

## 外環整備の必要性についての意見

協議員 樋上 寛

### 1. 外環の必要性

外環道の建設と整備は必要である。必要性を認める前提として、外環沿線区市住民の理解をうる当該区市ごとの要望を国土交通省と東京都は認め、構想と計画、建設の段階にいたるあらゆる段階で、当該区市ごとの要望が満たされたか検証することが条件である。

今の大泉 JCT から以南の欠落は交通ネットワーク上、人間の血管でいえば脳の血管が一部切れた状態であり、手足が麻痺したようなものである。定性的ではあるが、利便性や経済効果を考えたときには、有ると無いとの差は明らかである。道路用地の確保がむづかしいならば別であるが、大深度工法がとられることから、立ち退きなどによる住民への影響が軽減されている。土地収用コストが当初の計画にくらべて少なく建設上の問題は軽減されメリットがあるといわれている。

将来の交通予測が的確に予測できれば良いが、予測はなかなか当たらないものである。なぜならば、予測の前提が多様で時間経過とともに変化する要素が多いためである。交通政策は、国家 100 年の計ですすめるべきと思う。

### 2. 外環整備の一般条件

インターチェンジや排気塔などによる周辺環境への影響を未然に防ぐ研究と技術開発を行い、SPM や NO<sub>x</sub> の排出量が環境基準値を厳守する行動をとらなければならない。また、地域の合意をえた上でインターチェンジを設置する場合、渋滞を回避して生活道路に車が進入し住民の安全を脅かさないように、そのインターチェンジにアクセスする道路整備に万全を期さなければならない。

### 3. 地域の課題と整備の条件

外環沿線に住む人々は、老朽化した家屋の改築もままならない。沿線住民は外環が出来ると覚悟している人々も多い。また先延ばしは、悪徳不動産屋の沿線の土地家屋販売を誘発する恐れがある。外環整備をやるなら地域住民の理解を得て、出来るだけ早く外環道整備に踏み切るべきである。

東八にインターチェンジを設けた場合には、20 号線インターチェンジによる三鷹市側の住居移転棟数が多いので、外環整備に住民の協力をうる上でも 20 号線にインターチェンジを設置しないでもらいたい。中央道の三鷹・調布区域の 20 号線と中央道は、両幹線道路間は比較的近接かつ平行している。この場合、高速道利用料金体系の見直しが必要である。

最後に、インターチェンジやジャンクションなど沿線周辺の環境および景観に配慮した整備計画とし地域住民の理解と協力を得る施策が必要である。以上