

5. 頂いたご提案と計画の具体化の検討等における考え方

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

5-1. 外環の整備について



外環は必要です。



外環を整備すべきです。



外環は不要です。



外環は中止すべきです。

〈提案例〉

- ・交通の効率性、利便性を考えれば外環計画は必要である。
- ・街の発展に不可欠だ。
- ・環八の渋滞がひどいので、早期整備を望みます。
- ・早期に関越道と中央道・東名道と接続することが必要。そのことが大泉周辺の混雑、環八の混雑解消となる。
- ・計画は当地に住んでから知っていたので是非早くにジャンクションの実現を希望しています。
- ・早くしてほしい。家が計画にひっかかっているため、建て替えをしたいが出来ない。
- ・平成20年代半ばに圏央道ができると発表されており、国に借金のある中、外環は環境や生活に影響があるだけと思われるので、外環は必要ないのではないか。
- ・国家の財政難なのに、不要。
- ・「外環道」は要らない。車中心、高速道建設中心の行政は止めるべき。これ以上高速道を必要とする経済成長はないと思われる。
- ・外環道は不必要である。将来のこの地域（関東・首都圏）の人間生活、社会生活をもっと真剣に専門家に研究していただきたい。道路が完成しても誰も通らない可能性もある。
- ・メリットばかり考えないで、地域住民に与える悪影響、環境破壊などを考えて、中止していただきたい！

【考え方】

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



中央環状線や圏央道が整備されるまで、外環は凍結するべきではないでしょうか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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



外環整備以外の方法で交通問題に対応するべきではないでしょうか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

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

5-2. 外環本線の構造について



大深度地下を活用すべきです。



地上に整備すべきです。



大深度地下方式を見直すべきです。



高架で整備すべきです。



できるだけシールド構造の区間が長くなるようにすべきです。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

5-3. ルート・ジャンクションの位置について



ルートの位置を変更できませんか。



現在の都市計画ルートとすべきです。



ジャンクションの位置を変更できませんか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

ジャンクションの位置に関する検討について

○東名ジャンクションを砧公園（または大蔵運動公園）に設置する案の検討

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

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

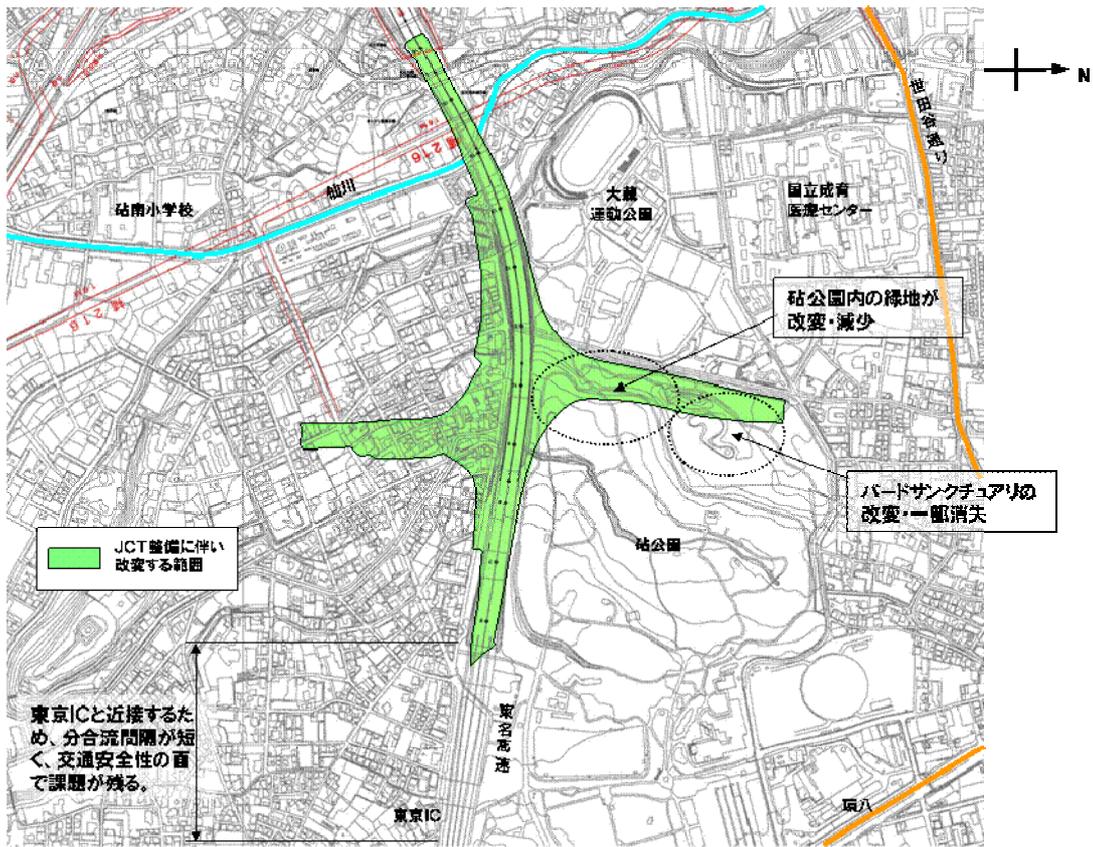
大蔵運動公園に設置した場合は、大蔵運動公園にある多くの施設の移転が必要になるとともに、仙川沿いの崖線の改変に伴い、湧水や緑地が消失するなどの問題が生じます。

○東京インターチェンジを改築し、東名ジャンクションを砧公園内に設置する検討

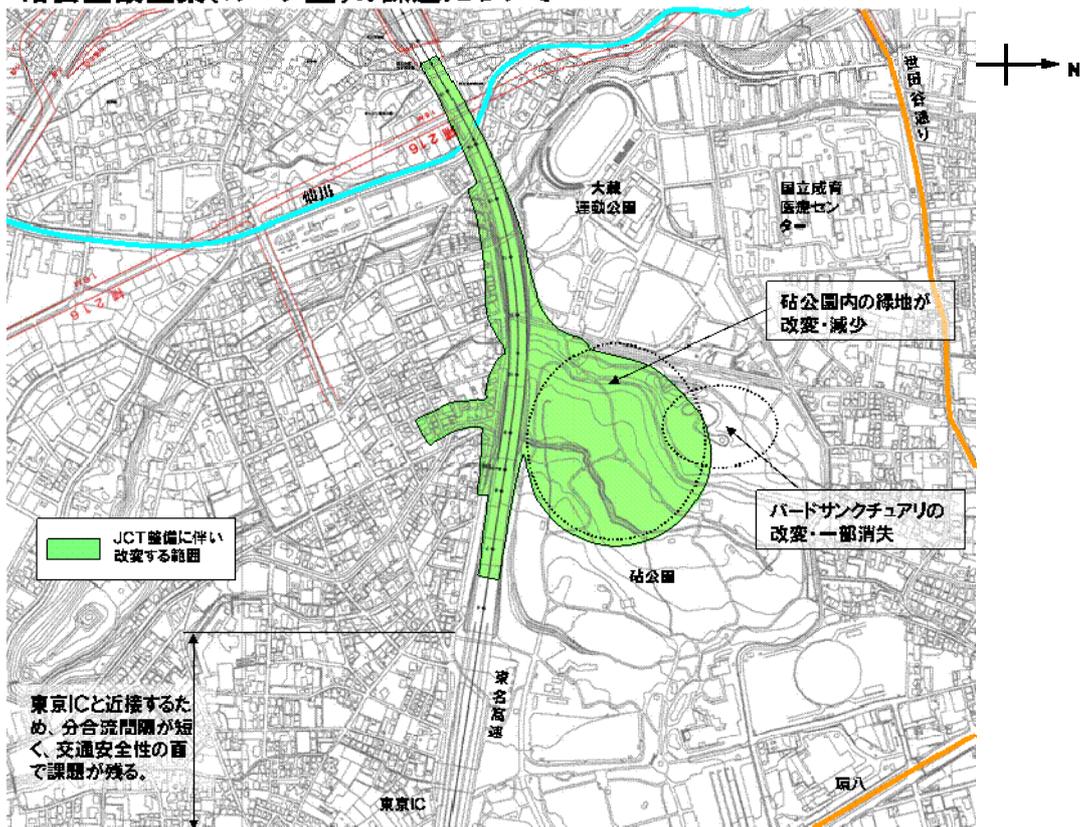
砧公園内に東名ジャンクションを設置する案を構造基準を満足するようにするためには、既設の東京インターチェンジを改築し、交通安全上必要な分岐合流部間の距離を確保する必要があります。

