

東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する沿線地域のアンケート調査 調査結果概要

国土交通省関東地方整備局東京外かく環状道路調査事務所
東京都都市計画局都市基盤部外かく環状道路担当

調査の概要

< 調査タイトル >

東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する沿線地域のアンケート調査

< 調査主体 >

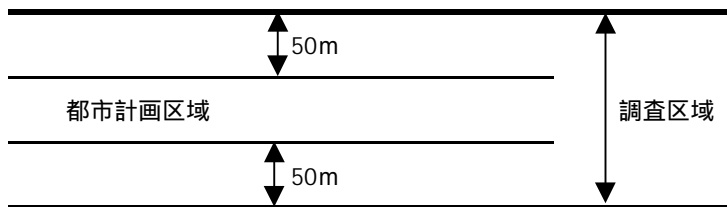
国土交通省関東地方整備局東京外かく環状道路調査事務所
東京都都市計画局都市基盤部外かく環状道路担当

< 実施期間 >

平成15年1月18日～1月31日

< 調査対象 >

外環道路の沿線(都市計画区域内及び都市計画区域境界から片側50m幅)
にお住まいの全ての世帯(事業所)



< 調査方法 >

調査員が調査対象者の自宅のポストに調査票を投函し、後日郵送にて回収する方法

< 回収数 >

全体で4,652人より有効回収された(有効回収率26.9%)。

	配布数	回収数	回収率
全体	17,279	4,652	26.9%
練馬区	6,040	1,575	26.1%
杉並区	1,815	473	26.1%
武蔵野市	1,640	498	30.4%
三鷹市	3,507	828	23.6%
調布市	2,175	604	27.8%
狛江市	46	20	43.5%
世田谷区	2,056	489	23.8%
無回答	-	165	-

< グラフの数値(%)について >

各グラフの%の合計値は、単数回答の質問でも四捨五入の関係で100%にならない場合がある。

「外環」計画の東京都区間の認知について

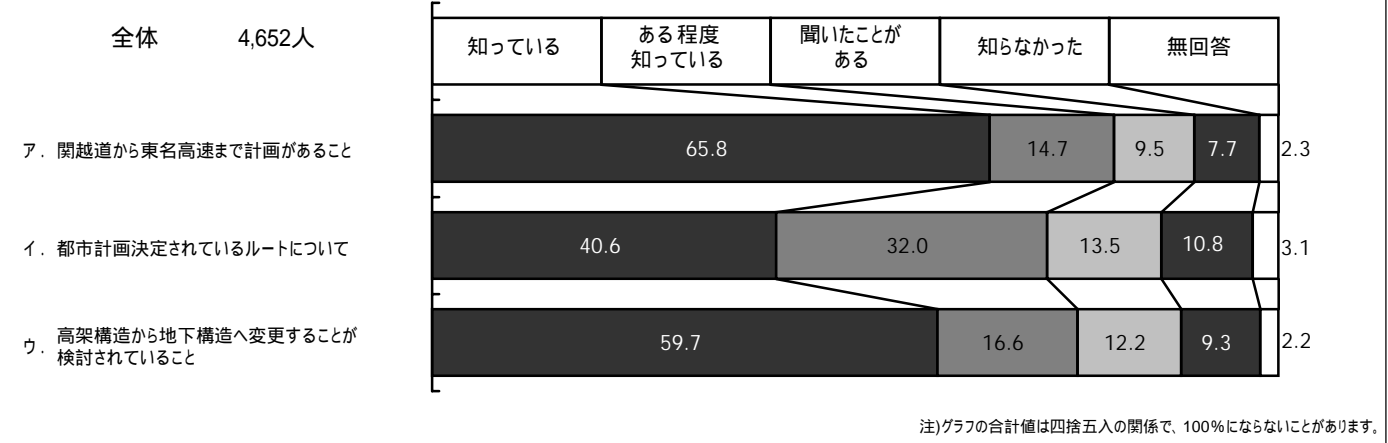
ア. 計画があること。.....全体で「知っている」約66%、「ある程度知っている」約5%、「知らなかった」約8%。

イ. 都市計画ルートについて。.....全体で「知っている」約1%、「ある程度知っている」約2%、「知らなかった」約11%。

ウ. 地下構造への変更が検討されていること。.....全体で「知っている」約60%、「ある程度知っている」約17%、「知らなかった」は約9%。

問1. 現在、東京外かく環状道路（外環）は、常磐道三郷ジャンクションから関越道大泉ジャンクションまでの区間が開通していますが、関越道大泉ジャンクションから東名高速間の約16kmを整備する計画があります。この計画についてあなたはどの程度ご存知ですか。ア～ウのそれぞれについて、1～4の中から 1つだけ選んで をつけて下さい。

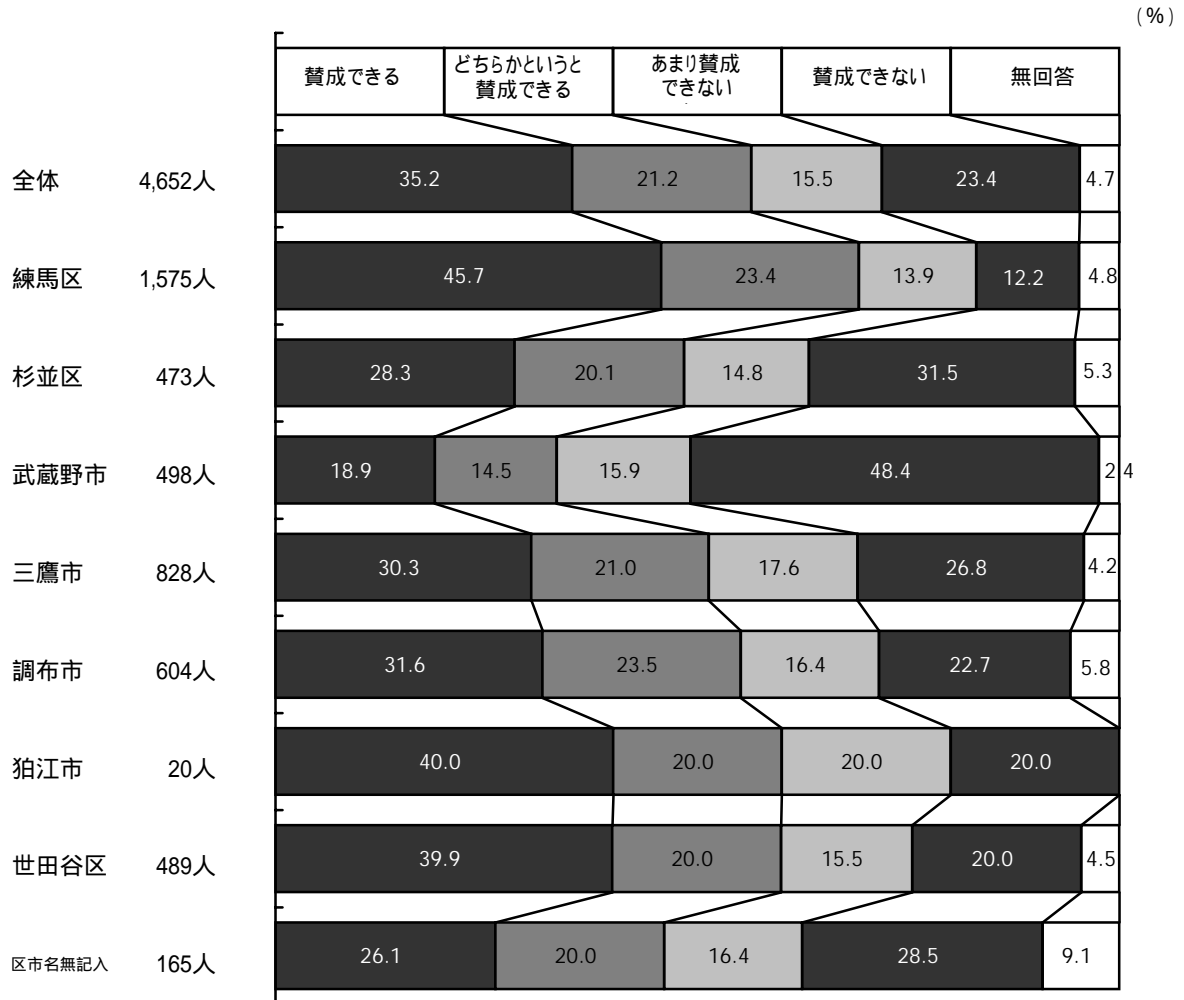
(%)



