

地域PI アンケート結果概要について

地域PI アンケート結果概要について

練馬区

日程	場所	時間	来場者数	備考
12/12 (月)	勤労福祉会館	18:30~20:30	81	意見を聴く会
12/15 (木)	関区民センター	18:30~20:30	81	意見を聴く会

…1ページ

…6ページ

杉並区

日程	場所	時間	来場者数	備考
12/18 (日)	西荻地域区民センター	13:30~17:00	54	オープンハウス
		18:00~20:00	112	意見を聴く会

…13ページ

…16ページ

武蔵野市

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

…24ページ

三鷹市

日程	場所	時間	来場者数	備考
12/16 (金)	三鷹市北野外環オープンハウス会場	13:00~17:00	44	オープンハウス
		19:00~21:00	17	意見を聴く会
1/15 (日)	三鷹市教育センター	14:00~16:00	18	意見を聴く会

…28ページ

…31ページ

…33ページ

狛江市

日程	場所	時間	来場者数	備考
12/17 (土)	谷戸橋地区センター	13:00~17:00	53	オープンハウス

…35ページ

世田谷区

日程	場所	時間	来場者数	備考
12/9 (金)	烏山区民センター	18:30~20:00	12	意見を聴く会
12/11 (日)	喜多見東地区会館	14:00~15:30	47	意見を聴く会
12/13 (火)	砧区民会館	18:30~20:00	35	意見を聴く会
12/14 (水)	砧小学校	18:30~20:00	39	意見を聴く会

…38ページ

…39ページ

…42ページ

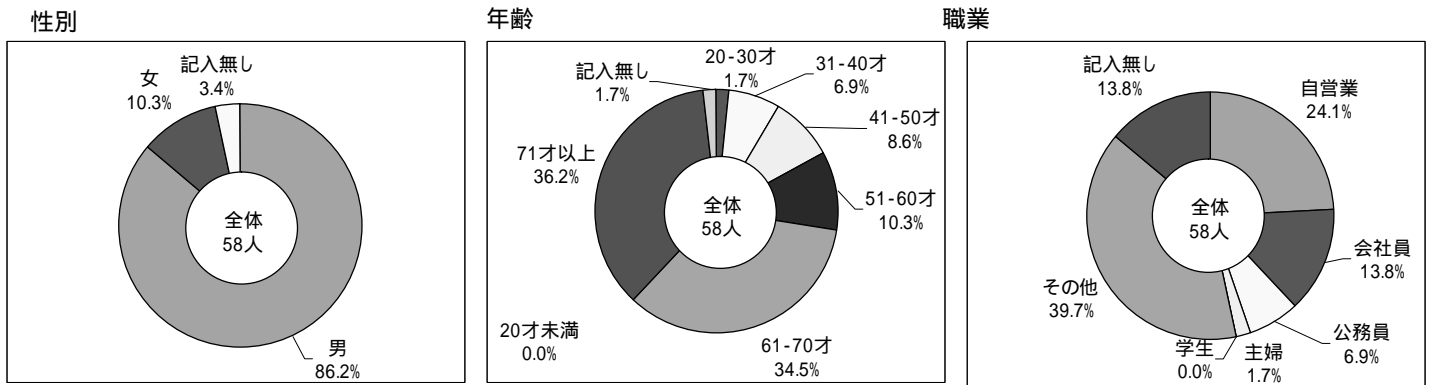
…45ページ

外環意見を聴く会アンケート結果

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

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

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

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

インターチェンジの設置の有無について

現在交通量の多いところは作るべきと思う。
青梅街道にインターチェンジはいらない。
特に青梅街道ICは練馬区の利便性がとても低いのがわかった。
必要である。青梅のハーフインターは不公平である。
青梅街道インターチェンジは全く反対である。全く不要と考えている。
予定通りで可。
3つのインターチェンジのうち、青梅街道インターがなぜ杉並区にも作らず練馬区側のみになったのかわからない。まったく理解に苦しむ。杉並区側がなくなったのは石原の政治決着？しかし、一体構造でないハーフインターの設置の考え方に理解に苦しむ。まったく中途半端である。
賛成です。
青梅街道のインターについて、杉並の住民の中には作らなければ外環の価値がないという人がかなりおります。
反対により、全体の工事が遅れるようであればなくてもよいので早く貫通させて欲しい。
練馬区のみで青梅街道接続なら必要ない。高速道とのみ接続で十分と考える。
東名高速に来るにはやはり大泉にインターチェンジが欲しいと思う。
青梅ICに反対。
将来的に必要なと思うので開通が望ましい。
目白通り、青梅街道には絶対必要。
と同じです。（説明された方と集まった人の意見を聞いてあらためて勉強させていただきます。）
良い。
3カ所は必要と思う。
目白通りインター：地域の環境への影響の少ない構造を。青梅街道インター：地元住民とよく話し合っ欲しい。
必要最小限にすべきで今回の東八、青梅、目白通りの3カ所は妥当。

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

青梅街道と中央と世田谷街道と東名にあれば良いと思う。

青梅インターチェンジは周辺の道路状況等より不要と思う。

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

青梅インターはやめて下さい。

原案に賛成。

最低限必要であると思う。

計画の通りして欲しい。

大泉インター近くに八の釜の憩いの森があり、絶えたことのない湧き水がある。これらを避けてインターを設置して欲しい。

青梅街道や甲州街道等、大街道のインターチェンジがないと交通路としての意味がないので作って下さい。現状やむを得ない。

当面ジャンクションのみということで本線を作り、もし後から必要という事態になればシールドでインターの追加工事ができるように本線につなぎ目を作ってあげばどうか。専門家は技術的に可能という意見である。青梅街道インターは不要。区が一番南に位置し、関越道など北の方面にしか行けないのでは区民の利便性などないに等しい。

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

高速道との接続は必要だと思いますが、環境に対して十分に配慮して下さい。

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

青梅 IC の必要性は全くない。それよりも井草通り、仙川通り、西武新宿線のシーザポイントの整備を行うのが先決だろうし、そこを行えば 2000 億もの IC 建設費も使用しなくても済むのではないかと考える。それでも青梅街道 IC の作成を行うのであれば”ハコモノ・ゼネコン”の役所根性が抜けないとしか思えないし、上石神井の街をゴーストタウンにするとしか思えない。

地域の課題について

グリーン部の工事、音、作業時間等、夜通し行われぬか心配する。

10/10 のように緑の部分住民の感情なしに線引きしたところに住んでいる人については、補償という話があったが、単なる物質面（もちろん正常な評価を前提としているか）だけでなく、引っ越しなどの愛着のある土地を離れるという部分についてもカバーして欲しい。もし反対したら代執行もするか。個人の攻撃に対して国の権力は強いのか。

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

湧水、排気ガス、トンネル内の火災時対応。

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

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

練馬区は緑が多いのが自慢であったが道路もでき、また地上道路が出来たとすれば非常に残念である。是非緑を残して下さい。

排気対策等、十分に対応すれば問題ないと考える。

地震、地下水

いずれ地上の都市計画道路の整備は行うのであろうが、現行の道路を多少広くするようにし、大規模な道路は街を切ることになり、地域には良くない。

できるだけ早く外環整備に着手するよう望みます。

デメリットがメリットより大きい。

周辺市街地の市街化、住宅街の安全、安心なまちづくりを念願する。

生活環境対策を重点にしてもらいたい。

地上部に隣接したマンションですが、現在の道路部がなくなると、建物の出入りができなくなるようです。もっと詳しい設計はないのですか。

地域の分断。「八の釜」の森、湧水への影響。騒音や排ガス。

地下工事に際し、地上住居への影響。石神井公園（三宝寺池の湧水）への影響。

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

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

望する。

湧水など自然環境の保持に関する事前調査を徹底的に行い、住民に公表して欲しい。「環境影響評価」に期待。

自然への影響。巨額の資金を投入することの財政への影響。

生活道路の整備と外環はまったく違った影響があります。

大泉インターに近く、車が多く困っています。解決は早急な完成を待つのみです。

早く移転したい。

石神井台に住む者だが、大深度地下化としても影響はないか心配である。多少とも振動がある場合は補償はあるのか。

深度となると水脈の方は大丈夫ですか。(森が枯れないか。)

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

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

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

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

大泉街道とクロスする付近の完成後の振動と騒音はどの程度を想定しているのか。深度8mとお聞きしましたが、同じ条件の高速道が通っている場所とその付近の実測値はどうなっているのでしょうか。また、最新の技術では、かなり抑えることが出来ると思いますがどんな工法でどの程度の効果がありますか。

東大泉周辺の、もちろん他地域も環境悪化は許せない。

上石神井タウンのゴースト化、スラム化。桃井四小の廃校、他諸々。

その他の自由意見

現状の経済状況や将来の少子化問題を考慮するとこのような設備は必要かどうかと考える。この道路構想は最初の検討から考えると時代の変化による。この道路の持つ意味に疑問がある。交通機関を自動車の発展とともに考えた時代から公共機関の交通網を変えるべきではないかと思う。

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

青梅 IC の不要性がよくわかった。

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

不合理な計画を無理に押しつけず、我々の意見をよく聞いて欲しい。

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

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

とにかく早くやって下さい。

早期に進めて欲しい。

もっと早く進めて欲しい。

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

金の無駄です。火災対策を優先したらどうでしょう。

環境(周辺)をよくして欲しい。

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

なるべく早く着工されることを願います。石神井公園の自然を守って下さい。

特になし。

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

三原台中学が泉新小学校を会場とした地元説明会を是非開いて欲しい。大泉ジャンクションの完全地下化の効果と影響をしっかりと検討して欲しい。

多少の反対はあっても未来の東京を考えたら外環は必要だと思います。

引き続き地元の意見を良く聞きながら進めてもらいたい。

イヤだ、ダメだ、反対だけでは、未来は見えません。長い目で見れば、必ず利用価値はあるし、旅行やドライブ、渋滞の解消にも役立つと思います。早期実現へ向けて反対意見もあると思いますが実行、実現して下さい。

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

日本の都市ではもう自動車は過剰だと思うのでこれ以上「車のための道路」づくりはやめた方がよい。これから先、若い人が少なくなる時代。当然車が減るので必要はないと思う。借金大国日本に必要なか。また、大地震がきたらどうなるかな。

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

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

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

事業化決定はいつ頃になるかを知りたい。

三宝寺池・石神井池の周辺の湧水が激減していて、今は日量 4,000t の地下水をくみ上げている。地下トンネル工事において、地下水系の破断が考えられる。また、工事に伴って出る水を三宝寺池等に環流して欲しい。

やるなら、なるべく早くやって下さい。家の建て替えができず困っています。

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

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

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

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

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

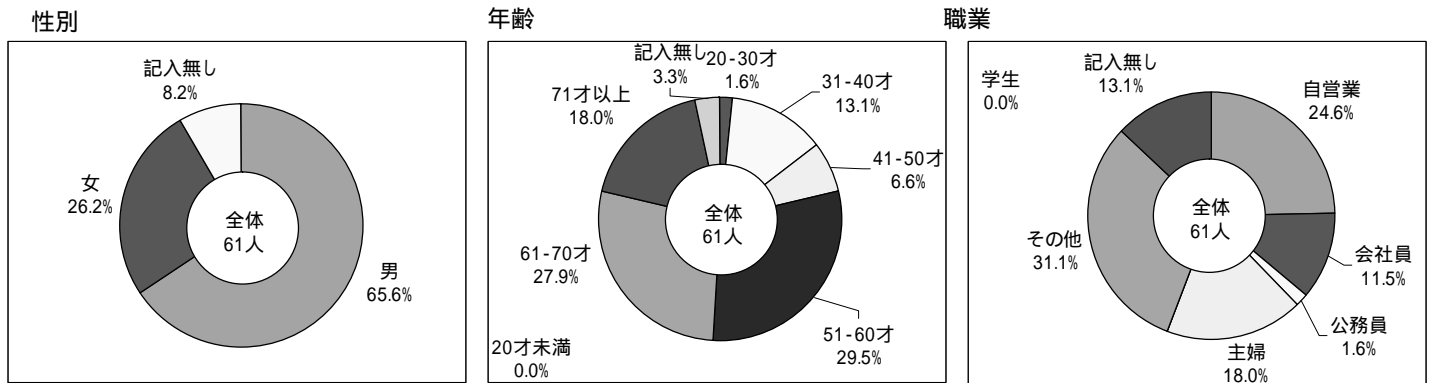
外環自体の計画は悪くないし、ただちに進めるべきであろう。ただし、青梅 IC をつくるのであれば下道を整備し（都でも計画にはいっているのだから）同時に国交省で計画を出しているメトロ8、メトロ7計画で羽田エアポート鉄道を同時に整備すべきだろう。地域の自然云々は既出なので言うつもりはないし、子供のために残す学校という事が必要ではないでしょうか。特に外環事務所長！馬鹿丸出し。勉強しろ。ロジックのすり替えをするな。

外環意見を聴く会アンケート結果

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

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

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

OKです。

大深度地下計画はOK。

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

早急に進めるべき。どこにでも反対の徒はいるもの。

外環が本当に必要かどうか納得しがたい。

国家の財政難なのに、不要。環境破壊への重大な危険性がある。反対。

大深度地下活用は良い。

大深度活用については良いと考える。早期に関越道と中央道・東名道と接続することが必要。そのことが大泉周辺の混雑、環八の混雑解消となる。途中のインターチェンジは不要。無駄な工事費がかかる。

大深度で環境破壊がないという証明が出来るなら、ちゃんと説明してください。

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

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

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

反対

大反対

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

絶対やめてください。悪影響は絶対あるに決まっています。

環境問題等や立ち退き軒数を考えると、大深度地下の活用が望ましいと思う。

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

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

本当に必要かどうか十分に精査して行うべきだと思います。

大深度地下方式は賛成ですが、青梅街道インターチェンジは反対です。

地下水の分断、環境に対して取り返しのつかない悪影響を与える。
外環の必要性は認識している。しかしインターチェンジを作る案はナンセンスであり、特に青梅街道のインターは全然必要がない。今まで説明されている利便性とか道路の活用が悪いなどの説は、我々が受けるデメリットを越えるほどのメリットでないことが明白。外環道は本来の目的の東名、中央、東北等の道路をつなぐ環状線になるべきであり、それ以外のことに期待することはナンセンスである。
絶対反対！！メリットばかり考えないで、地域住民に与える悪影響、環境破壊などを考えて、中止していただきたい！

反対。公害は防ごうにも防げないので、今あるものを活用すればよだけ。

基本的に建設反対である。青梅街道のインターチェンジは不要である。

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

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

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

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

外環計画そのものについて必要性の有無をもっと考えてみたい。

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

地上でなく地下になったので安心してはいたはずでした。

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

2. その前に本当に必要なのかという確認が前提。"

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

外環道を早く作ってほしい。

外環の早期完成のために有効な方法だと思う。

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

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

外環道は必要なし。

大泉から、地下で中央・東名に行くのが良い。

"大深度で計画施行するなら賛成。

青梅街道インターは反対。"

必要性は理解できる。

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

青梅街道 IC と上部道路をやめること。

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

地下水に注意（湧水にも）。十分注意してください。

インターチェンジの設置の有無について

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

インター作ったほうが良い。

インターは不要です。公害の元。

必要。青梅街道インターは上下必要。

青梅のインターは必要ないのでは。住民の反対が多すぎます。
青梅街道のインターチェンジについては、必要性は感じられない。住民の迷惑があまりにも多すぎる。
青梅街道インターは絶対にいらぬ。排ガスと立ち退き、住環境・自然環境破壊しか生まない。
青梅街道インターチェンジは不要。
当初の計画通り、インターチェンジは一切設置しない。特に、青梅街道インターチェンジは片面方向への出入りのみであり、効果は全くなく、周辺住民への環境悪化のみがある。練馬区長の意見は、地元住民の意見ではない。
青梅インターはいりません。
現在ある大泉 IC で十分である。更に IC を増やすことの必要性を全く感じない。これだけ大掛かりのことをやるのは、時代錯誤だとしか思えない。
" 青梅街道インター設置は地元住民の声を反映しておらず、絶対反対。
大泉の渋滞解消と言うが、大泉と同じような環境破壊をもたらすものを 1000 億円もかけて作る意味がない。しかも、大泉方面への出入りだけというのはきわめて理不尽。外環がつながるだけで大泉地区の渋滞解消も一応実現するのだから。
練馬区の街路整備と一体化させるやり方には強い不信感がある。(進め方が極めておかしい)"
外環道は作らせません。インターチェンジも作らせません。
反対
不必要
必要は全く感じません。インターをつくるということは当然交通量が増えるということです。問題はアンケートをとり十分に話し合い、決めました、ということです。
青梅街道インターはハーフインターになるのであれば、全く意味がない。インターをつくるのであれば、東名方面への出入り口を作るべきであるし、ハーフインターにせざるをえないのであれば、インター設置をやめるべきである。ハーフインターでは建設費に見合う採算を取れないはずである。
インターの設置には反対です。杉並側は反対で、練馬側のみハーフインターでは全く意味がないと思います。つくるのなら、杉並側を説得できるほどのメリットがないのなら、やはり、必要ないということだと思います。
ない方がよい。ハーフなどまして反対。
五つのインターチェンジが出来て、更にやっと一割の交通減というデータが出ているのに、三つのインター、それに青梅街道はハーフインターが計画されている由。そんな一割も減らないインターに 1000 億もかけて、一体何のメリットがあるのか？住民の血税の無駄遣いである。また杉並は反対なので、ハーフインターになった。それで杉並に影響はないと思っているのですか？世界中で環境問題が言われている中、経済のみしか考えないことに疑問を感じる。
青梅街道ハーフインターは無意味。必要なし。
青梅に関しては全く必要なし。井草通りを整備すれば(千川通り、上井草 2 号踏み切り)全く必要性はない。同時に建設に対する償還についても不明瞭かつヴィジョンが全くない。そんなものに賛成できっこない。あと、周辺環境に対する影響はいうまでもなく(既出)で反対(学童の問題も含めて)。
絶対反対です。ハーフインターチェンジは無意味なインターチェンジです。そのために税金を何千億円も使うなんて許せません。地域の住民として地域が分断され生活がしにくくなり、環境が悪化するのは必至です。そんな計画に賛同できません。
必要ないと思います。
あくまでもジャンクションだけの結合でよい。青梅街道はあくまで反対。いつまでも練馬区が欲しい欲しいだけのことで先が進まない。地元はあくまで町会及び地域住民だ。練馬区ではない。どうか国土省の方にもよく分かってください。
不要。武田氏はタコ足のように IC 設置が良いと主張している。
青梅街道には不必要。
ハーフインターは無意味！交通量の緩和にはならない。かえって青梅街道は交通渋滞になる。
今ある大きい道路で十分便利である。意味がない。
青梅街道不要。
会議前では「あったほうが良い」と思っていたが、考えが変わりました。
2- と同じ。(いかなる外環計画にも反対。・・・)
青梅街道インターチェンジは必要なし。外環道計画の原点と、有識者会議の報告書の通り。全国高速道路網の整備をして産業道路として構築するだけで十分である。即ち、目白通り大泉ジャンクション、中央道、東名道、第三京浜ジャンクションのみとする。その他は、生活・地域道路としての利用で十分である。現案の青梅街道ハーフインターチェンジの青梅街道出口は、すぐに五叉路になっている。現在の五叉路(上井草 4 丁目)ですら渋滞となっているのに、ハーフインターチェンジで更に渋滞を増幅させようとするのか。
"反対です。地域の環境(自然)住宅地の中にインターを設置して欲しくない。
地域住民にも利便性があると言うが、10 分や 15 分速いだけのために、ケヤキ(何百年もの)を切り倒すのか。
ヨーロッパの高速は郊外までで、街中にはいずれの国も入っていないつくり方である。街中にインターと

