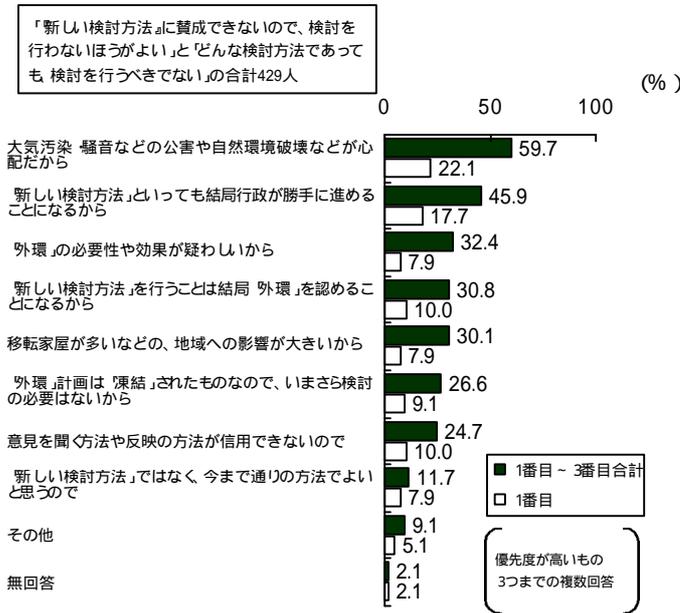


「問21 - 2 「新しい検討方法」で検討することに反対する理由」その他の意見一覧

問21 - 2. 「新しい検討方法」で検討を行うことに反対する理由はどのようなことですか。優先度が高いものから順に3つ以内まで選んでその番号を回答欄に記入して下さい。



その他意見は回答者数の9.1% (39人)。その意見は以下の通りです。(全員が意見を記入しているわけではありません)

| 自由回答 | 地域 | 性別 | 年代 |
|--|------|----|-----|
| 1 無駄だから。 | 練馬区 | 男性 | 20代 |
| 2 バカな奴が反対して完成が遅れるから。 | 練馬区 | 男性 | 30代 |
| 3 外環だけの可否を論じても無意味で、自動車の普及を抑えることが先行(車の社会的費用を負担できる経済力のある者のみが保有すべき)。 | 練馬区 | 男性 | 40代 |
| 4 外環は首都圏の機能を維持・発展させるためには絶対必要である。よって高架案を見直し、地下案を提案するものである。地下案となれば1~8は再検討・見直しとなる。 | 練馬区 | 男性 | 50代 |
| 5 仮に地下構造を採用の場合、我が家は井戸水を使用するので影響がある。又、家の下(大梁度地下であっても)を車が通っていると思うだけで不快になるので反対。 | 練馬区 | 男性 | 50代 |
| 6 自信を持って、最新の工法に期待し、緑地公園化の増加を望む。 | 練馬区 | 男性 | 50代 |
| 7 必要ない。車が増えるだけ。解決にならない。 | 練馬区 | 女性 | 60代 |
| 8 新しい検討方法は行政が勝手に決めたことを公表し、それをもとに反映させるだけだ。これでは今の腐った政治と同じ。いい加減国民の意見を取り入れるという考えは浮かばないのか。 | 杉並区 | 男性 | 30代 |
| 9 外環の必要性より、交通量の抑制検討や交通の認可/許可制の検討をすべき。交通量の増大は放置しておくに際限なく増える。 | 杉並区 | 男性 | 60代 |
| 10 新しい方法は道路をつくる上で、住民の犠牲を伴う場合、行わなくてはならない。最低限のことしか書かれていない。行って当然のこと。もっと具体的に週何回くらい行って、意見をどのようにフィードバックするのか決めてほしい。 | 杉並区 | 女性 | 20代 |
| 11 今後、少子化に伴い、自動車による交通量も減少することが予想される。本当に何百億もの税金を使ってまで必要なのか。 | 世田谷区 | 男性 | 20代 |
| 12 クルマ社会の容認を前提とする発想の議論だから。 | 世田谷区 | 男性 | 40代 |
| 13 首都移転計画があるのに、もし外環を作って移転したら二重の無駄だと思う。 | 世田谷区 | 女性 | 40代 |
| 14 道路の増設は必要ないと考えます。 | 武蔵野市 | 男性 | 60代 |
| 15 国民一人一人の考えを聞くことが必要だと思うから。 | 三鷹市 | 男性 | 20代 |
| 16 古い検討方法がよく分からない。 | 三鷹市 | 男性 | 20代 |
| 17 高速道路をやめて車の規制や公共交通の充実を図るべき。 | 三鷹市 | 男性 | 30代 |
| 18 計画内容が変更される場合は、住民側も計画にもかかわるようにすべき。 | 三鷹市 | 男性 | 30代 |
| 19 外環計画そのものの賛否を問い直すべきだ。 | 三鷹市 | 男性 | 50代 |
| 20 30年前と今とは条件が異なり、老人社会となりつつ今日、今までよりも日常のマイカー利用より公共の乗り物を使用する社会に変わりつつある今になり、30余年作られなかった外環を建設省の工ゴで作る必要無し。 | 調布市 | 女性 | 60代 |