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

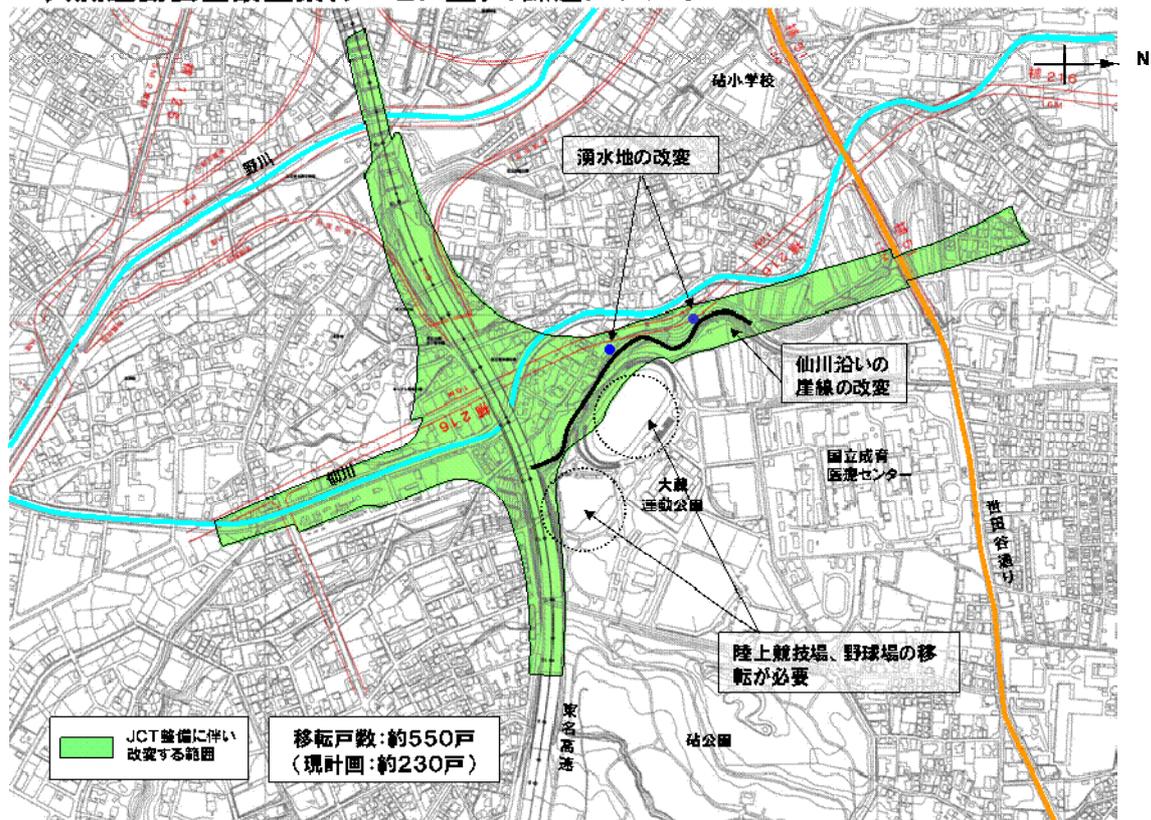
砧公園設置案(タービン型)の課題について



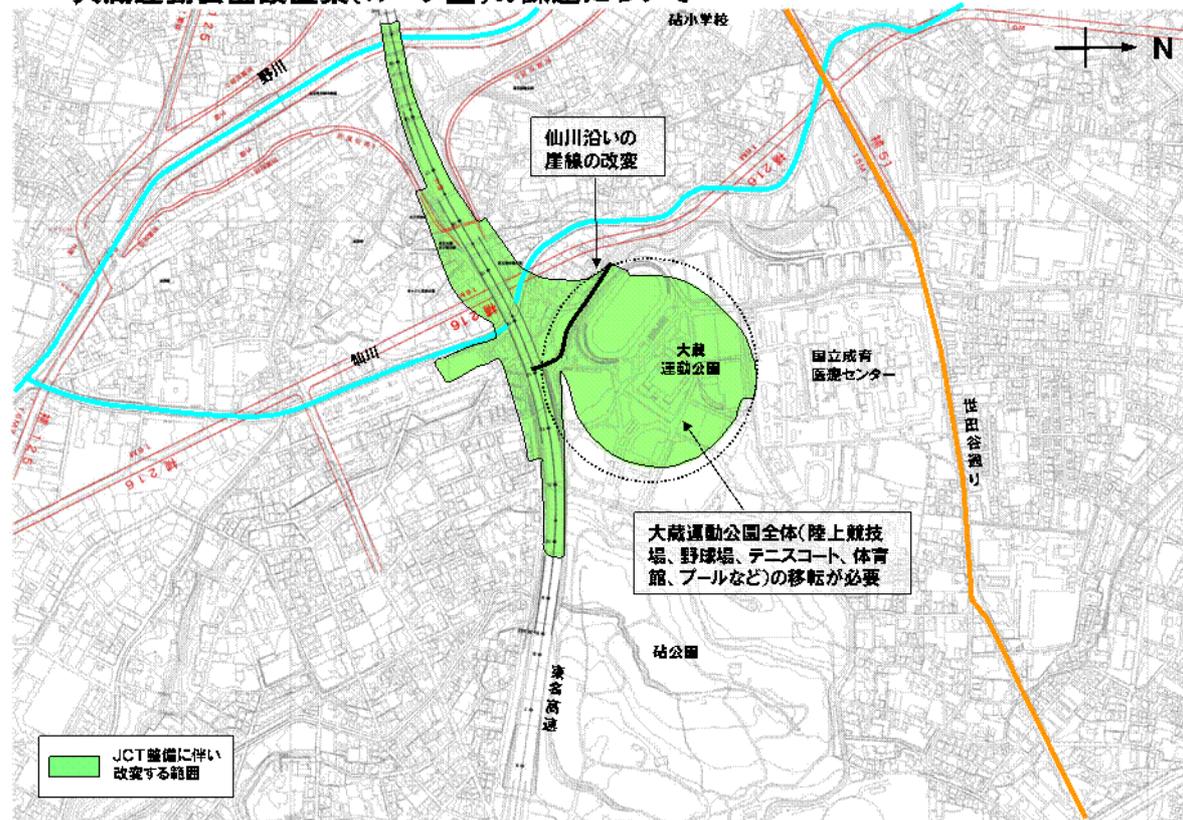
砧公園設置案(ループ型)の課題について



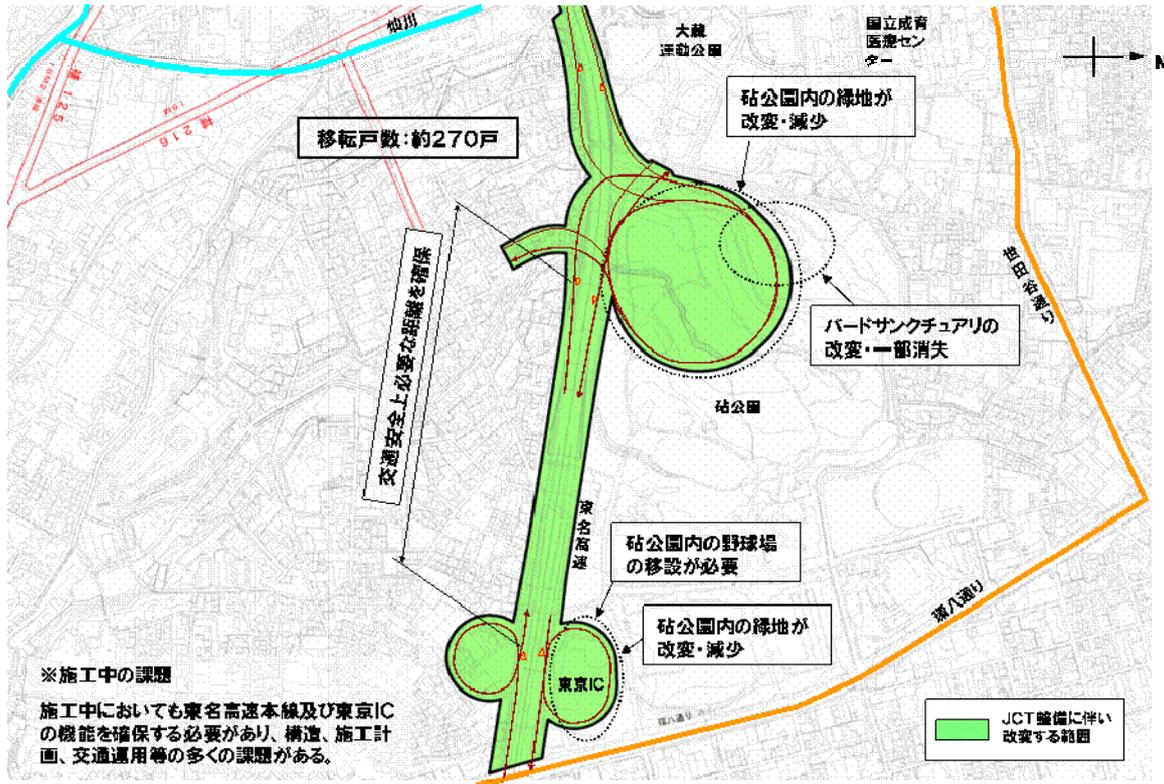
大蔵運動公園設置案(タービン型)の課題について



大蔵運動公園設置案(ループ型)の課題について



砧公園設置案(ループ型)の課題について



5-4. ジャンクションの構造について



ジャンクションを地下化してはどうですか。



ジャンクションのランプの高さを下げてはどうですか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

ジャンクションの構造に関する検討について

○東名高速よりも下にジャンクションランプを設置する検討

①外環（関越側）から東名（郊外側）への連結路

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

②東名（都心側）から外環（関越側）への連結路

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

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

○既存の東名高速も含め、東名ジャンクションを地下化する検討

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

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

○既都市計画における東名高速交差部の計画

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

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

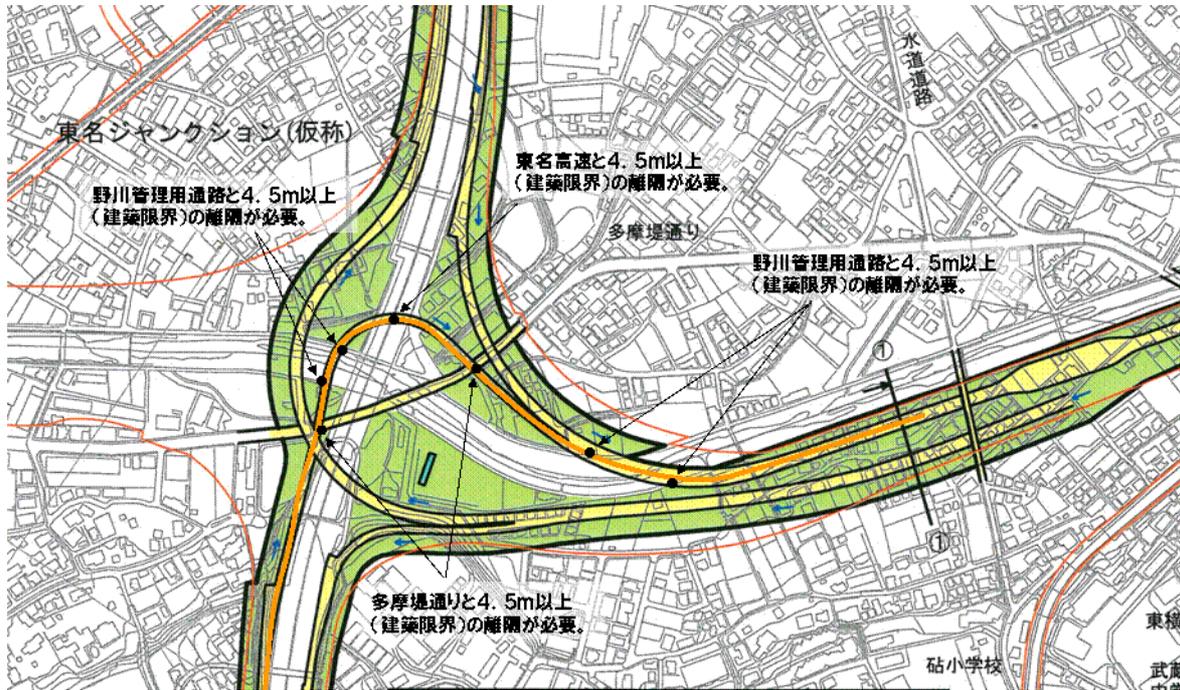
このため、現在検討している計画概念図等では、多摩堤通りを分断させない等の理由で、東名以北側のランプを東名高速の上を通過させる計画としているものです。

