

## 7. 計画検討の進め方

### (1) 計画検討全般

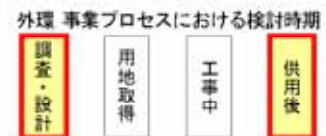
- ① 外環の整備効果が十分発揮されるのかとの懸念
- ② 人口動向等を踏まえた将来の交通需要に合った計画となっているのかとの懸念
- ③ 外環が早期に整備されることへの期待
- ④ 外環の整備に伴う、経済効果増大への期待

○これまでに頂いた意見

- 車に依存しない社会をつくる。
- 国交省事業に対する外部機関によるチェック。
- 計画交通量のデータが古いので、着工前に最新の交通センサスを見るべきである。
- 日々進化している大気汚染対策技術の活用が望まれる。その課題解決のため、事業行程の中でできるだけ排出ガス処理が行われるよう、工事段階においても最新技術を導入してほしい。
- 世田谷・調布・三鷹・杉並で一緒に考えてほしい。
- 東八インターチェンジ周辺の烏山通りや吉祥寺通り、新設される都市計画道路などの交通量がどれくらいになるのか心配である。外環本線だけでなく、周辺の幹線道路の流れ、動線、交通量の増減などの交通予測をしてほしい。
- 中央自動車道と外環の管理主体が分かれていると、問題が生じた際に適切に対処できない場合があることが考えられるため、柔軟に対応できる管理計画を立ててほしい。外環の管理主体が中央自動車道と同じであるのか知りたい。
- 外環整備が地域にとって悪影響だけをもたらす結果になってしまう懸念がある。その課題解決のために、さらに付加価値が高まるよう、地域や社会にとってメリットをつくりだすものにしてほしい。
- 古いデータで計画された事業を実施することに懸念があるので、最新の交通量データにより見直し、設計に反映できるようにする。

(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。
- 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、丁寧かつ正確な情報提供を実施します。



参考:整備効果

外環の整備により、様々な効果が期待できます。なお、平成17年度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は、とりまとまり次第公表します。

1. 時間の短縮・渋滞緩和

外環を含めた幹線道路ネットワーク整備が概ね完了することで、都心に用いない車がバイパスされ、都心に集中していた交通が分散されます。特に環状8号線や首都高速3号渋谷線、4号新宿線等を利用していた通過交通が外環に転換することで、これらの道路の渋滞緩和が期待されます。また、所要時間の大幅な短縮が見込まれ、目的地までのスムーズな移動が可能になります。



首都高速3号渋谷線、4号新宿線の交通量  
全体の交通量 → 約2割減

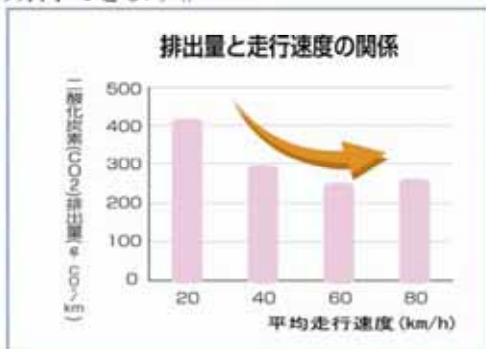
環状8号線の交通量  
全体の交通量 → 約1~2割減  
大型車の交通量 → 約3割減  
通過交通 → 約8割減



2. 環境の改善

現在の都心部は慢性的に渋滞しているため、自動車が低速で走行していることから、より多くの排出ガスが発生していると考えられます。

外環の整備により、都心に集中していた交通が分散され、通過交通が減少し、環状8号線や首都高速3号渋谷線、4号新宿線等の慢性的な渋滞の緩和が見込まれています。また、首都圏の交通の流れがスムーズになり、走行速度が向上するため、排出ガスの大幅な削減が期待できます。



(資料:平成17年度推計値を基に算出)

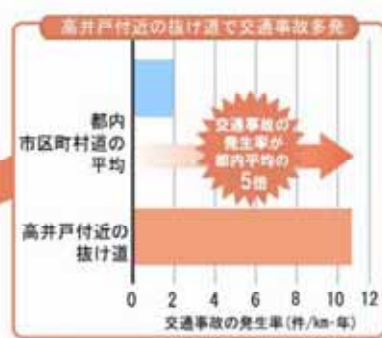
- 浮遊粒子状物質 (SPM)**  
1都3県(東京, 神奈川, 埼玉, 千葉)の浮遊粒子状物質排出量が  
**約15~20t/年削減**  
約15~20万本のペットボトル・500mlに相当
- 窒素酸化物 (NOx)**  
1都3県(東京, 神奈川, 埼玉, 千葉)の窒素酸化物排出量が  
**約300~400t/年削減**  
約130~180万台のトラックに相当※  
※東京都を走行する大型車に換算
- 二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>)**  
1都3県(東京, 神奈川, 埼玉, 千葉)の二酸化炭素排出量が  
**約20~30万t/年削減**  
沿線7区市(約200km<sup>2</sup>)の1~1.5倍の植林に相当  
※練馬区・杉並区・武蔵野市・三鷹市・国分市・狛江市・世田谷区



