

1	現在、環境問題が取り沙汰されているのに、地域の緑が失われるようなことには賛成できません。これ以上、車が増えてしまうのは困る。道路の整備検討の前に、他面一車の規制や、エコカー、時間差通勤など・・・(特に車の運転をしない人に有利に運ぶような徹底した規制)をもう一度検討してほしい。	三鷹市	男性	20代
2	地下構造が基本という事ですが、これだけではどのようなものかよく分からないし、やはり周辺環境に与える影響が心配です。道路だけでなく、関東地方の都市計画そのものを見直して欲しい。	三鷹市	男性	20代
3	本当に意味のある事なのか？それによって渋滞はなくなるのか。埼玉県側はあまり利用する人がいないと聞いているので。	三鷹市	男性	20代
4	ぜひ、地下構造にして下さい。	三鷹市	男性	20代
5	今後の都政が明確な行政でオープンで行ってくれる事を期待します。	三鷹市	男性	20代
6	目の前にある物だけを見ず、一歩さがって物事を見れるようにしたいものです。	三鷹市	男性	20代
7	問20で書いたことをまず行うことが必要。 道路施設協会、他の付帯事業を行う子会社の決算を連結して公表し、補助金を止めることが必要。 外環が利用されたらたまらない。	三鷹市	男性	20代
8	社会資本整備という日常生活では、ふれることのできない部分に少しでもふれることができてもよかった。 このような大きな計画は、ある程度専門のビジョンが、明確にあって、それに対する、対案がいくつかこれでも明確にあって、それを地域住民に選ばせるという方法をとらないと、いくら「新しい検討方法」を用いても、理念はすばらしいが、実行性に欠けると思われる。なにしろ、地域住民の大多数は、このこと(外環)について、無関心であるばかりでなく、知識にもとぼしいわけですから。そこで、やはり、建設省なり、都なりがまずいくつかの選択肢をはっきりと作り上げて、それぞれの長所、短所をあますところなく説明をしていくという方法が最良かと思われます。どんなにバランスをとろうとしても、この計画に対して関係者全員が納得いくようなものはつくれるわけないわけですから。	三鷹市	男性	20代
9	「外環」についていろいろ詳しく調べたことがあり、全くといっていいほど地域住民の意見を無視した計画のように思われる。新しい検討方法といっても、結局は行政の思うように進めていくだけであって、賛成できない。生活道路ですら住民の意見をとり入れることが出来ないように思われるのに、環状道路という大きな計画には無理がある。私は断固この計画に反対するかまえてあり、この美しい「外環」のない井の頭地区に一生住み続けるつもりである。	三鷹市	男性	20代
10	早急にルート(どこに道が作られるか)を明確にして欲しい。外環ができれば確かに利便性は向上されるやもしれないが立退きを迫られた住民の立場を考えると、察するに余りである。第三者の目で見るとは気楽に考えられるであろうが、ICができるであろうこの近辺の住人に切実な問題である。	三鷹市	男性	20代
11	東京へ集中が問題だ。 まず、都市機能等を地方へ分散すべきだ。	三鷹市	男性	30代
12	外環は、凍結という言葉を使うべきではない。廃案にすべきだ。30年前の高度成長時代の名残りある計画を復活させるなんて、「長良川可動堰」以上の愚行である。よって検討など、どんな方法であっても税金の無駄遣いである。	三鷹市	男性	30代
13	外環自動車全通したとしても昨今の事故、渋滞が激的に減少するとは思えないが、効果はある筈。土地、買収などで手間取っているのなら、金は掛かるだろうが、未開通分は全て地下に作って2、3年後には全通させて欲しい。	三鷹市	男性	30代
14	早く作って欲しい。	三鷹市	男性	30代
15	都心へ入らずに北関東(常磐、東北道、関越道)より、東名方面へ抜けられるようになれば、ロードプライシングも必要なくなり、都内の渋滞も緩和されると思う。首都高が空けば、環七、環八を含め、都内の放射線(4号、6号、17号、20号、1号)なども空いてくるでしょう。	三鷹市	男性	30代

