

自由意見	住所	性別	年齢
私は、杉並区西荻北に住んでいるものですが、近くに外環が通るとわかり、詳しい場所を知りたいのですが、HPの地図では、大きすぎてわかりません。計画路線の詳しい地図などを見たいのですが、どうしたら見ることが出来ますか？	杉並区	男性	不明
<p>いよいよ外環も地下化での推進のようですね。今までも色々な所でトンネルが造られてきました。地下化も大変よいのですが運転が単調になりやすく事故も多発する事と思いますので以下の条件を満たして頂ければと思ひまして意見を述べさせていただきます。</p> <p>1. トンネル内の証明は1色だけでなく橙、白、所により青白いか変化させ運転者に緊張感を常に持たせるよう工夫をする。壁面のタイル張りで色を変化させスピード抑制効果をもたせることも出来る。飛び出す絵のように地上走行に近いような緊迫した状況を作り出す。</p> <p>2. スピードを上げがちなトンネル内ですから、スピード検知し運転者に××Kmオーバーを知らせ場合によってはオービスを取り付ける。下り坂対策にはラインマーカーの他照明の色を極端に変えて意識をはっきりと持たせる。渋滞時には何m先事故渋滞中などのように電光掲示板を今まで以上に設置する。少なくとも1Kmごとには必要でしょう。</p> <p>3. 万一の事故の為待避車線を大きくとる、すくなくとも200m置きをお願いしたい。そこには非常電話、通路の確保そして緊急車用に別トンネルの建設でこの通路と連絡し火災発生時の避難通路となるよう工夫する。また非常用地上出口を多数設ける。</p> <p>4. 外環道地下部分の為の消防、敬作などの組織化新設をし重大な事態に即応できるようにする。到着まで5分以上かかるようではまずいでしょう。</p> <p>私を感じたのは今までのトンネル走行では景色が見えない為による単調化により意識がぼんやりしたままの走行である。16Kmものトンネルが続けば誰かが軽い懸念から色々な見解を出してみたのですがいかがなものでしょうか？ 以上ご検討されますようお願い致します。</p>	不明	不明	不明
私は大気環境改善の国家プロジェクトであるJCAPにも携わる技術者ですが、急加速・減速時に排出される排出ガスの寄与率は大きく、削減は基幹環状道路を整備することで地元の人々(私も善福寺在住でその一人ですが)の大きなメリットになります。是非地元のためにも推進して下さい。是非お願いします。	杉並区	不明	不明
我家の近くで外環が計画されているということを引越してきてから知ったところです。どういうルートになっているのか大きな関心を持ちましたが、最近配賦されたパンフレットを見ても、ホームページを見ても概略の地図と「都市計画通り」という説明しかなく、よくわかりません。ついては上石神井付近での都市計画上の詳細なルートを教えていただきたく、宜しくお願いします。	練馬区	男性	不明

自由意見	住所	性別	年齢
<p>4月15日付けの新聞によりますと、国土交通省と東京都は、凍結されていた、外郭環状線の凍結を解除するにあたり、環境に配慮して、道路を地下化する方向で反対住民を説得する方向で検討中との記事がでたが、本当でしょうか？</p> <p>そこまでお金をかけ、しかも環境アセスメントにもお金をかけ、しかも時間もかける。我々環七沿いに住むものからすれば、なにを今更といたいものです。本来20年以上まえに着工して既に出て上がっていてもいいものを、一部住民のエゴが大切な道路建設を妨害してきた経緯を考えると、この悠長さには腹が立つのは我々だけでしょうか、首都圏の道路を半身不随にしてきた連中に、地下化だとか、アセスだとかそんなサービースが必要でしょうか？こんな行政の腰砕けやり方が、結局都民に迷惑をかけてきたということであらためて認識していただきたい。すなわち、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地下化により、法外な税金が使われる。これは国民の税金ですよ。 