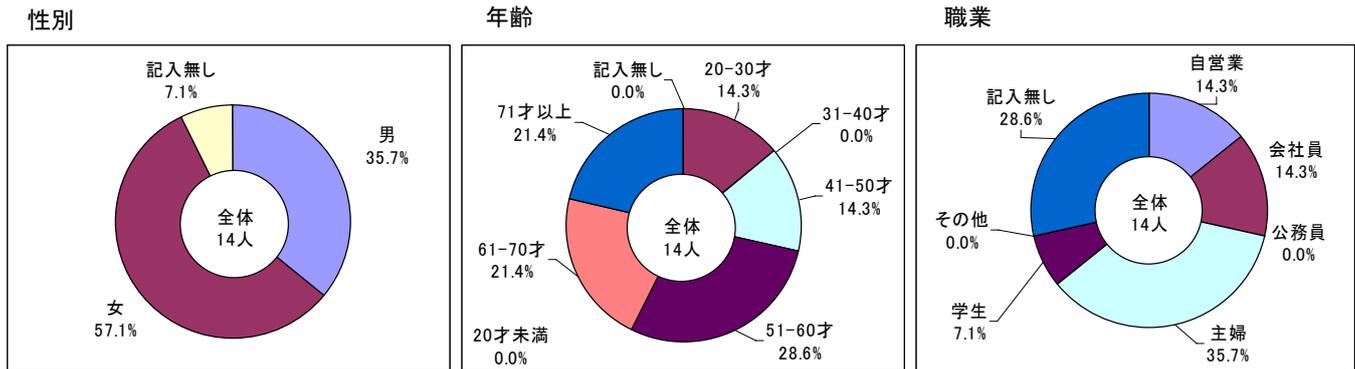
- 環境問題にする前に、立ち退き住民の対策をまず第一に考えて欲しい。代替地無しでは話は進まない。石神井公園駅前の都営住宅の方々に固有地、都有地へ移ってもらい、立ち退き住民に都営住宅の土地を開放する事。
- 計画を立てた以上、長期の放置は困る。
- 意見を聞くからには、一番大きな影響を受ける地域の計画案をとり入れた検討をして、その回答を地元が納得できる説明と、ともにしてもらいたい。作る事に反対がもう今の段階では不可能です。必要性も充分感じています、ならばもっとこの計画に真重を押しはかってもらいたい。宜しくお願いします。
- 外環が延長される事で、I C 出入口交通量の増減シミュレーションは、どのように考えられていますか。(減るのか、増えるのか) 青梅街道 I C の双方向への改善を。(大泉 I C ~ 青梅街道 I C への利用者もいますよ。環八より西に南北の道が、あった方がいいので。
- 今、私の三原台の所では年寄りが多いので、早くと願っております。今は、急ぎまして落ち着く事出来ず問答に書きました。宜しくお願いします。
- 地下道だけでなく、地上の部、道路と緑地を歓迎。一日も早く工事を。
- 国が決めた計画は結局は実行されるでしょう、我が家は立ち退きになっています。どんな説明を受けるより、これからの事を知りたい。いつ引越しか、どれくらいで買ってもらえるのか、それによって私たちの準備もあります。
- 外環は必要と思いますが、私個人の住宅は計画図から見ると転居が必要です。転居に要する費用が十分補償されるのか不明で将来の生活設計が出来ません。この状況で環境等については考え及びません。
- 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。目白通りの下を通す発想と工夫をして早期実現を図ること。
- 本日の説明会で意見に対し、全て検討するとか、考えますとか、意見を聞き流してるようにしか思えません。ぜひ、真剣に住民の為に実行して下さい。結論はすでに出来ていて、意見交換がすり合わせにならないようお願いいたします。八の釜をつぶさないように、最大限努力して下さい。
- 早急に着工して欲しい。年齢的にもかなり高い方が多いので、早く先のことを考えていきたいと思っております。
- 既に立ち退いている方も居りますが、代替地を与えたのでしょうか。高齢の為、他には移動したくないが早い時期に着工してほしい。
- 進めるならば早く方針を決定してもらいたい。
- 皆様の計画案は専門家の方々の案がおおいに見られる計画ですが、本来計算では予想されないことがおおいにあると思います。実際に生活している住民への対応はいつも「検討しています」「ご理解していただきたい」どんな時も犠牲になるのは我々住民です。これから、いろいろ、話し合いをしていくと聞いていますが、大きく変わることはあるのでしょうか。
- 1.目白通りの北園より早期延長。2. 大泉 J C T、I C の混雑化。3.八の釜憩いの森、湧水の保全。4. 周辺道路の整備。
- 事業化の決定の前に家の立ち退く対象地域の補償の説明が必要。事業化決定後では遅い。補償の説明が先にしてほしい。決定後、泣き寝入りするのはやだ。
- 平面では良く分からないので模型等作られたらどうでしょうか。
- 必要があるかどうかの住民意向確認を沿道の人々に対して行うべき。
- なぜ青梅街道 IC は、ハーフ I C になったのか理由を教えてください。石神井公園駅の改築が出来ないのは外環が高架式か地下式か、決まらないからだと聞いてます。事実ですか。
- ここまで計画が進んだら、早急に実現へ向けて実行すべきだ。70 歳を過ぎてから引越しなど、とてもたまらない。
- 地域への影響を最小限にとどめる為、環境、立ち退き補償。オール地下案の再検討をしてほしい。国交省の調査課長が否定的な発言をしていましたが、何が問題なのか、資金の問題なら、国交省の特別会計分を、その問題に充当して下さい。
- 外環工事は出来るだけ早く完成した方がいいと思う。交通の流れが良くなれば排ガス、騒音の問題が解決する。

■外環オープンハウスアンケート結果

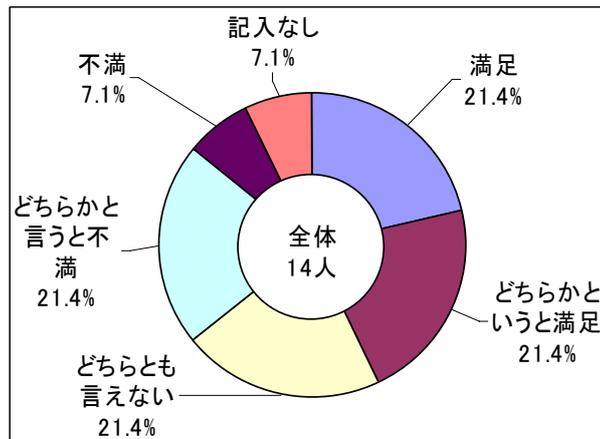
- ◇会場名：練馬区 泉新小学校
- ◇日時：3月11日（土）10:00～15:00
- ◇来場者：104人（意見を聴く会来場者含む）
- ◇回答者：14人

◇アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

- 何度か聞きに来たいです。
- 排気塔についての情報を出してください。
- 都市決定の経過年度を含め完成までの年月、治水対策として現在雨量をどの様に考えているか温暖化により雨量 200mmも考えられるが、その点如何か。
- 完成後の内容だけで、便利性だけが、その反面影響を及ぼす面も多いにあると思います。いろいろな面を知ってもらえるような本当の意味のオープンハウスであって欲しいです。
- 細かな計画案、報告。
- 立ち退き住民に対しての説明が無い。まず、最初に行うべき。
- 再三再四、連絡たのむ。
- 地下水に関して意見があるけれど、JR武蔵野線、地下鉄、JR東京駅など地下を走るインフラにおける地下水の現状を調査して、外環でも無事に建設できる事を証明して欲しい。環状8号線の完成によって地下道路と地上道路の組み合わせがどのようなものか情報を示すべきである。(分からない人は環状8号をながめればいい)

大深度地下を活用した外環計画について

- 良いと思います。
- 大深度は良いが、地上に出る部分が、大泉インター近くに集中しているので困る。青梅街道インターの半インター化のメリット、デメリットを検討したい。
- 大泉 I C、J C T から大深度に出来ないか。
- 影響が少ないので良い。

地域の課題について

- 退去の時期。
- 工事が始まれば、周辺の交通量も増すので、一般道の整備を前もってやって欲しい。
- 八の釜憩いの森の保全、湧水の保全は是非必要。その為には大泉 I C、J C T より大深度が必要と思う。
- ジャンクションと外環道の延伸部分の地下化を希望します。地域の分断化、大気汚染、騒音問題が軽減されると思う。
- 立ち退き住民、290 世帯の代替地をすぐ近くに手当するように。

その他自由意見

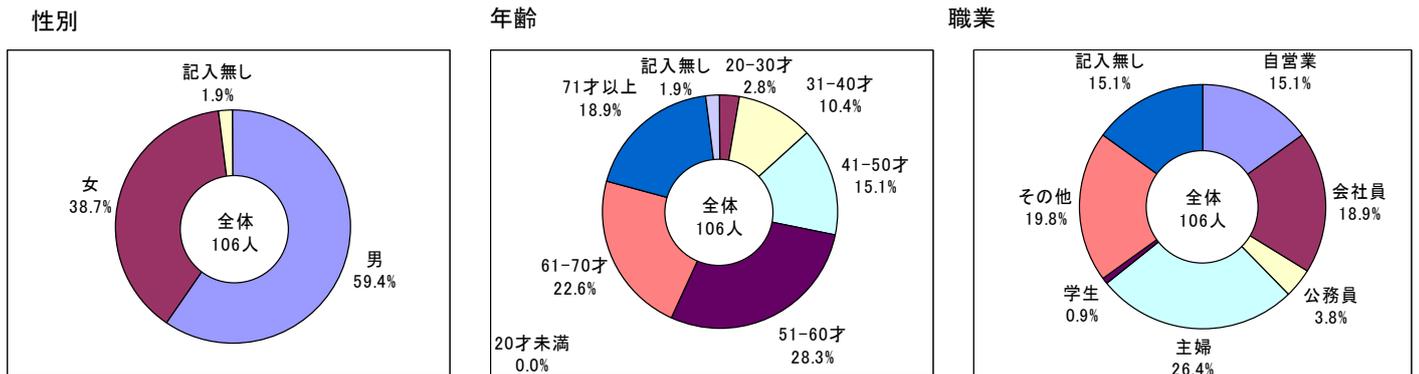
- 今までにない緑化された高速を見たいです。頑張ってください、ありがとうございます。
- 環状道路は是非必要。物流の分散化には環状道路が必要。
- やるのかやらないのか。立ち退き代替地に都営住宅の土地をあてる。築 30 年の住宅の補償は何%か。(この条件の代替地：徒歩 10 分圏内にスーパー約 10 件、駅まで徒歩 10 分バス停まで 1 分、急行停車、駅がこれから良くなる)

■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：練馬区 上石神井中学校
- ◇日時：3月12日（日）10:00～12:00
- ◇来場者：139人
- ◇回答者：106人

◇アンケートの結果概要について

回答者属性



インターチェンジの設置の有無について

- 所長は現在は計画は決定していない、外環計画のたたき台と言っているが、外環ジャーナルの表示では環境影響評価の準備書の直前まで進行している。
- 国が莫大な借金を抱えている中でこんな計画を進めることには反対です。
- 青梅街道 IC 無しが建設の最低条件。
- 大深度自体の危険性が十分に詰められていない。人口減、スローライフ、環境重視の観点から外環そのものに反対する。当然青梅 IC も反対。
- 大深度地下活用の外環計画は、ベストではないがやむなし。青梅街道インターは不要。税金の無駄遣い。練馬区の姿勢は極めて欺瞞的。誠意（住民への対応に）が全くない。国として、本当にハーフインターなるものが必要と考えているのか？
- 40年計画実現できなかったものを何が何でも外環をつくるというのはおかしい。練馬区長が来て住民の生の声を聴いてほしい。莫大な資金を投じて外環をつくることには大いに疑問あります。
- 不要。理由→現在既に工事中の圏央道、首都高で、機能を代替できると思うから。
- 公共の移動手段（電車、バスなど）を、既存のものを活用すれば、あえて新たに高速道路を作る必要はないと思う。
- 計画は住民との合意で進めるべきである。練馬区の意見を聴く会では青梅街道インターチェンジの議論に偏っているため、まだ十分に外環そのものの必要性の議論に至っていない。まだ議論が必要。
- やむを得ないと思うが、変形のインターは交通が混乱し、周辺住民は杉並区民と差別化されている。
- 地下をいじることは許されないことと思っております。
- 大深度地下は良いと思います。
- 大深度の地下水が汚染された場合、数百年もの影響があると言われるのです。ぜひ、やめて下さい。
- インターなし。地下水、大気汚染、振動など問題がなければよいと思うが、本日話を聞いて、地上街路、問題も曖昧です。少なくとも地上街路は、大深度地下を活用するなら不必要です。また、青梅街道インターも換気塔の問題もあり、いらぬのではないかと思います。
- 地上部はそうなれば当然廃止が前提である。従って、上部利用は中止を、青梅街道インターチェンジについては中止すべきである。
- 外環に反対である。「現段階では作るか作らないか検討中である」と言うのなら、まずそのことを質問すべき。練馬区のまちづくり条例にも湧水や緑の保全を挙げていながら八の釜の消失、石神井公園、善福寺、井の頭公園の池は水が抜ける。環境への決定的なダメージを与えるということは、圏央道八王子城の水涸れの現状を見れば明らかである。国交省のホームページはウソ。地下水のデータを出すように。
- 大深度地下道の外に側道を造り、地域の方の利便を考えてほしいです。

- 外環道東側の水質の心配、その他。
- 大深度に関しては仕方がない。インターチェンジに関しては反対。
- 必要なし。車社会はもう沢山です！！
- 大深度地下方式は本当に安全なのか。ここにも疑問は残る。
- 良いと思います。ただし、立ち退き対象者への補償は十分に作る。大地震に対する対策がしっかり立てられている必要があります。
- 概ね理解している。
- 地上部がそのまま（現在のまま）残るなら賛成する。
- 自然環境、生活環境を破壊する。外環計画そのものを廃棄するよう、提案します。
- 大深度地下については賛成。
- 大深度でも排ガス処理が必要となり、地下水脈への作用もある。
- 大深度地下活用はやむを得ない。地上道路は必要ない。反対。インターチェンジに関しては無駄遣い。反対。一部の人の意見だけではダメ。
- この質問自体、外環を作るというのが前提になっており、こういう質問はおかしい。外環の建設自体、反対です。
- 大深度地下法そのものに反対である。そして、地上への影響が「全くない」とは言えない以上、反対である。
- 不要なインター、道路は絶対に作らないこと。住民の意見を尊重すること。平野氏の言い訳は見苦しい。質問にはきっちりと答えること。
- 「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。即刻計画を中止すべきである。
- 練馬区の住民の代表、練馬区長が外環計画を賛成しているが、反対している住民が大勢いることを忘れてはなりません。16kmの外環計画には青梅街道インターチェンジは絶対いらぬ。
- 地下水、低周波振動、排気ガス等が心配。
- 地元住民のほとんどが反対している。青梅街道インターチェンジは絶対に付けてほしくないが、どうしてもと言うなら、大深度地下でやってほしい。
- 今後人口は減少し、車の台数、交通量も減少していくと思われる。それが分かっているのに、今さら大金（税金）を投入して道路を整備する必要があるのか？これ以上地球を傷つけてはいけない。
- 絶対反対。環境破壊、税金の無駄遣いになるだけ。
- 不必要！自然環境を破壊するな！
- 地下水、大気 etc.、何も良いことはない。反対である。
- 地下水への影響が心配です。
- 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。理由としては、数十 m という深度では、逃げるときに時間がかかり、逃げ遅れる人々が必ず出て来ると思われるため。
- 理想だと思。地盤が弱い土壌に、それを押しつけても良いのだろうか。水質検査といった地下水の予測のみならず、建造物の予測も見込みだけで「作りたい」の一方向的な説明ばかりを受けている。（これまでに三回以上は来ています）
- 青梅街道ハーフインターに絶対反対。大深度地下方式には賛成します。
- 環境に対する危惧はあるが、必要性が大きければ見直す価値はある。
- 災害時の問題について不安がある。
- 外環道計画に対しては仕方ないことと、消極的な賛成である。しかし青梅街道にインターを付けることは絶対反対である。その理由は何も青梅街道にインターチェンジを付けることによるメリットはなく、デメリットの方が多と思うからである。
- 地上街路整備については反対します。地上も整備するのであれば大深度道路にする意味がない。
- いらぬ！
- 必要なし（外環ありきではない）。外環計画自体の見直しが必要。既存道路網の整備を費用対効果で再検討すべき。
- 必要なし。
- 15年前に 1500 億円かけて建てた東京都庁舎が雨漏りで修繕費が 1000 億円かかると聞いています。血税である大金をつぎ込み、たった 15 年でこのような結果では、果たして大深度で外環道を造ったときに、安心して通行できる道路が造れるのか、そして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。
- 大深度地下での事故が心配。地上建築の安全が絶対なものが、地盤の緩みが心配。そもそも昭和 40 年代に住民の意見を聞いて計画したものかどうか、工事そのものが騒音、振動。
- 環境に大変悪影響を及ぼすと考えられる。大気汚染、地下水路、湧水、三宝寺池等、大事な自然への影響は大であり、破壊にもつながる。また地域分断にもつながり、これまでの両隣、親和が壊れる。どうか、「青梅街道インターチェンジ」作らないで下さい。
- 大昔の計画を強行する必要性はありません。国が重大な岐路に立っている現在、勇気を持って見直し、中止を検討していただきたい。
- そもそも外環道はいらぬ。

- この計画は全面的に大反対なので、大深度地下でも何でも反対。
- 大深度地下といえども多額の費用をかけて作る必要が本当にあるのか。全てを白紙に戻して慎重に検討すべきである。「地下なら安心」という安易な考え方が少しでもあるならナンセンスである。
- まあよい。
- インターチェンジを何カ所か造ることはコスト等必要以上にかかる。しかも他所と違い、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。車の渋滞を減らすことにもならず、逆である。
- 地下水への影響そして金がかかりすぎる、この二点で反対です。
- 地下トンネル内での交通事故等が大変心配。消防庁も地下 40m の大深度での事故（火災などを伴う大規模な事故）の場合、消防士の安全を確保した上での救助が困難としている。また首都直下型地震などを想定した安全対策が十分にとられているのか。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。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。
- 経費の面もあるかと思うが、大深度地下でよいのではないかと思う。
- 全部大深度で行けばいい。
- 外環なんていらぬ。地球環境を壊すな。
- 換気（排気）塔設置による影響が大であると思います。インターが出来ることには反対です。地元住民の意見を重視してほしい。
- 色々な条件の下では、大深度というのは仕方がないことだと思う。
- 地中をコンクリートで固めて、環境に影響ないと言ってしまふことにびっくりしてしまう。
- 反対。
- 本当はそれも作ってほしくはないが、都市の渋滞緩和のためには仕方がないと思う。ただ、IC については最小限、または必要ないと思う。なるべく環境や生活への犠牲がないように、全て大深度地下で、IC 無しで進めてほしい。税金の使い道としても、外環建設は多額の費用がかかるはず。利便性を考えた場合、外環整備する必要はあるが、費用対効果の率の悪い税金の使い方はしないでほしい。
- とにかく絶対反対。
- 必要だと思う。
- 大深度地下活用は技術の進歩もあり、計画立案時から 40 年くらい遅れたとはいえ、大変喜ばしいことである。20 年後、50 年後の発展を考えると、子供、孫の時代として、外環があって良かった、お父さん、おじいさんの先見性に感謝する、といわれるものにしたいです。
- 代替案を示し検討すべき。現在の計画案は国、都が住民の意見を聴かないで勝手に出されたものである。PI を今後行うならば、態度を改めて検討すべき。青梅インターは反対。
- 良いと思う。
- 早く作るべき。
- 百歩譲って計画自体の必要性はあるのかもしれないが、多くの人に利益があるものを、一部の地域住民の犠牲の下に行うのであるから、その犠牲を極力ゼロにすべく、「必要最小限」の措置でなく、「最大限に存分の」措置を施すべきである。
- 大泉 JCT より関町南のインターまでは、距離が近すぎる。杉並区は区長、石原伸晃議員が反対。その結果、出入口が出来ず、練馬区側だけに作る？また、吉祥寺通り関町 2 丁目交差点から狭い道路を車の流れが増えるのはどうするのか？それこそこの道を広げるべきが先決だと思う。ケヤキの並木道もともかく、地元は納得がいかない。
- 地震・水脈のことを考えると、大賛成という訳にはいきませんが、インターチェンジ（青梅街道）を設置しないという条件であれば、敢えて反対はしません。
- 青梅 IC は、中央道方向へも行けるようにしてほしい。掘割り方式の方が大深度より安全だが、渋滞の現状を考えると、大深度でもやむを得ない。早くやった方がよい。上部道路についても早く着手し、街並みをきれいにしてほしい。西武新宿線の高架についても早くしてほしい。
- 大深度地下方式には賛成ですが、それをもっとうまく説明して欲しい。昨年秋から半年経って大分理解されたようですが、今のままでは時間の無駄でしかない。いま外環事務局は無駄な時間を極力省くことが重要になってきたのではないのでしょうか。

地域の課題について

- 国交省前大臣、石原信昭氏が荻窪タウンセブンの選挙演説でゼロインターを公約した。故に青梅街道 IC 設置は公約違反となる。この確認請求訴訟で争う。
- 全く不要であり、反対である。
- いらぬ。
- 絶対反対。
- 必要ない。地上部で生活している人への影響が大きいため。練馬区は住民の考えを良く聞いてから、方針を決めるべきである。
- インターチェンジは全く不要であり、断固反対。 ①設置しなければならない理由が理解できない。利便性

だけで、また訳の分からない経済性なるもので理解できるものでは到底無い。②投入される税金、それに見合うメリットがあるとは思えない。10年後交通量は本当に増えるのか。少子化を考えれば、インターそれもハーフインターなるものの必要性は全く理解できない。

- アセスの数値が基準内であるといっても、生活圏が分断され、環境悪化につながることに変わりはない。
- 青梅街道 IC は不要。整備当事者である国が「練馬区が IC 必要といっているからつくる」と考えているのであれば、国、区ともに地元（関町周辺）の意見に従うべきである。現状では無視していると思えない。なぜ関越方面のハーフ IC なのか。区民にアンケートを取ったのか。練馬区民ならば東名方面のハーフを望むはず。
- 必要ないと思う。むしろ害があるので絶対反対です。
- 青梅街道インターチェンジは必要ない。必要を感じない。環境を保全して住みやすいまちづくりが必要である。
- 青梅街道インターチェンジは変則で、交通の混乱を引き起こす。
- インター不要。外環は高速だけをつなげばよい。
- インターチェンジ大反対。
- 青梅街道インターチェンジは絶対反対です。
- 是非、やめて下さい。
- 大気汚染、騒音、振動、善福寺公園や石神井公園の地下水の問題で心配です。
- 青梅街道練馬側は必要性について、納得いく説明はない。残念である。地元のとは、計画地を最優先すべきである。
- いらぬ。
- 片側だけだそうですが、杉並区の方にも付けるべきです。反対はあっても、反対の人はどこの高速も走らないのですか？
- インターチェンジ反対。
- 必要なし。車社会はもう沢山です！！
- インターチェンジは必要ない。環境破壊によるデメリットを消すだけのメリットなど何もない。
- 青梅街道インターチェンジでは東名側への接続も必要と思う。多額の投資をするのだから、それを活かすため、また利便のため。
- ハーフインターとは次の世代の人々に何のために不自然な構造にしたのか、と笑いものになるのでは？
- 反対する。公害になる。
- 外環延伸そのものに反対しますので、全く不要。
- 青梅街道インターチェンジ案は杉並区側の反対で関越方向のみであり、そんな中途半端なものを 1000 億の費用、及び住民の多大な犠牲の上で作る必要性はなく、反対。
- 青梅街道 IC はフルでもハーフでも害だけあって益なし。
- 反対。利用者は少ない。無駄遣い、環境に悪い。
- IC 以前に、外環そのものに反対です。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。
- インターチェンジを設置するための、犠牲（立ち退き、排ガス公害）をはらってまで、設置することはない。
- 青梅街道への接続の必要性を感じない。
- 青梅街道インターチェンジの設置には絶対反対です。
- 青梅街道 IC について。「いつの間にか関越方面のみのハーフインター」ということになっているが、このハーフインターは意味がない。外環道は関越道とは別料金となるはず。誰がわざわざ料金を支払ってほんの 5km そこそこの外環道を利用するか？練馬区がインターを設置したくてしょうがないからこの計画が持ち上がったと思えない。あきれてものが言えない。
- 必要なし。
- インターチェンジは不要！大泉に IC があるのにわざわざかか離れていないところに IC が本当に必要なのか？練馬区は地元のアンケート結果（90%以上反対）を尊重されたい！
- 青梅街道に大泉方面の IC は不要である。青梅街道周辺からは 500 円を払って外環を利用する車は少ない。
- 青梅街道インターの設置には絶対反対です。インターは効果が限定的で費用やデメリットを考えれば、設置することには反対。住環境への影響が大きすぎる。街が破壊されてしまう。（大気汚染、騒音、振動、低周波、渋滞、事故、治安等）
- 大泉インターチェンジに近く、一方方向のみの通行可能なインターチェンジは必要ない。
- インターチェンジが出来た場合、外部からの犯罪者の流入が容易となり、また逃走も容易となるため、当該地域の犯罪発生率の増加が心配である。
- これから少子・高齢化が進むので、必要ない。排気ガスは、身体に影響を及ぼします。地元住民には大迷惑だ。作りたい方々はわずかな利益のために死の商人のようになりたいのか？
- 青梅街道ハーフインターは絶対反対。地元住民にとって何のメリットもなし。
- 必要ない。（メリット不明） 住民以外の方にもメリットが小さすぎる。
- IC の数が少ない。もっと増やすべきである。
- 必要ではないか。

- 地域社会の破壊をもたらすだけで、かける予算とそれに見合うものがほとんど期待できないと思うためである。
- 反対します。利用者が多いとは思えない。交通渋滞は必ず起こる。
- 必要ない！
- 必要なし。
- 必要なし。
- 環境破壊、健康への影響などたくさんの公害をもたらすインターチェンジは絶対にいりません。住みやすい美しい地球を未来の子供達に残して下さい。
- 排気ガス、大気汚染等の健康害。車利用を少しでも少なくして行く方向へ。
- 絶対に反対です。いくら立派な資料を提示されても、実際に住民に不利益なことはごく小さく、分かりにくく書かれており、とても納得のいくものではありません。住民の意志を無視した練馬の動きに大きな失望を感じています。杉並は反対しました。何故練馬は反対してくれないのですか？
- ①の理由から反対。
- 外環延伸そのものに反対です。
- 絶対必要なし。特に片側だけの欠陥インターなど絶対設置してはいけない。
- 必要性のないインターチェンジ設置は大反対。費用の掛かる工事をして、環境を悪くすることはないと思う。
- 必要なし。あまりにメリットが少ない。税金は住民のためにあるのでは。
- 青梅街道ハーフインターチェンジの設置には反対です。有識者会議の提言を尊重すべし。首都圏高速道路網整備は、関越、中央、東名、第三京浜との JCT で十分である。生活・環境破壊は最小限にすべきである。
- 青梅街道インターチェンジは必要ない。
- 不要。中央高速と結べば良いのでは。途中でインターチェンジはいらない。
- いらないと思う。大気汚染、環境の破壊になるから。
- 必要なし。
- 外環道は必要ないと考えているので、インターチェンジは当然いりません。
- 広域交通の持続が、外環全線開通の目的なら、JCT だけで十分である。青梅街道インターは新たな交通集中を招くだけであり、環境破壊以外の何ものでもない。
- 現在設置の場所が特定されているので環境その他で賛成できない。
- 青梅街道インター必要なし。設置反対。
- 外環いらない。インターチェンジいらない。
- 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。
- 外環道路がいらないのに、なぜインターチェンジの設置を考えなくてはならないのですか？絶対反対です。
- 絶対反対。
- 青梅街道インターチェンジは絶対に反対です。交通渋滞、排気ガスにより住環境が悪くなる。自宅の真後ろに計画されているので、他の IC 建設予定地と違って住宅が多い地域なので、こんな住宅が密集している所に建設するな。
- JCT と一体化している IC はともかく、青梅街道 IC は住宅街のど真ん中であり、交通量の変化の予測値を見ても整備しない場合を比べて 0.1 万台しか変わらない。たかがそれだけのために住民に犠牲を強いて、1000 億、2000 億という多額の税金（住民のお金）を使うことの必要性が分からない。青梅街道 IC は必要ない。
- インターチェンジ設置には反対です。
- 必要なし。
- 青梅街道 IC は不要。
- 地元の意見が設置必要と集約されないと、着工できないだろう。
- O.K.
- 真に外環が必要であれば、NO インターで進めるべき。(元) 大臣が決めたことをゼロにすることは？
- IC はあった方が良い (便利になると思う)。
- 多く設置する方が良い。
- 将来的に見て、交通行政は地域住民の声も必要ですが、必ず賛否が出ます。地域エゴも出ると思います。いずれの方々にも利害がかかるものですから、公平な判断で決定されるものでなければならぬと思います。
- IC の数が多すぎる。青梅街道は不要。
- 練馬区の地元住民の 90% がインター設置に反対をしています。杉並区は 80% の地元の人が反対をしていることを考慮し、インター設置をとりやめました。杉並の地元住民以上の反対があっても練馬区 (東京都、国) はインター設置をこの先、押し進めるのですか。それでは地元の意見を聴き、採り入れてくれたことにはならず、住民のためのまちづくりではありません。ハーフインターチェンジなどインターチェンジの機能をほとんど果たさないものであり、税金の無駄遣いです。練馬区民にとって中央道、東名に向かえないハーフインターは何のメリットもありません。大泉周辺の混雑解消を目的とするのなら、大深度の外環を通すだけで十分です。ハーフインターは必要ありません。
- 青梅街道 IC 周辺の交通事情 (渋滞のこと) をよく知っている住民には、利便性や防災が脳裏に描けるほど生やさしい渋滞ではないようです。その渋滞は外環を通せばきめんに解決するはずで、つまり IC 無しの外

環をまず作ってしまい、その結果をみて改めて IC を見直すべき。

大深度地下を活用した外環計画について

- 2032 年の完成（供用開始）までの工事に伴う影響を非公開。
- 排ガス、騒音、交通事故。
- 以前から述べているとおり。
- 水質（浅層、深層）。
- ①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。 ②完成した後の環境破壊、騒音、空気汚染、交通渋滞、特に住宅地域への迂回車両の進入、これらについて練馬区は考えているのか。全く見えない。
- 地元が反対圧倒的なのに、何故青梅 IC をつくるのか、納得いかない。
- なぜ IC と換気塔を同じ地域でセットにして提案してくるのか理解できない。区として地元（関町）住民のことを大切に考えるのであれば、なぜ換気塔を他地区に移すような提案が出来ないのか。今日の説明でも、換気塔は IC で発生する排ガスだけでなく、途中のトンネル部の排ガスも誘導して換気塔から排出すると言っていた。ならば逆もできるはず。トンネル部の中間地点に換気塔を設置し、IC で発生する排ガスを換気塔へ送って排出すれば、IC 付近に換気塔まで作って二重の苦しみを味わう地元（関町）に負わせる必要がなくなるはずだ。そのような全体調整こそが、区民の方を向いた行政というものではないのか。
- 環境汚染。
- 練馬区は独自で住民に説明を行うべきである。
- 区役所の道路行政が非常に不満である。生活道が寸断されており、災害に際して非常に危険である。
- 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。
- 地域の分解、商店街が無くなります。
- 住民の声をどこまで伝えたら、外環の中止が出来るのか分かりません。住民の 90%が反対しているのですから、検討してからなどと返事をしないで、中止の方向で検討すると約束して下さい。
- インターチェンジ、換気塔建設予定地の北東 250m 地点の 8 階建てマンションに居住しています。二酸化窒素 (NO₂)、SPM の「予測値」が 20m の高さ（換気塔と同じ）のマンションの住民には、基準を超えていると思います。病気が出てからでは遅いのです。予測値は 1.5m になっています。これは住民としては容認できません。3～5 年と住んだ影響も含めて、時間軸も示して下さい。
- 外環は街こわし。練馬の自然を破壊するな！
- 中心地のため、絶対反対。
- 反対なので懸念される課題はありません。
- ①排気ガス ②美観 その他色々
- 練馬区の住民無視の姿勢、都、国交省の理念の無さ、外環が整備されても車（自家用）を利用しない住民にとっては公共交通（バス等）の整備、生活道路の改善の方が必要度が高い。
- 現在私達は大きな迷惑を受けている。いつまで続けるのか？際限なく検討を行っていくのか？
- 上石神井商店街の破壊になる。
- 自然環境の破壊、生活環境の分断・悪化を招く本計画には、賛成できません。
- 確かに都全体としては環八の渋滞解消に効果が大きいと思われるが、交通容量に余裕のない青梅街道に作る必要はなく、特に杉並区側の善福寺公園等の地下水系の切断等環境悪化が懸念される。
- 地上部街路が出来ると我が家は消されてしまう。
- 外環は大深度地下だけで十分。
- 外環はやめて、用地は予定通り買収し、または既存の道路を利用し、LRT を敷設し、芝生軌道にし、少しでも温暖化解消に寄与してほしい。道路はやめてほしい。
- 外環が出来れば中央道、東名道と繋がり、便利になるという意見もあるが、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。
- 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、周辺への様な影響があるのか。
- 本日もらった資料（本日に限らず以前からずっとそうだが）は信用できない。対策を立てることにより悪影響が最小限に抑えられる「予測」が立てられているが、この予測が立った根拠がしっかり理解、納得できない以上、カラフルな資料をいくら作っても無駄である。地元住民に今後重くのしかかってくるであろう負担に対する懸念は計り知れない。
- 道路の分断、排ガス汚染、騒音、振動、工事による事故、増税 etc.多数あります。
- インターができ、換気塔が出来たら、子供達の健康は守れない！！「影響が少ない」ということは、「影響がある」ということ。
- 全てが悪化する。
- 外環とインター、地上街路、駅前整備の四つの問題は区別して問題を検討すべき。（上記では駅前整備のみに

賛成という人が多いはずでは?)

- インターチェンジに伴う排気塔も絶対に必要ない。
- 排気ガスによる健康被害が心配である。
- 外環の必要性よりも、既存の道路整備（バリアフリーなどの安全面での配慮など）の方が、住民全体の利益になると思う。道路はもう充分です（これ以上事故を起こさないで!）。練馬区は、他の杉並や世田谷のように、産直野菜の充実、その方向性に向かうべきだ。イメージ通りに!
- 環境問題・排気塔の位置が心配。
- 立ち退きを要求されそうで、いままで 40 年以上を費やして作ってきた地域社会を離れることのデメリットは大きく思われる。
- 地域にとってメリットはほとんどない。環境の悪化、健康被害が懸念される。
- 上部道路もいらない!
- 環境悪化、特に SPM、低音騒音の影響が大きい。
- 悪影響ばかり。
- 大深度で通るなら十分問題点を吟味して作るのはやむを得ない。火災が起きたとき、地震の時の不安があります。
- 地盤の沈下、交通量の変化、環境の悪化。
- 健康被害、地域の風土・文化の破壊、壊すのは簡単ですが、再建するのは大変です。
- 地域開発は外環とは別問題である。
- 特に私達の近くに換気所が出来る予定になっているので、今後、次の代になり、子供達の影響を考えると、とてもこの計画は進めてほしくない。
- 青梅街道の一層の渋滞化、環境悪化について深く心配している。地元のことだけでなく、主要道路の機能が損なわれる心配大。ケヤキ並木も 5 年、10 年で出来るものではない。
- 距離的に考えても、コスト的に考えても、大泉～青梅街道間は短距離過ぎるし、青梅街道が麻痺する。
- 莫大な金をかけて 500 世帯以上の住民を立ち退かせて環境を破壊してまで必要な道路とは思えません。絶対反対です。
- 青梅街道インターが出来て、1 万 2 千～5 千台の車が流入すれば、生活環境、自然環境の破壊は必至。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。また、インターの直近では、インターに出入りする車の排気ガスで大気汚染も悪化する懸念があるが、対策は示されていない。
- 道路、車が方向的に動くので、近隣に住んでいる者については非常に心配である。
- 環境への悪影響、騒音、景観、どれをとっても心配です。駅前整備とは分けて考えて頂きたい。
- 説明会を行うことにより、「地域の方々とは何度も話しました」という考え方にするつもりですか?
- 空気が汚れる、騒音被害、振動、地下水源、地域生活の分断、交通事故の危険他。外環はいらない。インターもいらない。
- 換気塔からの有害ガスの影響、高い換気塔ができることによる日照の問題、騒音、振動、地下水、全て基準値ギリギリであること。何でも基準値内に収めればい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。
- ごく近くに排気塔が二基立つとの由に、自宅地帯全体が汚染される恐れが多い。
- 大気汚染。
- 長期工事による周辺住民への影響。
- 現計画は「外環ノ 2」が決められておりますが、大深度を基とする計画であるならば、まずこれを白紙に改めて、本線重視で決めるべきと考える。すなわち、地上部は必要ない。
- 例えば騒音対策で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。
- 3 月 1 日の区報に「練馬区長は人と環境にやさしい街を作ります」とあります。区長は人と環境にやさしい区というものがどういうものか、もう一度考えて下さい。千川通りが拡張し、青梅街道がインターが出来るために更に渋滞し、排気塔等が建てば、関町南周辺は排気ガスが充満し、第二の大泉ぜんそく地域になりかねません。そのような計画を押し進めて、人と環境にやさしいまちづくりと言えるのでしょうか。是非ハーフインターの計画は取りやめて下さい。関町南・上石神井南地区を人間の住めない場所にしないで下さい。

その他の自由意見

- ほとんどの住民が反対しているにもかかわらず、業者の意向に沿い進められている。
- 外環ありきだったんですね!
- PI 協議会や説明会でいくら意見を言っても、疑問点に対する答えはなく、見せかけの民主的なやり方についてほうざりしている。もっと真面目に民衆の意見に答えてほしい。
- 今日の会場は寒い。高齢者が多く来ているのだから、暖房が入る会場を用意すべきだ。風邪をひく。
- 地下水に関するデータ (p.35 以下) 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。古銭（？）三への質問の回答資料も送付を希望。

- 練馬区の不誠実な対応は、極めて問題である。
- 莫大な資金を投じて外環道を完成することにどれだけの意味があるのでしょうか？環境に優しい自転車をもっと駅前におけるような根本的な交通施策を考えてほしい。車より自転車で暮らしやすいまちづくりを。
- 「計画段階」について：「将来交通量について」（H.17.9）では H32、H42 で推計している。これらはともに将来の走行台キロのピーク年に合わせた数字である。H42 年以降は減少し、H62 年は現在（H18）と全く同じ数字になっている。なぜピークで予測するのか。国土整備はピークに合わせて進めるというのが国交省の基本方針であるのなら、まずそれを明確にすべきだ。「進め方に関する提案」について：「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。
- これほど反対意見が多いのですから、青梅街道インターの計画をまず中止して、大泉周辺の環境が良くなるように、別の形で案を考えたらいいと思う。また、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。
- 意見を聴く会を開いた中で少なくとも青梅街道インターについては反対であるということは明確である。国交省は「意見を聴くだけの会」で終わらせるのでしょうか。地下水に関する詳しいデータがほしい。
- 放射状の高速道の連絡道がないので、各ジャンクションを深度地下で結ぶのもやむを得ないが、まして、片側インターの発想はどうして出来たのか不可解だ。
- 青梅街道インターを国、区が作ることに大変疑問を持つ。
- 外環全体に反対。今ある道路を整備して下さい。
- 練馬区の姿勢に対して、憤りを感じます。地元、関町南一丁目の意見を良く聴いて。青梅街道インターは絶対反対です。
- 国土交通省の調査課長さんへ。質問させていただいた兒島ですが、「環境基準に収まっている」と返事がありました。環境基準そのものに疑問を持っているということをお願いしたのです。微量でも影響あることが分かっている。環境ホルモンに対して、またあらゆる病気の原因になり、病気の原因が特定できないことを踏まえて、絶対外環を作ることは反対です。
- NO2、SPM が本日記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。これが安全だと確信し、安心できない限り、換気塔の建設、ひいてはインターチェンジの建設には反対せざるを得ません。24 時間 365 日、子供も含めて何十年も住み続けなければならないのですから。
- 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。谷原交差点付近もお願いできればありがたい。
- 外環はいらない。これ以上住民を苦しめるな。外環を作るということはまだ決まってないというウソの姿勢は取るべきではない。
- 立ち退きされる方には十分な補償を。みんなのためです。このところをお考え下さい。
- 資金の一番少ない取り組みにしてほしい。
- 行政区分は違うが、隣接区との話し合いもしてほしい。
- 外環必要なし。必要ない、あるいは害ありと認められるプランに関しては、途中でやめる勇気が必要です。
- 車社会の利便性を見直すとき。
- 昭和 41 年に計画が策定されてから関連地域に移り住んできた人々は、計画を承知の上で住むことにしたと整理できるのか。承知していなかったかもしれないので、知っていて住むことにしたと整理することはできないとするのが、住民の意見を吸い上げる際に重要と思います。
- 私は、社会生活で数々の規制が現在あるが、早い時期に決定すべきと思うが。
- 実施される時期。
- 外環計画（延伸計画）の是非は、これから決めると言いながら、実際には計画推進するための地ならしをしているように思えます。地域住民の意見・意向こそ、第一に尊重されるべきです。
- 今日の案内書、説明書でも練馬区として当初から青梅街道 IC について賛成となっているが、これは大泉地区の声であり、練馬区としては正式な決議がなされているのか？上石神井地区、関町地区の住民の声が反映されていないと感じる。それと青梅街道 IC 案では、現在の青梅街道の南側には構造物等が全く作られないのかどうか確認したい。
- 凍結された理由は現在でも同じ。故に外環をこれ以上作らないのがベストである。
- 外環は大深度地下に作るだけでよい。地上道路は必要ないと思う。ましてインターに関しては全くの無駄。大反対。
- ・外環の必要性：「慢性的な交通渋滞」（これまでの検討の総括 p.13）…過度に自動車交通に依存する交通政策が問題。「外環は、政府の『都市再生プロジェクト』に位置づけられています」（外環への影響と保全対策 p.45）…都市の再生は、道路の充実にあるのではなく、上記を解消するために LRT など公共交通を充実させることにある。道路をいくら作っても、渋滞などの問題は解消しない。住みやすい環境の良い街にして、活性化すべし。本日の説明会で、「少子高齢化でも自動車が増える、だから道路を作る」というご説明がありました。高齢者が増え、運転中の突然の病気や認知症などが原因の自動車事故が増えています。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はがし、芝生軌道とし、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。これほど多くの人を苦しめてまで、外環の建設をする意味が分かりません。『道路族議員』の関与、圧力を疑ってしまいます。

- まず、建設を前提とした進め方に不信感をいだいてしまう。立ち退きとなった場合の補償の話が全くない。代替案についての話が無い（圏央道の建設等）。環境の影響について、予測ばかりで、仕方ないが、出来てから、何があっても遅いので、作らないことも含めて見直してほしい。
- 国交省の外環の HP 上にリンクされている「環境への影響と保全対策」という PDF を見たが、細かい字が見えない。解像度が悪い。わざと数字を見えにくくしているように見えるので、工夫が必要。
- 東名高速や中央自動車道方向に行けない青梅街道インターチェンジをつけ、家の前の道路が無くなり、周辺の家が無くなり、環境を悪くし、莫大なお金を使って作る必要性は全くないと思います。
- 「今の段階はあくまで『計画』であって、まだ何も決まっていない」と言いながら、少しでも計画に変更があればきれいな資料がすぐに作成されて…区や都、国に対する私の不信は増大する一方である。特に青梅街道インターについて、反対するのは地元住民のエゴのように言われているが、整備したくて仕方のない練馬区のエゴではないか。練馬区は地元住民の意見を「聞く」というパフォーマンスをしながら、地元の意見を「聴く」姿勢を全く持っていない。
- 外環を作ることにより、金銭的に誰がどの程度の利益を得るのか明確に提示してほしい（ゼネコン etc.）。
- 関町南一丁目、まさに地元住民の 90%がアンケート調査で反対を表明しました。それは、まさに「民意」であり、行政は「民意」を反映して行われるのが民主主義のルールのはずです。「区長と直接話をする会」をぜひ設けていただきたいと強く要望します。
- 絶対反対。
- 地域住民、練馬区民に何が行われようとしているかが、広く十分に知られているとは言い難い状況である。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、今の空気がきれいで静かな環境を守り、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。
- 計画ではなく、作る（作ってしまう）ことを前提に説明がされている。住民を無視した計画を、強行的に進めようとしている。
- 練馬区にあらゆる種類のインターチェンジ、ジャンクション等は必要ない。
- 3.と関連して、時代に逆行している感がある。（フランスでの環状道路の時と現環状道路は目的が違う）。エコロジー、物資の有効活用などを甘く見ている。（『京都会議』を開催した日本なのに、恥ずかしくないのだろうか？）従来のやり方＝官僚（の従来の仕事の先送り、ともに引き継ぎ）だけで進めるのは本当に止めてほしい。根本的に「つくる（都・区）⇄つくらない（地元住民の気持ち）」。「つくる（を前提）」に変化していることが間違いだ。「つくる」＝利権があるのだろうか、と考えざるを得ない。予算を立てて計画を実行することは素晴らしいが、必ずしも達成しなくても良いと思う。これ以上税金を使わずに「地に足のついた」支出を望む。都庁を例に挙げたい。見かけ倒して厄介な建造物ではないのか。これらの用紙を読む方々もそれなりに支出を抑えることもあるでしょう？同じです。
- この手の会は同じ人ばかりが長時間話してもっと多くの人の意見を聴く形を取ってほしい。
- 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。
- 地域の住民の意見を重視してほしい。
- わざわざ西側に遠回りする必要はない。
- 巨額の建設費を投資しても、メリットなし（健康被害、環境悪化）。
- 国土交通省、東京都都市整備局、練馬区役所の方は外環計画地域に住んでいますか？我が子のことを思ったら作れないでしょ？練馬区民ではなく、計画地域、近隣住民の意見重視！公務員の方、人に喜ばれる仕事をして下さい。
- 杉並区では区全体の 60%の人々がインター設置に賛成でも、地元住民の反対が 90%を超え、さらにその近隣地域の人々が 80%反対している状態では、区として地域住民の声を無視してまでインター設置に賛成できないとしている。今回地元ではアンケートにより 95%が反対していることが分かりました。この結果を練馬区は無視しますか？また外環地域 PI が地元配布されませんでした。せっかく土日に開催していただいても、その案内が配られなければ、出席することが出来ませんし、意見を述べることもできません。まだまだ具体的な内容を知らない人がたくさんいるのです。以下に PR をして、より多くの住民の意見を聴いて進めるのが PI でしょう。住民と正々堂々と向き合う姿勢を見せて下さい。
- 地域の意見を聴いて下さい。
- 杉並区側にずっと出来ると思っていたら、住民の反対と区長の理解でなくなり、練馬側だけになったとのこと。ハーフでは意味がありません。利便性、交通緩和などの期待は出来ません。車社会を促進させるより、環境問題をもっと真剣に考え、地元住民の意見を聴いていただきたいと思います。
- 三宝寺池の自然への影響が心配。
- 常なるアライバづくりとしての意見聴取でなく、どうか真摯に住民の声に耳を傾けていただきたい。
- 外環よりも現在の道路の整備が大事事項。

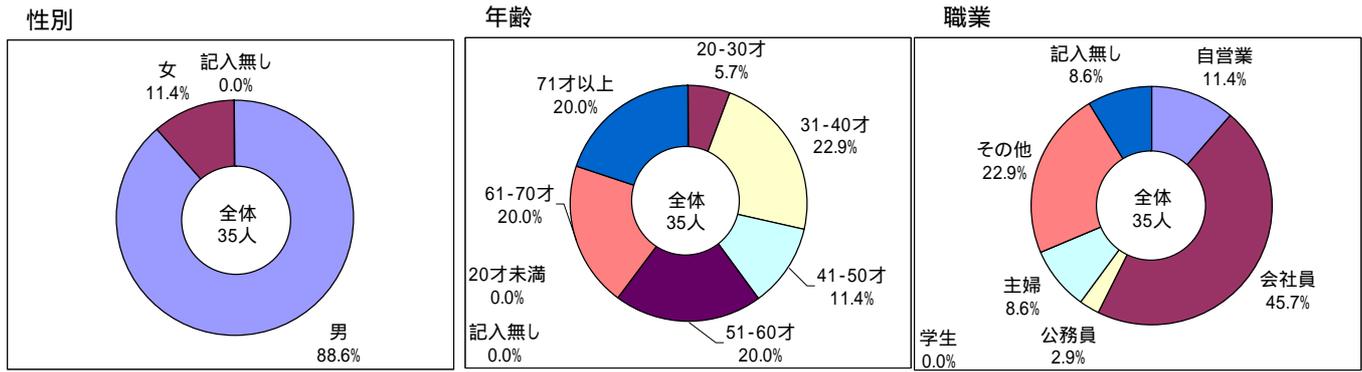
- 今日は説明会ではなく反対会のようなものでした。とにかく地域の 90%以上が反対しているので計画を進めることは難しいと思う。中止して下さい。お願いします。
- 上石神井駅周辺地域の開発と外環道問題とははっきりと切り離して検討すべきである。外環道整備を最優先すべきである。
- 計画を止めた方がよい。それにかかる費用で図書館を増設せよ。区長は辞職すべし（精神的苦痛を区民の多くに与えたのだから）。
- 東京は今でも便利なので、これ以上環境を破壊する新しい道路などは不要だと思う。
- 地元住民の 90%以上が反対しているのだから、この計画は絶対に進まないと思います。きっぱりあきらめて下さい。
- 「計画ありき」の考え方は、住民無視と言わざるを得ない。青梅街道インター周辺地域住民は、インター設置を望んでいない。住民の意向を最優先に考えるべき。国の財政が破綻しているのに、たった 16km に 2 兆円もの巨費を投じる必要があるのか大いに疑問。もの凄い「無駄遣い」以外の何ものでもないと思う。
- 初めから考え直してほしい。杉並区との「格差」を考えてほしい。
- 外環いらぬ。
- 青梅街道 IC が、ハーフインターが、関越方面にしかいけないということを初めて知りました。便利になると漠然と賛成としていた人が多いと思います。正確な、分かりやすい情報をお願いします。
- 毎日ラジオを聞いていて渋滞しているのは「井荻トンネル工事中」です。どこが混んでいるのですか？石原が「ペットボトルに入れた」スズでさえも、減ってきているということは、車の台数が減ってきたということですね。練馬区の赤字が 1000 億もあるのに、ここで新しい道路を作る必要性は何ですか？
- 借金だらけの財政で、何でこんな大金を使って外環を作るのか、理解できない。誰のために作るのか。利益を受ける人は誰ですか？無駄なお金を使うのは止めましょう。車の台数を減らす工夫でもしてみたらよいのではないですか。外環はいらぬ。
- 外環なんかいらぬ。環八の井荻トンネルの出入口の環境の悪さを見ていると、外環が出来たら先が思いやられる。自宅のすぐ後ろに IC が出来る住民の気持ちになってみる。よそに住んでいて関係のない人間なんかに分かるか。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。
- 練馬区の青梅街道 IC 設置は練馬区議とそれを後援する企業の利権を守るためとしか思えない。もっと本当の区民のことを考えてくれる区政でなければ、区長を変えるべきだと強く感じる。
- 外環の必要性は理解できても負の面が多すぎます。①環境汚重大、②ハーフインターチェンジは中央高速道の高井戸同様利便性がない
- 日本の人口が減少に転じた状況を見ると、これから新しい道路を次から次へと建設することは馬鹿げている。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。原点に帰って計画を検討すべきである。
- 大深度地下道の計画に限ってほしい。青梅街道 IC の要否について、練馬区と地元住民との討議に絞って実施したらどうか（練馬区的意思決定が先決）。
- 色々説明を何回聞いても必要なのか分からない。
- この種の説明会に参加したのは初めてです。関心は強く持っています。ただし、会場に集まった人の意見を聴くと、もっともだと思いますが、反対者が多数と見受けました。私としては、大局的に考え外環は必要と考えます。ただし、青梅街道 IC は必要性が分からない。その辺は地元の意見を良く聴いて、対応する必要あり。
- ①計画等の説明をすることなく、住民から何が必要か検討すべき。②「環境の説明」との理由での意見交換会とのことであるが、なぜ外環が必要か、十分納得できる説明をすべき。
- とりあえず計画を早く進めてほしい。上石神井駅周辺があまりにも危なくて歩きづらいので、どうかして下さい。
- 2・②のように思いますが、科学（化学）も将来的に進歩し公害も解決されると思います。従って、賛成します。IC を作るなら東名にもつながるようにしてもらいたい。
- 話を聞いていて思ったが、住民の方が良く勉強していると思う。特に上石神井南の男性の「利便性少ない、コスト高い」という発言は特に説得力があった。Q&A も含めて、全て聞き終えた感としては、絶対反対であるという意見を持った。住民投票をやるべきでは？
- インターチェンジの計画がこんなに進んでいると知っていたら、引っ越してきませんでしたし、また第二子も出産しなかったと思います。正直、住民の声を聞かずに区民の声だけで動かないでほしいです。ここは区の端なので、練馬区から見たらどうでも良いのでしょうかね。
- 練馬区で会を開くときは、土日の午後（皆さん出やすい時間）を設定して下さい。また日にちを知らせるのは最低でも 3 週間前に区報なりで知らせて下さい。皆忙しいのです。早め早めに通知をするべきです。また、計画の内容は全て明らかにしてほしいです。そしてなるべく多くの人に知れ渡るような、区、都、国側の努力が必要です。多くの区民・都民が外環の計画の内容をほとんど知りません。
- ”全ての論点について合意形成したら外環をつくる”という前提は無理。プロセスづくりを考えるべき。大深度方式の外環本線は作ってもいいという雰囲気がいよいよ濃厚になってきました。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。住民からの疑問、質問をテーマとした資料をつくりプロジェクターで説明すれば”対話ではなく説明会だ”と言われたいと思います。

