

1	外環ができる事でその沿道の住民の生活が大きく変わると思うので、全体的に不満の残らないように進めていって欲しい。環境問題についてはよくよく検討して欲しい。	武蔵野市	男性	20代
2	賛否両論様々な意見をできるだけ“生”のまま取り上げ解析して公表し、当局の具体的回答と実行計画をその都度明確にして議論すべきである。	武蔵野市	男性	20代
3	現在の交通状況を考えて個人的には外環はできると便利です。ただ、住宅地である区間が多く、現在住んでいる人々への配慮も必要になる為外環が必要で無くなる可能性もあっていいと思います。違法駐車を取り締まりや信号の工夫などで、現在の環境でも改善できるようなところはあるように思えます。	武蔵野市	男性	20代
4	外環が今、必要か？それを考えて欲しいと思う。料金は¥600前後で、本当に採算がとれるのかも無理であれば止めるべきである。	武蔵野市	男性	20代
5	理想論にすぎないが納得しない人が最後に1人もいないぐらいの形が望ましい。使う人は無差別なのだから、近くの人にも聞くべきだが無差別に意見を聞いてもいいのではないかな？	武蔵野市	男性	20代
6	早急に実現して欲しい！	武蔵野市	男性	20代
7	きれいにとばかり並べないで、どれだけ速く渋滞を解消できるかという事は、とても重要だと思う。検討、検討ばかりでなく、税金の馬鹿みたいな無駄遣いをやめ、用地買収をし、早く外環を完成させて欲しい。	武蔵野市	男性	20代
8	徳島の吉野川河口堰住民投票で見られた住民の意見における「住民」の範囲設定とその後の地域行政と国の行政の対応の問題点と見習うべき点を十分に考慮して欲しい。	武蔵野市	男性	20代
9	私自身は車を運転することもなく、「外環」についてはどのように考えていいのかわからないが渋滞や大気汚染の影響というのは、なんとなく分かるので意見すると、まず東京には車が多い。そのことの規制をするという話を聞きました。道路を作っていくこと、車を減らしていくこと両方をうまくできればよいですね。地下に道路を作るとなるとすごく時間と金がかかるような気がしますが、どれくらいで出来るのでしょうか？工事はいつ頃から始まるのでしょうか？	武蔵野市	男性	20代
10	このアンケートが実際に役に立つとは思えない。何故ならこの様な道路計画はなかば強引に進めなければ完成されないからだ。地域住民の声は皆、自分勝手だろうし・・・。」出来上がってしまえば大変便利だが工事期間中は大変だろう。しかも1年や2年で完成する話でもない。笑う人もいれば泣く人もいる。だからこそアンケート調査などのアンダーグラウンドでの努力をおしまないでコツコツやるべきだし、協力しなければならぬと思う。全面開通する頃は一体いつ来るんだろう？だからこそこのアンケートを無駄にしないで欲しい。すべてのアンケートをしっかりと目を通して欲しい。そして皆でがんばりましょう。そしてご苦労様です。	武蔵野市	男性	20代
11	自分としては外環はあった方がいいと思う。ただし、各地域の環境 音、臭い、振動、そういった細かいことをしっかり対策してからの事だと思う。今現在の中央道、環7、8の様なことになるのなら話にならない。この道路は石神井、善神寺、井の頭、都内の大きな水源を通ることをよく考えて欲しい。今日、昭和45年当時とは生活、土地価格等全く違うと思う。あのころの価格で用地をつくり出すことは、今現在無理、絶対。今いくら？その価格と同じ所(代金、環境等)を用意できるか。故人(個人)の私的財産。	武蔵野市	男性	30代
12	「外環」(に限らず大きな道路)が出来ると、その付近の道路の役割や性格が変わると考える。どの道がどう変わると予測、予定しているかという情報も地域住民にしっかり説明すべきだ。	武蔵野市	男性	30代
13	新しい検討方法が、どこまで利用者のことを考えているのかわかるようにして欲しい。(金の流れも含めて)	武蔵野市	男性	30代
14	正確な情報を早く多くの人に伝えていって欲しい。	武蔵野市	男性	30代
15	車手段による人間の移動については、必ずしも最上のものではないと考える一人です。外環とは環境問題を外して考える施設ではないか？その予算を車以外の交通手段開発に向けるべきであろう。地域住民にとってみれば、土地の開発は環境破壊という重大な問題を目前に上げられる悲	武蔵野市	男性	30代

しみがある。「外環の検討」をもっと説得力あるものにするため - 100年、200年単位での環境変化、環境への影響がどうあるのか 人間と車の共生は今後もあり得るのか？ 地球サイズでの考え方と今計画している外環建設との整合性はどうか？ 目前のことにとらわれたらどうなるのか？ 色々なケーススタディをしてもらいたい。