は、とても理解できない(独、伊、仏においても)。"

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

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

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

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

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

青梅街道インターチェンジは反対！地上部街道建設も反対！

青梅街道インターは絶対必要。さらにフルインターを要望します。

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

インターチェンジは必要なし。

青梅街道インターチェンジは不要である。無意味。

インターチェンジについて、高速道路に接続のみにする。

地権者の補償、住民の環境保全が保たれば、設置しても良いと思う。

不要ではないか。

不要。

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

青梅ハーフインター絶対反対。

地域の課題について

大泉比丘尼公園(八の釜の森)など多数。

外環に引っかけられない近く(インター設置の場合)の人にとって工事中、工事後も環境が悪くなる。インターより半径 150m ~ 200m 程公園化して環境良化を！

効果は何もない。悪影響のみ。

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

外環はいりません。

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

" 排気ガスによる大気汚染(インター設置に伴う排気塔による排ガスの拡散)

工事期間中の生活への影響

現在ある環境(良好な)の破壊(青梅街道のケヤキ並木、街の分断)

インターからあふれる車の生活道路への侵入、子供たちへの危険増大。"

地元の皆は怒っています。私たち住民は絶対反対です。

環境汚染、騒音、振動、全てが心配。

外環はいらない

課題というのは「つくる」と決めてからでしょう。外環はいらないですから...

"インターをつくと、

現在の生活道路が分断されてしまう

美しいケヤキ並木が破壊されてしまう

青梅街道の渋滞がひどくなる"

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

排気ガスの問題。交通の便が悪くなる(歩行の場合)。

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

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

粉やいろいろな病気になり、これ以上空気の病気にはなりたくない（排ガスの）、
所詮は練馬と都の利権しか考えていない点。また、青梅 IC 問題がハーフなら杉並区の間が出席すべきだろう！！それが出来ないのは頭が悪い知的障害者の集まりでしかないと思うのだが。
環境の悪化。体への影響。特に換気所から出る排出ガス。
心配な点はない。とにかく青梅街道インターは作らせない。
トンネル工事費メートル単価 1000 万円を 1 億円にするためゼネコン、コンサルタント会社、政治化が推進する無駄遣いとしか思えない。
現在のハーフインターなどでどのような方法で青梅街道の混雑をなくすることが出来るのか。
排気塔が出来ると、地域全体に公害となる物質をばらまき、住民の健康が悪化することは必至！また、地下水脈の破壊、善福寺公園への悪影響は否めない！！
環境破壊、事故。イメージが悪い。
2- と同じ。（いかなる外環計画にも反対。・・・）
換気所から出るガスによる影響は必ず生じ、インターチェンジ周辺の住民が住める地域ではなくなる。
道路に一体いくらかかるのかがとても不安。環境への悪影響もある上、莫大なお金をかけて地域を破壊することになると思う。
青梅街道 IC は地域の分断と環境の悪化が発生するので、IC には反対である。
私の家は換気所から数メートルしか離れていない場所になっています。あまりに住宅地に近い場所なので、正直驚きました。これから子供が出来、育てていく中で悪い影響はあっても良い影響がある訳ありません。換気所の傍にはもっと広く緑地帯を設けるなど、もっと環境に配慮して構想をつくって欲しい。それが無理なら、こんな住宅街のど真ん中に IC を作るのとは不可能です。
"1.素人考えですが、大深度工法は本当に大丈夫でしょうか。工事中に大地震や大雨が来ても大丈夫でしょうか。
2.また完成後、水脈の変化、地盤の変化、崩落等は起こりませんか。
3.最近の言葉で言えば「想定外」の事故、不備等が起こらぬように万全を期して欲しい。
4.技術進歩で排ガスその他の浄化技術 etc.も説明して欲しい。"
利便性よりも周辺に居住する人々の健康害・精神苦痛の大きさの方を考え、重視して欲しい！
大深度に本線を建設した場合の安全性について、もっと分かりやすく説明して欲しいと思います。
私たち関町南 1 丁目は、青梅街道、千川通り、外環インターが出来れば、まさに道路の中の三角地帯になってしまいます。恐ろしい！排気ガスで住めなくならないか。
環境悪化。
"青梅街道で地上に出す必要はない。
環境的に問題。
通気孔を出すのは、住宅地でないところを選べ。"
地権者の影響、環境保全。
排ガスの問題等、科学の力で、今までも改善されている。今後もそれに期待するしかないのか。
地上部街路をやめ、青梅街道 IC なしで、環境対策・事故対策を考えるべき。
環境問題が最も懸念される。自動車に便利な社会をつくるのが幸せなのか問題である。
ケヤキの破壊、地域の分断による商人にとってはまさに死活問題です。

その他の自由意見

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

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

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

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

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

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

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

外環道はいらない。

外環はいらない

全てが不信です。

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

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

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

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

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

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

"国の方針が常に先に出てきて世論をリードしようとしていることがよく分かる。せつかく、住民の意見を取り入れようとPI委員会を作り議論をしているのだからそうした議論の結果を待つべきではないかと思う。国が考えているほど一般住民は馬鹿ではない。

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

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

自分でそこに住んで、子供を育ててください。

用地買収、行政訴訟。私が老人になるまでかかるんでしょうね。

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

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

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

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

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

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

私ども上石神井商店街で商売をしているものにとっては長い間の計画による不利益を受けてきました。先般提出した区に対するまちづくり協議会の提言書に添う形で早期に建設するよう強く要望いたします。

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

"大体無用の長物。

予算があるから、というのはおかしい。国や都の借金を返せ。

愚かしい考えをする区役所員はクビにしる。区長もクビにしよう。"

公益と私益のバランスの問題であり、地権者の補償と住民の環境保全（原状回復）について住民の希望・意見を聴いて、施行者の方針や内容を示すべきと思う。

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

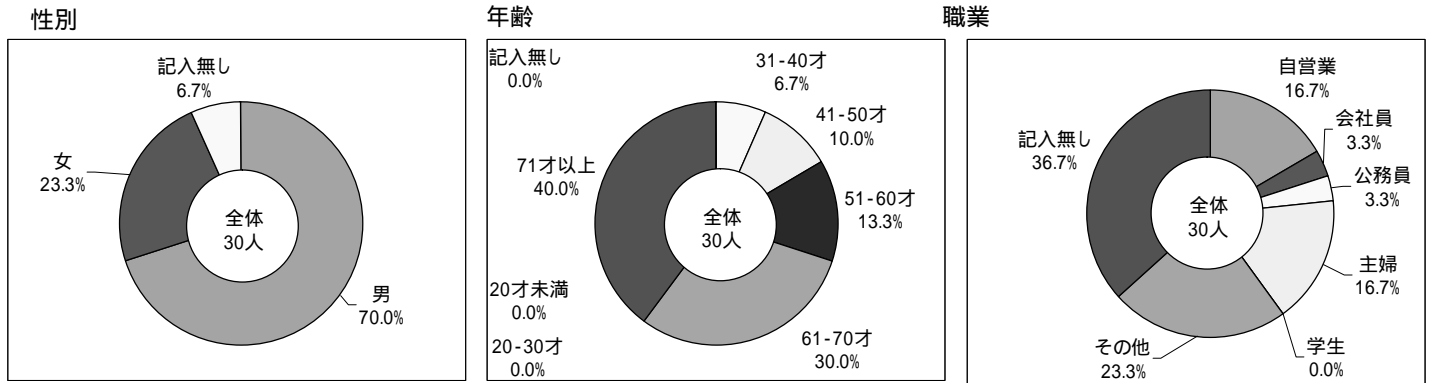
外環は大深度地下方式を要望している一人です。一体構造でない青梅街道ハーフインターは絶対反対です。

外環オープンハウスアンケート結果

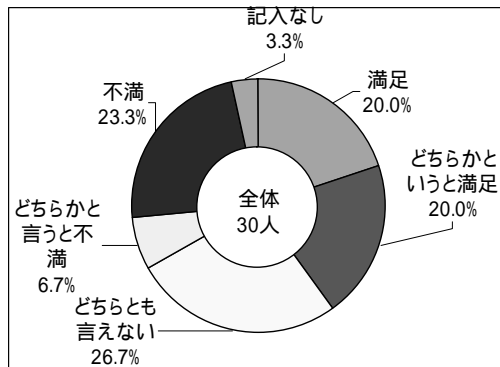
会場名：杉並区 西荻地域区民センター
 日時：12月18日(日) 18:00~20:00
 来場者：54人
 回答者：30人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

道路増設による交通量の増加。
 今までのように、地域住民に十分な情報提供と協議の場を提供して欲しい。
 作ってほしくありません。空気汚染が一番心配事です。
 適切に進めること。
 外環道路の進行状況について詳細に公報誌等に掲載して欲しい。
 地上部道路等。
 地下水への影響調査結果により、青梅街道インターチェンジの建設計画は中止すべきです。
 大深度地下による危険性の情報開示。青梅街道インター計画の詳しい理由。
 住宅から出された疑問に対する回答。そのような懸念はないといった回答ではなく、疑問に対して、行政側が資料作成をしたのと同様の調査をし、回答を示すことがなされて来ていません。
 利便性の向上についての情報のみでなく、環境に対する影響がどの程度かわかるのもの(特に地下水)、
 根っこになる建設告示を見たい。資料には、作成者と作成日を明示のこと。
 よく出来た模型、美しい地図、親切に説明しそうなスタッフ、全て出来すぎの感じ。はっきり言ってあやしそう。
 地下水、大気の影響に関するシミュレーションの結果。
 "地盤沈下を引き起こす可能性があり、賛成できない。善福寺風致地区その他が破壊される。
 環境対策車が普及すれば、外環は必要ないと思います。"
 具体的な進行状況(進展)に関して。

水の問題。水～緑～空気。地上より悪いと思います。
地上部の整理について必要と思う。
メリットばかりでなくデメリットについてもきちんとした情報を知りたい。

大深度地下を活用した外環計画について

環境に対する長期的な影響を全く考えていない。(地質データは素人だまし)
外環は、七、八環に近すぎるので廃止して欲しい。または、善福寺風致区に影響しないよう路線変更して欲しい。
地下水の枯渇が非常に心配である。
高速道において、トラックの交通事故が多い現実を見ると、長距離トンネルはきわめて危険と思う。建設費用も莫大になり賛成できない。
計画発表から40年はいくらなんでも長すぎる。
青梅街道インターチェンジは、石原代議士が国土交通大臣のとき、選挙公約が建設に反対すると約束している。現職大臣の公約ですのでは是非守るべきです。
大深度結構。地表の住宅に損傷を与えないように。
少子化の時代には不要。
反対です。環境破壊についてのチェックが曖昧。路線の検討がなされていない。
問題大いにあり。やめるべき。もしどうしても通すなら、地上案とすべき。
アスベスト問題、マ・木耐震力問題、アフガニスタン地震問題等を考えて、地下40m下に完全無欠な地下道が作れるのか。阪神大震災で、土木屋は予想外と言っていた。苦い経験だ。無責任だ。
大深度のみを利用するわけではない。ICがある限り、環境への影響を免れない。
住宅密集している現状では、地下もやむを得ない。とにかく安全に。
"絶対反対。
社会資本としての高速は十分足りています。
南北交通が不便なのであれば、北裏の先で関越に入れるようにするとか、外環を作らなくてもいろいろ手立てがある筈です。Effectiveなお金の使い方をしてください。"
地上への影響は少なくなったと思うが、環境や地震へのマイナス面は心配。
賛成。
何もいりません。便利になりすぎています。我慢の時期に来ていると思います。
反対。
何とも言えない。あまり知らなかった。
大深度地下を活用するならば、少なくとも「大深度法」を適用するべき。

地域の課題について

環境全体。特に地下水と空気、騒音。
"青梅街道ICは取りやめて欲しい。
仮に青梅街道北側のみICを作る場合は、青梅街道より南側の地上街路整備計画を一切取りやめ、地上部の都市計画(街路整備)を廃止して欲しい。"
地上街路による立ち退きの恐れがまだ数十年も続くのはごめんだ。
善福寺公園を中心とした環境保全と、東京都浄水場の事業継続に影響を与えないこと。
地元町会が反対している。青梅街道インター設置は絶対反対。上部道もいらない。
交通量減、莫大な設計経費、環境破壊の社会的コストを考慮に入れない計画に反対です。
"池、川が枯れる。
従って樹木や草花もだめになる。
地盤がおかしくなる。
ヒートアイランドで東京がますます暑熱地獄になる。"
"何時までも、自動車文明は永続するのだろうか。作ったが不要になる時代は、絶対来ないと、断言できるのか。万里の長城 民を苦しめて作ったが、無用となってしまった。
外環の2 補228等放置している都市計画の方を先にやってくれ。それからでよい。"
せっかく地下を通るようにしたのだから、杉並の地上部に手をつけるのは止めにしてもらいたい。
"上石神井駅前の開かずの踏み切り、対策をして欲しい。商店もシャッターが閉まったままです。再開発の必要があります。
善福寺地域は、関東バスが走っていますが、210円というのはとても高い。杉丸君を走らせて欲しい。
電線の地中化に取り組んでください。街が美しくない。
これほど美しく、子育てしやすい地域を壊して、少子化対策も都市再生もないと思います。計画そのものがナンセンス。
立ち退ける人たちは良いかもしれないが、残る人間のことを最優先に考えて欲しい。"

工事における騒音やほこり、治安について悪影響がありそう。

"1.地下 40m からの微振動・微音響があるかどうか。

2.地下水の流れに影響がないか？対策は十分余裕（安全）を見て欲しい。"

自然の保護。

地下水への影響は？

桃四小の子供たちの健康、通学が心配。地域の分断、環境の悪化が心配。生活道路への車の流入。

その他自由意見

道路をこれ以上作る必要性はどこにあるのか？

外環といいながら東京西部は住宅地の中を通る計画であり、当初から建設予定コースを外へ（西へ）建設せよと主張してきた。現在再びこのような計画を提出するから、住民は納得できないではないか。計画責任者は誰ですか。

外環の完成時を 30 年後とした場合、本当に外環は必要となっているのか。物流、自動車交通量を十分把握しているか。これに必要な財源をもっと他の目的（福祉、年金）に活用すべきです。

"外環その 2 についての取り扱いはどうなのか？本道の都市計画案と同時期に計画案として出すのか。あるいはタイミングをずらすのか。ずらせば、また住民はその制約を受けることになるが...

