

第2章 外環に関するアンケート〔第2回〕の結果

首都圏にお住まいの方々(東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県)を対象に、平成14年10月5日から10月21日までの期間で「首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路(外環)に関するアンケート調査〔第2回〕」を実施いたしました。

今回のアンケート調査は、首都圏における道路などの社会資本整備の評価、「外環」東京区間の整備による高速道路のネットワーク化に対する評価、これまで行ってきたPI方式による検討の評価について、皆様のご意見を把握するために実施したものです。みなさまのご協力に心からお礼申し上げます。

アンケート調査のあらまし

調査対象 / 20歳以上

調査手法 / 訪問留置法(調査員が調査対象者の自宅を訪問し、調査票を留置し、数日後、再訪問し調査票を回収する方法)

抽出方法 / 住民基本台帳より各種世論調査で一般に用いられている公正でかた偏りのない層化二段無作為抽出法によって抽出

調査主体 / 国土交通省関東地方整備局東京外かく環状道路調査事務所

東京都都市計画局都市基盤部外かく環状道路担当

調査対象エリアと調査人数 / 客観的な意向を把握できるよう、1都3県(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県)で5,000人を対象としました。

有効数 / 3,509人 無効数 / 1,491人

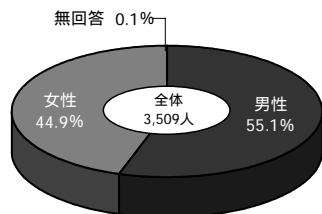
調査対象地区の設定と対象者の抽出 / 調査対象の1都3県を、地域特性・人口規模を基準に市区町村の単位で、5層(東京23区、区部、20万人以上の市部、20万人未満の市部、町村部)に分け(層化)、各層の人口規模に応じてアンケートの数を設定しました。

なお、地域別の抽出数(調査対象者数)と回収数は下表の通りです。

	抽出数	有効数
東京都	1,780	1,237
23区	1,200	806
23区外	580	431
埼玉県	1,040	764
千葉県	890	640
神奈川県	1,290	868
合計	5,000	3,509

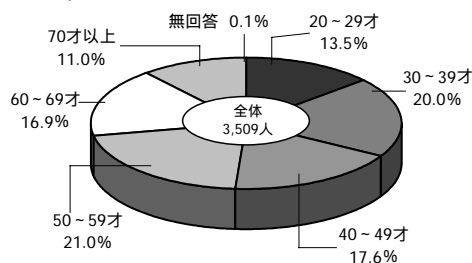
対象者の属性

性別

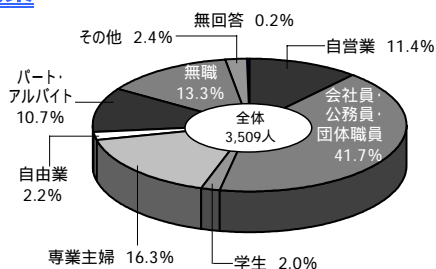


年齢

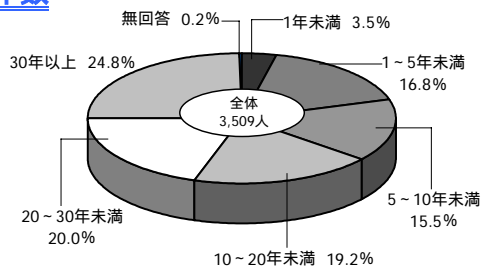
注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。



職業



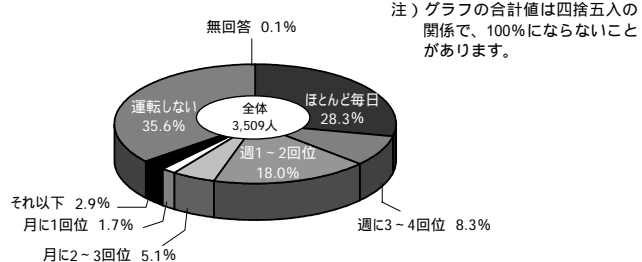
居住年数



日常のクルマの運転について

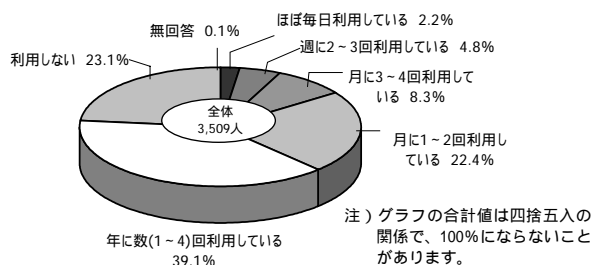
クルマの運転頻度は「週に1回」以上が約55%。

問1. ご自宅のクルマをあなたはどれくらい運転しますか。
次の中から1つだけ選んで をつけて下さい



高速道路の利用頻度は、「月に1回」以上が約38%。

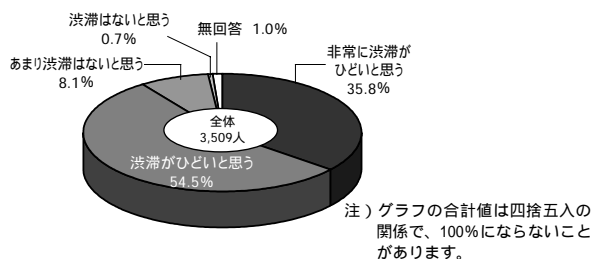
問2. あなたは高速道路をどれくらいの頻度でご利用になりますか。次の中から1つだけ選んで をつけて下さい
(同乗者としての利用も含みます)



