

自由意見	住所	性別	年齢
<p>東京外環道路予定地の住民です。東京外環道路の「計画のたたき台」などを読み、説明会に参加しました。以下に、事業への疑問点と意見を、箇条書きにします。</p> <p>(1.謝罪について)</p> <p>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か。</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試行されました。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年当時とは、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も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)</p> <p>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、今後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とし、エネルギーや温暖化、また他の社会的な情勢によっても、変わらざるおえないかもしれません。</p> <p>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</p> <p>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す。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</p> <p>「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%減少するという算出法も、2-1)と同様の理由で、疑問です。ドライバーは、リアルタイムで道路の混雑情報を入手し、ルート変更するため、特に都内では、道路をもう1本作れば、交通量が分散するというのが、難しい場合が多いと思います。大型の通過車両が、環7、8から、多少でも減れば良いと思いますが、それには、外環を作る以外の対策の方が、有効なものがあるのではないのでしょうか。</p> <p>2-3)将来の輸送体系全体の見直しを考慮に</p> <p>私は、現在のトラックに依存しすぎた輸送システム体系自体に問題があると思います。輸送体系の合理化は、すでに行われている部分がありますが、まだまだ改善の余地があるのではと思いますし、温暖化対策のためには、さらにその見直しの必要性は増すと思います。自動車への依存を、社会を挙げて減らすことは、今や国際的な潮流にすらなりつつあります。そういった、輸送体系の見直しを考慮に入れた道路ネットワークを、計画の前提にするべきだと思います。</p> <p style="text-align: center;">&lt; 次ページに続く &gt;</p>	三鷹市	男性	不明

自由意見	住所	性別	年齢
<p style="text-align: center;">&lt; 前ページからの続き &gt;</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、私には考えにくいです。地上の一般道路なら、数百mだけ一部開通ということもできますが、地下の高速道路なら、少なくとも、ジャンクションからジャンクションまですべて用地買収できないと、開通できないのではないのでしょうか。つまり、開通するとしても、それは20年以上かかる方が、現実味があるのではと思いますし、完成後10、20年先のビジョンを含め、30年以上先も考えた計画すべきだと思います。</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、しかし、第2東名の車両が、首都圏へ、そして外環、環八、環七にどのように出入するかは、私にはわかりません。第2東名以外でも、付近の幹線道路建設で、今後30年以内に開通の可能性が高いものは、すべて考慮に入れたネットワークビジョンを示していただきたいのです。</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のでしょうか。行政主導で、事業の必要性を議論したとしても、客観的な判断はできないと思います。行政と市民、双方から独立し、しかし、双方の意見が聞ける審査会のようなものがあってはどうかと思います。</p> <p>( 3.たたき台案について)</p> <p>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のが気になります。