

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	
3/11 (土)	泉新小学校	10:00~12:00	68	意見を聴く会	…1ページ
		10:00~15:00	104	オープンハウス	…4ページ
3/12 (日)	上石神井中学校	10:00~12:00	139	意見を聴く会	…6ページ

●杉並区

日程	場所	時間	来場者数	備考	
3/23 (木)	西荻地域区民センター	18:00~20:30	77	意見を聴く会	…16ページ

●武蔵野市

日程	場所	時間	来場者数	備考	
3/18 (土)	吉祥寺南町コミュニティセンター	16:00~20:30	27	オープンハウス	…21ページ
		18:30~20:30	17	意見を聴く会	…23ページ

●調布市

日程	場所	時間	来場者数	備考	
3/11 (土)	緑ヶ丘地域福祉センター	18:30~20:30	8	意見を聴く会	…26ページ
3/17 (金)	東部公民館	18:30~20:30	11	意見を聴く会	…28ページ

●狛江市

日程	場所	時間	来場者数	備考	
3/19 (日)	谷戸橋地区センター	13:00~17:00	20	オープンハウス	…30ページ
		15:00~17:00	17	意見を聴く会	…32ページ

●世田谷区

日程	場所	時間	来場者数	備考	
3/25 (土)	鎌田区民センター	14:00~16:00	28	意見を聴く会	…34ページ
3/29 (水)	砧区民会館	18:30~20:30	39	意見を聴く会	…36ページ

●中央道周辺

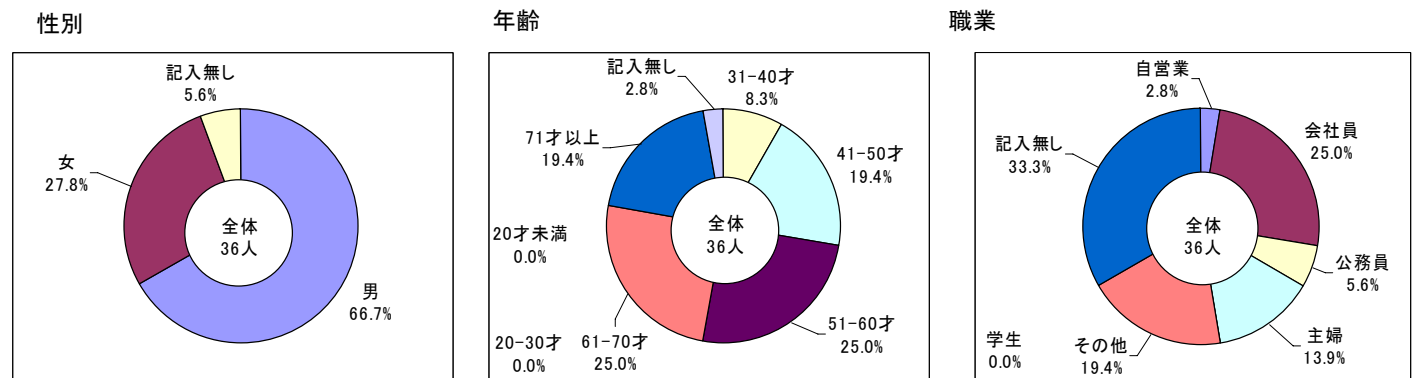
日程	場所	時間	来場者数	備考	
3/28 (火)	三鷹市北野3丁目常設会場	13:00~17:00	52	オープンハウス	…39ページ
		18:30~20:30	37	意見を聴く会	…42ページ

■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：練馬区 泉新小学校
- ◇日時：3月11日（土）10:00～12:00
- ◇来場者：68人
- ◇回答者：36人

◇アンケートの結果概要について

回答者属性



インターチェンジの設置の有無について

- 東京外環道路は大都市には是非必要である。しかしながら既存の施設との関係ではきわめて複雑、調整が困難。数年前に計画された大深度では現在の方法では最善ではないか。
- 全て地下方式なら全く問題ない。
- 事故時の対策を確実に立てて貰いたい。
- 想像がつかないが、地上部への影響が本当に少なく、安全性が確保できるのであれば進めてもらいたい。
- 早期実現になると考えれば良い案と考える。
- 毎日が車の音で、寝れずにいます、又道路が、せまく行きかう事、出来ずにいます。火災や急病人が出たら助かる人も助からないと心配しています。税金の無駄使いをなくして早く安心して暮らせるように、又、家がヒビわれてこまっています。どうか宜しくお願いします。
- 地上の件、車道、歩道、緑地。歓迎。
- 現代にかなった計画と思います。早い着工を希望します。
- 大深度地下化賛成。計画スピードアップしないと目的が達成できない。
- 早く進めてください。
- 大深度地下方式でやらなければ、何年後になるか分からない。とりあえず、東名までこの方式で行ない、中央・青梅街道等の枝路を計画した方が良いと思う。
- 歩行者の道路、緑の多い散歩道、子供が遊べるような場所を作って欲しい。早く完成できるので良いと思います。
- インターチェンジがハーフでは、全く意味がない。従って車社会が円滑になるよう努力されたい。
- 良いのではないのでしょうか。
- 大泉ジャンクションの地下化について、八の釜の森の保全、地域分断の解消といった点からもメリットは大きいと思われるので、ぜひ、前向きに検討して頂きたい。
- 大深度地下、外環計画、現在、自然災害が多いに聞かれる中、地下を掘るといっただけでやめてほしいというのが考えです。しかし計画がある以上、みんなが納得いく充分かつすみやかに実行してほしい。
- 大泉インターから大深度に出来ないか。八の釜憩いの森、湧水の保全と環境への影響等の理由による。
- 昭和 41 年の都市計画が何の変更もなく、どうしてそのままなのか。昭和 41 年の現状とは全く環境が違うので、そのままでもいいのか。地下化について再度検討してほしい。
- 目白通りから、大泉街道までは地上部であるが、これも大深度にするよう考えるようにして下さい。設計工事がまだ固まっていないのですから、いろいろ考えるように今の技術で出来ない事はないと思いますが。これで決まっているようなことではなく発想の転換が必要と思います。
- 早く着工して下さい。
- 大深度だけで「早く安く」を貫くためにも上部に道路を作ったり、青梅街道にインターチェンジを作るなど無駄使いをやめること。

- 騒音、公害など環境保全に有効。
- 大変いいことだと思います。(地上が理想だが、住宅がぎっしり詰まっていたら仕方ないだろう)
- 計画をスムーズに進めるために良い計画案だと思います。
- 外環を通すことに反対です。例えば私の地所、小さな住宅でも4千万も出して購入したのに、道路の為に、国の税金が不足にもかかわらず私の家では三角(2坪)に取られてしまう。この道路側にずっと住むにあたり公害のことでとても心配あり。出来たら、代替地を用意して欲しいです。

地域の課題について

- 既存のインターチェンジを見ていると拙劣。車が渋滞するのが当たり前と思われるようなものもある。インターチェンジを点として見るのではなく、地域を面として交通車の流れをとらえて欲しい。
- 地下化する。
- 高速道を計画する以上、ICは必要。
- 必要である事は理解できる、しかし、地域への負担が少しでも小さくてすむ計画にしてほしい。出来ればジャンクションの地下化を再検討してもらいたい。
- OKと考えています。アクセス環境から、必要な位置と思います。
- よりよく使用出来る安心した計画をたのみます。
- とりあえず、東名直結で行う(インター無し)。その後必要に応じ考える。
- よく分かりません。
- 設置して初めてスムーズな通行になる。必ず作ってください。
- どうせなら、道路開通に伴い、利便性を上げるべきであり、インターは作るべきだ。
- 青梅街道のインターは杉並区側も必要と思う。
- 目白インターは必要かと思うが、環境と生活、交通混雑への対応を十分に行うこと。青梅街道インターは全く不必要。
- 外環道を通す以上はICは各道路と出来るだけつなげた方が良い。
- 当然インターチェンジは、必要である。ハーフはだめ、フルにして下さい。
- どちらでも良いです。

大深度地下を活用した外環計画について

- 新トンネルの設置について既存の設備、十分研究して改良して欲しい。悪い例：環八、井草トンネル、トンネルに閉じこめられていつ出られるかわからないことがある。
- 立ち退き住民への十分な説明がなされていない。補償はどうなるのか、代替地は現在同等以上を与えるべし。築30年以上の補償は何%。
- 周辺一般路の整備。
- 八の釜の湧水の「移設」は本当に可能かどうか不明。壊された自然環境や生態系は人工的に作られたものでは代替が出来ないと思う。今あるものを大切に残す事を、新しいものを作る事と同じように考えてもらいたい。
- 夕方の渋滞の減少、アクセスの効果UPが見込めますので、早急を実現して下さい。出来れば、向こう15年で開通計画して下さい。
- 途中でやめる事なく最後までお願いします。説明ばかりでは困る、早く願いたい。
- 大泉の住民としては、現在は最悪である。しかし、延伸工事を考えると私の人生も終わってしまいます。影響を最小限にするには地下方式しかないと思います。
- 生活道路が現在の状態は、すごく危険が多い。大きな事故も時々起きております。
- やるのかやらないのかは、はっきりして欲しい。上石神井駅前のような中途半端は避けたい。
- 八の釜憩いの森、湧水の保全、目白通り、北園の行き詰まりの道路の早期延長。
- 目白通りのすぐ左にできる交差点は、全く危険な構造となっている。関越道の出入もあまりにも渋滞が多くなることが予想される。
- 外環が途中で止まっているため、大泉IC付近は交通渋滞がひどく、排ガス、騒音がひどくなり生活が大変なことになっている。早く解決して下さい。
- 現在の住居が計画の中にある為、改築等、手をつけられずにいます。出来るだけ早く進めて欲しいと思います。

その他の自由意見

- 工事後、地下水に断水が起こらないようにして欲しい。井戸水、流水が止まらない。地下水の保全。地上部は環境改善のため緑地を大きく取り、車道は最低の生活道路に限ること。現状のままでいくと交通偏重から現在の環八や環七の二の舞になり、心配である。車道にはして欲しくありません。車道になった場合、オート

バイが走り去ることがあるのでは。単なる走り去り、遊ぶための道路にして欲しくありません。

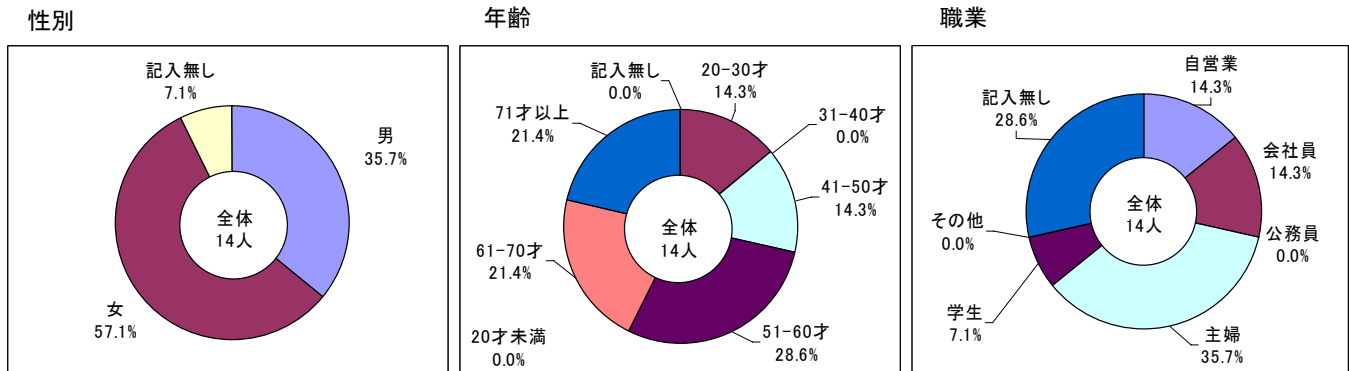
- 環境問題にする前に、立ち退き住民の対策をまず第一に考えて欲しい。代替地無しでは話は進まない。石神井公園駅前の都営住宅の方々に固有地、都有地へ移ってもらい、立ち退き住民に都営住宅の土地を開放する事。
- 計画を立てた以上、長期の放置は困る。
- 意見を聞くからには、一番大きな影響を受ける地域の計画案をとり入れた検討をして、その回答を地元が納得できる説明と、ともにしてもらいたい。作る事に反対がもう今の段階では不可能です。必要性も充分感じています、ならばもっとこの計画に真重を押しはかってもらいたい。宜しくお願いします。
- 外環が延長される事で、IC出入口交通量の増減シミュレーションは、どのように考えられていますか。(減るのか、増えるのか) 青梅街道ICの双方向への改善を。(大泉IC～青梅街道ICへの利用者もいますよ。環八より西に南北の道が、あった方がいいので。
- 今、私の三原台の所では年寄りが多いので、早くと願っております。今は、急ぎまして落ち着く事出来ず問答に書きました。宜しくお願いします。
- 地下道だけでなく、地上の部、道路と緑地を歓迎。一日も早く工事を。
- 国が決めた計画は結局は実行されるでしょう、我が家は立ち退きになっています。どんな説明を受けるより、これからの事を知りたい。いつ引越しか、どれくらいで買ってもらえるのか、それによって私たちの準備もあります。
- 外環は必要と思いますが、私個人の住宅は計画図から見ると転居が必要です。転居に要する費用が十分補償されるのか不明で将来の生活設計が出来ません。この状況で環境等については考え及びません。
- 大泉ジャンクションは地域に公害を及ぼす事はまぬがれない。せめて地域に対して影響を少なくする発想を持って欲しい。目白通りの下を通す発想と工夫をして早期実現を図ること。
- 本日の説明会で意見に対し、全て検討するとか、考えますとか、意見を聞き流してるようにしか思えません。ぜひ、真剣に住民の為に実行して下さい。結論はすでに出来ていて、意見交換がすり合わせにならないようお願いいたします。八の釜をつぶさないように、最大限努力して下さい。
- 早急に着工して欲しい。年齢的にもかなり高い方が多いので、早く先のことを考えていきたいと思っております。
- 既に立ち退いている方も居りますが、代替地を与えたのでしょうか。高齢の為、他には移動したくないが早い時期に着工してほしい。
- 進めるならば早く方針を決定してもらいたい。
- 皆様の計画案は専門家の方々の案がおおいに見られる計画ですが、本来計算では予想されないことがおおいにあると思います。実際に生活している住民への対応はいつも「検討しています」「ご理解していただきたい」どんな時も犠牲になるのは我々住民です。これから、いろいろ、話し合いをしていくと聞いていますが、大きく変わることはあるのでしょうか。
- 1.目白通りの北園より早期延長。2. 大泉JCT、ICの混雑化。3.八の釜憩いの森、湧水の保全。4. 周辺道路の整備。
- 事業化の決定の前に家の立ち退く対象地域の補償の説明が必要。事業化決定後では遅い。補償の説明が先にしてほしい。決定後、泣き寝入りするのはやだ。
- 平面では良く分からないので模型等作られたらどうでしょうか。
- 必要があるかどうかの住民意向確認を沿道の人々に対して行うべき。
- なぜ青梅街道ICは、ハーフICになったのか理由を教えてください。石神井公園駅の改築が出来ないのは外環が高架式か地下式か、決まらないからだと聞いてます。事実ですか。
- ここまで計画が進んだら、早急に実現へ向けて実行すべきだ。70歳を過ぎてから引越しなど、とてもたまらない。
- 地域への影響を最小限にとどめる為、環境、立ち退き補償。オール地下案の再検討をしてほしい。国交省の調査課長が否定的な発言をしていましたが、何が問題なのか、資金の問題なら、国交省の特別会計分を、その問題に充当して下さい。
- 外環工事は出来るだけ早く完成した方がいいと思う。交通の流れが良くなれば排ガス、騒音の問題が解決する。

■外環オープンハウスアンケート結果

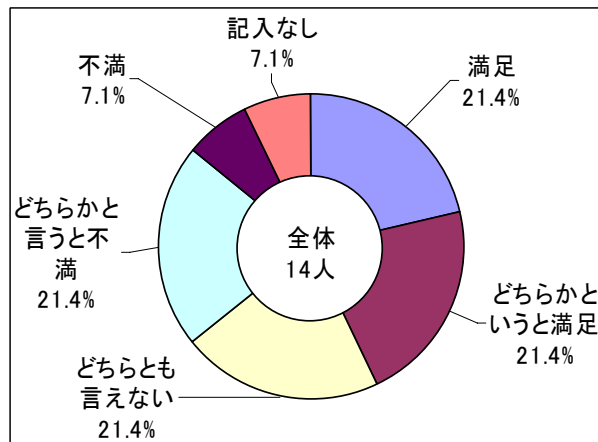
- ◇会場名：練馬区 泉新小学校
- ◇日時：3月11日（土）10:00～15:00
- ◇来場者：104人（意見を聴く会来場者含む）
- ◇回答者：14人

◇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

- 何度か聞きに来たいです。
- 排気塔についての情報を出してください。
- 都市決定の経過年度を含め完成までの年月、治水対策として現在雨量をどの様に考えているか温暖化により雨量 200mmも考えられるが、その点如何か。
- 完成後の内容だけで、便利性だけが、その反面影響を及ぼす面も多いにあると思います。いろいろな面を知ってもらえるような本当の意味のオープンハウスであって欲しいです。
- 細かな計画案、報告。
- 立ち退き住民に対しての説明が無い。まず、最初に行うべき。
- 再三再四、連絡たのむ。
- 地下水に関して意見があるけれど、JR武蔵野線、地下鉄、JR東京駅など地下を走るインフラにおける地下水の現状を調査して、外環でも無事に建設できる事を証明して欲しい。環状8号線の完成によって地下道路と地上道路の組み合わせがどのようなものか情報を示すべきである。(分からない人は環状8号をながめればいい)

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。
- 大深度は良いが、地上に出る部分が、大泉インター近くに集中しているので困る。青梅街道インターの半インター化のメリット、デメリットを検討したい。
- 大泉 I C、J C T から大深度に出来ないか。
- 影響が少ないので良い。

地域の課題について

- 退去の時期。
- 工事が始まれば、周辺の交通量も増すので、一般道の整備を前もってやって欲しい。
- 八の釜憩いの森の保全、湧水の保全は是非必要。その為には大泉 I C、J C T より大深度が必要と思う。
- ジャンクションと外環道の延伸部分の地下化を希望します。地域の分断化、大気汚染、騒音問題が軽減されると思う。
- 立ち退き住民、290 世帯の代替地をすぐ近くに手当するように。

その他自由意見

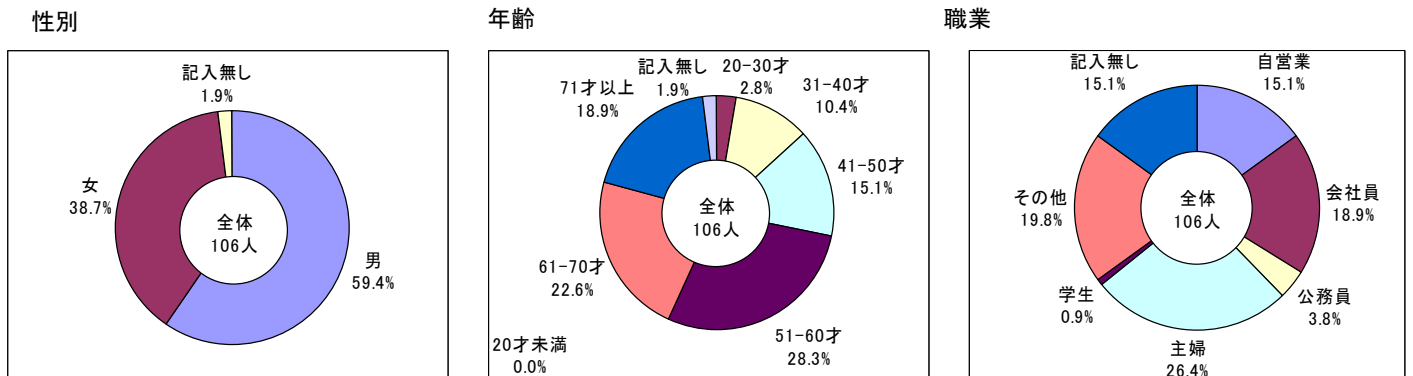
- 今までにない緑化された高速を見たいです。頑張ってください、ありがとうございます。
- 環状道路は是非必要。物流の分散化には環状道路が必要。
- やるのかやらないのか。立ち退き代替地に都営住宅の土地をあてる。築 30 年の住宅の補償は何%か。(この条件の代替地：徒歩 10 分圏内にスーパー約 10 件、駅まで徒歩 10 分バス停まで 1 分、急行停車、駅がこれから良くなる)

