

1	この様な形で集めた意見が検討され、よりよい形で外環事業が完成されるのを願います。道路行政や都市計画は長期的展望に立ち、何よりも幅広い視野を持って行わなければならないと思いますので、この様な形で市民の意見を聞くことは、それが本当に検討されるものであるのならば、非常に良いものだと思います。	東京23区	男性	20代
2	作る道路が広く多ければ多いほど意見はまとまらないと思う。使う人が必ずしも予定の道路地近くに住んでいるとは限らないから。	東京23区	男性	20代
3	「外環」を導入する事で、どれだけ便益がえられるのか、金額的にシミュレートを充分行って、それ以内の費用ですむのかを考えるのが重要だと思う。	東京23区	男性	20代
4	・住民・利用者のメリット・デメリットを明確にし、情報を包み隠さず公開する。 ・反対派の意見を尊重し、誠意をもって説明し納得してもらおう。	東京23区	男性	20代
5	千葉県の道を早急に作ってもらいたい。	東京23区	男性	20代
6	首都高の渋滞を解除する為東京を通過する車輛を減らす事を検討して欲しい。	東京23区	男性	20代
7	大泉の入口はわかりにくい。 看板をもっと大きく。	東京23区	男性	20代
8	一つの幹線道路が出来ると、車の流れが大きく変わるので、各新聞等にも広く公示をして、情報や指摘を収集して欲しい。 今だって、関東自動車道への近道にされている板橋のこの辺りも、道幅の割には大きすぎるトラックやダンプ・カー等がビュンビュン走っていて、危険なんです。こういう事も、よく汲み取って考慮して貰いたいです。	東京23区	男性	20代
9	・外環には基本的に賛成するが、いかにせん情報が少なすぎる。 ・公務の不祥事が多いので、多くの人間が納得出来るような説明や情報の公開を行うべき。 ・建設を行うなら手抜き等が起こらないようにしっかり行うべきであろう。	東京23区	男性	20代
10	もっとマイナス面を考えた方がいい。	東京23区	男性	20代
11	工事の途中はしかたないが、これから増やす必要はないと思う。なくても何とかなる。	東京23区	男性	20代
12	南北を結ぶ交通が不便なのは確かだが、「外環」を莫大な税金を投資して作るだけのプラスは期待できない。また車を主として使っている人にプラスなだけで、普通に生活している人にとっては環境破壊が身近に起るだけである。また、他の道路の渋滞解消も期待しているほど効果はないと思う。毎週水曜日を「ノーカーデー」とかいえば、車生活を進めるだけの税金の無駄使い、マイナス面が多く残る計画であると思う。	東京23区	男性	20代
13	走れる道が増えるというのは単純に楽しいことであると感じてしまうのは車好きの良いところでもあれば悪いところでもある。まあ、それも確かだが、地下鉄や鉄道の整備の方が先ではなからうか。世界的に見れば、車を減らすということが重要視されている(ヨーロッパにおける電気自動車の普及などが挙げられる)。(都知事もディーゼル車うんぬんの発言もしている)そんな中であえて道路、トラックなどたくさん走るであろう道を新たに作る必要が本当にあるのだろうか。むしろ、そういった道路を新たに作らずに済むような様々な検討をなさなければならないだろう。地下鉄とかいいと思うんだけどなあ。なんだかこれでは発展途上国のような。先進国を自称するならそうしなければならぬ。まあ作りたいんなら作ればいけよ。	東京23区	男性	20代
14	ある起点集中(ジャンクション)のように車が利便性のある所に集中するのではなく分散できる所を2、3箇所造ってほしいと考えます。 またその極点一般道路に入るとき利便性があってほしいと思います。	東京23区	男性	20代
15	造るなら出来るだけ早く完成させて欲しい。	東京23区	男性	20代

16	日本国内、特に都心地域の物流コストの大きさは非常に大きな問題だと思う。物流構造の変革も必要だが、私も利用者の一人として外環を含め、3環状9放射くらいのインフラ整備は早急に行ってほしいと思う。	東京23区	男性	20代
17	現在開通している外環利用料は一律500円で利用できるが、今後、広範囲になっても料金設定は変わらないでほしい。	東京23区	男性	20代
18	検討会の進捗状況などを新聞折り込み等で伝えて欲しい。	東京23区	男性	20代
19	利用価値に見合うレベルでより多くの人達(外環を間接的に利用する人も含む)意見を取り入れるべきだと思います。 基本的に地元の方の意見が大切だと思います。しかし、他の地域の方も何らかのかたちで一生、関わるものなので、より多くの人達に利益が得られるものにしてほしいと思います。	東京23区	男性	20代
20	とにかく早期に完成させて、渋滞をなくすようにして下さい。	東京23区	男性	20代
21	新しくどんどん長くするのはいいが、やるんなら1年~2年とかで開通させるとか中央環状の今の王子の所みたいに少し作ってから5年~10年かけても、あまり変ってないような事はしないで、計画をもっと実行して欲しい。	東京23区	男性	20代
22	外環ができたことによる料金の値上げについては、すぐに値上げしないで都心の渋滞が解消されたら値上げをしてもいいということにした方がよいと思う。外環に限ったことではないが、タクシーの高速料金は反対で、深夜は3割引するなど、ただ単に値上げのことばかり考えないでほしい。このようなアンケートをとっている意味がない。本当に市民の意見を聞く気があるのなら、集会で知ったかぶりの話し合いでは外環の計画も失敗に終わることは確実である。もし、確実に渋滞解消したいなら、現役のトラック運転手の方に意見を聞き、現役の人に会議に参加してもらい、現場の意見を素直に受け入れるべきである。	東京23区	男性	20代
23	「小さな声」というのは、尊重すべきことだけれども巨大なプロジェクトの基本の部分は変えないで進めていって欲しいと思います。	東京23区	男性	20代
24	国や公共団体が徒歩で公共交通の使用を呼びかけることにより、交通渋滞を解消すべく努力をする必要がある。	東京23区	男性	20代
25	今問題になっている点やこれからの方針等をもっと明確に都民や周辺の県民に伝えてほしい	東京23区	男性	20代
26	現在は渋滞がひどくこまっている。 外環(関越~東名)ができればとても便利になるのでぜひとも早くやってほしい。	東京23区	男性	20代
27	渋滞がないようにしてほしい。 工事中の一般道の渋滞がないように。	東京23区	男性	20代
28	早く完成してもらって便利になって欲しいです。	東京23区	男性	20代
29	やはり渋滞が大きな問題となっているので、それを解消する必要があると同時に環境問題も解決する必要がある反面、外環を作るにあたっての地域住民の生活への差しつかえや、料金の徴収の必要等の問題が生じるため、「外環の検討」は非常に難しい問題であると思います。しかし、交通がますます重要になってくる今日、このような道路は必ず必要でしょう。(何分、免許を持っていない上にあまり外環というものを利用しないため状況があまり分かっていないので、「車をあまり運転しない人」としての意見として下さい)まあ、自分個人としてはあまり関係がないので「勝手にやってくれ」といいたいのですが、それでは意見にならないので、利用者の身になって考えたところ、 1.コミュニケーション型国土づくりに重点をおく。 2.「渋滞の解消」が1つの目的であるので、料金所による渋滞があってはならない 自動料金システムのようなものを使う。 3.標識は見やすく(つまり事故のおこりにくい道路)。 4.情報をわかりやすく伝える。 5.私のようなあまり関係ない(無免許)人ではなく、もっと毎日利用する人のような方に意見を求めて下さい。	東京23区	男性	20代