外環オープンハウスアンケート結果

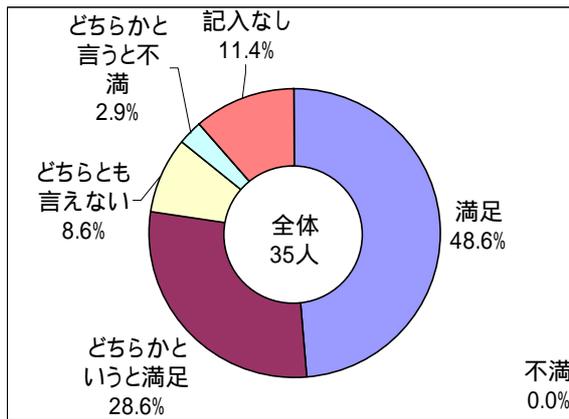
会場名：練馬区 常設会場
 日時：5月13日(土) 13:00～17:00
 来場者：53人
 回答者：35人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

このようなオープンハウスがあることを、大きく案内した方がよい。
 計画地内に自宅があるので引っ越し等の算段が必要となるからいつ頃どのような計画となるのかを詳しく知りたい。
 スケジュール、地表面の計画。
 情報開示を速やかに。
 現場見学など。
 八の釜憩いの森の変化、 三宝寺池の水、 千葉側の予定

- ・ 工事によって直接影響を受ける住民への説明不足。
- ・ 着工時期。
- ・ 立ち退きがあるのならば、代替地の斡旋（石神井公園駅前都営住宅地、日銀グラウンド等、東京都と国交省が事業主であれば可能ではないでしょうか）。

着工にあたってのステップの明確化。
 適切な T.P.O. を随時示唆して下さい。
 具体的なスケジュール
 誰に何を伝えたいのか、少し整理を！要、自分の暮らしとの係わり、影響を身近な形で具体的に表し伝える方法の模索。

小生宅は上部掘削の最終部所に位置している模様であることが今日伺って説明をお聴きしてよく分かった。現在はまだ確定のものではないらしいので今後の進展に留意せねばと思った。決定を可及的に早く、周知(関係者宛)して欲しいものである。

今後のオープンハウス(進捗情報)を土日に行うようにして下さい。計画決定の内容、道路ルートの内容。

実施の時期。

着工に向けての情報(具体的に)。

定期的に開催して下さい。

地上部分に与える影響への対策方法(地上道路等が工事中どうなるか、新設される道路があるか等)。

工事手法及び近隣住民への配慮をどう考えるのか。

計画案の随時開示。

大深度地下を活用した外環計画について

事故等による災害時の安全性について不安を感じる。

大変によいと思うが、災害時の対応の説明がもう少し欲しい。

大深度地下なら問題はないと思います。

安全対策に留意して下さい。

すばらしいと思います。

大深度地下ではない部分の検討も十分に行ってもらいたい。工法も含めて。シールド・開削だけではなく、もっと住民に影響の少ない工法の確立をして欲しい。

現実的。

出来たらこうなると理解してもらい、早急な実現に向けたご努力をお願いしたい。地域にとっても、暮らしにとっても将来に向けて不可欠のインフラとして必要。

トンネル内の安全性確保(人と車) 地震対策。

大深度以外の方法がないのなら仕方ない。

現状ではやむを得ないと思う。しかし地下ではあっても環境への負荷は大きい。十分な配慮が必要です。

早く完成させるためには良い方法だと思います。但し長い区間トンネルを走るとドライバーには圧迫感があり、もし渋滞等発生したときには長時間トンネル内で拘束されるので、ドライバー心理にも配慮した色彩や構造を考えて欲しいです。

排ガスや浄化対策が不可欠。土壌浄化。

通常の道路よりも有効な計画だと思う。

そこまでして開通する必要があるのかよく分かりません。

現状からの現実性を考えると適当と考えるが、道路整備以外の手段についての検討はどこまでされたのか疑問である。

「外環ノ2」は不要と思う。高速の外環の必要性は理解出来る。

地域の課題について

ハーフインター計画について、練馬区側からの利用が十分ではないのに用地負担を負うことについて不公平感を感じる。フル規格であれば作ることに意味を感じるが、必要は本当にあるのか。

公共事業なわけだから多少の反対くらいは公共の福祉、利益として押し通すくらい頑張りたい。青梅街道の所は作るならフルインター。作らないのなら、インターそのものを無しに。杉並区の住民ばかり良くなるのは反対。

代替地とか建物の斡旋等があるのかどうか。年を取ってきたので、自分で探するのが大変なので、そのような紹介をして欲しい。

できるだけ、移転や土地を削られるような工事計画・工法を退けて、ライフスケジュールが立てられるように早期に計画を立案してもらいたい。八の釜のホタルやカメよりも、直接影響を受ける住民の声に耳を傾けて欲しい。

現在の環境は最大限保存し、新たなプラスとなる対策を付加されたい。各階、各層、各世代に計画の理解を得る努力をお願いしたい。工事中、工事後を含め、不安の軽減を図って欲しい。類似現場の見学等が効果的。

このオープンハウスも有効。出前説明もどうでしょうか。

大泉地区の地下水源の確保、対策。

初めに交通量増大ありきでは困る。車を減らすことがまず第一です。

工事が始まると通行止め等が増えて移動が不便になると思います。そうした対策は考えて欲しい。

騒音、排気ガス、三原台中学校の教育環境が悪化しないか。

住居周辺の交通量、安全性。

1.空気環境に関する影響を地域(町レベル)別に想定して欲しい。2.近郊住民はジャンクションが出来ることによる街中の交通の流れの変化が心配である。早めのシミュレーションを示していただきたい。

外環イメージ図を拝見して大変すばらしいと思いました。しかしハーフインター案は練馬区民の利便性が薄いゆえ反対。

年齢的にも今更動きたくないので取り消していただきたいと思っています。

スケジュールの時間管理を考慮すべきです。

いろいろと不安。

生活環境に十分配慮して欲しい(公害に)。

早く利用出来ることを望みます。

昭和 41 年度計画変更の時期、今後の計画・実測予定。

・本日の「オープンハウス」の知らせのチラシが入っていなかった。近所の人に聞いて知ることができた。早く進めて下さい。

環八が 5 月 28 日に全区間供用されます(着工から約 50 年)。その外環も急いで開通させていただきたい。圏央道も頑張っている。ネットワークが形成されてこそ効果も上がる。

1)現在の未定計画とのことであるが上部掘削部分を数十メートル延ばし、バス道路までにすればよいのではないか(前原交差点)。2)将来的には掘削部は連絡道(現在は一方通行路、車の抜け道として往来多く危険)としてはいかがか。

用地買収の時期が気になります。

1.早期整備を望む。2.不必要な高速道は造るが、都会の必要道路の整備が遅れている。3.青梅街道のインターを造らないと、意味がない。

都内近辺でのインターチェンジが少なかったり中途半端に片側しかないと、都民としては、不便な上に高速だけが出来て大気汚染や地下水の問題だけが残ってしまうと思います。通過するだけの高速なら必要ないと思います。作るならフル規格でやってもらいたいです。頑張ってください。東名まで側道があると便利だと思います。

沿線の意向だけでなく道路は国民全体の公共施設だから、沿線住民のエゴで環境悪化を唱えても他の地域の住民が渋滞で困る。

工事着工から完成まで 10 年かかるのは問題。計画が認められたら、工期を短くする方法を考えるべき(発注方法等)。

常時最適選択をお願いしたい。希望としては、緑地を結果的に増加させて欲しい。また、一般財源からの資金捻出も避けていただきたい。うちは車を利用していませんので。

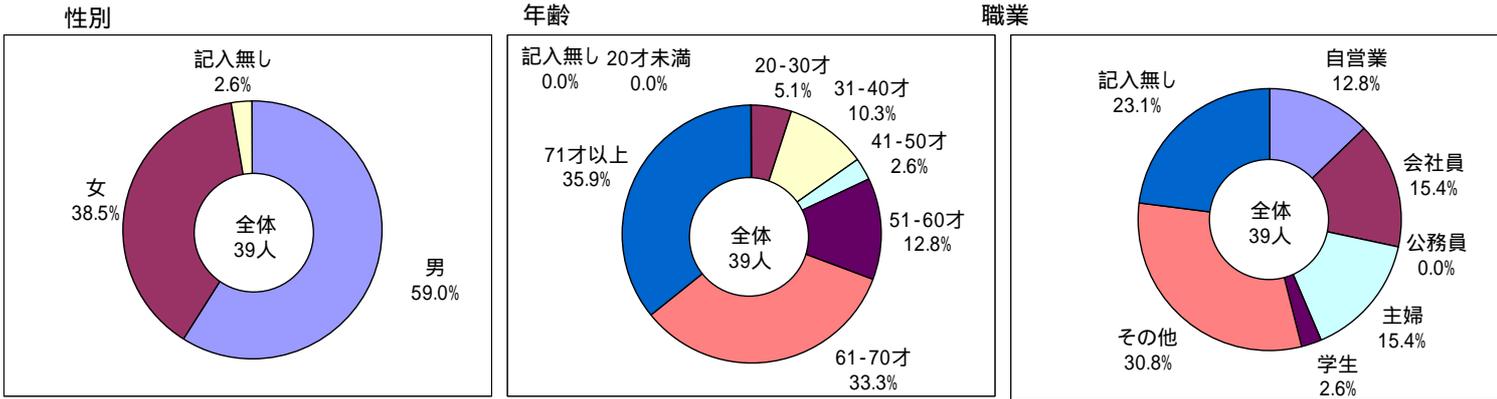
このようなオープンハウスをもっと行って下さると良い。

外環オープンハウスアンケート結果

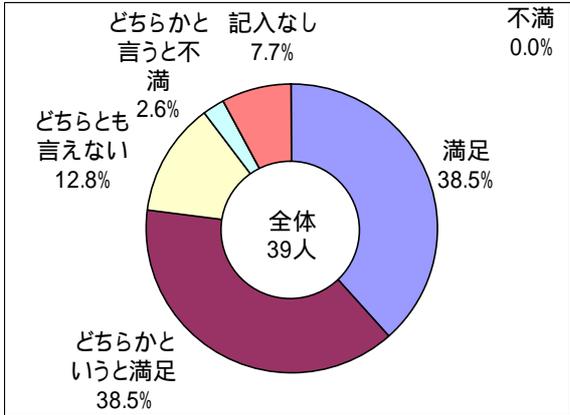
会場名：練馬区 常設会場
 日時：5月17日（水）13:00～17:00
 来場者：61人
 回答者：39人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

状況。
 アンケート用紙の記入欄に自家用車の有無、免許の有無を記して欲しい。外環計画に協力又は犠牲になった埼玉県民、千葉県民の意見を取り入れて道路全体図を見て欲しい（県知事の協力が欲しい）。
 詳細なスケジュール。
 計画を早めて進めて欲しい。5～6年と言わず、3年位にならないか。そのためのPR情報を予算を組んで活発にやって頂きたい。
 早く計画を実行して欲しい。
 外環工事の内容欲しい。
 進行状況が知りたい。
 なるべく早く着工して欲しい。下屋敷通り事故が多いので。
 地下道路と地上道路がどういうふうになるのか、引っかかるのかどうか、知りたい。
 私の住居が計画案のギリギリのところにありますので、工事区域（住居の移転、土地収用）をできるだけ早く決めて欲しい。
 決定されたら直ぐに知りたい。
 はっきりして欲しい。
 利用者の立場としては早急に開通をお願いしたい。

都市計画変更案を早く決定して知らせて欲しい。
環境に配慮した工法。
環境に配慮した工法。
1日でも早くして下さい。
早くやって下さい。私は先がないのです。
細かい情報を少しでも多くお知らせ下さい。
説明図のグリーンは、グリーンベルトの公園にして欲しい。
我が家がどうなるのかとても不安です。
青梅街道出入口より千川通りにも出入口をつけてもらえれば、わざわざ混んでいる青梅街道に出なくても利用できるのですか。
計画詳細計画、設計情報を随時公開して欲しい。
計画どおり進行させて最終工事終了は第二次(?)東京オリンピックに開通させるべきである。
計画決定がいつになるのか知りたい。将来の生活設計がどうなるのかが問題である。
補償問題など。
路線の改定を早くして頂きたい。全体から変わっているところを教えてください。

大深度地下を活用した外環計画について

大変良いと思います。
先につくばエクスプレスの秋葉原～東京駅間が開通したらいい見本になるか。
ここ一年ほど、どういう原因か分からないが、大泉街道と東映通り、及びその近くの南北方向の一方通行の道路の混雑、渋滞が激しくなって困っている。数年前は自宅(石神井8丁目)からLivingオズまで車で7~8分で行けたのが今では20~30分かかることが少なくない。家内が身障者で、オズの美容院へ私がしばしば車で送り迎えをしているが、土日の混雑は特にひどい。しょっちゅう車が動かなくなるのではないかと心配している。
環境のために良いと思う。
トンネル工事は・・・(地下)40m以上・・・。トンネル地下の音?
半地下よりも大深度地下の活用は良いと思います。
地下で良いと思います。
代理人のためわかりません。
計画はOK。
大変良い計画だと思います。
排気の問題を安全に。
定年を迎えて早めに実現してもらわないと将来不安。
早めに実現してもらいたい。
もっとも良いと思います。
地下が深いので本当に大丈夫ですか。地震、大雨の時に心配です。
よくわからない。
今後の都市計画道路のあり方に進展させるべきである。
結構だと思います。当方は立ち退くほうなので。
現状の都市空間構成状況を考えれば大深度を利用するのが最も妥当だと思う(ただし、外環の必要性がきちんと認識されてから)
良いと思います。
全般的には良いと思いますが、安全性、地下水の保護等を考えて欲しい。

地域の課題について

外環が完成したら平行する路地の進入禁止や通行規制を法律で義務づける対策をとれ。路地は歩行者、自転車にゆずれ。
地上部の利用の方法。
公園欲しい。
現状では交通渋滞がひどく、早急に計画を進めて欲しい。
早期に話し合い、早期工事着手を。
やはり公害が心配です。生活面で工事が始まるとどのようになるのか考えつきません。
騒音、排気、地価下落。
工事における振動(築30年位なもので)、騒音が心配。
大泉学園周辺の道路状況に大分影響されることが懸念されるのでその周辺の整備は同時進行させるべきである。
緑地帯は多くして欲しい。

その他自由意見

財政不足、少子化、老人人口増加、自然環境を取りあげて反対する人々は1970年代に同じ課題があったのに何にも取り組まずに責任を子孫に押しつけている(40年間渋滞をなくそうとは試みなかった)。外環一路線だけ見てよし悪しを決めるのはおかしい。道路網全体を見てからじっくり考えるべきである。そして自動車社会がスムーズに機能するように自動車使用者は本気で取り組み。外環ルートはそもそも公共交通が不十分なところ選ばれた。自動車社会到来と重なっていい道路になるはずだった。反対派よ、埼玉県~千葉県を観察してどこがどう間違っているのか本格的に述べていない。環八の地下区間もよく観察しろ。

情報を度々知らせたい。

是非早く決定されることを願っております。

工事予定地に対しては建築許可をしない手続きをすべき。無駄な費用は極力避ける。

なるべく早急にして下さい。ここまで来たのなら絶対にやるのでしょから反対しても仕方ないので。

住宅に隣接している道路は緑地帯を広く200m位にして欲しい。

防災・深度の深い所の火災、及び大量の雨水流入について対策をもう少しわかりやすくして欲しい。

我々は立ち退くほうで、代替地が貰えるのか、移転先が問題である。

計画を早急に決定し、実行して下さい。

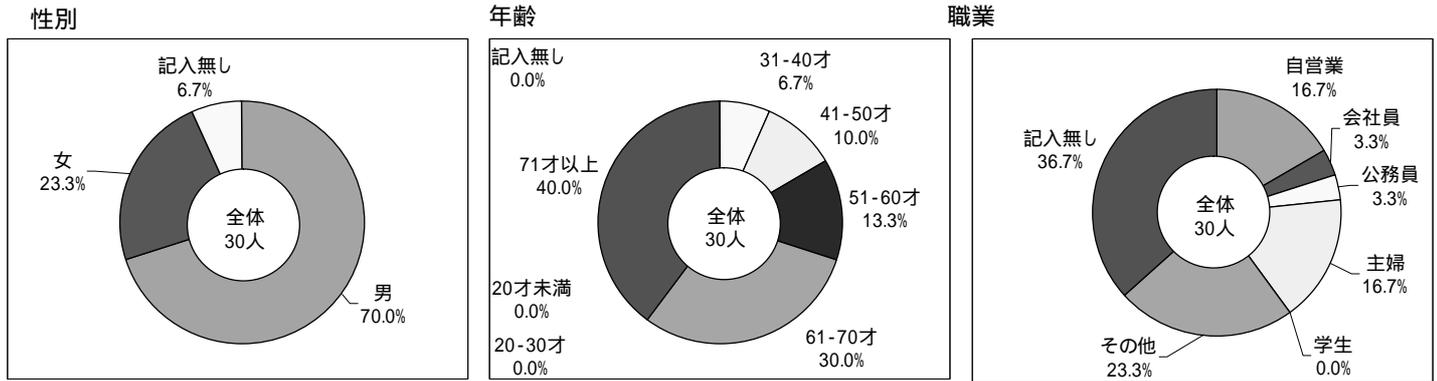
変わりました情報をまめにお知らせいただきたい。1年間毎に年齢も加算されますので、移動するのに大変です。一刻も早く工事をお願いします。

外環オープンハウスアンケート結果

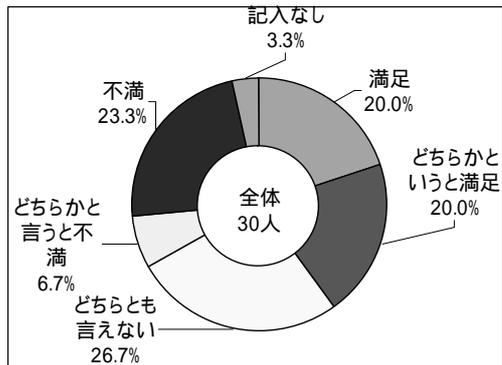
会場名：杉並区 西荻地域区民センター
 日時：12月18日(日) 18:00~20:00
 来場者：54人
 回答者：30人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

道路増設による交通量の増加。
 今までのように、地域住民に十分な情報提供と協議の場を提供して欲しい。
 作ってほしくありません。空気汚染が一番心配事です。
 適切に進めること。
 外環道路の進行状況について詳細に公報誌等に掲載して欲しい。
 地上部道路等。
 地下水への影響調査結果により、青梅街道インターチェンジの建設計画は中止すべきです。
 大深度地下による危険性の情報開示。青梅街道インター計画の詳しい理由。
 住宅から出された疑問に対する回答。そのような懸念はないといった回答ではなく、疑問に対して、行政側が資料作成をしたのと同様の調査をし、回答を示すことがなされて来ていません。
 利便性の向上についての情報のみでなく、環境に対する影響がどの程度かわかるのもの(特に地下水)、
 根っこになる建設告示を見たい。資料には、作成者と作成日を明示のこと。
 よく出来た模型、美しい地図、親切に説明しそうなスタッフ、全て出来すぎの感じ。はっきり言ってあやしそう。
 地下水、大気の影響に関するシミュレーションの結果。
 "地盤沈下を引き起こす可能性があり、賛成できない。善福寺風致地区その他が破壊される。
 環境対策車が普及すれば、外環は必要ないと思います。"
 具体的な進行状況(進展)に関して。

水の問題。水～緑～空気。地上より悪いと思います。
地上部の整理について必要と思う。
メリットばかりでなくデメリットについてもきちんとした情報を知りたい。

大深度地下を活用した外環計画について

環境に対する長期的な影響を全く考えていない。(地質データは素人だまし)
外環は、七、八環に近すぎるので廃止して欲しい。または、善福寺風致区に影響しないよう路線変更して欲しい。
地下水の枯渇が非常に心配である。
高速道において、トラックの交通事故が多い現実を見ると、長距離トンネルはきわめて危険と思う。建設費用も莫大になり賛成できない。
計画発表から40年はいくらなんでも長すぎる。
青梅街道インターチェンジは、石原代議士が国土交通大臣のとき、選挙公約が建設に反対すると約束している。現職大臣の公約ですのでは是非守るべきです。
大深度結構。地表の住宅に損傷を与えないように。
少子化の時代には不要。
反対です。環境破壊についてのチェックが曖昧。路線の検討がなされていない。
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。
アスベスト問題、マ・木耐震力問題、アフガニスタン地震問題等を考えて、地下40m下に完全無欠な地下道が作れるのか。阪神大震災で、土木屋は予想外と言っていた。苦い経験だ。無責任だ。
大深度のみを利用するわけではない。ICがある限り、環境への影響を免れない。
住宅密集している現状では、地下もやむを得ない。とにかく安全に。
"絶対反対。
社会資本としての高速は十分足りています。
南北交通が不便なのであれば、北裏の先で関越に入れるようにするとか、外環を作らなくてもいろいろ手立てがある筈です。Effectiveなお金の使い方をしてください。"
地上への影響は少なくなったと思うが、環境や地震へのマイナス面は心配。
賛成。
何もありません。便利になりすぎています。我慢の時期に来ていると思います。
反対。
何とも言えない。あまり知らなかった。
大深度地下を活用するならば、少なくとも「大深度法」を適用するべき。

地域の課題について

環境全体。特に地下水と空気、騒音。
"青梅街道ICは取りやめて欲しい。
仮に青梅街道北側のみICを作る場合は、青梅街道より南側の地上街路整備計画を一切取りやめ、地上部の都市計画(街路整備)を廃止して欲しい。"
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だ。
善福寺公園を中心とした環境保全と、東京都浄水場の事業継続に影響を与えないこと。
地元町会が反対している。青梅街道インター設置は絶対反対。上部道もいらない。
交通量減、莫大な設計経費、環境破壊の社会的コストを考慮に入れない計画に反対です。
"池、川が枯れる。
従って樹木や草花もだめになる。
地盤がおかしくなる。
ヒートアイランドで東京がますます暑熱地獄になる。"
"何時までも、自動車文明は永続するのだろうか。作ったが不要になる時代は、絶対来ないと、断言できるのか。万里の長城 民を苦しめて作ったが、無用となってしまった。
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。それからでよい。"
せっかく地下を通るようにしたのだから、杉並の地上部に手をつけるのは止めにしてもらいたい。
"上石神井駅前の開かずの踏み切り、対策をして欲しい。商店もシャッターが閉まったままです。再開発の必要があります。
善福寺地域は、関東バスが走っていますが、210円というのはとても高い。杉丸君を走らせて欲しい。
電線の地中化に取り組んでください。街が美しくない。
これほど美しく、子育てしやすい地域を壊して、少子化対策も都市再生もないと思います。計画そのものがナンセンス。
立ち退ける人たちは良いかもしれないが、残る人間のことを最優先に考えて欲しい。"

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。

"1.地下 40m からの微振動・微音響があるかどうか。

2.地下水の流れに影響がないか？対策は十分余裕（安全）を見て欲しい。"

自然の保護。

地下水への影響は？

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。

その他自由意見

道路をこれ以上作る必要性はどこにあるのか？

外環といいながら東京西部は住宅地の中を通る計画であり、当初から建設予定コースを外へ（西へ）建設せよと主張してきた。現在再びこのような計画を提出するから、住民は納得できないではないか。計画責任者は誰ですか。

外環の完成時を 30 年後とした場合、本当に外環は必要となっているのか。物流、自動車交通量を十分把握しているか。これに必要な財源をもっと他の目的（福祉、年金）に活用すべきです。

"外環その 2 についての取り扱いはどうなのか？本道の都市計画案と同時期に計画案として出すのか。あるいはタイミングをずらすのか。ずらせば、また住民はその制約を受けることになるが...

ハーフインターでは IC として十分機能しない。従って止めるべき。"

現在の国家・地方財政は、借金地獄。税収減で、何時事業決定されるのか皆目不透明。どうなるのか分からない。誰にも分からないことで、あまり騒がない方がいい。

人口が減っていく日本の現状にあって、大規模な道路を作る意味はないと思う。財政が行き詰まり、財政再建が急がれる国において、限られた税金を使うべき先は他にあると考える。道路（大きな）を作るよりも、豊かで安全な生活のために、治安や子供たちのためにお金を使うべきだと思う。

"1.立ち退きの対応を早めに立案し、条件をオープンにし、よく丁寧に説明（誠意を見せて）すること。

2.交渉当事者を明瞭にすること。暗闇交渉をしないこと。"

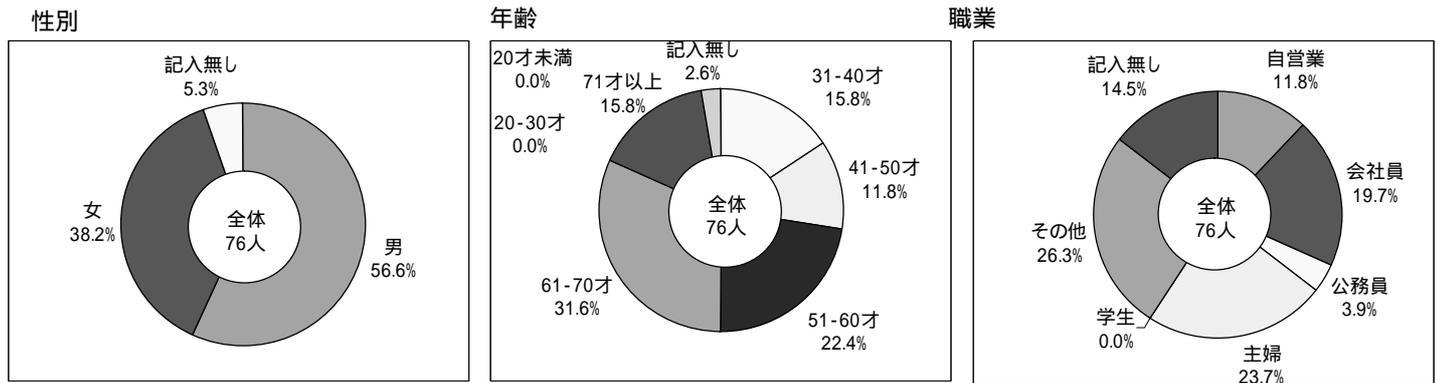
外環道の大泉以南の計画に反対です。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：杉並区 西荻地域区民センター
 日時：12月18日(日) 18:00～20:00
 来場者：112人
 回答者：76人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

大深度地下工法やむを得ない考え方だと思います。大深度地下であるならば地上部の外環の2は不要です。環八への流れ込みを防ぐならば青梅街道 IC は必要だと思います。

大深度については、あまりにデータのない中で16kmに及ぶトンネルを施工・運用するのはあまりに危険度が高いので絶対反対する。

本当に環境への影響が少ないのか不安。

外環を通すことの必要性そのものがやはり今もって理解できません。道路は造設するほど交通量、車は増えます。「下水道整備モデル地区」ということで、善福寺川側に計画されているものも大深度工法で管を通すというもの。何の影響も(環境面・安全性)ないなど簡単に言われること自体不信感につながる。

これ以上の道路は必要ない。池の水を枯らしてまでお金を掛けて作るようなものではない。今のままで十分。自然をもっと大切にしてください。

2005年12月15日(木)練馬区関区民センターで記したことと同じ。

地上部の環境に影響を及ぼさない限り、基本的には賛成する。

自動車業界支援のために道路をどんどん作ることに反対。自動車渋滞解消が最優先の発想に異議を申し立てます。

住宅地の地下大深度はあまりにも危険が多すぎる。大地震がいつ起きても不思議でない現在、大深度地下は反対。地下水の問題、排気塔による空気の汚れ、地盤沈下の問題大である。

道路を作るなら早い方がよかったと思う。70才過ぎたら引っ越しをすることを考えると反対となります。説明と申されても私どもにはさっぱりわかりません。パンフレットを見る気持ちもございません。

八王子方面で圏央道に水の関係で被害があると聞いていますがトンネル工事には十分に注意をお願いします。

絶対反対。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。これだけ温暖化防止の方向にきているのに、なぜ逆行する姿勢をとるのか。緑がなくなり動植物に影響があれば当然人間にとっても深刻なダメージになる。そんな簡単なことがどうしてわからないのか。とても理解できない。

環境が悪くなる。水・空気・交通いずれも。

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。

地下水脈の切断。事故が起きた場合、対応の困難さなど。不安材料が多すぎる。

検討案の追加と比較評価について。青梅街道ハーフ IC とした場合、杉並区側、桃四小、八幡幼稚園、善福寺の改変が回避できるとありますが、地上部では変化がないかもしれませんが、とんでもありません。換気所が IC に設置されれば、大気は行政の区割りでも何ら境界があるわけではなく、子供達への健康被害は全くなくなるものではないのです。このような表記の仕方はしないでいただきたいと強く要望します。

地下水脈から考えると全く自然環境を破壊していますが、人間の生活エゴの為に仕方ないことなのでしょう。それだけの犠牲を払うことをするからには長い目で見た将来の自然界、人間界への責任をしっかりと捉え、区民にどれだけの負担をかけ、地球にどれだけのダメージを被るかを実際の調査から証明していただきたい。基本的には計画には反対です。これ以上道路は必要ないと考えますので。「外環ノ2」については、この地域では「都市計画は廃止」でよいと思っています。この件については、当初から話しがあったのは存じています。しかし住民には理解されていないと思います。

都内に高架の高速道路を今後作ることはあり得ません。そういった意味で大深度地下しかありえないでしょう。しかしそれだけの費用と住民の犠牲を払ってやるべき事業なのか、慎重な議論が必要です。

「外環ノ2」でICの話しをそらされてませんか。地下とする計画があるのであれば「外環ノ2」を計画中止して下さい。

技術的にも確立していないのでよくわからない。大深度地下道の上にも同じ規模の道路を作るのなら、元の計画と全く変わらない。

大深度であることはICを造成し地上に出入り口があるエリアにはなんの意味も持たない。「大深度」は道路計画を進めるためのまやかしかたではない。

良い計画と思います。

凍結していた外環計画が急に具体的なものとして表面化しようとしているが、国の財政も道路予算もないはずなのに効果のない、環境悪化をまねく計画を国はどうして推し進めるのか。理解できない。地域の特典は期待できない。大深度地下方式は前例のないものでどれだけ多大な環境悪化をまねくか予想以上に当善福寺地区では地盤沈下、水位低下の為、自然環境を失うことになると考え、計画に絶対反対。

科学技術の進歩のみに頼った非常に不安で心配。もっと水脈・地盤など調査すべき。

本線は作った方がよい。インターはいらない。

できればない方がよいが、大深度で施工することは了解する。

なるべく早く建設して欲しい。

外環そのものに反対。必要ない。よって以下は未記入。

計画案については良いと思うが、住民に対する安全性等の説明・PRが足りないのでは。何が何でも反対ということではないので。

既に市街地が出来上がってる中で新たに作ることは大深度地下にするとはいえ、やはり無理があると感じる。構想(当初)時とは時代状況が大きく異なる。収用してまで進める時代ではない。

反対。不要。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、色々な問題をばらんでいる。

大深度地下を活用すると「このような利点がある」といった内容の資料はたくさん拝見しましたが、不利益なことは表現でないように考えています。(感じられます)。大深度地下にした場合、環境に対して地下部の住宅地、街路に対して本当に安全といえるのか、大地震の時などの非常時の輸送路として安全に使用できるのか。何か、陥没などの事故が起きたときにどこが補償してくれるのか。今の耐震技術でどこまで可能なのか、とても不安です。

反対です。

大深度だと地上部には影響がないので大丈夫かなと一瞬思いましたが大深度だからこそ環境に大きな影響があると考えます。

地上より良くないと思っています。地下水の問題です。水を断つことはその他全体に及ぶと思っております。

地下化について私達を安心させる説明がまったくありません。

外環はいらない。インターはいらない。

様々な面で大きな不安あり。

大深度によるにしても、このような外環道は不要である。車優先の都市・社会化は人間の生活と環境の立場から変えてゆく必要がある。これ以上の車の増える道路づくりの都市化は絶対に止めるべきです。

反対。環境破壊、国費の無駄遣い。

大深度地下利用については云々するつもりはないが、外環は地元にとって百害あって一利なし。一度失われた環境は取り戻せないと思う。もっと環境に対する影響を真剣に検討していただきたい。

大深度地下だからokというのではなく、外環計画そのものについてもっと考えてみたい。

外環そのものの必要性を感じない。環境を破壊するもので外環計画に反対。外環ノ2はごまかしに思える。

技術的にも法的にもなぜ大深度なのか。外環不要。外環ノ2を含めて資料を作れ。

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。大深度で大事故、火事、大地震等が起きた時は一体どうなるのでしょうか。

現路線は、高架建設を前提として家並みに沿った線引きを重視しているが、大深度化すればもっと自由に弊害の少ないルート選定が可能ならず。なぜ複数案の代替ルートの比較検討をしないのか。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。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。

莫大な費用もかかって、その効果もはっきりしない。また無駄な道路ができてしまう。

今まで通り凍結すべき。大深度地下活用的高速道路は作るべきでない。従って青梅街道インターも当然なしである。「外環ノ2」など全くもってのほかである。全てゼロから考え直して欲しい。子孫にこれ以上ツケを

残さないためにも。

地下の空間に外環とあわせて電気等のインフラを整備。整備の効率もよいし、占有者から収入が入る。

環境に対する配慮が本当に法規で定められた通りできるのか疑念がある。

外環には絶対反対。必要性を全く感じない。理由1：交通量は確実に減少している（環八を時々通りますが10年前には信じられない位渋滞は緩和されています）。理由2：この財政難に税金の無駄遣いはやめて欲しい。立体交差や拡幅工事など、低予算でできることがまだ沢山あります。理由3：環境破壊、生命の危険が大きすぎる。

今回は遠慮して質問できませんでした。次回は必ず願います。

早く、安く、地上（地権）に関係ない（オープンになる地区以外）と計画されたのに、後から外環ノ2を出すのはルール違反です。

地元無視の計画には一切反対です。

反対です。費用の点でも環境破壊でも反対。これらの予算をもっと福祉などにまわして欲しい。

第一に外環道は40年来凍結されてきました。時のアセスを考えても今日ますます不要と考え、計画推進に反対です。従って第二に地域に悪臭・汚染をもたらす地下水脈を切断する等をもたらす地下化に反対します。道路を作れば渋滞がなくなり、交通の便が良くなり住民にとって有効という短絡的な考えに基づいた発想。

地下水の件等を考慮すべき。地下にするので地上は影響ないという今までの説明は嘘ですね。

大深度地下は未知、危険、高い建設費、交通量減少のため不要です。

必要とは思えません。経済面で問題。重要性はないと思う。今さら道路計画ではない。

全てを白紙に戻して計画を考え直すべきである。

賛成。

大深度ならやむを得ない。

地上道路より地下の利用の方が良い。

インターチェンジの設置の有無について

環八への流れ込みを防ぐならばICやむを得ないと思います。

青梅街道ICはハーフ・フルともに反対する。環境への影響が大きすぎる。渋滞も大泉から近すぎるのも反対する理由の1つ。

今日まで計画道路に入っていて建物の制限があり3階が建てられないとか嫌な思いをしてきた。今度は計画が練馬よりになるとか、自分の家は一体どうなるのか腹立たしくて仕方がない。

インターチェンジは不要。現状でも不便は感じていない。練馬側にできるのに、今日の会に練馬区の人に来ていないのはおかしいと思う。

外環の大深度地下はもちろんのこと。インターも絶対反対。少子化で人口も減るのに全く無意味。自然のすばらしさをこれからはもっと大切にしていかなければならないのに時代に逆行している。

と同じ（2005年12月15日（木）練馬区関区民センターで記したことと同じ。）

不要。

杉並区にインターチェンジが作られ、景観が損なわれる。

本線に反対なのでインターチェンジは考えられない。

青梅街道には絶対必要がないと思う。なぜなら石原前大臣も外環については一般道と交わるインターというのは1,000億もかかるので必要はないと言っているのだから。青梅街道にはインターは絶対に必要ありません。これ以上道路は必要ない。便利を追求する時代はもう終わった。いかに車を使わないようにできるかを考える時なのに何をしているのか。環境が悪化し、国民が病気になり、健康保険も破綻したら健全な国でいられるわけがない。やめるべき。

不要。利便性のみで決めるべきではない。安全性・地域性等トータルで考え、それらをトータルで判断できる人（作りたいひとではなく）に決めてもらう。

設置は不要。

公平性をもってインターチェンジを作ることがいかに難しいかが判らないわけではありませんが、杉並、世田谷においてのインター設置場所にはどう考えても公平とは思えません。集会ではその辺が説明される時間を作って頂きたいと思います。

必要ありません。

周辺への騒音・排気ガス、住宅地区の生活道路への影響が心配です。

反対です。利便性を追求する時代ではありません。都民にとって生活環境、安全性等がはるかに優先されるものです。

必要なし。

貴重な自然を守りたい。交通量も増えていない。全くいらないと思う。渋滞もないのに。

インターチェンジはおろか、外環の道路計画は廃止すべきである。

青梅街道のインターは効果少ないばかりか周辺の住宅地道路の混雑、生活道路の抜け道化による事故不安。

予算の無駄遣いと思う。

反対。必要なし。人口大幅減少の折、赤字財政の折、環境破壊、地域住民に与える健康問題が消えない。

他の道路が混むのではない方がよい。
青梅街道について。下道から上下出口の部分を上りまで壁を作るのは非常に影響が大きいのでこの方法では作るべきでない。深いところで分岐させ、青梅街道沿いを出入り口にすることにすれば良いのでは。
青梅街道インターチェンジについて。杉並区は反対。練馬区は反対。どのように折り合いをつけるのか。小学校、幼稚園への影響回避、風致地区改変の回避とは何を持って可能と言っているのか。青梅街道の交通負荷増大はどうして抑えられるか。この根拠が示されていない。データはあるのか。言葉だけで表現され真実感がない。交通量の資料は非常にわかりにくい。IC 利用%を示しているか。青梅街道の増減については現されていないのでは。読み取れない。
設置して欲しい。
個人的には今すぐでも必要と考えている。
特に必要を感じない。
地元の住民として反対します。住環境に良くないと感じるからです。
外環道路そのものが不要と考えているため、設置有無に対する明確な意見はない。
外環道自体反対していますので、インターチェンジの有無については論外です。
ハーフインターとて環境に与える影響は大であり、杉並区側が「ノー」と言っている理由は練馬区の沿線住民にとっても「ノー」のはずです。
外環はいらないと思っております。
外環ノ2、及び「附属街路」、青梅ハーフインターはいりません。
全く必要性を感じない。
外環道路不要と考えるため、インターチェンジも不要。
インターチェンジ云々でなく外環そのものに反対。
善福寺地区にとってインターチェンジの設置は不要。
インターチェンジはいらない。
青梅街道ハーフインターチェンジがフルインターチェンジとなる可能性を説明して欲しい（含む政治的判断）。その他の場所にインターチェンジを作るなどの別案があるはず。開示せよ。
絶対反対です。杉並区側にインターチェンジが出来ない理由としてジャーナル 20 号に近接して小学校があることや周辺環境への影響、交通集中の懸念などの地元の意向にも考慮したものと書かれているが、練馬区側とて条件は同じなのに練馬区側のみハーフインターができるのはおかしいです。これは地元区民の意見にまったく聴く耳を持たない練馬行政の陰謀です。インターチェンジや排気塔ができて、排気ガスがばらまかれれば我々の健康が害されないわけがありません。練馬区は地元住民の健康をどう考えているのですか。排気塔から出る空気は 100%安全と言い切れるのですか。利便性ばかり追求するのはもうやめませんか。人間にとってなにより大切なのは健康です。それを脅かす青梅街道インターチェンジは絶対反対です。どうしても外環道が必要なのであれば最も早く、安く作れるノーインターチェンジで。ハーフインターチェンジは税金の無駄遣いです。
杉並区内のインターは不要。その他の地区についても直接の地元住民の意見に従うこと。
反対である。交通量が増え、住環境が破壊される。
交通集中による一般生活道路の渋滞が心配。
こんな住宅密集地にインターチェンジの設置なんてありえない。行政の汚点になりますよ。
青梅街道インターについて。上石神井商店街の町整備のために外環や特にインター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）。必要と言っている練馬側について言えば、北行きは南下してからインターに入り、南方向には行けない。練馬区は必要と言っているが地元関町の住民は（商店街除き）反対している。一番インターができて便利になるはずの練馬住民はそれほど便利にはならない。
反対。生活道路に車が殺到する。このあたりの環境はとてもよい。必ずこれらを残して欲しい。
上記の立場を踏まえ、なお、インターチェンジは青梅街道周辺に設置しないと当初計画がいつの間にか設置云々にすりかわった術策はきわめて許し難いです。
IC を設置すればそれを利用するために生活道路の混雑が増えることを考慮すべき。
青梅 IC は不要。
車を増やすことになる。環境破壊。
青梅街道インターチェンジは必要なし。
練馬区側ならやむを得ない。
今日の計画程度のインター（大泉、青梅街道の片方のみ、東八）が良いと思う。工事費も少ない。今まで大泉近辺の住民は車の集中で迷惑であった。

地域の課題について

大深度地下は未経験な工法で心配してもキリがないが、渋滞の解消、立ち退き不要、安い、早いことであればやむを得ない。外環の2は不要である。
スロークライフの時代、外環はこれ以上延伸する必要ない。

道路が出来るまですごく迷惑がかかり、この問題は地下だけにしたい。

生活道路の分断、大気汚染が心配。

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。

と同じ（2005年12月15日（木）練馬区関区民センターで記したことと同じ。）

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。

今現在でも杉並ではスモッグが出ているのにこれ以上悪い環境で生きていかなければいけないんですか。それで住民に健康被害が出た場合は国や都を訴えて当然だと思う。

水・空気・緑が悪化する。

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。大気汚染に対する心配は大きいです。どのような方策があるのでしょうか。地下水脈破壊から、どんな影響が起こるかは今日の明日で判ることではないと思いますが、一度壊されたらもう取り戻すことは出来ないと考えます。地下水、地盤沈下の危険性はインター計画立案より前に調査と証明があるべきものと考えます。

大深度地下方式について、やはり地下水への影響などが心配です。

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っと調査が必要でしょう。

関越・中央道・東名を結ぶことによって大型トラックなどが都内の一般道に入ることなく交通渋滞の緩和や安全面でメリットがあると認めざるを得ません。しかし、地下水脈の分断など環境面への影響に最大限の配慮をしなければならぬと考えます。

インター設置により、近隣道路に渋滞が起きる可能性。善福寺の青梅街道から地蔵坂へ抜け道（外環ノ2）のせいで地上にある一部家屋が取り壊しになる可能性（立ち退きは反対）。

善福寺池の湧水。地下水の湧水。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。

排気ガスによる光化学スモッグ。道路渋滞による生活利便性低下。交通量増加による振動・騒音。

青梅街道の計画案が表面化。自宅も住環境が大きく悪化しそうで将来の生活不安が増すばかり。地域の利便性は全くない。

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）

都民全体の利便を考えれば、このような問題は甘受すべきである。

外気汚染、地盤沈下。

自宅がどの程度影響を受けるのか。騒音・大気汚染、また住居がコースの真上で地下化の位置との関連など早期に知りたい。

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。

大気汚染、地盤沈下、経済効果を過大に評価しているように思える。少子化という現実を考えると道路を作る必要はないと感じる。

外環の整備を地下道にすることは、最初の説明ではルートを最短でとることができるとか、上部の住宅に対しての立ち退きなどが少なくすむなど、予算や工事期間の短縮などがあげられていましたが、最近では上部道路など加わってきたものが気になります。地下式の整備に対する利点は特に見受けられないように思います。

桃井第四小学校、八幡幼稚園などの施設がすぐ近くにあることはもちろんです。建設による環境破壊・地域の分断、交通の危険等は非常に心配であります。

自分の家はもちろんのこと、私達の宝、善福寺公園を心配しています。

人体に対する悪影響。

この道路が作られるならば当然郊外からの車が都内に大量に流入し既存の道路、地域の住民日常生活の環境悪化（空気・騒音・事故等々）すること必至。

自然破壊、住環境、生活への悪影響、さらに税金の大変な無駄遣い。

環境問題はもっと多角的検討が必要、今後考えられる問題点を公表していただきたい。

環境と安全。

大深度構造でも地下水、低周波振動、排出ガス等による環境被害が出るのではないかと。

住環境が破壊される。先進国で何千、何万の立ち退きをすることは考えられない。ナンセンスである。

環境・安全の点から全く納得できない。

善福寺風致地区のすばらしい環境が保全されるのか。

意見を聞いているというフリをして実は地域を無視している。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。

桃田、井荻、荻窪中学等、大切な子供達に与える悪影響が多すぎます。地域分断、環境破壊、排気塔から出る排ガス、長期間にわたる工事など。本当に子供達のことを考えて頂いているのでしょうか。

生活道路への車の流入。環境破壊。

そもそもこのような住宅街に新たな道路を縦断して設置するという無謀さが地域環境に奈辺の影響を与えるか言うまでもありません。直ちに計画をやめるべき。国・都・区、行政のとるべき立場です。

環境問題は既に実施された八王子・高尾の経験を生かすべき。「机上の空論」的な「多分大丈夫だろう」は絶対に止めるべき。一旦壊された自然は絶対に戻りません。
非公開の会議で重要事項が決定される。
外環がなくてもこれまでやってこられて今後も十分にやっていける。多少の渋滞は我慢すればよい。スピード万能の時代ではない。
環境の悪化が心配である。
善福寺池、緑地の保全。
排気ガスの処理については環境に最大限配慮願いたい。

その他の自由意見

車の排ガスの無害化の推進をメーカーに義務づけて欲しい（開発スピードアップ）。道路財源も消費者（自動車取得税、ガソリン税など）負担になっているが、もっとメーカーに道路整備費の負担に責任を持たせるべきである。最高の利益を上げ続けているのだから。
もっとゆっくり話し合いをする機会が欲しい。
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。
立派な先人の計画した街並みをこの地に住まない先見のない人達にいじってもらいたくはありません。
善福寺は都心では珍しく自然が豊かなところです。カルガモの赤ちゃんやたぬきもいるのです。子供達にもこの緑を是非残すべきです。環境・環境と何よりも自然を大切にしなければいけない時代です。今さら何を考えているのかさっぱり理解できない。
今回の司会の劣悪さは目に余る。ほとんどの説明会に出席しているがここまで問の抜けた司会は初めてだ。無能な司会は今後使わないことを徹底しろ。
世田谷区にある外環推進のための大規模なビル事務所を見ました。道路のための大プロジェクトに不快を持ちました。初期には「地上部分はいじらないから土地買収・移転などの費用はかからない」と言った。今になって立ち退き（緑化）の事を出してくる。非常に不信を持つ。
少子高齢化のこの時代に新しい道路、外環は必要ない。今回意見を言えませんでした。
大深度地下については色々問題はあるけれども住民に迷惑かからないのなら要望しますが、一体構造でない青梅街道ハーフインターは絶対に作らないで下さい。
都も国も借金だらけなのだから、いかにお金と時間をかけずに早く問題を解決できる方法を考えるべき。私達の税金を一部の者の利益の為に使われるのにはもう我慢の限界にきている。国民が健康であって初めて国も繁栄するのだから環境を優先して考えるべきではないか。目先の考えでなく、先のことまで考えて欲しい。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。
もっと重要なことに金を使ってもらいたい。外環計画は中止した方がよい。
建設不要。
インター設置の前に周辺地域の生活道路の現実を是非改善していただきたいです。そのためには、周辺すべてを適宜なサイズに分けた検討と全体の関連での検討の両方が必要と思います。基本的願望はインター設置の必要性はないので反対ですが、人間エゴと自然破壊に歩み寄らざるを得ない点もじっくり考えたいと思います。
仮に大深度地下で外環道を設置したとしても、開通するのは20-30年先です。少子高齢化が更に加速されている時に社会情勢は大きく変化しているでしょう。本当に外環は必要でしょうか。
基本的には、道路建設に国費（税金）を優先的に投入すべき時代ではありません。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。たとえ、練馬区側に賛成が多かったとしても、杉並住民への悪影響は排除されないはず。行政の方々はそれが仕事であることはもちろん理解しますが「つくる」ことを前提に考えずに車を進めてもらいたい。このような会はやるべきだが、テーマを絞ってやるべきではないだろうか。「インター」ならインター、「大深度への不安」など。話しが散漫になってしまう。
ハーフインターでは意味がないので、作らなくてもよいのでは。
外環は現実不要です。100歩譲ってもインターは（青梅街道、世田谷通り）は絶対反対です。
外環の道路計画は廃止すべきである。
意見を聴く会が開かれても反対意見が全く採択されないのではないかと。計画実施のために一応名目的にあるのでは参加者のエネルギー（意志他）が無駄に終わっている。
計画は早く決定して欲しい。決定は何年後ですか。
高速道路をつなぐ道路として計画するのを基本にし、これに対し地元が一般道へのインターチェンジ設置の要望があった場合にのみ設置を検討するという段取りで進めれば地元との軋轢は少なかったと思う。
なぜ外環が必要なのか。バイパスが必要ならば、環八の上又は地下で良いはず。環八なら用地買収もそれほど必要ないはず。都内を通らず各高速を結ぶのもっと外側でもいいのでは。例えば関越道では青梅方向、中央道は相模湖付近、東名は厚木付近で結ぶような計画もあるはず。一度凍結されたものが、何故今再会されたのか。費用 vs 効果/環境/住民への影響 etc ちっとも説明されていない。会の進め方について、前回も感

じたことであるが、国・都側は、我々が何を求めているのか、何回か公聴会が開かれているのだからテーマを絞って実施すべし。単に「意見を聴く会」では住民側も「至近の不満」しか出てこない。テーマを挙げて進行すべし。これでは時間の無駄。いくらあっても足りない。住民側は、言いたいことは当然山ほどあるがテーマに添って意見を述べていくよう心掛けないと全く時間が足りなくなる。

