

みなさんの声

(平成11年5月から平成14年12月末までの3年7ヶ月間に、延べ1万5千名から頂いたご意見)

平成15年1月
国土交通省関東地方整備局
東京都都市計画局

PI (パブリック・インボルブメント)

PIとは、施策の立案や事業の計画・実施などの過程で、関係する住民、利用者や国民一般に情報を公開した上で、広く意見を聴取し、それらを計画づくりに反映することです。

主な経緯

- 平成 11 年 5 月 外環専用ダイヤル開設
 - 平成 11 年 6 月 外環ホームページ開設
 - 平成 11 年 6 月 パンフレット「外かんのどうしてこうして…」発行(1万部)
 - 平成 11 年 6 月 パンフレット添付はがきの開始
 - 平成 11 年 12 月 パンフレット「東京外かく環状道路 関越道～東名高速間のあらまし」発行(3万部)
 - 平成 11 年 12 月 パンフレット「外環の必要性とその効果 Ver. 1」発行(3万部) 外環ホームページ
 - 平成 12 年 2 月 外環に関するアンケート調査(第1回)(1都3県から約1万人抽出)
 - 平成 12 年 2 月 リーフレット「ご意見ください、外環に」発行(5万部)
 - 平成 12 年 2 月 広報紙「外環ジャーナルVOL. 1」配布(93万部)
 - 平成 12 年 5 月 外環に関するアンケート調査(第1回)結果公表(約6千人回答)
 - 平成 12 年 6 月 パンフレット「みなさんの声 外環に関するアンケート結果」発行(2万部)
 - 平成 12 年 9 月 広報紙「外環ジャーナルVOL. 2」配布(93万部)
 - 平成 13 年 2 月 広報紙「外環ジャーナルVOL. 3」配布(93万部)
 - 平成 13 年 4 月 パンフレット「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)の計画のたたき台」発行(3万部)
 - 平成 13 年 4 月 広報紙「外環ジャーナルVOL. 4」配布(93万部)
 - 平成 13 年 5 月 「計画のたたき台」の説明会を開催(10会場、延べ約3千人参加)
 - 平成 13 年 6 月 相談所を開設(13カ所、延べ約2000人来場)
 - 平成 13 年 8 月 広報紙「外環ジャーナルVOL. 5」配布(93万部)
 - 平成 13 年 11 月 パンフレット「みなさんの声」発行(2万部)
 - 平成 13 年 12 月 「東京環状道路有識者委員会」が発足
- 東京環状道路有識者委員会が意見聴取した方々

 - 第3回 上石神井商店街振興組合、北野不動産管理研究会
 - 第4回 外環道路反対連盟
 - 第5回 東京路線トラック協議会
 - 第6回 (社)日本自動車連盟(JAF)、西武バス(株)
 - 第8回 東京商工会議所、草加市
 - 第9回 辻水深団地自治会、国立環境研究所
- 平成 14 年 1 月 広報紙「外環ジャーナルVOL. 6」配布(93万部)
 - 平成 14 年 4 月 「東京環状道路有識者委員会」が第一次提言をとりまとめ
 - 平成 14 年 4 月 広報紙「外環ジャーナルVOL. 7」配布(93万部)
 - 平成 14 年 6 月 沿線7区市の関係者、地元自治体、国土交通省、東京都の話し合いの場である「PI外環沿線協議会」が発足(平成14年12月までに11回開催)
 - 平成 14 年 6 月 外環専用ダイヤルのフリーダイヤル化
 - 平成 14 年 9 月 広報紙「外環ジャーナルVOL. 8」配布(93万部)
 - 平成 14 年 10 月 外環に関するアンケート調査(第2回)(1都3県から約5千人抽出)
 - 平成 14 年 11 月 相談所を開設(8カ所、延べ約460人来場)
 - 平成 14 年 11 月 外環に関するアンケート調査(第2回)結果公表(約3千5百人回答)
 - 平成 14 年 11 月 「東京環状道路有識者委員会」が最終提言



計画のたたき台説明会の模様



第2回東京環状道路有識者委員会の審議の模様



第5回PI外環沿線協議会の模様

目次

第1章 頂いたご意見について

みなさんから寄せられたご意見は、まず、下記の1～7の大きなテーマに分類・整理しました。さらに、それぞれのテーマについて小項目を設けて、網羅的に分類・整理しました。

	ページ
1. 外環の必要性について	4
1-1 これからの交通政策について	4
1-2 外環計画の意義について	6
2. 計画の内容について	9
2-1 ルートについて	9
2-2 構造について	10
2-4 地上部の利用について	13
3. 環境について	14
3-1 大気への影響について	14
3-2 地下水への影響について	15
3-3 騒音・振動の影響について	16
3-4 地域交通への影響について	16
3-5 施工中の影響について	17
3-6 地域コミュニティへの影響について	17
3-7 環境全般への影響について	18
4. 用地補償等について	19
4-1 計画線に関する意見について	19
4-2 補償に関する意見について	20
5. 進め方について	22
5-1 これまでの経緯について	22
5-2 今後のスケジュールについて	23
5-3 新しい検討方法について	24
6. 外環計画に対する賛否について	27
7. その他のご意見	27

第2章 外環に関するアンケート〔第2回〕の結果

	ページ
日常のクルマの運転について	29
道路交通の現状と交通対策について	29
社会資本整備について	31
外環に関する検討について	32
アンケートに寄せられた自由意見について	36

第1章 頂いたご意見について

外環におけるPIにおいて、平成11年5月から平成14年12月末までに延べ約110万人に情報発信をし、約1万5千人の方々からご意見を頂きました。

情報の発信・・・約110万人

- ・パンフレット配布 約14万6千部
 - ・広報紙(外環ジャーナル)の配布 約93万部を9回配布
 - ・説明会 相談所の開催 116回 約5000人参加
 - ・ホームページ 約4万6千アクセス
 - ・記者発表 40回
- 平成11年5月～平成14年12月末まで



意見の把握・・・約1万5千人

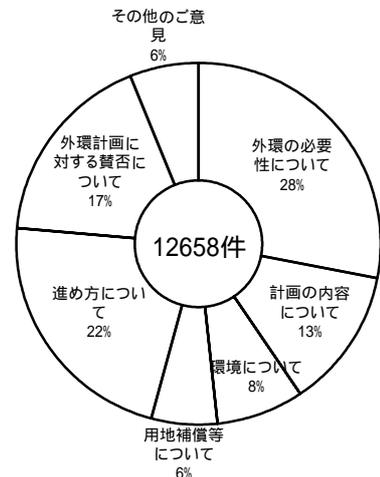
<p>説明会 延べ164名発言</p> <p>7区市10会場で開催、参加者約3000名</p>	<p>説明会コメントカード 147枚</p> <p>(説明会10会場で配布) 説明会会場で配布した自由意見記入用紙</p>	<p>個別の説明会 延べ376名発言</p> <p>計26会場で開催</p>
<p>専用はがき(パンフレットに添付) 2714通</p> <p>(平成11年5月～14年12月末現在、自由意見が記入されたもの1844通)</p>	<p>相談所 相談者389名</p> <p>7区市24ヶ所で開催、来場者676名</p>	<p>相談所アンケート 219通</p> <p>自由意見が記入されたもの68通</p>
<p>電話 1208件 FAX等 93通 電子メール 411通 手紙・はがき 67通 来所 36件 その他 1件</p> <p>(平成11年5月～14年12月末現在)</p>	<p>アンケート 9787件</p> <p>(第1回平成12年2月 第2回平成14年10月 自由意見が記入されたもの1894件)</p>	<p>ホームページに寄せられた意見 64件</p> <p>(平成14年10月～12月末現在 自由意見が記入されたもの61件)</p>

意見数 延べ12,658件

テーマ別の意見割合

「外環の必要性について」の意見は約28%、「計画の内容について」の意見は約13%、「環境について」の意見は約8%、「用地補償等について」の意見は約6%、「進め方について」の意見は約22%、「外環計画に対する賛否について」の意見は約17%ありました。

なお、ご意見の内容によっては、複数の項目にまたがる場合もあります。



頂いたご意見の紹介

1. 外環の必要性について

クルマ優先社会の見直しや総合的な交通政策を求める意見など、交通政策全般に関する意見がありました。外環計画の意義については、必要性、効果と影響の提示を求める意見、また効果についての疑問、コストに関する懸念がありました。さらに環状道路の必要性について具体的な説明を求める意見がありました。

1-1 これからの交通政策について

これからのわが国の社会・経済状況や交通政策のあり方についてのご意見を頂きました。

1-1-1 / 社会・経済状況について

人口減少・高齢化など社会情勢の変化を踏まえた上でのクルマ優先社会の見直し、利便性より自然環境・生活環境を守ることを優先すべきなどの意見がありました。

また、利便性より自然環境・生活環境を守ることを優先すべきといった意見がある一方、都市の整備が遅れている、促進すべきなどの意見がありました。

【意見例】



今後の日本の人口減少、高齢化を考えると自動車はこれ以上増えないと思われるし、又、増やさないことが望ましい（環境面でも）

（練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年3月）



これから高齢化する時代です。電車、バスの移動は大変です。やはり最大の高齢者の移動に適するのは車です。その車の移動をスムーズにするのが道路です。公害と安全の防止策を講じ開通促進を。

（調布市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年2月）



車優先の社会よりも人間優先の社会にしていくことが、21世紀における私たちが進むべき道ではないかと思う。これは、結局人間の健康維持につながる。

（武蔵野市内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月）



利便性、経済性ばかりを追求するのではなく、子どもや子孫に残すべき成城、喜多見の自然を破壊しないことの方が重要だと考えている。

（世田谷区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月）



新しい世紀は、便利さよりも、これまでその便利さのために犠牲にされてきた環境（水や緑）こそ大切にしてほしいです。もうこれ以上便利にならなくて良いです。

（三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年1月）



現状、東京周辺の道路は貧弱、且、全線完成している都市計画道路が少ない。このための渋滞が多い。特に環状道路が不足している。また、既存の細い道路の流れも、鉄道で遮断されて、人車の移動も不便、とくに緊急車両すら動けない状態は早く解消すべきだ。

（埼玉県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月）



道路網のインフラは特に首都圏では必要であり、幾通りもの選択が出来れば、渋滞も解消されるものと思います。

（神奈川県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年11月）

1-1-2 / 総合的な交通政策のあり方について

自動車の流入規制などの交通需要マネジメント（TDM）、道路整備と鉄道整備との連携などのマルチモーダル施策や公共交通の整備など、総合的な交通政策を求める意見がありました。

また、道路政策に関しては、道路整備の必要性への疑問を呈する意見があった一方、生活道路を含めた整備に関する意見などもありました。

さらに、交通政策と関連する都市政策等との整合性に関する意見もありました。

【意見例】



東京一極集中を解消する国土計画との関連はどうなっているのでしょうか。
(三鷹市在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年5月)



環8の日常的な混雑、大泉インターチェンジに出入りする車で周辺地域の環境が悪化していることを考えると、外環の完成が必要である。ただし、同時に都心流入車輦に対するロードプライシングにも積極的に取り組んでほしい。
(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



将来の交通量が減るという予想結果がでていながらもかわらず、莫大な金額をかけて周辺の住民の住居に迷惑をかけて作る必要があるのか、交通総量を先に規制すべきと思う。(世田谷区在住の方から相談所アンケートで頂いたご意見 平成14年11月)



道路をすることだけで解決しない。多くの問題を根本から考え直し、クルマの使用の制限等、今あるものを、知恵を持って考え直し、使用することを考えてほしい。
(三鷹市在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年6月)



新スタートの国土交通省としては、際限の無い道路建設はそこそこにして、省資源、省エネ、新環境の観点から、公共交通体系を主眼とした「総合交通、輸送政策」を打ち出してもらいたい。
(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年7月)



せっかく用地買収をして建設するのであれば、同時に環境にやさしい路面電車、または都市景観を乱さない地下鉄等、公共交通機関（バスは除くも併設して整備するのが望ましいと思います。
(練馬区在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成14年10月)



なぜ道路をつくらなければならないのか。東京の道路はもう十分ではないか。
(練馬区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



歩行者優先、次に自転車の街を作るべきで車は極力減らすこと。
(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年1月)

