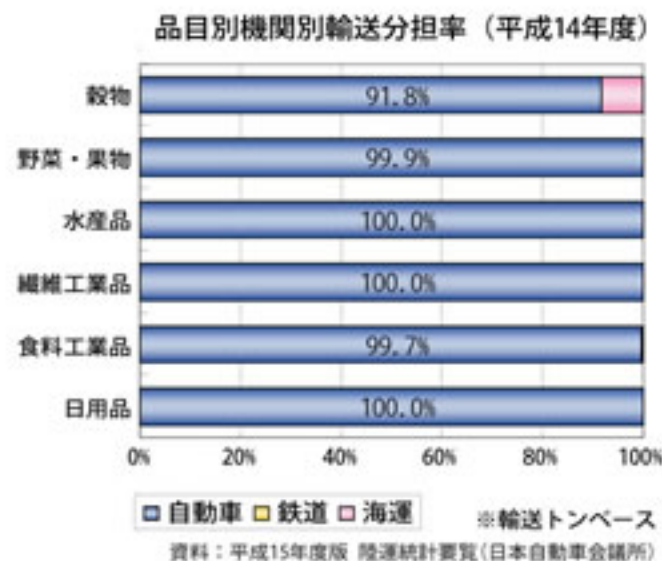


## 問題発生の原因

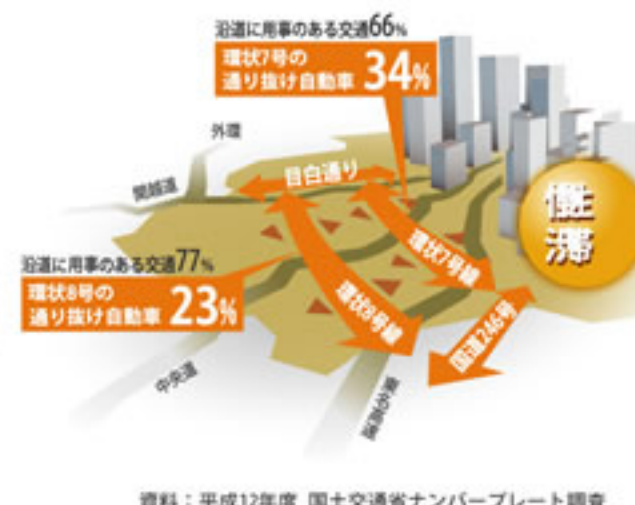
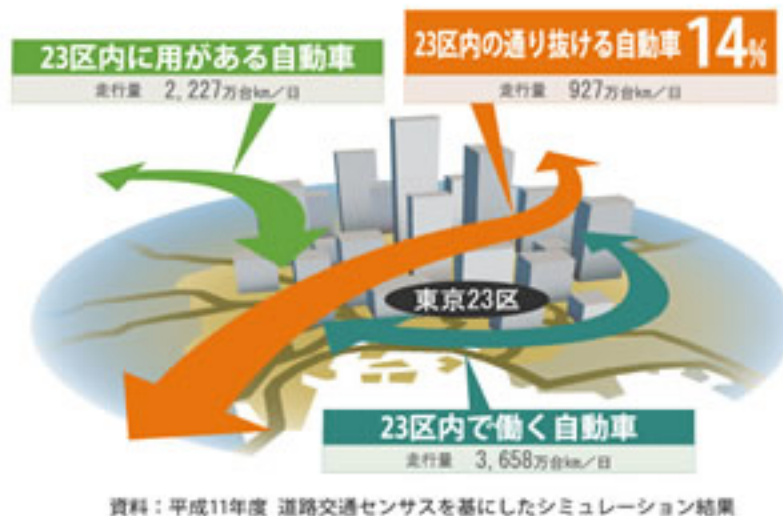
### 大量に集中する自動車交通とモノの輸送の自動車への依存

