

「外環の2」に関する今後の取組方針（素案）に対する  
区民からの意見の要旨と区の見解

意見募集期間：平成24年2月21日から平成24年3月12日までの21日間

意見募集の周知方法：ねりま区報（平成24年2月21日号）および区ホームページに掲載

意見提出：201通（内訳：窓口へ持参148通、郵送10通、ファクス16通、電子メール27通）

意見件数：329件

意見件数内訳

分類	意見数
1 「外環の2」について	
全般	295件
交通	5件
防災	4件
環境	6件
暮らし	4件
今後の進め方	1件
小計	315件
2 西武新宿線の立体化および「外環の2」の 周辺のまちづくりについて	3件
3 その他	11件
合計	329件

意見書1通で複数の意見が述べられている場合がある。

329件について、意見の趣旨が同一のものは意見要旨をまとめ、81件に整理した。

対応の凡例

- ： 方針に反映するもの
- ： 趣旨が既に記載してあるもの
- ： その他

1 「外環の2」について

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全般	1	「外環の2」建設に反対である。	「外環の2」は、区内の南北交通に資する都市計画道路であるとともに、快適な都市環境の創出や延焼遮断帯の形成などの環境面、防災面などの観点からも重要な都市計画道路であると考えます。今後、都市計画の取り扱いを明確にした上で、早期に整備を図るよう、都に要請していきます。	
	2	上部通過は反対。地下通過は賛成。		
	3	「外環の2」は不要である。		
	4	「外環の2」の都市計画を廃止すべきである。		
	5	道路はこれ以上必要ない。		
	6	多数の区民が反対する「外環の2」建設に区が率先して取り組むべきではない。		
	7	「外環の2」の早期事業化を望む。		
	8	「外環の2」は大歓迎である。上石神井駅周辺では、車とバス、開かずの踏切ニアミスも何度も経験している。長く欧州に住んでいたが考えられないほどの狭い道路である。いち早く決行してもらいたい。		
	9	外環道は、広域的な観点から必要な道路で、地域にとって交通渋滞の解消や交通利便性の向上といった副次的効果が期待されると考える。これに対して、「外環の2」は、地域にとって、より効果的な道路とする可能性が高い道路と考える。このため、住民に最も近い自治体である区がその考え方を明確に示し、都に要請することを支持する。取組方針を早期に確定し、都に早く要請してもらいたい。		
	10	直下型地震が起きた際は、大型緊急車両がスムーズな活動が出来ない。「外環の2」の整備で交通、防災環境を改善してほしい。		

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全般	11	区としての意見をまとめるのは時期尚早である。他区市で「話し合いの会」が行われている途中であり、都も「計画の廃止」を含む選択肢をもっている状況で、区が先行して意見をまとめる段階ではない。	都は、平成 20 年に外環の地上部街路の「検討の進め方」を公表し、検討の視点と検討のプロセスを明らかにしました。その検討のプロセスにおいて、「必要性を検討するためのデータ公表」および「地元との話し合い」が練馬区内においては既に終了しており、昨年末には「練馬区における外環の地上部街路のあり方（複数案）」が公表されました。区としては、そうした都の動向などを踏まえ、今後、都が、都市計画に関する都の方針をとりまとめるにあたっては、区としての考え方を適切に都へ伝えていくことが重要であると考え、「今後の取組方針」をとりまとめていくこととしました。	
	12	「外環の 2」に対する行政側の方針が一貫していない。都に先行して区が素案を公表するのは先走っている。素案は撤回すべきである。		
	13	計画の廃止という選択肢もあるのに、それがないかのように進められていくのが理解できない。		

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全般	14	戦後すぐに出来上がっている図面であり現状に則さない道路になっている。	「外環の2」は、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、昭和41年に高速道路の外環とともに都市計画決定されています。その後、平成19年に、高速道路の外環を高架方式から地下方式に都市計画変更したことを踏まえ、都は、平成20年に、外環の地上部街路の「検討の進め方」を公表し、検討の視点と検討のプロセスを明らかにしました。都は、この「検討の進め方」に基づき、「外環の2」の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針をとりまとめることとしています。	
	15	40年以上前の計画を進めるのはおかしい。地域住民の意見を踏まえて再検討してほしい。		
	16	外環は地下方式にする方針が出され安心していただけに、地上にも建設することになったのは納得できない。		
	17	「外環の2」は、地上に外環本線が存在することを前提として、計画決定されたものである。本線が地上に存在しなくなったことから「外環の2」の計画は無効で、早急に都市計画決定廃止の手続きをするべきである。		
	18	本線が地下化され上部に影響がなくなった現在、幅員は縮小の方向で見直されるべきである。		
	19	外環本線を地下に建設する意図から地上部計画は白紙に戻すべきである。交通、環境、防災の問題解決に当たっては、必要最小限の計画を、住民との話し合いの上で推進されたい。		
	20	杉並区に伸ばせない地上部道路は意味がない。		
	21	外環が地下につくられるなら、地上部については区民の意見を広く求めるべきである。		