30	工事中の渋滞が気になります。	東京23区	男性	30代
31	排気ガスや騒音についての対策も充分に行って欲しい。	東京23区	男性	30代
32	早く作って下さい。	東京23区	男性	30代
33	関越から東名までつながれば便利になるが騒音、振動、等の公害の問題と料金の問題、特に高速道路の利用料が高い。道路が傷むというのなら積載量オーバーのトラックの問題、法人のトラックの利用料の引き下げ等、米国のように無料に近づけてもらいたい。いくら良い方法を取り入れて検討しようが基本的な問題をクリアしない限り出来上がったものは今までの高速道路と何ら変りのないものになると思います。全ての面で21世紀の高速道路と呼べるものを期待します。	東京23区	男性	30代
34	「外環」の必要性はわかるが、用地買収などの費用を考えると都の財政状況ではやらない方がいいと考えている。	東京23区	男性	30代
35	外環又高速道路、メトロセブンなど計画から着工するまでの期間を短縮する様にして欲しい。地域住民の意見を伺うのも良いが、計画して何十年も経費をかけ、工事完了遅すぎる。無駄な税金を使わない様に何にでも反対する人々がいます。協調性を持って早く解決する様にして欲しいものです。成田空港でも、反対する住民がいますが、何十年もかけて反対して、莫大な費用をかけて、時間もかかって利用する時は、もう老人になっていて、利用も出来ない事が無い様にして欲しい。	東京23区	男性	30代
36	通行料金無料化へ向けての提言が盛り込まれると画期的だと思います(ただし、たんなるリップサービスなららない)。	東京23区	男性	30代
37	外環により首都内をう回する車が増え、首都高の渋滞を解消して下さい。700円を払って乗る価値が今はない。	東京23区	男性	30代
38	首都圏における交通渋滞はもっと根本的な改革を行わなければ解消の方向には向かない。	東京23区	男性	30代
39	「外環」関越～東名区間の早期実現を。	東京23区	男性	30代
40	早期開通の決定。	東京23区	男性	30代
41	半ば強制的にどんどん進めるべき。自分がその立場で、1人の人より100人の人の為になる方が良いに決まっています。	東京23区	男性	30代
42	「外環」の検討は進める方向で検討されるのでしょうか、それとも進められるか退くべきかを検討するのでしょうか。 多くの人にとってあったらいいぬぐらいのものは実現されていくのでしょうか。 検討の結果は賛成派と反対派を生むだけだとすると最終的には多数決になるのでしょうか。意見というより質問になりました。すみません。	東京23区	男性	30代
43	車が沢山通れば街が発展するという考え方は改めた方がよい。 ただの通り道にされる沿道の人々の気持ちを考えて欲しい。 ヨーロッパでは車が通らないようにわざと道を細くしたり、曲がりくねって作っているところもあると聞きます。 大きな道路は、古くからの住民を離散させ、町を破壊する危険がある。	東京23区	男性	30代
44	昨今、環境問題がとてモクローズアップされています。以前市川市、松戸市の住民の公聴会に出席したことがありますが、そういう意見が多々あったと記憶しています。環状道路(幹線道路、高速道路等)建設にあたっては地域住民の声はもちろん、その道路を利用するであろう近隣住民にも諸問題を再認識してもらえ様関係各機関の努力を期待しています。	東京23区	男性	30代
45	行っべからず。	東京23区	男性	30代
46	問21-1で意見を公正に扱うことあったが、公正に扱わない場合があるということか。公正に扱うということは大前提ではないのか。つまり、このアンケートも公正に扱われないこともあるということになる。	東京23区	男性	30代

まじめに答える気持ちが失せてくる。

47	新しく道路を作るのは、環境破壊である。緑地帯を作ったとしても、そんなものは見せ掛けの自然である。車中心の生き方には賛成できない。 unnecessaryな車をもっと減らすべきだと思う。外環がなくてもいいように努力して欲しい。	東京23区	男性	30代
48	外環の関越～東名間の延長に大賛成です。但し、地下にするか地上にするかは、十分な議論が必要だと思われます。外環以外にも関越～東名の幹線道路も早く整備するべきだと思います。環八、環七の抜け道として使用される道路が非常に危険です。	東京23区	男性	30代
49	外環も重要だが現在の環状道路の駐車車輛をなくすべきである。渋滞の一番の原因である。	東京23区	男性	30代
50	おそらく練馬地域の住民達が計画に反対していると思われるが、事は東京都全体に及ぶ深刻な問題を含んでいるので、住民の移転の問題があるならば、十分な代替地への移転費用を用意すべきであると思う。世界的にも特殊な機能を持つ東京という都市に住む以上、地域住民の考えも理解できるがそれなりの理解と覚悟は持つべきと考える。また都、省庁には住民への十分かつ念入りな啓蒙が必要なのは言うまでもない。	東京23区	男性	30代
51	地域住民が犠牲になるだけなので、地域住民の意思を最も重要視すべきだ。環境を破壊する面が強いので、便利さのみを追求すべきでない。高度成長前の計画はもはや現在の状況にそぐわない。道路をつくっても、赤字道路が多すぎる。(アクアライン、四国～本州道路など、など)	東京23区	男性	30代
52	早く完成して欲しい。	東京23区	男性	30代
53	地域住民によっては、積極的に計画をやめることも念頭に入れていただきたい。「計画したからには、ぜったいにやめない・・・」ということがないように。	東京23区	男性	30代
54	住民投票。	東京23区	男性	30代
55	公平、正大、フェアなルール作り。	東京23区	男性	40代
56	地元の人意見も大切だが、都心における排気ガス、渋滞の緩和、社会的な経済効果も広く訴え、社会全体の利益を考えなければならない時期に来ていると思うので、広く意見を検討するべきである。地元の人も利用するのだから。	東京23区	男性	40代
57	莫大な予算がかかると思います。工事業者の選択等、慎重にお願いします。	東京23区	男性	40代
58	問22までのアンケート結果通り。	東京23区	男性	40代
59	今まで時間がかかりすぎて、なお完成していない。具体的理由を十分に公表すべきである。反省も含めて今後の対応、方針を検討すべきである。	東京23区	男性	40代
60	都心への unnecessaryな車(トラック等)への流入を排除し、渋滞を緩和する為にも、外環ループの存在は極めて重要であると思う。一刻も早く建設していただきたい。環境面に十分に配慮し、日本や世界の範となるような高速道路にしていきたい。建設・完成後の運営に関して、情報公開をしっかりとお願いしたい。情報公開を誠実にすれば、行政への信頼感もさらに増すと考えます。	東京23区	男性	40代
61	車に乗らない私に意見を求められても電車に週に一回乗るか乗らないかで地理も詳しくなく、東京の道路の事は、田舎から出てきてるのでよくわかりません。	東京23区	男性	40代
62	現在の道路状態を考えれば早急な整備、完成を望む。	東京23区	男性	40代
63	結論(整備)の遅延こそ、最大のコスト(税金)の無駄遣いだ。	東京23区	男性	40代
64	外環をつくることに反対するわけではないが、同時に車の総量を減らすことを本気で考えてもらい	東京23区	男性	40代