ハーフインターでは IC として十分機能しない。従って止めるべき。"

現在の国家・地方財政は、借金地獄。税収減で、何時事業決定されるのか皆目不透明。どうなるのか分からない。誰にも分からないことで、あまり騒がない方がいい。

人口が減っていく日本の現状にあって、大規模な道路を作る意味はないと思う。財政が行き詰まり、財政再建が急がれる国において、限られた税金を使うべき先は他にあると考える。道路（大きな）を作るよりも、豊かで安全な生活のために、治安や子供たちのためにお金を使うべきだと思う。

"1.立ち退きの対応を早めに立案し、条件をオープンにし、よく丁寧に説明（誠意を見せて）すること。

2.交渉当事者を明瞭にすること。暗闇交渉をしないこと。"

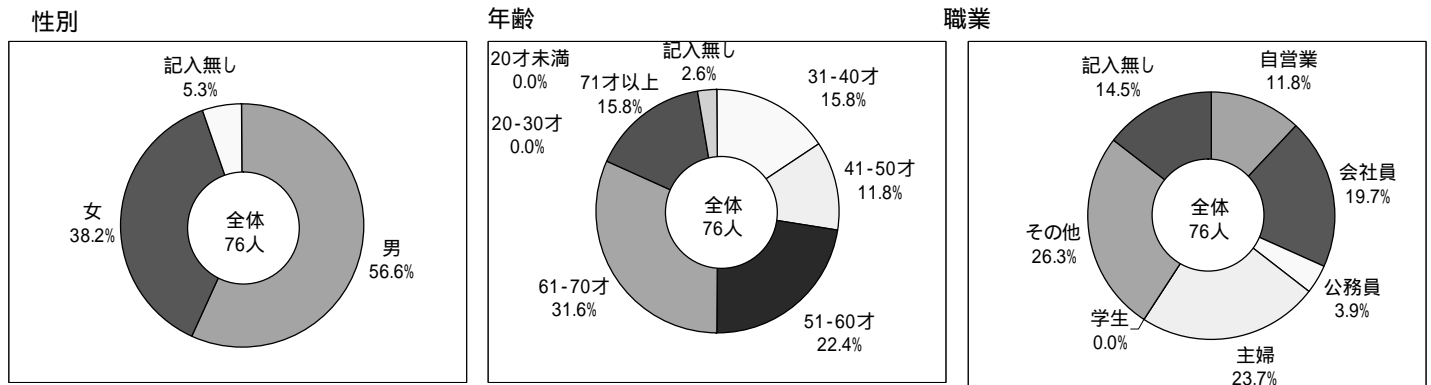
外環道の大泉以南の計画に反対です。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：杉並区 西荻地域区民センター
 日時：12月18日(日) 18:00～20:00
 来場者：112人
 回答者：76人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

大深度地下工法やむを得ない考え方だと思います。大深度地下であるならば地上部の外環の2は不要です。環八への流れ込みを防ぐならば青梅街道 IC は必要だと思います。

大深度については、あまりにデータのない中で16kmに及ぶトンネルを施工・運用するのはあまりに危険度が高いので絶対反対する。

本当に環境への影響が少ないのか不安。

外環を通すことの必要性そのものがやはり今もって理解できません。道路は造設するほど交通量、車は増えます。「下水道整備モデル地区」ということで、善福寺川側に計画されているものも大深度工法で管を通すというもの。何の影響も(環境面・安全性)ないなど簡単に言われること自体不信感につながる。

これ以上の道路は必要ない。池の水を枯らしてまでお金を掛けて作るようなものではない。今のままで十分。自然をもっと大切にしてください。

2005年12月15日(木)練馬区関区民センターで記したことと同じ。

地上部の環境に影響を及ぼさない限り、基本的には賛成する。

自動車業界支援のために道路をどんどん作ることに反対。自動車渋滞解消が最優先の発想に異議を申し立てます。

住宅地の地下大深度はあまりにも危険が多すぎる。大地震がいつ起きても不思議でない現在、大深度地下は反対。地下水の問題、排気塔による空気の汚れ、地盤沈下の問題大である。

道路を作るなら早い方がよかったと思う。70才過ぎたら引っ越しをすることを考えると反対となります。説明と申されても私どもにはさっぱりわかりません。パンフレットを見る気持ちもございません。

八王子方面で圏央道に水の関係で被害があると聞いていますがトンネル工事には十分に注意をお願いします。

絶対反対。地下水脈が断たれて木々が枯れてしまう可能性があるというのに何が環境を良くするためなのか。これだけ温暖化防止の方向にきているのに、なぜ逆行する姿勢をとるのか。緑がなくなり動植物に影響があれば当然人間にとっても深刻なダメージになる。そんな簡単なことがどうしてわからないのか。とても理解できない。

環境が悪くなる。水・空気・交通いずれも。

地下道路にインフラ設備をする。それに加わる電力・通信・その他参加する会社に費用をそれなりに持ってもらう。経費も多少は少なくなり利便性も多いと思う。

地下水脈の切断。事故が起きた場合、対応の困難さなど。不安材料が多すぎる。

検討案の追加と比較評価について。青梅街道ハーフ IC とした場合、杉並区側、桃四小、八幡幼稚園、善福寺の改変が回避できるとありますが、地上部では変化がないかもしれませんが、とんでもありません。換気所が IC に設置されれば、大気は行政の区割りでも何ら境界があるわけではなく、子供達への健康被害は全くなくなるものではないのです。このような表記の仕方はしないでいただきたいと強く要望します。

地下水脈から考えると全く自然環境を破壊していますが、人間の生活エゴの為に仕方ないことなのでしょう。それだけの犠牲を払うことをするからには長い目で見た将来の自然界、人間界への責任をしっかりと捉え、区民にどれだけの負担をかけ、地球にどれだけのダメージを被るかを実際の調査から証明していただきたい。基本的には計画には反対です。これ以上道路は必要ないと考えますので。「外環ノ2」については、この地域では「都市計画は廃止」でよいと思っています。この件については、当初から話しがあったのは存じています。しかし住民には理解されていないと思います。

都内に高架の高速道路を今後作ることはあり得ません。そういった意味で大深度地下しかありえないでしょう。しかしそれだけの費用と住民の犠牲を払ってやるべき事業なのか、慎重な議論が必要です。

「外環ノ2」でICの話しをそらされてませんか。地下とする計画があるのであれば「外環ノ2」を計画中止して下さい。

技術的にも確立していないのでよくわからない。大深度地下道の上にも同じ規模の道路を作るのなら、元の計画と全く変わらない。

大深度であることはICを造成し地上に出入り口があるエリアにはなんの意味も持たない。「大深度」は道路計画を進めるためのまやかしかしではない。

良い計画と思います。

凍結していた外環計画が急に具体的なものとして表面化しようとしているが、国の財政も道路予算もないはずなのに効果のない、環境悪化をまねく計画を国はどうして推し進めるのか。理解できない。地域の特典は期待できない。大深度地下方式は前例のないものでどれだけ多大な環境悪化をまねくか予想以上に当善福寺地区では地盤沈下、水位低下の為、自然環境を失うことになると考え、計画に絶対反対。

科学技術の進歩のみに頼った非常に不安で心配。もっと水脈・地盤など調査すべき。

本線は作った方がよい。インターはいらない。

できればない方がよいが、大深度で施工することは了解する。

なるべく早く建設して欲しい。

外環そのものに反対。必要ない。よって以下は未記入。

計画案については良いと思うが、住民に対する安全性等の説明・PRが足りないのでは。何が何でも反対ということではないので。

既に市街地が出来上がってる中で新たに作ることは大深度地下にするとはいえ、やはり無理があると感じる。構想(当初)時とは時代状況が大きく異なる。収用してまで進める時代ではない。

反対。不要。これまで実績が少ないと想像されるため、環境界に与える影響が予測しにくい。何らかの事象が発生した場合、因果関係も分かりづらく、色々な問題をはらんでいる。

大深度地下を活用すると「このような利点がある」といった内容の資料はたくさん拝見しましたが、不利益なことは表現でないように考えています。(感じられます)。大深度地下にした場合、環境に対して地下部の住宅地、街路に対して本当に安全といえるのか、大地震の時などの非常時の輸送路として安全に使用できるのか。何か、陥没などの事故が起きたときにどこが補償してくれるのか。今の耐震技術でどこまで可能なのか、とても不安です。

反対です。

大深度だと地上部には影響がないので大丈夫かなと一瞬思いましたが大深度だからこそ環境に大きな影響があると考えます。

地上より良くないと思っています。地下水の問題です。水を断つことはその他全体に及ぶと思っております。

地下化について私達を安心させる説明がまったくありません。

外環はいらない。インターはいらない。

様々な面で大きな不安あり。

大深度によるにしても、このような外環道は不要である。車優先の都市・社会化は人間の生活と環境の立場から変えてゆく必要がある。これ以上の車の増える道路づくりの都市化は絶対に止めるべきです。

反対。環境破壊、国費の無駄遣い。

大深度地下利用については云々するつもりはないが、外環は地元にとって百害あって一利なし。一度失われた環境は取り戻せないと思う。もっと環境に対する影響を真剣に検討していただきたい。

大深度地下だからokというのではなく、外環計画そのものについてもっと考えてみたい。

外環そのものの必要性を感じない。環境を破壊するもので外環計画に反対。外環ノ2はごまかしに思える。

技術的にも法的にもなぜ大深度なのか。外環不要。外環ノ2を含めて資料を作れ。

善福寺公園のすぐそばを通る大深度の外環道はその付近の水系に影響を与えないのでしょうか。大深度で大事故、火事、大地震等が起きた時は一体どうなるのでしょうか。

現路線は、高架建設を前提として家並みに沿った線引きを重視しているが、大深度化すればもっと自由に弊害の少ないルート選定が可能はず。なぜ複数案の代替ルートの比較検討をしないのか。大深度建設の場合、善福寺川、神田川等への悪影響が心配。また、低周波振動の被害も心配。よってできるだけ深く掘ること。将来経済情勢など必要最小限はやむを得ないと思うので大深度で地上部の影響は最小限にして欲しい。

莫大な費用もかかって、その効果もはっきりしない。また無駄な道路ができてしまう。

今まで通り凍結すべき。大深度地下活用的高速道路は作るべきでない。従って青梅街道インターも当然なしである。「外環ノ2」など全くもってのほかである。全てゼロから考え直して欲しい。子孫にこれ以上ツケを

残さないためにも。

地下の空間に外環とあわせて電気等のインフラを整備。整備の効率もよいし、占有者から収入が入る。

環境に対する配慮が本当に法規で定められた通りできるのか疑念がある。

外環には絶対反対。必要性を全く感じない。理由1：交通量は確実に減少している（環八を時々通りますが10年前には信じられない位渋滞は緩和されています）。理由2：この財政難に税金の無駄遣いはやめて欲しい。立体交差や拡幅工事など、低予算でできることがまだ沢山あります。理由3：環境破壊、生命の危険が大きすぎる。

今回は遠慮して質問できませんでした。次回は必ず願います。

早く、安く、地上（地権）に関係ない（オープンになる地区以外）と計画されたのに、後から外環ノ2を出すのはルール違反です。

地元無視の計画には一切反対です。

反対です。費用の点でも環境破壊でも反対。これらの予算をもっと福祉などにまわして欲しい。

第一に外環道は40年来凍結されてきました。時のアセスを考えても今日ますます不要と考え、計画推進に反対です。従って第二に地域に悪臭・汚染をもたらす地下水脈を切断する等をもたらす地下化に反対します。道路を作れば渋滞がなくなり、交通の便が良くなり住民にとって有効という短絡的な考えに基づいた発想。

地下水の件等を考慮すべき。地下にするので地上は影響ないという今までの説明は嘘ですね。

大深度地下は未知、危険、高い建設費、交通量減少のため不要です。

必要とは思えません。経済面で問題。重要性はないと思う。今さら道路計画ではない。

全てを白紙に戻して計画を考え直すべきである。

賛成。

大深度ならやむを得ない。

地上道路より地下の利用の方が良い。

インターチェンジの設置の有無について

環八への流れ込みを防ぐならばICやむを得ないと思います。

青梅街道ICはハーフ・フルともに反対する。環境への影響が大きすぎる。渋滞も大泉から近すぎるのも反対する理由の1つ。

今日まで計画道路に入っていて建物の制限があり3階が建てられないとか嫌な思いをしてきた。今度は計画が練馬よりになるとか、自分の家は一体どうなるのか腹立たしくて仕方がない。

インターチェンジは不要。現状でも不便は感じていない。練馬側にできるのに、今日の会に練馬区の人に来ていないのはおかしいと思う。

外環の大深度地下はもちろんのこと。インターも絶対反対。少子化で人口も減るのに全く無意味。自然のすばらしさをこれからはもっと大切にしていかなければならないのに時代に逆行している。

と同じ（2005年12月15日（木）練馬区関区民センターで記したことと同じ。）

不要。

杉並区にインターチェンジが作られ、景観が損なわれる。

本線に反対なのでインターチェンジは考えられない。

青梅街道には絶対必要がないと思う。なぜなら石原前大臣も外環については一般道と交わるインターというのは1,000億もかかるので必要はないと言っているのだから。青梅街道にはインターは絶対に必要ありません。これ以上道路は必要ない。便利を追求する時代はもう終わった。いかに車を使わないようにできるかを考える時なのに何をしているのか。環境が悪化し、国民が病気になる、健康保険も破綻したら健全な国でいられるわけがない。やめるべき。

不要。利便性のみで決めるべきではない。安全性・地域性等トータルで考え、それらをトータルで判断できる人（作りたいひとではなく）に決めてもらう。

設置は不要。

公平性をもってインターチェンジを作ることがいかに難しいかが判らないわけではありませんが、杉並、世田谷においてのインター設置場所にはどう考えても公平とは思えません。集会ではその辺が説明される時間を作って頂きたいと思います。

必要ありません。

周辺への騒音・排気ガス、住宅地区の生活道路への影響が心配です。

反対です。利便性を追求する時代ではありません。都民にとって生活環境、安全性等がはるかに優先されるものです。

必要なし。

貴重な自然を守りたい。交通量も増えていない。全くいらないと思う。渋滞もないのに。

インターチェンジはおろか、外環の道路計画は廃止すべきである。

青梅街道のインターは効果少ないばかりか周辺の住宅地道路の混雑、生活道路の抜け道化による事故不安。

予算の無駄遣いと思う。

反対。必要なし。人口大幅減少の折、赤字財政の折、環境破壊、地域住民に与える健康問題が消えない。

他の道路が混むのでない方がよい。
青梅街道について。下道から上下出口の部分を上まで壁を作るのは非常に影響が大きいのでこの方法では作るべきでない。深いところで分岐させ、青梅街道沿いを出入り口にすることにすれば良いのでは。
青梅街道インターチェンジについて。杉並区は反対。練馬区は反対。どのように折り合いをつけるのか。小学校、幼稚園への影響回避、風致地区改変の回避とは何を持って可能と言っているのか。青梅街道の交通負荷増大はどうして抑えられるか。この根拠が示されていない。データはあるのか。言葉だけで表現され真実感がない。交通量の資料は非常にわかりにくい。IC 利用%を示しているか。青梅街道の増減については現されていないのでは。読み取れない。
設置して欲しい。
個人的には今すぐでも必要と考えている。
特に必要を感じない。
地元の住民として反対します。住環境に良くないと感じるからです。
外環道路そのものが不要と考えているため、設置有無に対する明確な意見はない。
外環道自体反対していますので、インターチェンジの有無については論外です。
ハーフインターとて環境に与える影響は大であり、杉並区側が「ノー」と言っている理由は練馬区の沿線住民にとっても「ノー」のはずです。
外環はいらないと思っております。
外環ノ2、及び「附属街路」、青梅ハーフインターはいりません。
全く必要性を感じない。
外環道路不要と考えるため、インターチェンジも不要。
インターチェンジ云々でなく外環そのものに反対。
善福寺地区にとってインターチェンジの設置は不要。
インターチェンジはいらない。
青梅街道ハーフインターチェンジがフルインターチェンジとなる可能性を説明して欲しい（含む政治的判断）。その他の場所にインターチェンジを作るなどの別案があるはず。開示せよ。
絶対反対です。杉並区側にインターチェンジが出来ない理由としてジャーナル 20 号に近接して小学校があることや周辺環境への影響、交通集中の懸念などの地元の意向にも考慮したものと書かれているが、練馬区側とて条件は同じなのに練馬区側のみハーフインターができるのはおかしいです。これは地元区民の意見にまったく聴く耳を持たない練馬行政の陰謀です。インターチェンジや排気塔ができて、排気ガスがばらまかれれば我々の健康が害されないわけがありません。練馬区は地元住民の健康をどう考えているのですか。排気塔から出る空気は 100%安全と言い切れるのですか。利便性ばかり追求するのはもうやめませんか。人間にとってなにより大切なのは健康です。それを脅かす青梅街道インターチェンジは絶対反対です。どうしても外環道が必要なのであれば最も早く、安く作れるノーインターチェンジで。ハーフインターチェンジは税金の無駄遣いです。
杉並区内のインターは不要。その他の地区についても直接の地元住民の意見に従うこと。
反対である。交通量が増え、住環境が破壊される。
交通集中による一般生活道路の渋滞が心配。
こんな住宅密集地にインターチェンジの設置なんてありえない。行政の汚点になりますよ。
青梅街道インターについて。上石神井商店街の町整備のために外環や特にインターが必要というのはおかしい。町の整備は単独ですべきです（商店街を整備することは良いと思います）。必要と言っている練馬側について言えば、北行きは南下してからインターに入り、南方向には行けない。練馬区は必要と言っているが地元関町の住民は（商店街除き）反対している。一番インターができて便利になるはずの練馬住民はそれほど便利にはならない。
反対。生活道路に車が殺到する。このあたりの環境はとてもよい。必ずこれらを残して欲しい。
上記の立場を踏まえ、なお、インターチェンジは青梅街道周辺に設置しないと当初計画がいつの間にか設置云々にすりかわった術策はきわめて許し難いです。
IC を設置すればそれを利用するために生活道路の混雑が増えることを考慮すべき。
青梅 IC は不要。
車を増やすことになる。環境破壊。
青梅街道インターチェンジは必要なし。
練馬区側ならやむを得ない。
今日の計画程度のインター（大泉、青梅街道の片方のみ、東八）が良いと思う。工事費も少ない。今まで大泉近辺の住民は車の集中で迷惑であった。

地域の課題について

大深度地下は未経験な工法で心配してもキリがないが、渋滞の解消、立ち退き不要、安い、早いことであればやむを得ない。外環の2は不要である。
スロークライフの時代、外環はこれ以上延伸する必要ない。

道路が出来るまですごく迷惑がかかり、この問題は地下だけにしたい。

生活道路の分断、大気汚染が心配。

池が枯れる。排気ガス（地下道を作るにしても排気塔が必要なので反対）。動植物がいなくなる。騒音。

と同じ（2005年12月15日（木）練馬区関区民センターで記したことと同じ。）

青梅街道にハーフのインターは絶対反対です。なぜなら本線から出てきた場合、交通渋滞及び車の排気ガスは充満し計り知れない被害を被る。

今現在でも杉並ではスモッグが出ているのにこれ以上悪い環境で生きていかなければいけないんですか。それで住民に健康被害が出た場合は国や都を訴えて当然だと思う。

水・空気・緑が悪化する。

主要幹線の交通量がそのままインター付近の昔のままの道路に流れるのでしょうか。歩道もなく、狭く、高齢者の人々（車いす）等が通るところへの事故防止策をインターより先に確約していただきたい。大気汚染に対する心配は大きいです。どのような方策があるのでしょうか。地下水脈破壊から、どんな影響が起こるかは今日の明日で判ることではないと思いますが、一度壊されたらもう取り戻すことは出来ないと考えます。地下水、地盤沈下の危険性はインター計画立案より前に調査と証明があるべきものと考えます。

大深度地下方式について、やはり地下水への影響などが心配です。

地下水や善福寺公園、その他周辺に与える影響についてもっと調査が必要でしょう。

関越・中央道・東名を結ぶことによって大型トラックなどが都内の一般道に入ることなく交通渋滞の緩和や安全面でメリットがあると認めざるを得ません。しかし、地下水脈の分断など環境面への影響に最大限の配慮をしなければならぬと考えます。

インター設置により、近隣道路に渋滞が起きる可能性。善福寺の青梅街道から地蔵坂へ抜け道（外環ノ2）のせいで地上にある一部家屋が取り壊しになる可能性（立ち退きは反対）。

