

外環利用交通の検証

喜多見ポンポコ会議主催の「ポンポコ研究会」では、私達市民が外環の必要性を考えるための情報が不足しているのではないかとの思いから、計画内容について私達なりに検証しています。

今回は、「交通の分析」p.10にある中央道～東名区間の外環利用交通について、情報公開制度によって入手した交通量推計の基礎データ(BゾーンのOD表)を用い、出発地・目的地の組合せごとの交通量全体のうち、何割が外環を使うと考えられているのかを計算し、それは妥当なのかについて検証してみました。

その結果、以下のような疑問や意見が出されました。

- ・ 横浜・川崎～山梨・長野方面」と神奈川県西部～山梨・長野方面」で外環利用割合が高くなっているが、外環よりむしろ国道16号を使うのではないか？
- ・ 横浜・川崎～北関東・東北方面」と神奈川県西部～北関東・東北方面」では、外環と首都高のどちらを使うかは料金設定によるが、高速道路建設費を賄うため首都高が700円に値上げされたり、再び値上げ話が浮上したことからすると、外環が500円のままだと思えない。現実的な料金設定で再度シミュレーションしてほしい。
- ・ 方面別の外環利用割合が全車でしか出されていないが、道路ユーザーの実感と比較するには車種別の割合も出してほしい。

また、以下のような情報もありました。

- ・ 東京港に陸揚げされる貨物は、都内だけでなく千葉県や北関東向けのものも多く、都内での渋滞の一因となっている。大井ふ頭(東京・品川)や横浜、川崎など点在する国際コンテナ物流の機能を横浜・川崎エリアに集約すれば、アクアラインなど既存の交通インフラを有効活用できるため、渋滞緩和につながる。
- ・ ベルギーのハッセルト市は、住民の人口は6万8千人だが、その他に20万人の通勤者が毎日出入りしている。債務の増加と交通渋滞に悩んだハッセルト市長は、街の外周に建設する予定だった三番目の環状道路の計画を取りやめ、代わりにいま二つある環状道路のうち一つを閉鎖し、そこに木を植え、歩道と自転車道を拡張し、バスの運転回数とサービスを向上させ、やがて公共交通を無料にした。1年後、公共交通の利用者が800%増加した。店主たちは売上が増加して喜び、交通事故と事故の被害者が減少したため、街が活性化された。バスが無料になったのと同じ日に地方税が減額された。同市の住民が支払っている税金は、10年前より少なくなった。住民が増加して税収が増えたので、税を減額することができたのである。この施策が採