■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：練馬区 上石神井中学校
- ◇日時：3月12日（日）10:00～12:00
- ◇来場者：139人
- ◇回答者：106人

◇アンケートの結果概要について

回答者属性



インターチェンジの設置の有無について

- 所長は現在は計画は決定していない、外環計画のたたき台と言っているが、外環ジャーナルの表示では環境影響評価の準備書の直前まで進行している。
- 国が莫大な借金を抱えている中でこんな計画を進めることには反対です。
- 青梅街道 IC 無しが建設の最低条件。
- 大深度自体の危険性が十分に詰められていない。人口減、スローライフ、環境重視の観点から外環そのものに反対する。当然青梅 IC も反対。
- 大深度地下活用の外環計画は、ベストではないがやむなし。青梅街道インターは不要。税金の無駄遣い。練馬区の姿勢は極めて欺瞞的。誠意（住民への対応に）が全くない。国として、本当にハーフインターなるものが必要と考えているのか？
- 40年計画実現できなかったものを何が何でも外環をつくるというのはおかしい。練馬区長が来て住民の生の声を聴いてほしい。莫大な資金を投じて外環をつくることには大いに疑問あります。
- 不要。理由→現在既に工事中の圏央道、首都高で、機能を代替できると思うから。
- 公共の移動手段（電車、バスなど）を、既存のものを活用すれば、あえて新たに高速道路を作る必要はないと思う。
- 計画は住民との合意で進めるべきである。練馬区の意見を聴く会では青梅街道インターチェンジの議論に偏っているため、まだ十分に外環そのものの必要性の議論に至っていない。まだ議論が必要。
- やむを得ないと思うが、変形のインターは交通が混乱し、周辺住民は杉並区民と差別化されている。
- 地下をいじることは許されないことと思っております。
- 大深度地下は良いと思います。
- 大深度の地下水が汚染された場合、数百年もの影響があると言われるのです。ぜひ、やめて下さい。
- インターなし。地下水、大気汚染、振動など問題がなければよいと思うが、本日話を聞いて、地上街路、問題も曖昧です。少なくとも地上街路は、大深度地下を活用するなら不必要です。また、青梅街道インターも換気塔の問題もあり、いらぬのではないかと思います。
- 地上部はそうなれば当然廃止が前提である。従って、上部利用は中止を、青梅街道インターチェンジについては中止すべきである。
- 外環に反対である。「現段階では作るか作らないか検討中である」と言うのなら、まずそのことを質問すべき。練馬区のまちづくり条例にも湧水や緑の保全を挙げていながら八の釜の消失、石神井公園、善福寺、井の頭公園の池は水が抜ける。環境への決定的なダメージを与えるということは、圏央道八王子城の水涸れの現状を見れば明らかである。国交省のホームページはウソ。地下水のデータを出すように。
- 大深度地下道の外に側道を造り、地域の方の利便を考えてほしいです。

- 外環道東側の水質の心配、その他。
- 大深度に関しては仕方がない。インターチェンジに関しては反対。
- 必要なし。車社会はもう沢山です！！
- 大深度地下方式は本当に安全なのか。ここにも疑問は残る。
- 良いと思います。ただし、立ち退き対象者への補償は十分に作る。大地震に対する対策がしっかり立てられている必要があります。
- 概ね理解している。
- 地上部がそのまま（現在のまま）残るなら賛成する。
- 自然環境、生活環境を破壊する。外環計画そのものを廃棄するよう、提案します。
- 大深度地下については賛成。
- 大深度でも排ガス処理が必要となり、地下水脈への作用もある。
- 大深度地下活用はやむを得ない。地上道路は必要ない。反対。インターチェンジに関しては無駄遣い。反対。一部の人の意見だけではダメ。
- この質問自体、外環を作るというのが前提になっており、こういう質問はおかしい。外環の建設自体、反対です。
- 大深度地下法そのものに反対である。そして、地上への影響が「全くない」とは言えない以上、反対である。
- 不要なインター、道路は絶対に作らないこと。住民の意見を尊重すること。平野氏の言い訳は見苦しい。質問にはきっちりと答えること。
- 「外環道」は要らない。車中心、高速道建設中心の行政は止めるべき。これ以上高速道を必要とする経済成長はないと思われる。即刻計画を中止すべきである。
- 練馬区の住民の代表、練馬区長が外環計画を賛成しているが、反対している住民が大勢いることを忘れてはなりません。16kmの外環計画には青梅街道インターチェンジは絶対いらぬ。
- 地下水、低周波振動、排気ガス等が心配。
- 地元住民のほとんどが反対している。青梅街道インターチェンジは絶対に付けてほしくないが、どうしてもと言うなら、大深度地下でやってほしい。
- 今後人口は減少し、車の台数、交通量も減少していくと思われる。それが分かっているのに、今さら大金（税金）を投入して道路を整備する必要があるのか？これ以上地球を傷つけてはいけない。
- 絶対反対。環境破壊、税金の無駄遣いになるだけ。
- 不必要！自然環境を破壊するな！
- 地下水、大気 etc.、何も良いことはない。反対である。
- 地下水への影響が心配です。
- 地震や大雨、洪水等の災害発生時に非常に危険であると考えます。理由としては、数十 m という深度では、逃げるときに時間がかかり、逃げ遅れる人々が必ず出て来ると思われるため。
- 理想だと思ふ。地盤が弱い土壌に、それを押しつけても良いのだろうか。水質検査といった地下水の予測のみならず、建造物の予測も見込みだけで「作りたい」の一方向的な説明ばかりを受けている。（これまでに三回以上は来ています）
- 青梅街道ハーフインターに絶対反対。大深度地下方式には賛成します。
- 環境に対する危惧はあるが、必要性が大きければ見直す価値はある。
- 災害時の問題について不安がある。
- 外環道計画に対しては仕方ないことと、消極的な賛成である。しかし青梅街道にインターを付けることは絶対反対である。その理由は何も青梅街道にインターチェンジを付けることによるメリットはなく、デメリットの方が多と思うからである。
- 地上街路整備については反対します。地上も整備するのであれば大深度道路にする意味がない。
- いらぬ！
- 必要なし（外環ありきではない）。外環計画自体の見直しが必要。既存道路網の整備を費用対効果で再検討すべき。
- 必要なし。
- 15年前に 1500 億円かけて建てた東京都庁舎が雨漏りで修繕費が 1000 億円かかると聞いています。血税である大金をつぎ込み、たった 15 年でこのような結果では、果たして大深度で外環道を造ったときに、安心して通行できる道路が造れるのか、そしてすぐにまた莫大な補修工事が必要になるのではないかと納税者として不安になります。
- 大深度地下での事故が心配。地上建築の安全が絶対なものが、地盤の緩みが心配。そもそも昭和 40 年代に住民の意見を聞いて計画したものかどうか、工事そのものが騒音、振動。
- 環境に大変悪影響を及ぼすと考えられる。大気汚染、地下水路、湧水、三宝寺池等、大事な自然への影響は大であり、破壊にもつながる。また地域分断にもつながり、これまでの両隣、親和が壊れる。どうか、「青梅街道インターチェンジ」作らないで下さい。
- 大昔の計画を強行する必要性はありません。国が重大な岐路に立っている現在、勇気を持って見直し、中止を検討していただきたい。
- そもそも外環道はいらぬ。

- この計画は全面的に大反対なので、大深度地下でも何でも反対。
- 大深度地下といえども多額の費用をかけて作る必要が本当にあるのか。全てを白紙に戻して慎重に検討すべきである。「地下なら安心」という安易な考え方が少しでもあるならナンセンスである。
- まあよい。
- インターチェンジを何カ所か造ることはコスト等必要以上にかかる。しかも他所と違い、練馬の場合住宅地の中での設置になるということで、悪影響が大である。車の渋滞を減らすことにもならず、逆である。
- 地下水への影響そして金がかかりすぎる、この二点で反対です。
- 地下トンネル内での交通事故等が大変心配。消防庁も地下 40m の大深度での事故（火災などを伴う大規模な事故）の場合、消防士の安全を確保した上での救助が困難としている。また首都直下型地震などを想定した安全対策が十分にとられているのか。交通の利便性向上というが、一般市民の立場から言えば、地下鉄など公共交通の整備の方が「利便性の向上」につながる。外環整備で利便性を享受するのは産業（運輸）関係者だけであり、市民の利便性向上にはつながらない。
- 経費の面もあるかと思うが、大深度地下でよいのではないかと思う。
- 全部大深度で行けばいい。
- 外環なんていらぬ。地球環境を壊すな。
- 換気（排気）塔設置による影響が大であると思います。インターが出来ることには反対です。地元住民の意見を重視してほしい。
- 色々な条件の下では、大深度というのは仕方がないことだと思う。
- 地中をコンクリートで固めて、環境に影響ないと言ってしまうことにびっくりしてしまう。
- 反対。
- 本当はそれも作ってほしくはないが、都市の渋滞緩和のためには仕方がないと思う。ただ、IC については最小限、または必要ないと思う。なるべく環境や生活への犠牲がないように、全て大深度地下で、IC 無しで進めてほしい。税金の使い道としても、外環建設は多額の費用がかかるはず。利便性を考えた場合、外環整備する必要はあるが、費用対効果の率の悪い税金の使い方はしないでほしい。
- とにかく絶対反対。
- 必要だと思う。
- 大深度地下活用は技術の進歩もあり、計画立案時から 40 年くらい遅れたとはいえ、大変喜ばしいことである。20 年後、50 年後の発展を考えると、子供、孫の時代として、外環があって良かった、お父さん、おじいさんの先見性に感謝する、といわれるものにしたいです。
- 代替案を示し検討すべき。現在の計画案は国、都が住民の意見を聴かないで勝手に出されたものである。PI を今後行うならば、態度を改めて検討すべき。青梅インターは反対。
- 良いと思う。
- 早く作るべき。
- 百歩譲って計画自体の必要性はあるのかもしれないが、多くの人に利益があるものを、一部の地域住民の犠牲の下に行うのであるから、その犠牲を極力ゼロにすべく、「必要最小限」の措置でなく、「最大限に存分の」措置を施すべきである。
- 大泉 JCT より関町南のインターまでは、距離が近すぎる。杉並区は区長、石原伸晃議員が反対。その結果、出入口が出来ず、練馬区側だけに作る？また、吉祥寺通り関町 2 丁目交差点から狭い道路を車の流れが増えるのはどうするのか？それこそこの道を広げるべきが先決だと思う。ケヤキの並木道もともかく、地元は納得がいかない。
- 地震・水脈のことを考えると、大賛成という訳にはいきませんが、インターチェンジ（青梅街道）を設置しないという条件であれば、敢えて反対はしません。
- 青梅 IC は、中央道方向へも行けるようにしてほしい。掘割り方式の方が大深度より安全だが、渋滞の現状を考えると、大深度でもやむを得ない。早くやった方がよい。上部道路についても早く着手し、街並みをきれいにしてほしい。西武新宿線の高架についても早くしてほしい。
- 大深度地下方式には賛成ですが、それをもっとうまく説明して欲しい。昨年秋から半年経って大分理解されたようですが、今のままでは時間の無駄でしかない。いま外環事務局は無駄な時間を極力省くことが重要になってきたのではないのでしょうか。

地域の課題について

- 国交省前大臣、石原信昭氏が荻窪タウンセブンの選挙演説でゼロインターを公約した。故に青梅街道 IC 設置は公約違反となる。この確認請求訴訟で争う。
- 全く不要であり、反対である。
- いらぬ。
- 絶対反対。
- 必要ない。地上部で生活している人への影響が大きいため。練馬区は住民の考えを良く聞いてから、方針を決めるべきである。
- インターチェンジは全く不要であり、断固反対。 ①設置しなければならない理由が理解できない。利便性

だけで、また訳の分からない経済性なるもので理解できるものでは到底無い。②投入される税金、それに見合うメリットがあるとは思えない。10年後交通量は本当に増えるのか。少子化を考えれば、インターそれもハーフインターなるものの必要性は全く理解できない。

- アセスの数値が基準内であるといっても、生活圏が分断され、環境悪化につながることに変わりはない。
- 青梅街道 IC は不要。整備当事者である国が「練馬区が IC 必要といっているからつくる」と考えているのであれば、国、区ともに地元（関町周辺）の意見に従うべきである。現状では無視していると思えない。なぜ関越方面のハーフ IC なのか。区民にアンケートを取ったのか。練馬区民ならば東名方面のハーフを望むはず。
- 必要ないと思う。むしろ害があるので絶対反対です。
- 青梅街道インターチェンジは必要ない。必要を感じない。環境を保全して住みやすいまちづくりが必要である。
- 青梅街道インターチェンジは変則で、交通の混乱を引き起こす。
- インター不要。外環は高速だけをつなげばよい。
- インターチェンジ大反対。
- 青梅街道インターチェンジは絶対反対です。
- 是非、やめて下さい。
- 大気汚染、騒音、振動、善福寺公園や石神井公園の地下水の問題で心配です。
- 青梅街道練馬側は必要性について、納得いく説明はない。残念である。地元のとは、計画地を最優先すべきである。
- いらぬ。
- 片側だけだそうですが、杉並区の方にも付けるべきです。反対はあっても、反対の人はどこの高速も走らないのですか？
- インターチェンジ反対。
- 必要なし。車社会はもう沢山です！！
- インターチェンジは必要ない。環境破壊によるデメリットを消すだけのメリットなど何もない。
- 青梅街道インターチェンジでは東名側への接続も必要と思う。多額の投資をするのだから、それを活かすため、また利便のため。
- ハーフインターとは次の世代の人々に何のために不自然な構造にしたのか、と笑いものになるのでは？
- 反対する。公害になる。
- 外環延伸そのものに反対しますので、全く不要。
- 青梅街道インターチェンジ案は杉並区側の反対で関越方向のみであり、そんな中途半端なものを 1000 億の費用、及び住民の多大な犠牲の上で作る必要性はなく、反対。
- 青梅街道 IC はフルでもハーフでも害だけあって益なし。
- 反対。利用者は少ない。無駄遣い、環境に悪い。
- IC 以前に、外環そのものに反対です。自動車が増えるから道路を作る？道路を作ればますます自動車が増えます。
- インターチェンジを設置するための、犠牲（立ち退き、排ガス公害）をはらってまで、設置することはない。
- 青梅街道への接続の必要性を感じない。
- 青梅街道インターチェンジの設置には絶対反対です。
- 青梅街道 IC について。「いつの間にか関越方面のみのハーフインター」ということになっているが、このハーフインターは意味がない。外環道は関越道とは別料金となるはず。誰がわざわざ料金を支払ってほんの 5km そこそこの外環道を利用するか？練馬区がインターを設置したくてしょうがないからこの計画が持ち上がったと思えない。あきれてものが言えない。
- 必要なし。
- インターチェンジは不要！大泉に IC があるのにわざわざかか離れていないところに IC が本当に必要なのか？練馬区は地元のアンケート結果（90%以上反対）を尊重されたい！
- 青梅街道に大泉方面の IC は不要である。青梅街道周辺からは 500 円を払って外環を利用する車は少ない。
- 青梅街道インターの設置には絶対反対です。インターは効果が限定的で費用やデメリットを考えれば、設置することには反対。住環境への影響が大きすぎる。街が破壊されてしまう。（大気汚染、騒音、振動、低周波、渋滞、事故、治安等）
- 大泉インターチェンジに近く、一方方向のみの通行可能なインターチェンジは必要ない。
- インターチェンジが出来た場合、外部からの犯罪者の流入が容易となり、また逃走も容易となるため、当該地域の犯罪発生率の増加が心配である。
- これから少子・高齢化が進むので、必要ない。排気ガスは、身体に影響を及ぼします。地元住民には大迷惑だ。作りたい方々はわずかな利益のために死の商人のようになりたいのか？
- 青梅街道ハーフインターは絶対反対。地元住民にとって何のメリットもなし。
- 必要ない。（メリット不明）住民以外の方にもメリットが小さすぎる。
- IC の数が少ない。もっと増やすべきである。
- 必要ではないか。

- 地域社会の破壊をもたらすだけで、かける予算とそれに見合うものがほとんど期待できないと思うためである。
- 反対します。利用者が多いとは思えない。交通渋滞は必ず起こる。
- 必要ない！
- 必要なし。
- 必要なし。
- 環境破壊、健康への影響などたくさんの公害をもたらすインターチェンジは絶対にいりません。住みやすい美しい地球を未来の子供達に残して下さい。
- 排気ガス、大気汚染等の健康害。車利用を少しでも少なくして行く方向へ。
- 絶対に反対です。いくら立派な資料を提示されても、実際に住民に不利益なことはごく小さく、分かりにくく書かれており、とても納得のいくものではありません。住民の意志を無視した練馬の動きに大きな失望を感じています。杉並は反対しました。何故練馬は反対してくれないのですか？
- ①の理由から反対。
- 外環延伸そのものに反対です。
- 絶対必要なし。特に片側だけの欠陥インターなど絶対設置してはいけない。
- 必要性のないインターチェンジ設置は大反対。費用の掛かる工事をして、環境を悪くすることはないと思う。
- 必要なし。あまりにメリットが少ない。税金は住民のためにあるのでは。
- 青梅街道ハーフインターチェンジの設置には反対です。有識者会議の提言を尊重すべし。首都圏高速道路網整備は、関越、中央、東名、第三京浜との JCT で十分である。生活・環境破壊は最小限にすべきである。
- 青梅街道インターチェンジは必要ない。
- 不要。中央高速と結べば良いのでは。途中でインターチェンジはいらない。
- いらないと思う。大気汚染、環境の破壊になるから。
- 必要なし。
- 外環道は必要ないと考えているので、インターチェンジは当然いりません。
- 広域交通の持続が、外環全線開通の目的なら、JCT だけで十分である。青梅街道インターは新たな交通集中を招くだけであり、環境破壊以外の何ものでもない。
- 現在設置の場所が特定されているので環境その他で賛成できない。
- 青梅街道インター必要なし。設置反対。
- 外環いらない。インターチェンジいらない。
- 大泉 JCT と近すぎ、不要と思う。地上道路とのセットとの疑念が拭えません。本当の必要性、費用対効果をきっちり説明して下さい。
- 外環道路がいらないのに、なぜインターチェンジの設置を考えなくてはならないのですか？絶対反対です。
- 絶対反対。
- 青梅街道インターチェンジは絶対に反対です。交通渋滞、排気ガスにより住環境が悪くなる。自宅の真後ろに計画されているので、他の IC 建設予定地と違って住宅が多い地域なので、こんな住宅が密集している所に建設するな。
- JCT と一体化している IC はともかく、青梅街道 IC は住宅街のど真ん中であり、交通量の変化の予測値を見ても整備しない場合を比べて 0.1 万台しか変わらない。たかがそれだけのために住民に犠牲を強いて、1000 億、2000 億という多額の税金（住民のお金）を使うことの必要性が分からない。青梅街道 IC は必要ない。
- インターチェンジ設置には反対です。
- 必要なし。
- 青梅街道 IC は不要。
- 地元の意見が設置必要と集約されないと、着工できないだろう。
- O.K.
- 真に外環が必要であれば、NO インターで進めるべき。(元) 大臣が決めたことをゼロにすることは？
- IC はあった方が良い (便利になると思う)。
- 多く設置する方が良い。
- 将来的に見て、交通行政は地域住民の声も必要ですが、必ず賛否が出ます。地域エゴも出ると思います。いずれの方々にも利害がかかるものですから、公平な判断で決定されるものでなければならないと思います。
- IC の数が多すぎる。青梅街道は不要。
- 練馬区の地元住民の 90% がインター設置に反対をしています。杉並区は 80% の地元の人が反対をしていることを考慮し、インター設置をとりやめました。杉並の地元住民以上の反対があっても練馬区 (東京都、国) はインター設置をこの先、押し進めるのですか。それでは地元の意見を聴き、採り入れてくれたことにはならず、住民のためのまちづくりではありません。ハーフインターチェンジなどインターチェンジの機能をほとんど果たさないものであり、税金の無駄遣いです。練馬区民にとって中央道、東名に向かえないハーフインターは何のメリットもありません。大泉周辺の混雑解消を目的とするのならば、大深度の外環を通すだけで十分です。ハーフインターは必要ありません。
- 青梅街道 IC 周辺の交通事情 (渋滞のこと) をよく知っている住民には、利便性や防災が脳裏に描けるほど生やさしい渋滞ではないようです。その渋滞は外環を通せばきめんに解決するはずです。つまり IC 無しの外