大都市東京の活動を支えるための自動車交通が東京都心部に集中しています。  
野菜・果物や水産品などはほぼ100%自動車による輸送に依存しています。



### 通過交通の流入

東京23区の交通の14%、大型車の33%が通過交通です。  
また、環状7号線、環状8号線の交通の2~3割が沿線に用事のない通過交通です。

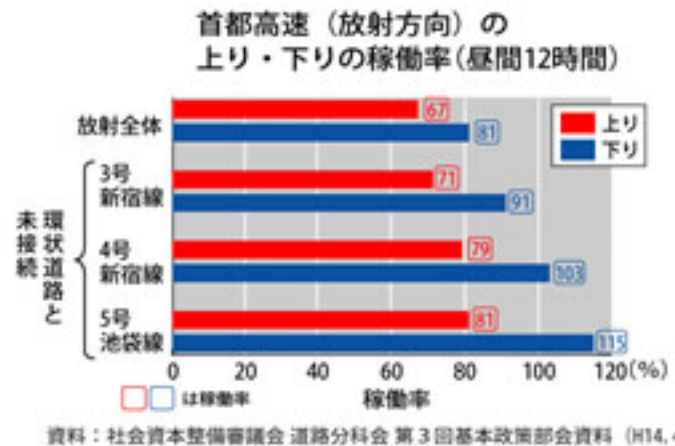
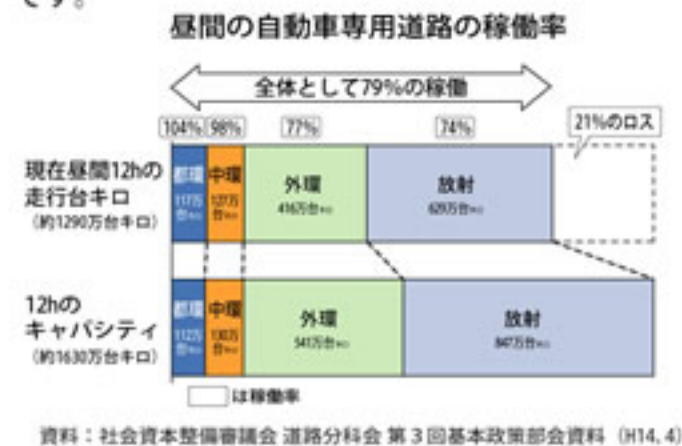
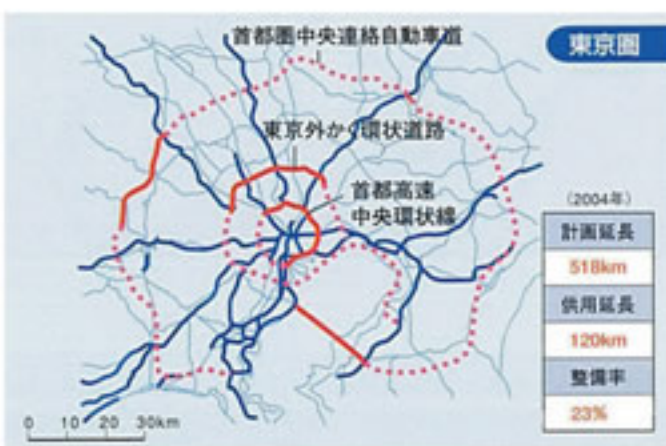


### 不十分な自動車専用道路ネットワーク

環状方向にネットワークされていません。  
放射方向の自動車専用道路はほぼ整備されていますが、環状方向の自動車専用道路の整備が進んでおらず、効果的なネットワークが形成されていないため、ボトルネックが生じています。

自動車専用道路の機能が十分に発揮できていません。

環状道路が整備されていないため、放射方向の自動車専用道路は環状道路を先頭に渋滞することとなり、放射方向の自動車専用道路は、機能を十分に発揮できていません。  
首都高速（放射方向）の上りと下りの稼働率の差は、環状道路と未接続の道路においてさらに著しい状況です。