2. この建設の遅れによる、渋滞、公害等を受けてきた、環七、環八、目白通り、青梅街道、五日市海道、国道20号線、厚木海道、世田谷通り、等の住民の長年の迷惑 3. ここで地下化ができるのなら、我々みんな、主要な通りは皆地下化してほしいと、要望がきっと出てきますよ。これが結局建設費総体のコストを押し上げますよ。これもごね得により税金が増加する悪しき前例となりますよ。20年前に行っていれば、家もすくなくったし、補償費もはるかに安くすんだでありますよ。返す返すも残念です。 <p>なお、当時の反対の主因となった道路公害のうち、大気汚染については、将来も規制によって緩和する傾向にあり、地下化にする大義名分も失われつつあり、かつ、地下化すると換気所の設置でまたもめる恐れもあります。したがって、埼玉でできている方式と同様に高架で、作るべきではないでしょうか。速やかな検討をお願いしたいものです。百歩ゆずって、どうしても地下化するなら、沿線住民から、協力税をとるべきである。その理由は、税金で特別扱いする、すなわちよけいに建設費をかけて自分たちのみの環境をまもるといふのであればメリットを受けるものが負担するのは当然の原理でしょう。この原理は、今後の道路建設に生かすべきでしょう。いや、鉄道建設等で住民エゴを正当な理論で反論するにはこのような理屈がひつようなのではないのでしょうか。</p>	不明	男性	不明
<p>自宅に配布された外環journalを拝見しました。東京都のバランスのとれた交通網整備の為、外環は必須であると理解しており、1日も早い完成に向け、関係者のご努力に期待します。参考になるか判りませんが、私見を述べます。読み飛ばしていただいても結構です。</p> <p>Silent majorityの意見を正確に把握し、利用してください。外環の説明会を行うと、皆さんのお解りのごとく、建設予定地の住民が大反対の合唱を繰り返すのが公共事業の常です。しかし、建設予定地から一歩外れれば、常日頃、幹線道路の未整備のあおりを受け、迂回車、抜け道通行者の迷惑を被る多くの被害者が存在します。又、車社会を楽しむ若者や、お子さんの多い家庭の親の多くはレジャーに、デートに、通勤、通学に環状道路の整備を歓迎します。さて、こういった人たちへの対応を考え、敵を上回る味方の応援を引きつけられれば、事業は成功します。当然の事ながら、正攻法で広く国民の声を聞く努力はされているようですが、もう少し視点を変えて別の層を異なった方式でアタックしては如何でしょうか。例えば車社会を楽しむ若者をターゲットに若者が集まる盛り場や、よく読まれる車雑誌、ファッション誌などを通じて、アンケートを実施してはいかがか。先ず外環が出来ることの利便性をPRし、続いて賛成、反対のアンケートに答えて貰う。応募者には抽選でイチローのgoodsやアイドルのポスターを贈呈する。等々。私は15年ほど前、野毛の戸建てを買う計画であったが、業者から将来の外環道路建設を聞かされやむを得ず断念しました。こういったまじめに考えた人たちのためにも1日も早い外環の全通を待ち望んでいます。頑張ってください。</p>	不明	男性	不明

自由意見	住所	性別	年齢
<p>私は三鷹市民です。今回、新聞の折り込みに入れておりました外かく環状道路の件につきまして、意見を述べさせていただきます。</p> <p>私は牟礼に住んでおります。そして、恐らく外かくが出来ましたらかなりその近くに住むこととなります。私自身は外かくの建設にたとえ地下建設であろうとも反対です。35年も前に凍結したものを何故今頃掘り起こすのでしょうか？また、計画を実行することを前提として意見を求めるというのも納得できません。道路を建設することで排ガスによる環境破壊も起こりますし、トンネルの安全性にも問題が残ります。また時代は環境を破壊しない方向に進んでいると言うのに、何故逆行するような事を行うのでしょうか？トンネルだから環境破壊しませんか？どう証明するのですか？また、地震や災害の時の対応は？便利になりたいとは思いません。静かな環境を求めて三鷹に暮らしているのです、それを破壊するような行為は止めていただきたいです。たとえ、地下建設であろうとも、地上出口が作られる限りその場所の環境破壊は否めません。