○大泉ジャンクション（新設分）を地下構造とした場合の検討

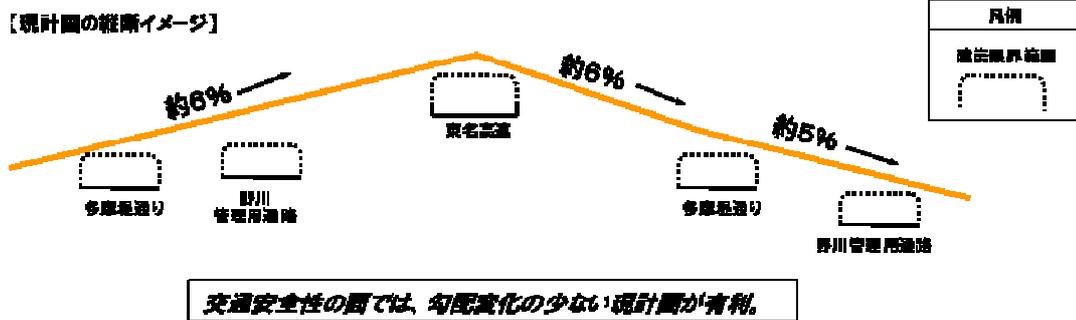
大泉ジャンクション（新設分）を地下構造とした場合、ランプ部が現在の外環本線の下をくぐってから上り始めて、現在の関越方向につながりという形になるため、必要な勾配を確保するためには、ランプ部が現在の位置より数百メートル関越道の郊外側に伸びることになります。これにより現計画よりも移転戸数が140戸ほど増加すること、大泉北中学校や大泉北小学校の敷地にかかること、現道を分断してしまうといった課題があり、現計画よりも地域に与える影響が大きくなります。