16	外環よりも圏央道を早く完成させるべきではないか。	三鷹市	男性	30代
17	「外環」の検討というより、交通体系全般について検討を行うべきである。	三鷹市	男性	30代
18	当然、開通すると思っはいます。それを前提に、新倉PAの様に常に車がいっぱい、トイレに行くにも困ってしまう事のない様にして欲しい。又、現在もそうであるが、将来の通行量を考えて！せっかくなつくてもすぐ渋滞する様では価値がないのでは？とにかく、出口やジャンクションの渋滞は危険なので、十分気をつけて設計して欲しい。	三鷹市	男性	30代
19	建設を前提として検討はやめるべきだ。 検討に参加する人が多すぎると、結局多数決で建設地域の人の意見が無視されてします。 今回のようなアンケートが、本当に正しく意見集約されるのが大いに疑問だ。 建設を進めるためのアンケートはやめて欲しい。 石原都知事が強引に建設を進めるようで怖い。彼に影響されて、今回のようなアンケートが始まったのが住民無視の建設再開につながる気がして、今後の東京の姿を心配してしまう。	三鷹市	男性	30代
20	「外環」は必要ないと思う。 絶対やめて欲しい。 三鷹、武蔵野は、緑多く住み良い街。 汚染しないで欲しい。 税金もムダ。	三鷹市	男性	30代
21	この計画は止めるべきでこのままでよいと思う。	三鷹市	男性	30代
22	とにかく地域住民に安心感を広め、(外環が出来たってこまらないよう)早くつくって下さい。 周りの人が反対するからわからねえけど俺も反対しとくべえという人が多いですが、とにかく頑張って1日も早く地方出身の為につくって下さい。故郷が近くなります。	三鷹市	男性	40代
23	石原都知事が東京首都移転反対説を言明していますが、この意見に賛成です。羽田空港も整備して拡張すれば立派な国際空港に生まれ変わるし、都心にも短時間で行けます。私はタクシードライバーとして20年ぐらいの経験がありますが、東京の移転費用の何分の一かの費用で東京が真の国際都市となります。首都移転は石原知事の言う通り税金のムダ遣いです。	三鷹市	男性	40代
24	速やかに実行に移してもらいたい。	三鷹市	男性	40代
25	一.用地の補償で十分な対応を望む。(三角地の処分について) 一.必要な道路と思う。計画を早期実施すべし。当予定計画内住民の安心を考えてほしい。 一.家屋の増築に関し、躊躇している。(子供の成長も考えている) 一.計画の変更なら(=トンネル)直線で考えるべき。(ルート設定) 一.トンネル上の私有地については続けて在住、もしくは利用については住民に選択の余地を持たせるべき。その際の固定資産税、都市計画税については、個人家屋や事業物件と問わず、特例措置を講ずるべきと考える。	三鷹市	男性	40代
26	現在の外環の計画路線は環状8号線からほど近いところにあるので、あまり意味がない。もっと外側(8号と16号の間)寄せて作るべきだ。	三鷹市	男性	40代
27	計画区域内の住民に対しての補償等の条件面での納得のできる方法を十分検討して欲しい。	三鷹市	男性	40代
28	兎に角頑張って下さい。 マイナスにはならないと思います。	三鷹市	男性	40代
29	現在の物流システムで成り立つ経済構造の問題点から見直すべき。いわゆる、中央集権経済の分散、鉄道輸送への依存度を上げる事による輸送速度の低下をも受入れた経済への移行(むしろ、豊かに人間的になる)。 トラック輸送の渋滞は既存の道路網の範囲の中で解決する方法をさぐる。例えば中央環状と環状8号をそれぞれ逆方向の一方通行にして、車線数を増加を図り、合流による渋滞原因を取り除く、等々。	三鷹市	男性	50代
30	誠意を持って住民対策に当たって欲しい。早期実現を期待しています。	三鷹市	男性	50代