外環計画について

「外環」の東京都区間を整備し、「高速道路のネットワーク化を図るべきだ」という意見に、全体では「賛成できる」が約35%、「どちらかという賛成できる」が約1%、「賛成できない」約23%、「あまり賛成できない」約16%。

問2. 外環の関越道～東名高速間の区間についても整備し、関越道や中央道、東名高速などの高速道路のネットワーク化を図るべきだという意見がありますが、あなたはどのように思いますか。次の中から 1つだけ選んで をつけて下さい。



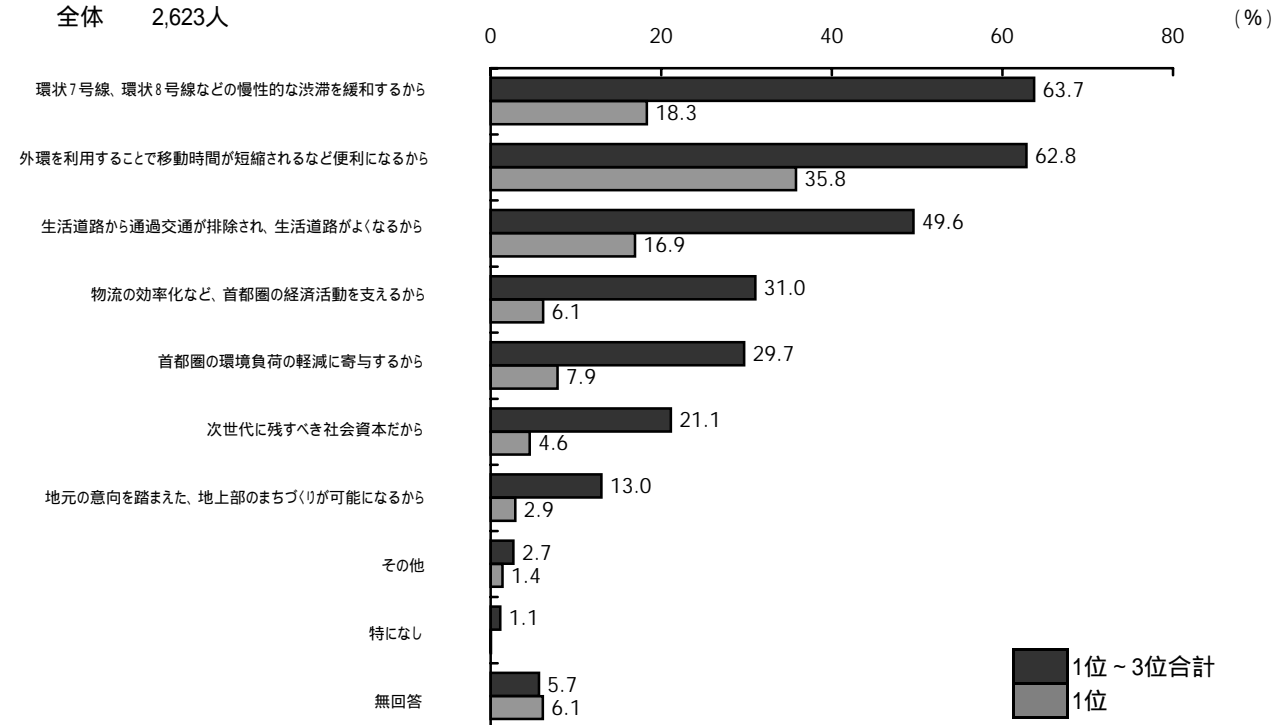
注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

外環計画について

「賛成できる」理由は、「環状7号線、環状8号線などの慢性的な渋滞を緩和するから」、
「外環を利用することで移動時間が短縮されるなど便利になるから」。

問3．問2であなたが「賛成できる」または「どちらかというとな賛成できる」と思われる理由は何ですか。次の中から **重要と思われる順に3つ以内で選んで**その番号を回答欄にご記入下さい。「その他」を選ばれた方は()内に、その内容をご記入下さい。

全体 2,623人

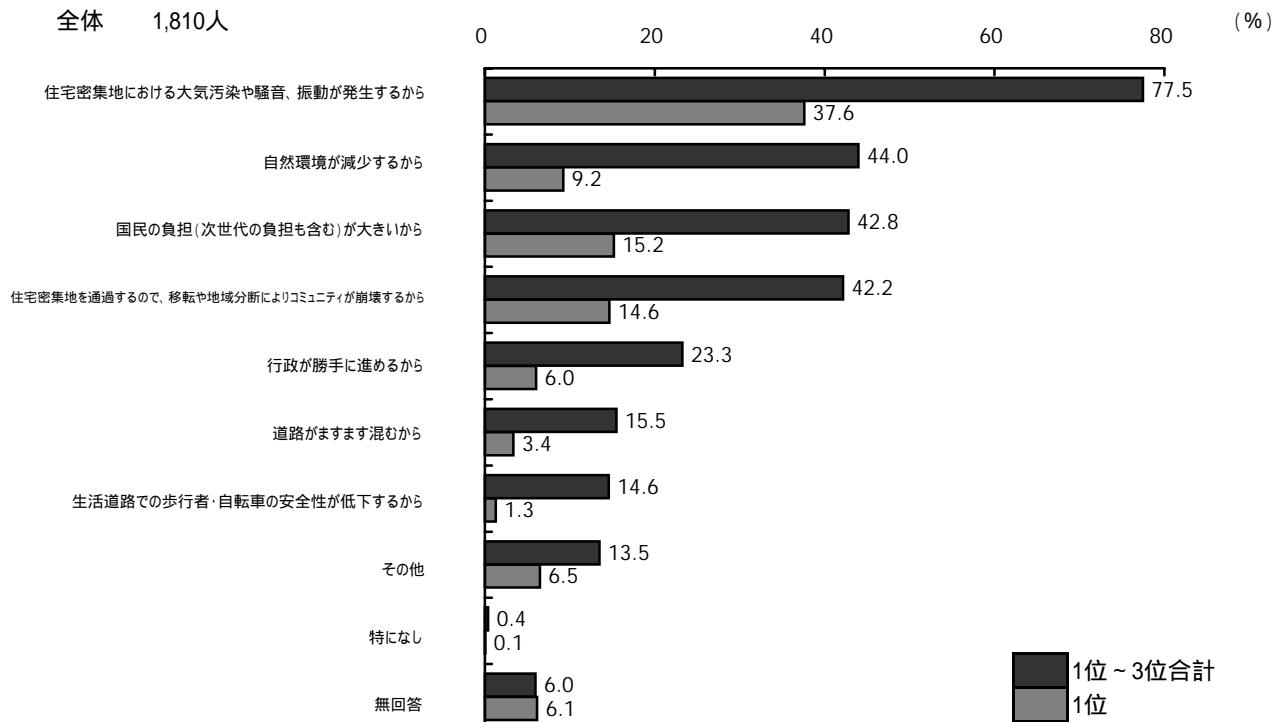


注)複数回答のため、合計は100%になりません。

「賛成できない」理由は、「住宅密集地における大気汚染や騒音、振動が発生するから」。

問4．問2であなたが「あまり賛成できない」「賛成できない」と思われる理由は何ですか。次の中から **重要と思われる順に3つ以内で選んで**その番号を回答欄にご記入下さい。「その他」を選ばれた方は()内に、その内容をご記入下さい。