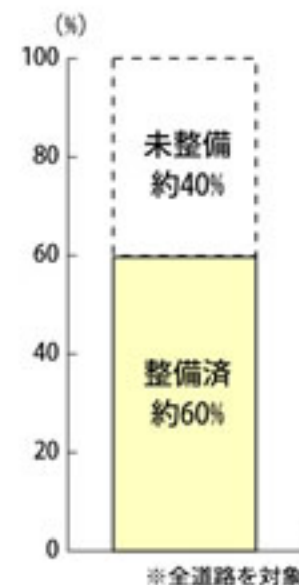
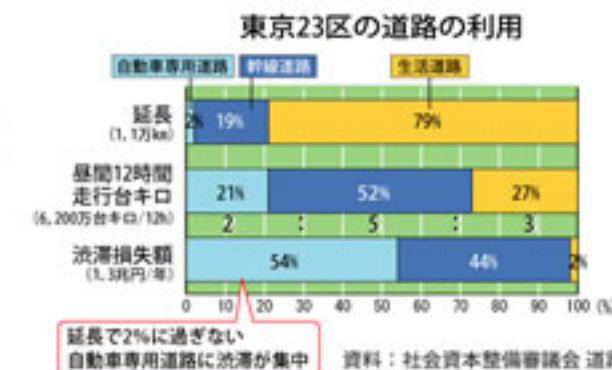


### 道路交通容量の不足

自動車交通を適切に処理するための道路の交通容量が不足しています。

自動車専用道路に渋滞が集中しています。

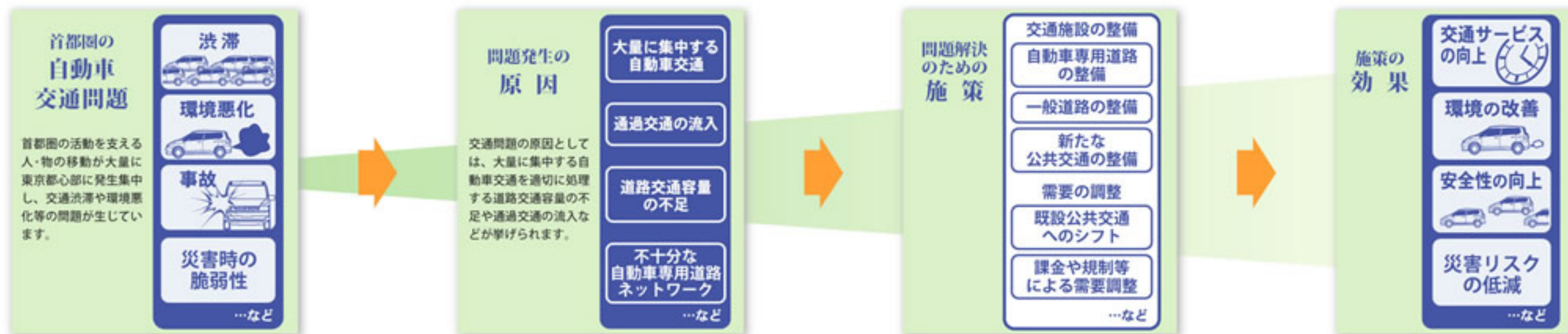
延長で2%に過ぎない自動車専用道路に渋滞が集中しているとともに、生活道路にも多くの交通が入り込んでいます。



東京23区の都市計画道路整備率  
資料：平成15年 都市計画年報 (都市計画協会)

