

杉並区

で頂いたご意見の紹介

杉並区で頂いたご意見の紹介

1. オープンハウス

杉並区では7月14日(木)に久我山会館、7月15日(金)に西荻地域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 71 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46 人の方に、「パンフレットアンケート」では24 人の方にご意見を頂きました。

◆オープンハウス開催状況

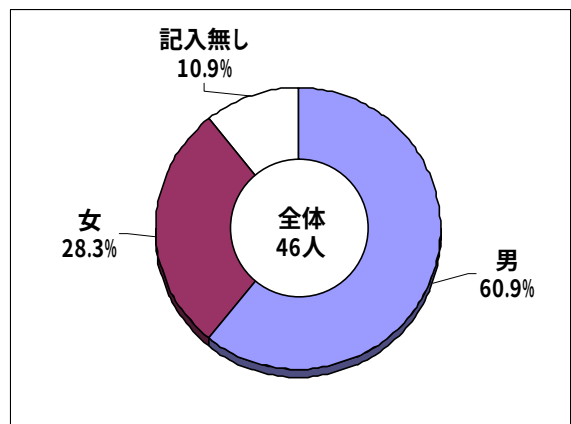
会場名	日	時	来場者	オープンハウス アンケート回答者	パンフレット アンケート回答者
久我山会館	7月14日(木)	17:30-20:30	30人	18人	8人
西荻地域区民センター	7月15日(金)	13:30-16:30	41人	28人	16人
合計			71人	46人	24人

1-1 オープンハウスアンケート

1-1-1 回答者の属性

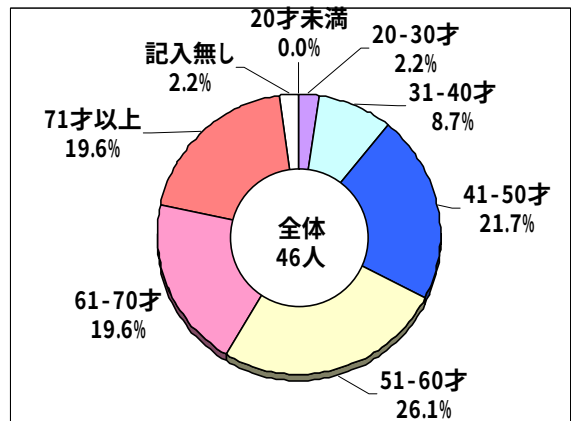
①性別

回答者の性別は「男性」が60.9%、「女性」が28.3%となっています。



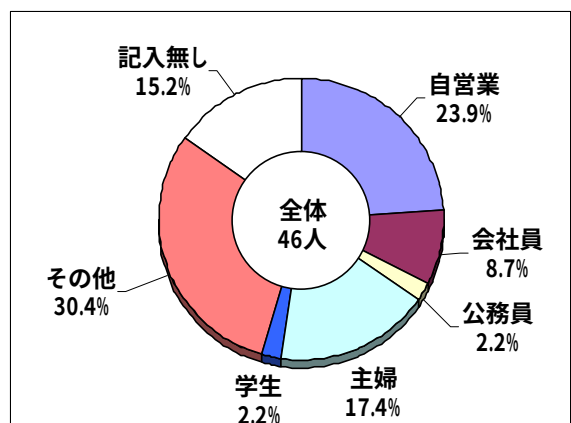
②年齢

年齢層は「51-60才」が26.1%、「41-50才」が21.7%、「61-70才」「71才以上」がそれぞれ19.6%となっています。



③職業

職業は「その他」が30.4%、「自営業」が23.9%、「主婦」が17.4%となっています。

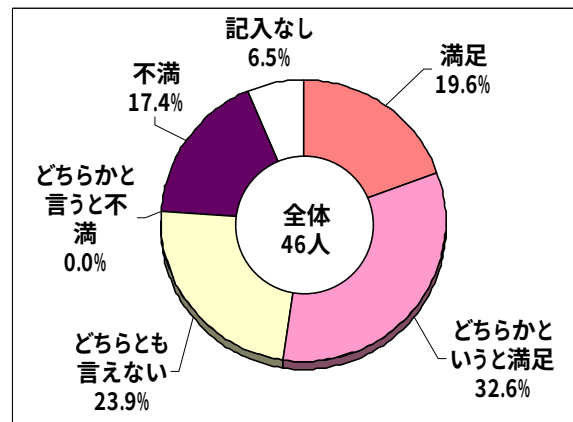


1-1-2 外環オープンハウスの展示内容についての印象について

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19.6%、「どちらかという満足」が32.6%と、52.2%の方が「満足」と回答しています。



1-1-2 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】

- 計画道路上の住民の多くが情報をほとんど持っていないのは問題だと思う。
- 大深度が前提となっていて不満。
- 道路渋滞を解決するためには、道路をつくればよいのか？南北交通問題なのだから LRT や自転車専用道路を作るとか、車でない代替交通を考えて欲しいので代替交通の情報が欲しい。
- 住民の意見に対してははっきりとした回答を出してもらいたい。確かなデータの情報公開。
- 外環道（大泉～宇奈根）に関するすべての情報を住民に速やかに公表し、「必要性」の議論をするべきである。
- 用地で地上部が必要なところは都や公団で買うのでよろしくと PR をまめにした方がよい。オープンハウスでも区報や都報にものせたほうがいい。登記所や税務署にもパンフレットをおいて例えば税制優遇があるなど PR すべき。
- 建設必要と思います。
- 大深度利用の場合の真の地上への影響、地下水への影響。
- 定期的に行って欲しい。
- 5～10 年後位前の関連道路の交通調査のデータ。これに伴う今後の見通しの推計。
- 計画の進捗状況の適時提供。周辺環境への影響。
- 科学的且つ公正な資料。庶民に分かるかたち。グラフなどで示してほしい。
- 沿線地域の環境について。
- 広報等を通じて P I 等の日時及び発表はほしい。
- いつ頃着工できるか。
- 都、区全体の環境改善を目的に、まず関越と中央を急いでつなぐ。青梅街道の出入口は地下部のトンネルの準備工事はやっておいて将来に備える。
- 適宜。
- 1 日も早く道路建設を望みます。
- どんどん正しい情報を出してほしい。
- もう少し情報の出し方を近々にできるようにしてください。一般の方にも分かるように。
- 決定はいつ頃になりますか。出来た時（インター）環境はどの程度悪くなりますか。青梅街道の交通、排気ガス、煙突から出るガスが風より、インターの周りにどの程度降りますか。
- イメージ図などはグリーンを豊かに描くなど美しいイメージですが、大気汚染、地下環境破壊などは描けていません。失うもの（大切なもの）は表示されていません。
- 青梅街道インター付近の詳細図面。
- 各ケースでの工事期間。

- 外環の必要性の議論がP Iなどで長くされてきているにもかかわらず、納得のいくデータが示されないのはおかしい。実際に外環ができた場合の通行料、維持していく費用など疑問に思うことは全て「まだ決定していないことだから…」と何の返答も得られず、不満を感じる。地上部街路について住んでいる人たちの中にもあまり詳しくない人が多いので情報を与えてほしい。
- 今まで良く分かっていなかったのでもいい勉強になりました。私のように良くわかっていない人間もたくさんいるので、その人たちにも情報が行くようにするにはどうすればいいのか？と思います。
- 意見を聞く会を開催すべき。開催の時間・曜日をもっとたくさんの方が参加できるときにして頂かないと困る。パネルは公平なものを展示してほしい。
- 各区内出張所で資料が見たい。
- P I 会議での議論について、沿線住民の意見をどのように反映していくのか。
- 環境に与える影響。
- 青梅街道インターチェンジは必要なし。中央と東名高速への接続のみでよい。
- 外環に基本的に反対。したがって設問に答える気にならない。

1-1-3 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】

- 地元住民の資料も展示させるべき。
- 国と都からの資料の展示のみは問題。住民としての展示を許可されなかったのはなぜですか。沿線住民との話し合いの会が住民の数が多き善福寺地区でもっと開かれることを希望します。
- 住民に真実を伝えるよう改善するべきです。説明員の中には「大深度地下」なんて説明している人もいました。本当に「大深度地下」ですか。間違いでしょう？
- 大きな地図上を歩かせる案。
- デパート前や駅前でのオープンハウスも検討してみてはどうか。若者からお年寄りまで幅広い意見や考えを取り入れることができると思う。
- 外環及びインターチェンジ反対！！と叫ぶ。客観的に、被害のないもの、利便性の勝るものは当然賛成、逆なら反対するであろう。しかし、いま我々に求められるものは後世の世代に残す良好な住環境の保全ではないか。人口(=住民)の減少、弱者の老人の増加する時代に今なぜ外環・インターチェンジが必要か。我々は酸素、水なくしては生存不可能。木々の緑は私達に O_2 を唯一提供してくれるものであることを肝に銘ずべき。善福寺地区、ひいては東京、日本の緑、それを育てる土壌と水が如何様に変化するのか。公正且つ正確なデータを庶民にわかる形(詳細な地図、折れ線・棒グラフ)で提示していただきたい。(一部省略)
- 地区住民で関心度の高い人たちが多種の情報を持っていると聞いているが、今回の展示では実施側の情報のみで全く不安のない良好な都市計画のように感じた。他の情報や青梅街道インターチェンジの詳しい情報も展示していただきたい。
- プラモデルが良くわかった。
- 今回初めて来てみたが、スタッフの対応がとてもよかった。
- 一部の方にしか見てももらえない。もっと住民の方へ見てもらう努力を。
- Open house って、どういう意味。ちゃんとした日本語を使え。

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、①大深度地下を活用した外環計画について、②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、③PI 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。

①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。)

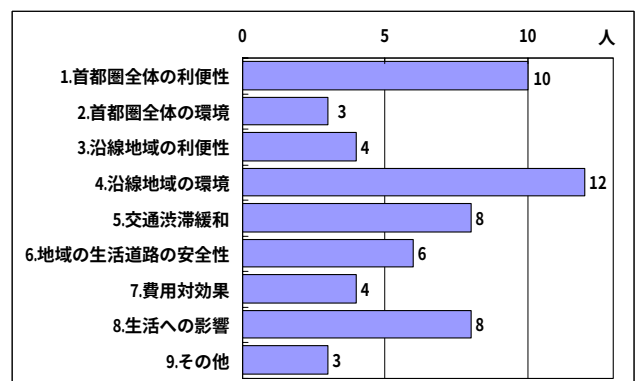
【全意見】

- ☐ 不要と考える。
- ☐ 大深度に道路をつくりたいだけと思われる。地上部の交通の利便性、生活道路の改善も考えて欲しい。
- ☐ 事故のことを考えるとやや不安だが、まあ現状では仕方ないかも。でもそろそろ着工して欲しい。計画当時に生まれた人が人生終わる頃に着工するのでは計画するにしてものんびりしすぎと思う。環8の渋滞はひどいです。
- ☐ 環境への影響がないのかどうか。沿線地区の鉄筋コンクリート建築制限は解除されるのか。
- ☐ 深い方が騒音等なくて良いと思う。
- ☐ 用地買収に伴う転居が少なくて良い。
- ☐ 必要性は特に感じない。
- ☐ 環境との調和、コスト等を勘案すると合理的と考えます。
- ☐ 反対。
- ☐ 地下水処置や地盤沈下の問題が完全に解決されていないと思うので、我が家は真上に位置するため、賛成できない。
- ☐ 必要な計画。
- ☐ 早く造ってほしい。
- ☐ 現在の情報だけでは分からない。
- ☐ 地下水に関して。
- ☐ 大深度地下を予定するなら善福寺地区を通すことはないと思う。以前（昭和41年）から主張しているように外へ通すように考えられないか。
- ☐ 災害の時はどうなりますか。日曜・祭日のみのマイカーの人が多いのに必要ない。高速道路が多いのに、あれば便利だけで、欲望だけで進んでいく日本、東京はどうなるのでしょうか。
- ☐ No!
- ☐ 良い計画だと思います。
- ☐ 高架よりも地下化が良い。
- ☐ 地下は絶対反対。

②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。)

「沿線地域の環境」が12人、「首都圏全体の利便性」が10人、「交通渋滞の緩和」、「生活への影響」がそれぞれ8人の順になっています。



③PI 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】

- ☐ 一般住民を参加させない・・・無意味である。
- ☐ 時間がかかりすぎる。
- ☐ 必要性さえあれば何を作ってもよいということではない。その意味で必要性にこだわるのは的はずれ。どんな問題があるか、それは許容できるのかが問題の核心。
- ☐ 住民参加で良いと思う。
- ☐ 従来の P I 関係者の意見が十分活かされて計画を進めているのか疑問。国側の形式的な対処で行われているに過ぎないものと感じている。
- ☐ 住民に納得いく方法でよい。
- ☐ P I 方式の説明が必要。
- ☐ 利便性より自然が大切です。
- ☐ P I 方式について理解していないのでわからない。
- ☐ 出席者の話では、インターが必要との話で進んでいるとのこと。中立の話は夢ですか。必要なしは無理ですか。
- ☐ 必要。