騒音公害も否めません。どこからどこまでがトンネル計画になるのですか？</p> <p>地上出口は？そして排ガスの排出場所は？どこの地上出口になるか分かりませんが、恐らく牟礼5～6丁目あたりが地上出口になるのではないのでしょうか？今回の外かく道路建設はどう説明されても私は反対です。自然環境を破壊するような愚行は止めて戴きたいです。道路建設をする前に、車の規制等から始めていただきたいです。道路を建設する税金があるなら、こちらの方がたやすいのではないのでしょうか。また、どんなに道路を作ろうとも渋滞は回避出来ないのではないのでしょうか？道路を建設して渋滞を回避出来た場所はありますか？あるならばなぜ裏道が使われるのでしょうか。安易に道路を作れば良いという考えは止めていただきたいです。</p> <p>以上の意見を持ちまして、私は建設に反対いたします。</p>	三鷹市	女性	不明
<p>今回のたたき台といわれるものはどちらも地下に穴を掘るようであるが、これにより地下水脈の寸断が危ぶまれる。もともとこの地は"井"のつく地名であり、井荻、井草、上石神井、井の頭、善福寺のかく池があり、私の子供時代にはこれらの池からは湧水が豊富にあり景観を保っていたのである。いまはどこも地下水を汲み上げている訳でこれさえ断ち切られる恐れがある。このためにこのへんの自然環境は完全に破壊されるとは識者の指摘どおりである。まずこのへんからこの案は再検討するべきであり、再考に値する。それに住宅密集地帯で、膨大な金がかかる代物だ。私は以上のことからこの計画いずれも反対である。</p>	不明	不明	不明
<p>計画そのものについては、もう数十年も前から話しには聞いていたものの、もう絶対に実現不可能だろうと思っていたものが、また復活の兆しがあるようでありです。</p> <p>計画の内容についての詳細は分かりませんが、1つだけ意見を述べさせていただくとすると、それは実現までの期間をどれだけ短縮できるかということです。いくら計画が素晴らしいものでも、何十年もかかってしまうのでは、意味がありません。個人的には、環状八号線の真下(地下)に沿って建設するのが土地の買収などの必要が最低限で済むと思うため、最も短期間に実現するのではないかと考えていますが、いかがでしょうか。</p> <p>東京首都圏の道路の整備は世界でもまれなほどひどいほどです。是非、一日も早くこの計画が実現できるよう頑張ってください。住民側で協力できることがありましたら、ぜひお知らせ下さい。できるだけことはさせていただきたいと考えております。宜しく願いいたします。</p>	練馬区	男性	不明
<p>私は練馬区上石神井に住んでいます。計画道路の詳しい地図を公開して頂きたいと思えます。</p>	練馬区	不明	不明
<p>16キロに及ぶ土の処理はどのようにするのか。これは大問題ですね。私は勘定もできないのですが、「これからの道路建設は地下にする。これだと地上の問題はなんらなくなる。」と放言した高官がいましたが、そんな簡単な問題とは思いません。埋め立てに使うというてもこれまた問題でしょう。多分総合的に考えてのことだと思いますがこれまた疑問です。いずれにしてもこの計画は無茶につきます。机上の空論にすぎませんね。中止以外に方法はないと思えますが。</p>	不明	不明	不明
<p>外環状の地上部については、折角うるさい自動車を地下に入れたので是非静かな住環境が保てるように、緑多き公園地区にして欲しいと思えます。</p>	不明	不明	不明

自由意見	住所	性別	年齢
<p>世田谷区深沢町の住民です。(自営業)外環の件ですが、すぐ着工お願い致します。東京都にまともな環状路がないのがおかしいです、都内交通渋滞解消、環境にも大至急必要です、財源？道路特定財源があるとか(ガソリン税)最近、人口の少ない地方の道路が立派ですね、また、本四架橋が3本必要であったのか不思議です。</p>	世田谷区	不明	不明
