

練馬区

で頂いたご意見の紹介

練馬区で頂いたご意見の紹介

1. オープンハウス

練馬区では7月12日(火)に勤労福祉会館、7月13日(水)に関区民センターの合計2回のオープンハウスを開催し合計183人の方に来場いただきました。オープンハウスで実施した「オープンハウスアンケート」では100人、「パンフレットアンケート」では61人の方にご意見を頂きました。

オープンハウス開催状況

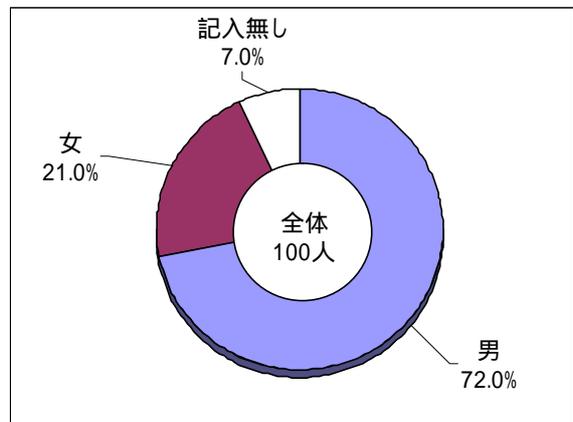
会場名	日	時	来場者	オープンハウスアンケート回答者	パンフレットアンケート回答者
勤労福祉会館	7月12日(火)	13:30-18:00	111人	59人	36人
関区民センター	7月13日(水)	13:30-18:00	72人	41人	25人
合計			183人	100人	61人

1-1 オープンハウスアンケート

1-1-1 回答者の属性

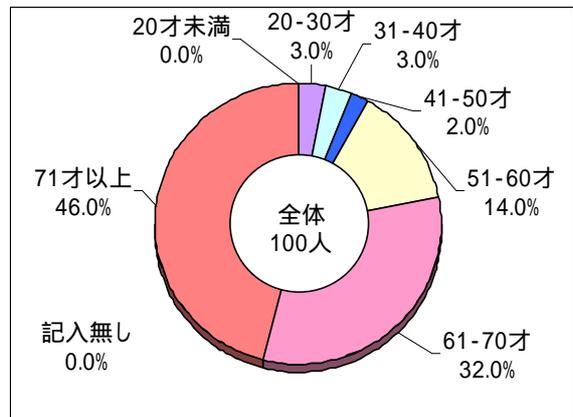
性別

回答者の性別は「男性」が約72.0%、「女性」が21.0%となっています。



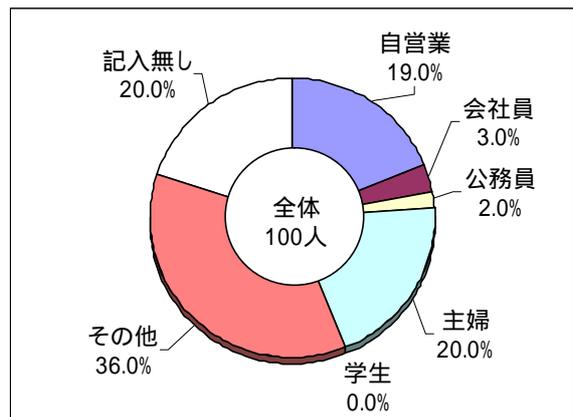
年齢

年齢層は「61-70才」が32.0%、「71才以上」が46.0%と60歳以上の方の回答が78.0%となっています。



職業

職業は「その他」が36.0%、「主婦」が20.0%、「自営業」が19.0%となっています。

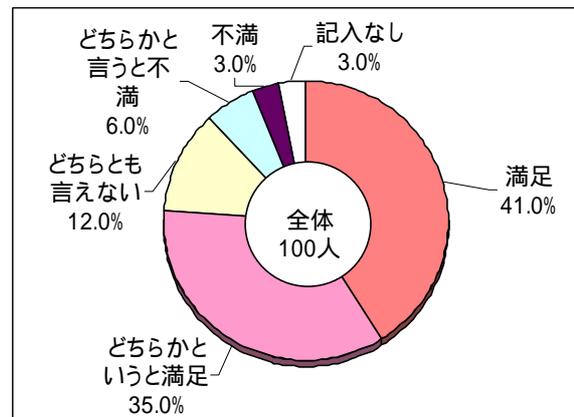


1-1-2 外環オープンハウスの展示内容についての印象について

外環オープンハウスの展示内容についてのご意見を頂きました。

(選択式で回答していただきました。)

「満足」が 41.0%、「どちらかという満足」が 35.0%と、76.0%が「満足」と回答しています。



1-1-3 今後必要な情報について

外環について今後必要と思われる情報についてご意見を頂きました。

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

住宅が外環道に重なるので、実行時期が知りたい。
 進行経過情報の告知、周知を計ること。
 計画が進むごとに情報を出してほしい。
 事業決定と計画の進行状況について。
 スケジュールを早めに決めてほしい。
 急いで結論を。
 一日も早く、発表してほしい！！待っている方は本当に落ち着きません。年々歳をとりますので。
 皆様の苦勞に感謝しております。一日も早く道路ができることをお願いします。
 情報は十分ですので、一日も早く、工事が進みますようお願いいたします。
 随時進行状況がほしい。
 住民に対してどの程度のデメリット、メリットの多少が影響するのを知りたいと思う。
 状況について速やかに報告をお願いしたい。
 自動車を使う者は、車にとって都合の良い道路とそうでない道路を区別する考えを持って、渋滞をなくす努力する必要がある。外環沿いに自動車所有台数がいくつあるのか調べてほしい。
 振動、騒音、低周波、空気の問題点を（資料開示）をしてほしい。
 各種道路計画についての関連。今回でいえば外環と都市計画との関連を一括解決しようとするから問題になる。何ら解決できない。
 具体的な図が必要と思った。
 具体的には何年後ぐらいで工事決定するのを知りたいと思っている。年齢も70歳以上あり、立ちのき用地内です。
 道路建設周辺住民との話し合いの進行状況ならびにその結果。道路計画を変更することになった場合の変更内容。
 現段階では特にありませんが、種々決定された件については速やかに公報して頂きたい。
 PI協議会に傍聴して30数回ほど聴かせていただきました。今日のオープンハウスは各地で開催されているようですが、いつになれば結論に近づけられるのでしょうか。反対者も大局的に見て行動をお願いしたい。
 現在の進捗状況、見通し。賛否の意見の内容と総数。
 情報より細かく正確に当事者が都合の良いことばかり示さないで、課題も専門的立場で明確に示すようにしたい。
 定期に「オープンハウス・意見を聴く会」を開催してほしい。
 地区ごとに細かい説明書又は情報が届けられれば良いと思う。
 なるべく多く説明会を開いてもらいたいと思います。
 時期の問題。