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

1. 設計上のコントロールポイント



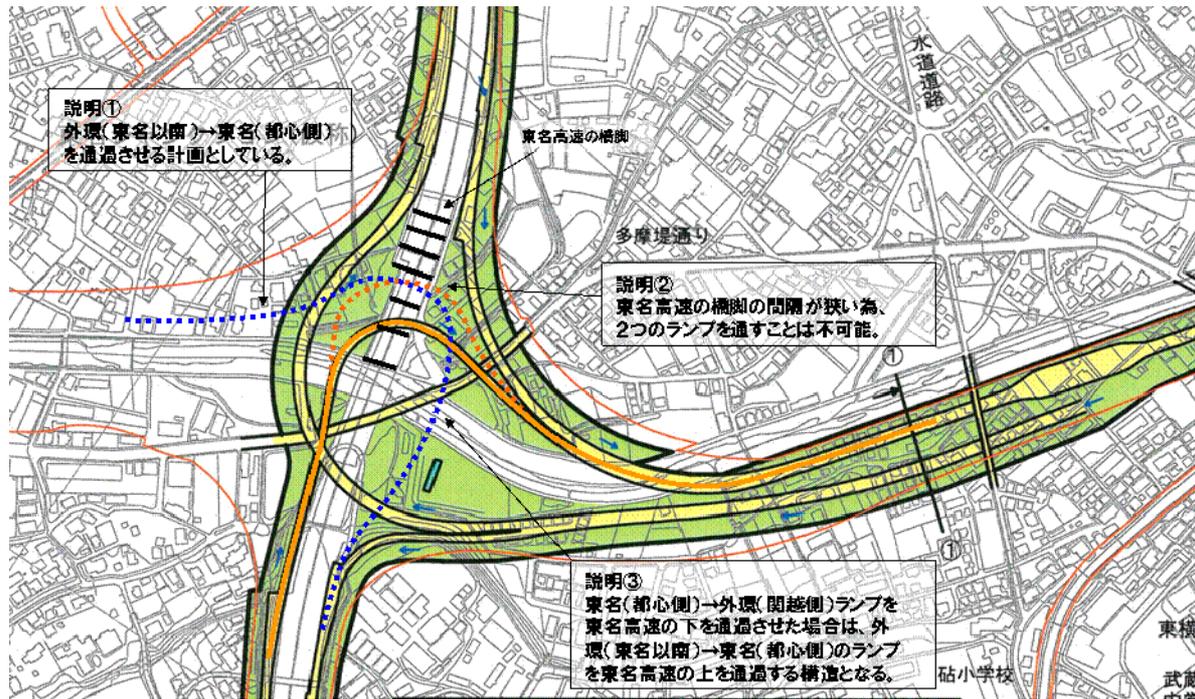
2. 縦断線形の比較



【東名アンダー案の縦断イメージ】



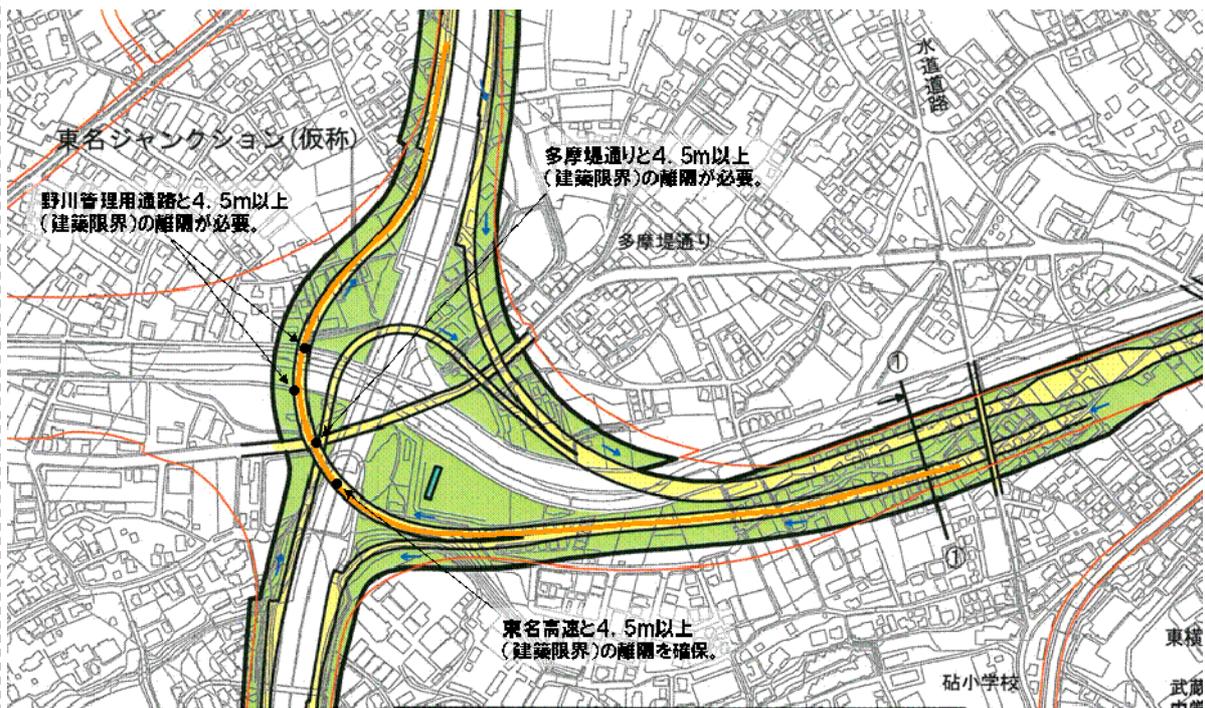
3. 東名以南側ランプとの関係



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

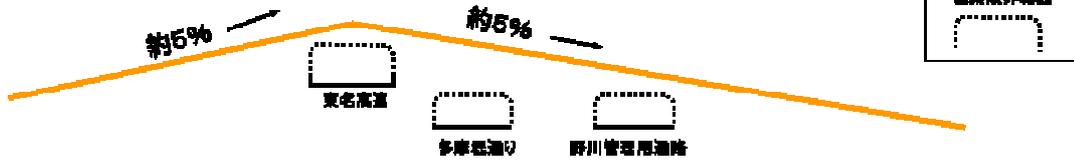
外環(関越道側)→東名(郊外側)へのランプを東名高速の下を通過させる事について

1. 設計上のコントロールポイント

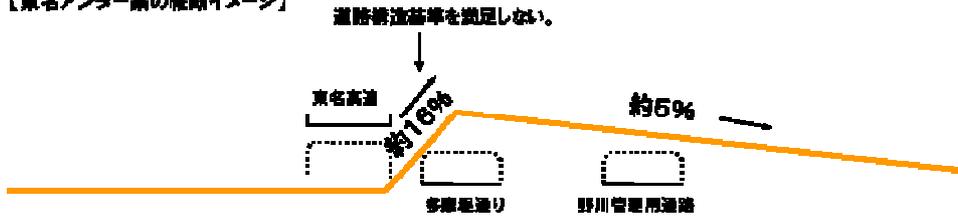


2. 縦断線形の比較

【現計画の縦断イメージ】

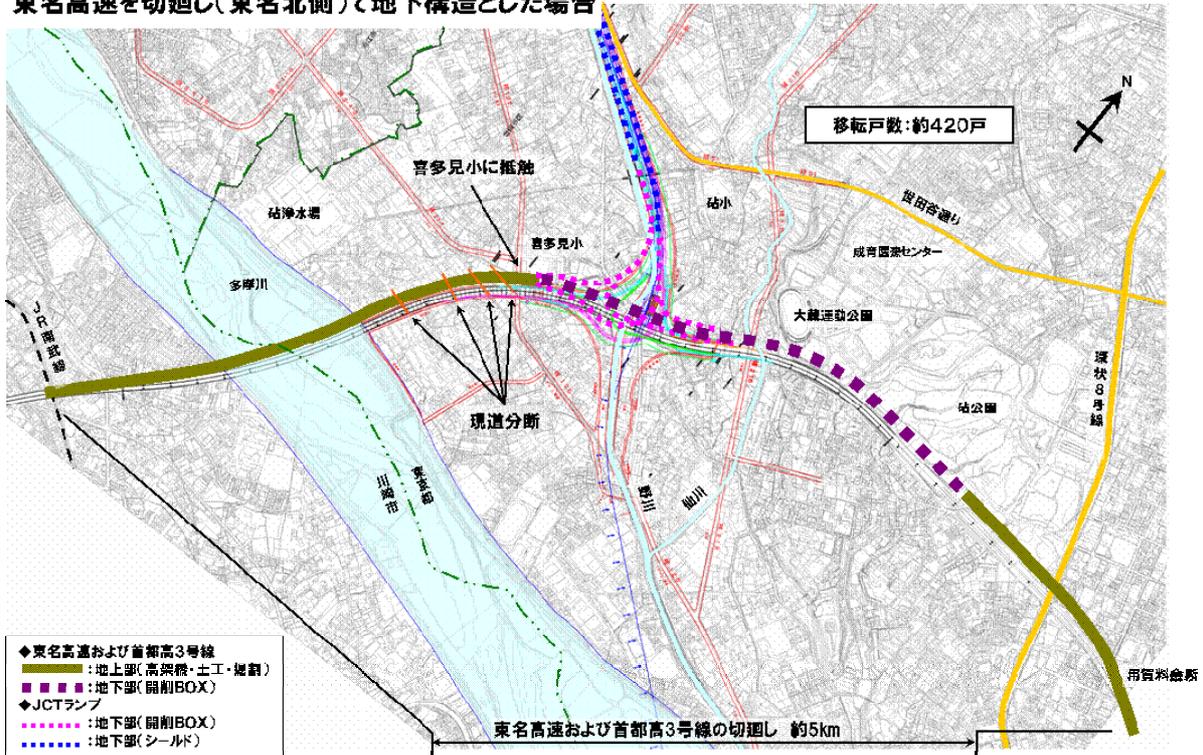


【東名アンダー系の縦断イメージ】

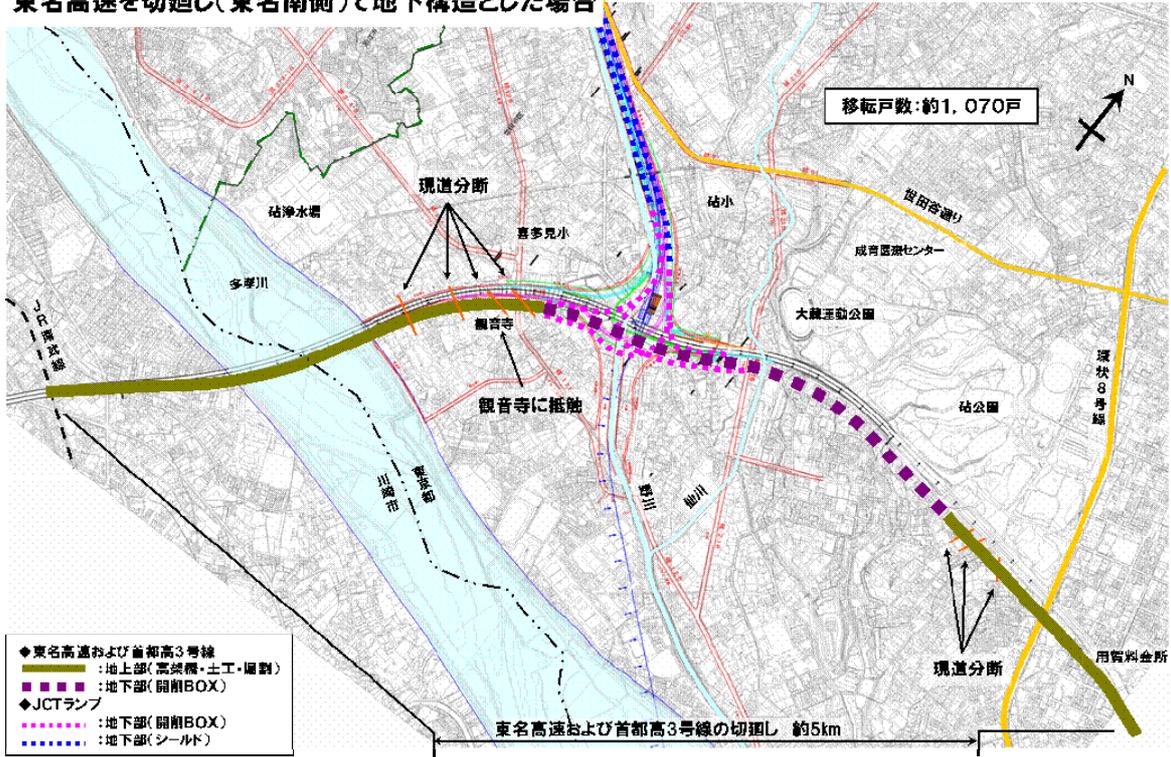


以上、道路構造基準上、東名高速の下を通通が困難であるため、東名高速の上空を通通する計画としている。

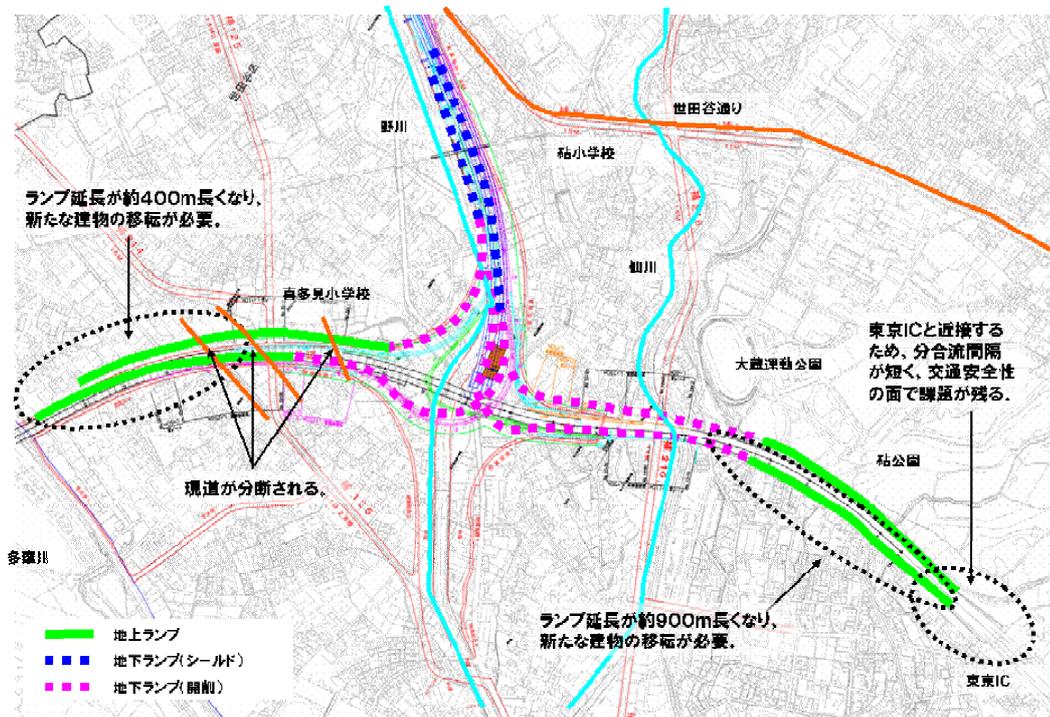
東名高速を切廻し(東名北側)て地下構造とした場合



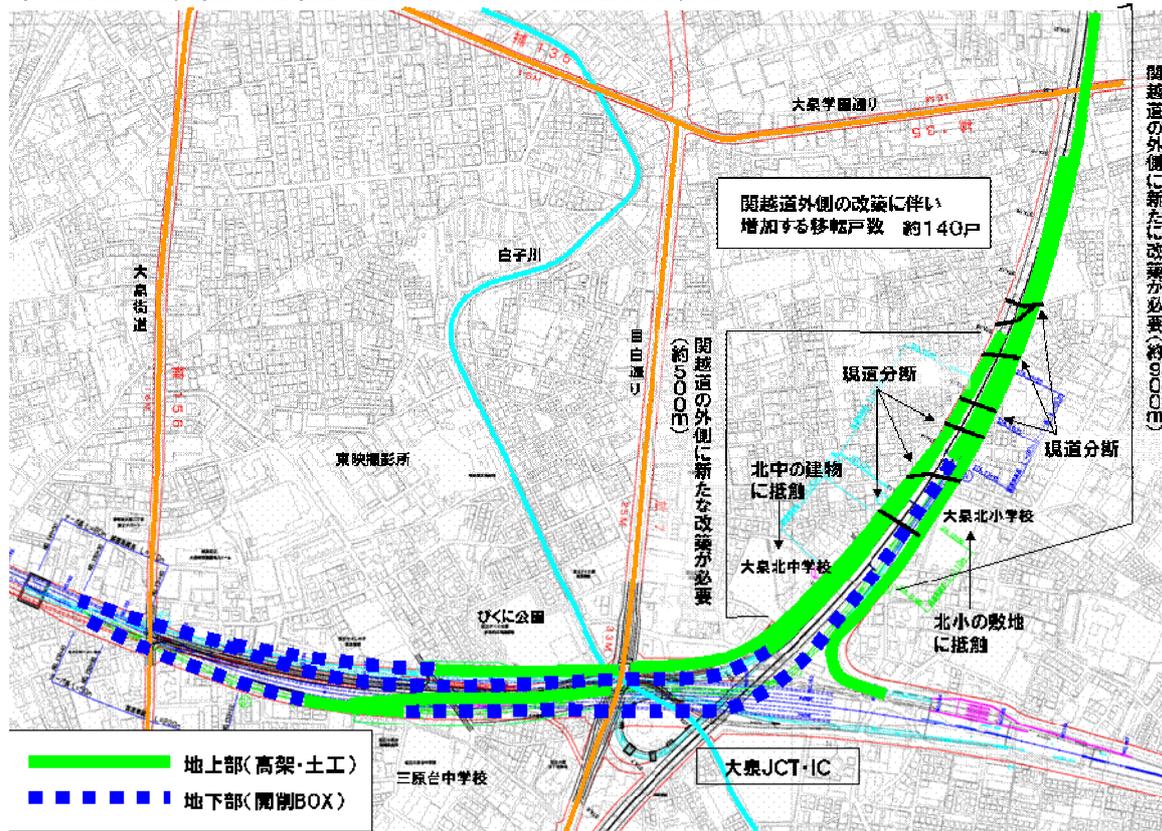
東名高速を切廻し(東名南側)て地下構造とした場合



東名JCTを現計画位置で地下構造とした場合

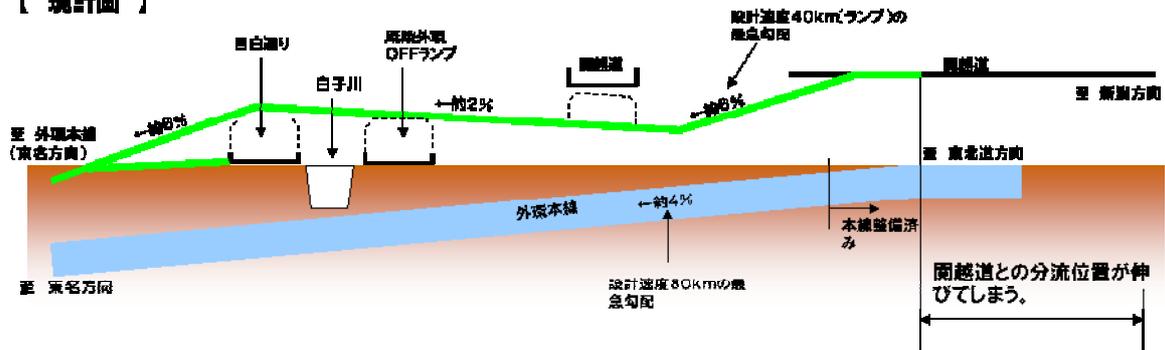


大泉JCT(新設分)を現計画位置で地下構造とした場合

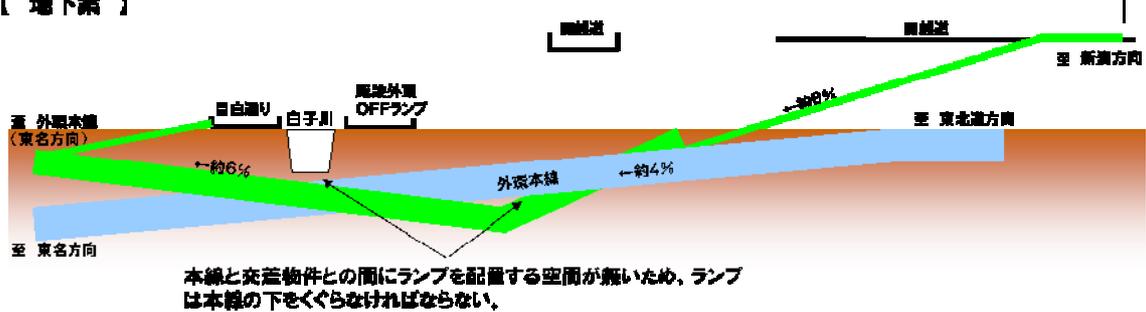


大泉JCTランプ(開越→外環)の縦断イメージ

【 現計画 】



【 地下案 】



5-5. インターチェンジについて

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

〈提案例〉

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

【考え方】

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

インターチェンジに関する検討について

インターチェンジについては、以下の方法で検討を進めてきました。

