

自由意見	住所	性別	年齢
<p>昨日叩き台の説明会に出たが質問にたいして主催者側の解答は何もないのには呆れました。35年間何をしてきたのか。当時から出ていた疑問質問には未だに解答なしといわざるを得ない。例えば水源の確保など野問題はボウリングしてみればかなり分かるし、排気ガスの管理についても全国的にいろのケースがあるはず。こうすればこれだけ改善されるということはかなり分かるはずです。不勉強もはなはだしい。</p> <p>私は結局扇大臣と石原知事に号令をかけられて慌てて叩き台なる物をつくり、これで押しとおす手順をつくり、事業決定に持っていかうとする腹と見る。また、答弁にも疑問がある。道路建設の金は利用者からとるといっているが各地の高速道路は赤字の所が多く湾岸道路などは予想の半分以下と聞く。これらは全て国民の税金で補填されているのではないか。8環の地下に作れないかとの質問に地上の条件のみ話して周りには堅い建物があり困難と逃げている。堅い建物が建っているのは此所も同じではないか。また、16kmにおよぶ掘り出した土壌はどうするつもりか。これも素朴な疑問である。</p> <p>いずれにしろ35年もたつたこの問題を35年前の感覚で処理しようとすることはもはや出来ない。もう一度白紙に戻し考えた方がよい。</p>	不明	男性	不明
<p>自動車への過度の依存による渋滞・環境悪化を避ける意味でも、鉄道などの公共交通とあわせて計画することを望みたい。</p> <p>昨年出された運輸政策審議会答申18号で、区部周辺環状公共交通の新設が、「今後整備について検討すべき路線」として組み入れられた。この鉄道路線を、外環と一体整備してはいかがだろうか。</p> <p>元々は、環状8号線地下の「エコライナー」として構想されたものだが、両者を一体として整備することで、整備費用が圧縮できることが期待できる。環状6号線地下で、大江戸線と首都高中央環状線のトンネルを併設した前例もあり、可能性は高いと思われる。</p> <p>また、利便性の視点でも、例えば、鉄道から高速バスへ乗り換えの便を図る、物流施設やショッピングモールと鉄道駅を一体整備するなどが考えられる。地元の理解も得やすくなるのではないか。</p> <p>鉄道の側としても、吉祥寺などで既存の路線と接続することができれば、環状8号線直下にこだわらなくても利便性は向上できる。</p> <p>(なお、逆に、外環を環状8号線地下に敷設することで、現行の計画より建設費が圧縮できるという主張もあるようである。その場合でも、鉄道との一体整備は可能であろう)検討を望みたい。</p>	杉並区	不明	20才
<p>東京外かく環状道路への質問に対する返事の早さに驚きました。ありがとうございます。ただ、早い回答をいただいたのは大変ありがたいのですが、こちらの質問に対する回答らしい部分はほとんどなく、政治家の答弁のように何を言っているのかよくわからない。たたき台の説明が書いてあるパンフレットでは、シールドトンネル区間は現状の市街地が維持できるとありますが、これだけはっきり書いてあるのに、何故この様な回答になるのか疑問です。私は地球環境も大切ですが、その前に家庭環境の方がもっと大切だと思う、自分勝手な人間です。はっきり回答をいただきたいと思います。責任のある地位にいる以上、国民に対して責任ある回答をする義務があると思います。</p>	世田谷区	男性	不明

自由意見	住所	性別	年齢
<p>建設省と運輸省が一体となった今、道路整備と公共交通の整合の取れた整備を望む立場から、御意見させて頂きたいと思います。(東京都都市計画局にも同様のものをお送りしています)自動車への過度の依存による渋滞・環境悪化を避ける意味でも、鉄道などの公共交通とあわせて計画することを望みたい。昨年出された運輸政策審議会答申18号で、区部周辺環状公共交通の新設が、「今後整備について検討すべき路線」として組み入れられた。この鉄道路線を、外環と一体整備してはいかがだろうか。</p> <p>元々は、環状8号線地下の「エイトライナー」として構想されたものだが、両者を一体として整備することで、整備費用が圧縮できることが期待できる。環状6号線地下で、大江戸線と首都高中央環状線のトンネルを併設した前例もあり、可能性は高いと思われる。また、利便性の観点でも、例えば、鉄道から高速バスへ乗り換えの便を図る、物流施設やショッピングモールと鉄道駅を一体整備するなどが考えられる。地元の理解も得やすくなるのではないかと。鉄道の側としても、吉祥寺などで既存の路線と接続することができれば、環状8号線直下にこだわらなくても利便性は向上できる。</p> <p>(なお、逆に、外環を環状8号線地下に敷設することで、現行の計画より建設費が圧縮できるという主張もあるようである。その場合でも、鉄道との一体整備は可能であろう)検討を望みたい。</p>	不明	不明	不明