外環計画のプロセス進行状況の説明（広報誌など）を住民に知らせて欲しい。
自宅に直接・間接的な影響の有無。現在の計画が大幅変更になった場合は広報などで知らせてほしい。
計画路線の中に家があるので、実施となれば他に土地と家を求めざるを得ないので、土地・家の評価、代替地の情報などをこまめに知らせてほしい。
外環には一応かからないということがわかりましたので一安心。もし計画変更があった場合にはすばやく知らせて下さい。地上も影響皆無なことを知りましたのでよかったと思っています。
平行して地上部街路の計画があることを初めて知った。立ち退き問題など経過報告をこまめに知らせてほしい。
外環の全通は沿線住民だけでなく関心が高く、今の日本の渋滞緩和に絶対必要な道路だからもっとアピールした方がいい。
出来る限り広報をして早く外環を造るべきだと思います。
計画してから長すぎる。地下に変更で良いから一日も早い完成を願っている。大泉インターで出た車が自宅の前を猛スピードで通過するので大変危険で困っている。
区報などに詳しい情報を載せてほしい。外環事業を進めるなら早くして欲しい。
青梅街道インターチェンジや上石神井から青梅街道までの地上部街路の拡張には絶対反対である。工期と設計図。
これまで外環問題はカヤの外でしたが、今後前向きで学習等続けたい。その為に、広報等に外環問題の進捗状況等について速やかに詳細に提供してもらいたい。
数多くの縮小モデルや部分毎の対策事例などがある程度理解できる。
具体的設計案。設計図、工程、日程、費用。概要は提出されておりわかりやすいが、どの方法でいくのか？数種の家が欲しい。
直近の進捗状況の明示。
「地下も地上も車を通す」という計画を進めようとする意図は十分に伝わるが、それに伴う私たちの心配については何の説得もない。地下水を飲料している者として、地下水を集めて海に流してしまうこと。車がなくなって、私たちの健康は大丈夫か？豊かな自然公園を多くつぶして練馬は何を守れるのか？私の心配に関連した調査を進めて、数字を示して欲しい。
上石神井駅周辺の整備が必要と思われる。
1 必要性の納得のいく資料、2.環境資料、3.安全性、3-1 工事中の安全性、3-2 工法の安全性 3-3 メンテナンス安全性。
環境調査の結果、大深度トンネルによってどのような影響が出るか知りたい。
道路の必要性の議論が行われているようであるが、その結果を是非知らせてほしい。
関町1丁目付近の道路計画が知りたい。
夜間の震動が気になる。(車輛の音)
道路問題は、生活に関わってくるので情報はほしいです。
青梅街道インターチェンジは必要である。
プランを通り一遍に説明したにすぎないのではないかと。特に、インターを造ったときの問題点、地上部街路を計画通りに進めた場合の問題点など、周辺住民にとって不利益が生じるとされる部分についての説明が不足。
説明は良くわかったが、もっとたびたび開いたほうが良いのでは？
実際に計画が動き出す時期。
外環をどのような方式にするかの事前検討のための情報が不十分。
今後、技術はどんどん進むと思いますので、その情報を出し、出来る限り振動、排気ガス、騒音対策など有効な方策を取ってほしい。
青梅街道インターチェンジ付近の換気塔設置による大気汚染調査予定値の発表。2.計画線沿いに存在する三宝寺池、善福寺池の水源への影響度調査。
話を伺ってもなかなか進捗状況が見えにくいです。約40年前の計画とのことですが、早く実現して欲しいです。
計画線に隣接する住民への影響を想定した具体的な情報。
環境情報。
具体的な上石神井駅周辺の再開発について。
具体的なメリット・デメリットの提示、工事決定の時期。都合の良い資料だけでなく、両面の資料を(インターを作ることが目的のようである)。
進行状況を知りたい。
どのような情報であれ、私達のもとに入ってくるのが遅いように思います。特にデメリットの面に関して、正確な情報は早く知らせてほしいと思います。

1-1-4 外環オープンハウスの改善点について

外環オープンハウスの改善した方がよい点についてご意見を頂きました。

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

出来れば地下のみにしてほしい。

情報周知について良いことだ。

特になし。

上部道路も十分な交通量を考えて作ってほしい。上部道路の中央に高木が植えられる樹林帯があるとよい。例えばNHK月曜番組「この人この世界」で宮脇昭先生が潜在自然植生のことにふれており、昔からあった林は、ほとんど失われているとのことであるが、タブの木、シイの木、シラカシ、アラカシ等は、もし何も手を入れない場合、200年後はこれらの木に覆われるであろう。害虫などに強い木だということで、管理するコストも下がると思われます。

工事のことはわかりませんが、満足しております。

満足して帰ります。

特にありません。

おおそ良いと思うが。

展示はよくできていると思う。

特に気付いたことはありませんが、懇切丁寧な説明をいただきました。

現状の説明で良いと思う。

会社帰りによれるようオープン時間を遅くまでしてほしい。

スピードアップ。

練馬区内に「外環オープンハウス」の常設を願いたい。

反対の方、賛成の方の意見を聞くことができ、外環道路に関する問題点を理解することが出来ました。国・都からの練馬区をかばっている姿を見て、オープンハウスよりも先に練馬区がもっと住民に説明し、周辺住民の意見をきちんとまとめることが大切だと思いました。

町＝上石神井駅廻りの開発。

1.既に何回か実施しておられると思いますので、その時々適切にお願いします。2.オープンハウスは今後も適宜開催して頂きたい。

説明もよく、今のところはいいと思います。

オープンハウスという方法はわかりやすいところもあるが、展示だけでは何もわからない。説明をしてくれる方の質によるところが大きいと思う。

もう少し検討したい。今日の説明は非常によく了解しました。

ニュースの早とちりで地下活用を決定と思っていたので、知る側のわかりやすい説明がほしいと思います。

建設費、経済効果、住民の賛否、償却など論議されることと思いますが、道路の先進国ともいえるドイツのアウトバーンでの対応を参考としてよく研究すべきだと思います。

一つずつ問題解決する手段として有効と思う。私の主張は青梅街道インターチェンジは無用。いや、作るべきではないと思う。車の利用車へのサービスはそこまで必要なし。

この様な催しを多く開催し、また、都や区を含めての広報を含め、地区住民はもとよりPRを進めて計画進行を早めて下さい。

道路は完備している程良い。有難い。

計画線に隣接する住民への影響を想定した具体的な情報。

よく分からない。

もう少し大きな図面ともう少し詳しい模型が見たかった。

わかりやすく説明をいただきましたが、もしつくった場合の模型を展示したほうがよい。また、今まで作られた(大泉)の外環の工事や、現在の影響も情報として欲しい。

1-2 パンフレットアンケート

1-2-1 外環の必要性について

外環の必要性について、大深度地下を活用した外環計画について、外環の必要性を議論する上で重要と思われる観点について、PI方式での外環の必要性の議論についてご意見を頂きました。

大深度地下を活用した外環計画について

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

必要と考えます。

大深度地下でよい。

良いと思います。

賛成です。

住民に対しての配慮のある計画だと思いました。それに対して起こりうるデメリットの部分も説明されたのでほぼ満足です。

地下活用以外に方法は難しいと思われる。

(反対) 高架が良い。

大変に良いかと思うが立ち退き家屋が大変にでると思うが、補償を充分やってほしい。

大深度地下方式は理想であるが、今からでも高架方式が可能であるなら変更願いたい。何れにしろ早期完成を望む。

用地問題などを考慮した場合、大深度地下方法が一番かと考えます。

大深度地下であれば何も言うことはありません。

計画通りに工事することに賛成します。

何とか実現に全力をつくして頂きたい。

最良の案だと思う。

居住者にとっては最良の方法と思います(地下利用)

地下を活用した場合、買収移転等が減少するのであれば、計画の際に検討すべきである。

車を運転しないので、必要性も感じていません。

良い。(地下化促進)

線引き上に住んでいるものとしては、地下にもぐるのは大いに賛成と思っていましたが...