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

<インターチェンジ別の検討内容>

○目白通りインターチェンジ

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

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

○青梅街道インターチェンジ

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

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

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

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

○東八道路インターチェンジ・国道20号インターチェンジ

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

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

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

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

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

○世田谷通りインターチェンジ

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

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

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



インターチェンジを地下化できないでしょうか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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



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

〈提案例〉

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

【考え方】

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



インターチェンジの出入口を増設してはどうでしょうか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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



東八道路インターチェンジと中央道とのランプを造らないではどうでしょうか。



東八道路インターチェンジから中央道に乗り降りできるようにしてほしい。

〈提案例〉

- ・東八道路インターチェンジから中央道へのON/OFFは少ない。換気所を東八道路インターチェンジにおいて応分の負担（バランス）。利便性と負担のバランスを図ることが大事。
- ・インターチェンジから外環への出入のみならず、中央道への出入りもできるようにしてほしい
- ・中央高速の上り下りへの進入路と中央高速の上り下りからの退出路を設置してほしい。

【考え方】

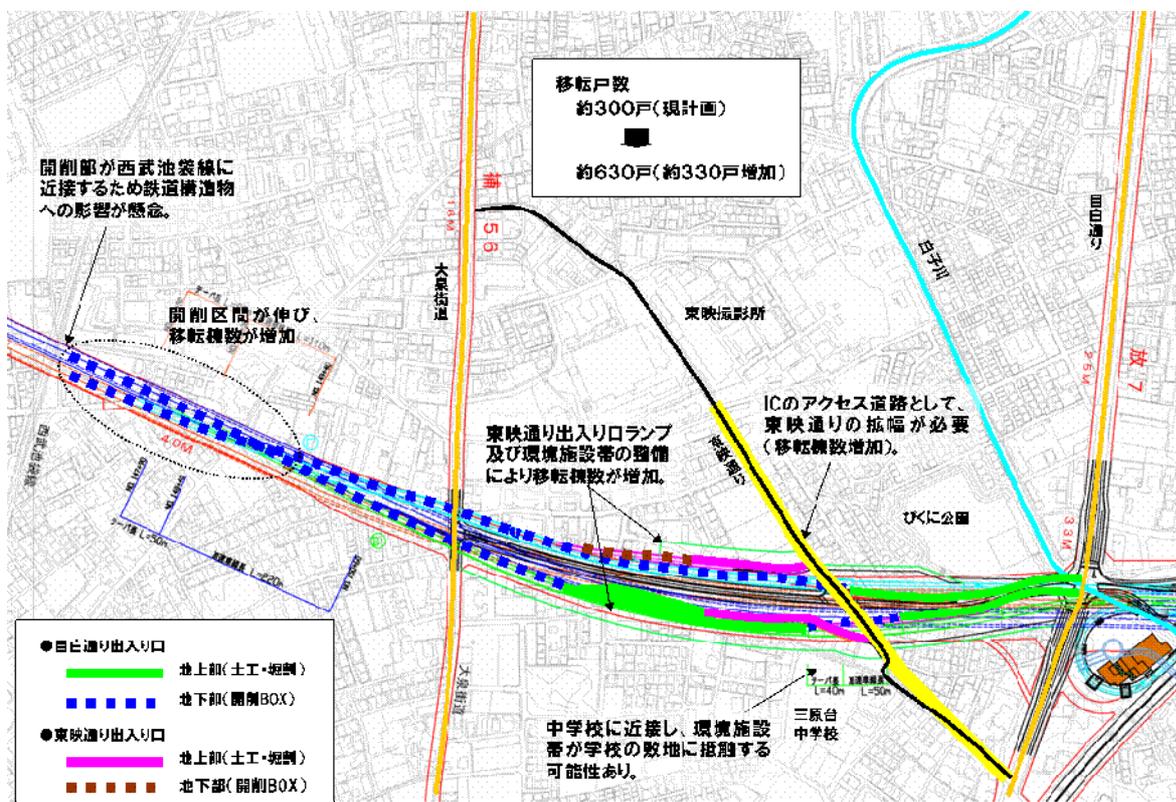
- 東八道路インターチェンジの構造については、当初は中央道にアクセスできない形式で検討をしてきましたが、地元では中央道にアクセスできる形式とすべきとの意見が多く、また、こうした変更に伴う影響の程度が小さいことから、「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方（H17.9）」では、中央道にアクセス可能な構造をお示しし、ご意見をお聴きしてきました。こうした中で、中央道へのアクセスについては概ね地元の理解が得られたと考え、計画の具体化にあたっては、東八道路から外環及び中央道へ乗り降りできるインターチェンジを設置することとしています。

インターチェンジの出入口に関する検討の内容

○東映通りに外環（東名方向）への出入口を追加することに関する検討

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

東映通りに外環（東名方向）への出入口を追加した場合



5-6. 環境施設帯について



環境施設帯の幅を広げられませんか。



環境施設帯の幅を縮小できませんか。



環境施設帯を設置する延長を長くできませんか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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



環境施設帯に歩道を設置できませんか。



生活道路を整備すべきです。



バスルートとして活用できませんか。



公園として活用してはどうですか。



緑地になりませんか。



憩いの場を設置してはどうですか。



休憩所（SA）を設置してはどうですか。

〈提案例〉

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

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

【考え方】

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

5-7. 換気所について



換気所の位置を変更できませんか。



換気所を分散して設置できませんか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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



換気塔は十分な高さを確保すべきではありませんか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

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

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

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

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

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

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



換気所は目立たないようにすべきではありませんか。

〈提案例〉

- ・換気所は景観に配慮し、できるだけ高さをおさえた方がよい。

【考え方】

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



換気所には脱硝装置、集じん装置等の浄化装置を設置できませんか。

〈提案例〉

- ・排気ガスを脱硝装置、集塵装置でできるだけ除去してほしい。
- ・近くに国立成育医療センターもあるので、換気所には最高水準の浄化施設を設置し、空気をこれ以上汚さないでほしい。
- ・換気塔は崖線の高さが20mなのでその差が10mということは換気塔が実質10mの価値しかないということだと思われる。もっと高くして最新の最高の浄化装置をつけなければ認められない。