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】

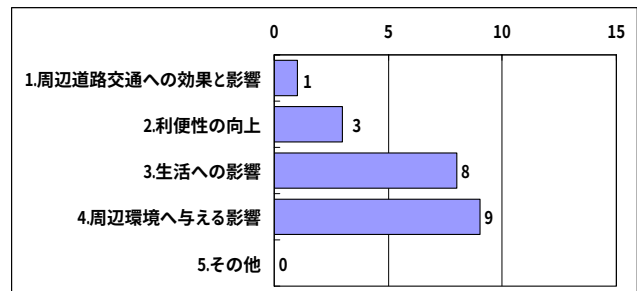
- ☐ 生活道路の拡幅・充実による交通渋滞解消。
- ☐ 青梅街道出入口の件だが、例えば青梅街道は都心からの入口だけにして新青梅街道に西側の方面からの出入口を作って通行量の分散というのは不可能なのか検討して欲しい。1カ所に出入り口が集中すると地上も本線も渋滞しやすいと思う。
- ☐ 大気汚染、地下水の変化、インターチェンジに集まる自動車の増加、交通事故など。
- ☐ 今でも交通が多いのに、これ以上増えたら、老人・子供には最悪になりますので、インターなしでスローライフを望みます。(東京では無理ですか)
- ☐ 車による利便性よりもそこに住む住民の健康や環境、子どもの安全を天秤にかければ答えは明らかです。絶対に不要です。
- ☐ 青梅街道のけやき並木、石神井公園、善福寺池の地下水系。
- ☐ 工事期間中の安全。移転問題。
- ☐ 特定の人たちに話がされていて、一般の人たちに話が入ってこない。計画内住宅への話がない。町会・商工会などからの話はない。

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、①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、②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。

①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

「周辺環境へ与える影響」が9人、「生活への影響」が8人の順になっています。



②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】

- ☐ 5つのインターチェンジ全て必要。インターチェンジなければ外環道の意味がない。
- ☐ 不要。
- ☐ 練馬区が賛成しているようで何ともいえない。
- ☐ どちらでも良い。
- ☐ 地元住民の意向を大切に。現在も使用していますが(練馬)不便ありません。
- ☐ 必要。

【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】

- ☐ 不要。
- ☐ 5つのインターチェンジ全て必要。インターチェンジなければ外環道の意味がない。
- ☐ 必要。
- ☐ 大反対。
- ☐ 必要性が極めて少ないと思う。現在の住宅地道路が近道、抜け道に利用され、混雑ばかりか排気ガス等による実害が心配。
- ☐ 必要。
- ☐ 反対します。住宅地域として、風致地区として整備された地域を破壊することになる。
- ☐ 必要あるかどうか？いらないと思います。
- ☐ 絶対反対です。大深度も反対ですので、環境への影響を考え合わせれば必要ありません。
- ☐ 生活への影響も気になりますが、首都圏全体の利便性や物流の効率化の問題を現時点で再度シミュレーションして、本当に必要ならば、推進すべきだと思います。
- ☐ 構造内容と環境問題。(排気)
- ☐ いらない。

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】

- 資料の非公開、一般の住民に情報を与えない。
- 石油の枯渇、値上がりでクルマ社会が変化、縮小する懸念が高まりつつある折、外環建設を推進するのは時代錯誤。
- 地下部分はともかく、地上部分の「付属街路」やインターチェンジ部分、東八道路の延長などの方が環境への影響が大きいまま対策がとられないことになると思われる。本当に必要な部分だけ実施（それも地下方式で）して、それ以外、地上を走る道路は作らないという形を望みます。（元々全く作らないのもむしろ良いと思っています。）
- この道路計画は当初から無理であった。今になっては意見もない。すでに説明会やアンケートで意見を表明してきた。
- ①で記入してしまいました。
- 繰り返しになりますが、環境を破壊することに巨額のお金をかけてどうなさるのですか。桃四小、八幡幼稚園に通う子ども（もちろん、その他の方も）を守ってください。
- 計画内で困っている人たちの話が少な。い
- 高速道路を造るための実績づくりの説明会か。

2.意見を聴く会

杉並区では7月14日(木)に久我山会館、7月15日(金)、8月20日(土)に西荻地域区民センターの合計3回の意見を聴く会を開催し合計 243 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、176 人の方にご意見を頂きました。

◆意見を聴く会開催状況

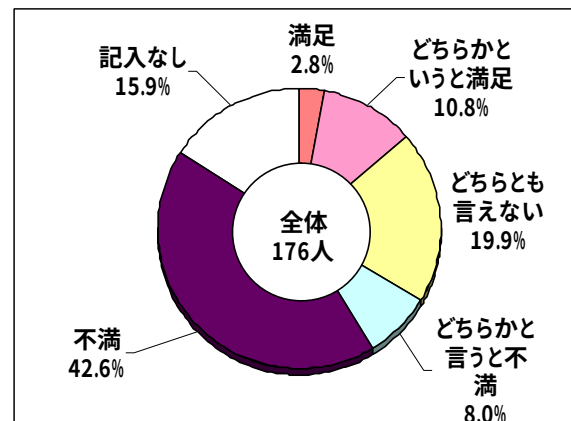
会場名	日	時	来場者	意見を聴く会 アンケート回答者
久我山会館	7月14日(木)	18:30-20:30	21人	12人
西荻地域区民センター	7月15日(金)	18:30-20:30	80人	55人
西荻地域区民センター	8月20日(土)	14:00-17:00	142人	109人
合計			243人	176人

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。)

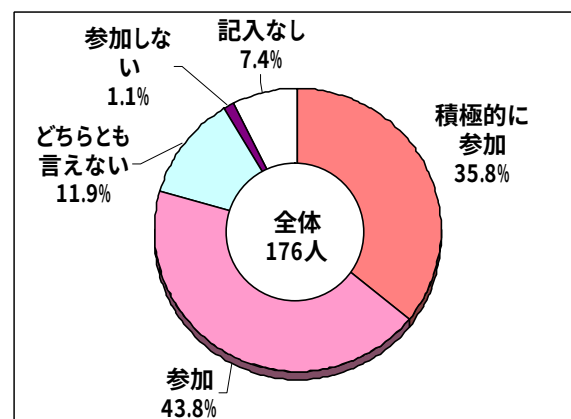
「不満」が42.6%、「どちらかという不満」が8.0%と、50.6%の方が「不満」と回答しています。



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35.8%、「参加」が43.8%と、79.6%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】

- 大深度にするかしないのか、しないのなら中止にするか早く結論を出す議論をすべき。
- 外環の必要性について議論するべきである。
- 必要が前提とした内容で不満。
- 環境アセスメント。
- 代替案が全くない工事の計画は納得できない。
- 環八道路の渋滞の原因を分析してその原因を議論して欲しい。
- 原点に戻る「計画地の選定」も課題とすべき。
- 環境に対するテーマを数多く示し議論するべきである。
- 環境面に重点をおいたらどうでしょう。かなり関心が高いと思います。
- 道路の必要性を感じない。地下水の問題。
- 国の問題として、高齢化社会や増税時代、そして人口減少を迎える今後、国家予算の使い道として効果的な配分とはとても思えません。ですが、“必要と思っている人がいる”なんてあいまいなことでもここまで進んでいる（しかも知らない間に！！）ことが信じられないし、恐ろしいです。そのために必要な数字が全く出てないです。その本当に必要かどうかを判断できる資料を隠すことなく開示していただき、“必要性の有無”について議論してください。
- 具体計画を考案し、住民投票で決定するような進め方を議論すべきだと思います。
- 外環の必要性について十分に議論されていない。地域・地元の意見は大事にすべきだ。
- 青梅街道のICは是非必要と考えていますが、全員の納得を得るのは不可能。したがって、より良い工法、例えば当初のように高架道にして、沿線の立ち退きを促進する方向で検討すべき。
- 司会の手際が悪く、答えも返ってこない。
- インターチェンジ、地上部道路の廃止を都市計画変更していただきたい。
- 外環の必要性について。
- 今日出された意見を都知事に言って、その後の都と国の議論を同じ場でもって住民に返してほしい。
- 将来の交通政策についての大局的な議論が必要。（都市計画も含めて）
- 将来的に外環道の必要性が見えない中で、なぜ今必要なのか。
- サラリーマン、仕事をしている人も参加できる日程を組んでください。
- 善福寺池、三宝池の地下水脈について具体的な調査とその結果の発表。「環境への影響」について。大深度法の問題点。地下で大事故が起こる可能性。大事故が起きた時の対策。大気汚染の拡散。今でも杉並、練馬は光化学スモッグが多く発生している地域である。
- 大深度地下水の調査。排気筒の調査。
- ①大深度利用の場合の環境影響の厳密で適切な評価とその補記。データの完全開示。②中国やインドの登場等による石油の奪い合い、暴騰がさらに乱掘による枯渇が予想される中での、また少子化に向かっていく中での将来の車社会の予測。
- 外環が地下か地上かというより要か不要か？どこから通すかから考えるべきです。
- 外環が必要かどうかという根本から話すことを求めます。
- 本会が関区民センターで行われた会よりも大変有意義だったと思う。願うのは本会のような議論が練馬側の今後の催しでもなされることである。また、杉並と練馬の区の担当者を交えた催しを行ってほしい。
- 今後の人口の変化を踏まえての検討。環境への影響。必要な費用の算出。
- 渋滞をなくすために道路をつくるという考えはもう捨てるべき。杉並区民だけの問題ではない、人間が住みやすい環境をつくらなければならない。皆さんにも子供がいるでしょうし、もっと身近な問題として、人間としてどうあるべきかを基本にして考える時代になっているのを認識してほしい。
- 意見を聴く会を何回やっているのか。ただやるだけで本当の回答は初めからないのではないのか。
- 人間にとって何が一番重要なのか。交通の速さは何か、20年後にどんな意味があるのか。物の移動、人の移動は将来どうなのか。
- この道路の必要性について、すべて白紙に戻って考えると。
- 今回のテーマに沿って、車は生活に必要なのか。他の手段はないのか。
- 外環の必要性について。
- 環境への影響についての資料を明確にしてほしい。大気汚染、地下水への影響が特に心配。予定路線、工法を明示しないままいくら議論しても答えは出ない。
- 資料の完全公開。

- 安全と環境と 25 年後の人口と車の量の予測をはっきり出した上で、メリット、デメリットをしっかりと広く伝えるべき。(もう出ているとは驚きました。なぜ公表しないのか)「造ってほしい」論の人たち(一般人)はすぐできるイメージでいるし、造ったために何を失うかを知らないだけである。都民全体の大問題。
- 東京西部地域の広域な道路整備について議論を進めてください。
- デメリットについて、もっともっと深く説明すべきである。
- 外環道の廃案。オープンハウスはオープンに。
- 道路行政、環境を含めた東京都の 21 世紀の行政指針。どこからどのような形でだれが主導で「必要性の有無」が発生したのか。環境影響などテーマ毎にしぼった意見を聴く会を開くべき。
- 本当に必要なものかどうか、根本的な議論が大切。それをせずに、必要論ばかりが先行している。
- 本当に必要かの議論。
- 東京の都市のかかえる問題とその解決、またその方向性についての議論。住環境は悪くなる一方にある。
- 地下水の影響。大気汚染。
- 今日出た意見がどのように反映されるのか、極めて心配です。
- 必要性の有無、構想段階でのプランの比較、計画内容はクリアにすべき。情報開示。70 才以上の免許保有者数と 70 才以下を区別する。
- 現都市計画の取消しについて。
- 外環ありき。S41 年の都市計画決定ありきの議論でなく、線引きのやり直しが必要だと思います。首都高速や既存の道路のネットワークが不完全であるのに、次の段階を考える必要はないと思うし、データも違ってくると思うので、今一度、外環道を必要しないとした場合、どのようなものがあつたらよいのか、どのように公費を使うべきか考えてほしい。
- 将来を見越して理想形をそれぞれの利害で出していき、具体化案を出していく方法を取るべきだ。
- 自然への影響。杉並区の町づくり。
- S45 年の凍結発言(36 年前)のことをきいていると、何とも……。今後のことを示すには、どうしてもそこをクリアしないと進めないのでしょうか？
- このような会には、反対の方が熱心に多く出席します。必要と考える人も多くいると思うのですが、発言もしにくい雰囲気になります。
- テーマは絞らなくて、いろんな意見で話し合えば良いと思います。テーマを絞るということは、建設ありきの考え方ではないのでしょうか。
- 関係地区居住者(短期から祖先伝来、半永久のつもり)様々の意見(利害、公共受忍意識)が高まることへの警戒が必要で、イ. 絶対反対、ロ. 何か何人でも計画推進の正面对立の議論は、レベルが低いと考えます。
- 1. 首都圏の交通を車と鉄道から見てどうするかを考えることも必要。2. どこかの会長さんが環八の下に造ってはと言っています。3. なぜ新道路造らなければならないのか。4. 話合いは造る側と反対側の話合いなので決まらない。5. 税金(道路財源)等の使い方を基本的に見直す。(道路づくり)
- 大深度地下水の調査。
- 予定ルート上の人々は絶対反対(大深度如何にかかわらず)。周辺のまたは離れた住民の発言は出来る雰囲気ではない。
- 反対者の意見だけの会ではなく、賛成意見も聞ける会の運営が出来るだろうか。
- 何故この道路が必要か？
- 本当に、いつ道路が出来るか。又、出来ないのか。それをはっきりするべきだと思います。
- 道路、いつ造るのか。年を取った方が多く、大変困っている。役人はもっと考えて貰いたい。引越ししなければならない住民の事を考えてほしい。
- 何の為にこの様な道路の必要性があるのかははっきりわかる様に説明してほしい。地震の心配ある時にどうして地下深く造らねばならないのか。
- 何が必要か提言することもないと思うが、せめて反対派の住民に対し、誠意を持って対処すれば、答えが出てくるはず。
- 特に外環の地下水への影響について。
- 議論の余地なし。
- 公平な立場で。
- 地元の意見(現状・願い)にもっと耳を傾けて欲しいと思います。
- 必要性について、時代が変われば、必要・不必要の諸事項も変わってくるので、長期に渉る、長期的な議論が必要と思われます。(人口減少、高齢者の増加により自動車の数、通行量は減少していくものと思われます。必要性はますます少なくなって来ていると思います。)
- 大深度地下にまでして必要なのか。
- 外環道路が必要なのかどうか。

