

# 「対応の方針（素案）」について頂いた意見の概要と 国と都の見解

## 意見募集の概要

国土交通省と東京都は、沿線区市とともに、地域課題検討会やオープンハウスなどを通じて地域のみなさまからのご意見をお聴きしてまいりました。平成21年1月には、これまでに頂いたご意見を整理し「対応の方針（素案）」をとりまとめ、2月末まで意見募集を実施しました。本資料は、意見募集でみなさまから頂きました意見の概要と、それに対する国土交通省と東京都の見解をお示しするものです。

### 「対応の方針（素案）」に対する意見募集の概要

**意見募集の対象：**東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）対応の方針（素案）

**募 集 期 間：**平成21年1月19日から2月28日（土）まで（郵送は、当日消印有効）

**提 出 方 法：**郵送、ファックス、電子メールのいずれかの方法

**意見提出のために必要な記入事項：**

氏名及び住所（法人その他の団体の場合はその名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地）

対象地域

対応の方針（素案）に対するご意見

## 意見書数及び意見提出者数

意見募集の結果、925通のご意見が1,886人、33団体の方々から寄せられました。地域毎の内訳は以下の通りです。

		東名	狛江	中央	武蔵野	杉並	青梅	大泉	計
意見書数		67通	145通	115通	59通	95通	398通	46通	925通
意見提出者数	個人	63人	147人	115人	59人	98人	1,359人	45人	1,886人
	団体	8団体	3団体	6団体	3団体	5団体	3団体	5団体	33団体

# 「対応の方針（素案）」について頂いた意見の概要と国と都の見解

## 目次

(1) 東名ジャンクション周辺地域 .....	3
(2) 狛江市地域 .....	17
(3) 中央ジャンクション周辺地域 .....	24
(4) 武蔵野市地域 .....	42
(5) 杉並区地域 .....	55
(6) 青梅街道インターチェンジ周辺地域 .....	64
(7) 大泉ジャンクション周辺地域 .....	74

## (1) 東名ジャンクション周辺地域

東名ジャンクション周辺地域について頂いた意見の概要と、国土交通省と東京都の見解をお示しします。

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
交通	幹線交通	JCT部の事故が心配である。	(国) ジャンクション構造については、安全で円滑な交通を確保するための道路の構造基準(道路構造令)を満足するよう設計していきます。 道路構造令 道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準であって幅員や勾配などについて定めたもの。 供用にあたっては、渋滞発生の原因となる道路の縦断方向の勾配に伴う速度低下が生じないような利用者への情報提供の方法などについて検討します。【対応の方針 23 ページ参照】
	広域交通	環状道路の意味を考え、東名ジャンクション以南について、早急に着手して欲しい。	(国、都) 外環については、関越道～東名高速区間の事業着手を優先すべきと考えています。他方、東名ジャンクション以南についても、環状道路の機能を発揮するうえで、必要であると認識しています。このため、平成21年度に国と都による検討の場を設置し、これまでの基礎的な調査を踏まえ、周辺の土地利用や関連する計画等を把握し、ネットワーク上の位置付けなどについて具体的な検討を実施してまいります。また、その検討結果を適切に公表してまいります。【対応の方針 24 ページ参照】
		東名ジャンクション以南の計画なしに、関越～東名までの区間を着工することは認められない。	
		東名ジャンクション以南の計画はアクアラインとつながるべき。	
		東名以南の完成目標を定め、計画の具体化に向けた検討のプロセスを示すべきである。	
		東名ジャンクション以南を整備した場合の影響が懸念される。	
東名以南の整備について見解を示して欲しい。			
環境	大気質	SPMの除去装置の能力や維持管理などについて、しっかり検討が必要である。	(国) 換気塔からトンネル内の空気を外に放出する前に浮遊粒子状物質(SPM)を含む煤じんを極力除去できる除じん装置(電気集塵機、もしくは除じんフィルター)を換気所に設置します。また、換気所の処理能力や維持管理の方法、故障時の対応等については、設計時において最新の事例も考慮しながら、適切に対応できるよう検討していきます。【対応の方針 31 ページ参照】

区分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	大気質	地域課題検討会で出された意見を踏まえ、東名ジャンクションの地下化について検討し、検討結果を示して欲しい。	(国) ジャンクション構造については、現地の状況を把握するための測量や詳細な検討を行うための地質調査を実施し、その結果及び検討会で頂いた意見などを踏まえ、地域への影響が小さくなるようジャンクション構造の技術的な検討を実施します。【対応の方針 26 ページ参照】
		地域課題検討会で提出したJCT地下化構想試案の真剣な検討をしてほしい。	
		料金所からの排気ガスの影響に懸念があり、地下トンネル部の設置なども含めて検討して欲しい。	(国) 料金所における自動車の加減速時の排気ガスによる大気質への影響については、ETCの普及状況などを踏まえ料金所の位置など詳細な計画に関する検討を行います。【対応の方針 26 ページ参照】
		換気所の数をもっと増やして欲しい。	(国) トンネルの換気方式には、縦流換気方式と横流換気方式があります。 縦流換気方式と横流換気方式を比較検討した結果、縦流換気方式には、換気所及びダクトに関して、建設費、維持管理費などの経済性、施工性に優れ、ジャンクション内に換気施設を集約して設置できるためスペースを有効に活用でき、地上の改変が少ない、などの点が挙げられます。 これらの点から、外環では縦流換気方式を採用しており、現在の換気所の設置計画となっております。【対応の方針 29 ページ参照】 なお、環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における東名ジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 25 ページ参照】
		換気所の高さをもっと高くしたり、蓋かけを実施するなどして欲しい。	(国) 換気塔の高さについては、周辺の地形や土地利用の状況等を踏まえるとともに、日影、風環境及び景観等への影響に配慮して、東名ジャンクション部では高さ約 30m で計画していますが、地域のみなさまの意見を聴きながら詳細に検討してまいります。【対応の方針 31 ページ参照】 ジャンクション部の蓋かけなどのジャンクション構造については、現地の状況を把握するための測量や詳細な検討を行うための地質調査を実施し、その結果及び検討会で頂いた意見などを踏まえ、地域への影響が小さくなるようジャンクション構造の技術的な検討を実施します。【対応の方針 26 ページ参照】
	換気所の維持管理などについて、しっかり検討が必要である。	(国) 換気所の処理能力や維持管理の方法、故障時の対応等については、設計時において最新の事例も考慮しながら、適切に対応できるよう検討していきます。【対応の方針 31 ページ参照】	

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	大気質	窒素酸化物や硫黄酸化物に対応について示して欲しい。	<p>(国)</p> <p>窒素酸化物の影響につきましては、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における東名ジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 25 ページ参照】</p> <p>しかしながら、事業実施段階においては、供用直前の東名ジャンクション周辺、換気所周辺の大気質の環境基準達成状況や短期的濃度について十分把握するとともに、周辺の建物や地形の状況も考慮して窒素酸化物及び浮遊粒子状物質 (SPM) の削減技術の開発動向等を踏まえ、最新技術の適用について検討し、関係機関と連携して、適切な措置を講じます。【対応の方針 25 ページ参照】</p> <p>なお、窒素酸化物等の除去装置の換気所への適用にあたっては、既に一部で稼働している低濃度脱硝装置の性能を把握し、環境負荷の低減効果を確認し、検討します。【対応の方針 26 ページ参照】</p> <p>硫黄酸化物に関しては、燃料規制等の発生源対策が図られ、現在ではすべての自排局で環境基準が達成されており、環境保全対策は必要ないと考えております。</p>
		大気質への影響に対する懸念が解決していない。	<p>(国)</p> <p>大気質への影響につきましては、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における東名ジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 25 ページ参照】</p> <p>なお、予測に際しては、季節変動を見込んでいます。</p> <p>本事業の実施により、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、世田谷区など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 26 ページ参照】</p>
	大気への予測には季節変動は考慮されているのか教えて欲しい。	<p>(国)</p> <p>環境影響評価において、大深度トンネル部からの振動による影響は、規模や構造等が類似している供用中の首都高速道路におけるトンネル地表部の調査結果の検証により、そのトンネルより土かぶりが大きく振動が伝わりにくいことから、振動は40dBより下回ると考えていますが、事後調査結果を踏まえ影響を確認します。【対応の方針 36 ページ参照】</p>	
	騒音・振動 ・低周波音	大深度地域でも振動被害が発生するはず。改めて事前調査を実施するなど十分精査の上着工すべきである。	<p>(国)</p> <p>環境影響評価において、大深度トンネル部からの振動による影響は、規模や構造等が類似している供用中の首都高速道路におけるトンネル地表部の調査結果の検証により、そのトンネルより土かぶり大きく振動が伝わりにくいことから、振動は40dBより下回ると考えていますが、事後調査結果を踏まえ影響を確認します。【対応の方針 36 ページ参照】</p>

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	騒音・振動・低周波音 地域課題検討会で出された意見を踏まえ、東名ジャンクションの地下化について検討し、検討結果を示して欲しい。	(国) ジャンクション構造については、現地の状況を把握するための測量や詳細な検討を行うための地質調査を実施し、その結果及び検討会で頂いた意見などを踏まえ、地域への影響が小さくなるようジャンクション構造の技術的な検討を実施します。【対応の方針 33 ページ参照】
	地域課題検討会で提出したJCT地下化構想試案の真剣な検討をしてほしい。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における東名ジャンクション周辺の騒音、振動、低周波音は、整合を図るべき基準等を達成すると見込んでいます。【対応の方針 33 ページ参照】
	シールド工法による騒音や振動の補償について示して欲しい。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、水循環の予測及び評価を適切に実施しております。地下水位の予測は、地下水位及び水圧の変動量を三次元浸透流解析により行っています。予測の条件は、過去27年間(1978年～2004年)のアメダスデータの平均値を用いて特異な条件とならないように設定しています。また、解析結果の再現性の確認には、周辺地下水位のデータを用いている旨が、環境影響評価書に記載されています。
地下水	地下水のシミュレーションに用いた降水量のデータは昭和53年から平成16年までのものであり、近年の局地的な大雨のデータが考慮されておらず、無効である。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、水循環の予測及び評価を適切に実施しております。地下水位の予測は、地下水位及び水圧の変動量を三次元浸透流解析により行っています。予測の条件は、過去27年間(1978年～2004年)のアメダスデータの平均値を用いて特異な条件とならないように設定しています。また、解析結果の再現性の確認には、周辺地下水位のデータを用いている旨が、環境影響評価書に記載されています。
	地下水流動保全工法による地下水位が保全される根拠を示すべき。	(国) 地下水流動保全工法を各開削区間で行うことによる対策効果を三次元浸透流解析により検討しました。その結果、浅層地下水の水位の変化量は、地下水流動保全工法を実施することにより0.1m未満となり、影響は小さいと考えられます。また、深層地下水の水圧低下量は最大で約1～7kPaとなり影響は小さいと考えられ、環境影響評価書に記載されています。
	地下水流動保全工法を実施している16事例の工事施工後の水位の状況を示して欲しい。	(国) 地下水流動保全工法を実施した箇所における供用後から現在までの状況について確認できた14の実施事例では、事業に起因する新たな地盤沈下や井戸涸渇の発生は認められない、又は、地下水位が安定した状態となっています。【対応の方針 37 ページ参照】
	東名ジャンクション周辺地域における地層を踏まえた上で、地下水流動保全工法は有効なのか示して欲しい。	(国) 東名ジャンクション周辺における浅層地下水は、国分寺崖線より北側では武蔵野礫層中に、国分寺崖線より南側では立川礫中に存在しています。地下水は、国分寺崖線から野川の方へ流れているので、地下水流動保全工法を実施しない場合、地下水位は国分寺崖線で上昇し野川側で低下する旨が環境影響評価書に記載されています。

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	地下水	地下でトンネル工事を行うのに、地下水に影響がないとは考えられない。	<p>(国)</p> <p>地下水位について、地下水流動保全工法を各開削区間で行うことによる対策効果を三次元浸透流解析により検討しました。その結果、浅層地下水の水位の変化量は、地下水流動保全工法を実施することにより0.1m未満となり、影響は小さいと考えられます。また、深層地下水の水圧低下量は最大で約1～7kPaとなり影響は小さいと考えられます。</p> <p>トンネル工事による水質への影響について、地盤凝固剤を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」に定められた指針に基づいた地下水の水質監視を行います。なお、工事では地下水の環境基準に定められた有害物質は使用しません。【対応の方針44ページ参照】</p> <p>地下水の酸性化については、計画路線周辺の上総層群の地層の一部では、長期に渡って空気に触れた場合には酸性化する地盤は存在しますが、本事業では、密閉式シールド工法を採用することにより、地下深部の地盤及び地下水が空気と触れることはほとんどないため、地盤及び地下水が酸性化することはないと考えています。【対応の方針44ページ参照】</p> <p>しかしながら、本事業の実施により生活用水に関して、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、世田谷区など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針44ページ参照】</p>
		地盤改良材の使用量を教えて欲しい。	<p>(国)</p> <p>地盤凝固剤の使用の有無及び使用量については工事の実施段階で詳細に検討します。</p> <p>工事の実施に伴い地盤凝固剤を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」に定められた指針に基づいた地下水の水質監視を行います。【対応の方針44ページ参照】</p>
		浅深度部における地下水への影響について示して欲しい。	<p>(国)</p> <p>環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、水循環の予測及び評価を適切に実施しており、その結果、浅層地下水の流れを遮断することに対する対策として、地下水流動保全工法を採用することから、地下水の水位は保全されると考えています。【対応の方針37ページ参照】</p> <p>地下水位について、地下水流動保全工法を各開削区間で行うことによる対策効果を三次元浸透流解析により検討しました。その結果、浅層地下水の水位の変化量は、地下水流動保全工法を実施することにより0.1m未満となり、影響は小さいと考えられます。また、深層地下水の水圧低下量は最大で約1～7kPaとなり影響は小さいと考えられます。</p>

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	動物、植物、生態系	外環の整備によって、オオタカなどの生態系に影響が出るのではないか。	<p>(国)</p> <p>オオタカについては、計画路線周辺の比較的規模の大きい樹林地及びその周辺地において、古巣調査、利用痕跡調査等を実施し、飛翔等の行動が高い頻度で見られる範囲において、任意踏査、定点調査等を実施しました。調査の結果、非繁殖期における飛翔行動範囲のほとんどが、地下式(トンネル構造)区間に含まれていました。</p> <p>一般的にオオタカの繁殖期の行動圏は非繁殖期の行動圏に比べて限定的であることから、繁殖期の行動圏における影響は極めて小さくなると考えています。</p> <p>平成18年2月より造巣行動が確認されていた営巣地も、地下式(トンネル構造)区間に位置しており、営巣木から地表部が改変される区域までの距離が、一般的な知見によるオオタカの繁殖期の行動圏よりも離れているため、影響は極めて小さいと考えています。</p> <p>環境影響評価書においても、既設の東名高速道路周辺において、既にオオタカの飛翔等が確認されていることから、道路の存在によりオオタカの生息環境の変化はほとんど生じないと考えられ、オオタカの生息環境は保全されると予測されますと、記載されています。</p>
	景観	国分寺崖線と野川は都市における貴重な自然環境であり、この保全に関するPIを実施していく必要がある。	<p>(国)</p> <p>東名ジャンクション周辺は世田谷区国分寺崖線保全条例や世田谷区風景づくり計画などにおいて「水と緑の風景軸」に位置づけられている地域です。そのため、構造物等の設計においては、これらを考慮し、国分寺崖線や野川など周辺と景観的に調和するよう配慮します。</p> <p>[対応の方針 49 ページ参照]</p> <p>今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIの進め方については、世田谷区の意見を聴きながら検討していきます。[対応の方針 81 ページ参照]</p> <p>事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。[対応の方針 81 ページ参照]</p>



区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	景観	ジャンクション部の空き地はできるだけ植栽するなど景観に配慮して欲しい。	(国) 東名ジャンクション周辺は世田谷区国分寺崖線保全条例や世田谷区風景づくり計画などにおいて「水と緑の風景軸」に位置づけられている地域です。そのため、構造物等の設計においては、これらを考慮し、国分寺崖線や野川など周辺と景観的に調和するよう配慮します。 【対応の方針 49 ページ参照】
		景観に配慮した事例が良いとは思えない。	環境施設帯等の植栽計画の策定にあたっては、現在世田谷区が進めている「みどりのみずの環境共生都市・世田谷」の実現を目標にした「世田谷区みどりのみずの基本計画」に基づいた「世田谷みどり33」に配慮し、地域のみなさまの意見を聴きながら世田谷区とともに、計画します。 【対応の方針 49 ページ参照】
	環境一般	モニタリングを実施するなど、環境面には配慮が必要である。	(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。【対応の方針 56 ページ参照】
	環境影響評価に必要な調査などが適切に行われていないのではないか。	(国、都) 本事業の環境影響評価は、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。	
まちづくり	まちづくり全般	環境施設帯は、風致地区にあうようなものを検討し、具体的な内容を提示して欲しい。	(国) 環境施設帯等の植栽計画の策定にあたっては、現在世田谷区が進めている「みどりのみずの環境共生都市・世田谷」の実現を目標にした「世田谷区みどりのみずの基本計画」に基づいた「世田谷みどり33」に配慮し、地域のみなさまの意見を聴きながら世田谷区とともに、計画します。【対応の方針 49 ページ参照】
		周辺地域のまちづくりはもっと地元自治体が積極的に関与すべきである。	(国) ジャンクション周辺地域などにおいて、健全な市街地の整備を図り、公共の福祉の増進を図るためには、外環の整備に合わせてまちづくりを進めていくことが重要であると考えています。まちづくりを進めるにあたっては、地域のみなさまの意見を聴きながら、地域の歴史・文化を象徴する施設や資源の保全及び活用を図れるよう、世田谷区など関係機関と連携していきます。【対応の方針 57 ページ参照】 (国、都) ジャンクション周辺地域の良好なまちづくりの円滑かつ効率的な進捗を図るため、必要に応じて世田谷区のまちづくりの支援や協力を努めていきます。【対応の方針 58 ページ参照】

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
まちづくり	まちづくり全般	農地の保全を考えていく必要がある。	(国) 東名ジャンクション計画地内の農地の代替地については、関係権利者のみなさまや周辺の農地所有者などに対して意向調査を実施し、関係権利者のみなさまの意向をできるだけ反映できるよう、関係機関の協力を得ながら代替地の確保、斡旋及び情報提供並びにそれらに関する仕組みづくりの検討などを実施します。【対応の方針 74 ページ参照】
		都市公園や小中学生が農業に身近に触れられる「農業公園」のように整備して欲しい。	(国) 東名ジャンクション部の事業実施に伴い、現況のコミュニティに影響が生じる箇所については、分断道路の機能を補完する道路や蓋かけ部の有効活用等により影響を極力小さくするよう計画します。さらに、ジャンクション部を利用した地域のコミュニティ施設や広場等の有効利用について、地域のみなさまの意見を十分に聴きながら、地域特性や世田谷区のまちづくり計画にも配慮し、世田谷区とともに検討します。【対応の方針 58 ページ参照】
	地域分断	東名ジャンクションが整備された後も、今までの生活道路は確保して欲しい。	(国) 東名ジャンクション部の事業実施に伴い、野川に架かる大正橋、茶屋道橋、水道橋や喜多見地区など現況のコミュニティに影響が生じる箇所については、環境施設帯などを活用した分断道路の機能を補完する道路を確保します。【対応の方針 60 ページ参照】 なお、分断道路の機能を補完する道路の整備にあたっては、行き止まり道路の状況、周辺の生活道路の状況を把握したうえで、地域のみなさまの意見を聴きながら、世田谷区とともに検討し、それまでの利便性の低下を生じないよう機能確保に努めます。【対応の方針 60 ページ参照】 また、喜多見小学校など周辺の通学路や生活動線及びバス路線の確保について、現状を十分把握し、世田谷区と一緒に地域のみなさまの意見を聴くとともに、バス事業者など関係機関と協議しながら、機能の確保を検討していきます。【対応の方針 60 ページ参照】

区分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
工事中	工事中の環境への影響	工事中の振動や低周波音の対策をしっかり検討して欲しい。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価を適切に実施し、工事の実施における建設機械の稼働及び工事用車両の走行に係る騒音、振動について予測・評価した結果、整合を図るべき基準等を達成と考えています。【対応の方針 71 ページ参照】 工事の実施にあたっては、環境保全措置として、工事施工ヤードの仮囲いの実施、排出ガス対策型・低騒音型・低振動型の建設機械を使用することなどにより、さらに環境負荷の低減を図ります。【対応の方針 71 ページ参照】 工事の実施にあたっては、関係機関と協議を行い、周辺地域への環境影響を極力抑えた工事計画とするとともに、工事の安全を確保した上で、工事期間の短縮についても検討します。また、地域の住民のみなさまに対しては、工事の内容、方法、期間などについて周知を徹底します。 【対応の方針 71 ページ参照】
		工事による家屋に影響があった場合や地盤沈下が起こった場合の補償について示して欲しい。	(国) トンネル部については、シールド工法を採用します。シールド工法は、地中を掘り進みながらトンネルを構築していく工法で、地上からの掘削が不要であることや、トンネル構造の密閉性が高いことから、地下水への影響が少ない工法で、地盤沈下は生じないと考えています。 【対応の方針 38 ページ参照】 開削部の工事においては、地下水流動保全工法などの実施により地盤沈下はほとんど生じないと考えています。また、工事実施前に、開削部周辺の家屋などの状況を調査をさせて頂き、工事による影響が家屋などへ起こったと判断された場合は、補償の対象となるものと考えております。
用地補償		自宅の家屋が移転とならないように願っている。	(国) 事業用地の範囲については、現地の状況を把握するための測量や詳細な検討を行うための地質調査を実施し、その結果を踏まえ、構造の技術的な検討を実施した後に決まります。 事業説明会以降、土地所有者、建物所有者及び関係権利者の方々を対象に用地説明会等を開催し、用地補償に関する進め方、補償の内容等について説明後、各家庭を訪問するなど個別に補償内容の説明を実施します。 【対応の方針 74 ページ参照】 移転を余儀なくされる方々には、少しでも早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに生活再建に関する相談や代替地の斡旋、情報提供など十分な支援を行うよう誠意をもって努めてまいります。【対応の方針 74 ページ参照】

