

平成１６年１０月２１日

川原 徳重
遠藤 好照

ＰＩ外環沿線協議会「２年間のとりまとめ」にあたって

東京の交通網は、道路・鉄道等の放射状方向はできているが、外環のような環状方向の道路の整備が遅れており、結果的に環八・環七が外環の役割を担っていて、大変渋滞しているのが現状である。

現在の東京は、都心の再開発や利便性から人口のユーターン現象があり、物流等を考慮し、それに見合った道路整備を進めなければならない。

外環が大深度地下方式となったことにより、騒音や大気汚染など地上部への影響は少なくなったと考えられ、東名高速から関越道まで、現在１時間かかっているものが１２分で行けるようになり、環八の交通渋滞の解消・外環沿線の生活道路の機能回復など、効果はどの道路よりも大きいと考えられる。

また、延長１６ｋｍの高速道路に１ヶ所もインターチェンジがないのでは、地域の人々が利用できず、利便性の点からも問題であり、地域の利便性を考慮し、必要な箇所には設置すべきである。

外環の整備計画が中断したままでは、都市計画線の中に住んでいる人々は、建て替えを制限されている状況にあり、いつまでも外環計画が宙ぶらりんのままでは、生活設計が成り立たない。

調布市にあっては、東部地域に外環の計画があるため、地域の街づくり・道路計画が進められず、狭隘道路が多く防災上も問題がある。

国と東京都は、早期に沿線環境に配慮した具体案をまとめ、地域住民に提示し、早期に進めるべきである。

最後に、外環を整備することにより、沿線住民も現在の生活にいくばくかの影響を受けることを無視してはならず、とくに中央高速と外環のジャンクションが予定されている調布市緑ヶ丘の一部（三日月地帯）の住民について、国と東京都は特段の対応をお願いしたい。