<p>今回の外環道地下案のたたき台をパンフレットおよびホームページで拝見しました。私は調布市東つつじヶ丘に在住ですが、予定路は我が家から約20m足らずのところにあります。今回、この案件の具体化がすすむにつれ、嫌悪感を感じている周辺住民の一人です。便利な区内の地域の渋滞解消という大義名分のもとに、郊外の緑豊かな住環境が汚染されるということが、どうにも納得いきません。今回のたたき台について、感想を以下に述べさせていただきます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ルートだが、地下というならなぜ単に環八の下を利用しないのだろうか。わざわざ低層住居専用区域の多い地域を通すより、よほど話がスムーズにいくはず。これも、一度きまったら云々、の公共事業の体質ゆえか？ 2. 地下化とのことだが、地上部は現在の低層住居専用地区のコミュニティーにいったい影響を与えないでほしい。幹線道路をいっしょにつくるとしても、それすら地下にして、地上部は現在の住居等の立ち退きは不要としてほしい。地域の分断は絶対不可。低層住居専用区域に関しては、これを契機とした地上部の新たな開発は、勘弁願う。その分の費用を排気ガス、騒音などの環境対策がより充実するようにあててほしい。 3. 極力、インターチェンジはいらぬ。たたき台によると、インターチェンジの付近は広範囲でシールド方式にできないようで、そうなるとかなりの地域が退去・再開発の現実さらされることになる。区内のエゴ・公共の利益とやらを優先に周辺住民に我慢を強いるのが現実ならば、その我慢を最小限に留める計画にすべき。実際、甲州街道のインターチェンジは、中央高速のインターチェンジも近いので、そちらからアクセスするのでも十分だと思う。余計なインターチェンジ分の費用を、前出のように、環境対策に1円でも多く使ってください。 4. 換気塔は単純に何キロごととかいうのではなく、地域の環境にあわせて配置してほしい。もともと幹線道路であるところや、準工業地域など、換気塔の設置によって環境が現在と極端にはかわらない場所があるはず。無神経に低層住居専用地域に設置するなどということは絶対にやめてください。 5. どうせつくるなら、とことん便利なものを作る、という公共の利益のみを追求する発想は決してしないでください。公共の利益のためにこの話が進むならば、周辺住民はそれを受け入れるということで、すでに多大な犠牲を払うわけです。ならば、地上部の形態やインターチェンジなどの各論こそ、もっとも周辺住民にその内容をつめる権利があると思 <p>そのため、外環道が本来目標としていた効果を完全に達成できない部分があったとしても、周辺住民を優先するくらいのことであっていいはず。そこは公共性のほうに、多少のゆとりをいただきたい。それが今後の公共事業のありかたではないでしょうか。外環道を通すことを許して多大な犠牲を払う周辺住民には、それくらいの権利があるはず。そのことを忘れないでいただきたい。</p>	調布市	女性	30代
<p>私は青梅街道ジャンクション候補地に在住しております。ジャンクションができるとなるといかなる騒音対策・排ガス対策を施そうとも、環境への悪影響は避けられません。現在の住居はマンションですが、資産価値も当然大幅に下落するでしょう。そのあたりの保証はどのようにお考えなのでしょうか？100万・200万もらったところで新しい住居が購入できるわけもなく、はっきり言ってつらいものがあります。ですから、青梅街道ジャンクションは断じて反対です。私の意見は以下の通りです。</p> <p>そもそも外環は首都圏を通過させる車両を通すことが目的なので、首都圏に降りるジャンクションの必要性はまったくないと思います。首都圏に用のある人はすぐ近くにある環8を使うのが筋ではないでしょうか？？</p> <p>どう思われますか？ご担当者殿にとっては、一庶民のメールなど、たわいもないものかもしれませんが、上記の意見だけは個人的には理論としても筋の通った内容だと確信しております。何卒ご理解のほど、宜しく願いいたします。</p>	杉並区	男性	不明

自由意見	住所	性別	年齢