道路交通の現状と交通対策について

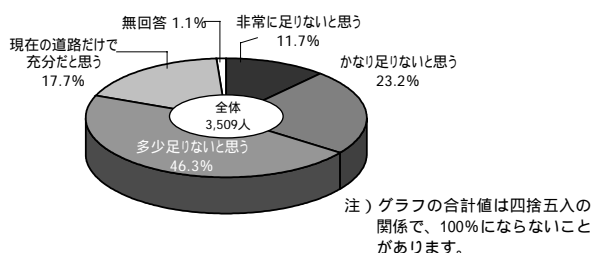
首都圏の渋滞が「ひどいと思う」人は約90%。

問3. 首都圏の渋滞状況についてどのように思っていますか。
次の中から1つだけ選んで をつけて下さい。



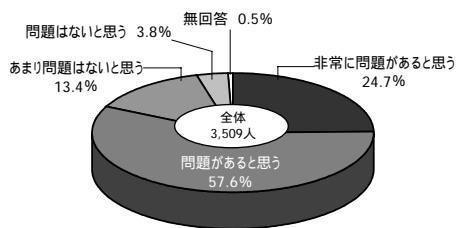
幹線道路が「足りないと思う」人は約81%。

問4. 首都圏の道路整備についてお伺いします。
東京23区やその周辺において幹線道路が足りない
と思いますか。



渋滞による日常生活の不便に「問題があると思う」人は約 82%。

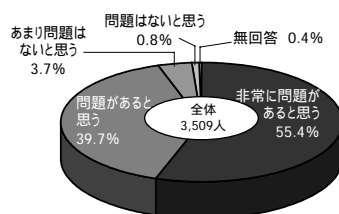
問5. 東京や首都圏では、幹線道路や地域の道路の渋滞により、人々の買い物や通勤通学など日常生活に不便が生じている地域があります。あなたはこのことについてどのように思いますか。次の中から1つだけ選んでつけて下さい。



注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

大量のクルマの通行や渋滞による大気汚染など生活環境の悪化について、「問題があると思う」人が約 95%。

問6. 幹線道路などの沿道では大量のクルマ通行とこれに伴う渋滞により、大気汚染や騒音など生活環境が悪化しているところがあります。このような生活環境の悪化についてあなたはどのように思いますか。次の中から1つだけ選んでつけて下さい。

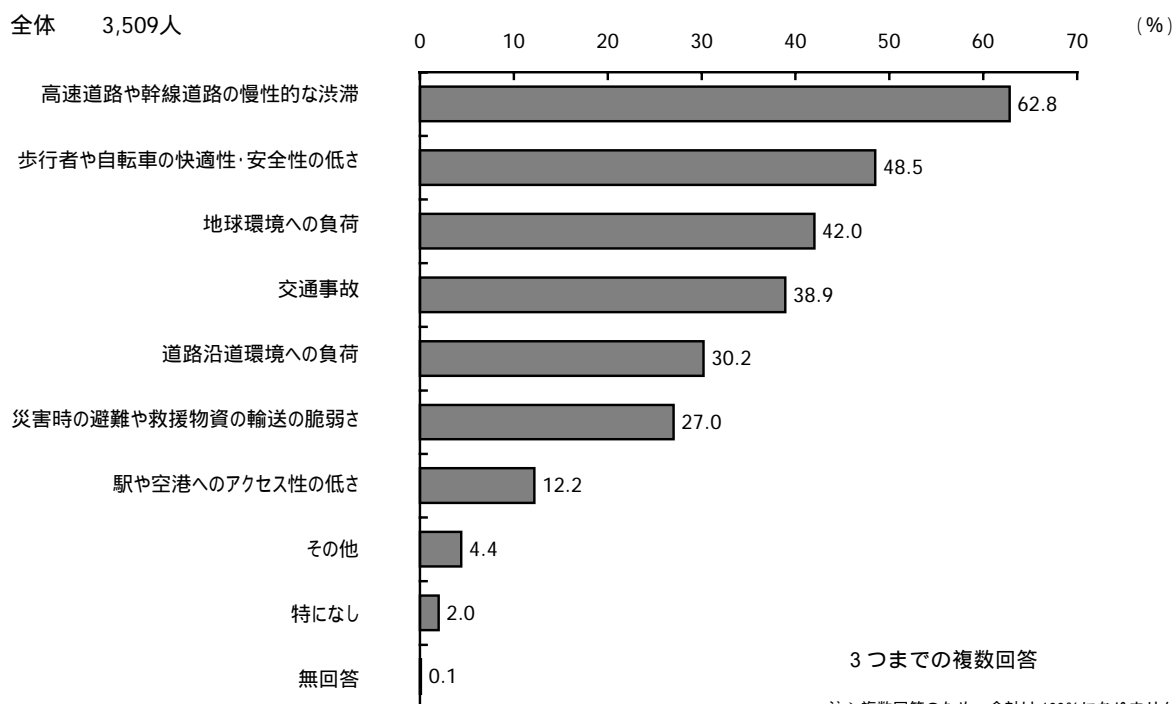


注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

首都圏の交通問題で、解決することが特に重要だと思われるのは、「高速道路や幹線道路の慢性的な渋滞」、「歩行者や自転車の快適性・安全性の低さ」、「地域環境への負荷」、「交通事故」。

問7. 首都圏の交通問題のうち、解決することが特に重要だと、あなたが考えることは何ですか。次の中から3つ以内で選んでつけて下さい。「その他」を選ばれた方は()内に、その内容をご記入下さい。