早期着工のみして欲しい。排ガス問題は自動車技術の発達によって建設した時点で解消しているはず。自治会でも特に話題に出てないようですので今のままでは充分意見を聴いているとはいえないと思います。もっともっと地元の声を聴く努力がないと将来に禍根を残すと思います。自治会を通じて全地元民の意見を直接聞いて欲しい。時間はかかるが大切なことです。反対が多ければ場所変更も検討して下さい。

地域住民に対する意見聴取を公平に行っていただきたい。ネガティブな情報こそ積極的に発信すべき。S40年代に計画された道路を現在、また取り上げていることから分かるように今後の社会状況が変化していった場合に計画の見直しが果たして可能なのか疑問。そういった計画を変更できるような仕組み作りを検討すべき。

外環に対して賛成意見が多数あるとのことですが、環境等不安に思っているこの地域に作ることを考えず賛成してくれる地域で作った方が早く、安くできるのではないのでしょうか。目白通り、環八の渋滞解消等、首都高の整備が済んでいないのに、外環道を作ったら・・・というような推測のデータも本来あり得ないデータであると思います。

青梅街道インターも（ハーフでさえ）不必要と考えます。また、地上部整備問題が浮上していますが、何のための大深度地下になったのでしょうか。

都市の道路計画は都民と心の通う議論が必要。

初めに結論ありきの空気がありました。国交省の方、都の方、人間として生きるために子供や孫に何が一番大切かよく考えて頂きたいと思います。

車社会、車優先社会そのものを検討し、人間の安心生活のための都市・社会づくりを考える必要がある。道路を作れば車が（交通量）増える。無制限な車増産と道路づくりが続く限り環境は悪化・破壊する。更にそのための費用の問題も社会のあり方として大問題となる。

質問にははっきり答えるように。「外環ノ2」の説明が極めてわかりにくい。外環・外環ノ2はどちらも白紙にすべき。

外環に限らず大深度地下利用の場合の考えられる問題点についてはもっと多角的に検討要。

人間の住環境より、自動車を優先させる考え方そのものに反対である。これ以上道路はいらない。地域住民の意見をもっと反映して下さい。

いわゆる外環ノ2の計画について、次の理由から直ちに断念し遅くとも外環本線の新計画決定時まで撤回・廃止すること。理由1：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こと。理由2：杉並・武蔵野地区の沿線は整備された住宅地が大部分であり、都の防災地図上も防災化の緊急度は低いのは明らかである。巨額のカネを使うなら他のレッドゾーンが優先されるべきで、防災をこの地区蹂躪の口実にするのは間違い。理由3：凍結されていた外環計画を始動させるのは土地の利用制限などの地元の迷惑を早く解除するためと国土庁が言明したのは嘘なのか。計画1, 2の2つがあって云々、の行政手続き上の説明は役人の論理で不誠実。

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。

何十年も前の計画を今頃持ち出して全く考えられない。今後の日本の行方を考えれば全く意味がない。アキララインは全く無駄であった。国交省はもう少し考える必要がある。

いつの間にか外環を作る方向になっている。必要性を全く認めません。メリットよりデメリットが多い。税金の無駄遣い。結果は50-100年先に必ず失策であったことに気づくであろう。

外環のICを作るには周辺の道路整備を先にすべき。

外環の地上部の街路整備、「外環ノ2」について即時全面的に白紙。都市計画を廃止し外環の議論をすべきだ。

この計画推進に携わっている方々の人間性を疑う。都知事が交代したらこの計画がなくなることはあるのですか。意見を聴く会の開催日程について、土日祝（多くの人に参加できる日）にして欲しい。子供の一時預かりを設けて欲しい。

人口減少が国交省発展の数字よりはるかに速く進んでいます。私達大人は次世代に本当に残したいものは負の資産ではないと思います。緑あふれる善福寺を何としても残したい。

凍結がいつ解除になったのか不明。住民は望んでいるわけではない。一部の人の要望。経済効果などより環境を守ることが今大事です。無駄遣いはやめて欲しい。都知事はオリンピックを誘致しようとしているがとんでもない。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見てない。

3の地域の課題で記した通りです。行政が住民の意見を尊重するなら、まず計画を断念すべきです。が、昨今むしる強行しようとの姿勢が強まっているように思われます。従って住民の意向を十分尊重し聴取することをまず優先することを特に強く希望します。付記：道路が静穏な住宅街を貫通すること。人口減、自動車交通、物流の変容は公共道路の見直しと再検討を時代の要請としています。「外環ノ2」案は廃止すべし。青梅街道のICを作るか否かの検討をしていると理解しているうちに、急に練馬側に・・・と決まったとの

発表があり、説明不足だと思う。少なくとも直接関係ある世帯には丁寧に説明して欲しかった。当事者でない者でも怒っています。善福寺の環境を好んで住み始めた「既得権」をもっと重視して欲しかった。以上のように過去形でしか語れないのは行政不信になる。「外環ノ2」って何？説明不足。急に話しが出てくれば不安が増すだけ。外環の話し合いと同時進行すべき。住んでいる人にとっては同じこと（別の事業とは認識できない）。

ゼネコン、コンサルタント会社の指導により進める方法は住民に支持されない。

外環は白紙撤回。車に頼らない都市交通を考えるべき。未来に向けて。

私は直接外環道計画の影響を受けない地域（杉並区宮前5丁目）に住んでいますが、道路整備のあり方と住民合意ということに関心があって会場をのぞいてみました。望むことは計画の必要性ということ絶対視しないということです。「必要だから造る」ありきで、あとはいかに納得してもらおうかという姿勢ではなく、必要性の有無そのものの判断に住民の意見を充分聴いて欲しいということです。

予定地内に住んでいるので計画を早く決めて欲しい。移転先が段々なくなるから地上部の都の計画はやめて欲しい。

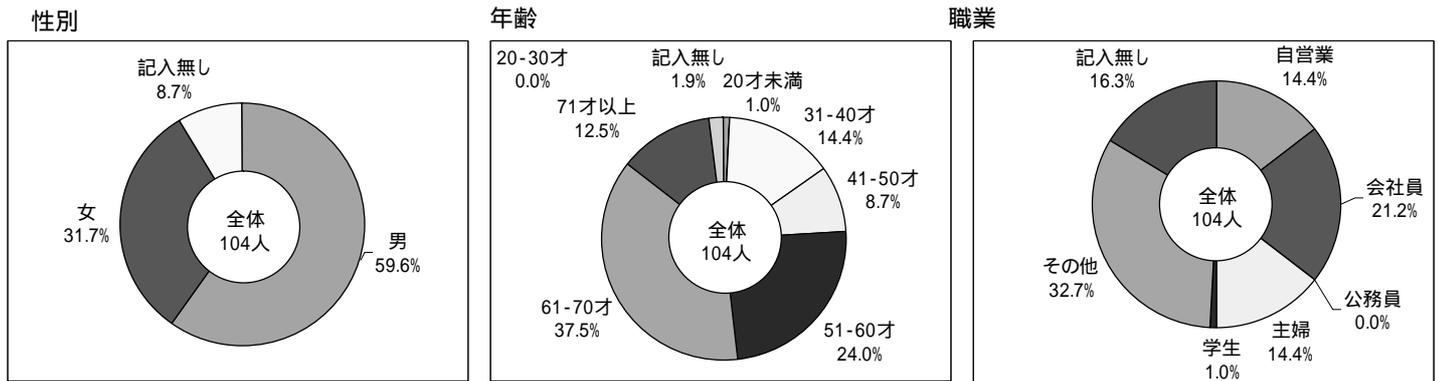
事故の場合の人間の避難路の確保、消火対策を完璧に。先日の善福寺川等の水害の対策としてトンネル内の一部を遊水池として利用できないか。水害対策等で地域住民にメリットがあれば、前向きに賛成する方々も増えると思う。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：杉並区 西荻地域区民センター
 日時：1月28日(土) 14:00～17:00
 来場者：119人
 回答者：104人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

利便性より環境保全がより重要。
 石神井、善福寺、井の頭と湧水環境地に接近した所をなぜ選んだのか。大深度トンネル工法による地下水脈、排ガス、交通事故等々対策は十分といえるか。環八等の交通量の緩和策とも言われるが自動車量の増大に問題があるのではないかと。日本国土の環境保全、安全性など見直す必要はないのか。
 反対。水が枯れる。
 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かわると考え、危惧しています。
 大筋では賛成。
 外環道路は高架を避けて大深度地下シールドを用いるのが妥当な方法と思う。
 外環はいらない。地上だろうが、大深度だろうが。
 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。大泉周辺の方々は広くから車が集まり住宅街の中にまで車が入り込み迷惑を掛けられている。解消しなければならない。
 大泉から東名までを大深度地下方式で外環を通すことには特に反対しない。ただし、通行の安全性が保証されることが前提。
 大深度地下、計画自体に反対しないが、善福寺池周辺の自然破壊は何としても避けていただきたい。
 大深度地下でも地上でも基本的には同じだと思う。作りやすい方法が良いと思う。
 前例のない大深度地下利用方式で外環をつくるのはおかしい。暴挙である。
 時代遅れの国家犯罪。自然破壊。経済効率(造る側の)ばかりを考えた従来の公共事業(成田空港以後のは失敗)と異なるホリエモン性、姉齒問題と共通の非公共性の工事もの。賛成 2/3 の内容は？
 「調査中です。検討中です。」という回答が多くなされる中で、どうしてこんなパンフレット(事実とは異なることかもしれないのに)を作るのですか。世論誘導としか思えない。不信感をぬぐうよう努力して下さい。
 外環ノ2を将来交通量から除外している。外環ノ2を将来交通量に入れ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。
 青梅街道のインターチェンジは不要。外環との代替である圏央道の計画進捗状況はどうなっているのですか。コストも必要性も圏央道の方が優れています。
 本当に必要性があって大深度にする必要があるならインターなしですべし。(人口減、膨大な借金を抱えている現状で必要かどうかまだ納得できませんが)
 外環は時代の要請とずれている。今必要なのは緑、水、きれいな空気である。これ以上の自動車道は必要ない。
 工法としては評価できるが費用対効果に疑問。
 外環道建設は絶対反対。

外環道絶対反対。

外環（青梅インターも含めて）計画に反対。交通量増加の疑問、大深度工法への危険性（工事中、工事後）、水系への破壊の恐れ。地域性の分断。大気汚染等環境への悪影響。自動車社会優先への疑問。

環境には良いが建設が早い。

地上影響が少ないのでやむを得ないと思う。

大深度に限らず外環計画に反対。必要なし。

善福寺池が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」の説明にがっかりしました。

地下水、大気への影響がないようなフリをするのはやめて欲しい。ICがある、ハーフがなしでの比較検討を保証して欲しい。「外環の2」の運用次第では話がすっかり違ってきてしまう。「今後の課題」で済む問題ではないでしょう。

反対です。

大深度地下利用については反対しないが予想される問題については徹底的に検討して頂きたい。

必要性が理解できない。

大深度地下トンネルは前例のないのに机上論で問題がないとの本日、前回も説明があったが、効果より税金の無駄遣いだけである。（外環ノ2）地上部にも道路を計画する案が近年になって出てきたのは納得できない。外環そのものに反対。

今、自衛隊が朝霞や練馬の駐屯地からイラクへ派兵されようとしているが、国家財政赤字の中で外環南伸しようとしているのは結局軍用を目線においた国家政策ではないか。住民にとっては全く必要ない。

費用対効果が見込めない（見えない）。安全かどうか不明（災害及び工事に関しても）。

車による環境の増大。外環はやめて物流に対応するためには鉄道の方がいい。

日本の借金が700兆。この責任は誰がとるのか。外環道路を都市に新しく作ることによって誰が儲かるのか。

地域の住民は工事中渋滞、大気汚染、地域分断、水脈分断。子孫の次世代に負をおしつけてはならない。よって反対です。

大泉方面だけのICでは何のためのものかわからない。それと突然のICの場所を練馬地区に変更するとのことその当時者は迷惑だと思う。また、それまで反対運動を続けていた3丁目の住民はとまどいを隠せない。

「大深度地下を活用」とあるが、これは通称大深度地下法に則った計画なのか？則っているなら、今回の反対派資料にある法律の適応要件を本当に満たすのだろうか？

早期実現を期待する。

地下水について十二分に調査して下さい。地下40m以下の道路には賛成できません。

地上に建設することに比べれば地下化は賛成だが、それによって自然環境、居住環境に生じる影響が心配。

費用対コストが全く理解していない。

大深度地下を活用した外環計画は実現すれば良いかもしれないが、地上部に道路を作る必要はないと思われる。なぜ、大勢の人を立ち退かしてまでそうしなければならないのか。

大深度にした場合の地下水への影響や地下環境が心配される。また、そう遠くない将来、大地震が必ず来ると言われているが、その時インターチェンジやジャンクションが崩壊してしまった時、大深度トンネル内の車や人はどうなるのか。

外環を造ることは必要である。

早くできることはいいことだが、完成後も環状9号線に相当する地表道も防災上の観点及び利便性の増進のために整備して欲しい。それなしには地域が活性化せず、いたずらに通過車輛が生活道路に進入してきて交通事故が減少しない。

環境の観点から外環道に反対。税金の無駄遣い。後々の世代に負の遺産を残すことになる。実用性に関してもはなはだ疑問。外環道計画は白紙撤回すべき。

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。

原点に立ち戻って検討と言いながら、既定路線での計画推進に向けて既成事実を積み上げているやり方は住民軽視の汚いやり方で先進国のやることではない。

外環工事で私がもっとも心配だったのが、住宅の撤去です。これで最後までゆっくりと余生を送ろうと思っているのに今から転居は考えられません。その意味では大深度地下活用は結構だと思うけれど上部も工事をして撤去（住宅）があるというのでは全く了承できません。

外環の必要性を感じないので

絶対反対。

環境に対する影響（特に地下水）が明らかになっていない。完成後の交通量・車の流れなど説明が不十分。

1兆円の費用、水源の破壊を考えるととても賛成できません。

外環は必要ないと思う。車を減らす努力をするべき。

外環道路は経済的に必要なし。大深度利用についての技術委員会のメンバーの専門知識に疑問あり。石油メジャーに検討を依頼すべきである。

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。今後、交通量が減少するのだから外環道は必要ない。

今まで何十年も凍結していたのに、ここにきてなぜ建設を急ぐのか。

地下水分断による地盤沈下のおそれある。

外環計画はそもそも必要ないと思っている。環境に悪い影響を及ぼすものであり、今後の少子化、経済の進行状況からも必要ない。計画全面廃止をすべきである。

必要性については未だ納得（理解）できない。大深度による影響がはっきり見えない。住宅地における大深度道路のケースはあるのか。大深度により換気の規模は大きくなり、環境（大気）汚染も広範になるのではないか。

外環は一切反対。人口減少、少子高齢化により外環の必要性はなくなった。環境悪化。費用膨大、大いなる無駄。

大深度地下を活用して大規模な高速道路をこのような良好な住宅街で計画、実行されたことはあるのでしょうか？「意見を聴く会」に出席する度に不安になります。そもそもなぜ今外環ありきなのでしょうか。絶対反対です。

災害が心配。

地下水の分断。生態系の悪影響について。地盤沈下などについて心配です。

計画実行には、大深度地下の活用しかない。

大災害時（地震など）の影響は極めて大きいと懸念される。地層の形成は何千、何万年の単位で出来上がっているもので、人工的に地層を破壊して心配してない等とはあり得ないことです。また地下のシールド内での大交通事故が発生したら対処不可能と思います。大火災がシールド内で当然発生するでしょう。そんな特殊災害に対処できる特殊車両がありますか。例えあっても事故の現場に辿り着きますか。排気塔やインターチェンジができれば地上部ですから大深度であってもその周辺は地上部被害です。排気塔、インターチェンジ大反対するものです。

作ることに反対です。環境にデメリットが多すぎると思います。

40年前に計画した道路を今、同じルートで同じように作るということ自体に無理があるのではないのでしょうか。大深度地下の計画もあまりにもわからないことが多すぎ、ご説明もシミュレーションや予測でしかなく、説得力がありません。40年前の経済・人口の右肩上がりの時代は終わっているとは私達はみんな知っています。逆に環境をいかに保全するかということに力を注いでいかなければならないということも普通の人々はみんな理解していると思います。

東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）の必要性は感じるが、大深度地下工事に関する住民向け資料があまりに少なく不安を感じる。

賛成。早期着工。住民感情を十分に理解・配慮して。

実行するとすれば「コレ」が良いと思います。

外環計画について基本的には賛成であるが、大深度なら何でもできるという発言は許せない。

地下の排気ガスをそのまま地上に出すのではなく、空気をクリーンにして出して欲しい。地下化した場合「外環の2」の都市計画を廃止して欲しい。（理由）いつまでも都市計画を残さずにはっきりさせる。地上は現状のままで良い（環境面等勘案）

真実の説明もなく、PI協議会の結論も必要性を謳っていないのに、行政側だけが必要性を熱心に推進している感じだ。人口減予測も弱い。計画不要。

全く必要性を感じない。今後少子高齢化社会なので車の量も減ってしまう。予算をかけてまで作る物ではない。

反対のみです。話しにならない。

意味のない計画であり、中止すべき。絶対反対。大深度等ではなくこの計画自体反対。

大深度地下方式では地下水脈への影響が現段階では何もはっきりしたことは分かっていない。石神井公園（三宝寺池）善福寺公園、井の頭公園、都内では貴重な都民の憩いの場はどうなるのか。高尾山もトンネルが掘られ、貴重な自然が破壊されている。外環は本当に将来的に都民にとって有意義なものなのか。その上、上部道路を作る、インターチェンジを作るなど論外。地元住民は自分達で作りに来て地域環を50年、100年先の子供達に少しでもよい状態で引き渡したい。

反対。計画の具体化によるメリット、利点が分からない訳ではないが、経済の状況や自然を大切にしようという時流の流れを考えると、もはや過去の計画（古い価値観にもとづく）ではないかと思う。今は便利さ最優先の時代ではありません。この計画に使うお金はもっと他のことに使っていただきたい。

色々な影響があると考えられるので反対である。

早期完成の為、必要であれば異議はありません。

大深度に関しては仕方がないと思う。ただし、青梅街道ICに関してはハーフも含めて反対。あと、できる、できない、どちらにしても結論を早く出して欲しい。

換気塔が及ぼす排気ガス公害を心配している。地下水、自然環境の破壊等反対です。これだけ反対している人が多いのになぜつくりようとしているのかももう一度考え直して欲しい。14億もの費用をかけて気が遠くなる。また渋滞解消は本当の意味で大丈夫なのか。

道路計画が最初につくられたとき高速道路（高架）と地上部道路が一体で考えられたと思います。反対が強く大深度地下に高速道路が入る場合、地上部道路（その2）は当然消えるべきだと思います。新しい効用を強調して事業化を進めるのは反対です。

手続き及び事業の流れと各段階での検討事項の書類を提示されましたがその中でみなさんとの話し合いを済

ませ、現在は計画段階にあるとの認識のようですが、全く話し合いが成立していないと感じています。資料の改訂を求めます。

大江戸線（地下鉄）の深度を実体験するとあの深さに憤然としています。火災の時は蒸し焼き惨事。避難のための消防車や救急車も一方向、一列で来て、一列で走る。何人救えるつもりか。防煙のために上下道の気圧を変えるとというのが莫大なランニングコスト。

外環がもしできた時代。人口、車社会の変化を考えているか。人口は減り、車社会は減少し、無駄な税金投入だけが残るように思う。中止する勇気を出して欲しい。

大深度地下であれ、とにかく環境（水質、大気、生態系）への影響が心配です。一度、このような構造物を作ってしまうと取り返しがつきません。十分に環境面への影響を事前にしっかりと調査・検討して下さい。環境（自然）は後世への財産です。

インターチェンジの設置の有無について

バスによる利用が多いが、青梅道の幅が十分といえず、設置に伴い街道の混雑渋滞、地域の分断等が懸念される。

絶対反対です。練馬側ハーフインターであっても杉並側に及ぶ環境の悪化は同じです。

青梅街道には何も無い方がベストだが。

住民としては青梅街道インターチェンジを避けたいのが願望である。

インターチェンジ反対（青梅IC）。16kmの間インターなしで良い。環境悪化。

インターへの車の集中を避けるためにはインターは多い方がいいが、住民への影響、費用を考慮すれば現状プランが適当と思う。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。

青梅街道インターの設置には絶対反対。

青梅街道インターチェンジ付近への設置は善福寺池周辺の自然破壊につながると予想されるので反対。

高速道路であればインターチェンジは不可欠です。合理的な位置であれば設置して良いと思う。

ハーフといっても影響はフルと同じに発生する。練馬区の住民があれほど反対しているのに推進とはおかしい。

青梅街道ICについて練馬、杉並区の利用車は少ない。特に、練馬区では外環ノ2を着工するので練馬区内の車輦はほとんどない。

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。8/10 函による。

インターチェンジは設置するべきではない。特にハーフインターは問題が多いと思う。杉並区長が反対した点はハーフインターでも解消されない。（練馬と杉並の境ですよ）（かえってひどくなりそう）

フル、ハーフ共に地域の環境に甚大な影響を与える。絶対に反対する。

反対（青梅街道IC）。周辺交通量が急増する。環境悪化する。規制の方針がわからない。安全が守れない。

インターチェンジ計画反対。

十分な説明、告知がないまま、いきなり決まったという印象です。メリット・デメリットを考えると必要ないと思います。

必要ない。なくても不便を感じない。

反対。

個別の問題としては、青梅街道ICはない方がいいが、恐らくすべての出入り口について同様の状況があるでしょう。結局外環全体が存在しない方がいい。

青梅街道インターチェンジ無し。

反対です。何度も説明を聞きましたが必要性を感じません。

善福寺地区のインターチェンジ設置は最後まで反対する。

絶対反対。

青梅街道インターチェンジの将来交通量予測は資料に信憑性がなく、設置効果は少ないのに予算の無駄遣いに他ならない。杉並区周辺地域の混雑を増大させ、善福寺公園を中心とする自然環境・住宅環境を大きく悪化させる10～20年後の交通量は予想より減少し、経済効果はマイナス面に出てくると思う。

絶対反対（青梅）

地元住民に反対している。地元町内には反対ノボリがどんどん立っている状況。こんな中で強行してもうまくいかない。やめるべき。

不要。

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いう噂がたっています。資材置き場になるといって噂がありますが、そのようなことがないようにお願いします。

交通量の増加で環境が悪化することは明確です。この地域に住んでいる人は最も汚染された環境の中に置かれているのです。これ以上静かな環境を破壊しないで欲しい。

何十回も述べています。

現案でよい。

青梅街道ーフインターは杉並区側また練馬側にとっても環境面でも非常にデメリットが多いのでーフインターは絶対反対です。

設置については、基本的には反対。バス利用者にとっては、現在よりも時間がかかることになるため。外環は必要だが青梅 IC 含めた高コストの道路は全くもって不要。それならば地方へ投入すべきだし下道のインフラをきちんとするのが筋。でもあんならやること前提で動けないんでしょ？

できれば大金を使って作る必要はないと思う。

大泉方向のみのーフインターチェンジは利便性に欠け、作る意味がない。多くの練馬、杉並の住民はインターチェンジがーフであることを知らない。そんな半端なインターチェンジに多額のお金が使われることに賛成はできない。

無駄遣いである。一生住む人は皆反対だと思う。一部、利権絡みの人が賛成していると思う。

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りたい。練馬区側だけでは更なる渋滞が生じると考える。

外環そのものに反対。

青梅街道はそんなに幅のある道ではないので、一杯車が入りしたらどうなるのかが心配。特に付近の道は南北のラインが弱いので、渋滞がかえって増えそう。

青梅街道インターは必要ない。青梅街道インターの必要性について納得している説明がない。地域住民の声を聴くこともなく、単に練馬区長の独善的な思いだけでインター、しかもーフインター設置は極めておかし。

インターチェンジはない方がよい。

確かにインターチェンジで他の高速道路をつなぐ効果はありますが、その近辺の混雑、騒音には耐えられないほどだと思います。インターチェンジにかかってしまえばまた違った方法も考えられるけれど、すれすれの近辺ではどうしようもありません。特に大泉のそばに、またインターはなくても済むものではないかと思っています。

外環反対。

少子に伴い車が減少するため、反対です。

必要なし。

青梅街道インターチェンジは不要である。インターの必要性を認めているのは「練馬区」だけである。その根拠は説明が十分に行われていない時に行っていた区民アンケート結果に基づいている。必要性については十分な説明がなされていない。

外環道は の理由で必要ないと考えます。よってインターチェンジもいりません。

青梅街道付近では全く必要なし。環境、採算から考えて合理性がない。

不要と考えます。環境影響予測は推進者に都合良く作成されるのが過去の例です。従って信用できません。

インターチェンジはいらない。絶対反対。

インターチェンジの必要なし。

青梅街道は両方向にするよう努力、説明すべき。(杉並区側に許されないならば練馬区側に設けるように工夫すべき。練馬区側がインター設置に積極的ならば理解得られるのではないか。)

外環本体が反対なのでインターチェンジはもっても他です。

幹線貫通した場合、インター設置する意味合い(練馬の振動)がなく、不要と考える。

で訴えました通り、排気塔やインターチェンジはその周辺の住民はまさにトンネル内の排ガス公害を集中的に受けます。杉並区の光化学スモッグは何ら予測もなく、対応も不十分でした。青梅街道の渋滞はさらに大気汚染につながります。(設備、構造では完全に対応でき得ない。)青梅街道の交通の流れは変わることは必至で、環境破壊は避けられないので反対します。

ーフにしてもフルにしても必要ないと考えます。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。

インターを作る場合、作らない場合の車の台数の数は信用できない。少なくとも青梅街道インターはいらない。

現在計画されている IC 間の距離がとても近く、環境問題・費用を考え無駄が多いと感じる。

不明。

当初の計画通りに設置すべきである。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。公共を考えるべきである。

青梅街道インターチェンジの設置は不要。(理由)建設費用が多すぎる。効果(通行量が増える)はない。(近くにできる利点はある。)近くに出来ると混雑する。(周辺道路の整備がなされていない。)

青梅街道インターチェンジを作ることにより、周辺地域が混雑することになり近くに小学校・中学校があるのにならぬのでしょうか。

全く必要ない。どれだけ排気ガスで悩まされることか。子供達にきれいな空気を残してあげるのは大人の使命ではないですか。

将来交通は減少するばかり(この5年青梅街道の自動車は減少)使用なし。もう少し勉強して下さい。勉強しなすぎ。

この外環計画そのものが反対なので当然反対。

青梅街道の渋滞、生活環境（教育環境）自然環境の破壊につながる。ケヤキ並木が台無しになってしまうので絶対反対という意見も強い（まわりの住民で）。

反対。と同様の理由により。特に青梅街道インターチェンジは地域住民として絶対に反対です。利便性があるのかもしれませんがちょっとくらい東名に早く行けるようになったからといってそれが何だと言うのでしょうか。そもそも数字の根拠が不明です。

ハーフであっても青梅街道 IC の地元を与える悪影響が考えられるので反対である。東名方向ならともかく、この地域から大泉方面に行くのに 500 円の通行量を払う人は少ない。

将来のことを考えれば青梅街道の IC も賛成。

青梅街道 IC に関しては反対（ハーフ案に対しても）。数十年以上計画凍結をして、あまりにも唐突。近隣の環境に対しての（住・自然）の配慮がない。

不要と思います（青梅街道）。

必要を感じません。

工事による渋滞をどうするのか。環八はいまだに渋滞を繰り返している。工事に 30 年もかかって、この間の渋滞はひどかった。

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。そもそも外環自体は作ることに決まったのでしょうか。前述の件はあくまで環境面への影響がないことが前提です。

地域の課題について

排気ガスなどによる環境汚染が一番心配。具体的にどの範囲にどんな影響があるのか、はっきりして欲しい。（特に大気汚染）

中央道設置の際、玉川上水を暗渠としたことにより井戸水は枯渇した。善福寺池貯水は現在も使用されているとのこと。影響が出るのではないかと心配。

桃井第四小学校、八幡幼稚園、井荻小学校、荻窪中学校等への児童・生徒への交通、騒音、排気等何一つプラス効果はございません。心配ばかりです。

環境を悪化させながら便利の追求はいらぬ。

排気ガスによる人間・樹木への影響。地下水の切断による湧き水・井戸水の枯渇。車輛火災等による大惨事。地上部まで何人が脱出できるのか。

青梅街道インターを設置しないのであれば生活環境への影響なく懸念されるものはない。

環境破壊。特に地下水への影響。

外環を作れば良い点、悪い点があると思う。決定的に悪い点がなければ作れば良いと思う。環境問題はやむを得ないと思う。

課題、心配事を何度伝えても答えて頂けないのに何で聞くのですか？答えが先ですよ。

10 年間の渋滞のコストを考えれば負のコストが大きすぎる。交通事故、公害影響、渋滞。生活道路に車が入ってくる。今でも混んでいる青梅街道に交通集中。特に桃井第四児童館など子供達が多い地域です。緑多くゆったりした住環境が破壊される。

16km の大深度トンネルは地層、水流などあまりに不明な部分が大きいと考える。自然を勝手にいじるな。南北交通量の減少は期待できる。東西の方向の交通量について不明。交通事故、排ガス、振動。

環境汚染が心配です。特に排気口の空気をいかにクリーンにして出すか知りたいです。ただ濃度を薄くするのはなく空気清浄機のようにフィルターなどで有害な物質は完全に除去して欲しいです。

水脈・地盤への影響が心配。

外環は不必要。あつてはいけない。

地下水、湧水についてもっと調べる必要あると思います。

一枚目にも書きましたがいわゆる環境への影響が心配です。

影響、交通量、限りなく大きな懸念あり。

環境問題が解決されていません。費用対効果も説得力ありません。

外環整備の効果は善福寺地域の住民にとってはプラスよりマイナスの方が大きいと思われる。将来のことも大切であろうが現状をよく考えていただきたい。

東京にこれ以上道路を作ってどうするのか。

地下水の影響を過小評価し、将来発生する問題点を十分調査・研究もせず軽視しているように感じられ、環境・生活上の不安が全く消えていない。

環境破壊が大きすぎる（善福寺公園、井草八幡）（工事用の車（ダンプ）による悪影響）

工事中、完成後、いずれにしろ実際に行われないと不明。

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。

IC は四面道までトンネル化してそこに入口出口を作ってはどうか。また西の方も玉川上水等のあたりに設けること検討してもらいたい。

「整備」といっても造りたいのであれば最低限迷惑のかかる住民には幅広い補償とすることが大前提である

う。

杉並区民にとっても効果は大きい。

青梅街道が非常に渋滞するので全域、大深度トンネル方式に下さい。

「地上部街路」の建設に伴う（大泉から東八道路に至る幅 40m の道路）様々な影響（立ち退き、自然環境の変化等）

公害はあるけど償還問題は？建てても利用しない外環になるのでは？

インターチェンジや排気塔から出る排気ガスが住んでいる人々に長い間に健康面で影響がでるであろうこと。

商店街では地域活性化というが、立ち退きにより人がいなくなり反対のことが起きる。

善福寺池は 50 年前に枯渇している。完成を期待するのみ。できたら当初のフル規格で作っていただきたい。環境はかえって良化する。なぜならば大地震が起きたときに防災機能を発揮してくれる。排ガス汚染は完成時に交通機関としての自動車は技術的に解決している。地下水は水位低下している。大深度地下化によるトンネル内の湧水は善福寺池や近隣の公園、中小河川に放水するか他に環境改善に役立てればよいと考える。

「地上部」の話がほとんど出てこない点。

「シールド工法でこれまで問題がなかった」とは言っていましたが、追跡調査に基づいての回答なのかわからなかった。こういうのは 10 年単位で変化していくから、南北線/大江戸線への追跡調査も必要なのでは。あと、まずは井草と上石神井とかの立体交差では？

地下水の分断、低周波振動、大気汚染、地盤沈下等々。

現実に大泉インターのすれすれの位置になってしまった親類の例をみても、騒音、地響き、ほこり、色々な点が増えました。ルートは変えた方が影響を少なくするルートもあるという考え方もあると思うのですが。大気悪化につき、反対。

効果なし。

交通量の変化。地下水等による地盤沈下。周辺道路の整備も含めて説明するべきである。

立ち退き、環境破壊、工事期間中の交通渋滞を考えると絶対反対です。

地下水への影響。工事中の公害。採算性（B/C で示していただきたい）

青梅街道が動かなくなる。大気汚染、地盤沈下他環境が悪くなる。

地域すべての環境によくない。

地上道路の必要性について判然として欲しい。青梅街道インターに入る（出る）車の流れがどうなるのか。

善福寺池の水脈の問題。地下工事による振動、地盤沈下。大気汚染。

そもそもなぜ外環整備が地元住民の意思に反して進められているのでしょうか。莫大な税金の無駄遣いと環境破壊につながる外環には不安だけがつります。

環境には十分配慮して欲しい。

膨大な費用は効果との比較で意味があるかのように資料では説明されるが、もっと必要なこと、例えば高齢化・少子化に伴う福祉施設はまだ不足しています。そちらへの転換により、どれほどの住民が救われるか。公害、事故、環境破壊の費用換算は多分不可能でしょう。予測は天気予報と同じレベルと思います。地震予知すら難しい現状です。

2- で答えたように、環境保全、人口の減少などの観点から見ればこの計画は時代に逆行していると考えます。工事の影響も大きいと思います。例えば子供が育つ 10 数年間、工事中の地域に住んでいることなど考えられません。

地上道路の拡張について詳細を説明すべき。

計画実行による地域の利便性等の説明が大深度ということで忘れられているのか。これから発表されるのか。

と同じ。排気ガスの問題。「外環の 2」の都市計画の廃止。

排ガス・排水ファンの位置が心配な点。工事用のトラックによる渋滞、排ガス。

外環が出来上がるころには、人口減で必要性は薄く、環境破壊だけマイナス効果では？

これだけの人に反対されていながらも計画を進めていることに大変不思議な感じがします。

効果なし。影響は多すぎる。今まで何回書いてあるはず。

公害、振動、立ち退き、その他たくさん。

費用対効果への疑問。

計画の実現に向けて様々な調査が行われているようですが、その調査の実行方法やその結果が信用できません。特に自然環境に及ぼす影響や地域の学校（学区）の安全性、騒音、排気、野鳥の生態、工事を行うわけですから今のこのままの住環境の保持が希望です。単に街路樹を植えればいいのか、そういうものではありません。

心配な点。生活道路への車の流入。排ガス、Nox、地下水、地盤沈下。今までの住民からの意見に HP で回答して欲しい。都市計画の廃止を提案します。

特にありません。

交通量の増大について。排気ガスに対して。工事の影響。

地上部には影響のない事業にして欲しい。

自然環境、生活環境、工事予算の膨大な費用の捻出、消却。不安ばかりです。

大深度工事及び通行による微妙、零細な振動は体感できない低いレベルで健康被害をもたらす怖れがある。
環境破壊（水質、大気、生態系）。

その他の自由意見

交通渋滞緩和とあるが、インター周辺は出入りに関わり一般道が混雑し歩行者等の危険度が高まる。環八、中央道設置に伴いそれまで玉川上水など環境優良な場所から騒音・排ガスで健康上現地区に引っ越しをした経緯もあり外環設置を可としない。

外環その2に関しても必要ないと思います。大深度はもちろん反対ですが地上部整備となりますと立ち退きを迫られる方も多く、交通の分断、環境への影響も更にマイナス方向へ行くと考えます。青梅街道インターも不要です。

杉並の地上部は何も手をつけなくて欲しい。

外環は既に工事を終わっている部分があり、早く作るべきであるが、影響少ない方法を探してお金をかけた工事を進めるべきだと思う（工事期間を短くする）。交通量の増大は（車両数×単位重量）も想定して評価した方が良くと思う。

予算不足では良い物ができない。国・東京都・区（練馬）は、外環を何が何でもやりたい。環境を考えればこんな物だろうの見切り発車でスタートする。インター一つとってもインター間近の人々は道路作っている時、作られた後もずっと環境悪化に悩まされる。インターを中心に半径200m程緑地公園化でもやらない限り環境は良くならない。

昨年9月の雨の時には神田川・善福寺川・妙正寺川、石神井川等がオーバーフローした。外環は善福寺川、神田川の下を通る予定だが、もし道路下部の空洞部分を避難通路にしない場合、その部分を洪水時の遊水池にしたらどうか。善福寺川では一番上流部分の八幡橋新町橋でもあふれた。環七の下の遊水池で下流の方はかなり安全になったが上流の方は何の手も打たれていない。上流では水量が少ないと思うので外環を造ることになった場合はスペースがあれば遊水池を設けて欲しい。

住民の意見を聴くことは大切なことだとは思いますが同じような説明会をいつまでやるのでしょうか。いつ、どのように作るのか、そろそろ決定して欲しい。

外環は絶対に不要のものである。環境への影響が多である。

集まった住民側からはとてもいい質問・意見が出されているのに国・都側からの回答についてはあまりにも乏しさを感じます。回答の責任義務をきちんと果たして下さい。外環の必要性アンケートの結果について14年度のアンケート調査時には地上部街路をはじめ、大深度による環境破壊、将来の交通量予測、費用対効果等についての具体的なことが分からずにいました。もう一度そのようなことを公表した上でアンケートをとったらどうなるのかと疑問を持ちました。

外環の必要性について、交通問題発生の原因は通過交通の流入と位置づけています。自動車専用道路の“圏央道”の整備計画、検討状況を説明頂きたい。外環は23区内に建設する訳で前提は23区外で建設するが一番の原因の部分の説明なくして本件を進めるのはあまりに無理がある。

専門家に意見を聴く会をやって欲しいと思います。はじめに結論ありきで進めている印象が否めません。今回の意見を聴く会ももっと早くから広報すべきだと思います。交通推定などの疑問も解消されません。特にハーフインターの案が浮上してから数字あわせになっている感じがします。PIという試みを台無しにしたような気がします。

住民の意見を反映してもらいたい。

今後も住民とのことを開催してもらいたい。議事録をお願いします。

黒幕を出席させて欲しい。

役人の話し方に誠意が感じられない。

始めに計画ありきなので、以前の会での質問にも（水問題）「この次ぎまでに調べておきます」と答えていたが今回も同じ答えでガックリです。

「外環の必要性」についてじっくりした話しが聞けない。（きわめてうさんくさがつきまとう）誰か限られた人の経済的利益のために計画が動かされるのでは？「聴く会」の開き方について欄が欲しい。ないのでここに書きます。都の姿勢はひどい。東京都課長の答弁は形式論理だけでしょう。出席させるなどは言いませんが意味がなかったのでは？

反対。意見を聴く会への回答はいつも不満足。質問にきちっと答えてもらっていない。納得できない答えばかりで許し難い。

住民の声を聴く会がもたれても、すでに結論が出されているような会です。計画を白紙に戻して欲しいと思います。

工事中の問題もよく検討されたい。

計画ありきで賛成できない。車を減らすことが先決。発想が逆である。

23区外を通過させない方法、多摩西部方面を通す方が効果があると思う。国の予算を適正に使うためにも現計画を洗い直しの必要あり。

調査方法に問題あり。

とにかく費用対効果につくる。

谷原の関越道を首都高速まで延長することを早期検討し開通させてもらいたい。なぜ谷原で一般道をおろされた車は細かい道路まで入り込んでいるのが実情だろう。元々の計画の大深度の計画図も作って下さい。青梅ハーフ IC 設置の場合、本線からの連絡路（ランプ）区間の立ち上がりが以前は上石神井駅付近だったのが新青梅街道付近に伸びている。本線を少し持ち上げるので上石神井駅付近からの立ち上げで済むと過去のオープンハウスで説明を受けたがなぜ変更されたのか？大深度区間を長くとりたいからだろうが、ランプが長くなり立ち退き・賠償が増加する。トータルコストを考えればそのような変更をするのが賢明なのだろうが、上石神井のまちづくりなどの不透明な経緯を考えるとある種の「謀りごと」をひしひしと感じる。一部住民（区民の何%）のエゴに左右されることなく実現させて欲しい。

外環は地域住民に絶対に迷惑のかからないよう絶対にして下さい。

このような説明会の進め方について。論点をぼかすような感情的な意見、また身勝手な意見をうまくコントロールしないと時間内に必要な説明も議論も尽くされません。

練馬と杉並を区別するな。議事録問題でねつ造するのがオチだろ。どうせやるんだろ青梅 IC。答えも出していないのに上等だよ。荒らしてやるよ。

初めて出席したため十分な理解が得られませんでした。

多くの方は平日働いており、意見があってもなかなか言う機会がない。特に練馬区で開かれているオープンハウスや意見を聴く会はほとんど平日に開かれ、土日のことが少ない。皆が参加できるように土日の開催を希望する。

杉並側に作らず、練馬側だけ造る等という場当たりの考えはおかしい。上石神井の一部の人の意見が練馬区全体の意見のようにされているが、住民投票風に調べたら結論が出ると思います。

あくまで私見であるが、世界が24時間経済活動するために地球の裏側のニューヨークと対をなして世界の中心として関東平野が役割を果たすはずである。そのために大宮副都心と横浜川崎が有機的につながり、アクセスが良くなれば都心を通る車輦が激減する。それに伴い経済の活性化及び交通機能が改善するし、人命の安全にも良い。副次的に杉並・練馬はもっと生活環境が快適になるはずである。我々は地下水・大気汚染など些細な問題に拘泥しないで後の世代の創出の社会財を見据えて速やかに着手完成してもらいたい。

「意見を聴く会」では質問にちゃんと答えて頂きたい。毎回毎回ぬらりくらりと逃げてばかりいる。司会者が暗い。質問にちゃんと答えて時間通りに終わるようにして欲しい。

資料が多すぎて一日では把握しきれません。でも反対にしろ、賛成にしろ、説明会に一度は来た方がいいなと思いました。多くの方はイメージだけで語ることが多いんだなと思いました。もう少しいろいろ後で考えてみて自分の意見をまとめてみます。（基本的に反対ですが）それにしても外環事務所課長さんお疲れさまでした。でも費用対効果って大切だと思いますよ。

外環計画その2は全く理不尽（東京都の暴走）。大深度化で外環問題を早期に解決し、従来からの地上部の建築制限等の住民の迷惑を早期に解消していきたいと明言していた建設省に対して東京都側が計画路線の地上部計画を存続させることを考えていることになる。建設省は東京都の暴案を差し止めなければおかしい。断固差し止めるべき。本線だけを大深度で作って国は退場し、地上部は東京都に投げて先送りするのは全く無責任（PI協議会も先送り）。「これまでの検討の総括」のP.26<早期の問題解決の必要性>はまやかしの嘘なのか。

一昨年亡くなった母の代から反対を唱え続けております。静かな自然のある街、コミュニティ豊かな町会で永住するつもりで到着していたところで、ここへ来て凍結されたと安心しておりましたのに、急に騒がしくなりました。今から新しい土地で新しく生活基盤を築くのは不可能です。私くらいの年代の方は多く、意見も言えない方々も多いのです。何か割り切れない気持ちで一杯です。

環境破壊による地球温暖化が進んでいる。これ以上地球を傷つけない。

地下水による影響については、影響が出た場合どのような影響がどこに出るのかパンフレットで住民に説明する必要がある。地上部の道路について同時に説明（区報等で）していないのは、おかしい。きちっとした説明をすべきである。意見がどう反映されているか結果を知らせる義務があると思う。結果を（反映した）きちっと出すべきである。

質問に対して真っ正面から答えない役人の人達に不信感がつのりました。

道路をこれ以上建設するのは時代錯誤である。官僚と土建業界のみが利益を受ける事業である。道路を作れば交通量は増え、公害は手のつけられない状況になる。人口減少に伴い、日本の構造は変化するのに化け物を作っては行けない。

生活道路の予測について論じられていない。”はじめに道路ありき”ではダメです。予測が不確定な計画は中止すべきです。

外環に対しては絶対反対する。

財政的にそれだけのお金があるのなら福祉に使用して欲しい。

意見交換を単なるガス抜きにしないでもらいたい。正式決定（工事の）後も計画変更等の余地（住民の意見を聞いて）を残して欲しい。十数年後に完成したとして環境問題等が生じた場合は迅速・真摯に対応することを保証してもらいたい。石原都知事は「反対意見をやる奴はいる。意見を聞く必要はない」との主旨を発言しました。国・都の基本姿勢はどうか。

杉並独自の問題というよりは16kmの道路なので例えば杉並・練馬との同時合同開催等望みます。

計画が実行され、完成するまで30年近くはかかるでしょう。30年後社会情勢は今から予想はつきません。

外環そのものに反対です。外環の2は外環（地下）の全行程の地上に作るのですか。不整合な数値などが住民の不安を大きくしている。

大反対。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。私も今1台の車で我慢していますが、便利になれば2~3台家族別々に所有利用します。）道路と交通量は絶対に改善されません。一時的な解消に過ぎません。過去の実例が語っています。

何度も言いますが、このような時代に逆行する計画のことに時間とお金とエネルギーを使うなら、今ある道路や施設でどのようなことが可能なのかということ議論した方がずっと効果的ではないでしょうか。それを十分にやりつくしてからもう一度考えてみてもいいのではないかと思います。40年間凍結されてきた計画がいきなり復活したこと、その後の性急な進め方を見ると道路の必要性以外の要因（例えば建設業者の圧力など）があるのではと勘ぐりたくなります。未来に不要なものを作らないよう本当によく考えていただかないと思います。

東京を通過する車のためにというが、政治・経済の中心になっている東京を単純に通過する車は極めて少ない。多額な借金をかかえる国家財政で、今このような計画を遂行することはさらに赤字を増やすことになる。国家財政が黒字になってから考えるべきだ。

本日の「意見を聴く会」の中で、データがあまりに信頼性に乏しいものと強く感じました。杉並区民とし地域エゴにならないように心掛けたい。十分に地域の方々の不要にならないよう対処して欲しい。

地球環境問題が最優先の課題、地域環境・経済効果等とのバランスをどう取るかの問題。「環境」には「金」がかかるのは常識。方法、経済面など透明性のある資料を公開して下さい。地域とどう融和させるか、地域エゴは排除すべき。

計画決定以来、私権を制限され、不便な思いをしてきたが、大深度で進められた場合なんの補償もないのか。今日の反対者の意見（為にする反対）を聞いていると、むしろ反対者はこれしかいないのかと思う。絶対に計画を実施しなくてはならないと思う。

充分検討を重ねて、慎重に進め、外環の計画取りやめも選択肢として欲しい。経済効果対費用効果の算定の見直し（「これまでの検討の総括」の18ページ）。会議でも出た質問にあった工事中の費用を含めると「外環の2」の廃止以外の選択の場合の合計（外環地下との）について明示されたい。（理由は多額の費用がかかり「外環の2」の廃止に導くため）。大気環境の改善についても工事中の悪化要因を加味することが必要と思われる。一番心配な点。国家財政が借金で支えられている現況から採算性のない大きな負担となる高速道路等の建設は止めて頂きたい。次世代への借金の繰り延べは若い世代からは歓迎されません。大深度地下トンネルはお金がかかりすぎる。地上部街道は排ガスが多く排出されて近くのものにとっては喘息等になることが多く、よくない。

計画の進め方=PI協議会で推進の結論が出なければ別の（メンバーは同じでも）会を作り、推進論を何らかの形で出そうとしているように見受けられる。不要な公共工事の判断を行政がし得るのか疑問。反対の声を受け止めるべし。

ライブドアショックで世の中にはお金で買えないものがあるということは最近とみに言われていることです。経済的効果ももしかするとあると考えてもお金以外のことをたくさん失うこともあるのです。善福寺池は今年白鳥が来ました。かるがもの赤ちゃんも歩いたり、タヌキもいるという話もあります。私は毎日2回善福寺池に行きます。環境は必死で守っていかなければ今のこの豊かさでは普通に生活していても失われていく一方です。これ以上自然をわざわざ壊す必要がありますか。

もう少し早く地下水・大気の影響を調べるべきではないでしょうか。時間のかかりすぎ。住んでいる人の気持ちになって下さい。

40年前と現在はまったく状況がかわっている中でそのまま計画を進めるのはおかしい。中止するべき。急速な高齢化・少子化に始まり、温暖化に向かう中で道路を作って車の利便性をはかるのは時代の流れに逆行している。都も区もそんなものに税金を使う余裕はないはず。ゼネコンに仕事を回すだけが見え見え。計画そのものを中止すべき。それだけです。

将来的に住民（都民、区民）にとってマイナスになるようなものは作らないで欲しい。というより、作るべきではないし、作れないはず。外環に莫大な税金を使うなら他にもっとやるべきことがあるだろうに。

計画そのものについてダメといたらダメです。理由って必要なんですか。数字による利便性を強調されていますが、仮に数字上のメリットがあったとしてももう便利さ第一主義の時代ではありません。地域住民の1人として、今を生きる1人として計画そのものを見直していただき、貴重な税金はもっと他のことで使っていただきたいと思います。例えばこのアンケートのために用意された新品のボールペン。もったいないです。こんなことのために。

早期に完成目指して下さい。

地上部分の整備についての説明が不十分（どうなっているかが不明）。排気塔の位置など主要な施設についての説明が不十分。早い結論を出して欲しい。

外環その2はやめるべきである。排気口の排ガス処理を十分に行うこと。ガス処理の目標を明示して欲しい。計画の中止を求めます。

基本は自動車業界のための工事ゼネコンのための、そしてリポートをもらう政治屋のための計画です。それら工事費、リポート、すべて孫達の借金になるだけのことです。地域イメージが下がり、風景が劣悪化し、

地価が下がる。

今年、白鳥が善福寺池に来ました。このようなところに来る自然界の破壊。ここで、善福寺を枯らしたら子孫に悪いことだけを残すことになる。せめて今ある良い自然を守る方向に進んで欲しい。世界中でブラックホールを考える時代。本当の勇気が欲しいですね。

環境に影響が出るのであれば外環そのものの計画は中止して欲しい。もっと自然を大切にしたい。利便性ばかりが全てではない。とにかく後世のことをしっかりと我が身になって考えてください。