1-2 外環計画の意義について

道路ネットワークのあり方、整備費用と整備効果、必要性に関する検討のあり方についてのご意見を頂きました。

1-2-1 / 道路ネットワークのあり方について

外環を含めた首都圏全体の道路ネットワークについて、「圏央道も含めて早期の完成を希望」といった首都圏3環状道路の整備に関する意見がある一方、「圏央道と中央環状が出来れば都心部への通過交通の流入防止は外環の必要性の理由にはならない」といった外環以外の環状道路整備で充分とする意見がありました。

また、東名以南の整備や他の自動車専用道路との接続の考慮など、外環のネットワーク機能に関する意見がありました。

【意見例】



外環だけでなく圏央道も含めて早期の完成をお願いしたい。とにかく混雑した都心を通らず、東名、関越、東北道と繋いで欲しい。

(神奈川県在住の方からホームページに寄せられたご意見 平成14年10月)



圏央道と中央環状が出来れば、都心部への通過交通の流入防止は外環の必要性の理由にならない。

(練馬区在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年6月)



東名高速以南を考えずに、なぜ関越道から東名高速間の問題だけを考えるのか。そんな断片しか見ていないようなことで、道路行政ができるのか。

(世田谷区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



北関東の住民は、外環の完成を誰もが待ち望んでいます。成田空港へ、あるいは神奈川や関西へ行くのに、都心を通らなくてはならないことに非常に不満を持っています。

(その他道府県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年10月)



道路を作ると新しく交通需要が生まれ、交通渋滞が発生する「誘発交通」をどう考えているのか。

(世田谷区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



将来を考えて、実施するべきである。道路は目先の事だけで判断せず、将来をみて判断すべきである。

(調布市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年9月)

1-2-2 / 整備費用と整備効果について

外環整備にともなう費用に関して、公共工事の無駄や財政赤字に対する意見がありました。また、外環の採算性、費用対効果の検討についての意見もありました。

外環の整備効果については、交通、経済、環境、防災・市街地整備の観点から、効果を期待する意見と効果に疑問を呈する意見とがありました。

【意見例】



今、現在、このような経済悪化の時に外環に限らず道路を作るべきではないと思います。建設費が膨大なことや、国の借金が増えること、何より、国民の負担が大きいと思います。いずれは必要だと思いますが、景気がよくなり、経済が安定してからでも遅くないと思います。

(千葉県在住の方から第2回アンケートで頂いたご意見 平成14年10月)



外かく環状道路は必要であり、建設を推進してほしいが、10km 1兆円という建設コストは納得いかない。コスト削減にとりくむべき。

(その他多摩地区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年10月)



事業主体は、どこがやるのか答えていただきたい。

(調布市内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月)



料金がなくて利用できないアクアラインのようになっては困ると思いますし、高いと結局一般道を通ることも考えられます。

(三鷹市在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年5月)



完成時、周辺の交通事情がどう変化するのか。予測とその手当をどのように考えているのか。

(練馬区内での個別説明会で頂いたご意見 平成13年12月)



環7、環8及び首都高速等の混雑の緩和や埼玉方面から中央及び東名高速への連絡時間の短縮の為に是非早期実現に期待いたします。

(埼玉県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成12年2月)



外環整備により交通量の緩和が図れると思うのか。作れば車が増える。

(杉並区内での個別説明会で頂いたご意見 平成13年11月)



総工費と代替案を詳しく検討するべきと考えます。十分に効果があると(費用に見合った認められた時のみ実施すべきと思います。そうでない時は中止を！

(その他23区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年10月)



渋滞による経済的損失、道路を早く完成する事のメリット等を考えれば、早急に進めるべきである。

(世田谷区在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年6月)



東京に用事のない車は都心を通り過ぎないためのバイパス的な役割をもつ外環道を早く東名高速まで接続することで、都市環境改善や経済効果に関して大いに期待が持てると思います。

(ホームページに寄せられたご意見 平成14年10月)



東京都心の慢性的な渋滞を引き起こす道路環境や、地域住民の生活環境などを考慮すると計画実行への時間的猶予はあまりないものと思われます。一部の利益よりも全体の利益を優先する計画が速やかに実行されることを望みます。

(神奈川県在住の方から第2回アンケートで頂いたご意見 平成14年10月)



関越道から東名高速間の環状道路は完成をできるだけ早く急ぐべきだ。

しかし、排気ガス公害や騒音に配慮する必要があるため、道路のみの検討ではなく、車輛の排ガス、騒音対策を考えるべきだ。

(埼玉県在住の方から第1回アンケートで頂いたご意見 平成12年2月)



外環が出来て交通の便がよくなっても、一時的にすぎず、すぐ車が余計に増えてまた混むようになるのは、今までのすべての例が示す通り。結局破壊された自然だけが残る。
(杉並区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年7月)



強力な指導力のある人が先頭にたち迅速に完成しないと、神戸大地震クラスが発生した時、混乱した道路で救出できず大変な惨事になる事明らか。
(神奈川県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)

1-2-3 / 必要性に関する検討のあり方について

外環計画の必要性に関する検討のあり方について、必要性の説明や具体的なデータを求める意見、原点に戻って話し合うべきなどの意見がありました。

また、外環のメリットとデメリットの双方を提示した上での検討を求める意見などがありました。

【意見例】



今回の説明会で、何故外環が必要かの説明が全くなされていない。
(コトカードで頂いたご意見 平成13年5月)



なぜ外環道が必要なのか説得力に欠けると思いました。交通量の分散はわかりますが、もっと総合的にかつ細部まで利便性、必要性の説明が欲しいと思しました。
(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



外環道の必要性について再度データをもって説明してほしい。原点に戻って説明すべきだ。
(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年1月)



渋滞解消について、必ずしも道路を作ることだけでなく、必要性の有無から検討してほしい。
(杉並区内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月)



原点とは何か、白紙撤回して道路の必要性から話し合うべき。
(三鷹市在住の方からコトカードで頂いたご意見 平成13年5月)



この計画の原点とは何か。「たたき台」の位置付けを明確にしてほしい。
(三鷹市内での相談所で頂いたご意見 平成13年6月)



外環は真に必要なものなのか、原点に戻って地域住民とよく話し合う事がよいのでは。
(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年6月)



必要性を議論するにあたっては、メリットだけでなくデメリットも出すべき。
(武蔵野市内での相談所で頂いたご意見 平成14年11月)



住民としては、想定できるリスク(害)について、できるだけあげていただいて、それに対する対策を想定して頂きたい。
(練馬区在住の方からコトカードで頂いたご意見 平成13年6月)



「車を利用する人にとってのみの道路」という誤解が多い。流通を支える基盤としての意味、災害時、緊急時の輸送路など、道路の必要性をもっと一般の人にもわかりやすいことばで説明することが必要ではないか。
(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



外環道ができれば、今の環状8号線よりは滑らかに車が流れるのだから、空気もよくなると期待している。そういうことをもっとアピールして世論の後押しを得るべきだと思う。
(武蔵野市在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成14年10月)

2. 計画の内容について

計画内容全般について、具体、詳細な情報を求める意見がありました。ルートについては、変更や代替ルートの検討を求める意見、構造については地下方式にした場合の地上の住宅などへの影響、環境への影響や安全性に関する意見がありました。インターチェンジ・ジャンクションについては設置の有無・設置の影響を懸念する意見、具体的な図の提示など詳細な情報提供を求める意見、地上部の利用については利用方法に関する様々な意見がありました。

2-1 ルートについて

代替ルートの可能性や情報の提示などについてのご意見を頂きました。

「計画のたたき台」で提示した都市計画ルートについて、「環八の地下に建設することは可能なのでは」などのルート変更や代替ルートの検討を求める意見がある一方、「ルートを今さら変えないでほしい」などの意見がありました。また、都市計画の詳細情報を求める意見もありました。

【意見例】



必要性は認めるが、環八の地下に建設することは可能なのではないか。その方が用地買収の必要性がないので、早く建設でき、費用もかからないのではないか。
(電子メールで頂いたご意見 平成14年10月)



都市計画で決定されているルートを基本とあるが、それを詳しく知りたい。
(杉並区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



環状7、8号線に近すぎ、善福寺公園風致地区に影響するので、基本的に計画に反対。
(杉並区在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年5月)



ルートについては35年に渡り、制限を受けてきた。ルートを今さら変えないでほしい。
(三鷹市内での相談所で頂いたご意見 平成13年6月)

2-2 構造について

地下構造の構造形式やその影響・安全性などについてのご意見を頂きました。

2-2-1 / 構造形式について

高架構造から地下構造に変更することへの意見やシールド構造延長をより長くするように求める意見、地下構造の具体的な内容の説明を求める意見がありました。

また、大深度地下方式や技術的可能性に関する意見もありました。

【意見例】



高架方式を地下構造に変更した事は、私達沿道住民の為に良かったと思う。環8の渋滞の現状を見ると、本計画の一日も早い実現を期待する。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



地下道にするという意見は大賛成です。きちんとしたものであれば、騒音や安全面でも周辺住民に迷惑もかかりませんから。

(その他道府県在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成14年10月)



道路の真上にある家の場合、どうなるのか(具体的に教えてほしい)。トンネルからの排出ガスが出る場所は決まっているのか。決まっていたら教えてほしい。どこから開削ボックスになるのか、具体的に知りたい。

(調布市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



どの区間を開削にするのかシールドにするのか、区別がわかるものを地図で説明して欲しい。

(杉並区内での個別説明会で頂いたご意見 平成13年11月)



極力、シールド構造部分を長く、開削ボックス部分を短くするよう望む。

(三鷹市在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年6月)



防災の事も考え、半地下構造も出来るだけ取り入れた方が良いと思う。

(埼玉県在住の方から第2回アンケートで頂いたご意見 平成14年10月)



インターチェンジ無しで大深度で作った方が、上部への影響も小さく、良いのではないかと。

(杉並区内での相談所で頂いたご意見 平成14年11月)



日本の土木技術で、都市部で20メートル~30メートルの地下に、長さ16キロメートルにおよぶ自動車専用道路を作った経験があるのか。

(武蔵野市内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月)

2-2-2 / 地上部への影響について

想定されるシールド方式や開削ボックス方式それぞれについて、地上の住宅などへの影響を懸念する意見がありました。

【意見例】



シールド構造であっても、地震なども含め、地上の住宅への影響など地上に大なり小なり影響があるのではないかと。

(三鷹市内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月)



ボックス構造上部への影響は。

(練馬区内での相談所で頂いたご意見 平成13年6月)



開削ボックス上の住民は道路完成後どうなるのですか。

(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)

2-2-3 / 地下構造の安全性について

「事故災害に充分配慮したものに」「火災事故になったら大変」など、地下構造の安全性への配慮や懸念を示す意見がありました。

【意見例】



トンネルの中を走るようになってしまいますので、事故災害に充分配慮したものになるよう望みます。

(他道府県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



交通事故が起こらない様な対策はもちろん、起こってしまった時の対応をもっと具体的に示して欲しい。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



火災事故になったら大変なことになるのではないか。

(世田谷区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)

2-3 インターチェンジ、ジャンクションについて

インターチェンジ設置の有無やその影響、構造などについてのご意見を頂きました。

2-3-1 / インターチェンジ、ジャンクションの有無について

インターチェンジの数の削減について検討を求める意見、必要がないとの意見がある一方、インターチェンジは必要との意見もありました。

【意見例】



地域住民の利用価値をより高めるため、車の分散化によって、渋滞緩和を図るため、5つのインターチェンジを実現してほしい。

(武蔵野市在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年6月)



外かく環状道路のインターチェンジは必要なく、高速道の迂回道路の特性を考へても各高速道路を直接結べば都内の交通量を削減することが出来る。

(練馬区在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年6月)



インターチェンジを作る必要が本当にあるのか、インターチェンジを減らすなど検討できないか。

(杉並区内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月)



地域住民の利用を考えれば、主要道路との交叉部すべてにインターチェンジを設置すべきですが、その附近住民の合意が得られない場合は、各高速道とのジャンクションのみでも止むを得ないのではないのでしょうか。

(神奈川県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



インターチェンジはもうこうなったら必要ありません。できるだけシールド工法にして関越道、中央道、東名のジャンクションだけで進めていってはどうかでしょうか？

(電子メールで頂いたご意見 平成14年9月)

