

練馬区における外環の地上部街路についての
意見に対する都の見解

平成26年5月

東京都都市整備局

1 意見把握の方法

名称	時期	回数	来場者	ご意見カードの数
話し合いの会	平成 22 年 6 月～ 平成 23 年 8 月	6 回	184 人※	37 通※
広く意見を聴く会	平成 23 年 11 月	3 回	231 人	118 通
広く意見を聴く会	平成 26 年 1 月	3 回	296 人	89 通
オープンハウス	平成 26 年 2 月	9 回	151 人	90 通

※ 構成員を除く。

2 意見件数内訳

分 類	意 見 数
必 要 性	1 9 2 件
あ り 方	1 7 0 件
環 境	9 7 件
防 災	5 6 件
交 通	9 4 件
暮 ら し	7 6 件
話し合いの会・広く意見を聴く会 (H23)	8 2 件
広く意見を聴く会・オープンハウス (H26)	6 5 件
検 討 の 進 め 方	1 5 3 件
そ の 他	6 3 件
合 計	1 0 4 8 件

※ 意見書 1 通で複数の意見が述べられている場合がある。

※ 意見の趣旨が類似しているものは意見概要としてまとめ、390 件に整理した。

3 これまでいただいた意見の概要とそれに対する都の見解

分類	意見の概要	都の見解
必要性	<p>地上部街路は昔からあった計画で、地元の発展のため、地元の人には長い間待ち望んでいる。整備が必要なのは言うまでもない。</p> <p>次世代の人たちのために、安心・安全な道路をぜひともつくってほしい。</p> <p>次の世代のことをきちんと踏まえ、検討していくべき。</p> <p>反対意見もあるが、道路整備を強く求めている住民もいるので、早期の計画決定、整備をお願いしたい。</p> <p>上石神井駅周辺など、地域の発展のためにも地上部街路の整備は必要。</p> <p>上石神井駅前には必要性が分かるので、最初からやしてほしい。</p> <p>道路を造ることで経済効果がある。</p> <p>練馬区西部地域は、特に南北方向の道路整備が遅れている。</p> <p>高速道路のインターチェンジを利用しやすくなるので必要。</p> <p>目白通りを作る時は広くて反対があったが、整備されて良かった。</p> <p>道路は、少子高齢化とは関係なく経済成長をささえ、交通の便利さを保つものである。</p> <p>道路は必要であり、その為に何をどうするのか重要である。</p> <p>何十年かかる事業で、そんなに時間が経つと、交通事情や環境などの変化について予測出来ない範囲になると思うので、この道路が本当に良い計画なのかという判断が難しい。</p> <p>必要性の説明が不十分である。もっとわかりやすく説明すべき。</p> <p>地上部街路の必要性が理解できない。</p> <p>地上部街路は不要、代替ルートはもっと不要。</p>	<p>○昭和 41 年、高速道路の外環とともに、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、外環ルート上に「外環の 2」という地上部の街路の都市計画を決定しています。</p> <p>○平成 19 年に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成 20 年、「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、この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ることとしました。</p> <p>○練馬地域の現状と課題を 4 つの視点からみると、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境面では、将来にわたる保全が不確実な民有地の緑が多いため、公共空間において持続的な緑を確保する必要があります。 ・防災面では、震災時に閉塞のおそれがある幅員 5.5m 未満の道路が約 6 割を占めていることから、震災時において避難、消防、救援・救護等の活動を支えるための道路が必要です。また、火災の拡大を防止する延焼遮断帯の形成が遅れていることから、延焼遮断帯となる都市計画道路を着実に整備する必要があります。 ・交通面では、周辺道路で渋滞が発生し、生活道路での事故率が高くなっていることから、交通の円滑化とともに、生活道路に流入する通過交通を抑制するため、都市計画道路を着実に整備する必要があります。 ・暮らしの面では、歩道のない道路をバスが

分類	意見の概要	都の見解
必要性	立ち退きを迫って、道路建設をするのは認められない。	<p>頻繁に行きかっていることから、安全で快適な歩行者・自転車空間の創出に向けた取組が必要です。</p> <p>○練馬区における外環の地上部街路（目白通り～青梅街道）は、これまで寄せられた地域の皆さんの意見を踏まえて検討した結果、こうした地域課題の解決に資するとともに、練馬区内の都市計画道路ネットワークの形成など、広域的な視点からも必要と考えています。</p>
	今までに40年なくとも困らずにやって来ている。昨今の日本の経済は下がって来ている時に、莫大な税金を使って多くの住民を立ち退かせて、それに相応するメリットは余りに少なすぎる。	
	大規模な道路のわりには整備効果が低く感じられ、整備の必要性が高くないような印象を受けた。	
	地上部街路は東八道路で止まっていて意味のない道路である。	
	大泉通過交通を流したいという思いが見える。東八道路で止めては意味が無い。	
	保谷から石神井まで、南北に都市計画道路が3本もあり、そんなに必要なのか。	
	本線以外の小枝の道路づくりが本当は必要ではないか。	
	広幅員の道路は都心部では必要かもしれないが、郊外の住宅地である石神井の地域には不必要である。	
	青梅街道 IC があり方（複数案）の対象区間から外れているということは、今の段階では白紙ということでもいいのか。	
	外環本線は立退きが無理だから地下化したのに、地上部街路を整備するのは逆行している。	○外環の地上部街路は、都内の都市計画道路ネットワークの一部であり、地域の利便性向上など、高速道路の外環とは別の機能を持っています。
	外環本線を地下化した段階で、地上部街路は自動的に消えるべき。	
	地下に外環本線ができるので、地上部の整備は最小で済むと思っていたので、地上部街路は不要。	○この地上部街路については、平成19年に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成20年、「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
	住民は外環道が地下化されたから安心だと思いき、家の新築や改築をしている。	

分類	意見の概要	都の見解
必要性	高架方式から地下方式に変更になったことで、地上部はないと思っている住民が現在も多くいる。	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、この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ることとしました。 ○練馬区における外環の地上部街路（目白通り～青梅街道）は、これまで寄せられた地域の皆さんの意見を踏まえて検討した結果、地域課題の解決に資するとともに、練馬区内の都市計画道路ネットワークの形成など、広域的な視点からも必要と考えています。
	住宅街を残すために、わざわざ高いお金をかけて外環本線を地下化したのに、地上部街路をつくるのは整合性が取れていない。石原知事の発言とも矛盾する。	
	外環本線が完成し、その効果を見極めてから地上部街路の整備を検討すべき。	
	地下と同時平行ではなく、外環を整備してからデータを採取し、再度検討すべき。	
	これから道路を作るのなら金のかからない（用買不用）環八の下に高速を作ればよい。	
	整備するなら、50～100年後の先見の明となるような道路にしてほしい。	○外環の地上部街路は、昭和41年に都内の都市計画道路ネットワークの一部として都市計画決定されています。
	幅員40mというのはずいぶん広いと思ったが、先見の明がうかがえる。	
	先を見た計画は必要である。どうやって実現するかで視点で要求すべき。	○これは、当時、都市構造の都心集中形態を排除するため、多心型の市街地を醸成するような街路網を編成することなどの基本構想に基づき都市計画街路網の再検討を行った結果、新たに東京都市計画街路網の一部に位置づけられたものです。
	50年前に計画された道路が、社会情勢が大きく変わった今、そのまま進められていいはずがない。	
	40年以上前の計画を進めるのは理解できない。時代錯誤。	
	都市計画道路は昭和初期の計画である。	○その後、都では、およそ10年ごとにこの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。
	50年も前の計画で広い車道をつくろうとするのは、時代錯誤もはなはだしい。	
	数十年前の計画をそのまま実行するのではなく、時代に合った案が必要。	
半世紀近く前に作られた計画が、その後の社会の激変や車社会への意識の変化にも関わらず、地表部分の計画はそのまま実行されずに残っていることに驚きを感じる。ほとんど非現実的な計画で、街の状況を眺めたときに、この計画はいったん白紙にして、計画段階から検討し直した方がいいと思う。	○この地上部街路については、平成19年に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成20年、「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	

