

自由意見	住所	性別	年齢
<p>1. 手続きについて ・都市計画法16条の2に定める公聴会(任意)は別に開かれるのか。</p> <p>2. 現時点での着工の必然性について ・将来、モーダルシフトやTDMが進んでいった時に、どれほどの自動車交通量が見込まれるのか。計画交通量についてどう考えているのか。 ・巨額の工事費(説明会では1.6兆円)をかけるということであるが、償還計画表はどうなっているのか(国土幹線道であってもプールとは別に個別のチェックが必要ではないか)。 ・今、この時点で着工を検討する理由は何か。道路交通センサスによる首都圏での貨物自動車の旅行速度は近年どうなっているのか。</p> <p>3. 経営主体と採算性について ・日本道路公団の民営化が云々されているが、経営主体についてはどのような見通しを持っているのか。 ・巨額の工事費(説明会では1.6兆円)をかけるということであるが、償還計画表はどうなっているのか(国土幹線道であってもプールとは別に個別のチェックが必要ではないか)。</p> <p>4. 事業の事前評価について ・当事者のB/Cはどうなっているのか。国土交通省所管の他事業と比べてどうなのか。 ・Bの計算方法如何。 ・Bの中に環境への悪影響は金額計算されているか。これが含まれていないB/Cは無意味ではないか。 ・環境評価についてはCVM(例えば(社)日本下水道協会「下水道事業における費用効果分析マニュアル(案)」平成10年3月54ページ参照)の手法があるが採用しないのか。 ・同報道によれば、幹線道路沿道市街地の7割でSPM等が環境基準を超えているとのことであるが事実か。外かく環状道路沿道のSPM等はどうか予測され、それは環境基準と比べてどうなのか。</p> <p>5. 沿道環境への影響について ・尼崎公害訴訟の動向は、同じ道路行政であるので、住民としては気になるところである。同訴訟の和解条項の推進について国は非協力的であり、また阪神高速はランプ設置を強行しようとしている旨の報道(6月17日深夜よみうりテレビ「黒い悪魔」)であるが、事実か。和解条項の推進について国土交通省はどのような態度で望んでいるのか。 ・同報道によれば、幹線道路沿道市街地の7割でSPM等が環境基準を超えているとのことであるが事実か。外かく環状道路沿道のSPM等はどうか予測され、それは環境基準と比べてどうなのか。</p> <p>6. その他 工事に伴う環境影響、構造について ・工事(特に開削ボックス構造)は、どれくらいの期間かかるのか。それに伴う騒音、振動の発生、工所用トラックの通行、工所用道路の設置についてはどう考えているのか。 ・むしろ甲州街道を一定区間地下化して、地下にジャンクションをつくる(首都高の霞ヶ関ジャンクション)の例あり)ことはできないのか。</p>	調布市	男性	不明
工事は地上構造物に影響がないように慎重に願います。	不明	不明	不明
<p>私は、政治とは住民、国民大多数の為に尽くすものであり、政治家は理想を語り、国民の賛同を得て、公務員に理想実現のため邁進して頂き、一体となって理想郷を築くものと考えております。車の走行にしても、工夫ひとつで、スムーズに流れる交差点に出会えば、そこを管轄している警察署の担当者の工夫、努力に敬意を抱きます。世田谷通りの多摩川橋は慢性渋滞で朝夕の時間帯は、いつも脇道からの割り込みと、時間のロスに悩まされておりました。しかし、今年の春以降、新しい一本の橋の完成でこんなにもスムーズに橋が渡れるものかと感嘆した次第です。多くの国民が感じている不満を少しでも早く、解消させる事が政治であり、その為に政治家を選出しているのに一向に解決出来ない優柔不断な不必要な政治家は、税金の無駄使いです。車を持たない人の意見がありました。が、時代遅れの意見もいじ加減にしろと言いたい。この人の食料を荷車で運搬しろとでも言うのですか?消費者に少しでも安い物を提供しようとしても今の環状8号線の混雑をみれば取引を断念せざる場合もありません。かつての吉田総理の第三京浜、河野一郎建設大臣の国道19号線、政治が素早く対応して、後世の我々がその恩恵に浴している事を今一度肝に命じて、政治家の奮闘と、役所の担当官の活躍を期待する次第です。</p>	不明	男性	不明

自由意見	住所	性別	年齢
東京外環自動車道がどこを通る計画なのか、もっと具体的な地図で示して欲しい。(住所が分かるように)	不明	不明	不明
外環は現在及び将来にわたって必要性のある道路と思います。そして地下式にするのも現在の技術力を考慮すると、もっとも現実的でやむを得ない選択とおもいます。また現在予定の路線とのかねあいの点からもそのように思います。しかしこの借金まみれの東京都で大規模な道路を造っても大変なことになるだけなので償還がうまくゆくように必要と思われる部分以外はあまりお金をかけないでつくて下さい。また公害の点は十分考慮し排気ガスを処理して大気解放する方法をとる等の検討が必要と思います。	不明	不明	不明
外環計画の「たたき台」パンフレット一式をご送付下さい。宜しくお願いします。	埼玉県	男性	不明