全体 1,810人



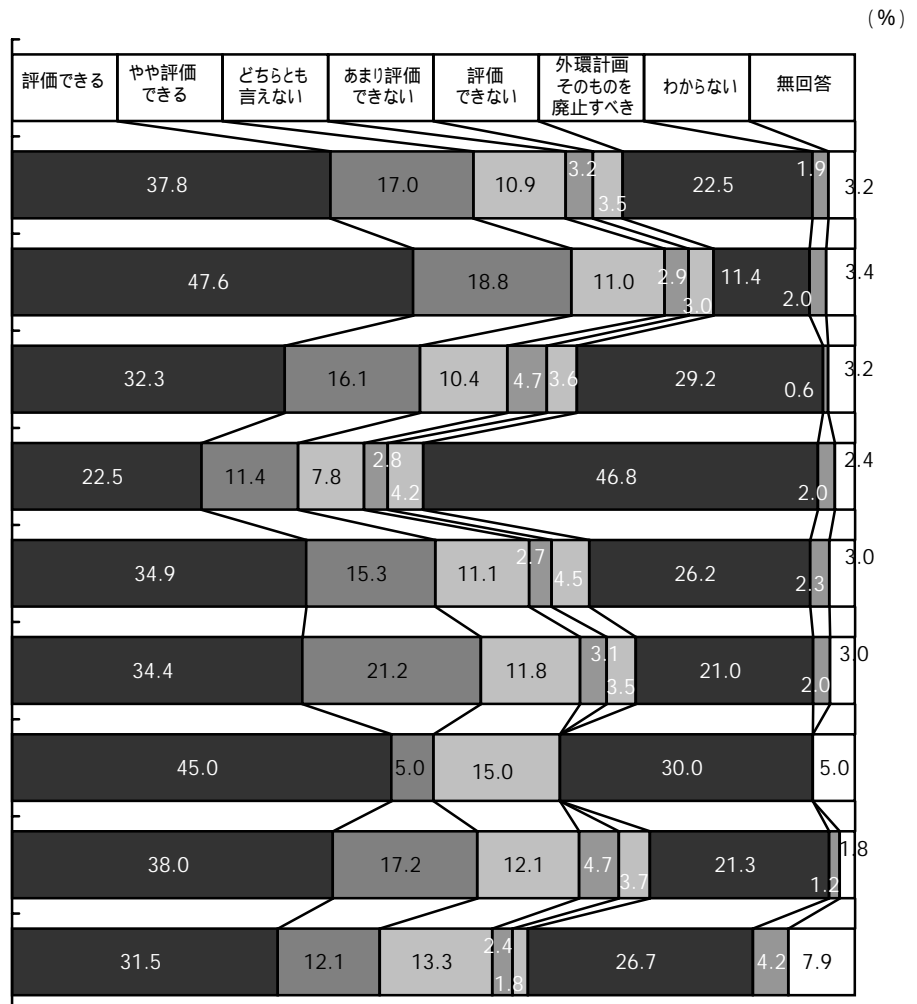
注)複数回答のため、合計は100%になりません。

地下構造への変更について

地下構造への変更の検討について、全体で「評価できる」が約38%、「やや評価できる」が約17%。

「評価できない」が約4%、「あまり評価できない」が約3%、「外環計画そのものを廃止すべき」が約23%。

問5．沿道への影響を抑えるため、外環計画を高架構造から地下構造へ変更することが検討されていますが、あなたはそのことについてどのように思いますか。次の中から 1つ をつけて下さい。



注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

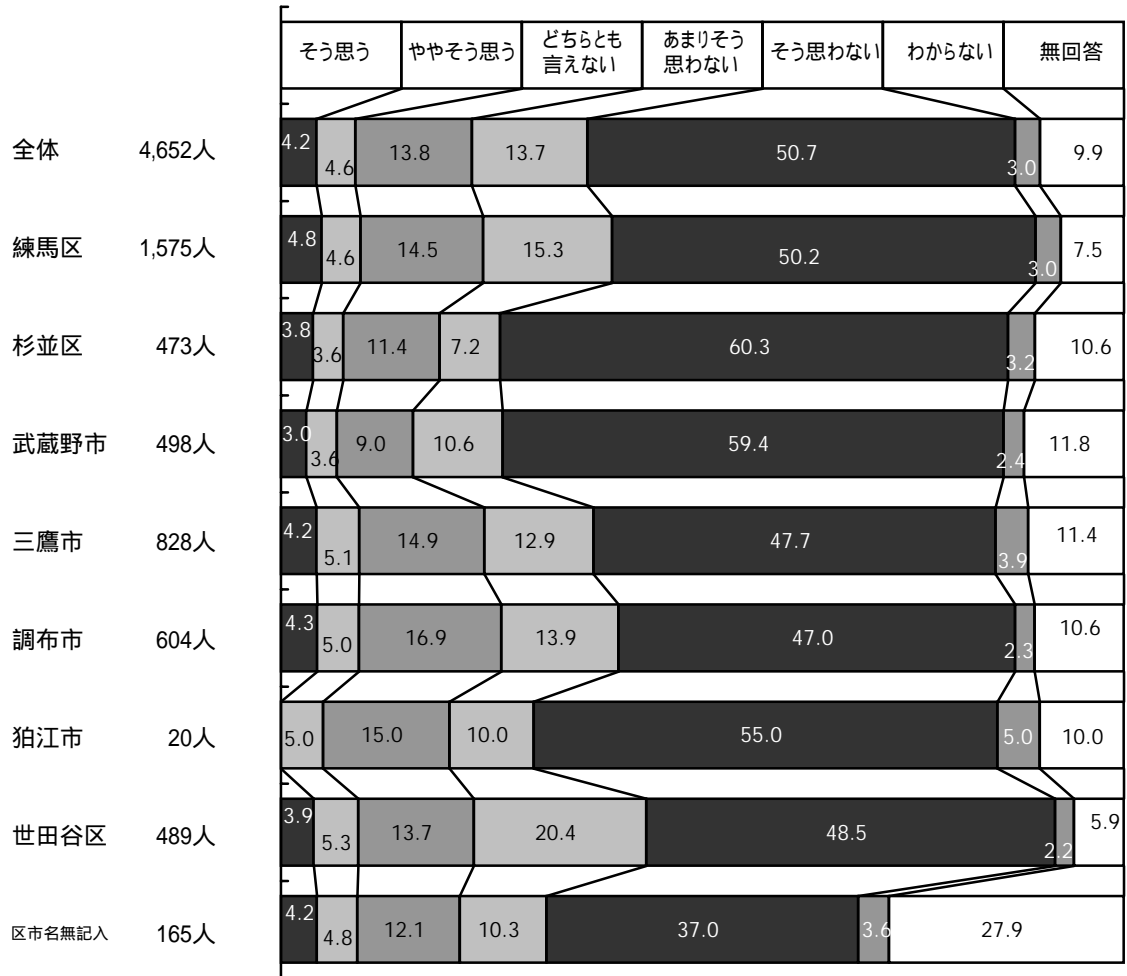
高架構造から地下構造への計画の変更について

- ア. 地下構造は費用がかかるので、地上に高架構造で整備すべきだとの意見について.....
 全体で「そう思う」約38%、「ややそう思う」約3%。
 「そう思わない」約51%、「あまりそう思わない」約4%。
- イ. 沿道への影響を極力抑えるために地下構造で整備すべきだとの意見について.....
 全体で「そう思う」約38%、「ややそう思う」約3%。
 「そう思わない」約10%、「あまりそう思わない」約7%。
- ウ. 地下構造になった場合、外環の地上部の土地利用として、新たなまちづくりを進めるべきだとの意見について....
 全体で「そう思う」約7%、「ややそう思う」約18%。
 「そう思わない」約19%、「あまりそう思わない」約7%。