必要だと思う。練馬の道路の不便さを少しでも減らしたい。特に南北に走る道路がほしい。

仕方ないと思うが、ICの設置と環境対策を推し進めるべき。

必要ないと思う。もはや経済発展や車の利便性を優先していく時代ではなく人間らしい生活を大切に作る時代である。

排ガス・振動・騒音・利便性に寄与する計画であれば、推進する方が良いと思います。地上部には新型路面電車 LRT を通して頂きたいと考えます。理由は次の通りです。この対象区間は山手線と武蔵野線の間で、中・大量交通がなく、不便である。この交通手段としては、中量輸送に適した LRT が最適と考える。LRT は利用者にとってとても乗りやすく、新交通システム等に比べて安価に建設・運行ができると思われる。ルートとしては大泉学園駅～各鉄道の1つの駅と接続しながら～二子玉川駅までがよいと考える。

現実的案でよいと思う。

安全性と環境面を考えての施策であれば非常に良いと思う。

どんなことがあっても是非実行してもらいたい。

不安の撤去が必要と思われる。

大変良いと思う。

排気ガス。

安全性(工事、実施したあとの危機管理、メンテナンス等)が確保されれば良いと考えます。

地上の影響が少ないので賛成である。

一応、賛成です。ただし、青梅街道インターチェンジには反対です。

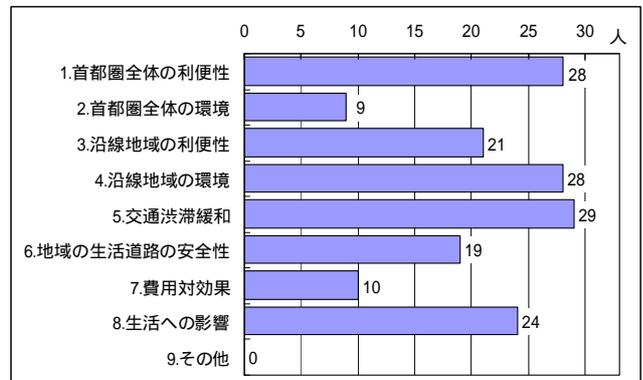
十分な説明にて了承しました。利便性と生活について考えると、インター計画がない方がよい。

説明を聞き、地下活用のあり方がとてもよくわかり、100%満足ということはむつかしいと思いました。
 地上に比べれば、環境の影響は少ないかもしれない。
 個人的には不安がある。
 必要だと思います。
 三宝寺池近くですので水の枯れることのない様に。自然破壊は困ります。
 早期実現を！
 青梅 IC なしの計画はしぶしぶ認めてもよいが、IC 建設には隣接する住民としては反対である。練馬区は建設推進というが、区の意向と計画線周辺の住民の意向とが違っている。周辺住民の意思を尊重して欲しい。
 良いと思う。
 インターなしで必要。
 地下の破壊をしながらの道路づくりについて良く考えて。
 これ以上道路が必要なのだろうかと基本的には思いますが、現在の周辺の交通状況を考えると必要なかと思えます。
 1兆2000億円も経費がかかる道路は必要ない。高架よりはよいが。

外環の必要性を議論する上で重要と思われる観点について

(選択式で3つ以内で回答を選択していただきました。)

「交通渋滞緩和」が 29 人、「首都圏全体の利便性」、「沿線地域の環境」がそれぞれ 28 人、「生活への影響」が 24 人の順になっています。



PI 方式での外環の必要性の議論について

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

極力コミュニケーションをよくして案を PR されるべきと思います。
 現時点の議論でよい。
 賛成・反対の意見は当然あると思う。いたずらに時間をかけすぎるのは避けたい。
 何年同じ様なことをやっているのですか。住民のことも考えてください。
 渋滞緩和による方法の一つと考えると、やはり必要性を感じます。
 PI は議論をつくしたと思いますが、地域住民の意見を充分調べて発表して欲しい。
 PI 方式は重要であり、たいへん結構であるが、問題のすべてをここで取り上げては着工完成時期が遅れるばかりであるので、ある程度は見切り発車的な措置も必要だと思う。
 提案するものなし。すでにまとめられている案(承認)。
 反対ありきの討論は無益、賛成の上、ベストの環境、利便性等を討議してほしい。
 PI 方式は絶対に必要なことで、大いに徹底してやっていただきたい。大変難しい方法だと思うが、全力・尽力願いたい。
 良い。
 まず道路計画ありきという方式よりも、事前に外環設置の必要性の有無を含めて地域住民と話し合いをすべき。
 実現可能な方法であれば議論は可。
 今まで 30 年以上話し合いで平行線のまま住民の納得を得て解決なんて出来ないと思う。最大多数の最大幸福の為に行政代執行をすすめるべき。
 練馬区の対応の仕方を見ると、我々住民の意見に誠実に耳を傾けているとは思われない。もっと我々の意見に納得のいく答えが欲しい。
 当初の計画にどの程度住民の声が反映できるのか？
 そろそろ総括すべき。学識経験者の意見を重視すべき。
 十分な時間を割いて PI 会議をやるべきであり、中途半端な時間であればやらない方がよい。

他の方法は考えられない。
時間がかかるとは思いますが、議論することはよいことだと思います。
多くの人から意見が聞けて有意義だったと思うが、どの様にまとまるのか不安である。
いいと思います。
非常によいと思う。
インター設置周辺の地域住民の声がどの程度反映されているのか分かりにくい。
議論は十分にしたほうが良い。
どんどん進めて下さい。40年の時間が無駄になります。
計画線隣接住民には、建設条件の差異で生活設計が全く違ってくる。しかし、具体案が決定した後では抗弁の機会がないというジレンマがある。それを解消する為に複数のケースを具体的に列挙して、その中から選べるようにしてほしい。
良いと思う。
議論を聞いても、取り上げてくれるのか？
必要はないと考える。

1-2-2 地域の課題について

外環整備に伴い地域で懸念される課題、外環が整備されないことによる課題など、身近に懸念される課題についてご意見を頂きました。

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

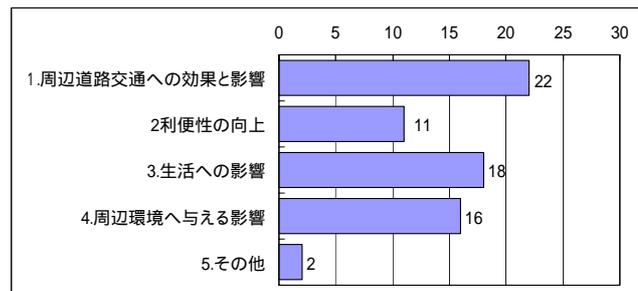
排気浄化システムの信頼性と地下を通した場合の振動、騒音について気にしております。
各高速道路が繋がらないマイナス面が大きいと思う。
パンフレットに掲載されている以上の問題はないと思います。
提案するものなし。すでにまとめられている案(承認)。
放射7号の北園交差点の渋滞を見るにつき、一日も早い解決をお願いしたい。
環七、環八が大変ひどい状態で、利便性、環境悪化がひどく、これを緩和して東京をもっと利便、環境両面から改善し(費用対効果も高め)首都の価値を高めたい。
自然環境に対する最善の配慮をお願いします。
身近に感じることは、石神井公園の環境をこれ以上悪くならないよう願っています。
車優先の社会がますます広がり、地上を歩く人間がその犠牲になるような社会にはしたくない。
環境汚染の心配はないか。多額の費用を投資して税金が今より高くないかと心配です。
工事中の生活への影響。(道路の渋滞、環境など)
青梅街道ICが設備されると現在でも混んでいる青梅街道及びその周辺道路が混むと思われる。また、費用や住民の立ち退き等の増加の点でも大深度地下方式にした考え方に矛盾と思われるので青梅街道ICの設置、上部道路の拡張には絶対反対である。
排気の処理について。
大深度方式で早期に完成し、現在の問題(大泉地区の環境問題)を解決すべきと思います。
安全性が第一と考えます。
地域の分断、商店街の消滅等。
青梅街道インターチェンジを設けると、青梅街道沿いのケヤキが大量に伐採される。これは東京都が進める緑をつくろう、ヒートアイランド現象をなくそう、地球温暖化を防止しようという精神に反する。愚行としかいえない！
インターチェンジ、あるいはジャンクションにおける問題。外環整備がなされない場合、益々の交通渋滞、排ガス、騒音などの都民生活環境の悪化が懸念されます。
計画線から4~5mに住んでいる者にとっては、青梅ICの有無はもちろん、仮にICができる場合においても、地上部の一般道との接続ランプの形状、料金所、ゲートの個数など、小さな個別案件で全く違った影響を受ける。ICをつくらないのが一番よいが、つくりたいのなら隣接住民を重視してほしい。
騒音とCO₂問題。
地下トンネル式の安全性が問題。
道路ができることで生活への悪影響がある。