全体 3,509人

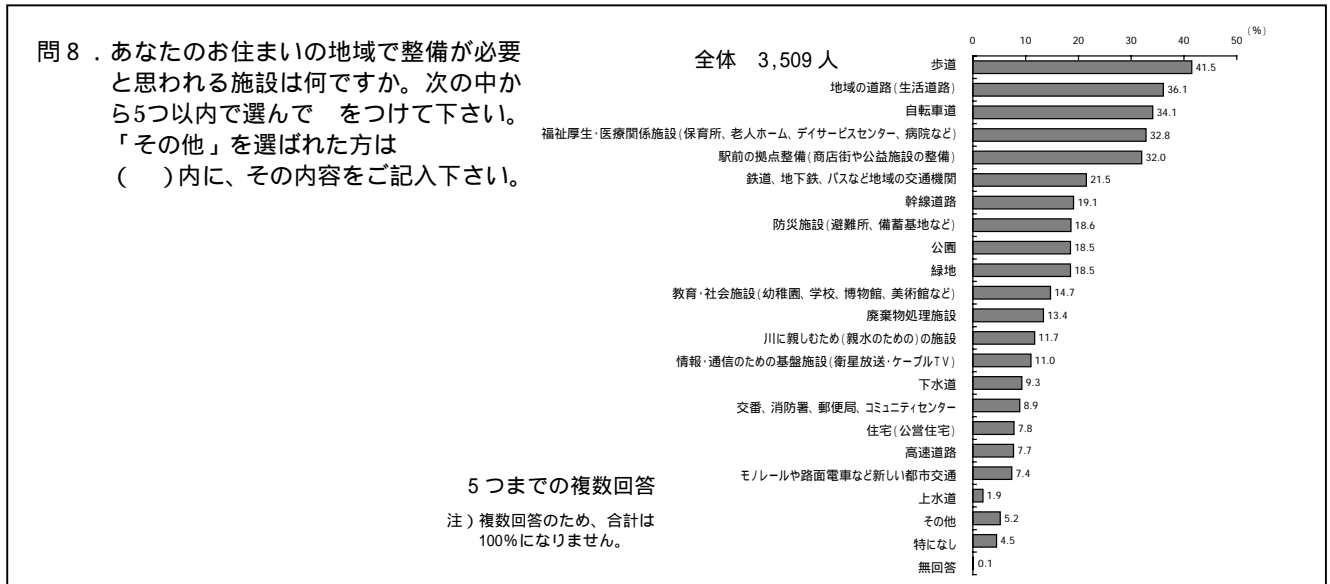


3つまでの複数回答

注) 複数回答のため、合計は100%になりません。

社会資本整備について

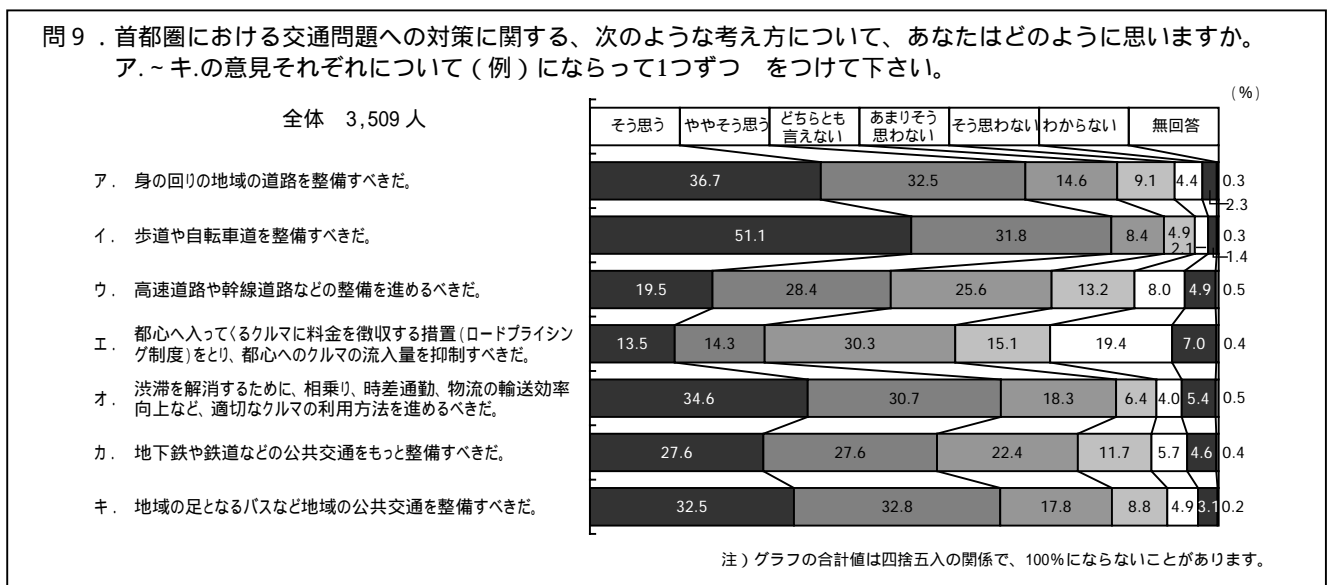
地域で整備が必要と思われる施設は、「歩道」、「地域の道路」や「自転車」、「福祉厚生・医療関係施設」、「駅前の拠点整備」。



首都圏における交通問題への対応について

以下の意見に「そう思う」「ややそう思う」と答えた人は合わせて

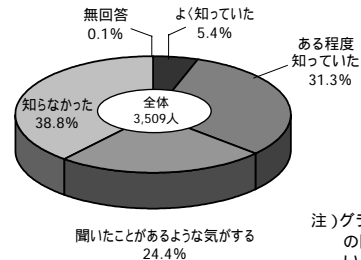
- ア. 身のまわりの地域の道路を整備すべきだ。.....約 69%
- イ. 歩道や自転車道を整備すべきだ。.....約 83%
- ウ. 高速道路や幹線道路などの整備を進めるべきだ。.....約 48%
- エ. 都心へ入ってくるクルマに料金を徴収する措置(ロードプライシング制度)をとり、都心へのクルマの流入量を抑制すべきだ。.....約 28%
- オ. 渋滞を解消するために、相乗り、時差通勤、物流の輸送効率向上など、適切なクルマの利用方法を進めるべきだ。.....約 65%
- カ. 地下鉄や鉄道などの公共交通をもっと整備すべきだ。.....約 55%
- キ. 地域の足となるバスなど地域の公共交通を整備すべきだ。.....約 65%