<p>美濃部都政時代は、最近流行りの言い方を借りれば「失われた 年」ではなかったか。一般受けする、耳に心地よい似非ヒューマニズムに振り回された長期展望のない行政は、都立高校の学校群制度や、外環道等の建設凍結を生み出した。そんな都政を望んだのもほかならぬ都民であったわけですから、都民全体の問題であることには違いないのですが、犠牲が大き過ぎた。今振り返ってみると、問題先送りの典型で、任期中の受けのみを狙った理念なき都政であった。結果は都立高校の荒廃、都民・父兄の教育費負担増を招き、全体像を見据えない局地的な環境問題に視点を置いたビジョンなき環境行政に終始した。</p> <p>これに、石原都政がやっと一石を投じてくれた。この勇気、高く評価しておりますし、石原知事の聖域を設けない問題提起と実行に喝采を送りたい。</p> <p>外環道の早期開通を強く願っています。既にこの道路の開通によるメリットがこのホームページを含めいろいろと発信されていますが、この情報がどこまで沿線住民に届いているのか分かりませんし、まだまだ全体のメリットよりも自分にとってどうなのかの意識が住民に強いと思います。当然と言えば当然です。他地域/他都民にとっては良くても自分にとっては不利益のみで何ら享受できるメリットがないなら反対というところでしょう。住民との話し合い/住民への情報発信においては、この点にさらに焦点を当て、住民が反対する大きな理由は何か、それはどうすれば解決できるかの提案に重点をおいて説得にあたって欲しいと思います。</p>	その他都道府県	男性	50才
<p>昨日、以下のようなコメントがあったようです。本件と矛盾すると思うのですが。</p> <p>高速道路の新規着工は停止を 『石原行政担当相は24日のテレビ朝日番組で「高速道路の新規着工は停止し、国道で代替すべきだ」との考えを示した。』</p>	世田谷区	男性	不明

自由意見	住所	性別	年齢
<p>たいへん申し訳無いのですが 反対の立場の理由を述べます。計画が都心から15キロ程度をめあすにするのは妥当かもしれませんが、喜多見・大蔵は、新宿・渋谷から10キロ程度しか離れていない今は新宿も渋谷も都心です。この近さの住宅密集地の中を、昔のままのルートの計画で通すのは疑問です都心を迂回するのに、10キロ程度しか離れてない、住宅地の中を車を通すのはそもそも不当。迂回のためには、もっと外側に高速道路のみをつなぐ外環道をつくるべき。インターチェンジは地上で、しかも地下から坂を登るので排ガスが心配です。車が便利になれば、車を使う機会が増える。その結果トータルの環境へのダメージが増える。住宅地の真中を通すのはやはり疑問です 一般道への南はじの出口喜多見、すべての車が地上に出る大蔵あたり、周りは交通量多い。車が集まればますます混雑渋滞するのでは。首都高・246,世田谷通りは渋滞している。環8を南へ向かう車で、瀬田あたりはかえって混んでしまうのでは。トータルの車はどの程度増えるのか。このあたり一帯の住宅地は、排ガス充満地帯とならないか。喜多見,大蔵のインターチェンジ、東名・首都高、246,世田谷・多摩堤通りなど、付近の交通量の予測値および排ガスの予測値はどうなっているのか。もっともっと詳細な根拠、基礎データをふくめて逐一詳細に、素人でも安全と分かるようにだしてほしい。たいへんかって申しまして失礼しました。</p>	不明	不明	不明
<p>学生時代まで、調布市に在住していました。父によく車に乗せてもらい、都内を走った思いがあります。父は運転しているだけあって、道路計画に関心がありました。中でも、環状道路、環八とか外環、横横道路には期待していたようです。私も都市計画道路図をみるのは好きでした。美濃部都政時代に、一人でも反対があったら凍結？(という印象)とのことになり、「死ぬまでに出来ない」とあきらめて30年経ちます。私も、会社員になったころ、都内をよく走りました。週末、会社の寮のある熊谷と調布の行き来で、16号・20号経由、所沢・府中街道経由、環八経由、三鷹経由と色々なルートを走りました。外環は出来る見通しが無いので環八に期待していました。しかし当時、踏み切りは多いし、信号は多いし、わざわざ首都高で池袋経由ということもしました。まともに縦断できる道路が無いのが問題でした。