

自由意見	居住地域	性別	年齢
<p>東京都は、全国一、少子化が進んでいます。この先、人口がどんどん減るのに、本当に新しい道路は、必要なのでしょうか。自然破壊して一体どうするのですか。政治家になってるのは何故ですか。自分の地位、名誉の為ですか。日本は500年後に縄文時代と同じ人口になるのですよ。50年とか100年とか長期的見通しがないなら政治家はやめなさい。日本の国を愛してるのですか。単なる金もうけなら今すぐ政治家をやめなさい。あなたは何のために誰のために生まれてきたのですか。</p>	不明		不明
<p>反対の理由 (1) 新しい道路ができれば車が増える、その排気ガスが地下から地上に出て、トータルには増えて周辺住民の心肺機能に極めて危険です。 (2) 地下外環は善福寺川を横切ります。湧水でできた善福寺池とその周辺の地下状況や地盤はどうなるか、今の不完全な科学では確実な予測は困難です。 (3) 善福寺池周辺は緑の豊かな都民の憩いの場で、東京の誇りです。あの近くをコンクリートむき出しの地上インターチェンジが切り裂くおぞましい光景は、欧米の人からみてもこれが文化を大切にすると都市かと笑われるでしょう。せめて青梅街道インターチェンジだけはやめるよう切に要望します。 (4) 私の意見は所謂住民エゴではありません。外環を他の場所に移せとっているのではありません。私は今の東京の道路の惨状を予測していたので、若い頃から車をもたないことにしていました。公共交通機関が発達している東京では、例えばNew Yorkの大学の友人は、市内では徒歩と地下鉄で通っていました。こういう大都市生活者のモラルこそ、扇大臣や石原知事のような文化人が声を大にして奨励すべきことで、車が混むから道路をつくって経済効率を上げるというようなことは、お二人の文化人としての誇りを傷つけるものではありませんか。宅急便が少し遅れてもかまいません。悠々とした精神生活を楽めることが、文化国家としての日本が尊敬される道だと思っています。</p>	練馬区	男性	70代
<p>外環道の建設はやめていただきたいと強く願っております。東京都の宝とも言うべき貴重な武蔵野の自然を大切に大切に守って行きたい、日本の、東京の指導者の方々、そうお思いになりませんか。外環道は絶対に必要なのでしょうか。日本国は狭い。東京は更に狭い。その東京周辺に面積不相応の膨大な数の車を、更にふえるであろう車を走らせてよいのでしょうか。道は造っても造っても足りず、渋滞をよび排気ガスが住民を悩ませています。走り易い道路ができれば車は更にふえるでしょう。車を規制しない限り。車に乗っている人は何も考えずにいい気持ちで走ってしょう。そのけそこのけ車が通るでは、住民はたまったものではありません。私は前から、便利で活力のある東京にも、これだけの美しい緑と水が辛うじて自然のままに残されていることに感激しておりました。さすが東京の偉い方々は、世界にも誇れる東京の宝物には手をつけずに、大切に守って来て下さっているのだと。私はこういう環境にあこがれて十数年前に練馬区に引越してまいりました。それからというものの年々青梅街道の車も家の前の千川通りの車もふえるばかりです。日本全体の車の数を少なくする方法を考えることはできないのでしょうか。車の数は少なくとも豊かな日本をつくることはできる筈です。車を使う人のためよりも、国として都市として世界に誇れる美しい自然環境と住み良い社会をつくれるように力をお貸し下さい。</p>	練馬区	女性	60代
<p>シールド構造で一般的に安全と言われる「直径以上の深さ」ということでしたが実際の例をいくつか挙げて説明して下さい。市川の例も詳しく。なぜ大深度40メートルではなく20メートルにしたのか。シールドで真下を掘られる場合は、補償をどう考えているのか。経済効果、試算はもっと詳しく出して下さい。今までののはあまりにずさんでした。アクアラインをみてみて下さい。会場での住民の意見はあまりに感情的で、(まあ仕方ないとは思いますが)ご苦労様です。ちょっと同情します。正直言って、普通の人が冷静な発言をできる雰囲気ではないですね。びっくりしました。</p>	練馬区	男性	30代