問6. 地下構造へ変更することに関し、次のような考え方について、あなたはどのように思いますか。ア.、イ.、ウ.の意見それぞれについて、1つずつをつけて下さい。

ア. 地下構造は費用がかかるので、地上に高架構造で整備するべきだ。

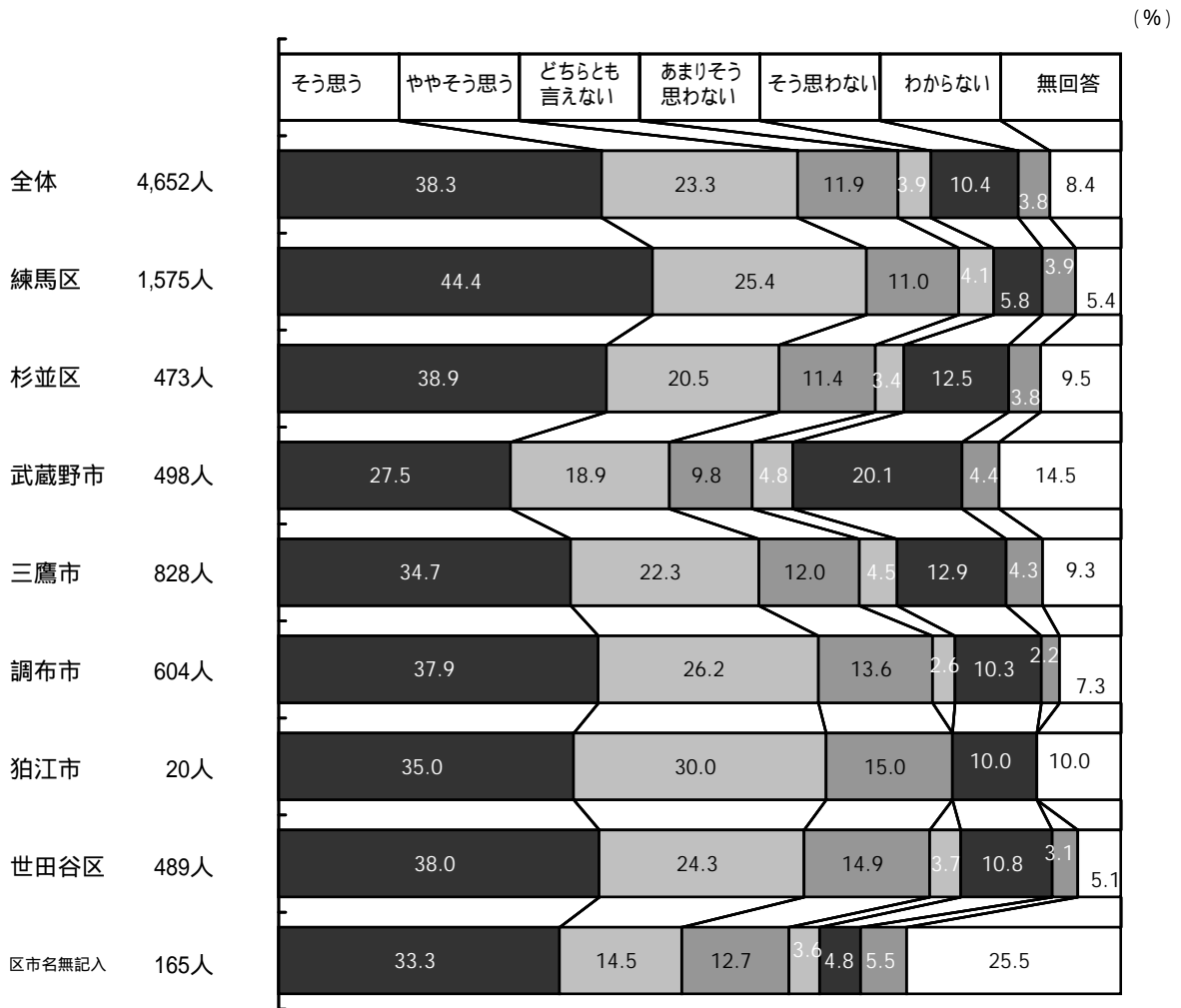
(%)



注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

地下構造への変更について

イ．地下構造は地上に高架構造で整備するよりも費用がかかるが、沿道への影響を極力抑えるために地下構造で整備するべきだ。

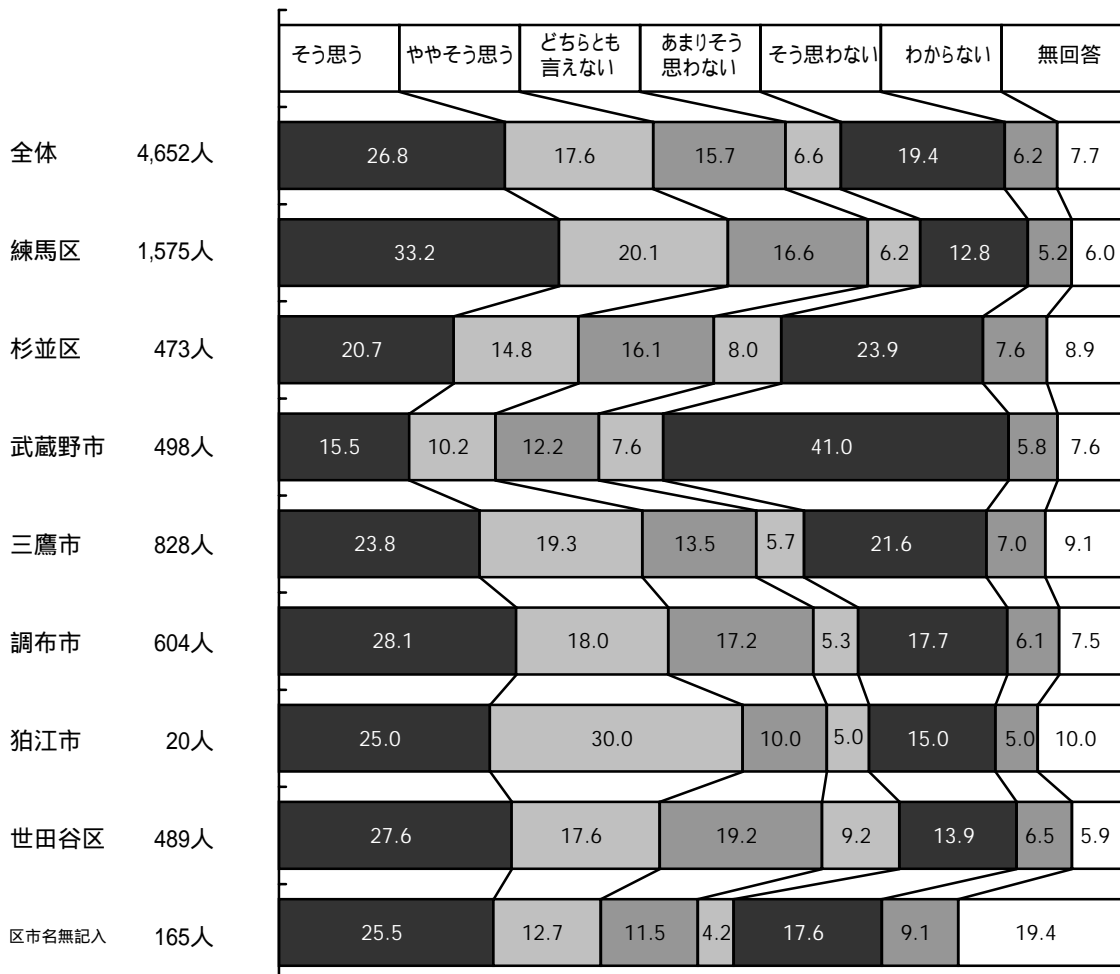


注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

地下構造への変更について

ウ．地下構造になった場合、外環の地上部の土地利用として、新たなまちづくりを進めるべきだ。

(%)