- 実際どのような計画案があるのかすべて計画案を出して、デメリットもしっかり明確にして、計画案も明確にしてから、意見を聴いて欲しい。
- 大深度工事の環境への影響は未知のもので、環境悪化だけでなく人類にとって有害な現象も起こりうるので、何十キロにもわたる大深度道路はやめるべき。
- 高速道路をこれ以上つくらないですませるための議論をしてもらいたい。
- デメリットについても具体的な説明が欲しい。
- 大深度の地下水問題が全く考えられていない。住環境に与える影響を充分研究し、多くの問題を追及し、話し合いの必要あり。外環が必要なのか？再度考え直し計画変更。
- 地下水。
- (質問です) 事務所長さんは『外環が必要と思っている人もいます。』とおっしゃりましたが、いったい誰が必要なのですか？意地でも造ろうとしている国土交通省ですか？土建の方々ですか？
- 今後も意見を聞き、外環は必要か否かから、もう1度始めること。
- 外環まず要・不要。通すとしたら、どこをとどこから始めるべきで、昔のラインを安易に復活させられては困る。
- 前向きな議論が必要。
- 環境・ルートの適切性。
- 道路交通のみの問題ではなく、都市環境、自然環境に及ぼす影響についてもっと検討する必要がある。
- 外環道の必要性和反対派の理解をどのようにするか。国交省、都の姿勢にも問題がありそうと判断します。もっと真摯な態度が必要。
- 大深度の場合の正しい影響評価、その客観性の担保(地盤沈下、大気汚染、地下水、振動、工事公害、地下生物、樹木など)一役所のデータねつ造はダメ。'必要性'の議論は無意味。必要ならどんな無法も許されるのか。
- 初めて出席しましたが、議論が拡散しすぎて、何を言っているのか理解できません。まるで国会答弁の様です。議論の点を絞った上で、回毎に議論すべきと思います。
- 40年前の計画が、40年後の今、そして今後(人口減少して行く)、本当に必要かどうか？原点に戻った議論が大事なのでは。
- 具体的な提示が無い。環境調査結果も公表されず、凍結と言われながら推進しようとしている。Q&Aの中で、「事業を実施する段階で住民と協議、意見を聞いて対応」とあるが、それでは遅い！少しずつらせば、環八であり、環八の上でも下にでも通せばいい事ではないか。
- 年代と共に状況は大きく変わることを配慮すべきである。例えば、車の排ガス規制は厳しくなるので、再び高架方式を考えることはできないか。
- 地下水や善福寺公園の池の問題を、専門家の意見をききたい。(ディベートのように、賛成と反対の立場で意見をききたい)
- (住民の反対の疑問としてあげられている。) 40年間の“凍結”が、今何故再開か。
- 凍結されたままでも不都合ありません。外環はいらないです。
- 外環はいらない！
- 意見を聞く会というが、そのようには感じなかった。役所の意見をおしつけるという会のようだった。
- 国が抱えている巨大な財政赤字の存在を無視して先の見通しのないまま道路を建設することの不安。大深度地下開発についての不安。これだけ地震が多発している時に、何故。経済性や自然を破壊してまで外環は必要なし。
- 道路が完成するのはずっと先の事で、その頃には少子化で車が減っている環境も考え、無駄なお金を使うことをやめ、お金をかけずに、いまある問題をどう改善していくかを、多くのひとからアイデアをもらって進めるべき。
- 必要性の議論はもういい。こんどは不必要性の議論が必要だと思う。
- 疑問について検討中とかいう言葉が多すぎて、会が終わっても納得がいかない。
- 外環の必要性について。最初から、建設ありきではおかしい。
- 議論をもっとすべき。
- 国民の税金を大量につぎ込んでまで造る意味があるものかどうか。仮に‘ただ’だとしても、自然環境、生活環境の破壊による損失を考えたら要らないのでは？議論しても無駄なような気がする。国側、都側は地域住民がいくら反対しても、どうせこの計画は推し進めるだけではないのか。住民があきらめるまで、このような場を設け、ガス抜きを繰り返すだけなら、つき合うだけ時間の無駄。それでも造ろうとするのなら「どこ」に造るのかを議論させて欲しい。
- 住民は外環に対して、環境 etc について不安が色々あり、その事について意見をのべているが、役人(?)の方は、外環をつくるための言いわけ的な答えて、議論がまったくかみあっていない。
- 今後もこの計画について、不必要性について議論したいと思います。
- 地下水の問題、大気汚染の具体的な調査結果をもって話し合いたい。

- （道路の必要性）、大深度の危険、2030年の社会の動き。
- 環境破壊について。税金のムダ使いをなくし、少しでもよくなるよう、日本についての議論が必要。以上の観点から、外環は必要ないと思われます。
- 住民エゴのレベルではなく、自然を含め、自然破壊、財源、都民の財産に関わる大問題であるのに、あまりにも告知が少ない。デメリットも告知するべき。
- 外環の及ぼす悪影響全てについて。良い事一つありません。
- なぜ自動車がふえて、道路が混むのに対策がない。人の生活部分で、何%ぐらい道路が必要か。
- 説明資料の根拠となるデータや調査結果を公開してくれないと、議論がかみ合いません。例えば、交通量センサス etc・・・
- 「外環整備にあたっては、地元住民の声を聴いて検討します」ということばは耳にタコが出来るくらいよく耳にしますが、本当に地元の意見を取り入れていただけるのでしょうか？議論の内容以前の基本的な問題として、大きな疑念をもっています。
- ルートの変更ができるのなら、白紙にもどすことができるのなら、原点にもどって改めて議論をすべきだと思う。
- 外環道を最初に決めたのは誰か。責任者を明らかにすること。外環道計画の白紙撤回の具体的方法について。外環の代替案について。
- 善福寺公園の調べた結果を知らせて下さい。
- 必要性の議論をするといいいながら、不必要の議論に耳を傾けていない。ルートについても代替案を考えるなど、幅広い検討を加える方法を示していない。
- 民意対受益者との討論。
- 外環道路の本来のあり方について明確にし、生活道と区別すべきと思う。
- 議論より中止せよ。
- 全てを完全公開。
- 外環道の必要性。代替案。（ルート、手段）
- 外環道の必要性。
- 計画を中止することも考えてほしい。比較する案を出してほしい。
- 少子高齢化（70才以上は免許があっても運転することは極端に減る）の中で、外環に巨費を投ずる必要が本当にあるのか。需要予測の見直し。（団塊世代が80才になる頃完成？）
- 具体的な案を机上に上げて（仮定でよいので）、メリット・デメリットを論議すべきと思う。いくらまだ計画段階（必要性の有無）とはいえ、その具体案を示す説明責任があると思う。（この様なビッグプロジェクトを再起動させるのだから）
- 環境へ与える影響について。
- 少子化時代をむかえ、子孫に負を残すべきではない。人口が減少すれば免許保有者が増えると国は説明しているが、人口減＝物流減となるのではないですか。
- 外環が本当に必要なのでしょうか。将来は完全に人口が減る。青梅街道インターチェンジは不必要（大泉、中央道、東名、3つのJCTで十分である）。ヨーロッパは5km（IC）、日本は10キロ間隔、外環は16キロである。

2-1-4 自由意見

（意見をご自由に記入いただきました。）

【全意見】

- 用賀から練馬までとにかく渋滞がひどいのでそれを解消するためにICがあろうがなかろうが南北に自動車道をもう1本早く通して欲しい。
- 真実を住民に伝え、必要性の議論をするべきである。予測評価を越える数値が出た場合誰が責任をとるのか。明確にするべきである。
- 首都圏の渋滞対策から早急な整備が必要だと思います。
- 本当に将来にかけて必要な道路なのか。財政赤字に続く中、莫大な予算を使って作るのはいかがなものか。車の量の削減や地域道路事情の問題解決が先ではないか。
- 説明会を多くして住民の考え方を道路建設へ向ける。
- 練馬大泉インターチェンジの渋滞の原因は都市に向かう首都高速道路がないというのが問題ではないか。
- 住民の意見公表の機会を設けるべき。非公開の会で重要事項を決定するのは納得いかない。
- 外環を作る、作らないということを決定するにはやはり環境評価というもののデータが必要と思われます。もっとデータを多く集めてそれを早く示すのが大切だと思います。
- 行政と住民、感情的にならずに納得のいくまで話し合いを行っていただき、良い道路を作って欲しい。

- 絶対反対です。
- 参加するが、実際に市民の声を活かしてくれるのか？ 予定路線にかからなくてもインターチェンジ付近の半径 200mくらいまで土地の買取りをしてほしい。そのくらいしないと環境はよくならない（緑地公園化案）。予算がないなら無理に外環はいらない。予算がなければ良い物は造れない。いくら環境調査をしても、実際に何か問題になった場合にどのくらい対処できるか疑問である。（二の手、三の手を考えておかねば）結果的に都会のいいデータを出し、ごり押しで行われる例がある。国のやることは全て都合主義です。
- 個人的には、利便性を含めて全体論として、外環建設に賛成である。ただ、立ち退き等、直接的な影響を受ける住民にとっては反対意見を唱えるのは当然のように思う。初めて会に参加し、反対住民の意見を客観的に聞いたが、大かた感情論に聞こえた。ただし、環境への影響について公式な回答ができないうちは、議論は平行線のまま。この状態で公聴会を続けても無意味とも感じた。以上。
- 建設するとして、1兆2000億の予算でできるわけがない。現在の財政状況を考えるに、費用対効果が悪すぎる。
- 外環道の計画を白紙撤回してほしい。自然は破壊すれば元へ戻らないということは国交省も認識していると思う。わざわざ自然を壊す計画を立てなくてよい。石原伸晃氏はインターは造らないと言った。公約はどうなったのか。
- 平日の夜では参加できる人が限られます。休日に設けていただくとか、託児もぜひ併設してください!!（P Iについても）今のままの情報量や作為的な資料では反対せざるをえません。納得できない。
- 小さな子どもを持っている母親はこの時間帯は出席できません。勤めを持っている方も出席は無理です。父親や勤め人、小さな子供がいる方々が出席できる日程を選んでほしいと切に願います。これから子育てをしていくわけで、一番不安に思っている人々ですから…。国は利便性や経済性を重視して道路を計画していますが、国は住民が安心して住むことができる地域を守り、将来（次の世代）に何を残すべきか考えてください。
- ①現在計画中的のものは中止して、代わりに環八に沿った高速道を計画してください。②地球環境（石油の消費、排ガス、CO₂）を悪くする自動車の便を良くする必要は全くないと思います。
- 立ち退きもしないし、街を壊さないでという意見をどういうふうに聞いているのか。ふざけないでほしい。
- 凍結についても明確に現状を述べるべき。都市計画の変更・廃止等について住民だれもが判断できるよう説明を明確にすべきだ。外環が必要と行政側が進めるならば、40年前のルートと同じ場所になぜ必要なのか。今なぜ必要なのか十分に説明されていない。
- 早期に全通してほしい。ただし、地上道路にて。（地下道は反対）
- 会合の回数を。
- 青梅街道インターチェンジ、地上部道は全く必要がない。税金の無駄使い（日本の経済事情から）。大深度地下法を要望する。（インターチェンジ、地上部道路は絶対反対です。）
- 外環自体反対。環境悪化は自明である。無駄な道路は一切不要。
- 今後の人口減少を考えれば、ナンセンス。地上部の立ち退きなどを含めて莫大なコストを（環境面も含めて）考えれば、全く必要ないと考える。
- 外環の必要性を前提として議論が進められているようであるが、これでは本当のことは出てこない。自然を破壊してしまってからでは遅い。
- 国の赤字財政が大きな問題になっているときに、なぜ税金を使って外環を通さなければならないのか大変疑問です。
- 莫大な税金をかけながら、交通量への影響は外環があってもなくてもあまり変わらないという状態。なぜ造るのか。本当に理解できない。必ず次回やって欲しい。
- 外環は白紙に戻す必要がある。今回の多くの意見は大変参考になり、いっそう反対の気持ちが強くなった。
- 外環の計画が持ち上がってから何十年となりますが、当初は必要性があって計画されたことと思います。今現在、果たして外環道そのもの、まして青梅街道インターチェンジなどが必要とは思えません。車が増えたから道路を造る。造るのは簡単ですが、一旦破壊した自然環境は何百年かかっても元通りにはなりません。同じようなケースが日本全国どこにでもあります。今一度この計画そのものを見直す時期に来ていると思います。
- 必要性のない建造物を多大なお金を使って建設して、残された負の財産を背負うのは少子化の進んだ未来の大人となる我々の子供です。今後の東京を住みやすくするためにどうすればいいのかという根本的な問題を考えてほしい。白紙に戻してください。
- 国土交通省は、大きな観点で検討しているということですが、①国の今後の交通行政はあくまで高速道路網を造るということでしょうか。②車中心の交通行政でいいのか都（市）電を含めて、鉄道を見直す時期ではないか。
- 地域住民はほとんど反対しているが、反対意見がいかに賛成されるかを聴く会のようなものである。