環をまず作ってしまい、その結果をみて改めて IC を見直すべき。

大深度地下を活用した外環計画について

- 2032 年の完成（供用開始）までの工事に伴う影響を非公開。
- 排ガス、騒音、交通事故。
- 以前から述べているとおり。
- 水質（浅層、深層）。
- ①工事期間中の地域住民の環境破壊、騒音、トラック排気、地域の分断等デメリット極めて大。 ②完成した後の環境破壊、騒音、空気汚染、交通渋滞、特に住宅地域への迂回車両の進入、これらについて練馬区は考えているのか。全く見えない。
- 地元が反対圧倒的なのに、何故青梅 IC をつくるのか、納得いかない。
- なぜ IC と換気塔を同じ地域でセットにして提案してくるのか理解できない。区として地元（関町）住民のことを大切に考えるのであれば、なぜ換気塔を他地区に移すような提案が出来ないのか。今日の説明でも、換気塔は IC で発生する排ガスだけでなく、途中のトンネル部の排ガスも誘導して換気塔から排出すると言っていた。ならば逆もできるはず。トンネル部の中間地点に換気塔を設置し、IC で発生する排ガスを換気塔へ送って排出すれば、IC 付近に換気塔まで作って二重の苦しみを味わう地元（関町）に負わせる必要がなくなるはずだ。そのような全体調整こそが、区民の方を向いた行政というものではないのか。
- 環境汚染。
- 練馬区は独自で住民に説明を行うべきである。
- 区役所の道路行政が非常に不満である。生活道が寸断されており、災害に際して非常に危険である。
- 三宝寺池、石神井池、善福寺池やその他の自然環境の破壊が心配です。
- 地域の分解、商店街が無くなります。
- 住民の声をどこまで伝えたら、外環の中止が出来るのか分かりません。住民の 90%が反対しているのですから、検討してからなどと返事をしないで、中止の方向で検討すると約束して下さい。
- インターチェンジ、換気塔建設予定地の北東 250m 地点の 8 階建てマンションに居住しています。二酸化窒素 (NO₂)、SPM の「予測値」が 20m の高さ（換気塔と同じ）のマンションの住民には、基準を超えていると思います。病気が出てからでは遅いのです。予測値は 1.5m になっています。これは住民としては容認できません。3～5 年と住んだ影響も含めて、時間軸も示して下さい。
- 外環は街こわし。練馬の自然を破壊するな！
- 中心地のため、絶対反対。
- 反対なので懸念される課題はありません。
- ①排気ガス ②美観 その他色々
- 練馬区の住民無視の姿勢、都、国交省の理念の無さ、外環が整備されても車（自家用）を利用しない住民にとっては公共交通（バス等）の整備、生活道路の改善の方が必要度が高い。
- 現在私達は大きな迷惑を受けている。いつまで続けるのか？際限なく検討を行っていくのか？
- 上石神井商店街の破壊になる。
- 自然環境の破壊、生活環境の分断・悪化を招く本計画には、賛成できません。
- 確かに都全体としては環八の渋滞解消に効果が大きいと思われるが、交通容量に余裕のない青梅街道に作る必要はなく、特に杉並区側の善福寺公園等の地下水系の切断等環境悪化が懸念される。
- 地上部街路が出来ると我が家は消されてしまう。
- 外環は大深度地下だけで十分。
- 外環はやめて、用地は予定通り買収し、または既存の道路を利用し、LRT を敷設し、芝生軌道にし、少しでも温暖化解消に寄与してほしい。道路はやめてほしい。
- 外環が出来れば中央道、東名道と繋がり、便利になるという意見もあるが、地下トンネルによる影響（排ガス、事故、地盤沈下 etc.）を考えると、まだ不明な点が多いので、作らないことも考えてほしい。
- 停電による電気集塵機やジェットファンが止まった場合どうなるのか。日本平のようなトンネル火災時、周辺への様な影響があるのか。
- 本日もらった資料（本日に限らず以前からずっとそうだが）は信用できない。対策を立てることにより悪影響が最小限に抑えられる「予測」が立てられているが、この予測が立った根拠がしっかり理解、納得できない以上、カラフルな資料をいくら作っても無駄である。地元住民に今後重くのしかかってくるであろう負担に対する懸念は計り知れない。
- 道路の分断、排ガス汚染、騒音、振動、工事による事故、増税 etc.多数あります。
- インターができ、換気塔が出来たら、子供達の健康は守れない！！「影響が少ない」ということは、「影響がある」ということ。
- 全てが悪化する。
- 外環とインター、地上街路、駅前整備の四つの問題は区別して問題を検討すべき。（上記では駅前整備のみに

賛成という人が多いはずでは?)

- インターチェンジに伴う排気塔も絶対に必要ない。
- 排気ガスによる健康被害が心配である。
- 外環の必要性よりも、既存の道路整備（バリアフリーなどの安全面での配慮など）の方が、住民全体の利益になると思う。道路はもう充分です（これ以上事故を起こさないで!）。練馬区は、他の杉並や世田谷のように、産直野菜の充実、その方向性に向かうべきだ。イメージ通りに!
- 環境問題・排気塔の位置が心配。
- 立ち退きを要求されそうで、いままで 40 年以上を費やして作ってきた地域社会を離れることのデメリットは大きく思われる。
- 地域にとってメリットはほとんどない。環境の悪化、健康被害が懸念される。
- 上部道路もいらない!
- 環境悪化、特に SPM、低音騒音の影響が大きい。
- 悪影響ばかり。
- 大深度で通るなら十分問題点を吟味して作るのはやむを得ない。火災が起きたとき、地震の時の不安があります。
- 地盤の沈下、交通量の変化、環境の悪化。
- 健康被害、地域の風土・文化の破壊、壊すのは簡単ですが、再建するのは大変です。
- 地域開発は外環とは別問題である。
- 特に私達の近くに換気所が出来る予定になっているので、今後、次の代になり、子供達の影響を考えると、とてもこの計画は進めてほしくない。
- 青梅街道の一層の渋滞化、環境悪化について深く心配している。地元のことだけでなく、主要道路の機能が損なわれる心配大。ケヤキ並木も 5 年、10 年で出来るものではない。
- 距離的に考えても、コスト的に考えても、大泉～青梅街道間は短距離過ぎるし、青梅街道が麻痺する。
- 莫大な金をかけて 500 世帯以上の住民を立ち退かせて環境を破壊してまで必要な道路とは思えません。絶対反対です。
- 青梅街道インターが出来て、1 万 2 千～5 千台の車が流入すれば、生活環境、自然環境の破壊は必至。騒音対策なども示しているが、外環のみの対策で、青梅街道には対策をとらなければ、周辺地域住民の被害を防ぐことにはならない。青梅街道には遮音壁は作らないのか。また、インターの直近では、インターに出入りする車の排気ガスで大気汚染も悪化する懸念があるが、対策は示されていない。
- 道路、車が方向的に動くので、近隣に住んでいる者については非常に心配である。
- 環境への悪影響、騒音、景観、どれをとっても心配です。駅前整備とは分けて考えて頂きたい。
- 説明会を行うことにより、「地域の方々とは何度も話しました」という考え方にするつもりですか?
- 空気が汚れる、騒音被害、振動、地下水源、地域生活の分断、交通事故の危険他。外環はいらない。インターもいらない。
- 換気塔からの有害ガスの影響、高い換気塔ができることによる日照の問題、騒音、振動、地下水、全て基準値ギリギリであること。何でも基準値内に収めれば良いという問題ではない。一般の、影響を全く受けない地域と比べてどうなのか、また、現在と比べてどのくらい変わるのかを示してほしい。
- ごく近くに排気塔が二基立つとの由に、自宅地帯全体が汚染される恐れが多い。
- 大気汚染。
- 長期工事による周辺住民への影響。
- 現計画は「外環ノ 2」が決められておりますが、大深度を基とする計画であるならば、まずこれを白紙に改めて、本線重視で決めるべきと考える。すなわち、地上部は必要ない。
- 例えば騒音対策に必要なデシベルをクリアするために必要なギリギリの措置でなく、5m でも 10m でも騒音がゼロになるような壁を作って防ぐべき。
- 3 月 1 日の区報に「練馬区長は人と環境にやさしい街を作ります」とあります。区長は人と環境にやさしい区というものがどういうものか、もう一度考えて下さい。千川通りが拡張し、青梅街道がインターが出来るために更に渋滞し、排気塔等が建てば、関町南周辺は排気ガスが充満し、第二の大泉ぜんそく地域になりかねません。そのような計画を押し進めて、人と環境にやさしいまちづくりと言えるのでしょうか。是非ハーフインターの計画は取りやめて下さい。関町南・上石神井南地区を人間の住めない場所にしないで下さい。

その他の自由意見

- ほとんどの住民が反対しているにもかかわらず、業者の意向に沿い進められている。
- 外環ありきだったんですね!
- PI 協議会や説明会でいくら意見を言っても、疑問点に対する答えはなく、見せかけの民主的なやり方についてほうざりしている。もっと真面目に民衆の意見に答えてほしい。
- 今日の会場は寒い。高齢者が多く来ているのだから、暖房が入る会場を用意すべきだ。風邪をひく。
- 地下水に関するデータ (p.35 以下) を読み込みしたベースとなる考え方 (設計、係数 etc.) を示してほしい。また検証の過程についても示してほしい。人口動態、交通量予測など、グラフで示されたものについても、

出典あるいは元データを示してほしい。古銭（？）三への質問の回答資料も送付を希望。

- 練馬区の不誠実な対応は、極めて問題である。
- 莫大な資金を投じて外環道を完成することにどれだけの意味があるのでしょうか？環境に優しい自転車がもっと駅前におけるような根本的な交通施策を考えてほしい。車より自転車で暮らしやすいまちづくりを。
- 「計画段階」について：「将来交通量について」（H.17.9）では H32、H42 で推計している。これらはともに将来の走行台キロのピーク年に合わせた数字である。H42 年以降は減少し、H62 年は現在（H18）と全く同じ数字になっている。なぜピークで予測するのか。国土整備はピークに合わせて進めるというのが国交省の基本方針であるのなら、まずそれを明確にすべきだ。「進め方に関する提案」について：「意見を聴く会」の進行がひどすぎる。司会にその力量が足りない。人選ミス。参加者との意見交換を阻害しようとしているようにしか感じられない。住民側から司会者を出すことを要求します。
- これほど反対意見が多いのですから、青梅街道インターの計画をまず中止して、大泉周辺の環境が良くなるように、別の形で案を考えたらいいと思う。また、上石神井駅周辺の開発について、外環は別に計画をして説明してほしいと思います。
- 意見を聴く会を開いた中で少なくとも青梅街道インターについては反対であるということは明確である。国交省は「意見を聴くだけの会」で終わらせるのでしょうか。地下水に関する詳しいデータがほしい。
- 放射状の高速道の連絡道がないので、各ジャンクションを深度地下で結ぶのもやむを得ないが、まして、片側インターの発想はどうして出来たのか不可解だ。
- 青梅街道インターを国、区が作ることに大変疑問を持つ。
- 外環全体に反対。今ある道路を整備して下さい。
- 練馬区の姿勢に対して、憤りを感じます。地元、関町南一丁目の意見を良く聴いて。青梅街道インターは絶対反対です。
- 国土交通省の調査課長さんへ。質問させていただいた兒島ですが、「環境基準に収まっている」と返事がありました。環境基準そのものに疑問を持っているということをお願いしたのです。微量でも影響あることが分かっている。環境ホルモンに対して、またあらゆる病気の原因になり、病気の原因が特定できないことを踏まえて、絶対外環を作ることは反対です。
- NO2、SPM が本日記布の条件の予測では、納得できません。長時間、住んでいた影響も考慮をお願いします。特に、地上 1.5m ではなく、250m の距離、高さが 2~20m ではどうなるのか、具体的な数値で示していただかないと納得できません。これが安全だと確信し、安心できない限り、換気塔の建設、ひいてはインターチェンジの建設には反対せざるを得ません。24 時間 365 日、子供も含めて何十年も住み続けなければならないのですから。
- 外環の青梅街道インターに関わる交通量、交通予測に関する資料（国土交通省など含め）、これまで提案されていたものをお願いしたい。谷原交差点付近もお願いできればありがたい。
- 外環はいらない。これ以上住民を苦しめるな。外環を作るということはまだ決まってないというウソの姿勢は取るべきではない。
- 立ち退きされる方には十分な補償を。みんなのためです。このところをお考え下さい。
- 資金の一番少ない取り組みにしてほしい。
- 行政区分は違うが、隣接区との話し合いもしてほしい。
- 外環必要なし。必要ない、あるいは害ありと認められるプランに関しては、途中でやめる勇気が必要です。
- 車社会の利便性を見直すとき。
- 昭和 41 年に計画が策定されてから関連地域に移り住んできた人々は、計画を承知の上で住むことにしたと整理できるのか。承知していなかったかもしれないので、知っていて住むことにしたと整理することはできないとするのが、住民の意見を吸い上げる際に重要と思います。
- 私は、社会生活で数々の規制が現在あるが、早い時期に決定すべきと思うが。
- 実施される時期。
- 外環計画（延伸計画）の是非は、これから決めると言いながら、実際には計画推進するための地ならしをしているように思えます。地域住民の意見・意向こそ、第一に尊重されるべきです。
- 今日の案内書、説明書でも練馬区として当初から青梅街道 IC について賛成となっているが、これは大泉地区の声であり、練馬区としては正式な決議がなされているのか？上石神井地区、関町地区の住民の声が反映されていないと感じる。それと青梅街道 IC 案では、現在の青梅街道の南側には構造物等が全く作られないのかどうか確認したい。
- 凍結された理由は現在でも同じ。故に外環をこれ以上作らないのがベストである。
- 外環は大深度地下に作るだけでよい。地上道路は必要ないと思う。ましてインターに関しては全くの無駄。大反対。
- ・外環の必要性：「慢性的な交通渋滞」（これまでの検討の総括 p.13）…過度に自動車交通に依存する交通政策が問題。「外環は、政府の『都市再生プロジェクト』に位置づけられています」（外環への影響と保全対策 p.45）…都市の再生は、道路の充実にあるのではなく、上記を解消するために LRT など公共交通を充実させることにある。道路をいくら作っても、渋滞などの問題は解消しない。住みやすい環境の良い街にして、活性化すべし。本日の説明会で、「少子高齢化でも自動車が増える、だから道路を作る」というご説明がありました。高齢者が増え、運転中の突然の病気や認知症などが原因の自動車事故が増えています。過度に自

動車に依存した社会から、自動車の利用を減らし、公共交通を充実させる政策を実行してほしい。現在の環八のアスファルトを一部はがし、芝生軌道とし、LRT を走行させれば、ヒートアイランド現象の解消にも役立つ。これほど多くの人を苦しめてまで、外環の建設をする意味が分かりません。『道路族議員』の関与、圧力を疑ってしまいます。

- まず、建設を前提とした進め方に不信感をいだいてしまう。立ち退きとなった場合の補償の話が全くない。代替案についての話が無い（圏央道の建設等）。環境の影響について、予測ばかりで、仕方ないが、出来てから、何があっても遅いので、作らないことも含めて見直してほしい。
- 国交省の外環の HP 上にリンクされている「環境への影響と保全対策」という PDF を見たが、細かい字が見えない。解像度が悪い。わざと数字を見えにくくしているように見えるので、工夫が必要。
- 東名高速や中央自動車道方向に行けない青梅街道インターチェンジをつけ、家の前の道路が無くなり、周辺の家が無くなり、環境を悪くし、莫大なお金を使って作る必要性は全くないと思います。
- 「今の段階はあくまで『計画』であって、まだ何も決まっていない」と言いながら、少しでも計画に変更があればきれいな資料がすぐに作成されて…区や都、国に対する私の不信は増大する一方である。特に青梅街道インターについて、反対するのは地元住民のエゴのように言われているが、整備したくて仕方のない練馬区のエゴではないか。練馬区は地元住民の意見を「聞く」というパフォーマンスをしながら、地元の意見を「聴く」姿勢を全く持っていない。
- 外環を作ることにより、金銭的に誰がどの程度の利益を得るのか明確に提示してほしい（ゼネコン etc.）。
- 関町南一丁目、まさに地元住民の 90%がアンケート調査で反対を表明しました。それは、まさに「民意」であり、行政は「民意」を反映して行われるのが民主主義のルールのはずです。「区長と直接話をする会」をぜひ設けていただきたいと強く要望します。
- 絶対反対。
- 地域住民、練馬区民に何が行われようとしているかが、広く十分に知られているとは言い難い状況である。インターの計画は即時撤回し、公園や駅前等の生活環境の整備、保護を進め、今の空気がきれいで静かな環境を守り、自然と生活、住宅地と商店街の調和の取れた、安全で安心して住める人に優しいまちづくりを行うことが、行政の責務と考えます。
- 計画ではなく、作る（作ってしまう）ことを前提に説明がされている。住民を無視した計画を、強行的に進めようとしている。
- 練馬区にあらゆる種類のインターチェンジ、ジャンクション等は必要ない。
- 3.と関連して、時代に逆行している感がある。（フランスでの環状道路の時と現環状道路は目的が違う）。エコロジー、物資の有効活用などを甘く見ている。（『京都会議』を開催した日本なのに、恥ずかしくないのだろうか？）従来のやり方＝官僚（の従来の仕事の先送り、ともに引き継ぎ）だけで進めるのは本当に止めてほしい。根本的に「つくる（都・区）⇄つくらない（地元住民の気持ち）」。「つくる（を前提）」に変化していることが間違いだ。「つくる」＝利権があるのだろうか、と考えざるを得ない。予算を立てて計画を実行することは素晴らしいが、必ずしも達成しなくても良いと思う。これ以上税金を使わずに「地に足のついた」支出を望む。都庁を例に挙げたい。見かけ倒して厄介な建造物ではないのか。これらの用紙を読む方々もそれなりに支出を抑えることもあるでしょう？同じです。
- この手の会は同じ人ばかりが長時間話してもっと多くの人の意見を聴く形を取ってほしい。
- 役所主導型の計画の進め方がはっきりしていることが大変不満である。住民の意見をどの部分に活かしているか全然分からない。
- 地域の住民の意見を重視してほしい。
- わざわざ西側に遠回りする必要はない。
- 巨額の建設費を投資しても、メリットなし（健康被害、環境悪化）。
- 国土交通省、東京都都市整備局、練馬区役所の方は外環計画地域に住んでいますか？我が子のことを思ったら作れないでしょ？練馬区民ではなく、計画地域、近隣住民の意見重視！公務員の方、人に喜ばれる仕事をして下さい。
- 杉並区では区全体の 60%の人々がインター設置に賛成でも、地元住民の反対が 90%を超え、さらにその近隣地域の人々が 80%反対している状態では、区として地域住民の声を無視してまでインター設置に賛成できないとしている。今回地元ではアンケートにより 95%が反対していることが分かりました。この結果を練馬区は無視しますか？また外環地域 PI が地元配布されませんでした。せっかく土日に開催していただいても、その案内が配られなければ、出席することが出来ませんし、意見を述べることもできません。まだまだ具体的な内容を知らない人がたくさんいるのです。以下に PR をして、より多くの住民の意見を聴いて進めるのが PI でしょう。住民と正々堂々と向き合う姿勢を見せて下さい。
- 地域の意見を聴いて下さい。
- 杉並区側にずっと出来ると思っていたら、住民の反対と区長の理解でなくなり、練馬側だけになったとのこと。ハーフでは意味がありません。利便性、交通緩和などの期待は出来ません。車社会を促進させるより、環境問題をもっと真剣に考え、地元住民の意見を聴いていただきたいと思います。
- 三宝寺池の自然への影響が心配。
- 常なるアライバづくりとしての意見聴取でなく、どうか真摯に住民の声に耳を傾けていただきたい。
- 外環よりも現在の道路の整備が大事事項。

