

# 頂いたご意見の紹介

## 1. 外環の必要性について

渋滞による経済損失や環境負荷を軽減することで持続的な発展を求めるとともにクルマ優先社会の見直しが必要との意見や、総合的な交通政策を求める意見など、これからの交通政策に関する意見がありました。外環計画の意義については、環状道路の必要性についての意見、また整備効果への期待とともに、整備効果についての疑問、コストに関する懸念がありました。さらに必要性に関する検討のあり方についての意見がありました。

### 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

交通渋滞による経済損失、環境問題を解決し持続的に発展するために、外環の整備が必要との意見がありました。

##### 【意見例】



社会構造が大きく変化する中で、物流も人の流れもそれ併せて分散化を求めており、今の東京から放射状に形成された交通インフラだけでは、社会構造に合わなくなって来ています。その結果、東京を迂回する道路の重要性が増してきており、多くの国民から一刻も早い整備が望まれているはず。さもないと、世界最大規模を持つ首都圏の産業がそのまま閉塞化し、日本全体の発展を妨げるという国家経済レベルの損失につながります。

(神奈川県在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成 16 年 3 月)



都内交通渋滞、特に首都高速道の渋滞は日本経済の大きな損失で早急に解決すべき問題である。東名高速までの外環整備は期限を決めて真剣かつ早急に取り組まれない。地方の高速道路より優先してほしい。

(埼玉県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 4 月)



三郷 JCT と大泉 JCT でストップしてしまいますので、どうにも都内に一度入り環七や環八で移動しますと、大渋滞に入ってしまう経済活動に大変なロスが生じ、その結果、価格もアップせざるをえません。コストダウンしたくても運搬のロスがネックです。

(多摩地区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 5 月)



車社会が肯定されている今日、道路網の整備は不可欠である。現状の交通渋滞は経済的、環境的にも大きな国家損失となっている。環状道路の整備を望みます。ただし、道路建設に伴うリスクである、周辺住民への配慮、大深度トンネルでの事故や火災等への配慮に、現段階で持てる知見や技術を結集して、設計、運用を図ってほしい。

(武蔵野市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 9 月)

自然環境や生活環境を犠牲にして、利便性ばかりを追求する時代ではないのではないかとの意見がありました。

【意見例】



これからの地球に自然を残し守っていくのが将来の世代に大切な時代になってきていると思う。なんでも便利に作っていく時代は終わったと思う。その点をよく考えてほしい。

(杉並区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 11 月)



環境破壊故の世界的異常気候、大切な地球を守らなければ。もっと利便性のみの追求ではなく、自然と人間の共存を大切にしなければいけない時代に入って、30 年以上前の計画のごり押し益々、人間の住環境を悪くします。作るだけでなく、中止こそ大切な事だと思いません。

(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 9 月)



一度失った自然は元には戻りません。道路を利用して公害を撒き散らしながら通過して行くよそ者ドライバーの為に地元の環境破壊を許す訳には行きません。スローライフが見直されている昨今、早くて便利な事がそんなに良いこととは思えません。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 16 年 2 月)

少子高齢化社会の到来・経済の縮小・自動車交通の減少等を想定した場合、外環整備は不要ではないかとの意見がありました。

【意見例】

本当に外環は必要なのでしょうか？



S41 年の都市計画決定以前に戻って議論をしていく必要があります。外環がないために、多くの人が不便に感じているということですが、その人達とは具体的にどのような人達で、どれだけいるのでしょうか？日本はこれから人口が減っていきます。それにつれて、車も減っていくでしょう。加えて、石油の生産のピークは来年だという有力な説もあり、そうなれば、車は益々減るでしょう。

とにかく 6 6 年当時と、今では状況がかなり違います。それらを踏まえてでも、今莫大な税金を投じて建設する必要があるのでしょうか？我々人類が長く地球に生存するためには、他にすべき大切なことがあるはずです。

(杉並区在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成 15 年 9 月)