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全般	22	整備費用がもったいない。費用を震災復興に向けるべきである。	都市計画道路は、交通を安全かつ円滑に処理する機能のみならず、ライフラインの収容空間、震災時の緊急輸送道路や延焼遮断帯として都市の防災性の向上に寄与するなど、区民の生活に欠くことのできない都市基盤です。しかし、区内の都市計画道路の整備率は、都内全体と比較して遅れている状況にあり、整備を着実に進めて行く必要があると考えます。また、福祉や医療、公共施設の維持修繕など、道路整備以外の施策においても的確に予算の配分がなされていると考えます。さらに、震災復興については、被災地に職員を派遣するなどの取組が行われており、道路整備以外の施策においても必要な対応がなされているものと考えます。	
	23	地下に膨大な税金をつぎこみ、また、地上にも膨大な税金を投入することは無駄遣いである。道路が狭いのであれば、今ある道路の拡幅でよい。大勢の立ち退きは必要ない。		
	24	建設にかかる巨費を社会保障に回すべきである。		
	25	救急活動については病院を増やせばよい。		
	26	都市計画道路ネットワークとしての役割やある程度の必要性はあるが、幅40メートルをそのまま使う取組方針(素案)は、税金を無駄に使う事になるので、反対である。		
	27	道路の新設より直下型地震に備え、老朽化している道路補修や緊急避難場所になる公共施設の耐震強化を急ぐべき。		
	28	個人の地域被害の意見より全体受益を優先させるべきである。昨今の東北災害などの体験から反省し、罹災対策等を考え優先すべきである。		
	29	震災時の火災の延焼遮断を言うなら、「外環の2」建設予算で消防車等が通行できない地域の道路整備、緑地保存をすることの方が確実である。		

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全 般	30	「外環の2」の周辺住民として早期整備を望むが、都市計画幅員が40mの規模である以上、幅員を減少することなく有効に利用した道路計画をお願いする。	道路の幅員や断面構成などの整備形態については、都が、平成20年に公表した外環の地上部街路の「検討の進め方」に基づき、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針をとりまとめることとしています。区は、地域における幹線道路としての機能を重視しつつ、都市計画の取り扱いを明確にした上で、早期に整備を図るよう、都に要請していきます。	
	31	「外環の2」の整備に期待する。生活道路は、抜け道として利用されており、通過交通のために危険にさらされている。40メートルという広さを生かして、札幌の大通り公園のような道路を作っていただきたい。環境にも配慮した、うるおいが感じられる道路にしていきたい。生活道路に、通過交通がなくなる効果も期待する。早期整備を望む。		
	32	区報にあるメリットは感じられない。騒音、大気汚染等デメリットしかない。	「外環の2」の整備には、必要性や効果と併せて、大気汚染や騒音など、懸念される影響が考えられます。都	
	33	取組方針（素案）は、整備の必要性について過大に効果を説明している。デメリットを伏せた資料を基にした取組方針（素案）は、受け入れられない。	は、「外環の2」が整備された場合においても、周辺の大気の状態は環境基準を達成するものと考えられるとしており、騒音に対しては、できる限り低減に努めるとしています。区	
	34	取組方針（素案）では、「外環の2」の整備によってしか解決できない問題と、他の方法でも解決できる問題との区分けされていないようである。区の意見として表明されることに反対する。	としては、懸念される影響について、必要に応じて適切な対策を講じるよう、都に要請していきます。	
35	取組方針（素案）は中立性、公平性に欠けている。			