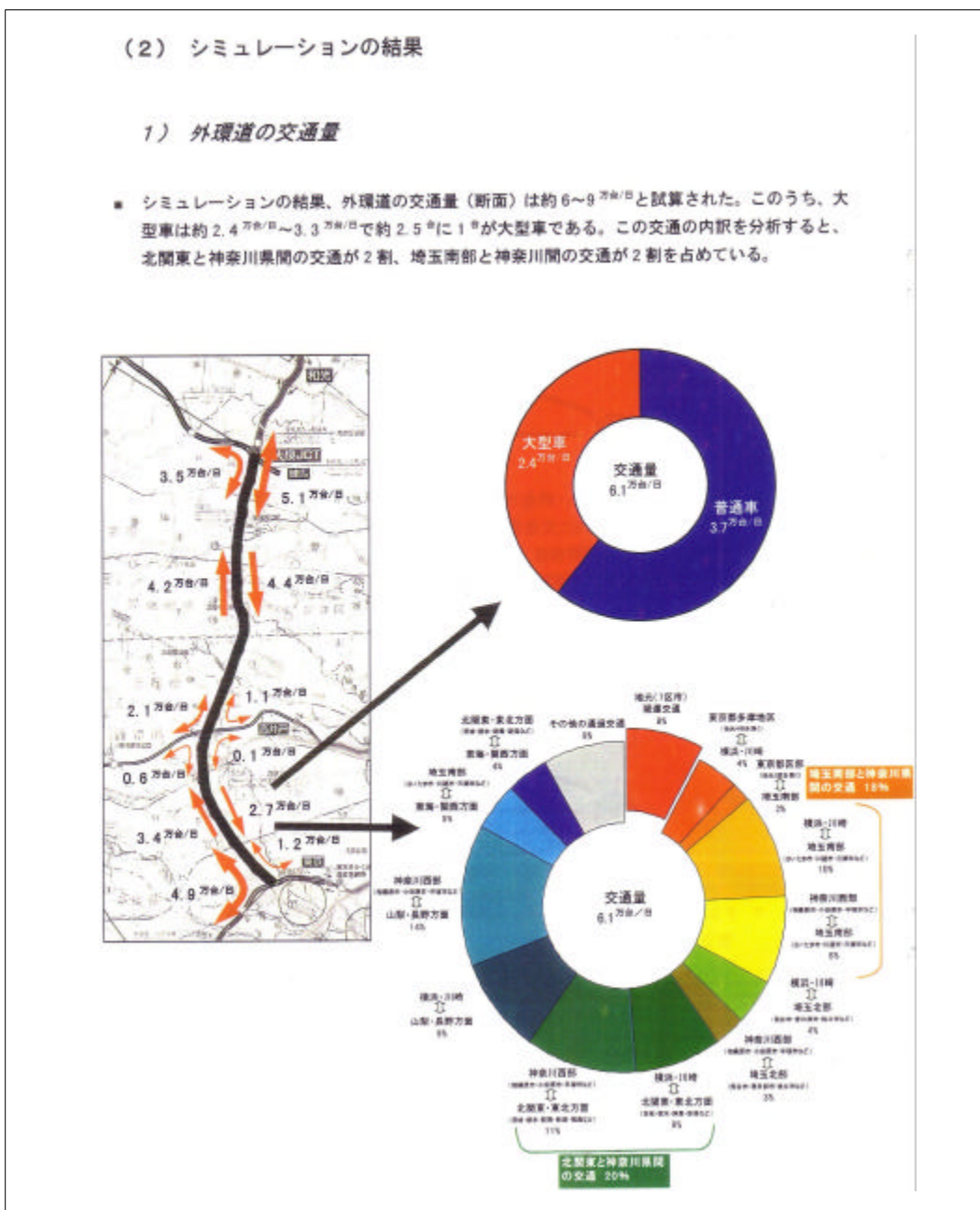
用されたもう一つの理由は、道路建設のための起債が難しくなっていたためである。無料バスは、道路建設より先安かつく代案であり成功した。(CNN報道・2000年)