日本の人口はこれから減少するものと推測されます。道路のようなインフラは、今現在の状況ではなく 50 年後 100 年後を念頭に置きながら考えることが、国家公務員の責務と考えます。50 ~ 100 年後の日本及び東京の人口、交通事情をどのように考えているのでしょうか？日本全体の人口は間違いなく減ると考えられます。インターネットの普及により既に S O H O が増えつつあります。物流の効率化は資源の有効利用の見地からも考えなければならず、これ以上の交通量の増大を前提にすること自体が私にはナンセンスに思えます。

(杉並区在住の方から WEB アンケートで頂いたご意見 平成 15 年 6 月)



これからの日本は、経済成長も大きく成長すると思えませんし、又少子化で人口が少なくなりますのでこれから先は車利用も少なくなると思いますので、外かく環状道路は必要ないと思います。

(調布市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 9 月)

## 1-1-2 / 総合的な交通政策のあり方について

国と都、区市を含め、交通やまちづくりの総合的な計画が必要であるとの意見がありました。

### 【意見例】



国レベル道路単独だけでなく、都・市レベルのまち全体の整備方針とセットで議論される方が良いと思うのだが。（武蔵野市在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 16 年 2 月）



国と地方の行政の統一された計画案が欲しい。（統一することは大変だと思うが、バラバラの行政の不合理性が出る可能性がある）

（三鷹市在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 9 月）



都市特に首都圏の交通網の長期的整備という観点で鉄道網などとの関連を含め総合的、長期的見地からの検討が必要である。（世田谷区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 8 月）

鉄道・バスなど公共交通機関の有効活用や、車の流入規制をすることで、車の利用自体を減らすべきではないか、また、これで渋滞解消も可能ではないかとの意見がありました。

### 【意見例】



南北の交通については、道路でなく鉄道あるいは路面電車等を考え、車を減らす対策を総合的にしてはじめて都市計画と言える。

（杉並区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 11 月）



本当に外環は必要ですか？車の渋滞を緩和するのは、マイカーの規制をする、カーシェアリングを行う。パーク＆ライドを実施するなど、車そのものの数を減らせば良いことです。大気汚染を出すような車を野放しにして、地下を通せば良いということでは、人類の地球での生存のリミットが短くなるばかりです。賢明な選択を望みます。

（杉並区在住の方から WEB アンケートで頂いたご意見 平成 15 年 9 月）



新しい道路を作るのではなく、既存の道路の規制によってトラック等が細い道路に入ることを防いだりすべきだ。

（世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 12 月）

地域の利便性向上を考慮して、地下鉄などの公共交通を併設してはどうかとの意見がありました。

### 【意見例】



道路だけでなく、地下鉄も同時に設置してはどうでしょう。東京は、道路・鉄道とも、環状交通網の整備がなかなか進みません。この機会に道路と鉄道（地下鉄）の計画を同時に進めれば、反対住民の中には、自らの生活の便が向上すると考え、推進派が増えるかもしれません。都営大江戸線の延伸などと絡めることも可能かと思えます。一般住民にとっては、高速道路の整備以上に、鉄道（地下鉄）整備の方が身近な問題なのではないでしょうか。

（練馬区在住の方から WEB アンケートで頂いたご意見 平成 16 年 9 月）



外かく環状道路を整備することは賛成です。しかし、地下に通すことにはお金がかかりすぎるので反対です。そのお金があるなら、地下に、外環道路に沿って、地下鉄をつくって欲しい。または、どうしても、地下に道路をつくる場合は地上に電車をつくって欲しい。そうすれば、地域活性化にもつながるので、地元住民も賛成するのでは？

(武蔵野市在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成 15 年 3 月)



自動車ばかりの優遇を考えるのではなく沿道住人の交通の便を考えてもらいたい。ちょうどこの部分は山手線と多摩都市モノレールの中に位置し放射状に鉄道が延びてはいるが別の線には大変行きづらくバス便も完璧ではない。東急二子玉川から小田急成城、京王烏山、井の頭久我山、中央線荻窪、西武新宿、西武池袋とつなぐ線があると大変便がよくなりどうせ工事するなら一度につくってもらいたい。(狛江市在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成 15 年

