

東京外郭環状道路(世田谷区～練馬区間)事業

都市計画案への意見

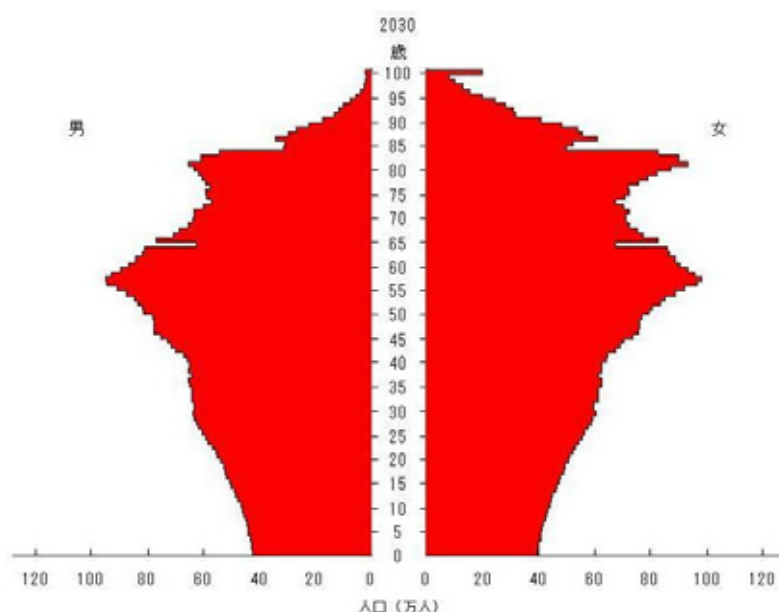
外環計画について、2002年6月からPI協議会・PI会議で審議させていただきましたが、必要性を確認することができませんでした。交通需要推計は、従来の手法では問題があるからと研究が進んでいるにもかかわらず、従来からある古い手法が用いられたままです。経済効果といわれているものは、経済活動への効果とは異なるものでした。外環埼玉区間では渋滞緩和・環境改善・経済効果がみられず、逆に経済状態は悪化し、環境改善どころか公害地域を広げただけだったことが分かります。

また、国土交通省は、多額の税金を使いメディアを通じて、通過交通を根拠に外環は必要だと宣伝してきました。しかし外環の東京区間に関係する可能性がある交通は1.5%にしかすぎません。東京23区を走る車の多くは、私達自身が買物やレジャーに使う乗用車や、私達の食料品や日用品を運ぶトラックです。国・都が通過交通を盛んに取り上げることによって、環境悪化も交通事故も他人事のように錯覚し、ちょっとしたことでも安易に車を使い、翌日には荷物が届く便利さに慣れてしまった私達自身のライフスタイルを見直す機会を奪ってしまったのではないのでしょうか。

外環計画は、順調にいったとしても開通までに20年近くかかります。その間、工事のために多くのトラックが走り、新たな大気汚染・騒音・振動が発生します。やっと開通する頃には日本の人口構成は下図のようになっており、50代以上が過半数を占める超高齢化社会、東京都では更に少子高齢化が進むと予想されています。トラックドライバーの高齢化や人手不足も課題です。

こうした時代を前に、時間も費用も掛かる道路新設ではなく、既存のインフラの使い方を工夫しようという研究が各所で盛んに行われています。交通需要調整、モビリティ・マネジメントのほか、都心部で地下鉄を利用した物流などです。将来を見据えて、地球温暖化、少子高齢化、財政悪化の中、ヒトやモノが移動するためにどのような交通手段を用意しておくべきか、慎重に検討しなおすべきです。

以上



2030年の人口ピラミッド(中位推計)

出典:国立社会保障・人口問題研究所HP(2002年1月推計、国際人口移動分含む)