

# 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
1/31 (火)	三原台地域集会所	15:30~20:30	125	オープンハウス
2/1 (水)	上石神井区民館	15:30~20:30	85	オープンハウス

…1ページ

…5ページ

### 杉並区

日程	場所	時間	来場者数	備考
1/28 (土)	西荻地域区民センター	14:00~17:00	119	意見を聴く会

…11ページ

### 三鷹市

日程	場所	時間	来場者数	備考
2/10 (金)	牟礼コミュニティセンター	19:00~20:30	20	意見を聴く会
2/12 (日)	新川・中原コミュニティセンター	10:00~11:30	49	意見を聴く会
2/12 (日)	井の頭コミュニティセンター	15:00~16:30	38	意見を聴く会
2/13 (月)	三鷹市教育センター	19:00~20:30	7	意見を聴く会

…22ページ

…23ページ

…26ページ

…28ページ

### 調布市

日程	場所	時間	来場者数	備考
1/29 (日)	緑ヶ丘地域福祉センター	13:00~17:00	45	オープンハウス
		15:30~17:00	34	意見を聴く会
2/4 (土)	東部公民館	13:00~17:00	25	オープンハウス

…29ページ

…31ページ

…33ページ

### 世田谷区

日程	場所	時間	来場者数	備考
2/2 (木)	砧区民会館	18:30~20:30	47	意見を聴く会
2/5 (日)	砧小学校	14:00~17:00	103	オープンハウス
		15:00~17:00	67	意見を聴く会

…35ページ

…38ページ

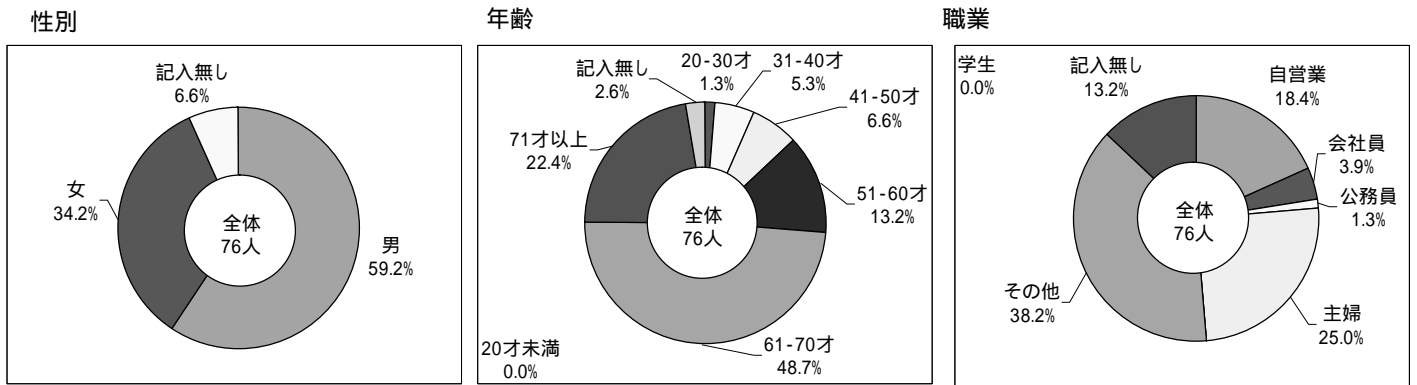
…44ページ

# 外環オープンハウスアンケート結果

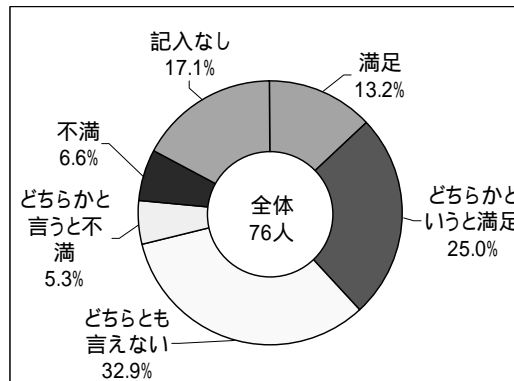
会場名：練馬区 三原台地域集会所  
 日時：1月31日（火）15:30～20:30  
 来場者：125人  
 回答者：76人

## アンケートの結果概要について

### 回答者属性



### 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

女性の係の人が居てくれたら、色々質問できたかも。昼間は居たのでしょうか。  
 具体的な情報。  
 現地の図面を見たいと思っております。  
 住民の意見を聞かないで一方的に進めている。  
 いつ行う等、時期を明確に。  
 具体的なスケジュール。(時期)  
 早急な詳細事項の決定。  
 緑地帯の具体的な利用内容、区画の確定時期。  
 理解できています。いつ始められるかを聞きたい心境です。  
 工事に関する情報。期間、周辺地域への生活上の影響等。  
 外環道完成後の地上部イメージ。(具体的に)  
 自分の家がかかるか中ぶらりんの状態でした。こまめに報告があるのは大変ありがたいことです。人それぞれの立場があり、こちらからもこまめに聴く必要がありました。  
 今まで通りの話も必要。もっと幅広く、よくわかりやすく細かい事が決定次第、情報をお願いします。  
 計画から工事にかかるまでの時間的なことが気になる。(立ち退きの時期など)こまできたら早急に進めて欲しい。  
 工事関係の日程、その他。  
 地上部の道路は反対です。地上は緑地にして下さい。少子化で人間が減少していきますので大きい道路は必

要ないと思います。  
個々の家が、外環の計画内に入っているかどうかは、この地図では明確に分からない。それによっては対策が異なる。  
料金所の位置及び現状の道路がどう変化するのか。  
大気汚染がないようにしてほしいので、環境の変化の情報、生活の利便性について、これから長くいるものにとって良いものであってほしい。  
生活幹線道路の充実。大気汚染について。開通後のまちづくり。  
適切な情報公開は継続してほしい。  
今迄外環予定地だったのですが、今回のオープンハウスで予定外になりびっくりしている。25年前予定地という事で建築を2Fにさせられた。  
いつ頃に立ち退きになるのかという事。  
いつなるのか早く知りたい。  
待たされて何十年。早く実行するならやって欲しい。生活する上で老後の予定がつかない。  
実際に移転する時期を教えて欲しい。  
定期的に情報を知らせるようにして頂けるといいですね。  
測量から工事着手、運用開始までの段階的情報を、区報等で周知させるように努力してもらいたい。  
実際に実行するなら出来るだけ早くやってもらいたい。途中計画を広報で発表してどんどん実行して欲しい。  
やるやると言いながらあまりに長すぎる。  
個別に1対1で直接お話が聞けてよく分かりました。両親も歳を取り、この先どうなるかとても心配です。  
家も四十年以上経ち、建て替えたくても出来ず、地震が来たらと思うと更に心配！今まで四十年待ちました。  
進めるのならどんどん進めて欲しい。  
今後5~10年間の外環の進行見通しを明らかにして下さい。  
ただ反対だけで主張するのは時代遅れである。路地を走り抜ける自動車の横暴を改善することと、渋滞を無くす試みが大切である。もはや自動車社会から逃れることは出来ない。帰って、本当の自動車社会をつくるのが東京を良くする目的でもある。  
当事者に対する情報提供の機会が自己申告が前提とはいえ、公平対応を望む。  
八の釜湧水について、水くみや調査などして極力残すための情報が知りたい。開口部は覆いを付けるのか。  
進捗状況を定期的に発表して欲しい。また、年次計画を早めに知らせて欲しい。  
自宅の移転が必要か否かの情報。  
ジャンクション周辺の環境、生活道路がどう変わるか。  
個別の地域、個別の問題点に関する具体的計画・設計とその進め方の方法・時期を知りたい。  
連絡は現住所にお願いします。  
住居が収用に該当するのか早く知りたい。(微妙なところに位置しているため)外環完成後の周辺の生活道路の情報も開示してほしい。

## 大深度地下を活用した外環計画について

土地の買取りがないのは、国には好都合かもしれませんが、工事費など全体的に見てもそれが良いのでしょうか。  
すばらしい事です。  
良い。  
大深度地下の計画で良いと思う。  
トンネル内でのトラブル対策、体制。  
問題がなければ賛成です。  
立ち退きをしない分にはいいが、地震その他事故にあった時等、はたして逃げ道はあるのかしらとも思っています。  
地盤のことが心配。地震等になった場合は大丈夫でしょうか。  
当初の高架よりいろいろな面で良いように思えるが、排気ガスによる大気汚染が集中するのが気になる。  
非常に結構。但し安全対策を。  
交通が混雑して大気が汚染されているので早く作って開通させて下さい。工事中の車両の問題に関しては十分な配慮をお願いします。  
交通渋滞をまねいているので早く開通させてください。インターチェンジの必要ないという所は作らないでもよいのでは。環境問題が大泉地域では重要課題。インターチェンジの事で作らなくてもよい希望の所を早く話し合いをして、なるべく早く全体をつかみ開通を早くすることを希望する。  
防災面、火災等の対策。  
住民に影響が少ない観点からは賛成。  
かなりの予算額と聞いています。無駄な税金利用はやめてほしい。  
工事の単価の高騰。  
概ねこのような計画はわかる。

いいと思います。  
危険のないように事故に対する対策を優先に考えて欲しい。  
反対はない。  
排気ガス対策が万全であれば、大変良い計画だと思います。  
地上に住むことができればよいと思います。  
いいと思う。  
私自身、今横浜に住んでいますが、両親の家（三原台）に来ると、車の多さ、渋滞のひどさに閉口してしまっています。自分のことばかり考えず、東京、日本全体のことを考えて是非進めて下さい。待ちくたびれました！この地に残られる方は環境も心配でしょう。そのことに対して是非丁寧な対応を！  
地下利用は結構。インター、ジャンクションは車だけではなく、人間に配慮したものにし、緑と水を配分した快適なものにする。  
地下に不安がある人がいるなら、地下鉄や JR が地下を走っている道路や時は本当に危険なのか、それらの地点で事故が頻繁に起きているのかと問いたい。  
大泉 JCT から地下道入口が具体的に色別区分（青、赤、黄）されているが、色別境が不鮮明で説明を求めても実際工事間際でないに変更あるとのことで、誠に曖昧である。  
災害、被害対応を十分に検討願いたい。（道路部分、居住者の両方）  
比丘尼公園の水源を上手に復活して欲しい。  
地下水脈等の変化による問題。  
高架式が困難だから問題の少なからうという大深度地下に切り替えてどうだと言うが、今までの各意見については原則的一般的な回答、あるいは検討中というのでは困る。

### 地域の課題について

私は練馬区の緑の保全に関心があります。比丘尼公園の憩いの森などの手入れボランティアをやり始めたので、ここの緑や湧水が失われるようなことは避けて欲しいと思います。  
実施日が明確になればと思います。  
交通が激しくなるのか。  
現在の永年にわたり築かれてきた地域の生活圏を分断しない様な設計にしてほしい。  
「八の釜」の存亡。  
放射7号の北側に住んでいる者としては特に懸念される事はありません。電波障害がなければ可と思います。  
家屋税の問題。もし、かかった場合物件はあるのか。体力的に引越にたえられない地域の分断が心配です。  
立ち退きの区域に入っているが、住みかえの場所や経済的なことが最大の問題である。  
外環道路に平行しての車道は作らないで欲しい。高速料金逃れの車で公害が新たに発生する。  
関越と新しく出来る予定の本線との高架で予定している道路部分は目白通り周辺の環境美化などを考えてみても絶対に地下にしないと反対です。  
騒音がどの程度のレベルで納まる事になるか今後の生活維持する上で一番の懸念される問題と考えています。（隣接地域に居住の為）  
交通量の調査と1km以内の道路の拡幅等を早く自治体との話しに入り、車等がスムーズに通行を出来るよう希望する。  
（八の釜憩いの森、三宝寺池）の水、水量。  
現在の道路の渋滞と車の往来の激しさに困っている。工事が始まったら、更にひどくなるのではないかと。また、騒音の問題気がかりである。  
料金所周辺は車の渋滞があるのか。  
交通便利ばかり言われているような気がします。もっと地域の環境や生活についても考えてほしい。  
生活道路。町の分断。安全な環境問題。自動車の集中化。  
周囲の環境に充分配慮してほしい。  
三原台から東大泉に行くのに不便になるのは困るので、住民としっかり話し合いの出来る場をたくさん設けて欲しい。  
私どもの自宅周辺では、特に問題はありません。  
一番に大気汚染が心配。六丁目は近隣に大型マンションが出来たり、さらに外環道や大きな道路に囲まれ、汚れた空気が漂ってしまう場所になりそうで怖い。せめて八の釜の森を現状のまま残すことの出来るような開口部の地下化をお願いしたい。  
青梅がハーフインターになったことは納得できない。フルインターにし、環境に配慮して、全地インターで住民の反対を無くす努力をすべきだ。  
外環によって、分断されるであろう学区、もしくは（東大泉の）子供が三原台のプールへ安全に行ける経路が造られるように願っています。  
生活水が井戸を使っています。水道引き込みは無しです。工事により井戸が使えなくなったり、汚れたりす

ることが心配です。使えなくなった場合のことを考えて下さい。

「外環ジャーナル」報告なり「関係委員会」メンバー構成に、はなはだ疑問を持たざるを得ない。影響ある人々と真の意見反映の場が必要と思料する。

土支田通りはどうか。拡幅して欲しい。

低周波被害について知らせて欲しい。工事による周囲の建物への影響（強度が弱くなる）が心配である。

大泉 JCT、目白通りに入る場合、70～80m のとっかかりから開削式での延長がかなりあるがその場合の問題点。憩いの森の消滅、地下水湧水の壊滅についての復元についての考え方が甘すぎる。延長 16km の大深度地下トンネルの安全対策。単純な事故・火災対策では不十分。極端に言えばテロ対策は？

過去に埼玉方面の外環工事で近隣住民からどの様な苦情・問題等が提起され、どの様に対処されたか等の事例を開示して頂き、工事期間中、期間後の我々の不安解消の材料としたい。

## その他自由意見

今日はじめてオープンハウスを体験しました。親切にパネルなど説明いただきありがとうございました。外環道路はあった方が良くこれを見ただけでは判断できませんでした。これを機会に色々な区の方の意見を聞いてもっと勉強したいと思います。

交叉式に変更したのは良い事で、素晴らしいアイデアです。

外環の必要性はないと思います。現在の所で満足しており一方的に立ち退きは不満です。1兆円もかかる財源はどうするのか、財政赤字で破綻状態なのに建設する必要は無いと思います。人口減少、高齢化で車は減るので現状の道路で充分です。

近くで工事が行われる状態があり、工事期間とは実際にどの位かかるのか心配。

インター周辺の交通量。特に貨物車の通行が多くなるのではと心配。

PI 協議会に 20 回位、傍聴させてもらっている者で流れは大分理解しているつもりです。

今回、個人的によくこちらの話を聴いていただき、ありがたく感謝しております。

ここまできたら、早急に工事にかかるよう進めて欲しい。

早期着工希望。現在の大泉 JC 近辺道路の混雑は絶望的。

よく説明して、早期完成を目指してほしい。

工事中の安心。安全な町の運営。

なるべく予定地に入れてもらいたい。側道は作らないのですか。

外環に入る車のため、生活道路の通行量が非常に多くなっている。環境が悪くなっているので、1日も早く作って欲しい。

メリットだけではなく、デメリットの表示もお願いしたいです。中学校等に対しての大気問題とか。

中学校横の都道一方通行道路がなくなった場合、もしくは、緑の上に側道を造った場合、車の量は減るのか？

和光から大泉 IC までの実績を公開公表して住民の理解を得ることが大事なことと思う。

今後何年後に工事が始まるのか見通しがついたら随時報告をお願いします。

近隣中学校・小学校の PTA を対象とした説明会を開いて欲しい。地域に住みながら知らない人が多いので。

大泉インターチェンジ・ジャンクションは地元の意向を良く知って、一帯を大きな緑のゾーンづくりを構想し、インター～ジャンクションは全て地下に収容する。

立ち退きになると思うので、情報が早めに欲しいです。

さっさと完成させる。古い時代の人間の主張を受け入れるな。

前の計画線で老後のためにアパートを建設しました。二年前。それが今回の新しい計画で無惨にも壊されました。個人の計画は取り入れられず、国、公共が最優先ですか。前の計画線でお願いしたい。

今回、三原台集会所説明会は大変地域住民とのコミュニケーションは有意義でした。

道路整備も大切ですが、車を減らすこと等を考えて然るべきと思う。一台に1人しか乗っていない。バスを多数方面本数も多くすれば、バスに乗る人が増えるとか、ガソリンも車も高いのでその方に誘導するように出来れば。

将来予測に関し、常に新しいものを使用し、見直しが必要である。それに沿って計画も見直しを図ることが必要ではないでしょうか。（将来交通量、少子化など）利便性ばかりでなく、周囲の環境も重視し、中止する英断も必要であろう。

早く通して欲しい。周辺の渋滞がひどい。東大泉二丁目の「東映通り東」あたり。

早期に確定してもらいたい。

PI 開催場所の今後の中に、この三原台地区がないが、いつ開催されるのか。開催しないのか聞きたい。

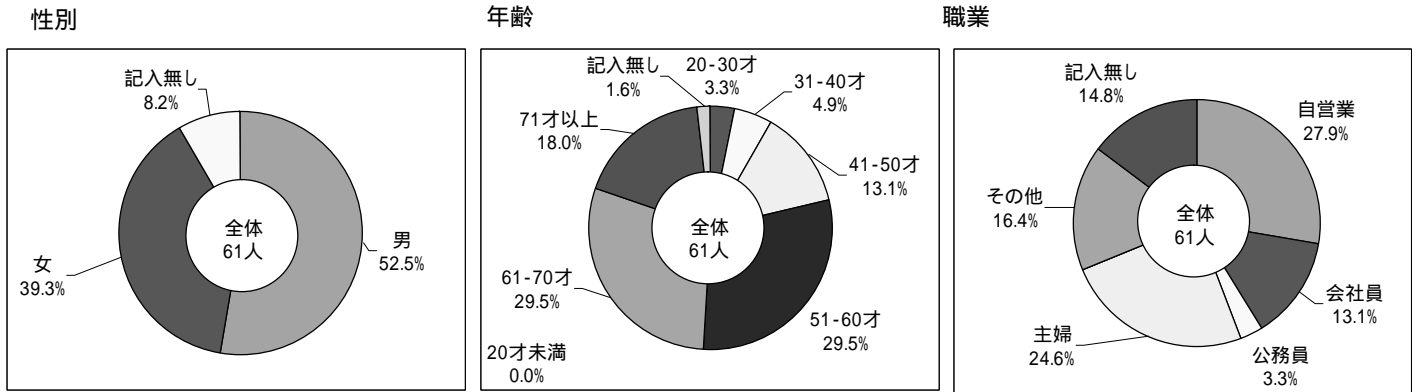
事業計画を1日も早く決定してほしい。将来の生活設計のためにも収用にあうのであれば早期に新転地を探し、落ち着いた生活を送りたい。

# 外環オープンハウスについて

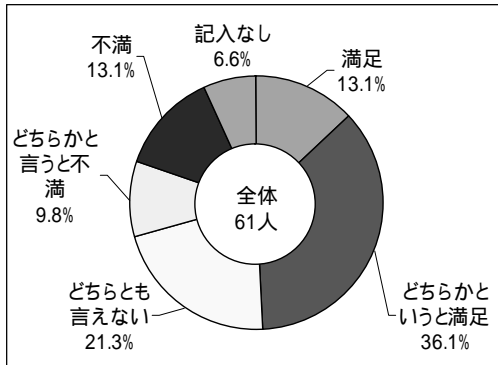
会場名：上石神井区民館  
 日 時：2月1日（水）15:30～20:30  
 来場者：85人  
 回答者：61人