外環に関する検討について

3環状9放射を「よく」あるいは「ある程度」知っていた人は約37%、「聞いたことがあるような気がする」人は約24%。

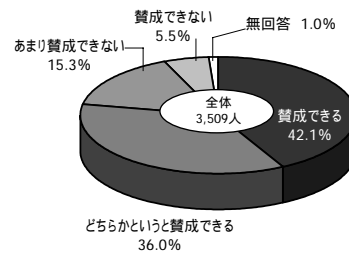
問10. 「3環状9放射」という首都圏の高速道路ネットワーク構想があるのをご存知でしたか。次の中から1つだけ選んでつけて下さい



注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

「環状道路を整備すべきだ」という意見に、「賛成できる」人が約78%、「賛成できない」人が約21%。

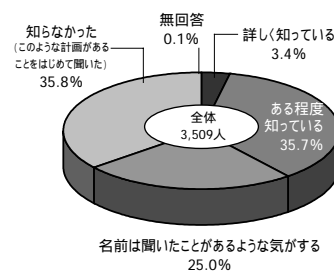
問11. 都心の道路を通らないで移動できるように、新たに環状道路を整備すべきだという意見がありますが、あなたはどのように思いますか。次の中から1つだけ選んでつけて下さい。



注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

「外環」の東京都区間の計画について「詳しく」あるいは「ある程度」知っている人は約39%、「聞いたことがあるような気がする」人は25%。

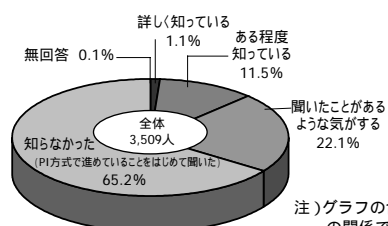
問12. 東京都内では関越道(大泉)から東名高速間の東京外かく環状道路(外環)が計画されていますが、この計画についてあなたはどの程度ご存知ですか。次の中から1つだけ選んでつけて下さい。



注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

「外環」の東京都区間について「PI方式」での検討を行っていることを「詳しく」あるいは「ある程度」知っている人は約13%、「聞いたことがあるような気がする」人は約22%。

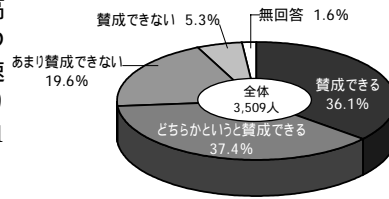
問13. 現在、外環の関越道～東名高速間について、都市計画の変更や環境アセスメントなどの手続きに入る前に、関係する自治体や地域住民の方々をはじめとする多くの方々に計画づくりの初期段階から関連情報を提供して、ご意見をお聞きするという「PI(パブリック・インボルブメント)方式」で検討を行っています。このことについてご存知でしたか。次の中から1つだけ選んでつけて下さい



注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

「外環」の東京都区間を整備し、「高速道路のネットワーク化を図るべきだ」という意見に、「賛成できる」人が約74%、「賛成できない」人が約25%。

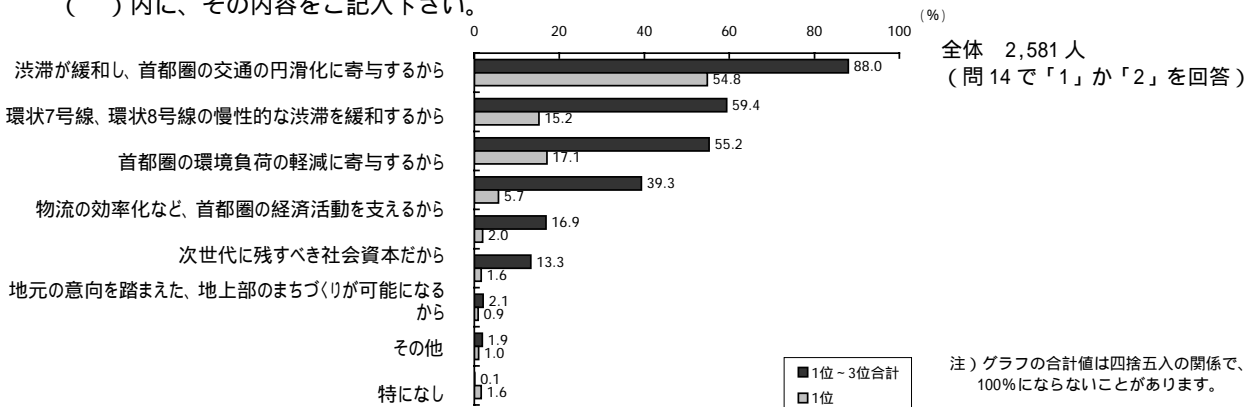
問14. 外環は関越道～常磐道間がすでに開通しており、現在は常磐道～東関道間が整備中ですが、関越道～東名高速間は全く整備が進められていません。この区間についても整備し、関越道や中央道、東名高速などの高速道路のネットワーク化を図るべきだという意見がありますが、あなたはどのように思いますか。次の中から1つだけ選んでをつけて下さい。