善福寺池の湧水。地下水の湧水。自然破壊。よい環境の住宅街に道路を作るのはどういうことか。排気ガスで、住民の生活、健康が害されるのは我慢できない。

排気ガスによる光化学スモッグ。道路渋滞による生活利便性低下。交通量増加による振動・騒音。

青梅街道の計画案が表面化。自宅も住環境が大きく悪化しそうで将来の生活不安が増すばかり。地域の利便性は全くない。

地上や水脈に影響を与えないようにするべきである。（大深度を生かす）

都民全体の利便を考えれば、このような問題は甘受すべきである。

外気汚染、地盤沈下。

自宅がどの程度影響を受けるのか。騒音・大気汚染、また住居がコースの真上で地下化の位置との関連など早期に知りたい。

地元の方全員にアンケートをとって欲しい。その上で検討して欲しい。

大気汚染、地盤沈下、経済効果を過大に評価しているように思える。少子化という現実を考えると道路を作る必要はないと感じる。

外環の整備を地下道にすることは、最初の説明ではルートを最短でとることができるとか、上部の住宅に対しての立ち退きなどが少なくすむなど、予算や工事期間の短縮などがあげられていましたが、最近では上部道路など加わってきたものが気になります。地下式の整備に対する利点は特に見受けられないように思います。

桃井第四小学校、八幡幼稚園などの施設がすぐ近くにあることはもちろんです。建設による環境破壊・地域の分断、交通の危険等は非常に心配であります。

自分の家はもちろんのこと、私達の宝、善福寺公園を心配しています。

人体に対する悪影響。

この道路が作られるならば当然郊外からの車が都内に大量に流入し既存の道路、地域の住民日常生活の環境悪化（空気・騒音・事故等々）すること必至。

自然破壊、住環境、生活への悪影響、さらに税金の大変な無駄遣い。

環境問題はもっと多角的検討が必要、今後考えられる問題点を公表していただきたい。

環境と安全。

大深度構造でも地下水、低周波振動、排出ガス等による環境被害が出るのではないかと。

住環境が破壊される。先進国で何千、何万の立ち退きをすることは考えられない。ナンセンスである。

環境・安全の点から全く納得できない。

善福寺風致地区のすばらしい環境が保全されるのか。

意見を聞いているというフリをして実は地域を無視している。まったく情報を開示せず（いつも事後的）また出てきた情報、調査結果の内容についても不十分、信憑性にとってもかけるのでまったく参考にならない。真実を明らかにして下さい。

桃田、井荻、荻窪中学等、大切な子供達に与える悪影響が多すぎます。地域分断、環境破壊、排気塔から出る排ガス、長期間にわたる工事など。本当に子供達のことを考えて頂いているのでしょうか。

生活道路への車の流入。環境破壊。

そもそもこのような住宅街に新たな道路を縦断して設置するという無謀さが地域環境に奈辺の影響を与えるか言うまでもありません。直ちに計画をやめるべき。国・都・区、行政のとるべき立場です。

環境問題は既に実施された八王子・高尾の経験を生かすべき。「机上の空論」的な「多分大丈夫だろう」は絶対に止めるべき。一旦壊された自然は絶対に戻りません。
非公開の会議で重要事項が決定される。
外環がなくてもこれまでやってこられて今後も十分にやっていける。多少の渋滞は我慢すればよい。スピード万能の時代ではない。
環境の悪化が心配である。
善福寺池、緑地の保全。
排気ガスの処理については環境に最大限配慮願いたい。

その他の自由意見

車の排ガスの無害化の推進をメーカーに義務づけて欲しい（開発スピードアップ）。道路財源も消費者（自動車取得税、ガソリン税など）負担になっているが、もっとメーカーに道路整備費の負担に責任を持たせるべきである。最高の利益を上げ続けているのだから。
もっとゆっくり話し合いをする機会が欲しい。
中央環状道、圏央道が完成すれば外環道のメリットは少なくなるのでは。
立派な先人の計画した街並みをこの地に住まない先見のない人達にいじってもらいたくはありません。
善福寺は都心では珍しく自然が豊かなところ。カルガモの赤ちゃんやたぬきもいるのです。子供達にもこの緑を是非残すべきです。環境・環境と何よりも自然を大切にしなければいけない時代です。今さら何を考えているのかさっぱり理解できない。
今回の司会の劣悪さは目に余る。ほとんどの説明会に出席しているがここまで問の抜けた司会は初めてだ。無能な司会は今後使わないことを徹底しろ。
世田谷区にある外環推進のための大規模なビル事務所を見ました。道路のための大プロジェクトに不快を持ちました。初期には「地上部分はいじらないから土地買収・移転などの費用はかからない」と言った。今になって立ち退き（緑化）の事を出してくる。非常に不信を持つ。
少子高齢化のこの時代に新しい道路、外環は必要ない。今回意見を言えませんでした。
大深度地下については色々問題はあるけれども住民に迷惑かからないのなら要望しますが、一体構造でない青梅街道ハーフインターは絶対に作らないで下さい。
都も国も借金だらけなのだから、いかにお金と時間をかけずに早く問題を解決できる方法を考えるべき。私達の税金を一部の者の利益の為に使われるのにはもう我慢の限界にきている。国民が健康であって初めて国も繁栄するのだから環境を優先して考えるべきではないか。目先の考えでなく、先のことまで考えて欲しい。環境に対して影響がないというのがこの資料を見ても都と国に有利なことしか書かれていないし、どんな結果を見ても一切信用できない。
もっと重要なことに金を使ってもらいたい。外環計画は中止した方がよい。
建設不要。
インター設置の前に周辺地域の生活道路の現実を是非改善していただきたいです。そのためには、周辺すべてを適宜なサイズに分けた検討と全体の関連での検討の両方が必要と思います。基本的願望はインター設置の必要性はないので反対ですが、人間エゴと自然破壊に歩み寄らざるを得ない点もじっくり考えたいと思います。
仮に大深度地下で外環道を設置したとしても、開通するのは20-30年先です。少子高齢化が更に加速されている時に社会情勢は大きく変化しているでしょう。本当に外環は必要でしょうか。
基本的には、道路建設に国費（税金）を優先的に投入すべき時代ではありません。静かな環境、美しい善福寺公園などの水と緑を求めて住んでいる杉並区民の反対の意見は尊重しなくてはなりません。たとえ、練馬区側に賛成が多かったとしても、杉並住民への悪影響は排除されないはず。行政の方々はそれが仕事であることはもちろん理解しますが「つくる」ことを前提に考えずに車を進めてもらいたい。このような会はやるべきだが、テーマを絞ってやるべきではないだろうか。「インター」ならインター、「大深度への不安」など。話しが散漫になってしまう。
ハーフインターでは意味がないので、作らなくてもよいのでは。
外環は現実不要です。100歩譲ってもインターは（青梅街道、世田谷通り）は絶対反対です。
外環の道路計画は廃止すべきである。
意見を聴く会が開かれても反対意見が全く採択されないのではないかと。計画実施のために一応名目的にあるのでは参加者のエネルギー（意志他）が無駄に終わっている。
計画は早く決定して欲しい。決定は何年後ですか。
高速道路をつなぐ道路として計画するのを基本にし、これに対し地元が一般道へのインターチェンジ設置の要望があった場合にのみ設置を検討するという段取りで進めれば地元との軋轢は少なかったと思う。
なぜ外環が必要なのか。バイパスが必要ならば、環八の上又は地下で良いはず。環八なら用地買収もそれほど必要ないはず。都内を通らず各高速を結ぶのもっと外側でもいいのでは。例えば関越道では青梅方向、中央道は相模湖付近、東名は厚木付近で結ぶような計画もあるはず。一度凍結されたものが、何故今再会されたのか。費用 vs 効果/環境/住民への影響 etc ちっとも説明されていない。会の進め方について、前回も感

じたことであるが、国・都側は、我々が何を求めているのか、何回か公聴会が開かれているのだからテーマを絞って実施すべし。単に「意見を聴く会」では住民側も「至近の不満」しか出てこない。テーマを挙げて進行すべし。これでは時間の無駄。いくらあっても足りない。住民側は、言いたいことは当然山ほどあるがテーマに添って意見を述べていくよう心掛けないと全く時間が足りなくなる。

早期着工のみして欲しい。排ガス問題は自動車技術の発達によって建設した時点で解消しているはず。自治会でも特に話題に出てないようですので今のままでは充分意見を聴いているとはいえないと思います。もっともっと地元の声を聴く努力がないと将来に禍根を残すと思います。自治会を通じて全地元民の意見を直接聞いて欲しい。時間はかかるが大切なことです。反対が多ければ場所変更も検討して下さい。

地域住民に対する意見聴取を公平に行っていただきたい。ネガティブな情報こそ積極的に発信すべき。S40年代に計画された道路を現在、また取り上げていることから分かるように今後の社会状況が変化していった場合に計画の見直しが果たして可能なのか疑問。そういった計画を変更できるような仕組み作りを検討すべき。

外環に対して賛成意見が多数あるとのことですが、環境等不安に思っているこの地域に作ることを考えず賛成してくれる地域で作った方が早く、安くできるのではないのでしょうか。目白通り、環八の渋滞解消等、首都高の整備が済んでいないのに、外環道を作ったら・・・というような推測のデータも本来あり得ないデータであると思います。

青梅街道インターも（ハーフでさえ）不必要と考えます。また、地上部整備問題が浮上していますが、何のための大深度地下になったのでしょうか。

都市の道路計画は都民と心の通う議論が必要。

初めに結論ありきの空気がありました。国交省の方、都の方、人間として生きるために子供や孫に何が一番大切かよく考えて頂きたいと思います。

車社会、車優先社会そのものを検討し、人間の安心生活のための都市・社会づくりを考える必要がある。道路を作れば車が（交通量）増える。無制限な車増産と道路づくりが続く限り環境は悪化・破壊する。更にそのための費用の問題も社会のあり方として大問題となる。

質問にははっきり答えるように。「外環ノ2」の説明が極めてわかりにくい。外環・外環ノ2はどちらも白紙にすべき。

外環に限らず大深度地下利用の場合の考えられる問題点についてはもっと多角的に検討要。

人間の住環境より、自動車を優先させる考え方そのものに反対である。これ以上道路はいらない。地域住民の意見をもっと反映して下さい。

いわゆる外環ノ2の計画について、次の理由から直ちに断念し遅くとも外環本線の計画決定時まで撤回・廃止すること。理由1：杉並・武蔵野の良好な住宅地をつぶすのでは大深度化の意味がないこと。理由2：杉並・武蔵野地区の沿線は整備された住宅地が大部分であり、都の防災地図上も防災化の緊急度は低いのは明らかである。巨額のカネを使うなら他のレッドゾーンが優先されるべきで、防災をこの地区蹂躪の口実にするのは間違い。理由3：凍結されていた外環計画を始動させるのは土地の利用制限などの地元の迷惑を早く解除するためと国土庁が言明したのは嘘なのか。計画1, 2の2つがあって云々、の行政手続き上の説明は役人の論理で不誠実。

現住居が計画線にあるためいつまでも決まらない見通しなら老後が心配だ。基本的に大深度で地上部の計画はないものと聞いていたがそうではないようなので心配だ。

何十年も前の計画を今頃持ち出して全く考えられない。今後の日本の行方を考えれば全く意味がない。アキララインは全く無駄であった。国交省はもう少し考える必要がある。

いつの間にか外環を作る方向になっている。必要性を全く認めません。メリットよりデメリットが多い。税金の無駄遣い。結果は50-100年先に必ず失策であったことに気づくであろう。

外環のICを作るには周辺の道路整備を先にすべき。

外環の地上部の街路整備、「外環ノ2」について即時全面的に白紙。都市計画を廃止し外環の議論をすべきだ。

この計画推進に携わっている方々の人間性を疑う。都知事が交代したらこの計画がなくなることはあるのですか。意見を聴く会の開催日程について、土日祝（多くの人に参加できる日）にして欲しい。子供の一時預かりを設けて欲しい。

人口減少が国交省発展の数字よりはるかに速く進んでいます。私達大人は次世代に本当に残したいものは負の資産ではないと思います。緑あふれる善福寺を何としても残したい。

凍結がいつ解除になったのか不明。住民は望んでいるわけではない。一部の人の要望。経済効果などより環境を守ることが今大事です。無駄遣いはやめて欲しい。都知事はオリンピックを誘致しようとしているがとんでもない。オリンピックなどやっている余裕なんかどこにあるのか。それを理由に外環整備全く都民の顔を見てない。

3の地域の課題で記した通りです。行政が住民の意見を尊重するなら、まず計画を断念すべきです。が、昨今むしる強行しようとの姿勢が強まっているように思われます。従って住民の意向を十分尊重し聴取することをまず優先することを特に強く希望します。付記：道路が静穏な住宅街を貫通すること。人口減、自動車交通、物流の変容は公共道路の見直しと再検討を時代の要請としています。「外環ノ2」案は廃止すべし。青梅街道のICを作るか否かの検討をしていると理解しているうちに、急に練馬側に・・・と決まったとの

発表があり、説明不足だと思う。少なくとも直接関係ある世帯には丁寧に説明して欲しかった。当事者でない者でも怒っています。善福寺の環境を好んで住み始めた「既得権」をもっと重視して欲しかった。以上のように過去形でしか語れないのは行政不信になる。「外環ノ2」って何？説明不足。急に話しが出てくれば不安が増すだけ。外環の話し合いと同時進行すべき。住んでいる人にとっては同じこと（別の事業とは認識できない）。

ゼネコン、コンサルタント会社の指導により進める方法は住民に支持されない。

外環は白紙撤回。車に頼らない都市交通を考えるべき。未来に向けて。

私は直接外環道計画の影響を受けない地域（杉並区宮前5丁目）に住んでいますが、道路整備のあり方と住民合意ということに関心があって会場をのぞいてみました。望むことは計画の必要性ということ絶対視しないということです。「必要だから造る」ありきで、あとはいかに納得してもらおうかという姿勢ではなく、必要性の有無そのものの判断に住民の意見を充分聴いて欲しいということです。

予定地内に住んでいるので計画を早く決めて欲しい。移転先が段々なくなるから地上部の都の計画はやめて欲しい。

事故の場合の人間の避難路の確保、消火対策を完璧に。先日の善福寺川等の水害の対策としてトンネル内の一部を遊水池として利用できないか。水害対策等で地域住民にメリットがあれば、前向きに賛成する方々も増えると思う。

外環意見を聴く会アンケート

会場名：武蔵野市 吉祥寺南町コミュニティセンター

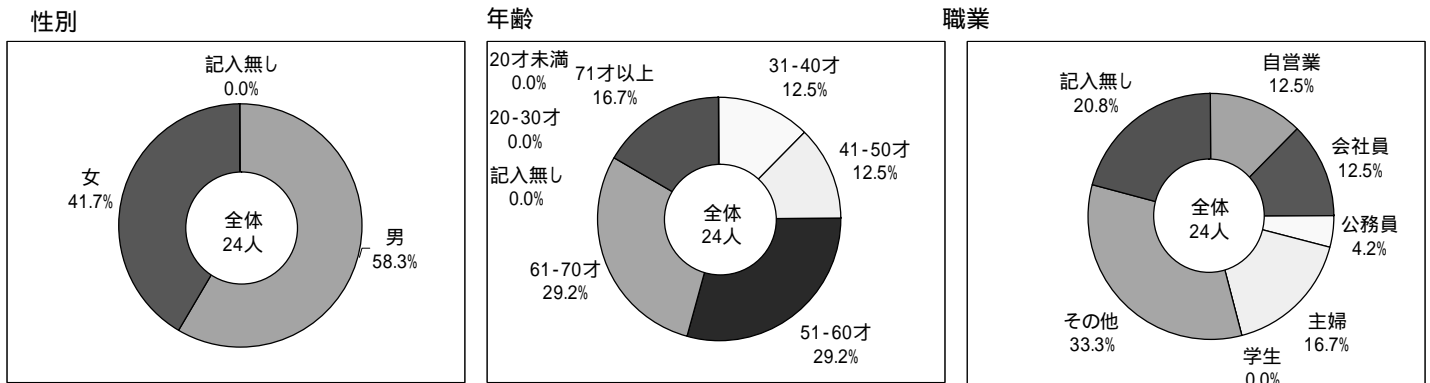
日時：12月17日（土）19:00～20:30

来場者：33人

回答者：24人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

なぜ「極力」としているのか。つくるとすれば大深度しかないから計画が動いているのではないか。地下方式にするのになぜ従来の都市計画の地下部に通すのか。地下なら現場所も含めて他の環7や環8の地下など候補地は他にもあるのではないか。環境配慮、正しい数値をもっと出して欲しい。人口減少社会に必要な公共事業は何か。計画ありきではなく現実を見据えて検討して欲しい。

大深度を住宅地で実証したことがありますか。都心の産業地とは異なると思いますが。南北を通す通路、ずいぶん計画推進の現状です。そんなに何本もいるのか。大深度にすれば今のルートでなくても可能性はあるのではないか。

外環が本当に必要なのか考え、もっと地域住民の納得をえること。

なぜ大深度地下にしたのか。本当に必要なら地上の方がまだ良い。お金もかかり不安も多い大深度も反対。大深度地下案を特に強調しているが、一部分の範囲ではないか。未知数の地下は不安。東京の水源地などを考えた自然環境破壊は必然。

計画そのものに変疑問を感じている。

交通サイドからの考えはともかく、あらゆる面、人口、経済、我が国の財政、環境等から総合的に考えてこの計画の意義について（当初のものでなく）明確な説明を聞いたことがない（私の不熱心さもあるかもしれないが）、前の地上案よりベターと思うが交通量推計数字等については、今日のはじめて現在の資料をみた。いつもこのような意見しか出せません。

高速道路を50mもの大深度地下に作ることは安全性から大きな不安をもっている。また、巨額の建設費についてもどんどん低下している福祉関係にまわして欲しい。

妥当だと思います。

大深度地下利用は反対である。

大深度地下の方が良い。私達住民にとっては地上部の利用について問題があると考えている。

大深度地下を利用する方法は良いと思うが。

地上部・第二外環を作るならば費用が大深度にプラスされるのではないか。その費用見積もりはどうか。資料が見あたらない。

人が永く住む住宅に天災だけでも予期せぬ出来事がありうるのに、あえて危険が増す環境を人が作るべきではない。木を切ったことで土砂崩れが起きるように想定外のことが起こりうる。

交通の効率性、利便性を考えれば外環計画は必要である。ICへの利便性を検討して欲しい。外環の上部は”環境に配慮した”歩道、緑地を大幅に備えた新しい形にして欲しい。

現在の経済情勢のもとでは大深度方式をとっても必要ないと考える。

こういう会を開き、今までやってきてもそちらはそちらでやろうとしているのだから「意見を聴く」などとはどういう考えなのか。談合、耐震偽装、賄賂がかまびすしい今でもまだやろうとしているとは何とも。。。