- 今日は説明会ではなく反対会のようなものでした。とにかく地域の 90%以上が反対しているので計画を進めることは難しいと思う。中止して下さい。お願いします。
- 上石神井駅周辺地域の開発と外環道問題とははっきりと切り離して検討すべきである。外環道整備を最優先すべきである。
- 計画を止めた方がよい。それにかかる費用で図書館を増設せよ。区長は辞職すべし（精神的苦痛を区民の多くに与えたのだから）。
- 東京は今でも便利なので、これ以上環境を破壊する新しい道路などは不要だと思う。
- 地元住民の 90%以上が反対しているのだから、この計画は絶対に進まないと思います。きっぱりあきらめて下さい。
- 「計画ありき」の考え方は、住民無視と言わざるを得ない。青梅街道インター周辺地域住民は、インター設置を望んでいない。住民の意向を最優先に考えるべき。国の財政が破綻しているのに、たった 16km に 2 兆円もの巨費を投じる必要があるのか大いに疑問。もの凄い「無駄遣い」以外の何ものでもないと思う。
- 初めから考え直してほしい。杉並区との「格差」を考えてほしい。
- 外環いらぬ。
- 青梅街道 IC が、ハーフインターが、関越方面にしかいけないということを初めて知りました。便利になると漠然と賛成としていた人が多いと思います。正確な、分かりやすい情報をお願いします。
- 毎日ラジオを聞いていて渋滞しているのは「井荻トンネル工事中」です。どこが混んでいるのですか？石原が「ペットボトルに入れた」スズでさえも、減ってきているということは、車の台数が減ってきたということですね。練馬区の赤字が 1000 億もあるのに、ここで新しい道路を作る必要性は何ですか？
- 借金だらけの財政で、何でこんな大金を使って外環を作るのか、理解できない。誰のために作るのか。利益を受ける人は誰ですか？無駄なお金を使うのは止めましょう。車の台数を減らす工夫でもしてみたらよいのではないですか。外環はいらぬ。
- 外環なんかいらぬ。環八の井荻トンネルの出入口の環境の悪さを見ていると、外環が出来たら先が思いやられる。自宅のすぐ後ろに IC が出来る住民の気持ちになってみる。よそに住んでいて関係のない人間なんかに分かるか。渋滞緩和なんてあり得ない。外環が出来ただけでそれに伴って渋滞が増える。きりが無い。
- 練馬区の青梅街道 IC 設置は練馬区議とそれを後援する企業の利権を守るためとしか思えない。もっと本当の区民のことを考えてくれる区政でなければ、区長を変えるべきだと強く感じる。
- 外環の必要性は理解できても負の面が多すぎます。①環境汚重大、②ハーフインターチェンジは中央高速道の高井戸同様利便性がない
- 日本の人口が減少に転じた状況を見ると、これから新しい道路を次から次へと建設することは馬鹿げている。温暖化など地球環境の悪化を考えると自動車の増加を抑えるべきで、道路が良くなるとますます車が増えるということになり環境が悪くなる。原点に帰って計画を検討すべきである。
- 大深度地下道の計画に限ってほしい。青梅街道 IC の要否について、練馬区と地元住民との討議に絞って実施したらどうか（練馬区の意味決定が先決）。
- 色々説明を何回聞いても必要なのか分からない。
- この種の説明会に参加したのは初めてです。関心は強く持っています。ただし、会場に集まった人の意見を聴くと、もっともだと思いますが、反対者が多数と見受けました。私としては、大局的に考え外環は必要と考えます。ただし、青梅街道 IC は必要性が分からない。その辺は地元の意見を良く聴いて、対応する必要あり。
- ①計画等の説明をすることなく、住民から何が必要か検討すべき。②「環境の説明」との理由での意見交換会とのことであるが、なぜ外環が必要か、十分納得できる説明をすべき。
- とりあえず計画を早く進めてほしい。上石神井駅周辺があまりにも危なくて歩きづらいので、どうかして下さい。
- 2・②のように思いますが、科学（化学）も将来的に進歩し公害も解決されると思います。従って、賛成します。IC を作るなら東名にもつながるようにしてもらいたい。
- 話を聞いていて思ったが、住民の方が良く勉強していると思う。特に上石神井南の男性の「利便性少ない、コスト高い」という発言は特に説得力があった。Q&A も含めて、全て聞き終えた感としては、絶対反対であるという意見を持った。住民投票をやるべきでは？
- インターチェンジの計画がこんなに進んでいると知っていたら、引っ越してきませんでしたし、また第二子も出産しなかったと思います。正直、住民の声を聞かずに区民の声だけで動かないでほしいです。ここは区の端なので、練馬区から見たらどうでも良いのでしょうかね。
- 練馬区で会を開くときは、土日の午後（皆さん出やすい時間）を設定して下さい。また日にちを知らせるのは最低でも 3 週間前に区報なりで知らせて下さい。皆忙しいのです。早め早めに通知をするべきです。また、計画の内容は全て明らかにしてほしいです。そしてなるべく多くの人に知れ渡るような、区、都、国側の努力が必要です。多くの区民・都民が外環の計画の内容をほとんど知りません。
- ”全ての論点について合意形成したら外環をつくる”という前提は無理。プロセスづくりを考えるべき。大深度方式の外環本線は作ってもいいという雰囲気がいよいよ濃厚になってきました。本線ができれば通過交通の問題はほぼ解決し、環八の流れが良くなるはず。それに従って環八、笹目通りにつながる青梅街道、新青梅街道、千川通り、目白通りの流れが良くなり、次の段階に進められる。住民からの疑問、質問をテーマとした資料をつくりプロジェクターで説明すれば”対話ではなく説明会だ”と言われたいと思います。

■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：3月23日（木）18:00～20:30

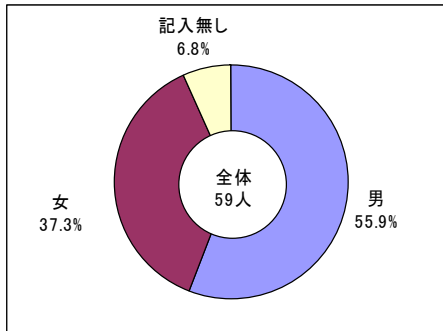
◇来場者：77人

◇回答者：59人

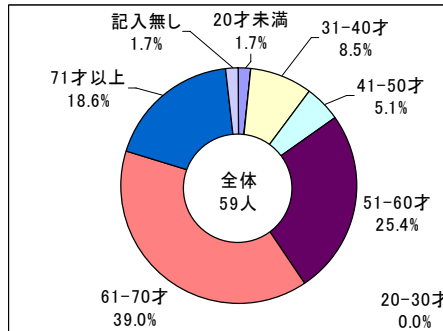
◇アンケートの結果概要について

回答者属性

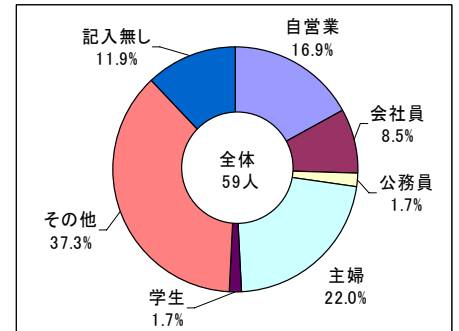
性別



年齢



職業



大深度地下を活用した外環計画について

- 必要性の議論をせずに、必要性を有りとして結論を出した。
- 人口減少していく時代、国家財政破綻の折り、論外である。
- 大深度についてはある程度理解。
- 大深度に反対、自然破壊の心配はなくなる。
- 3月12日上石神井中学校での意見を聴く会において述べた通りです。
- 外環道は不必要である。将来のこの地域（関東・首都圏）の人間生活、社会生活をもっと真剣に専門家に研究していただきたい。道路が完成しても誰も通らない可能性もある。
- 大深度部分について地下水枯渇、騒音、低周波振動などの環境破壊が本当に生じないのか。もし生じるとすれば建設絶対反対。なお、大深度の深さは40mといわず、なるべく深く掘ってほしい。
- 大深度であっても外環そのものに反対。
- 土地収用の手続きの必要性がない点で好ましい。
- 外環の計画そのものに利便性効果が将来過少化するのに、なぜ今、国の財政が苦しいのに多大な国家予算を使うのか。また、練馬～東名インター迄の経路を大深度にすることがムダが多く、当初計画より悪化している。理解できない。
- 外環が必要であるとの前提になれば、大深度には賛成（しかし外環は必要ないと思っている）。
- 賛成です。現状地域住民の反対運動の中やむをえない計画と思います。
- 私は、大深度地下方式は反対です。地下水の水の流れはとてもデリケートのような気がするからです。大地震があった地域（新潟等）でも地震後、湧水の流れが、かわったという事があります。従って地下に人工物を入れるのは危険だと思います。また地下式の場合、換気塔を設置しなければならないので、大気汚染が生じます。作るなら地上式ですら思います。
- 大深度地下であっても外環建設には反対です。税金のムダ使いはやめるべき。
- 大筋OK。
- 当初より一貫反対（昭和41年の計画の時よりずっと）。
- 基本的に反対ではない。
- 外環道路は必要だと考えています。大深度であれば安全性を十分考えて進めて頂きたい。
- 高速道路を結ぶ道路は、出来れば便利であろうと思われるが、環境を悪化させてまでの整備は不要と考える。
- まず、本当に必要なかまだ疑問が残ります。大深度の安全性も。もし火災をともし事故が起きたら逃げられるのでしょうか。環境破壊は否定できません。国は計画を見直すという事は絶対しないのでしょうか。
- 早く作らねば、後世に都市圏全体の排ガス汚染、エネルギー浪費を残す事になる。
- 外環は必要ないと思います。青梅街道のインターは反対です。
- 自動車とは環境を破壊し、事故を起こすものである。外郭環状道路は自動車の存在を更に増加するものがあります。都内の交通は必要な貨物だけに抑え、人の移動は地下鉄を一層拡充する方向に切り変えて頂きたい。

人口は減る一方なのに無駄な投資は停止。

- 反対。
- 現計画の高架方式より大深度地下方式になる事は良いことだと思う。
- できるだけ大深度でもつくらないでください。生活道路中心に計画を作り直してください。
- 地下水等に十分配慮し、本線の整備は要望するが青梅街道ハーフインターは何の役にも立たない。百害あって一利なし。地域分断はありえない。
- 地上式よりはマシだが、住宅地の地下を通して影響は全く無いのか。どこか実績はあるのか（大深度を利用した（住宅地での）道路）。大深度にしたところで、環境悪化は避けられない。
- 現在も外環の必要性に疑問を持っている。青梅街道インターチェンジは反対である（仮に大深度地下方式で計画を実施するにしても）。
- 同じような質問であっても、メール等の手段を含めて個別に誠心誠意回答していただきたい（手間はかかるでしょうが、それだけ大変な問題なのです）。
- 活用という用語の定義が明確でない。大深度法を適用するか、しないかをまず明確にするべきである。
- 外環計画全体内容が明確に提案されていない。本線のみ（国、都）の中途半端計画の説明はやめるべき。代替案を2つ3つ提案し必要性についても地元住民が納得するものを出すべき。
- 反対です。外環の必要性の論議もあやふやであり必要性があるといえない。
- 大深度地下なら安全かつ環境破壊はないという根拠不明、理解しがたい。PI協議会の答申も一本化できなかったのを無視して強引に建設を進める根拠も理解しがたい。費用対効果も不明、人口減少、高齢社会、生産人口半減化時代の財政負担はどう考えているのかも理解しがたい。後々不要と分かった時すべての責任は誰が取るのか。なお、地下水他モニタリングは今後も続けるというが、そこで問題がでた時も誰が責任を取るのか。また問題が分かった時点で取りやめはあるのか。
- 外環の必要性ない（渋滞解消の為なら環状線以外を考えるべき）。ここで思い切って引き返し、なかった事にするべき。無理をして造れば後々悔いを残す事となる。環境破壊は元に戻せない。
- 反対。必ず、地下でも影響は大きいはず。国、都も住民の意思を大切にしてほしい。
- 反対。
- どんな説明をきいても、理解ができない。とても不安である。排気のことを考えても、とてつもない規模でなければならぬと思われ、自然破壊が心配である。
- 大反対。
- 地下水に関する「予測結果」についてはプロセスも発表してほしい。振動に関しても同様。
- またもや、国家的大愚策は許せぬ。見えないところでは必ずや悪事。経済効果に変えらぬ自然破壊の大きなモノの被害、湿地、川、廃棄物で地球を壊すのはダメよ。空港もそんなに作るべきではない。便利優先の都市から亡ぶ歴史。車、飛行機を増やしてはダメ。
- 環境破壊以外の何ものでもない。
- 絶対反対。
- 杉並浄水場についても、仮に工事が行われなければ大問題です、この点についても説明されていない。安全性にも疑問が残ります。本線に絶対反対。即時に白紙撤回して欲しい。調査費の使途を公表し、配布して欲しい。地盤が沈下する。留学生のお世話をする機会がありますが、西荻窪のアンティーク街も魅力があつて、欧米からの留学生が大変喜んで見ていきます。道路の計画がなくなれば、住宅地としてもっと活力もあり魅力のある地域です。

インターチェンジ設置の有無について

- 地元住民は望んでいない。他の地域の住民（大泉在住のPI委員）の意見を採用している。
- 地元は9割以上の絶対反対。家にかじりついても阻止する。
- 杉並区側には不安でないか。
- 絶対反対。
- 3月12日上石神井中学校での意見を聴く会において述べた通りです。
- 「目白通りインター」以外は不要。
- 外環同様、インターチェンジも必要ない。
- フルインターにすべき、青梅街道、甲州、東八、世田谷通りにフルで設置すべき。
- 青梅街道インターについては、環境問題が必ず出る。排気ガスも予想外に出るはずであるからICは絶対反対。
- 青梅街道のICはずされたのは残念です。
- インターチェンジは生活道路に車がふえるので反対です。
- 作るならフル。フルでなければ不要。
- 青梅街道には全くいらぬ。
- 利用者の利便性を考えれば、フルインターチェンジが必要であると考えています。ハーフインターチェンジは残念です。
- 青梅街道インターチェンジは不要と考える。高速道路を結びつけばそれだけでいい。

- 環境悪化が考えられるので、青梅インターは不要。
- 青梅街道のインターは大泉側に作るのは現実的に有用となるだろう。
- 青梅街道のインターは必要ないです。
- 外環の存在そのものを否定。環八の地下を地下鉄にしたらどうですか。従ってインターチェンジを作ることは意味がない。
- インターチェンジの設置に反対。
- 地域が必要であると考えているなら、良いと思う。インターチェンジは基本的にあったほうが良いと思う。
- 絶対必要なし（ハーフインター）。練馬区側も、杉並区側にも、公害の大被害を受ける。他の高速道路との一体構造でないものは必要なし。
- ハーフインターは中途半端→止めるべき。必要性が納得できない。
- 現在も外環の必要性に疑問を持っている。青梅街道インターチェンジは反対である（仮に大深度地下方式で計画を実施するにしても）。
- 有識者の委員会で不要とされたのに設置するのは不当。地元の意向として賛成の声だけを採用し、反対を採用しないのは何故か。
- 青梅インターなし、外環本線が必要ならば、青梅インターは無しとすべし。
- 関越方向のインターなど誰が利用するのか。
- 青梅街道インター、勿論必要なし（本日参加出来なかった主婦 5 人分の反対を含めて、反対します）。
- 反対。
- 青梅街道インターチェンジ反対。
- 外環そのものに反対しているのにインターチェンジなんてありえない。
- 外環そのものが不要。
- 全く不要。ハーフだけのインターとは全くナンセンス。たとえハーフだけといっても悪影響を与えるのは両区に及ぶ。
- 外環道そのものに反対なのでインターチェンジについても当然反対。

地域の課題について

- 地下 50～60M の深度調査をしていない。しかし、大丈夫と表明している。
- 平成 15 年の基本構想の際には触れていなかった地上部整備を平成 17 年 1 月に検討資料を公表しているが、昭和 41 年度時に高架計画を凍結したのを地下にしたのなら、地上部は必要ない。全て理解に苦しむ。
- 3 月 12 日上石神井中学校での意見を聴く会において述べた通りです。
- 「外環の 2」は東京都のとんでもないワルノリ計画。直ちに撤回せよ。財源も良心的に考えればない筈。
- 環境破壊、費用負担。
- 期待のみでそれを享受する利便の為の建設時の不便・不快は甘受する。
- 地上部案も追加され、自宅が移転の可能性あり、住みなれた場所から離れるのも、高齢化して毎日不安……個人的問題、善福寺地区の環境悪化は予想以上になると思ひ、住民の利便性もないから計画が進められる事に納得できない。外環はいらないと考えている。
- インターができれば、交通量増大、裏道利用の車の増加は必然。これの回避ならばインター反対の立場。
- 一日も早い着工完成、供用開始を期待しています。
- 換気塔による大気汚染、地下に対する影響。
- 大きな道路をつかって町をどんどん壊していく事はもうやめるべき。町や地域に対する愛着が踏みにじられるようで、心が寒々としてます。外環による経済効果は費用対効果から考えて無いと思う。また、効果があるとしても経済効果だけでいろんな事を進める事には反対。
- ある程度の影響はやむを得ない。渋滞による公害とガソリンの浪費とどちらを選ぶか。
- 地上部には何も手をつけなくて欲しい。
- 近隣の都市整備を、一緒に積極的に進めてもらいたい。
- 環境の悪化。本日の説明は納得出来ない（住民の方の質問から）。
- 生活環境に不安を感じます。
- 「外環の 2」で三鷹～善福寺を結ぶ東八道路のインターは必ずできる前提で、そこまでの善福寺周辺地区からの道路を整備を今からでも進めて欲しい。これが前提なら青梅街道のハーフインターは容認できる。
- 環境の悪化。インター付近は大悪化します。
- 自動車が更に増加し、環境悪化、事故増加につながる。
- 地下水への影響が心配である。
- 外環による（大深度）については十分注意して欲しい。
- 生活道路への車の侵入の増加→悪影響。良くなるものは何もない。
- 地元としては整備効果はなし。影響や心配事が全く納得できてない。
- 都市計画決定されてもいない世田谷以南を加味した、B/C であり時間評価値も異常な高値である。工事中の渋滞の影響も考慮すると「B/C≒3」は疑問である。