たい。車がふえる 渋滞する 道路をつくる。という発想だけでの道路建設なら反対である。車はあきらかに環境に大きな負荷を与えている。それを考えた上での具体的な意見や対策を期待する。

。そういう点で石原知事のディーゼル車規制は評価している。

65	外環の目的の都心通過車輛の減少はまず料金だと思います。都心を通じた方が安ければほとんどの車輛が外環を使用せずに特に運送用トラックは料金の安い方を通行すると思います。	東京23区	男性	40代
66	既存インフラの有効活用(アクアラインの通行料金を下げ都内への車輛流入量を減少させる等)。	東京23区	男性	40代
67	東京都の道路渋滞は、すでに限界だと思います。それには外環は必要だと思われます。外環が出来ると予想される地域の方々は生活環境の悪化を懸念されると思いますが、この問題は都民全体で解決してゆかなければならない問題だと思います。私たちが家族は環七から5~60mの所に住んでいましたが、それはそれはひどい生活環境でした。粉じん、大型バス、トラックの出す道路を乗り越える時の低周波の音、もちろん騒音。それでも、緑地、公園、博物館、美術館など、地域住民のみならず、他地域からも行きたいようなきちんとした中途半端なものではない施設があれば、大気以外はクオリティの高い生活が送れるのではないかと思います。ということで私の意見は外環は賛成ですが、基本的にはトンネル、しかも空気浄化装置を完備して、ということになります。	東京23区	男性	40代
68	テレビ等を中心としたマスコミを利用し、広く情報を与え、その必要性をアピールすべき。また、不利益を受ける人への補償も十分に考慮する。	東京23区	男性	40代
69	住民の意見吸収も必要では在るが、集中投資において工期を短くしての開発も必要と思います。	東京23区	男性	40代
70	東京における外環は単に1自治体の問題ではなく日本の交通問題、環境問題併せた重要な事項であり、住民の合意と国、都、地方都市の自治体の関係部署での社会生活に与える影響を踏まえた建設的な議論と検討が必要であります。長期的な視野での徹底した話し合いが(知識人も含め)優先されるべきです。	東京23区	男性	40代
71	首都高速下の商店街がさびれたり、街が分断されたり、又、公園や緑道が設備されたばかりに犯罪の温床となった地域があったりと、道路設備の新設、増設にはあらゆる問題が含まれている。「慢性渋滞の解消」という名目であわただし計画実行であるよりも十分かつ安全な方法を検討してからも遅くないと思う。ここまで待ったのだから。	東京23区	男性	40代
72	外環道路は必要ないと思う。	東京23区	男性	40代
73	現在のままでストップすることは既に完成している北区着工している地区の実績が本来全体図の目的と合わず無駄になる。もっと、速やかに進めるべきである。行政の怠慢に問題がある。	東京23区	男性	40代
74	もしガソリン(石油)がなくなって、また鉄道が見直されるようになった時、作りすぎたと思わないように30年ぐらい先を見たほうが良いと思う。	東京23区	男性	40代
75	新しい道路を作るにあたっては公害等が発生しない様な構造にする必要がある。また建設費なども多大にかかる等十分な計画をたて進めてほしい。そして建設省や官僚等ばかりの計画立案でなく民間からの声も反映させるべく機構をこれからは充実させそこから新しい展開があることを望みます。	東京23区	男性	40代
76	道が変わると生活が変わる。長期、中期の計画をもって計画を検討して欲しい。	東京23区	男性	40代
77	このアンケート用紙と一緒に渡された色刷りパンフ左上に、「夢のちかみち、関越~東名12分」などどうたっているのは、アンケートを取る前から、建設肯定の方向へ世論誘導を図っているとしか取られないのではないか。このような姿勢で、いくら「新しい検討方法」うんぬんと言われても、それをスナリ認めることは、絶対に出来ない相談である。莫大な建設費を費やし、地域住民の犠牲の上に、新たな道路をつくるより、このアンケートの間7にあるように車の流入量、走行台数を減らす方策を、考えるべきではないか。	東京23区	男性	40代
78	良く考えられた、論理性のある目的を定め、実現のため根気強い住民との対話を行い、なるべく早	東京23区	男性	40代

い対応をすべき。実施者の責任を明確にし、ともかく早く進めるべき。

79	道路より電車網を充実すべきだ。首都移転も考えるべきだ。	東京23区	男性	40代
80	国家100年とは言わないが50年でもよし、その様な中長期展望によって計画を策定し一度決定したらサッと実行すべし。お隣の国(韓国)は個人的には好きではないが事この点(計画道路の実施)については多いに見習うところあり。多分お隣ではゴネ得などという言葉は、その社会に存在しないのではないか?	東京23区	男性	50代
81	渋滞を緩和するには道路が必要、道路を建設すれば自然破壊になり、いずれにしても矛盾が生じます。 必要のない車を減らすため車への税金を高くする、ロードプライシング制度、排気ガスの規制が必要	東京23区	男性	50代
82	道路整備より公共交通機関の整備(バス、電車等)を優先して行って欲しい。自動車の総量を減らして欲しい。	東京23区	男性	50代
83	用地買収の遅れで工事工程がのびるのは賛成出来ない。 外環にアクセスする一般道路の同時整備工事が必要だと思います。	東京23区	男性	50代
84	東京は放射道に比べ環状道が少ない。環状道の整備は必要であるが公害対策(排気ガス)、乗り入れ制限等の管理が必要。	東京23区	男性	50代
85	地元7区の反対も有りますが、以外の埼玉、東京近くの区民も使用する。もっとスムーズに流れる方法を考えることも必要。車の流れが悪ければ外環を使用せず、裏道地元7区へ入ってしまおう。地元はこれもこまるとの事。ある程度、がまんする事も(現在地元の人も便利に使用していると思われる。外環以外での高速道路での要望事項など危険場所などのクレームはどこに連絡すればよいのですか。例、東北道、羽入 佐野藤岡の風対策は、渡瀬川附近など風が強く間びきにやっている様だが西風に対するカベが必要と思われる。トラック、運転手など一番の危険場所に上げられています。まずは、一報をお願い申し上げます。関係部署ではないと思いますが。	東京23区	男性	50代
86	北海道、沖縄等地方の鉄道・地下鉄など交通機関のない地域は別にして都市交通の整備を優先すれば自動車・道路・高速道路は現状で充分。	東京23区	男性	50代
87	広域交通体系と、必要性が非常に高いことは明らかであることから、直接影響を受ける人に対し、いかにして受け入れてもらえる環境に影響の少ない計画案と、将来の生活、営業に損失の少ない補償方法を提案できるかによる。排気ガス、騒音対策と同時に地域の商店街にかかるところについては、単に金だけ積んで用地買収すればよいというのではなく、新しい商業ゾーンづくり等の地域整備について、積極的に支援、助成する姿勢がないと、いくら意見ばかり聞いても先に進まないのではないかと思われる。頭の固い行政が(タテ割り組織の枠内でしか動けず、すぐにそれは自分の領域外なのでどうしようもないと言って逃げてしまう)心の底から、都市交通体系上不可欠である外環を地域への影響をいかに少なくして実現させるかと真剣に検討することが必要となる。そして、新しい地域整備、コミュニティづくりが必要となれば、たとえ現在の制度でできないならば、新しい法律をつくるぐらいの覚悟が必要だと思う。(そのぐらいのことをする価値が外環にはある)	東京23区	男性	50代
88	早期全面開通を望む。	東京23区	男性	50代
89	「外環」をメイン道路とした場合に各接続道路との接続方法を従来の方法よりもっと効率良く、流入できる様に企画して欲しい。従来の方法ではその地点で渋滞が起ってしまうので。	東京23区	男性	50代
90	本当に元(イチ)から検討して頂きたい。住民は如何に苦しんでいるか。白紙撤回を希望致します。	東京23区	男性	50代
91	計画の中止及びその後の計画を視野に入れた対策案も提示してほしい。 財政難の折、決定した計画をなんとしても進めるスタンスは、今日的ではない。 負の遺産をズルズル引きずるべきでない。	東京23区	男性	50代
92	車の生産、利用を規制すること、自家用車に変わる公共交通システムを整備することの方が先である。道路をつくれればつくるほど車が増え、結果として生活道路にまで車が侵入してくる。	東京23区	男性	50代