1-2-3 インターチェンジについて

「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)(練馬区～杉並区の区間について)」パンフレットでは、外環の整備や目白通りインターチェンジや青梅街道インターチェンジの設置の有無による、効果や影響について提示していますが、インターチェンジの設置の有無の検討にあたり、インターチェンジの検討にあたり重要と思われる観点について、目白通りインターチェンジ及び青梅街道インターチェンジについてご意見を頂きました。

インターチェンジの検討にあたり、重要と思われる観点について

「周辺道路交通への効果と影響」が22人、「生活への影響」が18人、「周辺環境へ与える影響」が16人の順になっています。



目白通りインターチェンジ及び青梅街道インターチェンジについて

【目白通りインターチェンジについて】

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

共に放射幹線ですから必然的に設置されるべきだと思います。

必要と思う。

インターチェンジ以外に入る方法がないとすれば、これがないと道路の利用価値はほとんどないのではないか。

地元にとっては作った方がいいと思います。

利便性の点からよろしいかと思えます。

高架にする。

あった方が良。

目白インターと大泉インターを一体のものと考えた場合、目白インターがないと大泉から外環へは川口方面には入れるが、東名方面には行かれないというのは片手落ちである。もしこれがないと、東名方面への車は新倉でUターンする車の混雑が予想される。目白インターは絶対に造るべし。すでにいくつもの道路で混雑していますが、ここをはずしては不可能だと思います。

両方共、あった方がよいと思うが、計画(造る)を一応たてておいて、本線が開通して、交通事情を見極めてから、改めてPI方式を採用して段階的に実行していく。

どちらも必要だと思います。

よく分からない。

インターチェンジによる家屋移転など。

必要・利便性が向上する。

今後長期的な観点からの利便性の向上が期待できることだとは思われるが、実感がまだ湧いてこない。今後に注目したい。

必要。関越・外環と首都高を結ぶ必要があります。

必要あり。

現在、止まっている外環を南延するにあたって、目白通り沿いの交通渋滞及び大泉地区の混雑を考えれば、目白インターは必要だと思います。

状況が分からないので、意見が出せない。

あった方がいいと思います。

関越の練馬出口の渋滞などはいつもニュースで耳にしています。早い時期で解決を望みます。(インターチェンジの早期実現)

1.道路が完成しても、インターがなければ何の為の道路か!2.環境、色々考えれば、インターなど無い方がいい。

【青梅街道インターチェンジについて】

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

共に放射幹線ですから必然的に設置されるべきだと思います。

地元にとっては作った方がいいと思います。

作っていただければ非常にありがたいです。

利便性の点からよろしいかと思います。

高架にする。

あった方が良。

これも必要という意見が大勢ではないかと思う。

路線の中程であるので良いのではないかと思います。

練馬と杉並の住民が混住しているところですが、目白通りの次は青梅街道インターチェンジはやむを得ないと思う。

両方共、あった方がよいと思うが、計画（造る）を一応たてておいて、本線が開通して、交通状況を見極めてから、改めてP I方式を採用して段階的に実行していく。

どちらも必要だと思います。

周辺道路への影響を十分に検討すべき。

上記の通り反対である。これは現在も混んでいる青梅街道及びその周辺の道路の混雑を増やすだけである。

不要。青梅街道は飽和状態。目白インターができれば、不要です。

インターチェンジを作らないと外かく環状道路を作っても利便性がない。

作るべきである。

是非設置してもらいたい。

新たに造る必要はないと思います。

計画説明は非常に良いと思う。

反対！青梅街道沿いのケヤキを切り倒すような環境破壊行為はすべきでない。都が進める環境保全精神に反する。

あった方がいい。折角作るのだから悔いを残さないように。

青梅街道を上って環八や環七を利用して他の高速道路への車の分散が考えられます。これまた早期に実現を。

不要。

必要。

1. 道路が完成しても、インターがなければ何の為の道路か！2. 環境、色々考えれば、インターなど無い方がいい。

これは是非やめて下さい。インターチェンジに伴う換気所からの排気は肺を傷めている私には致命的になります。

現在、すでに青梅街道は渋滞気味です。インターができることにより、今以上に交通量が増えることがわかりきっているのに利便性が大きく向上するとは考えにくいと思います。

周辺地域への影響が大きすぎて全く必要ない。

1-2-4 自由意見

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

古い家を建て直すこともできず困っています。早く決めて欲しい。

一日も早く発表し、立ち退きの話し合い等やってほしい！！

一日も早い開通をお待ちしております。

一番安い工法です。

環八道の渋滞の損失を考えると、早期に着手出来るように努力されたし。関係住民の協力をお願いしたい。

総論は出しつくしている。後は各町内会の意見をくみ上げて一日も早い全線開通を願っております。難しい問題が山積みなのは予想できるが、出来得る限り効率的に処理することを願い、早期実現に全力・尽力をお願いします。ご苦労様です。

現在住んでいる住宅の敷地 1 / 3 が計画地に入っているのでどうなるか心配です。

居住者にとって移転を考えざるを得ないとなると気持ちは落ち着かないところがあります。地域の利便性を考えればいたしかたないと思います。

人間より、車が優先される社会が到来しないことを切に祈る。

利用者としては、外環は必要。住民としては工事の影響が不安。

反対意見、特に沿線住民のエゴである。はっきり言って自分たち周辺の住民も騒音、排ガス我慢してる人もいます。成田・圏央道みたいにガラガラしないで大英断で決行すべきである。いつまでも反対住民のために、日本国民が不利益なので大迷惑である。頑固な住民に屈しないで頑張ってください

外環を作ることに便乗してその上部道路を拡げることには絶対反対である。これは立ち退き家屋数を大幅にふやし費用も増え大深度方式にした考え方に矛盾する。

具体的な情報を開示する。

早く外環を通し、練馬の環境を改善していただきたい。

今日の説明会では辛抱強く説明して頂きました。

練馬住人として、練馬区の対応に腹が立ちます。もっと分かりあえて、お互いに考えて、必要性などを一から考えてほしいです。

説明がとてもわかりやすく、改めて、進行状況を認識しました。

ドイツでの対応、基本的な考え方などを参考になさってはいかがですか。(外環オープンハウスアンケート、3 参照)「地元の意向を踏まえながら」は、一見民主的と思いますが、成田空港の滑走路のたった一人の地主の為に、日本国の政府・国民が大変困っている現状についてよく検討して欲しい。当然ながら、強制収容も辞さない覚悟で進めてはどうですか。日本の最高裁もバカが揃っている訳ではないはず。フレイフレー、ニッポン、ファイト。

車をほとんど利用しないので適切な意見は述べられませんが、人間優先の方針はつらぬいてほしいです。

計画が動き出す前に作った場合の確定図を決定・発表してほしい。

計画から約 40 年。これからまた 20~30 年かかるのでしょうか。40 年前は車のある家がめずらしかったころではないでしょうか。今、一家に一台の時代、早く実現しないと、ますます、車も計画も動かなくなるような気がしてなりません。

このアンケートに述べてある要望を実践していただく事です。

渋滞解消に役立つので良い。

近隣住民の意見を聞く会が必要。

何をやるにも金、予算。全ての環境を考えれば二の手、三の手まで考えよ！結果的に大泉インターの二の舞にならぬよう希望します。

換気所を作った場合、地上 100 メートルまで上った汚染された空気がどこまで広がるか私には心配です。周辺住民の健康への影響を十分考えて下さい。

地下方式で外環をつくるなら練馬区が言っている上部道路は全く必要ない。

具体的な情報を開示する。

早く外環を通し、練馬の環境を改善していただきたい。

2. 意見を聴く会

練馬区では7月12日(火)に勤労福祉会館、7月13日(水)に関区民センターの合計2回の意見を聴く会を開催し合計85人の方にご参加いただきました。意見を聴く会で実施した「意見を聴く会」アンケートでは、48人の方にご意見を頂きました。