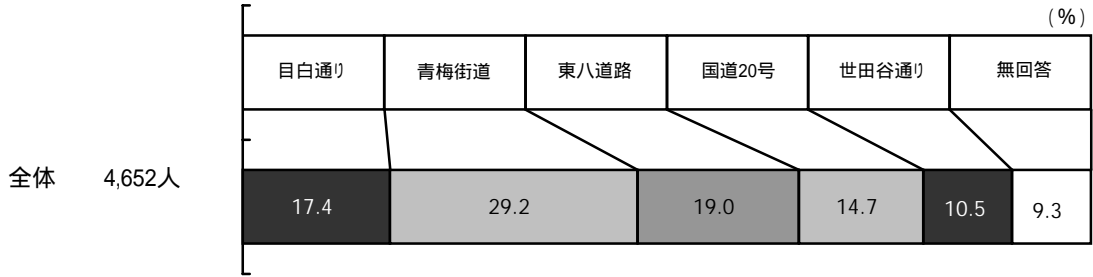


注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

最寄りのインターチェンジ

問7. 外環は、現在(昭和41年決定)の都市計画では、5本の主要道路(目白通り[練馬区]、青梅街道[練馬区・杉並区]、東八道路[三鷹市]、国道20号[三鷹市・調布市]、世田谷通り[世田谷区])とのインターチェンジが計画されています。(別紙参照)

あなたの最寄りのインターチェンジに をつけて下さい。

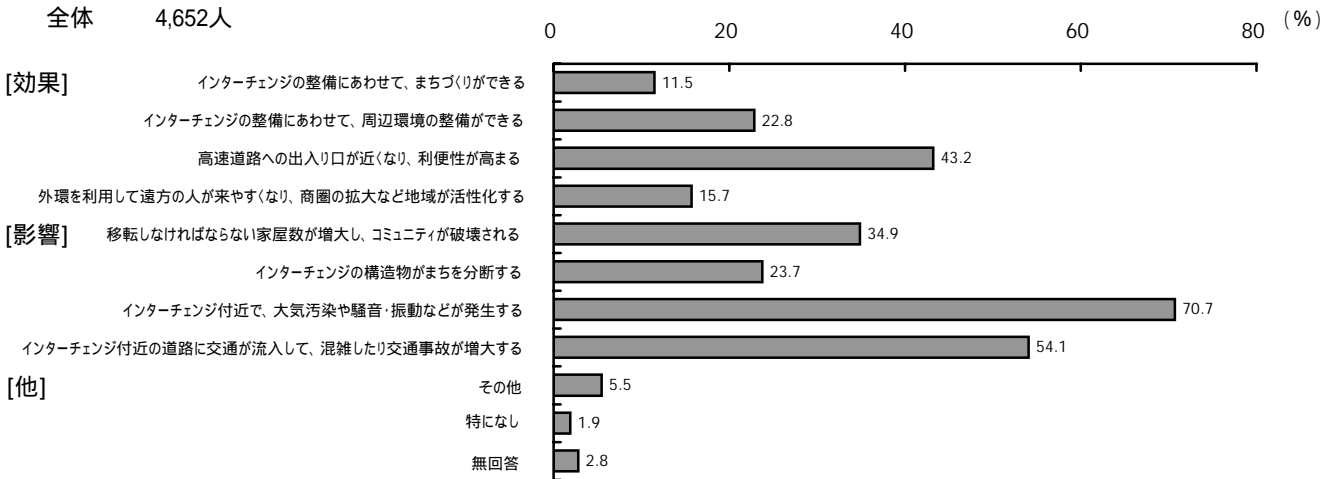


注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

インターチェンジの設置について

インターチェンジ設置による「大気汚染や騒音・振動の発生」「混雑や交通事故の増大」の懸念と「利便性が高まる」ことへの期待

問8. 高速道路と連結するジャンクションに加え、地上と連絡するインターチェンジを設置した場合の効果（メリット）や影響（デメリット）について、次のような考えがあります。あなたの考えに近いものを次の中から 3つ以内選んで その番号を回答欄にご記入下さい。「その他」を選ばれた方は（ ）内に、その内容をご記入下さい。



3つまでの複数回答

注)複数回答のため、合計は100%になりません。

最寄りのインターチェンジの必要性

ア. 効果(メリット)を期待して、インターチェンジは必要である.....

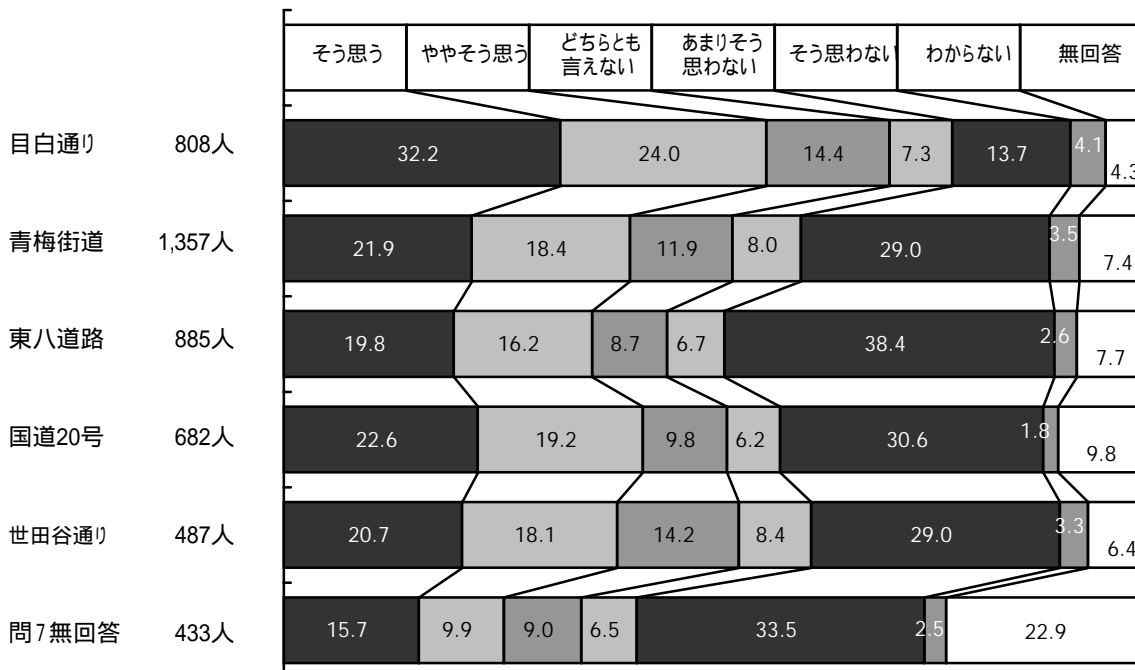
目白通りICでは「そう思う」が約32%、「ややそう思う」が約24%。
 青梅街道ICでは「そう思う」が約22%、「ややそう思う」が約18%。
 東八道路ICでは「そう思う」が約20%、「ややそう思う」が約16%。
 国道20号ICでは「そう思う」約23%、「ややそう思う」約19%。
 世田谷通りICでは「そう思う」が約21%、「ややそう思う」が約18%。

イ. 影響(デメリット)を考慮して、インターチェンジは要らない.....