## アンケートの結果概要について

### 回答者属性



### 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

どんな小さな事でも私達住民にお知らせして下さい。  
 次回やる時、今回来た人にダイレクトメールを送ってはどうか。  
 換気塔の排出物の安全性。地下と地上道路の別々の情報。全般的な進捗状況。地上路ができる場合の騒音・振動など。  
 環境に対する情報。排気、地下水の影響についてのパネルは読みづらい。もうすこし素人でも理解しやすいものにしていただけるとありがたい。  
 もっとわかりやすい情報を。土日にもオープンハウスを。  
 外環上部の道路整備。  
 現況を常に知らせて欲しいと思う。  
 現在進行中の状況。  
 細かい進捗状況をその度提示すること。  
 外環、インター、上部道路を建設することに伴うメリットだけでなく、環境に与えるデメリットや費用など詳しく、納得できる資料を展示してほしい。  
 説明会をもっと広く知らせてほしい。安全に環境を壊さないという説明と確約を地域に誓ってからの話。  
 1兆24億円かけてつくる必要が本当にあるのか疑問だ。どういうメリットがあるのか詳しく示して欲しい。  
 国の赤字が700兆円もあるのに1兆2004億円の道路を作るのは反対だ。  
 もう少し具体的構想内容。  
 財源の問題をはっきりさせて下さい。大泉の渋滞解消というが私は不便していません。(車、運転していま

す) S41 から反対されてやめたものを蒸し返すのはやめましょう。  
外環はいらない。青梅インターもいらない。上部道路を作るな。  
外環自体が必要を感じないので全部反対です。  
外環がどうしても必要なのか。環境をどう守ってくれるのか。今後の住民の変化。インターチェンジは絶対反対です。  
今までの外環計画では、地下化のみが強く述べられ説明されているが、地上部の道路整備については関連しての構想が聞かれない。大泉以東については外環の横に地上道路があるがその関連性が明らかではない。  
上石神井町会の住所には、この問題に対する情報が流れてこない、外環ジャーナルだけの情報しかない。練馬区から流していない情報があれば直接知らせたい。上石神井町会(商店)は賛成のため情報を流していない。  
40m、もしくはグリーンベルトなど決まっていないうことであるがその後の経緯を洩れなく知らせたい。  
経過を常時報告して下さい。  
土日の開催を望む。(女性、特に主婦が参加できるように)  
自然環境の影響を示すべき。この計画の歴史がわからない。なぜ道にしぼるのかもっとアイデアはないのか。  
地域住民に良くわかるように情報を出してほしい。土日の出席しやすい日時設定をしてほしい。地域住民の意見を聴く会やオープンハウスの案内は町会の回覧板等を使ったり掲示板に貼るなどして大々的にピ・アールしてほしい。知らない人が余りに多いです。  
時々オープンハウスをひらいてほしい。  
多くの方が参加できる様に是非土日にオープンハウス、意見を聴く会を開いてください。  
情報を早く聞きたいと思います。  
いずれの面に於ける安全をお願いします。  
インターチェンジの状態がはっきりわからない。道路やインターチェンジをすることによるメリット、デメリットの差をもっと具体的に説明してくれるようなものが必要と思う。  
たくさんの情報があると良いと思います。  
計画の進捗状況と各種懸念される項目に対するシミュレーション結果や数値データ。都、区や国それぞれのレベルでの考え方の一致点と相違点の明確化。  
期日を具体化してほしい。  
計画決定次第順次に公示。  
インターチェンジにかかる住民に対する具体的な対応方法。  
定期的な進捗状況。  
環境(自然、健康)への影響。  
国交省はなぜ、練馬区の言いなりになっているのかを知りたい。  
地下水についての詳細説明。  
青梅街道 IC の件。  
地元の身になって計画してほしい。  
地域の懸念に対して具体的なデータ(推定)提示していただきたい。  
進行状況について知りたい。通知をもらいたい。  
進捗状況についての情報。  
地上部をどのようにするのも平行して情報を流してほしい。  
出来るだけ早く整備出来れば良いと思います。情報があまりないので区報にでも載せていただけたらと思います。

## 大深度地下を活用した外環計画について

地下水(善福寺・石神井公園)が心配。しかし、作るなら地下の方がいいと思う。ただ、換気塔の排気、体への影響が心配。子供も含めて。マンション住まい(8F建)なので風向きで排気がすっぱりおおってしまうので大変心配。  
必要と思いますが、利便性と環境とのバランスで考えます。  
推進していただきたい。  
税金のムダ使いだと思ふし、必要性が感じられない。  
計画次第では可能と思われます。  
上にあるよりは下にあった方が良いということだけ。  
非常に不安。

地上よりはいい。

外環を地下に造ることはやむをえないと思う。

地下水の問題、費用のことを考えて反対です。

反対。

絶対に地下に。

体感したことが無いので恐い。例えば大深度でも工事そのもの自体破壊につながると思う。

大深度地下化は賛成だが青梅街道インターについては練馬区側だけでは不十分だそれなら作らない方がよい。

外環道については必要と思う。大深度利用については地上を利用するよりは良いと考える。

やむをえない。地上よりは良い。

大深度地下は要望する。中途半端な青梅街道インターは必要ない。

不必要。

水脈をはずして再計画が出来ないものか。余りに住民にとって大切に守って来た公園などの近くばかり選んでおられるのが不思議。

よいと思う。

三宝寺池、善福寺池、井の頭の池の近く通ることで地下水脈にどのような影響があるのか心配です。ルートを変更する等、是非一考をお願いします。

大深度地下の方式をとるのであれば従来の計画と大きく変化しているはずである。昭和40年代に線を引いた路線を守らなければいけないという理由はない。もっと直線的な線を引くことが予算をへらすことにならないか、そういう考えはどうして出ないのか不思議である。

あまり良い計画とは思ってないです。

南北の通過交通を円滑化するという観点では条件付で支持したが、あくまで通過交通を重点に考えるべきで、特に青梅街道インターには強く反対したい。(練馬区や区長の意見が地元住民の意見を代表していると思われる)これまで計画段階で地上の土地利用を規制してきたため空き地、駐車場などの遊休地も多く残っているが、大深度地下化することで逆にこれらの規制を廃し、地上に無秩序に建築を許してしまえば未来に対する貴重な資産を喪失することになりかねない。大深度化したとしても地上の緑化、遊歩道建設など再開発は真剣に取り進めて欲しい。

OK。

大深度地下を走る不安。事故が起きた場合の対応などが心配。

大深度地下案でしか賛成できない。

地上を使わないので良いと思うが、三宝寺池や善福寺池の水脈が心配です。

良。

全部大深度地下で計画すればよい。

必要だと思う。

安全面を第一に。

反対です。

外環にともなって上の部分を整備してほしい。

## 地域の課題について

工事中の商店街はどうなるのか。(生活が不便に)やはり、換気塔の排気が一番心配である。地下水脈、善福寺、石神井公園の自然が心配。騒音・振動問題。

青梅ジャンクションで杉並区側に出入口がないのであれば利便性や、換気の点で一概に喜べない。練馬区側のみであれば青梅ジャンクションは不要で、地上部道路を整備できないかと思います。

地域南北を結ぶ道路の未整備。上石神井駅前街路の未整備、人、車、自転車が錯綜し危険。

環境破壊。主要道路の渋滞緩和は不可能だと思う。

インターチェンジ設置による環境の悪化。



青梅インターができるとその一帯は住む場所としては考えられなくなる。千川通りも広がるならなおさら。公害とは防ごうとして防げないもの。もし、それが起きた時はどうするか。環境汚染は今の技術で昔よりは少なくなるかも知れないが、必ず悪くなることは言うまでもない。つくことは簡単だがお金では買えないものがあるのをわかって欲しい。

大地震発生の危機が叫ばれる中、工事期間中および完成後も構造上の安全性や避難体制などが、現時点では明確ではないとのこと。先の計画の中でとのとこでしたが、期間が長いだけにとても不安です。地震に限らず災害時の対応をもっと明確にしてほしいです。地下を掘ることにより、地上の建造物（住居を含む）の耐震度低下、地盤のゆるむことが不安で仕方ありません。

（環境破壊、大気汚染）が大いに懸念される。インターチェンジに絶対反対。インターチェンジがなければ、排気塔は出来ないはず。環境（大気汚染）が少しは守られる。

空気汚染対策が完全ではないようなので困る。工事期間の迷惑が心配。

青梅街道のハーフインターは無駄遣い。排ガス他、生活、健康面良くない。

立ち退きさせられる人（友人）がいるので反対だ。

池の水流、地下水の水流が枯れるおそれがある。

環境。特に騒音、空気汚染、自然破壊。また、地盤の沈下など。

お金がないのに、金がかかりすぎる。空気が汚れる。

自然環境の破壊につながる事は必至である。

大深度化するが地上部の整備はどうなるのか。例えば大泉学園駅前には整備されたが上石神井駅前も整備が必要となる。その間の道路はどう整備されるのか今迄の説明には出てきていない。従来どおりの谷原交差点で環八に廻す道路だけで十分とは考えられない。地上部の道路整備構想があれば知りたい。

青梅街道インターチェンジによる環境問題が心配。排気塔からの排ガス、私達の孫の代に安心して生活ができる環境を残してやりたい。青梅街道にインターチェンジは不要。

40m道路など不要。20m強で、グリーンベルトにすればよい。それほど発展する街ではないし、また住宅街商業地というものはバスが人々をはねのけない程度の幅員で充分である。一般に整備とは道を広くすることというのは間違っている。日本の道のあり方はむしろ優れているのだ。かつてサルトルは「アメリカには道というものが無い」と言った。アメリカの道は車のためのもので人間のための道ではない。（アメリカのA・ジェイコブスの都市道路論をよく読むこと）

青梅街道インターが出来ると地元は地域が分断され、道路（私道等）数本は消え、商人は死活問題である。自然破壊が起きる。

インターチェンジ不要。費用対効果を考えてもメリットがないし、地域住民の健康問題、環境問題に大変な問題がある。

地上は現在のままで。

地域分断、排気ガス汚染、騒音・振動など地域住民としてインターチェンジができることで心配されることです。健康被害が心配されます。

我が家は開削部分になり、立ち退きが予想される。今まで40年あまり平和に過ごしてきた暮らしが取り上げられる訳である。最高の懸念である。何故いくらもメリットのないインターチェンジ設置などをとなえて我々の生活をこわしてしまうようなことが正当性があるわけがない。

皆さん反対されてます。

青梅街道インター建設に伴う様々な問題。換気塔建設による汚染ガスの排出。（冬の北西風時よりも夏の南西時に排出ガスが塔頂部より地表側に降下し、上石神井駅周辺に滞留する恐れがある。インター建設に伴う周辺交通量の増加、事故のリスク増大。インター建設による地下水脈への悪影響。青梅街道自体の交通量が急増することへの懸念（同道路は大地震等大規模災害時の避難道路にも指定されており、こうした道路へ過大な交通量を誘導するような施策は理解し難い）

自宅前の公道の混雑。

排気塔からの汚染された空気が付近の住民の健康を害するのでは。

地上部の都市計画案については廃止、又は「縮小」にしてほしい。

健康上の被害。

青梅街道インターできると町の分断、環境の悪化が悪くなる。

周辺道路。(細い道路が抜け道となる可能性についての検討)

青梅街道 I C が出来た場合の空気、緑の環境問題。生活道路の交通量の増大。

安全面及び地域の発展の為十分に配慮して進めて欲しい。

老人が増える時代に本当にこのような変化が必要なのでしょうか。子供、老人にやさしい環境を願います。

車社会から、人間本来の生き方をもっと考えるべきだと思います。

外環に反対です。

## その他自由意見

くれぐれも換気塔の排気が心配。できれば、換気塔建設には反対したい。どうしても作るのであれば 80% カットではなく 99% ~ 100% もカットできないか。ナノテクを駆使して努力してほしい。電気自動車等の NO 公害車の普及も必要。

この地域の空気をこれ以上汚さないで欲しい。空気から 8 割以上のものを、体にとりこむというのに空気は選べないのですから。

インターチェンジ設置は絶対に反対です。絶対に立ち退きたくはないです。ずっと住みたい。

インターチェンジ設置反対。

練馬は賛成、杉並は反対となっているが利便性だけが町を発展させるものとは思わない。もし、実行させるなら苦しむ人の事を考え必ず補償等を充実させること。今までの事例、新聞報道にあったある一部の人にかなりのお金を払うことなど二度とないよう命に値段をつける。

青梅街道インターチェンジの対しては、全く作る意味がないと考えます。杉並区の反対を受けて " ハーフインター " に計画変更なさいましたが、大気圏も地下も ( 水の問題 ) も区分けできるわけもなく、環境への影響は必至です。子育てしやすい練馬が、子どもたちをもっとも育てにくい練馬に変わってしまいます。インターができるなら " 越す " と決めている人も多く、既に断行された方もいます。工事期間中も住むことは相当に危険で、健康、環境に悪影響があることは否めません。

「閑静な住宅密集地域にインターチェンジを作る」という発想が信じられない。利便性だけのために「住民の幸福を守る」立場の行政が住民の故郷を奪い、幸せを奪うなんて。インターチェンジ絶対反対。造らないで下さい。

もう少し大まわりして建て込んでいない所を探してはどうですか。

地上道路は必要ないと思う。

もっとくわしい情報を提供して欲しい。1 兆 24 億円をかけてつくる必要があるとはとても思えない。

国の道路行政と都市計画が悪すぎる。住民をバカにしているのではないか。

外環よりも先にやる事があると思う。たとえば、踏切等の立体交差等。

絶対反対。

上部道路を作るな。

そのものに必要を感じないので絶対反対の意見です。

国の借金を無くすこと。

排気塔を作るとのことだが、フィルターは十分考えてほしい。排気が完全にクリーンになるような構造にすること。

この問題に対する地元の意見を聞く機会を、多くの住民が参加できる土曜、日曜にこの上石神井の地区で開催して欲しい。もっと地元の意見を聞くべき、練馬区は地元の開催に反対していると国交省から聞いた、もっての外だ。

換気塔の位置は青梅街道に近くに持っていくべき、少しでも住宅街から遠ざけるのが住民のため、街の景観のために必要である。

外環道路を作ることにまず反対します。

外環は大深度地下で青梅インターなしを希望する。

ハーフインターチェンジ等中途半端なインターは税金のむだ使いです、是非中止してください。

今の計画線は制定当時は非常に政治的に決定されたように聞いている。それにはこの場所に道路を作らなけ

ればいけない理由はないということ。(一番最初は練馬区、杉並区の区境を通す予定だったと聞いている)もう一度計画線を引き直し、もっと効率のよい道路を作ること考えるべきであると思う。地下方式でもヒートアイランド現象がおきるのはないかと大変心配している。

今は良い意見はうかびません。

杉並区の場合は住民と区との足並みが揃っているようだが、練馬区については区の意見が地域住民の意思が地域住民の意見を代表しているとは考え難い。もっと木目細かいメッシュで捉え、本当に外環道近傍の区民の意見がウェイト付けされて反映されるようなプロセスも考えて欲しい。

止むを得ない。

オープンハウスには練馬区の職員も来て説明すべきである。パネル、説明共にわかりやすかったが環境問題からいくと外環は反対。万一、地下に外環を作り地上部街路を設けざるを得なくなった時は、車が通り抜けできないような工夫をすべきである。

環状八号線の交通量から見て外環の必要性は重要であるが、十分な期間と説明を行って近辺住民の了解を得て欲しい。

青梅街道インターをやめれば、直ぐに大深度の外環に着工できるのではないか。

計画が決定次第早急に事業化。

車の運転で長いトンネルは非常に疲れます。便利のみの外環は必要なしです。

地域の懸念に対して具体的なデータ(推定)提示していただきたい。

地域の意見を尊重して促進するよう希望します。

直接外環にかかる者としては、早く結論を出して欲しい。身動きがとれない状態で困る。

一日も早くお願い致します。

車が多くなり狭い道路(路地)入って来て危険です。その為に道路を広げてほしいと思います。

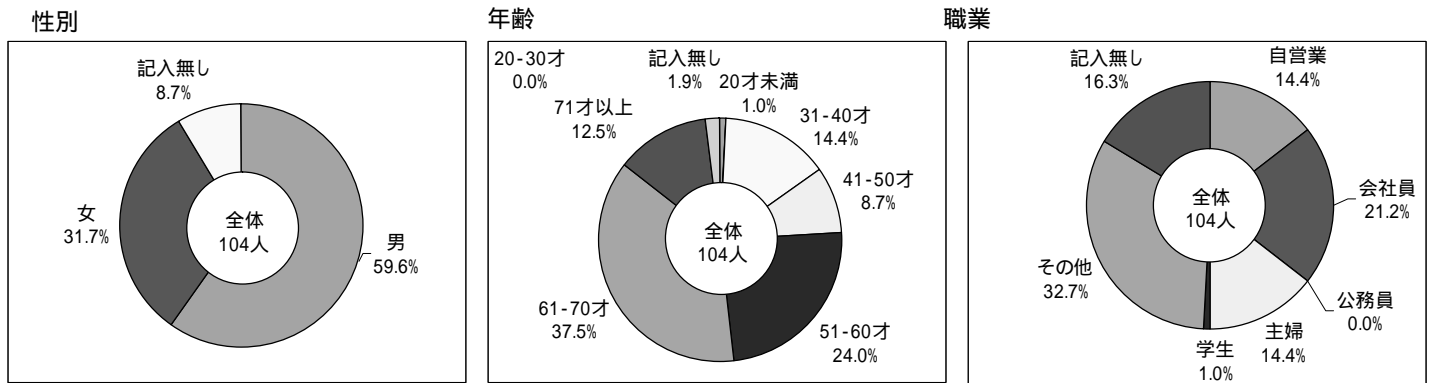
換気塔が近くに出来るので外環計画については賛成であるが説明が不十分で不満足です。

# 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：1月28日(土) 14:00～17:00  
 来場者：119人  
 回答者：104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