# 交通政策の考え方

自動車交通問題を解決し、大都市東京の経済、環境、安全性を同時に支えるための交通政策の考え方を提示します。



## 交通政策の考え方

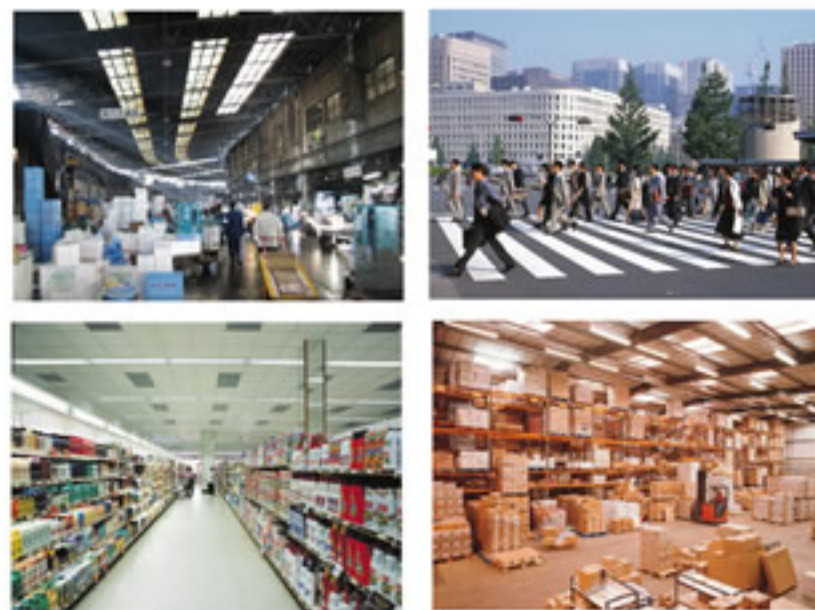
### 大都市東京の活動を支えるため、交通政策は不可欠です。

#### 生活（消費と労働）と経済（生産と雇用）の両立を。

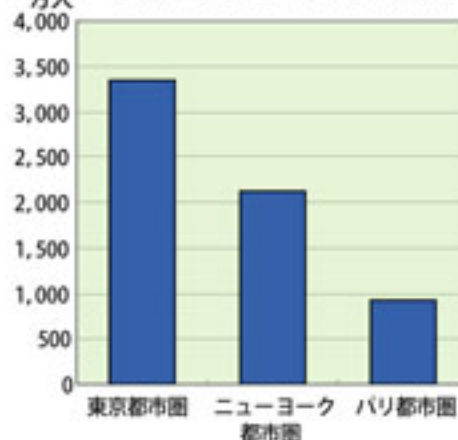
東京は世界有数の大都市であり、日本経済の中心として、膨大な数の居住者の労働・消費活動と企業の生産活動、公共サービスにより、高度な都市機能が成り立ち、人々を惹きつけています。消費・労働からなる生活と生産・雇用からなる経済活動との両立が重要です。一方で、都市への集積に伴い、満員電車での長時間通勤や渋滞、自然が少ない生活環境などのデメリットも被っています。大都市としての活力を持続するためには、集積のメリットを最大限に引き出し、集積のデメリットを少なくすることが重要です。

#### 大都市東京の活動支援には交通政策が不可欠。

大都市の活動は、企業の経済活動によるものの他、行政部門としても治安や福祉、上下水道、交通等の様々な公共サービスにより維持されていますが、「交通」の観点から、首都圏の自動車交通問題に対応するとともに、大都市の複雑で大規模な交通ニーズに的確に対応し、都市の活動を支えていくことが必要です。



世界の大都市の都市圏人口



※東京都市圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県  
 ※東京都市圏及びニューヨーク都市圏は2000年時点、パリ都市圏は1990年時点。

資料：平成12年 国勢調査  
 Demographic Yearbook, United Nations

## 交通政策の目的

### 1. 人・モノの移動ニーズへの対応

大都市としての高度な経済活動と、利便性の高い都市生活を支えるため、複雑化・大規模化する人・モノの移動ニーズに対応していくことが必要です。

### 2. 移動の質の改善

国際的なビジネスから高齢者の移動まで、様々な移動の質的ニーズに対応し、高速性や定時性、快適性、安全性など高度な交通サービスが確保され、都市的サービスの高度化に対応していくことが必要です。

### 3. 環境の改善

自動車交通に起因する自然環境や生活環境の悪化を改善することが必要です。

### 4. 災害のリスク回避

災害に対し、居住者の生命や財産を守り、大都市の諸機能が失われることがないように備えるとともに、一旦災害が発生した場合に、緊急物資輸送や復旧が迅速に行うことができるような災害に強い交通網とすることが必要です。