【考え方】

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

5-8. 料金所について



料金所は地下化できませんか。

〈提案例〉

- ・料金所での渋滞による大気汚染を心配しているが、地下に料金所を設置することはできないのか。

【考え方】

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

5-9. 東名以南について



東名以南を早期に事業化できないでしょうか。



東名以南も関越～東名間と同時に整備すべきではないですか。



東名以南も並行して検討すべきではないでしょうか。



東名以南で都市計画決定されている部分まで整備してはどうですか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

5-10. 外環の道路以外での活用方法について



外環にライフラインの収容や水害対策などの機能を持たせてはどうでしょうか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

5-11. 事故及び災害対策について



避難路を設置すべきではないですか。



十分な強度を確保すべきではないですか。



最新の技術を積極的に活用してはどうですか。



消火対策をすべきではないでしょうか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

5-1 2. 環境対策等について



ジャンクションやインターチェンジをシェルターで覆ってはどうですか。



バッファを確保すべきではないですか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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



騒音を抑える舗装を取り入れてはどうですか。



防音設備を設置すべきではないですか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

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



大深度区間において、地盤の強度や杭への影響に配慮すべきではないですか。

〈提案例〉

- ・大深度地下区間における地盤強度や杭への影響に配慮

【考え方】

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



開削部分で地下水の通水部を増やしてはどうですか。



神明の森みつ池を地中拡幅部から回避できませんか。



トンネル内の排水を池に環流できませんか。



湧水を保全すべきではないですか。



水源を復活できませんか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

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

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

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



生物が移り住む環境を整備してはどうですか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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



照明、遮音壁等の色に配慮できませんか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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



緑を保存すべきではないですか。



緑化できませんか。



ケヤキを保存すべきではないですか。



街路樹を植えられませんか。



公園にしてはどうですか。



早い段階で植栽したらどうですか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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



工事の環境影響評価をすべきではないですか。



工事の影響を抑えるための対策をできませんか。

〈提案例〉

- ・実際に工事が始まる前に、近隣の建物及び空気環境及び騒音等を調査してもらいたい。
- ・連絡（計画）道路の近くなので、排気ガス・音・振動等の環境悪化が心配。それ以前の工事中の上記環境変化も何年かかるのか。
- ・DPFをつけないと東京都に車は入れないと言っているの、しっかりと監視して大気環境が悪くならないようにすべき。トラック関係には厳しい規制等をしているが、工事車両の規制が甘いので、工事中の環境対策が重要である。
- ・工事中に砂埃が飛び散るのは困るので、散水は徹底してほしい。
- ・子供の通学時の影響を考え、通学時間の工事車両の出入り（通学路への）等が絶対ないようにしてほしい。

【考え方】

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



現地観測を継続できませんか。



データを提示すべきではないですか。



観測地点を追加できませんか。



ジャンクションの予測評価をすべきではないですか。



影響を説明すべきではないですか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

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



第三者機関が客観的に検証すべきではないですか。



地域住民が環境影響評価をチェックすべきではないですか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

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



東名高速への環境対策を実施できませんか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

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

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

5-13. 道路交通対策について



インターチェンジ周辺道路を整備すべきではないですか。



歩道を整備すべきではないですか。



既存のインターチェンジを改良してはどうですか。



通り抜け自動車が入り込まないようになりませんか。



道路整備以外の方法で対応できませんか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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



（その他、現在の道路交通問題への対策等に関する提案）

〈提案例〉

- ・電線の地中化に取り組んでください。街が美しくない。
- ・清水3丁目から下井草5丁目間にある道路標識の行き先が青梅街道と表示されている。その結果、通過交通まで入り込むので、即刻地名に直してほしい。
- ・大きな道路をつくる前に、連雀通り等の周辺の生活道路にガードレールや歩道を設ける等の安全対策をとってほしい。三鷹市は外環と周辺道路の整備のどちらを優先的に考えているのか。
- ・三原台中横の道路で一方通行の大型車規制を最近緩めたという話を聞いた。都、警察の管轄と思うが、構造上の変更でなく運用上で改善

できることはぜひ対策をとって欲しい。

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

【考え方】

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

5-14. まちづくりについて



代替機能を確保してもらえませんか。



行政区を見直してもらえませんか。



駅等とのアクセスを確保してもらえませんか。



通学路を確保してもらえますか。



工事中は仮橋を設置できませんか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

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



地上部街路を整備すべきではないですか。



地上部には歩道や緑地を整備すべきではないですか。



地上部街路は不要ではないでしょうか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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



（その他、まちづくりに関する提案）

〈提案例〉

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

【考え方】

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

5-15. 用地補償について



土地の買い上げをしてもらえませんか。



地権者に十分な補償をすべきではないですか。



建ぺい率・容積率の緩和や税の軽減措置をとれませんか。



計画区域外にも補償すべきではないですか。



環境への影響や精神的な影響も含めて補償すべきではないですか。



集団移転ができるようになりませんか。



代替地を確保し斡旋すべきではないですか。



代替用の農地を取得できませんか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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

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

5-16. 情報提供について



高さや方位を明示してはどうか。



グラフィック、映像、模型等を活用してわかりやすく説明してもらえませんか。



計画内容に関して詳細に提示すべきではないですか。

〈提案例〉

- ・説明資料として、図面だけでなくグラフィック技法などをまじえて映像で示すとわかりやすいと思います。
- ・模型等でわかりやすく住民に説明して頂きたい。
- ・ジャンクションと仙川に囲まれた三角地帯となってしまう、住環境がどうなるか心配である。今の模型ではランプの高さなど具体的なことがわからず、意見の言いようがないので分かりやすい模型にして欲しい。
- ・地図をわかりやすくして欲しい。北を上。もしくは方向を入れて欲しい。
- ・横断図だけでなく縦断図も必要。
- ・三鷹の「交通の変化、周辺都市計画道路整備の課題」と同様のものを武蔵野も出してほしい。都市計画道路3・4・12号線は「武蔵野市方面からのインター利用交通に対応」とあるが、武蔵野市にも伸びてくるのか。
- ・野川の改修が行われた際に生活道路が分断された。外環でも生活道路の分断が生じ、不便になりそうで心配であり、周辺道路の青写真を示して欲しい。
- ・東名高速は国分寺崖線を区切っていて生物の横断ができないので、東名ジャンクションの連絡路は現在の東名の高さを越えないでほしい。
- ・今回の計画概念図で地上部に引かれたアクセス道路の幅員と車線の構造を説明して欲しい。

【考え方】

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



議論に必要なデータ等の情報を提示してもらえませんか。



事例を紹介してもらえませんか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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



スケジュールを提示すべきではないですか。

〈提案例〉

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

【考え方】

- 検討の流れについては、「手続き及び事業の流れと各段階での検討事項」を公表し、今後の手続きの流れについてお示ししました。
- スケジュールに関しては、最も順調に進んだとしても外環の都市計画変更手続きに1、2年、それから測量、設計、用地買収を行い、工事には約10年かかると考えています。



(その他、情報提供方法に対する提案)

〈提案例〉

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

【考え方】

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

5-17. 意見把握について



住民と十分に協議すべきではないですか。



学校やPTA等からの意見を把握すべきではないですか。



「意見を聴く会」や「オープンハウス」を継続的に開催すべきではないですか。



アンケートを実施できませんか。



「意見を聴く会」や「オープンハウス」の開催方法を工夫してもらえませんか。

〈提案例〉

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

【考え方】

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