愚かな道路・交通政策に対するささやかな抵抗として、当家では車保有をしてない。都内の生活で自家用車は必要ない。

- |     |   |       |    |     |
|-----|---|-------|----|-----|
| 93  | ・積極的な情報提供のための努力を繰り返すこと<br>・従来のおざなりの方法、考え方を排除する作業を行うこと。（簡単に言えば役所的発想でなく民間発想）<br>・効果的でない金の使い方の是正   | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 94  | 外環以外でも東名高速に乗入れる事を考えられる事も検討すべきと思う。   | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 95  | 早く完成してほしいと思っています。   | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 96  | 外環のプラス、マイナスを明確にする必要がある。<br>今までも道路が出来ると流入する車が増えるといった悪循環になっている気がする。   | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 97  | 大気汚染、騒音、振動等の公害の発生を防止すること。<br>計画決定済道路は全て地下構造を採用すること。<br>移転となった場合は、満足のいく保障をすること。  | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 98  | 地下構造について、1つの意見を申しますと、一度入口より入ってしまいますと逃げ道がなく渋滞が続いても出口まで出られません。従って入口より前にその情報を出来るだけ多く、的確に教えてもらいたいものです。  | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 99  | 地域住民のエゴに反対者の対応をどうして行くのか良く検討すべきである。  | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 100 | 全てに於いて、関連住民又は行うべき。関係者だけでなく、各方面に充分考慮し行うべきです。   | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 101 | 河川敷などの利用。   | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 102 | 物流輸送の主体であるトラックについて、流通ルートの統計及び流通量の明示がなければ一般市民は正しいと思われる選択がむずかしい。  | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 103 | 地域(地元)の意見が最優先での話。行政が判断して行なうべき。  | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 104 | S41に計画があったにもかかわらず、34年間中断していたことは始めて知りました。建設省はもっと時代の先を的確に調査し次代の交通対策に力を注がれることを期待します。   | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 105 | なぜS45年に「凍結」されたのか？それはともかく今外環を整備するだけで東京一極集中の体制の中で全て解決するとは思えない。現在の首都高もその場限りの計画で始まり中心部を2連結にして外から流入させれば渋滞となるのは分かっていたはず、将来を見越した視点から考えないと作っている意味のないものが無用のものになるか、どちらかだ。東京をどうするか、国全体の問題として考えるべきだ。その中で「外環」だと思う。 | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 106 | 目安箱的なものをもうけ都市計画区域内住民及び沿道地域住民を中心に地元7区市の区市民を対象にして意見を聞く。また外環に対してのアピール不足だと思われる。   | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 107 | 住民の声をきちんと受け止める事。大きな工事をするよりも、周辺の道路の改良ですむ方法を考えるべきだ。   | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 108 | 渋滞が緩和されて、税金が有効に活用されれば良い事だと思います。   | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 109 | 「新しい検討方法」に従いつつ、様々な問題に当たっては「円満」なる解決を望みます。  | 東京23区 | 男性 | 50代 |
| 110 | 都心の渋滞地域の人だけが大气汚染等の影響を受けるのは不公平だという事は良く理解できるが、分散したからといって排気ガスが減るわけではないので、やはり公共施設の整備が先だと思います。低公害のバス(電力を使う等)や、混雑のひどい地域には電車や地下鉄の本数をふやしたり、複線化するなどこれ以上車による公害を増やさなくても済む方法を考えて頂きたいと思います。                        | 東京23区 | 男性 | 50代 |

111	沿道地域住民はほとんど反対するので環境問題の一番の理由として車の排ガス、騒音です。これはまず車のメーカーが早急に行う事です。(地上の場合)	東京23区	男性	50代
112	行政のみ検討して決定は賛成出来ない。	東京23区	男性	50代
113	凍結30年間未整備となる様な馬鹿げた政策はやめてもらいたい。施設(インフラ)を建設する事は施設の機能が有効に働いていて価値がある。計画中断は機能中断であり意味がない。近年は建設工法も進歩したので、地下案等に見直し変更し早急に首都圏機能を回復してもらいたい。交通とは血液と同じものである。宜しく。	東京23区	男性	50代
114	現在の交通量を基準にするので無く一定の流入規制を行った上で、なおかつ外環が物理的に必要かと評価してからスタートすべきと思う。	東京23区	男性	50代
115	テレビ等でよく見る様な、住民側と県、県と国がバラバラな責任のとり方でトラブルがあるけど、その様な事が無い様に、国県が両方とも話し合い責任のおしつけはせずに窓口をつくって説明なり計画を立て、県民、住民、都民に接してもらいたい。	東京23区	男性	50代
116	大泉から先の中央高速と東名高速の接線までは、早急に着工してほしい。そうしないと、現在の外環の意味がない。	東京23区	男性	50代
117	生きている内に利用したいので、早期開通を望みます。	東京23区	男性	50代
118	速やかに進めて下さい。	東京23区	男性	50代
119	都心部の慢性的な渋滞を緩和するには、外環道の整備は急務である。	東京23区	男性	50代
120	車をもっていないので、外環は使わない。具体的な意見が書きにくい。地域住民の意見も大切だが、まとめるのは大変だと思う。	東京23区	男性	60代
121	早急に「外環」を整備してほしい。なぜなら、整備が進まないと環七、環八、川越街道、首都高5号線に迂回する車が多く、渋滞が緩和されないからである。	東京23区	男性	60代
122	通過地域の住民は必ず反対があると思いますが、法律改正による地下を多いに利用するべきと考えます。 国政の従来型バラマキ配分はいつもがっかりです。 石原知事の決断に喝采を贈ります。 北海道の道路などキツネかタヌキしか通らぬところにハイウェイをつくるなんて全くナンセンスです。(農道を含めて)(義務と責任のない)自由と平等、公平など世界中どこにもありません。世界中からナメラれて笑われています。	東京23区	男性	60代
123	一刻も早く実現して欲しい。	東京23区	男性	60代
124	早く実行する。	東京23区	男性	60代
125	必要な道路はつくってほしいと思いますが、高速道路の料金が高すぎます。料金を低くすることを考えて下さい。お願いします。	東京23区	男性	60代
126	地元住民の要望がない限り、30年放置された外環は凍結すべきである。現在、もっとも重要なのは、区部に乗り込められない圏央道の完成である。圏央道が完成すれば7区市民以外は、外環より圏央道のほうが使いやすい筈であり、都内の交通対策の効果も大きいと思う。 外環の要否は首都機能移転後の条件で検討すべきである。	東京23区	男性	60代
127	便利に成れば良いと思う。	東京23区	男性	60代
128	現在の交通を見ると渋滞する所がある程度決まって居ります。外環が完成する事によって、関越大泉附近の交通状況が良くなる様に思われます。そのため、一部地域に対する大気汚染、騒音	東京23区	男性	60代