### 3. 生活道路の安全性の向上

都心の渋滞を避けるため、抜け道に通過交通が流入し安全性が低下しています。例えば、環状8号線に並行する生活道路では、交通事故の発生率が都内平均の5倍になっています。

外環が整備されると、生活道路では通り抜け自動車が減少し、安全性の向上が期待できます。



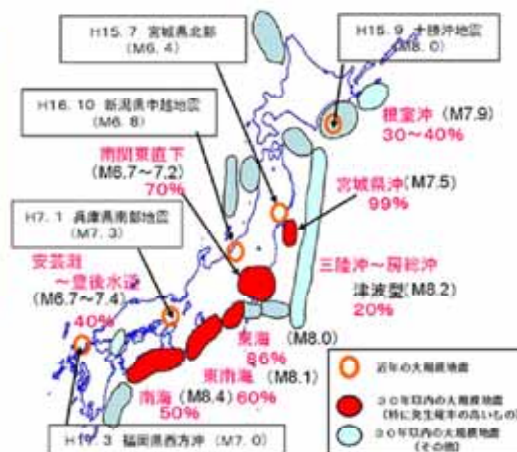
資料：首都圏第3次渋滞対策プログラム  
世田谷区資料、杉並区資料  
交通事故統計年報(平成9、12年度版)  
道路統計年報(1998年、2001年)



杉並区富士見ヶ丘駅付近

### 4. リダンダンシーの確保

外環の整備により、首都圏直下地震等の大規模地震など災害発生時の避難や救助、その後の復旧活動において、安定した交通確保が可能となります。



最近の大規模地震と、今後30年以内の発生が予想される大規模地震

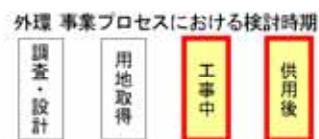
⑤ 環境影響に関する調査が不足しているのではないかの懸念

○これまでに頂いた意見

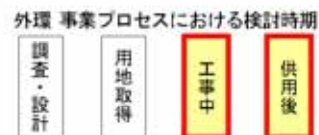
- 大気汚染に影響を及ぼす要素は複数あることを踏まえると、単独でのデータではなく、一体的に考えた地域の大気への影響が示されないと、本当に影響がないとは判断できない。換気所単独ではなく、ランプ部の自然排気や中央自動車道、ゴミ処理施設などの既存施設を加えたデータで大気への影響を説明する。

(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に環境に与える影響を把握できるよう調査を実施して参ります。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。



- 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。



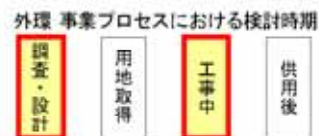
⑥ 計画検討への懸念

○これまでに頂いた意見

- 無駄なお金は使わない。
- 国交省とその家族が皆、ジャンクション地域(の三日月地区など)に住んで、三鷹市民の心配な気持ちを実体験する。
- 42項目のすべてが、守れることが証明されるまでは事業化しない。
- 公共施設の維持管理費は計画事業主が負担する。

(国)

- 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、事業化前、設計、工事などの各段階でコスト改善に向けて努力をしていきます。また、技術開発の動向を踏まえ、最新技術の適用について検討していきます。



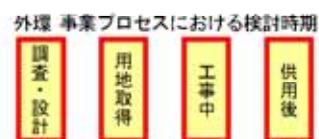
⑦ 三日月地域の課題に真摯に取り組むことへの期待

○これまでに頂いた意見

- 三日月地域については、課題解決のために、調布と三鷹で協力して検討を進める。三日月地域問題のため西部自治会と市でアンケートをとる話を進めている。検討会とは別に具体的に市と自治会と一緒に検討していくものだ。検討会だけで三日月地域を議論するには限界があると考えている。三日月地域は調布と三鷹で協力して検討しなければならないのに中央ジャンクション周辺地域は、三区市バラバラである。検討会の役割が信用できない。