2-3-2/ インターチェンジ、ジャンクションの影響について

大気などの環境への影響や接続する道路への影響を懸念する意見などがありました。

【意見例】



3つのジャンクション+5つのインターチェンジは一般道の交通渋滞を招き、また、環境汚染の問題などが考えられることから避けるべき。排気ガス対策について住民が納得できるよう配慮願いたい。

(調布市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



インターチェンジをつくる、つくらないはどのように決めるのか。住民の声を聞く場合、影響を受ける人の意見を十分尊重してほしい。

(調布市内での相談所で頂いたご意見 平成13年7月)



インターチェンジの出入り口は必ず混雑する。外環以外の道路にも問題が出てくる。

(杉並区内での個別説明会で頂いたご意見 平成13年11月)



私共の住んでいる地区にはインターチェンジとジャンクションが出来るようですが、近くに小学校があり子供達の健康が不安です。

(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



一車線の世田谷通りにインターチェンジが出来た場合、その混雑の為、外環の流れを悪くし、作った意味がないように思う。先ず世田谷通りの車線を増やしてから、取りかかるべきではないか。

(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年11月)

2-3-3/ インターチェンジ、ジャンクションの構造について

「ジャンクションがイメージできる具体的な図が必要」などの詳細な情報提供を求める意見がありました。

また、ジャンクションの地下化などの意見もありました。

【意見例】



北野地区で影響がでるとすれば、たぶんジャンクションにあると思う。どの辺で地上に上がるのか、その角度を計算しているのなら説明してほしい。

(三鷹市内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月)



中央高速を地下に移し、地下でのジャンクションはできないのか。

(三鷹市内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月)



ジャンクションなどは、事故や渋滞の発生原因とならないように、十分配慮して設計して欲しい。

(その他道府県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年10月)



ジャンクションがイメージできる具体的な図が必要である。

(調布市内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月)



地域の問題になる、インターチェンジの内容を詳しく説明してほしい。

(杉並区内での個別説明会で頂いたご意見 平成13年11月)

2-4 地上部の利用について

公園緑地や歩道、サイクリング道路などの整備を求める意見がありました。また、地上部の利用について具体的な計画の説明を求める意見などがありました。

2-4-1 / 地上部の利用方法について

現状維持、公園緑地・歩車共存道路の整備、公共交通の整備などに関する意見がありました。

また、詳細な説明を求める意見などがありました。

【意見例】



今年になって外環の状況がどう進展したか聞きたい。周辺に住んでいるので特に地上部がどのようになるのか知りたい。行政としての構想はないのか。

(練馬区在住の方から電話で頂いたご意見 平成14年11月)



地上部の利用は「バス路線など公共交通を整備する場合」がよい。計画はできるだけ早期に実現してもらいたい。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年6月)



上部の取り扱いについてはいろんなケースを選択肢としてほしい。なるべく、今のまま残れるようなことも考えて欲しい。

(三鷹市内での相談所で頂いたご意見 平成12年12月)



地下にした場合、地上のものはなるべく動かさないでほしい。そうでなければ地下にした意味がない。

(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



外環に沿った生活道路は最小限のものとし、公園、遊歩道、サイクリング道路等を整備することが望ましい。

(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年1月)



地上部の利用については、住みやすい、使いやすい、安全性のある環境に重視した計画にしてほしい。

(杉並区内での相談所で頂いたご意見 平成13年6月)

2-4-2 / 地上部の検討方法について

地上部の利用については、地元主体で検討を行うことを求める意見などがありました。

【意見例】



地上部利用は地元自治体と十分話し合い、意見を反映すること。

(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



立ち退く人達も大変ですが、残された者たちとの話し合いの町づくりを希望します。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成12年5月)



地上部の利用について、地元で決めるのであれば、地元住民へもっと働きかけがあるべきである。

(練馬区内での相談所で頂いたご意見 平成14年11月)

3. 環境について

大気、地下水、騒音、振動、地域交通、地域コミュニティ、施工中などに関する、様々な影響への懸念が示されました。また、対策方法、調査結果等について、具体的な説明を求める意見、現地調査の実施を求める意見がありました。さらに、環境問題を最重要視すべきとの意見がありました。

3-1 大気への影響について

大気への影響に対する懸念やその対策・調査などについてのご意見を頂きました。

3-1-1 / 大気への影響について

外環が整備された場合について、地下方式でも排出ガス等の影響を懸念する意見などがありました。

また、現状の環状8号線の沿道環境に対する不安などの意見がありました。

【意見例】



環8の住民は振動や騒音、家の中まで入り込んでくる粉塵に苦しんでいる。
(世田谷区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



環境問題の対応、〔特に〕大型自動車等の出す、地域周辺に生活する住民に対しての目に見えない排出ガスが人体に悪影響をおよぼす健康状態に〔ついて〕心配している。
〔 〕の言葉は、読みやすさを考えて原文に挿入しました。
(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年6月)



環八の排ガス問題にさらに外かんが加わって大気環境は悪化するのでは？
(世田谷区内での相談所で頂いたご意見 平成14年11月)

3-1-2 / 対策や調査、結果の公表について

「排出ガス対策の方法を具体的に説明してほしい」といった対策に関する意見や調査についての意見などがありました。

また、「排出ガスからくる空気の汚染について調査データを公表してもらいたい」といった調査結果の公表に関する意見がありました。

【意見例】



トンネルからの排出ガス対策の方法を具体的に説明し理解を得れば、早期着手が出来ると思う。
(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



トンネルの場合、トンネルからの排出ガス対策について、換気施設で十分な換気除去(窒素酸化物、浮遊粒子状物質等々集塵他を行うようにしてもらいたく、清浄な空気にしなくてはなりません。
(三鷹市在住の方から相談所アンケートで頂いたご意見 平成14年11月)



ずっと住み続けていく上で、換気施設の排気がきちんと処理されるのか心配である。換気施設を設置する場合には事前にきちんと説明してほしい。
(練馬区内での相談所で頂いたご意見 平成14年11月)



外かく環状道路等の排出ガスからくる空気の汚染について調査データを公表してもらいたい。工事前と工事後各場所についての調査結果を公表してもらいたい。たたき台を作るにあたっては、当然そういうことは調べているはずであり、この資料を公表してほしい。
(練馬区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)

3-2 地下水への影響について

地下水への影響を懸念する意見や、地下水に関する調査を求める意見がありました。

3-2-1 / 地下水への影響について

「地下水脈の寸断は避けられない」といった地下水への影響についての懸念を示す意見などがありました。

【意見例】



外環道路建設には反対する。地下方式は地下水脈の寸断は避けられない。この地域の景観は大打撃をうけると確信する。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年6月)



地下化にした場合、地下水脈を傷つけない方向でこのような大規模な地下工事の道路ができるのか。

(武蔵野市内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月)



井戸水が涸れてしまうのではないかな？

(世田谷区内での個別説明会で頂いたご意見 平成14年3月)



地下水への対応はどうなるの？井戸があり飲み水として使っている。

(練馬区内での相談所で頂いたご意見 平成14年10月)

3-2-2 / 対策や調査、結果の公表について

地下水への影響に関して、「地下水対策について具体的に公表せよ」といった調査結果等の公表を求める意見などがありました。

【意見例】



善福寺池や周辺の井戸を涸らすため計画に反対する。地下水対策について具体的に公表せよ。井荻トンネル(環8)により井戸が涸れたといわれている。事前に井戸の水位を測定し、影響の数値を具体的に公表せよ。

(杉並区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



地下水への影響を考え、水脈を分断しない方法を考えてもらいたい。

(三鷹市内での相談所で頂いたご意見 平成14年11月)



湧水は流れがあってこそ湧き出すもの。構築物でさえぎればストップする恐れが充分である。同じ様な地形のところでどうなっているかを、数値を交え状況の変化等、きちんとした公表を望む。

(狛江市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)

3-3 騒音・振動の影響について

騒音・振動に対する懸念やその調査などについてのご意見を頂きました。

外環が整備された場合の騒音・振動の影響に関する意見などがありました。
また、騒音・振動に関する調査結果の公表を求める意見などがありました。

【意見例】



低周波、耳に聞こえない振動が健康に対し影響があるのではないかと、不安。
(三鷹市内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



仮にシールド工法で行うとして自分の家が立退き不要となったとしても振動、沈下などの問題はあのか。
(練馬区内での相談所で頂いたご意見 平成13年7月)



深度によるが、地上の建物が低周波音又は振動等によるトラブルについて充分に検討されたい。
(練馬区在住の方からはがきて頂いたご意見 平成13年5月)



地上部への影響を調査する必要がある。振動、騒音が一番問題である。
(杉並区内での相談所で頂いたご意見 平成14年11月)



「計画のたたき台」には一切計画が示されていません。工事中からの迷惑、開通後の騒音などを示して頂きたい。
(世田谷区在住の方からはがきて頂いたご意見 平成13年5月)

3-4 地域交通への影響について

周辺道路、生活道路の計画の検討や影響などについてのご意見を頂きました。

外環周辺の道路や生活道路に関して、その整備や計画の検討及び説明を求める意見、周辺地域の生活道路への自動車流入に関する意見などがありました。

【意見例】



インターチェンジやジャンクションができることによって、ただでさえ狭い道路にますます車が流入して私たちの生活が脅かされる。
(三鷹市内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



外環を作ったことによって逆に、地域の混雑がひどくなることも十分検討の上、本計画案を作るべきである。
(三鷹市在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年6月)



それぞれのインターチェンジへのアクセス道路の整備も早急に進めてもらいたい。
(三鷹市在住の方からはがきて頂いたご意見 平成14年1月)



自転車と歩行者が一緒、大型の車が通ると人は軒下に飛びこまなくてはならない道路がたくさんある。それらを整備することが都市の景観をよくすることだと思ふ。
(世田谷区在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年6月)



外環の整備に伴い、喜多見とその他の道路についてはどう考えているのか。喜多見全体の道路のネットワークはどういう計画で外環を通そうと思っているのか。
(世田谷区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)

3-5 施工中の影響について

施工中の影響に対する懸念についてのご意見を頂きました。

施工中の影響について、「ダンプとか出入りすると思うが、どんな影響があるのか心配」、「シールド工事の際、騒音・振動などの影響はないのか」といった意見がありました。

【意見例】



シールド工法で工事に入った場合、地上に対してどれくらいの幅に影響をもたらすのかについて説明してほしい。

(練馬区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



近く的生活道路が施工中に工事用道路となるのか？計画に対する工事用道路となっては困る。はっきりしてください。

(練馬区内での相談所で頂いたご意見 平成14年11月)



工事中は、ダンプとか出入りすると思うが、どんな影響があるのか心配。

(調布市内での相談所で頂いたご意見 平成13年7月)

3-6 地域コミュニティへの影響について

地域コミュニティへの影響の懸念などについてのご意見を頂きました。

地域コミュニティへの影響については、地域分断への懸念や現在の地域コミュニティの維持を求める意見などがありました。

また、街・商店街の活性化に関する意見もありました。

【意見例】



街の中にインターチェンジができるため、建物壁により街が分断されてしまい、街が発展しなくなるのではないか。

(杉並区内での個別説明会で頂いたご意見 平成13年11月)



現在、上石神井商店街は商店街としての形態をなしていない。外環が発表された時から商店街の成長がなく残念だ。再開発して活気のある商店街になるよう計画をお願いしたい。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)

3-7 環境全般への影響について

環境全般への影響やその対策などについてのご意見を頂きました。

環境全般への影響について、「現地調査を実施すべき」、「環境基準が守られるのか」、「環境問題を最重要視していただきたい」などの意見がありました。

また、景観破壊に関する意見や環境影響の調査・対策などに関する意見がありました。

【意見例】



どんな影響が与えられるのか、環境基準が守られるのか、守られないのか、そのようなことが肝心な問題。

(練馬区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



排気ガス・地下水・騒音など環境問題について、今までと比べてどの程度変わるのか具体的に説明してほしい。

(練馬区内での個別説明会で頂いたご意見 平成13年12月)



どうしても造るといふなら、環境問題を最重要視していただきたい。

(コメントカードで頂いたご意見 平成13年6月)



大規模な工事を行うことは今の景観を破壊することになる。

(世田谷区在住の方からコメントカードで頂いたご意見 平成13年6月)