- ①圧倒的な反対の声を尊重してほしい。②大深度利用なら路線はどこでも通れるはずなので、もっと問題の少ない地区に路線変更することをなぜ検討しないのか。(例えば環八の下) ③石油の枯渇・暴騰で、今のような車社会は維持できないはず。30年後には外環は時代遅れの万里の長城になる。今から大金を投ずるより道路財政の大幅赤字の解消を目指すかが答えだと思うが如何。
- 絶対反対。不要です。車社会を考えるより、子孫に残す自然、住環境を考えるべきです。凍結していたのを今さら復活させるごまかしと、凍結させた意味を考えてほしい。そんなに通したいのなら、善福寺は通らずに他の練馬から三鷹へ行けばよい。善福寺は一等地であり、学校などが8箇所もあります。いつの間にか通す方向にするのは役所のごり押しです。
- 道路を造るから車が誘い出されるという面も考えるべき。近いうちに同じような会合を開くべき。
- 練馬区の青梅IC推進の方針と杉並区の違いについてどのような議論があるのかを拝聴したが、両者の考えの違いが埋まらないまま進んだ場合、IC設置の方針が強行されるばかりでは、IC反対者を納得させられないだろう。
- 外環道路はいらない。完成時には少子高齢化の時代で車は減っているわけであり、税金の無駄使いをやめてほしい。子孫に環境を破壊した上で税のみを課すのはいけないのではないか。
- 未来に何が必要かを真剣に検討、研究すること。日本の将来、東京の将来、世界の将来、地球の未来に大切なことは何か。多数の人が出席しにくい月日を選ばないでほしい。お盆の最中である。三連休の直前である。
- 形だけの必要性の議論(建設前提)ではなく、本当の意味でのプラス、マイナスを出した上で必要か不要かから検討すべきです。現在の計画を一旦白紙にすべき。
- もう道路は必要ない。人口が減っているのだから。便利ばかり求めるのではなく、車を減らすことを考えるべき。渋滞がなくなればCO₂が大幅に減るという考えはあまりにも安易すぎる。失われた自然を取り戻すことがどれくらい難しいことかもっと真剣に考えるべき。バスや電車など代替案を考えるべき。
- 本日の会では不要と思われます。
- 土木に関して今までの歴史を学んではいけない。国の政策は信頼できない。今日の都側の説明者は本質をわかっていない。国は住民の代弁者であるべき、地方自治から国の自治は始まるべき。
- 参加した方は少ない。広報が不十分である。インター計画の発表の時(03年)のように広い会場で、区報に大きく載せて、大勢に参加してもらうべき。環境への影響は「～の時にになったら具体的に出す」と言っているが、その時とは都市計画決定後のことでしょうか? 決定後に「影響大」という報告をされても「決まってしまったことだから」と押し切られてしまうと思う。決定する前にもっと正確な予測を提示すべき。
- 「意見を聴く会」を年に数回開催する。
- 参加しやすい時間に設定してほしい。
- 外環は必要ありません。
- 渋滞の緩和がほしいのは今現在であって、25年後には不要となる。少子高齢化が急速に進む日本において、必要なものは道路等ではない。元々東京の緑は先進国の首都の中では最も少ない。その緑を多額の工事費を使って破壊し、子孫に借金を負わせることはどうしても避けていただきたい。外環は25年前に着工すべきだったもので、既にその機会を逸した今、着工すべきではない。都民全体の富の喪失につながる。
- 絶対反対。住民をだまさないこと。
- 外環道は廃案にして、公共交通機関の有効利用など、自動車をより少なく使う方法を皆で考えていきたい。
- 今回のオープンハウス、意見を聴く会で出された意見に丁寧な答える機会を設けてほしい。外環は絶対反対!!
- 地域住民はこれだけ反対している。環境を守るということは、これから本当に考えなければならないこと。国が一方的に必要と言っても、地域住民は必要ないと言っている。なければどうにもならない道路ではない。止める勇気をもってほしい。
- 外環の必要性についての議論をするために「効果と影響」について、特に影響についての情報が不十分です。
- 必要なし。
- 現在、都市機能の主要点は住民の生活環境を向上させることである。この外環道計画は産業対応の内容を持つものであっても、住民の住環境をよくするものではない。住環境が大きく破壊される。問題の渋滞が解消するどころか、反対に拡大されることは確実だ。交通量の増大の悪循環となる。したがって、絶対に実施すべきではない。
- 善福寺地区の環境、特に緑と水資源を破壊して後世の笑い者にならないようにしてください。
- 長期間凍結された外環が大深度だからどうかと言われても返事のしようがない。なぜ凍結されたのか、その重みを十分に考えてほしい。地上部道路についての記述があるが、何を考えているのか分からない。

- 「長良川河口堰」、「諫早湾締切堤防」と全く同じ議論がすすんでいるように感じます。例えば、資料 20p 最下段「地下水への影響が予測される場合には、適切な対策工法を検討し、実施します。」なぜ、「地下水への影響が予測されるので、それに対する有効な対策が開発ができなければ、工事を実施しません。」と書けないのか。
- 続きの開催ありがとうございます。
- 外環の必要性・・・いる、いらぬの議論以前に、まずは、凍結中の都市計画を解除して取消しをする方法を教えて戴きたいです。発端は、すべてここにあると思われるからです。そうでないと、大深度計画を出していることは矛盾になるからです。凍結都市計画推進をしている方々（国も都も）は、制限を受けている方々の保障を具体的にやっていくべきです。それが終わった後に、新都市計画を検討してゆくことがよいと思います。そうすれば代替案も生きてきます。
- 外環の必要性について、検討するために意見を聴くということでしたが、資料には、インターチェンジの有無等、外環ありきのデータしか載っていない。石原知事の公約で外環道全線開通を掲げたことで、地下式の外環道ならばすすめられると強行しているようにも思える。現在の日本の、世界の環境を考えると、もう少し環境のことを考えて、今いちど見直す事が必要だと思います。
- 絶対に反対。
- 一般区民にはよく分からない。利害関係が生じる場合は、時間と空間が取り返しがつかない時が来る！！一般区民にもっとわかりやすく、投票式に答えない。
- インターができた方が良いが、アスベストや HIV 等、わかりながら放置される状態があるのに、「～が予測される場合は・・・」というのは信用できない。より良い形で実施（工事）してほしい。将来の子どもたちのために。※年寄りにいろいろ説明しながら聞いていたら、一列前の男性に「うるさい」と注意された。だから後ろの席に座っていた。なかなか一般区民が入れない雰囲気はおかしいと思う。
- 月 1 回以上、現外環と東北及び常磐高速を利用していること。外環と環境についての勉強不足な私にとって、立場の上で（本音と建前のような）何とも言えないような現在・・・。すみません。
- 都市開発として必要なものと考えます。必要なものは早く造るべきです。反対は地域のエゴです。
- 換気施設の近くは騒音が高くなり、又、NOx、SPM 等の大気汚染も発生するので現状と変わらない対策を取らない限り反対します。練馬区民が何と言おうと、青梅街道には地域の住民としてはインターチェンジは必要ありません。環八の渋滞が青梅街道にシフトするだけです。脱硝設備はどのような物ですか。アンモニアは使用しないのですか。パンフレット 18 ページの工場の排出量より大変低いとの表現は、おかしいのではないのでしょうか。根拠を出して下さい。
- 外環の外径は 15m ではなく 16m なのか。これだけ大きいトンネルを造るのに、この 1m が何を意味するのか。
- 都民、区民として大いに参考になり、大賛成です。都内住内不要の長距離交通を圏外に導くのは、人間の知恵の産物で、その点からも外環は近隣への移動の上で、一日も早い開通を望んで居ります。穏やかに意見を陳述する会場に「黄色いどぎついのぼり」はふさわしくない。
- 反対をする人々は、地域のエゴのみで言っている。
- 小出しにするから駄目（グランドデザインを示すべき）民主主義は時間がかかる。（かかり過ぎで国益を損なう）
- 大きく地球全体のことを考えると、地球温暖化防止も強くさげばれているのに、今さら、道路うんぬんではないと思います。絶対反対です。
- 現計画を廃棄すべき。
- 都民なり区民なり全体意見を採って推進してほしい。今のままだと反対者だけの会合になり、建設的でない。早く外環を造ってほしいです。
- 絶対反対。
- どちらでもよい。40 数年、待たせて非常識だと思う。バカバカしくて話にならない。
- 40 年間の考えて結論の出ない問題をもっとよく住民にわかる様に説明してほしい。
- 中立の立場からしても、外環ありきで進んでいると思わざるを得ない。それぞれの立場により意見が分かれるが、会合出席者は反対の者が大多数。同じことの繰り返しでよいのか。個人的には、外環の必要性は認めない。最悪、大深度で。
- 絶対に反対です。
- 国、都の人達は、仕事なので建前を言わざるを得ない。住民は、現状を変えたくないの、互いに妥協はあり得ない。私は、どちらになろうと対応できるよう、覚悟しておきます。住民が、お役人を説教するのは、片腹いたい（良くない）。大衆団交的な手法は私にはなじまない。お役人には、道路を造らない、造るの権限はない。
- 青梅街道インターチェンジには絶対反対です。環境を壊してまで設置する意味はないと思います。大深度工法についても、もちろん不要と考えています。