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
用地補償		計画線周辺は大気質など環境への影響が懸念されるので、移転費用を補償して欲しい。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えております。
		土地収用制度の活用なども視野に入れ、早期完成を目指して欲しい。	(国) 外環計画に伴い移転を余儀なくされる方々には、少しでも早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに生活再建に関する相談や代替地の斡旋、情報提供など十分な支援を行うよう誠意をもって努め、できる限りお話し合いを通じて用地取得にご理解とご協力を頂きたいと考えております。【対応の方針 74 ページ参照】 早期完成に向けて、できる限りの努力をしております。
計画検討の進め方	計画検討全般	ボーリング本数が極端に少なく、現在のシミュレーションは意味がなく、設計前にやり直しが必要である。	(国、都) 水循環の予測にあたっては、現地で実施した 64 本(浅層 46 箇所、深層 18 箇所)のボーリング調査の他に、「東京都地盤地質柱状図集」(平成 12 年 東京都土木技術研究所)等の既存資料により、1,000 本以上のボーリング、井戸等のデータを使用しており、データ量は十分であると考えており、環境影響評価書に記載しています。 なお、今後、詳細な検討を実施する際に、必要な地質調査や井戸調査など詳細な調査を実施していきます。
		環境など必要な調査は継続して実施する必要がある。	(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。【対応の方針 80 ページ参照】
		今後適用を予定している最新技術とはどのようなものか示して欲しい。	(国) 事業実施段階において、最新の知見及び今後の技術開発の動向等を踏まえ、最新技術の適用について検討します。
	意見反映	<p>詳細な計画の検討にあたっては、地域との交流を密にして欲しい。</p> <p>今後想定しているPIについて示して欲しい。</p>	(国) 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的な PI の進め方については、世田谷区の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針 81 ページ参照】 事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。【対応の方針 81 ページ参照】

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画検討の 進め方	意見反映  地域課題検討会で出された意見を踏まえ、東名ジャンクションの地下化について検討し、検討結果を示して欲しい。	(国) ジャンクション構造については、現地の状況を把握するための測量や詳細な検討を行うための地質調査を実施し、その結果及び検討会で頂いた意見などを踏まえ、地域への影響が小さくなるようジャンクション構造の技術的な検討を実施します。 【対応の方針 82 ページ参照】
	地域課題検討会で提出したJCT地下化構想試案の真剣な検討をしてほしい。	
	地域課題検討会の内容を計画に反映して欲しい。	(国) 地域課題検討会をはじめ、地域のみなさまから頂いたご意見を踏まえ、「対応の方針」をとりまとめました。今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。 なお、具体的なPIの進め方については、世田谷区の意見を聴きながら検討していきます。 【対応の方針 81 ページ参照】
	今後、意見を聴く有識者の選定基準について示して欲しい。	(国) 現時点において有識者の選定にあたっての明確な基準などは設けておりませんが、今後有識者に意見を伺う際に、検討内容に応じて、有識者の専門分野や実績等を考慮して、適切に選定します。
	検討が十分なされていないことや対応の方針の説明を行うため、地域課題検討会をもっと継続すべきである。	(国、都) 国土交通省、東京都、沿線区市は、多岐にわたる地域の課題を整理し、その対応の方針を検討するにあたり、地域のみなさまの意見や考え方を一層具体的に取り入れるため、地域課題検討会を順次開催し、頂いた意見は、「対応の方針」を検討するにあたり可能な限り反映しました。 なお、対応の方針とりまとめ後も、各段階ごとに引き続き地域のみなさまの意見を聴きながら、より具体的な対応について検討します。
情報の提供	住民からの質問に対して、わかりやすい情報提供が必要である。	(国、都) 地域のみなさまに検討状況や事業のスケジュールなどの具体的な情報をわかりやすく、できる限り速やかにお知らせします。【対応の方針 82 ページ参照】
	都市計画変更によって生じた新たな地権者には配慮が必要であり、十分な話し合いと情報提供を行うべきである。	今後、国と都は地元自治体と協力し、地域の状況に即した課題の具体的な対策を検討していくにあたり、より一層、地域のみなさまへわかりやすく丁寧に説明するとともに、類似事業の事例などの見学を行うなど、情報が十分伝わるよう努めていきます。【対応の方針 82 ページ参照】
	検討に用いたデータは公表して欲しい。	

区分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画検討の 進め方	情報の提供	住民の問い合わせ窓口の設置するなど不測の事態への対応に万全を期して欲しい。	(国) 今後とも地域のみなさまの対応窓口として、東京外かく環状道路調査事務所において、丁寧な対応を行うことを基本とします。事業実施段階においては、対応窓口としての役割が適切に行われるよう、関係機関と調整します。 【対応の方針 82 ページ参照】
計画全般		<p>環状8号線などの渋滞緩和や渋滞による経済損失などのためにも、外環(関越～東名)を早期に事業化し、実現して欲しい。とくに各高速道路とのジャンクションは、渋滞緩和のためにも必要である。</p> <p>若者の車離れや不況による車の買い控えなどを考えると、なぜ今さら外環が必要なのか疑問である。もう一度必要性から見直すべき。</p> <p>将来の子供たちの世代のことを考え、早期に整備し、渋滞のない環境にやさしい地域となるよう期待している。</p> <p>大気質など環境破壊へとつながる外環の計画は中止すべきである。</p> <p>経済危機、少子高齢化、地球温暖化などの諸問題を解決を優先すべきであり、外環の計画に反対である。</p> <p>利用者へのアンケートなど国民の声を聴きながら、外環の建設の是非を判断していくべきである。</p> <p>国や地方の財政状況、人口減少などから、計画の必要性について再考すべきである。</p> <p>外環の整備により、一般道路を通行している通過交通が減少し、沿線的生活道路が本来の機能を発揮できるよう早期に整備すべきである。</p> <p>利用状況を踏まえて、弾力的な料金設定を行い、環状道路の機能を十分発揮するよう努めるべきである。</p> <p>貴重な財源は、外環よりも福祉や医療などに使うべきである。</p> <p>外環の必要性に疑問がある。</p> <p>現在の経済状況や雇用状況を考慮し、早急に国幹会議を開催し、早期に着工して欲しい。</p>	<p>(国)</p> <p>外環は、沿線地域をはじめ首都圏全体として、交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等からその必要性は高いと考えています。</p> <p>たとえば、外環を整備することにより、1都3県で、二酸化炭素排出量が年間約 20～30 万トン、窒素酸化物排出量が約 300～400 トン、浮遊粒子状物質排出量が約 15～20 トンの削減が見込まれ、環境改善効果が期待されます。</p> <p>また、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えられます。</p> <p>今後、平成 17 年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による費用対効果や整備効果などについて検証し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。</p> <p>なお、今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。</p>
		東京を通過する車両の都心部への流入を防ぐことに加え、地元の住人が便利に活用できるようインターチェンジを増やして欲しい。	(国、都) インターチェンジは、環状第8号線等の一般道路から高速道路へ交通の転換を促すとともに、既設のインターチェンジに集中する交通を分散し、生活道路へ入り込む交通を排除するなど、地域の利便性や安全性の向上にも寄与することから、高速道路の機能を発揮する上で必要です。 インターチェンジの計画にあたっては、周辺道路や利用圏域等の地域の状況を勘案し、地元の意向を踏まえ、目白通り、青梅街道及び東八道路の3箇所に設置することとしました。

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計により、費用対効果や整備効果を検証し、計画を再検討すべき。	(国) 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果の検討や外環開通後の効果の調査結果などについて、とりまとめ次第公表し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。 【対応の方針77ページ参照】
	平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による、費用対効果を示して欲しい。	(国、都) 外環のルートについては、昭和41年の都市計画において、地形や技術的基準等の条件を勘案して検討し、決定されております。現在の計画は昭和41年に都市計画決定されたルートを基本としていますが、これは長年権利制限をかけ、現在のルートでいずれは外環ができることを前提に生活がなされており、土地の買い取り要望もあること、現在の土地利用の状況、既存の高速道路との接続の構造上、仮に位置を変更したとしても新たな計画の位置で同じような影響が生じると考えられることなどを考慮し、昭和41年の都市計画のルートを基本とすることが適当と考え、現在のルートを基本としています。 なお、手続きとしては、都市計画案の公告縦覧や関係区市の意見を聴くなど都市計画法の手続きを適切に行い決定しているものと考えております。
	野川などへの影響を考慮して、環状8号線の地下を活用すべき。	(国) 外環(関越道～東名高速間)のもたらす経済効果は、走行時間の短縮や走行経費の節約、交通事故の減少など年間約3,000億円と見込んでいます。 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果についてとりまとめ次第公表します。
	経済活性化の整備効果も示して欲しい。	(国) 本国内における環状道路の整備効果については、環状道路の開通前後に実測調査を行い、その結果を基に周辺道路の交通量の変化や渋滞緩和などの整備効果や影響を検証し、公表しています。 欧米諸国等海外の環状道路の整備効果については、今後把握し、必要に応じて、適宜公表してまいります。
	国内や海外の環状道路の整備効果や影響を示して欲しい。	(国、都) 渋滞緩和の対策として、道路整備だけでなく、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通を実現するTDM(交通需要マネジメント)施策も重要と考えています。 自動車の効率的利用や公共交通への転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、交通需要の調整を図ることにより、道路交通混雑の緩和を図る取り組みも進めています。

区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
その他	<p>「対応の方針(素案)」は様々な問題があり、認められない。</p>	<p>(国、都)  地域課題検討会をはじめ、地域のみなさまから頂いたご意見を踏まえ、「対応の方針(素案)」を平成21年1月に公表しました。さらに同年2月末までホームページなどを活用し広くお聴きしたご意見を踏まえ、「対応の方針」をとりまとめました。  今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きP1の手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。</p>
	<p>都市計画変更の際に区市から出された意見も反映して欲しい。</p>	<p>(国、都)  都市計画変更の際に沿線区市から出された意見の見解については、可能な限り「対応の方針」に反映しております。今後も事業の各段階で、必要に応じ、区市の意見を踏まえ、検討を進めてまいります。</p>
	<p>住民の意見を聴きながら、環境対策などを検討していることは高く評価する。</p>	<p>(国)  今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きP1の手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なP1の進め方については、世田谷区の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針 81 ページ参照】  事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。  【対応の方針 81 ページ参照】</p>



## (2) 狛江市地域

狛江市地域について頂いた意見の概要と、国土交通省と東京都の見解をお示しします。

区分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
交通	地区交通	外環に伴って発生する通過交通などによる交通トラブルを解消し、高齢者、子供に優しい都市とする必要がある。	(国) 生活道路への通過交通の進入に対する対策として、生活道路における、速度抑制や自転車・歩行空間の確保のためのハンプ・狭さく等の設置や歩行空間のバリアフリー化などの整備が必要となった場合には総合的な対策を実施できる「らしのみちゾーン」等の事業制度の情報提供など、狛江市と連携し適切な役割分担のもと、通過交通の流入制限等の措置について検討を進めていきます。 【対応の方針 95 ページ参照】
	広域交通	東名以南の整備について見解を示して欲しい。	(国、都) 外環については、関越道～東名高速区間の事業着手を優先すべきと考えています。他方、東名ジャンクション以南についても、環状道路の機能を発揮するうえで、必要であると認識しています。このため、平成21年度に国と都による検討の場を設置し、これまでの基礎的な調査を踏まえ、周辺の土地利用や関連する計画等を把握し、ネットワーク上の位置付けなどについて具体的な検討を実施してまいります。また、その検討結果を適切に公表してまいります。【対応の方針 24 ページ参照】
環境	大気質	S P Mの除去装置の能力や維持管理などについて、しっかり検討が必要である。	(国) 換気塔からトンネル内の空気を外に放出する前に浮遊粒子状物質(S P M)を含む煤じんを極力除去できる除じん装置(電気集塵機、もしくは除じんフィルター)を換気所に設置します。 【対応の方針 98 ページ参照】 また、換気所の処理能力や維持管理の方法、故障時の対応等については、設計時において最新の事例も考慮しながら、適切に対応できるよう検討していきます。【対応の方針 31 ページ参照】
		東名ジャンクション部による大気質、騒音等への影響は、狛江市の「無公害都市宣言」と矛盾しているのではないか。	(国) 狛江市の市民の生活環境を妨げる公害発生の諸要因を究明するとともに、これを追放し、健康で快適な生活を営むことをすべての市民の基本的権利とし、市民生活優先の基本原則を確立するために宣言された「無公害都市宣言」については、認識しています。 事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えております。 なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を可能な限り軽減するため必要な環境保全対策を講じるとともに、事業実施段階における調査を反映した設計・施工を行うことにより、周辺環境に著しい影響を及ぼさないよう十分に配慮します。【対応の方針 56 ページ参照】 さらに、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 97 ページ参照】

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境 大気質	大気質への影響に対する懸念が解決していない。	<p>(国) 大気質への影響につきましては、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における東名ジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 97 ページ参照】</p> <p>本事業の実施により、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。 【対応の方針 97 ページ参照】</p>
騒音・振動・低周波音	東名ジャンクション部による大気質、騒音等への影響は、狛江市の「無公害都市宣言」と矛盾しているのではないかと。	<p>(国) 狛江市の市民の生活環境を妨げる公害発生の諸要因を究明するとともに、これを追放し、健康で快適な生活を営むことをすべての市民の基本的権利とし、市民生活優先の基本原則を確立するために宣言された「無公害都市宣言」については、認識しています。</p> <p>事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えております。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を可能な限り軽減するため必要な環境保全対策を講じるとともに、事業実施段階における調査を反映した設計・施工を行うことにより、周辺環境に著しい影響を及ぼさないよう十分に配慮します。【対応の方針 56 ページ参照】</p> <p>さらに、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 104 ページ参照】</p>
地下水	外環では地盤沈下は起きない理由を示して欲しい。	<p>(国) 地盤沈下の予測は、地下水の変動量を現地調査の結果に基づいて作成したモデルにより、三次元浸透流解析手法による数値シミュレーションを行った結果を用いて、圧密理論式により沈下量を予測しています。本事業の実施にあたっては、中央 JCT 及び東八道路 IC、大泉 JCT 及び目白通り IC の開削区間においては、地下水及び地盤沈下対策のために、地下水流動保全工法を採用することにより、道路(地表式又は掘割式、地下式)及び換気所の存在に係る地盤沈下は、建築物の許容最大沈下量 20 mm 以内におさまります。</p> <p>また、トンネル工事による地盤沈下は、トンネルが地下深部を通るシールド工法により施工し、深層地下水の最大低下量が 13kPa で、現状の土被り圧よりも約 12～13kN/m<sup>2</sup> 応力が増加する程度であるので地盤沈下は生じないと予測されており、環境影響評価書に記載されています。</p>

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	地下水	地下でトンネル工事を行うのに、地下水に影響がないとは考えられない。	<p>(国)</p> <p>地下水位について、地下水流動保全工法を各開削区間で行うことによる対策効果を三次元浸透流解析により検討しました。その結果、浅層地下水の水位の変化量は、地下水流動保全工法を実施することにより0.1m未満となり、影響は小さいと考えられます。また、深層地下水の水圧低下量は最大で約1～7kPaとなり影響は小さいと考えられます。</p> <p>トンネル工事による水質への影響について、地盤凝固剤を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」に定められた指針に基づいた地下水の水質監視を行います。なお、工事では地下水の環境基準に定められた有害物質は使用しません。【対応の方針115ページ参照】</p> <p>地下水の酸性化については、計画路線周辺の上総層群の地層の一部では、長期に渡って空気に触れた場合には酸性化する地盤は存在しますが、本事業では、密閉式シールド工法を採用することにより、地下深部の地盤及び地下水が空気と触れることはほとんどないため、地盤及び地下水が酸性化することはないと考えています。【対応の方針115ページ参照】</p> <p>しかしながら、本事業の実施により生活用水に関して、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針115ページ参照】</p>
	環境一般	<p>モニタリングを実施するなど、環境面には配慮が必要である。</p> <p>住民の健康被害が出た場合の補償について教えて欲しい。</p>	<p>(国)</p> <p>外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。【対応の方針130ページ参照】</p> <p>(国、都)</p> <p>環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素18項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えております。</p> <p>また、環境基本法第16条で「人の健康を保護及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」として定められている環境基準を満足することを確認しています。</p> <p>(国)</p> <p>本事業の実施により、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、区市など関係機関と調整し、必要な対策を検討します。</p>

区分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	環境一般	環境影響評価の手続きが適切でないのではないか。	(国、都) 本事業の環境影響評価は、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素18項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えております。
		環境影響評価に必要な調査などが適切に行われていないのではないか。	
安全・安心	災害・事故時の対応	火災時や異常気象による都市水害などの大深度地下トンネルへの影響の分析説明がされていない。	(国) 外環本線については、大深度地下を活用した長大トンネルであり、安全性の確保は、重要であると認識しています。安全性の確保については、平成17年11月に設置した有識者からなる大深度トンネル技術検討委員会における審議などを通じて、トンネルの地震時の安全性や火災発生時の対策などの検討を進めています。【対応の方針 121 ページ参照】 交通事故や火災等の緊急時の対応、構造物の耐震性に関する安全性については、最新の設計基準やトンネルの消火施設や避難通路等の設置について定めた「道路トンネル非常用施設設置基準」など関係する基準を遵守するとともに、火災時の換気施設における対応など、起こりうる様々な状況を想定し、十分検討したうえで避難路などの防災設備など詳細な設計を進めていきます。なお、検討には、国内外の事例や最新の知見も取り入れつつ、関係機関との調整を実施します。 【対応の方針 121 ページ参照】 トンネル等の道路構造物の排水等に関する安全性については、各種設計基準に基づき、設計を進めていくとともに、排水性舗装、透水性舗装等の採用による雨水対策についても検討します。
工事中	工事中の環境への影響	工事中の振動や低周波音の対策をしっかり検討して欲しい。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価を適切に実施し、工事の実施における建設機械の稼働及び工事用車両の走行に係る騒音、振動について予測・評価した結果、整合を図るべき基準等を達成すると考えています。【対応の方針 125 ページ参照】 工事の実施にあたっては、環境保全措置として、工事施工ヤードの仮囲いの実施、排出ガス対策型・低騒音型・低振動型の建設機械を使用することなどにより、さらに環境負荷の低減を図ります。【対応の方針 125 ページ参照】 工事の実施にあたっては、関係機関と協議を行い、周辺地域への環境影響を極力抑えた工事計画とするとともに、工事の安全性を確保したうえで、工事期間の短縮についても検討します。また、地域の住民のみなさまに対しては、工事の内容、方法、期間などについて周知を徹底します。【対応の方針 125 ページ参照】

区分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画検討の 進め方	計画検討全 般	環境など必要な調査は継続して実施 する必要がある。	(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。【対応の方針 130 ページ参照】
		現在の予測と違った場合の責任の所在を明確にし、常に最悪な状態を予測した計画が必要である。	本事業の実施により、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 97 ページ参照】
		調査を実施する際には、目的を明確にすべきである。	(国) 調査を実施するにあたっては、目的などについて情報提供を実施していきます。
	意見反映	詳細な計画の検討にあたっては、地域との交流を密にして欲しい。	(国) 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的な PI の進め方については、狛江市の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針 131 ページ参照】
		今後想定しているPIについて示して欲しい。	事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。【対応の方針 131 ページ参照】
		検討が十分なされていないことや対応の方針の説明を行うため、地域課題検討会をもっと継続すべきである。	(国、都) 国土交通省、東京都、沿線区市は、多岐にわたる地域の課題を整理し、その対応の方針を検討するにあたり、地域のみなさまの意見や考え方を一層具体的に取り入れるため、地域課題検討会を順次開催し、頂いた意見は、「対応の方針」を検討するにあたり可能な限り反映しました。 なお、対応の方針とりまとめ後も、各段階ごとに引き続き地域の意見を聴きながら、より具体的な対応について検討します。
情報の提供	住民からの質問に対して、わかりやすい情報提供が必要である。	(国、都) 地域のみなさまに検討状況や事業のスケジュールなどの具体的な情報をわかりやすく、できる限り速やかにお知らせします。【対応の方針 132 ページ参照】 今後、国と都は狛江市と協力し、地域の状況に即した課題の具体的な対策を検討していくにあたり、より一層、地域のみなさまへわかりやすく丁寧に説明するとともに、類似事業の事例などの見学を行うなど、情報が十分伝わるよう努めていきます。【対応の方針 132 ページ参照】	

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	環状8号線などの渋滞緩和や渋滞による経済損失などのためにも、外環(関越～東名)を早期に事業化し、実現して欲しい。とくに各高速道路とのジャンクションは、渋滞緩和のためにも必要である。	<p>(国)</p> <p>外環は、沿線地域をはじめ首都圏全体として、交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等からその必要性は高いと考えています。</p> <p>たとえば、外環を整備することにより、1都3県で、二酸化炭素排出量が年間約20～30万トン、窒素酸化物排出量が約300～400トン、浮遊粒子状物質排出量が約15～20トンの削減が見込まれ、環境改善効果が期待されます。また、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素18項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えられます。</p> <p>今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による費用対効果や整備効果などについて検証し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。</p> <p>なお、今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きP1の手法を取り入れ地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。</p>
	若者の車離れや不況による車の買い控えなどを考えると、なぜ今さら外環が必要なのか疑問である。もう一度必要性から見直すべき。	
	大気質など環境破壊へとつながる外環の計画は中止すべきである。	
	経済危機、少子高齢化、地球温暖化などの諸問題を解決を優先すべきであり、外環の計画に反対である。	
	利用者へのアンケートなど国民の声を聴きながら、外環の建設の是非を判断していくべきである。	
	国や地方の財政状況、人口減少などから、計画の必要性について再考すべきである。	
	外環の整備により、一般道路を通行している通過交通が減少し、沿線の生活道路が本来の機能を発揮できるよう早期に整備すべきである。	
	利用状況を踏まえて、弾力的な料金設定を行い、環状道路の機能を十分発揮するよう努めるべきである。	
	貴重な財源は、外環よりも福祉や医療などに使うべきである。	
	外環の必要性に疑問がある。	
現在の経済状況や雇用状況を考慮し、早急に国幹会議を開催し、早期に着工して欲しい。		
平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計により、費用対効果や整備効果を検証し、計画を再検討すべき。	<p>(国)</p> <p>今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果の検討や外環開通後の効果の調査結果などについて、とりまとめ次第公表し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。【対応の方針127ページ参照】</p>	
平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による、費用対効果を示して欲しい。		
外環の換気所の位置を教えて欲しい。	<p>(国)</p> <p>外環の換気所につきましては、大泉ジャンクション(1箇所)、青梅街道インターチェンジ(1箇所)、中央ジャンクション(2箇所)、東名ジャンクション(1箇所)の5箇所に設置する予定です。</p>	