など公害があると思われます。その点の配慮が必要だと思ひます。

- |     |  |       |    |       |
|-----|--|-------|----|-------|
| 129 | 幹線道路の早急な整備をする事によりむだな都心を通らないで渋滞も少なくなり排気ガスも少なくなる。他県の方々もスピードアップになり経済効果増大する。   | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 130 | 道路の充実はいらない。車の台数のカットとか、貨物、人の運送を効率良くすること。公共、交通、バス、タクシーの便やコストの低減で解決可能。貨物も個々の商品のコスト面ばかりの経済観でなく日本社会全体からのコスト負担と流通量の削減を図る。これが環境の破壊からの脱皮であり交通事故、空気、水、都市のねじれ、人間精神の狂いを防止改善できる秘訣である。担当される機関もこれまでの任された範囲の責任でなく作成された影響 広い人間生活の為に現行の行政改善任務は避けられる。眼を開いて取り組むべきである。 | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 131 | 1.基本的設計図、詳細な説明<br>2.市区町村、議会で討論<br>賛成反対意見公表<br>3.地域住民、関係住民、会議で意見聴取  | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 132 | 都心に用事のない車が多すぎる為目的地迄最短に行ける様な道路整備が必要。大阪の周遊道路の中心を通らず外へ出すシステムが東京に早く必要だと25年前に思っていました。又メーカーが売ろうかな姿勢がありありで車が多すぎる。本当に必要な車なのか若者の必要のない車が多く、親の責任もあるのでは・・・   | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 133 | 外環が必要か不要かの検討より車社会を見直す検討が必要。  | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 134 | ・対象を広げれば広げるほどタテマエ論になる。<br>・黒煙モウモウの車が走っているのをどうして取り締まれないか--外環にも走られたら困る<br>・環八「雲」の問題も解決できていない。第2の「雲」帯ができないような方法を考えるべきだろう。<br>・環境悪化しても住民は逃げ出せない。(住む人の身になっての施設工法)   | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 135 | ・車社会であるが、車を利用しない人達のことをもっと考慮すべきだ。<br>・車社会のあり方について再考すべきではないか   | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 136 | 首都高や現在開通している外環のように、高速道路として問題のあるつくりにしなないこと。例えば加速レーンの長さ、合流車線の作り方、カーブの作り方など。  | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 137 | 世田谷区等、高級住宅地の反対意見は多少なり分かるが、特別意識をもってするのはいかがと思ふ   | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 138 | 移動のため都心を通過するだけの車を少なくするような計画をご検討下さい。  | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 139 | 今頃反対が多いからこんなアンケートをとって賛成多数とすることはナンセンス。外環をつくって東京都区内に他県のディーゼル車(トラック)をいれるな   | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 140 | 将来のことを見すえ道路幅は余裕を持って、又、最短距離で無駄をしないこと。   | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 141 | 外環の整備・建設は大気汚染・環境/自然破壊をより拡散することになる恐れがあるし、莫大な資金を要することになる。<br>このため渋滞の原因となる車両の通行を規制して渋滞の生じないように対策を講じることを考えた方がベターで金もかからないのではないかと・・・<br>(交通量の削減対策の検討・実施)   | 東京23区 | 男性 | 60代   |
| 142 | 外環は必要だと思う。都心渋滞解消の為。  | 東京23区 | 男性 | 70代以上 |
| 143 | 税金の無駄遣いになるようなことだけはやめて欲しい慎重に検討して下さい。  | 東京23区 | 女性 | 20代   |

144	外環道料金が高くあまり利用していない。	東京23区	女性	20代
145	環八道路沿いで暮らしているが、空気が汚い。車を運転しない生活を送っている人の環境も考えていただきたい。	東京23区	女性	20代
146	計画によって、おこりうるマイナス面を慎重に検討して下さい。従来のお役所にみられる強引な方法だけはとるようなことがないようお願いいたします。	東京23区	女性	20代
147	心配なのは環境汚染。子供たちが育っていく上で未来の環境が悪化していることがないように。	東京23区	女性	20代
148	必要性を充分に考え、税金の無駄遣いにならないような、政策にして欲しいと思います。	東京23区	女性	20代
149	役人と政治家の意見を真っ先に優先するようなやり方はもう古いと思いますよ。住民投票で反対される事のないよう住民の声をしっかり聞いて下さい。住民投票で反対になればそれこそ時間と金のムダ使いです。	東京23区	女性	20代
150	地元住民の方は様々な意見を持っていると思いますが、使う人にとっては、必要なものだと思いますので、環境が破壊されないような道路をつくって下さい。	東京23区	女性	20代
151	「外環」についてもっとわかりやすい説明が欲しい。テレビなどでビジュアルにメリット、デメリット工事の進め方、できた後どの様に利用できるかなど、安心して東京に住み、豊かな心をもって生活できる様、お願いします。	東京23区	女性	20代
152	関係区・市等にオンブズパーソン制度をつくるなどして、市民によるチェックと意見伝達、参加の機会をつくってはどうか。	東京23区	女性	20代
153	外環はともかく、大切な道路と思うし、便利な道路としてずいぶん利用している。しかし、アンケートに参加して改めて地域住民の方の影響を考えた。便利になるということで陰では犠牲になる大勢の人々がいることを感じた。	東京23区	女性	20代
154	何だかんだ言っても地元の人の声は大切だと思います。交通が整備される前は急な場合(救急車などの通行)はとても必要かも知れませんが、生活環境等は大切なので、今ある環境が壊れるのが嫌な人が一人でもいたらよく検討して、計画を進めるのか止めるのかは、それからと思います。道路の事はよく分かりませんが、環境の変化は病気を引き起こす場合もありますし。	東京23区	女性	20代
155	道路を作って早く便利に行かれることだけでなく事故の起こらないような工夫をこらしたものを作ってほしい。首都高速のような狭いし、出口が右側だったり、左側だったりする運転しにくい道ではお金の無駄である。期限を限定せず、十分に話し合ってベストのものを作ってほしい。	東京23区	女性	20代
156	場あたりの対応、対策でなく地球規模で環境第一であること。	東京23区	女性	30代
157	是非必要だとは思いますが、周辺住民との話し合いは充分行って欲しい。	東京23区	女性	30代
158	現状を把握し、実益に沿った事項を考えること。 事務的な紙の上だけの計算で計画を決して進めないこと。 一部の人間の利害を追求するのではなく、住民のためになることを第一に考える的確な目を持った行政側の体制を確立すること。 生息している動植物を保護する計画にすること。	東京23区	女性	30代
159	自然も人も守られる様に進めてほしいと思います。	東京23区	女性	30代
160	一番生活の中で密着した問題が起る可能性(特に、環境公害)がある地域住民の意見を優先し、説明と話し合いを誠意もって取り組んでほしいと思う。	東京23区	女性	30代
161	外環は必要ならするべきだが、意味もなく道路整備をしている印象がある。本当に税金を無駄なく使ってよい方向にいくなら賛成だが、周りの住民に騒音やガスなどの補償があれば広い範囲の人	東京23区	女性	30代