大泉ジャンクションからの練馬、杉並地区は、石神井公園、三宝寺池、善福寺池など、自然豊かな所なので、外かく環状道路建設について、地下、地上にかかわらず、自然破壊が心配です。

(杉並区在住の方から相談所アンケートで頂いたご意見 平成14年11月)



交通基盤が整備され、万一経済的に潤ったとしても、日常的に公害にさらされ、不健康になってしまっては意味がない。

(世田谷区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



調査等についても公正さの確保が必要(第三者の参加、学識経験者の参加等)

(杉並区在住の方からコメントカードで頂いたご意見 平成13年5月)



環境優先で考えてもらいたい。また、地域住民の意見を十分に取り入れてやっていってほしい。

(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年10月)



最先端技術を使用し、環境問題等への影響を最小限におさえる計画で実施して欲しい。

(世田谷区在住の方からコメントカードで頂いたご意見 平成13年5月)

4. 用地補償等について

外環の詳細な計画図について情報提供を求める意見がありました。

これまでの建築制限への不満、今後の生活設計が立たないことへの不安、相続の問題などの意見がありました。

用地買収や移転・営業補償などに関する質問や情報提供を求める意見がありました。

4-1 計画線に関する意見について

計画線の情報提供などについてのご意見を頂きました。

外環の計画線について、詳しい計画図や移転などに関する詳細な情報提供や説明を求める意見がありました。

【意見例】



賛成・反対いずれにせよ、具体案を見ないとなんとも云えないのに、石原都知事や扇大臣の視察の記事ばかり大々的に報道されて不安をあおります。

(三鷹市在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成13年2月)



外環の建設計画位置の記載された地図等が欲しい。

(調布市在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成14年5月)



現在、詳しい計画線はどのようになっているのか。用地買収について、すぐに移転するというのは無理なので、早めに教えて頂きたい。

(練馬区在住の方から電話で頂いたご意見 平成14年11月)



具体的にどこが予定地に入るのか、はっきりしてほしい。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年1月)



この度のパンフレットの赤の点線の道路予定図では小さくはっきり判らないが、道路にかかっているように見える。実際はどのなのだろうか。知らせてください

(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



住民にとって、自分の家が買収されるかどうかは重要な問題。きちんと答えられる資料を用意してほしい。

(調布市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年7月)

4-2 補償に関する意見について

建築制限や生活設計、今後の補償内容などについてのご意見を頂きました。

4-2-1 / 建築制限について

これまでの建築制限への不満を示す意見などがありました。

【意見例】



建築規制などで土地は、売りに売れず、へびの生殺し状態です。
(武蔵野市在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年5月)



家を建て替えたくても建築制限がかかっている。売りたいくても建築制限のために
買い手がなかなか見つからないので、早く買ってほしい。
(三鷹市内での相談所で頂いたご意見 平成13年7月)



外環計画にある家なので、改築したくても手をつける事が出来ないでいま
す。
(調布市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



賛成の人は、みんな待っている。地権者に何も伝わっていない。売りに売れな
いので困っている。
(三鷹市在住の方から電話で頂いたご意見 平成14年10月)

4-2-2 / 生活設計について

今後の生活設計が立たないことに対する不満を示す意見、相続の問題などの意見などがあ
りました。

【意見例】



35年間待たされ迷惑千万なり。生活計画がまるで出来ない。早く実行か不実
行か決めて下さい。
(武蔵野市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



現在住んでいる場所がどうなるか、例えば現状維持か他の形に変わるのかどう
か、それがいつ決定されるのか。(家の補修をどうすれば良いかの判断等に関
わって来るので切実) (杉並区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年6月)



生活設計が立たず迷惑しているので、買収されるのか、そのまま住めるのか、
スケジュールはどうなるのか早くはっきりしてほしい。
(調布市内での相談所で頂いたご意見 平成13年7月)



建て直しをしたいが、高齢・1人暮らしで、後を継ぐものもないし、どうし
たらいいのか分からない。
(杉並区内での相談所で頂いたご意見 平成14年11月)

4-2-3 / 補償内容について

用地買収などについての個別の質問や説明などを求める意見がありました。

移転補償については、補償金額や移転先についての質問、「代替地を確保してほしい」といった意見がありました。

また、営業補償などの営業・生活再建についての意見や施工中の補償についての意見などもありました。

【意見例】



35年間も待たせておいて、まだ待たせるのか。買い取り請求したら買ってくれるのか。
(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年7月)



シールド工法でも用地買収は必要か。
(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年5月)



家が半分かかる場合、どのような補償内容となるのか。
(電話で頂いたご意見 平成14年9月)



計画線にかかっているが、相続の関係もあり早く処分したい。
(練馬区内での相談所で頂いたご意見 平成13年6月)



すでに計画決定されたものですので無意味になる様な反対等はしないつもりですが、用地補償(代替地)等について詳しく説明してほしい。
(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年6月)



移転すると決まった場合、代替地を探してくれるのか？
(杉並区内での相談所で頂いたご意見 平成14年11月)



買収の際には、今の生活が維持されるよう代替地を確保してほしい。
(杉並区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年7月)



工事完成後に以前の場所に戻ってきたい。
(練馬区内での相談所で頂いたご意見 平成14年10月)



商売をしていて現在駅前なので生活ができるが、移転した場合は生活できなくなると思う。営業の補償等はどうなるのでしょうか。
(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



工事による家屋への影響による補償はしてくれるのか。
(練馬区内での相談所で頂いたご意見 平成13年7月)



シールド構造の場合、地下の所有権はどうなるのか。
(杉並区内での個別説明会で頂いたご意見 平成13年12月)

5.進め方について

今後のスケジュールを明確にすべきという意見がありました。

沿線住民への事細かな情報提供を求める意見、幅広い意見の把握や反映などの方法についての意見がありました。

5-1 これまでの経緯について

これまでの経緯についてのご意見を頂きました。

外環計画に対して「これ以上の放置は怠慢である」といった意見、35年前の計画内容とその検討過程についての質問や意見がありました。

また、最近の動きに対する懸念や質問がありました。

【意見例】



行政も、これ以上の放置は怠慢であり、公共の福祉に対する背信行為です。
(その他多摩地区在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年5月)



いろんな問題があるにせよ三十年も前から計画されていていまだに着工もされていないのは常識的に見ても異常です。
(その他道府県在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成14年10月)



昭和41年決定以来 社会状況の変化をどう把握し、原案をどう見直したら良いと考えているか。その間にその地域に家を建て移り住んだ人々が少なくな
い筈、都が計画を無為に放置したことで皆が迷惑をこうむっている。計画決定
段階で地域の人々との話し合いがなかったのではないか。
(はがきで頂いたご意見 平成13年7月)



当初の計画から30年以上経過した今日、急に計画を具体化しようとするのは
なぜか。
(三鷹市在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年6月)



何十年も凍結状態だった計画が今なぜ。しかも国勢悪化の現状から見ても納得
できません。
(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)

5-2 今後のスケジュールについて

今後のスケジュールについてのご意見を頂きました。

スケジュールについて、やるやらないをはっきりしてほしい、やるとすればいつ頃から着工していつ頃できるのか、といった意見や慎重に進めるべきとの意見、短期集中工事を希望する意見などがありました。

また、意見を聞きながら進めていくことについて「時間がかかりすぎる」といった意見もありました。

【意見例】



計画決定から工事完成までのタイムスパンがそれぞれの段階ごとに何年くらいか、総年数がどれくらいなのかを知りたい。

(世田谷区内での相談所で頂いたご意見 平成14年11月)



長期間の意見を聞くのも良いと思うのですが、時間がかかりすぎると思います。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



地方のくだらない道路に回す財源をどんどんつぎ込んで10年以内の開通を目指してほしい。

(神奈川県在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成14年9月)



計画が確定した場合、どのくらい先に立ち退かなければなくなるのか。

(練馬区内での個別説明会で頂いたご意見 平成14年3月)



私が最も知りたいのは、結論だ。やるのか、やらないのかははっきりして欲しい。また、いつまでに結論を出す気なのか。方向性だけでもわからないのか。今の状態のままだと、動きようにも動けない。

(練馬区在住の方から電話で頂いたご意見 平成14年10月)



将来にいろいろ計画がありますので、やるなら早急に計画を進めてほしいです。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年6月)



一日も早く計画を決めて欲しい。今後の計画が立てられないので困っている。

(練馬区内での相談所で頂いたご意見 平成14年10月)



すぐそばですので関心は高いです。すべての事に通じますが、便利になればその分どこかにしわよせは必至です。長期的な大きな視野で考えても人の欲望は限りないので、関係者の方々、ゆっくりお考え下さるよう熱望します。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年7月)

5-3 新しい検討方法について

新しい検討方法に基づく進め方についてのご意見を頂きました。

5-3-1 / 情報の共有について

「詳細図、具体計画を早く示してほしい」など、情報の積極的かつ定期的な公開・提供を求める意見、沿線住民への事細かな情報提供を求める意見などがありました。

【意見例】



たたき台のパンフレットは極めてアバウトで、もう少し具体的でないたたき台にはならないのでは。これを具体的なものとして示す意思があるのか。

(調布市内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月)



ルート・構造の詳細図、具体計画を早く示してほしい。

(三鷹市内での相談所で頂いたご意見 平成13年6月)



「情報の共有」をうたっているのですから、住民に必要な情報・資料はきちんと提供すべきです。

(杉並区在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年5月)



私たちの地域に対する情報が不足している。

(世田谷区内での個別説明会で頂いたご意見 平成14年5月)



意見を聞くばかりではないか？もっと具体的なものを示して意見を聞くべきだ。

(調布市内での相談所で頂いたご意見 平成14年10月)



めったに遠出をしないために、情報がありません。料金所、サービスエリア、ガソリンスタンドなどで、チラシを分かりやすい所でいただけたらと思います。

(埼玉県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)



この35年間で地元に対する広報活動が非常に少ない。これからは地元に対する事細かな情報や方針を多く示してほしい。

(練馬区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



事業者、沿線住民、利用者、権利者がすべて同じ情報を持った土台の上で進められるよう、情報共有、公開の原則を徹底して欲しい。

(神奈川県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



計画のできるだけ初期の段階から常時、事業の情報を流すべきと思います。

(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年9月)



配布された資料は、あまりにも一般的。会場の後方に計画地図の当該部分くらいは、配布すべき。住民への説明資料としては、極めて不十分、不親切だった。

(杉並区在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年5月)



国・都では外環の建設は既定の路線としており、住民の反対を恐れ、情報を小出しにしているのではと疑う。

(三鷹市在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年5月)



情報公開については、住民が考えている欲しい情報と、役人が考えていることは異なると思う。

(その他多摩地区在住の方から電話で頂いたご意見 平成14年10月)

5-3-2 / 意見の把握について

「きめ細かく説明する機会を設け、住民意見を集約してほしい」といった意見や沿線住民との十分な話し合いを求める意見、一般の利用者の意見も聞くことを求める意見、広域的な範囲で考えるべきとの意見などがありました。

また、個別相談を行うなど意見の把握方法への意見もありました。

【意見例】



実際に土地をとられる世帯を中心に詳しい説明をしてもらいたい。
(杉並区在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年5月)



きめ細かく説明する機会を設け、住民意見を集約してほしい。
(世田谷区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



意見を言えるのはいいと思うが、具体的に決まっていないため、このような相談所を開いても意味がない。
(調布市内での相談所で頂いたご意見 平成14年10月)



今後の仕事のこともありますので、決まったら早急に個別に相談にのってほしいと思っています。
(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年6月)



車の所有や運転の有無を調べているが「車を使っていないから自動車道路に反対しているのだ」といった短絡的ないし恣意的な結論付けはしないでほしい。
(練馬区在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年6月)



反対者の意見だけでなく一般の利用者の意見も聞いて下さい。
(練馬区在住の方からFAXで頂いたご意見 平成14年5月)



反対の声は当然多い区間とは思いますが、目立たないけど賛成の人いること多いと思いますから早く作ってよりよい東京の環境を作ってください。
(千葉県在住の方からホームページに寄せられたご意見 平成14年10月)



住民らの反対意見は少数かもしれないが、行政側は少数が痛みを伴う場合、それを何よりも尊重すべきである。
(武蔵野市在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年5月)