区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	経済活性化の整備効果も示して欲しい。	(国) 外環(関越道～東名高速間)のもたらず経済効果は、走行時間の短縮や走行経費の節約、交通事故の減少など年間約3,000億円と見込んでいます。 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果についてとりまとめ次第公表します。
	国内や海外の環状道路の整備効果や影響を示して欲しい。	(国) 本国内における環状道路の整備効果については、環状道路の開通前後に実測調査を行い、その結果を基に周辺道路の交通量の変化や渋滞緩和などの整備効果や影響を検証し、公表しています。 欧米諸国等海外の環状道路の整備効果については、今後把握し、必要に応じて、適宜公表してまいります。
	ロードプライシングなどの施策も検討し、都心部への交通の流入を減少させるべき。	(国、都) 渋滞緩和の対策として、道路整備だけでなく、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通を実現するTDM(交通需要マネジメント)施策も重要と考えています。 自動車の効率的利用や公共交通への転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、交通需要の調整を図ることにより、道路交通混雑の緩和を図る取り組みも進めています。
その他	「対応の方針(素案)」は様々な問題があり、認められない。	(国、都) 地域課題検討会をはじめ、地域のみなさまから頂いたご意見を踏まえ、「対応の方針(素案)」を平成21年1月に公表しました。さらに同年2月末までホームページなどを活用し広くお聴きしたご意見を踏まえ、「対応の方針」をとりまとめました。 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。
	都市計画変更の際に区市から出された意見も反映して欲しい。	(国、都) 都市計画変更の際に沿線区市から出された意見の見解については、可能な限り「対応の方針」に反映しております。今後も事業の各段階で、必要に応じ、区市の意見を踏まえ、検討を進めてまいります。
	住民の意見を聴きながら、環境対策などを検討していることは高く評価する。	(国) 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIの進め方については、狛江市の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針131ページ参照】 事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。【対応の方針131ページ参照】

### (3) 中央ジャンクション周辺地域

中央ジャンクション周辺地域について頂いた意見の概要と、国土交通省と東京都の見解をお示しします。

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
交通	地区交通	<p>外環に伴って発生する通過交通などによる交通トラブルを解消し、高齢者、子供に優しい都市とする必要がある。</p> <p>生活道路に通過交通が入り込み、生活に影響が出るのではないか。</p>	<p>(国) 生活道路への通過交通の進入に対する対策として、生活道路における、速度抑制や自転車・歩行空間の確保のためのハンプ・狭さく等の設置や歩行空間のバリアフリー化などの整備が必要となった場合には総合的な対策を実施できる「くらしのみちゾーン」等の事業制度の情報提供など、区市と連携し適切な役割分担のもと、通過交通の流入制限等の措置について検討を進めていきます。</p> <p>「くらしのみちゾーン」事業制度： 外周を幹線道路に囲まれている等のみとまりのある住区等において一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・自転車優先とするなど交通安全の確保と生活環境の質の向上を図る取り組みに対し、その計画策定費や事業費の一部について補助する制度。 [対応の方針 149 ページ参照]</p>
	幹線交通	<p>三鷹3・4・11と吉祥寺通りの接続するのか教えて欲しい。</p> <p>三鷹3・4・11と吉祥寺通りの接続する工夫が必要。</p> <p>三鷹3・4・13号線および三鷹3・4・13支線1,2はなぜ優先整備路線ではないのか教えて欲しい。</p> <p>都市計画道路の優先整備路線以外の事業化の目途を示して欲しい。</p> <p>国や地方の財政状況などから、三鷹3・4・12は反対である。</p> <p>調布3・4・10号線は、国分寺崖線を破壊するものであり、整備の必要はない。</p> <p>三鷹3・4・13は、インターチェンジへのアクセスなどを考慮し、早期整備が必要である。</p>	<p>(国) 吉祥寺通りの機能を補完する道路の整備にあたっては、行き止まり道路の状況、周辺的生活道路の状況を把握したうえで、地域のみなさまの意見を聴きながら、区市とともに検討し、それまでの利便性の低下を生じないように機能確保に努めます。[対応の方針 189 ページ参照]</p> <p>(都) 三鷹3・4・3号線、三鷹3・4・12号線及び調布3・4・10号線などの路線については、都市計画道路のネットワークを形成し、地域や広域的な課題の解決に資する路線であることから、「多摩地域における都市計画道路の整備方針」において、H18～H27年度で優先的に整備すべき、優先整備路線に位置づけています。このうち、調布3・4・17号線、調布3・4・18号線、三鷹3・4・3号線、三鷹3・4・11号線と三鷹3・4・12号線の一部区間については、外環事業に合わせて整備してまいります。このうち、三鷹3・4・13号支線1,2については、同整備方針に基づき、引き続き、計画や構造の検討をしてまいります。[対応の方針 154 ページ参照]</p> <p>なお、優先整備路線として明示した箇所以外についても、今後区画整理や再開発等の面的整備、連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合などには、順次事業化を検討していきます。</p>



区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
交通	幹線交通	東八道路は、信号も多く、沿道の店舗に出入りする車も多いなど、今でも渋滞しているので、抜本的な対策を含め検討をしておく必要がある。	(国) 外環整備に伴う周辺道路の交通への影響などについて具体的に検討するため将来交通量推計を行っています。中央ジャンクション周辺の主要道路の将来交通量は、東八道路(牟礼付近)では、東八道路の全線開通も起因して交通量が増加しますが、そのほかの地区では現況値に対し、ほとんど変化なし、もしくは減少するものと見込んでいます。【対応の方針 156 ページ参照】 東八道路インターチェンジ周辺における渋滞等の交通環境への影響については、事業の進捗に合わせ、沿線区市、関係機関と協力のもと、現地の状況の把握、インターチェンジ周辺の交通分析、将来の土地利用動向など様々な視点を踏まえ、円滑な交通の処理が行えるような具体的な対策について地域のみなさまの意見を十分聴きながら検討し、適切な役割分担のもと進めていきます。 【対応の方針 153 ページ参照】
		東八道路周辺などの交通量が増え、渋滞が懸念される。	(国) 外環整備に伴う周辺道路の交通への影響などについて具体的に検討するため将来交通量推計を行っています。中央ジャンクション周辺の主要道路の将来交通量は、東八道路(牟礼付近)では、東八道路の全線開通も起因して交通量が増加しますが、そのほかの地区では現況値に対し、ほとんど変化なし、もしくは減少するものと見込んでいます。【対応の方針 156 ページ参照】 東八道路インターチェンジ周辺で著しい渋滞や環境影響が生じた場合や外環供用後において、騒音・大気質の測定結果が環境基準を上回った場合は、現地の状況を十分把握し、利用者や地域のみなさまの意見を聴きながら、円滑な交通が確保されるよう、区市や関係機関とともに、周辺の交通規制や大型車の規制、交差点改良等適切な対策を検討していきます。 【対応の方針 158 ページ参照】
	補助219の事業化の目処について教えて欲しい。	(都) 補助219号線(世田谷区・三鷹市境から烏山通りの区間)については、優先整備路線には位置付けられていませんが、外環本線の事業にあわせて整備する路線である三鷹3・4・3号線と接続する路線であり、事業化について検討を進めてまいります。【対応の方針 154 ページ参照】	
	補助219は、インターチェンジへのアクセスなどを考慮し、早期整備が必要である。		

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
交通	広域交通	外環より中央道高井戸インターチェンジ下り入口を開通させるべきである。	(国) 未整備の中央道高井戸インターチェンジ下り入口については、東八道路インターチェンジに交通が集中しないよう、その整備を進める必要があると考えています。今後、現在事業中の放射5号線の整備状況などを踏まえ、地域のみならずとの合意形成を図り、早期整備されるよう働きかけます。 【対応の方針 158 ページ参照】 なお、外環は、沿線地域をはじめ首都圏全体として、交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等からその必要性は高いと考えています。 【対応の方針 209 ページ参照】
環境	大気質	S P Mの除去装置の能力や維持管理などについて、しっかり検討が必要である。	(国) 換気塔からトンネル内の空気を外に放出する前に浮遊粒子状物質 (SPM) を含む煤じんを極力除去できる除じん装置 (電気集塵機、もしくは除じんフィルター) を換気所に設置します。【対応の方針 165 ページ参照】 また、換気所の処理能力や維持管理の方法、故障時の対応等については、設計時において最新の事例も考慮しながら、適切に対応できるよう検討していきます。 【対応の方針 165 ページ参照】
		既に開通している同じような構造の道路における換気所の影響を教えてください。	(国) 首都高速道路中央環状新宿線では、換気所の影響についてホームページで公表していますので、ご覧ください。 ( <a href="http://www.c2info.jp/setsubi/keisokukekka/kekka.html">http://www.c2info.jp/setsubi/keisokukekka/kekka.html</a> )
		換気所の数をもっと増やして欲しい。	(国) トンネルの換気方式には、縦流換気方式と横流換気方式があります。 縦流換気方式と横流換気方式を比較検討した結果、縦流換気方式には、換気所及びダクトに関して、建設費、維持管理費などの経済性、施工性に優れ、ジャンクション内に換気施設を集約して設置できるためスペースを有効に活用でき、地上の改変が少ない、などの点が挙げられます。 これらの点から、外環では縦流換気方式を採用しており、現在の換気所の設置計画となっております。【対応の方針 163 ページ参照】 なお、環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における中央ジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 159 ページ参照】

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	大気質	換気所の高さをもっと高くしたり、蓋かけを実施するなどして欲しい。	<p>(国) 換気塔の高さについては、周辺の地形や土地利用の状況等を踏まえるとともに、日影、風環境及び景観等への影響に配慮して、中央ジャンクション部では高さ約 15mで計画していますが、地域のみなさまの意見を聞きながら設計時において詳細に検討してまいります。【対応の方針 165 ページ参照】</p> <p>(国、都) ・中央ジャンクション部の事業実施に伴い、現況のコミュニティに影響が生じる箇所については、分断道路の機能を補完する道路や蓋かけ部の有効活用等により影響を極力小さくするよう事業者ができる限り蓋かけを整備します。蓋かけ部の上部の整備については、設計段階から、地域のみなさまの意見を十分に聞きながら地域特性や区市のまちづくり計画にも配慮し、公園または緑地的な利用が可能となるよう検討し、区市の意向を踏まえ、関係機関等との調整に努めます。事業実施段階における整備主体や整備後の管理主体については、具体的な検討内容を踏まえながら、区市と十分協議します。また、ジャンクション周辺地域の良好なまちづくりの円滑かつ効率的な進捗を図るため、必要に応じて区市のまちづくりの支援や協力を努めていきます。【対応の方針 187 ページ参照】</p>
		脱硝装置の導入を決めて欲しい。	<p>(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施しその結果、供用時における中央ジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 159 ページ参照】</p> <p>しかしながら、事業実施段階においては、供用直前の中央ジャンクション及び接続する一般道路を含むインターチェンジ周辺、換気所周辺の大気質の環境基準達成状況や短期的濃度について十分把握するとともに、周辺の建物や地形の状況も考慮して窒素酸化物及び浮遊粒子状物質 (SPM) の削減技術の開発動向等を踏まえ、最新技術の適用について検討し、関係機関と連携して、適切な措置を講じます。【対応の方針 159 ページ参照】</p> <p>なお、窒素酸化物等の除去装置の換気所への適用にあたっては、既に一部で稼働している低濃度脱硝装置の性能を把握し、環境負荷の低減効果を確認し、検討します。【対応の方針 160 ページ参照】</p>

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	大気質	大気質への影響に対する懸念が解決していない。	(国) 大気質への影響について、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施しその結果、供用時における中央ジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 159 ページ参照】
		大気質について 接続する一般道路を含むインターチェンジ周辺の大気質の予測を実施して欲しい。	本事業の実施により、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、区市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。 【対応の方針 160 ページ参照】
		換気所の維持管理などについて、しっかり検討が必要である。	(国) 換気所の処理能力や維持管理の方法、故障時の対応等については、設計時において最新の事例も考慮しながら、適切に対応できるよう検討していきます。【対応の方針 165 ページ参照】
		換気所からの排出ガスがどれくらい拡散できるのかなど、具体的な数値や場所を地域へ公開してほしい。	(国) 換気所から排出される二酸化窒素(NO2)及び浮遊粒子状物質(SPM)の地表付近への影響は、現況濃度と比べても非常に小さく、環境基準値と比べても数百分の1以下となります。なお、詳細な濃度などは、対応の方針に記載しています。【対応の方針 161 ページ参照】
	騒音・振動・低周波	三日月地域において騒音がひどくなるのではないかと心配している。	(国) 中央ジャンクション周辺の騒音の影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における中央ジャンクション周辺の騒音、振動、低周波音は、整合を図るべき基準等を達成すると見込んでいます。【対応の方針 166 ページ参照】
		ジャンクション周辺の騒音が現在よりも悪化するのではないか。	現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、区市など関係機関と調整し、適切な対策を検討、実施します。 【対応の方針 166 ページ参照】
		中央ジャンクション地域の騒音の現況値と予測値を教えて欲しい。	
地下水	地下水流動保全工法による地下水位が保全される根拠を示すべき。	(国) 地下水流動保全工法を各開削区間で行うことによる対策効果を三次元浸透流解析により検討しました。その結果、浅層地下水の水位の変化量は、地下水流動保全工法を実施することにより0.1m未満となり、影響は小さいと考えられます。また、深層地下水の水圧低下量は最大で約1~7kPaとなり影響は小さいと考えられ、環境影響評価書に記載されています。	

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	地下水	地下でトンネル工事を行うのに、地下水に影響がないとは考えられない。	<p>(国)            地下水位について、地下水流動保全工法を各開削区間で行うことによる対策効果を三次元浸透流解析により検討しました。その結果、浅層地下水の水位の変化量は、地下水流動保全工法を実施することにより0.1m未満となり、影響は小さいと考えられます。また、深層地下水の水圧低下量は最大で約 1～7kPa となり影響は小さいと考えられます。            トンネル工事による水質への影響について、地盤凝固剤を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」に定められた指針に基づいた地下水の水質監視を行います。なお、工事では地下水の環境基準に定められた有害物質は使用しません。【対応の方針 176 ページ参照】            地下水の酸性化については、計画路線周辺の上総層群の地層の一部では、長期に渡って空気に触れた場合には酸性化する地盤は存在しますが、本事業では、密閉式シールド工法を採用することにより、地下深部の地盤及び地下水が空気と触れることはほとんどないため、地盤及び地下水が酸性化することはないと考えています。【対応の方針 176 ページ参照】            しかしながら、本事業の実施により生活用水に関して、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、区市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 176 ページ参照】</p>
		昔から井戸水を日常生活に使用している。地下水に影響がないよう調査や工事にあたっては配慮して欲しい。	<p>(国)            工事前に開削部周辺の現況の井戸利用状況調査を行い、上水道の水源として利用されている場合や、上水道がなく井戸水を飲用している場合は、水道法に基づく水質基準項目の調査を行う等必要に応じて適切な対策を講じます。【対応の方針 176 ページ参照】            トンネル工事による水質への影響について、地盤凝固剤を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」に定められた指針に基づいた地下水の水質監視を行います。なお、工事では地下水の環境基準に定められた有害物質は使用しません。【対応の方針 176 ページ参照】            地下水の酸性化については、計画路線周辺の上総層群の一部では、長期に渡って空気に触れた場合には酸性化する地盤は存在しますが、本事業では、密閉式シールド工法を採用することにより、地下深部の地盤及び地下水が空気と触れることはほとんどないため、地盤及び地下水が酸性化することはないと考えています。【対応の方針 176 ページ参照】            しかしながら、本事業の実施により生活用水に関して、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、区市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。            【対応の方針 176 ページ参照】</p>

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	地下水	<p>工事前から観測井などを設置し、地下水の影響に対する観測態勢を整備し、影響が生じた際には、関係機関と連携し必要な対策を実施して欲しい。</p>	<p>(国) 地下水位についてはモニタリング調査を実施し、結果については適切に公表します。【対応の方針 171 ページ参照】 また、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、区市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 171 ページ参照】</p>
		<p>外環では地盤沈下は起きない理由を示して欲しい。</p>	<p>(国) 地盤沈下の予測は、地下水の変動量を現地調査の結果に基づいて作成したモデルにより、三次元浸透流解析手法による数値シミュレーションを行った結果を用いて、圧密理論式により沈下量を予測しています。本事業の実施にあたっては、中央 JCT 及び東八道路 IC、大泉 JCT 及び目白通り IC の開削区間においては、地下水及び地盤沈下対策のために、地下水流動保全工法を採用することにより、道路(地表式又は掘割式、地下式)及び換気所の存在に係る地盤沈下は、建築物の許容最大沈下量 20 mm 以内におさまります。 また、トンネル工事による地盤沈下は、トンネルが地下深部を通るシールド工法により施工し、深層地下水の最大低下量が 13kPa で、現状の土被り圧よりも約 12～13kN/m<sup>2</sup> 応力が増加する程度であるので地盤沈下は生じないと予測されており、環境影響評価書に記載されています。</p>
		<p>地下水については、詳細な調査を実施し、専門家などの意見を聴きながら、進めて欲しい。</p>	<p>(国) 事業実施段階における地下水流動保全工法の具体的な検討にあたっては、他の施工事例を把握し十分参考にするとともに、中央ジャンクション周辺の地質及び地下水位等の詳細な調査や、地下水の流動状況について詳細な分析を行いつつ、長期的な維持管理方法の適用可能性についても検討したうえで、現地の地層状況や現場条件及び施工条件に応じた適切な工法を選定します。【対応の方針 169 ページ参照】 地下水流動保全工法の技術的な検討にあたっては、有識者の意見を聴くとともに、地域のみなさまへの分かりやすい情報提供に努めます。【対応の方針 170 ページ参照】</p>
	環境一般	<p>モニタリングを実施するなど、環境面には配慮が必要である。</p>	<p>(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。 【対応の方針 184 ページ参照】</p>

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	環境一般	住民の健康被害が出た場合の補償について教えて欲しい。	(国、都) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えております。 また、環境基本法第 16 条で「人の健康を保護及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」として定められている環境基準を満足することを確認しています。 (国) 本事業の実施により、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、区市など関係機関と調整し、必要な対策を検討します。
		PM2.5の具体的な対策について明示すべきである。	(国) PM2.5の環境基準の設定については、環境省の「中央環境審議会」に設置された「微小粒子状物質環境基準専門委員会」及び「微小粒子状物質測定手法専門委員会」において検討が進められています。また、東京都においても「大気中微小粒子状物質検討会」において、PM2.5の実態調査や対策について検討を進めております。今後、環境省や東京都における検討状況を踏まえ、適切に対応していきます。【対応の方針 183 ページ参照】
		環境影響評価に必要な調査などが適切に行われていないのではないか。	(国、都) 本事業の環境影響評価は、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。
まちづくり	まちづくり全般	三日月地域の計画線の外側の買い上げについて見解を示して欲しい。	(国) 外環、中央道及び仙川で囲まれた三日月地域については、環境施設帯の設置等による環境対策、蓋掛け部の有効活用等により、現況のコミュニティ、生活環境に生じる影響が極力小さくなるよう検討を行います。あわせて、沿線地域のまちづくりの観点から、住民の意向を十分に聴きつつ、計画的な土地利用が図られるよう検討していきます。 【対応の方針 189 ページ参照】
		三日月地域を災害時の拠点として活用できないか検討して欲しい。	
		三日月地域の具体的な対策を示して欲しい。	

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
まちづくり	まちづくり全般	農地の保全を考えていく必要がある。	(国) 中央ジャンクションの整備により減少する農地への対策については、関係権利者のみなさまや周辺の農地所有者などに対して意向調査を実施し、関係機関の協力を得ながら代替農地の確保、斡旋及び情報提供並びにそれらに関する仕組みづくりの検討などを実施していきます。 【対応の方針 191 ページ参照】
		中央ジャンクションの上部空間を交通情報センターや道の駅の設置や際に救援物質の備蓄など地域にとって有効に活用してほしい。	(国、都) ・中央ジャンクション部の事業実施に伴い、現況のコミュニティに影響が生じる箇所については、分断道路の機能を補完する道路や蓋かけ部の有効活用等により影響を極力小さくするよう事業者ができる限り蓋かけを整備します。蓋かけ部の上部の整備については、設計段階から、地域のみなさまの意見を十分に聴きながら地域特性や区市のまちづくり計画にも配慮し、公園または緑地的な利用が可能となるよう検討し、区市の意向を踏まえ、関係機関等との調整に努めます。事業実施段階における整備主体や整備後の管理主体については、具体的な検討内容を踏まえながら、区市と十分協議します。また、ジャンクション周辺地域の良好なまちづくりの円滑かつ効率的な進捗を図るため、必要に応じて区市のまちづくりの支援や協力を努めていきます。 【対応の方針 187 ページ参照】
		中央ジャンクション上部には、可能な限り蓋かけを行い、検討会の意見を踏まえたまちづくりを地域住民や関係区市などと協議して行って欲しい。	(国) ジャンクション周辺地域などにおいて、健全な市街地の整備を図り、公共の福祉の増進を図るためには、外環の整備に合わせてまちづくりを進めていくことが重要であると考えています。まちづくりを進めるにあたっては、地域のみなさまの意見を聴きながら、地域の歴史・文化を象徴する施設や資源の保全及び活用を図れるよう、区市並びに関係機関と連携していきます。【対応の方針 186 ページ参照】
		周辺地域のまちづくりはもっと地元自治体が積極的に関与すべきである。	(国、都) ジャンクション周辺地域の良好なまちづくりの円滑かつ効率的な進捗を図るため、必要に応じて区市のまちづくりの支援や協力を努めていきます。 【対応の方針 187 ページ参照】
	地域のまちづくりの具体的な対策を示して欲しい。	(国) 吉祥寺通りの分断道路の機能を補完する道路の整備にあたっては、行き止まり道路の状況、周辺的生活道路の状況を把握したうえで、地域のみなさまの意見を聴きながら、区市とともに検討し、それまでの利便性の低下を生じないよう機能確保に努めます。 【対応の方針 189 ページ参照】	
地域分断	三鷹3.4.11を世田谷三鷹線に接続させるなどして、世田谷三鷹線が中央ジャンクションによって分断されていないようにして欲しい。	(国) 吉祥寺通りの分断道路の機能を補完する道路の整備にあたっては、行き止まり道路の状況、周辺的生活道路の状況を把握したうえで、地域のみなさまの意見を聴きながら、区市とともに検討し、それまでの利便性の低下を生じないよう機能確保に努めます。 【対応の方針 189 ページ参照】	