■外環意見を聴く会アンケート結果

◇会場名：杉並区 西荻地域区民センター

◇日時：3月23日（木）18:00～20:30

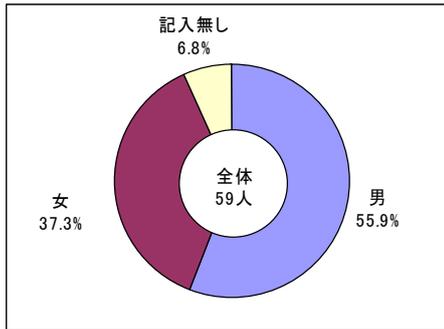
◇来場者：77人

◇回答者：59人

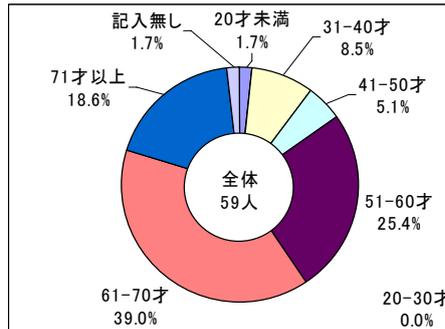
◇アンケートの結果概要について

回答者属性

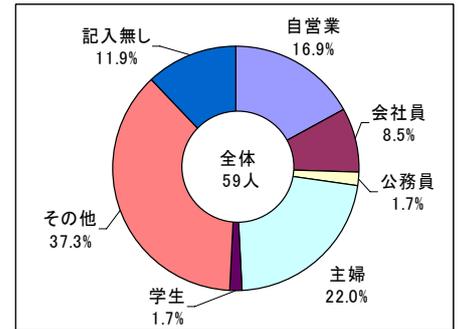
性別



年齢



職業



大深度地下を活用した外環計画について

- 必要性の議論をせずに、必要性を有りとして結論を出した。
- 人口減少していく時代、国家財政破綻の折り、論外である。
- 大深度についてはある程度理解。
- 大深度に反対、自然破壊の心配はなくなる。
- 3月12日上石神井中学校での意見を聴く会において述べた通りです。
- 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。
- 大深度部分について地下水枯渇、騒音、低周波振動などの環境破壊が本当に生じないのか。もし生じるとすれば建設絶対反対。なお、大深度の深さは40mといわず、なるべく深く掘ってほしい。
- 大深度であっても外環そのものに反対。
- 土地収用の手続きの必要性がない点で好ましい。
- 外環の計画そのものに利便性効果が将来過少化するのに、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。また、練馬～東名インター迄の経路を大深度にすることがムダが多く、当初計画より悪化している。理解できない。
- 外環が必要であるとの前提になれば、大深度には賛成（しかし外環は必要ないと思っている）。
- 賛成です。現状地域住民の反対運動の中やむをえない計画と思います。
- 私は、大深度地下方式は反対です。地下水の水の流れはとてもデリケートのような気がするからです。大地震があった地域（新潟等）でも地震後、湧水の流れが、かわったという事があります。従って地下に人工物を入れるのは危険だと思います。また地下式の場合、換気塔を設置しなければならないので、大気汚染が生じます。作るなら地上式ですら思います。
- 大深度地下であっても外環建設には反対です。税金のムダ使いはやめるべき。
- 大筋OK。
- 当初より一貫反対（昭和41年の計画の時よりずっと）。
- 基本的に反対ではない。
- 外環道路は必要だと考えています。大深度であれば安全性を十分考えて進めて頂きたい。
- 高速道路を結ぶ道路は、出来れば便利であろうと思われるが、環境を悪化させてまでの整備は不要と考える。
- まず、本当に必要なかまだ疑問が残ります。大深度の安全性も。もし火災をともし事故が起きたら逃げられるのでしょうか。環境破壊は否定できません。国は計画を見直すという事は絶対しないのでしょうか。
- 早く作らねば、後世に都市圏全体の排ガス汚染、エネルギー浪費を残す事になる。
- 外環は必要ないと思います。青梅街道のインターは反対です。
- 自動車とは環境を破壊し、事故を起こすものである。外郭環状道路は自動車の存在を更に増加するものがあります。都内の交通は必要な貨物だけに抑え、人の移動は地下鉄を一層拡充する方向に切り変えて頂きたい。

人口は減る一方なのに無駄な投資は停止。

- 反対。
- 現計画の高架方式より大深度地下方式になる事は良いことだと思う。
- できるだけ大深度でもつくらないでください。生活道路中心に計画を作り直してください。
- 地下水等に十分配慮し、本線の整備は要望するが青梅街道ーフインターは何の役にも立たない。百害あって一利なし。地域分断はありえない。
- 地上式よりはマシだが、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。
- 現在も外環の必要性に疑問を持っている。青梅街道インターチェンジは反対である（仮に大深度地下方式で計画を実施するにしても）。
- 同じような質問であっても、メール等の手段を含めて個別に誠心誠意回答していただきたい（手間はかかるでしょうが、それだけ大変な問題なのです）。
- 活用という用語の定義が明確でない。大深度法を適用するか、しないかをまず明確にするべきである。
- 外環計画全体内容が明確に提案されていない。本線のみ（国、都）の中途半端計画の説明はやめるべき。代替案を2つ3つ提案し必要性についても地元住民が納得するものを出すべき。
- 反対です。外環の必要性の論議もあやふやであり必要性があるといえない。
- 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。PI協議会の答申も一本化できなかったのを無視して強引に建設を進める根拠も理解しがたい。費用対効果も不明、人口減少、高齢社会、生産人口半減化時代の財政負担はどう考えているのかも理解しがたい。後々不要と分かった時すべての責任は誰が取るのか。なお、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。
- 外環の必要性ない（渋滞解消の為なら環状線以外を考えるべき）。ここで思い切って引き返し、なかった事にするべき。無理をして造れば後々悔いを残す事となる。環境破壊は元に戻せない。
- 反対。必ず、地下でも影響は大きいはず。国、都も住民の意思を大切にしてほしい。
- 反対。
- どんな説明をきいても、理解ができない。とても不安である。排気のことを考えても、とてつもない規模でなければならぬと思われ、自然破壊が心配である。
- 大反対。
- 地下水に関する「予測結果」についてはプロセスも発表してほしい。振動に関しても同様。
- またもや、国家的大愚策は許せぬ。見えないところでは必ずや悪事。経済効果に変えらぬ自然破壊の大きなモノの被害、湿地、川、廃棄物で地球を壊すのはダメよ。空港もそんなに作るべきではない。便利優先の都市から亡ぶ歴史。車、飛行機を増やしてはダメ。
- 環境破壊以外の何ものでもない。
- 絶対反対。
- 杉並浄水場についても、仮に工事が行われなければ大問題です、この点についても説明されていない。安全性にも疑問が残ります。本線に絶対反対。即時に白紙撤回して欲しい。調査費の使途を公表し、配布して欲しい。地盤が沈下する。留学生のお世話をする機会がありますが、西荻窪のアンティーク街も魅力があつて、欧米からの留学生が大変喜んで見ていきます。道路の計画がなくなれば、住宅地としてもっと活力もあり魅力のある地域です。

インターチェンジ設置の有無について

- 地元住民は望んでいない。他の地域の住民（大泉在住のPI委員）の意見を採用している。
- 地元は9割以上の絶対反対。家にかじりついても阻止する。
- 杉並区側には不安でないか。
- 絶対反対。
- 3月12日上石神井中学校での意見を聴く会において述べた通りです。
- 「目白通りインター」以外は不要。
- 外環同様、インターチェンジも必要ない。
- フルインターにすべき、青梅街道、甲州、東八、世田谷通りにフルで設置すべき。
- 青梅街道インターについては、環境問題が必ず出る。排気ガスも予想外に出るはずであるからICは絶対反対。
- 青梅街道のICはずされたのは残念です。
- インターチェンジは生活道路に車がふえるので反対です。
- 作るならフル。フルでなければ不要。
- 青梅街道には全くいらぬ。
- 利用者の利便性を考えれば、フルインターチェンジが必要であると考えています。ーフインターチェンジは残念です。
- 青梅街道インターチェンジは不要と考える。高速道路を結びつけばそれだけでいい。

- 環境悪化が考えられるので、青梅インターは不要。
- 青梅街道のインターは大泉側に作るのは現実的に有用となるだろう。
- 青梅街道のインターは必要ないです。
- 外環の存在そのものを否定。環八の地下を地下鉄にしたらどうですか。従ってインターチェンジを作ることは意味がない。
- インターチェンジの設置に反対。
- 地域が必要であると考えているなら、良いと思う。インターチェンジは基本的にあったほうが良いと思う。
- 絶対必要なし（ハーフインター）。練馬区側も、杉並区側にも、公害の大被害を受ける。他の高速道路との一体構造でないものは必要なし。
- ハーフインターは中途半端→止めるべき。必要性が納得できない。
- 現在も外環の必要性に疑問を持っている。青梅街道インターチェンジは反対である（仮に大深度地下方式で計画を実施するにしても）。
- 有識者の委員会で不要とされたのに設置するのは不当。地元の意向として賛成の声だけを採用し、反対を採用しないのは何故か。
- 青梅インターなし、外環本線が必要ならば、青梅インターは無しとすべし。
- 関越方向のインターなど誰が利用するのか。
- 青梅街道インター、勿論必要なし（本日参加出来なかった主婦 5 人分の反対を含めて、反対します）。
- 反対。
- 青梅街道インターチェンジ反対。
- 外環そのものに反対しているのにインターチェンジなんてありえない。
- 外環そのものが不要。
- 全く不要。ハーフだけのインターとは全くナンセンス。たとえハーフだけといっても悪影響を与えるのは両区に及ぶ。
- 外環道そのものに反対なのでインターチェンジについても当然反対。

地域の課題について

- 地下 50～60M の深度調査をしていない。しかし、大丈夫と表明している。
- 平成 15 年の基本構想の際には触れていなかった地上部整備を平成 17 年 1 月に検討資料を公表しているが、昭和 41 年度時に高架計画を凍結したのを地下にしたのなら、地上部は必要ない。全て理解に苦しむ。
- 3 月 12 日上石神井中学校での意見を聴く会において述べた通りです。
- 「外環の 2」は東京都のとんでもないワルノリ計画。直ちに撤回せよ。財源も良心的に考えればない筈。
- 環境破壊、費用負担。
- 期待のみでそれを享受する利便の為の建設時の不便・不快は甘受する。
- 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……個人的問題、善福寺地区の環境悪化は予想以上になると思ひ、住民の利便性もないから計画が進められる事に納得できない。外環はいらないと考えている。
- インターができれば、交通量増大、裏道利用の車の増加は必然。これの回避ならばインター反対の立場。
- 一日も早い着工完成、供用開始を期待しています。
- 換気塔による大気汚染、地下に対する影響。
- 大きな道路をつかって町をどんどん壊していく事はもうやめるべき。町や地域に対する愛着が踏みにじられるようで、心が寒々としてます。外環による経済効果は費用対効果から考えて無いと思う。また、効果があるとしても経済効果だけでいろんな事を進める事には反対。
- ある程度の影響はやむを得ない。渋滞による公害とガソリンの浪費とどちらを選ぶか。
- 地上部には何も手をつけなくて欲しい。
- 近隣の都市整備を、一緒に積極的に進めてもらいたい。
- 環境の悪化。本日の説明は納得出来ない（住民の方の質問から）。
- 生活環境に不安を感じます。
- 「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。これが前提なら青梅街道のハーフインターは容認できる。
- 環境の悪化。インター付近は大悪化します。
- 自動車が更に増加し、環境悪化、事故増加につながる。
- 地下水への影響が心配である。
- 外環による（大深度）については十分注意して欲しい。
- 生活道路への車の侵入の増加→悪影響。良くなるものは何もない。
- 地元としては整備効果はなし。影響や心配事が全く納得できてない。
- 都市計画決定されてもいない世田谷以南を加味した、B/C であり時間評価値も異常な高値である。工事中の渋滞の影響も考慮すると「B/C≒3」は疑問である。

- 財政問題、環境破壊問題。不要という声を押しての強行姿勢で進め、誰も責任を取ることがありそうにもないという、いい加減さ等、課題は多い。
- 効果より悪影響の方が大きい。
- 環境。
- 自然破壊、住民の生活破壊。
- 池と周辺の生態系について問題ないとしている学者の方々、杉並での地域 PI に出席して直接、説明して欲しい。

その他の自由意見

- 圏央道の有識者委会で環境への影響はないと公表した。今田委員が外環道の大深度技術専門委員会にいる。
- 地元の反対がある道路、インターは作れない。決めるのは国・都ではない、地元住民だ。それが民主主義の原則である。
- 地上部について、意見を聞くと言うが、どの段階で誰が決定するのか。いきなり発表は絶対反対です。
- 人口減の時代が着実に来ている。外環の必要性は認められない。スローライフ、自然を大切に、暮らしを大切に、が優先すべきである。
- 3月12日上石神井中学校での意見を聴く会において述べた通りです。
- 外環は不要である。
- 国交省外環所長は、長年かかった外環問題は大深度化でクリアし、建築制限など地元の迷惑は早急に解消すると再三述べており、このため地元では大深度化すれば外環問題は不満ながらケリがつくと理解している。これに対し、東京都は「外環の2」計画を持ち出し、地元抑圧を継続しようとしており、明らかに外環所長の言い分と矛盾を起こしている。外環所長に両親があるならば、東京都の横車を阻止すべきである。それは東京都の問題と逃げるならば無責任。外環所長の発言が一切信用できなくなる。
- 今後の人口減少、交通量も減少、日本の今後の経済的不況の中で、外環に税金を使う必要はない。外環によって渋滞が解消されるとは思わない。
- なるべく速やかに着工して欲しい。
- 質問に対する回答説明が前回同様、不十分と思う。
- 大泉から東八道路までの全区間に幅 40mの地上部街路を作るのでしょうか。立ち退き戸数が膨大な数になるでしょう。反対です。
- ご苦労さまです。
- 外環の必要性に疑問を感じる。だから外環に反対します。
- 善福寺1丁目の外環賛成派といわれている方が事故激減のことをおっしゃっていましたが、悪かった場所→良くなった、良くなった場所→悪くなる、という事はないのか。
- 一体、誰が本当に外環を必要としているのか。長い間凍結されていた外環道路計画が、何故急に動き出したのか。ゼネコンとそれと結びついた政治家の利益の為？
- 環境に悪影響を及ぼす事は絶対です。住みよい環境をこわさないよう、お願い致します。絶対反対です。
- 40年前とは、計画の手法や調査資料は大きく違い、本当にご苦労さまです。困難を乗り越えた時、人間は大きく成長する。誠実に仕事をして下さい。
- 計画から実際に道路が出来るまでに、時間がかかりすぎると感じます。大局的に判断して、決定して欲しいと思います。
- 昔の計画を、無理やり通そうとしているのか。
- 昔の計画の見直しを、なぜ考えられないのでしょうか。
- 反対は必ずあろうが、国、都市圏の将来の交通、経済の効率、経済性を考えれば前向きに進めるべきである。但し、被害を受ける住民には納得のいく補償を十分にすることを前提とすべきである。
- 外環を中止して下さい。東京都と通り抜ける車については、八王子よりも、もっと外側を通るように計画したらどうですか。
- 外環が出来たら渋滞も減ると思うし、便利になると思うので、早く出来て欲しい。
- 外環本線については要望するが、一体構造でない青梅街道インターについては百害あって一利なしです。欧米の高速道路のインターの間隔は平均5キロ、日本ではインターの間隔は10キロといわれている。是非インターは必要なし。
- "便益"により利益を受けるものは誰か。住民にはどのように還元されるのか（費用対効果の問題）。振動についての数字の説明があったが、どのような条件の数値なのか（地層、構造等の状況）。
- 善福寺周辺は現在も光化学スモッグが夏期に発生し警報が出されている事を知っていますか。これ以上環境の悪化は避けたいといけない。
- 構想段階での論議の何をもって必要性大と決めたのか不明。それなのに計画段階へと進めたのは不当です。
- 必要性について十分納得する内容を説明されたい。ルートについては現計画決定のルートを一番と考えている様ですが、40年前に代替案がA～E提案されている。なぜ今同じ場所でもいいのか。計画決定されている40年間苦しめられた住民は一生をだめにしている事を行政の皆さんはどう思われているのか。これからの

環状線計画についてもっと深く考えるべきと思う。環状線の必要性がわからない事ではないが 40 年前と同じという事は国、都はバカかと思う。

- 絶対反対。
- (元扇田偉人) 石原知事の鶴の一言で始まった感じで利便性、必要性に対しても不明。伸晃(石原)代の大蔵大臣時代も最初は反対したはず。公共事業はお金がかかるから不要とは言えないが、必要性の順位は様々な事業(社会保障も含)の中で考えるべき。中央環状線、環八その他の既存道路の完成と人口減も考慮すべき。建設先にありきの感あり。責任の所在を明らかにすべき。
- 外環が必要なかどうか、という基本の問題が明らかにされていないように思われてなりません。地上であろうが、地下であろうが、この点はまず、解明されるべきです。環境に対する影響がこの程度だから作る、作らないという議論を先行させてはだめなのではないでしょうか。費用対効果というのは、どこまでを含めて効果というかによってかなり変わってしまいます。計測可能な範囲、たとえば谷原の混雑ひとつを取ってみても、その地点の混雑が減ればただちに効果とはならないでしょう。最近作られた地方空港、地方港湾、農道、第三セクターによる地方交通機関等、ほとんどが予想とちがって効果は下回っています。これからは多分、人口減少社会に向かうでしょうし、物流の絶対量も減るでしょう。交通手段も変わるでしょうし、車の技術も進歩するでしょう、こういった問題を含めて長期の見直しを立てて考える事です。
- 環状道路以外の方法で、渋滞を避ける策を採るべきである。外環は、完成している距離の方が少なく、今の計画を無理に進めても、まだ多くの部分が残っている。無理を通す事はない。これ以上、環境破壊とお金を使う事はない。勇気を出して引き返そう。
- この会は意見を聴く会ではなく、外環の説明会であって、おかしい。
- 外環は必要なし。
- 善福寺公園、石神井公園、井の頭公園の自然を破壊するような事をやめて欲しい。外環を作る金があるのなら現状の道路の整備をしてほしい。
- 外環道は今となっては不要。大艦巨砲主義。20 世紀的な発想は早々に改めて、21 世紀的な考え方をしてほしい。人口も減少するし、自動車に頼らない社会を作っていくべき(台数ではなく、使用時間を減らそう)。
- 住民をあざむく土木事業は犯罪、アッチコッチでくり返すべきではない。インチキはやめて。
- 構想段階がまだやらねばならないことを残したまま。計画段階に入っている。おかしい。
- 計画そのものを廃止して欲しい。道路そのものの必要性を理解できないし、環八の西側を買収した方が早い。東名以南の当初計画地に石原都知事のご自宅も入っていると聞いていますが、そちらから率先垂範、立ち退きなさってはいけなかなのか。沿線住民の再三の反対署名の声を無視して、建設の方へばかり進めようとする、都知事として傲慢であるし、失格である。調査費の使途を即時公表してほしい。

外環意見を聴く会アンケート

会場名：武蔵野市 吉祥寺南町コミュニティセンター

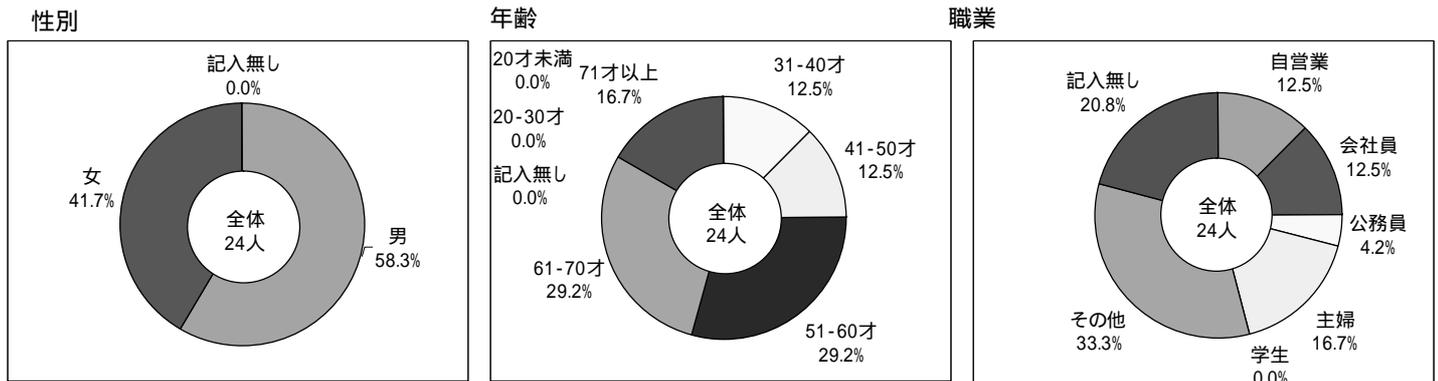
日時：12月17日（土）19:00～20:30

来場者：33人

回答者：24人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

なぜ「極力」としているのか。つくるとすれば大深度しかないから計画が動いているのではないか。地下方式にするのになぜ従来の都市計画の地下部に通すのか。地下なら現場も含めて他の環7や環8の地下など候補地は他にもあるのではないか。環境配慮、正しい数値をもっと出して欲しい。人口減少社会に必要な公共事業は何か。計画ありきではなく現実を見据えて検討して欲しい。

大深度を住宅地で実証したことがありますか。都心の産業地とは異なると思いますが。南北を通す通路、ずいぶん計画推進の現状です。そんなに何本もいるのか。大深度にすれば今のルートでなくても可能性はあるのではないか。

外環が本当に必要なのか考え、もっと地域住民の納得をえること。

なぜ大深度地下にしたのか。本当に必要なら地上の方がまだ良い。お金もかかり不安も多い大深度も反対。大深度地下案を特に強調しているが、一部分の範囲ではないか。未知数の地下は不安。東京の水源地などを考えた自然環境破壊は必然。

計画そのものに変疑問を感じている。

交通サイドからの考えはともかく、あらゆる面、人口、経済、我が国の財政、環境等から総合的に考えてこの計画の意義について（当初のものでなく）明確な説明を聞いたことがない（私の不熱心さもあるかもしれないが）、前の地上案よりベターと思うが交通量推計数字等については、今日のはじめて現在の資料をみた。いつもこのような意見しか出せません。

高速道路を50mもの大深度地下に作ることは安全性から大きな不安をもっている。また、巨額の建設費についてもどんどん低下している福祉関係にまわして欲しい。

妥当だと思います。

大深度地下利用は反対である。

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。

大深度地下を利用する方法は良いと思うが。

地上部・第二外環を作るならば費用が大深度にプラスされるのではないか。その費用見積もりはどうか。資料が見あたらない。

人が永く住む住宅に天災だけでも予期せぬ出来事がありうるのに、あえて危険が増す環境を人が作るべきではない。木を切ったことで土砂崩れが起きるように想定外のことが起こりうる。

交通の効率性、利便性を考えれば外環計画は必要である。ICへの利便性を検討して欲しい。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。

現在の経済情勢のもとでは大深度方式をとっても必要ないと考える。

こういう会を開き、今までやってきてもそちらはそちらでやろうとしているのだから「意見を聴く」などとはどういう考えなのか。談合、耐震偽装、賄賂がかまびすしい今でもまだやろうとしているとは何とも。。。

交通事故の多さから16kmだかの長い距離のトンネルで事故が起こった時の大惨事を想像しないのか。

地上の環境に影響がないならばやむを得ない（40mといわずできるだけ深く掘ること）

私の家は丁度外環道路に面しているのでできれば地上に道路（街路）を作らないで欲しい。

インターチェンジの設置の有無について

青梅 IC のハーフはおかしい。IC の旨味がないのでは。
道路を通す以上は使えるようにしないとしないので必要になるのでしょうか。
現状タイプのインターチェンジでは周辺環境を悪くする形でしか建設される。
ハーフインターの考えは。
インターチェンジができれば生活道路への車の進入は必然。インターチェンジの話は外環道の必要性のあとの問題。
計画自体に意見が言える状態とは思っていないのでノーコメント。
計画以上に作ることによって遅れるようなら不要です。
インターチェンジは必要なし。
武蔵野市ではインターチェンジがないが、これに入るための道路が混んで交通事故等の発生が懸念されるが、武蔵野市内でのインターチェンジは無くてもよい。
周辺の地域への影響が大きすぎる。工事中の問題。完成後の交通混雑（生活道路への）、環境への悪影響。まちの分断が困る。
それ以前の問題。本当に質問しても決まりきった「優等生的答え」が繰り返されるだけなので親身でない。むなしい。
今の案が限度、できればもっと少なくして欲しい。

地域の課題について

地下水など環境の影響。
本当に必要な道路なのか。経済効果の側面ばかり取りざたされるが、人口減少社会にむさわしいまちづくり、公共事業とは何か検討して欲しい。地下深く掘っても本当に安全かどうか現時点ではあまりにデータが少ないと思う。
交通車輦が増えるのではないか。NO2 等増えて今でさえ大気汚染が進んでいるのに京都議定書も実現できないのに更に厳しくなる排出量規制を汚染・助長してしまわないか。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。道路が広くなればすぐ路駐。
大気、振動、地下水汚染が懸念される。
人口も減っている中、利用がどうなるのかおおいに疑問。外環を作ることで集中交通が解決するとは思えません。まず現状道路の渋滞の理由をもっと研究し、最も環境に影響のない費用のかからない方法を考えられないのでしょうか。ただ作るだけという最もソフトの働いていない安直な解決でしょう。賢いみなさん、もっと良く考えて。
整備の効果よりも自然破壊や環境悪化が次世代にツケをまわすのでないか。
地上面での特別な計画は私のところについては何もいらない。現状は公園となっている。これで十分。手をつければ井の頭通り etc から車が多数入ってくるような道路を作ることには反対。
基本的に外環道路の延長建設に反対である。もし万一、大深度で外環道路の建設がなされる場合、地上部については、現状のままとして欲しい。
武蔵野市にはほとんど影響がないと考えています。
地上部街路は論外である。
モータリゼーションの問題から外環の必要性は大であり、必要悪とは考えるが致し方ない。
外環の整備により東名等への交通は便利になるかもしれないが、外環の上に住んでいる人や近くの人々は大変なのでは。住んでいる住民に色々なしわ寄せがなければよいが。
高齢化が進み、地域福祉が宣伝される中、まちを分断するような地上部、第二外環の長期にわたる工事で騒々しさ、出入りの事故、地盤沈下に耐えられない。ストレスをどうするのか。トンネル掘ることと「防災」がどうしても一緒に行われなければならないのか。防災はかこつけだろう。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。排気ガス、騒音、振動、地下水枯渇、樹木立ち枯れなどの影響はないのか。そのためにも 40m と言わずでできるだけ深く掘るべき。

その他の自由意見

地上部の計画を早急に止めて欲しい。地上と地下を同時に考えていることが混乱になっているのではないか。
防災性の議論は外環とは別で論じるべきでは。大震災発生時には道路網より、空から物資を運んだりと非常時対応になるのではないのでしょうか。外環ができたなら渋滞は本当に解消するのでしょうか。その根拠がどこ

にあるかわからない。

立派なカラフルなチラシを折り込みでその他の広報物も金がかかっているなどいつも驚きをもって見えます。広報費の総事業に占める割合を聞いてみたい。産業道路と思われる道路を住宅地に通し危なくないのですか(そのための大深度?)。計画(昭和41年当時の)を見直しをしながらとのこと。本気で通さなくてもいいなら「つぐらない」の意識はあるのでしょうか。あちこちの開催場所と時間が載っている案内はこれらの都合で参加できるのでこの地元ではないありがたい。これは武蔵野地区の方とは意見が異なります。地上と地下と2本も同ルートでしかも1つは有料なら多分無料の道路を使うでしょうね。他の道路でもいくつも実証されています。無駄はやめて。

外環ノ2。どうにもサギにあったような。

計画線内に住んでいるが公共事業なのでいずれの決定にも従わざるを得ない。しかし、今現在居住している者、事業を営んでいる人達の立場がないがしろになっているのではないかと感じた。

40年代の建設行政の建前(価値観)と現在の価値観が変化している。そういう中で昭和41年計画の外環道がなぜ現在も同じ場で計画されているかよくわからない。

国・都の進め方はまやかしばかりで不明な点が多い。経済・環境の面で将来に何を残すつもりなのでしょう。行政の方は個々の考えはいかなものか。伺ってみたいです。立場が違っていたらもっとまともに将来を考えるのではないのでしょうか。今、この時代にまだ何か作ろうと言っている人は考えの浅い方としか思えません。儲けようなどという下心のある人としか思えません。環境保全部分を作る前に環境を壊すことをやめなさいと言いたい。どの説明も道路ありきでした。

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。フランス、ドイツなどでは環状道路が完成しても改善されない。自動車道路を挟め路面電車の新設の方向に転じている。

環境問題、経済的要因等様々な点から計画を廃した方がよい。特に地上部街路の計画はもっての他である。我が家はどう計画上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、数メートル動いてひっかかるのか、不明か、しょうがないのは事実ですか。計画自体の納得のある説明を聞きたいの一言につきる。

「計画段階で環境への影響が大きいと判断した場合は、計画を止めることもありうる」と明記していることは評価します。今の流れで進行して、完成予定の12年後に今と同じような車社会が続くということはいえない。地球温暖化対策を含めて道路行政、交通体系を再考しなければならない時期はそう遠くなく来るのではないかと。外環本線も外環ノ2も不必要。

外環と外環ノ2の話しがごちゃごちゃになっています(市民側が)。とにかく外環を早くつくるために外環ノ2の話は横において下さい。外環ノ2はいったん都市計画をとりやめるくらいの覚悟をお願いします。青梅IC部分の反対が一番強いと思います。もし、ここの反対で全体が遅れるのであればICはあきらめるか後につくるといふことでとにかく東名-中央-関越の開通を優先させて下さい。

現在の計画路線を白紙にして、もう一度路線計画からやり直すべきである。

必要ではあるが住民の生活が大切と考える。

現在の状況で反対がかなりあるようである。あえて外環道を作る必要があるのか。説明会で話を聞いて「外環の地上部の街路について」の中の外環を地下化した場合の地上部の取り扱いについての第3図「外環ノ2」の都市計画を廃止に賛成。

人口減少社会が進む中、第二外環まで含めて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。

東名から先の計画はどのようになっていますか。人口の減少、また物流の変化など初めに計画していた時より数値が違ってきていると思う。それを見直すことが必要。一度たてた計画でも間違ってきたら変更をすることははばからなくてもいいと思う。もう道路はこんなにいらぬのではないのでしょうか。

決めたからって今さらやらなくても顔は潰れないよ。オープンハウスサッシP.7「勇気ある工事中止の決断を」扇千景が突然むし返すから。今はどこ吹く風だろう。どうせ地震になったらどうなるか分からないのだから、今さら建っている家をどけるのはやめろ。欠陥マンションに住む方が余程怖い。武蔵野は公園が一杯あるから地上の心配は無用。今回のマンションのように国や都が税金で住むところを確保してくれるのか。ここに来ると腹が立って血圧があがるから来るの迷ったがやはり腹がたった。答えている人間も自分のこととは思っていない。やればいいと思っているだけ。今は係だから一生懸命しているのでしょうか。課が変わればもうこのことについて考えなくてもよいでしょう。大体あなた方はその41年前に係じゃなかったでしょう。そのままを頭を切り換えずに引き継いでいることが変だと誰も思わない?これはある意味での談合です。住民は昔から、これからも。どうあれ、裁判すれば国が勝つに決まっているのだからむなしね。もっと国家権力が強くなったら恐ろしい国、社会になる。誰がもうけるのか。黒幕は?

「みなさんの生活道路を安全に」は今でも安全に考えられてないから、信用できない。井の頭通りと成蹊通りの交差点のガードレールが車によって壊されそれがやっと復活したのが1ヶ月以上経って。ここはガードレールが新しくなってから2回も車によって壊されたんですよ。ガードレールが壊れるんだから人の命はすぐ壊される。これを見ても車のことばかり大事にして、生活道路、人の命、安全、環境は全然頭になく進んでいると確信して言える。

武蔵野、杉並地区の地上部利用は絶対反対。本線地下大深度化の意味がなくなる。地上部計画は直ちに廃止し、土地の利用制限を解除すること。雄大な力ネをかけて地上部を緑地化、防災化するだけの優先度、緊急

度はこの地区にはないことは一目瞭然。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。

■外環オープンハウスアンケート結果

◇会場名：武蔵野市 吉祥寺南町コミュニティセンター

◇日時：3月18日（土）16:00～20:30

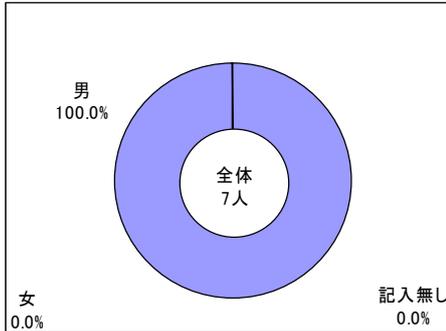
◇来場者：27人

◇回答者：7人

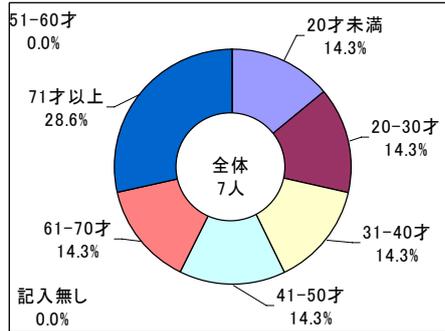
◇アンケートの結果概要について

回答者属性

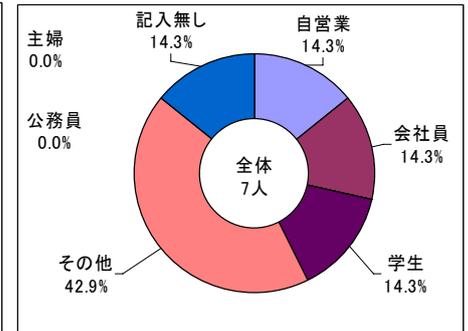
性別



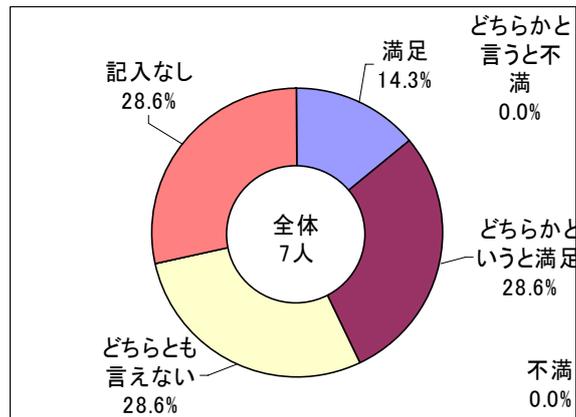
年齢



職業



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

- 国側の資料だけでなく、都や市によるものも必要ではないか。
- 工期見積もり
- 各インターチェンジでの交通流動図（交通量の分散、集合）と周辺生活道路への影響を知りたい（シミュレーション）。
- 決定を早く決めて下さい（地上道路の件）。

大深度地下を活用した外環計画について

- 世界でも住宅密集地の下にこのような道路をつくってはいないと思われるので、不安。
- 今までにない規模での大深度地下の利用につき、構築中に何が起るのか、出来た後に何が起るのか不安が残る。
- 大深度地下の場合、地震等に対する安全、火災に対する安全が大きな問題となるので、好ましい解決とは思わない。

地域の課題について

- 工事中の問題（ダンプ等の出入り、振動等）。経費の問題
- 換気塔よりの汚染物質の問題。
- 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。

その他自由意見

- 本当に出来るのか、やる気があるのか、未だに実感が無い。

■外環意見を聴く会アンケート結果

◇会場名：武蔵野市 吉祥寺南町コミュニティセンター

◇日時：3月18日（土）18:30～20:30

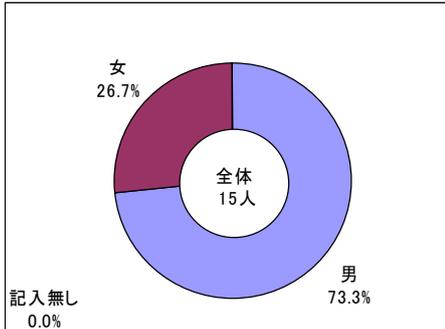
◇来場者：17人

◇回答者：15人

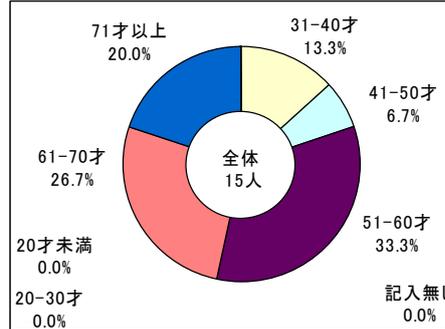
◇アンケートの結果概要について

回答者属性

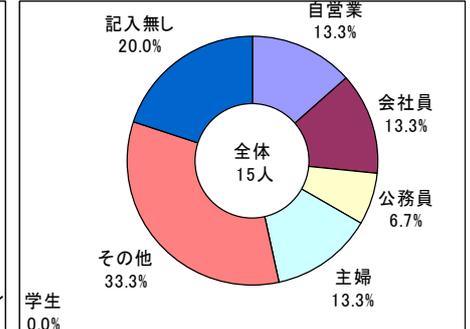
性別



年齢



職業



インターチェンジの設置の有無について

- 吉祥寺南町の住民にとっては、地下に爆弾を埋めているような不安感をまだ拭えません。モルモットにはなりたくないです。安全性について、もっと説明して下さい。今のままでは反対です。
- 環境影響評価などは地域住民などを入れた委員会なり評価検討会なりを形成して、客観性のある、住民の納得性のある会合の形式を作ってもらいたい。
- 地下化への影響、工事の際の地上部への影響（騒音、振動、地上部での作業）、全般的な大気汚染の進行等について懸念があります。
- 計画ありきで議論を進めているが、昭和41年に立ち帰って外環の必要性から議論すべきである。
- 外環ノ2についてどうするか検討がなされていない。もし地上部に道路を建設するとするならば、大深度は白紙にして地上に建設するか、考えなければならないことである。地下化案から必要性の有無を考察するのは、飛躍した議論である。
- 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。
- 青梅街道ICと東八道路ICの換気塔からまき散らされる排気ガスに伴う大気汚染及び地下水脈の切断が環境に及ぼす影響がはなはだ不安。この不安が払拭されない限り、計画を強行されることは断固反対する。
- PIでの意見を基本に、「外環の必要性」はまだ十分に議論されたとは考えられない。
- 外環を利用するために周りの道路への影響、武蔵野市内全域のを資料として出すべき。
- オリンピック招致のため、道路計画が急がれることが考えられる。市民の意見をきくだけで、どんどん進んでいくようで、とても心配である。
- 必要性の議論が足りない。建設前提の説明会はいかがなものか。
- 人口減少なのに、もう外環は地下に入らなければならない。
- 外環計画自体の必要性はないものとして白紙撤回するべきである。「外環ノ2」は地下化を前提とする以上は廃止すべきである。
- 未知の思いつきの、環境を絶対破壊する計画には反対。

地域の課題について

- 実行計画として総合的に立案してほしい（便利さの観点）。環境面を完全にフォローした後、完全なルートとして完成してほしい。
- この周辺は街が分断される。その辺の街の連携・交流を阻害しない方策など、今後考えていく必要がある。
- 近隣には計画がないが、設置される地区では迷惑が大きいだらうと思う。

- 計画ありきで議論を進めているが、昭和 41 年に立ち返って外環の必要性から議論すべきである。
- 青梅のインターチェンジには反対です。周辺道路への影響、環境への影響が大きい。善福寺公園にオオタカがいます。井の頭公園にもオオタカがいるということも聞いています。
- 青梅街道 IC と東八道路 IC の換気塔からまき散らされる排気ガスに伴う大気汚染及び地下水脈の切断が環境に及ぼす影響がはなはだ不安。この不安が払拭されない限り、計画を強行されることは断固反対する。
- 外環の必要性が確認されていない段階で、インターチェンジの要否を議論する必要はない。その点を措くとしても、青梅街道のケヤキ街路樹保護等を考えると、同所インターチェンジには反対する。
- 必要性も決まっていないのに答えることは不可。

大深度地下を活用した外環計画について

- 情報の完全開示が必要と感じました。ジャーナルや HP を見ても、詳しいルートなど不明です。事務局で考えていたり、構想段階のアイデアも全て、公にすべきです。市民と情報を共有化すべき。そこから検討が始まると思います。
- 地上部について非常に心配しています。吉祥寺南町の良好な住宅街を未来に残したい。
- 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。
- 外環ノ 2 ができると、生活への障害が大きいだろう（東西交通の分断、大気汚染、騒音、振動等）。
- 環境問題（騒音、水質、換気等）、地上部の街路（地域の分断）、災害対策（地震、火災）
- 武蔵野市だけの限定の問題とは考えていない。道路が続いている以上、練馬から世田谷まで総合して考えなければならないと思う。
- 青梅街道 IC と東八道路 IC の換気塔からまき散らされる排気ガスに伴う大気汚染及び地下水脈の切断が環境に及ぼす影響がはなはだ不安。この不安が払拭されない限り、計画を強行されることは断固反対する。
- 市内の道路、三鷹の 3.4.12 の続きは武蔵野 3.4.13。高架に伴う武蔵境駅南口、北口への道路、調布保谷線などが、全て東八に行くための道路という考えと結びつく。武蔵野市内を通過するだけの車がすごく増える。
- 地下なら地上部は何の影響もないと言い切れるのか。
- 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。湧水地の代償として水源確保など本当に実現可能と考えているのか？
- 他に整備する問題が山積。

その他の自由意見

- 環境面：今回この会場に来るときも末広通を経由して参りました。つまり、車の排気ガスの影響の少ないルートを選んできました。今回配付の資料には大気汚染が大変少ない旨の記述が多いですが、排気ガスを完全に 100% クリーンなフィルターを通し大気に逃す装置を設置すべき。現在の科学や化学で無理ならそれが実現できるまで着工すべきでない。地下水に関しては井の頭公園のお茶の水が近くのマンション建設で破壊されたことがあります。この様な事故は予想されますので、十分な事前調査を尽くして頂きたい。
- 総合的なプランづくり：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（南町→吉祥寺→市→多摩）。全体に関わる都市計画のスタンスをとって頂きたいと考えます。例えば、先日の市長のタウンミーティングでも申し上げましたが、京王井の頭線の駅の整備があるようですが、地元の経済へフィードバックするような改札口を設けることとか、横浜みなどみらいのように井の頭線の吉祥寺駅を地下駅とし、田無・瑞穂方面に延伸し、吉祥寺の経済を向上させるインフラ整備を考える→武蔵野市役所近隣に高層ビル・マンション群を建設し（源資として）、人口増を図り、地元の経済を活性化させる等といった総合的な視点で考えるべき。
- 開発を進めるならば、広い視点で立案し、縦割りの計画でなく、国、都、市、全体で進めるなら環境にも配慮し、産業・経済も活性化するのはないか。環境面で心配を 100% なくす方法は必ず見いだせるはず（現代科学で考えれば実現できるのではないかと考えます）。
- 外環整備も大切ですが、吉祥寺駅前の車の渋滞も地元として気になっております。井の頭道路と五日市街道の幅員を広げることの方が先決ではありませんか。
- PI の前提は、十分な情報公開です。外環を作りたい強い意思をお持ちならば、本気で住民と向き合って下さい。
- 環境調査データの説明があつたが、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）。
- 従来の考え方そのままの道路建設は、地域住民の犠牲の上に成り立っている。もっと地域住民に優しい配慮のある道路行政を考えて行く必要がある。
- 外環ノ 2（地上部）は止めてほしい。地下外環は財政との問題等があつて本当に実現するのかどうか。出来上がったところには社会状況が大きく変わっているのではないかと（遅れを想定して）。東京の人口が下向きに

なる？交通量も？

- 中国でモータリゼーションが日本並みに進むと、地球上の車の台数は現在の二倍になるという。実際にはそう簡単には進まないとしても、インドもある。これらの国とのモータリゼーションの進行と競争するように我が国もさらにモータリゼーションを進め、あるいはそれに手を貸す必要があるのだろうか。地球の人間活動に対する許容量も限界に近づいているのではないか。エネルギー消費は減らして行く方向に政治は動くべきなのです。
- 地上部の街路について。一步譲って外環を大深度で進めるのであれば、計画道路の真下を通す場合、地上部の計画は廃止すべきではないか。
- 生活道路を造らないでほしい。
- 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）。高架部と外環ノ2は別の計画というが、これはセットで計画されているのであるから、別々に議論することはおかしいのではないか。PI協議会の初めの話からすると、都の言い方はだんだん高架部から離れて関係を断ち切ろうとしているように感じられる。国と都が両者並んで出席しているということは、まさにセットであるということではないか。
- 東京周辺の人口集中を減らすこと、都内への交通量を抑える努力（ロードプライシング等）、課題解決に向けた取り組みが見られない限り、本当に外環について検討する必要性が感じられない。
- 「考え方」の資料（横長） p.12～15での懸念に対しては one by one で客観的な調査・分析に基づく国・都の信頼性のある回答を website できちんと公開してほしい。
- 40年前の当初計画の延長線上から一步も出られない閉塞思考をいい加減に改めてほしい。少子化、地球環境問題への意識の高まり等、社会、経済、環境の変化と将来予測を踏まえ、ゼロベースから抜本的にこの計画を見直す勇気を持ってほしい。
- 急ぐな。市民の声を聴け。税金の無駄遣いをするな。
- 外環を建設する以外の案を提示して頂きたい（一兆円を使った別の案の提示）。
- 外環が通ったときに地上部に住む人たちへの補償等はどうなるのかも合わせて提案してほしい。
- 地下化、ルート等コンセンサスが成立していない段階で、地上部、さらには地下化に伴う整備路線などについて提案を促進する東京都の姿勢は適切でない。

外環オープンハウスについて

会場名：三鷹市北野オープンハウス常設会場

日時：10月12日（火）13:00～17:00

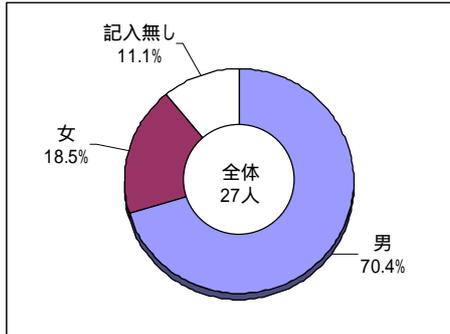
来場者：62人（男性：45人 女性：17人）

回答者：27人

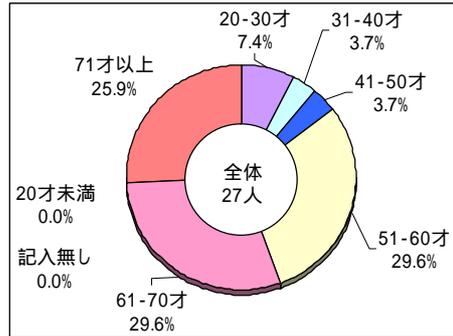
アンケートの結果概要について

回答者属性

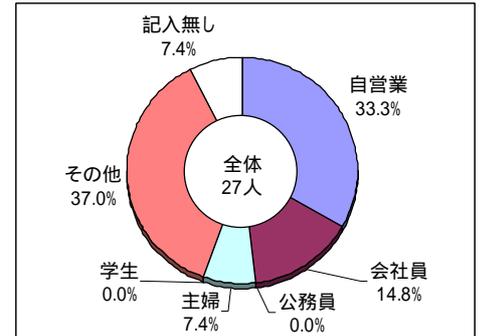
性別



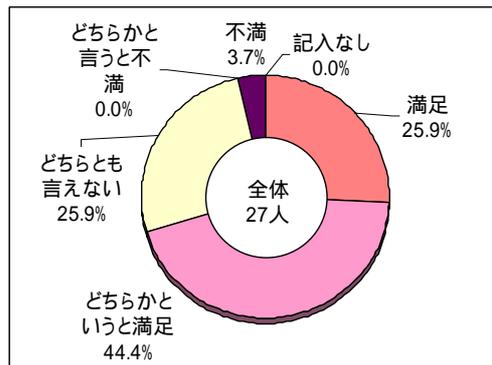
年齢



職業



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

- 具体的道路 換気設備の効能 工期の時期（想定）の線引き図面。
- 結論を早く知りたい。
- 他の人（住民）の意見がどのようなものか？ 調布ケーブルテレビ等で番組を考えてみては。
- 具体的道路計画（設計）を示すこと。
- オープンハウスへ何度来ても話しの内容に前進がないし、見直しについても説明が何も無い。改善要求。
- 時期をはっきり知りたい。
- 一日も早くきめてもらいたい。
- 計画の進行状況について市報等についておしえて下さい。
- 自宅と計画道との詳細図面。（例：3D 図、パースなど）
- 外環会議の進捗状況。
- 早く決定して欲しい。
- 土地の買収等について情報。
- 青梅街道インターの詳細。（今回は三鷹だったので）
- 随時、明確な情報開示を望みます。
- どの位の期間で決定するのか、早急に決めて頂きたい。
- 計画。（年次別）
- 施工する時期と完成時期。ルートとインターの決定案内。
- 外環を早期に開通させるために協力できる住民のネットワークづくりの情報。（地域の応援団として）

詳細計画。(建設計画、年月の入った計画)

東八道路とのインターチェンジの計画決定を早く知りたい。現在の住居をリフォームしたいので、計画の進行状況を公表して欲しい。

大深度地下を活用した外環計画について

賛成は出来ない(特にジャンクション周辺)

良いことだと思います。

大深度地下の場合、その上の住宅に自動車騒音の影響を受ける危険がある。

大深度地下の場合、天災、人災などによる火災に避難出来るか、大いに不安・パニック状態になる事。

インターチェンジは当然多くつくるべきである。

地下化は賛成。

とてもよい方法である。但し、工事による周辺の地盤沈下等が心配。

賛成。

賛成。

良いと思う。

車両火災の発生時などの避難方法に心配。

OK。

景観上良いと思う。早く実現して欲しい。

交通事故のない安全な道路に計画してもらいたい。

地下鉄等既存の技術で充分信頼性が明確になっているので心配等はしていない。

地域の課題について

自宅周りの環境が心配。

アパートにかかる。

3に記入。(工事による周辺の地盤沈下等が心配)

東八 IC、国道 20 号 IC について

インター必要。

いいとおもう。

D案でよい。

B案の東八 20 号の案がベストです。諸事情で無理な場合でも、D案を希望します。

提案やアイデアについて

道路脇には、防音を兼ねた緑を多く植えてもらいたい。車が見えない(逆に車から〔バス・トラック等〕家の中が見られない位の高木類。

その他自由意見

東京都内交通量は増大している状態で都心部に集中している。首都高速は満杯。一般道も 100%に近い状態、都民の為になる道路を充分考えて早急に工事をやる事。

大深度高速の場合とインターが少なくともよしであれば設計施工者を明記して責任を取る事。

年間 3000 億位無駄にしているとか、毎年排気ガス等増加の一途、一般道と現在の交通量を両方共 30%にする事を考えて一千万都民を安全に暮らせる様に永い目で工事を行う事。

大深度は東京都内にはやるべきではない事です。

スムーズな流れの道路を造って欲しい、有料であるからには箱崎、小菅、三郷、各首都高速分点等、通過するのにうんざりする様な道路は最悪。流れの良いのが有料道路であたり前。立ち退きする人のそれぞれの生活環境も気持ち良く引っ越しできるようにして欲しい。

上の道路の情報が欲しい。

工事施工は速やかに行ってもらいたい。

青梅街道 IC は東名方向へも行けなければ効果半減。西方向必要。

練馬地区でも開催して下さい。

外環オープンハウスについて

会場名：三鷹市北野オープンハウス常設会場

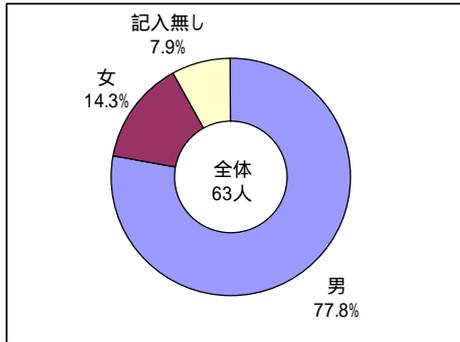
日時：10月30日（日）13:00～17:00

回答者：63人

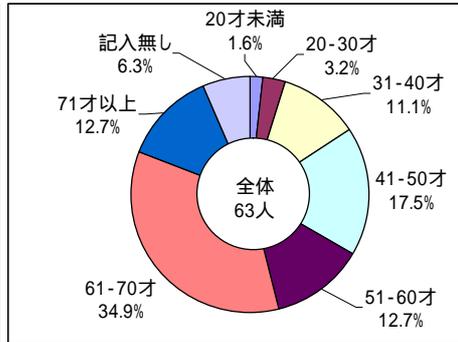
アンケートの結果概要について

回答者属性

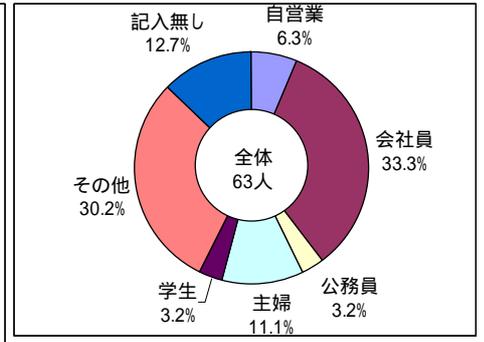
性別



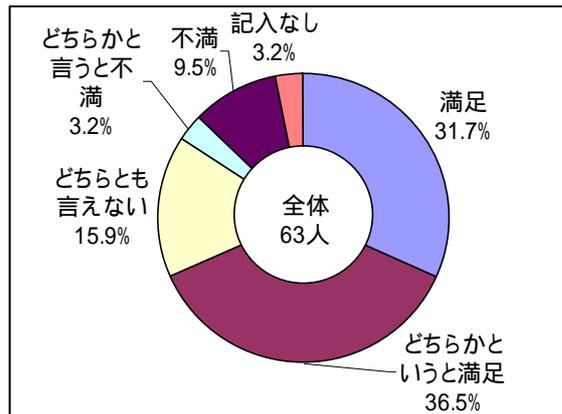
年齢



職業



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

工事入の時期。

東八道路の都心方向への改良計画につき明らかにして頂きたい。何故なら、東八にインターを設けた場合、東八道路による東方向（都心方向）への並びに東方向からのアクセス性が現状では無に等しい故。

