

2. 外環整備に伴う課題と対応の方針

これまでオープンハウスなどで頂いた地域のみなさまのご意見に対し、交通、環境、まちづくりなどの観点から、今後の進め方を含め国と都の考え方を示したものです。

1. 交通

(1) 地区交通

○これまでに頂いた意見

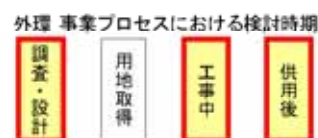
- 青梅街道インターチェンジ周辺の交通事情(渋滞のこと)をよく知っている住民には、利便性や防災が脳裏に描けるほど生やさしい渋滞ではない。
- 環八への流れ込みを防ぐならばインターチェンジ設置もやむを得ない。
- 現案の青梅街道ハーフインターチェンジの青梅街道出口は、すぐに五叉路になっている。現在の五叉路(上井草4丁目)ですら渋滞となっているのに、更に渋滞を増幅させようとするのか。

(国)

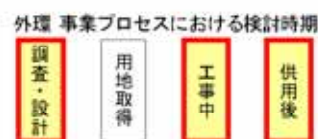
- 外環が整備されると、都心に用のない車がバイパスされ、都心に集中していた交通が分散されます。その結果、都心部の交通量が減少し、走行速度があがり、スムーズな交通の流れとなることが期待されます。外環を含めた幹線道路ネットワーク整備が概ね完了した時点では、環状8号線の交通量が減少することなどにより、生活道路を走行していた通り抜け自動車が幹線道路を走行するなど交通の転換が促され、生活道路に入り込んでいた通過交通が減少し生活道路の安全性が向上する等の効果があると見込んでいます。

(P312「参考:練馬区周辺地域における主要道路の交通の変化」参照)

- 生活道路に進入する通過交通に対する、ハンプや標識の設置などの対策については、事業の進捗に合わせ、地域のみなさまの意見を聴きながら練馬区等関係機関と協力のもと検討を進め、適切な役割分担のもと進めていきます。



- しかしながら、青梅街道インターチェンジ周辺における渋滞等の交通環境への影響については、事業の進捗に合わせ、沿線区市、関係機関と協力の下、現地の状況の把握、インターチェンジ周辺の交通分析、将来の土地利用動向などを踏まえ、交差点改良や右左折レーンの設置などの具体的な対策について地域のみなさまの意見を十分聴きながら検討し、適切な役割分担のもと進めていきます。