利便性より環境保全がより重要。  
 石神井、善福寺、井の頭と湧水環境地に接近した所をなぜ選んだのか。大深度トンネル工法による地下水脈、排ガス、交通事故等々対策は十分といえるか。環八等の交通量の緩和策とも言われるが自動車量の増大に問題があるのではないかと。日本国土の環境保全、安全性など見直す必要はないのか。  
 反対。水が枯れる。  
 地下水への影響がこの地域の誇りでもあり財産でもある善福寺公園への生態系へ大きくかかわると考え、危惧しています。  
 大筋では賛成。  
 外環道路は高架を避けて大深度地下シールドを用いるのが妥当な方法と思う。  
 外環はいらない。地上だろうが、大深度だろうが。  
 東名、中央、関越、東北自動車道を結び首都高速、環八の交通量を減らすため、外環はやむを得ないかと思う。大泉周辺の方々は広くから車が集まり住宅街の中にまで車が入り込み迷惑を掛けられている。解消しなければならない。  
 大泉から東名までを大深度地下方式で外環を通すことには特に反対しない。ただし、通行の安全性が保証されることが前提。  
 大深度地下、計画自体に反対しないが、善福寺池周辺の自然破壊は何としても避けていただきたい。  
 大深度地下でも地上でも基本的には同じだと思う。作りやすい方法が良いと思う。  
 前例のない大深度地下利用方式で外環をつくるのはおかしい。暴挙である。  
 時代遅れの国家犯罪。自然破壊。経済効率（造る側の）ばかりを考えた従来の公共事業（成田空港以後のは失敗）と異なるホリエモン性、姉齒問題と共通の非公共性の工事もの。賛成 2/3 の内容は？  
 「調査中です。検討中です。」という回答が多くなされる中で、どうしてこんなパンフレット（事実とは異なることかもしれないのに）を作るのですか。世論誘導としか思えない。不信感をぬぐうよう努力して下さい。外環ノ2を将来交通量から除外している。外環ノ2を将来交通量に入れれば外環本線利用交通量はわずかで外環本線を着工する意味はない。  
 青梅街道のインターチェンジは不要。外環との代替である圏央道の計画進捗状況はどうなっているのですか。コストも必要性も圏央道の方が優れています。  
 本当に必要性があって大深度にする必要があるならインターなしですべし。（人口減、膨大な借金を抱えている現状で必要かどうかまだ納得できませんが）  
 外環は時代の要請とずれている。今必要なのは緑、水、きれいな空気である。これ以上の自動車道は必要ない。  
 工法としては評価できるが費用対効果に疑問。  
 外環道建設は絶対反対。

外環道絶対反対。

外環（青梅インターも含めて）計画に反対。交通量増加の疑問、大深度工法への危険性（工事中、工事後）、水系への破壊の恐れ。地域性の分断。大気汚染等環境への悪影響。自動車社会優先への疑問。

環境には良いが建設が早い。

地上影響が少ないのでやむを得ないと思う。

大深度に限らず外環計画に反対。必要なし。

善福寺池が様変わりすることについて住民の立場になってことを進める気はさらさらないので、「とにかくシールド計画を進める方が先」の説明にがっかりしました。

地下水、大気への影響がないようなフリをするのはやめて欲しい。ICがある、ハーフがなしでの比較検討を保証して欲しい。「外環の2」の運用次第では話がすっかり違ってきてしまう。「今後の課題」で済む問題ではないでしょう。

反対です。

大深度地下利用については反対しないが予想される問題については徹底的に検討して頂きたい。

必要性が理解できない。

大深度地下トンネルは前例のないのに机上論で問題がないとの本日、前日も説明があったが、効果より税金の無駄遣いだけである。（外環ノ2）地上部にも道路を計画する案が近年になって出てきたのは納得できない。外環そのものに反対。

今、自衛隊が朝霞や練馬の駐屯地からイラクへ派兵されようとしているが、国家財政赤字の中で外環南伸しようとしているのは結局軍用を目線においた国家政策ではないか。住民にとっては全く必要ない。

費用対効果が見込めない（見えない）。安全かどうか不明（災害及び工事に関しても）。

車による環境の増大。外環はやめて物流に対応するためには鉄道の方がいい。

日本の借金が700兆。この責任は誰がとるのか。外環道路を都市に新しく作ることによって誰が儲かるのか。

地域の住民は工事中渋滞、大気汚染、地域分断、水脈分断。子孫の次世代に負をおしつけてはならない。よって反対です。

大泉方面だけのICでは何のためのものかわからない。それと突然のICの場所を練馬地区に変更するとのことその当時者は迷惑だと思う。また、それまで反対運動を続けていた3丁目の住民はとまどいを隠せない。

「大深度地下を活用」とあるが、これは通称大深度地下法に則った計画なのか？則っているなら、今回の反対派資料にある法律の適応要件を本当に満たすのだろうか？

早期実現を期待する。

地下水について十二分に調査して下さい。地下40m以下の道路には賛成できません。

地上に建設することに比べれば地下化は賛成だが、それによって自然環境、居住環境に生じる影響が心配。

費用対コストが全く理解していない。

大深度地下を活用した外環計画は実現すれば良いかもしれないが、地上部に道路を作る必要はないと思われる。なぜ、大勢の人を立ち退かしてまでそうしなければならないのか。

大深度にした場合の地下水への影響や地下環境が心配される。また、そう遠くない将来、大地震が必ず来ると言われているが、その時インターチェンジやジャンクションが崩壊してしまった時、大深度トンネル内の車や人はどうなるのか。

外環を造ることは必要である。

早くできることはいいことだが、完成後も環状9号線に相当する地表道も防災上の観点及び利便性の増進のために整備して欲しい。それなしには地域が活性化せず、いたずらに通過車輛が生活道路に進入してきて交通事故が減少しない。

環境の観点から外環道に反対。税金の無駄遣い。後々の世代に負の遺産を残すことになる。実用性に関してもはなはだ疑問。外環道計画は白紙撤回すべき。

地震が起きたら電気の供給が止まる可能性があります。換気ってどうするんだろう。

原点に立ち戻って検討と言いながら、既定路線での計画推進に向けて既成事実を積み上げているやり方は住民軽視の汚いやり方で先進国のやることではない。

外環工事で私がもっとも心配だったのが、住宅の撤去です。これで最後までゆっくりと余生を送ろうと思っているのに今から転居は考えられません。その意味では大深度地下活用は結構だと思うけれど上部も工事をして撤去（住宅）があるというのでは全く了承できません。

外環の必要性を感じないので

絶対反対。

環境に対する影響（特に地下水）が明らかになっていない。完成後の交通量・車の流れなど説明が不十分。

1兆円の費用、水源の破壊を考えるととても賛成できません。

外環は必要ないと思う。車を減らす努力をするべき。

外環道路は経済的に必要なし。大深度利用についての技術委員会のメンバーの専門知識に疑問あり。石油メジャーに検討を依頼すべきである。

外環道路の必要性について議論が少なすぎる。変化に対応した予測をしていない。今後、交通量が減少するのだから外環道は必要ない。

今まで何十年も凍結していたのに、ここにきてなぜ建設を急ぐのか。

地下水分断による地盤沈下のおそれある。

外環計画はそもそも必要ないと思っている。環境に悪い影響を及ぼすものであり、今後の少子化、経済の進行状況からも必要ない。計画全面廃止をすべきである。

必要性については未だ納得（理解）できない。大深度による影響がはっきり見えない。住宅地における大深度道路のケースはあるのか。大深度により換気の規模は大きくなり、環境（大気）汚染も広範になるのではないか。

外環は一切反対。人口減少、少子高齢化により外環の必要性はなくなった。環境悪化。費用膨大、大いなる無駄。

大深度地下を活用して大規模な高速道路をこのような良好な住宅街で計画、実行されたことはあるのでしょうか？「意見を聴く会」に出席する度に不安になります。そもそもなぜ今外環ありきなのでしょうか。絶対反対です。

災害が心配。

地下水の分断。生態系の悪影響について。地盤沈下などについて心配です。

計画実行には、大深度地下の活用しかない。

大災害時（地震など）の影響は極めて大きいと懸念される。地層の形成は何千、何万年の単位で出来上がっているもので、人工的に地層を破壊して心配してない等とはあり得ないことです。また地下のシールド内での大交通事故が発生したら対処不可能と思います。大火災がシールド内で当然発生するでしょう。そんな特殊災害に対処できる特殊車両がありますか。例えあっても事故の現場に辿り着きますか。排気塔やインターチェンジができれば地上部ですから大深度であってもその周辺は地上部被害です。排気塔、インターチェンジ大反対するものです。

作ることに反対です。環境にデメリットが多すぎると思います。

40年前に計画した道路を今、同じルートで同じように作るということ自体に無理があるのではないのでしょうか。大深度地下の計画もあまりにもわからないことが多すぎ、ご説明もシミュレーションや予測でしかなく、説得力がありません。40年前の経済・人口の右肩上がりの時代は終わっているとは私達はみんな知っています。逆に環境をいかに保全するかということに力を注いでいかなければならないということも普通の人々はみんな理解していると思います。

東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）の必要性は感じるが、大深度地下工事に関する住民向け資料があまりに少なく不安を感じる。

賛成。早期着工。住民感情を十分に理解・配慮して。

実行するとすれば「コレ」が良いと思います。

外環計画について基本的には賛成であるが、大深度なら何でもできるという発言は許せない。

地下の排気ガスをそのまま地上に出すのではなく、空気をクリーンにして出して欲しい。地下化した場合「外環の2」の都市計画を廃止して欲しい。（理由）いつまでも都市計画を残さずにはっきりさせる。地上は現状のままで良い（環境面等勘案）

真実の説明もなく、PI協議会の結論も必要性を謳っていないのに、行政側だけが必要性を熱心に推進している感じだ。人口減予測も弱い。計画不要。

全く必要性を感じない。今後少子高齢化社会なので車の量も減ってしまう。予算をかけてまで作る物ではない。

反対のみです。話しにならない。

意味のない計画であり、中止すべき。絶対反対。大深度等ではなくこの計画自体反対。

大深度地下方式では地下水脈への影響が現段階では何もはっきりしたことは分かっていない。石神井公園（三宝寺池）善福寺公園、井の頭公園、都内では貴重な都民の憩いの場はどうなるのか。高尾山もトンネルが掘られ、貴重な自然が破壊されている。外環は本当に将来的に都民にとって有意義なものなのか。その上、上部道路を作る、インターチェンジを作るなど論外。地元住民は自分達で作り上げて来た地域環を50年、100年先の子供達に少しでもよい状態で引き渡したい。

反対。計画の具体化によるメリット、利点が分からない訳ではないが、経済の状況や自然を大切にしようという時流の流れを考えると、もはや過去の計画（古い価値観にもとづく）ではないかと思う。今は便利さ最優先の時代ではありません。この計画に使うお金はもっと他のことに使っていただきたい。

色々な影響があると考えられるので反対である。

早期完成の為、必要であれば異議はありません。

大深度に関しては仕方がないと思う。ただし、青梅街道ICに関してはハーフも含めて反対。あと、できる、できない、どちらにしても結論を早く出して欲しい。

換気塔が及ぼす排気ガス公害を心配している。地下水、自然環境の破壊等反対です。これだけ反対している人が多いのになぜつくりかそうしているのかももう一度考え直して欲しい。14億もの費用をかけて気が遠くなる。また渋滞解消は本当の意味で大丈夫なのか。

道路計画が最初につくられたとき高速道路（高架）と地上部道路が一体で考えられたと思います。反対が強く大深度地下に高速道路が入る場合、地上部道路（その2）は当然消えるべきだと思います。新しい効用を強調して事業化を進めるのは反対です。

手続き及び事業の流れと各段階での検討事項の書類を提示されましたがその中でみなさんとの話し合いを済

ませ、現在は計画段階にあるとの認識のようですが、全く話し合いが成立していないと感じています。資料の改訂を求めます。

大江戸線（地下鉄）の深度を実体験するとあの深さに憤然としています。火災の時は蒸し焼き惨事。避難のための消防車や救急車も一方向、一列で来て、一列で走る。何人救えるつもりか。防煙のために上下道の気圧を変えろというのが莫大なランニングコスト。

外環がもしできた時代。人口、車社会の変化を考えているか。人口は減り、車社会は減少し、無駄な税金投入だけが残るように思う。中止する勇気を出して欲しい。

大深度地下であれ、とにかく環境（水質、大気、生態系）への影響が心配です。一度、このような構造物を作ってしまうと取り返しがつきません。十分に環境面への影響を事前にしっかりと調査・検討して下さい。環境（自然）は後世への財産です。

## インターチェンジの設置の有無について

バスによる利用が多いが、青梅道の幅が十分といえず、設置に伴い街道の混雑渋滞、地域の分断等が懸念される。

絶対反対です。練馬側ハーフインターであっても杉並側に及ぶ環境の悪化は同じです。

青梅街道には何も無い方がベストだが。

住民としては青梅街道インターチェンジを避けたいのが願望である。

インターチェンジ反対（青梅 IC）。16kmの間インターなしで良い。環境悪化。

インターへの車の集中を避けるためにはインターは多い方がいいが、住民への影響、費用を考慮すれば現状プランが適当と思う。青梅街道インターは小学校、幼稚園への影響、善福寺の水と緑、井草八幡の緑への影響を考えれば練馬方向だけでよい。

青梅街道インターの設置には絶対反対。

青梅街道インターチェンジ付近への設置は善福寺池周辺の自然破壊につながると予想されるので反対。

高速道路であればインターチェンジは不可欠です。合理的な位置であれば設置して良いと思う。

ハーフといっても影響はフルと同じに発生する。練馬区の住民があれほど反対しているのに推進とはおかしい。

青梅街道 IC について練馬、杉並区の利用車は少ない。特に、練馬区では外環ノ2を着工するので練馬区内の車輛はほとんどない。

周辺の渋滞、環境は悪化する。必要性を認められない。作るなら練馬の奥に作っていただければ良いのでは？

反対している杉並区の境界線で作る必要はない。千川通りの右側に作れば良い。8/10 図による。

インターチェンジは設置するべきではない。特にハーフインターは問題が多いと思う。杉並区長が反対した点はハーフインターでも解消されない。（練馬と杉並の境ですよ）（かえってひどくなりそう）

フル、ハーフ共に地域の環境に甚大な影響を与える。絶対に反対する。

反対（青梅街道 IC）。周辺交通量が急増する。環境悪化する。規制の方針がわからない。安全が守れない。

インターチェンジ計画反対。

十分な説明、告知がないまま、いきなり決まったという印象です。メリット・デメリットを考えると必要ないと思います。

必要ない。なくても不便を感じない。

反対。

個別の問題としては、青梅街道 IC はない方がいいが、恐らくすべての出入り口について同様の状況があるでしょう。結局外環全体が存在しない方がいい。

青梅街道インターチェンジ無し。

反対です。何度も説明を聞きましたが必要性を感じません。

善福寺地区のインターチェンジ設置は最後まで反対する。

絶対反対。

青梅街道インターチェンジの将来交通量予測は資料に信憑性がなく、設置効果は少ないのに予算の無駄遣いに他ならない。杉並区周辺地域の混雑を増大させ、善福寺公園を中心とする自然環境・住宅環境を大きく悪化させる 10~20 年後の交通量は予想より減少し、経済効果はマイナス面に出てくると思う。

絶対反対（青梅）

地元住民に反対している。地元町内には反対ノボリがどんどん立っている状況。こんな中で強行してもうまくいかない。やめるべき。

不要。

地域の分断によって桃四小学校が廃校になるのではないかという噂がたっています。資材置き場になるといって噂がありますが、そのようなことがないようにお願いします。

交通量の増加で環境が悪化することは明確です。この地域に住んでいる人は最も汚染された環境の中に置かれているのです。これ以上静かな環境を破壊しないで欲しい。

何十回も述べています。

現案でよい。

青梅街道ーフインターは杉並区側また練馬側にとっても環境面でも非常にデメリットが多いのでーフインターは絶対反対です。

設置については、基本的には反対。バス利用者にとっては、現在よりも時間がかかることになるため。外環は必要だが青梅 IC 含めた高コストの道路は全くもって不要。それならば地方へ投入すべきだし下道のインフラをきちんとするのが筋。でもあんならはやること前提で動けないんでしょ？

できれば大金を使って作る必要はないと思う。

大泉方向のみのーフインターチェンジは利便性に欠け、作る意味がない。多くの練馬、杉並の住民はインターチェンジがーフであることを知らない。そんな半端なインターチェンジに多額のお金が使われることに賛成はできない。

無駄遣いである。一生住む人は皆反対だと思う。一部、利権絡みの人が賛成していると思う。

青梅街道には片側だけではなくフルインターチェンジを作りたい。練馬区側だけでは更なる渋滞が生じると考える。

外環そのものに反対。

青梅街道はそんなに幅のある道ではないので、一杯車が入りしたらどうなるのかが心配。特に付近の道は南北のラインが弱いので、渋滞がかえって増えそう。

青梅街道インターは必要ない。青梅街道インターの必要性について納得している説明がない。地域住民の声を聴くこともなく、単に練馬区長の独善的な思いだけでインター、しかもーフインター設置は極めておかし。

インターチェンジはない方がよい。

確かにインターチェンジで他の高速道路をつなぐ効果はありますが、その近辺の混雑、騒音には耐えられないほどだと思います。インターチェンジにかかってしまえばまた違った方法も考えられるけれど、すれすれの近辺ではどうしようもありません。特に大泉のそばに、またインターはなくても済むものではないかと思っています。

外環反対。

少子に伴い車が減少するため、反対です。

必要なし。

青梅街道インターチェンジは不要である。インターの必要性を認めているのは「練馬区」だけである。その根拠は説明が十分に行われていない時に行っていた区民アンケート結果に基づいている。必要性については十分な説明がなされていない。

外環道は の理由で必要ないと考えます。よってインターチェンジもいりません。

青梅街道付近では全く必要なし。環境、採算から考えて合理性がない。

不要と考えます。環境影響予測は推進者に都合良く作成されるのが過去の例です。従って信用できません。

インターチェンジはいらない。絶対反対。

インターチェンジの必要なし。

青梅街道は両方向にするよう努力、説明すべき。(杉並区側に許されないならば練馬区側に設けるように工夫すべき。練馬区側がインター設置に積極的ならば理解得られるのではないか。)

外環本体が反対なのでインターチェンジはもっても他です。

幹線貫通した場合、インター設置する意味合い(練馬の振動)がなく、不要と考える。

で訴えました通り、排気塔やインターチェンジはその周辺の住民はまさにトンネル内の排ガス公害を集中的に受けます。杉並区の光化学スモッグは何ら予測もなく、対応も不十分でした。青梅街道の渋滞はさらに大気汚染につながります。(設備、構造では完全に対応でき得ない。)青梅街道の交通の流れは変わることは必至で、環境破壊は避けられないので反対します。

ーフにしてもフルにしても必要ないと考えます。インターの計画されている場所は生活圏の真ん中です。

そこに生活している人間がいることを考えれば設置に無理があることは当然だと思います。

インターを作る場合、作らない場合の車の台数の数は信用できない。少なくとも青梅街道インターはいらない。

現在計画されている IC 間の距離がとても近く、環境問題・費用を考え無駄が多いと感じる。

不明。

当初の計画通りに設置すべきである。計画を実行することにより地域の利便性向上、交通渋滞解消等を考えたのではないか。公共を考えるべきである。

青梅街道インターチェンジの設置は不要。(理由)建設費用が多すぎる。効果(通行量が増える)はない。(近くにできる利点はある。)近くに出来ると混雑する。(周辺道路の整備がなされていない。)

青梅街道インターチェンジを作ることにより、周辺地域が混雑することになり近くに小学校・中学校があるのにならぬのでしょうか。

全く必要ない。どれだけ排気ガスで悩まされることか。子供達にきれいな空気を残してあげるのは大人の使命ではないですか。

将来交通は減少するばかり(この5年青梅街道の自動車は減少)使用なし。もう少し勉強して下さい。勉強しなすぎ。

この外環計画そのものが反対なので当然反対。



青梅街道の渋滞、生活環境（教育環境）自然環境の破壊につながる。ケヤキ並木が台無しになってしまうので絶対反対という意見も強い（まわりの住民で）。

反対。と同様の理由により。特に青梅街道インターチェンジは地域住民として絶対に反対です。利便性があるのかもしれませんがちょっとくらい東名に早く行けるようになったからといってそれが何だと言うのでしょうか。そもそも数字の根拠が不明です。

ハーフであっても青梅街道 IC の地元を与える悪影響が考えられるので反対である。東名方向ならともかく、この地域から大泉方面に行くのに 500 円の通行量を払う人は少ない。