区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
まちづくり	地域分断  三日月地域の生活道路やバス路線を確保して欲しい。	(国) 中央ジャンクション部の事業実施に伴い、三日月地域等の現況のコミュニティに影響が生じる箇所については、環境施設帯などを活用した分断道路の機能を補完する道路を確保します。【対応の方針 190 ページ参照】 また、バスルートである吉祥寺通りや北野中央通り等の分断対策として、バスルートの確保については、現状を十分把握したうえで、区市と一緒に地域のみなさまの意見を聴くとともに、バス事業者など関係機関と協議しながら、機能の確保を検討していきます。【対応の方針 190 ページ参照】
	中央ジャンクションの整備によって地域住民の生活に影響がでないよう生活道路を確保してほしい。	(国) 通学路や生活動線の確保について現状を十分把握し、区市と一緒に地域のみなさまの意見を聴くとともに、関係機関と協議しながら、蓋かけ部を含むジャンクション部の利用などにより機能(通学路及び生活動線)の確保を検討していきます。【対応の方針 190 ページ参照】
	外環の整備の際には、児童が極端に遠回りする必要がないよう通学路を確保して欲しい。	(国) 外環本線については、大深度地下を活用した長大トンネルであり、安全性の確保は、重要であると認識しています。安全性の確保については、平成17年11月に設置した有識者からなる大深度トンネル技術検討委員会における審議などを通じて、トンネルの地震時の安全性や火災発生時の対策などの検討を進めています。【対応の方針 196 ページ参照】 交通事故や火災等の緊急時の対応、構造物の耐震性に関する安全性については、最新の設計基準やトンネルの消火施設や避難通路等の設置について定めた「道路トンネル非常用施設設置基準」など関係する基準を遵守するとともに、火災時の換気施設における対応など、起こりうる様々な状況を想定し、十分検討したうえで避難路などの防災設備など詳細な設計を進めていきます。なお、検討には、国内外の事例や最新の知見も取り入れつつ、関係機関との調整を実施します。【対応の方針 196 ページ参照】 トンネル等の道路構造物の排水等に関する安全性については、各種設計基準に基づき、設計を進めていくとともに、排水性舗装、透水性舗装等の採用による雨水対策についても検討します。
安全・安心	災害・事故時の対応  火災時や異常気象による都市水害などの大深度地下トンネルへの影響の分析解明がされていない。  外環でもタンクローリーのような危険物搭載車両による事故がおきるのではないかと心配である。	(国) 危険物を積載する車両の通行については、道路法第46条及び道路法施行規則第4条の9に基づき、トンネルの長さが5000m以上のトンネルでは通行を禁止又は制限する事ができるとされております。 外環は、トンネルの長さが5000mを超えていることから、全線にわたり火薬類、起爆薬等を積載する車両の通行を禁止又は制限することになると考えており、供用する段階に関係機関との調整を行います。

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
工事中	工事中の交通への影響	工事中における東八道路や環状8号線の渋滞が心配である。	(国) 中央ジャンクションに係る工事用車両については、中央高速に直接乗り入れできるようにし、吉祥寺通りなどの地域の一般道を極力利用しない計画とします。また、一般道を利用する場合には、工事用車両の通行に伴う安全性を十分考慮したうえで、台数、運行ルート、運行時間等について地域のみなさまへ説明するとともに、意見を聴きながら周辺地域への影響が小さくなるよう努めます。 【対応の方針 201 ページ参照】
	工事中の環境への影響	工事中の振動や低周波音の対策をしっかり検討して欲しい。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価を適切に実施し、工事の実施における建設機械の稼働及び工事用車両の走行に係る騒音、振動について予測・評価した結果、整合を図るべき基準等を達成すると考えています。【対応の方針 202 ページ参照】 工事の実施にあたっては、環境保全措置として、工事施工ヤードの仮囲いの実施、排出ガス対策型・低騒音型・低振動型の建設機械を使用することなどにより、さらに環境負荷の低減を図ります。【対応の方針 202 ページ参照】 工事の実施にあたっては、各関係機関と協議を行い、周辺地域への環境影響を極力抑えた工事計画とするとともに、工事の安全を確保したうえで、工事期間の短縮についても検討します。また、地域の住民のみなさまに対しては、工事の内容、方法、期間などについて周知を徹底します。 【対応の方針 202 ページ参照】
	工事中の環境への影響や、工事車両の台数、運行ルート、運行時間等について、住民に十分説明してほしい。	工事中の環境への影響や、工事車両の台数、運行ルート、運行時間等について、住民に十分説明してほしい。	(国) 中央ジャンクションに係る工事用車両については、中央高速に直接乗り入れできるようにし、吉祥寺通りなどの地域の一般道を極力利用しない計画とします。また、一般道を利用する場合には、工事用車両の通行に伴う安全性を十分考慮したうえで、台数、運行ルート、運行時間等について地域のみなさまへ説明するとともに、意見を聴きながら周辺地域への影響が小さくなるよう努めます。 【対応の方針 201 ページ参照】

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
工事中	工事中の安全性	工事車両から子供の安全を確保するために、新たな通学路指定の際には十分注意して欲しい。	(国) 工事中に分断が生じる道路については、切り回し道路の設置等により必要な機能を工事前までに確保します。また、切り回し等の対策の具体化にあたっては、通学路等の状況にも十分に考慮し、地域のみなさまの意見を聴きながら対応します。【対応の方針 201 ページ参照】 工事の実施にあたっては、作業員等の指導・教育の徹底を図るとともに、工事区域を明確化し、通学路等を含めた道路の交通安全対策としてガードフェンス、バリケード等で囲うとともに、工事用車両出入口付近には誘導員を配置するなど、交通安全や円滑な交通の確保に努めます。 【対応の方針 204 ページ参照】
用地補償		計画により移転が必要になった場合は、近くに代替地を確保し、補償も十分に配慮して欲しい。	(国) 出来る限り関係権利者のみなさまの意向に沿えるよう事業化後に事業者による代替地の確保や斡旋など関係機関の協力を得ながら実施し、また、外環計画に伴い移転を余儀なくされる方々には、少しでも早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに生活再建に関する相談や代替地の斡旋、情報提供など十分な支援を行うよう誠意をもって努めてまいります。 【対応の方針 205 ページ参照】
		生活再建救済制度を活用して取得した土地の有効利用をして欲しい。	(国) 生活再建救済制度を活用して取得した土地については、有効利用が図られるよう、地元区市と調整しながら検討していくと考えております。
		相続が発生して農地が物納された場合には、外環事業の代替農地として確保できるよう、財務省とも連携して取り組んでほしい。	(国) 関係権利者のみなさまの意向をできるだけ反映できるよう、関係機関の協力を得ながら代替地の確保、斡旋及び情報提供並びにそれらに関する仕組みづくりの検討などを実施していきます。【対応の方針 206 ページ参照】
		国が農地管理を委託するような仕組みや、市が市民農園として国から借り受けるなど、代替え農地の管理の仕組みを工夫して欲しい。	(国) 関係権利者のみなさまや周辺の農地所有者などに対して意向調査を実施し、関係権利者のみなさまの意向をできるだけ反映できるよう、関係機関の協力を得ながら代替地の確保、斡旋及び情報提供並びにそれらに関する仕組みづくりの検討などを実施していきます。代替地として確保した土地については、区市と調整し、適切な維持管理に努めます。 【対応の方針 206 ページ参照】
		代替地でも農業を続けられるのか教えて欲しい。	

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
用地補償	早い段階から農業者の意見を聴きながら代替農地を確保してほしい。	(国) 中央ジャンクション計画地内農地の代替地については、関係権利者のみなさまや周辺の農地所有者などに対して意向調査を実施し、関係権利者のみなさまの意向をできるだけ反映できるよう、関係機関の協力を得ながら代替地の確保、斡旋及び情報提供並びにそれらに関する仕組みづくりの検討などを実施していきます。【対応の方針 206 ページ参照】 なお、これらの検討の中で生産緑地に関する情報提供についても検討することと考えています。
	ジャンクション周辺で生産緑地が指定解除される場合には、周辺農業従事者への情報提供をしてほしい。	(国) 外環計画に伴い移転を余儀なくされる方々には、少しでも早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに生活再建に関する相談や代替地の斡旋、情報提供など十分な支援を行うよう誠意をもって努めてまいります。【対応の方針 205 ページ参照】 なお、個別の移転先に関しては、事業化以降に実施する個別での補償説明の際に相談させていただければと考えています。
	生産緑地の制限解除は一生に一度だけと言われており、自宅の移転のために制限解除手続きをすることも難しく困っている。公共事業に協力することが移転のきっかけとなっているので、柔軟な対応をしてほしい。	(国) 外環計画に伴い移転を余儀なくされる方々には、少しでも早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに生活再建に関する相談や代替地の斡旋、情報提供など十分な支援を行うよう誠意をもって努め、できる限りお話し合いを通じて用地取得にご理解とご協力を頂きたいと考えております。【対応の方針 205 ページ参照】 早期完成に向けて、できる限りの努力をしてまいります。
	土地収用制度の活用なども視野に入れ、早期完成を目指して欲しい。	(国) 外環計画に伴い移転を余儀なくされる方々には、少しでも早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに生活再建に関する相談や代替地の斡旋、情報提供など十分な支援を行うよう誠意をもって努め、できる限りお話し合いを通じて用地取得にご理解とご協力を頂きたいと考えております。【対応の方針 205 ページ参照】 早期完成に向けて、できる限りの努力をしてまいります。
計画検討の進め方	計画検討全般	<p data-bbox="507 1294 922 1496">環境など必要な調査は継続して実施する必要がある。</p> <p data-bbox="507 1496 922 1697">現在の予測と違った場合の責任の所在を明確にし、常に最悪な状態を予測した計画が必要である。</p> <p data-bbox="507 1697 922 1977">二酸化炭素が増加するのではないかと心配である。</p> <p data-bbox="922 1294 1399 1496">(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施工中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。【対応の方針 212 ページ参照】 本事業の実施により、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、区市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。 【対応の方針 212 ページ参照】</p> <p data-bbox="922 1496 1399 1697">(国) 外環を整備することにより、1都3県で、二酸化炭素排出量が年間約 20～30 万トンの削減が見込まれるなど、環境改善効果があります。 【対応の方針 210 ページ参照】 今後、平成 17 年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果についてとりまとめ次第公表します。</p>

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画検討の進め方	意見反映	(国) 地域課題検討会をはじめ、地域のみなさまから頂いたご意見を踏まえ、「対応の方針」をとりまとめました。今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIの進め方については、区市の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針 216 ページ参照】
	地域課題検討会の内容を計画に反映して欲しい。	(国) 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。【対応の方針 213 ページ参照】
	詳細な計画の検討にあたっては、地域との交流を密にして欲しい。	中央ジャンクションは3区市に跨って位置していることから、3区市に關係する課題等について連携し取り組みます。特に、三日月地域のように2市に関わる課題については、国、都及び三鷹市、調布市と連携し検討していきます。【対応の方針 213 ページ参照】
	今後想定しているPIについて示して欲しい。	事業実施の各段階に事業の概要や用地補償、工事の内容など、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。【対応の方針 213 ページ参照】
	中央ジャンクションでは、關係する3区市合同のPIを実施すべきである。	(国、都) 国土交通省、東京都、沿線区市は、多岐にわたる地域の課題を整理し、その対応の方針を検討するにあたり、地域のみなさんの意見や考え方を一層具体的に取り入れるため、地域課題検討会を順次開催し、頂いた意見は、「対応の方針」を検討するにあたり可能な限り反映しました。 なお、対応の方針とりまとめ後も、各段階ごとに引き続き地域の意見を聴きながら、より具体的な対応について検討します。
	検討が十分なされていないことや対応の方針の説明を行うため、地域課題検討会をもっと継続すべきである。	(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。また、調査の結果については、適切に情報提供をして参ります。【対応の方針 212 ページ参照】 また、本事業の実施により、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響を調査し、区市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。 【対応の方針 212 ページ参照】
予想外のことが判明した時は、速やかに公表し、場合によっては計画の変更・中止も視野に入れて欲しい。		

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解	
計画検討の進め方	情報の提供	住民からの質問に対して、わかりやすい情報提供が必要である。	(国、都) 地域のみなさまに検討状況や事業のスケジュールなどの具体的な情報をわかりやすく、できる限り速やかにお知らせします。【対応の方針 217 ページ参照】 今後、国と都は区市と協力し、地域の状況に即した課題の具体的な対策を検討していくにあたり、より一層、地域のみなさまへわかりやすく丁寧に説明するとともに、類似事業の事例などの見学を行うなど、情報が十分伝わるよう努めていきます。 【対応の方針 217 ページ参照】	
		検討に用いたデータは公表して欲しい。	(国) 外環の計画線の境界を教えてください。	
		外環の計画線の境界を教えてください。	(国) 外環の計画線については、今後現地の状況を把握するための測量や詳細な検討を行うための地質調査を実施し、その結果を踏まえ技術的な検討を実施したのちに、確定します。	
		技術的な課題に対する専門家の方の意見を聴きたい。	(国) 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIの進め方については、区市の意見を聴きながら検討していきます。 【対応の方針 216 ページ参照】 事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。 【対応の方針 216 ページ参照】	
外環ノ2	外環本線が地下方式に変更された経緯、国や地方の財政状況、人口減少などから、地上部街路の計画は中止すべきである。	外環本線と外環ノ2は一体的な議論が必要である。 外環ノ2の議論の場について具体的に記載すべきである。	インターチェンジの交通集中の分散は、既存の道路の拡幅などで対応すべきであり、費用や用地を考えた場合、外環ノ2の計画は納得できない。	(都) 都は、地上部街路について、平成20年3月に「外環の地上部の街路について(検討の進め方)」を公表し、検討の視点と検討のプロセスを明らかにしました。 これに基づき、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめいていく考えです。 検討にあたっては、外環本線について話し合う場とは別に、地上部街路に関する話し合いの場を新たに設け、地元のみなさまとの話し合いを行ってまいります。また、これまで地域課題検討会でいただいたご意見は今後の地上部街路の検討に活かしてまいります。 都は、沿線の各区市の意向を踏まえながら、話し合いの枠組みや、必要性やあり方を検討するためのデータ作成等、地上部街路に関する話し合いについての準備を進め、早期に地元のみなさまとの話し合いが実現できるよう努めてまいります。 【対応の方針 214 ページ参照】

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	環状8号線などの渋滞緩和や渋滞による経済損失などのためにも、外環(関越～東名)を早期に事業化し、実現して欲しい。とくに各高速道路とのジャンクションは、渋滞緩和のためにも必要である。	(国) 外環は、沿線地域をはじめ首都圏全体として、交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等からその必要性は高いと考えています。
	若者の車離れや不況による車の買い控えなどを考えると、なぜ今さら外環が必要なのか疑問である。もう一度必要性から見直すべき。	たとえば、外環を整備することにより、1都3県で、二酸化炭素排出量が年間約20～30万トン、窒素酸化物排出量が約300～400トン、浮遊粒子状物質排出量が約15～20トンの削減が見込まれ、環境改善効果が期待されます。
	将来の子供たちの世代のことを考え、早期に整備し、渋滞のない環境にやさしい地域となるよう期待している。	また、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素18項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えられます。
	大気質など環境破壊へとつながる外環の計画は中止すべきである。	今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による費用対効果や整備効果などについて検証し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。
	経済危機、少子高齢化、地球温暖化などの諸問題を解決を優先すべきであり、外環の計画に反対である。	なお、今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。
	利用者へのアンケートなど国民の声を聴きながら、外環の建設の是非を判断していくべきである。	
	経済効果の小さい外環は必要ない。	
	国や地方の財政状況、人口減少などから、計画の必要性について再考すべきである。	
	外環の整備により、一般道路を通行している通過交通が減少し、沿線の生活道路が本来の機能を発揮できるよう早期に整備すべきである。	
	利用状況を踏まえて、弾力的な料金設定を行い、環状道路の機能を十分発揮するよう努めるべきである。	
貴重な財源は、外環よりも福祉や医療などに使うべきである。		
外環の必要性に疑問がある。		
現在の経済状況や雇用状況を考慮し、早急に国幹会議を開催し、早期に着工して欲しい。		

区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	<p>閑静な自然と調和した武蔵野市の街並みを破壊しないため、環状8号線の地下を活用するべき。</p>	<p>(国、都) 東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)(以下、「外環」という。)について、計画の初期段階から幅広く意見を聴きながら検討を行ってきました。 構想段階では、平成13年に「計画のたたき台」、平成15年に「方針」を公表し、PI外環沿線協議会等様々な場を活用して、幅広く意見を聴きながら、その必要性等の検討を行ってきました。その検討を踏まえ、平成17年には外環の整備による首都圏の交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等から、沿線地域をはじめ首都圏全体として、外環の必要性は高いと判断し、構想段階を終了しました。 次の計画段階では、計画概念図を公表し、外環整備に伴う地域環境への影響や対策について、より詳細な検討を行い、東京都知事が平成19年4月に道路構造を高架方式から地下方式に都市計画を変更しており、現計画が妥当と考えております。</p>
	<p>平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計により、費用対効果や整備効果を検証し、計画を再検討すべき。</p>	<p>(国) 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による費用対効果や整備効果の検討や外環開通後の効果の調査結果などについて、とりまとめ次第公表し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。【対応の方針209ページ参照】</p>
	<p>平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による、費用対効果を示して欲しい。</p>	
	<p>東八道路インターチェンジから関越方向に向かう際に、中央ジャンクション内でUターンする構造はやめて欲しい。</p>	<p>(国) ジャンクション構造については、安全で円滑な交通を確保するための道路構造に関する技術的基準(道路構造令)を遵守するよう設計していきます。 供用にあたっては、利用者へのわかりやすい情報提供の方法などについて検討するものと考えております。</p>
	<p>外環よりも電車などの公共交通にシフトすることを考えるべきである。</p>	<p>(国、都) 渋滞緩和の対策として、道路整備だけでなく、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通を実現するTDM(交通需要マネジメント)施策も重要と考えています。</p>
	<p>ロードプライシングなどの施策も検討し、都心部への交通の流入を減少させるべき。</p>	<p>自動車の効率的利用や公共交通への転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、交通需要の調整を図ることにより、道路交通混雑の緩和を図る取り組みも進めています。</p>
	<p>経済活性化の整備効果も示して欲しい。</p>	<p>(国) 外環(関越道～東名高速間)のもたらす経済効果は、走行時間の短縮や走行経費の節約、交通事故の減少など年間約3,000億円と見込んでいます。 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果についてとりまとめ次第公表します。</p>



区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	国内や海外の環状道路の整備効果や影響を示して欲しい。	(国) 本国内における環状道路の整備効果については、環状道路の開通前後に実測調査を行い、その結果を基に周辺道路の交通量の変化や渋滞緩和などの整備効果や影響を検証し、公表しています。 欧米諸国等海外の環状道路の整備効果については、今後把握し、必要に応じて、適宜公表してまいります。
その他	「対応の方針(素案)」は様々な問題があり、認められない。	(国、都) 地域課題検討会をはじめ、地域のみなさまから頂いたご意見を踏まえ、「対応の方針(素案)」を平成21年1月に公表しました。さらに同年2月末までホームページなどを活用し広くお聴きしたご意見を踏まえ、「対応の方針」をとりまとめました 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。
	横浜から東京多摩地域へのアクセスが悪いので、改善して欲しい。	(国) 首都圏においては、東京外かく環状道路や首都圏中央連絡自動車道など3環状道路の整備を進めております。3環状道路の整備とあわせて、関連道路の整備についても関係機関との調整を進めて参りたいと考えております。
	都市計画変更の際に区市から出された意見も反映して欲しい。	(国、都) 都市計画変更の際に沿線区市から出された意見の見解については、可能な限り「対応の方針」に反映しております。今後も事業の各段階で、必要に応じ、区市の意見を踏まえ、検討を進めてまいります。
	住民の意見を聴きながら、環境対策などを検討していることは高く評価する。	(国) 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。【対応の方針 216 ページ参照】 事業化後に事業の概要や用地補償、工事の内容など各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地下水・交通問題等の課題毎に地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。
	専門家を含めた検討の場を設置して欲しい。	【対応の方針 217 ページ参照】

#### (4) 武蔵野市地域

武蔵野市地域について頂いた意見の概要と、国土交通省と東京都の見解をお示しします。

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
交通	地区交通	外環に伴って発生する通過交通などによる交通トラブルを解消し、高齢者、子供に優しい都市とする必要がある。	(国) 生活道路への通過交通の進入に対する対策として、生活道路における、速度抑制や自転車・歩行空間の確保のための整備が必要となった場合には総合的な対策を実施できる「くらしのみちゾーン」等の事業制度の情報提供など、武蔵野市と連携し適切な役割分担のもと、通過交通の流入制限等の措置について検討を進めていきます。 「くらしのみちゾーン」事業制度： 外周を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区等において一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・自転車優先とするなど交通安全の確保と生活環境の質の向上を図る取り組みに対し、その計画策定費や事業費の一部について補助する制度。【対応の方針 230 ページ参照】
		生活道路に通過交通が入り込み、生活に影響が出るのではないか。	(国) 三鷹・上連雀地区で実施された事例では、地区内の流入交通量約 47%の減少、ハンプ設置による自動車走行速度の減少、交通事故数が年間31件から14件へと減少(ハンプの設置、歩道の拡幅・整備、センターラインの除去を行った道路の事故件数)といった効果が見られました。
		くらしのみちゾーンは効果がないのではないか。	(国) 女子大通りや吉祥寺通り等へ進入する車両による交通環境への影響については、事業の進捗に合わせ、沿線区市、関係機関と協力のもと、現地の状況の把握、青梅街道インターチェンジ周辺の交通分析、将来の土地利用動向など様々な視点を踏まえ、交差点改良や右左折レーンの設置などの円滑な交通処理が行えるような具体的な対策について地域のみなさまの意見を十分聴きながら検討し、適切な役割分担のもと進めていきます。【対応の方針 234 ページ参照】 さらに、青梅街道インターチェンジの交差点の設計にあたっては、交通実態を考慮し、適切に実施していきます。【対応の方針 234 ページ参照】
	幹線交通	武蔵野の地域特有の交通課題に対する対策を示して欲しい。	(都) 外環の高速道路としての機能を最大限に発揮することに加え、周辺生活道路への通過交通の流入を極力抑えるためには、外環の完成を見据え、都市計画道路ネットワークを計画的に整備していく必要があります。【対応の方針 234 ページ参照】 東京都では、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、概ね10年間で優先的に整備すべき路線を選定し、事業化計画を策定しています。【対応の方針 234 ページ参照】 しかしながら、武蔵野市の東部地域における都市計画道路については、要検討路線である外環/2の検討に際し、概成の武3・4・11号線(女子大通り)などの拡幅を含め、周辺道路整備のあり方について検討し、必要な対策を進めるよう努めてまいります。【対応の方針 234 ページ参照】
		外環よりも女子大通りや吉祥寺通りの拡幅などを先行して実施すべきである。	