31	行政当局の指導力、説得力が不足。この道路が無いことによる首都圏に与える経済的影響、ひいては日本経済に与える影響を目にみえる形で説明することはできないのか。	三鷹市	男性	50代
32	このアンケートの設問自体が、非常に恣意的に作られ、不愉快きわまりない。公害判決を見る間でもなく、大気汚染、騒音問題等何ら解決策が出ない東京都に対して、何をたくせるのか？ディーゼル車規制と外環問題をパートナーにさせない。	三鷹市	男性	50代
33	車社会からの脱却を目指して提案を進めるべき。車もたらずものは何か考えるべき。要は「車ありきで物事を始めない事。」	三鷹市	男性	50代
34	外環に関し、ロンドンやパリの例を出すのは全くの誤り、これらの道ははるか以前に都市計画とともに完成している。民家のあるところにいきなり作ったのではない。また緑地も東京と比べものにならない。もう一つ決定的に違うのは、住民は生活道路として使っている。物を運び、ただ通りぬける為の外環とは全く異なる。こういうゆがんだ宣伝はひかえるべきだ。	三鷹市	男性	50代
35	もっとのんびりとした人間社会を第1に考えそこから何事も出発すべきだ。	三鷹市	男性	60代
36	早めに頑張ってください。	三鷹市	男性	60代
37	もし検討を行うとすれば路線の変更、白紙撤回も含めて話し合いをするべきだ。東京が良好な住環境を保つためには首都機能移転も真剣に検討しなければならない。これは、経済優先主義からの転換を含む21世紀を見据えた都市の方向性を決定する重大な転機だと考える。地域の住民は、緑豊で、年寄りや子供も安心して歩ける優しい人々の住む街を望んでいる。	三鷹市	男性	60代
38	自然の生態系や環境を破壊しない建設であること。 海中トンネルの工事のような工法(地表に影響しない)をとること。	三鷹市	男性	60代
39	凍結解除が決まった場合、意見集約、事業計画の見直し等集中審理し、早期に着工、早期完成することを希望する。時間が長引くと問題が、一層複雑化し解決困難となる。	三鷹市	男性	60代
40	外環建設には賛成です。あまり日時が掛けられない様早急に検討する様願います。	三鷹市	男性	60代
41	外かく環状道路の建設は、現在「緑と水の公園都市」を目指して都市整備をはかる三鷹市にとっては、その目的に反する非常事態である。環境の良化に悪影響を受ける事は明白な事実である。特に北野・新川・中原地区には既に中央高速道路・武蔵野三鷹第一焼却処理場・東部下水処理場が現存し、加えて、外かく環状道路と、そのジャンクションとインターチェンジを建設することは、周辺地域に物流センター・トラック基地車庫の乱立する事も予想され、これらの全ての環境悪化条件により地域住民の生活環境を著しく低下させるものと考えられる。平成9年9月東京都都市計画局による「東京外かく環状道路及びその周辺地域のまちづくりに関する調査報告書」に依れば三鷹市地域に関し「ジャンクション整備を契機に面的な都市基盤整備を推進し、都市環境の向上を図るとともに、緑地や河川等の計画的保全・活用を図る。また、防災生活圏の形成により都市防災機能の拡充を図る」とあります。また、この度の石原東京都知事が示された地域環境の保全や町作りの観点から、地下構造を基本として検討するとあります。しかし、外環ジャーナルVol 1 QAIに「JCT・ICはランプ部分が地上に設置され、換気塔が必要」とあります。これにより予測される事は、当地区においては高速道路・JCT・IC全体の60%以上が地上に露出状態になる可能性があり、地域環境保全等という言葉は欺瞞となる事も考えられる。外環が首都圏の道路ネットワークとして、真に必要であり万難を排して問題を解決し、実行するというのであれば、提案されている「新しい検討方法」を具体化して、計画づくりに反映させるとの事が必要です。