- |    |   |      |    |     |
|----|---|------|----|-----|
| 16 | 役所の論理で、「予算で決定されたから」のような理由で住民無視の計画にしないで欲しい。常に計画や検討内容を公表しつつ、同時に都知事のように、本当に東京のことを考えた政策にして欲しい。  | 武蔵野市 | 男性 | 30代 |
| 17 | 外環の必要性はあると思うが現状での実現には無理がある。環境を考えればこれ以上計画通り進めるのは不可能では？ 地下道にしても排気孔等の問題は出てきますし計画を進めることに本腰になれば沿道地域住民には必ず影響は出てしまいます。もう一度計画の見直しと、その過程で判断する材料、基準等を明確にしオープンな問題として皆の意見を聞いていくべきなのではないでしょうか？ | 武蔵野市 | 男性 | 30代 |
| 18 | 外環については利用者は東京都民だけでなく近隣の県の住民も広く使用するので、それらの県にも開発費用を負担させるべきだと思います。   | 武蔵野市 | 男性 | 40代 |
| 19 | 1. 費用がかかっても、地下トンネル方式を主体にして検討すべき<br>2. インター周辺の渋滞回避策<br>3. 環八の改善も早急に進めるべき   | 武蔵野市 | 男性 | 40代 |
| 20 | ルート沿道の方の気持ちを大切にしながらも、社会全体の利益を第一に考えるべきと思う。賛成・反対の意見を闘わせ、最後はアメリカの陪審員制度のようなシステムで決めると良いのではと思う。ただし、反対の意見も良く聞き、なるべく取り入れるようにすべきと思う。   | 武蔵野市 | 男性 | 40代 |
| 21 | 地域に暮らす者にとっては、車が増えること、車に頼る社会基盤のあり方は、必ずしも歓迎すべき事柄ではない。エネルギーシステムやモビリティのあり方を基本から考え直し、100年、200年先の社会を見据えたインフラ整備を進めるべきであり、暮らし方をも変えてゆくような提案や検討をもっとやって欲しい。                                  | 武蔵野市 | 男性 | 40代 |
| 22 | 必ず誰かが損をする事になったりするので、補償を十分に考慮して欲しいと思う。   | 武蔵野市 | 男性 | 40代 |
| 23 | 環八等公益的な観点から施設が採用されてきたが、沿道周辺の環境は生命の危険を含めて劣悪極まりない。沿道付近の住民の生活を犠牲にする事は絶対にすべきではない。(公益優先は認めるが私的犠牲が大きすぎる)  | 武蔵野市 | 男性 | 50代 |
| 24 | 基本的に反対。   | 武蔵野市 | 男性 | 50代 |
| 25 | こういう問題は賛否両論あたり前。1.目的の賛否を明確にし2.進め方は「分かりやすい広報活動を展開」賛成者を増やす方向で進めて欲しい。反対はなくなるならいい。  | 武蔵野市 | 男性 | 50代 |
| 26 | 「凍結」されてから、経済状況や今後少子化等の20～30年先を考え、平等に「凍結」を解除して道路を作る事が必要なのか？ 文化的要素の強い地域なのでグローバルな視点からの反対運動(特に環境アセスメントの視点から)が生じることになるのではないかと。ローカルな問題ではないということが理解できているのだろうか？                           | 武蔵野市 | 男性 | 50代 |
| 27 | 外環は自動車増加を放置し、自動車による大気汚染等による生活環境の悪化を更に拡大する従来の政策のくり返しであり、特に計画地域は自然公園(石神井公園、善福寺公園、その他小公園)閑静な住宅地が大部分であり地下水が温存されている。今後は住民の生活環境、人工的でない自然を可能な限り保護、保存する時代である。建設の方向での「検討」は一切やめるべきである。      | 武蔵野市 | 男性 | 50代 |
| 28 | もっと細かい地図を作って欲しい。例えば自分の家が「外環」にかかっているのか？ どうか？   | 武蔵野市 | 男性 | 50代 |
| 29 | 地下、地下式(開削工法)で施行すれば住民反対(工事公害、環境問題)があり執行不可能となる。シールド工法では高架の関越道、中央道、東名高速の取付が短距離間のため技術的に疑問。中央環、外環、圏央道の事業が全て途中で切れ完成目途のない現状では根本的に見直しすべきである。まず圏央道に全力で事業促進を図り完成し東京都内に入る自動車交通状況を見る。         | 武蔵野市 | 男性 | 60代 |

緩和になれば次に中央環状(商業地域)それでもだめなら外環(住宅地域)と進めたらどうか外環のルート変更検討、都市計画道路の下に環状地下鉄、高速道路と統合的土地利用計画を希望する。