地元住民の意見、思いを大切に計画の作成を望みます。
(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年3月)

5-3-3 / 意見の公表・反映について

意見を集約する方法についての意見や住民の意見の公表を求める意見、意見の反映方法についての意見などがありました。

【意見例】



遅々として進まない主な原因(どの地区で何が原因で進まないか、など)や計画沿線住民の反対意見などの具体例などが知りたいところです。それに対し補償内容や計画推進側の対応などが不透明で、なにがどうなっているのかわからないということが実情です。

(千葉県在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成14年10月)



話し合いから、結論が出るとは思えないので、ゴールを決めて話し合いをすべき。

(練馬区在住の方から電話で頂いたご意見 平成14年10月)



このような会場で出た意見に対し集約する方法があるということで理解していいのか。またそれはどのような方法なのか。

(練馬区内での説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



「たたき台」への意見はほぼ出揃ったので、これらを反映した具体案を早急に作成すべき。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



必要性から検討するというのであれば、必要性がないという結論が出たため、整備中止とするという結果でもいいのではないか。

(コメントカードで頂いたご意見 平成13年6月)

5-3-4 / 新しい検討方法の進め方について

新しい検討方法の進め方に対して「計画決定の前段階から広く意見を聞くというのはいいことだ」とする意見、客観的なデータの提示や話し合いのルールを求める意見、進め方についての要望・提案の意見などがありました。

【意見例】



計画決定の前の段階から広く意見を聞くというのはいいことだ。

(練馬区在住の方から説明会で頂いたご意見 平成13年6月)



反対される人の意見は様々な観点から意見をのべられていますが、賛成される方々の意見が少ないように思われました。これも説明不足が原因だと思いません。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



都市計画を進めるに当たってはある程度は社会優先で実行されるべきと誰もが理解できるはず。地元住民の方々へは、今以上に暮らしやすさの提供を確保することを約束し、誠意をもって接することで理解してもらう以外ないでしょう。

(その他23区在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成14年9月)



計画を立てたら、一部の人が反対だからと立ち止まるのではなく、国民のため毅然として事業を進めるべきだ。

(三鷹市内での相談所で頂いたご意見 平成14年11月)



様々な視点からの客観的データを提示して「対話型計画づくり」を徹底的に行ってほしい。

(三鷹市在住の方からコメントカードで頂いたご意見 平成13年6月)



市民の目線の高さに常に立って、賢明に素早く使命感を持って、一日も早く完成させられたい。

(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成14年10月)

6. 外環計画に対する賛否について

整備に対して、賛成、反対との意見がありました

外環に対して「整備に反対」、「白紙撤回すべき」との意見がありました。また、「必要かどうかわからない」との意見もありました。

一方、「早急に整備すべき」、「整備に賛成」との意見もありました。

【意見例】



東京都が発展することでありますので、全面的に外環計画に賛同致します。
(練馬区在住の方からコメントで頂いたご意見 平成13年6月)



計画されて以来長期間腰が落ち着かない日々をすごしております。現在の交通状態をふまえて一刻も早い実現を切に望みます。少なくとも生きている間に完成をみたいものです。
(杉並区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年11月)



国の骨格となる外環はなくてはならない道路である。早く事に望んでほしい。
(神奈川県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



道路渋滞の事実だけを根拠に計画を進めることには反対。
(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



外環計画は元来非常識です。白紙にもどして下さい。経済より健康第一です。多数の都民はこれ以上道路は必要ないという意見が多いのです。
(その他多摩地区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



便利になる事は、とても賛成できます。しかしその為に「犠牲になるものの、大きさは」と考えると…。私もまだ、なんとも言えません。
(杉並区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年5月)

7. その他のご意見

その他、様々なご意見を頂きました。

【意見例】



いろんな関係の方々にとって、外環計画がはっきりと決まらないと色々な事が定まらないのではないかと。
(調布市内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月)



たたき台の変更を言われるが、これは未熟なもので非常に不満だ。
(杉並区内での説明会で頂いたご意見 平成13年5月)



関係者の苦勞が徐々に判ってきました。他の道路関係にも参考になるように頑張ってください。
(埼玉県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)



利便性と危険性を各地の住民が均等に責任を持つべきと思います。
(その他道府県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成13年12月)

第2章 外環に関するアンケート〔第2回〕の結果

首都圏にお住まいの方々(東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県)を対象に、平成14年10月5日から10月21日までの期間で「首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路(外環)に関するアンケート調査〔第2回〕」を実施いたしました。

今回のアンケート調査は、首都圏における道路などの社会資本整備の評価、「外環」東京区間の整備による高速道路のネットワーク化に対する評価、これまで行ってきたPI方式による検討の評価について、皆様のご意見を把握するために実施したものです。みなさまのご協力に心からお礼申し上げます。

アンケート調査のあらまし

調査対象 / 20歳以上

調査手法 / 訪問留置法(調査員が調査対象者の自宅を訪問し、調査票を留置し、数日後、再訪問し調査票を回収する方法)

抽出方法 / 住民基本台帳より各種世論調査で一般に用いられている公正でかた偏りのない層化二段無作為抽出法によって抽出

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

調査対象エリアと調査人数 / 客観的な意向を把握できるよう、1都3県(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県)で5,000人を対象としました。

有効数 / 3,509人 無効数 / 1,491人

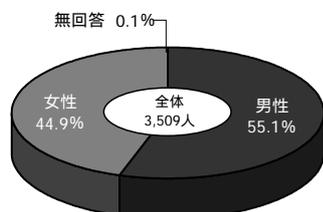
調査対象地区の設定と対象者の抽出 / 調査対象の1都3県を、地域特性・人口規模を基準に市区町村の単位で、5層(東京23区、区部、20万人以上の市部、20万人未満の市部、町村部)に分け(層化)、各層の人口規模に応じてアンケートの数を設定しました。

なお、地域別の抽出数(調査対象者数)と回収数は下表の通りです。

	抽出数	有効数
東京都	1,780	1,237
23区	1,200	806
23区外	580	431
埼玉県	1,040	764
千葉県	890	640
神奈川県	1,290	868
合計	5,000	3,509

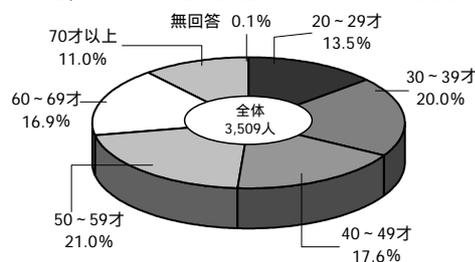
対象者の属性

性別

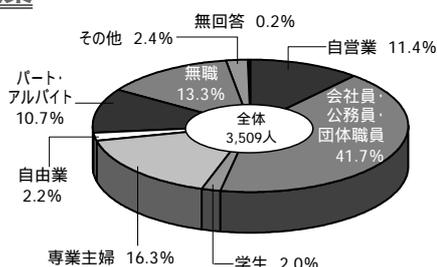


年齢

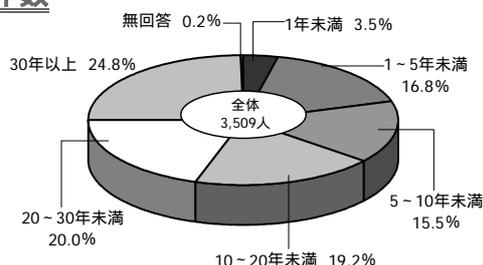
注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。



職業



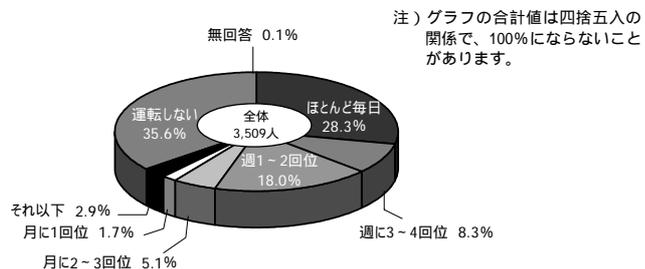
居住年数



日常のクルマの運転について

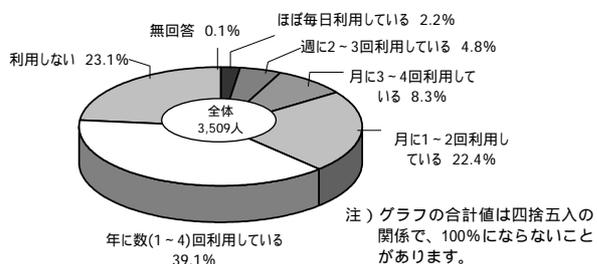
クルマの運転頻度は「週に1回」以上が約55%。

問1. ご自宅のクルマをあなたはどれくらい運転しますか。
次の中から1つだけ選んで をつけて下さい



高速道路の利用頻度は、「月に1回」以上が約38%。

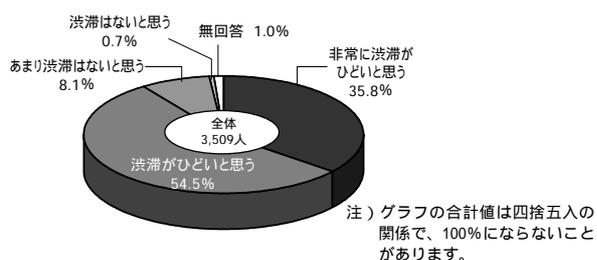
問2. あなたは高速道路をどれくらいの頻度でご利用になりますか。次の中から1つだけ選んで をつけて下さい
(同乗者としての利用も含みます)



道路交通の現状と交通対策について

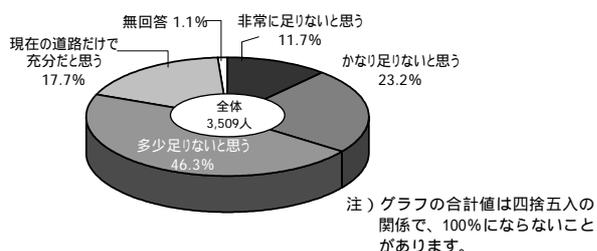
首都圏の渋滞が「ひどいと思う」人は約90%。

問3. 首都圏の渋滞状況についてどのように思っていますか。
次の中から1つだけ選んで をつけて下さい。



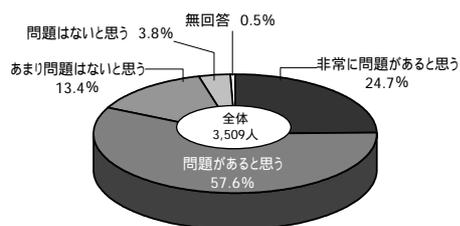
幹線道路が「足りないと思う」人は約81%。

問4. 首都圏の道路整備についてお伺いします。
東京23区やその周辺において幹線道路が足りないと思いますか。



渋滞による日常生活の不便に「問題があると思う」人は約 82%。

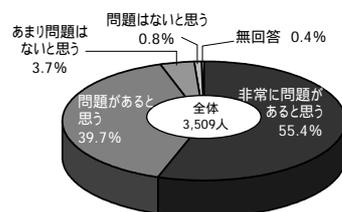
問5. 東京や首都圏では、幹線道路や地域の道路の渋滞により、人々の買い物や通勤通学など日常生活に不便が生じている地域があります。あなたはこのことについてどのように思いますか。次の中から1つだけ選んでつけて下さい。



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。

大量のクルマの通行や渋滞による大気汚染など生活環境の悪化について、「問題があると思う」人が約 95%。

問6. 幹線道路などの沿道では大量のクルマ通行とこれに伴う渋滞により、大気汚染や騒音など生活環境が悪化しているところがあります。このような生活環境の悪化について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。