将来のことを考えれば青梅街道の IC も賛成。

青梅街道 IC に関しては反対（ハーフ案に対しても）。数十年以上計画凍結をして、あまりにも唐突。近隣の環境に対しての（住・自然）の配慮がない。

不要と思います（青梅街道）。

必要を感じません。

工事による渋滞をどうするのか。環八はいまだに渋滞を繰り返している。工事に 30 年もかかって、この間の渋滞はひどかった。

外環をつくるのであれば青梅街道に IC があるのは便利です。関越側だけではなく、中央道側への出入りも必要です。そもそも外環自体は作ることに決まったのでしょうか。前述の件はあくまで環境面への影響がないことが前提です。

### 地域の課題について

排気ガスなどによる環境汚染が一番心配。具体的にどの範囲にどんな影響があるのか、はっきりして欲しい。（特に大気汚染）

中央道設置の際、玉川上水を暗渠としたことにより井戸水は枯渇した。善福寺池貯水は現在も使用されているとのこと。影響が出るのではないかと心配。

桃井第四小学校、八幡幼稚園、井荻小学校、荻窪中学校等への児童・生徒への交通、騒音、排気等何一つプラス効果はございません。心配ばかりです。

環境を悪化させながら便利の追求はいけない。

排気ガスによる人間・樹木への影響。地下水の切断による湧き水・井戸水の枯渇。車輛火災等による大惨事。地上部まで何人が脱出できるのか。

青梅街道インターを設置しないのであれば生活環境への影響なく懸念されるものはない。

環境破壊。特に地下水への影響。

外環を作れば良い点、悪い点があると思う。決定的に悪い点がなければ作れば良いと思う。環境問題はやむを得ないと思う。

課題、心配事を何度伝えても答えて頂けないのに何で聞くのですか？答えが先ですよ。

10 年間の渋滞のコストを考えれば負のコストが大きすぎる。交通事故、公害影響、渋滞。生活道路に車が入ってくる。今でも混んでいる青梅街道に交通集中。特に桃井第四児童館など子供が多い地域です。緑多くゆったりした住環境が破壊される。

16km の大深度トンネルは地層、水流などあまりに不明な部分が大きいと考える。自然を勝手にいじるな。南北交通量の減少は期待できる。東西の方向の交通量について不明。交通事故、排ガス、振動。

環境汚染が心配です。特に排気口の空気をいかにクリーンにして出すか知りたいです。ただ濃度を薄くするのはなく空気清浄機のようにフィルターなどで有害な物質は完全に除去して欲しいです。

水脈・地盤への影響が心配。

外環は不必要。あってはいけない。

地下水、湧水についてもっと調べる必要あると思います。

一枚目にも書きましたがいわゆる環境への影響が心配です。

影響、交通量、限りなく大きな懸念あり。

環境問題が解決されていません。費用対効果も説得力ありません。

外環整備の効果は善福寺地域の住民にとってはプラスよりマイナスの方が大きいと思われる。将来のことも大切であろうが現状をよく考えていただきたい。

東京にこれ以上道路を作ってどうするのか。

地下水の影響を過小評価し、将来発生する問題点を十分調査・研究もせず軽視しているように感じられ、環境・生活上の不安が全く消えていない。

環境破壊が大きすぎる（善福寺公園、井草八幡）（工事用の車（ダンプ）による悪影響）

工事中、完成後、いずれにしろ実際に行われないと不明。

桃四小学校の横を大きな道が計画されている。今も夏のプールは光化学スモッグで中止の現在、子孫に緑を残すべく考えて欲しい。

IC は四面道までトンネル化してそこに入口出口を作ってはどうか。また西の方も玉川上水等のあたりに設けること検討してもらいたい。

「整備」といっても造りたいのであれば最低限迷惑のかかる住民には幅広い補償とすることが大前提である

う。

杉並区民にとっても効果は大きい。

青梅街道が非常に渋滞するので全域、大深度トンネル方式に下さい。

「地上部街路」の建設に伴う（大泉から東八道路に至る幅 40m の道路）様々な影響（立ち退き、自然環境の変化等）

公害はあるけど償還問題は？建てても利用しない外環になるのでは？

インターチェンジや排気塔から出る排気ガスが住んでいる人々に長い間に健康面で影響がでるであろうこと。

商店街では地域活性化というが、立ち退きにより人がいなくなり反対のことが起きる。

善福寺池は 50 年前に枯渇している。完成を期待するのみ。できたら当初のフル規格で作っていただきたい。環境はかえって良化する。なぜならば大地震が起きたときに防災機能を発揮してくれる。排ガス汚染は完成時に交通機関としての自動車は技術的に解決している。地下水は水位低下している。大深度地下化によるトンネル内の湧水は善福寺池や近隣の公園、中小河川に放水するか他に環境改善に役立てればよいと考える。

「地上部」の話がほとんど出てこない点。

「シールド工法でこれまで問題がなかった」とは言っていましたが、追跡調査に基づいての回答なのかわからなかった。こういうのは 10 年単位で変化していくから、南北線/大江戸線への追跡調査も必要なのでは。あと、まずは井草と上石神井とかの立体交差では？

地下水の分断、低周波振動、大気汚染、地盤沈下等々。

現実に大泉インターのすれすれの位置になってしまった親類の例をみても、騒音、地響き、ほこり、色々な点が増えました。ルートは変えた方が影響を少なくするルートもあるという考え方もあると思うのですが。大気悪化につき、反対。

効果なし。

交通量の変化。地下水等による地盤沈下。周辺道路の整備も含めて説明するべきである。

立ち退き、環境破壊、工事期間中の交通渋滞を考えると絶対反対です。

地下水への影響。工事中の公害。採算性（B/C で示していただきたい）

青梅街道が動かなくなる。大気汚染、地盤沈下他環境が悪くなる。

地域すべての環境によくない。

地上道路の必要性について判然として欲しい。青梅街道インターに入る（出る）車の流れがどうなるのか。

善福寺池の水脈の問題。地下工事による振動、地盤沈下。大気汚染。

そもそもなぜ外環整備が地元住民の意思に反して進められているのでしょうか。莫大な税金の無駄遣いと環境破壊につながる外環には不安だけがつります。

環境には十分配慮して欲しい。

膨大な費用は効果との比較で意味があるかのように資料では説明されるが、もっと必要なこと、例えば高齢化・少子化に伴う福祉施設はまだ不足しています。そちらへの転換により、どれほどの住民が救われるか。公害、事故、環境破壊の費用換算は多分不可能でしょう。予測は天気予報と同じレベルと思います。地震予知すら難しい現状です。

2- で答えたように、環境保全、人口の減少などの観点から見ればこの計画は時代に逆行していると考えます。工事中の影響も大きいと思います。例えば子供が育つ 10 数年間、工事中の地域に住んでいることなど考えられません。

地上道路の拡張について詳細を説明すべき。

計画実行による地域の利便性等の説明が大深度ということで忘れられているのか。これから発表されるのか。

と同じ。排気ガスの問題。「外環の 2」の都市計画の廃止。

排ガス・排水ファンの位置が心配な点。工事用のトラックによる渋滞、排ガス。

外環が出来上がるころには、人口減で必要性は薄く、環境破壊だけマイナス効果では？

これだけの人が反対されていながらも計画を進めていることに大変不思議な感じがします。

効果なし。影響は多すぎる。今まで何回書いてあるはず。

公害、振動、立ち退き、その他たくさん。

費用対効果への疑問。

計画の実現に向けて様々な調査が行われているようですが、その調査の実行方法やその結果が信用できません。特に自然環境に及ぼす影響や地域の学校（学区）の安全性、騒音、排気、野鳥の生態、工事を行うわけですから今のこのままの住環境の保持が希望です。単に街路樹を植えればいいのか、そういうものではありません。

心配な点。生活道路への車の流入。排ガス、Nox、地下水、地盤沈下。今までの住民からの意見に HP で回答して欲しい。都市計画の廃止を提案します。

特にありません。

交通量の増大について。排気ガスに対して。工事中の影響。

地上部には影響のない事業にして欲しい。

自然環境、生活環境、工事予算の膨大な費用の捻出、消却。不安ばかりです。

大深度工事及び通行による微妙、零細な振動は体感できない低いレベルで健康被害をもたらす恐れがある。  
環境破壊（水質、大気、生態系）。

#### その他の自由意見

交通渋滞緩和とあるが、インター周辺は出入りに関わり一般道が混雑し歩行者等の危険度が高まる。環八、中央道設置に伴いそれまで玉川上水など環境優良な場所から騒音・排ガスで健康上現地区に引っ越しをした経緯もあり外環設置を可としない。

外環その2に関しても必要ないと思います。大深度はもちろん反対ですが地上部整備となりますと立ち退きを迫られる方も多く、交通の分断、環境への影響も更にマイナス方向へ行くと考えます。青梅街道インターも不要です。

杉並の地上部は何も手をつけなくて欲しい。

外環は既に工事を終わっている部分があり、早く作るべきであるが、影響少ない方法を探してお金をかけた工事を進めるべきだと思う（工事期間を短くする）。交通量の増大は（車両数×単位重量）も想定して評価した方が良くと思う。

予算不足では良い物ができない。国・東京都・区（練馬）は、外環を何が何でもやりたい。環境を考えればこんな物だろうの見切り発車でスタートする。インター一つとってもインター間近の人々は道路作っている時、作られた後もずっと環境悪化に悩まされる。インターを中心に半径200m程緑地公園化でもやらない限り環境は良くならない。

昨年9月の雨の時には神田川・善福寺川・妙正寺川、石神井川等がオーバーフローした。外環は善福寺川、神田川の下を通る予定だが、もし道路下部の空洞部分を避難通路にしない場合、その部分を洪水時の遊水池にしたらどうか。善福寺川では一番上流部分の八幡橋新町橋でもあふれた。環七の下の遊水池で下流の方はかなり安全になったが上流の方は何の手も打たれていない。上流では水量が少ないと思うので外環を造ることになった場合はスペースがあれば遊水池を設けて欲しい。

住民の意見を聴くことは大切なことだとは思いますが同じような説明会をいつまでやるのでしょうか。いつ、どのように作るのか、そろそろ決定して欲しい。

外環は絶対に不要のものである。環境への影響が多大である。

集まった住民側からはとてもいい質問・意見が出されているのに国・都側からの回答についてはあまりにも乏しさを感じます。回答の責任義務をきちんと果たして下さい。外環の必要性アンケートの結果について14年度のアンケート調査時には地上部街路をはじめ、大深度による環境破壊、将来の交通量予測、費用対効果等についての具体的なことが分からずにいました。もう一度そのようなことを公表した上でアンケートをとったらどうなるのかと疑問を持ちました。

外環の必要性について、交通問題発生の原因は通過交通の流入と位置づけています。自動車専用道路の“圏央道”の整備計画、検討状況を説明頂きたい。外環は23区内に建設する訳で前提は23区外で建設するが一番の原因の部分の説明なくして本件を進めるのはあまりに無理がある。

専門家に意見を聴く会をやって欲しいと思います。はじめに結論ありきで進めている印象が否めません。今回の意見を聴く会ももっと早くから広報すべきだと思います。交通推定などの疑問も解消されません。特にハーフインターの案が浮上してから数字あわせになっている感じがします。PIという試みを台無しにしたような気がします。

住民の意見を反映してもらいたい。

今後も住民とのことを開催してもらいたい。議事録お願いします。

黒幕を出席させて欲しい。

役人の話し方に誠意が感じられない。

始めに計画ありきなので、以前の会での質問にも（水問題）「この次ぎまでに調べておきます」と答えていたが今回も同じ答えでガックリです。

「外環の必要性」についてじっくりした話しが聞けない。（きわめてうさんくさがつきまとう）誰か限られた人の経済的利益のために計画が動かされるのでは？「聴く会」の開き方について欄が欲しい。ないのでここに書きます。都の姿勢はひどい。東京都課長の答弁は形式論理だけでしょう。出席させるなどとは言いませんが意味がなかったのでは？

反対。意見を聴く会への回答はいつも不満足。質問にきちっと答えてもらっていない。納得できない答えばかりで許し難い。

住民の声を聴く会がもたれても、すでに結論が出されているような会です。計画を白紙に戻して欲しいと思います。

工事中の問題もよく検討されたい。

計画ありきで賛成できない。車を減らすことが先決。発想が逆である。

23区内外を通過させない方法、多摩西部方面を通す方が効果があると思う。国の予算を適正に使うためにも現計画を洗い直しの必要あり。

調査方法に問題あり。

とにかく費用対効果につくる。

谷原の関越道を首都高速まで延長することを早期検討し開通させてもらいたい。なぜ谷原で一般道をおろされた車は細かい道路まで入り込んでいるのが実情だろう。元々の計画の大深度の計画図も作って下さい。青梅ハーフ IC 設置の場合、本線からの連絡路（ランプ）区間の立ち上がりが以前は上石神井駅付近だったのが新青梅街道付近に伸びている。本線を少し持ち上げるので上石神井駅付近からの立ち上げで済むと過去のオープンハウスで説明を受けたがなぜ変更されたのか？大深度区間を長くとりたいたからだろうが、ランプが長くなり立ち退き・賠償が増加する。トータルコストを考えればそのような変更をするのが賢明なのだろうが、上石神井のまちづくりなどの不透明な経緯を考えるとある種の「謀りごと」をひしひしと感じる。一部住民（区民の何%）のエゴに左右されることなく実現させて欲しい。

外環は地域住民に絶対に迷惑のかからないよう絶対にして下さい。

このような説明会の進め方について。論点をぼかすような感情的な意見、また身勝手な意見をうまくコントロールしないと時間内に必要な説明も議論も尽くされません。

練馬と杉並を区別するな。議事録問題でねつ造するのがオチだろ。どうせやるんだろ青梅 IC。答えも出していないのに上等だよ。荒らしてやるよ。

初めて出席したため十分な理解が得られませんでした。

多くの方は平日働いており、意見があってもなかなか言う機会がない。特に練馬区で開かれているオープンハウスや意見を聴く会はほとんど平日に開かれ、土日のことが少ない。皆が参加できるように土日の開催を希望する。

杉並側に作らず、練馬側だけ造る等という場当たりの考えはおかしい。上石神井の一部の人の意見が練馬区全体の意見のようにされているが、住民投票風に調べたら結論が出ると思います。

あくまで私見であるが、世界が24時間経済活動するために地球の裏側のニューヨークと対をなして世界の中心として関東平野が役割を果たすはずである。そのために大宮副都心と横浜川崎が有機的につながり、アクセスが良くなれば都心を通る車輦が激減する。それに伴い経済の活性化及び交通機能が改善するし、人命の安全にも良い。副次的に杉並・練馬はもっと生活環境が快適になるはずである。我々は地下水・大気汚染など些細な問題に拘泥しないで後の世代の創出の社会財を見据えて速やかに着手完成してもらいたい。

「意見を聴く会」では質問にちゃんと答えて頂きたい。毎回毎回ぬらりくらりと逃げてばかりいる。司会者が暗い。質問にちゃんと答えて時間通りに終わるようにして欲しい。

資料が多すぎて一日では把握しきれません。でも反対にしろ、賛成にしろ、説明会に一度は来た方がいいなと思いました。多くの方はイメージだけで語ることが多いんだなと思いました。もう少しいろいろ後で考えてみて自分の意見をまとめてみます。（基本的に反対ですが）それにしても外環事務所課長さんお疲れさまでした。でも費用対効果って大切だと思いますよ。

外環計画その2は全く理不尽（東京都の暴走）。大深度化で外環問題を早期に解決し、従来からの地上部の建築制限等の住民の迷惑を早期に解消していきたいと明言していた建設省に対して東京都側が計画路線の地上部計画を存続させることを考えていることになる。建設省は東京都の暴案を差し止めなければおかしい。断固差し止めるべき。本線だけを大深度で作って国は退場し、地上部は東京都に投げて先送りするのは全く無責任（PI協議会も先送り）。「これまでの検討の総括」のP.26<早期の問題解決の必要性>はまやかしの嘘なのか。

一昨年亡くなった母の代から反対を唱え続けております。静かな自然のある街、コミュニティ豊かな町会で永住するつもりで到着していたところで、ここへ来て凍結されたと安心しておりましたのに、急に騒がしくなりました。今から新しい土地で新しく生活基盤を築くのは不可能です。私くらいの年代の方は多く、意見も言えない方々も多いのです。何か割り切れない気持ちで一杯です。

環境破壊による地球温暖化が進んでいる。これ以上地球を傷つけない。

地下水による影響については、影響が出た場合どのような影響がどこに出るのかパンフレットで住民に説明する必要がある。地上部の道路について同時に説明（区報等で）していないのは、おかしい。きちっとした説明をすべきである。意見がどう反映されているか結果を知らせる義務があると思う。結果を（反映した）きちっと出すべきである。

質問に対して真っ正面から答えない役人の人達に不信感がつのりました。

道路をこれ以上建設するのは時代錯誤である。官僚と土建業界のみが利益を受ける事業である。道路を作れば交通量は増え、公害は手のつけられない状況になる。人口減少に伴い、日本の構造は変化するのに化け物を作っては行けない。

生活道路の予測について論じられていない。”はじめに道路ありき”ではダメです。予測が不確定な計画は中止すべきです。

外環に対しては絶対反対する。

財政的にそれだけのお金があるのなら福祉に使用して欲しい。

意見交換を単なるガス抜きにしないでもらいたい。正式決定（工事の）後も計画変更等の余地（住民の意見を聞いて）を残して欲しい。十数年後に完成したとして環境問題等が生じた場合は迅速・真摯に対応することを保証してもらいたい。石原都知事は「反対意見をやる奴はいる。意見を聞く必要はない」との主旨を発言しました。国・都の基本姿勢はどうか。

杉並独自の問題というよりは16kmの道路なので例えば杉並・練馬との同時合同開催等望みます。

計画が実行され、完成するまで30年近くはかかるでしょう。30年後社会情勢は今から予想はつきません。

外環そのものに反対です。外環の2は外環（地下）の全行程の地上に作るのですか。不整合な数値などが住民の不安を大きくしている。

大反対。道路が増えれば車の交通量が必ず増えます。（資料のように人口減少で交通量が減るとは限りません。私も今1台の車で我慢していますが、便利になれば2~3台家族別々に所有利用します。）道路と交通量は絶対に改善されません。一時的な解消に過ぎません。過去の実例が語っています。

何度も言いますが、このような時代に逆行する計画のこのことについて時間とお金とエネルギーを使うなら、今ある道路や施設でどのようなことが可能なのかということ議論した方がずっと効果的ではないでしょうか。それを十分にやりつくしてからもう一度考えてみていいのではないかと思います。40年間凍結されてきた計画がいきなり復活したこと、その後の性急な進め方を見ると道路の必要性以外の要因（例えば建設業者の圧力など）があるのではと勘ぐりたくなります。未来に不要なものを作らないよう本当によく考えていただかないと思います。

東京を通過する車のためにというが、政治・経済の中心になっている東京を単純に通過する車は極めて少ない。多額な借金をかかえる国家財政で、今このような計画を遂行することはさらに赤字を増やすことになる。国家財政が黒字になってから考えるべきだ。

本日の「意見を聴く会」の中で、データがあまりに信頼性に乏しいものと強く感じました。杉並区民とし地域エゴにならないように心掛けたい。十分に地域の方々の不要にならないよう対処して欲しい。

地球環境問題が最優先の課題、地域環境・経済効果等とのバランスをどう取るかの問題。「環境」には「金」がかかるのは常識。方法、経済面など透明性のある資料を公開して下さい。地域とどう融和させるか、地域エゴは排除すべき。