- 国および都は、外環を造ることを大前提として事を運んでいます。言葉の端々に、それが読みとれます。私は、外環、インターチェンジ、共に反対です。
- 話を聞いていて、とても腹が立った。外環を造る事を前提としていて、皆の意見を聞くということではなく、なんとか賛成してほしい、造る方向にもって行こうとしている。出来上がってから、ここがだめだったという事ができたらもう遅いのです。説明に来た人達の家のおすぐ近くに外環等ができるとしたらどう思いますか。良い事ばかり言わないで下さい。車の有利ばかり考えています。車を規制すべきです。都知事の公約は関係ありません。
- 国土交通省、東京都は話をするという態度でありつつ、実はその内容は抜きにして、物事を推し進めようとしている気がしてならない。杉並区の担当の人はそこにいるだけ。杉並区の立場はどうか。この計画、事業はあり得ない。
- 高速道路のネットワークはメリットも多く、外かん道は必要。但し、青梅街道インターは造らないでほしい。
- 外環は過去の遺物であると思う（本来なら、もっとはやくに検討すべきだったと正直おっしゃってた）。やっぱり白紙にして、それ以外の道をさぐり、そこにお金も時間もかけてほしい。道路いらないので、他のことに力をそいでください。
- 1. 国・地方公共団体の財政が大赤字の最中、多額の投資をすることには反対。2. 万一、道路を建設するとして、建設費、維持の為にランニングコストが巨額になって、とても投資効果があるとは思えない。資料には、費用・効果、回収等の経済面がありませんが、判明している事柄があれば、情報公開して頂きたい。「環境悪化」が考えられ、反対せざるを得ない。
- 税金の無駄。長い目で見たら見るといらない。
- これ以上、環境を悪くしてほしくない。計画はまず白紙にして下さい。孫たちの為に。
- 「皆さんのお話を聞きましょう!!」に言葉に空しさを感じた。外環の計画は、大反対。白紙にしてほしい。同じ方のお答えに"疑問"があった。
- 会場で意見をのべる住民のマイクの音量を大きくしてもらいたい。(声量の少ない人も居る) 配布された資料について、地区住民としては、善福寺周辺の資料だけあればよい。
- 人口も車も減るだろうし、善福寺川の水脈も切られ良い事はないと思う。環境破壊は避けられない。小学校の子ども達、周辺の住民に与える影響ももちろんよくない。
- 外環は必要ない。
- 計画を白紙に戻してほしい。初めて参加しましたが、外環道路の必要性は全く感じられませんでした。でも、住民の意見というのは、国の大きな計画の前には、これほど無力なものなのでしょうか。
- 大深度トンネルでも建設反対。
- 国土交通省に、住民の意見を聞いて、受け入れる態度が全くないのに、意見を聴く会を開いても意味がない。たとえば、地下水の影響が大きいので、地下式トンネルは造らない方がよいという結論が出た場合、計画を中止する柔軟性がほしい(期待していない)。有料道路にして車が通る数が少なくなるおそれがある。自然を破壊した代償が大きすぎる。
- 道路計画の必要性が今後少なくなると思う。善福寺地区の環境悪化は当然あり、環境対策は十分考えておらず、説明も明示されない。国側の都会の良い説明だけでこれまで何度か“会”が開催されて、都合の悪い問題には何らふれていないのは住民を軽視しているのではないか。外環も地下方式大深度もインターチェンジも絶対反対！
- 通すべきでない。
- 読んでくださると思って記入しました、読んでください。善福寺で3人子供を育てている主婦です。歯科医師をしています。国土交通省の皆様は、頭が良い高学歴の方々ですので、本当にこのような道路が必要かどうか1番お解りだと思います。人口の減っている日本の将来をどのようなお考えですか？『多くの税金を使いました。道路はできました。環境は破壊されました。道路を整備するための税金を負担する人がいません・・・では、どうなるのですか？』事務所長さん!!調査課長さん!!責任をとれるのですか？仕事をしてあなたもお給料を得なきゃいけないのは解ります。地球は人間だけのものではありません。人間のエゴで道路を造り続けていいのですか？気付いて下さい。子供たちに残してあげたいのは、良い環境です！道路ではありません！！あなた方の良い頭で、車の量を減らす案を考えて下さい。そして税金でこんなに立派なパンフ、袋を用意しないで下さい。国民をバカにしないで。
- 外環は反対です。外環の必要性、どこを通るかも含めて白紙からやり直すこと。
- 不要です。資料を見ても造ることを前提にしています。これ以上、環境悪化させられては困る。外環によって地盤沈下などしても責任は絶対に都、国はとらないのがわかっています。
- 推進派の意見が出せる場面を造ってほしい。青梅街道IC反対なのか、地下シールド工法反対なのかわからない。いつまで聴く会を行っても同じ。決着して下さい。
- 必要性の有無について、十分な討議を。
- 地域住民としては、外環は迷惑以外の何物でもない。善福寺インターなどもってのほか。
- 昭和41年の都市計画決定し、その後凍結して、社会、住宅状況を含め、大きく変化している中で、その計画を基本に進めようとしていることに無理がある。

- ①石油の暴騰によるクルマ社会の縮減。②道路建設後、財源の破綻→緊縮の時代。③少子化④環境保全の高まり（温暖化の顕在）、以上のような時代の変化に外環建設は逆行するので、建設は Stop すべき。外環の埼玉区間、千葉区間について、それぞれの計画決定時期（年月日）、事業決定時期（年月日）を知らせて下さい。
- 反対とも賛成とも言い難いところです。住民が反対しているのに、国と都は推進する理由は何でしょうか？質問に有りました、別のルートの検討結果の開示をお願いします。比較案が必要。変なヤジを飛ばす人は退席してもらうべきでは？耳ざわりです。ちなみに、パンフレット 4 ページの自動車走行台キロの推移の 2020 年の全車:868 と乗用車:620 と貨物車:247 の合計が合いませんよ(-1)。Round up/down?
- 絶対反対。(不要)
- 善福寺における外環には全く反対です。地域の環境を守るのは住人・住民の責任であります。反対するのは地域のエゴだと言われるが、環境を保護するのは行政のエゴです。
- 外環道に反対です。IC 有無も関係ない。「くさい物にはフタ！」の大深度シールド工法など、もってのほか。人間（一部の）の都合で、水や緑をこれ以上こわさないで欲しい。
- この会のやり方について、何回かやってきた会合に対する Q&A がきっちりされていない。答弁にあいまいな表現が多い。それでは、何回やっても平行線。熱心に調査されている個人、団体の方々が、意見、質問を提示しているのだから、それを Base にして、簡潔に進めてもらいたい。また、会の中での意見収集だけでなく、ネット等を利用した Q&A を設置すべき。だらだらと回数を重ね、出席者が少なくなり、自然消滅をねらっているのではないでしょうね！
- 外環道推進議員連盟の方は住民の意見を聞く機会はない。議員連盟は、誰の意見を聞いているのか？もっと、先進諸国の道路行政を参考にすべきである。
- 私は東京に住むかぎり車（自家用車）には乗りません。生活上、電車とタクシー、徒歩で十分に間に合うからです。少しでも自然がこわされる可能性のある事業には反対です。今、一番、日本にとって大切にしなければならない事は、人間の命と自然だと思っています。
- 地球規模で環境悪化が心配されているのに、なぜ善福寺地区の環境を壊すのでしょうか。大深度にすれば環境が変わらないという保証はどこにあるのでしょうか。
- 自然の多いこの地域に、外環道路はいらない。大深度地下開発には、きちんとした調査をしていたきたい。
- 少子化傾向、バブル崩壊の経験から、将来的に日本（国内）経済は一定規模か縮小になると思う。そのような政策がよいと思う。環境問題など考えるとなお更、大規模道路建設は否定的である。地方都市を振興させ、（東京一極集中を排し）地方の過疎をなくすようにして欲しい。
- いらない、必要ない、中止すべき。絶対反対！！これだけ反対しているのに、勝手に進められた場合でも、着工前と後で言っていることが少しでも違ったら（健康面と環境面で）、訴訟を起こして、一生戦う。
- 本気で住民の意見を聴く気であれば・・・、「意見を聴く会」は住民の意見を拾っていただく場としては有難いですが、ここに参加出来ないが、色々な貴重な意見を持っている人もいます。是非インターネットで「広く意見を拾える場」を作ってください。外環を造って便利になるなんてとんでもない。便利になれば、東京の住民が増えて、より過密都市になって、より交通量が増えて、より住みにくくなるだけ。外環については、自然環境を壊してまで必要なものとは思わない。金の無駄。地下だから大丈夫なんていう説明は、都合のよい断片部分しかとり上げていない。他の地域に造るのなら強い関心もないが、自分の生活環境が壊されたり、犠牲になるのは許せない。計画を進める側は、大局的な立場に立って、推進しているつもりでしようが、所詮は地域住民の側の事情は他人事。自分にとっても都市計画を考えるいい機会となった。今の外環ルートのたたき台は（併せてインターチェンジ予定地）、何を根拠に作られたのか不明。何故、善福寺公園や風致地区がインターチェンジ予定地になるのか。バランス感覚のある専門家が推進している都市計画とは思わない。重点を置くベクトルが間違っていると思う。
- 計画を白紙にすべき。これ以上に選択肢はない。
- こういう会合は仕事をしている若い人達にも参加してほしいから、土、日曜日の夕方など PM.6:00 からとか、人の集まりやすい日、時にしてほしい。
- 善福寺（青梅街道）インターチェンジも外環もこれからの社会に不要。自然環境は一度破壊したら取り戻すのは困難だ。
- 先進国での状況を調査し、“道路”という考えを再度、考え直して欲しい。住民の意見を本当に聞くつもりがあるのか疑問。回答がいつもはぐらかされている気がする。
- 外環が出来て喜ぶのは国土交省と土建業だけ。住民地を踏みつぶすようなインターチェンジは反対。外環はもっと外側に設けて、住宅地がないところでうけるべき。もちろんエゴではなく農家の合意を得て。
- 自然は、地球の宝といえます。一度、こわされた自然をとりもどすことは、とても難しいということ、人間として考えて下さい。

- 2005 年の今、地球自体の存続が危ぶまれている状況であるにもかかわらず、東京都に残存している数少ない自然のある善福寺地区（ましてや、文教地区）。このような自然や未来を担う子供達をとりまく環境を破壊する可能性が大きくある外環道建設及び青梅街道インターチェンジ建設を地域を愛する住民の一人として、絶対反対致します！！インターチェンジの計画がなされている重要な地域の善福寺地域の報告が、アセスメントの報告書にのっていないのは、非常に問題であると思う。街づくり都市づくりに失敗している東京都。過去の過ちはくり返さないでほしいと思います。
- 全面的に都心に車を誘導する道路をつくることに反対です。青梅街道インターチェンジについてはもってのほかです。
- 意見を聴く会で外環の必要性を議論してからとおっしゃったが、こういう会を開いた場合、外環が必要だと言う意見が出てくるとは思えません。道路を造って渋滞の緩和になるとは思えません。車社会を見直すべきだと思います。
- 大深度地下開発と災害についての専門書を熟読願います。皆様の知識の無さに驚きました。
- 外環はいらない。それでも造りたいなら、納得できる回答、情報（ねつ造しないで）を開示して下さい。代替案を出して下さい。
- デメリットの部分に関しても、誠実に情報公開が必要。あまりにもメリットの部分強調するので、「外環ありき」との印象を住民に与えてしまっている。また、会議に参加していない人たちは、「便利」との認識しかない。デメリットをきちんと把握した場合は、かなりの賛成派が反対派に変わる。私自身もそうであった。
- 絶対に反対。中止を祈ります。
- 道路が少なければ、自動車は動けない。生活に必要な車のみ通せば、道路は、空くと思う。
- 本日の議事録は必ず HP に掲載して下さい。質問で出された過去の予測の間違い（大気汚染、交通量）について、事実であるか否かを調査し、その結果を議事録と共に HP に掲載してください。住民側の言いばなしにならないよう、議論をかみ合わせるためにも、こうしたフォローをしていただきたいです。
- 賛成・反対どちらの意見も公平に扱うこと。行政は、一度決めたことを、あとから止める勇気を持つことが必要。一度破壊された自然は元にもどらない。あと、パンフレット類に金（税金）をかけすぎないように！
- 外環を整備した場合の効果については、細かく具体的な数値まで示されているのに、マイナスの影響に関しては、次の段階に進まないと示せないというのはずるいと思います。誠実な対応していただけないのであれば、これまでは青梅街道インター設置のみ反対の立場でしたが、外環整備そのものに反対します。
- 自然を守る、大切になどといいながら、この緑と温かいコミュニティが形成された住環境は絶対こわしたくない。この年になって、他の場所で住むことはできない。
- 公園の緑への影響で、水の事が心配。
- 不要と考える。絶対的な人口減、老人免許の制限、ニート、フリーター増による実値的な免許保有人数も減少（ペーパードライバーを含め）するはず。環境を最優先して欲しい。
- 一部の受益者のために行政が動いてはならない。民意をごまかして税金だけを使うのは、言語同断。今日の出席者の大意、白紙に戻すべきは明白。
- 住民達の 94%が反対だということが言われましたが、この情勢の下で、再検討が必要ではないでしょうか。少し気になりました。
- 絶対に反対します。地下水脈の分断は、池の水枯れ、環境破壊、動植物から人間の絶滅の道を歩む！！
- 絶対反対。あたりまえ。
- 反対する。
- 外環道にも青梅街道 IC にも絶対反対です。
- 外環道にも青梅街道 IC にも反対です。
- 次回はいつ開かれるのか？
- 昭和 41 年から反対しております。地下でもなお反対。
- 子孫に、これ以上借金ツケを廻しては駄目。
- 外環は絶対に反対です。あまりにも代償が大きすぎるプロジェクトだからです。21 世紀の日本・東京の行方を考え、白紙撤回して下さい。
- 要望として大深度地下方式。インターチェンジは全く必要ない。アセスについては十分注意すること。

