

4. 市民意識の分析評価

本市おきましては、外環に関する意識調査として国土交通省と東京都により、これまでに2回のアンケート調査を実施した経緯があります。

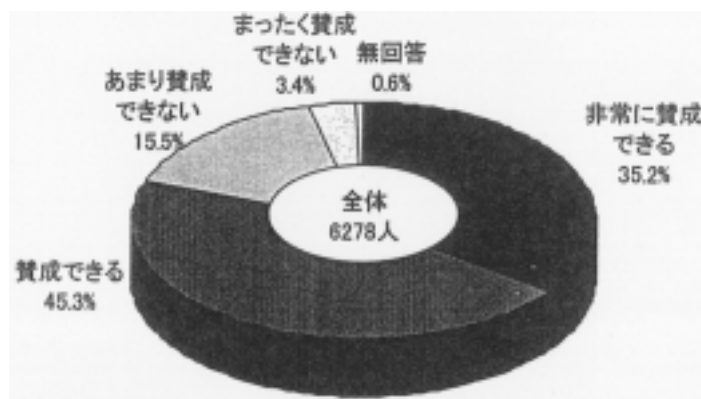
	H12年調査	H14年調査	
		広域アンケート	沿線アンケート
実施日	平成12年2月実施	平成14年10月実施	
実施主体	建設省関東地方建設局川崎国道工事事務所 東京都都市計画局施設計画部街路計画課	国土交通省関東地方整備局 東京都都市計画局（現都市整備局）	
対象範囲	外環沿道7区市を中心にアンケート数を多く設定。また広域（1都3県）についても人口規模に応じてアンケート数を設定	1都3県	都市計画決定区域から50m幅
対象者	20歳以上	20歳以上	全世帯
抽出方法	住民基本台帳からランダムサンプリング	住民基本台帳からランダムサンプリング	-
規模	配布数：7,019(10,549) 回収数：6,278(8,361)	配布数：約5,000 回収数：3,509	配布数：17,279 回収数：4,652
調査方法	訪問留置調査	訪問留置調査	ポスティング配布、郵送回収
目的	①首都圏における道路などの社会資本整備の評価 ②外環の認知度合い ③「新しい検討方法」についての意見	①外環の必要性の評価 ②検討の進め方	①外環計画の認知度 ②外環整備による高速道路ネットワーク化の必要性 ③地下構造への変更の評価 ④インターチェンジ設置へ意向

(1) 環状道路の整備について

三鷹市では、環状道路を整備すべきだという意見に対しては「非常に賛成できる」が27.0%、「賛成できる」が40.4%である。「あまり賛成できない」は24.9%、「まったく賛成できない」は7.0%という結果が得られました。

(H12年調査より)

環状道路には放射方向の道路同士を結び、都心を通すだけの車をバイパスさせる役割があります。東京では首都高速中央環状線や環状7号線、環状8号線がそれにあたります。ところが、現在ある環状道路は慢性的に渋滞しています。そのために都心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つだけを選んで○をつけて下さい。