分類	意見の概要	都の見解	
必要性	都市づくりが計画的でない日本、東京において、網の目の上に道路をつくる意味があるのか。	に基づき、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この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ることとしました。	
	都が計画する1kmメッシュ道路計画は時代錯誤であり、見直すべき。		
	全体ネットワークを考えるべきである。		○練馬区における外環の地上部街路（目白通り～青梅街道）は、これまで寄せられた地域の皆さんの意見を踏まえて検討した結果、地域課題の解決に資するとともに、練馬区内の都市計画道路ネットワークの形成など、広域的な視点からも必要と考えています。
	地上部街路は、昭和41年7月に都市計画道路ネットワークの一部として計画決定されたと説明しているが、そのような説明をした記録はあるのか。		
	長期に渡る事業であれば、一気に作るのとは現実的ではない。他の都市計画道路の完成を急ぐべき。		
	被災者を救うため、東日本大震災の復興に財源を回し、復興を優先すべき。また、震災を踏まえ検討し直すべきである。	○都市計画道路は、都市を形成する最も基本的な都市基盤です。交通、環境、防災など様々な機能があり、これらの機能を十分に発揮し、良好な都市の形成に寄与するよう計画しています。	
	大島の復興、大雪への対策など、緊急の課題がたくさんある。		
	防災を考慮しているのであれば面整備をすべき。		
	新たに道路を計画するのではなく、災害対策として、老朽化した道路、橋、駅の整備や、建築物の耐震化などを優先すべきではないか。	○都内の都市計画道路の整備率は約6割であり、練馬区では5割を下回る状況にあります。このため、都市計画道路の整備を着実に進める必要があります。	
	今最優先事項として税金を使うべきことは、道路の新設ではない。		
	外環の2の予算を福祉の充実や、介護施設、保育所の設置、公園維持に使ってほしい。	○また、都においては、様々な行政課題に取り組むとともに、退職した職員や民間の技術者を任期つきで採用し、被災地に派遣するなど、被災地支援にも取り組んでいます。	
	将来の高齢化に備え、資金を蓄えておくべき。		
	地上部街路が万能のような説明だったが、他の方法でも環境、防災、交通も守られるはず。		
次世代に大借金を残さないために、ハコモノ、道路行政を転換し、節税する政策にすべきだ。			

分類	意見の概要	都の見解
あり方	<p>現在の道路を広げるだけで、交通も環境も保全できる。</p> <p>防災や生活道路の事故減少は、既存の道路の拡幅で解決できる。</p> <p>交通の円滑化は、既存道路を拡幅することで解決できる。</p> <p>5.5m以下の道路が6割もあるのであれば、今ある道路の整備に力を注ぐべき。現在の道路拡張が一番早道である。</p> <p>外環の2は必要ない。現在ある生活道路を歩道と自転車が通れる道路に整備して欲しい。</p> <p>狭い道路の拡幅は必要であり、耐震・耐火住宅への建替とセットで進めると良い。</p> <p>谷原の交差点の改良が必要。</p> <p>バス路線の整備を重点に実施すべき。</p> <p>あり方（複数案）に「代替機能を確保して廃止」の案が何故入っていないのか。</p> <p>都市計画を廃止することもありうることを明示してほしい。</p> <p>そもそも地上部街路は不要であることから、代替道路も不要であり、整備検討中の補助135や、拡幅整備中の富士街道などを利用すれば事足りる。</p> <p>代替機能を確保する必要もなく、都市計画を廃止すべき。</p> <p>そもそも代替機能の確保が必要との前提も議論すべき。</p> <p>外環の2も必要だし、代替ルートの拡充も必要である。</p> <p>代替ルートは、南北、東西に吹く風にも強く、石神井公園と防災拠点である小中学校を結ぶことから、優れている案である。</p> <p>代替案には賛成。ちゃんとやるなら資料案ではダメ。</p>	<p>○練馬区における外環の地上部街路（目白通り～青梅街道）は、これまで寄せられた地域の皆さんの意見を踏まえて検討した結果、地域課題の解決に資するとともに、練馬区内の都市計画道路ネットワークの形成など、広域的な視点からも必要と考えています。</p> <p>○代替機能を確保して都市計画を廃止することも選択肢の一つとして、既存道路を活用した代替ルートの例と断面イメージを作成し、地域の皆さんの意見をお聴きしました。</p> <p>○この代替ルートにおいて代替機能を確保するためには、現道の拡幅が必要となりますが、代替ルートの沿道には既に堅固かつ中層以上の建築物が立地しています。一方、都市計画道路の区域内では、長年にわたり都市計画法に基づく建築制限が設定されています。</p> <p>○また、代替ルートは整備延長が長くなるうえ、整備効果も低くなります。</p> <p>○このため、代替機能を確保して都市計画を廃止することは困難と考えています。</p>

分類	意見の概要	都の見解
あり方	代替ルートの採用は現実的に難しいことが分かった。	
	現道の拡幅は、言うほど簡単ではないことが分かった。	
	代替ルートはありえない。代替案は、消防、防災の役に立たない。	
	地域の意見を聞いて代替案を考えるべきである。	
	どうして必要なのか、代替機能の確保という他の方法がないのか。	
	外環本線のルートになっているが、地域の環境・防災・交通・暮らしを考えるんだったら、もっと違うルートもあるんじゃないか。	
あり方	緑の確保など、地上部街路が持つ機能を100%代替ルートに持たせる必要がなく、例えば80%、70%でもいいのではないか。	○代替ルートの断面イメージは、環境、防災、交通、暮らしの視点を踏まえ、地上部街路の持つ全ての機能を確保した場合のものです。
	たくさんの人が立退かなければならず、都の代替提案は現実的ではない。理想的な道路を作るには、たくさんの犠牲の上にあることの認識が必要。	○具体的には、既存道路を活用した代替ルートの例を設定したことから、既存道路の交通量に地上部街路の計画交通量を上乘せしても交通処理が可能な4車線の車道と、幅員40mの中で設置可能な幅広い緑地帯を確保した場合を想定したものです。
	代替機能は立派すぎる。現実を見た案を出して欲しい。	
	代替ルートの幅員が約50mも必要という断面を提示して、事業の困難性をアピールするのは悪質だ。	
	代替ルートの幅員50mの意味が分からない。	
	外環の2と同じ幅(40m)の代替案が間違いである。	
	幅員18m、22mの代替案を示してほしい。	
	代替ルートを49mまで拡幅しないのであれば、既存道路を拡幅する方が現実的である。	
	できるだけ大きな幅で確保したい。将来への自由性を作っておきたい。	○平成25年12月、地上部街路のあり方(複数案)を公表し、地域の皆さんがこの地上部街路に期待する機能などについて、広く意見