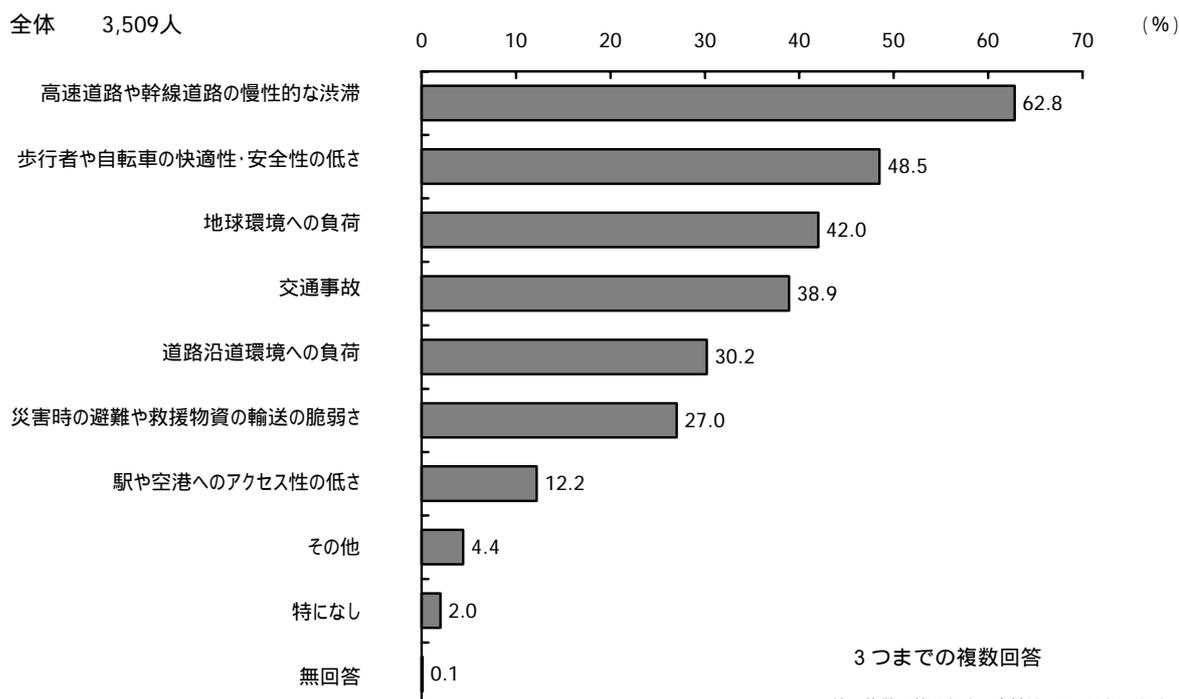


注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

首都圏の交通問題で、解決することが特に重要だと思われるのは、「高速道路や幹線道路の慢性的な渋滞」、「歩行者や自転車の快適性・安全性の低さ」、「地域環境への負荷」、「交通事故」。

問7. 首都圏の交通問題のうち、解決することが特に重要だと、あなたが考えることは何ですか。次の中から3つ以内で選んでつけて下さい。「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 3,509人

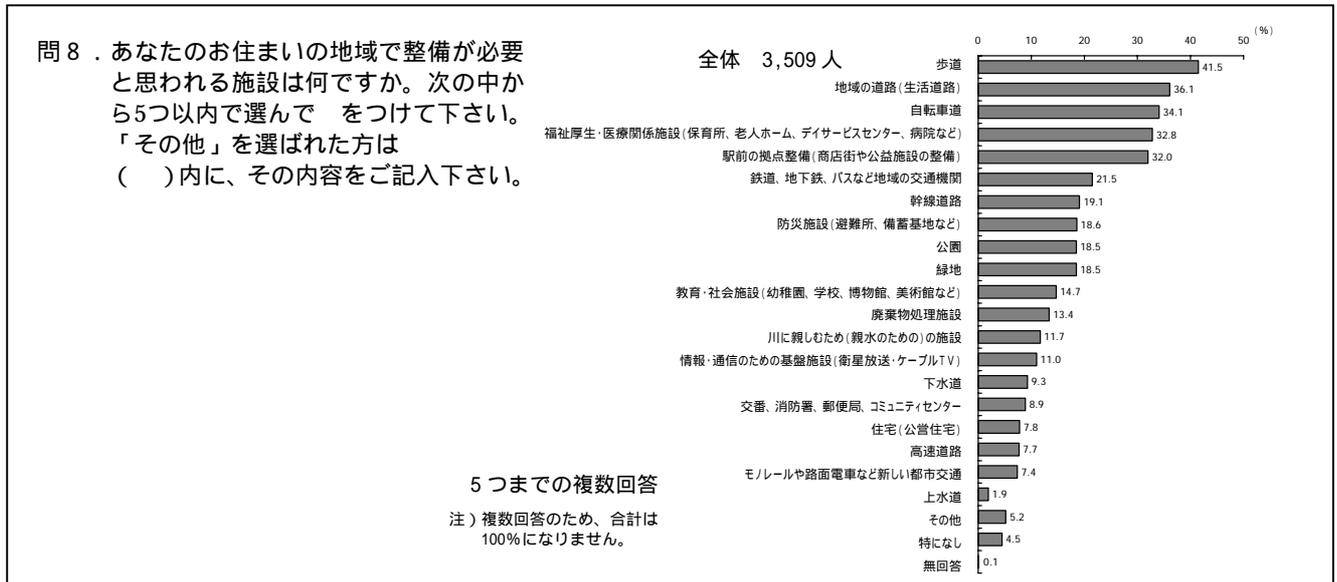


3つまでの複数回答

注) 複数回答のため、合計は100%になりません。

社会資本整備について

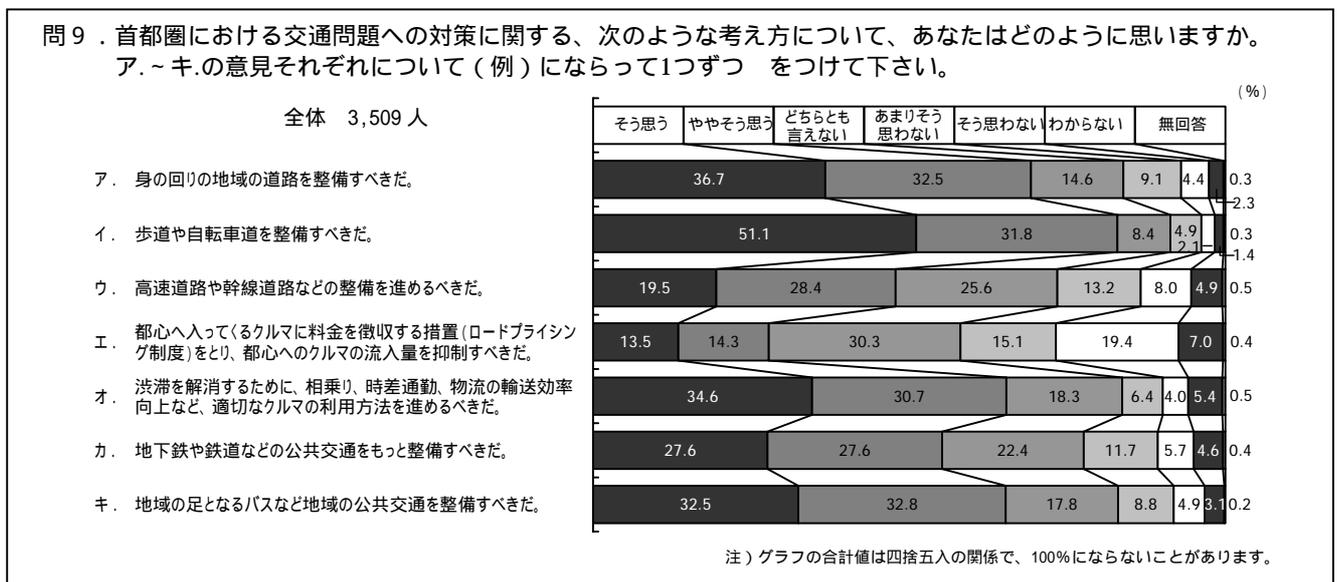
地域で整備が必要と思われる施設は、「歩道」、「地域の道路」や「自転車」、「福祉厚生・医療関係施設」、「駅前の拠点整備」。



首都圏における交通問題への対応について

以下の意見に「そう思う」「ややそう思う」と答えた人は合わせて

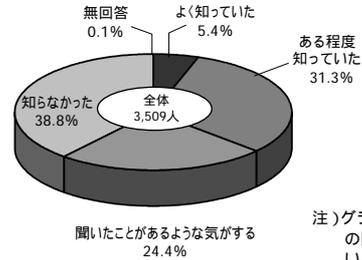
- ア. 身のまわりの地域の道路を整備すべきだ。.....約 69%
- イ. 歩道や自転車道を整備すべきだ。.....約 83%
- ウ. 高速道路や幹線道路などの整備を進めるべきだ。.....約 48%
- エ. 都心へ入ってくるクルマに料金を徴収する措置 (ロードプライシング制度) をとり、都心へのクルマの流入量を抑制すべきだ。.....約 28%
- オ. 渋滞を解消するために、相乗り、時差通勤、物流の輸送効率向上など、適切なクルマの利用方法を進めるべきだ。.....約 65%
- カ. 地下鉄や鉄道などの公共交通をもっと整備すべきだ。.....約 55%
- キ. 地域の足となるバスなど地域の公共交通を整備すべきだ。.....約 65%



外環に関する検討について

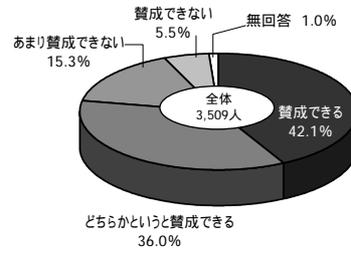
3環状9放射を「よく」あるいは「ある程度」知っていた人は約37%、「聞いたことがあるような気がする」人は約24%。

問10. 「3環状9放射」という首都圏の高速道路ネットワーク構想があるのをご存知でしたか。次の中から1つだけ選んでつけて下さい



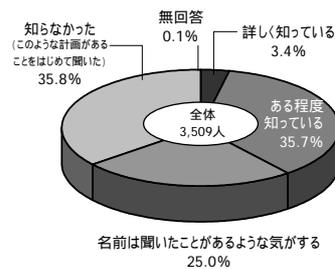
「環状道路を整備すべきだ」という意見に、「賛成できる」人が約78%、「賛成できない」人が約21%。

問11. 都心の道路を通らないで移動できるように、新たに環状道路を整備す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つだけ選んでつけて下さい。



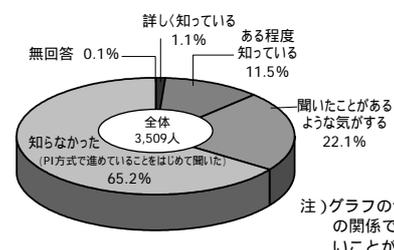
「外環」の東京都区間の計画について「詳しく」あるいは「ある程度」知っている人は約39%、「聞いたことがあるような気がする」人は25%。

問12. 東京都内では関越道(大泉)から東名高速間の東京外かく環状道路(外環)が計画されていますが、この計画についてあなたはどの程度ご存知ですか。次の中から1つだけ選んでつけて下さい。



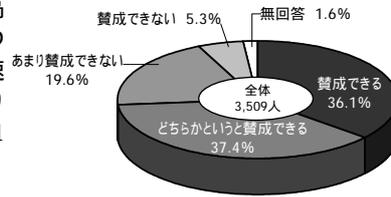
「外環」の東京都区間について「PI方式」での検討を行っていることを「詳しく」あるいは「ある程度」知っている人は約13%、「聞いたことがあるような気がする」人は約22%。

問13. 現在、外環の関越道～東名高速間について、都市計画の変更や環境アセスメントなどの手続きに入る前に、関係する自治体や地域住民の方々をはじめとする多くの方々に計画づくりの初期段階から関連情報を提供して、ご意見をお聞きするという「PI(パブリック・インボルブメント)方式」で検討を行っています。このことについてご存知でしたか。次の中から1つだけ選んでつけて下さい



「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、「賛成できる」人が約74%、「賛成できない」人が約25%。

