

交通資料についての疑問と要望

1. 通過交通について示された内訳が不合理である

—— 伊勢田協議員提出『交通』の追加資料」p.1 について

例えば、内訳として掲載されている内々交通(23区内⇔23区内)の「平均区部走行距離」「走行量」について、東京都建設局『東京都の自動車交通の実態』では、平成6年より平成11年が減少しているのに、提出資料では逆に増加している。

また、提出資料のみで平成6年と平成11年を比較しても、内々交通の交通量が7%増であるのに対し、通過交通は20%増と大幅に増加している。

内々交通

	交通量	平均区部走行距離	走行量
平成 6年	460万台／日 460万台／日	5. 5km 7. 3km	2, 530万台キロ／日 2, 788万台キロ／日
平成11年	495万台／日 495万台／日	7. 4km 7. 1km	3, 658万台キロ／日 2, 768万台キロ／日

(上段:伊勢田協議員資料、下段:東京都資料)

通過交通

	交通量	平均区部走行距離	走行量
平成 6年	35万台／日	20. 5km	720万台キロ／日
平成11年	42万台／日	22. 2km	927万台キロ／日

(伊勢田協議員資料)

要望 : 通過交通計算のプロセスを明らかにすべきである

通過交通はOD調査から配分によって試算しているということなので、通過交通計算のプロセスを私達が理解できるようにフローチャート等を使って説明してほしい。また、東京23区の通過交通には、現在検討中の外環とは無関係のものも含んでいると思われるので、詳細な内訳を明らかにしてほしい。その上で、計算方法を再検討すべきである。