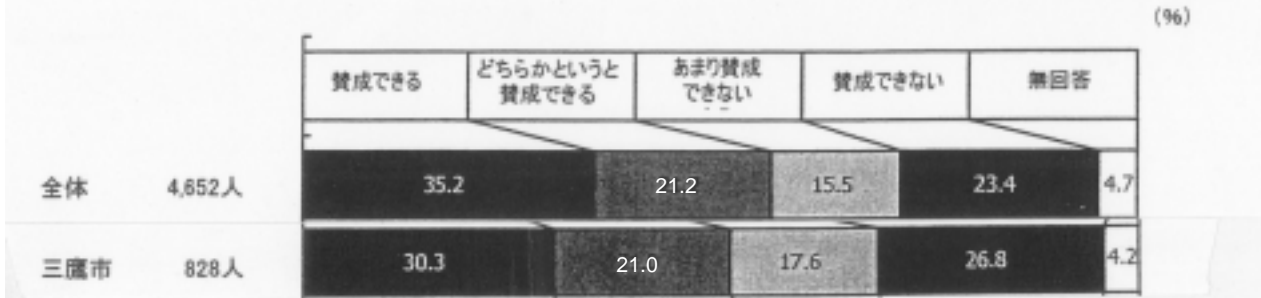
		(%)				
		非常に賛成できる	賛成できる	あまり賛成できない	まったく賛成できない	無回答
全体	6278人	35.2	45.3	15.5	3.4	0.6
東京23区	1382人	33.9	48.4	14.5	2.9	0.4
東京多摩地区	692人	33.1	49.7	14.5	1.7	1.0
3県(計)	1365人	38.4	48.8	10.6	1.3	0.9
千葉県	319人	36.7	51.1	11.3	0.6	0.3
埼玉県	363人	38.6	50.7	8.0	1.1	1.7
埼玉供用済7市	258人	42.2	49.2	7.4	1.2	0.0
神奈川県	425人	37.2	45.2	14.4	2.1	1.2
7区市(計)	2839人	34.7	41.0	18.6	5.1	0.5
都計エリア(計)	287人	28.2	35.5	25.1	10.5	0.7
周辺エリア(計)	1183人	34.2	40.1	19.9	5.5	0.3
全域エリア(計)	1369人	36.5	43.0	16.1	3.7	0.6
三鷹市(計)	285人	27.0	40.4	24.9	7.0	0.7
都計エリア	51人	25.5	33.3	33.3	7.8	0.0
周辺エリア	141人	29.8	43.3	21.3	5.7	0.0
全域エリア	93人	23.7	39.8	25.8	8.6	2.2

(2) 外環道の必要性について

「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、三鷹市では「賛成できる」が約 30.3%、「どちらかというとな賛成できる」が 21.0%。「賛成できない」が約 26.8%、「あまり賛成できない」が約 17.6%、という結果が得られました。

(H14 年沿線アンケートより)

外環の関越道～東名高速間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。

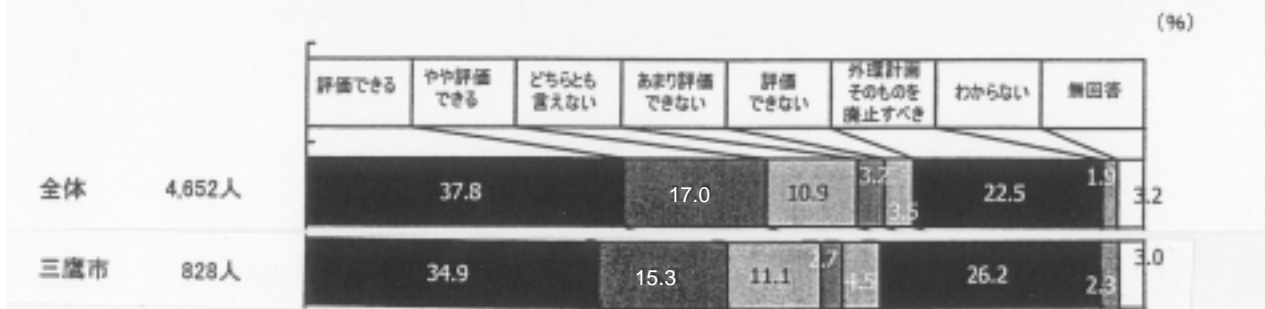


(3) 地下構造への変更について

地下構造への変更の検討について、全体で「評価できる」が約 34.9%、「やや評価できる」が 15.3%、「評価できない」が 4.5%、「あまり評価できない」が 11.1%という結果が得られました。

(H14 年沿線アンケートより)

沿道への影響を抑えるため、外環計画を高架構造から地下構造へ変更することが検討されていますが、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1つに○をつけて下さい。