交通事故の多さから16kmだかの長い距離のトンネルで事故が起こった時の大惨事を想像しないのか。

地上の環境に影響がないならばやむを得ない（40mといわずできるだけ深く掘ること）

私の家は丁度外環道路に面しているのでできれば地上に道路（街路）を作らないで欲しい。

インターチェンジの設置の有無について

青梅 IC のハーフはおかしい。IC の旨味がないのでは。
道路を通す以上は使えるようにしないとしないので必要になるのでしょうか。
現状タイプのインターチェンジでは周辺環境を悪くする形でしか建設される。
ハーフインターの考えは。
インターチェンジができれば生活道路への車の進入は必然。インターチェンジの話は外環道の必要性のあとの問題。
計画自体に意見が言える状態とは思っていないのでノーコメント。
計画以上に作ることによって遅れるようなら不要です。
インターチェンジは必要なし。
武蔵野市ではインターチェンジがないが、これに入るための道路が混んで交通事故等の発生が懸念されるが、武蔵野市内でのインターチェンジは無くてもよい。
周辺の地域への影響が大きすぎる。工事中の問題。完成後の交通混雑（生活道路への）、環境への悪影響。まちの分断が困る。
それ以前の問題。本当に質問しても決まりきった「優等生的答え」が繰り返されるだけなので親身でない。むなしい。
今の案が限度、できればもっと少なくして欲しい。

地域の課題について

地下水など環境の影響。
本当に必要な道路なのか。経済効果の側面ばかり取りざたされるが、人口減少社会にむさわしいまちづくり、公共事業とは何か検討して欲しい。地下深く掘っても本当に安全かどうか現時点ではあまりにデータが少ないと思う。
交通車輦が増えるのではないか。NO₂ 等増えて今でさえ大気汚染が進んでいるのに京都議定書も実現できないのに更に厳しくなる排出量規制を汚染・助長してしまわないか。渋滞していると排気ガスが多いと言われますが走っている車もすごいですよ。通るようになれば人の住む街ではなくなるでしょう。道路が広くなればすぐ路駐。
大気、振動、地下水汚染が懸念される。
人口も減っている中、利用がどうなるのかおおいに疑問。外環を作ることで集中交通が解決するとは思えません。まず現状道路の渋滞の理由をもっと研究し、最も環境に影響のない費用のかからない方法を考えられないのでしょうか。ただ作るだけという最もソフトの働いていない安直な解決でしょう。賢いみなさん、もっと良く考えて。
整備の効果よりも自然破壊や環境悪化が次世代にツケをまわすのでないか。
地上面での特別な計画は私のところについては何もいらない。現状は公園となっている。これで十分。手をつければ井の頭通り etc から車が多数入ってくるような道路を作ることには反対。
基本的に外環道路の延長建設に反対である。もし万一、大深度で外環道路の建設がなされる場合、地上部については、現状のままとして欲しい。
武蔵野市にはほとんど影響がないと考えています。
地上部街路は論外である。
モータリゼーションの問題から外環の必要性は大であり、必要悪とは考えるが致し方ない。
外環の整備により東名等への交通は便利になるかもしれないが、外環の上に住んでいる人や近くの人々は大変なのでは。住んでいる住民に色々なしわ寄せがなければよいが。
高齢化が進み、地域福祉が宣伝される中、まちを分断するような地上部、第二外環の長期にわたる工事で騒々しさ、出入りの事故、地盤沈下に耐えられない。ストレスをどうするのか。トンネル掘ることと「防災」がどうしても一緒に行われなければならないのか。防災はかこつけだろう。地上部買収はトンネル事故の影響を想像してとの意見はそのとおりだと思う。誰も何が起きるか分からないのだから。排気ガス、騒音、振動、地下水枯渇、樹木立ち枯れなどの影響はないのか。そのためにも 40m と言わずでできるだけ深く掘るべき。

その他の自由意見

地上部の計画を早急に止めて欲しい。地上と地下を同時に考えられていることが混乱になっているのではないか。
防災性の議論は外環とは別で論じるべきでは。大震災発生時には道路網より、空から物資を運んだりと非常時対応になるのではないのでしょうか。外環ができたなら渋滞は本当に解消するのでしょうか。その根拠がどこ

にあるかわからない。

立派なカラフルなチラシを折り込みでその他の広報物も金がかかっているなどいつも驚きをもって見えます。広報費の総事業に占める割合を聞いてみたい。産業道路と思われる道路を住宅地に通し危なくないのですか(そのための大深度?)。計画(昭和41年当時の)を見直しをしながらとのこと。本気で通さなくてもいいなら「つくらない」の意識はあるのでしょうか。あちこちの開催場所と時間が載っている案内はこれらの都合で参加できるのでこの地元ではないありがたい。これは武蔵野地区の方とは意見が異なります。地上と地下と2本も同ルートでしかも1つは有料なら多分無料の道路を使うでしょうね。他の道路でもいくつも実証されています。無駄はやめて。

外環ノ2。どうにもサギにあったような。

計画線内に住んでいるが公共事業なのでいずれの決定にも従わざるを得ない。しかし、今現在居住している者、事業を営んでいる人達の立場がないがしろになっているのではないかと感じた。

40年代の建設行政の建前(価値観)と現在の価値観が変化している。そういう中で昭和41年計画の外環道がなぜ現在も同じ場で計画されているかよくわからない。

国・都の進め方はまやかしばかりで不明な点が多い。経済・環境の面で将来に何を残すつもりなのでしょう。行政の方は個々の考えはいかなものか。伺ってみたいです。立場が違っていたらもっとまともに将来を考えるのではないのでしょうか。今、この時代にまだ何か作ろうと言っている人は考えの浅い方としか思えません。儲けようなどという下心のある人としか思えません。環境保全部分を作る前に環境を壊すことをやめなさいと言いたい。どの説明も道路ありきでした。

外環道路ができれば都心部や環状道路の渋滞が減少するという考えは疑問。フランス、ドイツなどでは環状道路が完成しても改善されない。自動車道路を挟め路面電車の新設の方向に転じている。

環境問題、経済的要因等様々な点から計画を廃した方がよい。特に地上部街路の計画はもっての他である。我が家はどうか計画上位置づけられているのか今もって不明。つまりギリギリ接するのか、数メートル動いてひっかかるのか、不明か、しょうがないのは事実ですか。計画自体の納得のある説明を聞きたいの一言につきる。

「計画段階で環境への影響が大きいと判断した場合は、計画を止めることもありうる」と明記していることは評価します。今の流れで進行して、完成予定の12年後に今と同じような車社会が続くということはいえない。地球温暖化対策を含めて道路行政、交通体系を再考しなければならない時期はそう遠くなく来るのではないかと。外環本線も外環ノ2も不必要。

外環と外環ノ2の話しがごちゃごちゃになっています(市民側が)。とにかく外環を早くつくるために外環ノ2の話は横において下さい。外環ノ2はいったん都市計画をとりやめるくらいの覚悟をお願いします。青梅IC部分の反対が一番強いと思います。もし、ここの反対で全体が遅れるのであればICはあきらめるか後につくるといふことでとにかく東名-中央-関越の開通を優先させて下さい。

現在の計画路線を白紙にして、もう一度路線計画からやり直すべきである。

必要ではあるが住民の生活が大切と考える。

現在の状況で反対がかなりあるようである。あえて外環道を作る必要があるのか。説明会で話しを聞いて「外環の地上部の街路について」の中の外環を地下化した場合の地上部の取り扱いについての第3図「外環ノ2」の都市計画を廃止に賛成。

人口減少社会が進む中、第二外環まで含めて巨額の費用をかけて10年後完成した時点で果たしてどのような採算性が見込まれるのか大いに疑問を感じます。

東名から先の計画はどのようになっていますか。人口の減少、また物流の変化など初めに計画していた時より数値が違ってきていると思う。それを見直すことが必要。一度たてた計画でも間違ってきたら変更をすることははばからなくてもいいと思う。もう道路はこんなにいらぬのではないのでしょうか。

決めたからって今さらやらなくても顔は潰れないよ。オープンハウスサッシP.7「勇気ある工事中止の決断を」扇千景が突然むし返すから。今はどこ吹く風だろう。どうせ地震になったらどうなるか分からないのだから、今さら建っている家をどけるのはやめろ。欠陥マンションに住む方が余程怖い。武蔵野は公園が一杯あるから地上の心配は無用。今回のマンションのように国や都が税金で住むところを確保してくれるのか。ここに来ると腹が立って血圧があがるから来るの迷ったがやはり腹がたった。答えている人間も自分のこととは思っていない。やればいいと思っているだけ。今は係だから一生懸命しているのでしょうか。課が変わればもうこのことについて考えなくてもよいでしょう。大体あなた方はその41年前に係じゃなかったでしょう。そのままを頭を切り換えずに引き継いでいることが変だと誰も思わない?これはある意味での談合です。住民は昔から、これからも。どうあれ、裁判すれば国が勝つに決まっているのだからむなしね。もっと国家権力が強くなったら恐ろしい国、社会になる。誰がもうけるのか。黒幕は?

「みなさんの生活道路を安全に」は今でも安全に考えられてないから、信用できない。井の頭通りと成蹊通りの交差点のガードレールが車によって壊されそれがやっと復活したのが1ヶ月以上経って。ここはガードレールが新しくなってから2回も車によって壊されたんですよ。ガードレールが壊れるんだから人の命はすぐ壊される。これを見ても車のことばかり大事にして、生活道路、人の命、安全、環境は全然頭になく進んでいると確信して言える。

武蔵野、杉並地区の地上部利用は絶対反対。本線地下大深度化の意味がなくなる。地上部計画は直ちに廃止し、土地の利用制限を解除すること。雄大な力ネをかけて地上部を緑地化、防災化するだけの優先度、緊急

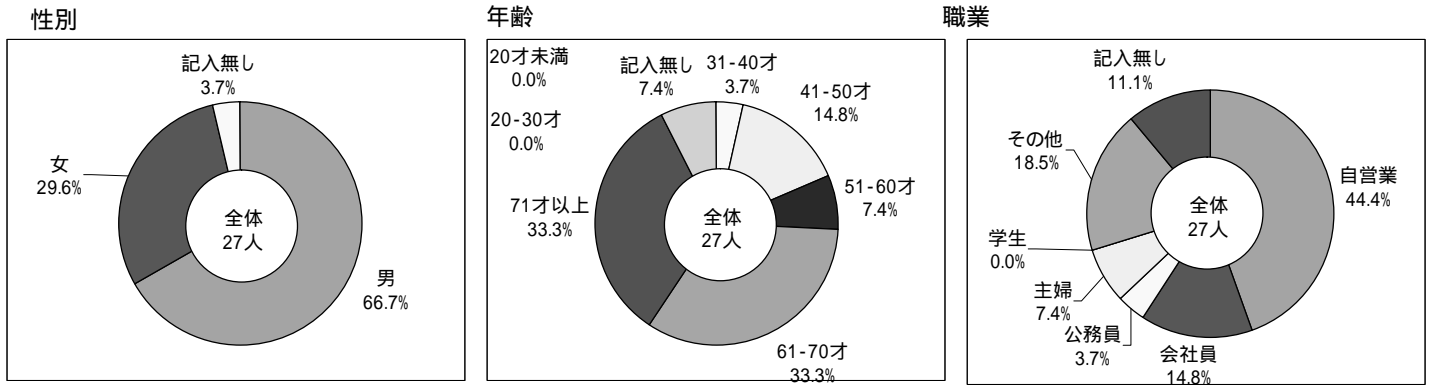
度はこの地区にはないことは一目瞭然。今の良好な住宅地をつぶすことは罪悪。カネの無駄遣い。理不尽なので反対運動の再燃必至。

外環オープンハウスアンケート結果

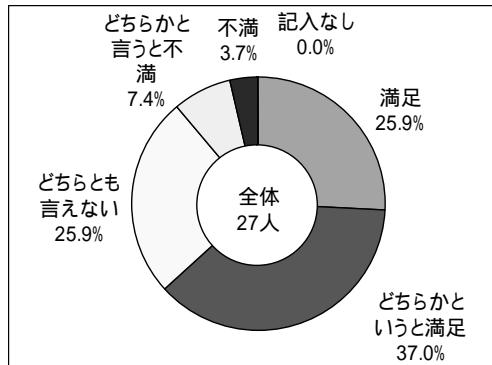
会場名：三鷹市北野3丁目常設会場
 日時：12月16日(金) 13:00～17:00
 来場者：44人
 回答者：27人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

20号IC設置について当初の計画通り、模型及び概念図に示して発表して欲しい(これでは20号ICの存在意義が消えてしまう)
 工事開始決定等
 国で実行する時期を早めに知りたいと存じます。
 三鷹市広報、外環オープンハウスによる情報。
 どのくらいの年数なのか良くわからないのに説明会をしても、仕方ないと思う。
 " 具体的に個別の立ち退き(買取)はいつか。乃至何年後くらいになるか。
 生活設計があるので、早く決定して欲しい。(反対論議に偏らずに)決定でなくても少しでも早く知りたい。
 "

いつから着工するか早めに具体的な計画を知らせて欲しい。
 いつ、どのようになるかを知りたい。
 現状と外環計画決定までの期間を知りたい。
 出かけて行って係の方のお話が聞けてとてもよかったですと思います。
 具体的にいつ決定され、工事が始まるのか。
 決まったことの開示をすばやくして欲しい。
 本線に附した道路の開発計画(特に3.4.3号)
 今の情報でよいと思う。
 今後の進み具合をその都度知りたい。

大深度地下を活用した外環計画について

良いと思う。しかし、その地上には大深度といえども希望があれば買い上げも含めたり、建ペイ、容積、及び固定資産税、都市計画税の軽減措置を施し、資産価値を下げない手立てを考慮して欲しい。20号ICと東八ICが出来れば、地上緑化公園化やバス路線を考えて活用すべきと考える。

良いと思います。

換気所を中央ジャンクション地域に二箇所まとめているが、空気汚染等の問題で他にも作って分散して欲しい。

立ち退きになることを知り、年齢的にも体力的にも不安です。

良いと思う。

現状では大深度地下利用が良いと思う。

無し

地震や水害の不安。40年間に受けた物心両面のデメリットについて御考慮いただきたい。大深度の上に住む人のデメリットも考えて欲しい。

O.K.

地下になるのはどちらかといえば良いと思います。

昭和41年度には計画内に入っておりましたが、今回ぎりぎりでかからないがとても住める状態ではないと思います。これからどうなるのかとても心配です。

有料道路にしたらあまり使用しないのでは。

うちはジャンクションのそばになるので、生活道路の確保、車の騒音、工事の騒音、振動、その後の防犯上の問題など心配なことが山積みです。全ての理由で土地の価値が下がる。

良い考えだと思うが、振動対策は大丈夫でしょうか？

地域の課題について

東八道以南は、20号からの抜け道化するので、20号にICを設けること。地域の住民は時間がたてば、自ずとコミュニティは形成されると考える。現時点で考えるのではなく、地域住民はプラス思考で考えるべきと思う。

今回、環境施設帯が新しく出来ましたが、昭和41年都市計画の時より立ち退きするところが増え、困っています。環境施設帯の幅を少なくするか、なくすことが出来ませんか。

現住居は立ち退き区域に入っていますので代替地等いろいろと問題がありますので、気持ちの上で心配ばかりです。

計画道路に入っていない、地域（住人）はどうすればいいのか？

環八の渋滞がひどいので、早期整備を望みます。

東八IC、国道20号ICについて

両方ともに必要と考えるが、どちらかというとなら20号の方が長期的に見て先に設置すべきであるとする。

東八には作って欲しい

O.K.

