

# 1月28日杉並地域PI(西荻区民センター)で配布された資料について

## 将来交通量予測と青梅街道ハーフインターチェンジについて

国土交通省と東京都は、ハーフ案を考えるにあたって、改めて交通量の変化及び利便性について検証したとあるので、住民に提示している交通量予測(平成42年推計)に関する資料と青梅街道インターについての冊子との関連で意見を述べる。

1. 17年12月意見を聞く会杉並会場で配布された17年9月発行の将来交通量と青梅街道インターの資料とを比較する。

### ①環八の交通量

A	B	C	D
現在(平成17年9月) 6.4万台	平成42年 現状のまま 5.8万台 (今より6千台減)	平成42年外環本線は整備され青梅街道IC無し 5万台 (今より1.4万台減)	平成42年外環本線は整備され青梅街道IC(ハーフ)ありの場合 4.9万台 (今より1.5万台減)

▲CとDの差は僅か1,000台であり、これは予測推計の誤差範囲であり青梅街道IC(ハーフ)を設置しても環八の交通量に影響しないと推測される。10月のPI会議で青梅街道がフルインターにならなければ谷原交差点は益々混むという意見がでたが間違いである。

### ②青梅街道の交通量

A	B	C	D
現在 5.0万台	平成42年 現状のまま <del>4.8万台</del> 4.9万台	平成42年外環本線は整備され青梅街道IC無し 4.8万台 (7月発行資料11頁)	平成42年外環本線は整備され青梅街道IC(ハーフ)の場合 (イ)5.5万台 今より5千台増 (資料別表記載) (ロ)4.9万台 今より千台減 (将来交通量記載)

### ①環八の交通量

	A	B	C	D
条件	H11現況	将来(H42)外環なし	将来(H42)外環あり	将来(H42)外環あり
IC	なし	なし	なし	青梅街道IC(ハーフ)のみ

- 一般的にはIC設置により外環の利用交通量が増加することから、一般道の交通量を減少させる効果があります。なお、環八の交通量については、青梅街道IC設置の有無より、外環整備の有無による減少効果の方が大きく生じます。
- 大泉IC利用交通量は、青梅街道ICがない場合2.8万台、ある場合2.1万台と見込まれます。青梅街道ICがある場合と比べ、青梅街道ICがないと大泉ICへ交通が集中することで、目白通りや谷原交差点、大泉IC周辺の交通負荷は高くなると考えられます。

### ②青梅街道の交通量

	A	B	C	D
条件	H11現況	将来(H42)外環なし	将来(H42)外環あり	将来(H42)外環あり
IC	なし	なし	なし	(イ)青梅街道IC(ハーフ)のみ (ロ)目白通りIC、青梅街道IC(ハーフ)、東八道路IC

▲同時に提示した資料でDの場合(イ)と(ロ)との差は6千台もありどちらが正当なのか不明である。

▲CとDの(ロ)の差は僅か千台であり、ハーフインター利用量が僅かであることを示している。従ってインター設置の意味は全くない。

▲青梅街道フルICとハーフICの数値への疑問

青梅街道交通量 ICフルの場合 5.7万台  
 ICハーフの場合 5.5万台 前頁表Dの(イ)  
 差が2千台しかないのはなぜか?  
 青梅街道IC利用交通量 フルの場合関越方向への車数1.8万台  
 (東名方向への車数1.0万台)  
 ハーフの場合関越方向への車数1.1万台  
 7千台減少したのはなぜか?