<p>地上への影響を考慮する以上、JCT案にすべき。湧水、地下水への配慮すべき。縄文の頃からの数千年と、近代車社会の五十年をきちんと評価すべき、我々は、まだ五十年しか車を利用していない。として、百年後は誰も予測できない。もっと謙虚であるべき。必要性からの議論は原点からの議論ではない。そのことを考えると、特に世田谷区の国分寺崖線は、保存すべき、文化、自然遺産として認識することが重要である。仮に作るのであれば、練馬区、大泉JCT-新青梅街道間、東八道路と国道20号間は、上部を公園通り(2車線)として、その他は、シールド工法により地上部をそのままにした構造が望ましい。国分寺崖線に影響を与える区間は、ルート変更すべきである。外環整備を合わせて平行する環八の4車線化を進め、環境影響に努めるべきである。JCTは大規模になる為、IC並みに規格を落とし、極力小さくすべき。換気施設は地下化を図るべきである。外環の練馬区の既存区間に関して、蓋掛けにより、上部の公園化を進める事も、必要である。情報の共有は、一方的であってはならないし、住民の意見も事業者と同レベルで公表すべきである。</p>	その他23区	男性	50代

自由意見	居住地域	性別	年齢
一番の問題は住民の高齢化だと思う。インターネットの意見の集計でもわかる通り。60～70歳台の意見が多い。60～70歳台の住民は、今更他の土地に移るとか、自分のまわりの環境が変わってしまうことは耐えられないだろう。二番目の問題は、国が行政があまりにもこの問題に対していいかげんすぎたことである。私の代からこの土地に住んでいるが、この間の説明会は30年前に一度あったのみである。あまりにもいいかげんな計画と住民の上でなってしまったのではないだろうか。	練馬区	男性	30代
素人で老人で専業主婦の意見です。外環は「必要」「必要でない」の原点から議論をして下さい。私個人は「必要ない」です。イ. 30数年なくてもとにかく過ごせたのです。これから人口も減っていくということですし、新しい道路は必要ないでしょう。ロ. 都内を通過する車が10数%（扇大臣もTVで語っていましたが）というなら、都内の不要不急の車を減らせばよいでしょう。ちなみに私は、40年以上都内に生活していますが、一度も車を持ったことがありません。都内はバス電車網が発達していますから充分です。従って環八の渋滞というものは体験したこともありません。ハ. 狭い日本の中をそんなに急ぐこともないでしょう。北海道でとれた物を、その日のうちに東京の食卓にのせなくてもよいし、自然がよい、天然がよいと、排気ガスを、撒き散らしながら「水」を運ぶのはマンガです。ニ. 地下道路の不安（高架がよいと数えないで下さい）排気ガスをどうするのか。もし途中で事故があったらどうするのか。（人間の運転に絶対安全はないでしょう。敗戦直後、トンネルの中での蒸気機関車の立ち往生を体験しています。ばい煙が車中に立ち込めた苦しさ、その情景は忘れられません。）私の人生も終わり近く、これからの人達が、どうなるうと関係ないのですが、国という幻想の怪物より人間を先に大切にしてほしいです。	世田谷区	女性	60代
予算的に考えて、シールド構造を用いて地上部には、手を加えない方法しかあり得ないはず。地上部の利用等受けねらいは、止めなさい。やるならやる、やらないならやらない、やるなら何時？はつきりせんかい。	練馬区	男性	30代
環八の渋滞の解消のためぜひこの計画を実現して下さい。地下化賛成です。3ジャンクション5インターチェンジが良いと思います。地元の意見も大切ですが、周辺地域のことも考えるのが広域を管轄する行政の役割だと思います。頑張ってください。	その他23区		不明