注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

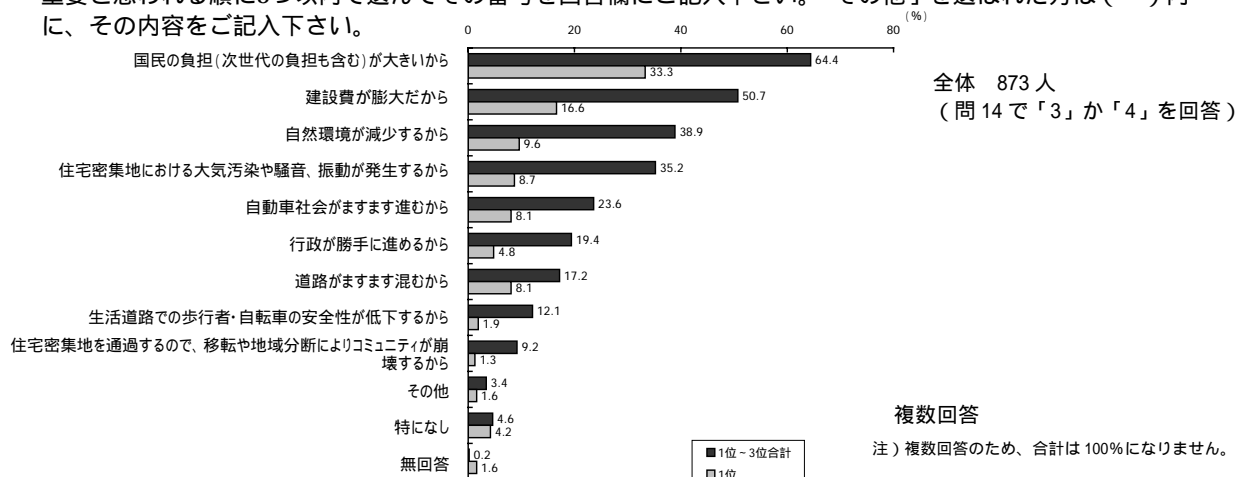
「賛成できる」理由は、「渋滞が緩和し、首都圏の交通の円滑化に寄与するから」

問14-1. 問14であなたが「賛成できる」または「どちらかという賛成できる」と思われる理由は何ですか。次の中から重要と思われる順に3つ以内で選んでその番号を回答欄にご記入下さい。「その他」を選ばれた方は()内に、その内容をご記入下さい。



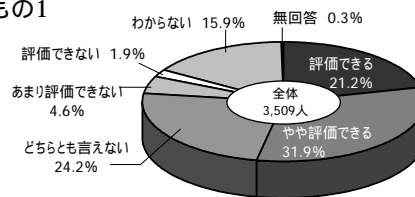
「賛成できない」理由は、「国民の負担が大きいため」「建設費が膨大だから」

問14-2. 問14であなたが「賛成できない」または「あまり賛成できない」と思われる理由は何ですか。次の中から重要と思われる順に3つ以内で選んでその番号を回答欄にご記入下さい。「その他」を選ばれた方は()内に、その内容をご記入下さい。



PI方式の検討について、「評価できる」人が約53%。

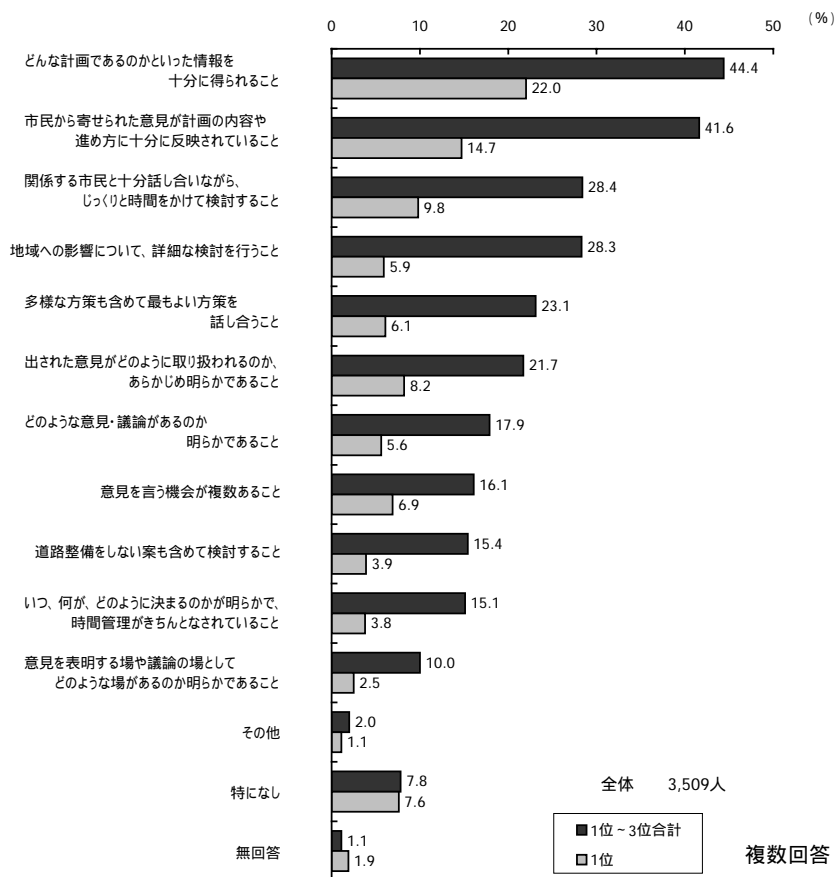
問15. 外環で実施されているPI方式の検討について、あなたはどのように思いますか。次の中から当てはまるもの1つをつけて下さい。



注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

PI方式での検討を進めるにあたって重要なのは、「どんな計画であるのか」といった情報を十分に得られること」「市民から寄せられた意見が計画の内容や進め方に十分に反映されていること」。

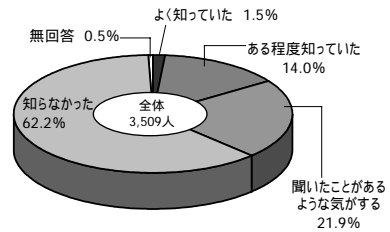
問16. PI方式で検討を進める上ではどのようなことが重要だと、あなたは考えますか。次の中から重要と思われる順に3つ以内で選んでその番号を回答欄にご記入下さい。「その他」を選ばれた方は()内に、その内容をご記入下さい。



注) 複数回答のため、合計は100%になりません。

「計画のたたき台」の公表を「よく」あるいは「ある程度」知っていた人は約 16%、「聞いたことがあるような気がする」人は約 22%。

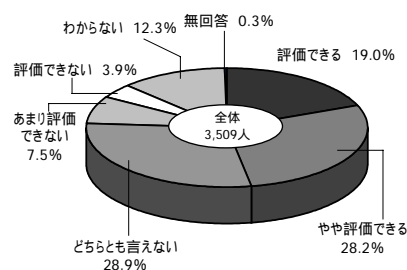
問17. 国土交通省と東京都がこのような「計画のたたき台」を公表したことをあなたはご存知でしたか。次の中から1つだけ選んで をつけて下さい。