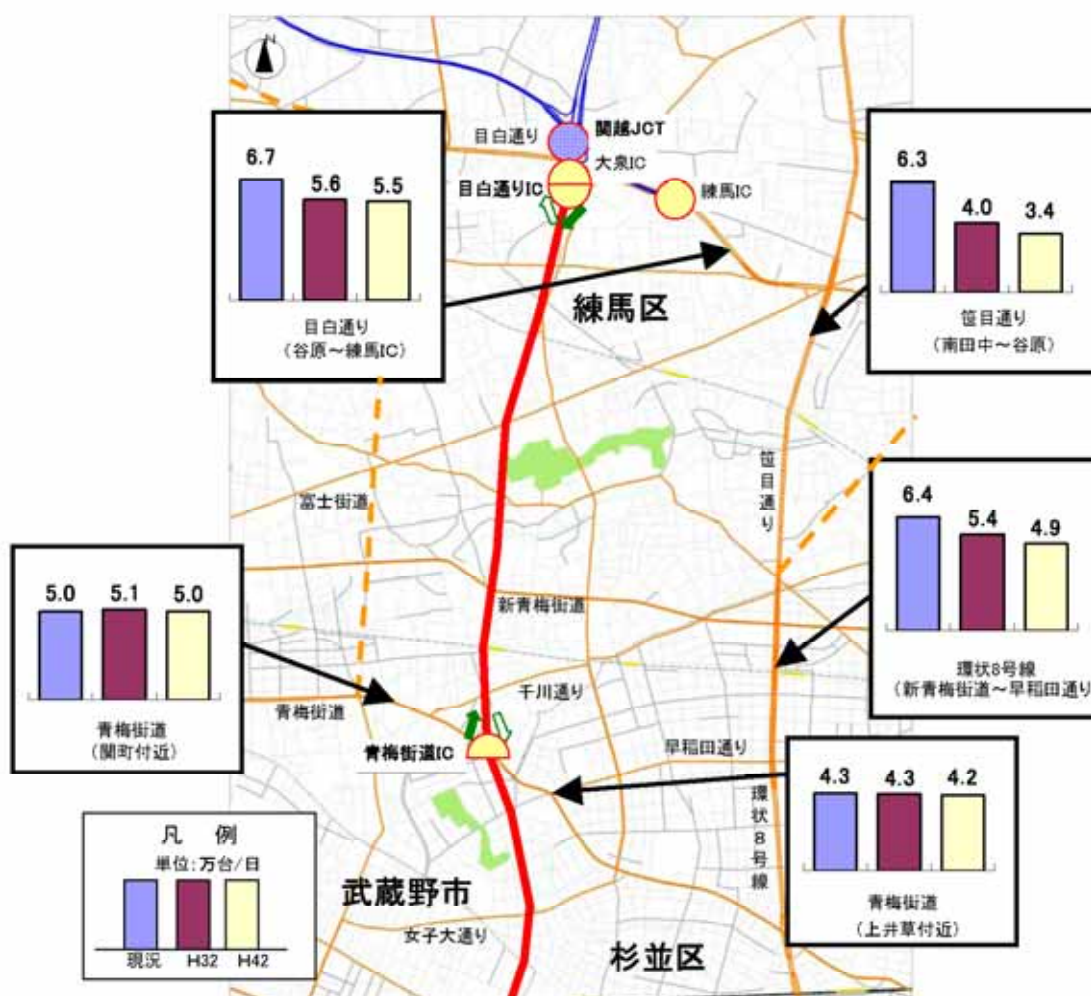


(東京都)

- 外環の高速道路としての機能を最大限に発揮することに加え、周辺生活道路への通過交通の流入を極力抑えるためには、外環の完成を見据え、都市計画道路ネットワークを計画的に整備していく必要があります。
- 東京都では、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、概ね10年間で優先的に整備すべき路線を選定し、事業化計画を策定しています。

参考:練馬区周辺地域における主要道路の交通の変化

外環整備に伴う周辺道路の交通への影響などについて具体的に検討するため将来交通量推計を行っています。練馬区周辺の主要道路の将来交通量は、現況値に対し、ほとんど変化なし、もしくは減少するものと見込んでいます。



※将来交通量推計の前提条件

- ・ 将来交通量の予測年次は、外環道の供用開始年次を想定した平成32年及び幹線道路ネットワークの整備が概ね完了した状態を想定した平成42年としています。
- ・ 平成11年度道路交通センサスなどのデータを基に作成した将来OD表(地域間を行き来する自動車交通の移動量)により推計しています。

(2) 広域交通

○これまでに頂いた意見

- 青梅街道インターチェンジの整備ではなく、首都高 10 号線を整備すれば、練馬区の問題を解決できる。

(国)

- 首都高速10号線は、関越道と首都高とを接続する路線であり、関越道と都心とのアクセス性向上に資するもので、地域高規格道路の候補路線として指定されています。
- 外環は、沿線地域をはじめ首都圏全体として、交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等から、その必要性は高いと考えています。
- 青梅街道インターチェンジは周辺にインターチェンジがないことから、青梅街道インターチェンジを設置することにより、広域的な利便性の向上が見込まれます。また、関越道の練馬インターチェンジや外環の大泉インターチェンジに集中する交通を分散し、生活道路に入り込む交通が排除されるなどの効果も見込まれます。