意見を聴く会開催状況

会場名	日	時	来場者	意見を聴く会アンケート回答者
勤労福祉会館	7月12日(火)	18:30-20:30	42人	24人
関区民センター	7月13日(水)	18:30-20:30	43人	24人
合計			85人	48人

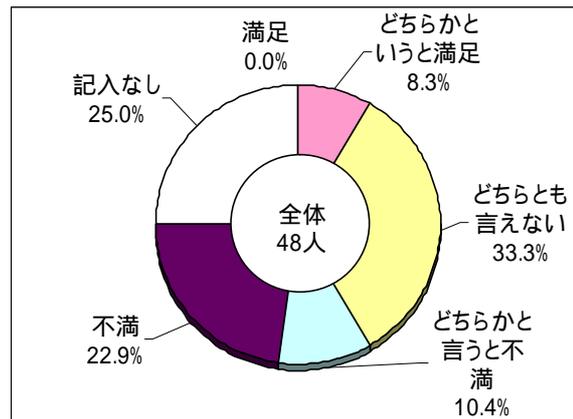
2-1 意見を聴く会アンケート

2-1-1 意見を聴く会に参加された感想について

意見を聴く会に参加された感想を頂きました。

(選択式で回答していただきました。)

「不満」が22.9%、「どちらかという不満」が10.4%と、32.9%の方が「不満」と回答しています。また、「満足」が0%、「どちらかという満足」が8.3%となっており、「満足」と回答した人は8.3%でした。

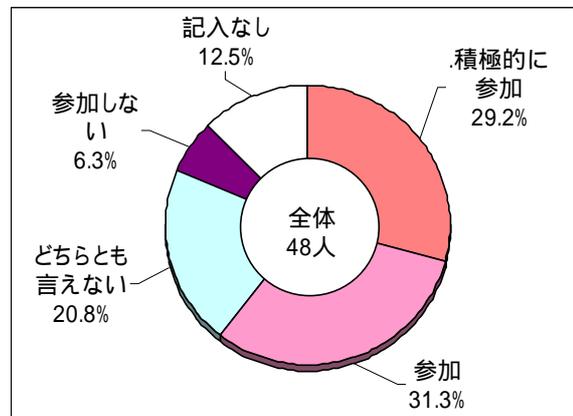


2-1-2 今後の意見を聴く会への参加意向について

今後、意見を聴く会が開催される場合への参加意向について意見を頂きました。

(選択式で回答していただきました。)

「積極的に参加」が29.2%、「参加」が31.3%と、60.5%の方が「参加」と回答しています。



2-1-3 議論が必要と思われるテーマ・内容について

議論が必要と思われるテーマ・内容についてご意見を頂きました。

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

環境破壊について徹底的に議論すべき。

区民の意見を地元委員が吸い上げて、P I 外環沿線会議に出すまでの仕組み作り。

孫の時代の人たちが生き生きと人間らしく健康に住める街をつくって行くにはどうすればいいのか。人口減少時代を迎えて、自然環境重視の方策を取ってもらいたい。八の釜の湧水は貴重な湧水です。いつまでも大切に。

環境問題が語られていない。八の釜の自然をどこかに移せばいいという考えは反対だ。

八の釜の森(池)についての関心が大きいであり、地域住民の要望意見を十分にご理解の上、解決策を見出してもらいたい。

外環 journal 第1号では「ICなし、地下案を検討の基本」としてあるように、この場合での環境への影響について。

谷原交差点の渋滞。排気ガスの清浄化の保証。データを収集中だそうです。それはいつまでに回答するのか返事してほしい。(期限を定めることが必要)

環境 インターチェンジなどの交通安全性 地上部の利用法

最初から反対意見の方のお話だけで、大部分の時間が青梅街道方面の方のようです。私は将来の都市計画の展望を開きたい。

前向きに造っていくのかできないのかはっきりしてほしい。

もっと国交省や区の意見を出す時期であろう。

一般道路の地上部の案をすすめるように。NO2の機器を展示してから議論をしてください。

地上部分に対してどう整備したらよいか。

当局と住民の話し合い、議論を続け、コンセンサスを得た上で、計画を進める。感情的な意見が多く、あまり気分のよい会議ではなかった。

将来、道路を使うことになる子供たちの意見を聞く場を持つ。

凍結しているはずの元々の地上部街路計画はだれも賛成していないはず。地元住民の声をもっとしっかり受け止めるべし。

インターチェンジは不要です。

外環道を地下化するのであれば、地上部道路は必要ない。地上部を造るとなれば、多数の家屋の立ち退きに伴い、多数の費用がかかる。これでは、外環を地下化した意味が薄れる。地上、地下に平行する2本の道路は不要。

青梅街道インターチェンジと地上部街路について。

質問。地上部街路の関係費用は国と都が持つと区は言っているが、本当か答えを下さい。

地域ごとの話し合い。具体的に地元の意見を聞いてほしい。

外環と切り離して上石神井の街づくりを。そこに住む住民を中心とした話し合いをすべき。外環整備が先にありきの進め方に住民は納得していない。

青梅街道インターチェンジ建設の場合の具体的説明。また、本説明会はなぜ計画線から1kmも離れた関区民センターで開催するのか。恣意的な感じがある。上石神井の出張所こそ当該場所としてふさわしいと思う。

以前、富士見台に住んでいて、外環道路に危惧する人たちの集いに参加してから、「外環がなぜ必要か」を詰めてほしい。

なぜインターが必要なのか。

青梅街道インターチェンジ絶対反対。理由は皆様方から出されたので重要視してほしい。

インターチェンジの必要性。外環・地上部街路・まちづくりの問題は分けて考えるべき。

外環工事が終了した頃の人口を考えて、どれだけの利用者があるか。少子化で十年後、二十年後の利用者は現在の数よりも少ないはずだし、どこからそのお金が出るのでしょうか。

工事地域の住民の意向を優先、よく聴いて。そこに何十年も居住してきた人々ですから。

外環の必要性について、国や都は外環賛成ならば外環反対住民ときちんと必要性について議論すべきであると考えます。

2-1-4 自由意見

(意見をご自由に記入していただきました。)

【全意見】

きちんと意見を聞き、反映させよ。外環はいらない。無駄な公共事業はやめよ。

外環をこれ以上延伸させることは大反対です。貴重な今残っている自然を破壊し、ますます環境を悪化させることは、住民はもとより、全ての生態系を破壊し、人間や生物全てが生存していけなくなってしまう。100年後の東京を考えて、慎重に考えていただきたい。破壊された自然は戻ってこず、地球は砂漠になってしまいます。

青梅インターを造ることは反対。車はどんな道路でも流入してくるもの。これからの社会に、車のための犠牲を払いたくない。

地上部は都市計画道路だとして既定事業化したことや押し付け的な言い方に反発を感じます。

データのないアンケートは無効にしてください。

谷原交差点の渋滞緩和がなされないまま、青梅街道IC設置を含め延伸を検討するのは了解できない。外環道を延伸させるなら、谷原渋滞緩和について納得いく説明をしてからにしてほしい。利便性以外に、環境面、工事地域の住民に対するの想定を説明してほしい。それがないと良いものであったとしても納得できない。上石神井駅周辺の街づくりの必要性は、外環とは別問題。