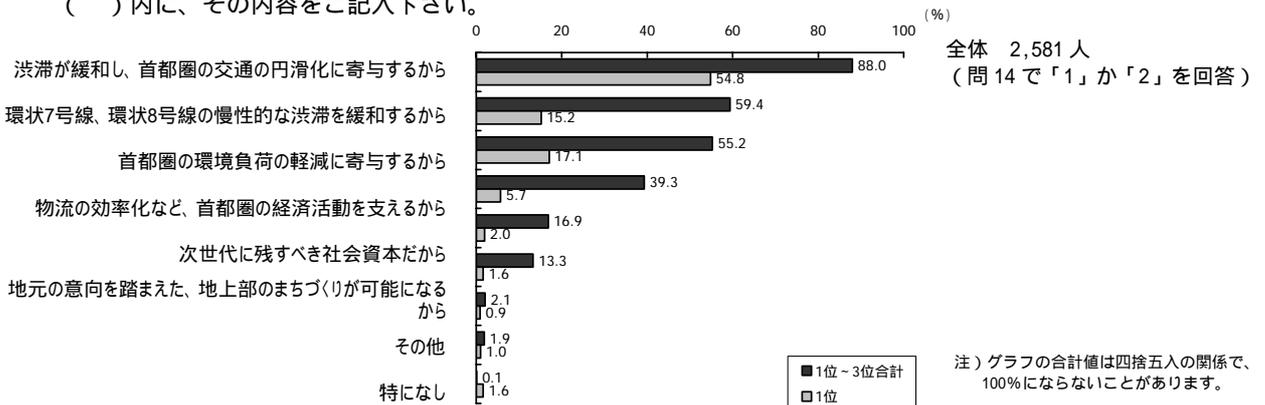
問14. 外環は関越道～常磐道間がすでに開通しており、現在は常磐道～東関道間が整備中ですが、関越道～東名高速間は全く整備が進められていません。この区間についても整備し、関越道や中央道、東名高速などの高速道路のネットワーク化を図るべきだという意見がありますが、あなたはどのように思いますか。次の中から1つだけ選んでをつけて下さい。



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。

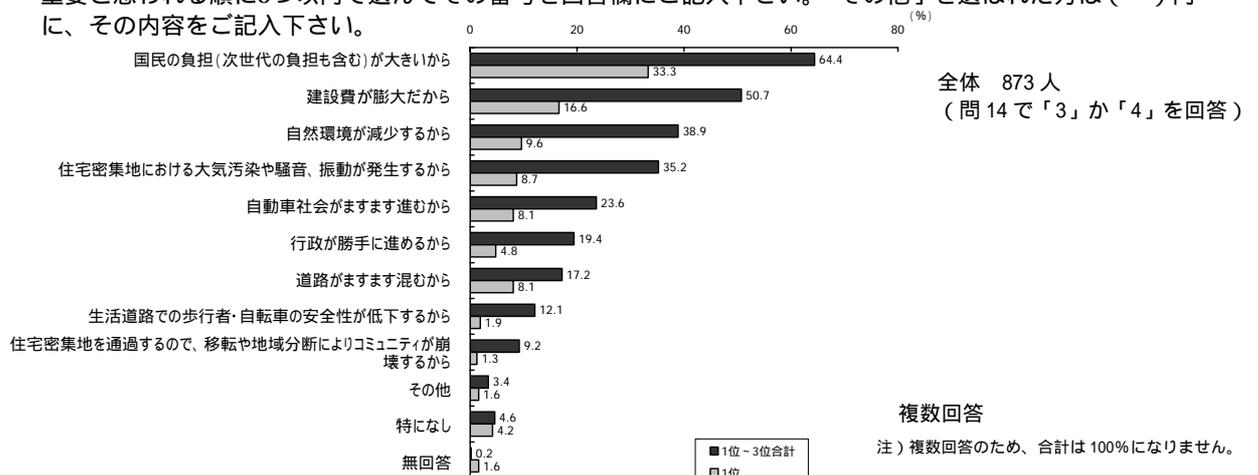
「賛成できる」理由は、「渋滞が緩和し、首都圏の交通の円滑化に寄与するから」

問14-1. 問14であなたが「賛成できる」または「どちらかという賛成できる」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。



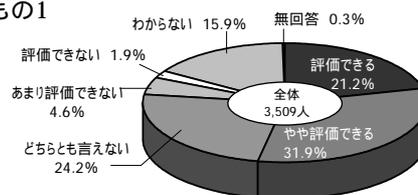
「賛成できない」理由は、「国民の負担が大きいため」「建設費が膨大だから」

問14-2. 問14であなたが「賛成できない」または「あまり賛成できない」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。



PI方式の検討について、「評価できる」人が約53%。

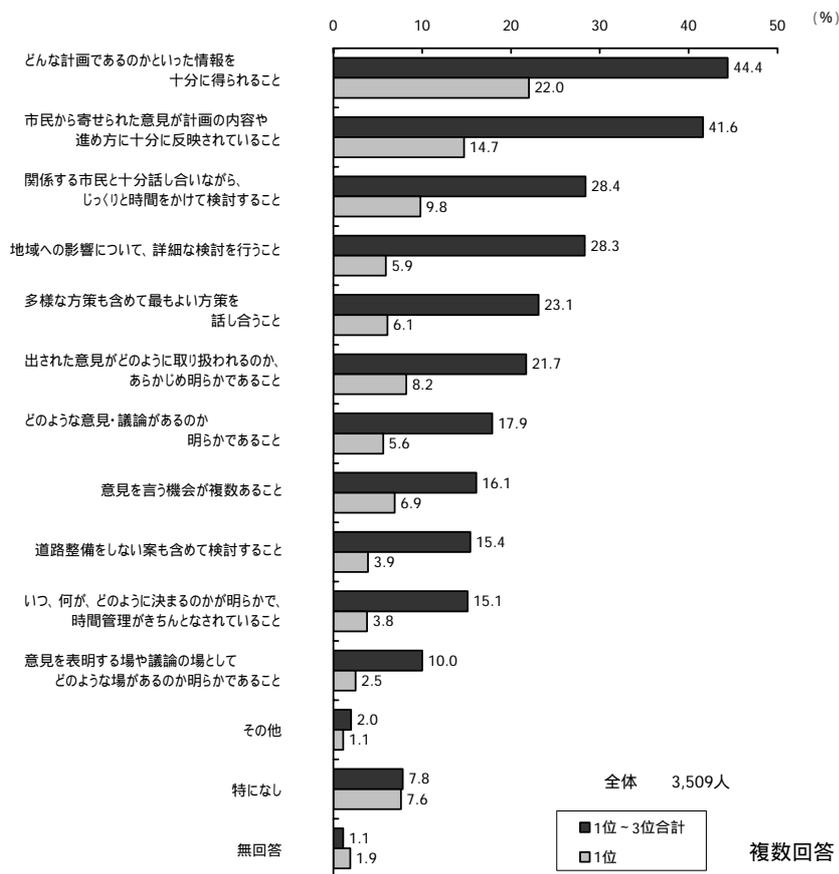
問15. 外環で実施されているPI方式の検討について、あなたはどのように思いますか。次の中から当てはまるもの1つをつけて下さい。



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。

PI方式での検討を進めるにあたって重要なのは、「どんな計画であるのか」といった情報を十分に得られること、「市民から寄せられた意見が計画の内容や進め方に十分に反映されていること」。

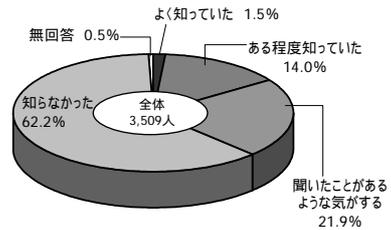
問16. PI方式で検討を進める上ではどのようなことが重要だと、あなたは考えますか。次の中から重要と思われる順に3つ以内で選んでその番号を回答欄にご記入下さい。「その他」を選ばれた方は()内に、その内容をご記入下さい。



注) 複数回答のため、合計は100%になりません。

「計画のたたき台」の公表を「よく」あるいは「ある程度」知っていた人は約 16%、「聞いたことがあるような気がする」人は約 22%。

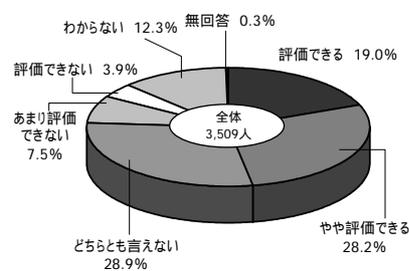
問17. 国土交通省と東京都がこのような「計画のたたき台」を公表したことをあなたはご存知でしたか。次の中から1つだけ選んで をつけて下さい。



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。

地下案の提案については、「評価できる」人が約 47%、「評価できない」人が約 11%。

問18. 沿道への影響を抑えるため、地下案が提案されましたが、あなたはそのことについてどのように思いますか。次の中から当てはまるもの1つに 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。

高架構造から地下構造への計画の変更について

以下の考え方について「そう思う」「ややそう思う」と答えた人は合わせて

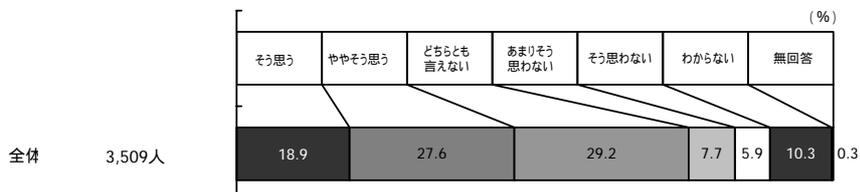
- ア. 地下構造は費用がかかるので、地上に高架構造で整備するべきだ。.....約 20%
- イ. 沿道への影響を極力抑えるために地下構造で整備するべきだ。.....約 47%

問19. 「計画のたたき台」では高架構造である計画を地下構造に変更していますが、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、イの意見それぞれについて(例)にならって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。



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。

アンケートに寄せられた自由意見について

「外環」の検討を行うにあたって、ご意見やご要望を伺いました。

「外環」の検討を行うにあたっての、ご意見やご要望がありましたらとの問いに対し、938人の方からご回答をいただきました。その内容を分類し、「外環の必要性について」「計画の内容について」「環境について」「用地補償等について」「進め方について」「外環計画に対する賛否について」「その他のご意見について」に分けて、意見例を以下に紹介します。(寄せられたすべてのご意見・ご要望はホームページで公開しています。http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/)

1. 外環の必要性について

1-1. これからの交通政策について

1-1-1. 社会・経済状況について

- ・地域環境、利便性、全体の経済効果は時代とともに流動的な一面が生ずると思います。この変化を継続的に見据えて検討される事を望みます。
- ・高齢化に従い自動車の需要は今後も増えざるを得ないと思うので、車社会を否定する事はできません。
- ・自動車が多いことが豊かな社会、先進国家であるとは思えないのです。
- ・道路渋滞解消も重要な案件かとは存じますが、住民が住みやすい環境作りを最優先に考えて頂きたいと存じます。
- ・首都圏の社会資本整備は国として最優先で対応すべき課題と考える。外環もその一つであるが、政治、経済の中心である東京及び首都圏を魅力あり国際競争力を高めることが最重要である。地方の道路や空港に回す資金があれば先ず首都圏で使うべきである。
- ・首都圏の道路整備を早急に進めて下さい。これでは経済大国といわれる日本が他の文明国と比べて、大変遅れている、恥ずかしく思います。

1-1-2. 総合的な交通政策のあり方について

- ・道路を作ることだけにとどまらず、公園、緑地、歩道、防災など、トータルした都市計画の中で、すすめて欲しいと考えます。
- ・先ずは通行量を減らす方法を検討し、(公共交通機関)の整備が最優先で、やむを得ない交通に絞ってその台数を効率よく通す、ステップをもう一度考え直す必要があると思います。
- ・道路の整備も重要ですが、今ある道路の使い方も効率化を図るべきです。
- ・都市集中で、車社会の今の状態では、外環計画は必要かと思うが、一番(私としては)は、公共の交通機関を充実させて少しでも、車社会からの改善が望ましいと思う。
- ・外環計画と平行に他の交通機関の検討を進める必要がある。
- ・幹線道路は慢性的に渋滞し、バスも当然巻き込まれて定時には来ない。他人と時間的な約束は出来ない。幹線道路の地下に地下道路を、地上には上にモノレールの活用をはかっては如何?と考える。
- ・首都圏における道路計画は、もういらぬ。利便性ばかりを求める時代は終わったと思う。
- ・地球環境を悪化させる車社会への移行には大反対である。自動車より人間が安全に歩ける道路の整備に国や地方自治体は力を注ぐべきだと思う。

1-2. 外環計画の意義について

1-2-1. 道路ネットワークのあり方について

- ・外環道だけでなく、圏央道も含め都心部を通過せずに9放射間のアクセスが可能になる事が現状では最も望まれる
- ・外環と圏央道は目的を同じとする部分も多いと思うので、どちらかを先行させ補足し合うという考え方は出来ないのか。
- ・外環延長は第三京浜までを現時点で計画に包含して欲しい。