20号には不要で、東八だけで良いと思う。

提案やアイデアについて

C案が良いと考える。交通量の分散ということが理由である。東八と20号の間は、バス路線を考えて地上を活用したらどうか。

D案で、今の考え方で良いと思う。

その他自由意見

国道20号にインターを設置しないとは、計画戦場に当たる住民たちに失礼である。当初の計画通り、断固設置すべし。（計画上の住民と、計画外の住民は分けて意見する場を設けて欲しい。）出来ないのであれば、大泉～用賀間のインターの設置は無しで考えるか、計画自体白紙撤回かのどちらかといいたい。

実際に工事が始まる前に、近隣の建物及び空気環境及び騒音等を調査してもらいたい。

現在のままで良いと思います。いろいろお話はお聞かせいただきましたが、この少子化時代に高速道路もないものだと思えました。また、施設帯もあまり広くなくても思いました。親切にお話をお聞きくださりましてありがとうございました。

今のままで暮らしていけたら良いと思います。

ジャンクションの計画に入ってしまうので、補償が心配。平成5年の土地がまだ高い時に購入したので、そのときの金額を補償して欲しい。

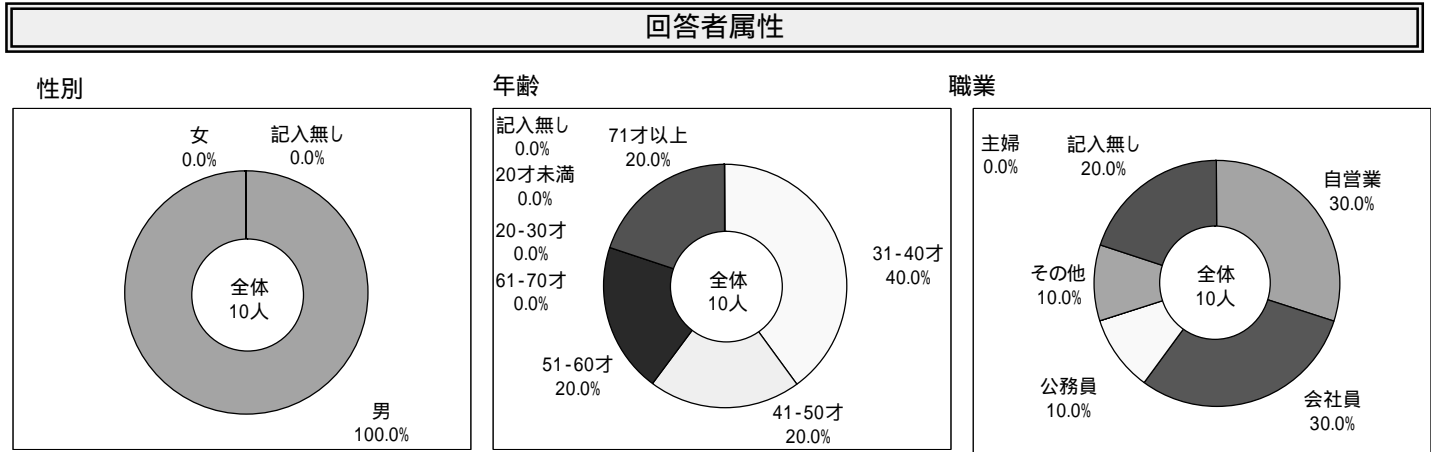
計画は該当区域（予定）に住む者としては出来るだけ早く知りたい。

早期着工

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：三鷹市 北野3丁目常設会場
 日時：12月16日(金) 19:00~21:00
 来場者：17人
 回答者：10人

アンケートの結果概要について



大深度地下を活用した外環計画について

従来の高架化に比較して大深度地下方式は現実的な案として賛成である。また、地下は地震に対しても強いので積極的に進めて欲しい。
 早期に整備すること。検討が長引くことは税金の無駄遣いになる。住民への理解を得るのに手続きの大変なこともわかるが。
 地下水への影響。玉川上水、神田川、仙川、野川への影響。
 地上道路については住民の意思を重視する。
 利便性を考えれば当然必要と思います。
 地上部での高架方式よりは良いと思う。

インターチェンジの設置の有無について

三鷹市の将来的には絶対に必要であると考えます。
 賛成。
 利便性、トンネル排気からみても東八インターチェンジは必要である。
 東八道路からフルインターを作る今回の案は三鷹市への車の集中を招き、一番地域への影響が大きい。街路への侵入。大気汚染と今よりも環境が悪くなる。
 できるだけない方がよい。
 必要だと考えています。
 環境への影響を最小限におさえてもらいたい。地域のコミュニティーに影響が大きいから周りの道路の整備をして欲しい。
 北野小へ子供を通学させるために外環進入路を横切る必要があるが、どのように、どこに、これを越えるための施設が設置されるのか。
 以前よりも地上部での環境は少なくなっていると思う。

地域の課題について

周辺環境と生活道路。特に配慮して都市計画道路の整備を積極的にお願いたい。
 大深度部においても上部の振動についても最大限の配慮をお願いします。(私は計画の上部に住んでいます)。その際地盤の強度や杭の有無などでも配慮して欲しい。世田谷区の野川沿いは自然豊かなところ。地上部の整備についても是非検討いただきたい。野川緑地のような緑豊かな環境を創ってもらいたい。
 東八インターチェンジ設置により、外環への車が増え、大気汚染、振動など環境への影響が大きい。三鷹市全市への影響も懸念する。大深度トンネルによる三鷹市上水源となる地下水の影響は無視できない。

整備すればするほど車が集中し増える。環境が悪くなる。いいことは何もない。今の緑豊かな自然、住環境は東京 23 区に接している地域でも大変貴重。日常の市民生活において外環が必要とは思えないし、思わない。

車の渋滞、大気の問題。

北野小学校への通学路への影響（子供に対する犯罪の増加等も含む）。北野地域を分断していくので側道整備をお願いしたい。あわせて必要な道路整備もお願いしたい。

工事期間中、IC 供用後の大本宿通りの交通量、通行の安全の確保。牟礼 2 丁目の世田谷へ突き出た部分から北野小学校への通学路への影響。外環東八 IC 供用開始時期と東八道路延伸部の開通時期がそろわなかった場合の周辺への影響。IC 設置にともなう都市計画の変更による嫌悪施設（物流・ラブホテルなど）の進出。トラックの路駐の増加。交通事故増。

車の集中による住宅地内の道路渋滞が心配（大泉 IC 付近のような）。

その他の自由意見

説明会を多く開催して欲しい。

20 号線からの東八インターチェンジへのアクセスを周知させるとともに、外環設備の前にアクセス道路の工期を明らかにして設備すること。地域の課題を解消するために街路樹の植樹計画、公園づくり、排気塔の SPM 及び Nox 除去の具体策、地下水の水力勾配調査と大深度トンネルによる影響予測など明らかにすること。地上部街路（外環の計画道）の取り扱いについて地域ごとに地域住民と協議をすすめ、中止を含めて検討をはかること。

外環の必要性は感じない。今の道路を整備して問題といわれるものの解決をはかるべきだと考えます。三鷹市にこれから未来にむけて住み続けようとする上で、外環は本当に必要とは思えない。人を無視した道づくりは経済効率は良くなるかもしれないが、人は幸せになれない。人を幸せにする道づくりになってない外環は絶対に認められない。三鷹を愛するものとして譲れないものがある。

きちんと三鷹市の意見を聞いて下さい。無理な施工はしないこと。

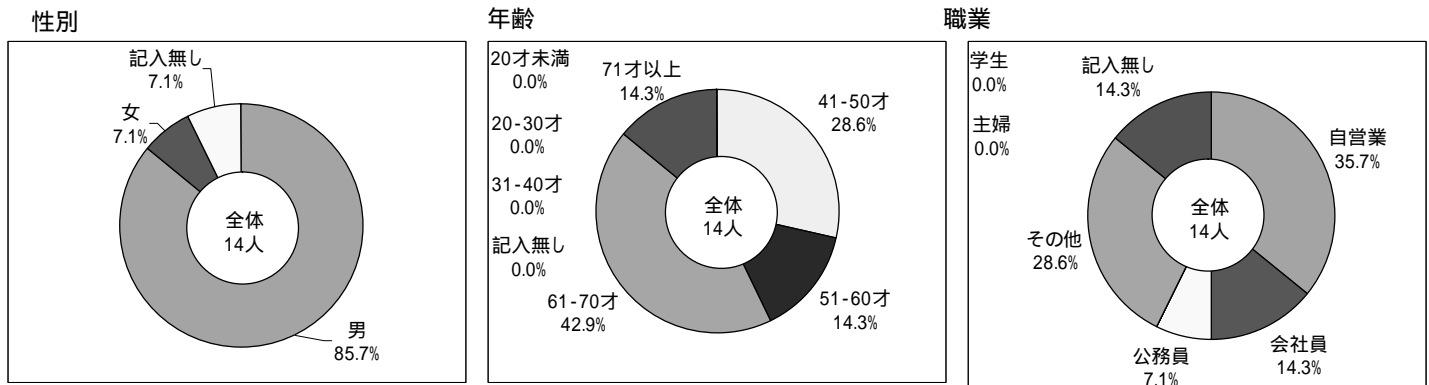
煙突は高さ 15m とのことですがちょうどそれくらいの高さに住んでいるマンション住民はどうすればいいのですか。ゴミ焼却場なみの高さを確保して欲しい。いっそのこと牟礼 2 丁目の東八の東側は世田谷区へ編入して欲しい。小中学校へ横切らないといけないのはとても困る。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：三鷹市 三鷹市教育センター
 日時：1月15日(日) 14:00～16:00
 来場者：18人
 回答者：14人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

良いと思われる。
 地下方式自動車専用道路の安全性については、中央環状道路が完全に運用に入れればかなりのことが分かるはず。「その時点で説明する」と言えば済むのではないか。
 やむを得ない感もしますが、そんなに道路が必要かとの思いもある。
 高架構造よりいいと思う。
 基本的に大深度はよいと思うが「排気」という点について、詳しく検討して欲しい。また、出入口がどうい
 うところに設置されるか関心が高い。
 地上より地下道の方が良いかなと思っている。
 住民への生活環境面を考えた上で大深度地下道であれば大変結構であり、賛成する。
 東名に早く接続して欲しい。便利になるし都内の渋滞も少なくなる。
 外環は必要だと考えていますし、地下化というのは環境的にも良い考えだと思います。

インターチェンジの設置の有無について

ない方が良い。
 賛成です。
 インターチェンジは入口より出口を多く設定すると渋滞が少なくなると思います。
 高速道路と一般道との接点は、交通渋滞により排気ガスとか危険性とか、近隣住民にとっては迷惑この上ない。ジャンクションに集中的に車が集まるよりも、インターチェンジで分散した方がいいと思うが、その点について渋滞の予測を説明してもらいたい。
 インターチェンジの設置についてはできるだけ多くの道路に通ずるよう設置すること（関越、中央、東名及び東八、20号も含む）
 ICは必要。なければ利用しにくい。ジャンクションは必ずできるので一体的につくれば影響が少ない。三鷹市にとって将来のまちづくりの活性化につながる（活用しよう）
 地域の利便性が向上するので設置された方が良い。
 計画は当地に住んでから知っていましたので是非早急にジャンクションの実現を希望しています。
 大深度地下方式は反対です。

地域の課題について

騒音や大気質や振動等の環境問題については、基準値を定め、その基準を守る（保証する）ことで進めていくべきかと思います。2トン車以下限定の「乗用車専用道路」を上手に活用することで（20トン車の対応

道路より簡易なもの、インター出入口付近の渋滞解消に検討して下さい。(道路スペースが少ない場合に有効)

現在の道路の通行量が増え、事故が多くなることが心配。

同時に整備される一般街路の連続性がないと抜け道となり、沿道環境が悪くなる(和光がそうです)。地先道路となるような配慮が必要と考えます。

一番心配なのは、三鷹以南の開通が遅れた時、一部開通にされると、三鷹に車が集中して大渋滞の原因になることです。必ず全計画(東名を含む)まで中央高速だけとの接続で一部開通ということはやめてもらいたい。

遅刻をしたので地下水の影響を聞けなかった。

インターチェンジ周辺のまちづくりを見直して、インターを活用する方向にして欲しい(地域が活性化し、地価も上昇する)。

東八道路はよく利用するので交通量の増加が気になります。

その他の自由意見

早く計画決定し、事業決定して欲しい。(40年以上計画の中で実施していないため)

地震に対する耐震安全性について、どの程度の地震まで継続利用が可能なのか、耐震レベルをすべての高速道路について、最新の技術・知見を取り入れて検討し、公表していただきたい。特に南関東地震や長周期地震など、現状の「道路橋指針」などでは対応できないような巨大地震の可能性が一般の市民にも情報が流れており、より高い耐震安全性の確保をお願いいたします。また、その実現に向けて、免震・制振技術のような最新の技術を積極的に活用する方法も有効かと思えます。阪神高速道路のようなことが二度とないように一市民として強くお願い致します。

農地買収は国交省の一存では決められないケースがあるはず。いざ買収となった時、農水省からノーと言われる恐れあり。農家と独自に協議し、あらゆる場面を想定して具体的手順を設定、公開する必要があると思えます。

質問もしましたが、高速道路部分を地下化した場合の地上部分の取り扱いについては、都市計画を廃止することを早い段階で決定して欲しい。

接続する一般街路の歩道整備をしっかり考えて欲しい。

3にも記入しましたが「接続」は分散してもらわないと、三鷹に集中されると、三鷹の環境は劣悪なものになり、せっかく三鷹市で「環境基本計画」があっても実行段階で「ぶちこわし」になる。環境基本計画を尊重して、渋滞による危険、排気ガス問題を検討して欲しい。個人的には外環延長には反対であるが、大泉地区の人達のことを考えると接続の分散という視点から許容の範囲を追求して判断したい。

今朝、市報で本日の会議を知った。もう少し早めに会議の日程を知らせて欲しい。

これ以上遅らせることは東京にとって大きな損失である。誰が止めているのか。何が原因で止まっているのか明らかにして欲しい。

60歳代と高齢のため、生活設計を立てる上でも一日も早く計画を進めて欲しいと思っています。

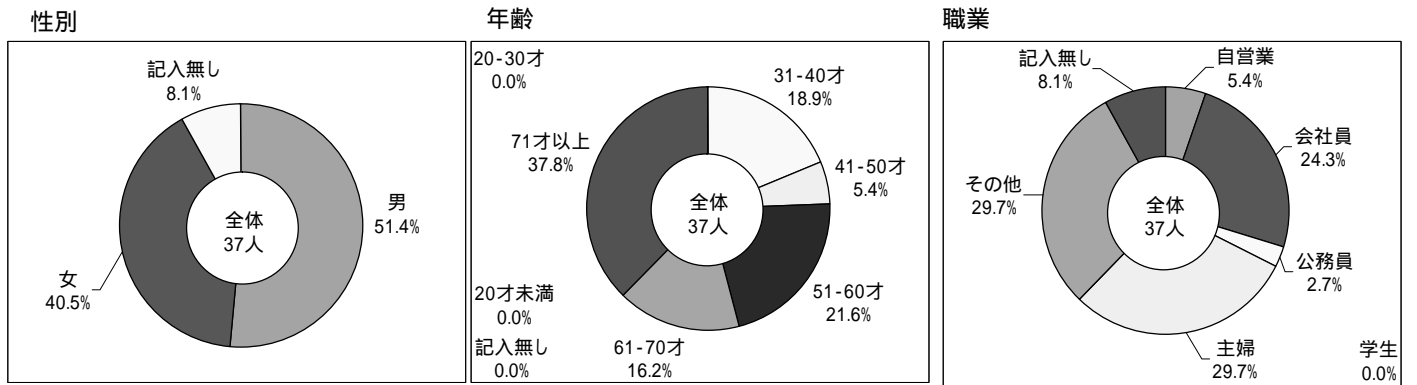
自営をしていますので、また、当方の事で早くにジャンクションの決定を待っている次第です。

外環オープンハウスアンケート結果

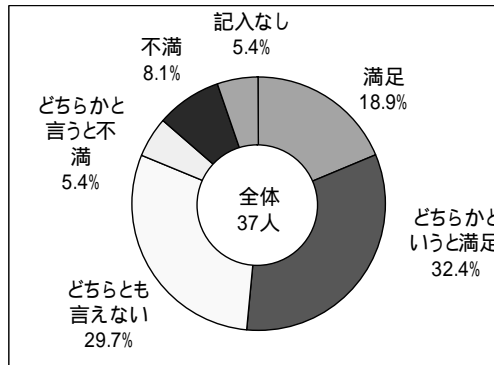
会場名：狛江市 谷戸橋地区センター
 日時：12月17日(土) 13:00～17:00
 来場者：53人
 回答者：37人

アンケートの結果概要について

回答者属性



外環オープンハウスの展示内容についての印象



今後必要な情報について

軟弱地盤における振動の伝わりなどの影響（かつて九州新幹線で大深度地下だが振動がある旨の報道あり）オープンハウスの開催のPRをもう少し大々的に行うべきです。町内掲示板なども利用したり、広報車で呼びかけるなど。まだ決定していないことを明確化してください。せっかく大きな模型を作成していただいたのですが、分かりにくいです。

外環ジャーナルで十分。多くの方々に配布して欲しい。

計画案をこまめに知らせて欲しい（情報）。地域住民の意見を重要視して欲しい。今回、オープンハウス、意見を聴く場が狛江ではなかったのは何故？

このたびのオープンハウスでは細かく説明をいただきましたが、個々に説明されるだけでなく、沿線住民が（自分以外の）なにを考え、何を聞きたいのか、それも知りたいと思いました。その意味で、以前開催された地域懇談会は必要です。狛江地区のみこれが催されなかったのは不可解です。どのような情報でも速やかに、いきなり新聞報道その他で驚かされるようなことが起こりませんように願います。

進行状況を随時知りたいと思います。

どのように決定されるか、時期と方法・規制が取れるのがいつかを一刻も早く知りたい。狛江市よりなんら情報がいただけず、折込の広告と新聞記事だけで乗り遅れ感があり不安。規制されている家屋についてはもっと細かく情報を出して欲しい。

仙川～東名ジャンクション間は不要。

近くに住んでいますが知らなかった。

46年以上前に凍結した予定コースに、車主体の道路を作る発想は時代遅れです。予定区間は鉄道などで車を

運搬し、運転者にはお休みいただきます。これからは車を移動させても運転しない排気ガスを出さない道路をお作りください。
予算的にどうなるのかも知りたい。
工事計画の詳細（トンネルへの変更が正式に決まった場合の内容等）、騒音の影響に関する、他の場所でのデータ。
時々情報を知らせてください。
分かりやすく説明を受けた。出来れば早くできることを願っています。
市報に載せていただきたい。
進捗状況の都度の発表。
工事内容の明確化。
進行状況等、今までどおり説明会を開いていっていただきたいと思います。
広く知らせてゆくことが必要。（前よりは十分開示されてはいるが）
今日もたくさんの職員が動員されて説明していますが、それらも含めて費用についての情報をオープンにしていくべき。私たちの税金を使うのですから！
外環計画について、進捗状況をその都度開示していただき、地域住民の理解を高めてもらいたい。また、賛成反対の地域住民の考え方は、出来るだけ開示して欲しい。

大深度地下を活用した外環計画について

地震と陥没が不安です。大深度とは地下何 m なのか。また、大深度部分は全体の何%にあたるのか...
大深度地下後の地上部の取り扱いについて詳しく知りたい！計画については地上案よりはベターだと思います。
不安が大きい。地震のときの対応、地下水の問題。
大深度でも反対の立場は変わりません。しかし、やむを得ない場合は、最善の方法で、いつも沿線住民の意見を大切にしてください。最近では「環境改善のための外環」などと言っているようですが、本当にそうなるには様々な問題がまだ解決されていないことを考えてください。
もし実行となればこれしかないとなれば仕方がない。
地上より地下の方がいいと思いますが、計画自体反対。
車を走らせない（自走させない）道路ならば、深さはそれほど問題にならないはず。
良い。
地下水の減少や、集中する排気ガスなどが心配。
高架方式とのプラス・マイナスの比較が出来ないので、何とも言えない。
立ち退きが少なくなったのはいいと思うが、地下水への影響、地震やトンネル内の事故の場合の人命の安全確保が心配。財政負担がどのくらいになるかも心配。
40m が基準となっているが、過去の大深度の事例において、騒音の影響が全くないことが大前提。
良いと思う。地下水をシャ水するのは？
当初の計画より良いと思う。しかし、この地下トンネルを運転するとなると、いやだなと思う。
外環の必要性は理解しておりますが、当事者となるといろいろ不安もあります。だからといって計画自体を否定するものではありません。環境に与える影響等、念入りな調査をお願いいたします。
環境への配慮がされており、概ね良いのではないかと。非常時の安全を十分に確保して欲しい（例のない大深度であるため）
人が住んでいる真下を自動車走っていて、そこで事故がおきたら...不気味。
良い計画だと思います。
当該計画については、大賛成である。ただ一つ、大地震の際の対応を考えてもらいたい。地下道は、地震に耐えられるかどうかは言い切れないが、地上の道路網が破壊されることを前提に考えると、地震の際は地下道に車両が閉じ込められ、大災害を招くことが予想される。
地下水への影響、環境変化についてどうなるのか。