- 財政問題、環境破壊問題。不要という声を押しての強行姿勢で進め、誰も責任を取ることがありそうにもないという、いい加減さ等、課題は多い。
- 効果より悪影響の方が大きい。
- 環境。
- 自然破壊、住民の生活破壊。
- 池と周辺の生態系について問題ないとしている学者の方々、杉並での地域 PI に出席して直接、説明して欲しい。

その他の自由意見

- 圏央道の有識者委会で環境への影響はないと公表した。今田委員が外環道の大深度技術専門委員会にいる。
- 地元の反対がある道路、インターは作れない。決めるのは国・都ではない、地元住民だ。それが民主主義の原則である。
- 地上部について、意見を聞くと言うが、どの段階で誰が決定するのか。いきなり発表は絶対反対です。
- 人口減の時代が着実に来ている。外環の必要性は認められない。スローライフ、自然を大切に、暮らしを大切に、が優先すべきである。
- 3月12日上石神井中学校での意見を聴く会において述べた通りです。
- 外環は不要である。
- 国交省外環所長は、長年かかった外環問題は大深度化でクリアし、建築制限など地元の迷惑は早急に解消すると再三述べており、このため地元では大深度化すれば外環問題は不満ながらケリがつくと理解している。これに対し、東京都は「外環の2」計画を持ち出し、地元抑圧を継続しようとしており、明らかに外環所長の言い分と矛盾を起こしている。外環所長に両親があるならば、東京都の横車を阻止すべきである。それは東京都の問題と逃げるならば無責任。外環所長の発言が一切信用できなくなる。
- 今後の人口減少、交通量も減少、日本の今後の経済的不況の中で、外環に税金を使う必要はない。外環によって渋滞が解消されるとは思わない。
- なるべく速やかに着工して欲しい。
- 質問に対する回答説明が前回同様、不十分と思う。
- 大泉から東八道路までの全区間に幅 40mの地上部街路を作るのでしょうか。立ち退き戸数が膨大な数になるでしょう。反対です。
- ご苦労さまです。
- 外環の必要性に疑問を感じる。だから外環に反対します。
- 善福寺1丁目の外環賛成派といわれている方が事故激減のことをおっしゃっていましたが、悪かった場所→良くなった、良くなった場所→悪くなる、という事はないのか。
- 一体、誰が本当に外環を必要としているのか。長い間凍結されていた外環道路計画が、何故急に動き出したのか。ゼネコンとそれと結びついた政治家の利益の為？
- 環境に悪影響を及ぼす事は絶対です。住みよい環境をこわさないよう、お願い致します。絶対反対です。
- 40年前とは、計画の手法や調査資料は大きく違い、本当にご苦労さまです。困難を乗り越えた時、人間は大きく成長する。誠実に仕事をして下さい。
- 計画から実際に道路が出来るまでに、時間がかかりすぎると感じます。大局的に判断して、決定して欲しいと思います。
- 昔の計画を、無理やり通そうとしているのか。
- 昔の計画の見直しを、なぜ考えられないのでしょうか。
- 反対は必ずあろうが、国、都市圏の将来の交通、経済の効率、経済性を考えれば前向きに進めるべきである。但し、被害を受ける住民には納得のいく補償を十分にすることを前提とすべきである。
- 外環を中止して下さい。東京都と通り抜ける車については、八王子よりも、もっと外側を通るように計画したらどうですか。
- 外環が出来たら渋滞も減ると思うし、便利になると思うので、早く出来て欲しい。
- 外環本線については要望するが、一体構造でない青梅街道インターについては百害あって一利なしです。欧米の高速道路のインターの間隔は平均5キロ、日本ではインターの間隔は10キロといわれている。是非インターは必要なし。
- "便益"により利益を受けるものは誰か。住民にはどのように還元されるのか（費用対効果の問題）。振動についての数字の説明があったが、どのような条件の数値なのか（地層、構造等の状況）。
- 善福寺周辺は現在も光化学スモッグが夏期に発生し警報が出されている事を知っていますか。これ以上環境の悪化は避けたいといけない。
- 構想段階での論議の何をもって必要性大と決めたのか不明。それなのに計画段階へと進めたのは不当です。
- 必要性について十分納得する内容を説明されたい。ルートについては現計画決定のルートを一番と考えている様ですが、40年前に代替案がA～E提案されている。なぜ今同じ場所でもいいのか。計画決定されている40年間苦しめられた住民は一生をだめにしている事を行政の皆さんはどう思われているのか。これからの

環状線計画についてもっと深く考えるべきと思う。環状線の必要性がわからない事ではないが 40 年前と同じという事は国、都はバカかと思う。

- 絶対反対。
- (元扇田偉人) 石原知事の鶴の一言で始まった感じで利便性、必要性に対しても不明。伸晃(石原)代の大蔵大臣時代も最初は反対したはず。公共事業はお金がかかるから不要とは言えないが、必要性の順位は様々な事業(社会保障も含)の中で考えるべき。中央環状線、環八その他の既存道路の完成と人口減も考慮すべき。建設先にありきの感あり。責任の所在を明らかにすべき。
- 外環が必要なかどうか、という基本の問題が明らかにされていないように思われてなりません。地上であろうが、地下であろうが、この点はまず、解明されるべきです。環境に対する影響がこの程度だから作る、作らないという議論を先行させてはだめなのではないでしょうか。費用対効果というのは、どこまでを含めて効果というかによってかなり変わってしまいます。計測可能な範囲、たとえば谷原の混雑ひとつを取ってみても、その地点の混雑が減ればただちに効果とはならないでしょう。最近作られた地方空港、地方港湾、農道、第三セクターによる地方交通機関等、ほとんどが予想とちがって効果は下回っています。これからは多分、人口減少社会に向かうでしょうし、物流の絶対量も減るでしょう。交通手段も変わるでしょうし、車の技術も進歩するでしょう、こういった問題を含めて長期の見直しを立てて考える事です。
- 環状道路以外の方法で、渋滞を避ける策を採るべきである。外環は、完成している距離の方が少なく、今の計画を無理に進めても、まだ多くの部分が残っている。無理を通す事はない。これ以上、環境破壊とお金を使う事はない。勇気を出して引き返そう。
- この会は意見を聴く会ではなく、外環の説明会であって、おかしい。
- 外環は必要なし。
- 善福寺公園、石神井公園、井の頭公園の自然を破壊するような事をやめて欲しい。外環を作る金があるのなら現状の道路の整備をしてほしい。
- 外環道は今となっては不要。大艦巨砲主義。20 世紀的な発想は早々に改めて、21 世紀的な考え方をしてほしい。人口も減少するし、自動車に頼らない社会を作っていくべき(台数ではなく、使用時間を減らそう)。
- 住民をあざむく土木事業は犯罪、アッチコッチでくり返すべきではない。インチキはやめて。
- 構想段階がまだやらねばならないことを残したまま。計画段階に入っている。おかしい。
- 計画そのものを廃止して欲しい。道路そのものの必要性を理解できないし、環八の西側を買収した方が早い。東名以南の当初計画地に石原都知事のご自宅も入っていると聞いていますが、そちらから率先垂範、立ち退きなさってはいけがなか。沿線住民の再三の反対署名の声を無視して、建設の方へばかり進めようとする、都知事として傲慢であるし、失格である。調査費の使途を即時公表してほしい。

■外環オープンハウスアンケート結果

◇会場名：武蔵野市 吉祥寺南町コミュニティセンター

◇日時：3月18日（土）16:00～20:30

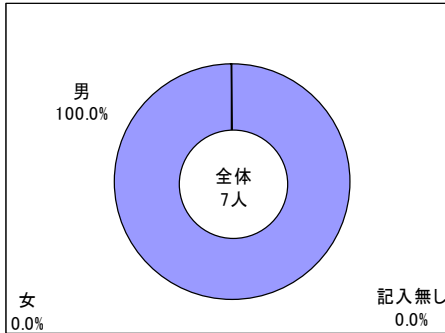
◇来場者：27人

◇回答者：7人

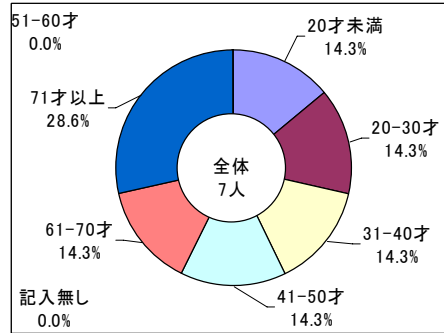
◇アンケートの結果概要について

回答者属性

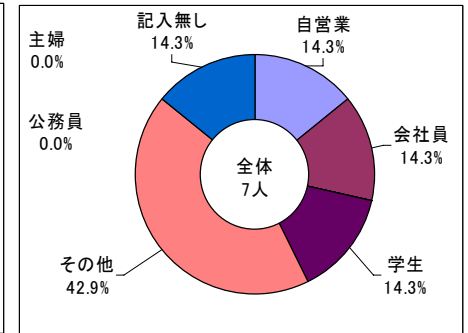
性別



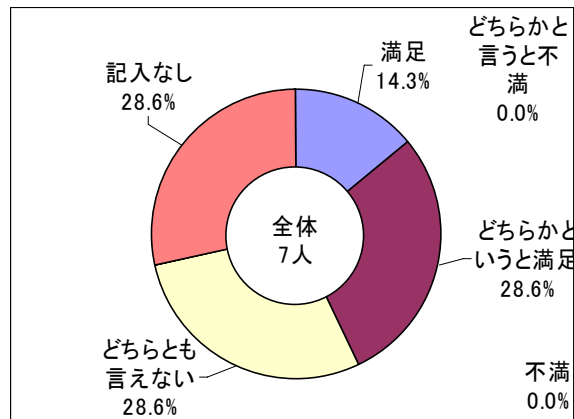
年齢



職業



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

- 国側の資料だけでなく、都や市によるものも必要ではないか。
- 工期見積もり
- 各インターチェンジでの交通流動図（交通量の分散、集合）と周辺生活道路への影響を知りたい（シミュレーション）。
- 決定を早く決めて下さい（地上道路の件）。

大深度地下を活用した外環計画について

- 世界でも住宅密集地の下にこのような道路をつくってはいないと思われるので、不安。
- 今までにない規模での大深度地下の利用につき、構築中に何が起るのか、出来た後に何が起るのか不安が残る。
- 大深度地下の場合、地震等に対する安全、火災に対する安全が大きな問題となるので、好ましい解決とは思わない。

地域の課題について

- 工事中の問題（ダンプ等の出入り、振動等）。経費の問題
- 換気塔よりの汚染物質の問題。
- 東八道路への影響を心配している。特にインターチェンジが三つしかなく、甲州街道への接続が無くなるので。

その他自由意見

- 本当に出来るのか、やる気があるのか、未だに実感がない。

■外環意見を聴く会アンケート結果

◇会場名：武蔵野市 吉祥寺南町コミュニティセンター

◇日時：3月18日（土）18:30～20:30

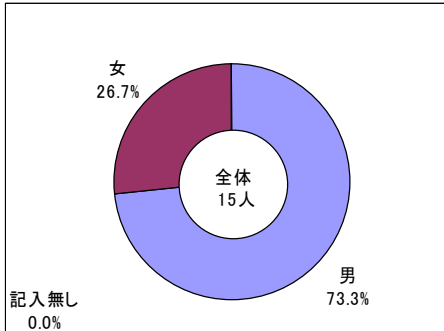
◇来場者：17人

◇回答者：15人

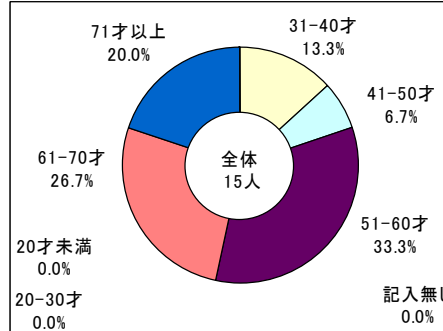
◇アンケートの結果概要について

回答者属性

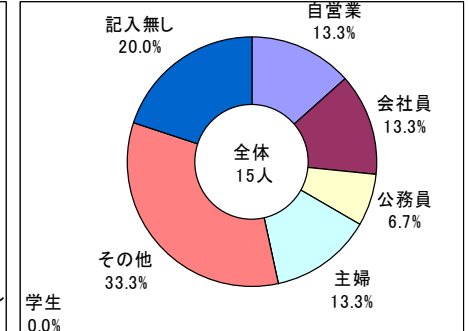
性別



年齢



職業



インターチェンジの設置の有無について

- 吉祥寺南町の住民にとっては、地下に爆弾を埋めているような不安感をまだ拭えません。モルモットにはなりたくないです。安全性について、もっと説明して下さい。今のままでは反対です。
- 環境影響評価などは地域住民などを入れた委員会なり評価検討会なりを形成して、客観性のある、住民の納得性のある会合の形式を作ってもらいたい。
- 地下化への影響、工事の際の地上部への影響（騒音、振動、地上部での作業）、全般的な大気汚染の進行等について懸念があります。
- 計画ありきで議論を進めているが、昭和41年に立ち帰って外環の必要性から議論すべきである。
- 外環ノ2についてどうするか検討がなされていない。もし地上部に道路を建設するとするならば、大深度は白紙にして地上に建設するか、考えなければならないことである。地下化案から必要性の有無を考察するのは、飛躍した議論である。
- 現行計画予定地をそのまま当てはめようとしていること、経費や環境、良好な住宅地下を通そうとすることに大きな疑問がある。
- 青梅街道ICと東八道路ICの換気塔からまき散らされる排気ガスに伴う大気汚染及び地下水脈の切断が環境に及ぼす影響がはなはだ不安。この不安が払拭されない限り、計画を強行されることは断固反対する。
- PIでの意見を基本に、「外環の必要性」はまだ十分に議論されたとは考えられない。
- 外環を利用するために周りの道路への影響、武蔵野市内全域のを資料として出すべき。
- オリンピック招致のため、道路計画が急がれることが考えられる。市民の意見をきくだけで、どんどん進んでいくようで、とても心配である。
- 必要性の議論が足りない。建設前提の説明会はいかがなものか。
- 人口減少なのに、もう外環は地下に入ろうが必要ない。
- 外環計画自体の必要性はないものとして白紙撤回するべきである。「外環ノ2」は地下化を前提とする以上は廃止すべきである。
- 未知の思いつきの、環境を絶対破壊する計画には反対。

地域の課題について

- 実行計画として総合的に立案してほしい（便利さの観点）。環境面を完全にフォローした後、完全なルートとして完成してほしい。
- この周辺は街が分断される。その辺の街の連携・交流を阻害しない方策など、今後考えていく必要がある。
- 近隣には計画がないが、設置される地区では迷惑が大きいだらうと思う。

- 計画ありきで議論を進めているが、昭和 41 年に立ち返って外環の必要性から議論すべきである。
- 青梅のインターチェンジには反対です。周辺道路への影響、環境への影響が大きい。善福寺公園にオオタカがいます。井の頭公園にもオオタカがいるということも聞いています。
- 青梅街道 IC と東八道路 IC の換気塔からまき散らされる排気ガスに伴う大気汚染及び地下水脈の切断が環境に及ぼす影響がはなはだ不安。この不安が払拭されない限り、計画を強行されることは断固反対する。
- 外環の必要性が確認されていない段階で、インターチェンジの要否を議論する必要はない。その点を措くとしても、青梅街道のケヤキ街路樹保護等を考えると、同所インターチェンジには反対する。
- 必要性も決まっていないのに答えることは不可。

大深度地下を活用した外環計画について

- 情報の完全開示が必要と感じました。ジャーナルや HP を見ても、詳しいルートなど不明です。事務局で考えていたり、構想段階のアイデアも全て、公にすべきです。市民と情報を共有化すべき。そこから検討が始まると思います。
- 地上部について非常に心配しています。吉祥寺南町の良好な住宅街を未来に残したい。
- 武蔵野市にとっては外環整備によって得られる効果はほとんど無い。マイナス面が圧倒的に多い。
- 外環ノ 2 ができると、生活への障害が大きいだろう（東西交通の分断、大気汚染、騒音、振動等）。
- 環境問題（騒音、水質、換気等）、地上部の街路（地域の分断）、災害対策（地震、火災）
- 武蔵野市だけの限定の問題とは考えていない。道路が続いている以上、練馬から世田谷まで総合して考えなければならないと思う。
- 青梅街道 IC と東八道路 IC の換気塔からまき散らされる排気ガスに伴う大気汚染及び地下水脈の切断が環境に及ぼす影響がはなはだ不安。この不安が払拭されない限り、計画を強行されることは断固反対する。
- 市内の道路、三鷹の 3.4.12 の続きは武蔵野 3.4.13。高架に伴う武蔵境駅南口、北口への道路、調布保谷線などが、全て東八に行くための道路という考えと結びつく。武蔵野市内を通過するだけの車がすごく増える。
- 地下なら地上部は何の影響もないと言い切れるのか。
- 大気汚染（換気設備）に関する事項その他環境への影響と保全対策の資料は楽観的数値のみ記載されているが、第三者機関の客観的検証を受けていないものであることの表示が不十分であり、これを市民に配布するとすればフェアな資料とは認められない。湧水地の代償として水源確保など本当に実現可能と考えているのか？
- 他に整備する問題が山積。

その他の自由意見

- 環境面：今回この会場に来るときも末広通を経由して参りました。つまり、車の排気ガスの影響の少ないルートを選んできました。今回配付の資料には大気汚染が大変少ない旨の記述が多いですが、排気ガスを完全に 100% クリーンなフィルターを通し大気に逃す装置を設置すべき。現在の科学や化学で無理ならそれが実現できるまで着工すべきでない。地下水に関しては井の頭公園のお茶の水が近くのマンション建設で破壊されたことがあります。この様な事故は予想されますので、十分な事前調査を尽くして頂きたい。
- 総合的なプランづくり：地元の利害のみ語るのではなく、地元への痛みを和らげる手段として、地元へのメリットも提供すべき（南町→吉祥寺→市→多摩）。全体に関わる都市計画のスタンスをとって頂きたいと考えます。例えば、先日の市長のタウンミーティングでも申し上げましたが、京王井の頭線の駅の整備があるそうですが、地元の経済へフィードバックするような改札口を設けることとか、横浜みなどみらいのように井の頭線の吉祥寺駅を地下駅とし、田無・瑞穂方面に延伸し、吉祥寺の経済を向上させるインフラ整備を考える→武蔵野市役所近隣に高層ビル・マンション群を建設し（源資として）、人口増を図り、地元の経済を活性化させる等といった総合的な視点で考えるべき。
- 開発を進めるならば、広い視点で立案し、縦割りの計画でなく、国、都、市、全体で進めるなら環境にも配慮し、産業・経済も活性化するのはではないか。環境面で心配を 100% なくす方法は必ず見いだせるはず（現代科学で考えれば実現できるのではないかと考えます）。
- 外環整備も大切ですが、吉祥寺駅前の車の渋滞も地元として気になっております。井の頭道路と五日市街道の幅員を広げることの方が先決ではありませんか。
- PI の前提は、十分な情報公開です。外環を作りたい強い意思をお持ちならば、本気で住民と向き合って下さい。
- 環境調査データの説明があつたが、数値に対して本当に信頼できるのか、疑問が残る（従来のような大規模開発の調査データは後で大きな狂いが生じているものが多い）。
- 従来の考え方そのままの道路建設は、地域住民の犠牲の上に成り立っている。もっと地域住民に優しい配慮のある道路行政を考えて行く必要がある。
- 外環ノ 2（地上部）は止めてほしい。地下外環は財政との問題等があつて本当に実現するのかどうか。出来上がったところには社会状況が大きく変わっているのではないかと（遅れを想定して）。東京の人口が下向きに