1-2-2. 整備費用と整備効果について

- ・今、現在、このような経済悪化の時に外環に限らず道路を作るべきではないと思います。建設費が膨大なことや、国の借金が増えることや何より、国民の負担が大きいのだと思います。いずれは必要だと思いますが、景気がよくなり、経済が安定してからでも遅くないと思います。
- ・必要となる費用の情報が少なすぎて判断する事が出来ない物が多い。
- ・首都高速道路公団、日本道路公団だけが、工事を行なうのではなく、民間資金を導入するか、又は、民間が高速道路を作り、運営することも考えるべきではないでしょうか?お役所仕事では、あまりにも遅過ぎますから、あるいは、第三セクター方式も良いと思います。

- ・地下案により建設コストが上がり、高速代が高くないことを望む。アクアラインの様では造る意味がない。
- ・かなりの資金が動く訳ですが、果たして採算がとれるのでしょうか?
- ・外環はアクアラインとちがって、利用する車がたくさんあるので必要だとは思いますが。
- ・予想利用者数の測定については慎重に調査し、予想が大幅にずれないことが大切。アクアラインのように利用者が少なくて意味がない。
- ・交通量調査(利用状況予測)を合理的方法に基づいて実施すること。また、その方法についても公開すること。
- ・幹線道路や地域の道路の渋滞等早急に改善するためにも実行することが必要である。
- ・外環道路が完成したら必ず渋滞は緩和される保障はあるのでしょうか。増々、自動車社会が進み、新たな渋滞が起こるようになっています。
- ・道路の整備拡充に伴って今以上の車社会、自動車の増大に拍車がかかり化石燃料の消費量も増える一方だと懸念される。地球環境を悪化させる車社会への移行には大反対である。
- ・どれだけの費用がかかるのか見当もつかないがその費用対効果はどんなものか?計画するのは簡単だけど、自分のお金を使うようには慎重に考えられてない気がする。
- ・現在の都心部の渋滞を考えると外環の整備は遅きに失した感があります。経済効果を考えると地方の高速道路作りより優先して行くべきだと思います。
- ・東京都心の慢性的な渋滞を引き起こす道路環境や、地域住民の生活環境などを考慮すると計画実行への時間的猶予はあまりないものと思われる。一部の利益よりも全体の利益を優先する計画が速やかに実行されることを望みます。
- ・計画の実現は生活が便利になるという点から良いと思うが、環境の悪化につながらない配慮と国民の負担が重くならない様な配慮が必要と思う。
- ・地下構造にして環境に配慮すると言っていますが、自動車社会を助長し、自然破壊につながると考えられますので、これ以上の道路建設は必要ないと思います。
- ・老人・子供・障害者には、車での行動が一番安心です。その為にも、渋滞で緊急車両が通れない様な事だけは避けるべきだと思います。それには、外環計画がとても大切な事に感じます。

1-2-3. 必要性に関する検討のあり方について

- ・道路を増やすのであれば、その必要性を明示すべきだと考えます。それもデータの裏付けがあってこそです。
- ・道路整備をしないという決断も時には必要だと思う。必ずしも必要かは疑問である。
- ・当初の計画と現在では条件が相当変化していると思われます。原点に立ち返って計画の見直しも必要ではないでしょうか。
- ・利用者の利便性と周辺環境への負荷のバランスを充分検討していただきたい。

2. 計画の内容について

2-1. ルートについて

- ・都心を通らずに移動するための道路は必要だと思う。しかし、今のルートにこだわることはない。

2-2. 構造について

2-2-1. 構造形式について

- ・地下構造に賛成です。特に大型のトラック等(輸送車)を地下に移してほしいです。
- ・長いトンネル内での走行には運転中に恐怖を感じる時もあり、地下構造はドライバーの立場から見ると好ましいとは思われない。
- ・防災の事も考え、半地下構造も出来るだけ取り入れた方が良いと思う。

2-2-2.地上部への影響について

- 地下に道路を作った場合、地上へはどのような影響があるのでしょうか？

2-2-3.地下構造の安全性について

- 地下構造方式について、環境対策からは有効な方法だと思うが、トンネル内の事故や地震等によりトラブルが発生した時の避難・救助対策について十分な安全対策を構築して欲しい。

2-3. インターチェンジ、ジャンクションについて

2-3-1. インターチェンジ、ジャンクションの有無について

- 3ジャンクションは、地域の住民にとっては何もメリットはないと思います(少ない)。作るとしたら3ジャンクション+5インターチェンジの方が良いのではないのでしょうか。
- インターチェンジの数が多し程、交通事故の発生率が高く、工事費用も増えると思うので、関越、中央、東名の3ジャンクションのみを進めるべき。

2-3-2. インターチェンジ、ジャンクションの影響について

- ICが出来ることによる、IC付近の渋滞の発生、ぬけ道としての住宅街への車の流入を防ぐための方策も併せて検討する必要があると思います。

2-3-3. インターチェンジ、ジャンクションの構造について

- ジャンクションや、インターチェンジの詳細な計画図を地元を示されたい。

2-4. 地上部の利用について

2-4-1. 地上部の利用方法について

- 地下構造にして、地上部は公園や緑地にして、安心して散歩できる歩道など、公共空間を整備することにより緑豊かな美しい街づくりをして頂きたいと存じます。
- 道路を計画するのは賛成します。その事と合わせ、歩道や、地域の環境整備にはもっと大切に計画が必要だと思います。

3. 環境について

3-1. 大気への影響について

3-1-1. 大気への影響について

- 大型トラックの排気ガスを何とかして欲しい。
- 高架より地下の方がいいとは思いますが、トンネル内を排気したとしてもやはり地下からの出口付近には排気ガスが集中するのではないのでしょうか。

3-1-2. 対策や調査、結果の公表について

- 大気汚染や騒音対策を十分行う事。

3-2. 地下水への影響について

- 池のある公園等、地下水脈については十分調査の上、対処されたい。

3-3. 騒音・振動の影響について

- 幹線道路の付近に住んでいるので、ディーゼル車規制と騒音対策を強く望みます。

3-4. 地域交通への影響について

- 外環ばかりを円滑化するのではなく、その周辺道路も同時に進めてほしいです。
- 街の交通については外環だけではない。地震対策で大都市のスプロール化した街並(生活道路)の整備を第一に。

3-5. 施工中の影響について

- 工事期間の周辺への影響についても、関係する地域の方々は、知りたいのでは...

3-6. 地域コミュニティへの影響について

- ぬけ道としての住宅街への車の流入を防ぐための方策も併せて検討する必要があると思います。住環境や歩行者を犠牲にした道路整備はありえないと思います。
- 10年後、20年後、100年後の住みやすい街作りを考えて、計画を進めてほしい。

3-7. 環境全般への影響について

- 車社会における環境汚染、自然破壊が更に広がることを案じます。
- 一家に2台というこの時代にある程度の支障はやむを得ないと思いますが、やはり緑が減っていくのは淋しい気がします。
- 地域の住人との相互の理解をした上で、外環計画を進めて欲しい。特に環境への影響や周りの住人に与える影響のことを配慮した結果で作られたものにして欲しいと思います。
- 環境問題については、自動車側の排出ガス規制の強化も一緒に対応してゆく方がbetterだと思います。

4. 用地補償等について

- 影響のある住民には十分な納得のある補償を提供すべき。

5. 進め方について

5-1. これまでの経緯について

- 都市計画決定から36年も経過し、いまだ計画段階であることが得心がいかない。これからは、PI方式を大いに進め、一日も早い着工と自分達の生きているうちの開通を希望します。
- 国も都も国民、住民のために存することを十分認識していただきたい。そういう意識があれば30年もこの計画が中座することはなかったと思われる。まず計画を策定する際に住民の代表を参加させるべきであった。

5-2. 今後のスケジュールについて

- 計画には賛成ですが、長い期間(年月)をかけず、早く出来上げて欲しいです。
- 検討ばかり何年もしているのではなく、やるならやる、やらないならやらないで"実行"ということをしていただきたいと思います。

5-3. 新しい検討方法について

5-3-1. 情報の共有について

- 関心を持たなければ、ホームページも見ないだろうし、パンフレットも手に取らない可能性もある。より多くの人に、こういった情報に触れてもらえるように工夫する必要があると思う。
- 今後も積極的に情報を公開して第三者にも今どの様なことが問題になっている事柄などを知らせて欲しい。
- 外環計画の中でそのメリット・デメリットを様々な要素から推し量り、住民に対して非常にクリアな情報公開を行うべきである。

5-3-2. 意見の把握について

- このアンケートの設問には疑問がある。道路整備が必要であるという結果を誘導する設問が多い。現在問題となっている、事業性に関する設問がない。こういうアンケートを行っていると、国交省は国民の信頼を失する。
- 外環計画に対しては、近隣住民との話し合いを充分に行い、理解の上で行ってほしいと思う。
- 計画は住民の意見を最優先に考えて計画してもらいたい。ずっとその場に住んでいる人が納得できないままで行ってほしくないです。

5-3-3. 意見の公表・反映について

- 「PI」という取り組みは素晴らしいと思いますが、すべての意見を取り入れる事は無理な事であり、なるべく意見を取り入れようとする事で、計画の遅延を招くなら、それもどうか?と思います。
- 地域住民や、利用者の意見を具体的に反映して下さい。また、反映する為のシステムの構築をさらに、してほしいと思います。

5-3-4. 新しい検討方法の進め方について

- 外環におけるPI方式の取り組みはとて素晴らしいと思います。市民からの意見や進め方の内容などホームページ等どんどん活用して頂きたい。
- 高速道路を利用する際、東名に入るまでに時間がかかるので、外環は必要と思う。地域の皆様の環境を考えると、よく説明をし納得して頂くより方法は無いと思う。
- 都市計画決定を最優先する方針を改める事。現況と未来を考慮し、フレキシブルに対応して欲しい。
- 住民の意見をどのように参考にし、生かしていくつもりなのかを明確にし、情報、進捗状況を常に開示しながら事業を進めてほしい。
- 時間をかけて十分に検討することも大事ですが、今できることを速やかに実行することを希望します。
- 国家の将来、次代の社会の安定、経済の繁栄、発展の大計であるので、計画の検討を慎重に進めることは結構なことであるが、具体策に対して、何が出来るのか、何をしたいかを鮮明にする努力を今後ともお願いしたい。

6. 外環計画に対する賛否について

- 次世代に残すべき社会資本だから、是非実現の方向で推進して頂きたい。
- 出来るだけ早い時期に達成出来ませ様に祈って居ります。
- もうこれ以上、税金の無駄使いはやめて下さい。自然もなくなります。

7. その他のご意見

- 今迄、外環についてあまりよく知りませんでした。アンケートを書く事になりまして前より知る事が出来まして良かったです。
- 十分な話し合いや詳細な検討も必要と思うが、一刻も早く外環が完成するようにがんばっていただきたい。
- なるべく無駄な工事をやめて、本当に必要な道路工事だけをしてほしいです。
- 地域住民工ゴを廃し、国民の利益を優先すべき。

外環（関越道～東名高速）は、P I（パブリック・インボルブメント）方式で検討を行っております。

外環に関する詳しい情報と、これまでお寄せいただいたご意見はホームページでご覧頂けます。



ホームページ <http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>

外環に関する資料は、調査事務所内のインフォメーションルームで見ることができます。



インフォメーションルームの様子

外環に関する資料を揃えた「インフォメーションルーム」を開設しております。



このパンフレットについてのお問い合わせは下記までご連絡ください

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

フリーダイヤル 0120-34-1491 (TEL&FAX)

受付時間 平日 9:15 ~ 17:30

TEL・FAX 03-3707-1491 (外環専用ダイヤル)

e-mail gaikan@ktr.mlit.go.jp

ホームページ <http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>

東京都 都市計画局 都市基盤部
街路計画課 外かく環状道路担当

TEL 03-5388-3279

FAX 03-5388-1354

e-mail S0000179@section.metro.tokyo.jp

ホームページ <http://www.toshikei.metro.tokyo.jp/kiban/gaikaku/>

このパンフレットは、再生紙を使用しています。