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全 般	36	多数の立退きを強いる計画は不要である。	「外環の2」の整備に伴い、都市計画の区域内にある家屋等の移転が必要になることが懸念されています。一般に、公共事業においては、事業の実施に必要な用地を確保するために、事業区域内の家屋の移転が必要となる場合がありますが、その多寡のみをもって事業の必要性を議論することは適切ではないと考えます。一方、移転を余儀なくされる関係権利者に対しては、適正な補償のもと、その生活再建について配慮することが不可欠であると考えます。	
	37	立ち退きや工事によって住民に多大な迷惑をかけ、人生を狂わせる道路を造るのか理解できない。		
	38	少子化により交通量、税収が減少することが予測できる。大規模な道路を新たにつくる意味がない。	「外環の2」が整備されると、特に、南北方向の道路の旅行速度が向上し、自動車での移動にかかる所要時間の短縮が期待されるとともに、既存の路線バスの定時運行に寄与することも期待されます。さらに、生活道路に流入している通過交通等が「外環の2」に転換することにより、生活道路の交通量の減少が図られ、安全性の向上等が期待されるなど、周辺道路の交通状況の改善が図られると考えます。	
	39	若者の車離れや高齢化社会の中で、新たな道路を開拓していく利便性の意図が見いだせない。		
	40	区全体の交通政策を見すえた上で、外環大深度地下道建設工事との整合性を見る必要がある。	「外環の2」の整備にあたっては、区内の都市計画道路の整備状況や、外環本線の進捗状況などを踏まえることが必要と考えます。	

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全般	41	区西部地域の都市計画道路は、未整備のままである。現在、混雑している道路の整備を放置して、南北道路がないから「外環の2」が必要というのはおかしい。	区西部地域（笹目通りの西側の地域）の都市計画道路については、東西方向の路線の完成率に対し、「外環の2」を含む南北方向の路線の完成率は低い状況にあることより、西部地域における南北方向の都市計画道路の整備が急務であると考えます。「外環の2」が整備されると、特に、南北方向の道路の旅行速度が向上し、自動車での移動にかかる所要時間の短縮が期待されるとともに、既存の路線バスの定時運行に寄与することも期待されます。さらに、生活道路に流入している通過交通等が「外環の2」に転換することにより生活道路の交通量の減少が図られ、安全性の向上等が期待されるなど、周辺道路の交通状況の改善が図られると考えます。	
	42	安全で快適なまちであれば、莫大な資金を「外環の2」に使うよりもっと有効に安くできると思う。安全で快適なまちづくりと称して「外環の2」を進めることに反対する。		
	43	区内では、駅前等要整備の場所が目につく。現況を把握・認識し、区民の為に仕事をしてほしいと思う。		
	44	地下の外環を優先すべきである。その後10年ほどで交通量等の様子を見て考えるべきである。震災に対する交通については、地下外環とその他の道路を整備しておく必要がある。		
	45	区民の納得のある意見を聴く機会がほしい。	都は、平成20年に公表した「検討の進め方」に基づき、必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら、検討を進めています。区としては、都の動向を見据えつつ、区民意見反映制度に基づき、区民の意見を踏まえながら「今後の取組方針」を策定していきます。なお、道路整備に対する地域住民の不安や懸念を払拭するため、今後も、計画、事業の各段階に応じて、適切かつ十分な情報の提供を行うとともに、意見の把握に努めるよう、都に要請していきます。	
	46	取組方針（素案）について上石神井地区の賛否を調査し、反対が多数の場合は方針の変更をすべきである。		
	47	生活環境がどう変わるのかなど、納得いく説明がなされない場合は工事を阻止する。		



分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
交通	48	幅員 40mで片側 1 車線ではなく、片側 2 車線は必要である。大規模震災時の緊急車両の通行を考慮する必要がある。	広域的な幹線道路としての機能は、「外環」などが主に担うと考えます。「外環の 2」は、地域における幹線道路としての機能を重視することより、車道は 2 車線（片側 1 車線）と考えます。緊急車両が円滑に通行可能となる車道幅員の確保については、新たに方針に記載します。	
	49	区西部地域においては南北方向の幹線道路が少なく、慢性的な交通渋滞、生活道路に流入する通過交通等、生活に支障が出ているので、南北幹線道路は必要である。	区西部地域（笹目通りの西側の地域）の都市計画道路については、東西方向の路線の完成率に対し、「外環の 2」を含む南北方向の路線の完成率は低い状況にあることより、西部地域における南北方向の都市計画道路の整備が急務であると考えます。	
	50	「外環」と並行して「外環の 2」の建設は賛成である。大泉学園駅から上石神井駅の周辺は、幹線道路がなくバスや歩行者などが行き交い非常に危険な状況である。	「外環の 2」の整備において、歩行者や自転車が安全かつ快適に通行できるように、広幅員の歩道と自転車道を確保するとともに、快適な都市環境の創出や身近なみどりの確保の視点から、広幅員の植樹帯など緑地空間を確保し、可能な限り緑化を図るようを都に要請していきます。	
	51	「外環の 2」に反対している方々は、自然環境破壊と言われているそうであるが、幅の広い歩道・自転車道や緑地空間を確保することの方が都市生活には重要である。一刻も早く取り組んでいただきたい。		
	52	大規模震災時等は歩道に怪我をして動けない人もでてくるはずであるため、植樹帯はほどほどにして歩道を広くとるべきである。		