計画決定以来、私権を制限され、不便な思いをしてきたが、大深度で進められた場合なんの補償もないのか。今日の反対者の意見（為にする反対）を聞いていると、むしろ反対者はこれしかいないのかと思う。絶対に計画を実施しなくてはならないと思う。

充分検討を重ねて、慎重に進め、外環の計画取りやめも選択肢として欲しい。経済効果対費用効果の算定の見直し（「これまでの検討の総括」の18ページ）。会議でも出た質問にあった工事中の費用を含めると「外環の2」の廃止以外の選択の場合の合計（外環地下との）について明示されたい。（理由は多額の費用がかかり「外環の2」の廃止に導くため）。大気環境の改善についても工事中の悪化要因を加味することが必要と思われる。一番心配な点。国家財政が借金で支えられている現況から採算性のない大きな負担となる高速道路等の建設は止めて頂きたい。次世代への借金の繰り延べは若い世代からは歓迎されません。大深度地下トンネルはお金がかかりすぎる。地上部街道は排ガスが多く排出されて近くのものにとっては喘息等になることが多く、よくない。

計画の進め方=PI協議会で推進の結論が出なければ別の（メンバーは同じでも）会を作り、推進論を何らかの形で出そうとしているように見受けられる。不要な公共工事の判断を行政がし得るのか疑問。反対の声を受け止めるべし。

ライブドアショックで世の中にはお金で買えないものがあるということは最近とみに言われていることです。経済的効果ももしかするとあると考えてもお金以外のことをたくさん失うこともあるのです。善福寺池は今年白鳥が来ました。かるがもの赤ちゃんも歩いたり、タヌキもいるという話もあります。私は毎日2回善福寺池に行きます。環境は必死で守っていかなければ今のこの豊かさでは普通に生活していても失われていく一方です。これ以上自然をわざわざ壊す必要がありますか。

もう少し早く地下水・大気の影響を調べるべきではないでしょうか。時間のかかりすぎ。住んでいる人の気持ちになって下さい。

40年前と現在はまったく状況がかわっている中でそのまま計画を進めるのはおかしい。中止するべき。急速な高齢化・少子化に始まり、温暖化に向かう中で道路を作って車の利便性をはかるのは時代の流れに逆行している。都も区もそんなものに税金を使う余裕はないはず。ゼネコンに仕事を回すだけが見え見え。計画そのものを中止すべき。それだけです。

将来的に住民（都民、区民）にとってマイナスになるようなものは作らないで欲しい。というより、作るべきではないし、作れないはず。外環に莫大な税金を使うなら他にもっとやるべきことがあるだろうに。

計画そのものについてダメといたらダメです。理由って必要なんでしょうか。数字による利便性を強調されていますが、仮に数字上のメリットがあったとしてももう便利さ第一主義の時代ではありません。地域住民の1人として、今を生きる1人として計画そのものを見直していただき、貴重な税金はもっと他のことで使っていただきたいと思います。例えばこのアンケートのために用意された新品のボールペン。もったいないです。こんなことのために。

早期に完成目指して下さい。

地上部分の整備についての説明が不十分（どうなっているかが不明）。排気塔の位置など主要な施設についての説明が不十分。早い結論を出して欲しい。

外環その2はやめるべきである。排気口の排ガス処理を十分に行うこと。ガス処理の目標を明示して欲しい。計画の中止を求めます。

基本は自動車業界のための工事ゼネコンのための、そしてリポートをもらう政治屋のための計画です。それから工事費、リポート、すべて孫達の借金になるだけのことです。地域イメージが下がり、風景が劣悪化し、

地価が下がる。

今年、白鳥が善福寺池に来ました。このようなところに来る自然界の破壊。ここで、善福寺を枯らしたら子孫に悪いことだけを残すことになる。せめて今ある良い自然を守る方向に進んで欲しい。世界中でブラックホールを考える時代。本当の勇気が欲しいですね。

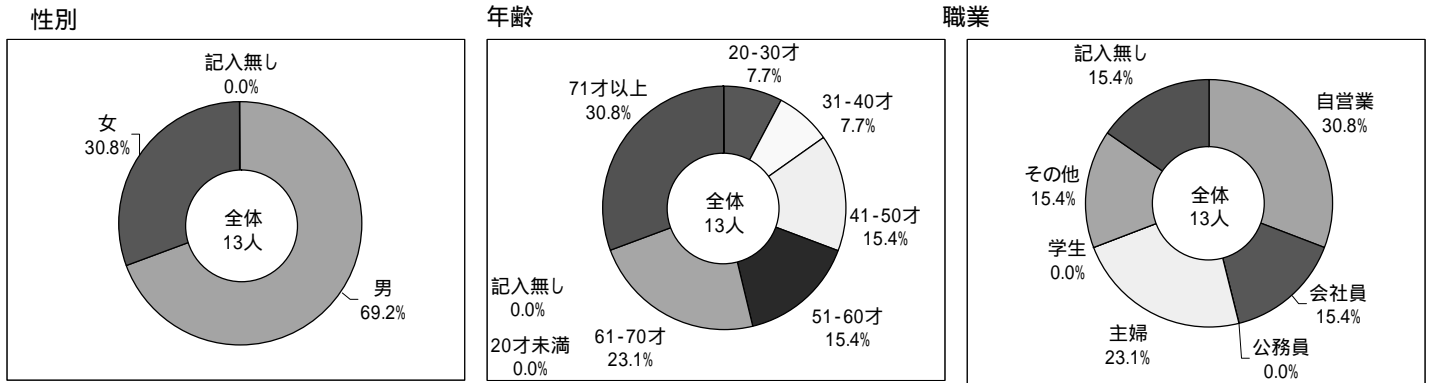
環境に影響が出るのであれば外環そのものの計画は中止して欲しい。もっと自然を大切にしたい。利便性ばかりが全てではない。とにかく後世のことをしっかりと我が身になって考えてください。

# 外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：三鷹市 牟礼コミュニティセンター  
 日時：2月10日（金）19:00～20:30  
 来場者：20人  
 回答者：13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

必要な道路を作るときに、環境等に対する影響を減らす目的であれば有効方法と思う。  
 多くの人利用されると思われ便利になると思う。  
 地上部の計画よりは良い。  
 地上の都市計画がまるでないまま、大型道路は住民の理解を得ることが難しい。だから地下にしたということ。とにかく作ることが前提、理由はあとから作るためにつけたとか考えられない。地下式への不安はどんなデータ、実績を示されてもぬぐえない。

### インターチェンジの設置の有無について

車を持っているので早く出来たら良い。  
 設置に伴う環境汚染、住民移転等に対し最大限配慮して欲しい。  
 もっと多くても良いのでは？  
 東八インターいらない。  
 外環道ができるのであれば東八道路のICはあった方が良い。

### 地域の課題について

排気処理。ジャンクションのトンネル内の標示板を大きくして。  
 それ以前に三鷹市の道路を整備すべき。  
 東八道路に向けての道路、及び東八道路のICから各主要道路への道路の整備が前提、そうでなければ生活道路に車が入り大泉周辺と同じようになってしまう。  
 莫大な費用がかかるその負担は誰に！身近な一般道の整備も併せて整備するべきだし、立派な道と未整備な道の連続性では渋滞解消は部分的なこと中途半端。土建業者のための未来になって欲しくない。

### その他の自由意見

中央ジャンクションにかかる町丁目（予定）を具体的に教えて欲しい。  
 環境に十分配慮を望む。  
 排気塔の高さが15mは、ビルで5階、では大気にならないのではないか。  
 人見街道、連雀通りの歩道を早急に整備して欲しい。

# 外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：三鷹市 新川・中原コミュニティセンター

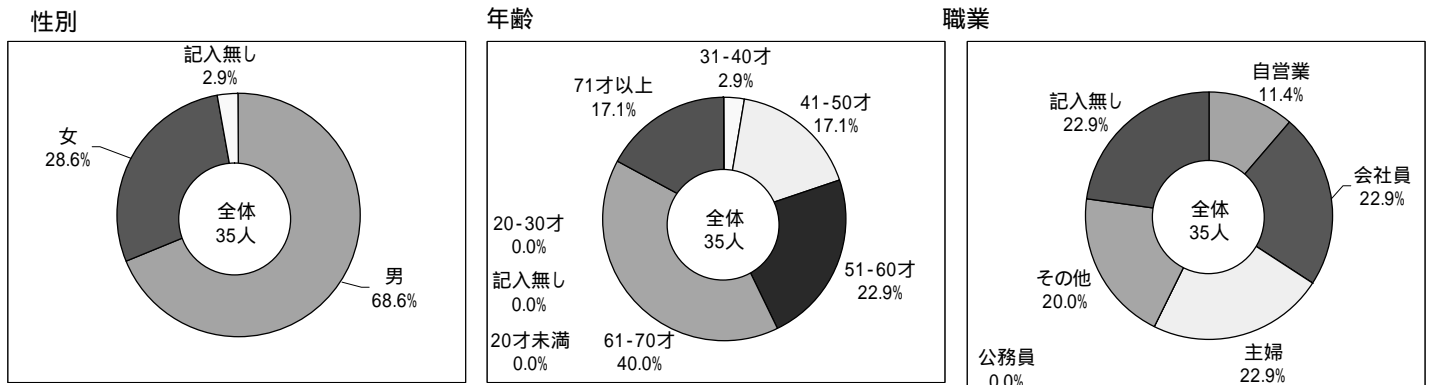
日時：2月12日（日）10:00～11:30

来場者：49人

回答者：35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

住民は総論が必要でなく、どこを道路が通って地域別に内容を明示してもらいたい。我々はその様に考えていいか不安だ（地下を通して影響ないなど）。移動するのか。

圏央道・都心環状線を考えると、外環道が果たして必要か疑わしい。財政上、後世へのつけ、車社会の抑制等より、外環道（関越・東名間）は不要である。特にインターチェンジは止めて欲しい。（東八道路との）周辺道路不備。通過交通を対象としてIC無しならば止むを得ない。

今、必要なのはわかります。しかし、少子化時代に入りこれから、どのような時代になるか分からないような時に、果たして将来にわたり作っていいものか疑問に思います。基本的に反対。

賛成。

今までの調査では問題ないということのようだが、本当に問題ないか大変不安。

地域住民への影響を考えると、高架式に比べて計画的に良いと考えます。

大深度地下賛成。極力街路分断しない方式でお願いしたい。仙川の両側の遊歩道を残す形（徒歩、自転車利用可能）で都市計画をお願いしたい。当然、仙川の川面が見えるようにした上で。

私には必要がない。

環境保全計画。

良いと思う。

不安がある。

大災害発生時の対応を十分に計画願います。

外かくはいらぬ。反対です。

外環は必要ないと思う。

良いと思う。

### インターチェンジの設置の有無について

東八道路とのインターチェンジは止めて欲しい。インターへのアクセス道路が無い現状はインター近辺への生活道路に車が進入し、交通事故多発のおそれ大。利便性はもう沢山である。

たくさんの住宅や建物を移動させ、大金を使う必要がありますか。

東八に設置賛成。

外環自体反対だから、インターも当然反対。

中央道のみで、国道20号へは設置はしない。計画については賢明な選択だと思います。同地域での2ヶ所のインターチェンジは多すぎます。但し、インターチェンジを作る事による、他の道路への影響が心配です。



東八のインターチェンジにより利便性が向上しているのでやむを得ない。但し、換気所(2)はもう少し東八道路寄りに作るべきである。受益者負担の原則(大気汚染のデメリット)。  
これも必要なし。  
インターの必要性。  
妥当。  
設置箇所はなるべく少なくしたい。  
国道20号のインターは必要ない。作らないで欲しい。

#### 地域の課題について

対象家屋に対して、早急に具体的説明をして欲しい。  
IC無しであれば、特に懸念は無い。ICが設けられると流入・流出のためIC周辺道路に交通集中し、渋滞交通事故多発、住環境が極めて悪くなる。ICは止める。  
北野が分断されることはがまん出来ません。  
周辺道路の交通量の変化による渋滞・排気ガスの悪化が気になり。地下水脈の分断による環境の変化は、アクセス道路等、整備しても交通量の増大による環境悪化、事故増加が大変懸念される。  
2- 同様、インターチェンジによる一般道の交通量の変化、特に子供の通学路に対しての交通量が心配です。  
仙川の生態系への影響(やっときれいになってきたので)。  
大気汚染と地域分断のデメリットを極力避けること。  
排気ガスなどの公害で病気になったら誰が治療費を出してくれるんですか。  
環境についてしっかり対応してもらいたい。  
変化はつきものですが、浦島太郎のような気分になります。  
特に、渋滞が減少するとは思われない。  
東八のインターにアクセス車が増えるので、非常に心配。  
換気所の周辺の住民に与える影響が大である。よって負の感じを与えない広い「いこい」の場を地域住民に欲しい。  
「環境への影響と保全対策」P.6で、(現状)NOx0.043、(予測)Nox 0.040~0.048、(現状)SPM0.067、(予測)SPM0.055~0.057。将来、NOxは上昇するのにSPMは何故減少するか、車両数が多くなれば、どちらも上昇するのではないか、どちらも環境基準値以下であるのはありがたいが。

#### その他の自由意見

説明資料として、図面だけでなくグラフィック技法などをまじえて映像で示すとわかりやすいと思います。外環実現に向け、多大のエネルギーを払って居られることには敬意を表します。発想を全く変え外環へのエネルギー・財源を都市内郊外電車を地下へ移設する方へ振り向けては如何。防災・地域分断・交通をスムーズにする、地域の活性化等、多くの利点があり、検討を願いたい。移転を強制される住民・農地の喪失、失われるものが多い。利便性の代償にしては許し難い。都市計画道路はどうなっているのか、都・市・区からの説明すべきである。  
基本的に反対します。  
当家は完全に計画内にあり、移転が必要と考えている。しかし、工事の着手時期などがはっきりせず、移転についていつ頃よりと考えればよいか大変困惑している状態です。  
早く使用が出来る計画。  
外環は基本的に反対。道路があれば便利にちがいないが、住民に多大な犠牲を強いる外環は建設すべきではない。予算も計画内におさめるということだが「低めに計画して、実際には予算大幅オーバー」が、大規模公共工事には、いつものことであり信用できない。  
今回の集いもたまたま、外環ジャーナルを見ていて気がついたのですが、もっと多くの住民がいろいろな意見を持っていると思いますので幅の広い意見を聞くようにして欲しい。  
NO2やSPMの継続的測定。(現在時点、少なくとも完成前)少なくとも定点観測。  
用地買収の時期等。  
計画途中の案を提示されたり、住民の意見を聞くチャンスをまめに設定したりなさっていることには感謝しております。  
現状で車の数を少なくする方向で考えるべきだ。  
必要ない。環境問題。せっかく環境の良い地へ越してきたのに。未来の子供達のためにもよくよく考えて下さい。  
外環は絶対反対。  
外環と併せて、すでにある都市計画道路(周辺)の整備も進めてほしい。  
車を「速く流す」ことが必要なので、15年といわず早く完成できるよう、進めて頂きたい。  
家が古くて耐震が心配されている現在、早く決定して欲しい。年齢的にも金銭面でのこと、子供との同居を考えているので、作るなら早くして下さい。

地図説明等がわかりづらかった。買収用地、補償する用地、補償しない用地の資料を作成してほしい。また今後計画予定地が変更するのか、1、2年で決まる間、変更があるのか、周辺住民の高年齢化に伴いもっと明確化してほしい。何年もの間道路がくることを想定して生活するのは不自由な生活だ。

# 外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：三鷹市 井の頭コミュニティセンター

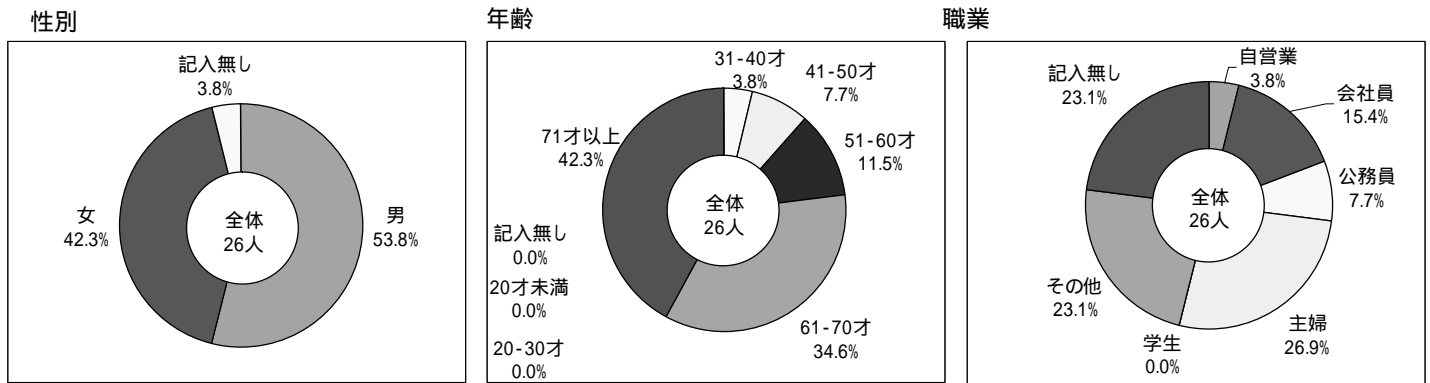
日時：2月12日（日）15:00～16:30

来場者：38人

回答者：26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

大深度地下部においても地上部の振動が心配である。

トンネル方式は中央環状の運用状況で説明すると言えば済む話のはず。外環の運用が始まるのは早くて15年先。それまでに中央環状の運用データは十分蓄積されている。

説明が不十分で納得できない。外環はいらない。大深度の地上部にも道路が出来る可能性があることにびっくり。

以下の設問に共通して意見を書きます。国・地方合わせて七百数十兆円の借金、元利を合わせれば一千兆円を超える財政難の状況で、莫大な税金を投入して大幹線道路をつくるのはいかなものかと思う。地方の過疎化、市町村合併で、これまで山（森）を守ってきた人々、棚田を営んできた人々が、都市部へ移動している（福祉流民）。今、山は鹿害、その上に干ばつのされない杉、檜で荒れている。表土が流れ、樹木が枯れていっている。保水力が失われている。山が病み、人々が山を捨て、棚田を捨てていく。このままでは、大雨などにより山崩れ（土石流）は必至の情勢です。大災害を想像します。だから、税金はそちらに投入すべきで、大幹線道路に投入すべきではない。人々の道への思いは、今日の説明会でもあったように、生活道路を何とかしてほしいということである。私の生活するところでは、人見街道（歩道、ガードレールもなく児童は私有地を通して通学）、吉祥寺通り、連雀通り、いずれも都道であるが、傘を差して通行できない、車椅子の方も通行できないという実態がある。そちらを何とかしてほしい。というのは、エゴな要求だろうか。

要検討

白紙に戻して下さい。

国民経済に対する負担が大きすぎないか。全必要経費を、細部は無理でも、公表してほしい。

大地震の場合の安全性。検討・説明不足。排気（ガス、粉塵 etc.）対策。少数の排気タワーで十分か疑問。

外環（その2）の計画、外環道の地下化と一緒に撤回されたはず。そうでないとすれば、白紙撤回すべし。

車優先の道路は必要なし。

地下に潜ることは環境的にはよいと思うが、インターチェンジは地上となるので環境の悪化が懸念される。

関係者はひたすら外環をつくりたいばかりにきれいな事を並べているように思えてなりません。

とにかく外環道路は要らない。

外環計画反対。

外環計画自体に反対します。

環七や環八の混雑を踏まえると、整備の必要性は高いと思われる。また、大深度地下により環境影響を少なくしていることは評価できる。一方、人口減少、少子化を考慮すると、現状から建設、完成に至るまでの期間が相当長期化することから、本当に整備の必要性があるかどうか疑問。