注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

地下案の提案については、「評価できる」人が約 47%、「評価できない」人が約 11%。

問18. 沿道への影響を抑えるため、地下案が提案されましたが、あなたはそのことについてどのように思いますか。次の中から当てはまるもの1つに をつけて下さい。



注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

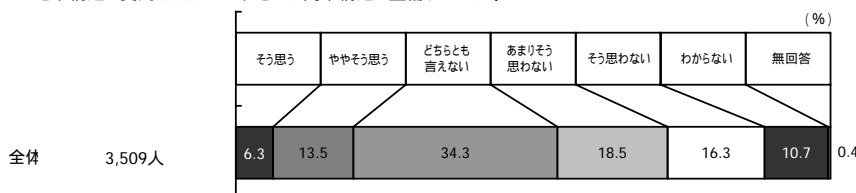
高架構造から地下構造への計画の変更について

以下の考え方について「そう思う」「ややそう思う」と答えた人は合わせて

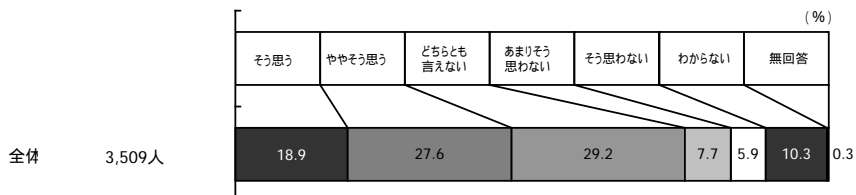
- ア. 地下構造は費用がかかるので、地上に高架構造で整備するべきだ。.....約 20%
- イ. 沿道への影響を極力抑えるために地下構造で整備するべきだ。.....約 47%

問19. 「計画のたたき台」では高架構造である計画を地下構造に変更していますが、次のような考え方について、あなたはどのように思いますか。ア、イの意見それぞれについて(例)にならって1つずつ をつけて下さい。

ア. 地下構造は費用がかかるので、地上に高架構造で整備するべきだ。



イ. 地下構造は地上に高架構造で整備するよりも費用がかかるが、沿道への影響を極力抑えるために地下構造で整備するべきだ。



注) グラフの合計値は四捨五入の関係で、100%にならないことがあります。

アンケートに寄せられた自由意見について

「外環」の検討を行うにあたって、ご意見やご要望を伺いました。

「外環」の検討を行うにあたっての、ご意見やご要望がありましたらとの問いに対し、938人の方からご回答をいただきました。その内容を分類し、「外環の必要性について」「計画の内容について」「環境について」「用地補償等について」「進め方について」「外環計画に対する賛否について」「その他のご意見について」に分けて、意見例を以下に紹介します。(寄せられたすべてのご意見・ご要望はホームページで公開しています。<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>)

1. 外環の必要性について

1-1. これからの交通政策について

1-1-1. 社会・経済状況について

- ・地域環境、利便性、全体の経済効果は時代とともに流動的な一面が生ずると思います。この変化を継続的に見据えて検討される事を望みます。
- ・高齢化に従い自動車の需要は今後も増えざるを得ないと思うので、車社会を否定する事はできませんでしょう。
- ・自動車が多いことが豊かな社会、先進国家であるとは思えないのです。
- ・道路渋滞解消も重要な案件かとは存じますが、住民が住みやすい環境作りを最優先に考えて頂きたいと存じます。
- ・首都圏の社会資本整備は国として最優先で対応すべき課題と考える。外環もその一つであるが、政治、経済の中心である東京及び首都圏を魅力あり国際競争力を高めることが最重要である。地方の道路や空港に回す資金があればまず首都圏で使うべきである。
- ・首都圏の道路整備を早急に進めて下さい。これでは経済大国といわれる日本が他の文明国と比べて、大変遅れている、恥ずかしく思います。

1-1-2. 総合的な交通政策のあり方について

- ・道路を作ることにとどまらず、公園、緑地、歩道、防災など、トータルした都市計画の中で、すすめて欲しいと考えます。
- ・まずは通行量を減らす方法を検討し、(公共交通機関)の整備が最優先で、やむを得ない交通に絞り込んでその台数を効率よく通す、ステップをもう一度考え直す必要があると思います。
- ・道路の整備も重要ですが、今ある道路の使い方も効率化を図るべきです。
- ・都市集中で、車社会の今の状態では、外環計画は必要かと思うが、一番(私としては)は、公共の交通機関を充実させて少しでも、車社会からの改善が望ましいと思う。
- ・外環計画と平行に他の交通機関の検討を進める必要がある。
- ・幹線道路は慢性的に渋滞し、バスも当然巻き込まれて定時には来ない。他人と時間的な約束は出来ない。幹線道路の地下に地下道路を、地上には上にモノレールの活用をはかっては如何?と考える。
- ・首都圏における道路計画は、もういらぬ。利便性ばかりを求める時代は終わったと思う。
- ・地球環境を悪化させる車社会への移行には大反対である。自動車より人間が安全に歩ける道路の整備に国や地方自治体は力を注ぐべきだと思う。

1-2. 外環計画の意義について

1-2-1. 道路ネットワークのあり方について

- ・外環道だけでなく、圏央道も含め都心部を通過せずに9放射間のアクセスが可能になる事が現状では最も望まれる
- ・外環と圏央道は目的を同じとする部分も多いと思うので、どちらかを先行させ補足し合うという考え方は出来ないのか。
- ・外環延長は第三京浜までを現時点で計画に包含して欲しい。