- |    |   |      |    |       |
|----|---|------|----|-------|
| 30 | 土地が限られている以上、新しい道路を作るのは大変困難なのは当たり前のことです。車を増産することでメーカーは市場として利益を上げている訳ですが、その点何らかの歯止めをかけなければ永遠に道路が不足し渋滞が続くのは明らかだと思います。  | 武蔵野市 | 男性 | 60代   |
| 31 | 国とか都の全体的な考え方、計画が見えない。このアンケートの「ねらい」がわからない。外環に対して国は、都は上記7区市はどういう考えなのか、住民対行政なのかインフラ整備をこの程度のアンケートで統計がとれるのか疑問だ。このアンケートの母数はいくつか?結果をどこに反映させるのか?この結果をアンケートに協力した人にフィードバックするのか。インターネットをもっと活用すべきだ。   | 武蔵野市 | 男性 | 60代   |
| 32 | 現在、都市周辺では道路収容力の数10倍の自動車が存在している。従って、道路を「増やせば眠っていた自動車が活性化してくるだけで、渋滞解消には全くつながらない。都市周辺での自動車問題を解決するには「車を走り難くすること」「総量規制」以外に方法はない。<br>自動車道路の環境に対する有害性はもっと重視されなければいけない。尼崎公害訴訟や石原知事の指摘するとおりである。)現在でも気管支喘息の相当部分、肺癌の過半(腺癌型の肺癌)に自動車排気ガスは責任がある。大型車が大量に通行する道路を住宅地に伸長することは重大な健康被害の拡大をもたらす。<br>一項目の設問は渋滞 道路が必要と誘導するような構成になっており、フェアでないと思う。 | 武蔵野市 | 男性 | 60代   |
| 33 | I.自動車の制限(不要不急な自動車の利用)どうしても「外環」が必要であれば、<br>II.深度の地下道路にすべき。現代の技術であれば可能。   | 武蔵野市 | 男性 | 60代   |
| 34 | 1.日本全体で道路には現状で十分過ぎる位、整備されている。2.渋滞、公害等は自動車が多すぎることが原因。特にマイカー。3.鉄道の有効利用。バス、タクシーの有効利用を考えることが重要。4.渋滞が予想される地域ではマイカー利用を規制する。(それでもマイカーを利用したい人には高額な通行料を課す)   | 武蔵野市 | 男性 | 60代   |
| 35 | 地下方式希望。   | 武蔵野市 | 男性 | 70代以上 |
| 36 | 早く整備して下さい。  | 武蔵野市 | 女性 | 20代   |
| 37 | 今更こんなことをしてどうなる。   | 武蔵野市 | 女性 | 20代   |
| 38 | 外環の必要性、自然環境の影響、公害問題、建造物の安全性、工費の妥当性(効率よく作業し、製品コスト管理、有能企業への発注材料・工法の技術開発等を含めた)を検討。莫大な工費を投じて「安く、安全で、意義のあるもの」を考案。外環の代替案(利用者側に規制をつくる等)も同時進行で検討すべきだと思います。「造ることを前提に、進めないで下さい。計画全体を見据えた判断をお願いします。  | 武蔵野市 | 女性 | 20代   |
| 39 | 家がルートの対象になった場合は、どうになってしまうのか、とても不安だ。住宅街だし無理はしないしてほしい。  | 武蔵野市 | 女性 | 20代   |
| 40 | 「外環」は絶対に必要ない。環境破壊になるし、もっと都民が公共の乗り物を使用するよう、話を進めるべき。  | 武蔵野市 | 女性 | 20代   |
| 41 | 住宅街に外環道路を通す必要はないと思います。先ず第一に人にとってよい環境を作ったほうが良いと思います。道路を計画するときはきちんと地図上だけでなく調べてからにしてほしいです。   | 武蔵野市 | 女性 | 20代   |
| 42 | 仮に車線が一本減っても石神井公園～上石神井～吉祥寺～三鷹台～つつじヶ丘～喜多見～二子玉川園を結ぶ高速地下鉄道(駅の数はいくなくてよい)が併設されたらかなり反対が減り、便もよい。ドイツにあるように建設費の比較的少なくてすむ“地下路面電車”なら緊急時の(救急・消防・警察車輛)車輛通行にも柔軟性を持った線路～道路切替が出来、防災上も最適と思う。  | 武蔵野市 | 女性 | 30代   |
| 43 | 外環を利用する広域の人々には渋滞が減少して便利になるとは思います。沿道地域住民はそれ  | 武蔵野市 | 女性 | 30代   |

に伴う環境破壊と毎日付き合っていかなければなりません。これらの地域住民が納得できるような計画を検討して下さい。メリットだけではなくデメリットもきちんと公表して下さい。