## インターチェンジの設置の有無について

原案に賛成  
よくわからない。

## 地域の課題について

時間をかけて順々に説明すれば済む話。心配ない。  
生活道路に車が増える。  
「外環ノ2」について身近な問題であり、突っ込んだ議論が必要と考える。  
環境問題。  
地域の道路は全然良くない。  
都市計画のプロセス云々は、所詮、役人の議論ではないか（道路計画が相当の期間にわたり放置されているのは有名）。「外環ノ2」については、外環が整備されるのであれば不要。二重投資は無駄。道路財源はもっと別の方策に充当すべき。  
自然破壊の恐ろしさを感じています。その時に地下に大トンネルを作って水路を断たれる場合、その水の行方と、地下の水に変わるものはどうして出来るのかと、とても心配です。最近では自然が目に見えてなくなるので水の問題が一番心配です。

## その他の自由意見

大深度地下部を含め、地上部の緑化を進めてほしい（特に補償として買い上げた部分）。外環ノ2は必要な部分もあると思う。災害対策や交通安全の面からも推進することを検討してほしい。（案としては真ん中の案が良い）  
テーマによっては言葉だけの説明には限界がある。グラウンドデザインの話はプロジェクターを使って、環状メガロポリスの図を見せれば済む話ではないか。井の頭コミセンの会場であれば、3×2m程度のスクリーンが使える。説明手段の工夫がかなり重要な段階になったのではないか。井の頭は意見交換会の雰囲気としてはこのくらいが丁度良いと思う。「外環ノ2」でまたもめた。これもプロジェクター+図解で説明すべき。  
大深度50mといっても30mになるかも判らない。色々なことについて安心できない。  
そこに生活する人間のことを考えれば、利便性のみの計画には反対です。ヨーロッパ云々を言う都市整備公団の方、彼の地では人間中心の道路づくり、環境の整備が行われています。緑や環境を大切にする都市計画が優先しているのです。道路の占有率のみで計画を進めようとする短絡的な考えはやめて下さい。民間の（地域・武蔵野）市民がフランスの高速道を視察しています。ご意見をお聞き下さい。

# 外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：三鷹市 教育センター

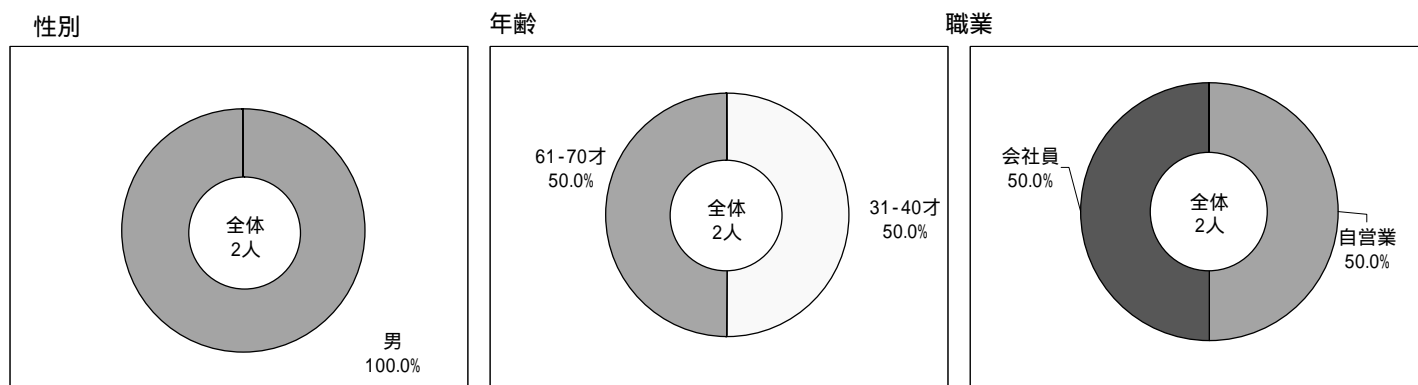
日時：2月13日(月) 19:00～20:30

来場者：7人

回答者：2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

都市部では仕方ないのかもしれないが、自分の家の下を通ると考える。

## インターチェンジの設置の有無について

大変良い。  
利便性があがることはよいが、環境に配慮が必要。

## 地域の課題について

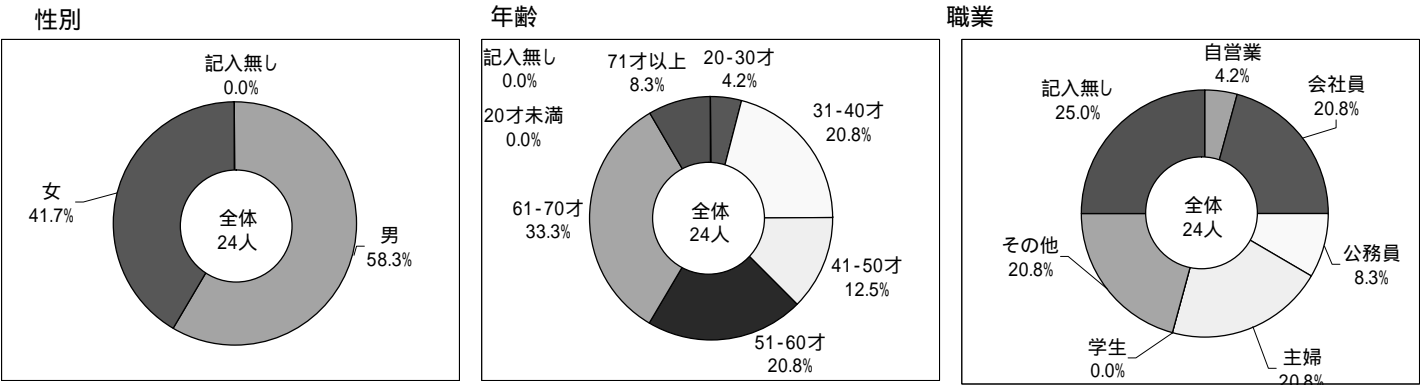
都市計画道路がどうなるか。  
狭い道への交通量の増加。

# 外環オープンハウスアンケート結果

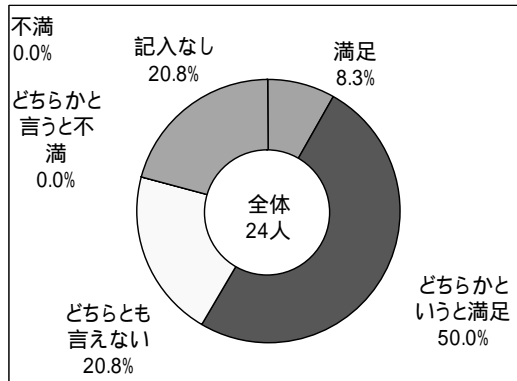
会場名：調布市 緑ヶ丘地域福祉センター  
 日時：1月29日（日）13:00～17:00  
 来場者：45人  
 回答者：24人

## アンケートの結果概要について

### 回答者属性



### 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

インターチェンジへのアクセス道路の整備方針、計画（どの程度利便性が高いのか、そうでないかの判断に必要）  
 構想はわかったがもう少し精度の高い（用地の区域など）情報が欲しい。  
 外環を整備したあとの環境影響。  
 環境への影響の予測の評価結果（手法と結果）、外環完成後の交通状況の変化予測。  
 全ての情報の開示。  
 外環自動車道の完了を願っています。かつての東京都は環八にしても圏央道、外環などの道路行政はないにも等しい実態でしたが石原知事が就任してやっと重い腰をあげたように見え、都民の一人としてうれしく思っています。石原知事が現存中に是非計画どうり進めて欲しいと願い、期待しています。  
 もっと一般の人に知れ渡るようにしていただきたい。  
 工事について。  
 時期。  
 進展状況について詳しく知らせて欲しい。  
 できるだけ情報提供をお願いします。  
 住民の意見等で計画も変わることがあると思います。正直な気持ちで住民説明会を毎々開催してもらいたいと思います。しかし、現時点では絶対反対です。  
 外環は基本的には道路を作るべきだと思います。住民にわかりやすく説明が必要。また国交省とも早く決定すべきです。いつまでも考え方が決められないので早くはっきりして下さい。

是非にかかわらずもっと具体的なものを示して欲しいと思います。例えば立体模型など。

### 大深度地下を活用した外環計画について

交通対策は先を見て先手を打って進めるべき。後手を取ってしまった悪例が外環。今の交通渋滞の状況からは早期実現が必要。しかし早期に実現しないと人口減少が進行し、完成した頃には必要がなくなってしまうということになりかねない。大深度についてはやむを得ないと思うが、コストの点を十分考慮すべきと思う。制度を作ったり実例を作りたいという視点から無理してやることのないように。

環境を壊すことなく道路が整備でき良い方法だと思います。

地上の騒音などの影響を考えると良いと思うが、災害時の対応や強度などのことを十分検討する必要があると思います。

地下水や地上に住む人々にとって良いと思う。さらに、他に影響がないかを十分に検討しておいて欲しい。大深度地下道には反対しないが、水源をよく調べて下さい。

仕方ないのかな。

大深度地下もそれだけ建物を除去するのに少なくて済むとは思いますが地表等の天災があった場合等大惨事になりかねないと思います。

この方法でいいと思います。計画を早く具体化すること。都心に入る車輛を少なくなるので。

私達は中央道沿いに住んでおりますので安易に進めていただいては迷惑です。

### 地域の課題について

この地域は、道路が悪すぎる。行政の怠慢による。先を見て時機を失せぬ整備に心掛けるべき。

用地買収の問題（転居先の地域） IC 周辺の住居の環境。

整備されることによる交通量の変化。（ジャンクションの）排気による大気の影響。

IC 完成により生活道路に自動車が入り込んでくるのが予測されるため、予め道路を整備していただきたい。

老人などは新たに転移するとボケの原因になりやすいのでなるべく近場に転移先を確保して欲しい。

大気汚染を心配しております。

環境汚染、騒音。今の良い環境が保てなくなる可能性大。

環境がどのように変化するのか。

地域としてはみなさま 35 年以上住んでいらっしゃいます。心情的に引っ越しをして他の所に行くということはオーバーに言えば死期も早まらなければ良いと考えております。

今住んでいる家の環境が汚される。生活道路が混むから。

工事中にかける住民への迷惑は。。

### その他自由意見

やるのか、やらないのか早く決めるべき。工事相当の期間を要するので人口や経済動向も十分踏まえて決断をすることが必要。

利便性が高いことは理解。ただし、開通までに要する年数による。

必要最低限の整備でいいと思います。便利にするにはきりがありません。自動車の利用はますます増えると思われますし、どこまでのばす必要があるのか住民の声をきちんと聞いて計画を進めてもらえればと思います。

最終的にどこまで作るのか。一周できるようにするのか。首都高の渋滞を考えると早く出来ることを願います。

外環道が出来た時に抜け道にならないようにお願いします。

この外環道については S41 年の時とは随分条件が変わってきております。諸々のことをお考えになってもう一度再考願います。

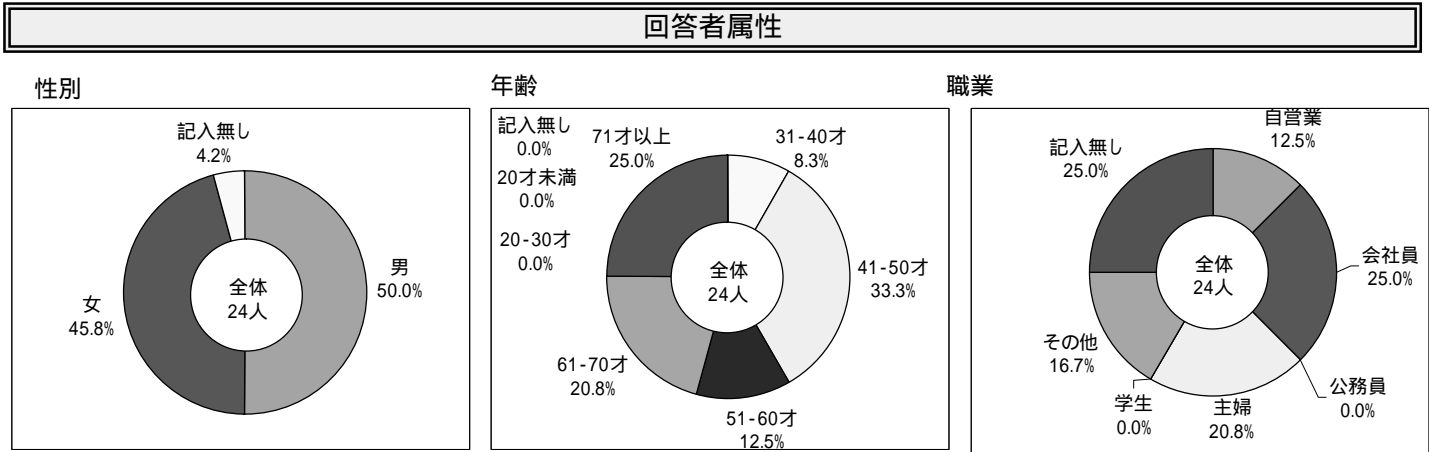
外環道路は必要です。出来るだけ早く決定すべきだと思います。

今日のお話の内容はもう出来ることを前提とした説明のように感じました。私も外環のできるのには絶対反対しています。これから数十年の間に年を重ねてまいります。老いてから転地するのは、とても心配です。そんなことをお考えになったことはございますか？ 反対です。環境施設帯が出来上がった後に引っ越して来る人は良いと思います。そのために引っ越しを余儀なくされた者のことをお考えになったことはありますか？

# 外環意見を聴く会アンケート結果

会場名：調布市 緑ヶ丘地域福祉センター  
 日時：1月29日（日）15:30～17:00  
 来場者：34人  
 回答者：24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

地下にして下さることは結構ですが、近くに地表部分があると排気や裏通路として交通量が増えることが困ります。  
 早く出来て欲しい。高速道路へ行くのが便利になるので、遠出するのが楽になる。  
 賛成。早期に着工していただきたい。  
 仕方ないのかな。  
 車の動きがスムーズになるのなら賛成です。現在の計画でどうなるか想像出来ませんが、町も美しくなるように思っています。いつまでまとめて、いつ実行するのか早く決めて欲しい。  
 特に反対はありませんが、今現在以上の悪影響が起こりうる場合は、反対する場合もあります。  
 工事の影響がわからない。現在の国として諸問題が多い現状から外環問題は将来の見通しがついたところで工事開始することが望ましい。即ちこの問題を先送りすることが安易と考える。  
 住環境に配慮すると、賢明な方法と思う。  
 地下 40m 以上も掘って道路を作る予定ですが  
 地上を走るよりはいいと思うが、それでも環境の事や地盤の変化が心配。  
 持病の喘息の為、計画が決定したら移転を希望します。三日月地帯の再建制度を検討して下さい。  
 換気所の数が少ない。もっと多くしてもらいたい。緑ヶ丘だけ集中してはいけない。

## インターチェンジの設置の有無について

近くにあることが絶対嫌です。  
 インターチェンジが設置できて便利になると思う。  
 計画どおりで良いと思う。  
 特に反対はありません。  
 目白通り、青梅、東八道路だけで良い。多くなると交通が混雑するので。各高速道路につながれば良い。  
 わからない。  
 東八インターから関越方面に行く場合、もしくは東名から東八インターで出る場合、中央道までUターンしているが、もっと流れをすっきりできないか。

## 地域の課題について

脇道としての交通量の増加と排気ガスによる環境の汚染。もし自分の近くにこのようなものができたら役人の方達も反対なのではないでしょうか。  
 生活道路が混雑してしまう（抜け道として）。早期着工して欲しい。



環境が悪化するのではないか心配。

環境汚染、騒音。今の良い環境が保てなくなる可能性が大。

今現在以上の悪影響のないようにして欲しい。

交通の流れが良くなるので

緑地帯の 20m は必ず必要か。

騒音、振動・・・地上部にシェルターをかけるのは良い案ですので検討してもらいたい。排気ガス・・・換気所で処理するとのことですが、現在（工事前）と完成後とは（三日月地帯）空気環境は悪くなるのでしょうか。

#### その他の自由意見

交通が便利になるのは良いことですが、必ずその影に犠牲になる方がいることが残念です。

中央道、東名につながり便利になるので早くできて欲しい。

情報提供願います。

できるだけ詳しく進展状況を知らせて欲しい。

計画の実行などは最大に早めに連絡などして欲しい。

41 年計画の対象になっているが「生活再建救済制度」の適用について住民に負担をかけずに速やかに制度の適用がされるよう要望する。手続き的に住民からの申請とはいえ、基本的に国の要求し、応えるものであるから、国が責任的対応することを望む。速やかに対応していただかないと移転に伴う生活設計が立てられないとか影響が大きいことを配慮して欲しい。

模型等でわかりやすく住民に説明をして頂きたい。

環状 7 号線、8 号線は今の状態はパンク状態です。速やかに作ることだと思います。

地下の部分の上（地上）に住んでいる人の立ち退きの問題がよくわからない。

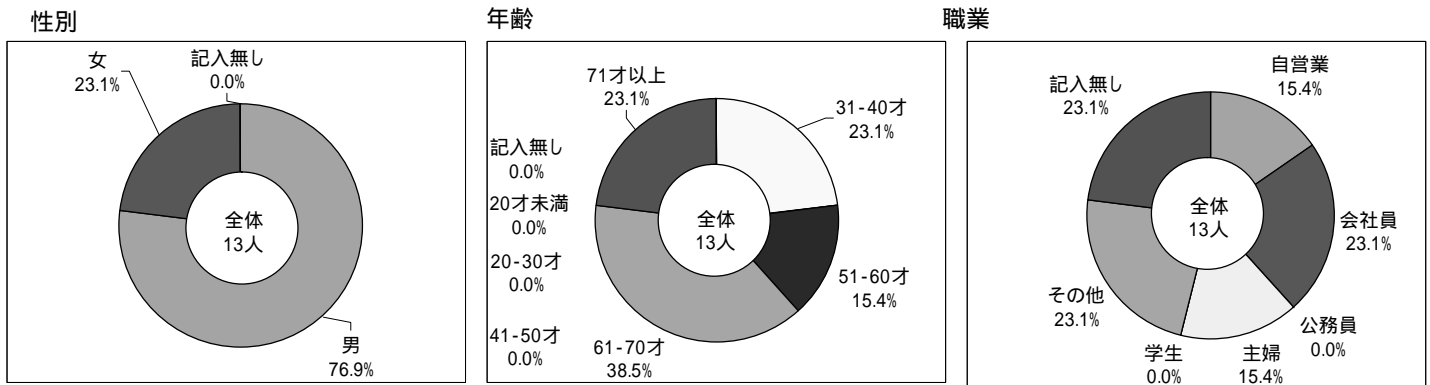
昭和 41 年の都市計画で線引きされた線内で計画を検討してもらいたい。（原則として）