真摯に意見を聴取し、徹底した問題点の解明開示により地域住民の了解を得て実施してゆくことを期待します。なお、当面の意見を下記致します。外環道路の地下構造において、JCT・ICのランプ部分で出入口部分以外ではできる限り地下構造とし道路部分は更にその地下を通過する方法にする。地上は緑地にする。環境改善のためJCTで接続する既設の中央高速道路にシェルターを設置し防音・排気ガス等の対策をする。環境測定を定期的実施し環境良化に努める。トンネル内の車庫排気ガス換気塔で放出せず、集中浄化してから放出する。(ダイオキシン対策として付近の第一処理場での高温焼却など考えられる。)外環道路地上敷地の利用は樹林植林し常緑樹林帯とし、道路は地域補助道路程度に限定し、環境の良化と防災施設とする。立退き住民に対する代替地・建物等の斡旋対策として、市内の該当者用として市内の近隣地を予め確保し、不安なく移転できるようにする。道路敷地買収に伴い、立退き者による代替地購入等で地価を刺激し高騰などおきぬよう事前に対策する。完成後の高速道路に通行車輛が集中せぬように中央環状線・外環道路・圏央道の同時期の通行可能が望ましい。	三鷹市	男性	60代

42	完全地下方式に絶対すべきである。	三鷹市	男性	60代
43	車を運転しない(免許を持っていない)ので、特になし。	三鷹市	女性	20代
44	事前に子供でも理解できる様な説明で明確に情報を公開してほしい。 そうじゃないと意見を言うにも言えません。	三鷹市	女性	20代
45	早く実現してほしい。	三鷹市	女性	20代
46	工事等の時期について、明確にしていきたいです。	三鷹市	女性	20代
47	東京都区間の外環が整備されるととても便利なので30年後回しにしないで整備が進むことを望みます。	三鷹市	女性	20代
48	意見や意向を十分に反映させて欲しい。	三鷹市	女性	20代
49	都市計画区域内住民とほかの住民、いろいろな人たちの意見をきちんと聞いた方がいいと思います。	三鷹市	女性	30代
50	理解を深めるためにも情報はオープンにしてほしい。	三鷹市	女性	30代
51	渋滞緩和や、利便性、スムーズな物質の流通、それらを考えると外環にはメリットを感じるが、現実問題として、中央道の影響で真夏日には、光化学スモッグ注意報がながれ、外出をひかえるようにとアナウンスが流れる。このような地域で、車を持たず、バスや電車、自転車を使って生活していると、これ以上この国に車や道路が必要なのだろうかと考えてしまう。個人的にはそれで不便になっても、何の問題も感じないのだが車を利用して生活している人にとっては、外環はとても便利な道路になるのだろう。マイナス面を多少なりとも克服出来、地域や都にプラスになるように検討して頂きたい。今現在必要なものか否かではなく、将来にわたって必要か否か、その時点でも地域や都にメリットがあるかないか検討して頂きたいし、そのこの所が一番知りたいことでもある。	三鷹市	女性	30代
52	隣県へ車で移動する時にどうしても都心を通らなければいけないという事は渋滞につながり、高速道路が機能していないと思う。そのことを考えると外環は必要なのでは?と思うが、自然環境の破壊も心配であり、そのことに充分、配慮した計画をし、計画の段階で公表し、意見を取り入れたものにして欲しいと思う。	三鷹市	女性	30代
53	外環の整備は、都心の交通機能改善には、欠かせないものですが、道路沿線の地域住民にとっては、工事期間中、また、道路開通後の騒音、公害等が、非常に心配なことだと思います。その点の対策や保障等についての詳細を沿線住民の意見を充分に取り入れて、明確にして欲しいです。	三鷹市	女性	30代
54	その計画があったことを知らなかったので、今後行政が検討していくならば、十分に沿道地域を中心とした住民に対して意見を聞き、それに基づいて進めていくべき。また、結果を公表してほしい。 反対が多ければ、中止としてもよい。 地域住民への騒音、排気ガスの影響なども充分調査し、それらをまず住民に判るように公表してほしい。 外環に替わる交通手段のさらなる整備の可能性も同時に進めてほしい。	三鷹市	女性	30代