地域の課題について

大深度地下なので振動の問題はないとは言い切れないと思う。軟弱地盤や家の下に杭を打っている場合の影響などを慎重に検討して欲しい。
地上の環境の確保。排気塔よりの大気汚染。地下水の心配（どうなるのか）。野川は大丈夫ですか。
環境への心配（国分寺産線など）
自然環境を今のままから壊したくない。
環境汚染を最も恐れます。私は老人なので、完成後は見る事が出来ないでしょうが、外環の必要性に関して、少子高齢化に対する国、都の説明は納得できるものではありません。子孫のために、これ以上環境悪化を進めないでください。
規制の網にかかった家に住んで、いつまでこの様な先行きの分からない状態にないかならなければならないのか、も

う少し、どちらになるにしてもスピード化して欲しい。

空気、野川、環境汚染。

換気所による大気汚染。道路内での事故・火災。

工事中の資材運搬などの交通渋滞や、音の問題、インターチェンジ付近の交通の増加。

交通渋滞（工事中）による事故その他。

排気塔の位置がどうなるのか。神明の池？など地下水の保全をしっかりとって欲しい。

近隣にインターチェンジ、換気孔が出来ないか不安。

インターチェンジまでのアクセス道路の整備。

空気抜き等が近くに出来るといやだなと思ったが、それもなさそうなので良いとおもった。

大深度地下の地上部に家があります。野川沿いで地盤もゆるく、また杭を7mくらい打ち込んでいるので、40m近く地下であっても不安です。騒音を抑える舗装など振動対策は万全を期していただきたい。野川沿いは、国分寺崖線も近く東京では数少ない自然が残されています。川沿いは、サイクリングロードも整備されていますが、徐々に開発が進んできています。このため、地上部でまだ利用されていない土地は小さい土地でも良いので買収し、植樹などにより、緑豊かな環境の創造に尽力いただきたいです。なお、みつ池、神明の森はすでに東京と、世田谷区の自然保護地区に指定されていますが、地球温暖化が叫ばれる中、国交省、道路公団も有機的に連携して一体的に緑地保全に取り組んで欲しいと思います。よろしく願いいたします。

みつ池の湧水。我が家の井戸、喜多見に残っている湧水への影響。

排気塔の位置に懸念を持ちましたが、親切な説明をしていただきまして、よく分かりました。

地域住民は環境の変化、悪化を念頭に異を唱える方が多いと思う。住民との対話を重ねることにより、意識の変化を促すことが大切ではないかと思う。イデオロギーで反対している方もおられることと思う。説得を重ね、最後は多数意見を尊重して、本案の推進を図ってほしい。

その他自由意見

大深度地下部においても上部の土地の買い上げを検討すべき（財産的価値への影響は皆無とはいえないはず）。大深度地下部においても上部の緑地化を検討していただきたい。（地球温暖化対策としても有効と史料）住民の賛同も得られやすくなると思う。

環八の交通通行をスムーズにするためならば環八の地域で解決できることを考えて！代替案の計画も提示していただきたく思います。オープンハウスの掛け持ちは失礼では…。地域住民との意見交換会の予定は…！

これから少子高齢化の時代。外環道路の完成には絶対反対です。車の数も減らすべき点からも。（いつもアンケートに意見を述べる内容は同じです。）

ルートの問題。代替案が示されることが一度もなかった点。”原点に立ち戻る”という公約は守られなかったと考えています。

音、振動、気になりますので、実験の段階での状況も分かるようになりましたらお知らせください。工事中、地震等の際の影響はないのでしょうか？税金を多大に使うのですから、使用状況の変化も良くお考えになられた方がよいと思います。どうしても必要なのか？どうか？

なにしろ、規制の網の中で不便と不安を抱えている者にたいして、もう少しきめ細かい情報を出してください。

必要ないと思う。

東京は日本全体でも、関東地方の中でも南に偏しています。外環だから環でないと不可という発想はコンクリートヘッド！！環八と外環の間は2km強。近すぎます。

当方の不勉強が、外環の必要性和メリットについてよく分からないところがある。

3項と同じであるが、40mであれば周辺に影響がないことが分かるよう、他での実績を詳しく説明して欲しい。

いずれにしても、出来るのが10～15年先ということで、自分が運転することもないと思うので、工事の心配さえなければよい。

早期の開通を望む。環境への配慮を十分に。

巨費を投じてまで作る必要があるのか疑問。

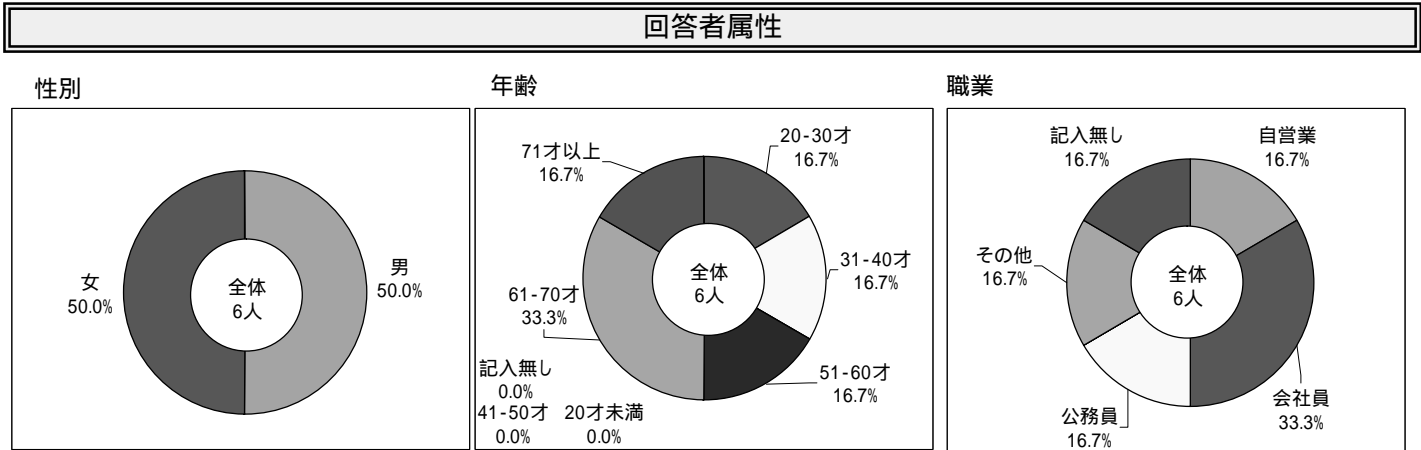
一日も早い完成を期待します。

地域住民の理解は、100%得られるものではない。環境状況、住民の意識構造は、時々刻々と変化をしており、早急に理解を徹底し、工事を進めないと、この計画は迷宮入りの公算が強い。計画の強力な推進と強力な補償措置を講じながら出来るだけ早急に着工を図ってほしい。時間をかけるばかりが策ではないと思う。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：世田谷区 烏山区民センター
 日時：12月9日（金）18:30～20:00
 来場者：12人
 回答者：6人

アンケートの結果概要について



大深度地下を活用した外環計画について

「地下方式」と言いますが、全てが地下ではなく、世田谷区では開削部分も多く、誤解を与えます。大深度地下にしたのは良いと思う
 その方が良い
 現在の交通事情からして各段階をスピードアップして早期の完成を期待します。

インターチェンジの設置の有無について

東八道路インターチェンジの近くに住んでいるので、環境が激変することに関して大きな不安がある。

地域の課題について

環境が大きく変わり静かで緑多い地域が、インターチェンジによって分断されることに危惧を感じている。

その他の自由意見

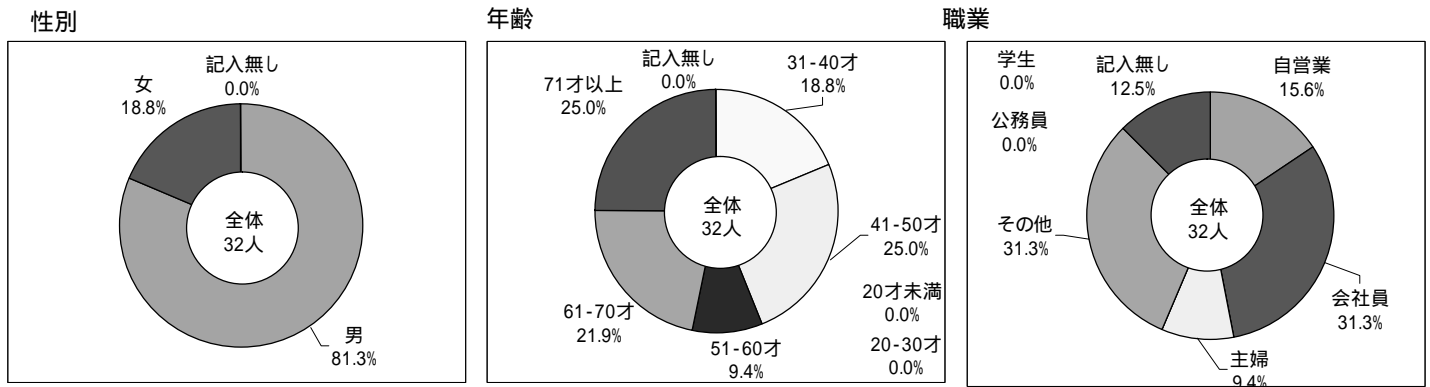
今日の烏山市民センターでの意見を聞く会の出席者は12人。意外なほど静か。反対意見はほとんどない。なぜか？
 外環の目的と、方策の検討、代替案との比較検証など、構想段階の話が不足しています。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：世田谷区 喜多見東地区会館
 日時：12月11日（日）14:00～15:30
 来場者：47人
 回答者：32人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

喜多見と成城（東名出口）は地上部なので地下ではないと思う
 世界でも例のない初めての工事となるので、環境、安全、財政面等で負担となるのではと不安。ルートが現行の都市計画のものと同じであることが納得できない。
 賛成です。早く実行していただきたいと思います。
 大深度は賛成
 地上よりはよいと考えます。ただし換気所周辺の環境の大幅な悪化が心配です。
 野川は地下水から出来ている川です。地下にあれだけの大きなものが出来るとなると必ず影響が出ると思います。たぶん地下水は枯れてしまうと思います。一度破壊された自然は二度と戻りません。外環は作らないでください。
 喜多見では地上です。
 外環道そのものは不必要と思います。
 東名高速とジャンクション接続なので地上出入り口になっているので、排気ガスや埃が気になります。洗濯物も干せない状態と聞いています。道路（車道）にカバーをかけてください。ドーム利用を守ってください。
 東名の以南地区開発（飛行場）について知りたかった。
 もし作る場合は、大深度は賛成である。
 技術革新を背景とし、影響が少なくなるよう、大深度地下方式に変更された点は評価致したい。
 大変良いことだと思います。
 良いと思う。
 大いに良いと思う（高速新宿線のシールド現場を見て）
 良い計画
 シールド利用しても、東名 JCT あたりでは地上に出るので、あまり変化なしと思われる。
 事故や地震のときのことが心配。
 絶対反対、無用な道路。環境への影響大。

インターチェンジの設置の有無について

世田谷通りは要りません。
 道路計画自体疑問があるが、仮に開通されるにしても、インターチェンジはない方が良い。
 大きい道路 高速のみで可
 多摩堤通の出入り口は作らず、東名の出入り口の用賀 IC を使用できないのか？多摩堤通に IC が出来ること

で更に世田谷通りの混雑が十分に予想されます。
周りの道路が混むだけです。いりません。
世田谷通りにインターがないのは結構なことですが、青梅街道は大変じゃないかと思います。インターを設置しなければ”都内”の渋滞解消の役目を果たさない。ゆえに利用者も増えない...となかなか難しい問題ですね。
世田谷通りにつけないことはいいことだ。
必要ない。
計画通りに出来れば、環境問題等について種々問題が山積されなければ仕方ない。
もし外環を作るなら、今の案は妥当。
全体のドーム化を希望します。
賛成です。
世田谷には用賀にあるので不要と思う。
現案以外は不要と思う。
ないと意味がない
世田谷 IC は交通量が増加するので不要。

地域の課題について

排気ガス、騒音、振動
地下水、振動、地域の分断等が不安。東名以南について具体的に議論が進まないのが疑問。
自分の家が無くなることの不安
国分寺崖線の貴重な自然環境が本当に守れるのか大いに疑問である。
環境が悪くなることは必至です。影響を出来るだけ小さくするといつも言いますが、小さくってどのくらいのことですか？小さくすればいいものではありません。影響をゼロにしてください。
国分寺崖線の緑地や、喜多見の地下水に与える影響。広域的には結果的に都内全体の交通量が増えることによる大気汚染。将来への多額の借金。
世田谷区の財産である豊かな自然が失われることが明らかである。
道路上の問題がきちんとして欲しい。
崖線、湧水、川とそれに伴う動植物がそろったこの地区の環境を格別大切に考えています。アセスは本格的にやってください。
予定地内なので早く決定してください。移動先も不明のままなので。
3号線の混雑を見ると、早く外環の完成が必要。
まちづくりに便利のように。住宅の道幅を正しく作ってください。
排ガス対策、学校関係への工事に伴う大型車両の通行増加。
大きな道路が町会を分断し、大きな問題です。毎日の生活も大きく変わると思うし、今の生活が出来なくなる。

その他の自由意見

事業の負担を誰が行う計画になっておらず、道路特定財源が一般財源化される下では地元負担が大幅に増える恐れがある。NOx などの喘息の元となる排気ガス、騒音、振動等のリスクを負わされたうえ、費用負担までされうような計画はたまりません。
早く東名多摩川橋の渋滞が無くなるようにしてください。この道路計画は昭和 45 年ごろに始まったと思います。
かなり環境に配慮した計画であることが分かりました。
環八の地下部分を使用すれば、現在の予定ルートよりスムーズに事業化できるのでは？
何年も何回もこういう意見交換会に出席しても、ちっとも住民の意見が反映されているとは思えません。やはり計画ありきで、こういう意見交換会を開いたと言う事実を作りただけではないのでしょうか。そして、必要性の議論が十分に行われたとは思えません。外環建設は絶対反対です。20 年後に「こんな大きな無駄なものが出来た」ことを後悔しないように、今からやめるべきです。
PI 協議会、PI 会議の配布資料や、議事録は外環調査事務所 HP で公開されていますが、インターネット環境にない方も多いので、身近にあるまちづくり出張所でも閲覧できるようにしてください。PI と言いながら、これまでのやり方との違いがよく分かりません。
将来交通量について、という資料を拝見しましたが、前提条件となっている料金 500 円というのは可能なのでしょうか？
地域住民でこの計画について知らない人が圧倒的多数いる。小田急線訴訟で最高裁が認めた原告になりうる住民の立場の判決があった。このことからもっと広く報知すべきである。「ジャーナル」折込しているというが、一般の広告とともに捨てている。都・区の広報に大きく取り上げるなど、徹底を図るべきだ。
成城 3 丁目、1 丁目、喜多見 7 丁目は小学校や中学校、保育園等低学年の多い地区です。育ち盛りの子供の

ためにも、出入り口の変更をお願いしたい。東名ジャンクション接続は高台の砦公園（体育館）の所より地下を通し、狛江方面に変更をお願いします。その地区は秋、冬、春にかけて風が強く南西より北東にかけて強く吹きます。

シールド工法によって問題が大きく生まれなければよいです。

東京外かく環状道路調査事務所（用賀）は、土日閉じているが、サラリーマンは平日に行くことが出来ないので、土日に行けるよう、あけていただきたい。<役所の方>平日、休日×、<私たちサラリーマン>平日×、休日

交通の利便性を考えたら是非実現して欲しいです。

工事中の懸念。1.工事中の振動・音、2.完成後の夜中の地中を伝わる振動及び音

立ち退きに対しての補助、補償等はどうなっているのでしょうか。個別説明希望です。

早く作って。

実際に何年かかるのか不明。

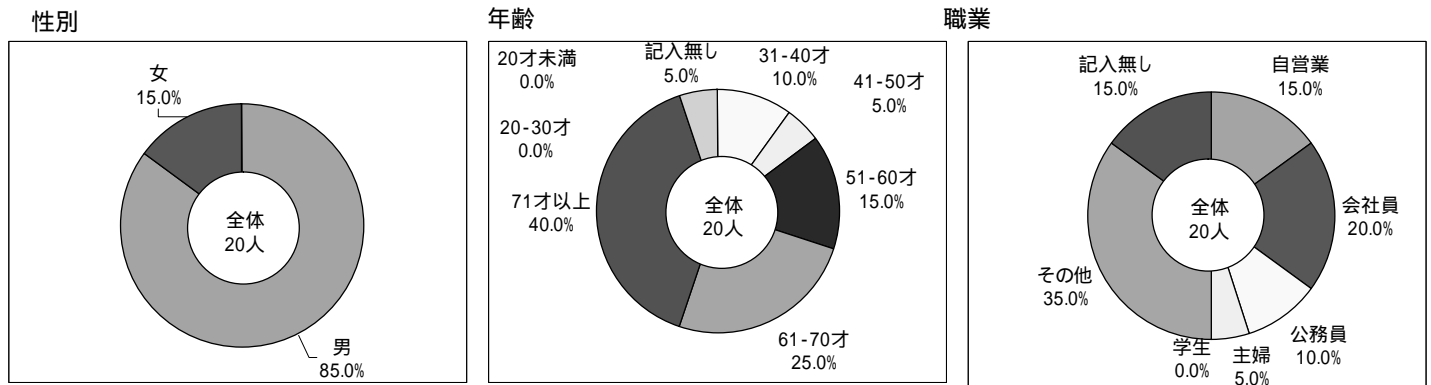
立ち退きの予定地に住んでいます。早く決めていただかないと、家の修理もどうするか考えてしまい、子供の高校を選ぶ際も通学を考えなければならず、困っています。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：世田谷区 砧区民会館
 日時：12月13日（火）18:30～20:00
 来場者：35人
 回答者：20人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