2-2 意見を聴く会で頂いたご意見

2-2-1 杉並区 7月14日意見を聴く会議事概要

日 時：平成17年7月14日（木） 18時30分～20時30分

場 所：久我山会館

主 催：国土交通省及び東京都

協 力：杉並区

参加者：住民21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
杉並区	菱山 都市整備部長 佐々木 調整担当課長 浅井 都市施設担当係長

提示資料：①東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
②外環ジャーナル第17号、第18号
③東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針（平成15年3月）
④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）
⑤外環の地上部の街路について
⑥Q & 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。
- ・地上部については街路の計画があるので、今後どのようにしていくべきか地元と協議をしながら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】

- ・シールドで掘る場合の土の排出路はどうするのか。
- ・大泉ジャンクション付近から土を排出したら、工事渋滞が発生するのではないか。
- ・必要性が認められれば作るということでもいいのか。約40年前の計画は高架だったため、地域へ与える影響が大きく、大反対した。現在の計画は大深度なので、本当に環境が守られて地上の市街地が保全されるのであれば、建設もやむをえない。
- ・大深度とは具体的に地下何メートルを指すのか。
- ・大深度法の適用対象は外径15mまでのトンネルではないのか。
- ・外環道建設計画が順調に進めば平成42年に完成となっているが、長期間の工事中の予測数値が公表されていない。
- ・首都圏交通ネットワーク構想の整備により交通渋滞解消が可能と言うが現在の外環道計画は東名高速道で終わっている。この状況下では交通渋滞解消は不可能である。
- ・技術専門委員会では資料の妥当性、最終データは十分審議されたが、外環道整備によるプラス効果のみである。

(回答：国土交通省)

- ・シールドはジャンクション付近から工事し、掘った土は、シールドマシンを入れた所から排出する。まだ具体的に決まっているわけではないが、土の搬出はジャンクションに排出土専用の道路を造り、関越道や外環に直接のり入れる事を検討するなど地域の一般道の交通に迷惑をかけない方法を取る。
- ・一般的に大深度は40m以下を指す。トンネルの上面が地下40mより深い所になる。
- ・大深度の法律上、トンネル外径の制限は設けられていない。外環は約16mの外径を予定しているが、技術指針の適用は15mまでのため個別に調整が必要。
- ・外環の完成予定が平成42年ではなく、将来交通量の予測基準年が平成42年である。
- ・東名以南の計画については、国としては必要と考えているため、実現するように努力していきたい。
- ・技術専門委員会には外環の効果だけではなく、影響も説明している。

【地上部街路について】

- ・地上部街路の整備と外環の整備はどちらが先に実施されるのか。
- ・地上部街路の整備は用地買収などが伴うため心配している。地上部の整備をせず、地下の外環だけを整備することは可能か。

(回答：国土交通省)

- ・インターチェンジやジャンクションが近くにできない地域では、地上部を整備せずに地下の外環だけを整備することは可能。
- ・ただし、インターチェンジを作る場合は、地上道路へつながるトンネルが必要になる。その周辺では、用地買収が必要になる。

(回答：東京都)

- ・地上部街路と外環を平行して整備することもありうるし、外環が先ということもありうる。どちらが先かということはまだわからない。
- ・外環を地下化した場合の地上部をどうするのかということについては、今後意見を聴きながら検討を進める必要がある。

【インターチェンジについて】

- ・区民アンケートでは大多数の人がインターチェンジに賛成している。しかし、影響を受ける一部の人は反対している。どちらの意見を聴くのか。
- ・インターチェンジが造られる場合、換気塔はこんなに少なくてよいのか。中央環状新宿線はもっと多い。

(回答：国土交通省)

- ・中央環状新宿線とは換気方法が異なるのが主な理由である。

(回答：東京都)

- ・インターチェンジについては、沿線住民、その他の区市民、都民、区市長等の意見を総合的に判断し、効果、影響を見ながら総合的に判断したい。

(回答：杉並区)

- ・杉並区としては、善福寺地区への影響を考え、8項目の理由でインターチェンジには反対している。

【環境影響について】

- ・外環をトンネルでつなぐとトンネルの中の大気環境は大丈夫か。
- ・換気塔付近の大気の汚染度は、どのくらいになるか。清掃工場と比較してどうか。
- ・換気塔からの排出ガスが環境基準の数百分の1になるという予測は、風速などの条件によって変わるのではないか。
- ・排出ガスの数値は、風向などの影響で、条件の悪い場合の数値も合わせて出すべき。
- ・環境基準の数百分の1という数値は、外の空気よりも良い空気を排出するということか。
- ・換気所には汚染物質の除去装置などはつけるのか。
- ・井荻トンネルでは、フィルターを取り外して、排出ガスをそのまま外に放出しているという噂を聞いたようなことがないようきちんと対応してほしい。
- ・環境基準は本当に守られるのか。環境評価は誰が実施するのか。予測が外れたときは誰が責任を取るのか。
- ・平均走行速度が60km/hから80km/hのところでは、CO₂やNO_xの排出量が横ばいか逆に増えている。これでは、走行速度がアップすることによって環境が改善するとは言えないのではないか。
- ・環境への影響は場所によって異なる。平均値では不十分。どこでも基準が守られていることが大事。
- ・環境影響調査の測定地点をもっと増やすべき。
- ・善福寺の地下水の枯渇、地盤沈下が心配。
- ・目白通りインターチェンジができる場合、換気塔の位置が八の釜湧水の所になる。環境のことを考えているのか。

(回答：国土交通省)

- ・トンネルの中の大気環境も基準に則って設計する。
- ・まだ具体的な数値を出せる段階ではないが、換気塔からのNO₂の濃度は、工場等に比べれば、非常に小さい。
- ・風向、風速などの変化を考慮した上で予測した数値が、環境基準の数百分の1になる。
- ・外環の必要性の方向が出たら、排出ガスの影響に対しても対策を検討していきたい。窒素酸化物を除去する脱硝装置は、必要であれば設置することになる。
- ・外環の埼玉区間でも実施しているように開通後も継続的に沿道環境の数値を測定し、測定結果を公表していく事になると考えている。また、予測が外れたときは必要な対策をとる。
- ・都内の車の平均走行速度は20km/hくらい。全体として平均で走行速度が数km/hあがる事でCO₂やNO_xの排出が減る。渋滞が改善され、環境に一番良くない停止発進の動作が減少することが大きい。
- ・インターチェンジの出口付近のように交通量が増えるところでは、環境への影響もあり得る。今後、予測・評価し、対応を検討する。
- ・今回の環境の測定地点だけでなく、他の測定局の測定結果なども用いる事ができる。
- ・善福寺の地下水の問題は十分認識している。慎重に扱っていく必要がある。どのような影響があるのか、影響を取り除くことができるか検討していきたい。
- ・八の釜は貴重な自然だが、外環のルートを考えると換気塔ではなく本線がどうしてもかかる。意見を伺いながら対応を検討していきたい。

(回答：東京都)

- ・排出ガスの濃度が環境基準の数百分の1になるということは、現状の数百分の1ではなく、新たに加わる部分が数百分の1であるということ。
- ・井荻トンネルは平成9年に開通しているが、井荻トンネル付近のNO₂の濃度は開通以前の数値よりも開通後の数値の方が減少している。
- ・井荻トンネルはきちんとフィルターを通して外気に排出していることを確認している。
- ・環境影響評価は東京都が国の協力を得ながら実施する。
- ・東京都では、環境影響評価法にかえて、条例によって第三者の審議会を設置し、評価結果に対する客観的な意見も踏まえることになっている。

【進め方について】

- ・各地で意見を聴く会を実施しているが、意見を聴いただけで終わらせないでほしい。住民が納得するまで誠意ある対応をしてほしい。
- ・データの情報公開に不満がある。PI外環沿線会議では、データの提示を求めてもなかなか出てこない。また、出てきても疑問に思う内容も多い。
- ・都市計画の変更手続きは都市計画法第21条2項にしたがって行われるのか。
- ・環境影響評価を行ったからといって都市計画法に基づく手続きを省略してはならない。

(回答：国土交通省)

- ・PI 外環沿線協議会では、データを十分に示すことができなかった反省がある。PI 外環沿線会議では、十分なデータを出せるよう努力している。
- ・環境影響評価法による手続き、都市計画法による手続き、大深度法による手続きと大きく3つの手続きがあり、それぞれ、法に則ってきちんと手続きを踏む。

(回答：東京都)

- ・都市計画の変更手続きは規定に基づいて進める。

2-2-2 杉並区 7月15日意見を聴く会議事概要

日 時：平成17年7月15日（金） 18時30分～21時00分

場 所：西荻地域区民センター

主 催：国土交通省及び東京都

協 力：杉並区

参加者：住民80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
杉並区	菱山 都市整備部長 佐々木 調整担当課長 浅井 都市施設担当係長

提示資料：①東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図

②外環ジャーナル第17号、第18号

③東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針（平成15年3月）

④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）

⑤外環の地上部の街路について

⑥Q & 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。
- ・地上部については街路の計画があるので、今後どのようにしていくべきか地元と協議をしながら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】

- ・外環のルートはなぜ現在のルートになったのか。現在のルートを通らなければならない必然性はあるのか。
- ・車が増えるから道路を作らなければならないという考えは間違っているのではないか。車に頼らない住みやすい都市を根本から考える必要があるのではないか。
- ・車はあと20年も経ったら減っていくのに、新たに外環を整備する必要はないのではないか。
- ・大きな地震が来たら地下の構造物は非常に危険なのではないか。
- ・整備に伴う莫大な費用をどのように捻出するのか。
- ・外環を整備しなくても今まで生活ができたので、これからは必要ない。
- ・JRは今後需要が減ると予測して、それに見合った整備をしている。外環は過大な需要の見込みを前提とした道路ではないか。
- ・既存の道路の拡幅などのほうが、環境の影響も小さく、地域の人にも納得するのではないか。
- ・ヨーロッパの各都市では路面電車が復活している。外国の都市も調査した方が良い。
- ・外環のルートは、その地域の人には申し訳ないが、もう少し西側の方が良いのではないか。
- ・外環を整備しないという案は、他の代替案と同程度の適用される可能性があるのか。
- ・外環の代替案にはもっと様々な案が考えられるのではないか。
- ・外環を整備しなくても、環八通り等の将来交通量は自然と減ると予測されているので、外環を整備する必要はないのではないか。
- ・大深度のトンネルではなく、環八のような地上を走る道路整備が必要。

(回答：国土交通省)

- ・車中心の社会が第一と考えているわけではない。「外環ありき」ではなく、必要性があるかどうかを議論している。
- ・この地域の道路に用いない通過交通が入り込んでいることが問題。高速道路間を結ぶことによって地域の道路から通過交通を排除することができると考えている。
- ・外環は地上の交通環境を改善するための一つの手段と考えている。幹線道路の渋滞解消や生活道路の整備など、その他の施策と組み合わせながら検討していきたい。
- ・地下の構造物は地盤といっしょに動くため、逆に地震に強い。阪神大震災でも地下のライフラインの被害は少なかった。
- ・交通量は、人口が減ったとしても現在の若い世代の免許保有率が現在の年配の世代よりも高いため、2020年から30年頃まで増加すると予測している。
- ・交通状況の悪化に対して何も対策をとらないというわけにはいかない。
- ・将来交通量予測は2030年を想定している。交通量が減る箇所があるのは中央環状線や圏央道ができていても要因の一つ。外環がなければこの地域の道路には依然として用いない車が入ってくることになる。
- ・外環のルートは昭和41年の都市計画決定をベースにしているが、ジャンクションの位置やこれまで都市計画によって権利制限をされてきた地域の人々には多大な迷惑をかけてきたこともあり現在のルートを前提としている。

【地上部街路について】

- ・地上部街路計画上の住民のほとんどが立ち退きを拒否している事実を認識してほしい。
- ・地上部街路は計画が決定しているので、整備することが決まっているのか。

(回答：東京都)

- ・地上部の街路は整備することが前提ではない。
- ・外環を地下化することにより残った土地をどのように活用していくかについて、皆さんの意見を伺いながら、地元区とも検討が必要。

【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練馬区に整備した場合、隣接する杉並区に与える影響についてどのように考えているのか。
- ・大深度の外環本線には容認しているが、青梅街道インターチェンジは反対。杉並区が反対しているのにその意向を練馬区になぜ言わないのか。
- ・青梅街道インターチェンジによって自然が破壊されるのではないかと心配。

(回答：東京都)

