

| 自由意見 | 居住地域 | 性別 | 年齢 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----|-----|
| 外環の必要性は私共37年間住んで居まして、もっと早くに作って頂きたかったと思っております。車の渋滞はもとより交通事故の多いこと。毎日生活している者にとっては、外環整備によって広域的に効果はあると思います。計画たき台の5つのポイントについても、もっとしっかりとデータをあつめ、質問の方にはっきりとなっとくいくよう説明をし、早くに着手してほしいと思っております。環境は大部分が解決できると書いてありました。早くに十分な現地調査をお願いしたいと思います。 | 練馬区 | 男性 | 60代 |
| 説明会に出席しましたが、凍結の問題とか質問が出ましたが、前向きの言葉が少なく残念でした。現在、関越の北迄完成しているのに南ができない為、その道路が生きていないのに、関心を持っていないのではないかと。多くの人達は、自分の住むところがどういう風になるか、一番知りたいのが現状なのです。トンネル式にすれば、立退は必要ないというだけで片づけられないのではないのでしょうか。私たちはとても心配です。開削ボックス構造の方が工事において、安心な気が致します。トンネル式は外国の例をとっているのだから、作っていろいろ問題が出てくると思います。地下20メートル、考えると不安一杯です。立退く人も、又、残る人もそれぞれ違った意味で大変ですが・・・ここまで来て反対する気持ちにはわかりません。説明会は何度やっても進まないと思いました。あそこで質問に賛成の意見を出したら大変で、みな聞いているにすぎなかった様です。相談所でのいろいろとお話伺いながら・・・を待つ事に致します。 | 練馬区 | 女性 | 70代 |
| 外環を通す為に地下構造とするのであれば、一緒に、地下鉄も通してはどうか(駅からも比較的近いラインだと思う)(8ライナーに変わる路線になると思う。事業予定も減る)。青梅街道インターは、ぜひ予定通り計画に入れて欲しい。現在どこのインターへも遠い(石神井台7丁目)。是非(15年)2015年位までに完工の目標をもって進めて欲しい。 | 練馬区 | 男性 | 30代 |
| 地域住民の利用価値をより高める為、車の分散化によって、渋滞緩和を計る為、必ず、5インターチェンジを実現して頂きたい、特に都下(多摩地域)の主幹道路との連絡によって、その道路の渋滞緩和、その地域の活性化は、十分に見込まれると思います。費用面を考えると、3ジャンクションの方が良いが、利用価値という面を考えると、5インターチェンジが、どうせ金を掛けるのであれば、後世へ残す社会資本としての価値は、高いでしょう。今後、計画が進むにつれ、その内容を出来るだけ詳細におしえていただきたい。通過交通だけでは、地域は、何のメリットもない。 | 武蔵野市 | 男性 | 40代 |
| 私の土地は、外環に直接かかるのか?かからないとしても、外環からどの程度の距離となるのか教えて下さい。調布、狛江区間の道路構造を教えてください。環境への配慮はどのように考えていますか? | 調布市 | 男性 | 30代 |
| (1)地表からトンネルまでの深さが40メートルあれば地上権者に補償金を払う必要がないのに、地上権者に配慮して敢えて20メートルとし、補償金を支払うようにしたとマスコミが報道していた。事実ならとんでもない無駄使い。猛省を促したい。 (2)東京はニューヨーク、ロンドン、パリ等欧米主要都市に比べて人口密度が、1.5~2倍、オフィス密度は3倍以上、また乱開発により緑地は壊滅的に減少している。就いては、住環境を守るため何とかして人口集中を排除しなければならぬ。この様な状況下で東京に新たな自動車道路を建設することには大きな疑問がある (3)カキによるアンケートで車の所有や運転の有無を調べているが「車を使っていないから自動車道路に反対しているのだ」といった短絡的なし、恣意的な結論付けはしないで欲しい。(4)たとえたき台の段階とはいえ環境へ及ぼす影響について具体的な回答が全くできなかったのは残念。かえって住民に不信感を与えたと思う。今後は十分な裏付けデータを準備して説明会に臨んで欲しい。尚上記(1)(3)については、出来ればお返事を下さい。 | 練馬区 | 男性 | 60代 |
| 1.光化学スモッグの多発地帯である沿線地域に排気する自動車排気ガスは、地下トンネルであればその処理の可能性は高い。(NoxSPM SoxHC)諸般を考慮すれば地下型交通路が将来有効と考える。ガス処理の具体策とその維持に配慮。 2.インフラは可能な時期に整備すべき物。後になれば負担は大きく費用の有効利用は望めない。この期に整備を開始すべきもの。必要以上のアセスは無駄であるので、十分な議論の中で有効かつ経済的な投資が望まれる。 3.反対のための反対は排除すべき(とくにアセス項目増大に留意、東京湾横断道路の課題アセスの反省) | 練馬区 | 男性 | 60代 |
| 早期に着工、供用開始して欲しい。インターチェンジは、なるべく5箇所設置して欲しい。 | 不明 | 男性 | 50代 |

| 自由意見 | 居住地域 | 性別 | 年齢 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----|-----|
| 断りのない写真撮影は大変不愉快です。余りにもお粗末なたたき台だと思いませんか。実際の調査は未着手とかで具体的な数値が全く上げられていなくて、何を話し合おうというのでしょうか。どの質問にも「これから検討します」との答弁ばかりではありませんか。役所の無力をつくづくと感じます。もし、調査後に、メリットよりデメリットの方がおおきいことがわかった時、惑いは、環境問題がしっかり解決できないとわかった時、この計画を止める勇気はありますか。ただ知事がゴーサインを出したから、さあ作るうではないのですよ。 | 不明 | | 不明 |
| 想定しているリスクが少ないのではないか。住民としては、想定できるリスク（害）について、できるだけあげていただいて、それに対する対策を想定して頂きたい。例えば、16kmという長いトンネルの中で大事故が発生した場合どうするのかなど。計画は、進展次第。発表して頂きたい。できれば環状8号線を地下式にしていだきたい。もしくは、環状8号線を高架にしたいかがでしょうか。 | 練馬区 | 男性 | 30代 |
| 都心部への通過交通の流入防止は、事業中の圏央道が出来れば圏央道がその役割をになう。都心部の渋滞は事業中の中央環状が出来ればその役割をになう。上記二点は外環の必要性の理由にならない。環八の渋滞は環八の構造で処理すべきである。環八の立体利用が可能である。（地下等）上下車線（Iトラ付-も入れて3段？）を立体にすることも不可能ではない。用地買収も最小限に出来る。渋滞は車が多いから渋滞するのであり、車を減らすことを都内は、考えるべきである。車にとって便利さはかり考えるべきではない。都心部は鉄道が便利であり、鉄道による交通が中心で良い。都内は、車にとって不便な街が良い。 | 練馬区 | 男性 | 40代 |
| 八ガキは運転者（同居長男）が郵送します。私は、昭和29年から現住所に住んでおります。当時は、区画整理ができておらず、家が次々建ち、袋小路になってしまいました。外環が出来るといって35年も待つておりました（新築が難しかったから）。私としては、私的なこともあります、東京都が発展することありますので、全面的に外環計画に賛同致します。 | 練馬区 | 男性 | 70代 |