オープンハウスを広く知らせて欲しい。隣接する世田谷区にも周知願います。

工事施工範囲と影響範囲の明示。生活道路に対する計画。（横断橋は認められない）

計画の進行状況について適時の情報。

ジャンクション建設に伴う周辺環境への影響。外環道の完成に伴って、既存の道路の渋滞がどれほど解消されるのか、また交通量の変化など。

建設による周囲に与える影響、経済効果。

通行料金がどの位になるのか各車種別に。一般道（武蔵境通の開通が先）利用車両の影響はどうなるのか。

市内流入の交通量予測が欲しい。通過交通の用途別通行量、外環をつくらない場合の対策を作って選択の範囲を広げて欲しい。中央環状道路の影響。

地域住民の要望を最大限くみ取る努力を求める。

必要。

地上部の外環については知らない住民が多い。もっと知らせるべき。

「外環ジャーナル」を毎週配布して欲しい。

このような説明の場所の開催情報。

車の集中度について。一般道への影響について。

1.東八を含め、交通量の変化（周囲と本線の変化）、2.工事中の周囲への配慮。3.換気の影響。具体的な予定。

経済的な効果と、その費用について知りたい。

都市計画決定（変更）の状況を知らせて欲しい。

子供の学校の事もあり、できればおおよその計画が聞けたらと思った。

いつまでにどの案が決められるか。

計画の進捗に応じた説明。具体的な資料の配布。

これまでも情報はあったが、さらに具体的な進み具合を細かく知らせて欲しい。人と車が共存し、環境を守りながら利便性も目指す事を重要と考えて欲しい。

経過を知らせて欲しい。

新しい都市計画図が知りたい。

現在未定とされている計画が具体化した段階で、直ちに住民に知らせて欲しい。20号インターがどうなるか（絶対反対）中央高速との接続部分の地上露出がどこからかなど、早く知りたい。

住宅地、並びに小・中・大学が周りに点在しています。特に三鷹五中は大変です。排気ガス等の影響を考えると、この周辺にこれ以上の道路はいらない。止むを得ない場合は埋め戻しの部分を出来るだけ多くして、地上への配慮を強力にお願いしたい。

具体的進行状況。

具体的にどの辺まで道路がかかるのか。

反対派の方々の意見にどこまで妥協して行く予定かを知りたいです。パンフレット記載の4案を拝見いたします。

今後も狛江市内で外環の説明会があれば是非参加したいのでインターネット等で教えていただきたい。（早期完成を望む）

決定の時期。諸スケジュール。（建設までの）

いつ頃か。

早く結論を出して欲しい。将来の事を考えたら不要と思う。

周辺交通量の見込み。料金体系 人は500円でも安い道路に集中する。

周辺住民のデメリットを相殺するだけのメリットを与える検討（割引き）。環境データの提示があっても少なからず悪くなるのは必至（税軽減）。新しい技術の積極的な導入を図って欲しい。

少子高齢化に伴い、車の台数が減る事が考えられる場合、外環が本当に必要かどうか検討した数値（渋滞や排気ガス等）を出して説明する必要がある。

家が古く地震に不安なので、早くはっきりして欲しい。立ち退きかどうかという事の情報。

工程を知りたい。何年までに意見集約に快走するとか、買収はいつ頃で着工はいつ頃か。

地域住民として費用負担があるのか。騒音、公害。今後も定期的に最近の状況を公開して欲しい。（土日のオープンハウス、広報）

都市計画決定が決まった時、今までのように詳しくお伝え下さい。

具体的な建設予定が知りたい。

外に出ている部分の、周辺への影響。特に近くにビルが建ったりすると音などは伝わり方が違ってきますし。全体から見ると大した割合ではないでしょうが、そうはいてもかなりの面積を要しますから、またそこまでのアクセスをどう整備するか。

度々情報を知らせて下さい。

早急に調査して下さい。

大深度地下を活用した外環計画について

交通事故の時の対処。

大変よろしいと思います。

外環を大深度地下にされた事は立派である。当初は東名・中央・関越連絡道であった筈、インターの無しが何とはなしにインター導入が既定事実になりつつあるのは不可解。

良いと思う。

一応評価する。

早期実現へ。

環境問題をもっと具体的に示して下さい。

既に地上部が市街地として開発されていることや、工期、コストを考慮すると最善の策と考えられる。ただ、現在の都心部を無秩序に地下開発してしまった失敗を活かし、計画的に開発される事が望まれる。

工期を見積もりやすくなるので良い。

計画中に、工事中直下型地震が発生する可能性をどのように考えているか。

地下環境、安全対策などの不安問題点がある。

事故・火災対策は完全か。地下水、大雨による危険はどうか。

良いと思う。交渉事を少なくした方がスムーズに運ぶのではないか。

工事費の多さ、維持費用の面から先行の不信感があります。
災害時の対応。
工事方法は問題無いと思うが、工事中の周囲への配慮を。
費用はかかるようだが、住人には問題が少なく良いと思う。
よくない。
結構だと思うが、非常時（交通事故等）対策は万全なのですか。
私の所ではインター予定地の中央の位置しているのでコメントに答えられません。
良い。
地上の環境を壊さず（最小限度に）進めることはとても重要で良いと思う。
車を利用しない私にとってこういう計画は迷惑以外の何物でもない。大深度地下を利用するというので、やや緩和されてはいるが本来的には、必要ないことである。地上露出部分を最小限度に止めること。
これは有り難い案です。大江戸線等、地下鉄の工事の技術も進んでいるので環境上（都民の健康を守るために）大いに賛成です。
地域住民への排気ガスの影響等の不安。
賛成する。
予算面、安全面で不安があります。
用地買収が困難等の理由で大深度地下を活用して建設することになるのならば仕方ないだろう。個人的に言えば、高速道路は高架式が良い。
良いと思う。
必要だと思う。
作るなら大深度になると思うが、1m、1億円もの建設費をかけて将来それによる経済効果はペイされないと考える。人口減は車の数も物流もどんどん減っていくのだから。
良い考えだと思う。
安全性を重視されたい。
外環道は作って下さい。
それほどまでの費用をかけて整備する意味が感じられない。運用や環境面への影響が見えない。これほどの住民がいる地域で失敗したら取り返しがつかない。地価の高い地域で住み替える訳にもいかない。
法律を変えてまで導入するのは疑問が残る。環境、CO₂削減が叫ばれている世相と逆行している。不便なら車は減る。
工事期間中などの騒音、振動など住民に影響がないとは言えない。基本的には住民が守られる工事であれば良いがそうでなければ意味がない。
地上で良かったのではないかと思う。家の下に道路が走っているというのは気分的に不快。
良いと思う。しかしインター近くの我々住民の環境保証はどうなる。
地上よりは良いと思う。
必要であればやむを得ない。
不安ではあるが、説明を聞いて少しは期待も。
どちらにしても大気汚染は免れない。
特に、問題はないように思うが土砂のことなど、地域に直結する事項だけではなく、全地球的に考えてどう利用すべきか考えて欲しい。
今までの計画の中で、最良の計画かもしれません。出来るだけ小範囲の影響をお願いします。

地域の課題について

排気ガス、東八道路の通行車両の増加。
吉祥寺通りの交通量の増加。吉祥寺通りと20号線の交差点（給田交差点）の容量不足が懸念される。
1.生活道路 2.公害 3.交通事故 4.騒音
空気の汚染や地下水の変化が心配。
建設による周辺の変化。インターチェンジ付近の交通量の変化など。
環状8号線の混雑は気になります。
環境、空気、精神的圧迫、地下水による影響。コミュニティー、地域社会の分断がされるのではないかと。
青梅街道ICが片側で、世田谷20号ICがなくなったので三鷹への車の集中が増える。地域の問題として大きすぎる。
環境の面での大気汚染、利用する車両の騒音、心配する事多大です。
公害が心配だ。空気が汚染される。
振動が地上に伝わるということはないのか。
騒音、環境。
環境の悪化が最大の懸念材料。現実に完成した場合はもとより完成に至る過程で環境に与える計りしれない影響を、当局はいったいどう考えているのか。
中原1丁目バス停近くに住んでいます。都道114号道路、国道20号線（甲州街道）等、道路状況が悪い地

域です。これ以上悪化を避けたく、地下に潜る地点をジャンクション近くでとどめて欲しい。
本線道路はともかく、インターチェンジに流入出する車両の流れがスムーズになるのか、「枝」を構成する道路についても検討が必要なのでは。
東八道路の交通量増加 裏道への車の進入。
環境は言及するまでもなく心配。特に説明不十分な熱 CO₂ 量、NO_x、交通渋滞による日常生活への影響。公共交通（バス運行の確保）朝、夕の大渋滞による買い物の不便（ほんの 100m先のスーパーに行けない）最寄り駅へのアクセス便（吉祥寺通り、人見街道、三鷹通りの交差点がますます混む。しかも、甲州街道案がなくなった事により、その範囲は広大と思われる）
ジャンクション付近での抜け道等で地域住民が事故等に巻き込まれる可能性がある。
土地買収の補償。
高速が地下に行ってもアクセスのため周辺道路の拡幅など、結局地上への影響はかなり出ると思うので広い視野で考えて欲しい。

東八 IC、国道 20 号 IC について

東八道路よりの出入口案は良いと思います。
東八道路 IC については、是とするもインターより東（都心）方向の東八道路の整備が前提。
国道 20 号の現状を考慮すると、国道 20 号インターチェンジを建設しないのは、やむを得ないがその場合吉祥寺通りへの影響が心配される。
国道 20 号へのインターチェンジは、高井戸、調布とあるので、そこまで必要ないと思うが利用者は値段を気にするので、中央 JCT（高井戸 IC・調布 IC）まではタダで乗れるようにしたら良いと思う。
三鷹市への一局集中が予想され、許されない。
何故なのか十分理解できない。
必要なし。
この案で良いと思う。
良い。
東八道路のインターチェンジのみで良い。
20 号インターチェンジの案は「絶対反対」。これ以上の環境悪化には耐えられない。現場は文教地区である。国道 20 号は現状で車の量が多く、そこにインターチェンジは反対。公害をもたらすのみ。
狛江市に住んでいる者にとって、遠くて不便。
東八道路のインターチェンジは不要で、中央道との一体構造で良いと思う。
東八道路インターチェンジは中央道ジャンクションとの一体化の考え方は建設費や、工事の拡大を防ぐ意味で良いと思うが、北野の町が一変してしまうのは残念です。
東八道路のみに負担をかける方式に反対。青梅街道のように住民の反対で IC がなくなるのであれば、断固反対する。国道 20 号は商店が多くなって住民が少なくなっている。生活に大影響を及ぼす大方針をこころ変えないで欲しい。
環境を無視した安易な計画に思える。東京都をもっと節操のある計画のもと住みやすい所に変えて欲しい。
作るなら東八道路インターチェンジの負荷が大きすぎる。もっと分散すべき。
東八と中央高速の一体化したものになれば、近くにある甲州街道のインターチェンジは無しでもよいと思う。
できるだけ環境への配慮した形が望ましい。

提案やアイデアについて

D。
工費などの面をみると、D の案が工費と利便性が理想的だと思う。
環状道路をつくることを前提にしてはダメ。お金の問題を考慮しないのは無責任。
A 案は問題外と思う。B、C、D については十分検討しないとまだ決められない。可能な限り、多くの方面に出られる方が良いと思う。
排気孔の穴をもっと増やした方が良い。地下道路の空気が悪くなる。
D 案で良い。
A 案に賛成。どうしても IC を作らなければならないのなら、次善の策として D 案。
A 案。車の為より住民の健康上の問題。
今回の「考え方」では、国道 20 号のインターチェンジがないが、東八道路が無料道路だけに交通量が増えると思う。その場合、東八道路と環八道路との接続点を改善し流れを良くしないと東八の混雑が今でもひどいのにもますますひどくなるのでは。
A 案。やっとの思いで手に入れた住環境を変えないで欲しい。高速道路へのつながりはこれで充分。ベッドタウンとして発展した地域住民は利便性より環境をとる。圏央道もある。
A 案。新しい道をどんどん造る時代はもう終わりにしてもらいたい。既存の道をうまく整備する方向に税金

を使って下さい。
お任せします。
できるだけ環境への配慮した形が望ましい。

その他自由意見

早く完成させて欲しい。
圏央・外環・中央環状と3環状が必要か疑問。交通量、交通の流れはどうなるのだろうか。
外環道の完成により都心部の渋滞は解消されても、建設地へのメリットが認識しにくいので、地域住民をいかに説得するのかが課題になると思う。
外環は前に今できている区間を走ってみたが、とても便利でした。だから、すべてが完成すると、かなりの経済効果が見込める良い計画だと思います。
外環道路はやめて、都市道路の整備で渋滞対策をやるべき。都市の過度な集中も抑制しないと問題は解決しない。
ルートの再検討を何故なされないのか。
採算ベースからの説明もほしい。
外環は良くない、即やめた方がよい。
計画のスケジュールをはっきりさせて欲しい。計画道路内に居住するものは予定が立たない。
早く着工して欲しい。
21世紀は車社会からの脱却を考えなければならない時代である。そういう意識を全く欠いて、前世紀の遺物のような一大プロジェクトを、「既にそこまで完成しているのだから」というだけの理由で続行するセンスを疑う。行政のあり方を根本的に反省して欲しい。
石油も限りがあり高騰して来ている折り、地球環境の問題の件に電気自動車等排気ガス上、公害の少ない車をより多くする方に努力すべきだと思います。国によっては、乗り合い自動車案も実行していると聞きます。いっそのこと石油の埋蔵量が無くなれば良いとさえ思います。
早期完成を望む。
狛江市は幹線道路といえば、世田谷通りしかないのであるから、是非とも世田谷通りにICを設置してもらいたい。その際、名称を「世田谷西・狛江IC」というようにして欲しい。
地下道路の排気ガス処理設備を3~4ヶ所設置されると思うが、人体に影響を与える有害物質のうちSPM/PM/NO_xに関心が集まっているが、シアン化合物(特にCNO)はノーチェックになっているのでは。特にディーゼル車ではガソリン車より濃度が高くなる傾向があり、しかも今後は乗用車でもディーゼル化が進む動きがあるだけに、是非シアン化合物を測定対象に加えてチェックをしていくべきと思う。
国民の税金を使って建設するのですから、建設にあたっては”談合”などもってのほか。諸外国の例にならなくて安くつくことを真剣に考えるべき、とはいえ用地買収は誠意をもって対応すべきだが。
昭和40年代に住民の反対により、凍結されているのではないか。住民の数は増えている。戦後からの都市計画の不備、高騰地価の放置等、アスベストと同様に国の無策に住民の負担で解決する行政はいい加減にして欲しい。一般国民はそれでも必死に日々生活している。整備が高額な事からも、土建屋の為の公共事業かと勘ぐってしまう。
既に住民が長く住み、街を形成している所に大きな施設を作るのは無理があります。全線開通の見通しが立たない計画を押し進めるのは無理です。

外環オープンハウスについて

会場名：三鷹市北野オープンハウス常設会場

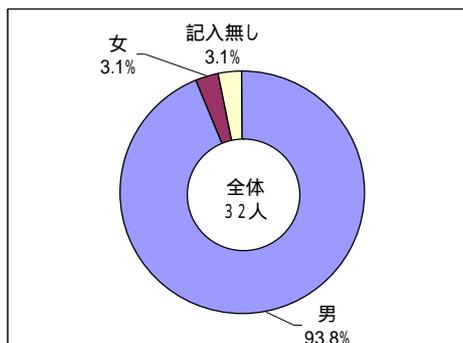
日時：11月20日（日）12:00～17:00

回答者：32人

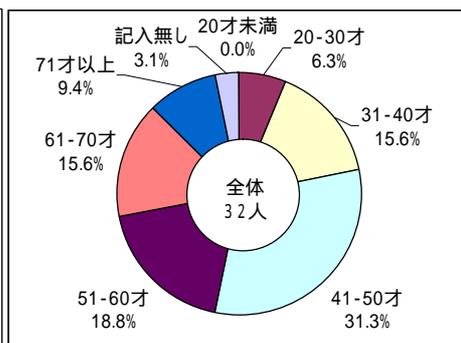
アンケートの結果概要について

回答者属性

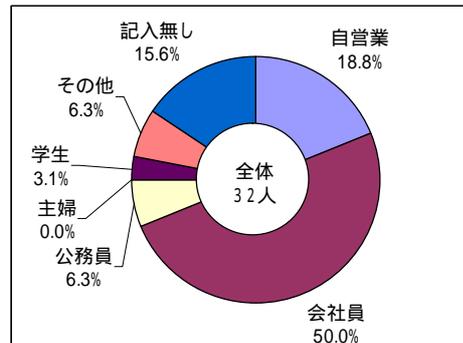
性別



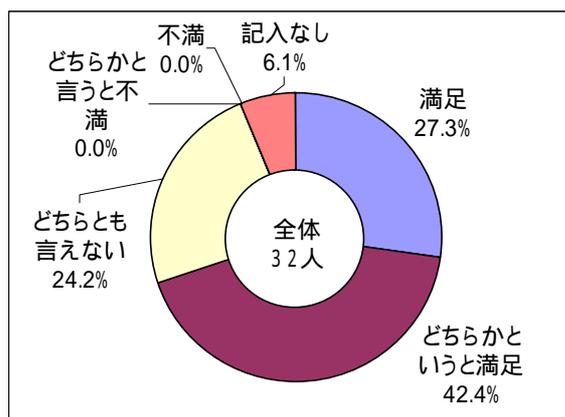
年齢



職業



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

今後のスケジュール、仮換地、換地について自分の土地建物との関わりで知りたい。
 周辺の道路（外環建設にともなって計画されている道路）の着工計画も知りたいです。
 ジャンクションの詳細。
 長期計画。決定が何日かその後の予定を住民には早くお願いします。
 隣接区域道路への影響（混雑、大気等）を分かり易く理解できるようにしてほしい。
 立体的概念断面図
 現在使用道路を今後どうするのか。
 作るときには工事の件に詳しい内容を。
 これからの外環の建設に伴って必要となる情報（環境面、事業行程）を開示してほしい。
 最終情報。
 だんだん具体化しているので、この計画をもっと住民や他の地域の人に知らせて欲しい。今回発表した計画の住民の意見にどんなものがあったかを次回に知りたい。
 工期。
 いろいろな事が決まり、進んでいく状況を詳しく知りたい。
 外環を作る根本的なメリット。各ICを作る、作らない事のメリット、デメリット。（広範囲に）
 事業の進度に応じてこまめに情報提供していただきたい。
 計画の進行状況、具体的に。買収計画の詳細。
 スケジュール。

全体の計画。いつ何を決めてゆくのかのスケジュール。
立体的なもので視覚に訴えるものがあるとわかりやすいと思う。
騒音対策、周辺幹線道路整備について。

大深度地下を活用した外環計画について

環境確保、地上部の有効活用の観点から好ましい。
地下高速で大きな事故が多いが。(火災等)
(勉強不足のため、まだちゃんと意見が言える訳ではありませんが)地上に作るよりは良いのではないでしょう
うか。
良いのでは。
地下案であれば、用地買収する箇所が少なくすみ実現しやすいだろうが、地盤の影響等、環境面に考慮して
事業を進めて欲しい。
早くできるためには良いと思う。
工期の短縮や、移転が減るので良い。
地上案よりは、大変まさっていると思う。
火災対策。合流時の車線設計について十分に考えて欲しい。
日本初の試みとして、ぜひ実現していただきたい。
一番良い方法だと思います。
地上の影響は少ないように感じた。
一日も早く着工、完成出来ることを望みます。
今後、車を持つつもりがないので不要。車社会にすること事体に反対。
今となつては、費用はかかるが大深度地下で推進すべきだ。
地上に住んでる人に影響がなければいいと思う。
基本的には良いと思慮する。

地域の課題について

東八道路がひどく渋滞するといった事にならないか心配。
大気や自然への影響と地下水。
地域分断について。
外環ができると交通渋滞が悪化するのではないか、騒音がひどくなるのではないかと心配である。
公害問題。(騒音、ガス、環境)
出入口の渋滞。
退去を余儀なくされる人との円満な解決と環境汚染に十分な配慮が望ましい。
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。
移転先は、現在地に近い所が隣人との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。
住民にとっての利点は何があるかを考えるべきである。我慢すればいいというものではない。
100m近くに建設される予定。排気ガスや騒音に対して懸念がある。

東八 IC、国道20号 IC について

東八道路にはインターチェンジが必要。20号は中央道調布インターチェンジとも近く必要ない。
東八+20号、両方ではどうか。
"東八道路に多くの悪影響を与えないのであれば"悪くない案と思います。
20号インターを不要としたのは良い。東八インターは、出入口道路の車の増加が心配。
20号に作らなくても良い。
早くできるなら東八道路だけでもよい。東八道路インターのアイディアは良いと思う。
国道20号は近いので、無理に作らなくて良い。
東八案が良い。
多少費用がかかるが、東八+R20共にフルICで作って欲しい。
やむを得ない。
東八インターは、各方向に利用できよく考えた良い案と思う。世田谷通りインターが欲しい。ないなら、国
道20号インターもあると良い。
良いと思う。(調布インター、高井戸、永福がある為)

提案やアイディアについて

D。
B案。

インターは多い方が交通集中しなくて良いと思うが、通過交通をさばくという意味では、早くできるためにも今回の3つのインターでも良い。
4つの中ではD案が良いと思うが、細かい部分が未定の由、緑地帯や現在小路がどうなるのか知りたい。今回の案で良いと思う。
最後の案で良いと思う。

その他自由意見

環八、首都高速インターチェンジの渋滞が減少するといいいですね。
大深度地下方式を採用することによるメリット、デメリットを知りたい。
緑地が多すぎる。
地域の意見を聞いているのは良い。これからも続けて欲しい。地域以外の利用者の声も聞くために、日本全国でオープンハウスをやって欲しい。
IC、JCTの構造を簡単で分かりやすいものに。積極的な情報公開。建設費があまりかからない方向で。何としても早期に完成させて欲しい。後からICを作ると工事費がかかるので、青梅、東八、R20、世田谷通りと全てフルICで作って欲しい。
一番の不安は、長年夫婦で働いて取得した一戸建であるので、今と同等の住まいを確保することが可能かどうかである。今後高齢のため、これ以上の収入は望めず新たな負担は不可能である。
世田谷通りインターは欲しかった。

外環オープンハウスについて

会場名：三鷹市北野オープンハウス常設会場

日時：11月30日（水）12:00～17:00

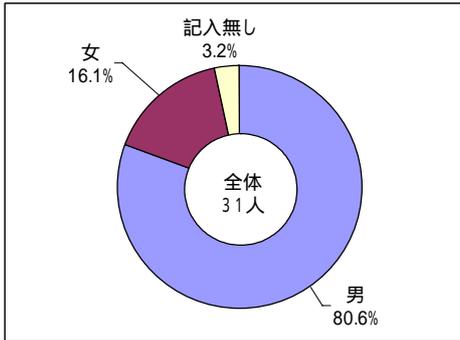
来場者：75人（男性：54人 女性：21人）

回答者：31人

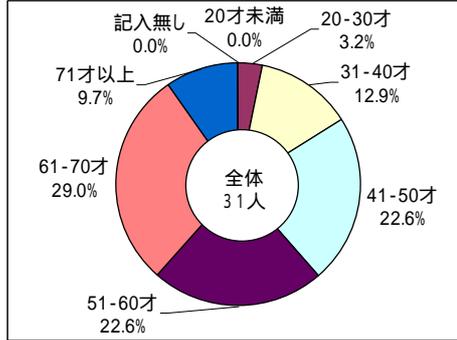
アンケートの結果概要について

回答者属性

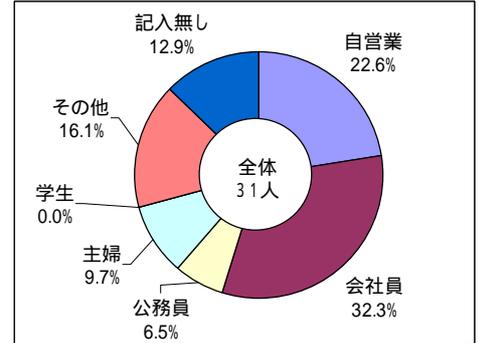
性別



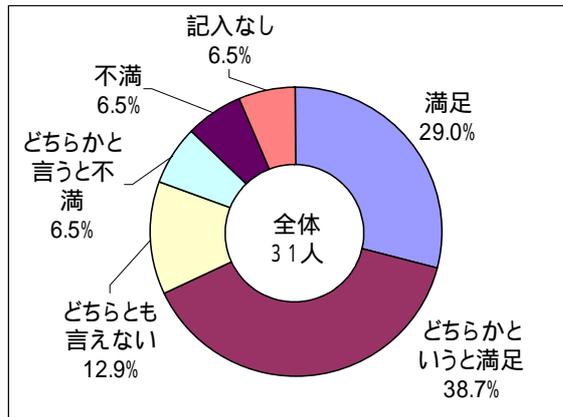
年齢



職業



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

- 地図を送付願います。（出来るだけ大きいの）
- 環境問題。
- 市（都）道との関係。自分の所有地がどの位かかるのか、なるべく詳しいもの。
- もう少し詳しく地図に落としてほしいです。
- 開通年月日。
- 推進計画が分かると良い。
- いつまでにやりたいと言う期日について。
- 計画スケジュール。
- オープンハウスの方式について見学に来ました。
- 事業の進捗状況。
- 具体的な工期の情報が分かりしだい知りたい。
- 進行具合について。
- 地域のもう少し詳細な地図、騒音の影響。
- 早めに正確な決定をして頂き、地域別による影響をより正確に示して欲しい。
- 環境に対する影響。特に地下水に対する影響。
- 今後のスケジュールを周知して欲しい。自治会を活用して周知して欲しい。

国道 20 号線にインターチェンジを作るかどうか、決まったら知りたい。
IC の用地買収は住民の要望を取り上げて欲しい。
折り合える内容で早急に始めていただき、本格的な概念図の作成をしていただきたい。
どうなるのか不安な方が多いので、はっきりして欲しい。どんどん情報をいただきたい。
従前通りで可。

大深度地下を活用した外環計画について

大変良し。
賛成。
良いと思う。
大深度地下は一番現実的である。
さまざまな影響への対応を図った上で、進めるべきと考えます。
基本的には賛成。
説明していただきましたが、完成した際の有効性はすばらしいと思います。工事の過程で予測不能の事態が起きないようにしてもらいたいです。
投資資本に対する利益を比較すると疑問。交通量を公共交通へ誘導する政策。自転車が安全安心して通れると共に駐輪場の確保。
工事費、完成期間の短縮などメリットがあると考えて、自然災害にどのように対処するのか不安はある。
早く開通して欲しい。
良い計画と思います。

地域の課題について

残った土地がどうなるか。
住民理解が必要だが、早期に計画を決めることだと思う。
地上部の整備についてどう対応するか。
大規模な事故時の対応。
工事の際の渋滞や、工事後の交通量の変化などがどうなるのか気になります。
環境問題。自己所有の住居が転居が必要かどうか、補償金。敷地が計画外であっても、数メートルの所が道路になった場合の転居の判断。
現在の道路が分断され日常の生活に多大な影響がでてる。
地上の利用をどのようにされるか。
1. 計画では北野 4-15 及び 4-16 は、三鷹市と切り離される。2. 当地域は外環と中央道に挟まれた三角地になる。以上の現状及び外環及びジャンクション整備に伴う環境の劣悪化に鑑み提案。当地域(三鷹市部分)を緑地化することが望ましい。
排気、騒音対策に万全を期していただきたい。

東八 IC、国道 20 号 IC について

提案は良いと思う。
青梅街道への接続のところが、やはりうまくないように思います。練馬区の範囲内で、全部(東名側からの接続、東名側への接続)が出来ないのでしょうか。
周辺環境に影響を最小限度にする必要はあるが、妥当でしょうか。
賛成です。

提案やアイデアについて

説明を聞いて D 案でまとめるのが良いと思います。
D 案が最良と思います。

その他自由意見

高齢地主としては工事を早く完成させること。(完全開通)
三鷹から関越道、東名に行くのに今は非常に不便、早く造って欲しい。(本当は環八の上に造るのが早いのでは、思い切って計画の見直しもありでは)
今回のような説明の場を、他の所でもやっていただけると助かります。
あまり、10 年~20 年とかでなく近い内に(5 年以内)計画を決定して欲しい。

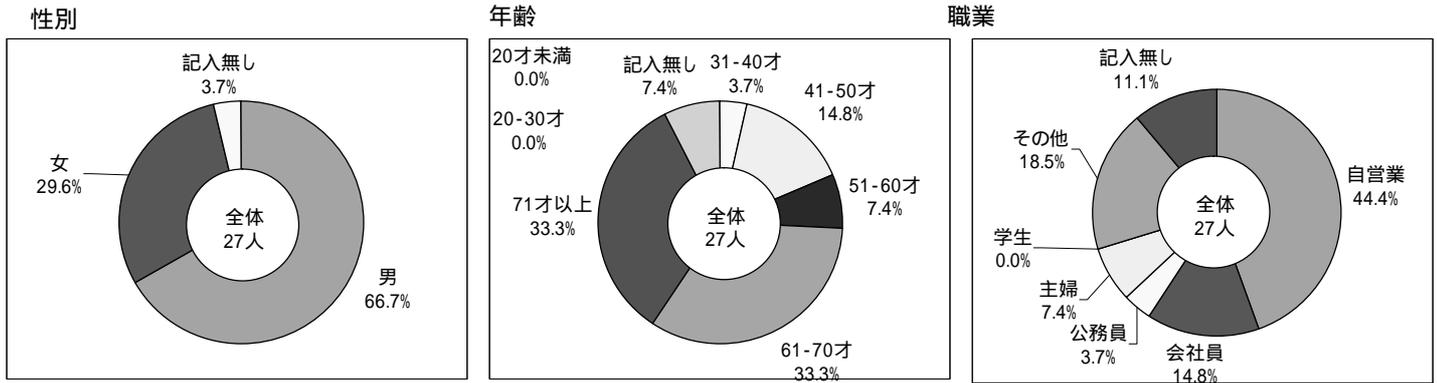
是非実現に向けて積極的に進めてください。

外環オープンハウスアンケート結果

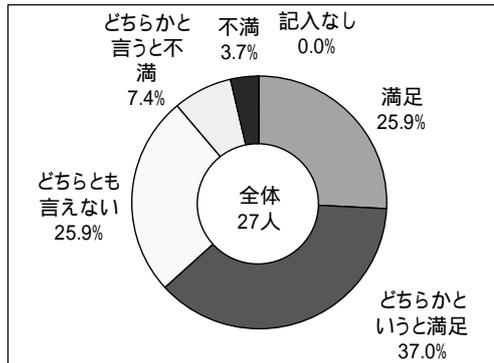
会場名：三鷹市北野3丁目常設会場
 日時：12月16日(金) 13:00～17:00
 来場者：44人
 回答者：27人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

20号IC設置について当初の計画通り、模型及び概念図に示して発表して欲しい(これでは20号ICの存在意義が消えてしまう)
 工事開始決定等
 国で実行する時期を早めに知りたいと存じます。
 三鷹市広報、外環オープンハウスによる情報。
 どのくらいの年数なのか良くわからないのに説明会をしても、仕方ないと思う。
 " 具体的に個別の立ち退き(買取)はいつか。乃至何年後くらいになるか。
 生活設計があるので、早く決定して欲しい。(反対論議に偏らずに)決定でなくても少しでも早く知りたい。
 "

いつから着工するか早めに具体的な計画を知らせて欲しい。
 いつ、どのようになるかを知りたい。
 現状と外環計画決定までの期間を知りたい。
 出かけて行って係の方のお話が聞けてとてもよかったですと思います。
 具体的にいつ決定され、工事が始まるのか。
 決まったことの開示をすばやくして欲しい。
 本線に附した道路の開発計画(特に3.4.3号)
 今の情報でよいと思う。
 今後の進み具合をその都度知りたい。

大深度地下を活用した外環計画について

良いと思う。しかし、その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、建ペイ、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。20号ICと東八IC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。

良いと思います。

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。

立ち退きになることを知り、年齢的にも体力的にも不安です。

良いと思う。

現状では大深度地下利用が良いと思う。

無し

地震や水害の不安。40年間に受けた物心両面のデメリットについて御考慮いただきたい。大深度の上に住む人のデメリットも考えて欲しい。

O.K.

地下になるのはどちらかといえば良いと思います。

昭和41年度には計画内に入っておりましたが、今回ぎりぎりでかからないがとても住める状態ではないと思います。これからどうなるのかとても心配です。

有料道路にしたらあまり使用しないのでは。

うちは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。

良い考えだと思うが、振動対策は大丈夫でしょうか？

地域の課題について

東八道以南は、20号からの抜け道化するので、20号にICを設けること。地域の住民は時間がたてば、自ずとコミュニティは形成されると考える。現時点で考えるのではなく、地域住民はプラス思考で考えるべきと思う。

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。

現住居は立ち退き区域に入っていますので代替地等いろいろと問題がありますので、気持ちの上で心配ばかりです。

計画道路に入っていない、地域(住人)はどうすればいいのか？

環八の渋滞がひどいので、早期整備を望みます。

東八IC、国道20号ICについて

両方ともに必要と考えるが、どちらかというとなら20号の方が長期的に見て先に設置すべきであるとする。

東八には作って欲しい

O.K.

20号には不要で、東八だけで良いと思う。

提案やアイデアについて

C案が良いと考える。交通量の分散ということが理由である。東八と20号の間は、バス路線を考えて地上を活用したらどうか。

D案で、今の考え方で良いと思う。

その他自由意見

国道20号にインターを設置しないとは、計画戦場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。(計画上の住民と、計画外の住民は分けて意見する場を設けて欲しい。)出来ないのであれば、大泉～用賀間のインターの設置は無しで考えるか、計画自体白紙撤回かのどちらかといいたい。

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。

現在のままで良いと思います。いろいろお話しは聞かれましたが、この少子化時代に高速道路もないものだと思えました。また、施設帯もあまり広くなくても思いました。親切にお話しをお聞きくださりありがとうございました。

今のままで暮らしていけたら良いと思います。

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。

計画は該当区域（予定）に住む者としては出来るだけ早く知りたい。

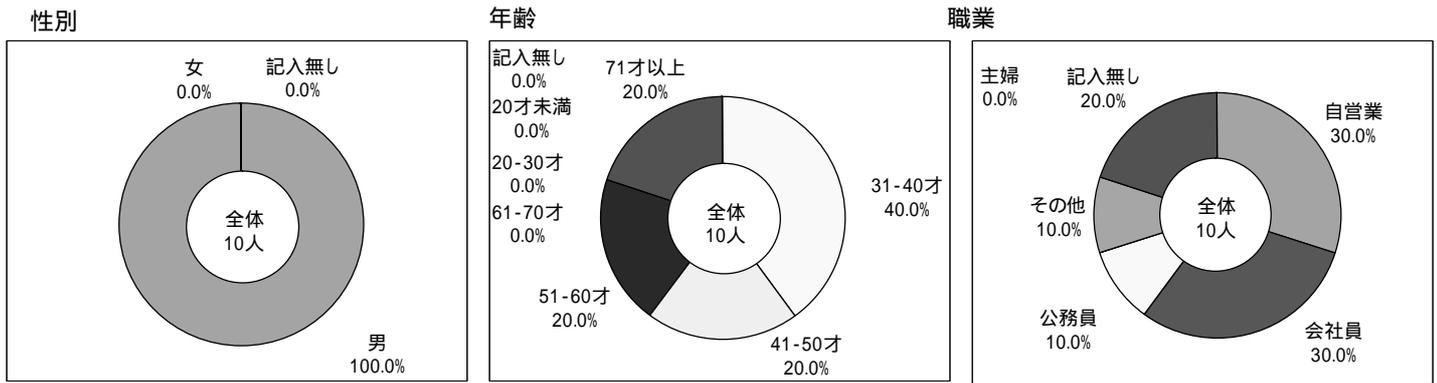
早期着工

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：三鷹市 北野3丁目常設会場
 日時：12月16日(金) 19:00~21:00
 来場者：17人
 回答者：10人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

従来の高架化に比較して大深度地下方式は現実的な案として賛成である。また、地下は地震に対しても強いので積極的に進めて欲しい。
 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。住民への理解を得るのに手続きの大変なこともわかるが。
 地下水への影響。玉川上水、神田川、仙川、野川への影響。
 地上道路については住民の意思を重視する。
 利便性を考えれば当然必要と思います。
 地上部での高架方式よりは良いと思う。

インターチェンジの設置の有無について

三鷹市の将来的には絶対に必要であると考えます。
 賛成。
 利便性、トンネル排気からみても東八インターチェンジは必要である。
 東八道路からフルインターを作る今回の案は三鷹市への車の集中を招き、一番地域への影響が大きい。街路への侵入。大気汚染と今よりも環境が悪くなる。
 できるだけない方がよい。
 必要だと考えています。
 環境への影響を最小限におさえてもらいたい。地域のコミュニティーに影響が大きいから周りの道路の整備をして欲しい。
 北野小へ子供を通学させるために外環進入路を横切る必要があるが、どのように、どこに、これを越えるための施設が設置されるのか。
 以前よりも地上部での環境は少なくなっていると思う。

地域の課題について

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したい。
 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)。その際地盤の強度や杭の有無などでも配慮して欲しい。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もらいたい。
 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。三鷹市全市への影響も懸念する。大深度トンネルによる三鷹市上水源となる地下水の影響は無視できない。

整備すればするほど車が集中し増える。環境が悪くなる。いいことは何もない。今の緑豊かな自然、住環境は東京 23 区に接している地域でも大変貴重。日常の市民生活において外環が必要とは思えないし、思わない。

車の渋滞、大気の問題。

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）。北野地域を分断していくので側道整備をお願いしたい。あわせて必要な道路整備もお願いしたい。

工事期間中、IC 供用後の大本宿通りの交通量、通行の安全の確保。牟礼 2 丁目の世田谷へ突き出た部分から北野小学校への通学路への影響。外環東八 IC 供用開始時期と東八道路延伸部の開通時期がそろわなかった場合の周辺への影響。IC 設置にともなう都市計画の変更による嫌悪施設（物流・ラブホテルなど）の進出。トラックの路駐の増加。交通事故増。

車の集中による住宅地内の道路渋滞が心配（大泉 IC 付近のような）。

その他の自由意見

説明会を多く開催して欲しい。

20 号線からの東八インターチェンジへのアクセスを周知させるとともに、外環設備の前にアクセス道路の工期を明らかにして設備すること。地域の課題を解消するために街路樹の植樹計画、公園づくり、排気塔の SPM 及び Nox 除去の具体策、地下水の水力勾配調査と大深度トンネルによる影響予測など明らかにすること。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。

外環の必要性は感じない。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思えない。人を無視した道づくりは経済効率は良くなるかもしれないが、人は幸せになれない。人を幸せにする道づくりになってない外環は絶対に認められない。三鷹を愛するものとして譲れないものがある。

きちんと三鷹市の意見を聞いて下さい。無理な施工はしないこと。

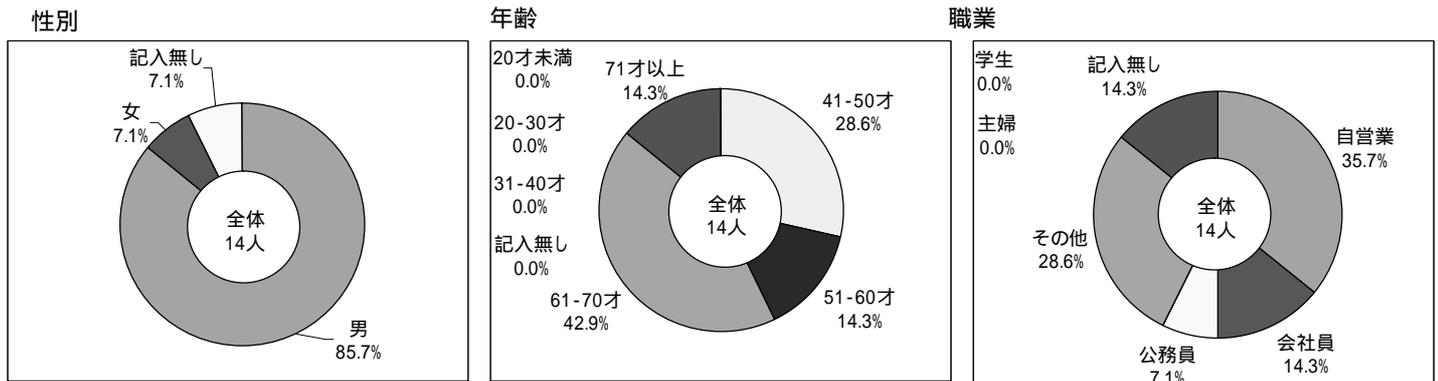
煙突は高さ 15m とのことですがちょうどそれくらいの高さに住んでいるマンション住民はどうすればいいのですか。ゴミ焼却場なみの高さを確保して欲しい。いっそのこと牟礼 2 丁目の東八の東側は世田谷区へ編入して欲しい。小中学校へ横切らないといけないのはとても困る。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：三鷹市 三鷹市教育センター
 日時：1月15日(日) 14:00～16:00
 来場者：18人
 回答者：14人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

良いと思われる。
 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ればかなりのことが分かるはず。「その時点で説明する」と言えば済むのではないか。
 やむを得ない感もしますが、そんなに道路が必要かとの思いもある。
 高架構造よりいいと思う。
 基本的に大深度はよいと思うが「排気」という点について、詳しく検討して欲しい。また、出入口がどうい
 うところに設置されるか関心が高い。
 地上より地下道の方が良いかなと思っている。
 住民への生活環境面を考えた上で大深度地下道であれば大変結構であり、賛成する。
 東名に早く接続して欲しい。便利になるし都内の渋滞も少なくなる。
 外環は必要だと考えていますし、地下化というのは環境的にも良い考えだと思います。

インターチェンジの設置の有無について

ない方がよい。
 賛成です。
 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。
 高速道路と一般道との接点は、交通渋滞により排気ガスとか危険性とか、近隣住民にとっては迷惑この上ない。ジャンクションに集中的に車が集まるよりも、インターチェンジで分散した方がいいと思うが、その点について渋滞の予測を説明してもらいたい。
 インターチェンジの設置についてはできるだけ多くの道路に通ずるよう設置すること（関越、中央、東名及び東八、20号も含む）
 IC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設置された方がよい。
 計画は当地に住んでから知っていまし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。
 大深度地下方式は反対です。

地域の課題について

騒音や大気質や振動等の環境問題については、基準値を定め、その基準を守る（保証する）ことで進めていくべきかと思います。2トン車以下限定の「乗用車専用道路」を上手に活用することで（20トン車の対応

道路より簡易なもの、インター出入口付近の渋滞解消に検討して下さい。(道路スペースが少ない場合に有効)

現在の道路の通行量が増え、事故が多くなることが心配。

同時に整備される一般街路の連続性がないと抜け道となり、沿道環境が悪くなる(和光がそうです)。地先道路となるような配慮が必要と考えます。

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。

遅刻をしたので地下水の影響を聞けなかった。

インターチェンジ周辺のまちづくりを見直して、インターを活用する方向にして欲しい(地域が活性化し、地価も上昇する)。

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。

その他の自由意見

早く計画決定し、事業決定して欲しい。(40年以上計画の中で実施していないため)

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。特に南関東地震や長周期地震など、現状の「道路橋指針」などでは対応できないような巨大地震の可能性が一般の市民にも情報が流れており、より高い耐震安全性の確保をお願いいたします。また、その実現に向けて、免震・制振技術のような最新の技術を積極的に活用する方法も有効かと思えます。阪神高速道路のようなことが二度とないように一市民として強くお願い致します。

農地買収は国交省の一存では決められないケースがあるはず。いざ買収となった時、農水省からノーと言われる恐れあり。農家と独自に協議し、あらゆる場面を想定して具体的手順を設定、公開する必要があると思えます。

質問もしましたが、高速道路部分を地下化した場合の地上部分の取り扱いについては、都市計画を廃止することを早い段階で決定して欲しい。

接続する一般街路の歩道整備をしっかり考えて欲しい。

3にも記入しましたが「接続」は分散してもらわないと、三鷹に集中されると、三鷹の環境は劣悪なものになり、せっかく三鷹市で「環境基本計画」があっても実行段階で「ぶちこわし」になる。環境基本計画を尊重して、渋滞による危険、排気ガス問題を検討して欲しい。個人的には外環延長には反対であるが、大泉地区の人達のことを考えると接続の分散という視点から許容の範囲を追求して判断したい。

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。

これ以上遅らせることは東京にとって大きな損失である。誰が止めているのか。何が原因で止まっているのか明らかにして欲しい。

60歳代と高齢のため、生活設計を立てる上でも一日も早く計画を進めて欲しいと思っています。

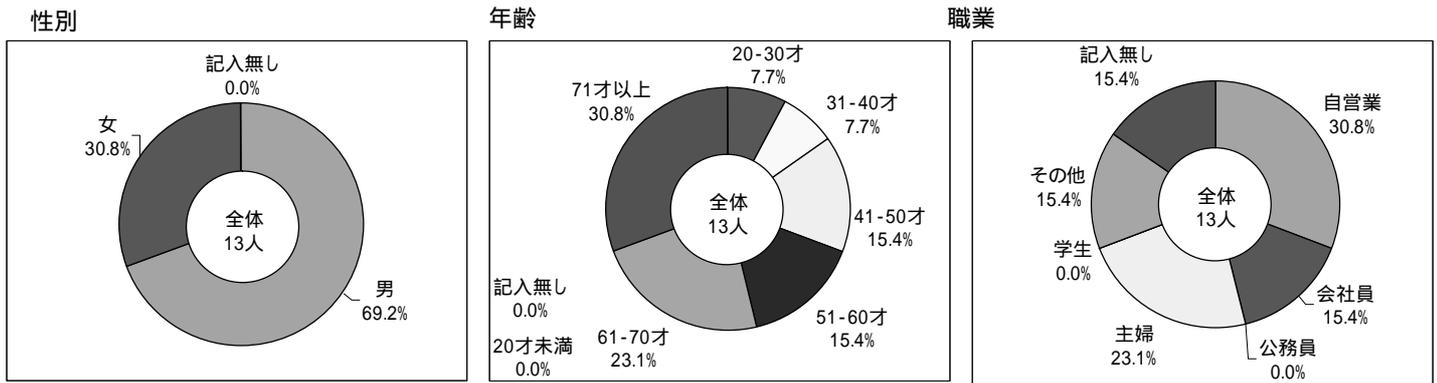
自営をしていますので、また、当方の事で早くにジャンクションの決定を待っている次第です。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：三鷹市 牟礼コミュニティセンター
 日時：2月10日（金）19:00～20:30
 来場者：20人
 回答者：13人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

必要な道路を作るときに、環境等に対する影響を減らす目的であれば有効方法と思う。
 多くの人利用されると思われ便利になると思う。
 地上部の計画よりは良い。
 地上の都市計画がまるでないまま、大型道路は住民の理解を得ることが難しい。だから地下にしたということ。とにかく作ることが前提、理由はあとから作るためにつけたとか考えられない。地下式への不安はどんなデータ、実績を示されてもぬぐえない。

インターチェンジの設置の有無について

車を持っているので早く出来たら良い。
 設置に伴う環境汚染、住民移転等に対し最大限配慮して欲しい。
 もっと多くても良いのでは？
 東八インターいらない。
 外環道ができるのであれば東八道路のICはあった方が良い。

地域の課題について

排気処理。ジャンクションのトンネル内の標示板を大きくして。
 それ以前に三鷹市の道路を整備すべき。
 東八道路に向けての道路、及び東八道路のICから各主要道路への道路の整備が前提、そうでなければ生活道路に車が入り大泉周辺と同じようになってしまう。
 莫大な費用がかかるその負担は誰に！身近な一般道の整備も併せて整備するべきだし、立派な道と未整備な道の連続性では渋滞解消は部分的なこと中途半端。土建業者のための未来になって欲しくない。

その他の自由意見

中央ジャンクションにかかる町丁目（予定）を具体的に教えて欲しい。
 環境に十分配慮を望む。
 排気塔の高さが15mは、ビルで5階、では大気にならないのではないか。
 人見街道、連雀通りの歩道を早急に整備して欲しい。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：三鷹市 新川・中原コミュニティセンター

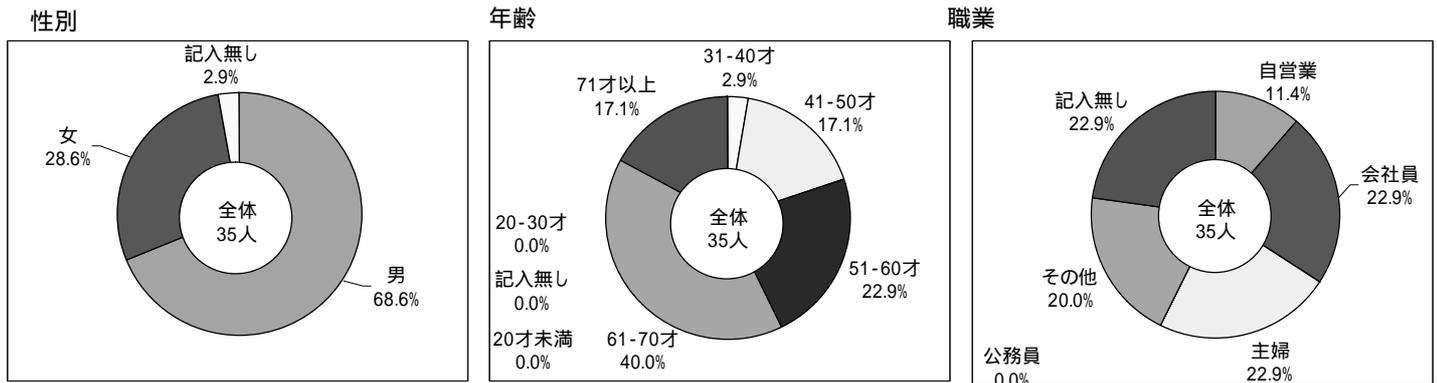
日時：2月12日（日）10:00～11:30

来場者：49人

回答者：35人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

住民は総論が必要でなく、どこを道路が通って地域別に内容を明示してもらいたい。我々はこの様に考えていいか不安だ（地下を通して影響ないなど）。移動するのか。

圏央道・都心環状線を考えると、外環道が果たして必要か疑わしい。財政上、後世へのつけ、車社会の抑制等より、外環道（関越・東名間）は不要である。特にインターチェンジは止めて欲しい。（東八道路との）周辺道路不備。通過交通を対象としてIC無しならば止むを得ない。

今、必要なのはわかります。しかし、少子化時代に入りこれから、どのような時代になるか分からないような時に、果たして将来にわたり作っていいものか疑問に思います。基本的に反対。