環境破壊につながる計画は反対です。いくら地下構造にしても、環境を破壊することには変わりないと思います。私自身は車を運転しますし、今はなくてはならないほど生活にはいりこんでいます。でも必要ない道路、無駄な道路が多すぎます。車の人ももう我慢する段階だと思いますし、ほんの少数派のために将来の地球を汚してはならないと思います。整備された後が本当に渋滞緩和や環境改善になるとはとても考えられません。もし東京都および政府が権威などを重んじてやるのなら、とんでもないことです。とにかく僅かに残った貴重な自然破壊につながるこの計画は反対です。この計画をみていると、バブル期や経済成長期の亡霊をいまだに追いかけている人間味のない経済だけを重視した冷たいものを感じます。新世紀は人間らしさを追及する役所であって欲しいと願っています。	杉並区	不明	60才
外環計画の前にせっかく出来上がっている東八道路でさえ新川交番前後の道路(特に三鷹市役所裏道路)を狭めて渋滞している。こんな事で外環を作っても又他の行政との関連で似たような中途半端になると思う。その場しのぎならやめたら。	不明	不明	不明
国土交通省局長殿東京都知事殿 外環の周辺部に実家があるものです。長く環八のアクセスの中、鉄道による環状線がないことの不思議さを学生時代から感じておりました。また環七の近くの方南町と永福町の近くへ引越し、さらになぜ丸の内線方南町から井の頭線、京王線、小田急線、東急線へと学生・自動車運転をしない対象者へのサービスを提供しないのかと毎年この年齢にしては多めの納税を公認会計業を営みながら不思議になります。外環をすることで排気ガス公害は地下にしても周辺部への悪影響は避けられないでしょう。それよりも練馬区・杉並区・世田谷区・大田区を中心に、または調布市・府中市を中心に縦に結ぶ鉄道を作ることのでだけ住民(被選挙民、納税対象者)は満足するか計り知れません。車両移動だけに依存するこの選択肢に疑問を持ち、一筆致しました。ちなみに娘の小学校は区内最大マンモス越境小学校ですが、たかが1.6Kmの距離の区域外へ引越したため、徒歩10分の浜田山から永福町駅へ、そこから10分バスに乗り、さらに10分徒歩の上、1時間近くかけて小学校3年生と5年生が通っています。このような環七、環八周辺部の縦の公共機関の不便さを地域住民は毎日語っています。母である私は働きながら車で7分しかかからない学校へ朝送っている状況です。+まずは街づくりは公共機関からあってしかるべきではないでしょうか。また、方南町 - 中野坂上間は駅ホーム内が衛生的ではなく、中野坂上までのピストン運転であり、接続も悪く朝のラッシュ時の不満が多く出ています。次の駅の中野富士見町からの始発・終着電車はあるのにもかかわらずわずか1駅を待つ始末です。井の頭線の民間サービスの快適さになれた者にとって不思議な営団です。このような実例が必ず陸の孤島となりやすい地域(バスは安定的スピード時代向けの公共機関とはいえません)で住民が感じている問題とされます。	不明	女性	不明

自由意見	住所	性別	年齢
<p>私は東京外かく環状道路が1日も早くできることを希望しております。その理由としては</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 現在東名高速道路から東北自動車道まで行く場合、首都高速の小さな環状線を通して行かねばならない為慢性的な渋滞を都心部で引き起こしている。 2. 首都高速を通らないとして一般道を経由すると環状8号線に交通量が集中して慢性的な渋滞を引き起こしている。また現在の大泉IC付近の混雑を避けるため生活道まで通過する車が入り周辺住民にとっては大変迷惑なことになっている。 <p>地下に作ることで計画されているようですが、早急に開通して頂きたいと思います。東京湾アクアラインは比較的早急に工事が進んだように思いますので、今回は陸地に作る分早くできるのかなと思っております。但し地下に作るからには、換気するための換気塔の場所や地盤沈下の無い工法、ICの位置等いろいろとご苦労されることが多いかと思ます。工事周辺の住民の方からも、十分にご理解を得て円満な状態で工事が進むことを期待しております。これから進む工事状況に注目してゆきたいと思いますので宜しくお願い致します。</p>	世田谷区	不明	不明
<p>QA「30年前と今では何が違うの」について、「環境保全の観点から地下につくる」というのは、地上の排ガスを浄化してから大気中にでも出すのでしょうか。結局そのまま大気中に排出するのであれば、保全とはいえません。騒音問題はかなり改善するとは思いますが、また、「埼玉県では出来ているのに、東京都内の外環計画はどうして止まっているの。」の答えは、答えになっていません。個人的には、環八の上に作ればよいと思ます。埼玉県側を参考に、トータルで今の環八より改善する様に提案すれば、住民の理解を得られるのではないのでしょうか。4車線確保は難しいかもしれませんが、1+2車線の変則でも良いと思ます。首都高速の中央環状線と合わせて車の流れを考えてみてはいかがでしょうか。地下にとられる必要はないと思ます。</p>	不明	不明	不明