1-2-2. 整備費用と整備効果について

- ・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や何より、国民の負担が大きいのだと思います。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。
- ・必要となる費用の情報が少なすぎて判断する事が出来ない物が多い。
- ・首都高速道路公団、日本道路公団だけが、工事を行なうのではなく、民間資金を導入するか、又は、民間が高速道路を作り、運営することも考えるべきではないでしょうか?お役所仕事では、あまりにも遅過ぎますから、あるいは、第三セクター方式も良いと思います。

- ・地下案により建設コストが上がり、高速代が高くないことを望む。アクアラインの様では造る意味がない。
- ・かなりの資金が動く訳ですが、果たして採算がとれるのでしょうか?
- ・外環はアクアラインとちがって、利用する車がたくさんあるので必要だとは思いますが。
- ・予想利用者数の測定については慎重に調査し、予想が大幅にずれないことが大切。アクアラインのように利用者が少なくは意味がない。
- ・交通量調査(利用状況予測)を合理的方法に基づいて実施すること。また、その方法についても公開すること。
- ・幹線道路や地域の道路の渋滞等早急に改善するためにも実行することが必要である。
- ・外環道路が完成したら必ず渋滞は緩和される保障はあるのでしょうか。増々、自動車社会が進み、新たな渋滞が起こるようになります。
- ・道路の整備拡充に伴って今以上の車社会、自動車の増大に拍車がかかり化石燃料の消費量も増える一方だと懸念される。地球環境を悪化させる車社会への移行には大反対である。
- ・どれだけの費用がかかるのか見当もつかないがその費用対効果はどんなものか?計画するのは簡単だけど、自分のお金を使うようには慎重に考えられてない気がする。
- ・現在の都心部の渋滞を考えると外環の整備は遅きに失した感があります。経済効果を考えると地方の高速道路作りより優先して行くべきだと思います。
- ・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る。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。
- ・計画の実現は生活が便利になるという点から良いと思うが、環境の悪化につながらない配慮と国民の負担が重くならない様な配慮が必要と思う。
- ・地下構造にして環境に配慮すると言っていますが、自動車社会を助長し、自然破壊につながると考えられますので、これ以上の道路建設は必要ないと思います。
- ・老人・子供・障害者には、車での行動が一番安心です。その為にも、渋滞で緊急車両が通れない様な事だけは避けるべきだと思います。それには、外環計画がとても大切な事に感じます。

1-2-3. 必要性に関する検討のあり方について

- ・道路を増やすのであれば、その必要性を明示すべきだと考えます。それもデータの裏付けがあってこそです。
- ・道路整備をしないという決断も時には必要だと思う。必ずしも必要かは疑問である。
- ・当初の計画と現在では条件が相当変化していると思われます。原点に立ち返って計画の見直しも必要ではないでしょうか。
- ・利用者の利便性と周辺環境への負荷のバランスを充分検討していただきたい。

2. 計画の内容について

2-1. ルートについて

- ・都心を通らずに移動するための道路は必要だと思う。しかし、今のルートにこだわることはない。

2-2. 構造について

2-2-1. 構造形式について

- ・地下構造に賛成です。特に大型のトラック等(輸送車)を地下に移してほしいです。
- ・長いトンネル内での走行には運転中に恐怖を感じる時もあり、地下構造はドライバーの立場から見ると好ましいとは思われぬ。
- ・防災の事も考え、半地下構造も出来るだけ取り入れた方が良いと思う。

2-2-2.地上部への影響について

- 地下に道路を作った場合、地上へはどのような影響があるのでしょうか？

2-2-3.地下構造の安全性について

- 地下構造方式について、環境対策からは有効な方法だと思うが、トンネル内の事故や地震等によりトラブルが発生した時の避難・救助対策について十分な安全対策を構築して欲しい。

2-3. インターチェンジ、ジャンクションについて

2-3-1. インターチェンジ、ジャンクションの有無について

- 3ジャンクションは、地域の住民にとっては何もメリットはないと思います(少ない)。作るとしたら3ジャンクション+5インターチェンジの方が良いのではないのでしょうか。
- インターチェンジの数が多し程、交通事故の発生率が高く、工事費用も増えると思うので、関越、中央、東名の3ジャンクションのみを進めるべき。

2-3-2. インターチェンジ、ジャンクションの影響について

- ICが出来ることによる、IC付近の渋滞の発生、ぬけ道としての住宅街への車の流入を防ぐための方策も併せて検討する必要があると思います。

2-3-3. インターチェンジ、ジャンクションの構造について

- ジャンクションや、インターチェンジの詳細な計画図を地元を示されたい。

2-4. 地上部の利用について

2-4-1. 地上部の利用方法について

- 地下構造にして、地上部は公園や緑地にして、安心して散歩できる歩道など、公共空間を整備することにより緑豊かな美しい街づくりをして頂きたいと存じます。
- 道路を計画するのは賛成します。その事と合わせ、歩道や、地域の環境整備にはもっと大切に計画が必要だと思います。

3. 環境について

3-1. 大気への影響について

3-1-1. 大気への影響について

- 大型トラックの排気ガスを何とかして欲しい。
- 高架より地下の方がいいとは思いますが、トンネル内を排気したとしてもやはり地下からの出口付近には排気ガスが集中するのではないのでしょうか。

3-1-2. 対策や調査、結果の公表について

- 大気汚染や騒音対策を十分行なう事。

3-2. 地下水への影響について

- 池のある公園等、地下水脈については十分調査の上、対処されたい。

3-3. 騒音・振動の影響について

- 幹線道路の付近に住んでいるので、ディーゼル車規制と騒音対策を強く望みます。

3-4. 地域交通への影響について

- 外環ばかりを円滑化するのではなく、その周辺道路も同時に進めてほしいです。
- 街の交通については外環だけではない。地震対策で大都市のスプロール化した街並(生活道路)の整備を第一に。

3-5. 施工中の影響について

- 工事期間の周辺への影響についても、関係する地域の方々は、知りたいのでは...