々で検討するべきだ。

- |     |   |       |    |     |
|-----|---|-------|----|-----|
| 162 | 車が自宅にないこともあり、道路整備に関することにはあまり関心がありませんでした。昭和41年に都市計画決定されたとは言え、それから30年以上経過しているの、改めてこのように検討していくのは必要だと思います。  | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 163 | 1日も早く開通して欲しいです。   | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 164 | 建設地の住民に十分配慮や、意見を求め、互いにより結果がむかえられるように検討を。  | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 165 | 今後、車社会のまま進んでいくのか、環境への配慮から、車を減らす方向に行くのか、はっきりとした国の方針を決めてから進めるべきだと思う。  | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 166 | ダイオキシンや薬害など日本という国は何とのかきつ無責任なのかと悲しくなる。所詮“人の命”のことだから“基準値内”だから安全で片付けてしまうのか？便利さを求めて犠牲を払うものがあるのは仕方がないと思うけれど自然や人の命、安全、健康という部分でもともと、きちんと考えて欲しい。その上で検討し実行するの、かしないのか決めて国民、住民に対し“恥ずかしくない”検討して欲しい、くれぐれもうそっぱちの“充分調査済、大丈夫”などということは言わないで欲しい、やるなら手抜き工事もやらないで欲しい。最終的に被害はどこにくるのか考えて下さい。          | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 167 | 私自身、現在の住まいに引っ越してから、度重なる道路工事に害にあっています。交通量が多い道路なので、真夜中に工事しているのですが、かなり迷惑です。こうした害が地域住民の方におよばないように検討して下さい。また税金は大切に使って下さい。  | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 168 | このような問題は「外環」に限らずメリットを受ける人、デメリットになる人の意見をまとめるのは平行線のまま過ぎていくのが結果的に見えている。メリットを受ける人はデメリットになる人々の事を考え、それらの人々の生活が悪化させぬように要望によっては通行料金を払う位のことも必要。  | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 169 | 公正を旨とし、押しつけは絶対にしないこと。   | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 170 | 計画に直接加わる人(沿線住民)などの意見や環境や生活にどのような影響をもたらすか細かく話し合ってもらいたい。又、その沿線住民以外にも税金を使い建設をすすめる以上ひろく情報提供が必要だと思う。その他、道路整備ばかりでなく必要ない人は車に乗らないように促すなど車の量をいかに減らすかも重要だと思う。   | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 171 | 地下水問題、大気汚染なども第一に考えるべきだと思うが、周辺住民の経済活性、及び首都圏全体の経済的プラス・マイナスも加味するべきだと思います。でなければ、かなり一元的論調になるかもしれません。   | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 172 | コールドジョイントなどが、話題となりました。安全なものを作って下さい。税金は有効に使って下さい。渋滞しにくい構造にしてください。路駐を何とかして下さい。  | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 173 | 外環による大気汚染等も大変気にはなるが、それにより、都心の交通量が減り、都心部の大気汚染が軽減されるなら、又、渋滞も緩和されるならとも思うが、緑の多い地域、コミュニティーの充実した家並み等の美しい地域の破壊は、やはり嫌だと思う。又、電信柱の撤去ケーブルの地下移動等、工事に伴って行った方が工費も(別々に行うより)安くなったり影響される地域住民への配慮も必要だと思う。そして何より天下りの業者が美味しい汁を吸うことのない様「工費の出所」「どうして経費で、この業者がこの工費で工事を行うか」等最大限に公平に、公表して、国民の疑問にも答えるべきだ。 | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 174 | 建設省と東京都がおこなう公共事業は利益ばかりを求めたイメージが強く、大きなお金をかけて作るものなので、広く多くの人々に利用されるものではないといけなものであると思います。都市計画だけを中心に考えるのではなく、地域住民に愛される「外環」を望みます。   | 東京23区 | 女性 | 30代 |
| 175 | 場所的に外環は中途半端だと思う。作っても環八と同じような状況では・・・それならもっと更に都心から遠ざけるとか環八を充実させるとかの方がいいと思う。それに環八や環七が混むのって沿道がこむからだと思うので・・・。  | 東京23区 | 女性 | 30代 |