分類	意見の概要	都の見解
あり方	<p>街の将来のために、幅員 40m案で整備してもらいたい。</p> <p>幅員 18m、22m案でも十分この地域に効果があると思うが、名古屋、札幌、大阪などを見ると、やはり 40m案に賛成したい。</p> <p>幅員 40m案で、バス、タクシーの専用レーンや、ウォーキング、ジョギングの専用レーンをつくってほしい。</p> <p>道路の持つ機能は幅広い、その部分の理解を広げることが必要。</p> <p>地上部街路の建設には賛成だが、道路の幅員等は検討の余地がある。</p> <p>道は道路機能のみにした方がいい。</p> <p>理想は 40mだが、現実的には 22mだろう。とにかく早く整備してもらいたい。</p> <p>4つの視点、移転棟数・事業費を総合的に考えると、幅員 22m案が最もバランスが取れた案と考える。</p> <p>道路は必要だが、40mまで広い道路が必要なのか疑問。</p> <p>幅員 40m案は、住民の移転等を考えると無理。</p> <p>影響を受ける権利者や早期の完成を考えると、幅員 40m案にこだわる必要はないのではないか。</p> <p>上石神井駅 まちづくり、区に提案（外環の 2 を 22m）8 年前から検討</p> <p>幅員 22m程度が好ましい。</p> <p>幅員 22m案は、歩行者と自転車の分離も可能で、街も分断されないので評価する。</p> <p>地上部街路の幅員は 20m程度でいいのではないか。</p> <p>幅員 22m案が理想だが、18m案が現実的。</p> <p>シンプルに維持管理できる道路がいい。</p> <p>幅員 12mで、無駄な予算を使わずに整備すべき。</p>	<p>を聴く会やオープンハウスを通じて意見をお聴きしました。</p> <p>○また、平成 26 年 2 月、練馬区は「外環の 2 に関する今後の取組方針」を策定し、重要な都市計画道路であるとの認識の下、歩行者や自転車の快適な通行空間の確保等に配慮して、早期整備を図るよう都に求めています。</p> <p>○これまでいただいた意見や練馬区の意向を踏まえ、この地上部街路の都市計画に関する方針を定めました。</p> <p>○目白通りから青梅街道までの区間（練馬区間）については、道路の基本的な機能を確保した上で、歩行者、自転車、自動車の通行空間を構造的に分離可能な標準幅員 22m を確保し、事業中の大泉 JCT 地域及び（仮称）青梅街道 IC の整備により地上部が改変される区間を除いて、都市計画の区域を縮小します。</p> <p>○上石神井駅周辺については、「上石神井駅周辺地区まちづくり構想（練馬区）」に示されたまちづくりの方向性を踏まえ、鉄道やバス等の交通手段を結節する機能を確保するため、現在の都市計画の区域を一部活用します。また、練馬区と連携して、地域のまちづくりの推進にも寄与するよう、地上部街路の整備のあり方について検討していきます。</p> <p>○具体の道路線形については、現在の都市計画の区域内において、地形、地物、現道活用等に配慮して設定します。</p>

分類	意見の概要	都の見解
あり方	幅員 18m、22m案に係る代替案も示してもらいたい。	
	地上部街路と交差する西武池袋線の高架において、40mの空間が既に確保されている。最初から幅員 40m案ありきではないのか。	
	当初の都市計画決定の地上部街路とは、範囲も性格も似ても似つかないものをやろうとすると矛盾がある。地域にふさわしい道路をゼロから考え直す方がずっと少ない負担で効率のよいものができるはず。	
	道路がどうしても必要であれば、スタート地点に戻って、本当に地域にふさわしい必要最小限の道路を整備すればよい。	
	単に車を南北に通すことが目的であれば、自転車道や緑地帯等はなくし、幅員は最小にすべき。	
	上石神井駅の踏切解消と合わせて、早く地上部街路を整備してもらいたい。	
	上石神井周辺だけ再開発をすれば十分。	
	商店街がなくなると日常の生活が不便になるので、道路をつくらないでほしい。	
	図面上で 18m、22m の範囲が示されていない。40m の都市計画線の範囲の中でどのような線形となるのか。	
連立事業についても、進めなければ意味がない。		
西武新宿線が高架になるのか、地下になるのか示すべき。		
大泉学園通り、井草通り等を拡幅するとともに、西武新宿線の踏切解消を最優先すべきだ。		

分類	意見の概要	都の見解
あり方	交通渋滞の問題は、踏切が立体交差になれば解消するのではないか。	<p>づくりの動向を勘案しながら鉄道立体化の検討を進めていきます。</p> <p>○なお、西武池袋線の練馬高野台駅から大泉学園駅間においては、連続立体交差事業を実施しており、外環の地上部街路との立体交差化が図られます。</p>
	鉄道高架（大泉）が必要。	
環境	練馬区は緑豊かな街だと思うが、永続的な緑の確保を望む。	<p>○練馬区では、将来にわたる保全が不確実な民有地の緑が約 8 割を占めており、平成 18 年から 23 年までの推移をみると、民有地の緑は約 51ha 減少しています。</p> <p>○練馬区は、「みどりを愛し守りはぐくむ条例」に基づき、憩いの森や保護樹林など、樹林を守る施策や学校・公共施設の緑化などの施策を展開しています。こうした取組とともに、公園、道路等の公共空間において、永続的な緑を確保する必要があります。</p> <p>○街路樹は、夏の日差しを遮り、ヒートアイランド現象の緩和に貢献するとともに、無機質になりがちな都市空間にうるおいを与えます。また、災害時において、延焼防止や温度低下などの効果により、避難路の安全を守る機能もあります。</p> <p>○都は「2020 年の東京」において、「水と緑の回廊」がめぐる東京を実現するため、緑の拠点をつなぐ幹線道路などにおいて街路樹を倍増するなど、グリーンロード・ネットワークの形成に向けた取組を進めています。</p> <p>○街路樹の種類等については、地上部街路の整備に当たり、適正な樹種を選定していきます。</p> <p>○外環の地上部街路の沿線では、石神井公園に加え、練馬区において石神井松の風文化公</p>
	石神井台には都内随一と言っても良い自然がある。	
	練馬は緑が多いので、緑に特化して考える必要はない。ほどほどにすべき。	
	緑地や民有地の緑、樹木が本当に保護されるか不安。条例などで保護すべき。	
	公共だけでなく、民有地の緑を増やす促進策があるのではないか。	
	街路樹が植わっていれば町の景観がよくなるが、自然環境がよくなるとは思えない。	
	街路樹は樹種が貧弱で、管理が悪く、緑のネットワークはあり得ない。	
	目白通りや環八などの大きい道路では、申し訳程度の街路樹が転々と植わっているだけで、茂ってきたらすぐに枝を刈り込んでしまう。そんなので本当の緑地空間が創出できるのか。	
	街路樹による緑のネットワークでは、緑の回廊にならない。	
	街路樹は常緑樹が良い。	
	街路樹を植えるのであれば、維持費が安い低木にしてもらいたい。	
	街路樹は外来種や同じ種類のものばかりでなく、多様性に富んだものが多い。	
良好な都市環境を考えると、幅広い緑地帯が整備される幅員 40m 案がベスト。		