大深度であれば、大深度でより影響の小さい場所を改めて探すべきです。世田谷で開削になる場所は国分寺崖線と野川の間で、影響がないはずがありません。

PIを含め構想段階での話し合い（住民その他）は不十分であると思います。

振動などの問題はないのか。成城4-33、400世帯のある大型マンション住人への振動の害に懸念します。人口減のため不要となる。

個人的にはまったく必要ないと思っています。世界的な環境問題から考えれば、自動車は少ない方が良いでしょう。道路もいらぬという考えです。

今の科学ですから、インターチェンジやジャンクションも地中で計画されて地上・降下への昇降のみを地上で考えられないでしょうか。

地上より良かったというところでしょうか。東名よりいきなり地下で入れないのでしょうか。

大深度トンネルが稼動した場合の車両の移動がもたらす物理的な振動の伝播をどのように解決できるかの説明がまったくないのは不可思議。新規開発の技術の有無の積極的開示が必要。排気塔の及ぼす化学汚染に関し、都内の杉並で発生した大気汚染が主原因と思われる環境汚染の再現は回避できるのかがまったく説明されていない。これらの点の積極的開示があって始めて住民の理解が得られるのではないかと。専門家による科学的説明が必須と考える。

環境・防災に十分配慮して進めていただきたい。

大深度地下化は100%環境に配慮したことになる。不十分なことに対する配慮が欠けすぎている。三ツ池とか、神明の森とか、野川とか、地下水についての影響が心配である。環境について言えば現状のままが最良である。

それ以外にはないと思うが、想定する環境問題を十分に検討して欲しい。

外環道路の必要性ありとして計画段階に入っているが、必要性の理由について賛同できない点もある。古い計画をベースにするのではなく、まったく新しい視点から議論すべきと考える。

関越から東名方向の環八の混雑解消のため積極的に進めるべき。

地上高架や浅い地下よりは環境や景観にやさしいとは思いますが、東名以南が同時に完成しなければ全車両東名まで上るので世田谷区内では大深度が半分もなくこれでは「世田谷区内では大深度を活用した計画」とばかりは言えません。

インターチェンジの設置の有無について

都市計画決定されている世田谷通りICは現状からとても無理だと思います。

東名以南に延長する可能性の早期開示が必要。

インターチェンジは便利主義の最たる施設である。都市環境悪化施設としての配慮が欠けている。

世田谷通りインターの中止はありがたい。その他は地元の意向に従う。
現在案で問題ない。

"道路公団も負債が多く、民営化に向かっている。新しい高速道路は作らないという方向でありながら、外環道を作るというのはどうか。全国にとってはもちろん便利にはなるが、住民や都民にはなんら利益にならないのではないか。

物流 関東（東京） 素通り 中央・関越・東北、となってしまう。"

ICを降りた後の交通渋滞のないよう道路の確保が必要。

世田谷区民ですので世田谷通りのICの中止は良かったと思います。世田谷通りの幅や交通量を考え、これ以上の環境悪化はもちろん、国分寺崖線や野川の自然環境や景観を壊さないためにも中止になって良かったと思います。

地域の課題について

"地下水の流れが遮断されることによる湧水や井戸水への影響。

今ある東名だけでも夜間の騒音が気になる上に、外環が加わること。

歴史遺産の破壊。"

通気口を置くことによる環境破壊。オオタカ、鷲、かわせみなどの貴重な野鳥を守る環境の保持をお願いしたい。

一番の心配は野川がだめになることです。

大深度にしても、何らかの環境破壊が伴うと考えますが、後で補償することも保証することが大切ではないでしょうか。たとえば地下水枯渇時に保水 or 排水など（東京駅、上野駅の地下水位上昇対策と同じ事を案じています。）

東名から先が出来るまで、東名の環八出口の渋滞。

排気ガスにより大気汚染必至の懸念。トンネル内を疾走する車両がもたらす物理的振動をどのように防止できるかがまったく不明。岩盤との関係で、一部吸収が可能とあれば学者の出席を求めて説明を開きたい。

外環建設に関する費用対効果の比較検討が不十分なままで計画が進められていないか。

都市計画道路 17号線への影響

国分寺崖線の自然への影響。十分な排気ガス対策。土地家屋を失わざるを得ない人への十分な配慮。

環境への影響評価が不明瞭。

世田谷区のインターチェンジを含め、公共施設も多い。特に東名ジャンクションのすぐそば（地表部）には、学校だけでも砧南小学校、喜多見小学校、砧小学校、明正小学校、東横学園小学校、喜多見中学校、砧南中学校、砧中学校、武蔵工大付属中学校・高校、科学技術学園がある。きちんとした環境について調査する必要がある。

私有地に関わる利害が生ずる場合、環境、生活面での十分な説明責任を果たすこと。個人の主張に耳を傾けても、公の利益を優先は当然（経済効果）

国分寺崖線や野川の自然環境や景観の破壊が心配。特に湧水、野川の底抜け、オオタカの営巣等の自然環境。東名ジャンクションへのアプローチの地上建設の崖線景観破壊。東名以南を同時完成させないために全車両上へ上げる無駄な投資。

その他の自由意見

"・代替案との比較検証がされていないということは構想段階が終了していないということです。

・誘発交通にはいろいろあり、「経路選択」しか考慮しないのでは不足です。埼玉外環について実証研究するとともに、その経験からも感度分析でOD15%増でよいのか疑問です。"

人口の減少に対してこの外環道路を作る必要はないのではないかと。税金の無駄遣い、自然破壊の道路工事に絶対反対します。

この会も含めて意見交換は名目で、単に手続きを踏んでいるに過ぎないと実感しています。

将来の必要性が理解できないことはありませんが、東名道以南の外環道の計画を同時に進めるようにしたら良いのではないのでしょうか。早急に着手すべきとお考えください。頭から計画を否定はしませんが、将来像を描きながら計画段階を進めていただきたいものです。

必要なものは必要でしょう。環境に十分注意して建設願います。

"1. 質疑の時間が短すぎる。区役所でやりながら、「会場の都合」とはどういうことなのか。具体的な説明が必要である。

2. 住民の意見を聴こうという姿勢が見られない。「意見を聴く会を開催した」という見せ掛けの実績を作る役所的なやり方は通用しない。責任ある立場の人間が出てきて、納得ある説明をすべきである。

3. 忙しい時間を割いてくるべき会ではないと思われました。「また明日の説明会に来て発言しろ」とはどういうことか！"

2- で申し上げたことが解明された後に、関連する設問が用意できる。

都市計画、道路計画のないまま時代遅れの計画遂行は誰のための道路建設なのかの説明にかけている。作り

手の無責任を追及する手だてを望む。

計画地から遠い人は自己の利便のみを重視するが、計画地近辺の人々には自己形成の歴史の地を失うことになる人もあり。排ガスその他深刻であろう。近くの人々への十分な説明、補償がなければ結局切り捨て行政にある。「賛成多数」を作るテクニックを行使しないで欲しい。

"渋滞による公害解消のため早く着手すべき。出来るだけ地下の設置。

天下りの建設会社との談合は絶対避けて欲しい。

本日の出席者の意見は、環境に関心のある方が大勢であり、環境問題を世田谷に持ち込むことは問題としている。ならば外環、関越の大泉、谷原の大渋滞によるこの地域の人々の不満はどうなのか。いま被害にあっている住民の人たちのことも考える余裕は世田谷住民にはないのか。

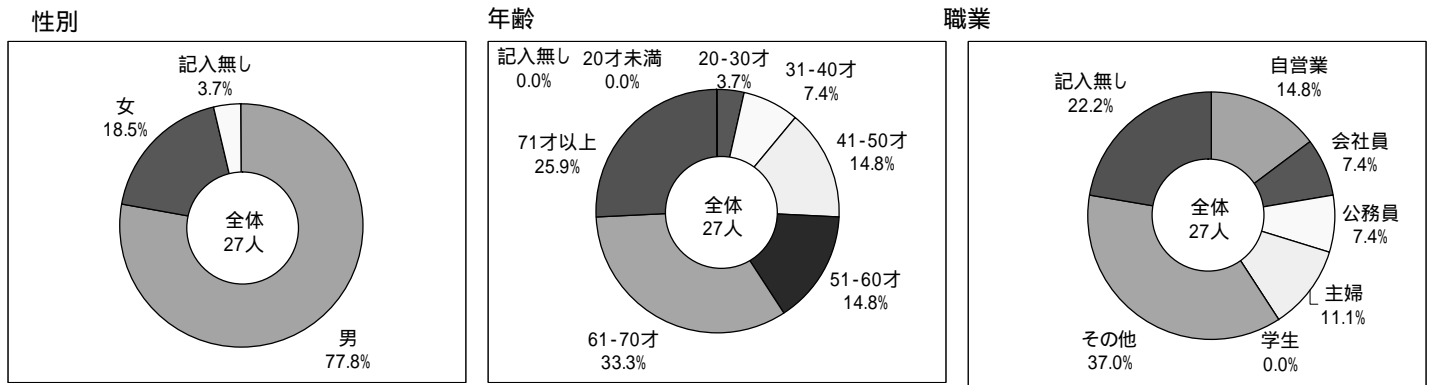
必要性が仮にあったとしても、なぜ東京都内にほとんど残っていないこの自然環境、景観を壊してまで作らねばならないのか。代替案必要。少子化へ向かう今日、なぜあせって事業決定せねばならないのか理解に苦しみます。

外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：世田谷区 砧小学校
 日時：12月14日（水）18:30～20:00
 来場者：39人
 回答者：27人

アンケートの結果概要について

回答者属性



大深度地下を活用した外環計画について

考え方としては妥当なるも、地下水脈といった自然環境への危惧あり。
 大深度は地下水脈を破壊して自然環境をも破壊して取り返しのつかない結果になるのではないかと心配しています。
 大深度でも振動はさげられない。そのための対策は？東名ジャンクション接続へのループ状での最小限の環境配慮の工夫（建設の場合）が可能である。
 （作るならば）上よりかは下の方がいいが、湧水を断つならばもっと考えるべし。
 地下化は当然と思うが。地表に出せば Nox、SPM は当然増となる。
 OK です。
 大深度云々と言うけれど喜多見 6 丁目は関係なし。一番影響を受けることになる。出来上がった状況により長年住み慣れた土地を離れ転居するか。
 当地域は全て大深度地下にて実施をお願い致します。
 野川の環境への影響を心配する。具体的には水量、水源に関する影響、排気ガス等に関するインターチェンジ部分での影響。
 急遽、大深度地下を活用した外環計画を発表したのだろうか。突然の外環計画はいかがなものか。
 すべてが大深度ではない。世田谷区は国分寺崖線に沿い開削部分がある。
 大深度にした場合の安全性が大変心配される。
 事故が起きた場合、大惨事になることを懸念する。トンネル内の空気汚染を懸念する。
 会席上の意見を聞いていると「そもそも必要なのか」が、疑問になってきた。外環ではなく、16号の環状線の問題なのではないか。過去にとらわれず、見直してみたい。即ち中止した方が良いという思いを強く感じた。席上の原理論的な反対意見の強さに驚いた。強行してまでやるメリットは相対的に小さくなったと思う。この周辺は必ずしも「大深度地下」とはならないはず。そうしたことを一括りにして計画されてはたまりません。議論は全く尽くされていませんので石原発言（だから議論していいものじゃない）の撤回を求めます。
 当該地区には直接関係ない。
 世田谷区、特に喜多見地区では開削～高架ですから誤解を与えます。きちんと説明すべきです。
 インターチェンジを完全地下化せよ。

インターチェンジの設置の有無について

世田谷通りに面した家ですが砧小の通学路なので道路を拡げたいと電話があり、インターチェンジが世田谷通りには出来ないとして紙面に書いてありますが、世田谷通りは何で道路を拡げる理由があるのでしょうか。生活道路に車が多くならないようにして欲しいので世田谷通りインターチェンジは不必要。

世田谷通りインターチェンジなし。大変良い。
環境に気を配るべく、無しでいく。
完全地下化なら検討余地あり。
関越、中央、東名の3カ所で良いと思う。
世田谷通りとのインターはそこに住む人々にしてみると車の量が多くなるから少なくて済むかによって決まります。そのインターを利用して有る利益より常時公害にさらされるあくが多いか。後者の方が絶対に多いと思います。
本日、手渡しの永井さんの資料”東京外かく環状道路計画の具体化へ向けての要望書”に基づきご検討下さい。
計画通り賛成。
誘導部分を多摩川(野川の向こう)に設定できないか。
狭隘の世田谷通りに設置することは余計な混雑をもたらす。世田谷通りにインターチェンジの設置は無用だし、そもそも外環の必要性もない。
当地はインターチェンジがなし。
不要。
世田谷区の交通がめちゃくちゃになる。
世田谷区はITC(世田谷通りなど)を作らないという言い方が通例ですが、実態はITC+JCTという途方もないものができるかもしれないことをちゃんと説明すべきです。
必要なのかわかりません。
世田谷通りは狭く、今でも渋滞がひどい。そのため我々の生活道路に車輛が入り込み、困っている。インターチェンジは絶対に反対。

地域の課題について

国分寺崖線の保護。
喜多見5丁目の永井氏が本日提出された要望書に同意見です。賛同しています。一つ一つの項目についてご検討をお願いします。現在、練馬の大泉地区が困っている渋滞、汚染、自然破壊などの二の舞が世田谷東名ジャンクションで起こるのではないかと心配しています。
環境破壊、健康への影響(時に健康への事前調査がされていない学校が多い)。
ジャンクション近く地下にならず、また地下部の換気が排出とは地形等も含め懸念される。大深度並みの対策を。
便利になるのはいいが、車社会の未来、市民のことを考えるとより一層気を配る。喘息の子供など人々の顔を見て下さいね。(嘘をつくと大変ですよ。)耐震偽造事件もあるし、もっともっと共に頑張るべし。
環境(Nox・SPM・騒音・自然・湧き水)の悪化。
排気ガスが心配。
排気設備は何mの何kmおきに出来るのか。喜多見6丁目地域は昔から空気のみやみやすい地形のようです。昔”タナオシ”と言われた田畑で働いていたお百姓が悪空気で気分が悪くなった話はよく聞きました。タナオシとは野川沿いにあった田畑です。
換地について。
野川の自然破壊。
外環ができること自体様々な公害を引き起こすので不安。
東名ジャンクション設置については、環境、騒音等から現在の設置計画場所に反対する。
世田谷住民にとって利益はない。CO2(大泉のような)自然環境の破壊。
環境に対する影響。交通量の増加。大気汚染。
騒音、大気汚染、振動、コミュニティの分断等心配の種ばかり。外環は必要ない。
地域コミュニティが壊れる。騒音・排気ガスに悩まされる。生活環境の悪化。
自然環境を保存していきたいため、昔はグリーンベルト構想があった。時代遅れの計画になってしまったと思う。
交通禍。急激すぎる都市化。これらに対する区の無策。
近隣住民に与える環境問題。
小児喘息が多発する。

その他の自由意見

私の住居は計画図面によると料金所近くの北側に位置し、数メートルしか離れず環境面に対して大変被害を被る者です。これらの点から補償問題を対処して頂きたい。
砧公園東側の騒音がとてもひどくて公園として最悪の状態です。東名の防音壁の現状を視察し、現在の技術にのっとったものに改造して欲しい。外環を建設するのでしたら、それと同時に外環の下に地下鉄も併設して欲しい。

計画案が先に出来て、今回の「みなさんのご意見をお聴きします」会は、順序が逆です。地域の課題を聴き、可能性を大いに取り入れ計画等が作成されるべきです。意見を述べる会を多く聴いて欲しい。

野川の野鳥調査が今行われているが、環境調査終了後はしていないのか。

騒音対策（シェルター）の必要性大。騒音壁は越えて音が出る影響大。"

議論が足りなく、もっと説明会をやった方がよいという印象。私は参加が少ないのにそういう考えを持った。もっと国・都・区は研究すべし。それに関連した都知事発言に怒り。謝罪もしくは説明会参加を求める。今日話した内容は最低でも参加者にはまとめた文書を配る。また、回答を後回しにしたものもあるので答えを知りたい。私はアパートなのですが、大家はあまり外環をよく知っていません。もっと他の人々にも知らせるべき。やはりもう少し説明会（意見交換）を開くべし。チラシ少ない。区報記事は小さい。もっと環境保護に配慮すべし。小児の命も関わるかもしれませんね。

そもそも、何でこの地域にジャンクションを計画するの。金をかけても環境を悪化しない対策を講ずるべき。大深度トンネル内に何らかの原因で多量の水が出たとき、走行中の車、特に人命の安全と外界へ脱出する設備はどのようなことになるのか。

意見を聴く会の開催を地域住民に周知徹底して欲しい。砧小（会場）近辺にも立て看板1枚すらない。たまたまHPを見ていてわかったものの、開催の告知方法を考えて欲しい。例えばチラシのポスティングなど。開削によって風景が壊される、自然環境（国分寺崖線、景観法にふれる）公害。

凍結から35年もかかってやっと具体的な話し合いになっている。東名以南は現在未だ計画すら出来ていない。計画を作ってから現在の大泉-東名間のような具体的な話しまでなるのは50-100年もかかるだろう。そうすれば、今”東名以南を検討している”などという発言は全く一時逃れの戯言にすぎない。従って第二の大泉にされる世田谷住民としては反対せざるを得ない。

外環は不要だと思います。国の財政難の時に大反対です。

資料が不親切。計画概念図1/10を中心に。さっと見た時はいつの資料かただちにわかるように。展示物など一生懸命みていたら、昭和41年の計画時の資料だった。無駄骨。首都高速で、環六の地下で工事している。排気塔が1つの問題になっている筈。住民の反対を含め、その関係のデータをもっと公表して欲しい。

"渋滞による公害解消のため早く着手すべき。出来るだけ地下の設置。

天下りの建設会社との談合は絶対避けて欲しい。

本日の出席者の意見は、環境に関心のある方が大勢であり、環境問題を世田谷に持ち込むことは問題としている。ならば外環、関越の大泉、谷原の大渋滞によるこの地域の人々の不満はどうなのか。いま被害にあって住んでいる住民の人たちのことも考える余裕は世田谷住民にはないのか。"

構想段階の議論を引き続き行うべきです。