地上部に新型路面電車LRTを運行していただきたい。理由として、対象区間は、山手線と武蔵野線との中間にあり、この近辺には中大量交通機関がないので、東武東上線から東急田園都市線までの移動が不便である。この交通機関として、LRTが最適である。路線案として、大泉学園駅～上石神井駅～吉祥寺駅～つつじヶ丘駅～成城学園駅～二子玉川駅(補足)LRTは利便性、安価な建設費、運行費等多くの特長・特徴がある。

国土交通省は外環の必要性をべらべら話されたが、私たち外環道路の通り道に住んでいるものは何が何でも反対。41年～平成17年の今日に至るまで、外環の問題で悩まされている住民の声をよく聞くべき。外環道路建設案絶対反対。

なるべく早く外環道路を造っていただきたい。地方に比べて東京の道路は貧弱です。

長い年月を考えてみると作れるときに作ったほうが、先のことを考えるといいと思っております。反対意見は、極端な自己主張ばかりで建設的な意見がない。これでは前に進まない。子孫のためにどうしたらよいか、その観点から知恵を絞るべきと思う。

国及び都は反対意見者についてもっと積極的に議論すべきではないか。生活環境の変化。道路状況の変化など。

大泉外環近くに住んでいる方、当事者の苦痛を分かってもらいたい。子や孫のことまで考えた意見がない。

自動車の排気関係の処理を十分行って、よい空気にしてから排出してください。都心に行くのが大変なため、早く外環の着工をお願いしたい。大泉インター周辺の道路をかたづけてからやってください。

区への対応が区民に全く見えないこと。

今後も多くの説明会を開いてください。

便利さを追求した結果による地球環境の悪化は、十分認識されているのに、さらにおろかな行為を始めようとする人々の気持ちが理解できません。外環は必要ないと思います。

長期的に考えて、2兆円もかけてこのような外環計画は本当に必要なのか。

外環づくりと街づくりがリンクしすぎている。外環は外環、街づくりは街づくりと切り離してやるべき。

練馬区は地域住民(関町南1丁目)に対してアンケートをすること。意見を正しく聞くことが一番大切だと思います。インターチェンジは絶対反対です。

外環建設反対である。大泉以北のテーマが解決していない。まずそれが先である。

インターチェンジ反対。練馬区の賛成はどうもおかしい。区長が賛成派だから練馬区は賛成というのは納得できない。

環境悪化をもたらす外環道路建設はもちろんのこと、なおのことインターチェンジは必要ない。絶対に反対である。

計画線に隣接する住民には、細かな建設の条件の違いによって、立ち退きや土地の提供など生活設計が大きく変わってくる。インターチェンジを造らないのが最善だが、造るにしても隣接住民にも立ち退き補償をするなどの幅広いケアが必要と思う。

埼玉県泉中央から大手町に至る外環道路で多くの人たちが去っていった。この人たちがどうしているのか?心配している。街づくりを生存する権利を前提に議論すること。

大深度で早く造って、他のことは後回しにすべき。多数の中では意見が出にくいので、小地域の集会がほしい。

外環は大深度地下を要望。総距離 16 キロ（大泉 - 東名）にはジャンクションで十分。青梅街道インターは必要ない。

行政側から頂く資料には道路・インターチェンジを造った場合の利便性・効果が過大に書かれ、悪影響については具体性がなかったり、あいまいな表現しかなされていないと思います。

意見を聴く会を行う場合、外環で最も迷惑のかかる関町南 1 丁目の方々が集まりやすい場所にしてください。上石神井主張所でも、学校でも、もっと集まりやすい場所にしてください。

地元のインターチェンジはできれば造らない方がいいという感覚は、自然環境破壊を身近に思うからでしょう。

青梅街道インターチェンジは絶対に止めてください。換気所からの排気の影響は周辺に住む私には大変恐ろしいことです。学童達の将来にとっても重大なことだと思います。

外環反対。

青梅街道にインターチェンジを造る必要性はない。今日の集会での意見を聞いて強く思います。

かなりまだ修正していない部分が多いことがよく分かった。もう少し煮詰まったところで再考するべきではないか。

早く造ってほしい。ぜひインターチェンジも作ってもらいたい。

外環の必要性の議論を尽くすべきである。住民の意見にはそれぞれに回答してほしい。また、その一つ一つをHPなどで公表すべきである。

2-2 意見を聴く会で頂いたご意見

2-2-1 練馬区 7月12日意見を聴く会議事概要

日 時：平成17年7月12日（火） 18時30分～20時30分

場 所：練馬区勤労福祉会館

主 催：国土交通省及び東京都

協 力：練馬区

参加者：住民42名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路事務所長 川端 東京外かく環状道路 副所長 鈴木 東京外かく環状道路 調査課長
東京都	道家 外かく環状道路担当部長 邊見 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
練馬区	平野 都市整備部部長 朝山 交通企画担当課長 内木 まちづくり第二担当課長

提示資料： 東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第17号、第18号
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）（練馬区～杉並区の区間について）
外環の地上部の街路について

次 第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・PI協議会2年間のとりまとめやPI会議の最近の状況について報告したい
- ・1年間の環境調査に関して報告したい。
- ・地域ごとの課題に関して改めて皆様の意見を頂きたい。

東京都

- ・計画づくりの早い段階から地元の皆様により具体的な案を示して、様々な意見を伺って、よりよい計画案にしていきたい
- ・外環のICあるなしの影響について、十分に説明し、皆様の意見を伺いたい。
- ・練馬区から生活道路としての地上部街路の方針が提出され、それについての区民アンケートをしたと承知している。区ともよく協議して、この対応方針を検討していきたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・現在の日本は、右肩あがりの成長の時代ではない。人口や自動車も減少していくことになり、国に多くの借金があるのにどうして外環を整備する必要があるのか。
- ・外環を整備しなくても将来は外環周辺の交通量が減ると資料にあるので、外環を整備する必要はないのではないか。
- ・旅行時間が10分短縮される程度の効果で外環を整備するべきではない。
- ・道路が出来て交通量が少なくなったということを聞いたことがない。
- ・練馬では外環を整備すると渋滞すると思う。
- ・外環の検討にあたっては、移転の影響や交通量が何台違うとか言っていないで、大局的にみて我々の代だけで考えるのではなく、子や孫の代にという先のことまで考慮して意見を言うべきである。
- ・大災害への対策が万全であると言うのであれば、自動車専用道路同士をつなぐのはネットワークとしてやむを得ないこと。やりたいとは思わないがやらなければいけないこと。

(回答：練馬区)

- ・これまで、外環が大泉でとまっていることによる影響を受けており、それを踏まえれば外環は整備するべきである。

【地上部街路について】

- ・地上部街路とインターチェンジを整備するのであれば外環を地下化したメリットがなくなる。
- ・費用や地域住民への影響の面からも地上部街路は反対である。
- ・保育園や小学校がたくさんあるので子供達の安全が心配。
- ・練馬区は東京都でも道路整備が遅れている。道路の整備は必要。
- ・道路から離れている人はみんな賛成するが、道路が自分の目の前を通る、あるいは立ち退かされるといった人達にしてみれば造ってほしくない。

(回答：東京都)

- ・地上部街路は、現在の都市計画上存在するため、廃止するという案も含め、どうしていくのがよいのか。地元の意向を踏まえて考えていく。
- ・練馬区が地域の生活道路として整備したいという方針案を出している。
- ・練馬区が行った住民アンケートでは2 / 3が地上部街路に賛成していることなどを重くうけとめ、区とも相談しながら検討していく。

(回答：練馬区)