分類	意見の概要	都の見解
環境	<p>地上は、緑のたくさんある道路、公園にしてほしい。</p> <p>水や緑豊かな道路のオープンスペースとしての使い方を考えるべき。</p> <p>緑地スペース、広い歩道を、祭、イベントで使用している例もあります。（管理者の了解が必要であるが）</p> <p>公園をつなぐ緑道があった方がいい。</p> <p>グリーンベルトは歩道や自転車道にして、石神井公園、善福寺公園、井の頭通りを結び、ネットワークにすべき。</p> <p>道路は後にして、グリーンベルトを整備すべき。</p> <p>22～40mの間をとって、緑豊かな街並みにしてほしい。</p> <p>沿道環境に配慮し、緑地帯は道路中央でなく、歩道側に設けるべき。</p> <p>植樹帯が余り多いと管理費がかさむので、幅員 22m案がいい。</p> <p>車道に挟まれた緑地帯で子供は遊ばない。そんな緑地があってもしょうがない。</p> <p>緑を増やすのであれば、必要なところに増やせばいいのであって、道路に関して緑化とかいうことにはならない。</p> <p>石神井公園や新たに整備された石神井松の風文化公園もあり、緑は十分である。</p> <p>人工的な緑を貼りつけるのではなく、道路とは別にきちんとした豊かな公園等を整備すべき。</p> <p>幅員 40m案では、緑地帯が広くて渡りきれない。</p> <p>石神井公園の脇を通るので、幅員 40m案では生態系や地域分断が心配。</p> <p>緑地帯で必ずしも空気がキレイになるわけではない。</p>	<p>園が新たに整備され、本年 4 月に開園したところです。また、事業中の大泉 JCT 地域では、外環の地上部を緑化することにより、緑に触れ合え、地域の皆さんが交流できる憩いの場となるように整備することとしています。</p> <p>○事業中の大泉 JCT 地域及び(仮称)青梅街道 IC の整備により地上部が改変される範囲を除く区間では、こうした近隣の緑との連続性や沿道環境の保全に配慮して、緑のネットワークの形成や良好な景観形成に資する植樹帯を設置します。</p>

分類	意見の概要	都の見解
環境	地上部街路が必要だとしても、幅員 18m案から植樹帯を除いた 15m程度でいい。	<p>○練馬区では、将来にわたる保全が不確実な民有地の緑が約 8 割を占めており、平成 18 年から 23 年までの推移をみると、民有地の緑は約 51ha 減少しています。</p> <p>○このため、民有地の緑化推進とともに、公園、道路等の公共空間において、永続的な緑を確保する必要があります。</p> <p>○地上部街路の整備に伴い減少する緑は主に民有地のものであり、その減少量は、植樹帯の設置により新たに創出される公共空間の永続的な緑の量と同程度と見込まれます。</p> <p>○外環の地上部街路の交通量は、平成 32 年で 1 日約 1.0～1.8 万台と推計され、往復 2 車線の道路となります。</p> <p>○往復 2 車線かつ交通量 1.0～1.8 万台/日の類似路線の沿道では、大気質や騒音の環境基準を概ね達成しています。また、都内の幹線道路沿道では、環境省令で定める振動の要請限度を超える箇所はありません。</p> <p>○具体の道路線形については、公園の開園区域とできるだけ重複しないように配慮して設定します。</p> <p>○地上部街路の整備に当たっては、植樹帯の設置や低騒音舗装など、沿道環境の保全に努めます。</p>
	道路整備により減る緑はどのくらいか。	
	地上部街路の整備により、植物に与える影響や、失われた緑の再生方法などを知りたい。	
	道路整備により緑が減った分、街路樹を植えて対応するという考え方は間違えである。	
	地上部街路が整備されると、騒音、排ガス、振動が発生する。	
	大きな道路は、沿道、地域住民にとっては迷惑施設にすぎない。	
	地上部街路が大泉 IC からつながれば、埼玉方面からの自動車が騒音、排ガスを拡散させながら押し寄せるので、住環境が激しく悪くなる。	
	第二の環八、環七のような交通量の大きな道ができ、健康面での影響が出ることを危惧する。	
	環境基準を満足しているだけでは、大気汚染や騒音の被害者が出ることを認識すべき。	
	東京都、練馬区の宝である石神井公園周辺のまわりの環境を守ってもらいたい。	
地上部街路の建設は、良好な自然環境を有する石神井公園に対して、利することは何もない。		
石神井公園を削るのは問題である。		

分類	意見の概要	都の見解
環境	環境への影響を検討すべき。	○東京都環境影響評価条例では、往復4車線以上かつ1km以上の道路事業が環境アセスメントの対象となります。
	新たに地上部街路を計画するなら、アセスや都市計画の手続きを行うべき。	○練馬区における外環の地上部街路は往復2車線であり、都条例に基づく環境アセスメントの対象外となります。 ○なお、往復2車線かつ交通量1.0~1.8万台/日の類似路線の沿道では、大気質や騒音の環境基準を概ね達成しています。また、都内の幹線道路沿道では、環境省令で定める振動の要請限度を超える箇所はありません。
	八の釜の緑はどうなるのか。	○平成25年12月、国土交通省は「『八の釜憩いの森』の保全措置方針」を公表し、失われる緑の量と同程度以上の緑の量の回復を図ることとしています。
	八の釜を潰して緑を植えたって、そんなもの緑じゃない。	
防災	震災対策としても道路は必要である。	○阪神・淡路大震災では、6m未満の道路の6割以上で人の通行が不能となりました。また、8m未満の道路のほとんどで車両の通行が不能となりました。
	いつ起きるか分からない首都圏直下地震や、住民の意見等も踏まえ、早急に幅員を決定し、早期完成を望む。	
	避難のためにも道路や緑は必要である。	
	帰宅困難者のための道路として期待している。	○練馬地域の現状をみると、震災時に閉塞のおそれがある幅員5.5m未満の道路が約6割を占めています。
	防災とかにはいいことだけど、住み慣れた環境を離れるのはつらい。	○このため、震災時において避難、消防、救援・救護等の活動を支えるための道路が必要です。
	避難路としての道路整備が他地域に比較して著しく遅れているとは思わない。	
	地上部街路でどのくらい災害対策に寄与するのか疑問。	○また、火災の拡大を防止する延焼遮断帯の形成が遅れていることから、延焼遮断帯となる都市計画道路を着実に整備する必要があります。
	震災を踏まえて基準を見直してから検討をし直すべきである 地震対策は、地域のつながりを強くするのが1番である。	

分類	意見の概要	都の見解
防災	延焼遮断帯を整備するだけでは、総合的な防災対策ではない。	○地上部街路の整備により、震災時の活動を支える道路ネットワークが拡充されるとともに、延焼遮断帯が形成されます。
	上石神井で火事があったとき、道が狭くて消防車が立ち往生した。	○地上部街路の周辺地域では、南北方向の主な道路は環状8号線しかないため、震災時には交通の集中などにより、消防や救援物資輸送の遅れなどが懸念されます。
	首都圏直下地震、東海地震が発生した場合、被災者の救出、人々や物資等応急処理として、地上部街路の整備は絶対に必要である。	○地上部街路の整備により、避難場所などへの安全な避難路が確保されるとともに、緊急輸送ネットワークが拡充されます。
	東日本大震災のとき、目白通りも新青梅街道も車が動かなかったので、地上部街路をつくっても意味がない。	○地上部街路の整備により、避難場所などへの安全な避難路が確保されるとともに、緊急輸送ネットワークが拡充されます。
	救急車、消防車、幼稚園バス、デイサービスの車のために、車線は広い方がいい。	○緊急車両の円滑な通行が可能な車道幅員を確保します。
	幅員18m案の場合、震災時の緊急車両等の通行が確保できるか不安。	
	幅広い緑地帯が設置されれば、震災や巨大台風等により、樹木が倒壊し、緊急車両の通行の妨げや、送電線の切断などが想定され危険。	○都では、防災上重要な路線において、災害時に緊急車両や物資輸送車両及び避難者の通行を街路樹が妨げることを無にするため、大径木化した街路樹の防災診断を先行的に実施し、元気の無い街路樹や倒れる恐れのある街路樹の樹勢回復や更新を実施しています。
	首都直下型地震が発生した場合、街路樹の倒壊が心配。	
	今だからこそ外環の地上部街路が必要だと思う。東日本大震災後に火災の延焼防止がいかに大切かが問われている。是非とも、地上部街路の促進を一日も早く進めてほしい。	○延焼遮断帯とは、地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される带状の不燃空間のことであります。
	この地域には石神井公園、神社仏閣、石神井川、西武池袋線・新宿線などがあるので、延焼遮断帯を設ける必要性が低い。	○延焼遮断帯の形成は、災害に強い都市構造を実現する上で重要であり、特にその軸となる都市計画道路は、延焼遮断機能に加え、消防活動等の救援・救護活動の空間や安全な避難路の確保など、大変重要な役割を担っています。なお、阪神・淡路大震災では、12m以上の道路で延焼が遮断されました。
	道が広いから燃えないとは言えない。	
	幅員18m案、22m案では延焼防止機能を満たしていない。	
	地上部街路自体が風の通り道となって、逆に延焼を促進することが考えられる。	
	建物の不燃化も進めるべき。	○また、沿道建築物の不燃化など区が推進す