片側3車線はほしいです。その点では、一時期住んでいたSan Diegoが懐かしいです。フリーウェイは片側4車線でした。</p> <p>道路建設と反対運動。昔の鉄道建設と反対運動に共通する面があります。昔の鉄道はSLでしたから煙害、火事の恐れが問題でした。中央線が甲州街道沿いでないのは反対運動の結果とか聞いたことがあります。今の車はまだ排気ガスが汚く、騒音も大きいのが現状です。しかし、現在の便利な生活はトラックが運ぶ品々で成り立っているのも事実。</p> <p>地下式は臭いものには蓋、との感覚があります。</p> <p>しかし、災害時、地下は安全でしょうか？これだけ長距離の地下は、災害時棺おけとなりはしないでしょうか。渋滞したら脱出できません。(高速道は地上でも同じですが)。低公害車を優先して通すような道路もあってよいのではないのでしょうか。災害時の不安、高い工事費用、を考えると、無駄をしているような気がしてなりません。父は70歳を超え、田舎に隠居しました。私が生きているうちに完成するかが関心事になりました。今後の進展に期待しています。</p>	不明	男性	46才

自由意見	住所	性別	年齢
<p>1. 謝罪について  本年(2001年)扇国土交通大臣が、謝罪したそうですが、何に対し謝罪したのか、どのような意義があるのか、よく分からず、次のような疑問があります。</p> <p>1-1)1966年の都市計画決定後、長年放置してきたことに対してだとすると、今後、都市計画決定済みの他の道路予定地も含め、このような問題が再び起きないと言えるのでしょうか。</p> <p>1-2)謝罪したということは、今までの行政による都市計画の見直しが、適切に行われてこなかったということなのでしょう。</p> <p>1966年に都市計画された道路は、この付近では、放射第5号線があり、近年東京都による総合アセスメント制度が施工されました。しかし、放射第5号線も、東京外環道路も、その予定地付近の様子は1966年当時は、まったく変わってしまいました。当時は、まだ比較的緑地が多かったものの、今では大半が住宅密集地域となっています。そのため、ルート変更することも、元の予定地に道路を建設することも、あまりに犠牲が大きいのとなってしまったと、私は思います。事業凍結後の早い段階で、ルート変更の見直しができなかった都市計画制度自体に、問題があるのではないのでしょうか。</p> <p>2. 将来見通しと道路の必要性について  東京外環道路は、都内の道路のため、東京湾アクアラインや、四国3橋のように、交通量が少ないということは、今度数十年程度はないでしょう。ただし、20年以上将来の自動車社会は現在と大きく変わるでしょうし、エネルギーや温暖化、また他の社会的な情勢によっても、かわらざるをえないかもしれません。そこで、次の疑問と意見を述べます。</p> <p>2-1)従来の将来予測法との違いはあるのか  先のたたき台の説明会では、20年先の交通量予測などを考慮している、また建設の必要性の議論から始めたいとの、行政の発言がありました。道路の必要性を判断するには、できるだけ現実的で正確な将来の状況見通しが必要で、例えば、「外環の必要性とその効果」のパンフレットでは、年間経済効果約3000億円/年の予想は、「建設省、平成32年の試算値」とあります。この試算値の、算出方法は、東京湾アクアラインや、四国3橋での、算出方法とどのように違うのでしょうか。現在、政府による改革の中で、道路事業が問題となることも多く、国民の多くは、道路建設の将来見通しで、その甘さに不信感を持っています。従来との違いを、きちんと説明および情報公開してください。</p> <p>2-2)環7、8の交通量削減効果の疑問  「外環の必要性とその効果」での外環により、環7、8の交通量が、何%減少する</p> <p>2-3)将来の輸送体系全体の見直しを考慮に  私は、現在のトラックに依存しすぎた輸送システム自体に問題があると思</p> <p>2-4)30年以上先も考えた見通しを  東京外環は、外環の大泉～埼玉区間のように、用地買収がスムーズに行くとは</p> <p>2-5)他の計画道路との全体を考えたビジョンを  第2東名は、東京外環ができる頃には、すでに完成しているのかもしれませんが。</p> <p>2-6)第三者審査機関の設置  道路建設計画を、客観的に評価し、審議を公開できる第三者機関はできないも</p> <p>3. たたき台案について  3-1)地下構造が大幅に採用されていますが、道路の勾配の変化が多いような</p> <p>3-2)中央高速とのジャンクション、国道20号、東八道路などとのインターチェンジ  その他にも、インターチェンジを作ることにより、そこから流入する車両による道</p> <p>以上。</p>	三鷹市	男性	不明