新たに高速道路を建設するよりも、一般道路(幹線道路)を整備、改良すべきとの意見がありました。

#### 【意見例】



外かく環状道路の前に、下の一般道の整備をしてみてもの方が良い。便利な高速道を作っても、車が集中する事になるだけであり、一般道で分散させた方が良い。必要な道はある程度出来た。

(23 区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 16 年 10 月)



環八の渋滞は、東名 関越、東北道へのせいなのか、環八以外に南北を移動できる道がないからなのか。後者のような気がするが、環八に並行する地元民のための道路を造った方が良いのではないか。

(世田谷区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 8 月)



地域交通についてはちょっとした整備でかなり改善される所も多々ある。まずはそちらからの見直しを！

(世田谷区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 16 年 1 月)



確かに環八外側は便利であると思うが、その為に必要とされる費用を考えると・・・。本当に良いのか。むしろ環八をもっと改善した方が効率的と考えます。

(埼玉県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 1 月)

歩行者や自転車の利用する生活道路を優先して整備すべきとの意見がありました。

#### 【意見例】



莫大なお金をかけ、街・コミュニティーに影響が大きい外環には反対です。生活道をきちんと整備して歩道を確保してほしい。

(三鷹市在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 9 月)



車を持っていない。これからも持つ予定はない。55 年間、車を持たない生活をしてきた。不都合は無し、車優先の道路を作る必要は全くない。歩く道路を作るべき。

(オープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 11 月)



甲州街道、中央高速などこの辺りは車道路ばかりです。それより自転車、人の道の整備をお願いします。

(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 9 月)



高速道路が整備されたら街中の車は減少するのでしょうか。自転車や歩く人の道が広がるようにして欲しいと思います。歩く人は身体を細くして追い越したりすれ違ったりするのに、一々立ち止まって譲り合わなくてはならないような現状に困惑しています。

(練馬区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 10 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、事業手法や採算性、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

放射道路を接続する環状道路が整備されると、道路の利便性向上や都心部への交通流入防止、交通混雑の緩和が期待できるとの意見がありました。

#### 【意見例】



東京外かく環状道路全線が開通すれば、都心の排気ガス、又、交通渋滞が少なくなってすごく良いと思います。中央環状線も同じだと思います。都心を早く通過すれば排気ガス口が少なくなると思います。  
(神奈川県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 16年 4月)



首都圏の環境を良くする為には、外環と圏央道は早期に完成させる必要があると思います。全通すれば首都高速通過の大型トラック等は規制でき、ETC と組み合わせれば、通過車には割増料金を課することも可能と考えます。  
(三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15年 9月)



各高速(常磐・東北・関越)から中央及び東名に行く車が都内へ流れなくなり、首都高などの渋滞がなくなるのではないのでしょうか? たった 16Km の為にかかなりの渋滞緩和になると思います。  
(千葉県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15年 12月)



首都圏の道路状況は甚だ混雑状況がひどく、特に首都高速道は余りに劣悪な状態だと思う。東京外環道が計画通り完成に至れば一部改善されると思う。中途のままでは何ら意味をなさないと思う。  
(世田谷区内ではがきで頂いたご意見 平成 16年 1月)

部分的な外環整備ではなく、東名以南の整備等も含めて検討すべきとの意見がありました。

#### 【意見例】



現在外環道の終点練馬区大泉付近の環境問題(交通、生活)はそのまま私達の地域に関係することであり、住民に対する問題解決のことは明示されていないことになる。外環道計画は以南を含めて十分住民に理解させるべく説明責任があるのではないかとと思われる。  
(世田谷区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15年 8月)



東名以南までいっきに結ばなければこれは意味が薄いし、渋滞をまねく事になりかねない。  
(千葉県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 16年 9月)