分類	意見の概要	都の見解
防災	延焼防止効果は、建築の規制や助成等で対応すべき。	<p>るまちづくりについて、都は、必要に応じて支援や協力を努めていきます。</p> <p>○自動車の燃焼力や燃えやすさは、木造建築と比較してかなり小さく、市街地大火の延焼媒体となる可能性は低いと考えられます。なお、阪神・淡路大震災では、12m以上の道路で延焼が遮断されました。</p> <p>○石神井公園にある一般環境大気測定局の風向をみると、南北方向は約4割であり、その他の風向も観測されています。</p>
	建築規制がかかっていたため、外環のエリアは防災に対応した建物が建っていない。行政の責任である。	
	延焼遮断帯の形成が必要となるほどの住宅密集地域が多いとは思えない。	
	ガソリン車が増加することで、延焼遮断よりむしろ、爆発的な延焼を促す危険がある。	
	道路ができると、災害時に車が放置され、火がついて引火したら危険である。	
	道路に車が存在すれば、50m道路であっても延焼遮断効果がない。	
交通	練馬区では、自動車交通に適した道路が不足し、近隣生活用の路地まで自動車が侵入し、生活環境を破壊している。	<p>○練馬区では、都市計画道路の整備率が5割を下回る状況です。とりわけ、地上部街路の周辺地域では、南北方向の道路整備が遅れています。</p> <p>○このため、周辺道路では渋滞が発生し、生活道路での事故率が高くなっています。</p> <p>○交通の円滑化とともに、生活道路に流入する通過交通を抑制するため、都市計画道路を着実に整備する必要があります。</p>
	地上部街路の整備は、練馬区だけでなく、東京西側の交通状況を大きく改善する。	
	練馬区の道路整備は遅れていて、生活道路に通過交通が流入して混雑しているだけでなく、歩行者、ドライバーにとって危険な状況である。	
	練馬区西部地域は、特に南北方向の道路整備が遅れている。歩道のない道路も多い。このため、渋滞や事故の危険性を感じる。	
	東西方向の方が渋滞している。南北方向で深刻に渋滞しているのは環八で、地上部街路はその機能を負わされるのではないか。	
	南北でなく東西道路を何とかすべき。	

分類	意見の概要	都の見解
交通	生活道路の狭さ、渋滞（特に通勤、通学時間帯）はひどく、将来の高齢化、自転車の利用を考えると、早期に地上部街路を完成させて欲しい。	
	上石神井駅周辺はいつも渋滞し、歩行時も常に危険である。事業も早く進めなければ意味がない。	
	生活道路に流入する交通量の減少、排気ガスの削減、地域の活性化の観点から、整備すべき。	
	練馬区内の道路整備が遅れているという実感はない。	
	人口減少、車離れが進む中、道路は必要ないのではないか。	
	人口は減少し、若者の自動車離れも増えており、地上部街路は必要ない。	
	人口減少と外環本線の整備により交通量も減るのだから、現状の道路規制で対応できる。	
	高齢化が進み、車両が減ってくる時代に高速道路も、地上部街路も不要。	
	交通量の分析はしているのか。	
	南北道路は狭あいで、渋滞も度々発生しており、環境がよくない。	
	いつも渋滞にはまっていて、南北道路の重要性を認識している。	
	大泉学園通りなど、渋滞がひどい。渋滞対策のためにも絶対必要。	
	バス通りの幅が狭く、バス停に止まると後続が渋滞。	
	環八の渋滞を何とかしてほしい。 地上部街路をつくっても、環八がすくとは思えない。	
○外環の地上部街路の交通量は、平成 32 年で 1 日約 1.0～1.8 万台と推計され、往復 2 車線の道路となります。		
○この将来交通量は、広く一般に用いられている予測手法を活用し、将来の人口配置や経済の動向などを考慮し、将来の道路ネットワークとの関係から予測しています。		
○また、都市計画道路は、都市を形成する最も基本的な都市基盤であり、交通だけでなく、環境、防災など様々な機能があります。		
○地上部街路の周辺地域では、交通量が交通容量を上回る路線や、主要渋滞箇所とされる交差点が存在しています。		
○地上部街路の整備により、南北方向の交通が地上部街路に転換し、井草通りや大泉学園通りなどでは交通量の減少が見込まれます。		
○また、大泉 IC から上石神井駅周辺までの所要時間は、現在の約 20 分から約 12 分に短縮するものと見込まれます。		

分類	意見の概要	都の見解
交通	<p>少子化が加速している中、多大な犠牲、莫大な費用を費やしてつくっても、僅かな時間短縮効果しかない。</p>	<p>○周辺道路の交通の流れがスムーズになると、自動車から排出されるCO₂が削減される効果もあります。</p>
	<p>地域住民は、現状の移動時間で満足している。</p>	
	<p>外環の大泉ICと関越道の練馬ICの交通量を見ると日増しに車両が増えており、普段の生活で使用する生活道路に入り込んでいる状況で、交通事故の危険性も増大している。外環本線、地上部街路の整備は不可欠である。</p>	<p>○地上部街路の周辺地域では、生活道路での事故率が高くなっています。</p>
	<p>裏道に大泉ICの近くに入ってくる車が多くて、通学、歩行が危険。車で商店会に買物が不便。</p>	<p>○地上部街路の整備により、生活道路を利用していた自動車交通が地上部街路に転換し、生活道路の交通量が減少するものと見込まれます。</p>
	<p>高い料金を払って外環本線を通行するよりも、地上部街路を通行する通過交通が増えるのは明白。</p>	<p>○その結果、生活道路では歩行者などの安全性が向上するものと期待されます。</p>
	<p>道路をつくると車がふえることを考慮してないのではないか。幹線道路をつくると周辺の生活道路に車が入ってくる、減らない。</p>	
	<p>地上部街路ができて、大型店が次々とできて渋滞が発生したら困るので、規制をかけて渋滞が発生しないようにすべき。</p>	
	<p>地上部街路の建設によって、安全性が向上するとは全く期待できない。</p>	
	<p>通過交通に利用されるだけで、地域住民にメリットがない。</p>	
	<p>車を使わずに、バスと電車で移動する方がいい。</p>	
<p>中央部にモノレール等をつくって、南北方向の交通の充実を図ってほしい。</p>		
<p>車の交通量を減らすために、路面電車とかの機能を拡充する検討をしたりするのか。</p>		
<p>車の交通量が多いと防災の面で不安があるので、路面電車などで車の交通量を少なくするような検討をお願いします。</p>	<p>○地上部街路の整備により、周辺道路の交通の流れがスムーズになると、バスの定時性の向上が見込まれます。</p>	