<p>東名、中央が接続するのに六車線じゃ湾岸道路と同様に数年でパンクは目に見えてます。道路幅拡張には限界があるので上下二重構造の立体にして上を右回り下を左回りという風に一方通行することで可能な限り車線を増やし上下で8~10車線は確保すべきだと思います。</p>	不明	男性	不明
<p>外環の中央道とのジャンクションについて、意見を述べます。 中央道との交差部分は閑静かつ密集した住宅地であり、地域住民ならずともここに巨大なジャンクションを建設することには違和感を覚えます。また、中央道は酷い渋滞を起こしており、外環と接続しても圏央道～外環道の渋滞は改善しないように思われます。 そこで、建設費は嵩みますが中央道の渋滞緩和策も兼ねて、外環から国立府中インターに至る東八道路に地下高速道路を建設することを提案します。外環とのジャンクションは中央環状線と同様に首都高速方向に接続しない三叉とすれば単純になり、地下でも楽に建設できます。連続した地下走行でのドライバーの疲労を考え、ジャンクションの地上部分はハイウェイオアシスとして地域の利便にも役立てると良いと思ます。 国立府中と圏央道の間は拡幅するか、日野バイパス経由ルートで高速道路建設または国道の連続立体化(当面有料化)で接続すると中央道都内区間全体の渋滞が改善します。次に、もっと少ない建設費で暫定的に整備可能な方法を提案します。当面中央道バイパスは建設せず、中央道を外環と接続します。外環は東名から南の計画が遅れていますから、外環と中央道の接続は八王子方面と練馬方面のみとすると、ジャンクションはほとんど地下化できます。将来、外環の南区間が着手され中央道の渋滞緩和も行う場合、バイパスを整備して完成型にすれば良いでしょう。 参考になれば幸いです。</p>	不明	男性	不明

自由意見	住所	性別	年齢
<p>平成13年6月28日付け御庁宛公開質問書に未だ回答を得られないので再度提出します。前回と同様に回答を戴けない時は説明会差し止め請求訴訟を提訴する事を予め通知します。現在の開削ボックス工法の技術水準では公示着手後直ちに水脈破壊、地下水位の低下を生じ井戸の枯渇を100%招く。井荻トンネル工事の際近隣に対する環境アセスメントでは地下水対策には十分配慮して施工すると公表しながら周辺の井戸を枯渇させた。担当者は現地調査しなければ回答できないとの返事を繰り返すばかり。今回私の自宅及善福寺の方々の協力を得て現地調査に応じる用意があることを通知します。善福寺公園なら何時でも現地調査できるはずです。</p> <p>(質問1)行政は速やかに現地調査をして地下水位の低下による井戸の枯渇を防ぐ工法を公表せよ 扇国土交通大臣が原点に戻って住民と話したい、賛成・反対の議論に参加して貰いたいと発言した。桃井四小学校の説明会では工事現場の説明に終始した。今迄行政は住民に基本計画の賛否を問うことをせずまた今後も問う事をしない。担当者は基本計画に対する賛成はアンケート会社の調査で75%を得ているので十分と回答している。説明会の数百人の参加者の内アンケート調査に一人も加わっていない。反対意見の内唯一人補償金を早く貰いたいという意見があったが、これも基本計画の正当性、有効性を賛同するものではなかった。住民投票の賛否よりアンケート会社の調査結果の方が信頼されると行政は信じている。説明会場で賛否をとる方がアンケート会社の調査結果より民主主義に沿うもので住民が納得する。 (質問2)行政は住民に外かく環状道路(大泉～用賀)の賛否を問う機会を一度でも与える用意がありますか？ 上記の質問に対し速やかな回答をお待ちしています。</p>	杉並区	男性	不明
<p>新しい環状道路を作ってもまた車の量が増え、ますます渋滞がひどくなるだけだと思う。また環境の面を考えてもこれ以上排気ガスが増えるのは問題。地下に作ったとしても環境問題は残る。これ以上外環は不要。はっきり言って税金の無駄使い。建設業者を喜ばせる為としか思えないプロジェクトはもうやめて欲しい。もっと他にやることあるでしょう。</p>	不明	不明	不明
<p>外環のホームページに興味深く拝見させて頂きました。 都市再生について研究しておりますが、恐れ入りますが、「東京外かく環状道路」の英語の定訳がございましたら、ご教示頂けないでしょうか。よろしく願い申し上げます。</p>	不明	女性	不明
<p>世田谷区上野毛に40年以上、住んでおります。外環計画に反対します。東京都も国も台所事情は火の車です。今は、道路計画を中止し、国、地方の借金を少しでも削減すべきです。</p>	世田谷区	不明	不明
<p>外環に期待している西東京市在住の者です。外環は主に都心へ向かう車の迂回路だそうですが、周辺住民として他にも欲しい理由があります。北多摩地区は鉄道網が不便なので道路に頼らざるをえません。その道路が少ない上、踏切りだらけで移動が困難です。高井戸・美女木に出るのがやっとという状況。環境にも考慮した設計に見え、期待大です。 せめて青梅街道石神井ICまでの暫定開通等は出来ませんか？全通が理想ですが、完成が、何十年も先ではとても悲しいです。若干通行料が高くなっても欲しいと思います。</p>	その他東京都	不明	不明