# 外環オープンハウスアンケート結果

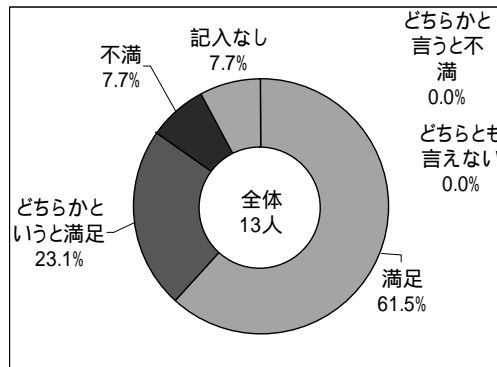
会場名：東部公民館  
 日時：2月4日（土）13:00～17:00  
 来場者：25人  
 回答者：13人

## 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

ホームページなどで、進捗状況を詳しく知らせてほしいと思います。  
 計画変更があった場合の周知  
 品川通り延長の計画についてと併せて、どこを通るのか随時知りたいと思います。（計画も変わっていくこともあるかと思うので）通学路でもあるので、子供たちの安全面については考慮して欲しい。地上への影響についても心配です。  
 外環ジャーナルにより、適時実施計画の進行状況を一般に告知されたい。  
 現在の所では最良の手段と考えます。  
 早期実現を期待していますが、いつ頃完成できるか随時知らせて欲しい。

### 大深度地下を活用した外環計画について

40年凍結されていたおかげでこのような計画が可能になったと、よかったですと思います。ジャンクション近くの環境には、充分時間をかけて配慮してほしいです。  
 環境への影響が少なく良いと思います。（地下水）水道水への影響が気になる。  
 地上への影響が少なく、良いと思う。

該当地及び周辺地住民に直接影響ないので良いと思います。早期に推進して早期着工願います。  
地上に通るよりは良いですが、地盤の安全性や音・ゆれ等に不安があります。

OK

高速道路の大深度地下化及び附属街路(国道20号とのインターチェンジ)の廃止により、移転等の対象者(犠牲者)が減少する政策はまことに適切と考える。

良い事だと思います。

いいアイデアですが、湧水に影響ないのか心配です。解決をお願いします。

#### 地域の課題について

計画をお聞きしていると、バラ色の未来のようですが、いざ完成後に、こんなはずではなかったということのないようにしてほしい。

工事の際の周辺地域でのトラックの出入りなどで配慮が必要と考えます。

地下40mに計画なら何も懸念する課題なし。

静かな住宅地なので、環境の良さを確保していただきたいです。

今さら地上街路の復活やインターチェンジの復活などが要望として出ないように期待したい。

#### その他自由意見

周辺住民へのわかりやすい説明を続けて頂きたいと思います。

中央道と現外環がつながれば便利になると思うし、渋滞も減ると思います。

思えば、昭和40年の都市計画決定が、当時この予定地域の住宅地整備分譲計画の遂行中に行われ、住宅を建てようとする(又は建てたばかりの)住民の動向にあたえた影響は甚大であった。住民に対する行政の一方的強制手続きが平然と行われた時代の失政とも言えよう。

両親の時代から計画がストップしたままなので、早く進めて欲しいと思います。個人的に統計を取ってみれば本当に反対している人は少ないのではないかと思います。少なくとも直接に影響を受ける住民は早く終わらせたいと思っています。

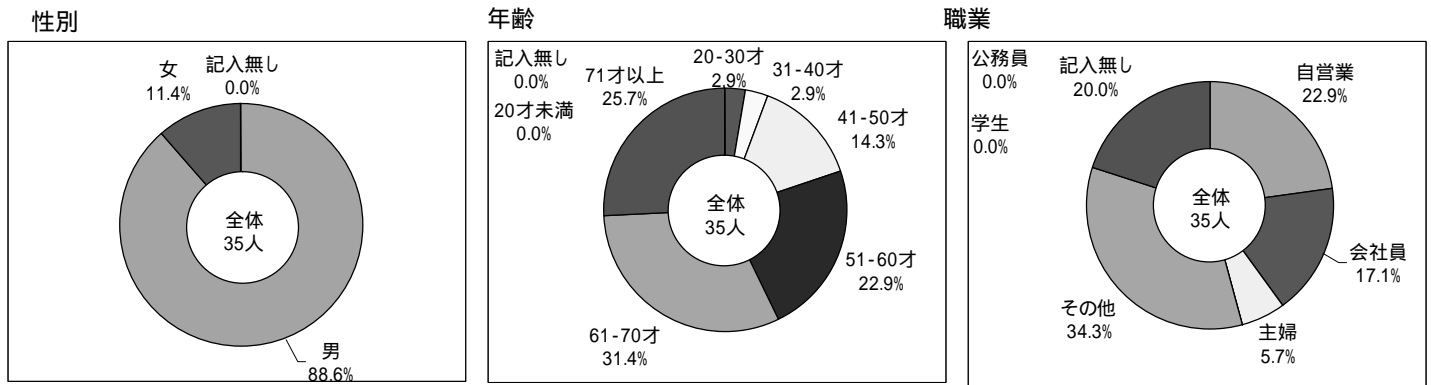
早期実現を期待しております。関係者の方頑張ってください。

# 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：2月2日（木）18:30～20:30  
 来場者：47人  
 回答者：35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

喜多見では高架部分もあり、誤解を与えますから、正確に広報して下さい。また、地下水の問題もあり、地下だから良いとは思えません。

環境のアセスを十分に要調査。特に地上～地下の出入口。環境・大気汚染・地下水の流れが気にかかる。地下水流の問題はあるが基本的にはいい。ただ不安感があるので利用したくない。

全体としては良いと思いますが、一部トンネル出入口や換気所の周辺等の環境への影響が気になる。開口部分がジャンクション・インターチェンジ施設に伴ってできるので、必ずしも賛成できない。排気塔施設も場所によっては賛成できない。

良いこと。  
 私自身初めての参加なので考え示せず。  
 大深度地下化賛成。排気の方法を十二分に検討すること。  
 地下水が分断されないか。また、地震の多いこの国で本当に安全なのか知りたい。  
 世田谷区内では大深度とは名ばかり。大半は浅深度と開削、地上部です。本音で話しましょう。  
 住民の意見を真剣に聞いて正確な対応をして欲しい。代替案の提示を是非求める。  
 これ以上通過車輛を増やすことにつながるあらゆる都市計画に反対します。むしろ既に世田谷区には生活道路の崩壊にシリアスな問題が現存しています。  
 地表は絶対バツ。環境への影響非常に大きい。大深度地下でも影響は計り知れない。人口が減っている現状も考慮すべき。計画をとりやめるべき。もはや必要ない。  
 成城地域への影響は高架方式に比べ、格段に改善されるので社会情勢から考え、外環に賛成したい。ただし、国分寺崖線や成城の自然環境へ悪影響が出ることがアセスの結果明らかになれば再び住民の意見を求めて欲しい。  
 外環計画そのものが古い計画であり、少子化問題等を議論されている時代に本当に必要なのか疑問である。計画を進めるとすると、コストとの問題ある上やむを得ないであろう。  
 賛成。  
 過客地域であり、建設費用は大でも深度活用は時代の要請（公害も小）。  
 地下利用おおいによいと思います。  
 排気ガス対策（排気塔含む）。景観の問題。  
 国分寺崖線を十分に保護してできるだけ早く計画通り進めてもらいたい。現在の環八の渋滞は激しすぎる。  
 良いと思います。  
 良い案だと思う。  
 大深度地下は結構だけど、自分の家は小田急高架線と東名高速の中間にあるのでどこまで影響があるのか知りたい。

## インターチェンジの設置の有無について

世田谷区では無理です。  
今のインターチェンジ計画が良いが、東京インターチェンジの大混乱が想像できる。外環と同時に東京インターチェンジの大改造が必要と思う。インターチェンジらしいインターチェンジが必要。例：青葉。なくて良い。東京インターが近いので特別なくても問題ないと考えます。  
インターチェンジの巨大施設は外観上好ましくない施設である。ないことが望ましい。  
現案通りでよい。  
私自身初めての参加なので考え示せず。  
世田谷通りにもインターチェンジを設けるべきだ。  
あった方が便利だと思うが、インターチェンジ付近がどのくらい景観が変わるのか。インターチェンジへ入る車、インターチェンジから出てくる車がインターチェンジ周辺の交通状況をどのように変えるのか。きちっとシミュレーションして住民に教えるべき。  
東名、世田谷通りともに必要なし。  
不要。理由：都市計画プロセスの貧困。「PI」に代表される）  
インターチェンジは全く必要ない。  
世田谷通りインターが中止されるのは好ましい。  
世田谷街道とのICは不要により設置すべきでない。理由：世田谷街道のキャパシティーにより。  
東名とのICを設けるべきではないか。  
世田谷通りは不要。東京入口に配慮が必要。  
既存道路の整備、見直しが重要である。  
良いと思う。

## 地域の課題について

喜多見駅前では、小田急線高架化、そして駅前スーパーの駐車場設置など、車にとって便利になるたびに交通量が増えているように感じます。外環によって地域でも悪化しないか心配です。  
毎朝、東名の首都高速への渋滞が少なくなる事は期待できる。  
景観。ジャンクション整備に伴う一般道の整備はどのようにするのか。  
生活道路が減る可能性があるのが心配です。大きな道路は地域分断になると思うので生活道路は現在と同じ量を確保して欲しい。地域の人間にはその地区を自由に動き回る権利があります。  
国分寺崖線の自然環境（樹木、鳥、魚、昆虫、湧水、川）が破壊されること。  
東名に入るまではドームで覆って排ガス等を外に出さないようにして欲しい。  
真摯に取り組んでいただくこと。  
外環の計画が決定したら買収される場所に住んでいます。母の年齢がもう還暦を過ぎているので、引っ越しをするのは早い方が良いのだが、計画がどの段階まで進んでいるのかよくわからない。地下水と緑がどうなるか懸念。  
環境ならびに景観の悪化。  
通過車輛の増大。  
緑多い場所としてこれ以上破壊することは許しがたい。環境面で非常に不安。  
地下水位の変動。国分寺崖線に沿って排ガスが流れる。  
崖線地区及び成城の自然、湧水等への影響。  
環境問題が深刻である。環境調査の結果の評価の方法を考えること（評価に民間人も入れて公表すること）、子供が喘息なので健康への不安があります。自宅がどうなるのか不安です。地域の子供達の健康状態も併せて調査して頂きたいと思います。  
大深度は地下に影響がないのは何mまでか具体的に教えてもらいたい。

## その他の自由意見

渋滞緩和に道路新設で対応するという考え方は既に時代遅れではないでしょうか。  
南行き（川崎方面）を同時に計画、実施しなければ東京インター近辺はメリットはない。  
工事はいつ頃より始まるのか。工事に伴い資材運搬等車輛の問題、振動による家のひずみの心配。ただでさえ、抜け道として交通量が多いのがどうなるか。現在は凍結状態であることを知り安心しました。  
作ることを前提にしていると思います。一から、なにもない状態からの話し合いが必要だと思います。  
十分なアセスメント、議論、説明がなされていないのに現在計画段階に入っていて、手続きに1~2年で事業実施段階に入ると示されているのは如何なものでしょう。結論ありきの意見交換会では意味がないと思うのですが。  
今回初めて出席させていただきました。各意見が自己中心で、公共のメリットの考えがないように思いました。出来るだけ早く建設ができると思います。

東名以南の計画がない現在では、東名インターチェンジの設置は作るべきでない。外環全体の完成があって理想的な道路になるのであって、不完全な計画の内は、施工を進めるべきでない。

何度か説明を聞き、ジャーナルという広報を見ても「道路を作りたい。作る」ということを言っているだけです。もうこれ以上の道路は必要ないと思う。人口も減っていくしゆっくり暮らしましょう。

工事をするのは何らかの影響はあると思うが、住民との話し合いは十分して欲しい。

首都機能の充実の為であるが、国政において首都機能の移転との関係はどうか。諸施策で全然触れられないのが不思議。移転は現段階では一案にふすのか。それにしてもお金と時間の無駄遣い。

前回より聞く耳はあったようだ。

計画概要（実現可能）案を早急に提示すること。実施年度、買い上げの価格、代替地等の方策について至急検討のこと。

計画の進捗状況の情報開示。道を作るということは、街を作りかえることだということだと思うが、外環道の周辺住民に対して住環境がどう変わると予測されるかなど様々な方向から街がどうなるか説明すべき。またこれから都市計画変更案を作成するにあたり、周辺の街を作りかえるという観点をもって道路をつくる、都市計画の案を作るということをして欲しい。都市計画の案を何人かの都市計画のプロフェッショナルに提案させ、公開コンペして欲しいと思っています。検討お願いします。

事業環境アセスの結果が出た時点で評価に住民も参加させてもらいたい。

計画段階の進め方について、初めの第一歩が既に貧しい。石原知事の「いつまで議論していて良いものではない」発言には、都は弁明する義務がある。まだ議論は行われていない。

環境の影響は後で取り返しがつかないことをよく考えるべき。学校がつぶれるくらい人口が減っている現状で何をもって車の集中を予測しているのか不明。作らないとどうなるのかも検討し、作らないことも是非前向きに考えるべき。

ここまで時間がかかったのですから、東名以南と一括にしてよろしいのではないのでしょうか。

前進にせよ後退にせよ作業が slow 過ぎる。

世田谷区民は小さなことに心配されているが、外環規模の大きさについて十分認識されていない。国、都はもっと外環に対する考え方（機能を含めて）を説明し、どのような問題があるかを明確に説明されたい。練馬の問題点が今現在明確に納得できる結論が出ていないことをもっと真剣に認識すべきだ。国・都から一方的な計画案を示すのでなく、世田谷区民が外環が必要だとするならば区民案・提案を聞くべきである。地域PIを継続するならば真の必要性の議論をすべきである事を再認識して住民の納得、意見をもっと重要とすべきことを国・都も認識すべきだ。

国交省の方の説明の中に「構想段階の総括」のところで、住民の意見や識者の意見で外環の必要性が高いと判断したとおっしゃいましたが、どういう住民の人から（何人から）聞いたのか、識者とは誰なのか。その根拠をお示し下さい。外環を造ることは反対です。

国・都ともに財政問題があり、計画の予想 B/C を提示して議論する必要もあると考える。

様々な調査をし、意見を聞かねばならないであろうが、ある程度割り切りが必要だろうし、速やかに着手して欲しい。

環八が開通し、これについての影響。環境評価を早期に理解を早める手段。

早期実現を望む。

早く実施して欲しい。

早くできるように進めて欲しい。

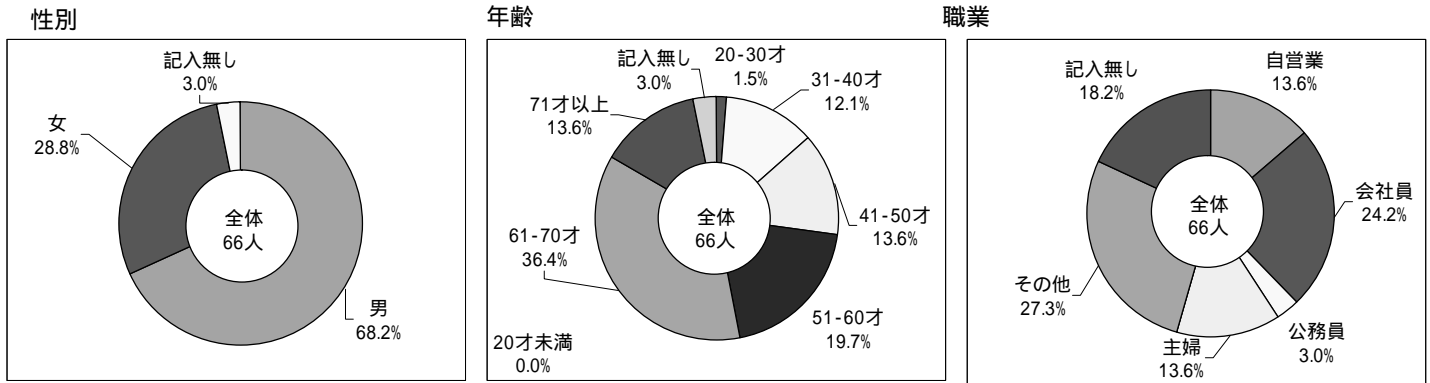
計画道路と思われる野川と小田急の近所に新しい建て売り住宅がこの3年くらいに沢山できたのが不思議。自宅が工事に影響があるか早く結論を出して欲しい。いつも抽象的な話が多くて実りの少ない会なので失望している。いまだどうなるかわからないというのは全く理解できない。

# 外環オープンハウスアンケート結果

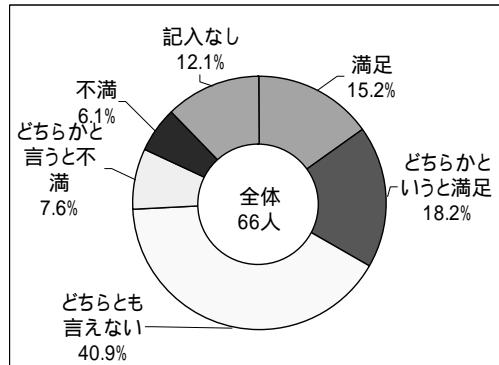
会場名：世田谷区 砧小学校  
 日時：2月5日(日) 14:00～17:00  
 来場者：103人  
 回答者：66人

## 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

コストは各区分何億円か。その効果は？ コストを削減する方策 (ex. 談合を防止する方策 (国民の税金を下げる方策の一つですよ)。 外環自体は必要だと思いますので、必要とする考え方を広めるための情報が必要。

何年先に工事が始まるのか知りたいです。

いつからかかっていつ終わるか。

道路にかかってしまうので詳細な情報。

早い結論。

10～20年後の免許取得者の推移予測。環境への影響アセスメント.....大泉他の現在使用中の JCT、IC 等での、工事前と今のちがい等を明白にとらえて公表。公報等での計画段階の進捗状況の周知.....小生今マンション住まいだが、過去の公報はマンションに1通のみ。各戸に配布すべき。

交通量予測の精度 (要素変化)。東名以南計画が併行して進まない、現東名用賀で捌き切れないこと明白。人が住んでいる下で作るので、環境、資産価値が下がらないような計画を作り我々に提供してほしい。