目白通りICでは「そう思う」が約17%、「ややそう思う」が約9%。
 青梅街道ICでは「そう思う」が約32%、「ややそう思う」が約10%。
 東八道路ICでは「そう思う」が約42%、「ややそう思う」が約8%。
 国道20号ICでは「そう思う」約34%、「ややそう思う」約9%。
 世田谷通りICでは「そう思う」が約31%、「ややそう思う」が約12%。

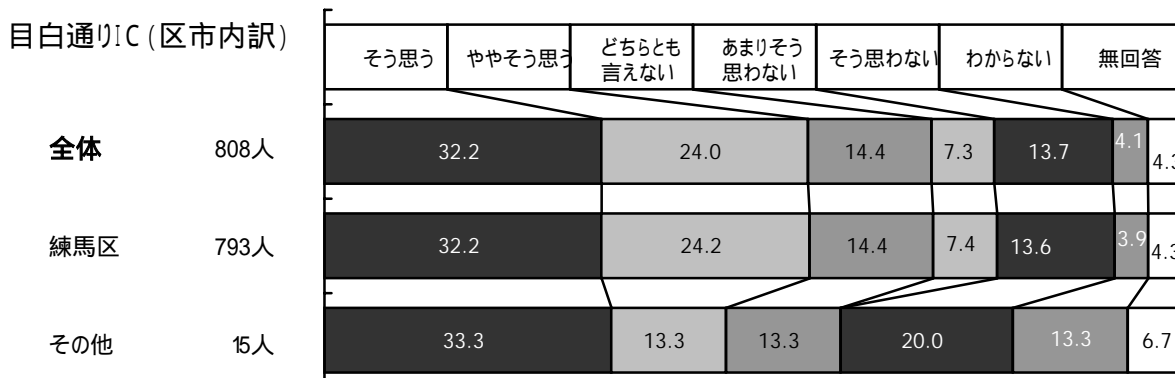
問9. 高架構造から地下構造へ変更した場合、インターチェンジの有無によって沿線地域への影響は大きく異なります(別添資料を御参照下さい)。あなたがお住まいの地域の最寄りのインターチェンジについてどのようにお考えですか。ア.、イ. の意見それぞれについて、1つずつ をつけて下さい。

ア. 効果(メリット)を期待して、インターチェンジは必要である。 (%)



注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

ア. 効果(メリット)を期待して、インターチェンジは必要である。 (%)



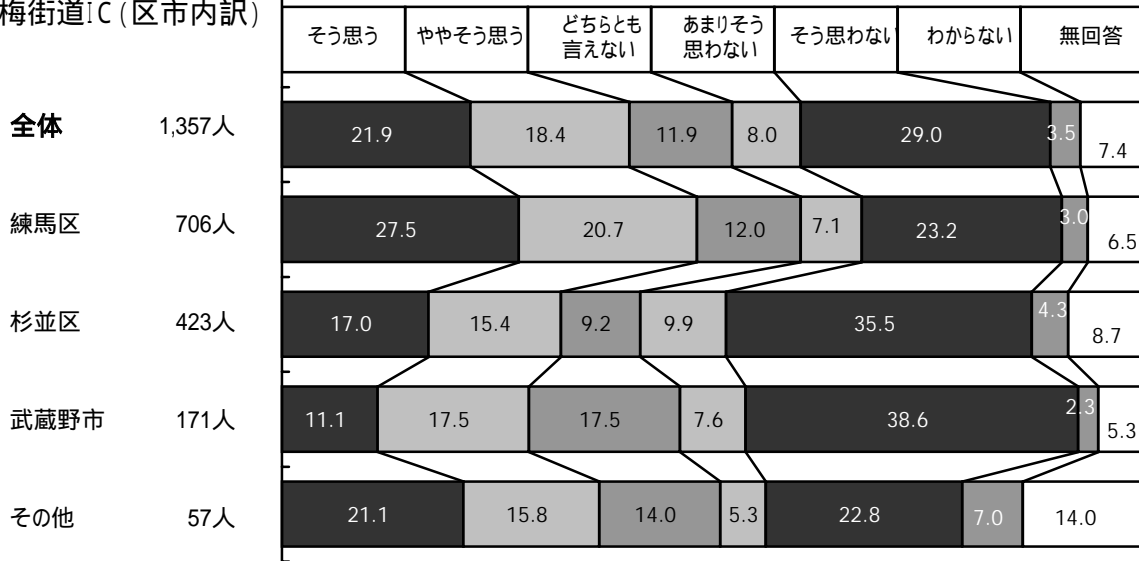
注)「その他」は「回答人数が50人以下の区市」と「区市名無記入」の合計。
 注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

最寄りのインターチェンジについて

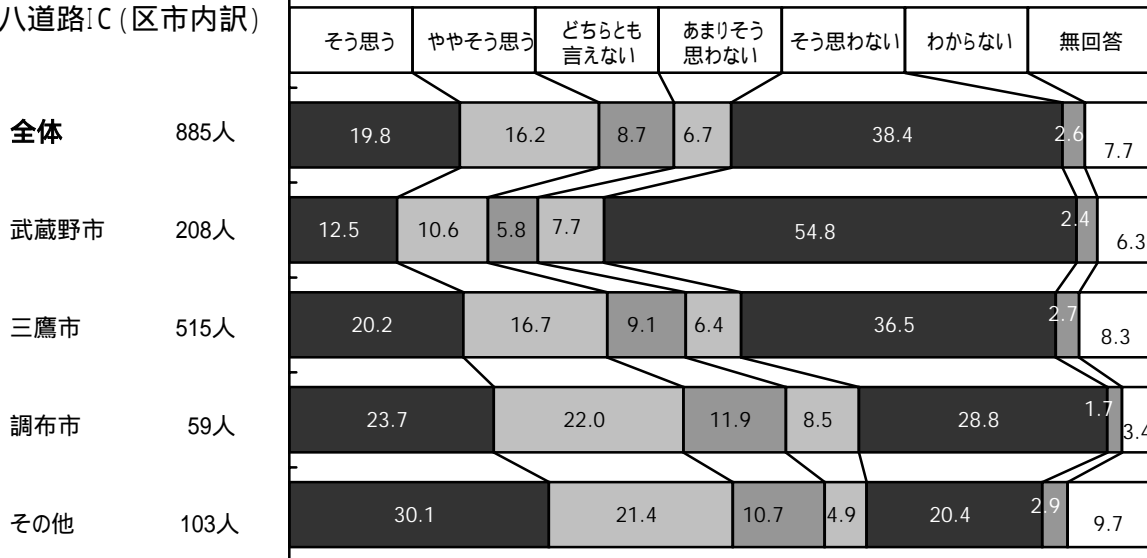
ア．効果（メリット）を期待して、インターチェンジは必要である。

(%)

青梅街道IC（区内市訳）



東八道路IC（区内市訳）



注)「その他」は「回答人数が50人以下の区市」と「区市名無記入」の合計。
注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

最寄りのインターチェンジについて

ア．効果（メリット）を期待して、インターチェンジは必要である。

(%)

国道20号IC (区市内訳)



