

3・3・8号道路計画事業の大罪

◎この計画のどこがおかしいか?◎

明治学院大学経済学部准教授 服部圭郎氏講演会より

6月26日に都道338号線計画を考える会が開催した講演会「道路は地域を豊かにしない」において、服部圭郎氏は、都が2月の説明会で配布した「整備効果」のパンフレットのずさんさ、現状認識のおかしさを歯切れよく指摘されました。その一部をご紹介します。

? 「通過交通の排除による良好な居住環境の確保」

現時点では、計画道路周辺は、幹線道路の整備の遅れなどにより通過交通が排除され、地域に用のない通過交通が最小しか入ってこない状況にある。本区間の整備により、このような交通が大幅に増加し、生活道路への自動車流入が増し、安全性や居住環境は悪化する。

? 「地域の防災性や安全性の向上」

広幅員の道路はコミュニティを分断し、生活環境を悪化させるため、安全性

が向上するとは言いがたい。病院へのアクセス向上は整備効果としてアピール度が高いが、現状は、病院のたらい回し問題になっており、救急医療システムが機能しているかどうかの問題と切り離せない。

また、災害時に、道路は真っ先に被害を受け、自動車交通には期待できない。阪神淡路大震災の時にもそうだったが、災害時に自動車が道路を走行できると想像するのは無理がある。しっかりと歩行ネットワークの確保やヘリポートの整備等にお金をかけた方が効果は期待できる。

延焼防止機能についても、今ある雑木林の方が、道路よりも延焼防止の効果は大きい。

? 「交通の円滑化」

道路のネットワーク形成が十分に行われると、さらなる交通需要が生じ、一層渋滞が悪化する。東京には、道路をどんなに作っても追いつかないだけの人口が

あり、交通需要があるため、道路を作る、それに応じた交通需要が生じる。自動車に乗らなくても生活できる環境や交通システムによって交通需要が抑えられ、これだけの大都市が成り立っているのが現状だ。

また、道路をつくると、沿道型の商店やショッピングセンターがどんどんできるだろう。今までは歩いて買い物に行ける生活環境があったが、鷹の台駅前の商店街がこうした沿道型の店と競合して生き残ることは非常に難しい。そうなると買い物に行くにも自動車に頼らざるを得ない自動車型の社会となり、自動車の交通需要がさらに増すだろう。

338号線が作られても、すぐにまた渋滞は起こる。これは首都高速環状線の現状を見ても明らかだ。新しい道路の渋滞緩和効果が期待できるのは、整備直後だけで、しばらくするとまた渋滞する。

「旅行時間の短縮」とあるが、本区間が整備され、旅行時間が短縮されることで、多くの交通がこの道路に流入すると同時に、潜在的な道路交通が顕在化する。特に

市民アクセスメントを行っていただきます

7月12日から19日まで、道路予定地周辺23カ所でNO₂(二酸化窒素)調査を行いました。これは、私たちの生活環境を守るために大事な基礎資料となります。9月には津田塾大学周辺での交通量調査を行います。どうぞお力をお貸しください。

この地域のように公共交通ネットワークが充実している地区においては、現状では潜在的な自動車交通を抑制できているために、その効果は顕著だろう。(つづく)

※詳細をまとめた資料を作成予定です。お問合せください。

※11月4日(木)午前10時から、中央公民館ホールにて服部圭郎氏の講演会を開催します。多数のご来場お待ちしております。

会員募集中

問合せ：都道小平3・3・8号線計画を考える会(代表) 水口和恵
電話：060-8641-6170
e-mail：vzb17246@nifty.ne.jp
ブログ：http://plazarakuten.co.jp/338kangakuai/