- ・インターチェンジをどうするかはまだ決まっていない。予想される影響も示して、意見を聴いている。

【環境影響について】

- ・善福寺の地下水に対する影響は問題がないと言っているが、どの程度の根拠があるのか。
- ・影響の具体的な数値がないと必要性も議論できないのではないか。最初に具体的な数値を示すべき。外環の計画が決定されてからでは遅い。
- ・外環を大深度地下構造で整備する影響をどの程度認識しているのか。
- ・大深度構造は地下水への影響が大きいのではないか。他の類似事例のデータなどがあったら出してほしい。
- ・地下に多くの交通が通過するようになれば、ヒートアイランドを増長しないか。
- ・1年間の環境調査でわかったことを示してほしい。
- ・まだ具体的な計画が決まっていなくても、おおよそでよいので環境影響の数値データを出すべき。
- ・外環の環境影響評価では、換気塔やインターなどの位置が示されていないのはなぜか。
- ・PI外環沿線会議では地下水の専門家も交えて議論したほうが良いのでは。

(回答：国土交通省)

- ・地下水については、外環がまだ具体的な計画の段階にないために、影響の数値を示すことができない。具体的な検討の段階になれば示していきたい。
- ・環境影響評価の方法書でも地下水の調査を実施すると書いている。今は現在の環境がどのようになっているのかを調査している段階である。
- ・シールドトンネルは地下水を妨げる壁のような構造ではなく、チューブのような構造のため、一般に地下水への影響は小さいと考えられる。
- ・ヒートアイランドは首都圏全体の問題。車の流れをスムーズに流すことによって渋滞の影響を軽減することも外環の大きな役割。
- ・外環は大規模な構造物であるため、環境への影響については慎重に調査をし、説明していく。
- ・環境への影響は非常に重要な問題であるため、現段階で不確定なデータを提示するとかえって混乱や不信感を招く恐れがある。

【進め方について】

- ・外環の計画は凍結されているのか。
- ・凍結とは法的に凍結されているということか。
- ・凍結が解除されていないのに、なぜこれほど外環の計画が進んでいるのか。
- ・昭和41年当時の都市計画が残っているからという理由で、現計画で外環の計画を強引に進めるのではないか。
- ・オープンハウスに提示されている資料では、住民に対して情報が足りない。
- ・オープンハウスに提示されている資料では、外環のデメリットについて書かれていない。来る人が誤解をしてしまう。
- ・オープンハウスでパネルの展示を断られたのはなぜか。
- ・今日説明されたことは守られるのか。人が代わったら方針が変わるのではないか。
- ・配布資料の「はじめに」では、外環を整備することが前提のように見える。整備しない可能性も含めて書き直してほしい。

- ・PI外環沿線会議で必要性の有無について議論してきた資料が必要性（案）から（案）がとれた。有無という言葉を入れてほしい。
- ・PI外環沿線会議は外環ありきのように進行している。外環に関する情報をもっと公にすべき。
- ・PI外環沿線会議の委員はどのように選ばれているのか。
- ・オープンハウスや意見を聴く会をもっとたくさんやってほしい。
- ・どれだけ反対の声があれば計画を中止するのか。
- ・以前に大深度法適用に際し環境影響調査をしないと聞いたが、今日は大深度法で必要なら環境影響調査をすると言っている。どちらが本当か。
- ・大深度で整備することになれば、大深度法の手続きが適用されるのか。
- ・地元の住民が絶対反対であることを認識してほしい。
- ・意見を聴く会をまた開催することを約束してほしい。

(回答：国土交通省)

- ・外環本線は昭和 45 年に当時の建設大臣が凍結を表明した。
- ・凍結は解除されたわけではない。解除させるためにも、住民の方々と話し合っていく必要がある。
- ・凍結は法的手続きではない。しかし、大臣が国会の場で凍結を表明したということは重く受け止めている。
- ・いろいろな人の意見を聴きつつ、何らかの方向性が見えたら、都市計画の変更の手続きが必要。昭和 41 年の都市計画で強引に進めることはない。
- ・仮に外環が整備されることになれば、都市計画変更案を縦覧して皆様の意見を伺っていく。
- ・今回はオープンハウスで一般の方がパネル展示する事を想定していなかった。依頼があったが、他の人にはできる旨を周知していなかった事からお断りした。その代わり、テーブルで資料などを自由に広げていただくという事で理解いただいた。
- ・仮に大深度のトンネルで外環を整備することになったら、都市計画の変更が必要。
- ・組織として仕事をしており、人が異動しても考えは引き継ぐ。
- ・外環の必要性という名称は、外環の必要性について考えていくための資料という位置づけで名前を付けている。
- ・PI 外環沿線会議でも外環ありきではなく、様々な代替案とともに評価しながら、外環の必要性を検討している。
- ・広報が足りないというのであれば、もっと努力をしていく。
- ・PI メンバーは各区市長等の推薦によって選ばれている。
- ・賛成の方も反対の方も様々な意見の方がいる、どうすべきか最終的には国と東京都で決めていく。
- ・大深度法を適用することになれば、環境調査については必要に応じ同法の手続きを実施する。
- ・外環の効果ばかりを示しているわけではない。同程度に影響についても示している。具体的な予測は現時点では出すことができないが、具体的な計画の段階になれば示していく。
- ・意見を聴く場の開催については、関係者と相談しながら検討したい。

(回答：東京都)

- ・地上部は外環本線とは切り離して、検討していく必要があると考えている。

(回答：杉並区)

- ・杉並区として意見を聴く会を再度開催するように国・都へ要望していきたい。

2-2-3 杉並区 8月20日意見を聴く会議事概要

日時：平成17年8月20日（土） 14時00分～19時00分

場所：西荻地域区民センター 1Fホール

主催：国土交通省及び東京都

協力：杉並区

参加者：住民142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	山口 外かく環状道路担当参事 臼田 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
杉並区	菱山 都市整備部長 佐々木 調整担当課長 浅井 都市施設担当係長

提示資料：①東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図

②外環ジャーナル第17号、第18号

③東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針（平成15年3月）

④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）

⑤外環の地上部の街路について

⑦Q & A

⑥意見を聴く会（平成17年7月14日、15日） 議事概要

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

- ・外環では現在、必要性について地域の代表者や皆様から意見を聴いている。
- ・前回の意見を聴く会では、PI会議や環境調査の報告を行い、地域の課題等について意見を伺った。
- ・前回、もっと意見を聴いてほしいとの要望があり、今回開催させていただいた。

東京都

- ・皆様から外環に関して幅広い意見を頂き、今後の検討に活用していく。

杉並区

- ・前回に引き続き、国・都と開催日程の調整を進め、PIとしての広報や会場を用意するなどしてきたので、皆様の忌憚のない意見を頂きたい。

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】

- ・外環のルートやICはどのように計画されたのか。どうして環境が豊かな地域を通るのか。変更はできないのか。
- ・フランスやアメリカ、ドイツではもっと鉄道と整合性のいい道路がある。
- ・道路ネットワークを整備することをやめた例が世界にある。日本でもやめることを考えるべき。世界でも東京のように住宅が密集している地域では環状道路は整備されていない。
- ・外環は大深度で16kmと長いが、事故や災害が起きたときはどうするのか。
- ・外環は地上とつながっており、地下なので安全とは言い切れないのではないのか。
- ・昔の外環計画図面には現ルート以外にももう1ルートが存在した。なぜ消されたのか。簡単にルートは消せるのではないのか。
- ・経済のために地域の安全を破壊すべきではない。外環を整備したいのであれば、ルートを変更した代替案を示し、住民とともに考えるべき。
- ・ルートが決まっているのであれば、納得の行く説明をしてほしい。道路ネットワークをつなぐことや権利制限のためだけにルートを決めるべきではない。
- ・環境に影響があっても他にルートがないのでは意味がない。
- ・土地が安く整備しやすいところにルートを通すべきではないのか。
- ・事業費は費用対効果の数値に影響するので、計算過程はしっかり示すべき。

(回答：国土交通省)

- ・現在検討しているルートは昭和 41 年に都市計画決定した現ルートを基本に考え、地域への影響を少なくするために地下方式を考えている。
- ・世界的に環状道路は整備されている。都市部はPIを用い、日本と同じような苦勞をしながら様々な対策を進めている。
- ・安全面は慎重に考えなければならない。過去の事例からしっかりした対策をとっていく。
- ・地下構造物は地震の際、地面と一体的に動くので地上構造物より安全性は高い。
- ・当初いくつかのルートの候補があったが、昭和 41 年に現ルートが都市計画決定され、現在はそのルートで検討している。
- ・他の高速道路との接続や権利制限との関係で、現在のルートを基本に考えている。
- ・JCTの予定地は比較的家が少ないが、土地が空いているかでルートを決めるのではない。
- ・費用対効果の計算過程は、わかりやすく表現させていただく。

(回答：東京都)

- ・日本坂トンネルの事故から、トンネルの安全性が重要視され、防災対策の基準が強化された。具体的な対策をしっかり考えながら構造を検討する。

【地上部街路について】

- ・地上部街路の費用と周辺まちづくりの費用はいくらなのか。

(回答：東京都)

- ・費用についてはまだ計算していない。

【インターチェンジについて】

- ・杉並区は青梅街道ICを必要ないと言っている。国は地元の意向を踏まえるべきであり、青梅街道ICを議題から削除すべきである。

(回答：国土交通省)

- ・杉並区から必要ないと聞いている。国の資料は、ICがある場合とない場合の効果と影響を提示している。

【環境影響について】

- ・外環が凍結中なのに風致地区でアセスを実施していることは問題だ。
- ・環境現地調査結果(四季)の「重要な地形及び地質」の中に善福寺池に関する記載がないのは、外環を整備しやすくするためではないのか。
- ・圏央道は地盤沈下で整備が止まっている。外環も地盤沈下が起きないかと心配。
- ・善福寺地区は水と空気が美しく、この環境を子供たちにも残してあげたい。
- ・地下構造の本線は地下水に影響がある。トンネル整備で地下水に影響が出た事例がある。国の資料に示されている地下水の対策は適切な工法とは言えない。
- ・車もつエネルギーは大きいため、家の下を通ることでヒートアイランドが促進されるのではないのか。
- ・外環の埼玉区間の建設後、大泉IC周辺でのNO_xも交通量も予測値よりも大きい結果となった。予測が違ったときの責任は誰が取るのか。守れる約束はできるのか。
- ・国の資料には外環を整備するために都合のいいことしか書かれていない。整備による地域や環境への影響もすべて書くべき。
- ・地下鉄等の影響で溢れ出した地下水が毎日大量に捨てられている。
- ・自然に恵まれた地域の特性を理解して検討すべき。国の人たちにも善福寺公園のよさを知ってほしい。
- ・影響はまだ予測できないと言うが、外環の整備効果は計算されている。国の資料が用いられると、外環の必要性が偏って判断される。
- ・事後対策を行うと言うが、どうして練馬区は10年以上も対策が行われていないのか。外環が整備されて解決できなければまた10年、20年と待つのか。
- ・地下については慎重に考えるべき。地下のことは国が言うほど簡単に調査できない。地下水は広くつながっており、他の地域にまで影響が及ぶ。
- ・計画区域の周辺は小学校や幼稚園が多く、子供たちへの影響が大きいため反対。
- ・善福寺は水に恵まれた地域で、生態系もすばらしい。環境保護をすべき。
- ・排気ガスを出さない車の研究が多くされており、世の中に出てきている。
- ・交通の問題は、交通量の削減よりも騒音や抜け道対策をとるべきではないか。
- ・換気所から排ガスを拡散させることやその影響測定に科学的手法を用いるのではなく、除去することに科学的手法を用いるべき。
- ・国の施工計画の審査で合格したのに工事現場で水漏れを起こした事例がある。地下水に影響がないと言い切れないのではないのか。
- ・外環の工事でCO₂、NO_x、SPMはどのくらい発生するのか。
- ・技術専門委員会で、シールド工法が地下水に影響を与えないとの回答を、国が個人の見解で回答していたが、その後、国の責任ある回答はしたのか。
- ・環境調査を行ったのに、どうして現段階で環境への影響を示せないのか。
- ・外環の事業費が安く感じられる。地下水対策は含まれているのか。
- ・方法書にも善福寺池を調べるとは書かれていない。方法書を見ると何も問題ないように書かれており、問題である。

(回答：国土交通省)

- ・地元との話し合いで、環境の現状が知りたいとの声があり、環境の現地調査を行った。調査をしたから、それで外環を整備すると決まるわけではない。
- ・善福寺池は法律や条例等に指定されている地形としては定められていないため、環境現地調査結果(四季)の「重要な地形及び地質」のページでは記載していないが、調査項目として重要性を認識しており、地下水等の調査は実施し、結果を記載している。
- ・善福寺地区が風致地区に指定されていることは承知している。
- ・外環の影響は具体的な構造が決まらなないと示せない。具体的な計画の段階で説明させていただく。
- ・大深度であれば生活環境は変わらないと思うが、ICを整備すれば地域分断が生じる可能性があるため、影響が少なくなるように対策をとる必要がある。