## 交通政策の評価の視点

### 有効性

・施策が、交通政策の目的に、どのように、また、どの程度、寄与するのかを評価します。

### 効率性

・施策が、既存道路の利用効率の改善など、効率的なものかを評価します。  
 ・社会的費用（事業費、環境への影響）や社会的効果（経済便益）の大きさを評価します。

### 実現性

・施策の影響範囲など社会的な合意の難易、行政としての関与の妥当性、時間的・技術的な現実性を評価します。

# 交通政策の基本方針

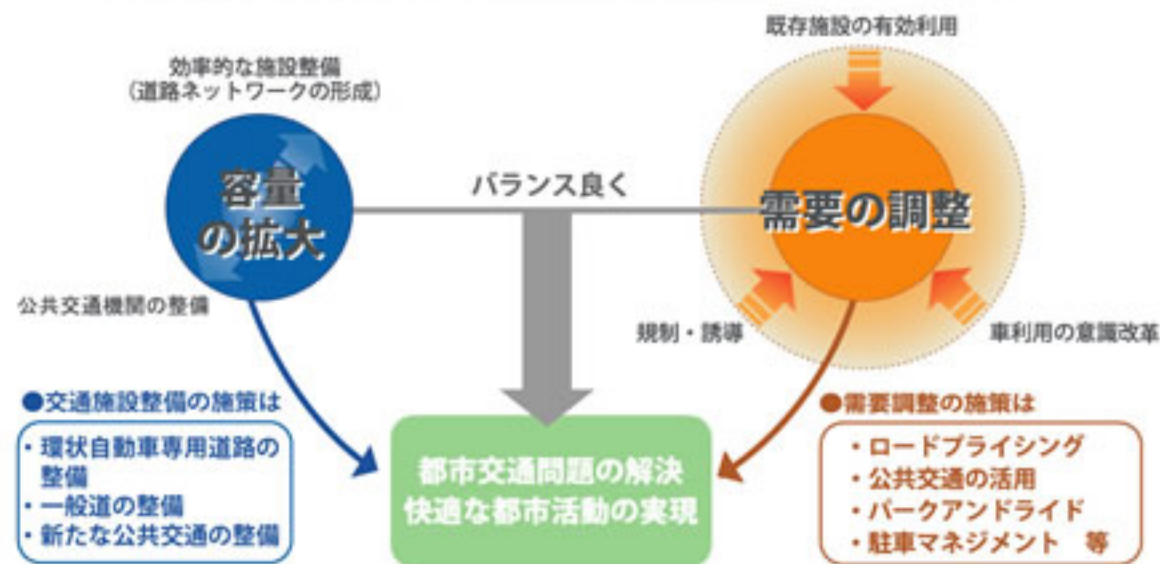
## 交通施設整備と自動車交通需要を調整するための政策とをバランスよく総合的に実施することが重要です。

交通施設の整備によって生活や経済活動を支える移動ニーズに対応しながらも、需要過多や偏在を是正するようバランス良く需要を調整することによって、効率的な交通政策を実施していくことが大切です。

環状道路を整備せずに、他の政策だけで交通問題に対処しようとしても、通過交通の排除や物流ニーズへの対応が難しいばかりか、負担が増加するなど、問題を拡大することにもなりかねません。



### 交通政策のしくみ



### 交通施設の整備 (供給側の政策)

環状自動車専用道路の整備

一般道の整備

新たな公共交通の整備

### 需要の調整 (需要側の政策)

既存の公共交通へのシフト

課金エリア

課金や規制等による需要調整

### 【各交通政策のポイント】

#### 環状自動車専用道路の整備



〈外環の整備など〉

放射方向の自動車専用道路を連絡し、規格の高い道路で自動車交通ニーズに対応し、ネットワーク化により多様な機能を発揮し、道路の機能分担の適正化をねらいとします。

#### 一般道の整備



〈既定の都市計画道路の整備、一般道の 신설など〉

整備確度の高い都市計画道路に加え、更に都市計画道路や新たな一般道を整備することで、自動車交通ニーズに対応し、幹線道路ネットワークの形成をねらいとします。

#### 新たな公共交通の整備



〈エイトライナー等の新線の整備など〉

東京西部地域に新たに公共交通を整備し、公共交通の利便性を高めるとともに、自動車交通からの転換をねらいとします。

#### 既存の公共交通へのシフト



〈パークアンドライド、武蔵野線の貨物活用など〉

東京西部地域等の既存公共交通の利用を促進し、自動車交通からの転換促進をねらいとします。

#### 課金や規制等による需要調整



〈ロードプライシングなど (都心部や環八)〉

課金や規制等を行い、都心部等での自動車交通の抑制をねらいとします。

何もしない場合

#### 我慢・啓発

現在整備中の都市計画道路等による限定的な効果は発現されますが、長期にわたって問題解決せず、東京の生活や経済活動の低下の要因となりうる可能性があるとともに、将来世代に対して現在の交通問題を抜本的に解決しないまま残すことにもなりかねません。また、政策を実施すれば得られるはずの経済便益を損なう恐れがあります。