特に、5インターチェンジを含む案では、わずか16kmの間に、1～数kmの割合で、起伏が変わります。時速80km/hの車なら、16kmを走るのに12分、1～数分で、勾配が変化することとなります。ましてや、地下のため、ドライバーは、勾配の変化に気づきにくいはずですが、知らぬ間に、下り勾配で、車間距離が縮まってしまうということが考えられます。高速道路での、勾配は、想像以上に事故につながりやすいという、専門家の意見を聞いたことがあるので、勾配の変化を最小とする工夫が必要だと思います。</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が、計画されていますが、現在は、いずれの道路沿道でも、大気汚染は、二酸化窒素、SPM、光学オキシダントで、環境基準を超え、また、その他の有害大気汚染物質である、ベンゼン、ダイオキシンなども、東京都内では、基準や指針を超えています。現在のままの自動車では、これらの道路に外環からの流入車両が増えることは、環境上よくないのです。今後の公害対策計画により、改善を見込んでいるのだとすれば、それは実質的な根拠が薄弱です。過去数十年の大気汚染削減計画が、いかに結果が伴わないものであったか、道路建設を管轄する行政としては認識する必要があります。東京大気公害裁判は、まもなく結審されますが、他の大気汚染裁判は、すでに判決が出ているものがあり、その結果を真摯に受け止めるのなら、そのような過去の計画の不達成を認識すべきです。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路沿いへの影響が懸念されます。特に、東八道路は、これから、玉川上水沿いの静かな住宅地の中に、放射第5号を建設しようとしています。これにさらに、外環とのインターチェンジができると、道路沿いに、大型車両を扱う事業所が増えたり、大型店舗が増えたり、地域の環境と景観が大きく変わる可能性があります。これらのことは、先に行われた放射第5号での総合アセスメントでは、まったく触れられていません。個別の事業ごとの、予測はあっても、地域を総合的に考えた環境配慮がまったくないのです。</p> <p>3-3)地下構造のため、トンネル内の大火災や、震災、また有害物質、放射性物質を運搬した車両が事故を起こした場合のことが心配です。私は、長年、中央高速沿いに住んでいます。過去に過激派が、中央道上で、車を燃すという事件がありました。また、エコカーとして、水素や天然ガスを使用した車が増える可能性もあります。そのような車両が衝突した際は、どうなのでしょう。</p>	三鷹市	男性	不明

自由意見	住所	性別	年齢
このたび卒業研究にて東京外かく環状道路についての研究を行う事となり、是非パンフレット(東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台、みなさんの声、東京外かく環状道路関越道～東名高速間のあらし、外環の必要性和その効果、外環のどうしてこうして…、東京外かく環状道路広報紙)を資料として使用させて頂きたいと考えております。お忙しいところ非常に恐縮ではございますがもし宜しければご送付願えませんでしょうか。よろしくお願ひいたします。	千葉県	男性	不明
外環道を地下化するならば、地上には、道路じゃなくて、サイクリングロードや、公共交通を通すべきだと思います。サイクリングロードを作れば、すでにできている石神井川など各河川沿いのサイクリングロードを南北につなげられるし、石神井公園、善福寺公園、井ノ頭公園、砧公園などをつなげられます。さらには、沿道には文教施設(東京女子大など)が多いので、自転車通学でかなりの需要が期待できます。  公共交通に関しては、環状8号線の地下に新しく作るよりも外環道の地上に作ったほうが建設費も安上がりだと思うし、外環道沿道の住民に建設を納得してもらいやすくなると思います。	文京区	不明	20才
実施するのであれば早いほどよいが、用地買収で途方もない困難と時間、費用の浪費が予想される。郊外の既存区間の時の様にはいかないでしょう。それならば、用地買収がすくなくてすむ、環状8号線の下を通す方法はいかがなものか、すぐにも出来そうである。その時、地下鉄も同時に工事を行えば、交通システム全体のプラスの波及効果が期待される。また、外環は、関越、中央道、東名を結ぶだけとして、一般のインターチェンジは不要ではないか。とにかくあまり便利にしても、また、車が増えるだけで、悪循環と税金の無駄と公害の元となる。	杉並区	不明	50才
