

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、同時に都心流入車両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るのにもかかわらず、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)



道路を造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。
(コメントで頂いたご意見 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メントで頂いたご意見 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メントで頂いたご意見 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)