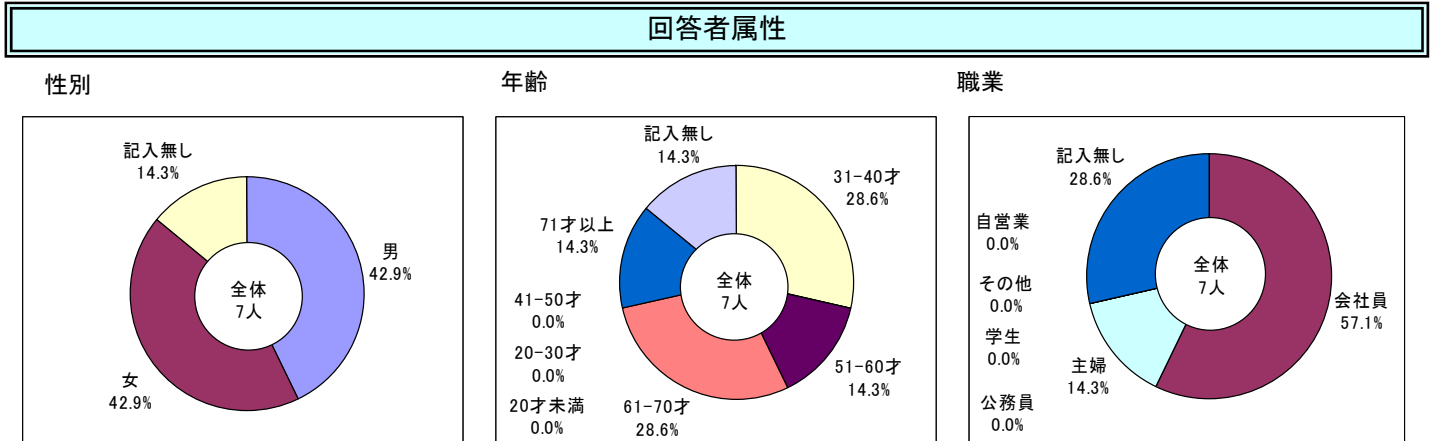
なる？交通量も？

- 中国でモータリゼーションが日本並みに進むと、地球上の車の台数は現在の二倍になるという。実際にはそう簡単には進まないとしても、インドもある。これらの国とのモータリゼーションの進行と競争するように我が国もさらにモータリゼーションを進め、あるいはそれに手を貸す必要があるのだろうか。地球の人間活動に対する許容量も限界に近づいているのではないか。エネルギー消費は減らして行く方向に政治は動くべきなのです。
- 地上部の街路について。一步譲って外環を大深度で進めるのであれば、計画道路の真下を通す場合、地上部の計画は廃止すべきではないか。
- 生活道路を造らないでほしい。
- 必要性、ルートをもう一度考えてみる必要がある（40年も前の案である）。高架部と外環ノ2は別の計画というが、これはセットで計画されているのであるから、別々に議論することはおかしいのではないか。PI協議会の初めの話からすると、都の言い方はだんだん高架部から離れて関係を断ち切ろうとしているように感じられる。国と都が両者並んで出席しているということは、まさにセットであるということではないか。
- 東京周辺の人口集中を減らすこと、都内への交通量を抑える努力（ロードプライシング等）、課題解決に向けた取り組みが見られない限り、本当に外環について検討する必要性が感じられない。
- 「考え方」の資料（横長） p.12～15での懸念に対しては one by one で客観的な調査・分析に基づく国・都の信頼性のある回答を website できちんと公開してほしい。
- 40年前の当初計画の延長線上から一步も出られない閉塞思考をいい加減に改めてほしい。少子化、地球環境問題への意識の高まり等、社会、経済、環境の変化と将来予測を踏まえ、ゼロベースから抜本的にこの計画を見直す勇気を持ってほしい。
- 急ぐな。市民の声を聴け。税金の無駄遣いをするな。
- 外環を建設する以外の案を提示して頂きたい（一兆円を使った別の案の提示）。
- 外環が通ったときに地上部に住む人たちへの補償等はどうなるのかも合わせて提案してほしい。
- 地下化、ルート等コンセンサスが成立していない段階で、地上部、さらには地下化に伴う整備路線などについて提案を促進する東京都の姿勢は適切でない。

■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：調布市 緑ヶ丘福祉センター
- ◇日時：3月11日（土）18:30～20:30
- ◇来場者：8人
- ◇回答者：7人

◇アンケートの結果概要について



インターチェンジの設置の有無について

- 基本的に外環反対。緑ヶ丘地域全体のことを思うと安らぎのある生活は考えられない。
- 影響を軽微するため、良い案と存じます。やるなら早くやって欲しいと存じます。長くかかって各家庭で計画が立てられない。計画にかかるみなさまには十分な補填を行い、計画に早めに協力される方には厚く、いつまでも反対の方には導く、とメリハリをつけたらと存じます。
- 地震に対する対策、事故の際の対応がきちんとなされていれば賛成。
- 必要な道路を作ることは総論として賛成、各論で反対。環八の新しいトンネルでも途中に換気所がある。負担を公平にするために少なくとも換気所は道路途中にもっと増やすべき。緑ヶ丘周辺はただでさえ車が増えるので他で負担できる項目は他でも負担して欲しい。
- 環境悪化を招かないよう十分に配慮して欲しい。

地域の課題について

- 甲州街道、東八道路。
- インターチェンジの周りの道路はとても混雑する。必ず周辺の道路、設備を整えてくれれば賛成。
- インターを作っても周辺の道路が混まないようにきちんと整備をして欲しい。設置はOK。
- 三角地帯に対する補償を十分すること。Death Areaにならないよう十分注意して下さい。

大深度地下を活用した外環計画について

- 都市計画道路の整備で環境悪化が心配される。
- 昨年9月4日の集中豪雨で仙川の水が、あと30cm位であふれるような折、下水管より逆流して1Fが水浸しになり、その水が地下にもれ大騒ぎをしました。地球温暖化で、今後も1時間に100mmを越える雨が降った場合、仙川が氾濫しないとも限りません。大深度地下を作った場合、その辺はどうなるのでしょうか。
- 騒音や大気汚染のことは調べられているようですが、気温の変化はあるのでしょうか？是非調べて欲しい。
- くどいようですが、武蔵野の自然を破壊するようなことだけはやめて欲しい。子孫に誇れる環境を残すような行政をお願いしたい。

その他の自由意見

- 早めにやって欲しい。外環（練馬-三郷）大変便利で、東北道、常磐道、関越道とのアクセスが便利で、商売上便利。東名とつながるともっともっと良くなる。早く（我々が生きているうちに）一日も早く完成させて欲しいものだ。
- グリーンベルトを 20m 位作る予定とのことですが、三鷹料金所あたりのグリーンの管理は良く出来ていますが、私達の所はどのような管理になるのか、インターチェンジ近くの事もあり、何かの折りに出入りが多く緊急の時なども大変なことになると思われます。また、草や木を植えてもホームレスのすみかとなる事も考えられます。今でも「わんぱく公園」に時々ホームレスがいます。安全のことを考えると何もなく見晴らしの良い方がいいと思います。
- 本当は外環道路のような有料道路はいらないと思います。無料道路（環九として）ができれば良いと思います。

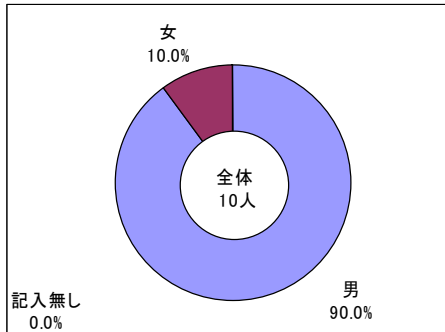
■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：調布市 東部公民館
- ◇日時：3月17日（金）18:30～20:30
- ◇来場者：11人
- ◇回答者：10人

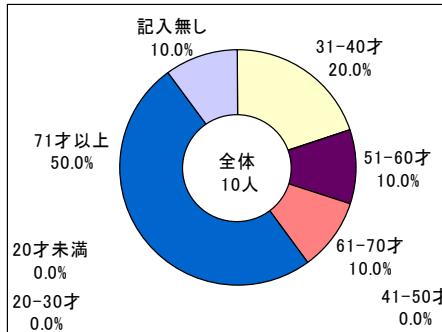
◇アンケートの結果概要について

回答者属性

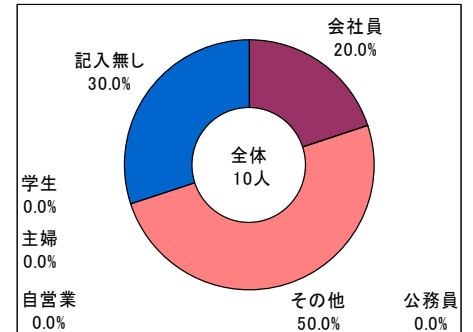
性別



年齢



職業



インターチェンジの設置の有無について

- 国道 20 号線にもインターチェンジが必要です。
- 問題点がいろいろあると思うが、今の時点ではまとめるに至っていない。
- どのくらいの深さで、地上に居た場合の感覚がわかりません。
- 買収が必要ない点ですごくいい。
- 環境に配慮したいいい考えだ。地震にも強いと聞いていますので、万一の時も使える。
- 大深度地下活用のプラス、マイナスをもっと徹底して検討してほしい。すでに方針は決まった、というのは困る。
- 立派な外環道路の完成をお祈り致します。
- 大深度地下活用を徹底すること。
- 工事の早期化のため望ましいので、積極的に推進されたいと思う。

地域の課題について

- 国道 20 号線にもぜひインターチェンジが必要です。
- 周辺の環境悪化（地域の崩壊、交通量の増大と大気質の悪化、騒音）をもたらすので、望ましくない。現在の設置しない案は妥当。
- 現計画案でいいと思う。
- 調布市には、中央高速の IC が有るので、特に不自由はないが、東八の出入口に集まる自動車の分散には配慮が必要であろう。
- 周辺道路の整備を十分行うこと。

大深度地下を活用した外環計画について

- 家屋を 1 日も早く買い上げて下さい。
- 懸念は「現在の居住環境（居住の可能性も含めて）がどうなるか」につきる。
- 仙川と中央及び外環にかこまれる地域を何とかしなくては。
- 中央と外環の IC（ジャンクション）には休憩所（SA）を設けてほしい（トイレタイム）。
- 地域の声をさらに良く聴いてほしい。上からの方針押し付けとなってはいけない。
- 換気塔の大気汚染が心配である。
- 用地買収を幅広くされたい。

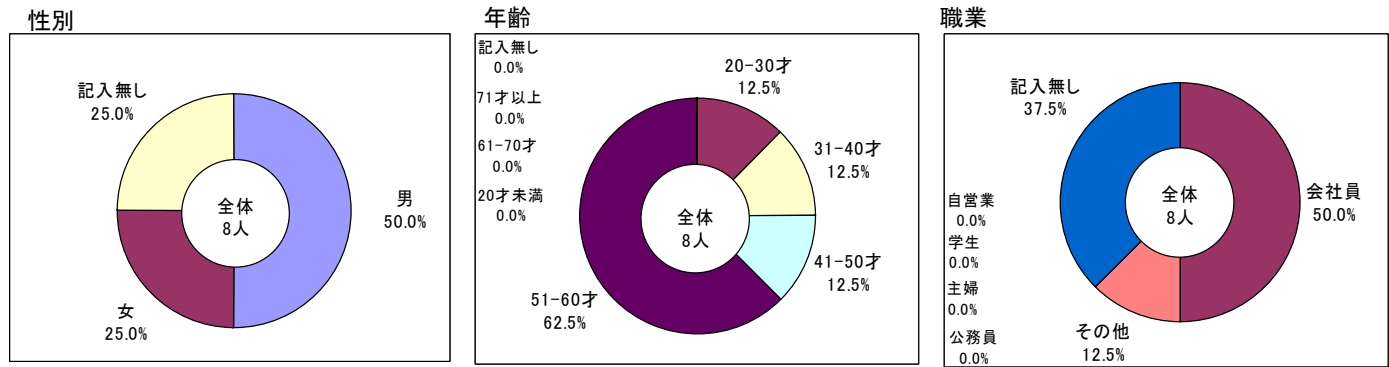
- 地域 PI 調布（東部公民館）における 1 質問に対し：
 外環建設は公共事業ですが、公共事業を理解していない質問がありました。公共事業とは次のようなものです（行政諸君に対して僭越とは存じますが）。
 行政（国、為政者）は国家と国民を活性化させるために道路など国家としての基礎的な施設を国民の負担にならない仕組みで建設しなければならない、とされています（補 1）。その事業が公共事業本来の意味ですが、具体的には公共土木事業（河川、道路、港湾、空港）と国民の生活に直結した施設（住宅、上下水道、公園など）を指し、資金は通常、国の一般会計予算を使うことになっています。（補 1：井沢元彦「逆説のニッポン歴史観」小学館文庫 p442）
 環八及びその周辺の交通渋滞を見たら誰でも“この地域を活性化させるために高速道路がもう一本必要だ”と思います。ただしモノが道路だけに、不用意に作ったのでは大気汚染や騒音で沿線地帯は人が住めなくなりますので、生活環境は十分に配慮して作る必要があります。と外環問題を素直に考えればこうなる筈です。従って、“費用対効果”は最優先の条件ではないのです。環八周辺の現実を見ればこの渋滞が如何に国民の生産努力を阻害しているか、これは自明の理です。
 調布市東部公民館での地域 PI で出た質問に対する回答は、確かに上記と同じ趣旨のものでしたが、質問者の反応を見たところ殆ど理解していない様に見えました。この様な質問に対してはパワーポイントで回答できるようにしておいては如何でしょうか。と言っても大袈裟に考える必要はありません。画面は下記だけで十分です
- 公共事業とは：上記 2 行（どれかは分かると思います）
 公共土木事業（河川、道路、港湾、空港）
 国民の生活に直結した施設（住宅、上下水道、公園など）
 資金：通常、国の一般会計予算を使うことになっています。
- つまり 5 行で済みますので、その場でタイプできる量です。こんなことをやってみれば、住民としては対話したという気分になるのではないのでしょうか。また、この画面は国の財政難を根拠とした外環反対論への回答にもなります。ご一考のほど、よろしく願いいたします。文章量が多いのでアンケート用紙に書けませんでした。議事概要の送付、お願い致します。
- 目の前が道路を通っていくので、毎日、不安で仕方ありません。工事の間、どの位の騒音が予想されるのか？地下を道路が通った場合の振動は、どの位感じるのか？生活していく上で影響があった場合の補償はしてもらえるのでしょうか？家前が空地となったままなのですが、今後どうなっていくのでしょうか。
- 今後は、沿線の方々の意見（反対派）とどう向き合っていくのかにかかってくるので、地域 PI を重視して進めていき、区市の議会が反対が出ないような都市計画（案）を作成して、なるべく早く、都市計画決定をしてほしい。
- 石原都知事が大変この計画に執着しているようだ。「二つの外環が出来れば、すごい工業地帯が生まれる」といった記事が、新聞紙上に出ていた。それが本当なら、もうこの計画はやめてほしい。開発至上的発想ではいけません。
- 経済計画を具体化すべき時期を早めることを要望する。
- 住む環境ではないので、生活救済制度の適用を考えているので、その導入例の整備を可及的速やかに実施されたい。
- 「意見を聴く会」の頻度が多すぎるので、自治会の人々は「またか」と言っている。市民の直接の声を聴く方法として、アンケートを取る方向でいかが。
- 高齢化が進むので、この問題を次世代につなぐことが必要なので、如何にするかは当局としても考慮されたい。

■外環オープンハウスアンケート結果

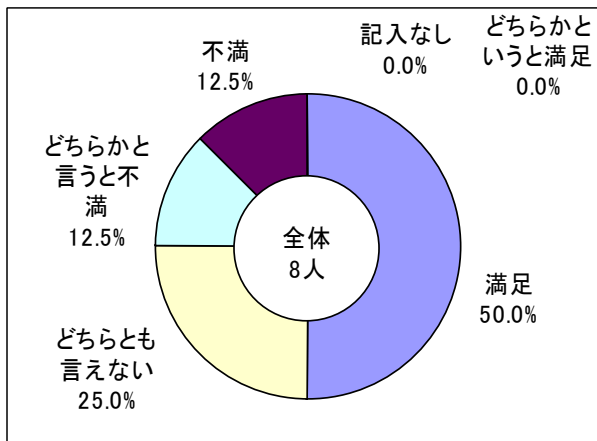
- ◇会場名：狛江市 谷戸橋地区センター
- ◇日時：3月19日（日）13:00～17:00
- ◇来場者：20人
- ◇回答者：8人

◇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

- 生態系の調査の結果。
- 具体的な計画、用地買収の進捗等。他の工事を行った事例（実例）と周辺地域居住者の声。学校や商業施設の移転等あればそれも（なければならない旨）。webでもっと詳細な情報を公開してほしい。特に地図等。
- 計画の進行状況等。
- 外環部分だけでなく、周辺地域、首都圏全体の交通政策の情報の中で何故この外環が必要なかの説明が必要。
- 環境評価の数値の公正な開示及び審議会等の議事録。

大深度地下を活用した外環計画について

- 良い計画だと思います。
- 早期建設を考えるなら必要ではあるが、個人的な考えをいうならば半地下方式も検討してほしい。
- 首都圏にこれ以上、大規模な工事は無駄である。通り抜け交通対策はもっと外周地域の整備で対応すべき。
- 絶対反対。

地域の課題について

- 生態系への影響。空気汚染 etc。
- 大気汚染。
- 工事用トラックの一般道への乗り入れ。地元ではない労働者が多数来ることによる犯罪。通過交通の増加。環境基準を守ればよいという予測数値ではなく、現在の数値の重みを厳守すべきだ。

その他自由意見

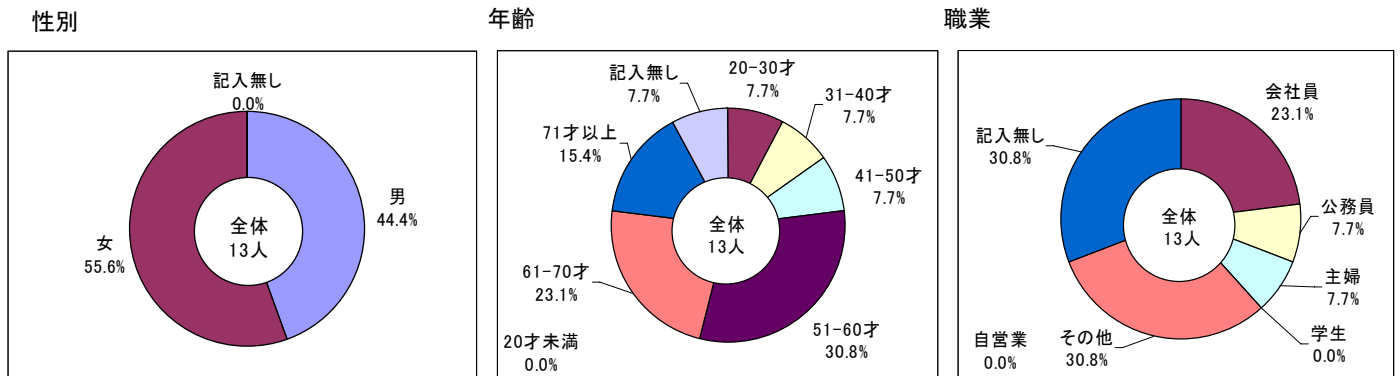
- 早くできると良いと思います。実現に向けてのご努力をお願いします。
- 是非、世田谷 IC を設置してほしい。設置された際に、仮称「世田谷西・狛江 IC」と名づけてほしい。
- 経済効果ばかり追求していると日本中にホリエモンがたくさん出てくるよ。