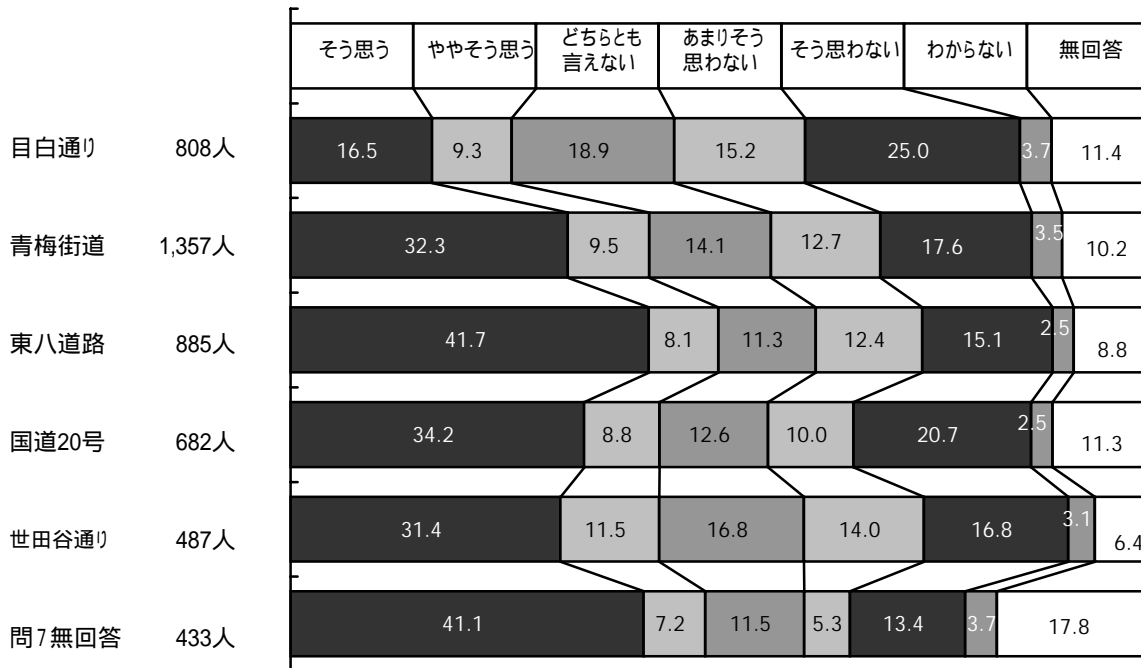
世田谷通りIC (区市内訳)



注)「その他」は「回答人数が50人以下の区市」と「区市名無記入」の合計。
注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

最寄りのインターチェンジについて

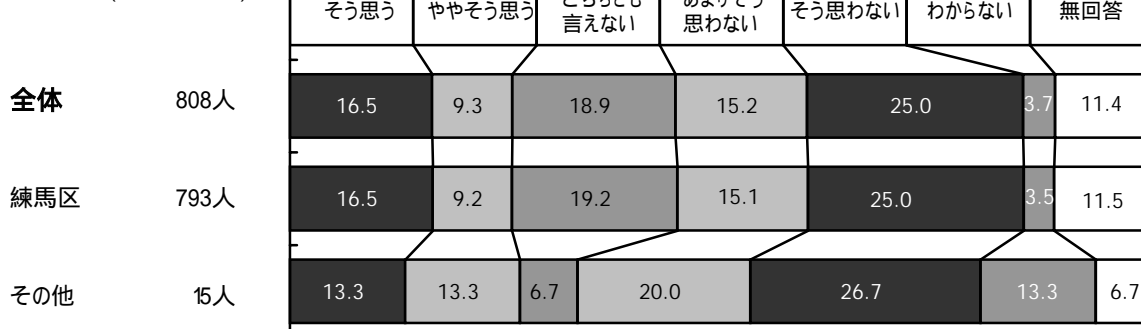
イ．影響（デメリット）を考慮して、インターチェンジは要らない。 (％)



注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

イ．影響（デメリット）を考慮して、インターチェンジは要らない。 (％)

目白通りIC (区市内訳)



注) 「その他」は「回答人数が60人以下の区市」と「区市名無記入」の合計。
注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

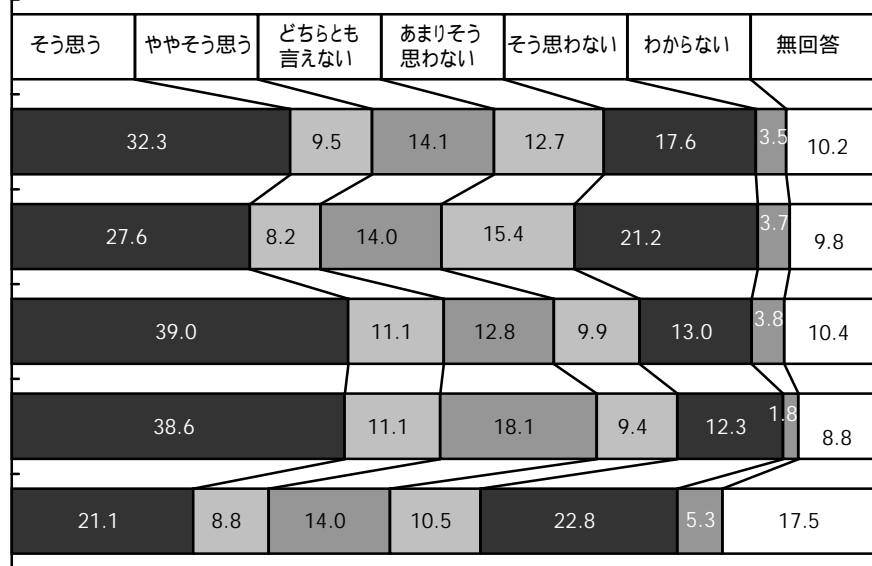
最寄りのインターチェンジについて

イ. 影響（デメリット）を考慮して、インターチェンジは要らない。

(%)