賛成。

今までの調査では問題ないということのようだが、本当に問題ないか大変不安。

地域住民への影響を考えると、高架式に比べて計画的に良いと考えます。

大深度地下賛成。極力街路分断しない方式でお願いしたい。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。

私には必要がない。

環境保全計画。

良いと思う。

不安がある。

大災害発生時の対応を十分に計画願います。

外かくはいらぬ。反対です。

外環は必要ないと思う。

良いと思う。

インターチェンジの設置の有無について

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。

たくさんの住宅や建物を移動させ、大金を使う必要がありますか。

東八に設置賛成。

外環自体反対だから、インターも当然反対。

中央道のみで、国道20号へは設置はしない。計画については賢明な選択だと思います。同地域での2ヶ所のインターチェンジは多すぎます。但し、インターチェンジを作る事による、他の道路への影響が心配です。

東八のインターチェンジにより利便性が向上しているのでやむを得ない。但し、換気所(2)はもう少し東八道路寄りに作るべきである。受益者負担の原則(大気汚染のデメリット)。
これも必要なし。
インターの必要性。
妥当。
設置箇所はなるべく少なくしたい。
国道20号のインターは必要ない。作らないで欲しい。

地域の課題について

対象家屋に対して、早急に具体的説明をして欲しい。
IC無しであれば、特に懸念は無い。ICが設けられると流入・流出のためIC周辺道路に交通集中し、渋滞交通事故多発、住環境が極めて悪くなる。ICは止める。
北野が分断されることはがまん出来ません。
周辺道路の交通量の変化による渋滞・排気ガスの悪化が気になり。地下水脈の分断による環境の変化は、アクセス道路等、整備しても交通量の増大による環境悪化、事故増加が大変懸念される。
2- 同様、インターチェンジによる一般道の交通量の変化、特に子供の通学路に対しての交通量が心配です。
仙川の生態系への影響(やっときれいになってきたので)。
大気汚染と地域分断のデメリットを極力避けること。
排気ガスなどの公害で病気になったら誰が治療費を出してくれるんですか。
環境についてしっかり対応してもらいたい。
変化はつきものですが、浦島太郎のような気分になります。
特に、渋滞が減少するとは思われない。
東八のインターにアクセス車が増えるので、非常に心配。
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。
「環境への影響と保全対策」P.6で、(現状)NOx0.043、(予測)Nox 0.040~0.048、(現状)SPM0.067、(予測)SPM0.055~0.057。将来、NOxは上昇するのにSPMは何故減少するか、車両数が多くなれば、どちらも上昇するのではないか、どちらも環境基準値以下であるのはありがたいが。

その他の自由意見

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。外環実現に向け、多大のエネルギーを払って居られることには敬意を表します。発想を全く変え外環へのエネルギー・財源を都市内郊外電車を地下へ移設する方へ振り向けては如何。防災・地域分断・交通をスムーズにする、地域の活性化等、多くの利点があり、検討を願いたい。移転を強制される住民・農地の喪失、失われるものが多い。利便性の代償にしては許し難い。都市計画道路はどうなっているのか、都・市・区からの説明すべきである。
基本的に反対します。
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ればよいか大変困惑している状態です。
早く使用が出来る計画。
外環は基本的に反対。道路があれば便利にちがいないが、住民に多大な犠牲を強いる外環は建設すべきではない。予算も計画内におさめるということだが「低めに計画して、実際には予算大幅オーバー」が、大規模公共工事には、いつものことであり信用できない。
今回の集いもたまたま、外環ジャーナルを見ていて気がついたのですが、もっと多くの住民がいろいろな意見を持っていると思いますので幅の広い意見を聞くようにして欲しい。
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。
用地買収の時期等。
計画途中の案を提示されたり、住民の意見を聞くチャンスをまめに設定したりなさっていることには感謝しております。
現状で車の数を少なくする方向で考えるべきだ。
必要ない。環境問題。せっかく環境の良い地へ越してきたのに。未来の子供達のためにもよくよく考えて下さい。
外環は絶対反対。
外環と併せて、すでにある都市計画道路(周辺)の整備も進めてほしい。
車を「速く流す」ことが必要なので、15年といわず早く完成できるよう、進めて頂きたい。
家が古くて耐震が心配されている現在、早く決定して欲しい。年齢的にも金銭面でのこと、子供との同居を考えているので、作るなら早くして下さい。

地図説明等がわかりづらかった。買収用地、補償する用地、補償しない用地の資料を作成してほしい。また今後計画予定地が変更するのか、1、2年で決まる間、変更があるのか、周辺住民の高年齢化に伴いもっと明確化してほしい。何年もの間道路がくることを想定して生活するのは不自由な生活だ。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：三鷹市 井の頭コミュニティセンター

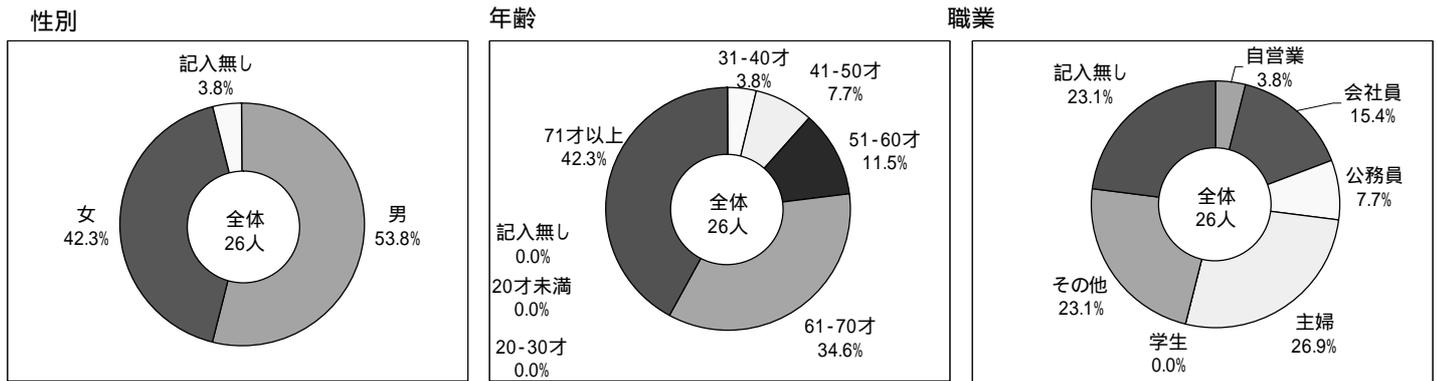
日時：2月12日（日）15:00～16:30

来場者：38人

回答者：26人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

大深度地下部においても地上部の振動が心配である。

トンネル方式は中央環状の運用状況で説明すると言えば済む話のはず。外環の運用が始まるのは早くて15年先。それまでに中央環状の運用データは十分蓄積されている。

説明が不十分で納得できない。外環はいらない。大深度の地上部にも道路が出来る可能性があることにびっくり。

以下の設問に共通して意見を書きます。国・地方合わせて七百数十兆円の借金、元利を合わせれば一千兆円を超える財政難の状況で、莫大な税金を投入して大幹線道路をつくるのはいかなものかと思う。地方の過疎化、市町村合併で、これまで山（森）を守ってきた人々、棚田を営んできた人々が、都市部へ移動している（福祉流民）。今、山は鹿害、その上に干ばつのされない杉、檜で荒れている。表土が流れ、樹木が枯れていっている。保水力が失われている。山が病み、人々が山を捨て、棚田を捨てていく。このままでは、大雨などにより山崩れ（土石流）は必至の情勢です。大災害を想像します。だから、税金はそちらに投入すべきで、大幹線道路に投入すべきではない。人々の道への思いは、今日の説明会でもあったように、生活道路を何とかしてほしいということである。私の生活するところでは、人見街道（歩道、ガードレールもなく児童は私有地を通過して通学）、吉祥寺通り、連雀通り、いずれも都道であるが、傘を差して通行できない、車椅子の方も通行できないという実態がある。そちらを何とかしてほしい。というのは、エゴな要求だろうか。

要検討

白紙に戻して下さい。

国民経済に対する負担が大きすぎないか。全必要経費を、細部は無理でも、公表してほしい。

大地震の場合の安全性。検討・説明不足。排気（ガス、粉塵 etc.）対策。少数の排気タワーで十分か疑問。

外環（その2）の計画、外環道の地下化と一緒に撤回されたはず。そうでないとすれば、白紙撤回すべし。

車優先の道路は必要なし。

地下に潜ることは環境的にはよいと思うが、インターチェンジは地上となるので環境の悪化が懸念される。

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。

とにかく外環道路は要らない。

外環計画反対。

外環計画自体に反対します。

環七や環八の混雑を踏まえると、整備の必要性は高いと思われる。また、大深度地下により環境影響を少なくしていることは評価できる。一方、人口減少、少子化を考慮すると、現状から建設、完成に至るまでの期間が相当長期化することから、本当に整備の必要性があるかどうか疑問。

インターチェンジの設置の有無について

原案に賛成
よくわからない。

地域の課題について

時間をかけて順々に説明すれば済む話。心配ない。
生活道路に車が増える。
「外環ノ2」について身近な問題であり、突っ込んだ議論が必要と考える。
環境問題。
地域の道路は全然良くない。
都市計画のプロセス云々は、所詮、役人の議論ではないか（道路計画が相当の期間にわたり放置されているのは有名）。「外環ノ2」については、外環が整備されるのであれば不要。二重投資は無駄。道路財源はもっと別の方策に充当すべき。
自然破壊の恐ろしさをしみじみと感じています。その時に地下に大トンネルを作って水路を断たれる場合、その水の行方と、地下の水に変わるものはどうして出来るのかと、とても心配です。最近では自然が目に見えてなくなるので水の問題が一番心配です。

その他の自由意見

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）。外環ノ2は必要な部分もあると思う。災害対策や交通安全の面からも推進することを検討してほしい。（案としては真ん中の案が良い）
テーマによっては言葉だけの説明には限界がある。グラウンドデザインの話はプロジェクターを使って、環状メガロポリスの図を見せれば済む話ではないか。井の頭コミセンの会場であれば、3×2m 程度のスクリーンが使える。説明手段の工夫がかなり重要な段階になったのではないか。井の頭は意見交換会の雰囲気としてはこのくらいが丁度良いと思う。「外環ノ2」でまたもめた。これもプロジェクター＋図解で説明すべき。
大深度50mといっても30mになるかも判らない。色々なことについて安心できない。
そこに生活する人間のことを考えれば、利便性のみの計画には反対です。ヨーロッパ云々を言う都市整備公団の方、彼の地では人間中心の道路づくり、環境の整備が行われています。緑や環境を大切にする都市計画が優先しているのです。道路の占有率のみで計画を進めようとする短絡的な考えはやめて下さい。民間の（地域・武蔵野）市民がフランスの高速道を視察しています。ご意見をお聞き下さい。

外環意見を聴く会アンケート結果

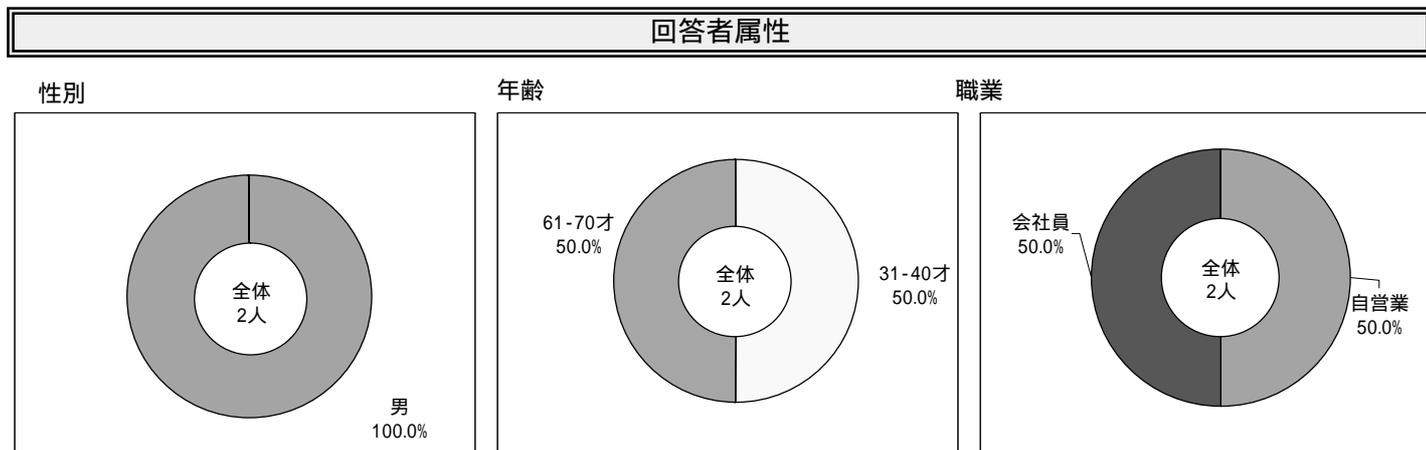
会場名：三鷹市 教育センター

日時：2月13日(月) 19:00～20:30

来場者：7人

回答者：2人

アンケートの結果概要について



大深度地下を活用した外環計画について

都市部では仕方ないのかもしれないが、自分の家の下を通ると考える。

インターチェンジの設置の有無について

大変良い。
利便性があがることはよいが、環境に配慮が必要。

地域の課題について

都市計画道路がどうなるか。
狭い道への交通量の増加。

外環オープンハウスアンケート結果

会場名：調布市 緑ヶ丘地域福祉センター

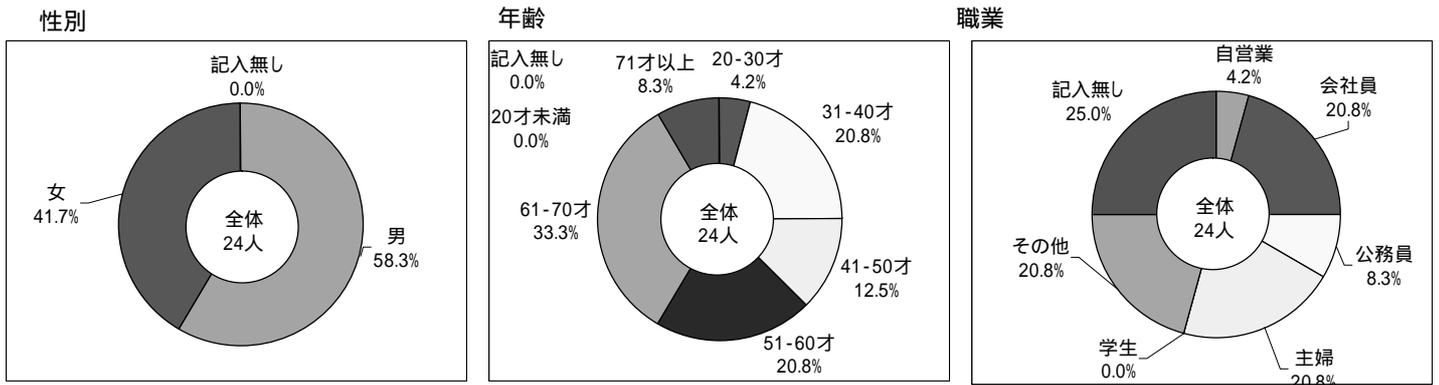
日時：1月29日（日）13:00～17:00

来場者：45人

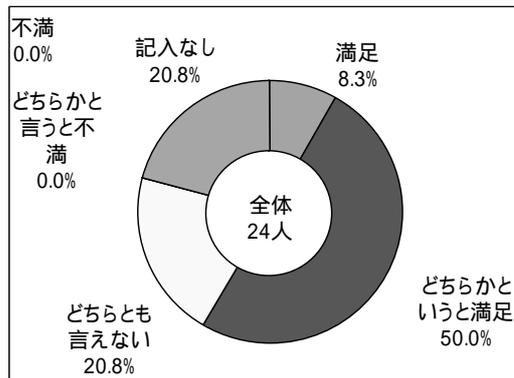
回答者：24人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

インターチェンジへのアクセス道路の整備方針、計画（どの程度利便性が高いのか、そうでないかの判断に必要）。

構想はわかったがもう少し精度の高い（用地の区域など）情報が欲しい。

外環を整備したあとの環境影響。

環境への影響の予測の評価結果（手法と結果）、外環完成後の交通状況の変化予測。

全ての情報の開示。

外環自動車道の完了を願っています。かつての東京都は環八にしても圏央道、外環などの道路行政はないにも等しい実態でしたが石原知事が就任してやっと重い腰をあげたように思え、都民の一人としてうれしく思っています。石原知事が現存中に是非計画どうり進めて欲しいと願い、期待しています。

もっと一般の人に知れ渡るようにしていただきたい。

工事について。

時期。

進展状況について詳しく知らせて欲しい。

できるだけ情報提供をお願いします。

住民の意見等で計画も変わることがあると思います。正直な気持ちで住民説明会を毎々開催してもらいたいと思います。しかし、現時点では絶対反対です。

外環は基本的には道路を作るべきだと思います。住民にわかりやすく説明が必要。また国交省とも早く決定すべきです。いつまでも考え方が決められないので早くはっきりして下さい。

是非にかかわらずもっと具体的なものを示して欲しいと思います。例えば立体模型など。

大深度地下を活用した外環計画について

交通対策は先を見て先手を打って進めるべき。後手を取ってしまった悪例が外環。今の交通渋滞の状況からは早期実現が必要。しかし早期に実現しないと人口減少が進行し、完成した頃には必要がなくなってしまうということになりかねない。大深度についてはやむを得ないと思うが、コストの点を十分考慮すべきと思う。制度を作ったり実例を作りたいという視点から無理してやることのないように。

環境を壊すことなく道路が整備でき良い方法だと思います。

地上の騒音などの影響を考えると良いと思うが、災害時の対応や強度などのことを十分検討する必要があると思います。

地下水や地上に住む人々にとって良いと思う。さらに、他に影響がないかを十分に検討しておいて欲しい。大深度地下道には反対しないが、水源をよく調べて下さい。

仕方がないのかな。

大深度地下もそれだけ建物を除去するのに少なくて済むとは思いますが地表等の天災があった場合等大惨事になりかねないと思います。

この方法でいいと思います。計画を早く具体化すること。都心に入る車輛を少なくなるので。

私達は中央道沿いに住んでおりますので安易に進めていただいては迷惑です。

地域の課題について

この地域は、道路が悪すぎる。行政の怠慢による。先を見て時機を失せぬ整備に心掛けるべき。

用地買収の問題（転居先の地域） IC 周辺の住居の環境。

整備されることによる交通量の変化。（ジャンクションの）排気による大気の影響。

IC 完成により生活道路に自動車が入り込んでくるのが予測されるため、予め道路を整備していただきたい。

老人などは新たに転移するとボケの原因になりやすいのでなるべく近場に転移先を確保して欲しい。

大気汚染を心配しております。

環境汚染、騒音。今の良い環境が保てなくなる可能性大。

環境がどのように変化するのか。

地域としてはみなさま 35 年以上住んでいらっしゃいます。心情的に引っ越しをして他の所に行くということはオーバーに言えば死期も早まらなければ良いと考えております。

今住んでいる家の環境が汚される。生活道路が混むから。

工事中にける住民への迷惑は。。

その他自由意見

やるのか、やらないのか早く決めるべき。工事相当の期間を要するので人口や経済動向も十分踏まえて決断をすることが必要。

利便性が高いことは理解。ただし、開通までに要する年数による。

必要最低限の整備でいいと思います。便利にするにはきりがありません。自動車の利用はますます増えると思われまし、どこまでのばす必要があるのか住民の声をきちんと聞いて計画を進めてもらえればと思います。

最終的にどこまで作るのか。一周できるようにするのか。首都高の渋滞を考えると早く出来ることを願います。

外環道が出来た時に抜け道にならないようにお願いします。

この外環道については S41 年の時とは随分条件が変わってきております。諸々のことをお考えになってもう一度再考願います。

外環道路は必要です。出来るだけ早く決定すべきだと思います。

今日のお話の内容はもう出来ることを前提とした説明のように感じました。私も外環のできるの絶対反対しています。これから数十年の間に年を重ねてまいります。老いてから転地するのは、とても心配です。そんなことをお考えになったことはございますか？反対です。環境施設帯が出来上がった後に引っ越して来る人は良いと思います。そのために引っ越しを余儀なくされた者のことをお考えになったことはありますか？

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：調布市 緑ヶ丘地域福祉センター

日時：1月29日（日）15:30～17:00

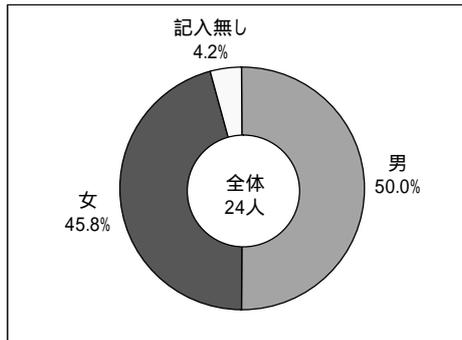
来場者：34人

回答者：24人

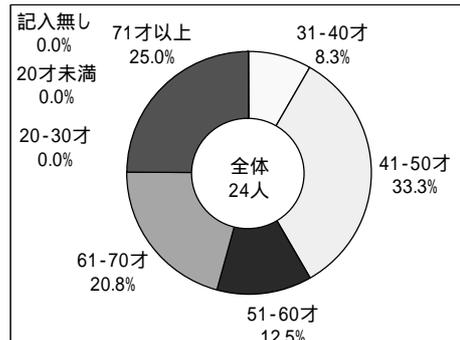
アンケートの結果概要について

回答者属性

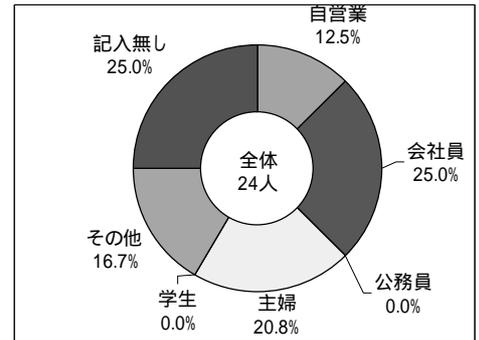
性別



年齢



職業



大深度地下を活用した外環計画について

地下にして下さることは結構ですが、近くに地表部分があると排気や裏通路として交通量が増えることが困ります。
 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。
 賛成。早期に着工していただきたい。
 仕方ないのかな。
 車の動きがスムーズになるのなら賛成です。現在の計画でどうなるか想像出来ませんが、町も美しくなるように思っています。いつまでまとめて、いつ実行するのか早く決めて欲しい。
 特に反対はありませんが、今現在以上の悪影響が起こりうる場合は、反対する場合があります。
 工事の影響がわからない。現在の国として諸問題が多い現状から外環問題は将来の見通しがついたところで工事開始することが望ましい。即ちこの問題を先送りすることが安易と考える。
 住環境に配慮すると、賢明な方法と思う。
 地下 40m 以上も掘って道路を作る予定ですが
 地上を走るよりはいいと思うが、それでも環境の事や地盤の変化が心配。
 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。
 換気所の数が少ない。もっと多くしてもらいたい。緑ヶ丘だけ集中してはいけない。

インターチェンジの設置の有無について

近くにあることが絶対嫌です。
 インターチェンジが設置できて便利になると思う。
 計画どおりで良いと思う。
 特に反対はありません。
 目白通り、青梅、東八道路だけで良い。多くなると交通が混雑するので。各高速道路につながれば良い。
 わからない。
 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。

地域の課題について

脇道としての交通量の増加と排気ガスによる環境の汚染。もし自分の近くにこのようなものができたら役人の方達も反対なのではないでしょうか。
 生活道路が混雑してしまう（抜け道として）。早期着工して欲しい。

環境が悪化するのではないかと心配。
環境汚染、騒音。今の良い環境が保てなくなる可能性が大。
今現在以上の悪影響のないようにしてほしい。
交通の流れが良くなるので
緑地帯の 20m は必ず必要か。
騒音、振動・・・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。排気ガス・・・換気所で処理するとのことですが、現在（工事前）と完成後とは（三日月地帯）空気環境は悪くなるのでしょうか。

その他の自由意見

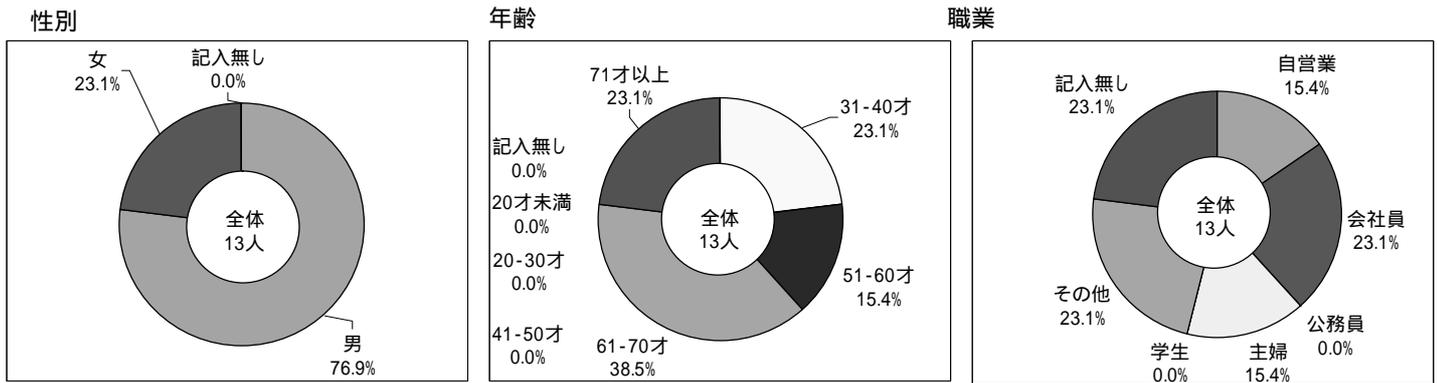
交通が便利になるのは良いことですが、必ずその影に犠牲になる方がいることが残念です。
中央道、東名につながり便利になるので早くできて欲しい。
情報提供願います。
できるだけ詳しく進展状況を知らせて欲しい。
計画の実行などは最大に早めに連絡などして欲しい。
41 年計画の対象になっているが「生活再建救済制度」の適用について住民に負担をかけずに速やかに制度の適用がされるよう要望する。手続き的に住民からの申請とはいえ、基本的に国の要求し、応えるものであるから、国が責任的対応することを望む。速やかに対応していただかないと移転に伴う生活設計が立てられないとか影響が大きいことを配慮してほしい。
模型等でわかりやすく住民に説明をして頂きたい。
環状 7 号線、8 号線は今の状態はパンク状態です。速やかに作ることだと思います。
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。
昭和 41 年の都市計画で線引きされた線内で計画を検討してもらいたい。（原則として）

外環オープンハウスアンケート結果

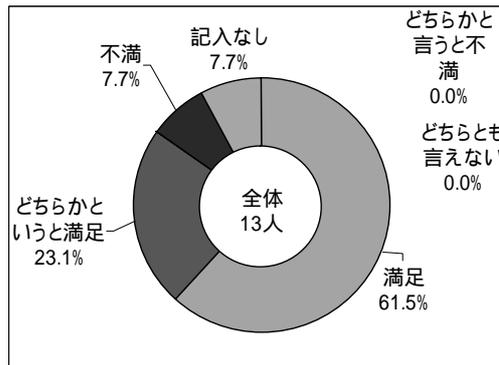
会場名：東部公民館
 日時：2月4日（土）13:00～17:00
 来場者：25人
 回答者：13人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

ホームページなどで、進捗状況を詳しく知らせてほしいと思います。
 計画変更があった場合の周知
 品川通り延長の計画についてと併せて、どこを通るのか随時知りたいと思います。（計画も変わっていくこともあるかと思うので）通学路でもあるので、子供たちの安全面については考慮して欲しい。地上への影響についても心配です。
 外環ジャーナルにより、適時実施計画の進行状況を一般に告知されたい。
 現在の所では最良の手段と考えます。
 早期実現を期待していますが、いつ頃完成できるか随時知らせて欲しい。

大深度地下を活用した外環計画について

40年凍結されていたおかげでこのような計画が可能になったと、よかったですと思います。ジャンクション近くの環境には、充分時間をかけて配慮してほしいです。
 環境への影響が少なく良いと思います。（地下水）水道水への影響が気になる。
 地上への影響が少なく、良いと思う。

該当地及び周辺地住民に直接影響ないので良いと思います。早期に推進して早期着工願います。
地上に通るよりは良いですが、地盤の安全性や音・ゆれ等に不安があります。

OK

高速道路の大深度地下化及び附属街路(国道20号とのインターチェンジ)の廃止により、移転等の対象者(犠牲者)が減少する政策はまことに適切と考える。

良い事だと思います。

いいアイデアですが、湧水に影響ないのか心配です。解決をお願いします。

地域の課題について

計画をお聞きしていると、バラ色の未来のようですが、いざ完成後に、こんなはずではなかったということのないようにしてほしい。

工事の際の周辺地域でのトラックの出入りなどで配慮が必要と考えます。

地下40mに計画なら何も懸念する課題なし。

静かな住宅地なので、環境の良さを確保していただきたいです。

今さら地上街路の復活やインターチェンジの復活などが要望として出ないように期待したい。

その他自由意見

周辺住民へのわかりやすい説明を続けて頂きたいと思います。

中央道と現外環がつながれば便利になると思うし、渋滞も減ると思います。

思えば、昭和40年の都市計画決定が、当時この予定地域の住宅地整備分譲計画の遂行中に行われ、住宅を建てようとする(又は建てたばかりの)住民の動向にあてた影響は甚大であった。住民に対する行政の一方的強制手続きが平然と行われた時代の失政とも言えよう。

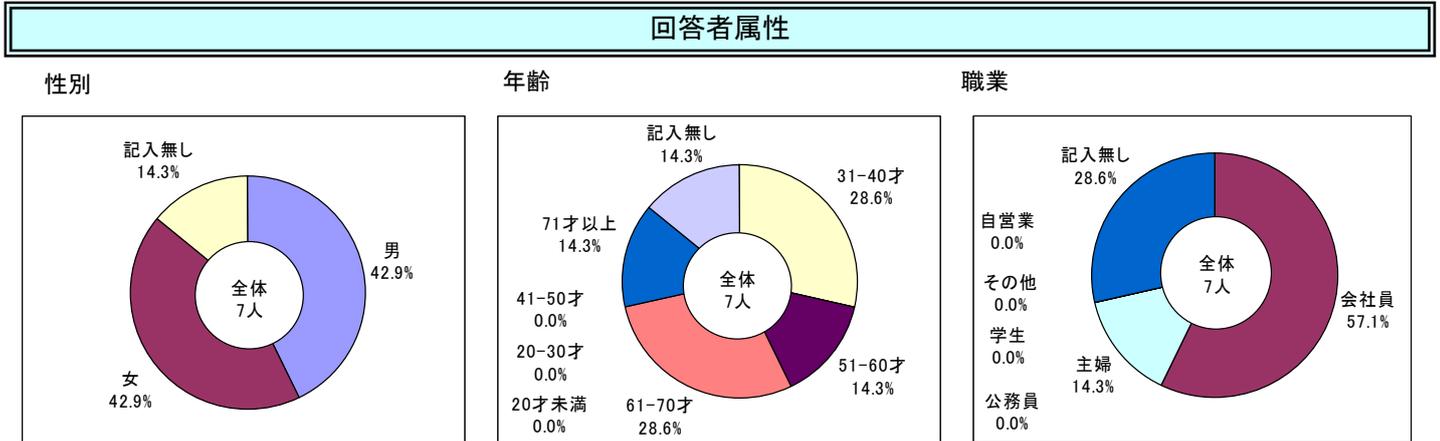
両親の時代から計画がストップしたままなので、早く進めて欲しいと思います。個人的に統計を取ってみれば本当に反対している人は少ないのではないかと思います。少なくとも直接に影響を受ける住民は早く終わらせたいと思っています。

早期実現を期待しております。関係者の方頑張ってください。

■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：調布市 緑ヶ丘福祉センター
- ◇日時：3月11日（土）18:30～20:30
- ◇来場者：8人
- ◇回答者：7人

◇アンケートの結果概要について



インターチェンジの設置の有無について

- 基本的に外環反対。緑ヶ丘地域全体のことを思うと安らぎのある生活は考えられない。
- 影響を軽微するため、良い案と存じます。やるなら早くやって欲しいと存じます。長くかかって各家庭で計画が立てられない。計画にかかるみなさまには十分な補填を行い、計画に早めに協力される方には厚く、いつまでも反対の方には導く、とメリハリをつけたらと存じます。
- 地震に対する対策、事故の際の対応がきちんとなさされていれば賛成。
- 必要な道路を作ることは総論として賛成、各論で反対。環八の新しいトンネルでも途中に換気所がある。負担を公平にするために少なくとも換気所は道路途中にもっと増やすべき。緑ヶ丘周辺はただでさえ車が増えるので他で負担できる項目は他でも負担して欲しい。
- 環境悪化を招かないよう十分に配慮して欲しい。

地域の課題について

- 甲州街道、東八道路。
- インターチェンジの周りの道路はとても混雑する。必ず周辺の道路、設備を整えてくれれば賛成。
- インターを作っても周辺の道路が混まないようにきちんと整備をして欲しい。設置はOK。
- 三角地帯に対する補償を十分すること。Death Areaにならないよう十分注意して下さい。

大深度地下を活用した外環計画について

- 都市計画道路の整備で環境悪化が心配される。
- 昨年9月4日の集中豪雨で仙川の水が、あと30cm位であふれるような折、下水管より逆流して1Fが水浸しになり、その水が地下にもれ大騒ぎをしました。地球温暖化で、今後も1時間に100mmを越える雨が降った場合、仙川が氾濫しないとも限りません。大深度地下を作った場合、その辺はどうなるのでしょうか。
- 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。
- くどいようですが、武蔵野の自然を破壊するようなことだけはやめて欲しい。子孫に誇れる環境を残すような行政をお願いしたい。

その他の自由意見

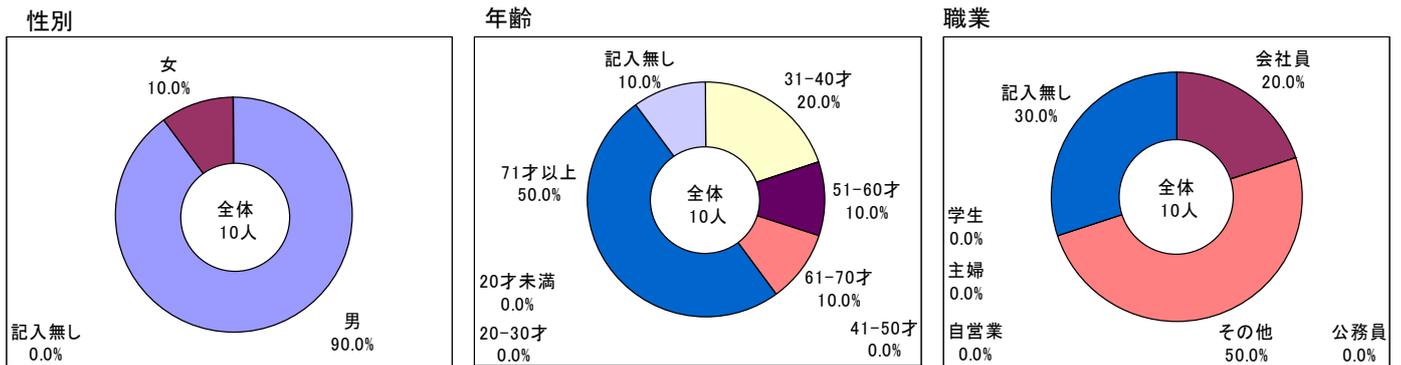
- 早めにやって欲しい。外環（練馬-三郷）大変便利で、東北道、常磐道、関越道とのアクセスが便利で、商売上便利。東名とつながるともっともっと良くなる。早く（我々が生きているうちに）一日も早く完成させて欲しいものだ。
- グリーンベルトを 20m 位作る予定とのことですが、三鷹料金所あたりのグリーンの管理は良く出来ていますが、私達の所はどのような管理になるのか、インターチェンジ近く的事もあり、何かの折りに出入りが多く緊急の時なども大変なことになると思われます。また、草や木を植えてもホームレスのすみかとなる事も考えられます。今でも「わんぱく公園」に時々ホームレスがいます。安全のことを考えると何もなく見晴らしの良い方がいいと思います。
- 本当は外環道路のような有料道路はいらなないと思います。無料道路（環九として）ができれば良いと思います。

■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：調布市 東部公民館
- ◇日時：3月17日（金）18:30～20:30
- ◇来場者：11人
- ◇回答者：10人

◇アンケートの結果概要について

回答者属性



インターチェンジの設置の有無について

- 国道 20 号線にもインターチェンジが必要です。
- 問題点が多いと思うが、今の時点ではまとめるに至っていない。
- どのくらいの深さで、地上に居た場合の感覚がわかりません。
- 買収が必要ない点ですごくいい。
- 環境に配慮したいいい考えだ。地震にも強いと聞いていますので、万一の時も使える。
- 大深度地下活用のプラス、マイナスをもっと徹底して検討してほしい。すでに方針は決まった、というのは困る。
- 立派な外環道路の完成をお祈り致します。
- 大深度地下活用を徹底すること。
- 工事の早期化のため望ましいので、積極的に推進されたいと思う。

地域の課題について

- 国道 20 号線にもぜひインターチェンジが必要です。
- 周辺の環境悪化（地域の崩壊、交通量の増大と大気質の悪化、騒音）をもたらすので、望ましくない。現在の設置しない案は妥当。
- 現計画案でいいと思う。
- 調布市には、中央高速の IC が有るので、特に不自由はないが、東八の出入口に集まる自動車の分散には配慮が必要であろう。
- 周辺道路の整備を十分行うこと。

大深度地下を活用した外環計画について

- 家屋を1日も早く買い上げて下さい。
- 懸念は「現在の居住環境（居住の可能性も含めて）がどうなるか」につきる。
- 仙川と中央及び外環にかこまれる地域を何とかしなくては。
- 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）。
- 地域の声をさらに良く聴いてほしい。上からの方針押し付けとなってはいけない。
- 換気塔の大気汚染が心配である。
- 用地買収を幅広くされたい。

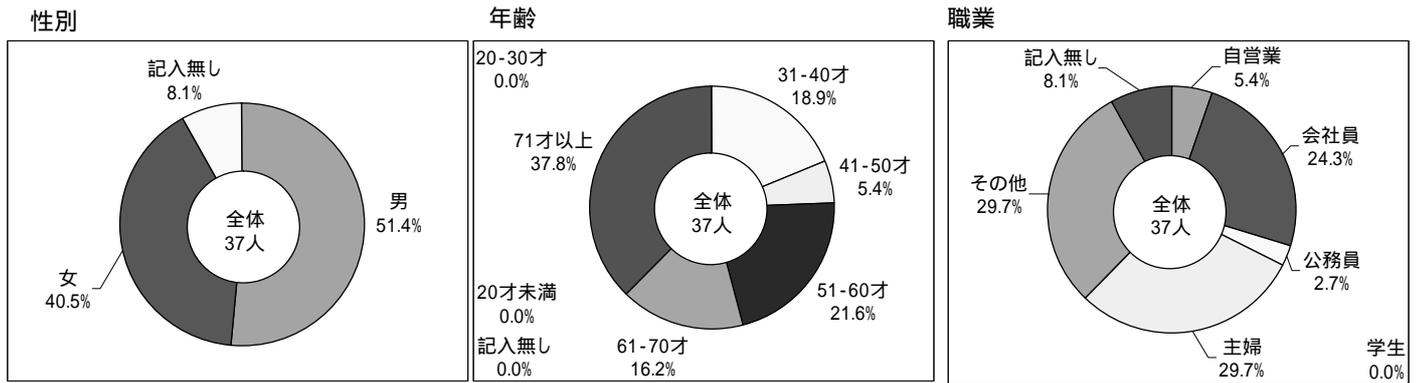
- 地域 PI 調布（東部公民館）における 1 質問に対し：
 外環建設は公共事業ですが、公共事業を理解していない質問がありました。公共事業とは次のようなものです（行政諸君に対して僭越とは存じますが）。
 行政（国、為政者）は国家と国民を活性化させるために道路など国家としての基礎的な施設を国民の負担にならない仕組みで建設しなければならない、とされています（補 1）。その事業が公共事業本来の意味ですが、具体的には公共土木事業（河川、道路、港湾、空港）と国民の生活に直結した施設（住宅、上下水道、公園など）を指し、資金は通常、国の一般会計予算を使うことになっています。（補 1：井沢元彦「逆説のニッポン歴史観」小学館文庫 p442）
 環八及びその周辺の交通渋滞を見たら誰でも“この地域を活性化させるために高速道路がもう一本必要だ”と思います。ただしモノが道路だけに、不用意に作ったのでは大気汚染や騒音で沿線地帯は人が住めなくなりますので、生活環境は十分に配慮して作る必要があります。と外環問題を素直に考えればこうなる筈です。従って、“費用対効果”は最優先の条件ではないのです。環八周辺の現実を見ればこの渋滞が如何に国民の生産努力を阻害しているか、これは自明の理です。
 調布市東部公民館での地域 PI で出た質問に対する回答は、確かに上記と同じ趣旨のものでしたが、質問者の反応を見たところ殆ど理解していない様に見えました。この様な質問に対してはパワーポイントで回答できるようにしておいては如何でしょうか。と言っても大袈裟に考える必要はありません。画面は下記だけで十分です
- 公共事業とは：上記 2 行（どれかは分かると思います）
 公共土木事業（河川、道路、港湾、空港）
 国民の生活に直結した施設（住宅、上下水道、公園など）
 資金：通常、国の一般会計予算を使うことになっています。
- つまり 5 行で済みますので、その場でタイプできる量です。こんなことをやってみれば、住民としては対話したという気分になるのではないのでしょうか。また、この画面は国の財政難を根拠とした外環反対論への回答にもなります。ご一考のほど、よろしく願いいたします。文章量が多いのでアンケート用紙に書けませんでした。議事概要の送付、お願い致します。
- 目の前が道路を通っていくので、毎日、不安で仕方ありません。工事の間、どの位の騒音が予想されるのか？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？家前が空地となったままなのですが、今後どうなっていくのでしょうか。
- 今後は、沿線の方々の意見（反対派）とどう向き合っていくのかにかかってくるので、地域 PI を重視して進めていき、区市の議会が反対が出ないような都市計画（案）を作成して、なるべく早く、都市計画決定をしてほしい。
- 石原都知事が大変この計画に執着しているようだ。「二つの外環が出来れば、すごい工業地帯が生まれる」といった記事が、新聞紙上に出ていた。それが本当なら、もうこの計画はやめてほしい。開発至上的発想ではいけません。
- 経済計画を具体化すべき時期を早めることを要望する。
- 住む環境ではないので、生活救済制度の適用を考えているので、その導入例の整備を可及的速やかに実施されたい。
- 「意見を聴く会」の頻度が多すぎるので、自治会の人々は「またか」と言っている。市民の直接の声を聴く方法として、アンケートを取る方向でいかが。
- 高齢化が進むので、この問題を次世代につなぐことが必要なので、如何にするかは当局としても考慮されたい。

外環オープンハウスアンケート結果

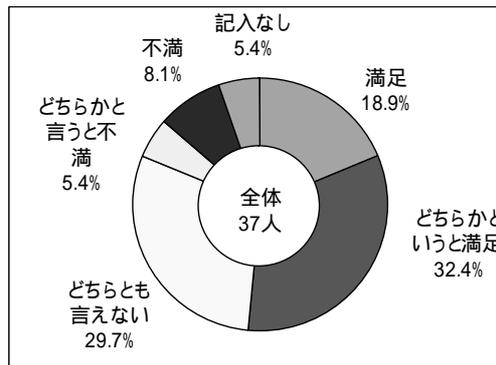
会場名：狛江市 谷戸橋地区センター
 日時：12月17日(土) 13:00～17:00
 来場者：53人
 回答者：37人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

軟弱地盤における振動の伝わりなどの影響（かつて九州新幹線で大深度地下だが振動がある旨の報道あり）オープンハウスの開催のPRをもう少し大々的に行うべきです。町内掲示板なども利用したり、広報車で呼びかけるなど。まだ決定していないことを明確化してください。せっかく大きな模型を作成していただいたのですが、分かりにくいです。

外環ジャーナルで十分。多くの方々に配布して欲しい。

計画案をこまめに知らせて欲しい（情報）。地域住民の意見を重要視して欲しい。今回、オープンハウス、意見を聴く場が狛江ではなかったのは何故？

このたびのオープンハウスでは細かく説明をいただきましたが、個々に説明されるだけでなく、沿線住民が（自分以外の）なにを考え、何を聞きたいのか、それも知りたいと思いました。その意味で、以前開催された地域懇談会は必要です。狛江地区のみこれが催されなかったのは不可解です。どのような情報でも速やかに、いきなり新聞報道その他で驚かされるようなことが起こりませんように願います。

進行状況を随時知りたいと思います。

どのように決定されるか、時期と方法・規制が取れるのがいつかを一刻も早く知りたい。狛江市よりなんら情報がいただけず、折込の広告と新聞記事だけで乗り遅れ感があり不安。規制されている家屋についてはもっと細かく情報を出して欲しい。

仙川～東名ジャンクション間は不要。

近くに住んでいますが見えなかった。

46年以上前に凍結した予定コースに、車主体の道路を作る発想は時代遅れです。予定区間は鉄道などで車を

運搬し、運転者にはお休みいただきます。これからは車を移動させても運転しない排気ガスを出さない道路をお作りください。
予算的にどうなるのかも知りたい。
工事計画の詳細（トンネルへの変更が正式に決まった場合の内容等）、騒音の影響に関する、他の場所でのデータ。
時々情報を知らせてください。
分かりやすく説明を受けた。出来れば早くできることを願っています。
市報に載せていただきたい。
進捗状況の都度の発表。
工事内容の明確化。
進行状況等、今までどおり説明会を開いていただきたいと思います。
広く知らせてゆくことが必要。（前よりは十分開示されてはいるが）
今日もたくさんの職員が動員されて説明していますが、それらも含めて費用についての情報をオープンにしていくべき。私たちの税金を使うのですから！
外環計画について、進捗状況をその都度開示していただき、地域住民の理解を高めてもらいたい。また、賛成反対の地域住民の考え方は、出来るだけ開示して欲しい。

大深度地下を活用した外環計画について

地震と陥没が不安です。大深度とは地下何 m なのか。また、大深度部分は全体の何%にあたるのか...
大深度地下後の地上部の取り扱いについて詳しく知りたい！計画については地上案よりはベターだと思います。
不安が大きい。地震のときの対応、地下水の問題。
大深度でも反対の立場は変わりません。しかし、やむを得ない場合は、最善の方法で、いつも沿線住民の意見を大切にしてください。最近では「環境改善のための外環」などと言っているようですが、本当にそうなるには様々な問題がまだ解決されていないことを考えてください。
もし実行となればこれしかないとなれば仕方がない。
地上より地下の方がいいと思いますが、計画自体反対。
車を走らせない（自走させない）道路ならば、深さはそれほど問題にならないはず。
良い。
地下水の減少や、集中する排気ガスなどが心配。
高架方式とのプラス・マイナスの比較が出来ないので、何とも言えない。
立ち退きが少なくなったのはいいと思うが、地下水への影響、地震やトンネル内の事故の場合の人命の安全確保が心配。財政負担がどのくらいになるかも心配。
40m が基準となっているが、過去の大深度の事例において、騒音の影響が全くないことが大前提。
良いと思う。地下水をシャ水するのは？
当初の計画より良いと思う。しかし、この地下トンネルを運転するとなると、いやだなと思う。
外環の必要性は理解しておりますが、当事者となるといろいろ不安もあります。だからといって計画自体を否定するものではありません。環境に与える影響等、念入りな調査をお願いいたします。
環境への配慮がされており、概ね良いのではないかと。非常時の安全を十分に確保して欲しい（例のない大深度であるため）
人が住んでいる真下を自動車が走っていて、そこで事故がおきたら...不気味。
良い計画だと思います。
当該計画については、大賛成である。ただ一つ、大地震の際の対応を考えてもらいたい。地下道は、地震に耐えられるかどうかは言い切れないが、地上の道路網が破壊されることを前提に考えると、地震の際は地下道に車両が閉じ込められ、大災害を招くことが予想される。
地下水への影響、環境変化についてどうなるのか。

地域の課題について

大深度地下なので振動の問題はないとは言い切れないと思う。軟弱地盤や家の下に杭を打っている場合の影響などを慎重に検討して欲しい。
地上の環境の確保。排気塔よりの大気汚染。地下水の心配（どうなるのか）。野川は大丈夫ですか。
環境への心配（国分寺産線など）
自然環境を今のままから壊したくない。
環境汚染を最も恐れます。私は老人なので、完成後は見る事が出来なんでしょうが、外環の必要性に関して、少子高齢化に対する国、都の説明は納得できるものではありません。子孫のために、これ以上環境悪化を進めないでください。
規制の網にかかった家に住んで、いつまでこの様な先行きの分からない状態にないかならなければならないのか、も

う少し、どちらになるにしてもスピード化して欲しい。

空気、野川、環境汚染。

換気所による大気汚染。道路内での事故・火災。

工事中の資材運搬などの交通渋滞や、音の問題、インターチェンジ付近の交通の増加。

交通渋滞（工事中）による事故その他。

排気塔の位置がどうなるのか。神明の池？など地下水の保全をしっかりとって欲しい。

近隣にインターチェンジ、換気孔が出来ないか不安。

インターチェンジまでのアクセス道路の整備。

空気抜き等が近くに出来るといやだなと思ったが、それもなさそうなので良いとおもった。

大深度地下の地上部に家があります。野川沿いで地盤もゆるく、また杭を7mくらい打ち込んでいるので、40m 近く地下であっても不安です。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。野川沿いは、国分寺崖線も近く東京では数少ない自然が残されています。川沿いは、サイクリングロードも整備されていますが、徐々に開発が進んできています。このため、地上部でまだ利用されていない土地は小さい土地でも良いので買収し、植樹などにより、緑豊かな環境の創造に尽力いただきたいです。なお、みつ池、神明の森はすでに東京と、世田谷区の自然保護地区に指定されていますが、地球温暖化が叫ばれる中、国交省、道路公団も有機的に連携して一体的に緑地保全に取り組んで欲しいと思います。よろしく願いいたします。

みつ池の湧水。我が家の井戸、喜多見に残っている湧水への影響。

排気塔の位置に懸念を持ちましたが、親切な説明をしていただきまして、よく分かりました。

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。イデオロギーで反対している方もおられることと思う。説得を重ね、最後は多数意見を尊重して、本案の推進を図ってほしい。

その他自由意見

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史料）住民の賛同も得られやすくなると思う。

環八の交通通行をスムーズにするためならば環八の地域で解決できることを考えて！代替案の計画も提示していただきたく思います。オープンハウスの掛け持ちは失礼では…。地域住民との意見交換会の予定は…！

これから少子高齢化の時代。外環道路の完成には絶対反対です。車の数も減らすべき点からも。（いつもアンケートに意見を述べる内容は同じです。）

ルートの問題。代替案が示されることが一度もなかった点。”原点に立ち戻る”という公約は守られなかったと考えています。

音、振動、気になりますので、実験の段階での状況も分かるようになりましたらお知らせください。工事中、地震等の際の影響はないのでしょうか？税金を多大に使うのですから、使用状況の変化も良くお考えになられた方が良いでしょう。どうしても必要なのか？どうか？