176	せっかく作った新しい道路も利用料金が高ければ渋滞が少なくなるとは思えない。アクアラインだって料金が高すぎて商業的には利用する人が少ない。安い料金にしてたくさんの車が外環に流れるようにしなければつくってももったいない。	東京23区	女性	30代
177	成田空港とも類似していると思いますが決定の経緯はともあれ、すでに現実には進んでしまっているのので、例えば代償地とか賠償といった形で受け入れるべきだと思います。現状ではただ地域住民のわがままになっています。限られた年の地域ではある程度個人の権利が制限されるのは仕方ないと思います。	東京23区	女性	30代
178	外環の必要性はわかります。が、排ガスを伴う、車社会を見直す都市づくりを広い視野で考えなければ、東京はダメになってしまうと思います。 井の頭、善福寺あたりは、良い意味での東京らしい住宅街であると認識しています。外環を、うまく調和させられれば、大成功でしょうが、非常にむずかしくもったいないと思います。 地下水など、どうなのでしょう。	東京23区	女性	30代
179	住民に解りやすく説明してほしい。 ・どういう風に必要性があるのか？ ・費用などはどういう風になるのか？	東京23区	女性	30代
180	本当のことを言って、これ以上便利にならなくてもよいと思っています。是以上便利にするために税金を使わずに、少し前に戻って(昔に)もっと自動車を使うことを少なくする方法を考えてほしいと思います。(例えば、通勤には車を使わない。)それから、電車やとくにバスの料金が高いことにも問題があるように思います。昔のようになるべく歩き、環境により緑ゆたかな都市であって欲しいと思います。 私の家は環八沿いですが、それはそれは車による公害がはげしいです。 夜遅くまで、というより一日中車の音(ダンプが通るとゆれます)はひどく洗たくものなどもくろずみません。 新しい道路を作れば、またその周辺の人達が困ると思います。 よろしくご検討お願いします。 (住んでる人以外の地域の人にとっては便利になるため賛成するのではないのでしょうか。沿道地域住民によく意見を聞いて欲しいです。)	東京23区	女性	30代
181	アンケートを記入するにあたり、資料がパンフレットだけでは少々不足だ。カラーでなくていいので、もう少し読める資料が欲しかった。記入後の回収が翌日であったので、自分でHPを開いてみる時間が不足してしまって申し訳ない。提出後、再度HPを見ることにする。都内は日中、人口も車も過密になっているので、そのための環境整備は重要であるべきと考える。自然への配慮がなくては本当の環境整備ではない。なぜなら人工的なわか公園、にわか自然は作ることも可能だが、自然本来の持つ役割にはほど遠いことだ。これからは次世代に何を残してゆくかが地球人として大切なことだ。宇宙にすんでいる限り、自分たちの都合がよいからという考え方はいけなない。ロードプライシング制度は抜け道をつくる企業、業者が多いのではないか。それよりもカードで支払い可能というシステムがイタリアにある。インターチェンジでの渋滞を防ぐことも必要だと思う。つくって解消もよいが、防ぐ対策、改善策も他にないのか。	東京23区	女性	30代
182	もうこれ以上新しく道路をつくらないで下さい。 環境破壊について考えて下さい。 渋滞を解消したいのなら道路を増やすのではなく車を減らす様にすべきです。 新しくつくったって解消出来るとは思いません。	東京23区	女性	30代
183	車に乗らないので道路のことはわかりませんが、歩行者として利便性があればよいと思います。	東京23区	女性	30代
184	道路は第三者にとっては便利だが、沿道の人々の被害は大きい。騒音、大気汚染、事故、振動、これらを減らす努力が同時に議論される必要がある。	東京23区	女性	40代
185	一旦、凍結したのに、今になって、外環とはなぜなのか！ なぜ凍結したのか。それは住民の強い反対があったからなのに、このようなアンケートをしても住民が反対してもどうせ強引な石原都知事の一言で悲しむのは弱い立場の住民、特に石神井公園、善福寺公園は都内でも緑の美しい貴重な所、外環を作り、車を増やし、自然と住民の生活を奪われたくない。 30年前凍結されたのはなぜか！ それは住民の反対があったからなのに、今になって又外環という考えはおかしい。	東京23区	女性	40代
186	大泉I.C.が出来、週末などの車のこみ様、流れが変わった。道路が出来れば便はよくなるが、環	東京23区	女性	40代

境を考えると、うんと頭をひねってしまう？

人間の生活がよくなる事が一番、それが便利さか？考えてしまう。

- |     |  |       |    |     |
|-----|--|-------|----|-----|
| 187 | 私は実家が群馬県にあるために足立区から関越道に入る為に1時間半くらいかけて、行かなければならない事がありました。その為に子供達は車酔いをして大変でしたが外環が完成してからはとてもスムーズに関越道に入る事が出来るようになり、2時間もあれば群馬まで行けるようになりました。ですから私的意見と致しましては外環大賛成でありますし、早く中央道や東名高速道にも外環が繋がってくればどんなに良いことかと思えます。ただし、その道路の沿道の地元の方達のご意見や費用のことなどもよく考えた上で決めていただきたいと思えます。便利になる事は確かだと思いますし、都心部の渋滞の緩和には役立つと思えます。 | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 188 | すべての情報を公開して、できうるかぎりクリアーな状態で、検討していく必要があると思う。公表された事実の是非は、情報を受けた側にゆだねるべきであり、偏向報道は、民力を弱体化させると思うので。   | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 189 | 本当に必要でなければ(又は、必要度より環境に与えるマイナス度の方が高い時は)計画中止も含め、一部の業者や政治家の利益に左右されない公正な検討、判断をしてほしいと思えます。  | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 190 | 30年も前の計画は少し時代遅れの様なので現在の生活上の道路のことを考えて欲しい。検討することはいいことかもしれないが、あまり長い期間では30年前と変わらなくなってしまうのではないか。  | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 191 | いまもまじめにアンケートしましたが、これがいつの事になるのか？これではさわがれても予定だけで終わってしまうのではと不安を感じます。  | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 192 | どれかに をつける方法が広い意見を聞いたことになるのでしょうか。   | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 193 | 都心部の慢性的渋滞事情を考えて早く整備して欲しい。  | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 194 | 外環といっても、公的資金を使うことになると思う。工事資金は全て明確にして、後々問題の残らない潔い工事を切に望みます。又、資金不足により、有料になるかも知れませんが、その場合も、海ほたるの様に高すぎる料金は反対です。隣接する区・市町村との友好的な支援を期待しています。  | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 195 | 公共事業はとかく計画がいつの間にか中止されていたり完成まで延期がくりかえされる事が多い。外環はぜひとも必要な幹線道路ですので、開通に向けて事業を進めて欲しい。ただ地元住民との話し合い、公害対策は十分に検討し、計画の進行度合いとともに常に公表されるべきと思えます。  | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 196 | 環状道路より20m以内の住居に対し騒音や大気汚染に対する補償をした上で、一部地域のためだけの凍結は許せない。みんなが使うのだからみんなで我慢すべきだ。そのかわり、前記したように補償を行うべきである。  | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 197 | 今回のように公共事業に関するアンケートには地域の人や興味をもっている人を中心にすべきだと思う。私自身、無作為に選ばれたわけだが、車の免許もなく、利用することもほとんどなく、この計画のことも初めて知ったため、アンケートの対象になってしまったのかと思う。  | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 198 | 知らないうちに、知らないところで、勝手にさまざまな計画が否応なく実施されていってしまうという状況が少しでも改善されることを期待します。  | 東京23区 | 女性 | 40代 |
| 199 | 合流道路は計画しないで下さい   | 東京23区 | 女性 | 50代 |
| 200 | 専門家の意見と住民側の意見の調和を大切に考えて欲しい。  | 東京23区 | 女性 | 50代 |
| 201 | 沢山の人に関心をもってもらいたいのかでは。  | 東京23区 | 女性 | 50代 |
| 202 | 外環は凍結されたのだから、今さら検討を行うことはない。環境問題などから絶対反対。税金の無駄遣いだ。  | 東京23区 | 女性 | 50代 |