分類	意見の概要	都の見解
交通	公共性を重んじ、自動車の利用自体少なくなるような検討をしてほしい。	○また、生活道路を利用していた自動車交通が地上部街路に転換し、生活道路の交通量が減少するものと見込まれます。
	住宅地での一方通行規制を実施すれば、通過交通は流入抑制され、交通安全対策に効果がある。	○その結果、生活道路では歩行者などの安全性が向上するものと期待されます。
	4車線であれば使い勝手がいいが、2車線道路では余り効果がないのではないかと。	○外環の地上部街路の交通量は、平成32年で1日約1.0～1.8万台と推計され、往復2車線の道路となります。
	想定以上の交通量となった場合に備え、4車線で整備すべき。	
	地上部街路はなぜ2車線なのか。	○将来、バスルートとなった場合でも、バス
	車を運転する人はスムーズに走れる道路を望んでいる。	停車時において後続車両が円滑に通行できる車道幅員を確保します。
	右折レーンによる渋滞がないように、広幅員の車道にしてほしい。	○また、主要交差点において右折レーンを設置可能な車道幅員を確保します。
	バスベイが必要。	
	1.0～1.8万台なら、幅員16mで十分(車片側1車線、歩道3.5m、2.18万台まで)。	
	一般車両の通行を不可とし、自転車、バス、緊急車両の専用道とすべき。	
	車道はいらぬ。歩道と自転車道のみでいい。	
	40mの道路をつくるより、幅10mの歩行者道路をつくった方が安くあがる。駅前是一方通行にするのがベストと考える。	
	道路を造った時の安全策を充実させるべき。	○標準幅員は、道路の基本的な機能を確保した上で、歩行者、自転車、自動車の通行空間を構造的に分離可能な22mとします。
	自宅のすぐそばに幹線道路ができると、車通りが増え、スピードも出るようになり、安心できるスペースが少なくなる。	○地上部街路の整備に当たっては、関係機関と調整し、具体的な交通安全対策について検討します。
住宅地の分断、増大するであろう交通事故への対策が必要。		
植樹帯の設置で見通しが悪くなり、交通事故が減少するとは思えない。		

分類	意見の概要	都の見解
交通	幅員 40m案では、自転車の右折の際に交通ルールが守られそうもなく心配。	
	幅員が広がると、横断の危険性や、車の速度向上に直結し、子供の飛び出し事故が心配。	
暮らし	上石神井駅周辺はバス、車、自転車、歩行者が入り乱れていて危険。	<p>○南北方向の鉄道駅間を結ぶ公共交通はバスが担っていますが、歩道のない道路をバスが頻繁に行きかうなど、だれもが安全で快適に利用できる歩行者・自転車空間が少ない状況です。</p> <p>○このため、自動車と歩行者・自転車との分離や、歩道のバリアフリー化など、安全で快適な歩行者・自転車空間の創出に向けた取組が必要です。</p> <p>○地上部街路の整備により、周辺道路の交通の流れがスムーズになると、救急医療機関までの所要時間の短縮や、バスの定時性の向上が見込まれます。</p> <p>○自転車は、都市における手軽な交通手段であるとともに、環境負荷の軽減や健康増進にも寄与することから、その利用が拡大しています。</p> <p>○また、全交通事故の発生件数は減少しているものの、自転車に関係する交通事故の割合</p>
	バス通り、歩道も狭く、自転車や車いすの通行も危ないから、早く整備してほしい。	
	狭いため、登下校の生徒が危険。	
	ここで生活している人は困っていない。	
	今現在の環境が一番住みやすい状態なので、地上部街路を廃止してもらいたい。	
	生命と暮らしを守るために絶対反対。	
	救急車の世話に子供がなったが、時間がかかった。東西方向はもとより、南北方向は特に整備が遅れている。	
	医療施設の位置関係を考慮して、総合的に道路を計画すべき。	
	歩けない人のためにも、細い道路も回れるコミュニティバスが必要である。	
	大泉・石神井地区では、地上部街路の整備により、バス路線が変更になって不便になるのではないかと。	
	地上部街路が整備されても、大泉学園駅から新青梅街道までのバス通りは何も変わらない。	
	自転車道が便利なので、幅員 22m案がいい。	
	人も、車も、自転車も安全に通行、横断できる幅員 22m案が妥当。	
	歩行者、自転車は分けた方がいいので、幅員 22m案がいい。	
自転車専用道があると、車を運転する人も安心。		

分類	意見の概要	都の見解
暮らし	自転車レーンはよくない。自動車道がいい。	<p>は増加しています。</p> <p>○このため、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全・安心を確保しながら、自転車走行空間を整備することが求められています。</p> <p>○標準幅員は、道路の基本的な機能を確保した上で、歩行者、自転車、自動車の通行空間を構造的に分離可能な22mとします。</p>
	子供たちのために、自転車、歩行者が分離された、安全・安心な道路をつくってほしい。	
	自転車道は相互通行は危ないので、一方通行が良い。	
	自転車は一方通行ではなく、スムーズに走れるようにすべき。	
	歩道、自転車道をネットワーク化してほしい。	
	幅員18m案は自転車が片側通行であるため、安全性に不安がある。	
	歩道のない道路を自転車が通って危険なので、自転車専用道を設けて、歩行者用道路と分けてほしい。	
	車の量は減っている、人口も減ってくる、これからは自転車のことも重要。歩行者も自転車も自動車も、調和を持って考えていくことが重要	
	自転車レーンに車が駐車するのを何とかしてほしい。	
	自転車と歩行者は色で分ければ十分なので、幅員18m案でいいのではないか。	
	自転車道はそんなに必要か。	
	乳母車や車いすが安心して通れるように整備してほしい。	<p>○標準幅員は、道路の基本的な機能を確保した上で、歩行者、自転車、自動車の通行空間を構造的に分離可能な22mとします。</p> <p>○車いすのすれ違いが可能でバリアフリー化された歩道を設置します。</p> <p>○良好な景観形成、安全で快適な歩行者空間の確保、防災機能の強化等を図るため、電線類を地中化します。</p>
	ベビーカーが安全に通行できる歩道を希望。	
	一車線増やして歩道の充実を図るべき。	
電柱の地下化をすべき。		
電線類を地中化する費用は高いので、電柱で十分ではないか。	<p>○標準幅員は、道路の基本的な機能を確保した上で、歩行者、自転車、自動車の通行空間</p>	
幅員40m案であっても、地域分断は生じないと思う。		

分類	意見の概要	都の見解		
暮らし	幅員 40m案が効果が高く、地域の憩いの場となるよう、緑地帯を整備してもらいたい。	<p>を構造的に分離可能な 22m とします。</p> <p>○地上部街路の整備に当たっては、関係機関と調整し、道路の横断箇所を適切に配置することにより、通学路や主な生活動線、町会の一体性への影響の緩和に努めます。</p>		
	特に幅員 40m案は、町の交流の障害となり、悪影響は甚大である。			
	幅員 40m案では横断するのも大変だし、横断箇所も減り遠回りを強いられる。			
	幅員 40m案では、高齢者が渡りきれない。			
	地上部街路が整備されると、地域が分断されてしまう。			
	地上部街路の整備により、地区割りが変わり、地域社会が分断される。			
	地上部街路を整備すると、良好な住宅街の環境やコミュニティを破壊する。			
	地上部街路の整備により、災害時に助け合える近隣の結びつきを分断する。			
	子供の通学路を地上部街路が横切るので心配。			
	<p>地上部街路ができると、用途地域が変わって、マンションや商業ビルが立ち並んでしまうのではないかと。</p> <p>沿道は商業化し、良好なコミュニケーションが崩壊する。</p> <p>地上部街路の沿道は住宅街もあれば、商業地域もあり、一緒に議論するのは粗雑である。</p> <p>地域の実情に合った計画が必要である。(商店、農地)</p>		<p>○沿道において、身近なまちづくりのルールを定める地区計画などを活用し、建物の用途や形態など、地域特性を活かしたまちづくりを進めることができます。</p> <p>○こうした区が行うまちづくりについて、都は、必要に応じて支援や協力に努めていきます。</p>	
話し合いの会・広く意見を聴く会 (H23)		話し合いの会は民主的ではなかった。		<p>○練馬区においては、沿線の町会や商店会の代表者とともに、公募による地域住民の方などで構成する話し合いの会を平成 22 年 6 月から平成 23 年 8 月まで計 6 回開催しました。</p> <p>○話し合いの会の構成員の公募に当たっては、地上部街路の計画線を中心として東西約 1km の範囲に募集案内を配布するとともに、練馬区報により周知しています。</p>
		話し合いの会の地域住民の構成員が 10 人とは少なすぎる。		
		話し合いの会、広く意見を聴く会の周知のプロセスが不透明である。		
	道路計画の (PR) 広報の徹底をすべき。分からないから反対という人もいるのではないかと。			