■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：狛江市 谷戸橋地区センター
- ◇日時：3月19日（日）15:00～17:00
- ◇来場者：17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



インターチェンジの設置の有無について

- 深度 40mの工事中の振動、低周波の影響。道路が出来上がってからの同じ問題は大丈夫と云われても、人体実験したわけでもなく分からない。影響が出てからは取り返しがつかない。外環そのものに反対だが（通すなら全部）今の案では却って、交通渋滞を招く事になる。（東名のあおりで）
- 地震時の危機管理（避難）をしっかりと。
- インターチェンジをも含めた地下化にすべきで、地上、地下の接続部はなくす方向にすべきだ。地下化になるならば、都市計画に基づいたルートではなく、再度計画をすべきではないのか。
- 東名ジャンクション大深度にしてほしい。
- 長期的に見た場合、自動車による輸送は抑制すべきと考えますので、現在の自動車交通量対策のために道路新設することは基本的な疑問を感じます。むしろ鉄道の活用など自動車の利用を抑制する施策を考えるべきだと思います。
- 地下水の影響はどうか。野川の水（流れ）が最近減ってきているが、トンネルにより枯れたりする事はないのか。
- この様な大規模な工事は人口減少傾向にある日本経済に与える影響や環境など重要要素への影響など、失うものがあまりにも大きい。本当に必要か再度検討を要する。計画の大深度構造は未だ科学技術レベルでの確証が薄い様に思われる。
- 反対、予測が甘すぎる。（全ての問題に渡って）マンションの下に道路を作るのは、特に反対。こんな計画を事前に知っていたら引っ越してこなかった。
- 半地下活用も検討してほしい。

地域の課題について

- インターチェンジの環境保全は樹木等を作ったカモフラージュのように思えます。現在が調和がとれているのに建物ができたら調和は保てなくなるのは必須です。
- 計画どおり。
- インターチェンジについては極力少なくしていただきたいと考えます。従って最大限、現行案までとし頂き、世田谷通りとのインターチェンジは絶対に避けていただきたいと思ひます。
- 世田谷通り IC は道路交通上、利便上からして是非必要である。

大深度地下を活用した外環計画について

- 地中を伝達されてくる低い値の振動が長い間、体に感じることへの健康への心配は解決できますか。車の排気ガス、風のことは計算していますが、雨に対してはどうなります。排ガスを広範囲にバラまく事で濃度は薄くなるだけで、本体が消滅する訳ではない事もきちんと説明して下さい。
- ボーリングの振動はオオタカに大きく影響させないか。「みつ池」など湧水の流れはなかなか調査しきれないので心配である。
- 工事中の環境悪化を懸念しています。(騒音、大気汚染、粉塵など)
- 通りぬけ交通対策はもっと周辺地域の外周道路整備で対応すべき。
- 大気汚染。「日本橋」の所の高速道路が問題になっているが作っては壊し、壊しては作るバカな事をこれ以上やらないでほしい。
- 東京都だけでなく、首都圏の環境、交通、物流の流れが変わる事なので是非必要。

その他の自由意見

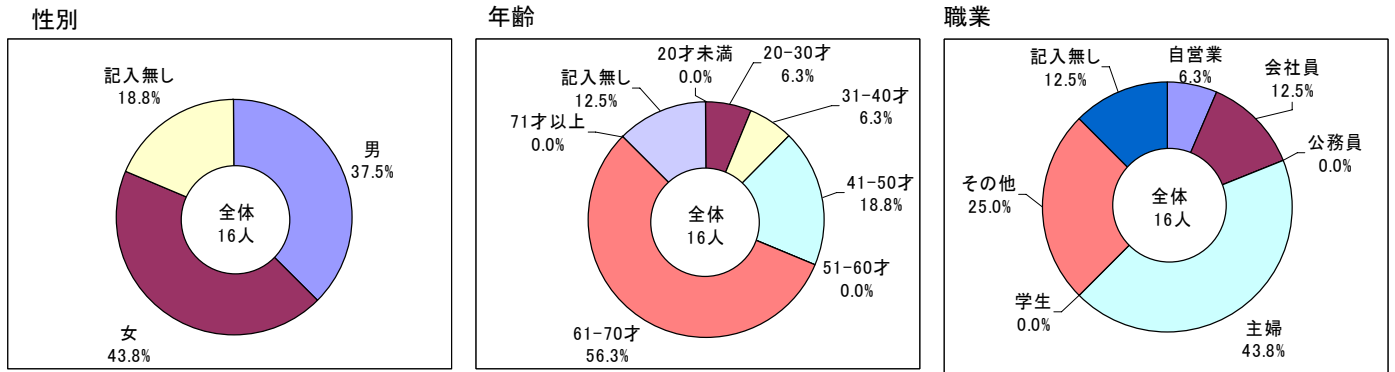
- パークシティに住んでいるが、事前に三井不動産と国交省、都など話し合いの上、建物の外を公園緑地、道路用地として提供したと聞いている。変更案では、ほぼ全棟の下を道路が通る事になっている事がわかった。これは絶対認められない。三井から説明を受けたときもそのように聞いている。国交省などから三井にそのような正式な話があったのだろうか。パークシティは、ほぼ400戸位ある、1000人位の人が住んでいる。住民無視もひどいと思う。住民はまだ、大部分この変更案について知らない。示される地図ではこの問題(棟の下を通ること)を一般の人には読み取れない。
- 必要性について説明を伺ったが不十分。通過交通は減るとしても、作らなくても環8交通量減る。むしろ交通弱者向けエコロジーの観点から、車交通は抑制、公共交通増強の方向へ転換すべきではないか。国交省のくらしのみちゾーン推進、ライトレール補助は評価する。道路特定財源の一般財源化で強力に進めてほしい。
- 同じ、国土交通省の中にはエコレール運動もあります。代替案、たくさん提出して下さい。道路だけにしがみつかないで。レールを使用したカーフェリーなど考えたらいかがでしょうか。車ごと列車で移動すればより早く(時速120km位はでるのではないのでしょうか)排ガスも出ないでドライバーの心理的負担も少なくなるし、流れもスムーズになります。
- 外環が東名どまりなので、大泉地区の交通問題が世田谷、成城地区に移るだろうこと、野川からはなれて外環をつくってほしい。
- 環境問題については計画段階から事業者だけでなく、第三者も入れた評価委員会を設けて判断すべきと考えます。実施段階になってから第三者意見を貰っても「後の祭り」です。東京での2回目のオリンピック開催計画にあわせて本計画を早急に推進したいという東京都知事の意向もあるようですが、そんなことで強引に進めることは絶対にならないようにお願いします。
- 道路の必要性を感じない。これ以上環境を悪化させたくない。日本人ももっと不便な生活が「通常」と考える方向に行政はリードしていくべき。危機管理についての回答を頂いたがやはり、私はこの地下道を利用したくない。地上で可能なことを追求すべき。
- よく説明していただきました。
- 他の交通政策と比較しなければ、外環計画がベストかどうか分かりません。過去の環状道路によって効果はどうだったのか、何故そうってしまったのか検証すべきです。
- 1日でも早期完成を望む

■外環意見を聴く会アンケート結果

- ◇会場名：世田谷区 鎌田区民センター
- ◇日時：3月25日（土）14:00～16:00
- ◇来場者：28人
- ◇回答者：16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

- 確かに、全て地上にある計画よりは環境等に、配慮がみられるとは思いますが、でも、この質問を最初に持ってきたことに作威的な感じがします。
- 大深度地下といえども我々の地域は地上に出てくるので、環境破壊は間違いない。我々が住み続けられるような状況作りのため、最大限の智慧・努力をしてもらいたい。
- この地域は地上に道路が出るのです。全くこの計画には反対です。
- 地上よりは大深度の方がいいが。大変だろうがもっと、何回でも説明会を開き説明をお願いします。
- 高架はやめていただきたいのですが、野川の辺はどうなるのかわかりません。大気汚染は下に降りてぜん息の患者を増やすと思います。どうしても実行されるなら地下でお願いしたい。
- JCTといっても、大深度にはならないでしょ（確かに、活用という表現は間違いではないけど）。
- インターチェンジは設置しない前提で本案に賛成する。
- 地上に影響が少なく大変良い事と考えます。
- 大深度地下活用といえど、東名 JCT 周辺は、従来通り計画では、高架方式であり、逆に換気塔が設置され、排気ガスが集中する。周辺住民にとっては何らメリットはない。

インターチェンジ設置の有無について

- 世田谷のインターチェンジは決して作るべきではないと思います。
- 世田谷通りには必要ない。
- 予測のつかないものは、現在の段階でいらないと考える。
- 少なくとも、JCTのみでは地域住民につきましては、何のメリットはありません。せめて IC でもなければ、地域住民でも車を使っているはずですので。
- 世田谷通りのインターチェンジは断固反対する。世田谷通りは朝夕、東西方向の激しい渋滞に悩まされ、しかも狭隘さが故に生活道路に入り込む迂回車両に日々危険に曝されている我々地域住民にとってさらなる負担には堪えられない。

地域の課題について

- 継続的な環境への影響。次世代への借金。
- 環境（大気、水脈、景観 etc）懸念だらけ。

- トンネルの出口、排気塔の間に住むものとして、死活問題だと思います。
- アパートやマンションの人々への配慮もほしい。湧水、みどりを何としても守ってほしい。
- 砧小、喜多見小の事が心配されていますが、喜多見から明正小に通う子供の通学時の影響を考え、通学時間の工事車両の出入り（通学路への）等が絶対ないようにしてほしい。
- 振動、騒音、車両渋滞。
- 都内から高速道路に行くのに一般道を走るのが少なくなり、とても便利になると思います。
- 国分崖線と野川に挟まれた特異な地形の場所を取り囲む様に外環道が、計画されている事に基本的に反対です。騒音・振動・排気ガス・降下煤塵の増加。海風遮断による地表の高温化、景観の破壊、地下水脈遮断による井戸水、湧水の枯渇、野川の漏水等、地域への影響は計り知れない。

その他の自由意見

- 「まず計画ありき」という進め方が気になります。ミティゲーションをしっかりとやって下さい。大変な工事なので。「長い間計画を待たせている人たちがいる」という理由を使いすぎているように感じます。地元でずっと住み続ける人たちのことを第一に考えるべき（調査地点くらい、納得してもらえるところに設定できなかったのでしょうか）。様々な代替案はぜひ公開して広く人の意見を聞いて下さい。
- 環境への影響を良く考え、この計画はぜひ進めてほしい。
- 必要ない。石原慎太郎の東京オリンピック招致の「遊びごと」に我々が犠牲になる必要は毛頭ない。
- 必要性についても検討して欲しい。
- どうしても野川の環境がこわれそうで不安。圏央道ができるまで、南進が決定するまでは、慎重にしてほしい。周知がやはり少ない（もっと人数をあつめるには難しいが）。
- なぜ必要なのか分かりません。環境への悪影響があまりにも大きい。住宅密集地である事、保護すべき自然（野川）、子供の多い地域という事に優先するものが何なのか分かりません。ぜん息の子供をこれ以上増やさないで下さい。汚染された空気は上から下に流れていきます。これから、住宅の購入を考えている者の身になって情報公開してください。
- 東名以南の詳しい情報が知りたい。ここに来て図を見ましたが、出口を新たに作るのでしょうか。インターネット及びジャーナル等で発表して下さい。作るなら早く計画をまとめて作ると発表して下さい。
- 基本的に賛成です。スピードアップが必要でしょ。あと10年もしたら、車も進化しているし（様々な騒音対策とか環境 etc）建設方法も進化しているでしょうし。
- 東京都内に用事のない車も今の道路では混雑している都内を走らざるを得ない。関越、東北、中央道、第3京浜と外環道で行く事が出来れば不必要な車が都内を走る事は無くなり、車の側の渋滞もなくなり都内の空気も良くなると考え、早い完成を望みます。
- 東名高速への連絡道路を野川の下地下空間に設置し、排ガス・騒音等をシャットアウトする様な”東名JCT 全体を大深度化”する案なら、検討に値するが現行案ではOKするわけにはいかない。また、換気塔は中間地点にも設置し、排ガスによる影響を分散すべし。喜多見6丁目、大蔵5丁目、野川上空には、現在オオタカが飛翔しているが、この様な環境を、今後継続出来ますか、お答えください。

■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

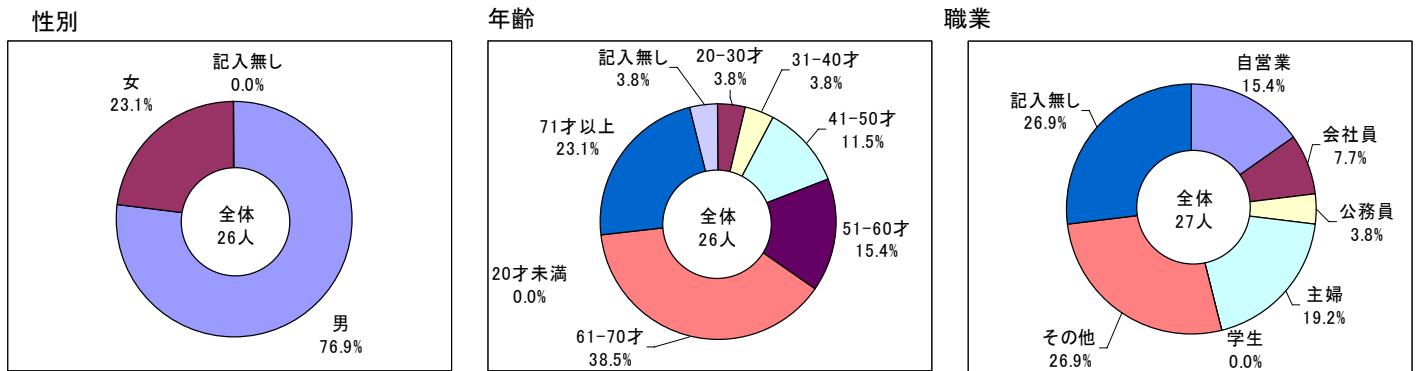
◇日時：3月29日（水）18:30～20:30

◇来場者：39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

- 地上より地下の方がいい。しかし、環境の影響、また、事業費莫大で不安。周知不足で大深度の理解は得られるのか。
- 環境対策上の名案。
- 大深度地下は大変良いことと思う。
- 高速道路の必要性を考える場合、2～3年後東京への一極集中が終わります。ピーク時の人口が減少していくことが分かっている中で新たな高速道路が必要かどうかの疑問が残ります。
- 万一実行の場合、大深度の上の土地所有者には何の説明もなし、一人歩きしているのでは困る。ダイレクトメールなどで説明すべきだ。
- 東名以南の計画と併行して進めなければ期待の持てぬ単なる話題に過ぎぬ。
- 計画のスケジュールを明確にされたい。ジャンクションを砧公園側に移動する計画を検討願いたい。
- 大深度で通る地域では、いい方策であると思うが、その分排気ガスや降下煤塵が地上に出てくる所（インターチェンジとジャンクション）に集中してしまうので問題である。地上に出てくる地域、方法についてよりよい方法を考えて欲しい。
- どのような構造にせよ、この道路計画の今日的必要性、将来的な必要性の議論は尽くされていません。もっと科学的に財政面からの計画も示して考えを聞くべきです。
- それ自体は良いことだ。東名も多摩川より都内側大深度地下にするべき。その後外環を接続すれば良い。
- 世田谷区間の崖線、緑、湧水、川、動植物など宝ともいえる環境は十二分に守られなければならない。
- 地下の安全対策が十分であれば大賛成。
- 大気汚染や騒音を抑える点からは大深度地下計画は適していると考えます。
- 反対してもどうにもならないのでしょうか！
- 世田谷区においてはどの程度が大深度ですか？このような紛らわしい表現をする計画に不信感を覚えます。よって反対です。
- 東名ジャンクションも完全地下化するなら賛成。

インターチェンジ設置の有無について

- 交通の利便性は大事だが、環境不安なしで。
- 現案よりベターな場所はないだろう。
- 現在案がもっとも良いと思う。
- 世田谷通り分は不要でok。

- 世田谷通りは麻痺状態化。受け皿にならぬ。生活道路が脅かされ始めている。不必要。
- 必要なし。
- 我が地域については東名の東京インターが近いので世田谷通りへのインターは不要である。東京インターへの接続については砧公園側より地上に出てきて合流できるよう（東名を西側にずらし）、東側の民家が立ち退かずすむよう長期的視点に立って良い案を作りたい。
- ジャンクションのことか？排気等、大深度のしわ寄せを全部被る。ともかく露出部はないほうが良い。
- IC の設置は一方のみは無意味であるから双方向の流入・流出が可能なものとする。
- 世田谷通りとの IC は不要というより設置しないこと。世田谷通りのキャパシティより。
- 東名ともに地下道をお願い致します。
- JCT といっても、瀬田、用賀と近すぎて実質的には JIC ともいうべき計画なので設置自体論外です。
- 東西方向への渋滞の激しい世田谷通りへのさらなる負担は、生活道路への日々の迂回車輛に苦しめられている地域住民にとって世田谷通りへのインターチェンジは迷惑施設である。設置反対。

地域の課題について

- 住民と行政のしっかりした話し合いを。
- グリーン地帯どこ話し合うのか。
- 地下道の変化、緑の保持が懸念される。
- 車の増加を規制しないで道路行政が追ってもダメ。
- 具体的スケジュール及び計画。
- 我が家は世田谷通りの南側に面しており、騒音、振動、油っばいほこり、排気ガス等に現在悩まされており、子供も喘息で苦しんでいる。外環が予定通りの計画で開通すれば我が家の南は外環の料金所、北は世田谷通りとなり生活の場としてどんなになってしまうか、住み続けられるのかと心配である。恐らく光化学スモッグ、夏場のヒートアイランド現象などで住み続けられないと思う。
- 環7、環8の渋滞が減るとは思われない（湾がには平和島、羽田 etc がある）。朝夕の時間の外環上の渋滞が発生。地下水の流れが自然から人工の流れになる。変化（地下面）が発生（長いサイクルで）。自然の代償は危険。
- 環境悪化を心配している。
- 大深度の開削部に出る付近の大气汚染や住宅地に流れること。
- 重要な問題がありますが、現段階では表明を控えます。理由：推進者の利益に資することになりますので。
- 景観と東名ジャンクションの完全地下化。東名ジャンクションに接する国分寺崖線は、天狗の鼻のように突き出た台地で、かつては鎌田・宇奈根、そして喜多見のどこからも眺め見ることが出来た台地でした。土地の人々は親しみをこめて”とね山（殿山）”と読んでおりましたが、しかし、その天狗の鼻の左小鼻を切り裂く様に東名高速道路が敷設された結果、現在では鎌田・宇奈根方向からはその姿を垣間見することもできなくなりました。唯一喜多見5，6丁目方向からその姿をうかがい知ることができる程度となっていました。今回の外環道計画はその鼻先を削り落とし、しかも包みこむようにして東名高速への連絡道路が敷設される事となっております。ついては、この景観を後世に残りおきたい”ジャンクション全体を地下化”し、併せ、東京湾から多摩川の源流に近い御岳山まで一望にできる眺望を生かすべく”とね山（殿山）”全体を公園化する構想を是非実現して頂きたい。。。