- ・地上部街路は外環と切り離して考えるべきであり、区内の道路ネットワークとして整備する必要がある。それが外環のルートと一致しているだけ。

【インターチェンジについて】

- ・青梅街道インターチェンジを作ることは反対。
- ・青梅街道インターチェンジを整備したら、現在も渋滞している青梅街道の交通量が増える。そのため、生活道路にまで自動車がさらに流れてくる。
- ・国や東京都は、1月の方針では地下構造でインターチェンジは作らないといっているが、3月の方針では青梅街道インターチェンジと地上部街路は地元の意見を考慮とあり、内容が異なる。
- ・一部の人たちの意見でインターチェンジの必要性を考えないでほしい。
- ・青梅街道インターチェンジを整備せず、ジャンクションや大深度を基本とした構造が、外環の落しどころであると考えている。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジがある場合とない場合をデータとして提示している。その結果を踏まえて必要か意見をほしい。
- ・インターチェンジにはメリットもあるが、住民や環境への影響などのデメリットもある。データに基づいて意見を頂きたい。

(回答：練馬区)

- ・練馬区には北側と南側にインターチェンジの計画がある。2つのインターチェンジが整備されなければ外環本来の効果は得られない。
- ・5つのインターチェンジができることによって交通の負荷が均等化する。

【環境影響について】

- ・現在でも青梅街道のNO₂の濃度は高く、インターチェンジや地上部街路が整備されれば、さらに悪化するのではないか。
- ・公害医療補償制度に関して、患者の数が練馬区は常に東京都の中で1～3位である。
- ・八の釜の移設をどのように行うのか具体的に回答してほしい。八の釜の池など直したり回復したりできないものを破壊することはやめてほしい。
- ・環境への影響があるのに、交通などへの効果があるのではないかという程度では外環を整備してほしい。
- ・換気塔から出る排出ガスが地上にばら撒かれるだけではないか。浄化施設はどうなっているのか。換気塔は実際に効果が認められてから設置してほしい。
- ・道路を建設したことにより、地下水が枯れたという事例もあり、地下水への影響が心配である。
- ・大泉インター周辺の人達は、非常に車公害で困っている方も居る。希望の方の一筆全部買いをして、そこを緑化するとか、もっと積極的にやったほうが良い。

(回答：国土交通省)

- ・八の釜の森の復元や移動については、検討がさらに進んだ段階で、是非皆様の意見を聞きながら考えていきたい。
- ・大気浄化施設は技術開発をしており、試験的に設置している。外環が必要となり、具体的な検討段階で必要と判断されれば設置する。
- ・まだ必要性の議論をしており、具体的な構造を検討する段階に入っていない。ため、環境の予測値など具体的な数値は出ていない

【まちづくりについて】

- ・地域全体のまちづくりから見た広い展望が必要。
- ・地上部は外環と別にしてまちづくりをしてほしい。
- ・外環の沿線区間は南北方向の移動が不便なので地上部にLRTを通してほしい。
- ・上石神井駅は乗客数が多いのに、道路の整備状況がよくない。そのため、そこで生活している住民は大きな影響を受けている。この問題をどうするのか考えるべきである。
- ・外環に関係なく、今の時点で生活道路の安全についてどうにかしてほしい。
- ・避難路の確保の点からも道路整備は必要。

(回答：練馬区)

- ・少しでも影響が少なくなるようなまちづくりをやっていかなければならない。

【進め方について】

- ・質問及び陳情を練馬区で1737名の署名を集めて国や都に渡したが何ら返事がない。
- ・資料説明はもっと時間を短くしてほしい。
- ・お互いの意見はしっかりと聞かないと参加している人たちには分からない。

- ・地元の意見を聞きながらといっているが、地元とは地元住民ではなく練馬区役所を指しているのではないか。
- ・前回の意見を聴く会でも質問に対して答えがない。1時間半では話しきれないのでもっと時間を作ってほしい。意見交換がただの儀式になっている。
- ・言いつばなしで回答がない。意見交換になっていない。
- ・誠意を持って住民の話を聞く会を多く設けてほしい。
- ・前回の交通量予測の間違いについての練馬区の説明がない。
- ・これまで一度も区民に説明せずに、練馬区が方針案を出している。アンケートの結果が一人歩きをすることが心配。
- ・国や東京都は、現段階でははっきりと回答できないのであれば、回答できないことを明確にすべき。
- ・北園の渋滞を見れば外環は必要である。いつまで外環の必要性の協議をしているのか。
- ・反対している人たちもただ反対しているのではなく、どうすればいいのかということをも提案すべき。
- ・外環の必要性について考えるべきであるのに、それとは外れたところの話がされている。資料について議論すべき。
- ・住民にはほとんど説明がされておらず、勝手に話が進んでいる。そのため、外環に対する認識が異なり、話がかみ合わない。
- ・練馬区の21項目にはほとんど対応できていないのではないか。
- ・アンケートは対象となる範囲が問題となる。練馬区が勝手に取ったアンケートが住民の意見だとは言えない。
- ・サブロク道路が造る過程で、どういう範囲で住民投票をするのかが非常に問題になった。住民投票をやるにしても、どの範囲でやるべきかは大問題で未だにはっきりとした結論が出ていない。

(回答：国土交通省)

- ・署名を頂いたことは承知している。
- ・時間が少ないのは申し訳ないが、生の声を聴くことが重要であると認識している。
- ・現段階では必要性を議論する段階であり、影響に対する対策など具体的な議論をできる段階ではないが、現段階で回答できることは出来る限りの回答はする。
- ・外環の計画の中で適切な段階で意見を聴く場を設けていきたい。説明を聞きたいという要望があれば、地元へ説明に伺う。また、外環事務所にも聞きに来てほしい。

(回答：東京都)

- ・練馬区が行ったアンケートは一般的に用いられる手法で信頼性はある。
- ・練馬区から提出されたのはあくまで方針案で、現在意見を聞いている段階であると理解している。

2-2-2 練馬区 7月13日意見を聴く会議事概要

日時：平成17年7月13日（水） 18時30分～20時30分

場所：関区民センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：練馬区

参加者：住民43名

国土交通省山本東京外かく環状道路調査事務所長
川端東京外かく環状道路調査事務所副所長
鈴木東京外かく環状道路調査事務所調査課長
東京都 道家外かく環状道路担当部長
邊見外かく環状道路担当課長
藤井外かく環状道路担当課長補佐
練馬区 平野都市整備部長
朝山交通企画担当課長
内木まちづくり第二担当課長

提示資料： 東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
外環ジャーナル第17号、第18号
東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針
東京外かく環状道路（関越道～東名高速（練馬区～杉並区の区間について））
外環の地上部の街路について
Q & A

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・PI協議会「2年間のとりまとめ」やPI会議の最近の状況について報告したい。
- ・1年間の環境調査に関して報告したい。
- ・地域ごとの課題に関して改めて皆様の意見を頂きたい。

東京都

- ・計画づくりの早い段階から地元の皆様により具体的な案を示して、様々な意見を伺って、よりよい計画案にしていきたい。
- ・外環のICあるなしの影響について、十分に説明し、皆様の意見を伺いたい。
- ・練馬区から生活道路としての地上部街路の方針が提出され、それについての区民アンケートをしたと承知している。この対応方針を今後考えていく。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【地上部街路について】

- ・外環が大深度地下になれば、それと平行した地上部街路は無駄であり、整備に時間もかかるため必要ない。
- ・外環に便乗して地上部街路を整備しようとしている。外環に平行している線形がまちづくりの観点からも望ましくない。
- ・上石神井の商店街では、ただでさえ客が減っているのに、地上部街路が整備されることによって、さらに店舗がなくなるなどの影響があるのではないかと心配している。
- ・地上部街路の整備は練馬区だけの問題なのか。国や東京都も関係するのか。国道となるのか。
- ・有料道路である外環を地下に整備し、その地上部に無料の道路を整備すれば、皆が地上部街路を利用してしまう。

(回答：国土交通省)

- ・国としては、地元の意向を踏まえて、地上部街路が必要ということになれば、できるだけ支援する。

(回答：東京都)