分類	意見の概要	都の見解
話し合いの会・広く意見を聴く会 (H23)	情報、格差がないようにしてほしい（インターネット）。	○さらに、話し合いの会の構成員以外の地域の皆さんからも意見を聴くため、平成23年11月には、3日間にわたり広く意見を聴く会を開催しました。
	賛成の方も意見が言える雰囲気であれば、もっと色々な意見が聴けたと思う。賛成の意見を拾う仕組みを考えてほしい。	
	地上部街路のことを知らない人がたくさんいるので、もっとこのような機会を今後もやってもらいたい。	○広く意見を聴く会の開催に当たっては、プレス発表や都のホームページへの掲載、練馬区報などによる周知のほか、地上部街路の計画線を中心として東西約1kmの範囲に開催案内を配布し、より多くの地域の皆さんに周知しています。
	都の説明が長すぎて、多くの人が手をあげているのに終わってしまい、広く意見を聴く会にはなっていない。チラシも入っていない家が何軒もあり、再度開催すべき。	
	広く意見を聴く会としては、参加者が少なすぎる。住民の質問にきちんと答えていないし、まだ質問の挙手が残っていた。周知を徹底して再度、何度でも開催することを求める。	○また、広く意見を聴く会の運営については、限られた時間内に多くの参加者から質問や意見をいただけるよう、発言をできるだけ簡潔にするなどの協力をお願いして進めました。さらに、いただいた質問については、配布した資料や会場内に設置したスクリーンを利用して丁寧に説明するなど、適切に運営したものと考えています。
	会は8時までなのだから、8時まできちんと意見を聴いてほしい。	
	住民は計画性が乏しいし、都の回答は明確でなく、住民と行政のギャップが多すぎる。	
計画線にかかっているかどうか分かる資料を用意してほしい。		
広く意見を聴く会・オープンハウス (H26)	本日の説明により、地上部街路の必要性、整備方針が良く理解できた。	
	地上部街路の具体案が示されてよかった。	
	このような会を引き続き開催してもらいたい。	
	昼間に説明会を開いてもらいたい。	○広く意見を聴く会とオープンハウスの開催に当たっては、プレス発表や都のホームページへの掲載、練馬区報などによる周知のほか、地上部街路の計画線を中心として東西約1kmの範囲に開催案内を配布し、より多くの地域の皆さんに周知しています。
	これまでの経緯を無視されており、もう少し丁寧に住民の声を聞いてほしい。	
	やったと言う実績作りで、意見を聴く会になっていない。	
	回答も一方的で、住民の意思が反映されるとは思えない。	

分類	意見の概要	都の見解
広く意見を聴く会・オープンハウス（H26）	広く意見を聴く会では、素朴な質問がしづらい雰囲気。	<p>○広く意見を聴く会の運営については、限られた時間内に多くの参加者から質問や意見をいただけるよう、一度に3名程度順番に意見を受け付け、類似する質問についてまとめて回答するなどの工夫をしました。</p> <p>○また、広く意見を聴く会では質問や意見が言いづらいとの意見を踏まえ、担当者がパネルなどを用いて対話形式により説明するオープンハウスを開催し、地域の皆さんの意見をきめ細かくお聴きしました。</p> <p>○広く意見を聴く会は、会場の空き状況などを考慮しバランスよく選定した結果、夜間の開催となりましたが、オープンハウスは、昼間に4回開催しました。</p> <p>○広く意見を聴く会とオープンハウスでは、外環の地上部街路の計画位置を示す図面を掲示し、オープンハウスでは、広く意見を聴く会でいただいた主な意見の概要を公表するなど、地域の皆さんへの情報提供に努めました。</p> <p>○地上部街路のあり方（複数案）のパンフレットについては、広く意見を聴く会とオープンハウスの参加者に配布するとともに、都のホームページに掲載しています。</p>
	広く意見を聴いてというが、全く反映されていない。	
	賛成の人は発言しない。反対意見ばかり残ることが不安。	
	説明の時間を短くするか、全体の時間を長くするか、質疑応答の時間をもっととるべき。	
	過去3回の広く意見を聴く会の意見が全く汲み上げられていない。この会の意見をきちんと集約してほしい。	
	広く意見を聴く会は、住民の意見をろくに聴かず、一方的な感じがする。	
	パンフを全戸配布すべき。	
	地上部街路の計画が廃止されたという噂を聞いたが、オープンハウスで計画内容がよく理解できた。	
	近くで複数回、このような情報提供の場を設けていただいてありがたい。	
	難しい話と思っていたが、分かりやすく説明してもらって良かった。	
	必要性や整備の方針を良く理解できた。	
	周知の仕方を工夫すべき。	
	オープンハウスでは、多くの人の意見を知らせてもらう手法をとってもらいたい。	
オープンハウスは実績作りのポーズでしかない。		
計画ありきで意見を募っていることを強く感じる。		
検討の進め方	反対意見もあるが、行政は大局を見て進めるべき。	<p>○平成19年に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成20年、「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>
	道路は社会全体のインフラであり、利益供与を受ける方もいれば、犠牲になる方もいて、社会全体でうまく調和させるのが、行政の役割である。	

分類	意見の概要	都の見解
検討の 進め方	地上部街路は必要ないとする住民が数多くいるのが事実である。住民の反対意見を無視して、強引におし進めるつもりなのか。	○検討のプロセスに基づき、練馬区においては、沿線の町会や商店会の代表者とともに、公募による地域住民の方などで構成する話し合いの会を平成22年6月から平成23年8月まで計6回開催しました。
	今後とも住民の意見をよく聴いて、十分話し合った上で、計画してもらいたい。	
	どういふうに意見が反映されるのか。	
	検討や対話の余地はあるのか。	○さらに、話し合いの会の構成員以外の地域の皆さんからも意見を聴くため、平成23年11月には、3日間にわたり広く意見を聴く会を開催しました。
	地域住民が嫌だといっても進めるのか。	
	区民の意見の大半が「外環の2」に反対なら、廃案、代替案は再度反映されるのか。	
	3案からどうやって決めるのか。結局、都の都合のよいように決めるのではないのか。	○平成25年12月、それまで寄せられた地域の皆さんの意見を踏まえ、地上部街路のあり方（複数案）を作成・公表し、平成26年1月から2月にかけて、広く意見を聴く会とオープンハウスを計12回開催するなど、地域の皆さんの意見の把握に努めてきました。
	意見が今後の方針に十分反映されるとは思えない、都市計画は住民の理解とともに進めてほしい。	
	あり方（複数案）は、今までの住民の声が反映されていない。	
	知らない人が多いので、アンケートやパブコメを実施して、その結果を公表するなど手立てが必要。	
	定性的な意見の公表では公平性を感じられないので、定量的な意見の公表を望む。	○また、平成26年2月、練馬区は「外環の2に関する今後の取組方針」を策定し、重要な都市計画道路であるとの認識の下、歩行者や自転車の快適な通行空間の確保等に配慮して、早期整備を図るよう都に求めています。
	反対派を含む、第三者、学識経験者をに入れて検討してもらいたい。	
	代替案を検討するための委員会を立ち上げるべき。	
	事業を進めるための運動も必要である。	○このたび、これまでいただいた意見や練馬区の意向を踏まえ、この地上部街路の都市計画に関する方針を定めました。 ○今後、地域の皆さんの意見を聴きながら都市計画変更の手続きを進めます。
練馬区のパブコメを見ずにあり方（複数案）を出すのは、地域の意見を聴く姿勢が全く感じられない。		
練馬区で行ったパブコメの意見も踏まえた上で、都の案をまとめてほしい。	○平成26年2月、練馬区は「外環の2に関する今後の取組方針」を策定し、重要な都市計画道路であるとの認識の下、歩行者や自転車の快適な通行空間の確保等に配慮して、早期整備を図るよう都に求めています。	