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
防 災	53	「外環の2」は、震災時に延焼遮断帯として果たす役割は多大である。区内は、東西に走る街道が多く、南北への延焼遮断の役割は事欠かないが、東西への延焼遮断は、環八と環七の2つくらいしかない現状であるため、「外環の2」の役割は絶大であり歓迎する。	延焼遮断帯は、地震等に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設およびこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間のことで、震災時の避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなどの機能を担うものとされています。「外環の2」は、都が平成22年1月に策定した「防災都市づくり推進計画」において、一般延焼遮断帯に指定されており、「外環の2」の整備とそれ	
	54	直下型地震が来ると言われている。一刻も早く道路を整備し、区民が安心して住める住環境を目指して欲しい。	にあわせた沿道の建築物の不燃化を促進することにより、災害に強い都市構造の実現に寄与することが期待されています。「外環の2」の整備に	
	55	延焼遮断帯の機能や、一時避難場所や避難経路の確保、消防車や救急車などのスムーズな運行に寄与し、防災機能が向上する。	においては、沿道の建築物の状況を踏まえ、延焼遮断帯としての機能が発揮できる幅員を確保するよう、都に要請していきます。なお、耐震対策に関する取組も重要であると考えま	
	56	いつきてもおかしくないと云われている首都直下地震への対策として今から道路を造っても絵に描いた餅である。先ず密集家屋の耐震対策を優先すべきである。延焼遮断帯というが地上部街路沿線の出火危険度は高くない。	す。	
環 境	57	騒音防止に対処して、車道と歩道・自転車道の上に防音壁の設置を提案する。防音壁は延焼遮断にも役立つ。	「外環の2」の整備に伴い、自動車の走行による騒音が懸念されていますが、都は、「外環の2」の整備を行う場合には、できる限り騒音の低減に努めるとしております。区としては、必要に応じて適切な対策を講じるよう都に要請していきます。	

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
環境	58	静かな住宅地に大気汚染や環境悪化で健康被害がでる。道路を造るメリットがない。	「外環の2」の整備に伴い、自動車の排気ガスによる大気汚染が懸念されていますが、都は、「外環の2」に類似する路線の二酸化窒素（NO <sub>2</sub> ）および浮遊粒子状物質（SPM）は、環境基準を達成していることから、「外環の2」が整備された場合においても、周辺の大気の状態は環境基準を達成するものと考えられるとしています。また、「外環の2」が整備されると、周辺道路の交通がスムーズになり、自動車からの窒素酸化物（NO <sub>x</sub> ）およびSPMの排出量が削減され、都市環境の保全に寄与することが期待されます。区としては、道路整備により懸念される大気汚染など環境への影響について、必要に応じて適切な対策を講じるよう都に要請していきます。	
	59	緑の多い街づくりを考えているのかと思ったら、排気ガスの多いまちづくりを考えている。		
	60	公害の拡散になる。一部が減少しても、他が増える。		
	61	「外環の2」が整備されれば、本線自体の交通はもとより、周辺道路の交通もスムーズになり、大気汚染の軽減など、環境改善が期待できる。		
	62	道路整備に際しては、出来るだけ緑地を配置し、近隣の緑との連続性を確保しながら、周辺環境の維持、向上を図りたい。		
			「外環の2」が整備されると、植樹帯など緑地空間の確保により、連続したみどりの空間が創出されることが期待されます。区としては、快適な都市環境の創出や身近なみどりの確保の視点から、広幅員の植樹帯など緑地空間を確保し、可能な限り緑化を図ることを都に要請していきます。近隣のみどりと連続性への配慮については、新たに方針に記載します。	

