

「交通の分析」についての報告

伊勢田協議員提出の「交通の分析」について、「ポンポコ研究会」(※参照)で疑問点を整理し、10月7日のPI協議会に私から提出した質問・要望項目を中心に、11月2日研究会の場に、国土交通省の西川昌宏課長・長田勝宏建設監督官、東京都の宮良眞課長にお越しいただいて説明を受けました。その前後のやりとりや、その後出された要望も含めてご報告します。

[質問1] 表紙には「外環道による交通の変化」とあるが、p.8の「交通量の推計での仮定した条件」には「3環状道路が開通したと仮定した」とある。例えば環七の交通量が減少しているのは中央環状線による効果かもしれない。これでは外環のみの効果が分かりにくいので、中央環状線の開通年、および①中央環状線のみ開通して外環がなかった場合②中央環状線と外環が開通した場合の予測を出してほしい。

回答：中央環状線の方が計画の熟度が進んでおり、外環ができると想定した場合、その時には、既に中央環状線も開通しているであろうと考えられるので前提条件に入れている。前提条件を変えて計算することは可能。しかし色々な作業がある中でそういうケースまでは作業着手できていない。作業量を精査し、検討させていただきたい。

要望：外環の効果が分かるものを出してほしい

例えば環七の交通量が減少するのは、外環の効果でなく中央環状線の効果である可能性もあるから、「中央環状線が開通して外環がない」ケースも示して比較しなければ、外環の効果が確認できない。

[質問2] p.9で「時間評価値」が乗用車についてのみ掲載されているが、車種別の数値とその根拠、この数値が変動した場合の予測を教えてください。

回答：労働者の平均月給を平均労働時間で割って計算している。平成11年時点のセンサスを使用しているため、平成11年の時間評価値で予測している。ここでは例え話として平成15年の新しいものを紹介している。貨物車に関しては乗っている人の時間価値だけではなく、車輛使用料も換算している。

	乗用車	小型貨物	普通貨物	バス
平成11年	56	90	101	496
平成15年	63	57	87	520

(単位:円/分・台)

要望：時間評価値についての議論が必要

時間評価値により計算結果は大きく影響を受ける。時間評価値の評価はさまざまな研究が報告されており、一つのデータのみに固定するのではなく、議論が必要。[質問3]とも関連。

[質問3] p.8 で料金体系は全線500円均一とあるが、①埼玉外環から通しで乗る車はどうなるのか②収入と費用を比較して事業性は検討されているのか。

回答：実際の料金体系がどうなるのかまで検討していないので、計算上の前提条件として埼玉外環の現状を使用している。事業性までは検討していない。埼玉外環から乗る車も500円均一で計算している。

要望：事業性も考慮して予測すべき

事業性と整合性がないシミュレーションでは信頼性が乏しいので、500円、1000円など様々なケースで予測すべき。

[質問4] 使用した経路選択モデルと、なぜ採用したかの理由。

回答：外環周辺の道路網では転換率式での設定が難しいので転換率式は使っていない。

[質問5] OD表のゾーンペアに対して、例えば従来18分だったものが外環を使うと15分になる場合、5分割か10分割かの配分をして各分割について予測する——つまり、5分割の1/5が時間を比べて外環道と一般道のどちらを経路選択するか決める——際に、15分の方を100%選択すると考えているのか。

回答：この計算上ではそう考えている。

[質問6] 5分割か10分割か。20%ずつ均一か。

回答：5分割で20%ずつの均一。

[質問7] p.10 に外環の交通量が書かれているが、分からない点があるので、この推計交通量を出した際の、①ゾーニング②普通車と大型車に分けたOD表をエクセルファイルでいただきたい。

回答：ゾーニングは基本的には市区の単位をベースに必要に応じていくつかに分けている。沿線地域については市区単位では計算上対応できないので、人口・面積を加味して、例えば世田谷区は10地域に分割している。ゾーニングは私共の方に計算に用いたものがあるのでお見せすることは可能。関東全体のOD表については、開示請求してほしい。

要望：OD表を市民が扱える方法で提供してほしい

- ① ゾーンコード表(ゾーンNo. と対応する町丁目の一覧表)を早急に出していただきたい。
- ② 例えば、東京都市圏のパーソントリップ調査については、無料でCD-Rで提供される。PIはより質の高い新規道路建設に欠かせないステップであり、データの公開は公益に沿うものであるから、OD表に関しても市民が扱える方法で、提供してほしい。
- ③ 道路網図(配分の道路ネットワーク図＝ノードNo.、リンクNo.、更にゾーン中心点と道路ネットワークのつながりを示すアクセスリンクNo. の入ったもの。そしてそのネットワークリンクNo. に対してそのリンクの両端のノードとノードのNo. を示すもの、更にそのリンクkm、Q-VコードNo. 有料道路を示すコードNo. 対応表)とQ-V式パラメータの一覧表も出してほしい。

[質問8] p.12,14 の交通量の変化に埼玉外環・関越・中央道・首都高速4号・東名・首都高速3号の変化が書かれていない。変化がないとは考えにくいので、これらの変化も出してほしい。また、p.12に一般道の交通量の変化が書かれているが、それに加えて混雑率も出してほしい。

回答：地域への影響をみるという観点では一般道がメインだということで、高速道路については整理していない。混雑率についても作業時間をいただいて整理させてほしい。

要望：高速道路の交通量変化や混雑率についても出してほしい

[質問9] 配布されたのは概要版かと思われるので、報告書そのものを見せてほしい。

回答：報告書はなく、できるとしても年度末。

要望：報告書を見せてほしい

[質問10] 誘発交通が起こるとは考えていないのか。誘発交通によって道路がパンクし、さらにまた新しい道路を作りましようとならないように、外環ができればこういう誘発交通がでるから、そういう誘発交通を出さないためにどういう対策があるという話がセットで出てこない、安心できないのではないかと。

回答：東京都では交通需要マネジメント(TDM)として、車の使い方を皆に考えてもらいたいという政策を4年位前から行っている。道路を作って車の利用をフリーにしているところがある。予測と同時にTDMも大事。東京の交通をなんとかしたいという趣旨は皆同じだと思うので、これから議論していきたい。

要望：誘発交通対策をセットで出すべき

一般にいうところの交通需要マネジメント(TDM)は、いまの議論で問題としている誘発交通(新たに道路を建設したり、ボトルネックを解消したりしたときに増加する交通量)を念頭に置いているわけではない。具体的に外環ができたときに起きる誘発交通を予測し、その対策という意味で回答していただきたい。

以上/2003.12.2 江崎美枝子

※ 参考

- (1) 喜多見ポンポコ会議 —— 2000年4月発足。「喜多見の良いところを見直してまちづくりに反映させよう」をテーマに、①喜多見のお宝さがし②野川の生き物調査③外環を考える④ポンポコ新聞発行、という活動をしています。
- (2) ポンポコ研究会 —— 喜多見ポンポコ会議では、外環について皆の期待・疑問・不安を整理してみたいと、昨年10～11月、3回連続ワークショップ「みんなで『外環』を考えてみよう！」を行いました。最後に行った「住民参加投票ゲーム」の結果、「交通問題から考えよう」に最も関心が高いことが分かりました。参加者から続編を期待する声もあり、今年3月、交通の専門家の協力を得て「ポンポコ研究会」を発足。ほぼ月1回のペースで、道路計画の基礎から学んでいます。

住民参加投票ゲーム集計結果(右の具体的・地域的な設問から順に抽象的・広域的な設問について投票していく)