都市計画線に没収される範囲に居住するので参加しましたが、まだ私の処は平成 27 年迄は着工なしと決まった由で情報収穫できました。

計画、工事の情報を区等の広報紙を通じて PR して欲しい。

景観がわかる資料・展示が欲しい。

騒音、大気汚染の影響についての調査 (方法と結果)。

完全に確定する計画が出来た時点で再度情報交換会を開いて欲しい。

細かな進捗状況の説明。  
出来るだけ詳しくお願いします。  
いろんな人から出される懸念や異論もぜひ広報紙にのせてほしい。  
外環2（地上部）の整備について。  
今後の計画。補償等について。  
お金は足りるのか。採算がとれるのか。失敗のケースも考えよ。賛成・反対もあるが、代替案も提示すべき（車社会の見直しも）。誠意をどう考えるか。しっかりとした対応をお願いしたい。今日の対応で不満をもった。今後も説明会を開き、2時間では少ないのでは。  
居住への影響、振動、安全性。  
説明員と思われる人に質問しても良くわかっていない。  
外環道路周辺の都市計画（道路）が、外環道路の様態によってどう変化していくのか。様態のケース毎に具体的に「見える」ようにして頂きたく思います。支線道路が通ることによっても、周辺の環境は大きく変化し（破壊され）ます。実際、現在の計画どおりに道路が通るならば、今の場所には「住んでいられない」と考えております。  
このような会がもっと必要です。  
今後も会が時々あると思いますが、各自宅にお知らせ（チラシ）を入れて頂ければ幸いです。  
作ることが前提の会議や情報ならいいですね。やっぱり反対したいと思います。  
情報と言うよりは、質問に対する誠意ある回答がほしい。  
何度かこのような会が催されていますが、疑問に対する回答が全て出されていない。12月14日（昨年の分）も含め、お願いしたい。  
体系的な説明。人口減、交通政策、必要、主体など。環境、開削部による地下水。崖線保全との関係。計画そのものの見直しの可能性の有無。地上部分に設ける環境対策の具体的計画。地域住民の意見の反映とその対応。大深度地下部分の延長と過疎地への地上部分の移転の可能性。既存道路整備による代替案はないのか。  
立ち退き地区を明確に（出口はどこか）、大深度大反対（追突事故は必ずおこる、大深度部分は逃げ場がない）、計画の進行状況。  
計画実施に至るまでの進行スケジュール  
引き継ぎ同じ営業のできる所への移転でないと会社が止まってしまう。  
地域住民と十分なコンセンサスを得られるまでは、このような場での要望について、1つずつ解決策を提示し、全てについて明確かつモレのない検討をして欲しい。  
現実の状況を知りたい。  
具体的な計画スケジュール（年毎）。買収等の金の「将来の計画が出来ない」。  
外環工事早く。  
環境面での影響（工事、完成後）。立ち退きが必要な地域のより具体的な提示。以外の地域の立ち退きの有無。以外の地域で立ち退きしたいとの希望がある場合のサポートの有無（金銭面、物件面等）。本地域に建設するメリットの提示（ICが無いのであれば、公園整備等）。素人の意見ですが、ジャンクションの上にICはできないのか？ご検討願えれば幸いです。  
いままで通りにお知らせをして下さればいいです。  
騒音や換気塔等々の数値をより具体的にしてほしい。  
立ち退きに対する情報がほしいです。  
空気の汚染について。周辺道路の交通量の変化について。  
費用がどのくらいかかるか。決定したルートなどより詳しく。外環の計画があることを全戸に確実に知らせること。

## 大深度地下を活用した外環計画について

必要だと思います。なぜ、野川の下を活用しないのか。その理由は？法令の改正が必要であれば、なぜしないのか。その理由？  
用地買収なので関係ない。  
原則OK。  
既成市街地に大規模工事を施工する場合、この工法しかないだろう。  
何とも知識なく考えもありません。  
工事、環境対策としては良いが、道路での事故、火災、地震等の災害対策を充分考慮して欲しい。  
生活の安全に支障がないのなら、道路網整備の有効な方法だと思う。  
極力地下道になるよう希望。



途方もない計画のように思える。

地上よりは望ましいとは思いますが。

良いと思う。

すべてが高架よりは良いのでは。

成城1丁目、喜多見6丁目は出口なので深度関係なし。

代替案を含め、再考を。

全ての計画部分で40m以深にするべき。深ければ深い程いい。振動（工事中、完成後）について、確実な影響を教えてほしい。何を聞いても「～思われる」では困る。地震による地盤への影響。本日の意見交換で発言された49m深の地下道の振動が感じられたという意見に非常に興味があります。40mでは浅いようですね。確実に影響のない深さにすべき。

環境への影響。本当に科学的に検討しているのか？

現況外環道路建設自体に反対です。

喜多見6丁目在住者にとっては大深度であっても問題外。いっそのこと高架式であった方が被害は拡散されると思う。

大深度は賛成ですが、振動対策が明確でない。

開削部分との関連を考えると、yesとはいえない

大深度地下の活用は賛成。南部地域も同時に計画して下さい。砧公園の有効活用 大深度地下を活用。

地下水系への影響が心配。実施すべきではない。もし実施するとなれば、東名への接続地点を変更し、多摩川以西の過疎地域まで地下部分を延長すべし。

国分寺崖線の貴重さ無視。湧水はかれ、樹木数千年の松は枯れる。

既存の住宅、施設等に影響の無いものならありがたいと思うのですが。

あまり地上に影響がなく、よいと思う。

大深度地下が何を解決してくれるのか。またその弊害がどれほどあるかわからない。大深度はこの地域の問題の解決には関係ない。

将来的には必要と思う。

大深度地下での計画変更賛成するが、道路区域（地下の上部）を公園、災害の場合に避難場所等にするなどを計画すること。

とても良いことです。

事故がおきたとき、利用者の立場で考えると不安。

コスト的には一番良いのではないかと思います。

安全かどうか不安があります。

大深度はとても心配。地下水他に必ず影響がでると思う。今までこれほど大規模な地下の道路、鉄道などを作ったことがないわけだから作って見ないと実際はどんな影響がでるかわからないのではないかと。国分寺崖線に対する影響。

## 地域の課題について

野川の所でなぜ料金所が必要ですか。そもそも高速道路間のスルーの流通をするためにこの外環道路の必要性が出たのではないですか。

家が別に住んでいる実姉との共同名義なので相続、引っ越しの問題。

周辺道路の整備。

東名JCT付近に居住しており、JCT近辺の大気汚染、騒音、近隣道路への車の進入について心配している。長期間、工事関係の環境悪化に悩まされる苦痛。

本当に国分寺崖線の湧水が止まることはないのか。実際に開通（運用）したらやっぱりダメだった（止まった）は許されないと思うが。

現在でも東名道の通行車輛の騒音が夜間喧しく響きます（特に南、東南の風のととき）が、防音設備を万全に（居住者のため）お願いしたい。

自宅の二階から見える場所なので、照明、防音壁等のカラー等を環境に調和したものを配慮して欲しい。環境が気に入って買った家なので、環境の悪化（大気・水）が気になる。

騒音、大気汚染。

現状の計画では約 100～150m位の距離があるので騒音のみ懸念される。

外環工事と自宅建物の関係。影響はないのか？（工事中～工事後の騒音）。補償はされるのか。

閑静でのどかな住宅街+学校も多い場所に無理矢理インターチェンジを作る計画は無謀だと思う。この計画は元々随分前からあったのだから、もっと早くに手をつけるべきだった。

現状のままにしておいて欲しいです。

すぐに騒音や排ガス被害は発生しないとは思いますが心配。

景観。

地下水や周辺の自然に対して。計画区域内に家がある場合の補償等。換気等の問題。

成城 1 丁目、3 丁目、喜多見 6 丁目は学校が集結しており、幼稚園、保育園、小学校、専門学校、学童（児童館）等が数多く集まっている地区なので、排気ガスをまきちらすことは子供の成長に対し、気管支喘息などで将来が心配です。また良い環境の破壊には絶対反対です。

環境問題が一番心配されます。

道路による経済活性化はありえるか。世田谷区には無いと思われ、これからのエコ社会を考え、代替化、環境保護を。懸念は、国分寺崖線、野川等の環境。

2 年前に計画道路にかからないということで引っ越して来た。地下化の具体化で自宅が含まれることになり困惑している。当事者には個別に説明に来るべき。強引に進めないでほしい。『ジャーナルやホームページでお知らせしている』だけでは済まされない。一方的すぎる。

環境悪化（工事中も完成後も含め）。生活する権利。

交通量の多い大きな道路沿いに住んでいたことがあり、そこでの住民の辛さがよくわかります。すべての日本の大きな道路沿いに住む人々が程度の差こそあれ、辛い中、耐えているのだと思います。新しい道路は新しい犠牲を要求するものです。野川も緑地も確実に破壊されてしまうでしょう。計画されている道路に近い遠いにかかわらず、それらに恩恵を受けている人々の数は計り知れないというのに。

環境の破壊。住環境の劣悪化。

東名が出来てからというもの、騒音（常に潮騒のような音が耳につく）や空気の汚染が気になっているのに悪化は確実。

工事中の残土処分等、工事車輛対策が心配。（騒音、振動、ほこり）

地下水、風景（景観）

まだまだこれから話し合いが必要と思います。

これ以上環境悪化は防止してください。

本当に必要なものが再度多角的に検討して欲しい（半世紀先のことを考慮したもの）。世田谷区の最重点プロジェクトが区議会で承認されたが、そのひとつは環境の改善推進にあり、外環道計画との整合性がない。環境に配慮するというのが大なり小なり悪化することになり変わりなし。

外環出口渋滞で排気ガスにより環境悪化となる。

ジャンクションの建設によって増加する車の排気ガスによる空気の汚染・騒音は心配です。それと建設中の大型トラック増加による通行の不便さや停車による通行妨害等。

世田谷通りや甲州街道からの出入りができるインターチェンジが必要ではないだろうか。

東京の中に、この地域の現環境のような場所がどれほどあるのか？ この地域の価値は、“都会にある田舎”であり、それを壊すものをつくる計画としか思われぬ。再度、喜多見地域の価値を認識したうえで、方向性を決めるべき。

環境、騒音。

地域の自然の保全。地下水の保全。

空気が悪くなるのが心配。

近くに小学校や中学校があるのに、工事などでトラックなどの車の交通が増えるのは心配です。完成まで 10 年も心配しながら子育てをしていきたくありません。

排気ガスによる子供の（ぜんそくなど）病気が心配です。交通量についても心配です。

喜多見では地下ではありません、地上です。野川、国分寺崖線などに絶対悪影響がでます。

## その他自由意見

もっと野川の利用を考えてほしい(大深度法を作った経緯を考えれば、法改正は可能)(特例)。砧公園の活用を真剣に考えてほしい。東名高速道路上にインタージャンクションを設置したら。早く造ってもらいたい。

なるべくやめて(現在の生活)自宅が外環地域の場合の代換地。

自動車の増加、集中の速度が急激で、道路行政が追いつききれない。放置して自動車使用をあきらめさせる効果も検討されては。

膨大な経費(?)をかけて作って、本当に幹線と幹線をつなぐだけの目的だけなのに、作る必要があるのか? 開通したのに意外と利用されない? ということは絶対ないのか、自信があるのか。知りたい。本当に必要なのでしょうか。

コスト管理をしっかりと!(無駄な工事をしない、談合の完全なる禁止。行政、企業両方への厳罰を予め設けるなど)

すでに70才近くです。この年齢になって居住環境が変わるのは高齢者はストレスが大きいです。車社会のみを考えず(優先)、居住者のことも考えて下さい。

住民との対話を十分にやって頂きたい。

計画を変更して。砧公園(体育館)は高台なので、東名より砧公園の地下を通すべきか。もっと民家の少ない、山岳地区の向ヶ丘方面に変更してほしい。調布より向ヶ丘方面に地下を通して東名高速へ。

永年住み、こんな環境のいい所から今から移転しなくてはいけないのは不安ばかりです。決定になれば反対する訳にはいかないと思いますが、年齢を重ねるごとに不安がつのります。年寄りもかかえていますし、私共も定年の年になっています。何とか早くうまく解決出来る事を願っています。

必要性の議論から再検討の必要あり。

まだ始まったばかりで、もっと住民と話し、環境保全につくし、誠意を。もっと多くの住民に知らせ、国・都の幹部も呼び、できれば都知事が大臣(区長)を呼ぶべき! 該当の住民だけでなく、もっと広い地域の市民も視野に入れるべき。

自分を含め、必要としている人を一人も知らない。また税金のムダ使い!!

中止して欲しい。必要性が判らない。

初めてこのような会に参加しましたが、住民の反対が、また現在の計画への反発が強いのに、それが「この場の外に伝わっていない」ことに大変な不安、不信感を覚えました。外環ジャーナル等で見ると、まるであたかも反対意見と同量の肯定的な言葉が住民から出ているかのように紙面が「作られている」ように思われました。ここに参加出来ない方々にも、ここでのこの感触が何らかの形で伝わらないものでしょうか。

外環は不要です。2020年代には圏央道が出来るので外環道はムダです。国の借金が多い時、お金のムダ使いは困ります。

計画を変更するよう検討してほしい。

料金所を地下に計画し、ループ状(勾配5%であれば)で東名に接続させる工法を考えてほしい。

S32年よりも気になる。交通量も変化すると思われる。人口ともからんで。

絶対に作るべきではない。全くの税金の無駄使いである。その金をもっと住環境の整備に回したら費用対効果は絶大である。もし必要ならば既存道路の整備により代替を図るべきである。子々孫々に与える影響は取り返しがつかないものとなること必至。H14沿線50mのところアンケート。アンケートをやればいいと云うものではなく、公聴会の方がいい。緑の概念図、失われる緑より多く残す。生活道路の分断(現在は無理、水道道路のみ)今後検討。ルート41年換地制限をかけてある土地の売買。砧公園に接した部分のメリット・デメリット文書で示す。工事の影響 工事機器をベースに想定し、立て抗、資材運搬によるはいじん、騒音重要。トンネル部は実績をもとにわかりやすく示す。基準地を示す。ジャンクション砧公園 困ったな!!

完成までの期間は何年？東名ジャンクションより、東名に乗れるようにして頂きたい。

計画スケジュールを至急明示すること。 計画作成については、道路区域内の者（所有者、居住者）と付近住民との別々の会合、又は同一の会合をもち、意見を集約することが大切と史料される。

早くして下さい。

外環道を整備するより一般道や生活道路をよくする方がよいと思う。これから人口減社会になるのに、これ程大工事をして大動脈をつくる必要があるのか疑問に思う。

実行するのならさっさと行って下さい。

外環が出来ることによって、近所の住民の生活が良くなる保証がないような気がします。もっと他にいい案はないのでしょうか。

不要。

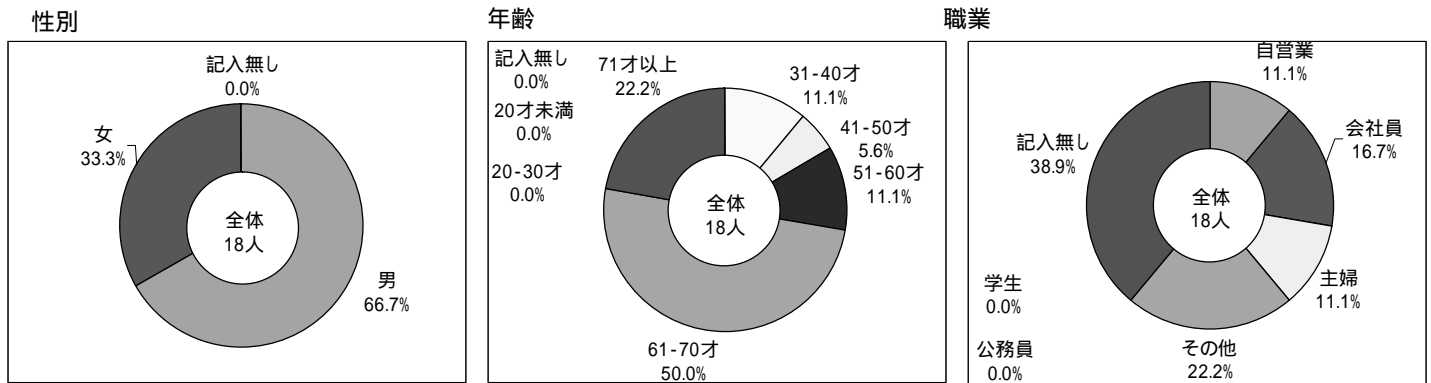
外環には絶対反対です。外環は必要ありません。 1回壊した自然は2度と元には戻らないのです。何千年も前からできてきてわずかに残っている国分寺崖線野川周辺の本物の自然を懐に道路を作り「環境緑道」なるものを申し訳程度に作り、木を植えることが自然を取り戻すこと。今より緑豊かになる（外環事務所課長がおっしゃいましたね）なんて、全くのナンセンス。「緑豊か」って何ですか？木や花を植えればいいってもんじゃないと思います。地表の土が1cmできるのにどれくらいの時間が必要かご存じですか。今はもう道路の時代ではありません。

# 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：2月5日(日) 15:00～17:00  
 来場者：67人  
 回答者：18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

良いと思います。  
 この地域には関係ない=問題の解決にはならない  
 野川のきれいな水がよごれてしまうのは残念である。工事近くの家になり対象にならないけど、騒音振動などの心配があり不安。  
 出来るだけ現状のままでおいて欲しいです。  
 地下水への影響や地盤に長期的に生じる影響はどうだろうか？  
 81才。完成時には他界しているものと思いますが、大深度地下道走行中の自動車火災と渋滞、排気ガス、煙の排煙、更には人命の救助、外界への脱出方法など考えて説明資料がほしい。同時に途中何箇所ぐらいで排煙して脱出(外界)施設が出来るのか、はっきりしてほしい。将来の人達のために。  
 地表への影響、地下水への影響  
 世田谷区の喜多見地域の住民にとって大深度地下方式の外環は迷惑施設です。調布市や狛江市の自動車排気ガスを、世田谷へ集めて吹き出すとは失礼だ！ 上田埼玉県知事も、新聞紙上で言明しているとおり、圏央道を優先すべきである。  
 世田谷は必要なし  
 私共の町会全域は地上道路である。料金所も計画されており、混雑により公害悪化する。

### インターチェンジの設置の有無について

どうせつくるなら便利な方が良い。  
 IC 必要ない=そもそも外環自体が必要ない  
 うるさくなるのが心配。静かで子供の成長によいと考えたのに残念。  
 とりあえず原案は妥当かと思う。  
 "狭隘な世田谷通りにインターチェンジは迷惑施設で拒否します。  
 東西方向の交通渋滞で生活道路に入り込む迂回車両に日々苦しめられている喜多見・成城地域住民にとって、さらなる負担は耐えられない。"  
 他のアンケートに記入。

### 地域の課題について

この地域の唯一の価値である環境(野川を中心とした昔からの自然)の破壊。人工の緑地帯では解決しない。車の多さが心配。地盤などの心配あり。

少ないとは言え、現状より騒音や空気汚染が増えるのではないかと心配される。

健康、騒音

騒音、大気汚染

地域生活が分断され、私の人格形成の地を失う事になります。それだけでなく、この地域の大気質の状態は、現在の大泉 JCT 周辺より酷い状態です。トンネル内の排気ガスは、換気所で処理し、環境基準を下回るようにすると言うが、さらなる汚染を考えると人の住める地域でなくなるのではと心配しています。さらに、東名 JCT により東京湾からの海風が遮断され、夏場はヒート・アイランド現象が常態化する恐れがあります。我々の不安や心配や懸念に対する説明は一度もありません。外環道計画に反対せざるを得ません。何度質問しても回答がないのですから。

#### その他の自由意見

早くしてほしい。家が計画にひっかかっているため、建て替えをしたいが出来ない。かなり古くなっている  
ので、危険度が増している。なんとかして下さい。

昔の計画ありきで、現状の問題を解決する姿勢が見られない。

道を作っても車は減りません。今一度考えてほしい。便利になって事故も心配です。

道路を増設するより、排ガスや騒音を発生する車の減少、車に依存しない輸送に力を入れるべきではないか。

中止して欲しい。

外環に反対です。

“ H16.10PI 外環沿線協議会 2 年間のとりまとめ ” によれば、現在の都市計画を棚上げにし、昭和 41 年都市計画決定以前の原点に立ち戻って計画の必要性から議論するとある。そして昨年 9 月、計画の具体化に向けた考え方を発表した。とするなら、外環道のコース取りについても議論すべきである。いきなり外環本線を“現在の都市計画の位置を基本とする”とは、我々地域住民を愚弄する行為と取られてもいたしかたあるまい。

何も聞く気がなくなりました。