- |    |   |      |    |     |
|----|---|------|----|-----|
| 44 | 一度計画決定された道路計画には撤回された事がない等慣行や面子に捕られる事なく、もう1度原点に戻りその道路を利用する利点ばかりでなくその計画を施行される事により、この地に都心から将来のために移り住み、現在の生活環境に努力して培ってきた人達の生活を土台から崩してしまう様な計画だけはさけてほしいと思います。   | 武蔵野市 | 女性 | 30代 |
| 45 | 意見は公正に聞くべきであるのでなるべく広い地域にまで広げるべきだと思うが、直接関与する対象地域住民の意見は最大限に考慮するべきだと考えます。道路を増やすかわりに通勤にマイカーを使用しないよう制限する。又は会社の負担で通勤バスを利用させるなど、今の道路でもっと工夫すべき対策はないのか？道路にぎっしり並んでいる車は殆どが運転手しか乗っていない。バスを何分も待つものにとってはとても鬱滞な風景に見えます。                            | 武蔵野市 | 女性 | 30代 |
| 46 | 様々な問題を解決し前向きに進めて頂きたいと思います。  | 武蔵野市 | 女性 | 30代 |
| 47 | 安全性と交通の時間短縮、アイデアだけは幅広く専門化等の意見も聞いた方がよいと思う。   | 武蔵野市 | 女性 | 40代 |
| 48 | 一度は破壊された環境を取り戻すのは大変です。環境汚染が心配される現在、その要因となるものを極力避けていかなければいけないと思う。多量の交通が予想される道路は作らないほうが良い。道路を作る前に交通量を減らす方法など検討すべきだ。外環が出来れば街は死んでしまうと思う。住める環境ではなくなる。  | 武蔵野市 | 女性 | 50代 |
| 49 | 「外環」に対して全く反対するわけではない。しかし、同時に環境破壊という二度と取り返しのつかない事が反対側に存在する事どう考えているのか。排ガスの悪影響を考えると運転免許を取らない人もいる。産業用の車を主にして、個人の車の使用の制限を考慮してゆく事が、地球全体の保存になるのではないのか。今以上オゾンホールが大きくなると人体への影響も多大になる。常に背中合わせで存在する問題をよく検討して欲しい。市民・区民への啓蒙が必要(個人的な車の利用回数を減らす等)。 | 武蔵野市 | 女性 | 50代 |
| 50 | 計画決定から既に35年たっているのは、長すぎる。どのようにするとしても早く決めるべきである。  | 武蔵野市 | 女性 | 50代 |
| 51 | 絶対に税金の無駄遣いにならないようにして検討して下さい。(東京湾アクアラインのように)   | 武蔵野市 | 女性 | 50代 |
| 52 | 道路の整備は大切なことと思いますが、沿道地域住民の生活や健康、そして自然等に大きな影響がもたらされるような計画であれば、見直しも必要と考えます。  | 武蔵野市 | 女性 | 50代 |
| 53 | 地下道にするのはいいと思う反面、ジャンクションの位置、水への影響など近隣の街並への影響など十分に検討し犠牲者の出ないようお願いしたい。   | 武蔵野市 | 女性 | 50代 |
| 54 | 全体のバランスを良く考え住民エゴだけで処理するのではなく将来のことを良く考えたビジョンで立ち向かってもらいたい。  | 武蔵野市 | 女性 | 50代 |
| 55 | 地球環境、大気汚染、生態系などの専門的知識が乏しい故に不安である。この様な面がどれほど検討された上での計画なのかを知りたい。(専門官のご意見、見解をメリット、デメリット双方を公表願いたい)。アンケートを取るにあたって、もっと資料を提示すべきでないか。手元に何も資料が残らない。  | 武蔵野市 | 女性 | 50代 |
| 56 | 10年、20年、30年・・・と人口の形態を考慮して道路の整備をすべき。人口が減少すれば交通量もへる。自然(緑地を極端に減少しながらの)都市計画であったので、これからは地球全体(大気汚染、オゾンホールの拡大)を考えるべき。開発、発展が全て人間生活によいとは思えない。自然(動植物)と共生することをめざすべき。   | 武蔵野市 | 女性 | 50代 |
| 57 | 政治的なことでなく、住民のための健康、その他を重点にして、納得する意見交換を。   | 武蔵野市 | 女性 | 50代 |
| 58 | 東京は日本の業務核都市としての広域的な役割がますます高まってゆくわけですから東京都心部、周辺都市との連携、空港などへのアクセスを強化するための広域交通体系の確立の一環として大変有意義である。さらには、郊外部に重点を置いた交通基盤整備を積極的に推進し、市民の利便性を高めていく必要があります。   | 武蔵野市 | 女性 | 60代 |