・目白通りICと、東八道路ICがあることで、青梅街道ICの利用が6000台減少するもので、いずれも正しい予測値です。

・青梅街道の交通量の増が少ないことは、IC利用交通量が少ないことを表すものではありません。  
 ・青梅街道の交通の中から、ICを利用する交通があることことから、IC利用交通量分だけ新たに青梅街道の交通量が増加するものではありません。  
 ・青梅街道IC利用交通量はハーフの場合で1.1万台/日と見込んでおり、利用が少ないとはいえません。

前提条件が異なります。

青梅街道IC利用交通量

	フルの場合	ハーフの場合
IC条件	2IC (目白通りIC、 青梅街道IC(フル))	3IC (目白通りIC、 青梅街道IC(ハーフ)、 東八道路IC)

2. 大泉・目白一体型ICと青梅街道ICとの関係

▲15年7月発表の資料では目白インターは大泉ジャンクションとの一体構造とし、青梅街道ICとは別の数値で示しているのに対して17年7月では目白・青梅両ICを一体であるかのような数値の出し方には疑問がある。

▲青梅街道ICハーフ案では関越方向5千台増とし、大泉JCTも5千台増やしているが、7月発表の資料によれば、青梅街道ICがなくても大泉JCTは1万2千台減と示されている。従って分散効果は大変低いと判断する。

(青梅街道ICハーフ案での「関越方向5千台増」、「大泉JCT5千台増」の内容不明)

2. 大泉IC利用交通量

	現況	ICなし	ICあり
ネットワーク条件	H11現況	将来(H42)外環あり	将来(H42)外環あり
IC条件	なし	なし	目白+青梅
大泉IC交通量	4.0万台	2.8万台	2.1万台

・目白通りICは、構造的に大泉JCTと一体構造ですが、目白通りICと青梅街道ICを一体として扱ったわけではありません。  
 ・H17.7公表の資料は、練馬区及び杉並区の地域において外環本線を整備した場合の効果・影響や、ICを設置した場合の効果・影響を示すことが目的でした。  
 ・ICの設置の有無による利便性や影響を把握するにあたり、それぞれの有無の組み合わせとすると複雑となることから、分かりやすく示すため目白通りICと青梅街道ICを整備しない場合と、整備する場合に分けて示したものです。

3. 将来交通量の主要道路は減っているのに青梅街道及びインター利用量が減らないのは疑問である

▲交通の変化による推計条件が記載してあるが(青梅街道インター資料)変化に対応して予測したかを問いたい。

現在建設中の調布・保谷線と目白通り延伸が完成すれば、西東京市・小平・東久留米など多摩東部の車は短時間で目白インターに到着するため、青梅街道インターにできるのと時間差はない。従って、関越道に入る車は青梅街道ICで500円払う必要がなくなる。

・外環など、南北方向の道路の整備を前提として予測していることから、南北方向の幹線道路の交通量が減少していますが、国道20号や青梅街道など、東西方向の幹線道路の交通量は大きく変化しません。

・調布保谷線・目白通り延伸を見込んで交通量の予測をしています。  
 ・青梅街道ICの利用交通は、杉並区、練馬区、武蔵野市で6割を占め、調布保谷線・目白通り延伸が行われても、青梅街道ICの利便性は高いと考えられます。

4. 利用交通量予測の比較

外環を利用する交通の内訳	平成15年7月発表 (インター5ヶ所)	17年7月発表 (インター3ヶ所 青梅フル)	17年9月発表 (インター3ヶ所 青梅ハーフ)	増加数
外環の総量の内	6.1万台	9.8万台	10.9万台	2年間で4.8万台増
地元7区市	8%	7%	20%	ハーフ案で1万4千台増
全東京・多摩				
関連	14%	18%	32%	ハーフ案で1万7千台増
東京区部→				
埼玉南部	2%	5%	3%	2%減
青梅IC利用			4%	フル案で1万台増
交通量	1.8万台	2.8万台	1.1万台	

▲ 上記比較表でみると7月発表以後、ハーフ案を考えるに当たってわずか2ヶ月で異常な数値の増やし方には疑問がある。

▲ 東京区部から埼玉南部(東北道・常磐道)に行く車は3%(3.270台)しかない。しかし、青梅街道インター資料別表によると、インターまでの10分圏域は杉並・練馬両区で17%(21万人)と記載し、利便性があると押しつけている。インター関係住民はもとより、周辺地域にも大きな影響ありの記載では①換気所②開削部において浅層地下水の流れ③人口排熱による局地的な気温上昇④騒音/振動/大気/景観に対して両区21万人が被害を受けると認識しているから反対しているのである。行政は地域住民の意向を把握していない。