将来は第三京浜にもと案があるのでしたら、地下道路もその時まで(東京外かく環状道路)延期すべきと考えます。第三京浜に接続できなければ一般道がますます渋滞する為。  
(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15年 9月)

圏央道、首都高速中央環状線で十分機能を果たすと考えられ、外環の整備は不要ではないかとの意見がありました。

#### 【意見例】



圏央道や首都高速中央環状線など、環状線の本数に関しては3本もいらぬのではないかと  
思う。外環のような環状線の効果と必要性は認識しているが、何故3本も必要なのかわから  
ない。圏央道と首都高速中央環状線の2本で十分ではないか。

(練馬区在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成15年11月)



そもそも現ルートは、都内、環八に近すぎます。都内に流入する車を回避させるため、とい  
う外環本来の目的からすれば圏央道のほうがはるかに適しており、それだけで十分だと思  
います。先に圏央道を完成させ、交通量の変化と環境への影響を十分に調査した後、外環の必  
要性を再論議すべきです。

(WEBアンケートで頂いたご意見 平成15年1月)



「東京外かく環状道路」と「中央環状線」は車走時間にして20分くらいだ。「中央環状」の  
幅を広く車線を増やせば「外かく環状」は不要。

(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成15年12月)



環八の混雑のためといわれていますが、新宿の道路ができるだけで相当緩和するでしょう、  
仮に2本つくってもどちらも有料道路なので混雑緩和には限界があるように思われます。

(民主党案で高速が無料になるのなら別ですが)

(三鷹市在住の方からWEBアンケートで頂いたご意見 平成15年10月)

## 1-2-2 / 整備効果や費用について

整備効果の前提となる将来交通量に疑問があるとの意見がありました。

#### 【意見例】



交通量分析のデータが古い上、継続的に調査したものではない。これでは実交通量の予測を  
見誤り建設時の車線数の過不足が生じるのではないかと？交通量については再度調査すべき。

(世田谷区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成16年8月)



都内を迂回することで混雑緩和に対しての影響度は大きいと思うが、同時に東名を含めて周  
辺の整備が進まなければ高速道全体のバランスが崩れ、慢性的な混雑は解消されない。

(埼玉県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成15年5月)

道路を整備しても、結局は交通量が増えて渋滞が緩和しないのではないかととの意見あり  
ました。

#### 【意見例】



もし現在の交通量はそのままで外環だけできたら、渋滞は緩和されるでしょう。しかし道路  
ができると交通量も増えます。環8も外環もやがて元通り車で埋まってしまうでしょう。最  
近の公害訴訟の和解条項の例もあるように、交通量を規制せず、道路を広げることによって  
渋滞をなくして公害を減らそうという考えは間違いです。

(杉並区在住の方からWEBアンケートで頂いたご意見 平成15年7月)

交通渋滞や環境の改善・経済発展への寄与など様々な外環の整備効果が期待できるので、早期実現を願うとの意見がありました。

#### 【意見例】



通過するだけの車輛が外環を走れば生活道路の通行量が減りありがたい。

(多摩地区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 7 月)



一日でも早い開通を強く望みます。このような道路が整備されることは、東京だけでなく、多くの地域との交流が深まり、一極集中の弊害も緩和されてゆく効果もあると思います。渋滞緩和以上の効果、変化を一地方より切望しています。

(はがきで頂いたご意見 平成 15 年 5 月)



外かく環状道路が利用できることにより、都内通過による経済効果(時間、経済、大気汚染防止)は計り知れないものを感じる。通過地域住民の人々は、特に車利用しない人々を含め、特に大気汚染防止に大いに役立つであろうと信ずる。

(千葉県在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 5 月)