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	大気質	SPMの除去装置の能力や維持管理などについて、しっかり検討が必要である。	(国) 換気塔からトンネル内の空気を外に放出する前に浮遊粒子状物質を含む煤じんを極力除去できる除じん装置(電気集塵機、もしくは除じんフィルター)を換気所に設置します。 【対応の方針 243 ページ参照】 また、換気所の処理能力や維持管理の方法、故障時の対応等については、設計時において最新の事例も考慮しながら、適切に対応できるよう検討していきます。 【対応の方針 243 ページ参照】
		脱硝装置の導入を決めて欲しい。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における青梅街道インターチェンジ周辺の大気質や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 236 ページ参照】 しかしながら、事業実施段階においては、供用直前の青梅街道インターチェンジ周辺、換気所周辺の大気質の環境基準達成状況や短期的濃度について十分把握するとともに、周辺の建物や地形の状況も考慮して窒素酸化物及び浮遊粒子状物質(SPM)の削減技術の開発動向等を踏まえ、最新技術の適用について検討し、関係機関と連携して、適切な措置を講じます。【対応の方針 236 ページ参照】 なお、窒素酸化物等の除去装置の換気所への適用にあたっては、既に一部で稼働している低濃度脱硝装置の性能を把握し、環境負荷の低減効果を確認し、検討します。 【対応の方針 237 ページ参照】
		大気質への影響に対する懸念が解決していない。	(国) 大気質への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における青梅街道インターチェンジ周辺の大気質や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 236 ページ参照】 なお、予測に際しては、季節変動を見込んでいます。
		大気への予測には季節変動は考慮されているのか教えて欲しい。	本事業の実施により、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、武蔵野市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 236 ページ参照】

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	大気質	光化学スモッグが発生するのではないか。	<p>(国)</p> <p>自動車や工場などから排出される窒素酸化物と炭化水素が、太陽の強い紫外線を受けると光化学反応を起こし、オゾンなどの光化学オキシダントを発生させます。光化学スモッグは、光化学オキシダントの濃度が高くなった状態をいいます。</p> <p>近年、東京都をはじめとする首都圏では、光化学オキシダントについては濃度が上昇し、高濃度となる頻度が増加しています。</p> <p>光化学オキシダント濃度上昇の要因としては、日射量などの気象要素の変動、炭化水素組成変化の影響、原因物質の炭化水素・窒素酸化物の濃度変化との関係、東アジアなどからの広域移流などが考えられますが、その原因は明確ではなかったことから、東京都において、「光化学オキシダント対策検討会」を設置し、平成17年2月に検討結果を以下のとおりとりまとめていると聞いています。</p> <p>光化学オキシダント濃度の上昇要因は、気象要素としては、日射量との相関が高い。</p> <p>原因物質については、窒素酸化物濃度に対して相対的に非メタン炭化水素の濃度の比率が高くなると、高濃度オキシダントが出現しやすい。</p> <p>最近になって、自動車公害対策の進展などにより窒素酸化物の濃度は低下してきたが、非メタン炭化水素の削減がこれに追いつかず、相対的に非メタン炭化水素の濃度の低下率が小さい。そのため平成8年以降、窒素酸化物の濃度に対する非メタン炭化水素の濃度の比率が上昇する傾向がみられ、このことも近年の高濃度オキシダントの出現の一因となっていることが推測される。</p> <p>高濃度の光化学オキシダントの出現日数を効果的に縮小するためには、窒素酸化物濃度の低下に加え、非メタン炭化水素の濃度を窒素酸化物の低下率以上に低減される必要がある。</p> <p>今後の施策として、非メタン炭化水素などの揮発性有機化合物の排出削減について提言がとりまとめられたところです。</p> <p>なお、外環の整備による交通円滑化により、東京都市圏として窒素酸化物の削減につながるかと考えております。</p>
	地下水	地下水のシミュレーションに用いた降水量のデータは昭和53年から平成16年までのものであり、近年の局地的な大雨のデータが考慮されておらず、無効である。	<p>(国)</p> <p>環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、水循環の予測及び評価を適切に実施しております。地下水位の予測は、地下水位及び水圧の変動量を三次元浸透流解析により行っています。予測の条件は、過去27年間(1978年～2004年)のアメダスデータの平均値を用いて特異な条件とならないように設定しています。なお、解析結果の再現性の確認には、周辺地下水位のデータを用いており、環境影響評価書に記載されています。</p>

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	地下水	地下でトンネル工事を行うのに、地下水に影響がないとは考えられない。	(国) 地下水水位について、地下水流動保全工法を各開削区間でを行うことによる対策効果を三次元浸透流解析により検討しました。その結果、浅層地下水の水位の変化量は、地下水流動保全工法を実施することにより 0.1m 未満となり、影響は小さいと考えられます。また、深層地下水の水圧低下量は最大で約 1 ~ 7kPa となり影響は小さいと考えられます。トンネル工事による水質への影響について、地盤凝固剤を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」に定められた指針に基づいた地下水の水質監視を行います。なお、工事では地下水の環境基準に定められた有害物質は使用しません。【対応の方針 250 ページ参照】
		昔から井戸水を日常生活に使用している。地下水に影響がないよう調査や工事にあたっては配慮して欲しい。	地下水の酸性化については、計画路線周辺の上総層群の地層の一部では、長期に渡って空気に触れた場合には酸性化する地盤は存在しますが、本事業では、密閉式シールド工法を採用することにより、地下深部の地盤及び地下水が空気と触れることはほとんどないため、地盤及び地下水が酸性化することはないと考えています。【対応の方針 250 ページ参照】 しかしながら、本事業の実施により生活用水に関して、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、武蔵野市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 250 ページ参照】
		他事業では、トンネル工事により漏水したと聞いており、外環でも同様のことが発生するのではないか。	(国) トンネル部については、シールド工法を採用します。シールド工法は、トンネルを掘削した直後にセグメントと呼ばれる部材により露出した地盤を覆い、セグメントと地盤の間には遮水性のある裏込材を充填します。【対応の方針 247 ページ参照】 最近では、裏込め注入材とセグメント継手部止水シールド材等の技術進歩により、ほとんど漏水のないシールドトンネルが数多く施工されています。【対応の方針 249 ページ参照】
		外環では地盤沈下は起きない理由を示して欲しい。	(国) 地盤沈下の予測は、地下水の変動量を現地調査の結果に基づいて作成したモデルにより、三次元浸透流解析手法による数値シミュレーションを行った結果を用いて、圧密理論式により沈下量を予測しています。本事業の実施にあたっては、中央 JCT 及び東八道路 IC、大泉 JCT 及び目白通り IC の開削区間においては、地下水及び地盤沈下対策のために、地下水流動保全工法を採用することにより、道路(地表式又は掘割式、地下式)及び換気所の存在に係る地盤沈下は、建築物の許容最大沈下量 20 mm 以内におさまります。また、トンネル工事による地盤沈下は、トンネルが地下深部を通るシールド工法により施工し、深層地下水の最大低下量が 13kPa で、現状の土被り圧よりも約 12 ~ 13kN/m <sup>2</sup> 応力が増加する程度であるので地盤沈下は生じないと予測されており、環境影響評価書に記載されています。

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	地下水	水質のアルカリ化や六価クロムの発生が心配である。	(国) トンネル工事による水質への影響について、地盤凝固剤を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」に定められた指針に基づいた地下水の水質監視を行います。なお、工事では地下水の環境基準に定められた有害物質は使用しません。【対応の方針 250 ページ参照】 しかしながら、本事業の実施により生活用水に関して、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、武蔵野市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。 【対応の方針 250 ページ参照】
	環境一般	モニタリングを実施するなど、環境面には配慮が必要である。	(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。【対応の方針 251 ページ参照】
		地下水など結果が不確実なものは明示すべきである。	
		PM2.5などの問題は、国土交通省だけでは対応できないのではないかと。	(国) PM2.5の環境基準の設定については、環境省の「中央環境審議会」に設置された「微小粒子状物質環境基準専門委員会」及び「微小粒子状物質測定手法専門委員会」において検討が進められています。また、東京都においても「大気中微小粒子状物質検討会」において、PM2.5の実態調査や対策について検討を進めております。今後、環境省や東京都における検討状況を踏まえ、適切に対応していきます。【対応の方針 237 ページ参照】
		PM2.5の具体的な対策について明示すべきである。	
		住民の健康被害が出た場合の補償について教えて欲しい。	(国、都) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えております。 また、環境基本法第 16 条で「人の健康を保護及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」として定められている環境基準を満足することを確認しています。
環境の観測データが少ないのではないかと。	(国) 本事業の実施により、現段階で予測し得なかった環境上の著しい影響が生じた場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、武蔵野市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針ページ 251 参照】		

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	環境一般	環境影響評価に必要な調査などが適切に行われていないのではないか	(国、都) 本事業の環境影響評価は、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。
安全・安心	交通安全・治安	青梅街道インターチェンジ周辺の安全に配慮した計画でなければ絶対に賛成できない。	(国) 青梅街道インターチェンジ周辺の生活道路に進入する通過交通に対する、ランプや標識の設置などの対策については、事業の進捗に合わせ、地域のみなさまの意見を聴きながら練馬区等関係機関と協力のもと検討を進め、適切な役割分担のもと進めていきます。【対応の方針 329 ページ参照】
	災害・事故時の対応	火災時や異常気象による都市水害などの大深度地下トンネルへの影響の分析説明がされていない。	(国) 外環本線については、大深度地下を活用した長大トンネルであり、安全性の確保は、重要であると認識しています。安全性の確保については、平成17年11月に設置した有識者からなる大深度トンネル技術検討委員会における審議などを通じて、トンネルの地震時の安全性や火災発生時の対策などの検討を進めています。【対応の方針 253 ページ参照】 交通事故や火災等の緊急時の対応、構造物の耐震性に関する安全性については、最新の設計基準やトンネルの消火施設や避難通路等の設置について定めた「道路トンネル非常用施設設置基準」など関係する基準を遵守するとともに、火災時の換気施設においての対応など、起こりうる様々な状況を想定し、十分検討したうえで避難路などの防災設備など詳細な設計を進めていきます。なお、検討には、国内外の事例や最新の知見も取り入れつつ、関係機関との調整を実施します。【対応の方針 253 ページ参照】 トンネル等の道路構造物の排水等に関する安全性については、各種設計基準に基づき、設計を進めます。
		地震時の安全性に疑問がある。	(国) 外環本線については、大深度地下を活用した長大トンネルであり、安全性の確保は、重要であると認識しています。安全性の確保については、平成17年11月に設置した有識者からなる大深度トンネル技術検討委員会における審議などを通じて、トンネルの地震時の安全性や火災発生時の対策などの検討を進めています。【対応の方針 253 ページ参照】 高架構造物を採用するランプについては、阪神・淡路大震災等の地震を想定した設計基準である道路橋示方書に基づき、設計を行います。これにより高架構造のランプの耐震性を確保します。

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
安全・安心	災害・事故時の対応	外環でもタンクローリーのような危険物搭載車両による事故がおきるのではないかと心配である。	(国) 危険物を積載する車両の通行については、道路法第46条及び道路法施行規則第4条の9に基づき、トンネルの長さが5000m以上のトンネルでは通行を禁止又は制限する事ができるとされています。 外環は、トンネルの長さが5000mを超えていることから、全線にわたり火薬類、起爆薬等を積載する車両の通行を禁止又は制限することになると考えており、供用する段階に関係機関との調整を行います。
工事中	工事中の環境への影響	工事中の振動や低周波音の対策をしっかり検討して欲しい。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価を適切に実施し、工事の実施における建設機械の稼働及び工事用車両の走行に係る、騒音、振動について予測・評価した結果、整合を図るべき基準等を達成すると考えています。【対応の方針 257 ページ参照】 工事の実施にあたっては、環境保全措置として、工事施工ヤードの仮囲いの実施、排出ガス対策型・低騒音型・低振動型の建設機械を使用することなどにより、さらに環境負荷の低減を図ります。【対応の方針 257 ページ参照】
		工事中の環境への影響や、工事車両の台数、運行ルート、運行時間等について、住民に十分説明してほしい。	(国) 中央ジャンクション、東八道路インターチェンジに係る工事用車両については、中央道に直接乗り入れできるようにし、地域の一般道を極力利用しない計画とします。また、青梅街道インターチェンジに係る工事用車両については、青梅街道を利用する計画とします。工事用車両の通行に伴う安全性を十分考慮したうえで、台数、運行ルート、運行時間等について地域のみなさまへ説明するとともに、意見を聴きながら周辺地域への影響が小さくなるよう努めます。【対応の方針 256 ページ参照】
計画検討の進め方	計画検討全般	ボーリング本数が極端に少なく、現在のシミュレーションは意味がなく、設計前にやり直しが必要である。	(国、都) 水循環の予測にあたっては、現地で実施した64本(浅層46箇所、深層18箇所)のボーリング調査の他に、「東京都地盤地質柱状図集」(平成12年 東京都土木技術研究所)等の既存資料により、1,000本以上のボーリング、井戸等のデータを使用しており、データ量は十分であると考えており、環境影響評価書に記載しています。 なお、今後、詳細な検討を実施する際に、必要な地質調査や井戸調査など詳細な調査を実施していきます。



区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画検討の進め方	計画検討全般	<p>環境など必要な調査は継続して実施する必要がある。</p> <p>現在の予測と違った場合の責任の所在を明確にし、常に最悪な状態を予測した計画が必要である。</p>	<p>(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。【対応の方針 251 ページ参照】</p> <p>本事業の実施により、現段階で予測し得なかった環境上の著しい影響が生じた場合は、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、武蔵野市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 251 ページ参照】</p>
	意見反映	<p>詳細な計画の検討にあたっては、地域との交流を密にして欲しい。</p> <p>今後想定しているPIについて示して欲しい。</p> <p>具体的な検討を行う際は、出来る限り複数案を提示して、検討を行うべきである。</p> <p>地域課題検討会の内容を計画に反映して欲しい。</p> <p>検討が十分なされていないことや対応の方針の説明を行うため、地域課題検討会をもっと継続すべきである。</p>	<p>(国) 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIの進め方については、武蔵野市の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針 263 ページ参照】</p> <p>事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。【対応の方針 263 ページ参照】</p> <p>(国) 検討会をはじめ、地域のみなさまから頂いたご意見を踏まえ、「対応の方針」をとりまとめました。今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIの進め方については、武蔵野市の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針 263 ページ参照】</p> <p>(国、都) 国土交通省、東京都、沿線区市は、多岐にわたる地域の課題を整理し、その対応の方針を検討するにあたり、地域のみなさんの意見や考え方を一層具体的に取り入れるため、地域課題検討会を順次開催し、頂いた意見は、「対応の方針」を検討するにあたり可能な限り反映しました。 なお、対応の方針とりまとめ後も、各段階ごとに引き続き地域の意見を聴きながら、より具体的な対応について検討します。</p>

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画検討の進め方	意見反映	予想外のことが判明した時は、速やかに公表し、場合によっては計画の変更・中止も視野に入れて欲しい。	(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。【対応の方針 251 ページ参照】 本事業の実施により、現段階で予測し得なかった環境上の著しい影響が生じた場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、武蔵野市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 251 ページ参照】
	情報の提供	住民からの質問に対して、わかりやすい情報提供が必要である。	(国、都) 地域のみなさまに検討状況や事業のスケジュールなどの具体的な情報をわかりやすく、できる限り速やかにお知らせします。【対応の方針 264 ページ参照】 今後、国と都は武蔵野市と協力し、地域の状況に即した課題の具体的な対策を検討していくにあたり、より一層、地域のみなさまへわかりやすく丁寧に説明するとともに、類似事業の事例などの見学を行うなど、情報が十分伝わるよう努めていきます。【対応の方針 264 ページ参照】
外環ノ2		外環本線が地下方式に変更された経緯、国や地方の財政状況、人口減少などから、地上部街路の計画は中止すべきである。	(都) 都は、地上部街路について、平成20年3月に「外環の地上部の街路について(検討の進め方)」を公表し、検討の視点と検討のプロセスを明らかにしました。 これに基づき、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめていく考えです。 検討にあたっては、外環本線について話し合う場とは別に、地上部街路に関する話し合いの場を新たに設け、地元のみなさまとの話し合いを行ってまいります。また、これまで地域課題検討会でいただいたご意見は今後の地上部街路の検討に活かしてまいります。 都は、沿線の各区市の意向を踏まえながら、話し合いの枠組みや、必要性やあり方を検討するためのデータ作成等、地上部街路に関する話し合いについての準備を進め、早期に地元のみなさまとの話し合いが実現できるよう努めてまいります。 【対応の方針 265 ページ参照】
		外環本線と外環ノ2は一体的な議論が必要である。 外環ノ2の議論の場について具体的に記載すべきである。	
		外環ノ2における地域への影響も説明すべきである。	
		地域課題検討会の意見を「外環ノ2」の検討会に引き継ぐため、意見を資料化してほしい	
		外環ノ2に対する国の見解を示して欲しい。	
			(国) 外環計画のこれまでの経緯を踏まえ、外環ノ2の話し合いが行われる際には、話し合いに参加し、必要な協力を実施します。 【対応の方針 266 ページ参照】

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	<p>環状8号線などの渋滞緩和や渋滞による経済損失などのためにも、外環(関越～東名)を早期に事業化し、実現して欲しい。とくに各高速道路とのジャンクションは、渋滞緩和のためにも必要である。</p> <p>若者の車離れや不況による車の買い控えなどを考えると、なぜ今さら外環が必要なのか疑問である。もう一度必要性から見直すべき。</p> <p>大気質など環境破壊へとつながる外環の計画は中止すべきである。</p> <p>経済危機、少子高齢化、地球温暖化などの諸問題を解決を優先すべきであり、外環の計画に反対である。</p> <p>利用者へのアンケートなど国民の声を聴きながら、外環の建設の是非を判断していくべきである。</p> <p>国や地方の財政状況、人口減少などから、計画の必要性について再考すべきである。</p> <p>外環の整備により、一般道路を通行している通過交通が減少し、沿線の生活道路が本来の機能を発揮できるよう早期に整備すべきである。</p> <p>利用状況を踏まえて、弾力的な料金設定を行い、環状道路の機能を十分発揮するよう努めるべきである。</p> <p>貴重な財源は、外環よりも福祉や医療などに使うべきである。</p> <p>外環の必要性に疑問がある。</p> <p>現在の経済状況や雇用状況を考慮し、早急に国幹会議を開催し、早期に着工して欲しい。</p>	<p>(国)</p> <p>外環は、沿線地域をはじめ首都圏全体として、交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等からその必要性は高いと考えています。</p> <p>たとえば、外環を整備することにより、1都3県で、二酸化炭素排出量が年間約 20～30万トン、窒素酸化物排出量が約 300～400トン、浮遊粒子状物質排出量が約 15～20トンの削減が見込まれ、環境改善効果が期待されます。</p> <p>また、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えられます。</p> <p>今後、平成 17 年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による費用対効果や整備効果などについて検証し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。</p> <p>なお、今後は、詳細な検討の各段階で、引き続き P1 の手法を取り入れ地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。</p>

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	<p>閑静な自然と調和した武蔵野市の街並みを破壊しないため、環状8号線の地下を活用すべき。</p>	<p>(国、都)          東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)(以下、「外環」という。)について、計画の初期段階から幅広く意見を聴きながら検討を行ってきました。          構想段階では、平成13年に「計画のたたき台」、平成15年に「方針」を公表し、PI外環沿線協議会等様々な場を活用して、幅広く意見を聴きながら、その必要性等の検討を行ってきました。その検討を踏まえ、平成17年には外環の整備による首都圏の交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等から、沿線地域をはじめ首都圏全体として、外環の必要性は高いと判断し、構想段階を終了しました。          次の計画段階では、計画概念図を公表し、外環整備に伴う地域環境への影響や対策について、より詳細な検討を行い、東京都知事が平成19年4月に道路構造を高架方式から地下方式に都市計画を変更しており、現計画が妥当と考えております。          外環のルートについては、昭和41年の都市計画において、地形や技術的基準等の条件を勘案して検討し、決定されております。          現在の計画は昭和41年に都市計画決定されたルートを基本としていますが、これは長年権利制限をかけ、現在のルートでいずれは外環ができることを前提に生活がなされており、土地の買い取り要望もあること、現在の土地利用の状況、既存の高速道路との接続の構造上、仮に位置を変更したとしても新たな計画の位置で同じような影響が生じると考えられることなどを考慮し、昭和41年の都市計画のルートを基本とすることが妥当と考え、現在のルートを基本としています。</p>
	<p>平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計により、費用対効果や整備効果を検証し、計画を再検討すべき。</p>	<p>(国)          今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による費用対効果や整備効果などについて、とりまとまり次第公表し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。【対応の方針 260 ページ参照】</p>
	<p>平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による、費用対効果を示して欲しい。</p>	

区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	シールド工法の管理について教えて欲しい。	(国) シールド工法により工事を進めていくうえでの管理として、現場計測管理があります。現場計測管理は、シールド工事に伴う地盤の挙動、既設構造物に挙動を直接現場において計測し、解析などで想定して状況が再現されるかどうかを確認しながら工事を進める管理です。 また、現場計測管理を行うにあたり、まず行うことは管理の指標となる基準値を設定することです。基準値については、管理者と協議のうえ、許容値を定める必要があるため、今後は、各管理者と協議を行うものと考えています。
	外環よりも電車などの公共交通にシフトすることを考えるべきである。	(国、都) 渋滞緩和の対策として、道路整備だけでなく、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通を実現するTDM(交通需要マネジメント)施策も重要と考えています。
	ロードプライシングなどの施策も検討し、都心部への交通の流入を減少させるべき。	自動車の効率的利用や公共交通への転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、交通需要の調整を図ることにより、道路交通混雑の緩和を図る取り組みも進めています。
	「大深度地下利用技術指針・同解説」の2つのトンネル間に、原則として1D(トンネル直径)以上の離隔距離をとらなければならないとあるが外環では確保されていないのではないか。	(国) 「大深度地下利用技術指針・同解説」では、「離隔が0.5未満となる場合には詳細な技術的検討を行わなければならない。」と記載されています。 しかし、外環本線での施工条件と記載されている条件が整合しない項目もあり、また、大深度地下における近接施工事例が少ないことから、今後、詳細な技術検討を行うと考えております。
	経済活性化の整備効果も示して欲しい。	(国) 外環(関越道～東名高速間)のもたらす経済効果は、走行時間の短縮や走行経費の節約、交通事故の減少など年間約3,000億円と見込んでいます。 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果についてとりまとめ次第公表します。
	国内や海外の環状道路の整備効果や影響を示して欲しい。	(国) 本国内における環状道路の整備効果については、環状道路の開通前後に実測調査を行い、その結果を基に周辺道路の交通量の変化や渋滞緩和などの整備効果や影響を検証し、公表しています。 欧米諸国等海外の環状道路の整備効果については、今後把握し、必要に応じて、適宜公表してまいります。