<p>昨日 郵送にて たたき台の説明のご案内を頂戴しました。平日しかないのは非常に残念です。土日に説明会は無いのでしょうか？もし無いのなら以下の点につきご回答をお願い申し上げます。</p> <p>1 私共は立ち退く必要が出てくるのか？ そうならいつごろになるのか？その場合には 土地建物を買い取っていただけるのか？その際の評価はどのような手段を用いるのか？</p> <p>2 現時点のインターチェンジ設置予定場所はどこか？</p> <p>3 そもそも 今回の地下道計画の予算はおいくらなのか？これだけ国と東京都が借金を抱えている中で、 計画を進めていいのかと言う議論はなされているのか？</p>	世田谷区	男性	不明
<p>全部シールド工法では作れないのですか。全線(ジャンクション連絡路以外)をシールドで作れば沿岸の住民も反対の理由が無くなります。もう東京の道路事情 はもはや麻痺しています。一刻も早く外環は全通させるべきです。道路特定財源の事が話題になっていますが、見直しによって他の道路が中止になっても、外環は推進して下さい。外環の完成の日が高速ネットワークの完成ですから。</p>	不明	男性	不明
<p>外環賛成です。早期着工期待してます。何故反対があるのか疑問です。環境問題を盾にしている人は問題外ですが、買収が強引なのでしょうか？</p>	不明	不明	不明
<p>早く完成させて、生きているうちに利用したい。30年前は車もなく、予定路線が住宅地、緑地、湧水地を通ることになりかなりの危惧をもって。今の土木技術でかなり解決可能と期待している。深地下トンネルの可能性はどうか、30年間の放置による予定土地に立てられた建築物への対応を考慮するとその経済的社会的負担の大きさに気が重くなる。単なる地下でなく深地下での計画ではないのか。崖線地帯 - 石神井三宝寺、善福寺、井の頭公園などへの対策は十分なのか。また、計画実行前に周辺道路の拡幅、鉄道との立体交差化などの検討、実施も考慮されたし。環状8号線整備を含む。土地所有者などのごね得は許すな。強い指導力であられ、早く完成して住み良い生活をさせてください。応援します。</p>	練馬区	不明	60才
<p>昨日の外かく環状道路の説明会、ご苦労様でした。初めてああいった説明会を聞いていて感じたことを述べさせていただきます。</p> <p>最後の方で意見がありましたように、この会を開くにあたり、どうしてもこの道路が必要であるという強い意志が感じられませんでした。たぶん、反対者を刺激したくないということだろうと思われそうですが、皆、感じたことですが先に建設ありきなのに、口先で逃げているという印象を持ちました。今後はぜひ、まず35年間なにもしなかったことを詫び、この道路はどうしても必要である(環境面ついで経済面)ことを強調してください。特に、今環境汚染で苦しんでいる地区のことを強調した方がいいのでは。それと次の3点の説明が聞きたかったです。</p> <p>1建設に伴うメリット、デメリット(汚染物質の量を数値化できるのでは、経済面も)</p> <p>2地区住民のデメリットに対し何をどこまでできるのかの議論に時間をさいていただきたい。</p> <p>3この建設にかかるコストと利用台数からみた収支比率(アクアラインのような赤字路線には強い抵抗がある)</p> <p>反対者の声がどうしても大きく聞こえますが、大方の人(出席者の回りの人の声も含め)の意見は小生の父親(79歳)のような考えであると感じました。父は、この場所で住めるものなら住み続けたい。しかし、35年前に都市計画決定後は覚悟はできている(あきらめている)。また、誰が見ても各高速道路をつなげなければ今の東京の交通事情はよくならないくらいは理解している。というものです。決して、白紙も考慮ということだけは言って欲しくありません。それでは高齢者にとってこの35年間はなんだったんだということになります。</p> <p>これからも、まだまだ大変なご苦労があるかと思いますが、頑張ってください。</p>	不明	男性	不明
<p>圏央道も含め一刻も早く開通を望む。関越や東北道に出るのに不便すぎる。特に利用料金面では考慮して欲しい。第三京浜なみの料金だと生活道路として気軽に利用できる。</p>	多摩市	不明	20才