55	静かな住宅地なので、道路を作っても、変わらないようにして欲しい。	三鷹市	女性	30代
56	環状というからには完全に円をつながらなければ意味がありません。先に「圏央道」の方を円くつなげましょう。つながったら、次に外環の検討に入ったら良いと思います。2つの道路の計画を一边に行って、両方共円くつながらなかったら、首都圏の「恥」ですね。1つずつ完成させて下さい。「圏央道」が完成すれば、外環周辺の人々も納得して外環の検討に耳を貸してくれるようになる事でしょう。まずは「圏央道」の完成にがんばって下さいね。よろしくお願いしますね。外環の方も、東名より南側の方の計画をちゃんと見せて下さい。インターネット上でも構いません。ちゃんと円くつながった姿を公開して下さい。中途半端な計画を、信用しろ、といわれても、無理です。そして、どここの家が立ち退く、というのも、広く公開して下さい。(周辺だけでなく、全体として、見たいのです)現時点で、計画に協力するのは、無理です。それから聞きたい事が1つ。代替などの補償、膨大な額に	三鷹市	女性	30代

なりそうですね。それは税金で払うつもりなのですか？誰も喜ばない事に、私たちはお金を払うんですか？変ですね。

- | | | | | |
|----|---|-----|----|-----|
| 57 | 都心から近い。現在三鷹にある田舎、自然を残す様な道路とその街づくりを、計画検討見直しとまた工法、技術に期待します。 | 三鷹市 | 女性 | 40代 |
| 58 | すでに大泉まで道路が完成しているし、渋滞を少しでもなくすためには、環状にするのは意味があるとは思いますが、首都移転の話もある事だし、今後、今以上にどう交通量が増減するのかをよく検討してほしいと思う。東京の緑をこれ以上失いたくない。 | 三鷹市 | 女性 | 40代 |
| 59 | 外環反対！ | 三鷹市 | 女性 | 40代 |
| 60 | 補償についての具体的な説明がされていない。 | 三鷹市 | 女性 | 40代 |
| 61 | 作るのなら早く作る。作らないのなら、はっきり中止にする。「外環」「外環」と騒いでいても、当分出来そうに無いので、現実的な問題の気がしない。 | 三鷹市 | 女性 | 40代 |
| 62 | 公共施設整備については赤字が予想されている事をよく聞く。(多摩モノレールとかアクアラインとか)資金に見合った回収計画があり、その道路の必要を踏まえて見直して欲しい。学童所、保育園の問題で市議会に意見書や署名をだしたがなかなか進んではいけない。税金を含め本当に必要なものは何かを検討して欲しい。 | 三鷹市 | 女性 | 40代 |
| 63 | 外環の予定地、音、振動など影響の有る所まで文書などで(広報など)1棟、1棟の家にお知らせを、数年前に出した方がよいと思います。
家庭の状態で(計画が早くわかっていけば、先の予定が変わることも有りうるので) | 三鷹市 | 女性 | 50代 |
| 64 | ・凍結している現状
・首都移転の意見も出ていることなどから、今はまだ検討を行う時期ではない | 三鷹市 | 女性 | 50代 |
| 65 | 外環は必要ない。車社会を促進するのみです。現在の自然を大切に便利になることのみが幸せな生活とは考えられない。大泉 - 東名間が時間短縮の意味がない。急いで人生何するの？豊かな自然に税金を使って欲しい。 | 三鷹市 | 女性 | 50代 |
| 66 | ディーゼル車規制等の実施は重要な factor だと思います。 | 三鷹市 | 女性 | 50代 |
| 67 | 計画を実施するが中止にするのか早く答えを出して欲しい。 | 三鷹市 | 女性 | 50代 |