区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
その他	「対応の方針(素案)」は様々な問題があり、認められない。	(国、都) 地域課題検討会をはじめ、地域のみなさまから頂いたご意見を踏まえ、「対応の方針(素案)」を平成21年1月に公表しました。さらに同年2月末までホームページなどを活用し広くお聴きしたご意見を踏まえ、「対応の方針」をとりまとめました。 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。
	都市計画変更の際に区市から出された意見も反映して欲しい。	(国、都) 都市計画変更の際に沿線区市から出された意見の見解については、可能な限り「対応の方針」に反映しております。今後も事業の各段階で、必要に応じ、区市の意見を踏まえ、検討を進めてまいります。
	住民の意見を聴きながら、環境対策などを検討していることは高く評価する。	(国) 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIの進め方については、武蔵野市の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針 263 ページ参照】
	専門家によるチェックを受けるべき。	事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。 【対応の方針 263 ページ参照】

## (5) 杉並区地域

杉並区地域について頂いた意見の概要と、国土交通省と東京都の見解をお示しします。

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
交通	地区交通	現在でも狭い道路にバスが往来しているのに、さらに渋滞が悪化する可能性のある、青梅街道インターチェンジは必要ない。	(国、都) 青梅街道インターチェンジは周辺にインターチェンジがないことから、インターチェンジを設置することにより広域的な利便性の向上が見込まれます。また、関越道の練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散し、生活道路に入り込む交通が排除されるなどの効果も見込まれます。【対応の方針 331 ページ参照】 外環整備に伴う周辺道路の交通への影響などについて具体的に検討するため将来交通量推計を行っています。青梅街道インターチェンジ周辺の主要道路の将来交通量は、現況値に対し、ほとんど変化なし、もしくは減少するものと見込んでいますが、青梅街道インターチェンジ周辺における渋滞等の交通環境への影響については、事業の進捗に合わせ、沿線区市、関係機関と協力のもと、現地の状況の把握、インターチェンジ周辺の交通分析、将来の土地利用動向など様々な視点を踏まえ、交差点改良や右左折レーンの設置などの円滑な交通の処理が行えるような具体的な対策について地域のみなさまの意見を十分聴きながら検討し、適切な役割分担のもと進めていきます。 【対応の方針 281、280 ページ参照】
		外環に伴って発生する通過交通などによる交通トラブルを解消し、高齢者、子供に優しい都市とする必要がある。	(国) 生活道路への通過交通の進入に対する対策として、生活道路における、速度抑制や自転車・歩行空間の確保のためのハンプ・狭さく等の設置や歩行空間のバリアフリー化などの整備が必要となった場合には総合的な対策を実施できる「くらしのみちゾーン」等の事業制度の情報提供など、杉並区と連携し適切な役割分担のもと、通過交通の流入制限等の措置について検討を進めていきます。 【対応の方針 276 ページ参照】
環境	大気質	SPMの除去装置の能力や維持管理などについて、しっかり検討が必要である。	(国) 換気塔からトンネル内の空気を外に放出する前に浮遊粒子状物質(SPM)を含む煤じんを極力除去できる除じん装置(電気集塵機、もしくは除じんフィルター)を換気所に設置します。【対応の方針 290 ページ参照】 また、換気所の処理能力や維持管理の方法、故障時の対応等については、設計時において最新の事例も考慮しながら、適切に対応できるよう検討していきます。 【対応の方針 290 ページ参照】

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	大気質	大気質への影響に対する懸念が解決していない。	(国) 大気質への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における青梅街道インターチェンジ周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 283 ページ参照】 本事業の実施により、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、杉並区など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 283 ページ参照】
	地下水	地下水流動保全工法による地下水位が保全される根拠を示すべき。	(国) 地下水流動保全工法を各開削区間で行うことによる対策効果を三次元浸透流解析により検討しました。その結果、浅層地下水の水位の変化量は、地下水流動保全工法を実施することにより 0.1m 未満となり、影響は小さいと考えられます。また、深層地下水の水圧低下量は最大で約 1～7kPa となり影響は小さいと考えられ、環境影響評価書に記載されています。
		昔から井戸水を日常生活に使用している。地下水に影響がないよう調査や工事にあたっては配慮して欲しい。	(国) 工事前に開削部周辺の現況の井戸利用状況調査を行い、上水道の水源として利用されている場合や、上水道がなく井戸水を飲用している場合は、水道法に基づく水質基準項目の調査を行う等必要に応じて適切な対策を講じます。【対応の方針 301 ページ参照】 トンネル工事による水質への影響について、地盤凝固剤を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」に定められた指針に基づいた地下水の水質監視を行います。なお、工事では地下水の環境基準に定められた有害物質は使用しません。【対応の方針 301 ページ参照】 地下水の酸性化については、計画路線周辺の上総層群の地層の一部では、長期に渡って空気に触れた場合には酸性化する地盤は存在しますが、本事業では、密閉式シールド工法を採用することにより、地下深部の地盤及び地下水が空気と触れることはほとんどないため、地盤及び地下水が酸性化することはないと考えています。【対応の方針 301 ページ参照】 しかしながら、本事業の実施により生活用水に関して、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、杉並区など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 301 ページ参照】



区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	地下水	<p>地下でトンネル工事を行うのに、地下水に影響がないとは考えられない。</p>	<p>(国)            地下水位については、地下水流動保全工法を各開削区間で行うことによる対策効果を三次元浸透流解析により検討しました。その結果、浅層地下水の水位の変化量は、地下水流動保全工法を実施することにより 0.1m 未満となり、影響は小さいと考えられます。また、深層地下水の水圧低下量は最大で約 1～7kPa となり影響は小さいと考えられます。            トンネル工事による水質への影響について、地盤凝固剤を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」に定められた指針に基づいた地下水の水質監視を行います。なお、工事では地下水の環境基準に定められた有害物質は使用しません。【対応の方針 301 ページ参照】            地下水の酸性化については、計画路線周辺の上総層群の地層の一部では、長期に渡って空気に触れた場合には酸性化する地盤は存在しますが、本事業では、密閉式シールド工法を採用することにより、地下深部の地盤及び地下水が空気と触れることはほとんどないため、地盤及び地下水が酸性化することはないと考えています。【対応の方針 301 ページ参照】            しかしながら、本事業の実施により生活用水に関して、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、杉並区など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 301 ページ参照】</p>
		<p>善福寺池が枯渇するのではないか。</p>	<p>(国)            善福寺池付近の計画路線は、地下 40m 以深の地下式(トンネル構造)区間であり、地下水解析の結果から水圧低下量はわずかであり、影響の範囲内に深層地下水を利用している井戸が存在しないことから、善福寺池をはじめ、周辺の地下水などの水環境は保全されると考えています。【対応の方針 294 ページ参照】            善福寺池周辺に関しては、平成 19 年度に、地下水のモニタリング調査や水収支の把握のため、ボーリング調査及び観測井の設置を実施しており、引き続き設置した観測井による地下水のモニタリング調査等を実施するとともに、結果については適切に公表します。【対応の方針 294 ページ参照】            事業の実施にあたっては、有識者の意見も踏まえ、適切な地下水位のモニタリング調査等を、工事中、工事後において実施していきます。【対応の方針 294 ページ参照】</p>

区分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	地下水	地下水流動保全工法を実施している16事例の工事施工後の水位の状況を示して欲しい。	(国) 地下水流動保全工法を実施した箇所における供用後から現在までの状況について確認できた14の実施事例では、事業に起因する新たな地盤沈下や井戸涸渇の発生は認められない、又は、地下水位が安定した状態となっています。【対応の方針 295 ページ参照】
	環境一般	モニタリングを実施するなど、環境面には配慮が必要である。	(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。 【対応の方針 303 ページ参照】
		環境の観測データが少ないのではないか。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えております。
		環境影響評価の手続きが適切でないのではないか。	(国、都) 本事業の環境影響評価は、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えております。
		環境影響評価に必要な調査などが適切に行われていないのではないか。	
安全・安心	交通安全・治安	青梅街道インターチェンジ周辺の安全に配慮した計画でなければ絶対に賛成できない。	(国) 青梅街道インターチェンジ周辺の生活道路に進入する通過交通に対する、ランプや標識の設置などの対策については、事業の進捗にあわせ、地域のみなさまの意見を聴きながら、杉並区等関係機関と協力のもと検討を進め、適切な役割分担のもと進めていきます。【対応の方針 329 ページ参照】

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
安全・安心	<p>災害・事故時の対応</p> <p>火災時や異常気象による都市水害などの大深度地下トンネルへの影響の分析説明がされていない。</p>	<p>(国)</p> <p>外環本線については、大深度地下を活用した長大トンネルであり、安全性の確保は、重要であると認識しています。安全性の確保については、平成17年11月に設置した有識者からなる大深度トンネル技術検討委員会における審議などを通じて、トンネルの地震時の安全性や火災発生時の対策などの検討を進めています。【対応の方針 307 ページ参照】</p> <p>交通事故や火災等の緊急時の対応、構造物の耐震性に関する安全性については、最新の設計基準やトンネルの消火施設や避難通路等の設置について定めた「道路トンネル非常用施設設置基準」など関係する基準を遵守するとともに、火災時の換気施設においての対応など、起こりうる様々な状況を想定し、十分検討したうえで避難路などの防災設備など詳細な設計を進めていきます。なお、検討には、国内外の事例や最新の知見も取り入れつつ、関係機関との調整を実施します。【対応の方針 307 ページ参照】</p> <p>トンネル等の道路構造物の排水等に関する安全性については、各種設計基準に基づき、設計を進めます。</p>
工事中	<p>工事中の環境への影響</p> <p>工事により周辺道路が渋滞するのではないかと。</p> <p>工事中の振動や低周波音の対策をしっかり検討して欲しい。</p>	<p>(国)</p> <p>青梅街道インターチェンジに係る工事用車両については、青梅街道を利用する計画としています。また、工事前には工事用車両の通行に伴う安全性を十分考慮したうえで、台数、運行ルート、運行時間等について地域のみなさまへ説明するとともに、意見を聴きながら周辺地域への影響が小さくなるよう努めます。【対応の方針 310 ページ参照】</p> <p>(国)</p> <p>環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価を適切に実施し、工事の実施における建設機械の稼働及び工事用車両の走行に係る騒音、振動について予測・評価した結果、整合を図るべき基準等を達成すると考えています。【対応の方針 311 ページ参照】</p> <p>工事の実施にあたっては、環境保全措置として、工事施工ヤードの仮囲いの実施、排出ガス対策型・低騒音型・低振動型の建設機械を使用することなどにより、さらに環境負荷の低減を図ります。【対応の方針 311 ページ参照】</p>
計画検討の進め方	<p>計画検討全般</p> <p>環境など必要な調査は継続して実施する必要がある。</p>	<p>(国)</p> <p>外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。【対応の方針 303 ページ参照】</p>

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画検討の 進め方	計画検討全 般	有識者委員会は公表すべきである。	(国) 外環については、計画の構想段階から幅広くご意見をお聴きするとともに、有識者委員会を設置し、ご意見をいただきながら検討を進めてまいりました。委員の氏名や役職、議事概要等は公表しております。今後も、必要に応じて有識者の意見を踏まえて進めてまいりますが、その際には氏名等の公表を前提に対応します。
	意見反映	詳細な計画の検討にあたっては、地域との交流を密にして欲しい。	(国) 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIの進め方については、杉並区の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針317ページ参照】 事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。【対応の方針 317 ページ参照】
		地域課題検討会の内容を計画に反映して欲しい。	(国) 地域課題検討会をはじめ、地域のみなさまから頂いたご意見を踏まえ、「対応の方針」をとりまとめました。今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIIの進め方については、杉並区の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針 317 ページ参照】
		検討が十分なされていないことや対応の方針の説明を行うため、地域課題検討会をもっと継続すべきである。	(国、都) 国土交通省、東京都、沿線区市は、多岐にわたる地域の課題を整理し、その対応の方針を検討するにあたり、地域のみなさんの意見や考え方を一層具体的に取り入れるため、地域課題検討会を順次開催し、頂いた意見は、「対応の方針」を検討するにあたり可能な限り反映しました。 なお、対応の方針とりまとめ後も、各段階ごとに引き続き地域の意見を聴きながら、より具体的な対応について検討します。
	情報の提供	住民からの質問に対して、わかりやすい情報提供が必要である。	(国、都) 地域のみなさまに検討状況や事業のスケジュールなどの具体的な情報をわかりやすく、できる限り速やかにお知らせします。【対応の方針 318 ページ参照】 今後、国と都は杉並区と協力し、地域の状況に即した課題の具体的な対策を検討していくにあたり、より一層、地域のみなさまへわかりやすく丁寧に説明するとともに、類似事業の事例などの見学を行うなど、情報が十分伝わるよう努めていきます。 【対応の方針 318 ページ参照】

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
外環ノ2	<p>外環本線が地下方式に変更された経緯、国や地方の財政状況、人口減少などから、地上部街路の計画は中止すべきである。</p> <p>外環本線と外環ノ2は一体的な議論が必要である。 外環ノ2の議論の場について具体的に記載すべきである。</p> <p>地上部街路は車道とすることは反対である。人や環境優先として検討すべき。</p> <p>インターチェンジの交通集中の分散は、既存の道路の拡幅などで対応すべきであり、費用や用地を考えると、外環ノ2の計画は納得できない。</p> <p>外環ノ2の都市計画変更をすべきである。</p>	<p>(都)</p> <p>都は、地上部街路について、平成20年3月に「外環の地上部の街路について(検討の進め方)」を公表し、検討の視点と検討のプロセスを明らかにしました。</p> <p>これに基づき、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめていく考えです。</p> <p>検討にあたっては、外環本線について話し合う場とは別に、地上部街路に関する話し合いの場を新たに設け、地元のみならず、話し合いを行ってまいります。また、これまで地域課題検討会でいただいたご意見は今後の地上部街路の検討に活かしてまいります。</p> <p>都は、沿線の各区市の意向を踏まえながら、話し合いの枠組みや、必要性やあり方を検討するためのデータ作成等、地上部街路に関する話し合いについての準備を進め、早期に地元のみならずの話し合いが実現できるように努めてまいります。 【対応の方針 319 ページ参照】</p>
計画全般	<p>環状8号線などの渋滞緩和や渋滞による経済損失などのためにも、外環(関越～東名)を早期に事業化し、実現して欲しい。とくに各高速道路とのジャンクションは、渋滞緩和のためにも必要である。</p> <p>若者の車離れや不況による車の買い控えなどを考えると、なぜ今さら外環が必要なのか疑問である。 もう一度必要性から見直すべき。</p> <p>大気質など環境破壊へとつながる外環の計画は中止すべきである。</p> <p>経済危機、少子高齢化、地球温暖化などの諸問題を解決を優先すべきであり、外環の計画に反対である。</p> <p>利用者へのアンケートなど国民の声を聴きながら、外環の建設の是非を判断していくべきである。</p> <p>数日間のオリンピックのために外環を整備するならば、オリンピックは必要ない。</p> <p>国や地方の財政状況、人口減少などから、計画の必要性について再考すべきである。</p> <p>外環の整備により、一般道路を通行している通過交通が減少し、沿線の生活道路が本来の機能を発揮できるよう早期に整備すべきである。</p> <p>利用状況を踏まえて、弾力的な料金設定を行い、環状道路の機能を十分に発揮するよう努めるべきである。</p> <p>貴重な財源は、外環よりも福祉や医療などに使うべきである。</p>	<p>(国)</p> <p>外環は、沿線地域をはじめ首都圏全体として、交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等からその必要性は高いと考えています。</p> <p>たとえば、外環を整備することにより、1都3県で、二酸化炭素排出量が年間約 20～30万トン、窒素酸化物排出量が約 300～400トン、浮遊粒子状物質排出量が約 15～20トンの削減が見込まれ、環境改善効果が期待されます。</p> <p>また、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えられます。</p> <p>今後、平成 17 年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果の検討や外環開通後の効果の調査結果などについて、とりまとめ次第公表し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。</p> <p>なお、今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きP!の手法を取り入れ地域のみならずの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。</p>

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	外環の必要性に疑問がある。	
	現在の経済状況や雇用状況を考慮し、早急に国幹会議を開催し、早期に着工して欲しい。	
	環状8号線の渋滞緩和や渋滞による経済損失などを考慮し、青梅街道インターチェンジのフル化を検討すべき。	(国、都) インターチェンジについては、自動車交通の一般道路から自動車専用道路への転換を促すとともに、地域の利便性向上にも寄与することから、周辺の交通状況や利便性、地元の意向等を踏まえ、目白通り、青梅街道及び東八道路の3箇所に設置する計画としています。 青梅街道インターチェンジは、関越道の練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散するなど、関越道方面への出入となるハーフインターチェンジでも整備効果は高いと考えています。
	青梅街道インターチェンジの必要性を住民にわかりやすく説明すべき。	(国、都) 青梅街道インターチェンジは周辺にインターチェンジがないことから、インターチェンジを設置することにより広域的な利便性の向上が見込まれます。また、関越道の練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散し、生活道路に入り込む交通が排除されるなどの効果も見込まれます。 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果の検討や外環開通後の効果の調査結果などについて、とりまとめ次第公表し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。【対応の方針 314 ページ参照】
	平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計により、費用対効果や整備効果を検証し、計画を再検討すべき。	(国) 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果の検討や外環開通後の効果の調査結果などについて、とりまとめ次第公表し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。 【対応の方針 314 ページ参照】
	平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による、費用対効果を示して欲しい。	(国) 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果の検討や外環開通後の効果の調査結果などについて、とりまとめ次第公表し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。 【対応の方針 314 ページ参照】
	外環よりも電車などの公共交通にシフトすることを考えるべきである。	(国、都) 渋滞緩和の対策として、道路整備だけでなく、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通を実現するTDM(交通需要マネジメント)施策も重要と考えています。
	ロードプライシングなどの施策も検討し、都心部への交通の流入を減少させるべき。	自動車などの効率的利用や公共交通への転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、交通需要の調整を図ることにより、道路交通混雑の緩和を図る取り組みも進めています。

区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	換気所の規模が大きくなるのではないかと。	(国) 換気所内にはトンネル内の空気を入れ替える換気機や電気室、制御盤室の他、ポンプ室、水槽、また必要に応じて監視室などが設置されると考えております。なお、詳細な検討については、設計の段階で実施します。
	経済活性化の整備効果も示して欲しい。	(国) 外環(関越道～東名高速間)のもたらす経済効果は、走行時間の短縮や走行経費の節約、交通事故の減少など年間約3,000億円と見込んでいます。 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果についてとりまとまり次第公表します。
	国内や海外の環状道路の整備効果や影響を示して欲しい。	(国) 本国内における環状道路の整備効果については、環状道路の開通前後に実測調査を行い、その結果を基に周辺道路の交通量の変化や渋滞緩和などの整備効果や影響を検証し、公表しています。 欧米諸国等海外の環状道路の整備効果については、今後把握し、必要に応じて、適宜公表してまいります。
その他	「対応の方針(素案)」は様々な問題があり、認められない。	(国、都) 地域課題検討会をはじめ、地域のみなさまから頂いたご意見を踏まえ、「対応の方針(素案)」を平成21年1月に公表しました。さらに同年2月末までホームページなどを活用し広くお聴きしたご意見を踏まえ、「対応の方針」をとりまとめました。 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。
	都市計画変更の際に区市から出された意見も反映して欲しい。	(国、都) 都市計画変更の際に沿線区市から出された意見の見解については、可能な限り「対応の方針」に反映しております。今後も事業の各段階で、必要に応じ、区市の意見を踏まえ、検討を進めてまいります。
	住民の意見を聴きながら、環境対策などを検討していることは高く評価する。	(国) 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIの進め方については、杉並区の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針317ページ参照】 事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。【対応の方針317ページ参照】

## (6) 青梅街道インターチェンジ周辺地域

国土交通省と東京都は、沿線区市とともに、オープンハウスなどを通じて地域のみなさまからの計画に対するご意見をお聴きして参りました。

これまでに頂いたご意見を沿線地域ごとに整理し、「対応の方針(素案)」をとりまとめ、平成21年1月19日から平成21年2月28日まで意見を求めたところ、398通(1359人、3団体)の意見書が提出されました。

みなさまからは、「地域課題検討会」が開催されていない中でとりまとめた「対応の方針(素案)」は削除して欲しいというご意見や、今後の計画検討にあたっては地域住民との丁寧な話し合いの実施を求めるご意見など様々なご意見を頂きました。

これらの頂いたご意見については真摯に受け止め、今後とも引き続き地域のみなさまとの話し合いを、より一層丁寧に行ってまいります。

なお、頂いたご意見の概要とそれに対する国土交通省と東京都の見解は以下のとおりです。

区分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
交通	地区交通	現在でも狭い道路にバスが往来しているのに、さらに渋滞が悪化する可能性のある、青梅街道インターチェンジは必要ない。	(国、都) 青梅街道インターチェンジは周辺にインターチェンジがないことから、インターチェンジを設置することにより広域的な利便性の向上が見込まれます。また、関越道の練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散し、生活道路に入り込む交通が排除されるなどの効果も見込まれます。【対応の方針 331 ページ参照】 外環整備に伴う周辺道路の交通への影響などについて具体的に検討するため将来交通量推計を行っています。練馬区周辺の主要道路の将来交通量は、現況値に対し、ほとんど変化なし、もしくは減少するものと見込んでいますが、青梅街道インターチェンジ周辺における渋滞等の交通環境への影響については、事業の進捗に合わせ、沿線区市、関係機関と協力のもと、現地の状況の把握、インターチェンジ周辺の交通分析、将来の土地利用動向などを踏まえ、交差点改良や右左折レーンの設置などの具体的な対策について地域のみなさまの意見を十分聴きながら検討し、適切な役割分担のもと進めていきます。【対応の方針 329、330 ページ参照】
環境	大気質	SPMの除去装置の能力や維持管理などについて、しっかり検討が必要である。	(国) 換気塔からトンネル内の空気を外に放出する前に浮遊粒子状物質(SPM)を含む煤じんを極力除去できる除じん装置(電気集塵機、もしくは除じんフィルター)を換気所に設置します。【対応の方針 333 ページ参照】 また、換気所の処理能力や維持管理の方法、故障時の対応等については、設計時において供用中の換気施設などの事例も考慮しながら、適切に対応できるよう検討していきます。【対応の方針 333 ページ参照】