なにしろ、規制の網の中で不便と不安を抱えている者にたいして、もう少しきめ細かい情報を出してください。

必要ないと思う。

東京は日本全体でも、関東地方の中でも南に偏しています。外環だから環でないと不可という発想はコンクリートヘッド！！環八と外環の間は2km強。近すぎます。

当方の不勉強か、外環の必要性和メリットについてよく分からないところがある。

3項と同じであるが、40mであれば周辺に影響がないことが分かるよう、他での実績を詳しく説明して欲しい。

いずれにしても、出来るのが10～15年先ということで、自分が運転することもないと思うので、工事の心配さえなければよい。

早期の開通を望む。環境への配慮を十分に。

巨費を投じてまで作る必要があるのか疑問。

一日も早い完成を期待します。

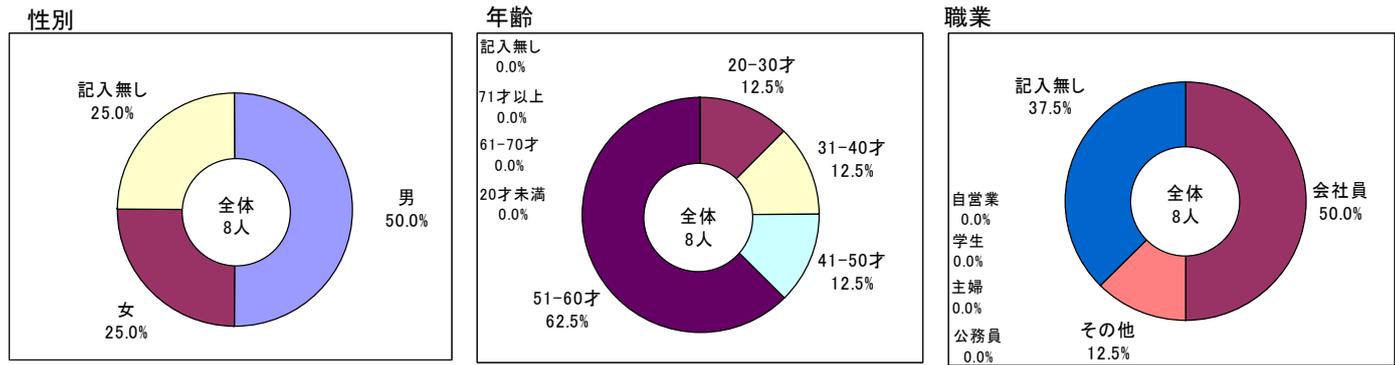
地域住民の理解は、100%得られるものではない。環境状況、住民の意識構造は、時々刻々と変化をしており、早急に理解を徹底し、工事を進めないと、この計画は迷宮入りの公算が強い。計画の強力な推進と強力な補償措置を講じながら出来るだけ早急に着工を図ってほしい。時間をかけるばかりが策ではないと思う。

■外環オープンハウスアンケート結果

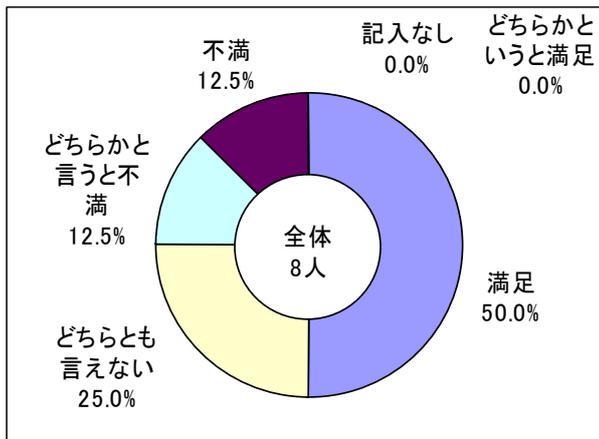
- ◇会場名：狛江市 谷戸橋地区センター
- ◇日時：3月19日（日）13:00～17:00
- ◇来場者：20人
- ◇回答者：8人

◇アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

- 生態系の調査の結果。
- 具体的な計画、用地買収の進捗等。他の工事を行った事例（実例）と周辺地域居住者の声。学校や商業施設の移転等あればそれも（なければならない旨）。webでもっと詳細な情報を公開してほしい。特に地図等。
- 計画の進行状況等。
- 外環部分だけでなく、周辺地域、首都圏全体の交通政策の情報の中で何故この外環が必要なかの説明が必要。
- 環境評価の数値の公正な開示及び審議会等の議事録。

大深度地下を活用した外環計画について

- 良い計画だと思います。
- 早期建設を考えるなら必要ではあるが、個人的な考えをいうならば半地下方式も検討してほしい。
- 首都圏にこれ以上、大規模な工事は無駄である。通り抜け交通対策はもっと外周地域の整備で対応すべき。
- 絶対反対。

地域の課題について

- 生態系への影響。空気汚染 etc。
- 大気汚染。
- 工事用トラックの一般道への乗り入れ。地元ではない労働者が多数来ることによる犯罪。通過交通の増加。環境基準を守ればよいという予測数値ではなく、現在の数値の重みを厳守すべきだ。

その他自由意見

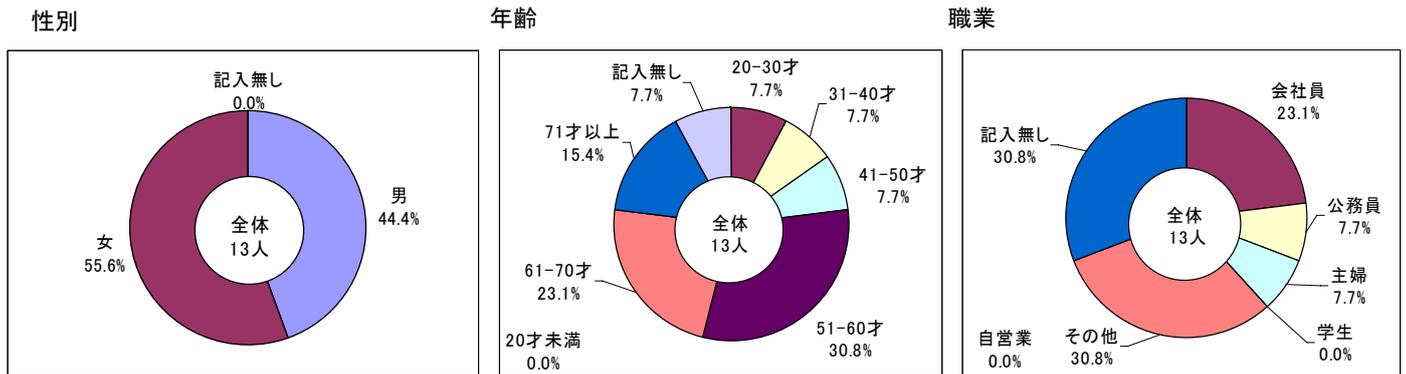
- 早くできると良いと思います。実現に向けてのご努力をお願いします。
- 是非、世田谷 IC を設置してほしい。設置された際に、仮称「世田谷西・狛江 IC」と名づけてほしい。
- 経済効果ばかり追求していると日本中にホリエモンがたくさん出てくるよ。

■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：狛江市 谷戸橋地区センター
- ◇日時：3月19日（日）15:00～17:00
- ◇来場者：17人
- ◇回答者：13人

◇アンケートの結果概要について

回答者属性



インターチェンジの設置の有無について

- 深度 40mの工事中の振動、低周波の影響。道路が出来上がってからの同じ問題は大丈夫と云われても、人体実験したわけでもなく分からない。影響が出てからは取り返しがつかない。外環そのものに反対だが（通すなら全部）今の案では却って、交通渋滞を招く事になる。（東名のあおりで）
- 地震時の危機管理（避難）をしっかりと。
- インターチェンジをも含めた地下化にすべきで、地上、地下の接続部はなくす方向にすべきだ。地下化になるならば、都市計画に基づいたルートではなく、再度計画をすべきではないのか。
- 東名ジャンクション大深度にしてほしい。
- 長期的に見た場合、自動車による輸送は抑制すべきと考えますので、現在の自動車交通量対策のために道路新設することは基本的な疑問を感じます。むしろ鉄道の活用など自動車の利用を抑制する施策を考えるべきだと思います。
- 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。
- この様な大規模な工事は人口減少傾向にある日本経済に与える影響や環境など重要要素への影響など、失うものがあまりにも大きい。本当に必要か再度検討を要する。計画の大深度構造は未だ科学技術レベルでの確証が薄い様に思われる。
- 反対、予測が甘すぎる。（全ての問題に渡って）マンションの下に道路を作るのは、特に反対。こんな計画を事前に知っていたら引っ越してこなかった。
- 半地下活用も検討してほしい。

地域の課題について

- インターチェンジの環境保全は樹木等を作ったカモフラージュのように思えます。現在が調和がとれているのに建物ができたら調和は保てなくなるのは必須です。
- 計画どおり。
- インターチェンジについては極力少なくしていただきたいと考えます。従って最大限、現行案までとし頂き、世田谷通りとのインターチェンジは絶対に避けていただきたいと思ひます。
- 世田谷通り IC は道路交通上、利便上からして是非必要である。

大深度地下を活用した外環計画について

- 地中を伝達されてくる低い値の振動が長い間、体に感じることへの健康への心配は解決できますか。車の排気ガス、風のことは計算していますが、雨に対してはどうなります。排ガスを広範囲にバラまく事で濃度は薄くなるだけで、本体が消滅する訳ではない事もきちんと説明して下さい。
- ボーリングの振動はオオタカに大きく影響させないか。「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。
- 工事中の環境悪化を懸念しています。(騒音、大気汚染、粉塵など)
- 通りぬけ交通対策はもっと周辺地域の外周道路整備で対応すべき。
- 大気汚染。「日本橋」の所の高速道路が問題になっているが作っては壊し、壊しては作るバカな事をこれ以上やらないでほしい。
- 東京都だけでなく、首都圏の環境、交通、物流の流れが変わる事なので是非必要。

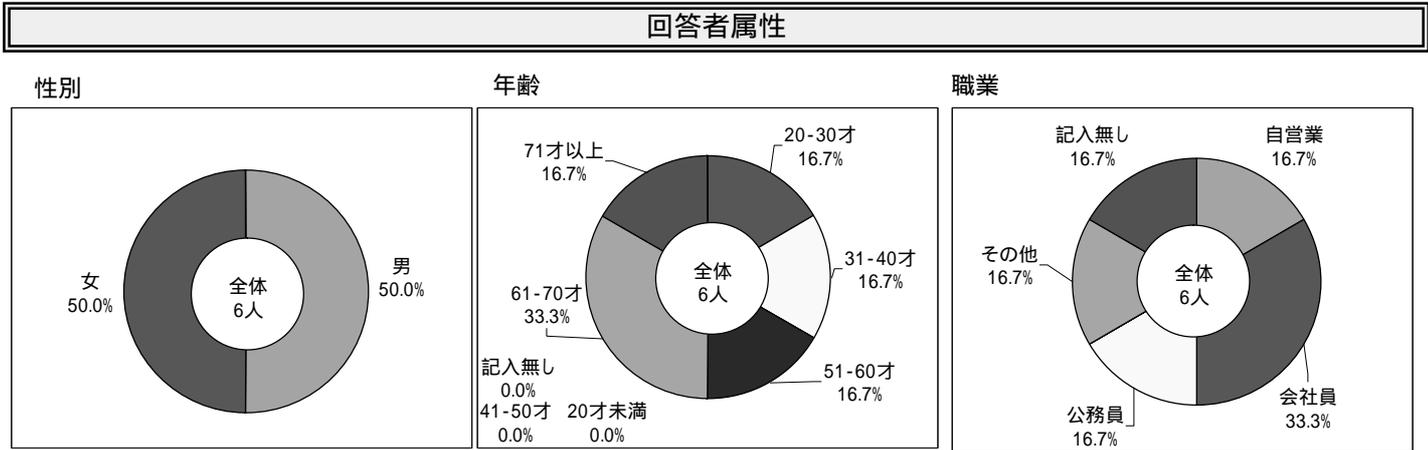
その他の自由意見

- パークシティに住んでいるが、事前に三井不動産と国交省、都など話し合いの上、建物の外を公園緑地、道路用地として提供したと聞いている。変更案では、ほぼ全棟の下を道路が通る事になっている事がわかった。これは絶対認められない。三井から説明を受けたときもそのように聞いている。国交省などから三井にそのような正式な話があったのだろうか。パークシティは、ほぼ400戸位ある、1000人位の人が住んでいる。住民無視もひどいと思う。住民はまだ、大部分この変更案について知らない。示される地図ではこの問題(棟の下を通ること)を一般の人には読み取れない。
- 必要性について説明を伺ったが不十分。通過交通は減るとしても、作らなくても環8交通量減る。むしろ交通弱者向けエコロジーの観点から、車交通は抑制、公共交通増強の方向へ転換すべきではないか。国交省のくらしのみちゾーン推進、ライトレール補助は評価する。道路特定財源の一般財源化で強力に進めてほしい。
- 同じ、国土交通省の中にはエコレール運動もあります。代替案、たくさん提出して下さい。道路だけにしがみつかないで。レールを使用したカーフェリーなど考えたらいかがでしょうか。車ごと列車で移動すればより早く(時速120km位はでるのではないのでしょうか)排ガスも出ないでドライバーの心理的負担も少なくなるし、流れもスムーズになります。
- 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、野川からはなれて外環をつくってほしい。
- 環境問題については計画段階から事業者だけでなく、第三者も入れた評価委員会を設けて判断すべきと考えます。実施段階になってから第三者意見を貰っても「後の祭り」です。東京での2回目のオリンピック開催計画にあわせて本計画を早急に推進したいという東京都知事の意向もあるようですが、そんなことで強引に進めることは絶対にならないようにお願いします。
- 道路の必要性を感じない。これ以上環境を悪化させたくない。日本人ももっと不便な生活が「通常」と考える方向に行政はリードしていくべき。危機管理についての回答を頂いたがやはり、私はこの地下道を利用したくない。地上で可能なことを追求すべき。
- よく説明していただきました。
- 他の交通政策と比較しなければ、外環計画がベストかどうか分かりません。過去の環状道路によって効果はどうだったのか、何故そうってしまったのか検証すべきです。
- 1日でも早期完成を望む

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：世田谷区 烏山区民センター
 日時：12月9日（金）18:30～20:00
 来場者：12人
 回答者：6人

アンケートの結果概要について



大深度地下を活用した外環計画について

「地下方式」と言いますが、全てが地下ではなく、世田谷区では開削部分も多く、誤解を与えます。
 大深度地下にしたのは良いと思う
 その方が良い
 現在の交通事情からして各段階をスピードアップして早期の完成を期待します。

インターチェンジの設置の有無について

東八道路インターチェンジの近くに住んでいるので、環境が激変することに関して大きな不安がある。

地域の課題について

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。

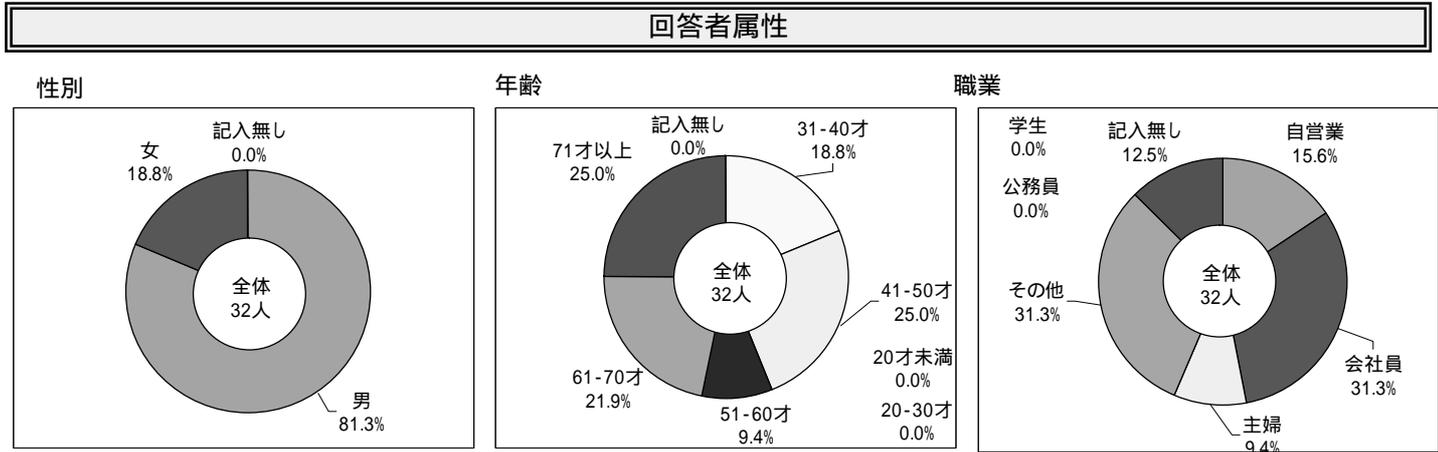
その他の自由意見

今日の烏山市民センターでの意見を聞く会の出席者は12人。意外なほど静か。反対意見はほとんどない。
 なぜか？
 外環の目的と、方策の検討、代替案との比較検証など、構想段階の話が不足しています。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：世田谷区 喜多見東地区会館
 日時：12月11日（日）14:00～15:30
 来場者：47人
 回答者：32人

アンケートの結果概要について



大深度地下を活用した外環計画について

喜多見と成城（東名出口）は地上部なので地下ではないと思う
 世界でも例のない初めての工事となるので、環境、安全、財政面等で負担となるのではと不安。ルートが現行の都市計画のものと同じであることが納得できない。
 賛成です。早く実行していただきたいと思います。
 大深度は賛成
 地上よりはよいと考えます。ただし換気所周辺の環境の大幅な悪化が心配です。
 野川は地下水から出来ている川です。地下にあれだけの大きなものが出来るとなると必ず影響が出ると思います。たぶん地下水は枯れてしまうと思います。一度破壊された自然は二度と戻りません。外環は作らないでください。
 喜多見では地上です。
 外環道そのものは不必要と思います。
 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。ドーム利用を守ってください。
 東名の以南地区開発（飛行場）について知りたかった。
 もし作る場合は、大深度は賛成である。
 技術革新を背景とし、影響が少なくなるよう、大深度地下方式に変更された点は評価致したい。
 大変良いことだと思います。
 良いと思う。
 大いに良いと思う（高速新宿線のシールド現場を見て）
 良い計画
 シールド利用しても、東名JCTあたりでは地上に出るので、あまり変化なしと思われる。
 事故や地震のときのことが心配。
 絶対反対、無用な道路。環境への影響大。

インターチェンジの設置の有無について

世田谷通りは要りません。
 道路計画自体疑問があるが、仮に開通されるにしても、インターチェンジはない方が良い。
 大きい道路 高速のみで可
 多摩堤通の出入り口は作らず、東名の出入り口の用賀ICを使用できないのか？多摩堤通にICが出来ること

で更に世田谷通りの混雑が十分に予想されます。
周りの道路が混むだけです。いりません。
世田谷通りにインターがないのは結構なことですが、青梅街道は大変じゃないかと思います。インターを設置しなければ”都内”の渋滞解消の役目を果たさない。ゆえに利用者も増えない...となかなか難しい問題ですね。
世田谷通りにつけないことはいいことだ。
必要ない。
計画通りに出来れば、環境問題等について種々問題が山積されなければ仕方ない。
もし外環を作るなら、今の案は妥当。
全体のドーム化を希望します。
賛成です。
世田谷には用賀にあるので不要と思う。
現案以外は不要と思う。
ないと意味がない
世田谷 IC は交通量が増加するので不要。

地域の課題について

排気ガス、騒音、振動
地下水、振動、地域の分断等が不安。東名以南について具体的に議論が進まないのが疑問。
自分の家が無くなることの不安
国分寺崖線の貴重な自然環境が本当に守れるのか大いに疑問である。
環境が悪くなることは必至です。影響を出来るだけ小さくするといつも言いますが、小さくってどのくらいのことですか？小さくすればいいものではありません。影響をゼロにしてください。
国分寺崖線の緑地や、喜多見の地下水に与える影響。広域的には結果的に都内全体の交通量が増えることによる大気汚染。将来への多額の借金。
世田谷区の財産である豊かな自然が失われることが明らかである。
道路上の問題がきちんとして欲しい。
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。アセスは本格的にやってください。
予定地内なので早く決定してください。移動先も不明のままなので。
3号線の混雑を見ると、早く外環の完成が必要。
まちづくりに便利なように。住宅の道幅を正しく作ってください。
排ガス対策、学校関係への工事に伴う大型車両の通行増加。
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。

その他の自由意見

事業の負担を誰が行う計画になっておらず、道路特定財源が一般財源化される下では地元負担が大幅に増える恐れがある。NOx などの喘息の元となる排気ガス、騒音、振動等のリスクを負わされたうえ、費用負担までされうような計画はたまりません。
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。この道路計画は昭和 45 年ごろに始まったと思います。
かなり環境に配慮した計画であることが分かりました。
環八の地下部分を使用すれば、現在の予定ルートよりスムーズに事業化できるのでは？
何年も何回もこういう意見交換会に出席しても、ちっとも住民の意見が反映されているとは思えません。やはり計画ありきで、こういう意見交換会を開いたと言う事実を作りただけではないのでしょうか。そして、必要性の議論が十分に行われたとは思えません。外環建設は絶対反対です。20 年後に「こんな大きな無駄なものが出来た」ことを後悔しないように、今からやめるべきです。
PI 協議会、PI 会議の配布資料や、議事録は外環調査事務所 HP で公開されていますが、インターネット環境にない方も多いため、身近にあるまちづくり出張所でも閲覧できるようにしてください。PI と言いながら、これまでのやり方との違いがよく分かりません。
将来交通量について、という資料を拝見しましたが、前提条件となっている料金 500 円というのは可能なのでしょうか？
地域住民でこの計画について知らない人が圧倒的多数いる。小田急線訴訟で最高裁が認めた原告になりうる住民の立場の判決があった。このことからもっと広く報知すべきである。「ジャーナル」折込しているというが、一般の広告とともに捨てている。都・区の広報に大きく取り上げるなど、徹底を図るべきだ。
成城 3 丁目、1 丁目、喜多見 7 丁目は小学校や中学校、保育園等低学年の多い地区です。育ち盛りの子供の

ためにも、出入り口の変更をお願いしたい。東名ジャンクション接続は高台の砦公園（体育館）の所より地下を通し、狛江方面に変更をお願いします。その地区は秋、冬、春にかけて風が強く南西より北東にかけて強く吹きます。

シールド工法によって問題が大きく生まれなければよいです。

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ので、土日に行けるよう、あけていただきたい。<役所の方>平日、休日×、<私たちサラリーマン>平日×、休日

交通の利便性を考えたら是非実現して欲しいです。

工事中の懸念。1.工事中の振動・音、2.完成後の夜中の地中を伝わる振動及び音

立ち退きに対しての補助、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。

早く作って。

実際に何年かかるのか不明。

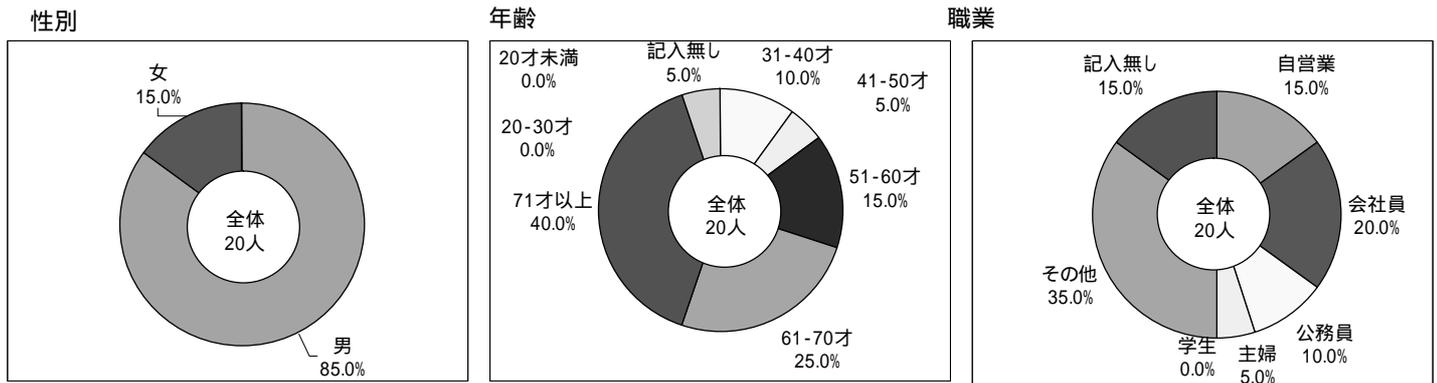
立ち退きの予定地に住んでいます。早く決めていただかないと、家の修理もどうするか考えてしまい、子供の高校を選ぶ際も通学を考えなければならず、困っています。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：世田谷区 砧区民会館
 日時：12月13日（火）18:30～20:00
 来場者：35人
 回答者：20人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

大深度であれば、大深度でより影響の小さい場所を改めて探すべきです。世田谷で開削になる場所は国分寺崖線と野川の間で、影響がないはずがありません。

PIを含め構想段階での話し合い（住民その他）は不十分であると思います。

振動などの問題はないのか。成城4-33、400世帯のある大型マンション住人への振動の害に懸念します。人口減のため不要となる。

個人的にはまったく必要ないと思っています。世界的な環境問題から考えれば、自動車は少ない方が良いでしょう。道路もいらぬという考え方です。

今の科学ですから、インターチェンジやジャンクションも地中で計画されて地上・降下への昇降のみを地上で考えられないでしょうか。

地上より良かったというところでしょうか。東名よりいきなり地下で入れないのでしょうか。

大深度トンネルが稼動した場合の車両の移動がもたらす物理的な振動の伝播をどのように解決できるかの説明がまったくないのは不可思議。新規開発の技術の有無の積極的開示が必要。排気塔の及ぼす化学汚染に関し、都内の杉並で発生した大気汚染が主原因と思われる環境汚染の再現は回避できるのかがまったく説明されていない。これらの点の積極的開示があって始めて住民の理解が得られるのではないかと。専門家による科学的説明が必須と考える。

環境・防災に十分配慮して進めていただきたい。

大深度地下化は100%環境に配慮したことになる。不十分なことに対する配慮が欠けすぎている。三ツ池とか、神明の森とか、野川とか、地下水についての影響が心配である。環境について言えば現状のままが最良である。

それ以外にはないと思うが、想定する環境問題を十分に検討して欲しい。

外環道路の必要性ありとして計画段階に入っているが、必要性の理由について賛同できない点もある。古い計画をベースにするのではなく、まったく新しい視点から議論すべきと考える。

関越から東名方向の環八の混雑解消のため積極的に進めるべき。

地上高架や浅い地下よりは環境や景観にやさしいとは思いますが、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。

インターチェンジの設置の有無について

都市計画決定されている世田谷通りICは現状からとても無理だと思います。

東名以南に延長する可能性の早期開示が必要。

インターチェンジは便利主義の最たる施設である。都市環境悪化施設としての配慮が欠けている。

世田谷通りインターの中止はありがたい。その他は地元の意向に従う。
現在案で問題ない。

"道路公団も負債が多く、民営化に向かっている。新しい高速道路は作らないという方向でありながら、外環道を作るというのはどうか。全国にとってはもちろん便利にはなるが、住民や都民にはなんら利益にならないのではないか。

物流 関東（東京） 素通り 中央・関越・東北、となってしまう。"

ICを降りた後の交通渋滞のないよう道路の確保が必要。

世田谷区民ですので世田谷通りのICの中止は良かったと思います。世田谷通りの幅や交通量を考え、これ以上の環境悪化はもちろん、国分寺崖線や野川の自然環境や景観を壊さないためにも中止になって良かったと思います。

地域の課題について

"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。

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。

歴史遺産の破壊。"

通気口を置くことによる環境破壊。オオタカ、鷲、かわせみなどの貴重な野鳥を守る環境の保持をお願いしたい。

一番の心配は野川がだめになることです。

大深度にしても、何らかの環境破壊が伴うと考えますが、後で補償することも保証することが大切ではないでしょうか。たとえば地下水枯渇時に保水 or 排水など（東京駅、上野駅の地下水位上昇対策と同じ事を案じています。）

東名から先が出来るまで、東名の環八出口の渋滞。

排気ガスにより大気汚染必至の懸念。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。

外環建設に関する費用対効果の比較検討が不十分なままで計画が進められていないか。

都市計画道路 17号線への影響

国分寺崖線の自然への影響。十分な排気ガス対策。土地家屋を失わざるを得ない人への十分な配慮。

環境への影響評価が不明瞭。

世田谷区のインターチェンジを含め、公共施設も多い。特に東名ジャンクションのすぐそば（地表部）には、学校だけでも砧南小学校、喜多見小学校、砧小学校、明正小学校、東横学園小学校、喜多見中学校、砧南中学校、砧中学校、武蔵工大付属中学校・高校、科学技術学園がある。きちんとした環境について調査する必要がある。

私有地に関わる利害が生ずる場合、環境、生活面での十分な説明責任を果たすこと。個人の主張に耳を傾けても、公の利益を優先は当然（経済効果）

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、オオタカの営巣等の自然環境。東名ジャンクションへのアプローチの地上建設の崖線景観破壊。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。

その他の自由意見

"・代替案との比較検証がされていないということは構想段階が終了していないということです。

・誘発交通にはいろいろあり、「経路選択」しか考慮しないのでは不足です。埼玉外環について実証研究するとともに、その経験からも感度分析でOD15%増でよいのか疑問です。"

人口の減少に対してこの外環道路を作る必要はないのではないかと。税金の無駄遣い、自然破壊の道路工事に絶対反対します。

この会も含めて意見交換は名目で、単に手続きを踏んでいるに過ぎないと実感しています。

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。早急に着手すべきとお考えください。頭から計画を否定はしませんが、将来像を描きながら計画段階を進めていただきたいと思います。

必要なものは必要でしょう。環境に十分注意して建設願います。

"1. 質疑の時間が短すぎる。区役所でやりながら、「会場の都合」とはどういうことなのか。具体的な説明が必要である。

2. 住民の意見を聴こうという姿勢が見られない。「意見を聴く会を開催した」という見せ掛けの実績を作る役所的なやり方は通用しない。責任ある立場の人間が出てきて、納得ある説明をすべきである。

3. 忙しい時間を割いてくるべき会ではないと思われました。「また明日の説明会に来て発言しろ」とはどういうことか！"

2- で申し上げたことが解明された後に、関連する設問が用意できる。

都市計画、道路計画のないまま時代遅れの計画遂行は誰のための道路建設なのかの説明にかけている。作り

手の無責任を追及する手だてを望む。

計画地から遠い人は自己の利便のみを重視するが、計画地近辺の人々には自己形成の歴史の地を失うことになる人もあり。排ガスその他深刻であろう。近くの人々への十分な説明、補償がなければ結局切り捨て行政にある。「賛成多数」を作るテクニックを行使しないで欲しい。

"渋滞による公害解消のため早く着手すべき。出来るだけ地下の設置。

天下りの建設会社との談合は絶対避けて欲しい。

本日の出席者の意見は、環境に関心のある方が大勢であり、環境問題を世田谷に持ち込むことは問題としている。ならば外環、関越の大泉、谷原の大渋滞によるこの地域の人々の不満はどうなのか。いま被害にあっている住民の人たちのことも考える余裕は世田谷住民にはないのか。

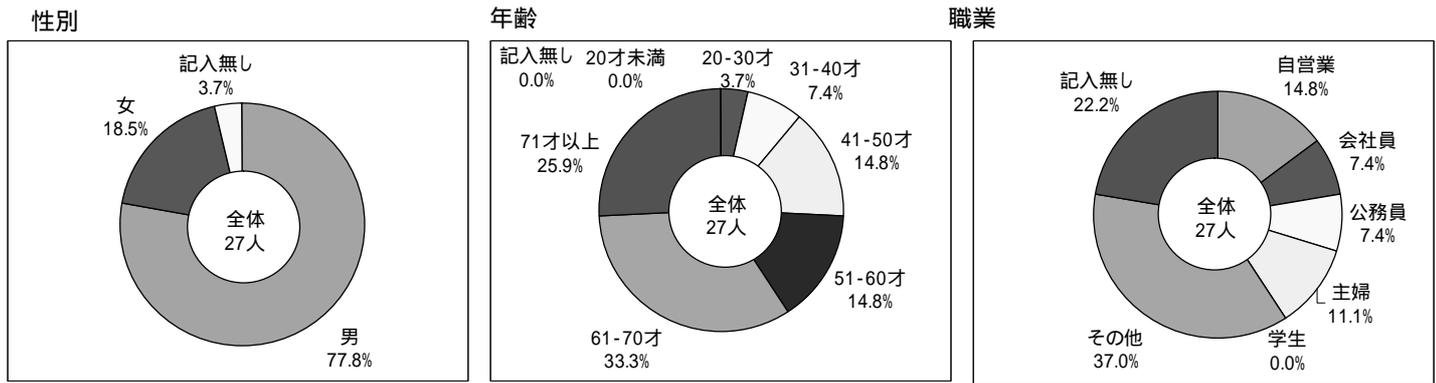
必要性が仮にあったとしても、なぜ東京都内にほとんど残っていないこの自然環境、景観を壊してまで作らねばならないのか。代替案必要。少子化へ向かう今日、なぜあせって事業決定せねばならないのか理解に苦しみます。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：世田谷区 砧小学校
 日時：12月14日（水）18:30～20:00
 来場者：39人
 回答者：27人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

考え方としては妥当なるも、地下水脈といった自然環境への危惧あり。
 大深度は地下水脈を破壊して自然環境をも破壊して取り返しのつかない結果になるのではないかと心配しています。
 大深度でも振動はさげられない。そのための対策は？東名ジャンクション接続へのループ状での最小限の環境配慮の工夫（建設の場合）が可能である。
 （作るならば）上よりかは下の方がいいが、湧水を断つならばもっと考えるべし。
 地下化は当然と思うが。地表に出せば Nox、SPM は当然増となる。
 OK です。
 大深度云々と言うけれど喜多見 6 丁目は関係なし。一番影響を受けることになる。出来上がった状況により長年住み慣れた土地を離れ転居するか。
 当地域は全て大深度地下にて実施をお願い致します。
 野川の環境への影響を心配する。具体的には水量、水源に関する影響、排気ガス等に関するインターチェンジ部分での影響。
 急遽、大深度地下を活用した外環計画を発表したのだろうか。突然の外環計画はいかがなものか。
 すべてが大深度ではない。世田谷区は国分寺崖線に沿い開削部分がある。
 大深度にした場合の安全性が大変心配される。
 事故が起きた場合、大惨事になることを懸念する。トンネル内の空気汚染を懸念する。
 会席上の意見を聞いていると「そもそも必要なのか」が、疑問になってきた。外環ではなく、16号の環状線の問題なのではないか。過去にとらわれず、見直してみたい。即ち中止した方が良いという思いを強く感じた。席上の原理論的な反対意見の強さに驚いた。強行してまでやるメリットは相対的に小さくなったと思う。この周辺は必ずしも「大深度地下」とはならないはず。そうしたことを一括りにして計画されてはたまりません。議論は全く尽くされていませんので石原発言（だったら議論していいものじゃない）の撤回を求めます。
 当該地区には直接関係ない。
 世田谷区、特に喜多見地区では開削～高架ですから誤解を与えます。きちんと説明すべきです。
 インターチェンジを完全地下化せよ。

インターチェンジの設置の有無について

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拡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して紙面に書いてありますが、世田谷通りは何で道路を拡げる理由があるのでしょうか。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。

世田谷通りインターチェンジなし。大変良い。

環境に気を配るべく、無しでいく。

完全地下化なら検討余地あり。

関越、中央、東名の3カ所で良いと思う。

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あくが多いか。後者の方が絶対に多いと思います。

本日、手渡しの永井さんの資料”東京外かく環状道路計画の具体化へ向けての要望書”に基づきご検討下さい。

計画通り賛成。

誘導部分を多摩川(野川の向こう)に設定できないか。

狭隘の世田谷通りに設置することは余計な混雑をもたらす。世田谷通りにインターチェンジの設置は無用だし、そもそも外環の必要性もない。

当地はインターチェンジがなし。

不要。

世田谷区の交通がめちゃくちゃになる。

世田谷区はITC(世田谷通りなど)を作らないという言い方が通例ですが、実態はITC+JCTという途方もないものができるかもしれないことをちゃんと説明すべきです。

必要なのかわかりません。

世田谷通りは狭く、今でも渋滞がひどい。そのため我々の生活道路に車輛が入り込み、困っている。インターチェンジは絶対に反対。

地域の課題について

国分寺崖線の保護。

喜多見5丁目の永井氏が本日提出された要望書に同意見です。賛同しています。一つ一つの項目についてご検討をお願いします。現在、練馬の大泉地区が困っている渋滞、汚染、自然破壊などの二の舞が世田谷東名ジャンクションで起こるのではないかと心配しています。

環境破壊、健康への影響(時に健康への事前調査がされていない学校が多い)。

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。大深度並みの対策を。

便利になるのはいいが、車社会の未来、市民のことを考えるとより一層気を配る。喘息の子供など人々の顔を見て下さいね。(嘘をつくと大変ですよ。)耐震偽造事件もあるし、もっともっと共に頑張るべし。

環境(Nox・SPM・騒音・自然・湧き水)の悪化。

排気ガスが心配。

排気設備は何mの何kmおきに出来るのか。喜多見6丁目地域は昔から空気のみやみやすい地形のようです。昔”タナオシ”と言われた田畑で働いていたお百姓が悪空気で気分が悪くなった話はよく聞きました。タナオシとは野川沿いにあった田畑です。

換地について。

野川の自然破壊。

外環ができること自体様々な公害を引き起こすので不安。

東名ジャンクション設置については、環境、騒音等から現在の設置計画場所に反対する。

世田谷住民にとって利益はない。CO2(大泉のような)自然環境の破壊。

環境に対する影響。交通量の増加。大気汚染。

騒音、大気汚染、振動、コミュニティの分断等心配の種ばかり。外環は必要ない。

地域コミュニティが壊れる。騒音・排気ガスに悩まされる。生活環境の悪化。

自然環境を保存していきたいため、昔はグリーンベルト構想があった。時代遅れの計画になってしまったと思う。

交通禍。急激すぎる都市化。これらに対する区の無策。

近隣住民に与える環境問題。

小児喘息が多発する。

その他の自由意見

私の住居は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。

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。外環を建設するのでしたら、それと同時に外環の下に地下鉄も併設して欲しい。

計画案が先に出来て、今回の「みなさんのご意見をお聴きします」会は、順序が逆です。地域の課題を聴き、可能性を大いに取り入れ計画等が作成されるべきです。意見を述べる会を多く聴いて欲しい。

野川の野鳥調査が今行われているが、環境調査終了後はしていないのか。

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。"

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。もっと国・都・区は研究すべし。それに関連した都知事発言に怒り。謝罪もしくは説明会参加を求める。今日話した内容は最低でも参加者にはまとめた文書を配る。また、回答を後回しにしたものもあるので答えを知りたい。私はアパートなのですが、大家はあまり外環をよく知っていません。もっと他の人々にも知らせるべき。やはりもう少し説明会（意見交換）を開くべし。チラシ少ない。区報記事は小さい。もっと環境保護に配慮すべし。小児の命も関わるかもしれませんね。

そもそも、何でこの地域にジャンクションを計画するの。金をかけても環境を悪化しない対策を講ずるべき。大深度トンネル内に何らかの原因で多量の水が出たとき、走行中の車、特に人命の安全と外界へ脱出する設備はどのようなことになるのか。

意見を聴く会の開催を地域住民に周知徹底して欲しい。砧小（会場）近辺にも立て看板1枚すらない。たまたまHPを見ていてわかったものの、開催の告知方法を考えて欲しい。例えばチラシのポスティングなど。開削によって風景が壊される、自然環境（国分寺崖線、景観法にふれる）公害。

凍結から35年もかかってやっと具体的な話し合いになっている。東名以南は現在未だ計画すら出来ていない。計画を作ってから現在の大泉-東名間のような具体的な話しまでなるのは50-100年もかかるだろう。そうすれば、今”東名以南を検討している”などという発言は全く一時逃れの戯言にすぎない。従って第二の大泉にされる世田谷住民としては反対せざるを得ない。

外環は不要だと思います。国の財政難の時に大反対です。

資料が不親切。計画概念図1/10を中心に。さっと見た時はいつの資料かただちにわかるように。展示物など一生懸命みていたら、昭和41年の計画時の資料だった。無駄骨。首都高速で、環六の地下で工事している。排気塔が1つの問題になっている筈。住民の反対を含め、その関係のデータをもっと公表して欲しい。

"渋滞による公害解消のため早く着手すべき。出来るだけ地下の設置。

天下りの建設会社との談合は絶対避けて欲しい。

本日の出席者の意見は、環境に関心のある方が大勢であり、環境問題を世田谷に持ち込むことは問題としている。ならば外環、関越の大泉、谷原の大渋滞によるこの地域の人々の不満はどうなのか。いま被害にあっている住民の人たちのことも考える余裕は世田谷住民にはないのか。"

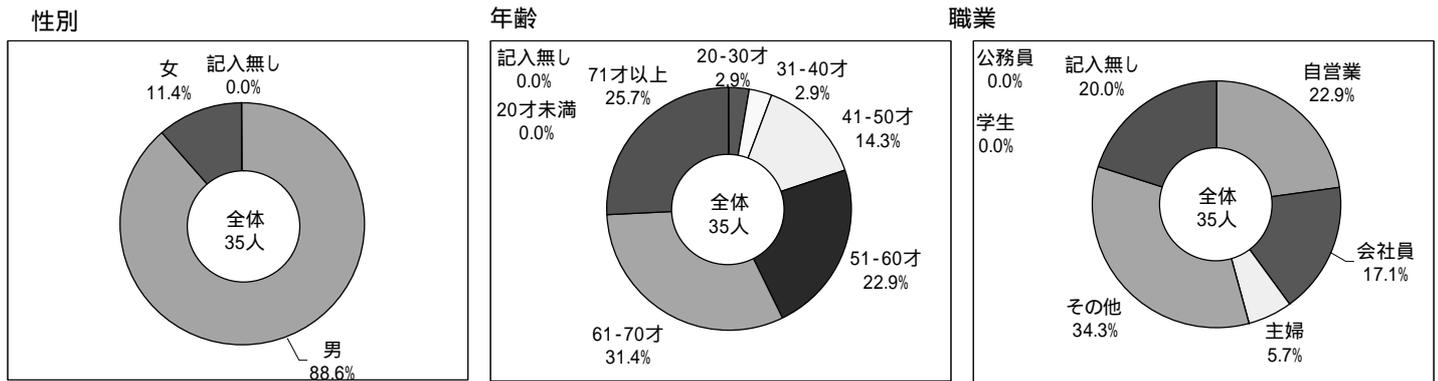
構想段階の議論を引き続き行うべきです。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：世田谷区 砧区民会館
 日時：2月2日（木）18:30～20:30
 来場者：47人
 回答者：35人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

喜多見では高架部分もあり、誤解を与えますから、正確に広報して下さい。また、地下水の問題もあり、地下だから良いとは思えません。

環境のアセスを十分に要調査。特に地上～地下の出入口。環境・大気汚染・地下水の流れが気にかかる。地下水流の問題はあるが基本的にはいい。ただ不安感があるので利用したくない。

全体としては良いと思いますが、一部トンネル出入口や換気所の周辺等の環境への影響が気になる。開口部分がジャンクション・インターチェンジ施設に伴ってできるので、必ずしも賛成できない。排気塔施設も場所によっては賛成できない。

良いこと。
 私自身初めての参加なので考え示せず。
 大深度地下化賛成。排気の方法を十二分に検討すること。
 地下水が分断されないか。また、地震の多いこの国で本当に安全なのか知りたい。
 世田谷区内では大深度とは名ばかり。大半は浅深度と開削、地上部です。本音で話しましょう。
 住民の意見を真剣に聞いて正確な対応をして欲しい。代替案の提示を是非求める。
 これ以上通過車輛を増やすことにつながるあらゆる都市計画に反対します。むしろ既に世田谷区には生活道路の崩壊にシリアスな問題が現存しています。
 地表は絶対バツ。環境への影響非常に大きい。大深度地下でも影響は計り知れない。人口が減っている現状も考慮すべき。計画をとりやめるべき。もはや必要ない。
 成城地域への影響は高架方式に比べ、格段に改善されるので社会情勢から考え、外環に賛成したい。ただし、国分寺崖線や成城の自然環境へ悪影響が出ることがアセスの結果明らかになれば再び住民の意見を求めて欲しい。

外環計画そのものが古い計画であり、少子化問題等を議論されている時代に本当に必要なのか疑問である。計画を進めるとすると、コストとの問題ある上やむを得ないであろう。

賛成。
 過客地域であり、建設費用は大でも深度活用は時代の要請（公害も小）。
 地下利用おおいによいと思います。
 排気ガス対策（排気塔含む）。景観の問題。
 国分寺崖線を十分に保護してできるだけ早く計画通り進めてもらいたい。現在の環八の渋滞は激しすぎる。
 良いと思います。
 良い案だと思う。
 大深度地下は結構だけど、自分の家は小田急高架線と東名高速の中間にあるのでどこまで影響があるのか知りたい。

インターチェンジの設置の有無について

世田谷区では無理です。
今のインターチェンジ計画が良いが、東京インターチェンジの大混乱が想像できる。外環と同時に東京インターチェンジの大改造が必要と思う。インターチェンジらしいインターチェンジが必要。例：青葉。なくて良い。東京インターが近いので特別なくても問題ないと考えます。
インターチェンジの巨大施設は外観上好ましくない施設である。ないことが望ましい。
現案通りでよい。
私自身初めての参加なので考え示せず。
世田谷通りにもインターチェンジを設けるべきだ。
あった方が便利だと思うが、インターチェンジ付近がどのくらい景観が変わるのか。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。
東名、世田谷通りともに必要なし。
不要。理由：都市計画プロセスの貧困。「PI」に代表される）
インターチェンジは全く必要ない。
世田谷通りインターが中止されるのは好ましい。
世田谷街道とのICは不要により設置すべきでない。理由：世田谷街道のキャパシティーにより、東名とのICを設けるべきではないか。
世田谷通りは不要。東京入口に配慮が必要。
既存道路の整備、見直しが重要である。
良いと思う。

地域の課題について

喜多見駅前では、小田急線高架化、そして駅前スーパーの駐車場設置など、車にとって便利になるたびに交通量が増えているように感じます。外環によって地域でも悪化しないか心配です。
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。
景観。ジャンクション整備に伴う一般道の整備はどのようにするのか。
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。
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。
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欲しい。
真摯に取り組んでいただくこと。
外環の計画が決定したら買収される場所に住んでいます。母の年齢がもう還暦を過ぎているので、引っ越しをするのは早い方が良いのだが、計画がどの段階まで進んでいるのかよくわからない。地下水と緑がどうなるか懸念。
環境ならびに景観の悪化。
通過車輛の増大。
緑多い場所としてこれ以上破壊することは許しがたい。環境面で非常に不安。
地下水位の変動。国分寺崖線に沿って排ガスが流れる。
崖線地区及び成城の自然、湧水等への影響。
環境問題が深刻である。環境調査の結果の評価の方法を考えること（評価に民間人も入れて公表すること）、子供が喘息なので健康への不安があります。自宅がどうなるのか不安です。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。
大深度は地下に影響がないのは何mまでか具体的に教えてもらいたい。

その他の自由意見

渋滞緩和に道路新設で対応するという考え方は既に時代遅れではないでしょうか。
南行き（川崎方面）を同時に計画、実施しなければ東京インター近辺はメリットはない。
工事はいつ頃より始まるのか。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。ただでさえ、抜け道として交通量が多いのがどうなるか。現在は凍結状態であることを知り安心しました。
作ることを前提にしていると思います。一から、なにもない状態からの話し合いが必要だと思います。
十分なアセスメント、議論、説明がなされていないのに現在計画段階に入っていて、手続きに1~2年で事業実施段階に入ると示されているのは如何なものでしょう。結論ありきの意見交換会では意味がないと思うのですが。
今回初めて出席させていただきました。各意見が自己中心で、公共のメリットの考えがないように思いました。出来るだけ早く建設ができると思います。

東名以南の計画がない現在では、東名インターチェンジの設置は作るべきでない。外環全体の完成があって理想的な道路になるのであって、不完全な計画の内は、施工を進めるべきでない。

何度か説明を聞き、ジャーナルという広報を見ても「道路を作りたい。作る」ということを言っているだけです。もうこれ以上の道路は必要ないと思う。人口も減っていくしゆっくり暮らしましょう。

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。

首都機能の充実の為であるが、国政において首都機能の移転との関係はどうか。諸施策で全然触れないのが不思議。移転は現段階では一案にふすのか。それにしてもお金と時間の無駄遣い。

前回より聞く耳はあったようだ。

計画概要（実現可能）案を早急に提示すること。実施年度、買い上げの価格、代替地等の方策について至急検討のこと。

計画の進捗状況の情報開示。道を作るということは、街を作りかえることだということだと思うが、外環道の周辺住民に対して住環境がどう変わると予測されるかなど様々な方向から街がどうなるか説明すべき。またこれから都市計画変更案を作成するにあたり、周辺の街を作りかえるという観点をもって道路をつくる、都市計画の案を作るということをして欲しい。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。検討お願いします。

事業環境アセスの結果が出た時点で評価に住民も参加させてもらいたい。

計画段階の進め方について、初めの第一歩が既に貧しい。石原知事の「いつまで議論していて良いものではない」発言には、都は弁明する義務がある。まだ議論は行われていない。

環境の影響は後で取り返しがつかないことをよく考えるべき。学校がつぶれるくらい人口が減っている現状で何をもって車の集中を予測しているのか不明。作らないとどうなるのかも検討し、作らないことも是非前向きに考えるべき。

ここまで時間がかかったのですから、東名以南と一括にしてよろしいのではないのでしょうか。

前進にせよ後退にせよ作業が slow 過ぎる。

世田谷区民は小さなことに心配されているが、外環規模の大きさについて十分認識されていない。国、都はもっと外環に対する考え方（機能を含めて）を説明し、どのような問題があるかを明確に説明されたい。練馬の問題点が今現在明確に納得できる結論が出ていないことをもっと真剣に認識すべきだ。国・都から一方的な計画案を示すのでなく、世田谷区民が外環が必要だとするならば区民案・提案を聞くべきである。地域PIを継続するならば真の必要性の議論をすべきである事を再認識して住民の納得、意見をもっと重要とすべきことを国・都も認識すべきだ。

国交省の方の説明の中に「構想段階の総括」のところで、住民の意見や識者の意見で外環の必要性が高いと判断したとおっしゃいましたが、どういう住民の人から（何人から）聞いたのか、識者とは誰なのか。その根拠をお示し下さい。外環を造ることは反対です。

国・都ともに財政問題があり、計画の予想 B/C を提示して議論する必要もあると考える。

様々な調査をし、意見を聞かねばならないであろうが、ある程度割り切りが必要だろうし、速やかに着手して欲しい。

環八が開通し、これについての影響。環境評価を早期に理解を早める手段。

早期実現を望む。

早く実施して欲しい。

早くできるように進めて欲しい。

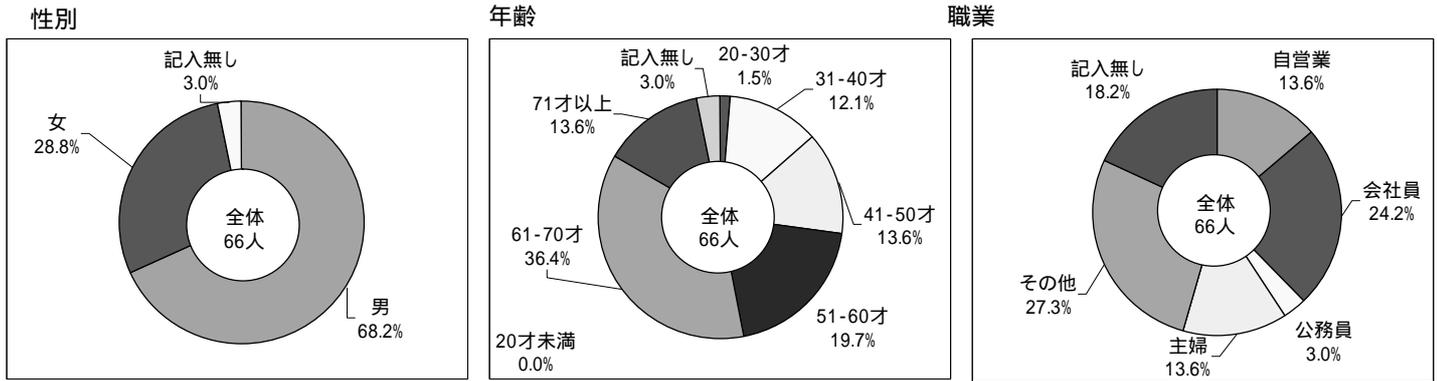
計画道路と思われる野川と小田急の近所に新しい建て売り住宅がこの3年くらいに沢山できたのが不思議。自宅が工事に影響があるか早く結論を出して欲しい。いつも抽象的な話が多くて実りの少ない会なので失望している。いまだどうなるかわからないというのは全く理解できない。