203	公正・中立に。	東京23区	女性	50代
204	現在の状況から考えても「外環」が開通しても、東京内の交通渋滞が緩和されるとは思えない。その資金をもっと有効に使う方法はないかという事から検討してほしい。	東京23区	女性	50代
205	・アクアラインのように料金が高く、結局意味なしにならないように。 ・移転の補償は、生活区域全体的に考えて欲しい。 ・環境対策は、長い眼で見れば、とても大事なので、しっかりと。	東京23区	女性	50代
206	道路の渋滞の軽減と共に排ガス規制もすすめていかないと大変なことになると思います。	東京23区	女性	50代
207	とにかく環境のこと(自然)を大切に考えてほしい。	東京23区	女性	50代
208	外環の近くに住んでいる人の意見を尊重してあげるのが良いと思います。	東京23区	女性	50代
209	関越が出来ただけでも、夏場の異常な大気や気温の変化が著しく上昇し、生活する上で不快な日々を送っているのに外環が通るなどとても考えたくないです。	東京23区	女性	50代
210	道路を作るのには時間とお金がかかります。あまりにも車が多すぎます。郊外に行くとバス他電車の本数も少なく不便のため車を持つようになります。渋滞となります。空気も汚れます。車を減らすことをもっと考えて欲しいと思います。住民の反対も分かります。営業で必要な車以外都心に乗り入れないこと。又トラックなどは都心に乗り入れない方法を考えて欲しいです。	東京23区	女性	50代
211	計画に反対なので検討も打ち切るべきである。	東京23区	女性	50代
212	1) 環境という点からは地下式はよいと思うのですが、一方、震災などを考えると不安を感じます。青函トンネルがすでにいたまはじめていると聞くともだ不安でアクアラインなど利用する気になれません。 裏表紙にある埼玉外環も良いプランですが、用地がたくさん必要になるようです。 2) 都心へ入れる車を減らすことはとても必要です。実現はいろいろ難しいでしょうが、たとえば、放射と環状の交わるところに多業種共同の物流中継地を設けて物の流れを合理化するなどして、あまり大きな道路を是以上必要としない工夫はできないでしょうか。鉄道における新幹線のように地元の方々のきめこまかいローカルな交通が廃止されて不便になっている(碓氷峠など)ような問題が、道路で多発すれば事態はもっと深刻だと思います。	東京23区	女性	50代
213	いつまでに完成するか公表して下さい。 現在の状況だと見当がつかない。 早く完成してほしいです。	東京23区	女性	50代
214	外環は今(部分)でもとても使いやすい道路です。これが完成すれば、と思いますが、住民の方の事を考えれば、便利だけ言っている訳にもいかないと思います。 車自体の改良(電機自動車)等、皆でこれならと思えるところまで、話し合えば、必ず、道は通ると思います。	東京23区	女性	50代
215	地下構造の採用が可能になったとはいえ、立退きや生活環境の変化を強いられる人々も多くあるわけですから十分な保証と配慮に時間とお金をかけてよいバイパスをつくる方向に向かってほしい。 都市に集中しすぎた機能を分散することも同時に進行するとよい。 必ずしも八コモのを地方に移動するというのではなくインターネットなどを通して効率よい情報管理収集をすることも含みます。それによって人とモノと車の移動を最小限におさえることが可能になるはずだからです。	東京23区	女性	50代
216	都心部を走っていていつも思うのは路上駐車です。実質1~2車線が使えない状態を何とかすれば混雑をかなり解消出来ると思うのですが、外環をつくる事と並行して考えて頂ければと思います。取締りが無いことを前提に路上駐車している様ですが・・・。	東京23区	女性	50代
217	外環の整備も大切ですが、そのことによりおこる環境悪化(車の排気ガス等)のことも充分考える必要あり 又車が多すぎるのも問題です。自家用で2台も3台もあつたり若者が遊びで使つたり考えものです。	東京23区	女性	50代

218	私の住むアパートのすぐ脇を首都高速が通っております。30年間24時間の騒音と排気ガスに悩まされております。近頃では気管支ぜんそくの症状にも悩まされるようになり苦しい思いをしております。環状8号線を月に1回位利用し、いつも渋滞に会い、外環道はぜひ必要と思います。計画に当たりますとは、沿道住民の環境問題を最優先にすべきです。騒音対策、排気ガス対策は最大限にし、沿道住民の犠牲は最小限にすることが条件と思います。ぜひそうでありますようお願い致します。	東京23区	女性	50代
219	環八も有効に機能しているので、積極的に検討を行った方が将来的に良いと思う。	東京23区	女性	50代
220	沿道地域住民の感情も大事であるが、現状の問題点を考えると、早急に進めるべき。	東京23区	女性	50代
221	車社会になり、道路の消耗がはげしく、環八の陸橋上での渋滞時は、それは、それは恐ろしく感じます。道路整備と共に道路をつくる必要はあると思いますがくれぐれ住民不在にならない話し合い検討会を望みます。そして話し合う機会を多く持つ事が一番大事だと思います。	東京23区	女性	50代
222	環境整備を必ず実行して欲しい。	東京23区	女性	50代
223	建設省は住民の意見を無視する役所である事を吉野川の住民投票で思い知らされています。何を今更、アンケートを取るのですか？	東京23区	女性	60代
224	そんなに道路ばかり作る必要なし。車を減らす事を考えよ。便利の良さが全てうまくいくという事ではない。自然や公害の事ももっとよく見直すべき。	東京23区	女性	60代
225	1日も早い完成を願っている。	東京23区	女性	60代
226	地下トンネルによる建設を考えることが必要、さもないと大気汚染、騒音問題で沿道住民の合意を得ることが至難だと思う。	東京23区	女性	60代
227	環状8号線のように、渋滞するならば道路設計はしないようにしてほしい。	東京23区	女性	60代
228	昭和35年、第三京浜、環八整備のため世田谷区野毛町から幼い二人の子供の健康を危惧して、杉並区高井戸西×丁目×-×に29才の時引越しました。間もなく中央道整備の発表があり以後富士見丘小学校、地域ぐるみで反対をしましたが開通してしまいました。其の間の首都高速整備公団の約束と信頼は裏切られました。67才の平成10年健康を第一に考えて、又、現在の善福寺×丁目引越して来ました。この度、このようなアンケートにお答えすること自体予想外のこと、空気汚染と騒音は二度と経験したくないです。	東京23区	女性	60代
229	JR・地下鉄・バスを利用している人にとっては、これ以上道路を増やして車の量が多くなることは、都心の交通量も増え、バスの運行状態も悪くなる様に思います。あまり好ましくありません。	東京23区	女性	60代
230	利用する人は、便利の方が良い。だが沿道地域住民は迷惑に思う人も多いと思う。地元7区市民に通して良かったと思う方法を考えてほしい。	東京23区	女性	60代
231	先ず大気汚染、騒音を最小限にとどめて出来れば都内の幹線道路をもっと整備し、広げる(3車線に出来ればなおよい)よう努力し、渋滞を解消出来るような高速道路との関連性を豊かにして地域住民に迷惑のかからない理想的な外環の完成を目指して欲しいと思います。勿論美観を兼ね備えたもの。もっとじっくりと考え研究してからで良いと思う。	東京23区	女性	60代
232	検討を行う機関の構成に充分配慮すること。 高い識見による公平な検討がなされるよう、検討を行う機関の構成に十分配慮すること。	東京23区	女性	60代
233	基本の基で、通勤には車を使わない事。(環境、経済、健康他)余り便利な東京になり過ぎると、車は益々増え、新しい悪循環が生ずる可能性もあるのではと考えます。	東京23区	女性	60代