自由意見	住所	性別	年齢
<p>突然の無礼をお許しください。わたしは都内の海城中学校に通う中学3年生の熊谷と申します。今回、卒業論文に外環道の建設問題に関することを書きたいと思っています。そこでホームページを拝見させていただきましたが分からない点、知りたい点をいくつか質問させていただきます。まことに恐縮ではございますが今週中にご回答をいただければ幸いと存じます。</p> <p>1、都市計画決定がなされしていると書かれていますが都市計画決定とはどのようなものなのですか？また、その決定に何らかの法的拘束力はあるのですか？(例えばいつまでに完成させるなど)</p> <p>2、首都高中央環状線についてはすでに着工されているのですか？(未完成区間において)また何%ぐらいが完成しているのですか？</p> <p>3、+圏央道の完成区間を教えてください。</p> <p>4、+千葉県区間においては用地買収などは完了しているのですか？また、いつ頃の完成が予定されているのですか？地下方式での建設が行われているのですか？</p> <p>5、外環道東京区間において計画が凍結されているとあるが計画の解冻には何らかの法的手続きが必要なのですか？</p> <p>6、地下方式での建設の場合インターチェンジ及びジャンクションはどの程度が地上に露出するのですか？</p> <p>7、完全な地下方式を採用した場合、事故や災害時の防災対策は十分に施せるのですか？8、仮に用地買収、周辺住民の反対などがなく今すぐに着工できるとすると工期はどのくらいになるのですか？9、各国の環状道路整備率のところにおいて供用延長というものがあるがこれはどのようなものなのですか？10、東名高速～湾岸道路間は依然、計画段階なのですか？具体的な工法等は決定していないのですか？11、外環道東京区間の地下方式における建設でも周辺住民の反対はあるのですか？12、3ジャンクション+5インターチェンジ計画の場合、開削ボックス上の住民は移転しなければならぬと思いますが、それらの人に対しての補償等は考えられているのですか？13、どのような点で3000億円もの経済効果が得られるのですか？(具体的には)14、もし、反対派住民の方が作るホームページもしくは反対派住民の方の連絡先等を知っていらっしゃいましたら教えてください。15、外環道の建設によりICを利用するために多くの車が流れ込んでくるという意見もありますがそれについてどうお考えですか？</p> <p>質問は以上です。どうぞよろしくお願い致します。</p>	不明	不明	不明
<p>環状道路(大泉)に乗るまでたいへん苦勞しております。最近大泉以降を地下道路にすると発表されていますが同様の路線として環八がありますが環八の地下に道路を付けられないのでしょうか道路の下であれば大深度の必要性も無くまた土地買収も発生しないと思いますが、素人考えの疑問ですが。</p>	不明	男性	不明
<p>私は企業の技術者で、大気環境汚染、特に自動車からの排出ガス低減に国家プロジェクトを通じて取り組んできております。その研究で得た知識から申しますと、自動車からの有害物質を低減するには、個々の自動車・燃料の改良とともに、交通渋滞の解消が決定的にキーポイントとなります。なぜなら自動車からの排気ガスは渋滞において、加速減速を行ったり、通常の10倍以上も有害物質を排出しており、自動車の技術で低減できる量とは比べものにならないからです。また蒸発エミッションという、燃料タンクからの燃料ガスや燃料ラインからの漏れも渋滞時のアイドリングや低速走行を連続しているときに決定的に増加します。</p> <p>(日本の現在のガソリン車では、カーボンキャニスターという燃料蒸発ガスを吸収する活性炭の容量が平成12年規制に合格したとしても必ずしも十分に大きくないために、渋滞や低速走行してしまうと、蒸発ガスは大気に放出されます。そのガスの中には、光化学スモッグの原因となる有害な物質や、白血病の原因物質でもあるベンゼンの排出量を増加させます。これらは渋滞が解消されれば、1/10以下と決定的に下げられる筈です。)</p> <p>現在、外環道の延長問題において、住民が反対しているところも多いようですが、本当に空気をきれいになりたいのなら、渋滞を解消する道路建設が必須であり、住民のためにこそ外環道は必要だと思います。</p>	不明	不明	不明