外環オープンハウスアンケート結果

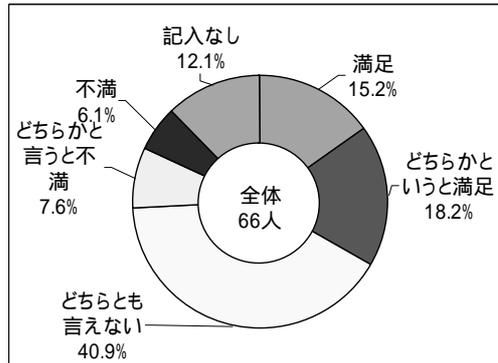
会場名：世田谷区 砧小学校
 日時：2月5日(日) 14:00～17:00
 来場者：103人
 回答者：66人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

コストは各区分何億円か。その効果は？ コストを削減する方策 (ex. 談合を防止する方策 (国民の税金を下げる方策の一つですよ)。 外環自体は必要だと思いますので、必要とする考え方を広めるための情報が必要。

何年先に工事が始まるのか知りたいです。

いつからかかっていつ終わるか。

道路にかかってしまうので詳細な情報。

早い結論。

10～20年後の免許取得者の推移予測。環境への影響アセスメント……大泉他の現在使用中の JCT、IC 等での、工事前と今のちがい等を明白にとらえて公表。公報等での計画段階の進捗状況の周知……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。

交通量予測の精度 (要素変化)。東名以南計画が併行して進まない、現東名用賀で捌き切れないこと明白。人が住んでいる下で作るので、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。

都市計画線に没収される範囲に居住するので参加しましたが、まだ私の処は平成 27 年迄は着工なしと決まった由で情報収穫できました。

計画、工事の情報を区等の広報紙を通じて PR して欲しい。

景観がわかる資料・展示が欲しい。

騒音、大気汚染の影響についての調査 (方法と結果)。

完全に確定する計画が出来た時点で再度情報交換会を開いて欲しい。

細かな進捗状況の説明。
出来るだけ詳しくお願いします。
いろんな人から出される懸念や異論もぜひ広報紙にのせてほしい。
外環2（地上部）の整備について。
今後の計画。補償等について。
お金は足りるのか。採算がとれるのか。失敗のケースも考えよ。賛成・反対もあるが、代替案も提示すべき（車社会の見直しも）。誠意をどう考えるか。しっかりとした対応をお願いしたい。今日の対応で不満をもった。今後も説明会を開き、2時間では少ないのでは。
居住への影響、振動、安全性。
説明員と思われる人に質問しても良くわかっていない。
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」ようにして頂きたく思います。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。
このような会がもっと必要です。
今後も会が時々あると思いますが、各自宅にお知らせ（チラシ）を入れて頂ければ幸いと思います。
作ることが前提の会議や情報ならいいですね。やっぱり反対したいと思います。
情報と言うよりは、質問に対する誠意ある回答がほしい。
何度かこのような会が催されていますが、疑問に対する回答が全て出されていない。12月14日（昨年分）も含め、お願いしたい。
体系的な説明。人口減、交通政策、必要、主体など。環境、開削部による地下水。崖線保全との関係。
計画そのものの見直しの可能性の有無。地上部分に設ける環境対策の具体的計画。地域住民の意見の反映とその対応。大深度地下部分の延長と過疎地への地上部分の移転の可能性。既存道路整備による代替案はないのか。
立ち退き地区を明確に（出口はどこか）、大深度大反対（追突事故は必ずおこる、大深度部分は逃げ場がない）、計画の進行状況。
計画実施に至るまでの進行スケジュール
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。
地域住民と十分なコンセンサスを得られるまでは、このような場での要望について、1つずつ解決策を提示し、全てについて明確かつモレのない検討をして欲しい。
現実の状況を知りたい。
具体的な計画スケジュール（年毎）。買収等の金の「将来の計画が出来ない」。
外環工事早く。
環境面での影響（工事、完成後）。立ち退きが必要な地域のより具体的な提示。以外の地域の立ち退きの有無。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）。本地域に建設するメリットの提示（ICが無いのであれば、公園整備等）。素人の意見ですが、ジャンクションの上にICはできないのか？ご検討願えれば幸甚です。
いままで通りにお知らせをして下さればいいです。
騒音や換気塔等々の数値をより具体的にしてほしい。
立ち退きに対する情報がほしいです。
空気の汚染について。周辺道路の交通量の変化について。
費用がどのくらいかかるか。決定したルートなどより詳しく。外環の計画があることを全戸に確実に知らせること。

大深度地下を活用した外環計画について

必要だと思います。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？
用地買収なので関係ない。
原則 OK。
既成市街地に大規模工事を施工する場合、この工法しかないだろう。
何とも知識なく考えもありません。
工事、環境対策としては良いが、道路での事故、火災、地震等の災害対策を充分考慮して欲しい。
生活の安全に支障がないのなら、道路網整備の有効な方法だと思う。
極力地下道になるよう希望。

途方もない計画のように思える。

地上よりは望ましいとは思いますが。

良いと思う。

すべてが高架よりは良いのでは。

成城1丁目、喜多見6丁目は出口なので深度関係なし。

代替案を含め、再考を。

全ての計画部分で40m以深にするべき。深ければ深い程いい。振動（工事中、完成後）について、確実な影響を教えてください。何を聞いても「～思われる」では困る。地震による地盤への影響。本日の意見交換で発言された49m深の地下道の振動が感じられたという意見に非常に興味があります。40mでは浅いようですね。確実に影響のない深さにすべき。

環境への影響。本当に科学的に検討しているのか？

現況外環道路建設自体に反対です。

喜多見6丁目在住者にとっては大深度であっても問題外。いっそのこと高架式であった方が被害は拡散されると思う。

大深度は賛成ですが、振動対策が明確でない。

開削部分との関連を考えると、yesとはいえない

大深度地下の活用は賛成。南部地域も同時に計画して下さい。砧公園の有効活用 大深度地下を活用。

地下水系への影響が心配。実施すべきではない。もし実施するとなれば、東名への接続地点を変更し、多摩川以西の過疎地域まで地下部分を延長すべし。

国分寺崖線の貴重さを無視。湧水はかれ、樹木数千年の松は枯れる。

既存の住宅、施設等に影響の無いものならありがたいと思うのですが。

あまり地上に影響がなく、よいと思う。

大深度地下が何を解決してくれるのか。またその弊害がどれほどあるかわからない。大深度はこの地域の問題の解決には関係ない。

将来的には必要と思う。

大深度地下での計画変更賛成するが、道路区域（地下の上部）を公園、災害の場合に避難場所等にするなどを計画すること。

とても良いことです。

事故がおきたとき、利用者の立場で考えると不安。

コスト的には一番良いのではないかと思います。

安全かどうか不安があります。

大深度はとても心配。地下水他に必ず影響がでると思う。今までこれほど大規模な地下の道路、鉄道などを作ったことがないわけだから作って見ないと実際はどんな影響がでるかわからないのではないかと。国分寺崖線に対する影響。

地域の課題について

野川の所でなぜ料金所が必要ですか。そもそも高速道路間のスルーの流通をするためにこの外環道路の必要性が出たのではないですか。

家が別に住んでいる実姉との共同名義なので相続、引っ越しの問題。

周辺道路の整備。

東名JCT付近に居住しており、JCT近辺の大気汚染、騒音、近隣道路への車の進入について心配している。

長期間、工事関係の環境悪化に悩まされる苦痛。

本当に国分寺崖線の湧水が止まることはないのか。実際に開通（運用）したらやっぱりダメだった（止まった）は許されないと思うが。

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。

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。環境が気に入って買った家なので、環境の悪化（大気・水）が気になる。

騒音、大気汚染。

現状の計画では約 100～150m位の距離があるので騒音のみ懸念される。

外環工事と自宅建物の関係。影響はないのか？（工事中～工事後の騒音）補償はされるのか。

閑静でのどかな住宅街+学校も多い場所に無理矢理インターチェンジを作る計画は無謀だと思う。この計画は元々随分前からあったのだから、もっと早くに手をつけるべきだった。

現状のままにしておいて欲しいです。

すぐに騒音や排ガス被害は発生しないとは思いますが心配。

景観。

地下水や周辺の自然に対して。計画区域内に家がある場合の補償等。換気等の問題。

成城 1 丁目、3 丁目、喜多見 6 丁目は学校が集結しており、幼稚園、保育園、小学校、専門学校、学童（児童館）等が数多く集まっている地区なので、排気ガスをまきちらすことは子供の成長に対し、気管支喘息などで将来が心配です。また良い環境の破壊には絶対反対です。

環境問題が一番心配されます。

道路による経済活性化はありえるか。世田谷区には無いと思われ、これからのエコ社会を考え、代替化、環境保護を。懸念は、国分寺崖線、野川等の環境。

2 年前に計画道路にかからないということで引っ越して来た。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。強引に進めないでほしい。『ジャーナルやホームページでお知らせしている』だけでは済まされない。一方的すぎる。

環境悪化（工事中も完成後も含め）。生活する権利。

交通量の多い大きな道路沿いに住んでいたことがあり、そこでの住民の辛さがよくわかります。すべての日本の大きな道路沿いに住む人々が程度の差こそあれ、辛い中、耐えているのだと思います。新しい道路は新しい犠牲を要求するものです。野川も緑地も確実に破壊されてしまうでしょう。計画されている道路に近い遠いにかかわらず、それらに恩恵を受けている人々の数は計り知れないというのに。

環境の破壊。住環境の劣悪化。

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。

工事中の残土処分等、工事車輛対策が心配。（騒音、振動、ほこり）

地下水、風景（景観）

まだまだこれから話し合いが必要と思います。

これ以上環境悪化は防止してください。

本当に必要なものが再度多角的に検討して欲しい（半世紀先のことを考慮したもの）。世田谷区の最重点プロジェクトが区議会で承認されたが、そのひとつは環境の改善推進にあり、外環道計画との整合性がない。環境に配慮するというのが大なり小なり悪化することになり変わりなし。

外環出口渋滞で排気ガスにより環境悪化となる。

ジャンクションの建設によって増加する車の排気ガスによる空気の汚染・騒音は心配です。それと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。

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。

東京の中に、この地域の現環境のような場所がどれほどあるのか？ この地域の価値は、“都会にある田舎”であり、それを壊すものをつくる計画としか思われぬ。再度、喜多見地域の価値を認識したうえで、方向性を決めるべき。

環境、騒音。

地域の自然の保全。地下水の保全。

空気が悪くなるのが心配。

近くに小学校や中学校があるのに、工事などでトラックなどの車の交通が増えるのは心配です。完成まで 10 年も心配しながら子育てをしていきたくありません。

排気ガスによる子供の（ぜんそくなど）病気が心配です。交通量についても心配です。

喜多見では地下ではありません、地上です。野川、国分寺崖線などに絶対悪影響がでます。

その他自由意見

もっと野川の利用を考えてほしい(大深度法を作った経緯を考えれば、法改正は可能)(特例)。砧公園の活用を真剣に考えてほしい。東名高速道路上にインタージャンクションを設置したら。早く造ってもらいたい。

なるべくやめて(現在の生活)自宅が外環地域の場合の代換地。

自動車の増加、集中の速度が急激で、道路行政が追いつききれない。放置して自動車使用をあきらめさせる効果も検討されては。

膨大な経費(?)をかけて作って、本当に幹線と幹線をつなぐだけの目的だけなのに、作る必要があるのか? 開通したのに意外と利用されない? ということは絶対ないのか、自信があるのか。知りたい。本当に必要なのでしょうか。

コスト管理をしっかりと!(無駄な工事をしない、談合の完全なる禁止。行政、企業両方への厳罰を予め設けるなど)

すでに70才近くです。この年齢になって居住環境が変わるのは高齢者はストレスが大きいです。車社会のみを考えず(優先)居住者のことも考えて下さい。

住民との対話を十分にやって頂きたい。

計画を変更して。砧公園(体育館)は高台なので、東名より砧公園の地下を通すべきか。もっと民家の少ない、山岳地区の向ヶ丘方面に変更してほしい。調布より向ヶ丘方面に地下を通して東名高速へ。

永年住み、こんな環境のいい所から今から移転しなくてはいけないのは不安ばかりです。決定になれば反対する訳にはいかないと思いますが、年齢を重ねるごとに不安がつのります。年寄りもかかえていますし、私共も定年の年になっています。何とか早くうまく解決出来る事を願っています。

必要性の議論から再検討の必要あり。

まだ始まったばかりで、もっと住民と話し、環境保全につくし、誠意を。もっと多くの住民に知らせ、国・都の幹部も呼び、できれば都知事が大臣(区長)を呼ぶべき! 該当の住民だけでなく、もっと広い地域の市民も視野に入れるべき。

自分を含め、必要としている人を一人も知らない。また税金のムダ使い!!

中止して欲しい。必要性が判らない。

初めてこのような会に参加しましたが、住民の反対が、また現在の計画への反発が強いのに、それが「この場の外に伝わっていない」ことに大変な不安、不信感を覚えました。外環ジャーナル等で見ると、まるであたかも反対意見と同量の肯定的な言葉が住民から出ているかのように紙面が「作られている」ように思われました。ここに参加出来ない方々にも、ここでのこの感触が何らかの形で伝わらないものでしょうか。

外環は不要です。2020年代には圏央道が出来るので外環道はムダです。国の借金が多い時、お金のムダ使いは困ります。

計画を変更するよう検討してほしい。

料金所を地下に計画し、ループ状(勾配5%であれば)で東名に接続させる工法を考えてほしい。

S32年よりも気になる。交通量も変化すると思われる。人口ともからんで。

絶対に作るべきではない。全くの税金の無駄使いである。その金をもっと住環境の整備に回したら費用対効果は絶大である。もし必要ならば既存道路の整備により代替を図るべきである。子々孫々に与える影響は取り返しがつかないものとなること必至。H14沿線50mのところアンケート。アンケートをやればいいと云うものではなく、公聴会の方がいい。緑の概念図、失われる緑より多く残す。生活道路の分断(現在は無理、水道道路のみ)今後検討。ルート41年換地制限をかけてある土地の売買。砧公園に接した部分のメリット・デメリット文書で示す。工事の影響 工事機器をベースに想定し、立て抗、資材運搬によるはいじん、騒音重要。トンネル部は実績をもとにわかりやすく示す。基準地を示す。ジャンクション砧公園 困ったな!!

完成までの期間は何年？東名ジャンクションより、東名に乗れるようにして頂きたい。

計画スケジュールを至急明示すること。 計画作成については、道路区域内の者（所有者、居住者）と付近住民との別々の会合、又は同一の会合をもち、意見を集約することが大切と史料される。

早くして下さい。

外環道を整備するより一般道や生活道路をよくする方がよいと思う。これから人口減社会になるのに、これ程大工事をして大動脈をつくる必要があるのか疑問に思う。

実行するのならさっさと行って下さい。

外環が出来ることによって、近所の住民の生活が良くなる保証がないような気がします。もっと他にいい案はないのでしょうか。

不要。

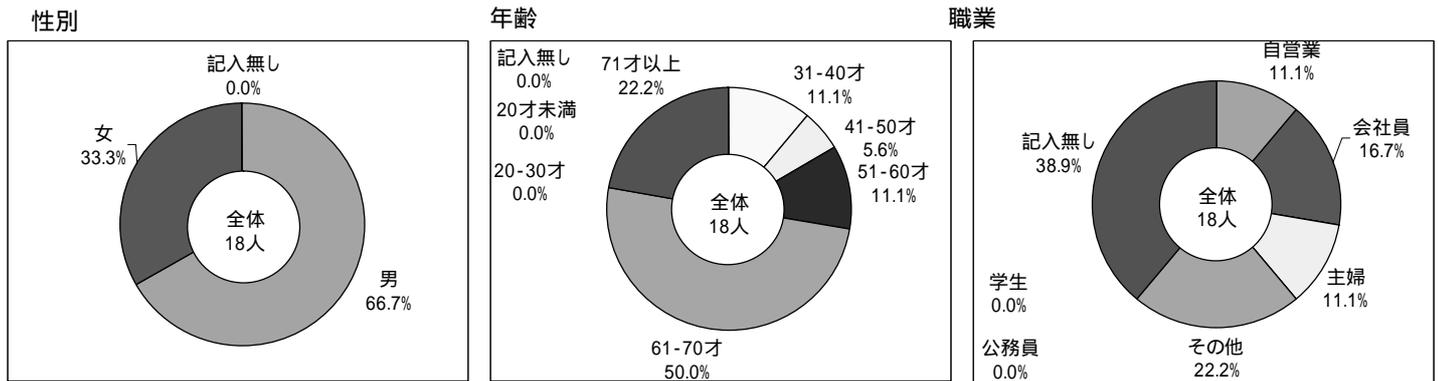
外環には絶対反対です。外環は必要ありません。 1回壊した自然は2度と元には戻らないのです。何千年も前からできてきてわずかに残っている国分寺崖線野川周辺の本物の自然を懐に道路を作り「環境緑道」なるものを申し訳程度に作り、木を植えることが自然を取り戻すこと。今より緑豊かになる（外環事務所課長がおっしゃいましたね）なんて、全くのナンセンス。「緑豊か」って何ですか？木や花を植えればいいってもんじゃないと思います。地表の土が1cmできるのにどれくらいの時間が必要かご存じですか。今はもう道路の時代ではありません。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：世田谷区 砧小学校
 日時：2月5日(日) 15:00～17:00
 来場者：67人
 回答者：18人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

良いと思います。
 この地域には関係ない=問題の解決にはならない
 野川のきれいな水がよごれてしまうのは残念である。工事近くの家になり対象にならないけど、騒音振動などの心配があり不安。
 出来るだけ現状のままでおいて欲しいです。
 地下水への影響や地盤に長期的に生じる影響はどうだろうか？
 81才。完成時には他界しているものと思いますが、大深度地下道走行中の自動車火災と渋滞、排気ガス、煙の排煙、更には人命の救助、外界への脱出方法など考えて説明資料がほしい。同時に途中何箇所ぐらいで排煙して脱出(外界)施設が出来るのか、はっきりしてほしい。将来の人達のために。
 地表への影響、地下水への影響
 世田谷区の喜多見地域の住民にとって大深度地下方式の外環は迷惑施設です。調布市や狛江市の自動車排気ガスを、世田谷へ集めて吹き出すとは失礼だ！ 上田埼玉県知事も、新聞紙上で言明しているとおり、圏央道を優先すべきである。
 世田谷は必要なし
 私共の町会全域は地上道路である。料金所も計画されており、混雑により公害悪化する。

インターチェンジの設置の有無について

どうせつくるなら便利な方が良い。
 IC 必要ない=そもそも外環自体が必要ない
 うるさくなるのが心配。静かで子供の成長によいと考えたのに残念。
 とりあえず原案は妥当かと思う。
 "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。"
 他のアンケートに記入。

地域の課題について

この地域の唯一の価値である環境(野川を中心とした昔からの自然)の破壊。人工の緑地帯では解決しない。車の多さが心配。地盤などの心配あり。

少ないとは言え、現状より騒音や空気汚染が増えるのではないかと心配される。

健康、騒音

騒音、大気汚染

地域生活が分断され、私の人格形成の地を失う事になります。それだけでなく、この地域の大気質の状態は、現在の大泉 JCT 周辺より酷い状態です。トンネル内の排気ガスは、換気所で処理し、環境基準を下回るようにすると言うが、さらなる汚染を考えると人の住める地域でなくなるのではと心配しています。さらに、東名 JCT により東京湾からの海風が遮断され、夏場はヒート・アイランド現象が常態化する恐れがあります。我々の不安や心配や懸念に対する説明は一度もありません。外環道計画に反対せざるを得ません。何度質問しても回答がないのですから。

その他の自由意見

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。かなり古くなっている
ので、危険度が増している。なんとかして下さい。

昔の計画ありきで、現状の問題を解決する姿勢が見られない。

道を作っても車は減りません。今一度考えてほしい。便利になって事故も心配です。

道路を増設するより、排ガスや騒音を発生する車の減少、車に依存しない輸送に力を入れるべきではないか。

中止して欲しい。

外環に反対です。

“ H16.10PI 外環沿線協議会 2 年間のとりまとめ ” によれば、現在の都市計画を棚上げにし、昭和 41 年都市計画決定以前の原点に立ち戻って計画の必要性から議論するとある。そして昨年 9 月、計画の具体化に向けた考え方を発表した。とするなら、外環道のコース取りについても議論すべきである。いきなり外環本線を“現在の都市計画の位置を基本とする”とは、我々地域住民を愚弄する行為と取られてもいたしかたあるまい。

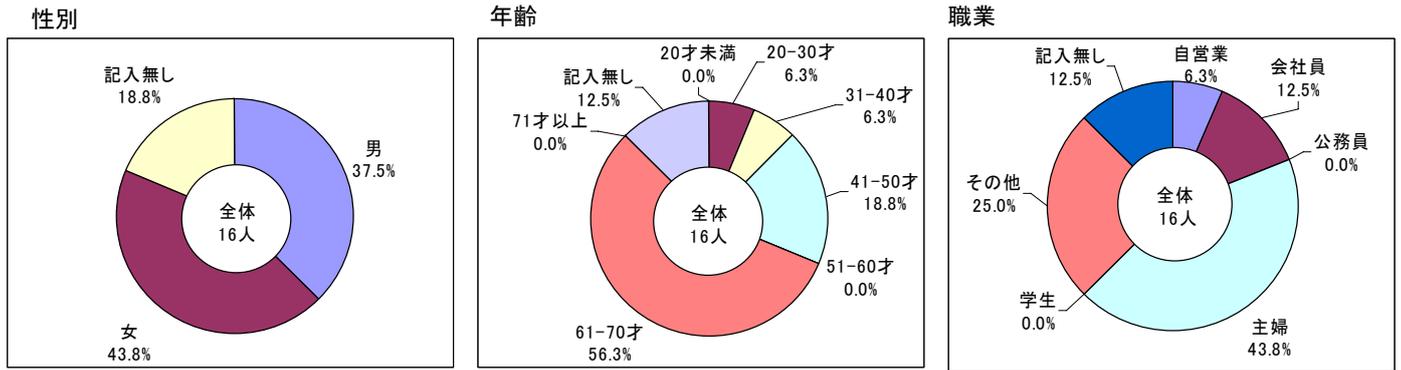
何も聞く気がなくなりました。

■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：世田谷区 鎌田区民センター
- ◇日時：3月25日（土）14:00～16:00
- ◇来場者：28人
- ◇回答者：16人

◇アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

- 確かに、全て地上にある計画よりは環境等に、配慮がみられるとは思いますが、でも、この質問を最初に持ってきたことに作威的な感じがします。
- 大深度地下といえども我々の地域は地上に出てくるので、環境破壊は間違いない。我々が住み続けられるような状況作りのため、最大限の智慧・努力をしてもらいたい。
- この地域は地上に道路が出るのです。全くこの計画には反対です。
- 地上よりは大深度の方がいいが。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。
- 高架はやめていただきたいのですが、野川の辺はどうなるのかわかりません。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。
- JCTといっても、大深度にはならないでしょ（確かに、活用という表現は間違いではないけど）。
- インターチェンジは設置しない前提で本案に賛成する。
- 地上に影響が少なく大変良い事と考えます。
- 大深度地下活用といえど、東名 JCT 周辺は、従来通り計画では、高架方式であり、逆に換気塔が設置され、排気ガスが集中する。周辺住民にとっては何らメリットはない。

インターチェンジ設置の有無について

- 世田谷のインターチェンジは決して作るべきではないと思います。
- 世田谷通りには必要ない。
- 予測のつかないものは、現在の段階でいらないと考える。
- 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。
- 世田谷通りのインターチェンジは断固反対する。世田谷通りは朝夕、東西方向の激しい渋滞に悩まされ、しかも狭隘さが故に生活道路に入り込む迂回車両に日々危険に曝されている我々地域住民にとってさらなる負担には堪えられない。

地域の課題について

- 継続的な環境への影響。次世代への借金。
- 環境（大気、水脈、景観 etc）懸念だらけ。

- トンネルの出口、排気塔の間に住むものとして、死活問題だと思います。
- アパートやマンションの人々への配慮もほしい。湧水、みどりを何としても守ってほしい。
- 砧小、喜多見小の事が心配されていますが、喜多見から明正小に通う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。
- 振動、騒音、車両渋滞。
- 都内から高速道路に行くのに一般道を走るのが少なくなり、とても便利になると思います。
- 国分崖線と野川に挟まれた特異な地形の場所を取り囲む様に外環道が、計画されている事に基本的に反対です。騒音・振動・排気ガス・降下煤塵の増加。海風遮断による地表の高温化、景観の破壊、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。

その他の自由意見

- 「まず計画ありき」という進め方が気になります。ミティゲーションをしっかりとやって下さい。大変な工事なので。「長い間計画を待たせている人たちがいる」という理由を使いすぎているように感じます。地元でずっと住み続ける人たちのことを第一に考えるべき（調査地点くらい、納得してもらえるところに設定できなかったのでしょうか）。様々な代替案はぜひ公開して広く人の意見を聞いて下さい。
- 環境への影響を良く考え、この計画はぜひ進めてほしい。
- 必要ない。石原慎太郎の東京オリンピック招致の「遊びごと」に我々が犠牲になる必要は毛頭ない。
- 必要性についても検討して欲しい。
- どうしても野川の環境がこわれそうで不安。圏央道ができるまで、南進が決定するまでは、慎重にしてほしい。周知がやはり少ない（もっと人数をあつめるには難しいが）。
- なぜ必要なのか分かりません。環境への悪影響があまりにも大きい。住宅密集地である事、保護すべき自然（野川）、子供の多い地域という事に優先するものが何なのか分かりません。ぜん息の子供をこれ以上増やさないで下さい。汚染された空気は上から下に流れていきます。これから、住宅の購入を考えている者の身になって情報公開してください。
- 東名以南の詳しい情報が知りたい。ここに来て図を見ましたが、出口を新たに作るのでしょうか。インターネット及びジャーナル等で発表して下さい。作るなら早く計画をまとめて作ると発表して下さい。
- 基本的に賛成です。スピードアップが必要でしょ。あと 10 年もしたら、車も進化しているし（様々な騒音対策とか環境 etc）建設方法も進化しているでしょうし。
- 東京都内に用事のない車も今の道路では混雑している都内を走らざるを得ない。関越、東北、中央道、第 3 京浜と外環道で行く事が出来れば不必要な車が都内を走る事は無くなり、車の側の渋滞もなくなり都内の空気も良くなると考え、早い完成を望みます。
- 東名高速への連絡道路を野川の下地下空間に設置し、排ガス・騒音等をシャットアウトする様な”東名 JCT 全体を大深度化”する案なら、検討に値するが現行案では OK するわけにはいかない。また、換気塔は中間地点にも設置し、排ガスによる影響を分散すべし。喜多見 6 丁目、大蔵 5 丁目、野川上空には、現在オオタカが飛翔しているが、この様な環境を、今後継続出来ますか、お答えください。

■外環意見を聴く会アンケート結果

◇会場名：世田谷区 砧区民会館

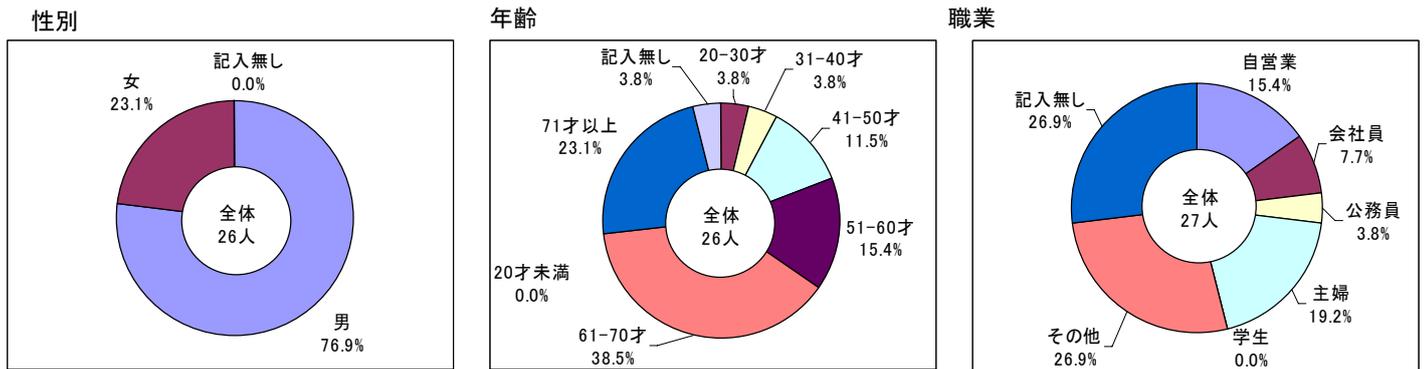
◇日時：3月29日（水）18:30～20:30

◇来場者：39人

◇回答者：26人

◇アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

- 地上より地下の方がいい。しかし、環境の影響、また、事業費莫大で不安。周知不足で大深度の理解は得られるのか。
- 環境対策上の名案。
- 大深度地下は大変良いことと思う。
- 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。
- 万一実行の場合、大深度の上の土地所有者には何の説明もなし、一人歩きしているのでは困る。ダイレクトメールなどで説明すべきだ。
- 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。
- 計画のスケジュールを明確にされたい。ジャンクションを砧公園側に移動する計画を検討願いたい。
- 大深度で通る地域では、いい方策であると思うが、その分排気ガスや降下煤塵が地上に出てくる所（インターチェンジとジャンクション）に集中してしまうので問題である。地上に出てくる地域、方法についてよりよい方法を考えて欲しい。
- どのような構造にせよ、この道路計画の今日的必要性、将来的な必要性の議論は尽くされていません。もっと科学的に財政面からの計画も示して考えを聞くべきです。
- それ自体は良いことだ。東名も多摩川より都内側大深度地下にするべき。その後外環を接続すれば良い。
- 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。
- 地下の安全対策が十分であれば大賛成。
- 大気汚染や騒音を抑える点からは大深度地下計画は適していると考えます。
- 反対してもどうにもならないのでしょうか！
- 世田谷区においてはどの程度が大深度ですか？このような紛らわしい表現をする計画に不信感を覚えます。よって反対です。
- 東名ジャンクションも完全地下化するなら賛成。

インターチェンジ設置の有無について

- 交通の利便性は大事だが、環境不安なしで。
- 現案よりベターな場所はないだろう。
- 現在案がもっとも良いと思う。
- 世田谷通り分は不要でok。

- 世田谷通りは麻痺状態化。受け皿にならぬ。生活道路が脅かされ始めている。不必要。
- 必要なし。
- 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。東京インターへの接続については砧公園側より地上に出てきて合流できるよう（東名を西側にずらし）、東側の民家が立ち退かずにすむよう長期的視点に立って良い案を作って欲しい。
- ジャンクションのことか？排気等、大深度のしわ寄せを全部被る。ともかく露出部はないほうが良い。
- IC の設置は一方のみは無意味であるから双方向の流入・流出が可能なものとする。
- 世田谷通りとの IC は不要というより設置しないこと。世田谷通りのキャパシティより。
- 東名ともに地下道をお願い致します。
- JCT といっても、瀬田、用賀と近すぎて実質的には JIC ともいうべき計画なので設置自体論外です。
- 東西方向への渋滞の激しい世田谷通りへのさらなる負担は、生活道路への日々の迂回車輛に苦しめられている地域住民にとって世田谷通りへのインターチェンジは迷惑施設である。設置反対。

地域の課題について

- 住民と行政のしっかりした話し合いを。
- グリーン地帯どこ話し合うのか。
- 地下道の変化、緑の保持が懸念される。
- 車の増加を規制しないで道路行政が追ってもダメ。
- 具体的スケジュール及び計画。
- 我が家は世田谷通りの南側に面しており、騒音、振動、油っばいほこり、排気ガス等に現在悩まされており、子供も喘息で苦しんでいる。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。
- 環7、環8の渋滞が減るとは思われない（湾がには平和島、羽田 etc がある）。朝夕の時間の外環上の渋滞が発生。地下水の流れが自然から人工の流れになる。変化（地下面）が発生（長いサイクルで）。自然の代償は危険。
- 環境悪化を心配している。
- 大深度の開削部に出る付近の大气汚染や住宅地に流れること。
- 重要な問題がありますが、現段階では表明を控えます。理由：推進者の利益に資することになりますので。
- 景観と東名ジャンクションの完全地下化。東名ジャンクションに接する国分寺崖線は、天狗の鼻のように突き出た台地で、かつては鎌田・宇奈根、そして喜多見のどこからも眺め見ることが出来た台地でした。土地の人々は親しみをこめて”とね山（殿山）”と読んでおりましたが、しかし、その天狗の鼻の左小鼻を切り裂く様に東名高速道路が敷設された結果、現在では鎌田・宇奈根方向からはその姿を垣間見することもできなくなりました。唯一喜多見5，6丁目方向からその姿をうかがい知ることができる程度となってしまったのです。今回の外環道計画はその鼻先を削り落とし、しかも包みこむようにして東名高速への連絡道路が敷設される事となっております。ついては、この景観を後世に残りおきたい”ジャンクション全体を地下化”し、併せ、東京湾から多摩川の源流に近い御岳山まで一望にできる眺望を生かすべく”とね山（殿山）”全体を公園化する構想を是非実現して頂きたい。。。

その他の自由意見

- 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・都・区の幹部参加、ご意見はどうなのか。（地域と関係ないが）道路公団民営化とかの論議の中で事業費は大丈夫なのか？国民の理解が得られないのでは。
- 東京全体の渋滞解決のためには小異に目をつぶって実行することが重要。
- 首都高の中で横浜方面はとも進んでいるが、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はっきりする事だ。早く完成させなければ事故が増えるばかり。3号線の周辺の住民は排ガスの中にいることになる。
- 人口の減少化ということを考えに入れて全体の計画を考えていくべき。
- 成城3丁目に1カ所、成城4丁目に3カ所土地を所有（アパート設置）。所有者には最初から資料を送付すべきである。
- 羽田空港、川崎・横浜市との連結は必要。しかし、既成市街地に大深度トンネルで計画しても民意を尊重、納得を取り付ける時間を考えると空想と思う他ない。環境ダンプで成長する自動車、石油産業に規制を加えるのが先決。
- 本日出された質問とそれに対する返答をなるべく早めに報告書として頂きたい。換気塔が東名ジャンクション付近にあり、ジャンクションが34mの高さだということからみると、窪地にたまった有害ガスで親子

が亡くなられた事件がこの地域の未来の様子であるように思われる。これは何としても避けて頂きたい。換気塔は崖線の高さが 20m なのでその差が 10m という事は換気塔が実質 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。

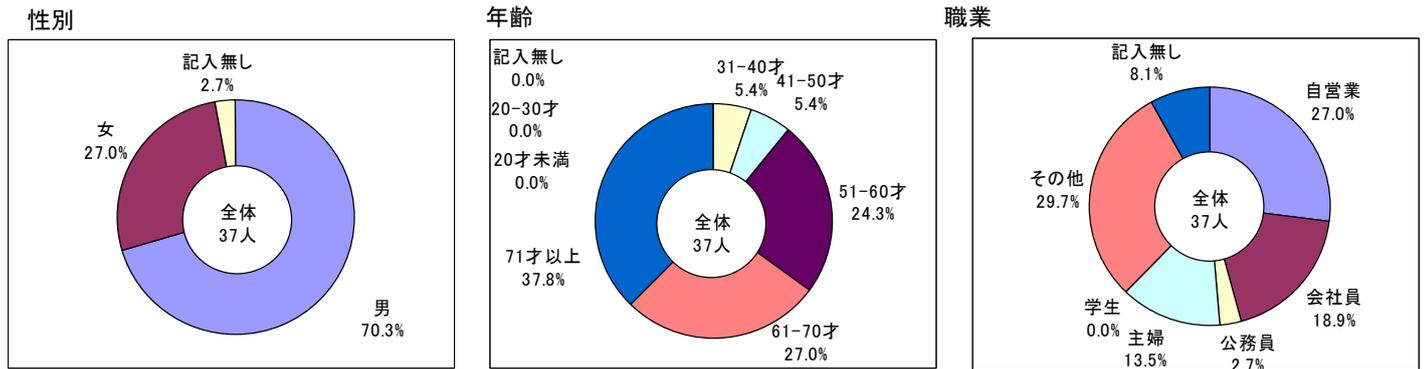
- 意見を聴くといいいながら、多くの意見を集める努力はなされていません（都合が悪いのでしょうか）。主要駅や区の集会所、バス停などでも外環ニュースや当該地域に関連する資料は身近なところで入手できるようにすべきです。
- PI をまじめにやって欲しい。地域の意見を取りあげるシステムにして欲しい。今の PI 委員は地元（例えば町会）からは出ていない。作為を感じる。説明会実施場所ももっと影響を受ける。東名近辺（例えば砧小）ですること。時期も回答を送付してから短すぎる。
- 首都圏の総合交通政策があいまいなので外環の必要性、効果がわからない。PI 担当の国・都・区の人達の環境への熱意が伝わってこない。一般論的、表層的な考えが目立つ。
- 周知の意見が出ていましたが、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。
- 東名上に外環との接続部分の予定地がすでに確保されているのであるから、これらの変更は無駄と考えられる。環八の実状から早急な建設を望む。
- 基本的には古い計画をそのまま実施しようとする考え方には賛同できない。人口減が予想される社会にこのような道路を作る必要ない。
- 私どもがいくら反対しようとも必要性を無しと言っても国または都等で決められた段階で知らされたことはどうにもならない事を改めて感じざるを得ない。東京オリンピックを行うために急いでいるように思われる。
- このままでは反対します。必要性の論議をやり直して下さい。

■外環オープンハウスアンケート結果

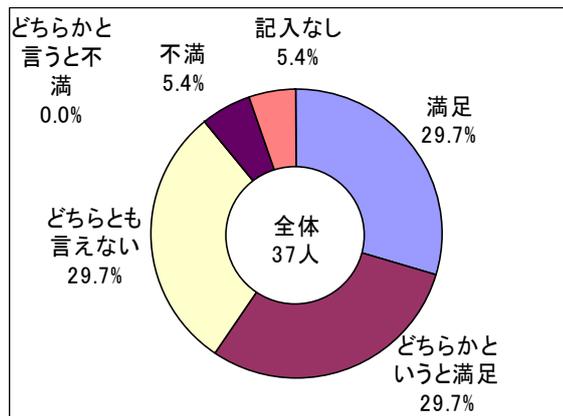
- ◇会場名：三鷹市 北野3丁目常設会場
- ◇日時：3月28日（火）13:00～17:00
- ◇来場者：52人
- ◇回答者：37人

◇アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

- 3/28 18:30にもう一度参ります。
- 換気所（JCTではなく、トンネルの途中）の場所。シールドマシンをスタートさせる立坑の場所（どこから掘り進めるか）。
- コミセンの説明会よりよく分かりますので、時々重要な情報をこの様な形でお願いします。
- 広報誌、密にお願いします。
- 正確な情報。救済制度の件。
- 具体的な建設計画日程を早急に作ってもらいたい。自分の家は緑地が隣であり、小さな三角地帯になっている。子供が調布市緑ヶ丘1丁目にいるが心配している。
- 変更後の都市計画(早期に)。
- 早い決断を望みます。
- 一日も早くできること願っています。40年も待っていました。
- 計画の進行状況の説明。
- 外環に付随する道路の情報も必要。
- 常に新しい情報。
- 具体的に。
- 外環道路の国の許可が、いつ頃になるでしょうか。

- 東八インターへのアクセス道路の整備計画を明示して頂きたい。
- 良いと思う。
- 住民にとって地上がどうなるかが重要。地下の部分が目立つようになっていて問題となる地上部分を隠しているような説明だった。
- スケジュールの更新毎の情報提供。環境変化の予測データ等の情報公開。
- 時々状況報告が知りたいです。交通が気になります。よろしく。歳が 80 才ですのでバス便について心配。工事中の手配についてもよろしく。
- 東京都の側道計画進捗状況。

大深度地下を活用した外環計画について

- 環境面に配慮された良い案であると思う。周辺生活者への影響を最小限に抑えられると思う。インターチェンジの箇所を最小限にしたのは良い。
- 環境を考えれば良いことだ。
- 地下利用する計画はグッド。
- 早くできる事だけ。
- 安全性が確立されていれば、積極的に進めてほしい。
- 井戸水源に対する影響はどうか。
- 良い方法だと思います。こういう計画がもっと早く出ていけばと思いました。
- JCT も地下へ入れてほしい。
- 大量の車が高速度の走行するとき地価住居に対する悪影響が、具体的信用度高いデータを説明する事で、40 mの深度にある地下に空洞のような道路が出来て精神に不快感。風水的破壊され、地価の下降すること等、不利の条件を持たせることほとんど間違いない。
- 換気所はどうか。
- OK です。
- 良いと思う。ただし、振動の伝わりがどの程度か知りたい。
- 外気のため地下がよろしいと思います。

地域の課題について

- 地下水枯れ心配。
- 犠牲になっている住民を蔑ろにされていませんか。早く計画を決め、楽な人生を下さい。救済制度を多く受けられるようにして下さい。
- 北野町会が四つに分割されるので困ったものだ。となり近所がばらばらになってしまう。
- 何もありません。
- 地域で農業を営んでいます。用地収容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。
- 排気はどうか。
- 私は予定地に土地建物があります。どうなるのかと心配しておりました。今日、地下になると聞きまして安心しました。
- 空気汚染と交通量の増大、渋滞。
- 私の住所がどうなるか分かりませんが、それが外環がどういうふう計画するのかも分かりません。懸念される事がたくさんありますが、如何によって我々個人の事ですが、その心の準備が必要です。年増ですので、決定的な事が出来たら早く知りたいです。
- 地上の道路は、住民に良い方法で整備する事。
- 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。
- 地上に騒音がでないか。空気が汚れないか。生活のための道路が不便にならないか。
- 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。
- 地上の利便性もさることながら、価値（売買のこと）についても心配で考えます。
- 騒音・振動・排ガス。

その他自由意見

- 早急に完成願う。
- せめて 5 年以内、10 年以内、15 年以内と決めてもらいたいものだ。
- 地元住民への「意見を聴く会」（例：3/28 18：30～）の案内もれあり、次回からはこの様なことのなきよ

う願います。

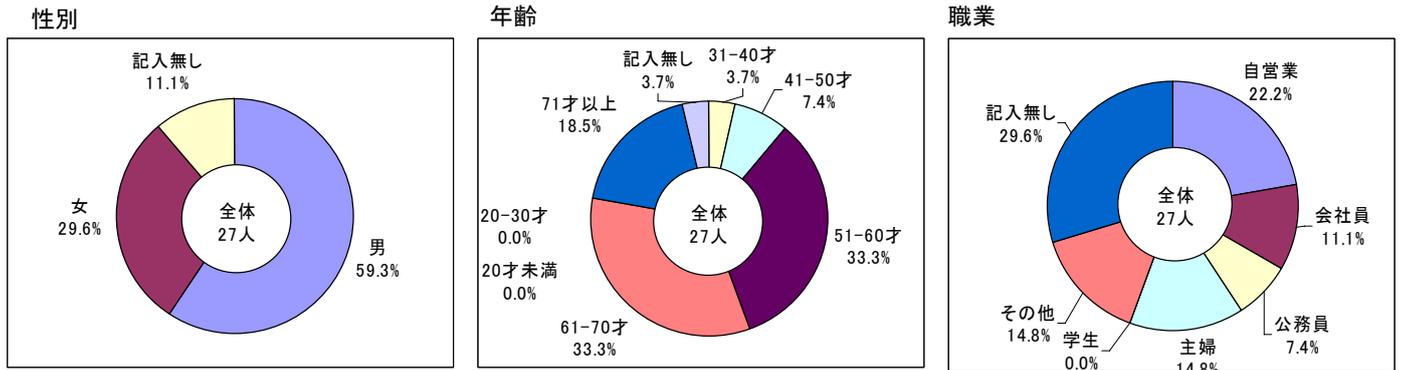
- 住み良い町にお願い致します。
- 今すぐ。
- 外環は必要と思うが、特に農業者に対して犠牲のみを強いるような計画はしないでほしい。また付随して作られるであろう道路に関しても外環と同じ扱いをしてほしい。
- 交通事情と環境の問題にかかわって、この外環を建設する由因でしょうか。この偉大な国家事業を深思熟慮衆志成城沢山の智慧・経験・達見を以って高度の技術を駆使して立派な外環を完成することが出来るように期待する次第であります。未来にかける新思考と新科学技術を存分に発揮することです。車社会の変遷によって道路の興廃が随分と伺えることが出来ます。主幹の道路を建設計画が、大変長い年月を経ました。これが、国の百年大計で 10 年か 20 年のことだけではない。車の変化から見ればハイブリット、水素、或いは太陽熱等の科学技術進歩の余裕がありますし、環境、都市、町の興廃があり、やっぱり達見する国造りを深く考えた方が肝要のことと存じます。
- 国・地方の国債が 800 兆となった今は外環建設については冷静に判断して頂きたい。通過交通を対象とし、インターなしの外環が良いのではないか。車の総量を抑える方策が望まれる。建設業の縮小を計るべきであろう。他業種への転換を国策として図るべきである。
- このために地価等に大きく影響が心配で周囲の環境に十分考慮下さいますようお願い致します。騒音・排気等。

■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：三鷹市 北野3丁目常設会場
- ◇日時：3月28日（火）18:30～20:30
- ◇来場者：37人
- ◇回答者：27人

◇アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

- 大深度地下は大いに結構だが、中央道 JCT の部分で外に出るので排気ガス、騒音、震動等の心配がある。
- 環境面から良い。
- 大深度地下でやり、インターチェンジはやめるべき。
- 大深度地下方式の考え方は良い。
- 大深度地下案には賛成である。
- 地下水への影響が心配です。と、申しますのは、圏央道のトンネルを作っていますが、そのために川の水量が少なくなってきていると聞きました。外環についても世田谷の地下水に大分影響があると言われていいますが。。
- 良いと思う。
- 良い。
- 前人未聞の構造物。災害対策等本当に大丈夫か。何か起こってこの地域にマイナーなイメージが張り付くのは嫌ですね。
- 中央ジャンクションを作るために大変迷惑するものです。
- 大深度は結構だが外環ノ2は不要。インターはつけない方が良い。大気汚染については極めて問題。車の構造が変わるか、地下からの排気をすべてクリアーにして排出すべきである。
- 地上を作るよりは大深度地下の構造の方が具体的であると思う。地上部分を作るインターチェンジが計画では少ない。少なくとも 20 号線に必要。そうでないと、東八のインター周辺の交通状況の悪化が考えられる。
- 将来起きるであろう地震による地盤弱化。
- 私は北野の人間ですが、インターチェンジはあった方がよいと思う。土地を取られた上に恩恵なしでは元も子もない。北野の人間の意見を最も尊重して欲しい。
- 基本的には理解している。ただし、調布市の三日月地帯への対応、交通集中に対する道路計画などが明確な答えが得られていないことに大いに不満を感じる。
- 80%決定ですよ。
- 利便性の面では良いと思います。問題点としては着工時に色々発生する環境上の問題、例：騒音、大気、風、地盤沈下（土地）、天災の発生においても十分に検討して計画をしていくことが大切に思います。出席者の方々の素晴らしい質疑応答を聞くことができ、大変参考になりました。私の所は中央道の近い所です。一番環境の問題が心配です。我が家ではもし外環計画にかかった場合は用地について話し合いで決めたいと考えています。

インターチェンジ設置の有無について

- インターチェンジの必要なし。
- 外環を作るなら東八インターは必要。
- 了解。
- 仕方がない。
- 計画通りが良い。
- 東八へのインターチェンジは必要ないと考える。中央高速へは調布、高井戸インターで十分だと思う。これ以上車の量を増やして欲しくない。
- 必要。
- いらぬ。
- 既に人が住んでいる地域にこれだけ巨大な、かつ、環境に有難くない構築物を作ってよいのか疑問なり（車は持たず、使いもしません。東京のみで生活するには必要ありません）。
- ①で述べたが 20 号線に必要。
- なし。住宅地に近いところは不可。

地域の課題について

- 排気の換気塔ですが、東名-中央道-青梅街道-大泉の間（公共地等）に換気塔を増やすことができないか。
- 北野町が4分割になる。今の生活道路。今後の工事計画（年数）。電波障害はないか。
- 三・三・四・十二の16メートル化反対。
- 換気所からの空気汚染が心配。予測値の算定根拠を具体的に知りたい。
- インターチェンジ取付道路を広くとって渋滞のないように考慮すべし。
- 三鷹市内の農業や地域への影響を極力小さくして欲しい。
- 私どもの地区は高齢者の方が多くなっています（私を含めて）。これから5年～6年もの間、健康について心配です。また、年をとってから去地するのも気がかりです。新しい地になじめるかどうか、生活していけるかどうかなどなど。
- 公害、騒音。
- 音がうるさくなる。野菜の生育に問題が起きると思う。
- 地域分断（精神面含め）。換気所の影響。杉並病のような事態にならないか。地価下落（せっかく上昇してきたのに）。用地取得の問題（家の建て替えをしてよいのか）。風俗産業（ラブホ）の進出（国立インター近辺では既に）。
- 東八道路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。
- 用地買収についての具体的説明がない。

その他の自由意見

- 低周波音（換気所）の説明不足。P.33,34の内容では。
- 自宅が緑地に隣接。防犯面が心配。緑地に歩道がつくか。空気環境に？振動は？工事の騒音振動に？
- 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？
- 総論については反対するものではありません。拙宅の前が突然道路になるかもしれないと思う。各論についての説明の際に詳しく伺うことにします。
- みなさんのご意見を聞かせて頂いておりましたが、やはり外環道は絶対反対な気持ちは変わりません。S41年に凍結されたものですので、今になってなぜ再燃したのか。都知事様が再検討を云い出したとか聞いていますが、国の財政も厳しい折ですので再凍結を強く、強く望みます。今日はありがとうございました。
- 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。
- 基本的には反対ですが、仕方がないこととも思います。
- 交通量の予測の話がないのでシミュレートして欲しい。現在、生活道路と交わる東八道路やそこからの国道20号までのルートで今現在予測しきれない交通量が知りたい。その内容では大型貨物等の車輛の件は特に重要と思います。
- 地上部の街路にこだわれば何十年かかってもひきそうにない。”成田”を再び見たくもない（が、やるときはヤル）。地価上昇の兆しも追い風になる。やるなら15年前からやるべきだった。これからやるなら地下部+αのみで。それでも大変な話。本当に本気なんですか。いざとなれば都知事に泣きつき、押し切る腹づもりでは。S41年からの計画は”成田”と同じ頃からですね。
- 環状線の道路は放射道路と同時に進めるべきであり、関係者の無策が今の現状になっている。
- 説明会を頻繁に行う理由はなぜ。用地買収をより具体的に（例）反対者に対していかなる処置をとるか、強制か、訴訟に発展した場合の対策は如何。
- 司会が下手すぎる。きちんとさばいて多くの人を聴かないとダメ。国は自らの事業なので市に頼らずきちんと答えるべき。