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
暮らし	63	新たな公共交通については、内容を明記して欲しい。	新たな公共交通については、今後、検討していきます。	
	64	新たな空間への新交通の導入の可能性や、現在ある公共交通網の再編などにより公共交通の充実を図られたい。	区は、平成20年3月に策定した「練馬区都市交通マスタープラン」において、地域特性に応じた交通サービスによる最寄駅等までのアクセスの確保や、公共交通の導入を支える道路網の整備等により、その改善を図ることとしています。「外環の2」が整備されると、新たな公共交通の導入空間として機能することが期待されることより、区と連携して取り組むよう都に要請していきます。	
	65	祖父の時代から外環には反対であった。子どもたちが増えてきているのに、学校に行くのに分かれてしまう。	道路整備により懸念される通学路や交差道路の分断等について、区と協議しながら対策を講じるよう都に要請していきます。	
	66	「外環の2」はバス路線の確保にならない。バス路線の整備は、現在ある道路を拡幅すれば解決する。	「外環の2」が整備されると、特に、南北方向の道路の旅行速度が向上し、自動車での移動にかかる所要時間の短縮が期待されるとともに、既存の路線バスの定時運行に寄与することも期待されます。	
今後の進め方	67	今後、都市計画方針の決定や周辺のまちづくりなどについては、情報提供と周辺住民の意見の尊重をお願いする。	道路整備に対する地域住民の不安や懸念を払拭するため、今後も、計画、事業の各段階に応じて、適切かつ十分な情報の提供を行うとともに、意見の把握に努めるよう都に要請していきます。また、区で行うまちづくりについても、事業進捗に応じて地域住民の意見を踏まえ、協働で進めています。	

2 西武新宿線の立体化および「外環の2」の周辺地域のまちづくりについて

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
西武新宿線の立体化および「外環の2」の周辺地域のまちづくり	68	西武新宿線の早期立体化は「外環の2」と同時に進めるべきである。「外環の2」の建設に平行して西武新宿線の立体化を成し遂げれば、防災面、渋滞緩和、まちの活性化に大きく貢献する。	連続立体交差事業の実施にあたっては、周辺の道路や駅前広場の整備など、沿線地域のまちづくりを一体的、総合的に進めることにより、事業効果を高めることが重要であるとされています。区としては、「外環の2」と交差する西武新宿線の区内全区間について、沿線地域のまちづくりの熟度を踏まえて、早期に連続立体交差化を図るよう、都に要請していきます。	
	69	「上石神井駅周辺まちづくり協議会」を密室でなく公開で開き、提言を改めて関係住民に公開し意見を求めるべきである。	上石神井駅周辺地区では、平成13年12月に地元町会と商店会により、「上石神井駅周辺地区まちづくり協議会」が組織され、その中で、まちの課題、まちづくりの方針や土地利用および道路の交通網のあり方についての意見をまとめ、平成16年7月に、区長へ「上石神井駅周辺地区まちづくり構想(提言書)」を提出しました。その後、区は、平成20年3月に、今後のまちづくりの進め方について、この提言書をもとに、地域住民の意見を住民説明会等で確認しながら、「上石神井駅周辺地区まちづくり構想」を策定しました。	

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
西武新宿線の立体化および「外環の2」 の周辺地域のまちづくり	70	西武新宿線立体化は、状況を明らかにし、上井草地域・武蔵関地域の人達との協議を開くべきである。	上井草駅、上石神井駅、武蔵関駅の3駅の周辺地区ではそれぞれ、地域住民によるまちづくり協議会が組織され、区と協働し、立体化を見据えたまちづくりの検討を進めています。また、平成24年2月には、まちづくりフォーラムを開催し、3地域の協議会が連携するなど、沿線の地域が一体となり、まちづくりに取り組んでいます。	