| 68 | ・外環ができる事によりジャンクション近くの道路がより混雑する恐れあり。・外環の出入口から幹線道路付近の環境を考えて欲しいと思います。 | 三鷹市 | 女性 | 50代 |
| 69 | 自宅はすこし離れていますが、直接道路に面してないですが、裏道道路として、多く走るようになるかと思えます。東八道路、南牟礼のギルソンの通りは、やはり、混んでいるので、外環の道路は必要だと思います。便利になって是非、道路はやってほしい。 | 三鷹市 | 女性 | 50代 |
| 70 | 歴史的にも価値がある「日本橋」の現状を観るにつけ、行政の検討のあり方が信じられません。国際的に見て「美しい都市・東京」を望みます。 | 三鷹市 | 女性 | 50代 |
| 71 | 新たな道路建設には絶対反対です。車優遇社会はもう限界に来ているとおもいます。
・環境破壊、人の暮らしと町並みを破壊する道路建設は反対です。
・排気ガス、騒音、振動、車が撒き散らす害はこれ以上ごめんです。
・地球温暖化による自然破壊は取り返しがつかないことになる。
・限られたエネルギーをやたら消費する車社会に歯止めが必要で。
輸送手段は鉄道への転換を、人はもっと公共の乗り物を利用するようにすべき、従って都心への車乗り入れに料金を課すのは大賛成です。今ある道路で歩行者が危険にさらされている所が沢山あり道路整備はそういうところからやるべきだと思う。私たち夫婦は東京では車は不要であると考えており、自転車と公共の乗り物のみ利用している者としての意見です。 | 三鷹市 | 女性 | 50代 |
| 72 | 今の高速道路体系では分断されており、これをつなぐ、圏央道、外環は絶対必要と思います。 | 三鷹市 | 女性 | 50代 |

但し、都心に比較し、緑が多く、生活環境が良いところを通る訳ですのでその辺の対策を充分して
いただかなければいけません。

通ったら、そのままではなく、アフターケアも更にしていただきたいと思います。

- | | | | | |
|----|---|-----|----|-----|
| 73 | 歩行者から空が見にくい。 | 三鷹市 | 女性 | 60代 |
| 74 | 利用するものと地域住民と相反する考えが交差するのはしょうがないと思う。 | 三鷹市 | 女性 | 60代 |
| 75 | 外環反対、必要なし。これ以上、大きな道路はやめてほしい。 | 三鷹市 | 女性 | 60代 |
| 76 | 慢性的な渋滞緩和、大きな経済効果をもたらす等、そして地下に高速道路、地上は豊かなまちづくり、とても結構なことです。しかし、直接、移転を止むなくされる当事者として外環は安全・安心・快適な暮らしに役立つとは考えられません。今後、この不安を除くためにも平行して説明も要望します。 | 三鷹市 | 女性 | 60代 |
| 77 | 現在まで50年近く現在の土地に住み、環境もよく恵まれた住居に居りましたのに「外環」の事で、息子や孫も続けてこの土地に住めなくなるとは、大問題です。こういう事は、私共の様な立場の人間にとってのみ大問題で、一寸離れた所の人にとっては(仕方がない)の一言で終わってしまうのではないのでしょうか?空港の問題も同じで、当事者の心の痛みは、どこにぶつけたらよいのでしょうか? | 三鷹市 | 女性 | 60代 |
| 78 | 「東京」を大事に思うなら、緑を残し道路だらけにしない事。東京を通過、もしくは乗り入れには高い税金を払う事。等々。 | 三鷹市 | 女性 | 60代 |
| 79 | 外環道ができたなら、バス便も使えるようにバスを走らせて欲しいです。例えば三鷹から成城に出るとか玉川通りにでる時等電車では大変不便です。バスで3回も乗換え、電車だと一度都心に出て乗換えて又戻ることになります。これから老人が多くなり車を使わなくなる人もいますので是非考えて見てください。 | 三鷹市 | 女性 | 60代 |