都民の安全と健康、省エネルギー対策と環境保全、そして経済活動への影響のどれを取っても都内の交通渋滞は最も深刻な問題の 1 つだと思えます。外環はそれらの解決方法の中でも、最も優先度の高いものと思われます。練馬インターから用賀インターまでのわずか十数キロの区間を、平均的に 1-2 時間、下手すると 3 時間もかかるというのは非常事態ですし、これだけの規模の大都市に環状方向の高速道路が 1 つもないというのは、最早異常とも云える状態です。

(23 区在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成 15 年 4 月)

厳しい財政状況の中で、巨額の予算を使うことには疑問があるとの意見がありました。

#### 【意見例】



そもそもいまさら莫大な税金を使って新規の道路事業をすることには大きな疑問を感じる。これからの日本は人口も減るし、車も減る。税金だからといって無駄使いをすることはもう許されない。

(杉並区在住の方から電子メールで頂いたご意見 平成 16 年 8 月)



第一に国は莫大な赤字を抱えているのに、道路をつくる計画を立てるのは全く論外だと思う。経済向上、生活の有意義さをうたうのであればまず自然や地域、日本の伝統文化を活性化させることを考えるべきだと思う。(世田谷区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 16 年 1 月)



大泉～用賀 16km 区間のシールド工法による費用は 1.6 兆円という多額の予算を必要とします。それでも建設せねばならぬのかという議論がほとんどなされていない。

(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 9 月)

## 1-2-3 / 事業手法や採算性について

外環の採算性に疑問がある、また、通行料金はどうなるのかとの意見がありました。

### 【意見例】



道路公団の民営化で採算上もとがとれるのか、とれないのではないかと。

(世田谷区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 16 年 7 月)



これまでの高速道路整備いわゆる建設費等償還方法による料金設定を根本から見直し、道路利用者の意見を取り入れた料金設定を行い、建設意義が後世まで残る事業となる様要望します。

(埼玉県在住の方から WEB アンケートで頂いたご意見 平成 16 年 7 月)



外環が完成しても、多額な資金(建設、運営)を上回るような見込みがないと私は思うのですが。交通費を払うのでしたら、いつもの道を運転者は選択すると思います。

(世田谷区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 12 月)



JCT から最寄りの IC へ抜ける際の通行料金がどの程度になるのかがわからなければ議論が出来ない。

(電子メールで頂いたご意見 平成 15 年 11 月)



## 1-2-4 / 必要性に関する検討のあり方について

外環ありきで進めるのではなく、必要性について原点からの議論をすべきであるとの意見がありました。

### 【意見例】



一つ一つ調査・議論するというのではなく、全体的に大きなつながりとして考え、地球環境までトータルに将来的なことをよく見極めて欲しいものです。初めに外環ありきではなく、今置かれている経済や国民のニーズを考え、本当に国民・住民の立場で話し合っ欲しいものです。  
(武蔵野市在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 9 月)



外環計画は昭和 41 年に出され、その後凍結され、その間にどんどん建築物を許可している。後の状況が変わっているのでは白紙に戻し検討し直す必要があると思う。  
(世田谷区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 8 月)



国も都も財政赤字に苦しんでいる今、1mに1億円もかかると云う工事を今やる必要性がどこにあるのか。「建設ありき」ではなく白紙の状態での必要性を議論してほしい。  
(世田谷区在住の方からはがきで頂いたご意見 平成 15 年 12 月)

外環の必要性について、メリット・デメリットを提示した上での議論が必要であるとの意見がありました。

### 【意見例】



外環を実行した場合のデメリットの案内がない。他での工事での例があると思うのだが。地下工事でのデメリットは大きいはずですが。  
外環計画が必要なのか、というところから論議して欲しい。  
(杉並区在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 11 月)



これまで外環に関して、国、都もメリットは言い続けてきたが、デメリットに関して議論されていない。  
(武蔵野市在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 9 月)



外環道のメリットとデメリット(住民への影響)、そして対策を明示した方が、オープンハウスの場が生きるのではないのでしょうか。  
(千葉県在住の方からオープンハウス(アンケート)で頂いたご意見 平成 15 年 11 月)