東名高速とのジャンクションは今回の計画で作るのでしょうか? もし計画されているのであれば、ジャンクションの計画図の閲覧およびジャンクションに係る地域に住んでいる住民にも説明会に参加を呼びかけるのが当然ではないのですか?連絡待っています。	世田谷区	不明	36才
外環計画の推進を希望する住民の意見を申し上げたいと思います。  環境や安全などの問題を考えると、計画地域付近の住民には不安や不満があるのは当然ですが、より多くの国民の利益のために一部の国民が我慢しなければならない場合もあると思います。国や都が問題に適切に対処し、計画地の所有者には対価を提供しているのに、一部の方が反対している理由が理解できません。私も計画地域の近くに住んでいますが、ホームページなどでご案内のように配慮していただけるなら、むしろ積極的に計画を推進していただきたいと考えております。  私は車を持っていませんが、タクシー運転手など、毎日車に乗っている人たちに聞くと、「外環道路ができれば、首都高の渋滞はずいぶん緩和される」とみなさん言っています。首都高を利用するたくさんの方々の利便性の大きさを考えれば、自分が計画実施で被る不利益は小さなものだと思います。  すでに実施されているかもしれませんが、地域住民の方だけからアンケートを取るだけでなく、首都高の利用者や首都圏の住民全体から外環に関するアンケートを取って、外環の開通を望む人々の声を、外環に反対する住民の方々に伝えてみてはいかがでしょうか。一日も早い計画実現を望んでおります。凍結している東八道路の東延についても同趣旨の意見です。	三鷹市	不明	30才

自由意見	住所	性別	年齢
<p>私は外環自動車道路の東ハイインターチェンジができると移転しなければならない場所(計画道路の真下"真上?")に住んでいます(築5年)。外環自動車道の必要性そのものは理解しています。従って、立ち退きを要求された場合、キチンと保証してもらえればNOとは言わないつもりです。しかし、現時点では、立ち退きの対象になるかどうか、立ち退く場合、私は定期借地権で家を購入したので、どのような保証になるのか、もし、ギリギリで残された場合で、環境の問題で移転を希望した時に保証してもらえるかどうかなど、わからないことが多すぎます。以下の質問に答えていただきたいと思います。</p> <p>1.定期借地権(土地)の場合、提供数が限られるため近隣で代替地を探そうとしても困難(特に都内は)であり、国/東京都/三鷹市のいずれかが定期借地権の土地分譲を斡旋してくれるのか、...定期借地権は安価に広い土地を一定期間使用できるのが魅力であり、都内でも50坪以上が一般的である。所有権の土地ではなかなかそのような広い物件はすくなく、あっても極めて高価である。苦心して手に入れた都心に近い定期借地権を手放すには、それなりの保証をしてもらわないと困る。</p> <p>2.1が出来ない場合、定期借地権の権利についてどのように考えているのか。</p> <p>3.建物の保証(現在築5年)はどのように算定されるのか、新規購入価格/時価/取得時価格??仮に移転するとしても、新たな借金の額が幾らになるかがわからないと計画の立てようがない。定期借地権にあわせて50年住める家建てたので、平均的な家の価格を基準にされても困る。取得価格を参考に再取得価格での保証を希望する。</p> <p>4.このような形で住宅の売却/購入をする場合税制面の優遇処置は適用されるのか。</p> <p>5.インターチェンジが出来ないか、場所がずれたためにギリギリで移転対象から外れた場合、環境の悪化(騒音、排気ガス等)を理由に移転する場合保証を要求できるのか。</p> <p>6.インターチェンジが中止された場合でも、自宅の下をシールド工法で掘削されるばあい、それを理由に移転したいといえれば保証は得られるのか。(騒音や振動に敏感な家族がいるので静穏が得られなければ移転したい。)</p> <p>7.直接外環自動車道に影響を受ける地区に住んでいるものに対し、前期のような質問に直接答えてもらう事は出来ないか。</p>	三鷹市	不明	40才
<p>外環道には基本的に賛成です。いずれつくらなくてはならないものと思います。地下式も賛成です。ただし作るにあたっては大前提がありまして都の財政が危機的情勢であろう今は、従来のように豪華絢爛な道路は不要なので必要に見合うだけの安全性のある道路を造って下さい。それと並行して自動車を減らす政策を考慮することです。最低3割程度は減らさないと今のままでは将来に重大な禍根を残すことになるでしょう。</p>	杉並区	不明	30才