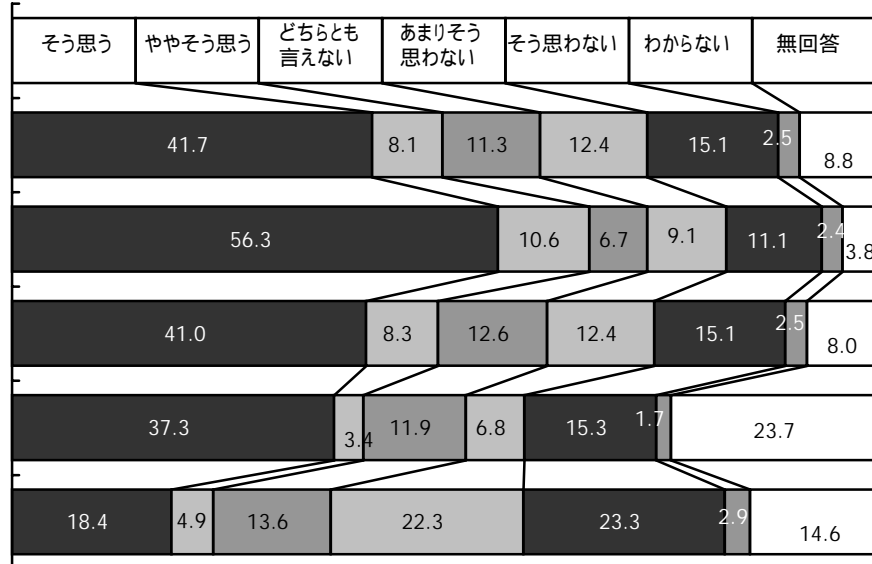
青梅街道IC（区内市訳）

対象	人数
全体	1,357人
練馬区	706人
杉並区	423人
武蔵野市	171人
その他	57人



東八道路IC（区内市訳）

対象	人数
全体	885人
武蔵野市	208人
三鷹市	515人
調布市	59人
その他	103人

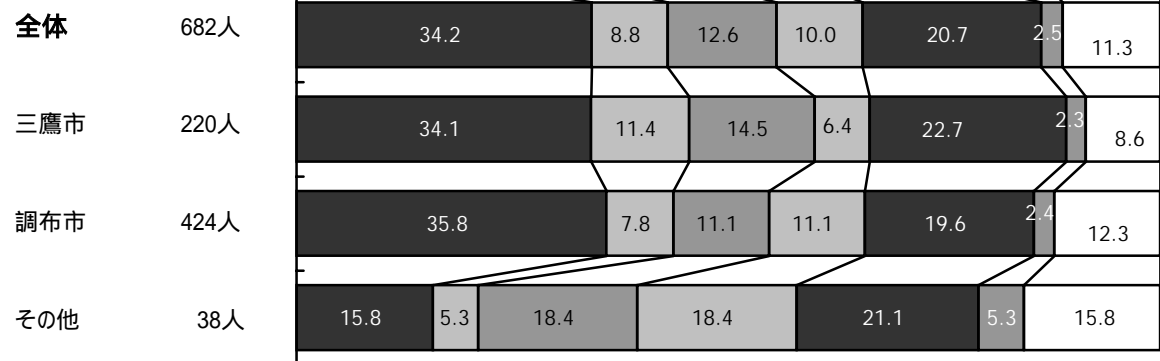


注)「その他」は「回答人数が50人以下の区市」と「区市名無記入」の合計。
注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

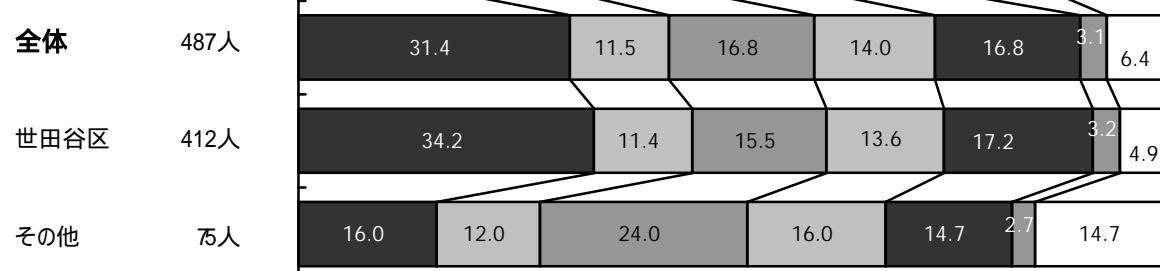
最寄りのインターチェンジについて

イ. 影響（デメリット）を考慮して、インターチェンジは要らない。 (％)

国道20号IC (区内市)



世田谷通りIC (区内市)

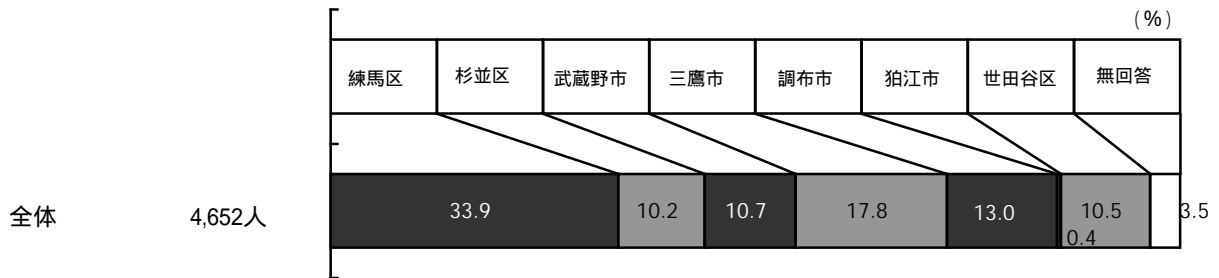


注)「その他」は「回答人数が50人以下の区市」と「区市名無記入」の合計。
注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

対象者の属性

居住地域

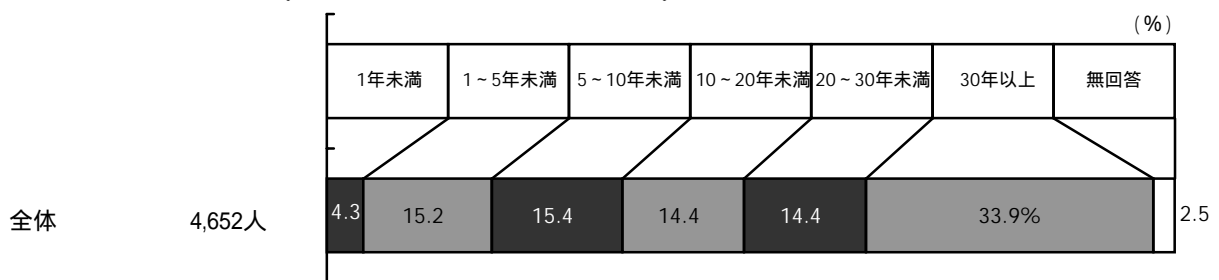
お住まいの地域(事業所の方の場合所在地)



注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

居住年数

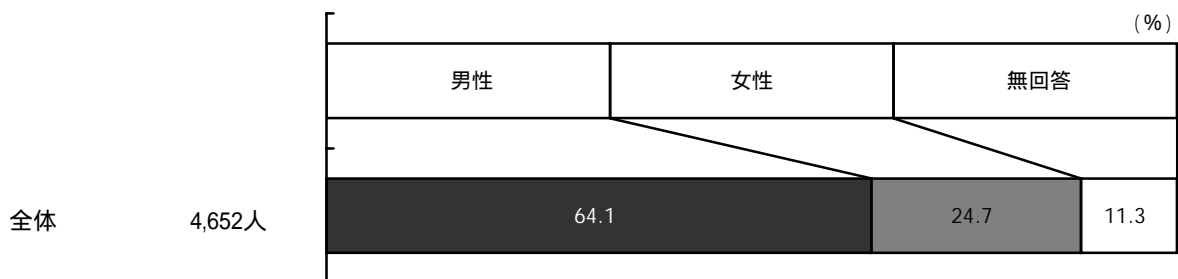
お住まいの地域での居住年数(所在地域で事業をされている年数)



注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

性別

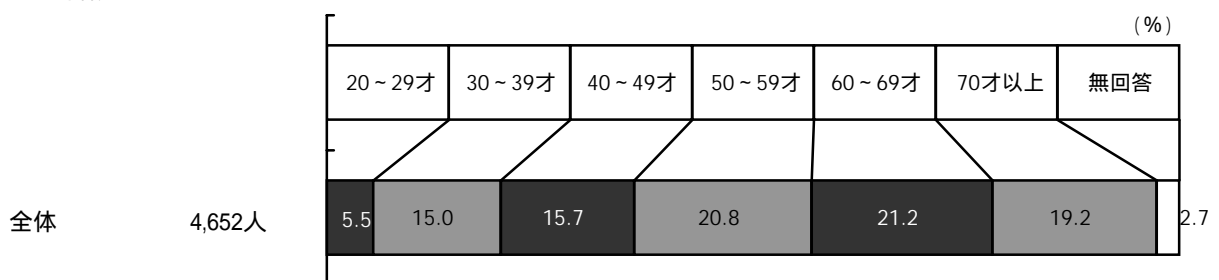
性別



注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

年齢

あなたの年齢



注)グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。