- ・「外環の必要性」の資料で示した地下水への影響は外環の具体的な予測ではなく、他の事例を参考に提示したものである。具体的な計画の段階ではしっかり説明させていただく。
- ・ご意見のあった地下水への影響が出た事例は、シールド工法ではなく、浅い所を通る開削工法である。地下鉄の工事などの事例ではシールド工法は地下水への影響は小さいと報告されている。この地区でも本当に大丈夫かを予測する段階で報告する。
- ・将来予測には限界があり、条件によっては変わる事はある。仮に予測と変わった場合であっても、事後調査を行い、住民の皆さんに公表する。その結果基準が守られていないと判断された場合、さらなる対策を皆さんの意見を聴きながら検討することになる。
- ・古いトンネルでは地下水に影響があることもあるが、シールドトンネルでは止水の技術が向上している。
- ・外環整備の効果だけでなく影響も示している。ただし現段階では具体的に示せない部分もあるので、具体的構造が決まった段階でより具体的な数値を示す。
- ・中央環状新宿線で設置される換気所の設備を参考にし、外環への適用を検討する。
- ・技術専門委員会での地下水への影響に関する回答は、第5回委員会で具体的なデータを示しながら説明している。
- ・事業費は過去の工事の実績などから、コスト削減も考慮し、ICを整備しない場合で1兆2千億円。地下水対策は過去の工事で実施されているものもあるので、その意味で含まれていると考えている。

(回答：東京都)

- ・環境問題の対策を講じるためには地域の環境への影響を予測した数値が必要となる。
- ・10年間練馬区での交通問題を放置していたわけではなく、道路ネットワーク整備と周辺道路の交差点の拡幅などの対策を実施してきている。東京の大気環境は確実に改善されており、ここ数年は大気汚染の環境基準を達成している測定局が大幅に増加している。

【進め方について】

- ・国だけが会議を録音するのはフェアではない。住民には証拠が残らない。
- ・前回の意見を聴く会と同じ位置づけなのか。区報には意見を聴く会と書いてなかった。今回もPI会議に議事概要が出され、ホームページで公表すべき。
- ・住民が納得するまで意見を聴くべき。
- ・10年くらい前に当時の建設省に外環について尋ねたら、計画は凍結されており、もし計画する際も住民の意見を尊重すると言われたが、現状は建設ありきである。凍結は解除されたのか。外環の再開には住民の了承が必要である。
- ・なぜ凍結された計画がある日突然出てきたのか。凍結までの経緯について納得できる説明をすべき。外環整備の陳情書や請願があるのか。
- ・国民の意見を聴くというよりは、計画ありきでごり押ししているように見える。
- ・外環に関する都知事直轄の審議会や都議会の外環促進委員会があると聞くが、どのようなものか。ホームページに公表されていなかった。
- ・地域の代表であるPI会議の委員の誰が外環に賛成で誰が反対か教えてほしい。
- ・外環の埼玉区間、千葉区間は関越一東名区間よりも後に計画されたものである。関越一東名区間が凍結中に埼玉区間が整備されたことは、不誠実である。
- ・1兆2千億の費用を外環に使うのではなく、介護や年金に使うべき。それでもお金があまったら環境にやさしい道路を研究すべき。
- ・外環の整備には道路公団が絡むはず。道路公団は信頼できない。
- ・練馬区は40年待たされている。首都圏全体ではなく、まず一番ネックになっている地点から考えるべきである。昭和41年の計画を白紙に戻すべきだった。
- ・行政のやり方は拙劣。回答も同じであり、これ以上出席する意味がない。
- ・色々問題点が多いが、今の段階で住民との対話は十分なされていると思うか。
- ・PI会議での構想段階に区切りをつけるとはどういう意味なのか。PIは構想段階で意見を聴くことに価値があり、次に進むべきではない。住民は納得していない。

- ・なぜ構想段階で環境アセスを実施したのか。環境アセス（法アセス）は計画がはっきりした段階で行うものである。どういう工法を考慮したのか。
- ・具体的な情報が少なく、外環の必要性の判断ができない。せめてどんな案があり、それらの影響、メリット、デメリットくらい出してほしい。今のような状況で構想段階に区切りをつけるべきではない。
- ・国は一部の利益の代表ではなく、住民の代表であるべき。予測の当たらない交通の勉強をするのではなく、自然の大切さを勉強するべき。
- ・外環の計画された時期と現在とでは国の財政状況、人口減少などの社会情勢が異なる。昔のままの計画でやるべきではない。
- ・外環は整備しやすいところから着工し、既成事実を作り、ネットワークを完成させようとしているのではないか。
- ・去年の時点で国の人口統計の予測値が外れていた。国の資料のデータは平成14年のものであり、もっと誤差が生じているはずである。
- ・予想が外れる可能性があるならば、国の資料で断定的な表現をすべきではない。デメリットもしっかり表現すべき。
- ・国の答弁からは外環を整備したいとしか聞こえない。
- ・調布の方で、権利制限がかかっている用地の買収がすでに行われていると聞く。水面下ではもう計画が進んでいるのではないか。
- ・免許保有率が増加するというのは地方を含めて言っているのではないか。
- ・国と都は外環を大深度で行うことで合意し、具体的な調査手続きも行っているのに、なぜ大深度で行うとはっきり言わないのか。
- ・どうして成果を出していない企業に多額の金で委託するのか。
- ・重要なデータが未作成の段階なのに、次のPI会議で構想段階の区切りを出されることが納得できない。
- ・交通量のデータは仲介人が収集したものであり、信頼性を欠く。仲介人について技術専門委員会の先生方やPI会議の委員は知っているのか。
- ・国の工事が遂行不可能になったときの責任の所在、工事の中止、工事の再開のマニュアルを作るべき。
- ・用地買収を早く行うためのシステムを国が発注しているのは問題。
- ・満足度調査をコンサルタントがやれば不満足という結果は出ない。
- ・アカウンタビリティの向上に関する受注を毎年行っているが、国の答弁を見る限り効果が出ていない。
- ・外注を見る限り、ほとんどの業務を業者がやっており、国は仕事をしておらず、民間への一括下請けしているのではないか。また、住民の意見を聴くことに関してお金が使われていない。
- ・凍結からの解除に向けて動き出す際に、住民側からの要請があったのか。あるならば次の意見を聴く会のときに具体的に示してほしい。
- ・権利制限がかかっている土地でも住宅の売買がされていた。
- ・一部の権利制限をされている地区の人たちの意見を聴くのであれば、反対住民の意見も聴くべき。
- ・今後とも意見を聴く会を開催し、過程でもかまわないのでより具体的な回答をしてほしい。
- ・現段階での意見を聴く会は、外環が凍結されている最中に行われているという認識でいいのか。
- ・PI沿線会議はPIになっていない。自由に議論ができない。
- ・関東地方整備局の発注業務の中で、外環事務所だけのものを示してほしい。
- ・1つの会社だけに計算などをさせると恣意的になるので2、3社で行うべき。
- ・PI会議で、もっと様々な人を招き入れたりするなどして、意見を交わすべき。
- ・交通政策の代替案の検討で、ルートのみならずロードプライシングなどの政策もPI会議で議論すべき。
- ・PI会議での構想段階の区切りは、議論を出し尽くしたからでなく、委員が議論をしても意味がないと諦めたからではないか。委員は本当に納得しているのか。
- ・賛成の人のプライバシーをなぜ守るのか、反対の人は意見を聴く会で住所と名前を言っている。
- ・住民が時間を延長してでも粘るのは、国がしっかりと回答をしておらず、また今度いつ聴けるかがわからないからである。次の意見を聴く会を確約すべき。

- ・賛成派の人たちの意見で地域の反対の意見はもみ消されるのか。
- ・今回の意見を聴く会の開催を知らせるチラシは受け取っていない。
- ・今回の意見を聴く会に賛成が一人もいなかったと次のPI会議で報告すべき。
- ・ホームページを見られない人もいるので、議事概要を郵送すべき。
- ・外注の中に地上部街路の検討がある。外環の計画が進んでいることが明らかだ。
- ・環境への影響の予測も出ていないのに次のPI会議で結論を出すのはおかしい。

(回答：国土交通省)

- ・議事概要で議論の内容は公表する。今回の記録を残すために録音について理解してほしい。
- ・今回の会議場の入口に意見を聴く会と掲示している。意見を聴く会と同様に重要な場との認識である。意見は様々な場で頂いており、今回も同様に公表する。
- ・大臣が国会で「地元と話しうる条件が整うまで強行すべきではない。暫く凍結せざる得ない」と発表した。凍結に関する法的な手続きはない。現在は必要性から凍結解除に向けて努力、議論している。まだ凍結解除とは言っていない。
- ・外環は凍結したが、ほかの交通対策では車の需要に追いつかなくなった。一方で、都市計画決定された区域では権利制限があり、放置できないので、整備するかしないかを早く決める必要がある。
- ・整備することが前提ではない。現在は必要性の議論をしている。
- ・道路は特定財源で整備するので、国の借金とは直結していないが、現在の財政状況は無視できない。国も何に投資すべきかという評価が厳しくなっており、その中で外環を整備するかしないかを議論している。
- ・日本経団連等から外環整備促進に関する要望書が出されている。一方で反対意見も出されている。
- ・PI会議の委員は、基本的に区市の首長の推薦により選出されたPI協議会の協議員を踏襲している。委員の外環への賛否の立場は国からコメントすべきではない。
- ・外環は昭和30年代から計画されている。埼玉区間、千葉区間の都市計画決定は確かに現区間よりも後であるが、その以前から1周の計画であった。
- ・現段階で回答できる限り回答しており、十分に意見に対応していると思う。
- ・前々回のPI会議で、構想段階における必要性議論の区切りについて多くの委員から発言があった。外環の必要性の議論は十分になされたと認識している。
- ・PI会議は結論を出す場ではない。その意見を参考に国と都が地域の皆さんへの影響を示す計画段階に入るかどうかの結論を責任を持って出す。
- ・今の段階では地域の皆さんが懸念している地域への影響を示せない。次の段階で示しながら、計画を進めるべきかどうかの判断をする。
- ・早い段階から皆さんの関心がある環境の現況調査を、大深度を念頭に環境影響評価法に基づき行った。大深度法に基づく調査はまだ行っていない。
- ・昭和41年よりも住宅地が増えたが、現在は当時より車に依存した社会である。
- ・PI会議の際にはいろいろな案を出し、比較しながら評価した結果、環状道路が有効ではないかと説明している。いろいろな交通対策をすべきであるが、外環は必要不可欠と考えている。
- ・生活再建救済制度で、権利制限の救済で区市土地開発公社が土地を買っている。その土地を国が将来買いもどすことになる。
- ・反対意見もある一方で賛成の意見もある。
- ・人口は減っていくが、免許保有率は増加していく。
- ・業務発注への質問は、関東地方整備局の発注のものであり、外環事務所以外の業務も多く含まれている。
- ・大深度は方針であり、決定ではないので明確な言い方をしていない。
- ・前提条件や手法を国が決めて、計算をコンサルタントに依頼している。
- ・交通量の仲介人というのは、ブローカーとプローブカーを間違えて解釈されたのではないかと。
- ・大臣や知事の現地視察や大臣の謝罪をきっかけに外環の凍結解除へ向けて話し合いを始めた。
- ・都市計画の区域に含まれる方々から、自分たちの生活を何とかして欲しいという声を日頃から聞いていた。

- ・都市計画の区域でも住宅の売買はできるが、建築には制限が生じる。
- ・次の段階でもしっかりと意見を聴かせて頂き、回答できる限り回答していく。
- ・意見を聴く会では、ご了解をいただいて皆さんに名乗って頂いている。来ていない方の名前は本人の承諾なしには公表できない。国は賛成派、反対派と区別はしていない。
- ・他の地域の意見を聴く会では賛成されている方も来られている。意見を聴く会の開催は都市計画の区域から 100 メートル以内の家庭にはチラシで知らせている。
- ・次の PI 会議には間に合うかどうか分からないが、本日の議事概要を同様に公表する。住所を書いた人には議事概要を送る。
- ・結論を出すのではなく、構想段階としての議論に区切りをつける。具体的に環境に与える影響がどうなるかは次の段階に入れば検討をする。

(回答：東京都)

- ・PI という幅広い意見を聴く一環で受け取っている。国と同様に貴重な意見として受けとめる。
- ・外環など、3 環状道路の整備を都知事は公約として掲げており、外環を担当する専門組織を作った。
- ・都庁ホームページの「知事の部屋」で都知事の所信表明が公表されている。
- ・外環促進議員連盟が外環を整備すべきと国に要望している。外環促進議員連盟は、都議会議員による任意の組織のためホームページに出ていないと思う。