

在日韓国・朝鮮人社会から見た地域形成

— 荒川区日暮里・三河島地区を事例として —

浅野 順

(掲載論文)

首都高速道路計画を検証する

石川 貴子

首都高速道路は、昭和30年代当初に始まる急激な自動車交通の増大とこれに伴う交通混雑に対し、街路整備のみでは容量を確保することが困難であることから、街路容量をおぎなうものとして計画された。当初の首都高速道路網は都心3区を取り巻く環状線（現在の都心環状線）を都心の分配道路とし、8本の放射線をほぼ環状6号線付近まで伸ばした全長71キロメートルの計画であった。

一方、当初計画が完成されつつあった昭和40年になると、首都高速とは別に建設の進んでいた東名道、中央道、東北道等の都内への乗り入れが具体化されてきた。これを受けるために、外郭環状道路が昭和41年から昭和44年にかけてその大部分が都市計画決定されるとともに、環状8号線の整備および首都高速道路の延伸計画が具体化された。しかし、外郭環状道路の事業化はできず、また環状8号線の整備も進まないまま、首都高速道路のみが、これを迎えにいく形で東名道、中央道、東北道などと接続された。このため、当初は分配道路としての機能を目的としていた都心環状線が、都市間高速道路の大きなインターチェンジとしての機能もあわせもつことが要求された。こうして首都高速は、東名道接続以降、都内乗り入れ交通を受け持ってきた。平成5年度では、1日約29万台が都市間高速道路から流入し、このうち約5万

台が通過のみの交通となっている。この通過のみの交通を都心環状線まで入れずにそれぞれの高速道路へパスし交通渋滞の解消をするために、現在、中央環状線をはじめとするネットワークの整備が急がれている。

しかし、現在の交通渋滞については、昭和30年代から40年代に計画がなされたころから専門家たちが指摘していたことなのである。専門家たちのその言葉は、計画に反映されることはなかった。壮大な事業になってしまうからだろうか。実際に議会に提出された時点で、すでに計画は現実的な規模のものとなっていたのである。誰を責めれば良いのだろうか。これは行政の責任といえるのだろうか。決定をくださった議会は、高速道路ができれば交通問題は解決できると思っていたようだ。計画決定のときの議論でも、首都高速道路ができて解決はしないなどという話はまったくでていない。調べた結果、延伸計画の安易な決定がすべての元凶だったと思われる。放射線を伸ばす前に環状線を作らなければいけなかった。今さら掘り返してもどうすることもできないが、ツケを払うのが大変である。

これからは、われわれ国民一人一人がこういった直接利害関係のないことに対しても問題意識を持ち、対応していくべきであろう。