区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	大気質	換気所の高さをもっと高くしたり、蓋かけを実施するなどして欲しい。	(国) 換気塔の高さについては、周辺の地形や土地利用の状況等を踏まえるとともに、日影、風環境及び景観等への影響に配慮して、青梅街道インターチェンジ部では高さ約 20mで計画していますが、地域のみなさまの意見を聴きながら詳細に検討してまいります。 【対応の方針 333 ページ参照】
		大気質への影響に対する懸念が解決していない。	(国) 大気質への影響につきましては、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における青梅街道インターチェンジ周辺の大気質や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 332 ページ参照】 本事業の実施により、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、練馬区など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。 【対応の方針 332 ページ参照】
	地下水	石神井公園の池の水は地下水をくみ上げている。石神井公園を守るため、事前に万全の対策をすべきである。	(国) トンネル部については、シールド工法を採用します。シールド工法は、地中を掘り進みながらトンネルを構築していく工法で、地上からの掘削が不要であることや、トンネル構造の密閉性が高いことから、地下水への影響が少なく地盤沈下は生じないと考えています。三宝寺池や石神井池付近の計画路線は、地下 40m以深のトンネル構造区間であり、地下水解析の結果より、池などへの影響はほとんどないと考えています。【対応の方針 340 ページ参照】 しかしながら、地下水位についてはモニタリング調査を実施し、結果については適切に公表します。【対応の方針 340 ページ参照】 また、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、練馬区など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。 【対応の方針 341 ページ参照】

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	地下水	地下でトンネル工事を行うのに、地下水に影響がないとは考えられない。	<p>(国)</p> <p>地下水位について、地下水流動保全工法を各開削区間で行うことによる対策効果を三次元浸透流解析により検討しました。その結果、浅層地下水の水位の変化量は、地下水流動保全工法を実施することにより0.1m未満となり、影響は小さいと考えられます。また、深層地下水の水圧低下量は最大で約 1～7kPaとなり影響は小さいと考えられます。</p> <p>トンネル工事による水質への影響について、地盤凝固剤を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」に定められた指針に基づいた地下水の水質監視を行います。なお、工事では地下水の環境基準に定められた有害物質は使用しません。【対応の方針 341 ページ参照】</p> <p>地下水の酸性化については、本事業では、密閉式シールド工法を採用することにより、地下深部の地盤及び地下水が空気と触れることはほとんどないため、地盤及び地下水が酸性化することはないと考えています。【対応の方針 341 ページ参照】</p> <p>しかしながら、本事業の実施により生活用水に関して、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、区市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 341 ページ参照】</p>
		外環では地盤沈下は起きない理由を示して欲しい。	<p>(国)</p> <p>地盤沈下の予測は、地下水の変動量を現地調査の結果に基づいて作成したモデルにより、三次元浸透流解析手法による数値シミュレーションを行った結果を用いて、圧密理論式により沈下量を予測しています。本事業の実施にあたっては、中央 JCT 及び東八道路 IC、大泉 JCT 及び目白通り IC の開削区間においては、地下水及び地盤沈下対策のために、地下水流動保全工法を採用することにより、道路(地表式又は掘割式、地下式)及び換気所の存在に係る地盤沈下は、建築物の許容最大沈下量 20 mm以内におさまります。</p> <p>また、トンネル工事による地盤沈下は、トンネルが地下深部を通るシールド工法により施工し、深層地下水の最大低下量が 13kPa で、現状の土被り圧よりも約 12～13kN/m<sup>2</sup>応力が増加する程度であるので地盤沈下は生じないと予測されており、環境影響評価書に記載されています。</p> <p>なお、青梅街道 IC の開削区間は台地部にあり、強度が小さく地盤沈下を生じやすい沖積層が分布していないため、予測地域には含まれておりません。</p>

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	緑の量	ケヤキ並木を保全するなど、良好な緑の環境を残して欲しい。	(国) 環境施設帯等の緑化については、設計段階において、練馬区など関係機関と調整の上、地域のみなさまの意見を聴きながら、既存の樹木にあった植生など地域の自然環境との調和を十分考慮した検討を実施するとともに、人と自然の触れ合い活動の場を創出することを検討します。【対応の方針 346 ページ参照】
	環境一般	モニタリングを実施するなど、環境面には配慮が必要である。	(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。 【対応の方針 348 ページ参照】
		上石神井地域は、高齢者が多く、車の必要性を感じないのに環境への影響を受け入れるのはおかしい。	(国、都) 青梅街道インターチェンジは周辺にインターチェンジがないことから、インターチェンジを設置することにより広域的な利便性の向上が見込まれます。また、関越道の練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散し、生活道路に入り込む交通が排除されるなどの効果も見込まれます。【対応の方針 331 ページ参照】
		青梅街道インターチェンジ周辺の環境に配慮した計画でなければ絶対に賛成できない。	なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を可能な限り軽減するため必要な環境保全対策を講じるとともに、事業実施段階における調査を反映した設計・施工を行うことにより、周辺環境に著しい影響を及ぼさないよう十分に配慮します。【対応の方針 348 ページ参照】
		青梅街道インターチェンジ周辺による環境への影響が懸念される青梅街道インターチェンジは反対である。	さらに、現段階で予測し得なかった環境上の著しい影響が生じた場合は、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、練馬区など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。 【対応の方針 349 ページ参照】
		環境影響評価に必要な調査などが適切に行われていないのではないか。	(国、都) 本事業の環境影響評価は、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
まちづくり	まちづくり全般	青梅街道インターチェンジが必要ならば、上石神井駅付近で渋滞は発生しないように、上石神井駅周辺の整理もあわせて検討が必要。	(国) 上石神井駅周辺のみちづくりや関連施設の整備にあたっては、練馬区が策定した「上石神井駅周辺地区まちづくり構想」を踏まえ、練馬区や関係機関と連携し、必要な協力を行います。 (都) 上石神井駅周辺のみちづくり推進については、練馬区の意向や「上石神井駅周辺地区まちづくり構想」を踏まえながら、上石神井駅付近の南北方向の都市計画道路である外環ノ2や、西武新宿線の立体交差化の検討など、必要な検討を行ってまいります。 【対応の方針 350 ページ参照】
	土地利用	上石神井駅周辺のみちづくりは外環より先行して推進していく必要がある。	
安全・安心	交通安全・治安	青梅街道インターチェンジ周辺の安全に配慮した計画でなければ絶対に賛成できない。	(国、都) 青梅街道インターチェンジ周辺の生活道路に進入する通過交通に対する、ハンブや標識の設置などの対策については、事業の進捗に合わせ、地域のみなさまの意見を聴きながら、練馬区等関係機関と協力のもと検討を進め、適切な役割分担のもと進めていきます。 【対応の方針 329 ページ参照】
工事中	工事中の環境への影響	工事中の振動や低周波音の対策をしっかり検討して欲しい。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価を適切に実施し、工事の実施における建設機械の稼働及び工事用車両の走行に係る、騒音、振動について予測・評価した結果、整合を図るべき基準等を達成すると考えています。【対応の方針 355 ページ参照】 工事の実施にあたっては、環境保全措置として、工事施工ヤードの仮囲いの実施、排出ガス対策型・低騒音型・低振動型の建設機械を使用することなどにより、さらに環境負荷の低減を図ります。【対応の方針 355 ページ参照】 なお、関係機関と協議を行い、周辺地域への環境影響を極力抑えた工事計画とするとともに、工事の安全を確保したうえで、工事期間の短縮についても検討します。また、地域住民のみなさまに対しては、工事の内容、方法、期間などについて周知を徹底します。 【対応の方針 355 ページ参照】
用地補償		外環計画が長期間にわたった経緯を踏まえ、その間、権利制限を受けた該当者・団体に十分な補償をしてほしい。	(国) 外環計画に伴い移転を余儀なくされる方々には、少しでも早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに生活再建に関する相談や代替地の斡旋、情報提供など十分な支援を行うよう誠意をもって努めてまいります。【対応の方針 357 ページ参照】

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
用地補償	土地収用制度の活用なども視野に入れ、早期完成を目指して欲しい。	(国) 外環計画に伴い移転を余儀なくされる方々には、少しでも早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに生活再建に関する相談や代替地の斡旋、情報提供など十分な支援を行うよう誠意をもって努め、できる限りお話し合いを通じて用地取得にご理解とご協力を頂きたいと考えております。【対応の方針 357 ページ参照】 早期完成に向けて、できる限りの努力をしてまいります。
計画検討の進め方	計画検討全般	ボーリング本数が極端に少なく、現在のシミュレーションは意味がなく、設計前にやり直しが必要である。
	環境など必要な調査は継続して実施する必要がある。	(国、都) 水循環の予測にあたっては、現地で実施した64本(浅層46箇所、深層18箇所)のボーリング調査の他に、「東京都地盤地質柱状図集」(平成12年 東京都土木技術研究所)等の既存資料により、1,000本以上のボーリング、井戸等のデータを使用しており、データ量は十分であると考えており、環境影響評価書に記載しています。 なお、今後、詳細な検討を実施する際に、必要な地質調査や井戸調査など詳細な調査を実施していきます。
意見反映	詳細な計画の検討にあたっては、地域との交流を密にして欲しい。	(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。 【対応の方針 348 ページ参照】
情報の提供	住民からの質問に対して、わかりやすい情報提供が必要である。	(国、都) 地域のみなさまに検討状況や事業のスケジュールなどの具体的な情報をわかりやすく、できる限り速やかにお知らせします。【対応の方針 363 ページ参照】 今後、国と都は練馬区と協力し、地域の状況に即した課題の具体的な対策を検討していくにあたり、より一層、地域のみなさまへわかりやすく丁寧に説明するとともに、類似事業の事例などの見学を行うなど、情報が十分伝わるよう努めていきます。 【対応の方針 363 ページ参照】
	検討に用いたデータは公表して欲しい。	

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
外環ノ2	<p>外環本線が地下方式に変更された経緯、国や地方の財政状況、人口減少などから、地上部街路の計画は中止すべきである。</p> <p>外環本線と外環ノ2は一体的な議論が必要である。 外環ノ2の議論の場について具体的に記載すべきである。</p>	<p>(都)</p> <p>都は、地上部街路について、平成20年3月に「外環の地上部の街路について(検討の進め方)」を公表し、検討の視点と検討のプロセスを明らかにしました。</p> <p>これに基づき、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめていく考えです。</p> <p>検討にあたっては、外環本線について話し合う場とは別に、地上部街路に関する話し合いの場を新たに設け、地元のみならずとの話し合いを行ってまいります。また、これまで地域課題検討会でいただいたご意見は今後の地上部街路の検討に活かしてまいります。</p> <p>都は、沿線の各区市の意向を踏まえながら、話し合いの枠組みや、必要性やあり方を検討するためのデータ作成等、地上部街路に関する話し合いについての準備を進め、早期に地元のみならずとの話し合いが実現できるよう努めてまいります。</p> <p>[対応の方針 364 ページ参照]</p>
計画全般	<p>環状8号線などの渋滞緩和や渋滞による経済損失などのためにも、外環(関越～東名)を早期に事業化し、実現して欲しい。とくに各高速道路とのジャンクションは、渋滞緩和のためにも必要である。</p> <p>若者の車離れや不況による車の買い控えなどを考えると、なぜ今さら外環が必要なのか疑問である。 もう一度必要性から見直すべき。</p> <p>将来の子供たちの世代のことを考え、早期に整備し、渋滞のない環境にやさしい地域となるよう期待している。</p> <p>大気質など環境破壊へとつながる外環の計画は中止すべきである。</p> <p>経済危機、少子高齢化、地球温暖化などの諸問題を解決を優先すべきであり、外環の計画に反対である。</p> <p>利用者へのアンケートなど国民の声を聴きながら、外環の建設の是非を判断していくべきである。</p> <p>国や地方の財政状況、人口減少などから、計画の必要性について再考すべきである。</p> <p>外環の整備により、一般道路を通行している通過交通が減少し、沿線の生活道路が本来の機能を発揮できるよう早期に整備すべきである。</p> <p>利用状況を踏まえて、弾力的な料金設定を行い、環状道路の機能を十分に発揮するよう努めるべきである。</p>	<p>(国)</p> <p>外環は、沿線地域をはじめ首都圏全体として、交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等からその必要性は高いと考えています。</p> <p>たとえば、外環を整備することにより、1都3県で、二酸化炭素排出量が年間約20～30万トン、窒素酸化物排出量が約300～400トン、浮遊粒子状物質排出量が約15～20トンの削減が見込まれ、環境改善効果が期待されます。</p> <p>また、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えられます。</p> <p>今後、平成 17 年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による費用対効果や整備効果などについて検証し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。</p> <p>なお、今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ地域のみならずの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。</p>

区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	貴重な財源は、外環よりも福祉や医療などに使うべきである。	<p>(国、都) インターチェンジについては、自動車交通の一般道路から自動車専用道路への転換を促すとともに、地域の利便性向上にも寄与することから、周辺の交通状況や利便性、地元の意向等を踏まえ、目白通り、青梅街道及び東八道路の3箇所に設置する計画としています。</p> <p>青梅街道インターチェンジは、関越道の練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散するなど、関越道方面への出入となるハーフインターチェンジでも整備効果は高いと考えています。</p> <p>(国、都) 青梅街道インターチェンジは周辺にインターチェンジがないことから、インターチェンジを設置することにより広域的な利便性の向上が見込まれます。また、関越道の練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散し、生活道路に入り込む交通が排除されるなどの効果も見込まれます。</p> <p>今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果の検討や外環開通後の効果の調査結果などについて、とりまとまり次第公表し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。【対応の方針 359 ページ参照】</p> <p>(国) 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果の検討や外環開通後の効果の調査結果などについて、とりまとまり次第公表し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。</p> <p>【対応の方針 359 ページ参照】</p> <p>(国) 外環(関越道～東名高速間)のもたらす経済効果は、走行時間の短縮や走行経費の節約、交通事故の減少など年間約3,000億円と見込んでいます。</p> <p>今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果についてとりまとまり次第公表します。</p>
	外環の必要性に疑問がある。	
	現在の経済状況や雇用状況を考慮し、早急に国幹会議を開催し、早期に着工して欲しい。	
	環状8号線の渋滞緩和や渋滞による経済損失などを考慮し、青梅街道インターチェンジのフル化を検討すべき。	
	放射状の高速道路へのアクセスの向上が見込まれる青梅街道インターチェンジは必要である。	
	青梅街道インターチェンジの必要性を住民にわかりやすく説明すべき。	
	青梅街道インターチェンジを凍結し、工期とコストの縮減を図り、本線を早急に開通させて欲しい。	
	平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計により、費用対効果や整備効果を検証し、計画を再検討すべき。	
	平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による、費用対効果を示して欲しい。	
	経済活性化の整備効果も示して欲しい。	

区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	国内や海外の環状道路の整備効果や影響を示して欲しい。	(国) 本国内における環状道路の整備効果については、環状道路の開通前後に実測調査を行い、その結果を基に周辺道路の交通量の変化や渋滞緩和などの整備効果や影響を検証し、公表しています。 欧米諸国等海外の環状道路の整備効果については、今後把握し、必要に応じて、適宜公表してまいります。
	ロードプライシングなどの施策も検討し、都心部への交通の流入を減少させるべき。	(国、都) 渋滞緩和の対策として、道路整備だけでなく、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通を実現するTDM(交通需要マネジメント)施策も重要と考えています。 自動車の効率的利用や公共交通への転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、交通需要の調整を図ることにより、道路交通混雑の緩和を図る取り組みも進めています。
その他	「対応の方針(素案)」は様々な問題があり、認められない。	(国、都) 地域のみなさまから頂いたご意見を踏まえ、「対応の方針(素案)」を平成21年1月に公表しました。さらに同年2月末までホームページなどを活用し広くお聞きしたご意見を踏まえ、「対応の方針」をとりまとめました。 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。
	都市計画変更の際に区市から出された意見も反映して欲しい。	(国、都) 都市計画変更の際に沿線区市から出された意見の見解については、可能な限り「対応の方針」に反映しております。今後も事業の各段階で、必要に応じ、区市の意見を踏まえ、検討を進めてまいります。
	地域課題検討会を開催していない青梅街道インターチェンジ周辺地域の対応の方針は削除して欲しい。	(国、都) 青梅街道インターチェンジ周辺地域につきましては、練馬区も含め、他地域と同様に「課題検討会」の開催に向けて町会関係者の方などと話し合いを行ってきましたが、「地域課題検討会」を行うことについての合意は得られず、開催には至りませんでした。 しかし、これまでのオープンハウスや意見を聴く会等で地域のみなさまからご意見を頂いており、これらのご意見をもとに、今後の進め方を含む国と都の考え方を「対応の方針」としてとりまとめました。 「対応の方針(素案)」に対して、地域のみなさまから頂いたご意見を受け止め、青梅街道インターチェンジ周辺地域においては、外環整備に伴う地域の将来像を共有し、地域が抱える懸念の解決を図るためにも、今後とも引き続き地域PIの取り組みなどにより地域のみなさまとの話し合いを、より一層丁寧に行っていくとともに、「対応の方針」に基づき、外環整備に伴う地域環境の保全や地域の発展などに関する話し合いの実施に向けて、練馬区とも連携しながら取り組んでまいります。



区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
その他	住民の意見を聴きながら、環境対策などを検討していることは高く評価する。	(国) 事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。【対応の方針 362 ページ参照】

## (7) 大泉ジャンクション周辺地域

大泉ジャンクション周辺地域について頂いた意見の概要と、国土交通省と東京都の見解をお示しします。

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
交通	幹線交通	外環の整備により誘発交通が発生し、さらに渋滞が発生するのではないか。	<p>(国)</p> <p>外環の将来交通量の推計にあたり、渋滞が減ることによる新たな交通需要の発生や、土地利用の変化による開発など、予測可能な誘発交通については織り込んだ推計をおこなっています。</p> <p>外環の将来交通量推計では、外環を含めた幹線道路ネットワーク整備が概ね完了した時点では、周辺の道路整備を合わせておこなうことにより、目白通りインターチェンジ周辺については、円滑な交通流動の実現が図られると見込んでいます。【対応の方針 377 ページ参照】</p> <p>しかしながら、目白通りインターチェンジ周辺の渋滞等の交通環境への影響については、事業の進捗に合わせ、沿線区市、関係機関と協力のもと、現地の状況の把握、インターチェンジ周辺の交通分析、将来の土地利用動向など様々な視点を踏まえ、交差点改良や右左折レーンの設置などの円滑な交通の処理が行えるような具体的な対策について地域のみなさまの意見を十分聴きながら検討し、適切な役割分担のもと進めていきます。【対応の方針 377 ページ参照】</p>
	広域交通	首都高10号線を先行して整備すべきである。	<p>(国)</p> <p>10号線(高速練馬線)は、関越道と首都高とを接続する路線であり、関越道と都心とのアクセス性向上に資するもので、地域高規格道路の候補路線として指定されています。【対応の方針 380 ページ参照】</p> <p>整備については、外環、圏央道等の事業の進捗状況や社会経済状況等を見極めながら、必要性や整備手法、採算性等について、関係機関とともに調整・検討を進めていきます。【対応の方針 380 ページ参照】</p>
		新座スマートICの意見は住民から出されていないのではないか。	<p>(国)</p> <p>大泉ジャンクション周辺地域課題検討会の中で、新座スマートICに関する意見が出されています。大泉ジャンクション周辺地域課題検討会記録集をご覧ください。  <a href="http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/contents/workshop/keika/kiroku.html">http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/contents/workshop/keika/kiroku.html</a></p>

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	大気質	SPMの除去装置の能力や維持管理などについて、しっかり検討が必要である。	(国) 換気塔からトンネル内の空気を外に放出する前に浮遊粒子状物質(SPM)を含む煤じんを極力除去できる除じん装置(電気集塵機、もしくは除じんフィルター)を換気所に設置します。【対応の方針 387 ページ参照】 また、換気所の処理能力や維持管理の方法、故障時の対応等については、設計時において最新の事例も考慮しながら、適切に対応できるよう検討していきます。 【対応の方針 387 ページ参照】
		料金所からの排気ガスの影響に懸念があり、地下トンネル部の設置なども含めて検討して欲しい。	(国) 料金所における自動車の加減速時の排気ガスによる大気質への影響については、ETCの普及状況などを踏まえ料金所の位置など詳細な計画に関する検討を行います。【対応の方針 382 ページ参照】
		換気所の数をもっと増やして欲しい。	(国) トンネルの換気方式には、縦流換気方式と横流換気方式があります。 縦流換気方式と横流換気方式を比較検討した結果、縦流換気方式には、換気所及びダクトに関して、建設費、維持管理費などの経済性、施工性に優れ、ジャンクション内に換気施設を集約して設置できるためスペースを有効に活用でき、地上の改変が少ない、などの点が挙げられます。 これらの点から、外環では縦流換気方式を採用しており、現在の換気所の設置計画となっております。【対応の方針 385 ページ参照】 なお、環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時におけるジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 381 ページ参照】
		換気所の高さをもっと高くしたり、蓋かけを実施するなどして欲しい。	(国) 換気塔の高さについては、周辺の地形や土地利用の状況等を踏まえるとともに、日影、風環境及び景観等への影響に配慮して、大泉ジャンクション部では高さ約 30mで計画していますが、地域のみなさまの意見を聴きながら詳細に検討してまいります。 【対応の方針 387 ページ参照】
		大気質への影響に対する懸念が解決していない。	(国) 大気質への影響につきましては、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における大泉ジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 381 ページ参照】 本事業の実施により、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、練馬区など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。 【対応の方針 382 ページ参照】

