

外環の必要性と今後についての意見

1. 喜多見における外環

喜多見は、川の幸・山の幸に恵まれていたので太古の昔から人が住み、江戸氏をはじめとした歴史のある地域です。子ども達はこの街の人々や自然に育てられています。

しかし一方、特に夜間は東名高速による騒音の被害を受け、また、先日東京都が発表したヒートアイランドの速報によれば、喜多見は多摩川や野川といった川があり、畑があり、低層住宅地という土地利用状態のおかげで、明け方には23区内では最も気温が低い地域になるのに、昼間は都心からの暖まった空気が流れてくるために23区内で最も気温の高い地域の一つになっていることがわかりました。これは大気汚染についても同様で、喜多見は既に、大気汚染、騒音、ヒートアイランドといった影響を受けています。

そのうえ外環は、東名高速との接続のため、野川沿いを掘り返し、地下から掘割へ、そして高架になる計画ですから、国分寺崖線と野川を基礎とした動植物の生態系、湧水や井戸水への影響、大気汚染や騒音の悪化が大変心配されます。

2. 沿線地域における外環

環境調査結果を見ると、外環計画地域は水と緑の豊かな東京のグリーンベルトで、沿線地域にとっただけでなく、東京にとっても大切な地域であることがわかります。たとえ地下であっても、この地域に高速道路をつくることは慎重に検討されなければなりません。

3. 外環の効果

外環は沿線地域、さらには東京に与える影響をどれだけ上回る効果があるのでしょうか。埼玉外環に限らず、中央環状線、圏央道など過去の例を見ると渋滞緩和効果はみられず、悲観的にならざるをえません。生活道路への効果についても期待値にすぎず、しかも外環に接続する生活道路の交通量は増えると思われれます。外環は、公害地域をさらに広げていく心配があります。

4. 解決策

しかし、東京の現状がこのままで良いとは思えません。私達は未来世代にどのような社会を残すべきなのか、それは持続可能なのかをよく考えなくてははいけません。すでに始まっている高齢化社会にも対応しなくてははいけませんから、「移動する」という基本に立ち返り、すべての人々にとってやさしく平等で、手軽にいつでも適切な料金で利用できるような交通のあり方を、道路や自動車だけでなく、交通全体から検討すべきです。それには、以前ご紹介したベルギーのハッセルト市の事例が参考になります。

5. 積み残された課題

(1) 交通量予測

現在示されている交通量推計には、推計の前提条件にいくつかの疑問がありました。どのような条件で予測すべきかの検討が必要です。また、どうなるかわからない未来を予測するのですから、予測には幅があるのが当然で、その幅を前提条件とともに示すべきです。

(2) 環境への効果と影響

沿線地域の環境については、現在まだ環境調査中ですが、この現況調査についても見落とされた点はないかのチェックや、今後、どのような条件で影響を予測・評価するかを検討が必要です。また、地球温暖化も含め、広域的にはどのような効果と影響があるのかについても検証が必要です。

(3) 代替案との比較検討

外環によってどのような効果が期待でき、影響がありそうなのかを整理すると同時に、そもそも外環の目的は何で、その目的を達成するためには外環が最も良い解決策なのか、他に解決策はないかを探り、代替案との比較検討を行なうべきです。

6. 今後について

「効果」や「交通政策」についての議論が途中であり、環境についても調査中ですから、引き続き構想段階における必要性の検証が必要です。それには、必要に応じて分科会を設けたり、地域環境については地域ごとに検証する必要があるかもしれませんが、それを元に議論する全体協議会はやはり引き続き行なうべきです。

以上／2004.9.2 江崎美枝子