- ・昭和41年の外環計画に伴い40m幅の都市計画決定がされている。その計画をどうするかは今後の課題であり、皆さんの意見を聞き、区とも検討する必要がある。
- ・地上部街路の整備は国や東京都も関係するが、どこが管理するかについては現段階ではまだ未定である。

(回答：練馬区)

- ・地上部街路は外環と同じような機能のある道路ではなく、生活道路として整備していきたい。
- ・外環だけを都市計画変更し、地上部は以前に都市計画決定された街路のまま残しておいては、まちづくりを遅らせることになる。
- ・練馬区内の道路ネットワークを形成するためにも地上部街路を整備していきたい。
- ・地上部街路はまちづくりの中で最低限の機能を備えた道路として整備したい。

【インターチェンジについて】

- ・青梅街道インターチェンジや地上部街路を整備すると、地下化により外環を早く、安く整備するという方針が、逆に遅く、高くなり、地下化のメリットがなくなる。
- ・青梅街道インターチェンジが整備されると、けやき並木が伐採されるなど、その周辺の街が全く別のもに変わってしまう。
- ・外環は高速道路であり、周辺的生活道路ではなく、周辺住民への利便性は低いいため、インターチェンジは必要ない。
- ・国や東京都の説明は、青梅街道インターチェンジが整備されることが前提になっているように聞こえる。
- ・練馬区の青梅街道インターチェンジを整備するという方針は、地元住民は認めていない。
- ・青梅街道インターチェンジにより増加した交通量が生活道路に入ってくることが心配である。
- ・青梅街道インターチェンジを整備すれば、本当に大泉の渋滞が緩和されるのか。
- ・生活道路の整備は必要であるが、福祉的な面からも周辺に影響を与えるようなインターチェンジは必要ない。
- ・目白通りインターチェンジと青梅街道インターチェンジの整備費用が10億円と2000億円とで大きな差があるのはなぜか。また、青梅街道インターチェンジの整備費用は、当初1000億円と発表されていたが、なぜ増加したのか。
- ・青梅街道インターチェンジの整備費用の2000億円は誰が負担するのか。

- ・一般に、インターチェンジは休閒地の多いところで整備するものである。外環の本線が必要と言うならこれは仕方がないが、住宅地に整備すれば、環境への影響も大きく問題である。
- ・インターチェンジの整備費用は、外環の整備が終わる頃には私達の子供達の負担になる。
- ・杉並区はインターチェンジに反対しており、練馬区が現在の方針のままでは、インターチェンジは練馬区側だけに整備されるのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジはメリットもあるが、住民や環境への影響などのデメリットもある。インターチェンジを整備する場合には、緑を植えたり遮音壁を建設するなど、環境に配慮しなければならないと考えている。
- ・青梅街道インターチェンジを整備することに決まったわけではない。整備した場合と整備しない場合の両ケースについて、予測される効果や影響を示し、意見を聴きながら検討を進めたい。
- ・整備費用の差については、目白通りインターチェンジではもともとジャンクションがあるため、新たな用地買収費などが必要ない。一方、青梅街道インターチェンジは新たな用地の取得やランプの建設などに費用がかかるため、大きな差が生じる。
- ・当初1000億円としていた青梅街道インターチェンジの費用は、その後技術的な検討を行った結果、地中での合流部が技術的に難しい工事になることが判明し、再度見積もったところ、2000億円となった。
- ・インターチェンジと外環の整備費用は共に事業者が負担する。事業者はまだ決まっていないが、民営化する日本道路公団が行うか国が直轄で行うかのどちらかである。前者の場合、整備費用は借入金をして通行料収入で返済する。後者の場合、税金で整備することになる。
- ・インターチェンジを設置するかどうかについては、まだ地元住民からの意見を聞いている段階であり、それらの意見を踏まえた上で考えていく。

(回答：東京都)

- ・青梅街道インターチェンジを整備するとは言っていない。整備した場合、しない場合のデータを提示し、意見を聞いている。
- ・東京都としては、外環は広く東京都民が利用しやすい道路として整備したい。そのためには、適切な位置にインターチェンジが必要と考えている。

(回答：練馬区)

- ・外環の本来の機能を発揮するためにはインターチェンジは必要であると思う。

【環境影響について】

- ・現在も青梅街道の交通量は多いのに、インターチェンジの整備で交通量が増すために生じる排気ガスと地下化した外環からの排気ガスによる大気汚染が心配である。
- ・インターチェンジに大気換気施設を設置してもNO_xは取り除けないのではないかと。大泉のようにはなりたくないのだからインターチェンジは整備しないでほしい。
- ・外環が整備されれば便利だが、周辺住民には施工中も施工後の環境への影響がある。予期せぬことが起きた場合の対処法を考えているのか。
- ・環境をこれ以上悪くしないでほしい。人間らしく、自然と共存していくという観点から外環の整備を考えてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・地下の道路は地上に出るところで排気ガスが漏れ出すことを防ぐため、どうしても換気施設が必要となる。NO_xの処理については、脱硝設備で取り除く実験を行っており、しっかり検討させていただく。

【まちづくりについて】

- ・地上部街路は練馬区のまちの形状に一致するものではなく、外環の一部である。計画を白紙撤回し、新たに都市にあった道路計画を行うべき。
- ・地上部街路を整備するというまちづくりは地域住民のことを考えていない。そのようなまちづくりには納得できない。
- ・まちづくりは必要であるが、外環とは切り離して行うべきである。
- ・上石神井のまちづくりと外環をあわせて行おうとしているが、まちの大きさと外環の規模が釣り合わない。
- ・練馬区は青梅街道インターチェンジと地上部街路を整備して、地域に人を住めないようにしてから駅周辺の開発を行うのか。

(回答：東京都)

- ・都市計画法では変更することも可能である。

(回答：練馬区)

- ・外環だけを都市計画変更し、地上部の計画地を整備しないのでは、まちづくりが遅れてしまう。
- ・外環とまちづくりをあわせて行うと言ったことはない。
- ・まちづくりを行う際に以前の都市計画決定による制限があるため、制限をなくすためにも外環整備を早く行ってほしい。

【進め方について】

- ・国と東京都が平成15年1月に発表した外環に関する方針が、3月に改めて出され、練馬区の青梅街道インターチェンジと地上部街路の内容が追加されたのは、練馬区長の要請によるものではないのか。
- ・PIと言いながら、住民の合意もなく、東京都と練馬区で外環の方針を勝手に取り決めていいのか。これでは39年前に都市計画決定された外環の計画が凍結された時と変わらない。
- ・意見を聴く会で発言した内容を国や東京都はしっかりと受け入れるのか。外環の必要性の議論に反映されるのか。
- ・既に計画決定されている道路の整備を行わずに、地上部街路の整備を優先させるのはおかしい。
- ・練馬区の方針が取りまとめられるまで、地上部街路が整備されるという話を一度も聴いていない。
- ・国も一度はインターチェンジや地上部街路を整備しないと決定したのであるならば、整備に反対している地域住民の意見をもっと受け入れてほしい。
- ・練馬区は杉並区のように沿線住民からのアンケートを行い、その結果から方針を考えるべきである。
- ・青梅街道インターチェンジには反対という意見が多いので、練馬区は現在の方針を強行しないでほしい。誰も得をしない。
- ・国や東京都は外環のメリットばかり言っており住民の意見を聞いてくれない
- ・去年行った意見を聴く会でも発言したが、国や東京都は耳を貸してくれていない。そのため、作られた資料から他の区市が練馬区民の意見を誤解している。しっかり地元住民の意見を聞くような会を開いてほしい。

(回答：国土交通省)

- ・意見の内容は、外環事務所のホームページで公表するとともに、PI外環沿線会議などで紹介したい。意見は今後の判断の参考にする。
- ・配布した資料には、外環の効果だけでなく、影響についても記載しているのでじっくり見て頂き、ご意見を頂きたい。