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	大気質	脱硝装置の導入を決めて欲しい。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における大泉ジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 381 ページ参照】 しかしながら、事業実施段階においては、供用直前の大泉ジャンクション及び接続する一般道路を含むインターチェンジ並びに、既設の東京外環自動車道との接合部周辺、換気所周辺の大気質の環境基準達成状況や短期的濃度について十分把握するとともに、周辺の建物や地形の状況も考慮して窒素酸化物及び浮遊粒子状物質(SPM)の削減技術の開発動向等を踏まえ、最新技術の適用について検討し、関係機関と連携して、適切な措置を講じます。【対応の方針 381 ページ参照】 なお、窒素酸化物等の除去装置の換気所への適用にあたっては、既に一部で稼働している低濃度脱硝装置の性能を把握し、環境負荷の低減効果を確認し、検討します。【対応の方針 382 ページ参照】
		換気所に最新技術を適用して欲しい。	(国) 窒素酸化物の影響につきましては、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における大泉ジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 381 ページ参照】 しかしながら、事業実施段階においては、供用直前の大泉ジャンクション及び接続する一般道路を含むインターチェンジ並びに、既設の東京外環自動車道との接合部周辺、換気所周辺の大気質の環境基準達成状況や短期的濃度について十分把握するとともに、周辺の建物や地形の状況も考慮して窒素酸化物及び浮遊粒子状物質(SPM)の削減技術の開発動向等を踏まえ、最新技術の適用について検討し、関係機関と連携して、適切な措置を講じます。【対応の方針 381 ページ参照】 なお、窒素酸化物等の除去装置の換気所への適用にあたっては、既に一部で稼働している低濃度脱硝装置の性能を把握し、環境負荷の低減効果を確認し、検討します。【対応の方針 382 ページ参照】 なお、硫黄酸化物に関しては、燃料規制等の発生源対策が図られ、現在ではすべての自排局で環境基準が達成されており、環境保全対策は必要ないと考えております。
		窒素酸化物や硫黄酸化物に対応について示して欲しい。	(国) 窒素酸化物の影響につきましては、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施し、その結果、供用時における大泉ジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。【対応の方針 381 ページ参照】 しかしながら、事業実施段階においては、供用直前の大泉ジャンクション及び接続する一般道路を含むインターチェンジ並びに、既設の東京外環自動車道との接合部周辺、換気所周辺の大気質の環境基準達成状況や短期的濃度について十分把握するとともに、周辺の建物や地形の状況も考慮して窒素酸化物及び浮遊粒子状物質(SPM)の削減技術の開発動向等を踏まえ、最新技術の適用について検討し、関係機関と連携して、適切な措置を講じます。【対応の方針 381 ページ参照】 なお、窒素酸化物等の除去装置の換気所への適用にあたっては、既に一部で稼働している低濃度脱硝装置の性能を把握し、環境負荷の低減効果を確認し、検討します。【対応の方針 382 ページ参照】 なお、硫黄酸化物に関しては、燃料規制等の発生源対策が図られ、現在ではすべての自排局で環境基準が達成されており、環境保全対策は必要ないと考えております。

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	大気質	WHOの基準値を用いて環境への影響や対策を検討すべきである。	(国、都) 環境基本法第16条に基づき、大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全するうえで維持されることが望ましい基準として環境基準が設定されています。 外環の整備に伴う環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えられます。 なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を可能な限り軽減するため必要な環境保全対策を講じるとともに、事業実施段階における調査を反映した設計・施工を行うことにより、周辺環境に著しい影響を及ぼさないよう十分に配慮します。 さらに、現段階で予測し得なかった環境上の著しい影響が生じた場合は、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、練馬区など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 382 ページ参照】
	地下水	外環の工事で発生した湧水を石神井公園へ供給するなど検討して欲しい。	(国) トンネル部については、シールド工法を採用します。シールド工法は、トンネルを掘削した直後にセグメントと呼ばれる部材により露出した地盤を覆い、セグメントと地盤の間には漏水防止等に有効な裏込め注入材を充填します。【対応の方針 393 ページ参照】 最近では、裏込め注入材とセグメント継手部止水シール材等の技術進歩により、ほとんど漏水の無いシールドトンネルが数多く施工されています。【対応の方針 398 ページ参照】
		他事業では、トンネル工事により漏水したと聞いており、外環でも同様のことが発生するのではないかと。	(国) 地下水流動保全工法を各開削区間で行うことによる対策効果を三次元浸透流解析により検討しました。その結果、浅層地下水の水位の変化量は、地下水流動保全工法を実施することにより 0.1m 未満となり、影響は小さいと考えられます。また、深層地下水の水压低下量は最大で約 1～7kPa となり影響は小さいと考えられ、環境影響評価書に記載されています。
		地下水流動保全工法による地下水位が保全される根拠を示すべき。	(国) 地下水流動保全工法を実施した箇所における供用後から現在までの状況について確認できた14の実施事例では、事業に起因する新たな地盤沈下や井戸涸渇の発生は認められない、又は、地下水位が安定した状態となっています。【対応の方針 392 ページ参照】
	地下水流動保全工法を実施している16事例の工事施工後の水位の状況を示して欲しい。		

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	地下水	<p>地下でトンネル工事を行うのに、地下水に影響がないとは考えられない。</p>	<p>(国)            地下水位について、地下水流動保全工法を各開削区間で行うことによる対策効果を三次元浸透流解析により検討しました。その結果、浅層地下水の水位の変化量は、地下水流動保全工法を実施することにより0.1m未満となり、影響は小さいと考えられます。また、深層地下水の水圧低下量は最大で約 1～7kPaとなり影響は小さいと考えられます。</p> <p>トンネル工事による水質への影響について、地盤凝固剤を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」並びに「東京都薬液注入工法暫定取扱指針」に定められた指針に基づいた地下水の水質監視を行います。なお、工事では地下水の環境基準に定められた有害物質は使用しません。【対応の方針 399 ページ参照】</p> <p>地下水の酸性化については、計画路線周辺の上総層群の地層の一部では、長期に渡って空気に触れた場合には酸性化する地盤は存在しますが、本事業では、密閉式シールド工法を採用することにより、地下深部の地盤及び地下水が空気に触れることはほとんどないため、地盤及び地下水が酸性化することはないと考えています。【対応の方針 399 ページ参照】</p> <p>しかしながら、本事業の実施により生活用水に関して、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られる場合には、迅速な情報提供を行うとともに、環境に及ぼす影響について調査し、区市など関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施します。【対応の方針 399 ページ参照】</p>

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
環境	八の釜憩いの森	地域の歴史と文化を感じられる文化財である八の釜の湧水が消失するのは問題である。八の釜を壊すこと前提とした保全措置検討のためのボーリング調査は実施すべきではない。	(国) 八の釜憩いの森については、計画路線が既に供用されている関越自動車道及び東京外環自動車道に接続し、車両が安全に通行できる道路構造とするために、消失が不可避であることから、環境保全措置を実施します。 【対応の方針 405 ページ参照】 環境保全措置については、区や専門家の意見に加え、地元区民等の意見を聴きながら検討を行うとともに、「練馬区みどりの基本計画」などを踏まえ、地域の自然環境との調和を十分考慮し検討を行います。また、環境保全措置の実施にあたっては練馬区など関係機関と協議の上、地域の特長や現在の自然環境を十分考慮しながら進めます。やむを得ず改変が必要となる緑地等については、失われる緑の量と同程度以上の緑の回復を図るとともに、可能な限り現在の樹木等を移植等により残すことを検討します。また、緑とふれ合え、地域の人が交流できる憩いの場となるよう配慮します。【対応の方針 405 ページ参照】
		八の釜の具体的な保全措置を示して欲しい。	八の釜の湧き水の環境保全措置については、武蔵野礫層からの取水が可能であり、環境施設帯等十分なスペースの確保が可能なこと等から、水源の確保による水辺環境の整備並びに動物・植物の生息・生育環境の整備が実施可能と考えており、地下水や地質の状況などの詳細な調査を実施しながら、検討を進めてまいります。【対応の方針 405 ページ参照】
		八の釜の湧水を保全維持してほしい。	これまでに、湧水地の近傍でボーリング調査及び観測井を設置しており、今後は、観測井を用いた地下水のモニタリング等の詳細な調査を行い、八の釜の湧き水のしくみを解明し、より具体的な検討を行っていく予定です。 【対応の方針 405 ページ参照】
環境一般	環境一般	モニタリングを実施するなど、環境面には配慮が必要である。	(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施工中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。 【対応の方針 409 ページ参照】
		環境影響評価に必要な調査などが適切に行われていないのではないか。	(国) 本事業の環境影響評価は、環境影響評価法及び東京都環境影響評価条例、その他関連法令等に基づき適切に実施しています。
まちづくり	まちづくり全般	外環の整備は、大泉地域の風致地区の破壊につながるのではないか。	(国) 大泉ジャンクション周辺の構造物等の設計においては、現在、練馬区が策定中の「景観計画」等を踏まえるとともに練馬区と調整し、まちづくりの観点を含め地域と調和するよう配慮します。【対応の方針 403 ページ参照】

区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
安全・安心	災害・事故時の対応	火災時や異常気象による都市水害などの大深度地下トンネルへの影響の分析説明がされていない。	<p>(国)</p> <p>外環本線については、大深度地下を活用した長大トンネルであり、安全性の確保は、重要であると認識しています。安全性の確保については、平成17年11月に設置した有識者からなる大深度トンネル技術検討委員会における審議などを通じて、トンネルの地震時の安全性や火災発生時の対策などの検討を進めています。【対応の方針 415 ページ参照】</p> <p>交通事故や火災等の緊急時の対応、構造物の耐震性に関する安全性については、最新の設計基準やトンネルの消火施設や避難通路等の設置について定めた「道路トンネル非常用施設設置基準」など関係する基準を遵守するとともに、火災時の換気施設における対応など、起こりうる様々な状況を想定し、十分検討したうえで避難路などの防災設備など詳細な設計を進めていきます。なお、検討には、国内外の事例や最新の知見も取り入れつつ、関係機関との調整を実施します。【対応の方針 415 ページ参照】</p> <p>トンネル等の道路構造物の排水等に関する安全性については、各種設計基準に基づき、設計を進めていくとともに、排水性舗装、透水性舗装等の採用による雨水対策についても検討します。</p>
工事中	工事中の環境への影響	工事により周辺道路が渋滞するのではないか。	<p>(国)</p> <p>大泉ジャンクションに係る工事用車両については、関越道に直接乗り入れできるようにし、目白通りや大泉学園通り、大泉街道など地域の一般道を極力利用しない計画とします。また、一般道を利用する場合には、工事用車両の通行に伴う安全性を十分考慮したうえで、台数、運行ルート、運行時間等について地域のみなさまへ説明するとともに、意見を聴きながら周辺地域への影響が小さくなるよう努めます。【対応の方針 418 ページ参照】</p> <p>工事中に分断が生じる道路については、切り直し等の道路の設置により必要な機能を工事前までに確保します。また、切り直し等の対策の具体化にあたっては、通学路等の状況にも十分に考慮し、地域のみなさまの意見を聴きながら対応します。【対応の方針 418 ページ参照】</p>
		工事中の環境への影響や、工事車両の台数、運行ルート、運行時間等について、住民に十分説明してほしい。	



区 分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
工事中	工事中の環境への影響	工事中の振動や低周波音の対策をしっかり検討して欲しい。	(国) 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案のうえ、環境影響評価を適切に実施し、工事の実施における建設機械の稼働及び工事用車両の走行に係る騒音、振動について予測・評価した結果、整合を図るべき基準等を達成すると考えています。【対応の方針 419 ページ参照】 工事の実施にあたっては、環境保全措置として、工事施工ヤードの仮囲いの実施、排出ガス対策型・低騒音型・低振動型の建設機械を使用することなどにより、さらに環境負荷の低減を図ります。【対応の方針 419 ページ参照】 工事の実施にあたっては、関係機関と協議を行い、周辺地域への環境影響を極力抑えた工事計画とするとともに、工事の安全を確保したうえで、工事期間の短縮についても検討します。また、地域の住民のみなさまに対しては、工事の内容、方法、期間などについて周知を徹底します。 【対応の方針 419 ページ参照】
用地補償		計画により移転が必要になった場合は、近くに代替地を確保し、補償も十分に配慮して欲しい。	(国) 出来る限り関係権利者のみなさまの意向に添えるよう、事業化後に事業者による代替地の確保や斡旋など関係機関の協力を得ながら実施しています。また、外環計画に伴い移転を余儀なくされる方々には、少しでも早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに生活再建に関する相談や代替地の斡旋、情報提供など十分な支援を行うよう誠意をもって努めてまいります。 【対応の方針 422 ページ参照】
		外環計画に伴い移転を余儀なくされる法人・個人事業主その他営利を目的とした団体に関して、少しでも早く営業状態の再建・回復が図れるよう適切な補償を行うとともに十分な支援を行うよう誠意をもって努めてほしい	(国) 営業されている方々も含め、外環計画に伴い移転を余儀なくされる方々には、少しでも早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに生活再建に関する相談や代替地の斡旋、情報提供など十分な支援を行うよう誠意をもって努めてまいります。【対応の方針 422 ページ参照】
		外環計画が長期間にわたった経緯を踏まえ、その間、権利制限を受けた該当者・団体に十分な補償をしてほしい。	(国) 外環計画に伴い移転を余儀なくされる方々には、少しでも早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに生活再建に関する相談や代替地の斡旋、情報提供など十分な支援を行うよう誠意をもって努めてまいります。【対応の方針 422 ページ参照】

区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解	
用地補償	土地収用制度の活用なども視野に入れ、早期完成を目指して欲しい。	(国) 外環計画に伴い移転を余儀なくされる方々には、少しでも早く生活再建が図られるよう適切な補償を行うとともに生活再建に関する相談や代替地の斡旋、情報提供など十分な支援を行うよう誠意をもって努め、できる限りお話し合いを通じて用地取得にご理解とご協力を頂きたいと考えています。【対応の方針 422 ページ参照】 早期完成に向けて、できる限りの努力をまいります。	
計 画 検 討 の 進 め 方	計画検討全般	(国) 外環事業の実施段階における環境影響の把握については、大気質、騒音、振動、地下水など環境影響評価の項目に応じて、工事の施行中及び完了後の状況を適切に把握するための監視体制を整え、結果については適宜公表します。 【対応の方針 428 ページ】	
	意見反映	詳細な計画の検討にあたっては、地域との交流を密にして欲しい。	
	今後想定しているPIについて示して欲しい。	(国) 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIの進め方については、練馬区の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針 431 ページ参照】 事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。 【対応の方針 431 ページ参照】	
	地域課題検討会の内容を計画に反映して欲しい。	(国) 地域課題検討会をはじめ、地域のみなさまから頂いたご意見を踏まえ、「対応の方針」をとりまとめました。今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIの進め方については、練馬区の意見を聴きながら検討していきます。 【対応の方針 431 ページ参照】	
		検討が十分なされていないことや対応の方針の説明を行うため、地域課題検討会をもっと継続すべきである。	(国、都) 国土交通省、東京都、沿線区市は、多岐にわたる地域の課題を整理し、その対応の方針を検討するにあたり、地域のみなさんの意見や考え方を一層具体的に取り入れるため、地域課題検討会を順次開催し、頂いた意見は、「対応の方針」を検討するにあたり可能な限り反映しました。 なお、対応の方針とりまとめ後も、各段階ごとに引き続き地域の意見を聴きながら、より具体的な対応について検討します。

区分		頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画検討の進め方	情報の提供	住民からの質問に対して、わかりやすい情報提供が必要である。	(国、都) 地域のみなさまに検討状況や事業のスケジュールなどの具体的な情報をわかりやすく、できる限り速やかにお知らせします。【対応の方針 432 ページ参照】 今後、国と都は練馬区と協力し、地域の状況に即した課題の具体的な対策を検討していくにあたり、より一層、地域のみなさまへわかりやすく丁寧に説明するとともに、類似事業の事例などの見学を行うなど、情報が十分伝わるよう努めていきます。 【対応の方針 432 ページ参照】
		検討に用いたデータは公表して欲しい。	
外環ノ2		外環本線が地下方式に変更された経緯、国や地方の財政状況、人口減少などから、地上部街路の計画は中止すべきである。	(都) 都は、地上部街路について、平成20年3月に「外環の地上部の街路について(検討の進め方)」を公表し、検討の視点と検討のプロセスを明らかにしました。 これに基づき、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめしていく考えです。 検討にあたっては、外環本線について話し合う場とは別に、地上部街路に関する話し合いの場を新たに設け、地元のみなさまとの話し合いを行ってまいります。また、これまで地域課題検討会でいただいたご意見は今後の地上部街路の検討に活かしてまいります。 都は、沿線の各区市の意向を踏まえながら、話し合いの枠組みや、必要性やあり方を検討するためのデータ作成等、地上部街路に関する話し合いについての準備を進め、早期に地元のみなさまとの話し合いが実現できるよう努めてまいります。 【対応の方針 429 ページ参照】
		外環本線と外環ノ2は一体的な議論が必要である。 外環ノ2の議論の場について具体的に記載すべきである。	
計画全般		環状8号線などの渋滞緩和や渋滞による経済損失などのためにも、外環(関越～東名)を早期に事業化し、実現して欲しい。とくに各高速道路とのジャンクションは、渋滞緩和のためにも必要である。	(国) 外環は、沿線地域をはじめ首都圏全体として、交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等からその必要性は高いと考えています。 たとえば、外環を整備することにより、1都3県で、二酸化炭素排出量が年間約20～30万トン、窒素酸化物排出量が約300～400トン、浮遊粒子状物質排出量が約15～20トンの削減が見込まれ、環境改善効果が期待されます。 また、事業の実施により環境に影響を及ぼすことが想定される環境要素 18 項目について予測を行った結果、影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えられます。 今後、平成 17 年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による費用対効果や整備効果などについて検証し、丁寧かつ正確な情報
		若者の車離れや不況による車の買い控えなどを考えると、なぜ今さら外環が必要なのか疑問である。 もう一度必要性から見直すべき。	
		大気質など環境破壊へつながる外環の計画は中止すべきである。	
		経済危機、少子高齢化、地球温暖化などの諸問題を解決を優先すべきであり、外環の計画に反対である。	
		利用者へのアンケートなど国民の声を聴きながら、外環の建設の是非を判断していくべきである。	
		経済効果の小さい外環は必要ない。	

区分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	国や地方の財政状況、人口減少などから、計画の必要性について再考すべきである。	提供を実施します。 なお、今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。
	外環の整備により、一般道路を通行している通過交通が減少し、沿線の生活道路が本来の機能を発揮できるよう早期に整備すべきである。	
	利用状況を踏まえて、弾力的な料金設定を行い、環状道路の機能を十分発揮するよう努めるべきである。	
	貴重な財源は、外環よりも福祉や医療などに使うべきである。	
	外環の必要性に疑問がある。	
	現在の経済状況や雇用状況を考慮し、早急に国幹会議を開催し、早期に着工して欲しい。	
	平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計により、費用対効果や整備効果を検証し、計画を再検討すべき。	(国) 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果の検討や外環開通後の効果の調査結果などについて、とりまとめ次第公表し、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。 【対応の方針 425 ページ参照】
平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による、費用対効果を示して欲しい。	(国) 外環(関越道～東名高速間)のもたらす経済効果は、走行時間の短縮や走行経費の節約、交通事故の減少など年間約3,000億円と見込んでいます。 今後、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果についてとりまとめ次第公表します。	
国内や海外の環状道路の整備効果や影響を示して欲しい。	(国) 本国内における環状道路の整備効果については、環状道路の開通前後に実測調査を行い、その結果を基に周辺道路の交通量の変化や渋滞緩和などの整備効果や影響を検証し、公表しています。 欧米諸国等海外の環状道路の整備効果については、今後把握し、必要に応じて、適宜公表してまいります。	
詳細な事業費を示して欲しい。	(国) 東京外かく環状道路(関越～東名)の事業費は約1.6兆円と想定しています。 事業費については、今後、新技術の適用や効率的な施工について検討するとともに、大規模工事のメリットを反映できるよう、最新事例も見ながらコスト改善に向けて努力をして行く必要があると考えております。	

区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
計画全般	費用対効果の算出方法がおかしいのではないか。	(国) 経済便益は、推計された交通量を用いて、「費用便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局、都市・地域整備局)に基づき算出しています。なお、交通量は、平成11年に実施した道路交通センサス等を基に推計した全国将来交通需要(平成14年11月公表)から適切に推計しています。 今後は、平成17年の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果の検討や平成20年11月に改定された費用便益分析マニュアルに基づいた費用対効果を算出します。
	ロードプライシングなどの施策も検討し、都心部への交通の流入を減少させるべき。	(国、都) 渋滞緩和の対策として、道路整備だけでなく、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって円滑な交通を実現するTDM(交通需要マネジメント)施策も重要と考えています。 自動車の効率的利用や公共交通への転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、交通需要の調整を図ることにより、道路交通混雑の緩和を図る取り組みも進めています。
	経済効果の内訳を示して欲しい。	(国) 外環(関越道～東名高速間)のもたらす経済効果は、走行時間の短縮や走行経費の節約、交通事故の減少など年間約3,000億円と見込んでいます。 経済便益は、推計された交通量を用いて、「費用便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局、都市・地域整備局)に基づき算出しています。なお、交通量は、平成11年に実施した道路交通センサス等を基に推計した全国将来交通需要(平成14年11月公表)から適切に推計しています。
その他	「対応の方針(素案)」は様々な問題があり、認められない。	(国、都) 地域課題検討会をはじめ、地域のみなさまから頂いたご意見を踏まえ、「対応の方針(素案)」を平成21年1月に公表しました。さらに同年2月末までホームページなどを活用し広くお聴きしたご意見を踏まえ、「対応の方針」をとりまとめました。 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。
	都市計画変更の際に区市から出された意見も反映して欲しい。	(国、都) 都市計画変更の際に沿線区市から出された意見の見解については、可能な限り「対応の方針」に反映しております。今後も事業の各段階で、必要に応じ、区市の意見を踏まえ、検討を進めてまいります。

区 分	頂いた意見の概要	国土交通省と東京都の見解
その他	住民の意見を聴きながら、環境対策などを検討していることは高く評価する。	(国) 今後は、詳細な検討の各段階で、引き続きPIの手法を取り入れ、地域のみなさまの意見を聴きながら、具体的な検討を実施していきます。なお、具体的なPIの進め方については、練馬区の意見を聴きながら検討していきます。【対応の方針 431 ページ参照】
	専門家を含めた検討の場を設置して欲しい。	事業の概要や用地補償、工事の内容などについて、各段階で地域の方を対象とした説明会を実施します。また、地域のみなさまの意見を十分に聴くとともに、必要に応じて有識者の意見も聴きながら、具体的な検討を実施していきます。【対応の方針 431 ページ参照】