分類	意見の概要	都の見解
検討の 進め方	練馬区 of 取組方針を考慮して、都は検討すべき。	○このたび、これまでいただいた意見や練馬区の意向を踏まえ、外環の地上部街路の都市計画に関する方針を定めました。
	快適に生活できる都市計画に必要な道路面積については、一定の目安があるのだから、合理的な説明が可能なのではないか。建設コストについても、類似の道路で説明可能と思う。説得力のある説明を検討する必要がある。	○あり方（複数案）については、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点でみた比較とともに、各案の移転棟数と事業費の概数を試算しました。
	広く意見を聴く会は、反対意見の人のために行っていると思われる。反論の資料、メリット、デメリットの説明資料が不足している。	○概算事業費は、周辺の事業中路線を参考にしており、用地取得や建物補償等に要する費用を含みます。
	各案の根拠、メリット、デメリットの説明が不十分。	○代替ルート of 事業費は算出していませんが、代替ルートは現道が活用できるものの整備延長が長くなるため、工事費が増加するとともに、マンションなどの堅固かつ中層以上の建築物が支障となるため、補償費が増大するものと考えられます。
	各案 of 費用対効果を知りたい。	
	コスト意識を持った計画策定にすべき。	
	立ち退き軒数、概算事業費を示してもらいたい。	
	事業費の中には立ち退き費用が含まれているのか。	
	代替案 of 事業費を算出すべき。	
	全地上区間を均一に同じ整備を行う必要はない。	○平成19年に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成20年、「外環の地上部 of 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、この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ることとしました。
	杉並、三鷹はどうなっているのか。	
	杉並、武蔵野の話し合いを待って、練馬を検討すべきである。	
	他の地域の話し合いが終わるまで、具体案を出すべきではない。	
	練馬区だけでなく、関係する自治体と連動して議論すべき。	
	練馬区のみ切り離して事業を進めるという説明をしたことがあるのか。	○このたび、これまでの検討を踏まえ、この地上部街路の都市計画に関する方針を定めました。
	練馬区間のみ先行させる理由を明確にすべき。	
	練馬区間とその他区間における幅員が異なった場合に、都市計画として成り立つのか。	○目白通りから青梅街道までの区間（練馬区

分類	意見の概要	都の見解
検討の 進め方	全線を通しての計画が大切で、部分で異なる計画をすると、齟齬が出る。	間)については、道路の基本的な機能を確保した上で、歩行者、自転車、自動車の通行空間を構造的に分離可能な標準幅員 22m を確保し、事業中の大泉 JCT 地域及び（仮称）青梅街道 IC の整備により地上部が改変される区間を除いて、都市計画の区域を縮小します。 ○青梅街道から東八道路までの区間については、引き続き、検討のプロセスに基づき、広く意見を聴きながら検討を進めていきます。
	権利者の生活再建のためにも、早急に結論を出してもらいたい。	○今後、地域の皆さんの意見を聴きながら都市計画変更の手続を進めます。
	具体的な計画や、タイムスケジュールを示してもらいたい。	○地上部街路の整備に当たっては、測量や用地取得の際など、節目節目で権利者の皆さん
	いつくらいに整備されるのか知りたい。	に説明し、理解と協力を得ながら進めていきます。
	できるだけ早くではなく、具体的なスケジュールを出してほしい。	
	幅員を縮小した場合、地権者に対する説明はどのように行うのか。	
	計画線内の住民一人一人に対して、丁寧な対応をすべき。	
	幅員を決定する場合、権利者が納得できる説明が必要。	
	50、60 年住んできた人に対して、親切的な対応が必要。	
	大泉 JCT 地域は、検討のプロセスを飛ばして事業化した。	○大泉 JCT 地域は、一方通行で歩道がない狭隘な都道の土支田通り及び井草通りがあり、高速道路の外環の整備により分断されるため、歩道を備えた往復 2 車線の道路に改良する必要があります。
	大泉 JCT 地域は、なぜ事業化したのか。	
	大泉 JCT 地域の事業進捗を知りたい。	○また、高速道路の外環とその地上部街路の 2 つの都市計画線があり、両方の都市計画線にまたがっている関係権利者の方々の円滑な生活再建を図る必要があります。

分類	意見の概要	都の見解
検討の 進め方		○このため、平成 24 年に事業着手し、現在用地取得を進めています。
その他	用地や建物の補償内容が知りたい。	○土地は、正常な取引価格で取得します。この価格は、公示価格、近隣の取引価格、鑑定価格等を参考にして決定します。
	十分な補償をお願いします。	
	メリットとデメリットは必ずある、必要だが犠牲者はある、補償なども考える必要がある。	○土地の取得に伴い、建物や工作物等の移転が必要な場合、移転費用や通常生じる損失について補償します。
	高速道路を利用しやすくなるので、早く外環本線を通してほしい。	○高速道路の外環は、放射方向に伸びる高速道路を連絡し、通過交通を都心から排除することにより、首都圏の交通混雑の緩和、環境の改善、都市再生等に寄与する重要な道路です。平成 19 年に高架方式から地下方式に都市計画変更し、平成 21 年に事業化されました。
	震災復興、福島原発の後処理などを考えれば、今外環をやるべきではない。	
	外環の地下化も反対、地上部街路も反対。	
	外環本線の計画の中止も強く要請する。	
	地上への影響や立退き戸数を減らすために、外環本線を地下にしたのではないか。	
	外環本線は地下化せず、計画通り上につくれば良かった。	
	そのまま計画通りに作れば良かった。	
	東大泉 2 丁目（大泉 JCT）どういう形で作られるのか説明がなく、わからない。	
	ジャンクションは地域を分断させる。	
	将来の青梅街道 IC のフル化に向けて、千川通りの拡幅も行ってほしい。	
	地上部街路ができれば、青梅街道 IC はハーフでもあり、不要。	
青梅街道 IC は、東名方向に接続のない不完全なインターチェンジなので、取りやめるべき。	○また、関越道の練馬 IC や外環の大泉 IC 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。	

分類	意見の概要	都の見解
その他	車は必要、青梅街道 IC はフルで作るべき。	<p>○外環の地下化について話し合いを行っていた当時、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もあり、地元の意向への配慮が必要でした。</p> <p>○なお、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です。</p> <p>○こうしたことから、練馬区側に関越道方面へ出入り可能な構造で設置することとしました。</p>