3 その他

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
その他	71	この計画は、関越出口を見越してのルートだと思うが、白子川や石神井公園があり地下化はかなり難しいと思われ、開発費用の増資は免れないと考えられる。	高速道路の外環については、国や都が、計画の初期段階から幅広く意見を聴きながら検討を進めるとともに、法令に基づく意見聴取を行いながら都市計画や環境影響評価の手続を進め、平成19年に道路構造を高架方式から地下方式に都市計画を変更しました。外環は、首都圏全体の道路ネットワークの形成と区内の深刻な交通問題の解決に資する重要な道路であり、区はこれまでも、その早期延伸を国や都に働きかけてまいりました。引き続き、国や都に対し、事業化にあたりとりまとめた「対応の方針」の確実な履行と、地域への適時適切な情報提供を行うよう求めるとともに、関係権利者の方々の生活再建について、適切な対応を責任を持って行いながら、早期整備を図るよう重ねて働きかけていきます。	
	72	青梅街道インターチェンジについては、インターチェンジ無し、一方向のみ(計画と逆方向を含む)両方向の現時点でのデータによる差と有効性についての情報開示を求める。また、上記データを開示した上で、杉並区と共に再度検討および地域住民の意向をくみ上げて、区として青梅街道インターチェンジに対する立場を明確にしてもらいたい。	青梅街道インターチェンジは、環状八号線や大泉インターチェンジの渋滞状況の改善に加え、移動時間の短縮等、利便性の向上が見込まれるとして、都市計画や高速自動車国道の整備計画で、その設置が位置づけられています。なお、都市計画変更にあたり、区としては、フルインターチェンジの設置が望ましいものの、本線の延伸が喫緊の課題であることや、ハーフインターチェンジでも区	
	73	地下の「外環」も反対である。財政難なこの時期、東北の復興もままならぬこの時期に、外環を造らなくてよい。	青梅街道インターチェンジは、環状八号線や大泉インターチェンジの渋滞状況の改善に加え、移動時間の短縮等、利便性の向上が見込まれるとして、都市計画や高速自動車国道の整備計画で、その設置が位置づけられています。なお、都市計画変更にあたり、区としては、フルインターチェンジの設置が望ましいものの、本線の延伸が喫緊の課題であることや、ハーフインターチェンジでも区	
	74	青梅街道に予定しているハーフインター。そんな中途半端なものなら税金の無駄遣いである。作るならフルインターである。	青梅街道インターチェンジは、環状八号線や大泉インターチェンジの渋滞状況の改善に加え、移動時間の短縮等、利便性の向上が見込まれるとして、都市計画や高速自動車国道の整備計画で、その設置が位置づけられています。なお、都市計画変更にあたり、区としては、フルインターチェンジの設置が望ましいものの、本線の延伸が喫緊の課題であることや、ハーフインターチェンジでも区	
	75	青梅街道インターチェンジは、区長が地元住民の意見を無視して提案したもので、撤回してほしい。	青梅街道インターチェンジは、環状八号線や大泉インターチェンジの渋滞状況の改善に加え、移動時間の短縮等、利便性の向上が見込まれるとして、都市計画や高速自動車国道の整備計画で、その設置が位置づけられています。なお、都市計画変更にあたり、区としては、フルインターチェンジの設置が望ましいものの、本線の延伸が喫緊の課題であることや、ハーフインターチェンジでも区	
	76	外環建設は反対である。	青梅街道インターチェンジは、環状八号線や大泉インターチェンジの渋滞状況の改善に加え、移動時間の短縮等、利便性の向上が見込まれるとして、都市計画や高速自動車国道の整備計画で、その設置が位置づけられています。なお、都市計画変更にあたり、区としては、フルインターチェンジの設置が望ましいものの、本線の延伸が喫緊の課題であることや、ハーフインターチェンジでも区	
	77	練馬区側だけのインターチェンジ設定になっていて、排気煙突など環境悪化をまねくから反対である。	青梅街道インターチェンジは、環状八号線や大泉インターチェンジの渋滞状況の改善に加え、移動時間の短縮等、利便性の向上が見込まれるとして、都市計画や高速自動車国道の整備計画で、その設置が位置づけられています。なお、都市計画変更にあたり、区としては、フルインターチェンジの設置が望ましいものの、本線の延伸が喫緊の課題であることや、ハーフインターチェンジでも区	

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
その他	78	地下方式とはいえ環境を破壊して整備する為メリットが感じられない。	(前ページのつづき) 内の通過交通の排除や大泉周辺の交通混雑の緩和に一定の効果が認められることから、ハーフインターチェンジ案を受入れるとした意見を取りまとめ、都に提出した経過があります。	
	79	外環建設「反対」。現在日本はデフレ、円高、財政赤字、少子高齢化等の状況下であり、東日本大震災の復興、社会保障(年金の下落他)、欧来及びIMFから指摘されている消費税の増税問題(景気の悪化)等々が山積している中、外環建設議論すべてを凍結すべきである。		
	80	青梅街道から関越入口(大泉)までの適当な幅の道路は必要と感じる。しかし、地下外環建設とリンクする意味がないと感じる。従って外環は地下(大深度)で進め、青梅街道インターチェンジは不要と考える。		
	81	「外環の2」より、首都高速の修理工事を優先して欲しい。		首都高速道路の保全是、道路管理者によって適切に行われるべきものと考えます。