### 政策のねらい

### 政策のポイント

環状自動車専用道路(外環)は、横浜・川崎や埼玉南部などに発着する大規模で多方向の自動車交通ニーズに高速で安全に対応します。また、物流ニーズへの対応が可能のため、他の政策と総合的に実施することで、人・モノの双方の移動に関してより高い効果が得られると考えられます。

環状道路は、放射方向と環状方向とのバランスを改善し、既設の(放射方向の)自動車専用道路を効率化します。自動車専用道路が効率化すると、さらに速度が向上し、広域の環境改善が期待されます。また、広域の通過交通を処理し、混雑を緩和することで、都心部や東京西部地域の定時性・信頼性・安全性及び環境の改善が期待されます。さらに、災害時の避難や物資輸送の主要な代替経路となります。

一方で、環状自動車専用道路は大規模プロジェクトのため、地元への影響も大きく、地元への影響対策と地元コンセンサス形成への取り組みが必要です。

一般道は、環状自動車専用道路と連携することで、自動車専用道路へのアクセス機能や東京西部地域の自動車交通ニーズを補完する機能を発揮し、道路の機能分担の適正化に資することが期待されます。

東京西部地域の南北方向に一般道を新たに整備した場合、東京西部地域の混雑が緩和し、定時性や安全性、環八等の沿道環境の改善が期待されます。但し、外環と同程度の自動車交通に対処するためには、環八と同程度の機能の一般道が複数必要となると考えられます。したがって、新たに一般道を整備した場合、整備区間にあたる複数の地域で新たな影響が発生する恐れがあります。また、一般道は信号交差点や沿道アクセスがあるため広域の速度向上には限度があると考えられます。

さらに、整備対象の路線が増えるため、整備期間が長期化し、多数の関係者との合意形成が必要となります。

新たな公共交通は、東京西部地域等の鉄道沿線の人の移動ニーズに対応し、環状自動車専用道路を補完します。

一方、自動車交通が担うような多方面に発着する物流ニーズへの対応は、鉄道貨物輸送では、積み替え施設とコストと時間の制約から難しいと考えられます。

また、環八の自動車交通は貨物車のシェアが高く、発着地が分散しているため、環八等の自動車交通から鉄道への大規模な転換は難しいと考えられます。なお、公共交通は事業として成立することが実施の条件となります。

パークアンドライドは着地側が駅周辺である必要があり、特定の発着地の人の移動ニーズに対応します。そのため、発着地が分散している自動車交通をターゲットに利用転換を促進することは難しいと考えられます。

鉄道貨物輸送は特定方面の移動への物流ニーズには対応しますが、フィーダーが必要で、そのため外環や環八等の物流ニーズは、積み替え施設とコストと時間の制約から、鉄道貨物輸送への転換は難しいと考えられます。

一方、モーダルシフトは国は重要な政策として取り組んでおり、環状自動車専用道路と分担して広域の環境改善等を進めます。

課金や規制の対象となるエリア内(都心部や環八等)では、混雑を解消し、速達性や信頼性の向上、環境の改善が期待されます。

一方で、課金や規制の対象となるエリアの周辺では、課金や規制を避けるための迂回交通によって混雑が悪化し、環境や安全面で問題が発生する可能性があります。課金や規制等の需要調整は、迂回交通を処理する環状自動車専用道路とセットで実施することで、対象エリア周辺の問題に対処し、東京全体としての効果を発揮すると考えられます。

しかし、課金や規制等の需要調整は、利用者への負担や価格への転嫁などにより、経済活動や生活に大きな影響を及ぼす可能性があるため、広範な社会的合意形成が必要です。

現在整備中の都市計画道路等による限定的な効果は発現されますが、長期にわたって問題解決せず、東京の生活や経済活動の低下の要因となりうる可能性があるとともに、将来世代に対して現在の交通問題を抜本的に解決しないまま残すことにもなりかねません。また、政策を実施すれば得られるはずの経済便益を損なう恐れがあります。