3-6. 地域コミュニティへの影響について

- ぬけ道としての住宅街への車の流入を防ぐための方策も併せて検討する必要があると思います。住環境や歩行者を犠牲にした道路整備はありえないと思います。
- 10年後、20年後、100年後の住みやすい街作りを考えて、計画を進めてほしい。

3-7. 環境全般への影響について

- 車社会における環境汚染、自然破壊が更に広がることを案じます。
- 一家に2台というこの時代にある程度の支障はやむを得ないと思いますが、やはり緑が減っていくのは淋しい気がします。
- 地域の住人との相互の理解をした上で、外環計画を進めて欲しい。特に環境への影響や周りの住人に与える影響のことを配慮した結果で作られたものにして欲しいと思います。
- 環境問題については、自動車側の排出ガス規制の強化も一緒に対応してゆく方がbetterだと思います。

4. 用地補償等について

- 影響のある住民には十分な納得のある補償を提供すべき。

5. 進め方について

5-1. これまでの経緯について

- 都市計画決定から36年も経過し、いまだ計画段階であることが得心がいかない。これからは、PI方式を大いに進め、一日も早い着工と自分達の生きているうちの開通を希望します。
- 国も都も国民、住民のために存することを十分認識していただきたい。そういう意識があれば30年もこの計画が中座することはなかったと思われる。まず計画を策定する際に住民の代表を参加させるべきであった。

5-2. 今後のスケジュールについて

- 計画には賛成ですが、長い期間(年月)をかけず、早く出来上げて欲しいです。
- 検討ばかり何年もしているのではなく、やるならやる、やらないならやらないで"実行"ということをしていただきたいと思います。

5-3. 新しい検討方法について

5-3-1. 情報の共有について

- 関心を持たなければ、ホームページも見ないだろうし、パンフレットも手に取らない可能性もある。より多くの人に、こういった情報に触れてもらえるように工夫する必要があると思う。
- 今後も積極的に情報を公開して第三者にも今どきの様なことが問題になっている事柄などを知らせて欲しい。
- 外環計画の中でそのメリット・デメリットを様々な要素から推し量り、住民に対して非常にクリアな情報公開を行うべきである。

5-3-2. 意見の把握について

- このアンケートの設問には疑問がある。道路整備が必要であるという結果を誘導する設問が多い。現在問題となっている、事業性に関する設問がない。こういうアンケートを行っていると、国交省は国民の信頼を失する。
- 外環計画に対しては、近隣住民との話し合いを充分に行い、理解の上で行ってほしいと思う。
- 計画は住民の意見を最優先に考えて計画してもらいたい。ずっとその場に住んでいる人が納得できないままで行ってほしくないです。

5-3-3. 意見の公表・反映について

- 「PI」という取り組みは素晴らしいと思いますが、すべての意見を取り入れる事は無理な事であり、なるべく意見を取り入れようとする事で、計画の遅延を招くなら、それもどうか?と思います。
- 地域住民や、利用者の意見を具体的に反映して下さい。また、反映する為のシステムの構築をさらに、してほしいと思います。

5-3-4. 新しい検討方法の進め方について

- 外環におけるPI方式の取り組みはとてもいいと思います。市民からの意見や進め方の内容などホームページ等どんどん活用して頂きたい。
- 高速道路を利用する際、東名に入るまでに時間がかかるので、外環は必要と思う。地域の皆様の環境を考えると、よく説明をし納得して頂くより方法は無いと思う。
- 都市計画決定を最優先する方針を改める事。現況と未来を考慮し、フレキシブルに対応して欲しい。
- 住民の意見をどのように参考にし、生かしていくつもりなのかを明確にし、情報、進捗状況を常に開示しながら事業を進めてほしい。
- 時間をかけて十分に検討することも大事ですが、今できることを速やかに実行することを希望します。
- 国家の将来、次代の社会の安定、経済の繁栄、発展の大計であるので、計画の検討を慎重に進めることは結構なことであるが、具体策に対して、何が出来るのか、何をしたいかを鮮明にする努力を今後ともお願いしたい。

6. 外環計画に対する賛否について

- 次世代に残すべき社会資本だから、是非実現の方向で推進して頂きたい。
- 出来るだけ早い時期に達成出来ませ様に祈って居ります。
- もうこれ以上、税金の無駄使いはやめて下さい。自然もなくなります。

7. その他のご意見

- 今迄、外環についてあまりよく知りませんでした。アンケートを書く事になりまして前より知る事が出来まして良かったです。
- 十分な話し合いや詳細な検討も必要と思うが、一刻も早く外環が完成するようにがんばっていただきたい。
- なるべく無駄な工事をやめて、本当に必要な道路工事だけをしてほしいです。
- 地域住民工ゴを廃し、国民の利益を優先すべき。

外環（関越道～東名高速）は、P I（パブリック・インボルブメント）方式で検討を行っております。

外環に関する詳しい情報と、これまでお寄せいただいたご意見はホームページでご覧頂けます。



ホームページ <http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>

外環に関する資料は、調査事務所内のインフォメーションルームで見ることができます。



インフォメーションルームの様子

外環に関する資料を揃えた「インフォメーションルーム」を開設しております。



このパンフレットについてのお問い合わせは下記までご連絡ください

国土交通省 関東地方整備局
東京外かく環状道路調査事務所

フリーダイヤル 0120-34-1491 (TEL&FAX)

受付時間 平日 9:15 ~ 17:30

TEL・FAX 03-3707-1491 (外環専用ダイヤル)

e-mail gaikan@ktr.mlit.go.jp

ホームページ <http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>

東京都 都市計画局 都市基盤部

街路計画課 外かく環状道路担当

TEL 03-5388-3279

FAX 03-5388-1354

e-mail S0000179@section.metro.tokyo.jp

ホームページ <http://www.toshikei.metro.tokyo.jp/kiban/gaikaku/>

このパンフレットは、再生紙を使用しています。