その他の自由意見

- 地域 PI を何度でもやりましょう。いつも人数が少ないので周知すべき（区民も地域の幹部）。国・都・区の幹部参加、ご意見はどうなのか。（地域と関係ないが）道路公団民営化とかの論議の中で事業費は大丈夫なのか？国民の理解が得られないのでは。
- 東京全体の渋滞解決のためには小異に目をつぶって実行することが重要。
- 首都高の中で横浜方面はとて進んでいるが、一番心配な外環が今日未だはっきりしないのは残念だ。首都高3号線の現在を見ればはっきりする事だ。早く完成させなければ事故が増えるばかり。3号線の周辺の住民は排ガスの中にいることになる。
- 人口の減少化ということを考えに入れて全体の計画を考えていくべき。
- 成城3丁目に1カ所、成城4丁目に3カ所土地を所有（アパート設置）。所有者には最初から資料を送付すべきである。
- 羽田空港、川崎・横浜市との連結は必要。しかし、既成市街地に大深度トンネルで計画しても民意を尊重、納得を取り付ける時間を考えると空想と思う他ない。環境ダンプで成長する自動車、石油産業に規制を加えるのが先決。
- 本日出された質問とそれに対する返答をなるべく早めに報告書として頂きたい。換気塔が東名ジャンクション付近にあり、ジャンクションが34mの高さだということからみると、窪地にたまった有害ガスで親子

が亡くなられた事件がこの地域の未来の様子であるように思われる。これは何としても避けて頂きたい。換気塔は崖線の高さが 20m なのでその差が 10m という事は換気塔が実質 10m の価値しかないということだと思われる。もっと高くして最新の最高の浄化装置をつけなければ認められない。

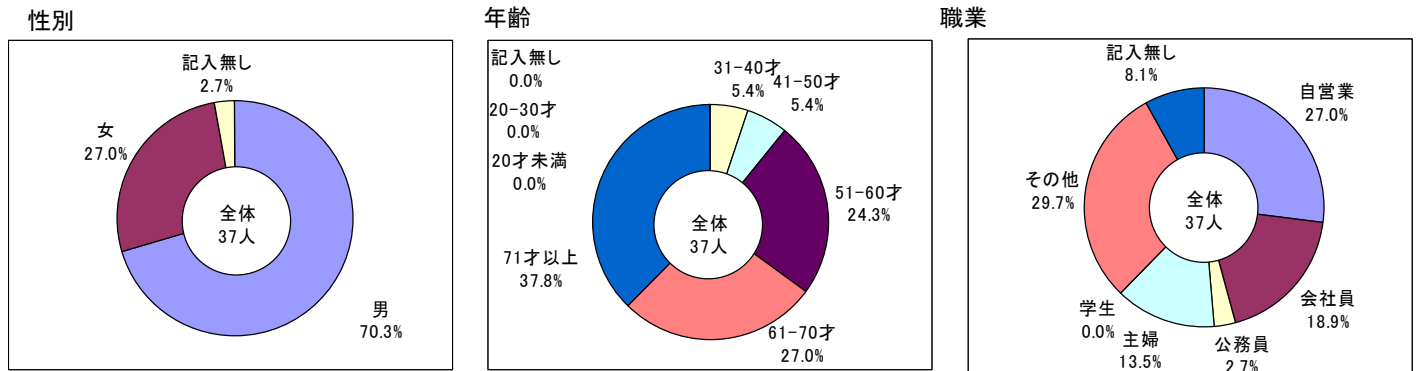
- 意見を聴くといいながら、多くの意見を集める努力はなされていません（都合が悪いのでしょうか）。主要駅や区の集会所、バス停などでも外環ニュースや当該地域に関連する資料は身近なところで入手できるようにすべきです。
- PI をまじめにやって欲しい。地域の意見を取りあげるシステムにして欲しい。今の PI 委員は地元（例えば町会）からは出ていない。作為を感じる。説明会実施場所ももっと影響を受ける。東名近辺（例えば砧小）ですること。時期も回答を送付してから短すぎる。
- 首都圏の総合交通政策があいまいなので外環の必要性、効果がわからない。PI 担当の国・都・区の人達の環境への熱意が伝わってこない。一般論的、表層的な考えが目立つ。
- 周知の意見が出ていましたが、オープンハウス自体を駅や商店街の貸スペースなどでやっていただけないでしょうか。そこに住民からこんな心配や不安の声が出ているといったものを添えていただけるとみなさん、身近なこととして関心を持って見られるのではないのでしょうか。
- 東名上に外環との接続部分の予定地がすでに確保されているのであるから、これらの変更は無駄と考えられる。環八の実状から早急な建設を望む。
- 基本的には古い計画をそのまま実施しようとする考え方には賛同できない。人口減が予想される社会にこのような道路を作る必要ない。
- 私どもがいくら反対しようとも必要性を無しと言っても国または都等で決められた段階で知らされたことはどうにもならない事を改めて感じざるを得ない。東京オリンピックを行うために急いでいるように思われる。
- このままでは反対します。必要性の論議をやり直して下さい。

■外環オープンハウスアンケート結果

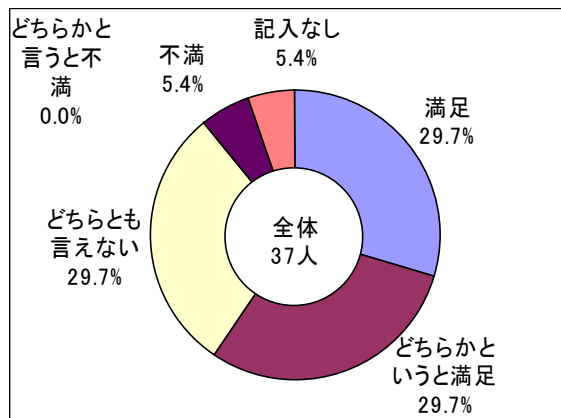
- ◇会場名：三鷹市 北野3丁目常設会場
- ◇日時：3月28日（火）13:00～17:00
- ◇来場者：52人
- ◇回答者：37人

◇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

- 3/28 18:30にもう一度参ります。
- 換気所（JCTではなく、トンネルの途中）の場所。シールドマシンをスタートさせる立坑の場所（どこから掘り進めるか）。
- コミセンの説明会よりよく分かりますので、時々重要な情報をこの様な形でお願いします。
- 広報誌、密にお願いします。
- 正確な情報。救済制度の件。
- 具体的な建設計画日程を早急に作ってもらいたい。自分の家は緑地が隣であり、小さな三角地帯になっている。子供が調布市緑ヶ丘1丁目にいるが心配している。
- 変更後の都市計画(早期に)。
- 早い決断を望みます。
- 一日も早くできること願っています。40年も待っていました。
- 計画の進行状況の説明。
- 外環に付随する道路の情報も必要。
- 常に新しい情報。
- 具体的に。
- 外環道路の国の許可が、いつ頃になるのでしょうか。

- 東八インターへのアクセス道路の整備計画を明示して頂きたい。
- 良いと思う。
- 住民にとって地上がどうなるかが重要。地下の部分が目立つようになっていて問題となる地上部分を隠しているような説明だった。
- スケジュールの更新毎の情報提供。環境変化の予測データ等の情報公開。
- 時々状況報告が知りたいです。交通が気になります。よろしく。歳が 80 才ですのでバス便について心配。工事中の手配についてもよろしく。
- 東京都の側道計画進捗状況。

大深度地下を活用した外環計画について

- 環境面に配慮された良い案であると思う。周辺生活者への影響を最小限に抑えられると思う。インターチェンジの箇所を最小限にしたのは良い。
- 環境を考えれば良いことだ。
- 地下利用する計画はグッド。
- 早くできる事だけ。
- 安全性が確立されていれば、積極的に進めてほしい。
- 井戸水源に対する影響はどうか。
- 良い方法だと思います。こういう計画がもっと早く出ていけばと思いました。
- JCT も地下へ入れてほしい。
- 大量の車が高速度の走行するとき地価住居に対する悪影響が、具体的信用度高いデータを説明する事で、40 mの深度にある地下に空洞のような道路が出来て精神に不快感。風水的破壊され、地価の下降すること等、不利の条件を持たせることほとんど間違いない。
- 換気所はどうか。
- OK です。
- 良いと思う。ただし、振動の伝わりがどの程度か知りたい。
- 外気のため地下がよろしいと思います。

地域の課題について

- 地下水枯れ心配。
- 犠牲になっている住民を蔑ろにされていませんか。早く計画を決め、楽な人生を下さい。救済制度を多く受けられるようにして下さい。
- 北野町会が四つに分割されるので困ったものだ。となり近所がばらばらになってしまう。
- 何もありません。
- 地域で農業を営んでいます。用地収容に協力は仕方ない事と思っている。しかし農業経営を継続するには、1ヶ所にまとまった土地が必要です。代替地は居住地に確保してほしい。また、用途の悪い形の土地が残ってしまうような場合も考慮に入れて（該当者の意見を聞いて）ほしい。
- 排気はどうか。
- 私は予定地に土地建物があります。どうなるのかと心配しておりました。今日、地下になると聞きまして安心しました。
- 空気汚染と交通量の増大、渋滞。
- 私の住所がどうなるか分かりませんが、それが外環がどういうふう計画するのかも分かりません。懸念される事がたくさんありますが、如何によって我々個人の事ですが、その心の準備が必要です。年増ですので、決定的な事が出来たら早く知りたいです。
- 地上の道路は、住民に良い方法で整備する事。
- 東八インターへのアクセス道路の不備、アクセス道路が整備されない限り、東八インターは設けるべきではない。周辺住民に渋滞をもたらす環境を著しく悪くする。交通事故・騒音・排気ガスをもたらす。
- 地上に騒音がでないか。空気が汚れないか。生活のための道路が不便にならないか。
- 連絡（計画）道路の近くなので、排気ガス・音・振動等の環境悪化が心配。それ以前の工事中の上記環境変化も何年かかるのか。
- 地上の利便性もさることながら、価値（売買のこと）についても心配で考えます。
- 騒音・振動・排ガス。

その他自由意見

- 早急に完成願う。
- せめて 5 年以内、10 年以内、15 年以内と決めてもらいたいものだ。
- 地元住民への「意見を聴く会」（例：3/28 18：30～）の案内もれあり、次回からはこの様なことのなきよ

う願います。

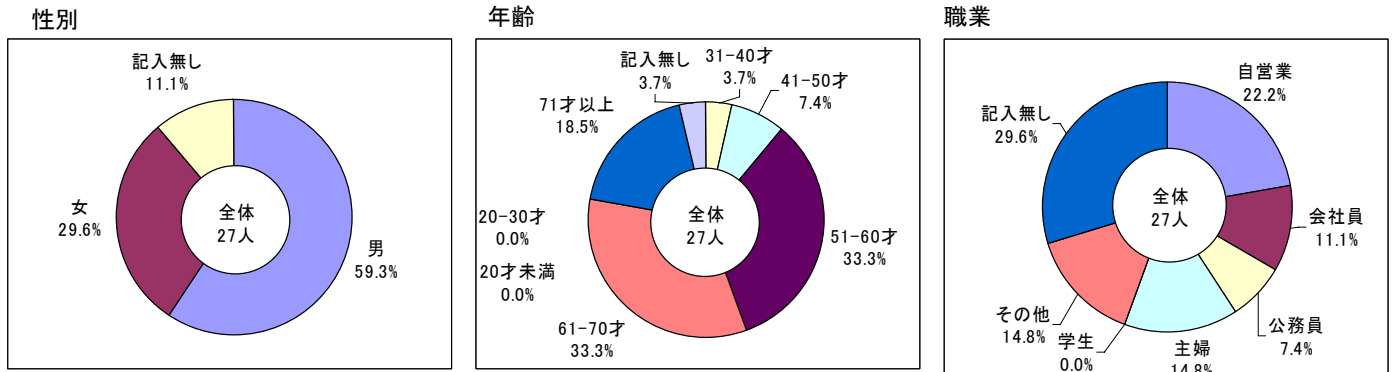
- 住み良い町にお願い致します。
- 今すぐ。
- 外環は必要と思うが、特に農業者に対して犠牲のみを強いるような計画はしないでほしい。また付随して作られるであろう道路に関しても外環と同じ扱いをしてほしい。
- 交通事情と環境の問題にかかわって、この外環を建設する由因でしょうか。この偉大な国家事業を深思熟慮衆志成城沢山の智慧・経験・達見を以って高度の技術を駆使して立派な外環を完成することが出来るように期待する次第であります。未来にかける新思考と新科学技術を存分に発揮することです。車社会の変遷によって道路の興廃が随分と伺えることが出来ます。主幹の道路を建設計画が、大変長い年月を経ました。これが、国の百年大計で 10 年か 20 年のことだけではない。車の変化から見ればハイブリット、水素、或いは太陽熱等の科学技術進歩の余裕がありますし、環境、都市、町の興廃があり、やっぱり達見する国造りを深く考えた方が肝要のことと存じます。
- 国・地方の国債が 800 兆となった今は外環建設については冷静に判断して頂きたい。通過交通を対象とし、インターなしの外環が良いのではないか。車の総量を抑える方策が望まれる。建設業の縮小を計るべきであろう。他業種への転換を国策として図るべきである。
- このために地価等に大きく影響が心配で周囲の環境に十分考慮下さいますようお願い致します。騒音・排気等。

■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：3月28日（火）18:30～20:30
- ◇来場者：37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

- 大深度地下は大いに結構だが、中央道 JCT の部分で外に出るので排気ガス、騒音、震動等の心配がある。
- 環境面から良い。
- 大深度地下でやり、インターチェンジはやめるべき。
- 大深度地下方式の考え方は良い。
- 大深度地下案には賛成である。
- 地下水への影響が心配です。と、申しますのは、圏央道のトンネルを作っていますが、そのために川の水量が少なくなってきていると聞きました。外環についても世田谷の地下水に大分影響があると言われていいますが。。
- 良いと思う。
- 良い。
- 前人未聞の構造物。災害対策等本当に大丈夫か。何か起こってこの地域にマイナーなイメージが張り付くのは嫌ですね。
- 中央ジャンクションを作るために大変迷惑するものです。
- 大深度は結構だが外環ノ2は不要。インターはつけない方が良い。大気汚染については極めて問題。車の構造が変わるか、地下からの排気をすべてクリアーにして排出すべきである。
- 地上を作るよりは大深度地下の構造の方が具体的であると思う。地上部分を作るインターチェンジが計画では少ない。少なくとも 20 号線に必要。そうでないと、東八のインター周辺の交通状況の悪化が考えられる。
- 将来起きるであろう地震による地盤弱化。
- 私は北野の人間ですが、インターチェンジはあった方がよいと思う。土地を取られた上に恩恵なしでは元も子もない。北野の人間の意見を最も尊重して欲しい。
- 基本的には理解している。ただし、調布市の三日月地帯への対応、交通集中に対する道路計画などが明確な答えが得られていないことに大いに不満を感じる。
- 80%決定ですよ。
- 利便性の面では良いと思います。問題点としては着工時に色々発生する環境上の問題、例：騒音、大気、風、地盤沈下（土地）、天災の発生においても十分に検討して計画をしていくことが大切に思います。出席者の方々の素晴らしい質疑応答を聞くことができ、大変参考になりました。私の所は中央道の近い所です。一番環境の問題が心配です。我が家ではもし外環計画にかかった場合は用地について話し合いで決めたいと考えています。

インターチェンジ設置の有無について

- インターチェンジの必要なし。
- 外環を作るなら東八インターは必要。
- 了解。
- 仕方がない。
- 計画通りが良い。
- 東八へのインターチェンジは必要ないと考える。中央高速へは調布、高井戸インターで十分だと思う。これ以上車の量を増やして欲しくない。
- 必要。
- いらぬ。
- 既に人が住んでいる地域にこれだけ巨大な、かつ、環境に有難くない構築物を作ってよいのか疑問なり（車は持たず、使いもしません。東京のみで生活するには必要ありません）。
- ①で述べたが 20 号線に必要。
- なし。住宅地に近いところは不可。

地域の課題について

- 排気の換気塔ですが、東名-中央道-青梅街道-大泉の間（公共地等）に換気塔を増やすことができないか。
- 北野町が4分割になる。今の生活道路。今後の工事計画（年数）。電波障害はないか。
- 三・三・四・一・二の16メートル化反対。
- 換気所からの空気汚染が心配。予測値の算定根拠を具体的に知りたい。
- インターチェンジ取付道路を広くとって渋滞のないように考慮すべし。
- 三鷹市内の農業や地域への影響を極力小さくして欲しい。
- 私どもの地区は高齢者の方が多くなっています（私を含めて）。これから5年～6年もの間、健康について心配です。また、年をとってから去地するのも気がかりです。新しい地になじめるかどうか、生活していけるかどうかなどなど。
- 公害、騒音。
- 音がうるさくなる。野菜の生育に問題が起きると思う。
- 地域分断（精神面含め）。換気所の影響。杉並病のような事態にならないか。地価下落（せっかく上昇してきたのに）。用地取得の問題（家の建て替えをしてよいのか）。風俗産業（ラブホ）の進出（国立インター近辺では既に）。
- 東八道路完成度によるが周辺の交通状況悪化が考えられ、周辺道路整備は必要。
- 用地買収についての具体的説明がない。

その他の自由意見

- 低周波音（換気所）の説明不足。P.33,34の内容では。
- 自宅が緑地に隣接。防犯面が心配。緑地に歩道がつくか。空気環境に？振動は？工事の騒音振動に？
- ジャンクション付近の中央道、外環道の地上部分のシェルター化の具体案は？
- 総論については反対するものではありません。拙宅の前が突然道路になるかもしれないと思う。各論についての説明の際に詳しく伺うことにします。
- みなさんのご意見を聞かせて頂いておりましたが、やはり外環道は絶対反対な気持ちは変わりません。S41年に凍結されたものですので、今になってなぜ再燃したのか。都知事様が再検討を云い出したとか聞いていますが、国の財政も厳しい折ですので再凍結を強く、強く望みます。今日はありがとうございました。
- ジャンクションの隣接地で野菜を作っています。環境悪化を心配しています。
- 基本的には反対ですが、仕方がないこととも思います。
- 交通量の予測の話がないのでシミュレートして欲しい。現在、生活道路と交わる東八道路やそこからの国道20号までのルートで今現在予測しきれない交通量が知りたい。その内容では大型貨物等の車輛の件は特に重要と思います。
- 地上部の街路にこだわれば何十年かかってもひきそうにない。”成田”を再び見たくもない（が、やる時はヤル）。地価上昇の兆しも追い風になる。やるなら15年前からやるべきだった。これからやるなら地下部+αのみで。それでも大変な話。本当に本気なんですか。いざとなれば都知事に泣きつき、押し切る腹づもりでは。S41年からの計画は”成田”と同じ頃からですね。
- 環状線の道路は放射道路と同時に進めるべきであり、関係者の無策が今の現状になっている。
- 説明会を頻繁に行う理由はなぜ。用地買収をより具体的に（例）反対者に対していかなる処置をとるか、強制か、訴訟に発展した場合の対策は如何。
- 司会が下手すぎる。きちんとさばいて多くの人を聴かないとダメ。国は自らの事業なので市に頼らずきちんと答えるべき。