<p>始めて外環ジャーナルを読み、あまりに否定的な意見が多いことに正直、驚きました。ただこれは、道路を利用する人たちだけではなく、建設される場所に住む人たちのしかも反対する人たちを集めての集会での結果ですので仕方がないのかも知れません。私は首都高速道路の環状線は絶対に必要だと20年前から思っています。湾岸線や中央環状(まだ半分以下)によって、ずいぶん首都高の渋滞は解消されました。現在の首都高の大きな問題は(料金が高すぎることを別にして)東名、中央、関越を結ぶラインが環状線しかないことです。これが完成すれば都心を通らずに埼玉から横浜とか、茨城から八王子とかに行けます。</p> <p>1. 物流や交通の発展に大いに寄与します。</p> <p>2. 都心を理由もなく通る車が減り、環境にも良い影響を与えます。</p> <p>環状線を作るに当たっての提言</p> <p>1. 3つ(中央、外環、圏央)も要らない。これじゃ本四架橋じゃないですか。つなぎつなぎでも良いから、環状線を完成させるという風に発想の転換は出来ませんか? 予算の集中もできるし、既存の施設もできるし。</p> <p>2. 反対する人たちの新しい住居や、既存住居の環境を考える</p> <p>3. 大江戸線が出来て、商圈が活性化されたように高速インターの近くに大型ショッピングセンターを建設したりしてあるいは遊園地に行くのが便利のようなインターにして道路建設をそれだけで終わらない、柔軟な発想で計画する。</p> <p>出来るだけ早く、首都環状線を完成させることは21世紀の東京に絶対に必要です。</p>	杉並区	男性	47才

自由意見	住所	性別	年齢
<p>外環を1日も早く具体化してほしい。広報誌に載っている反対意見をみると、自分さえよければ他人のことなどどうでもよい、という人ばかりである。外環が無い為、環八が大渋滞をおこし、そのため、環八雲ができて、周辺住民は大変な被害を受けている。しかし、環八は首都圏の大動脈の一つであるから、これを甘受している。外環が出来れば、トラック輸送の車が二分され、相当程度渋滞が緩和されるものと予想され、トータルとして公害が減少するのではないか。反対意見の中に、自分は車をやめた、皆も車を止めれば事がすむ、というような意見もあったが、「それでは、貴方の口にするもの、身につけるもの等どうやって貴方の手元に届くと思っているのですか」と問い掛けたい。多少お金がかかっても、地下道にして、排出ガスの周辺に及ぼす影響を最小限にする努力は必要だが、1日も早く具体化させるべく、最善の努力をして欲しい。</p>	杉並区	男性	不明
<p>外環道(関越道～東名間)計画についての意見現在計画されているルートでの建設には反対です。調布市から世田谷区にかけては野川上またはその付近に計画されているようです。しかし、この野川付近には貴重な「湧き水」のある自然が運良く残っています。(特に成城付近)この貴重な自然を破壊する計画には賛成できません。「計画のたたき台」の中に地下水対策について「影響を最小限にするよう適正な技術を…」とありますが、影響を少なくするという事は、まずルートを変更することでできることではないでしょうか？家は壊してもまた作るとか、移動するといった方法がありますが、湧き水のような自然は壊したら二度と戻りません。両親田舎が新潟県なのですが、以前は湧き水がこんこんと流れ出ていたのに、上越新幹線の建設(地下トンネル)によって地下水脈を切断されたらしく、ポンプでやっとくみ上げられるほどにまで減ってしまいました。このような破壊はもうやめてください。また、いかにも外環道の必要性があるようなことを書いてありますが、本当でしょうか？過去の道路や鉄道、公共施設等の建設時の説明等にあったように、建設の必要性を説明するために都合良くつくり上げた内容にしか思えません。国や役所で言っている利用予測は信用できません。まずは、必要性の有無から検討する必要があると思います。30年以上も昔の計画ルートは本当に適正なものなのでしょうか？バイパスや混雑緩和であれば、国道16号線をもっと整備するほうが友好的なのではないでしょうか。また、首都高をもっと拡幅や地下化する等して対応したほうが渋滞緩和になるのではないのでしょうか。すでに都心には自然はないのだから。</p>	世田谷区	男性	29才
<p>一刻も早く、外環を作り、環八の渋滞を解消して貰いたい。付近の住民は、公害と不便で、大変である。私が小学生の頃発表された計画が未だにできていないなんて、狂気の沙汰。これでは、完成する頃には、私はお爺さんになって、車の運転もできなくなってしまうであろう。 用地買収や環境対策には金を惜しまないで貰いたい。 インターチェンジはなくてよい。インターができれば、そこに渋滞が発生して、また公害の元になる。ジャンクションだけあれば、十分。</p>	世田谷区	男性	40才
<p>先日行われていたイベント会場で「計画のたたき台」のパンフレット拝見しました。詳しい外環道計画の資料の送付をお願いいたします。</p>	世田谷区	男性	不明