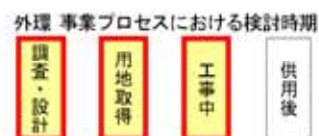
(国)

- 地区検討会をはじめ、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。



- 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区市に関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。

- また、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、地域のみなさまのご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。



⑧ 地上部街路「外環ノ2」への適切な対応がされるのかへの懸念

○これまでに頂いた意見

- 外環の2について心配

(都)

- 外環の地上部街路(外環の2)は、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、昭和41年に外環本線と同時に計画決定されています。当時、外環本線と一体となって自動車交通に対応するとともに、地域の利便性や、沿線のまちづくりに寄与する道路として計画されました。その後、都では、およそ10年ごとに地上部街路を含む既定の都市計画道路ネットワークについて、交通処理機能とともに、防災、環境などの観点からも検証を行い、その必要性を確認してきました。
- 外環については、本線の事業着手を優先すべきと考えています。
- 一方、地上部街路については、外環本線の都市計画を変更する過程において、沿線区市長の要望に対し、国と都は必要性の検証を行う旨を平成18年11月に回答しています。また、都市計画変更案に対して、沿線区市長から、
  - ① 区民及び区の意見を尊重して方向性を定めること
  - ② 必要性について、原点に立ち返ってオープンに議論することが重要である
  - ③ 廃止することも含め、計画の方向性、検討のプロセスを早急に明らかにされたい
  - ④ 住民、市の意見を十分尊重し、地域の特性に合わせた適切な対応を図ることなどといった意見をいただいています。
- これらを踏まえ、都は、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。
- 都は、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、今回の地域課題検討会等とは、別の場を設け、地元の皆様との話し合いを行ってまいります。また、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引継いでまいります。



(2) 意見把握

① 地区検討会での意見が計画に反映されないのではないかとの懸念  
 ② 区市長の意見書等が尊重されるのかとの懸念  
 ③ 今後も地域の住民の意見を聴き、具体的な検討を行うことへの期待  
 ④ 地域の意見を聴く相談窓口などの設置への期待

---

○これまでに頂いた意見

- 調布と世田谷住民との話し合い。絶対必要と思う(三鷹市中心になってやったらどうか?)。
- 近隣区、市との対策会議の設置(学校、交通等)。
- 三日月地域に関する市長の答申の結果を尊重してほしい。中央ジャンクション周辺を緑化すべきである。外環が建設されることにより、家屋の減価が懸念されるので、補償について考えてほしい。
- 検討会終了後、今後のスケジュールなどの情報共有の場がなくなることで、住民には情報がない、あるいはあっても行政からの一方的な情報になるため、今後も情報共有の場や意見交換の場をつくり、それらをシステム化する。
- 外環開通後に環境アセスメント調査で示された予測と同じ地点でモニタリングし、予測値と実測値の比較と検証を行い、何か問題が生じた際にはそのつど対策が取れるようにしておいてほしい。

(国)

➤ 地区検討会をはじめ、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。

外環 事業プロセスにおける検討時期

調査・設計	用地取得	工事中	供用後
-------	------	-----	-----

➤ 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。

外環 事業プロセスにおける検討時期

調査・設計	用地取得	工事中	供用後
-------	------	-----	-----

(3) 情報の提供

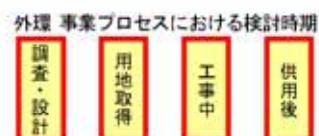
- ① 地域住民への十分な情報提供への期待
- ② 地下水・交通問題等について、検討の場の設置への期待

○これまでに頂いた意見

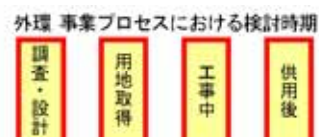
- 換気所の施設内に救急センター、防災拠点、文化財やトンネル工事の様子がわかる展示場をつくる。
- 過去の事故事例の徹底検証、事故・失敗の原因公開。
- 外環計画の内容について外部機関によるチェック。
- シミュレーションルームを作り体験したい(大気汚染)(騒音)(水)(白いTシャツほしてみる)(魚を育ててみる/酒をつくってみる)。
- まちづくりの心配事 市の窓口を開設 三鷹市役所にも。
- 外環全体や周辺のアクセス道路の整備などに関するこれまでの取組みや整備の進捗状況、今後の見通しなどの情報がわからないことが心配である。自治会などを通して、外環の整備などに関する情報の提供や説明会を行ってほしい。
- 事業の進捗にともない、情報提供を随時行う。

(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。



- 今後、国と東京都は区市と協力し、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やするとともに、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。



(国)

- 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。