「問21 - 2 「新しい検討方法」で検討することに反対する理由」その他の意見一覧

| | 自由回答 | 地域 | 性別 | 年代 |
|----|---|--------|----|-----|
| 21 | 外環計画が、昭和45年凍結されて今更何故解凍されていないのに検討する、或いは進行するのか解らない。不便だと言う事で或いは、車の渋滞と言う事で、公害をこれ以上増加して総国民の身体及び精神的に異常増加させてはならない。 | 調布市 | 女性 | 60代 |
| 22 | 計画では自宅のすぐ後ろを外環が通ることになり、個人的にはメリットよりも騒音等に悩まされるというデメリットの方がはるかに大きいと考えられるから。社会的必要性は理解できても反対。地下構造は費用がかかると聞いているので、果たしてそこまでして検討する必要があるのか疑問 | 狛江市 | 男性 | 30代 |
| 23 | 東京都近郊に物流ターミナルを設けて物流の制御、能率化を図る。環状8号線には鉄道と自動車道の立体交差を急ぐ。首都機能移転の計画もあり、新しい幹線道路建設は急ぐ必要はない。 | 狛江市 | 女性 | 50代 |
| 24 | このような方法について、私達に情報がこないのかわかりません。その制度について、まず考えて欲しい | 東京23区 | 男性 | 20代 |
| 25 | 意見を聞いていればきりが無い。余分な車(本人の都合による)を早い時間で通過させるためには、半強制的に行うべきである。結局ためになることだから。 | 東京23区 | 男性 | 30代 |
| 26 | 道路公団は東名及び首都高のFreeway化の約束を棚上げにしている。ふざけるな、詐欺師。 | 東京23区 | 男性 | 30代 |
| 27 | 「多方面の人々」の範囲が不明であり、多数決になりやすく、地域住民の意見を重視した方が良い。 | 東京23区 | 男性 | 30代 |
| 28 | 車の流れをスムーズにすることが大気汚染や騒音を減らし事になるはず。渋滞をなくすことから考えるべき凍結がおかしいのです。 | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 29 | 家屋移転などにかかる費用と時間の問題。現に山手線の高田馬場～新大久保線路に沿って、諏訪通りから戸山ハイツの方面への道路がだいぶ前からそのまま放置されている。 | 東京23区 | 女性 | 60代 |
| 30 | 30年前の都市計画のまま、現状を回避する為の外環の建設には問題がある。外環だけでなく首都圏の都市計画に基づいて、再考すべきと考える。(今のまま進めても、アクアラインのように建設費を回収できないとか、圏央道のように反対派と決着できないとか問題を先に残すことになる) | 東京多摩地区 | 男性 | 30代 |
| 31 | 行政の形だけのアセスメントを見ているので、信頼できないため。 | 東京多摩地区 | 男性 | 40代 |
| 32 | 便利に利用する人もいるが、犠牲になる人の事を考えると何とも言えない。 | 東京多摩地区 | 女性 | 50代 |
| 33 | 20年前の計画であり、地域住民だけでなく、広く意見を聞くべきである。 | 千葉県 | 女性 | 40代 |
| 34 | 首都機能の幾つかを他へ移転し、人・車の移動を少なくすることの方が先決だと思うが | 埼玉県 | 男性 | 50代 |
| 35 | 今後の人口(高齢化となる)、都市部の交通量(景気の動き)、公害対策(軽油、ガソリンを使うのか)が明確でないから。 | 神奈川県 | 男性 | 30代 |