4. 外環を利用する交通の内訳

	平成15年7月発表	平成17年7月発表	平成17年9月発表
ネットワーク条件	現況(H11)で外環あり(東名以南なし)	将来(H42)外環あり(東名以南あり)	将来(H42)外環あり(東名以南あり)
交通量推計箇所	東名～中央道間	中央道～関越道間	青梅街道IC～関越道間
IC条件	なし	なし	目白+青梅ハーフ+東八

- ・ H15.7公表:中央道～関越は8.6万台
- ・ H17.9発表:10.9万台は青梅街道IC～関越の交通量(中央道～青梅街道ICの交通量は、9.8万台)

- ・ H15.7公表の予測結果と、H17.7以降の予測結果では、推計年次及び東名以南の条件等が異なります。(上表参照)(H42における交通需要はH11と比較して増加すると見込んでいます。)
- ・ H17.9公表のH32推計結果では、東名以南が整備されない場合を想定しており、7.2万台と予測しております。将来の交通需要の増加、IC設置条件の違い等を考慮すれば、H15.7公表の数値と整合があると考えています。
- ・ H17.7公表の推計結果は、ICを設置しない場合を前提としたもので、H17.9公表の推計結果はICを3箇所(目白・青梅ハーフ・東八)に設置した場合の数値であり、IC設置などの違いを考慮すれば、H17.7公表の数値と整合があると考えています。

- ・ H17.9公表の東京区部⇄埼玉南部:4%と予測しています。なお、杉並・練馬区は、“東京区部”ではなく、“地元7区市”に区分しており、東京区部⇄埼玉南部の需要は、さらに多くなります。

- ・ IC設置の効果として、ICまで10分で新たにアクセスできるようになる圏域の人口を示したものです。

5. 結論

行政側は、これを唯一の資料として青梅街道インターチェンジハーフ案の妥当性を確認したのであれば、地域住民は到底容認することはできない。

(練馬外環交通量予測研究会)

青梅街道インターチェンジの費用対効果について

<費用> 対  
/千億円

- ① 金利3% 年割 30億円
- ② 償却期間 50年と1年 20億円 (1千億円÷50年)
- ③ 維持費 十 $\alpha$  = 換気塔の電力費、料金所の維持費など

合計 ①+② = 50億十 $\alpha$

年間利用台数 1万1千台 × 365日 = 400万台

1台当りの費用を換算すると = 1,245円十 $\alpha$  となる { 50億十 $\alpha$  / 年間台数 }

料金収入 500円なので 差引 745円十 $\alpha$  赤字となり 50年に亘り  
745円十 $\alpha$  = 800円 = { 国民の税金負担となる }

青梅街道インターチェンジ利用車1台で800円の欠損を税金で埋めることに社会的合意が得られません。

<効果>

青梅IC利用支流量 行政の  
1万1千台 (希望給予測)  
1千台 (交通量予測)

- 資料の試算は、事業費と収入、支出等を検討した財務分析にあたります。財務分析は、有料道路として採算性を検討するための手法です。
- 道路事業の必要性の検討にあたっては、事業を実施することによる便益と費用を比較する費用便益分析を行います。これは、財務分析とは異なるものです。
- 便益は、時間短縮便益、事故減少便益、走行費用減少便益で、一般道を含め全道路事業共通の分析です。
- 外環整備の便益は、5箇所ICを設置した場合で年間約3,100億円、IC設置しない場合で約2,600億円の経済効果が見込まれます。
- 費用便益分析は、一体的に効果が生じる一連の区間を単位として行うもので、個別ICに関して費用便益分析を実施するのは適当ではないと考えています。
- なお、外環整備の採算性や財源などの事業手法については、事業化の段階で検討します。