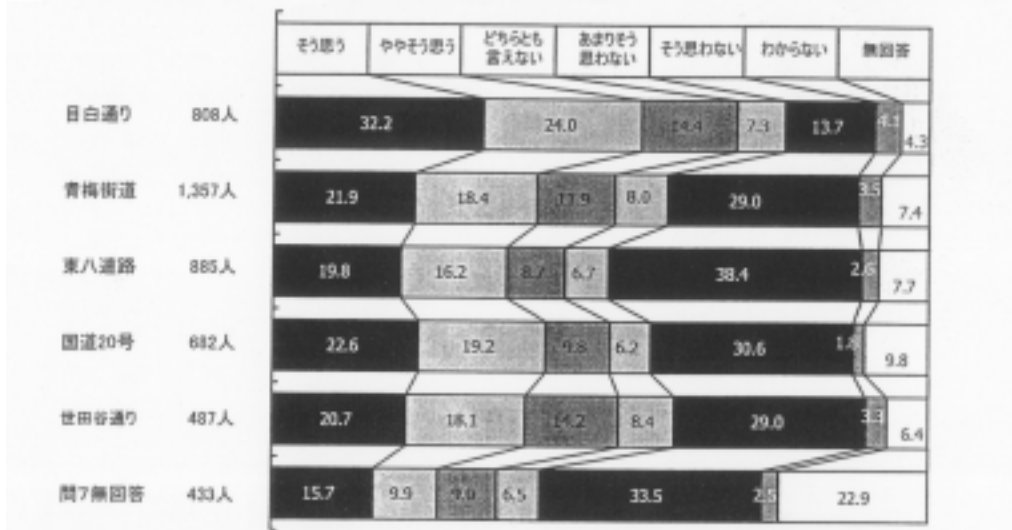
(4) インターチェンジの必要性について

「効果（メリット）を期待して、インターチェンジは必要である」についてご意見を聞いたところ、東八道路ICでは「そう思う」が19.8%、「ややそう思う」が16.2%と最も少なく、内訳では、地元である三鷹市民よりも、隣接する調布市民の方が必要と感じている人が多いという結果が得られました。国道20号ICでは「そう思う」が22.6%、「ややそう思う」が19.2%とであり、内訳では、地元である調布市民よりも、隣接する三鷹市民の方が必要と感じている人が多いという結果が得られました。（H14年沿線アンケートより）

高架橋道から地下構造へ変更した場合、インターチェンジの有無によって沿線地域への影響は大きく異なります（別添資料を御参照下さい）。あなたがお住まいの地域の最寄りのインターチェンジについてどのようにお考えですか。ア、イ、の意見それぞれについて、1つずつ○をつけて下さい。

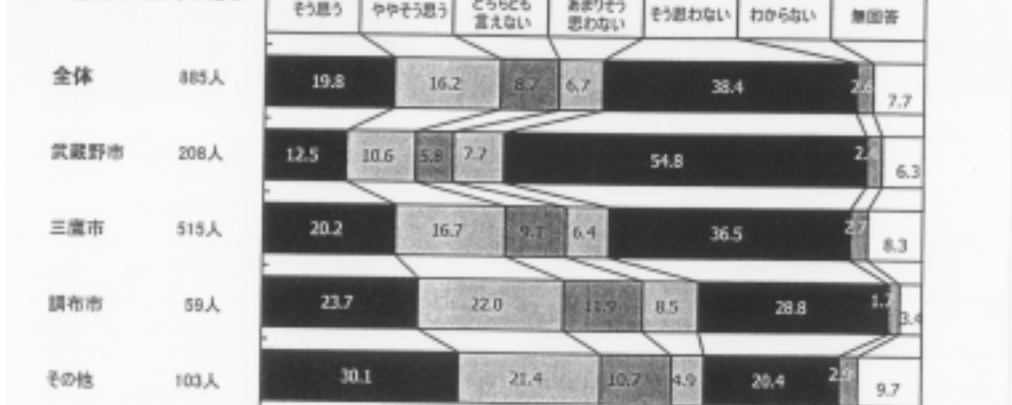
ア. 効果（メリット）を期待して、インターチェンジは必要である。

(%)



注)グラフ中合計値は四捨五入の誤差で、100%にならない場合がございます。

東八道路IC(区市内訳)



国道20号IC(区市内訳)