2. 通り抜け交通の測定方法について

—— 伊勢田協議員提出『交通』の追加資料」p.1 について

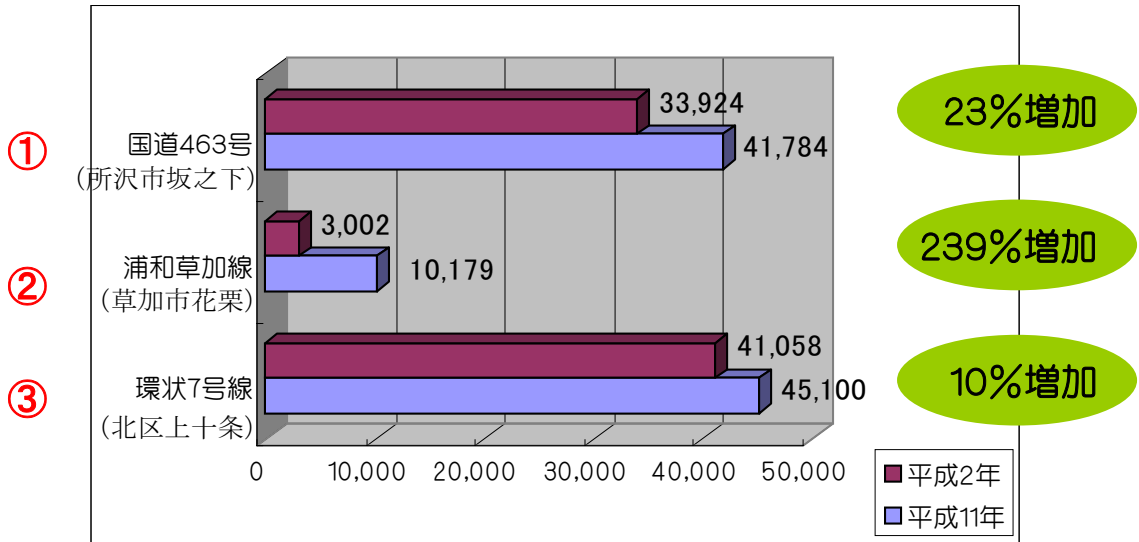
要望 : ナンバープレート調査の調査方法を明らかにすべきである

ナンバープレート調査には、目視やビデオによる方法があると聞いているが、今回についてはどのように測定したのか明らかにしてほしい。

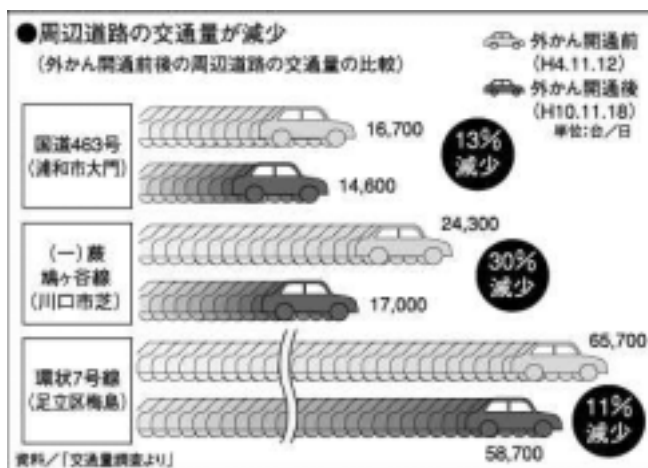
3. 外環道(埼玉区間)の開通後、並行道路の交通量が増加している

—— 伊勢田協議員提出「『交通』の追加資料」p.2 について

提出資料では、開通前後の1日、3地点のみを比較して「減少」と書かれているが、例えば以下の地点では逆に増加している。



(上は道路交通センサスより作成、単位:台/12時間)



- ・ 上の地図と左図は伊勢田協議員提出資料と同内容のものを国土交通省道路局ホームページより転載。
- ・ 上の地図中、●がこの観測地点

要望：交通量変化の原因を調べてほしい

外環開通後に交通量が増加している地点もあり、開通前後の1日ずつ、わずかな地点を取り出して、「外環道の開通で減少した」と評価するには無理がある。交通量が減少したとしても、外環以外の原因も考えられるから、減少した原因・増加した原因を詳細に調べる必要がある。また、生活道路(細街路)での交通量の変化を教えてほしい。

4. 時間評価値に疑問がある

—— 伊勢田協議員提出「交通の分析」p.8 について

(1) 単純な平均値で利用の有無を判断するのは困難

例えば、1分短縮できる料金55円の道路があり、自分の1分あたりの価値を50円だと考えている者が4人、100円だと考えている者が1人いたとする。

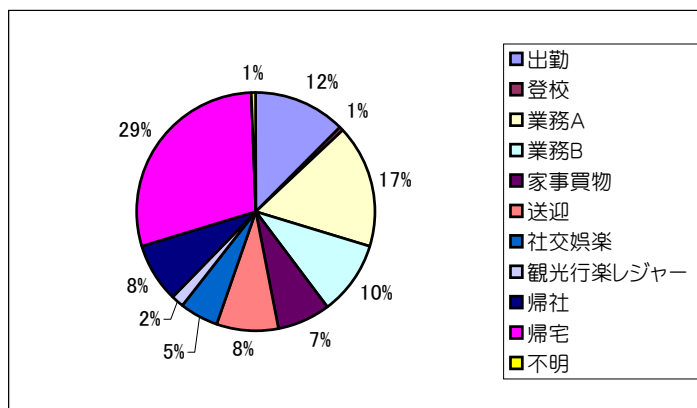
5人の合計 $50 + 50 + 50 + 50 + 100 = 300$ 円

5人の平均 $300 \text{円} \div 5 \text{人} = 60$ 円

5人の平均を取れば60円だが、この道路を利用するのは1人かもしれない。

(2) 労働に関係する車は少数である

今回の推計に利用した時間評価値は、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とのこと。しかしながら、例えば、乗用車の利用目的別発生量を見ると、平日でさえ業務関連交通(業務A・B、帰社)は35%にしかすぎず、出勤、家事買物、送迎、帰宅などの労働に関係ない車が65%を占めている。



・ 平日・乗用車の値。
・ 東京都建設局『東京都の自動車交通の実態』2002.7 より作成

要望：前提条件や予測手法を再検討すべきである

時間評価値によって結果が全く変わってくるので、評価値が適切かどうか、他の予測手法ではどうかなど、前提条件や予測手法を再検討すべきである。

以上／2003.12.18 江崎美枝子