以上のことから、外環が沿線住民にとってどうかを検証するだけでなく、利用者や納税者など広域の市民にとってどうなのかを同時に検証する必要があると思われます。

以上 / 2004.5.20 江崎美枝子

計算資料と結果

1.国土交通省 交通の分析 p.10



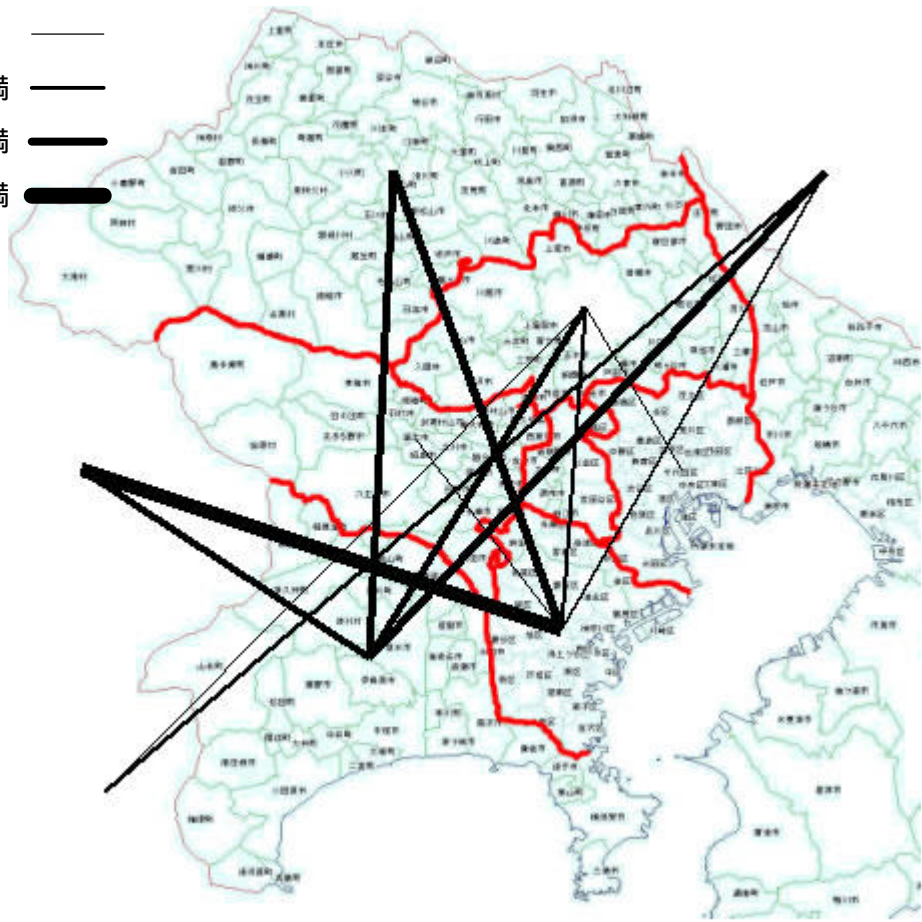
2.国土交通省 交通の分析「p.10」の地域割り

地元(7区市)関連	練馬区 杉並区 世田谷区 武蔵野市 三鷹市 調布市 狛江市
東京都区部(地元3区を除く)	上記以外の東京都区部
東京都多摩地区(地元4市を除く)	上記以外の東京都市部
横浜・川崎	川崎市 横浜市
神奈川西部	上記以外の神奈川県
埼玉南部	入間市 狭山市 所沢市 川越市 上福岡市 大井町 三芳町 富士見市 志木市 新座市 朝霞市 和光市 上尾市 さいたま市 戸田市 蕨市 川口市 鳩ヶ谷市 岩槻市 春日部市 越谷市 草加市 八潮市 庄和町 松伏町 吉川市 三郷市
埼玉北部	上記以外の埼玉県
北関東・東北方面	群馬県 栃木県 茨城県 新潟県及び福島県以北
山梨・長野方面	山梨県 長野県 石川県 富山県
東海・関西方面	上記より西側の地域
その他の通過交通	

3.外環利用交通割合の計算結果

	交通量全体(OD表より)				外環利用 交通量	利用率	
	乗用	小型貨物	普通貨物	全車			
地元(7区市)関連	1,162,056	331,759	146,032	1,639,847	4,800	0.29%	
東京都多摩地区 (地元4市を除く)	横浜・川崎	82,214	18,229	12,529	112,972	2,440	2.16%
東京都区部(地 元3区を除く)	埼玉南部	249,721	91,950	65,237	406,908	1,220	0.30%
横浜・川崎	埼玉南部	8,850	3,393	8,367	20,610	6,100	29.60%
神奈川西部	埼玉南部	4,972	2,293	5,183	12,448	4,880	39.20%
横浜・川崎	埼玉北部	2,823	552	2,373	5,748	2,440	42.45%
神奈川西部	埼玉北部	1,755	540	1,860	4,155	1,830	44.04%
横浜・川崎	北関東・東北方面	9,254	2,458	15,039	26,751	5,490	20.52%
神奈川西部	北関東・東北方面	7,275	1,547	9,530	18,352	6,710	36.56%
横浜・川崎	山梨・長野方面	3,794	740	2,438	6,972	5,490	78.74%
神奈川西部	山梨・長野方面	10,357	2,840	3,513	16,710	8,540	51.11%
埼玉南部	東海・関西方面	27,139	7,327	15,568	50,034	3,050	6.10%
北関東・東北方面	東海・関西方面	3,526	924	18,277	22,727	2,440	10.74%
その他の通過交通		29,608,220	8,015,667	2,870,053	40,493,940	4,880	0.01%
	合計	31,181,956	8,480,219	3,175,999	42,838,174	60,310	0.14%

- 利用率 10%未満
- // 10~ 30%未満
- // 30~ 60%未満
- // 60~ 80%未満



4.参考 :高速道路と国道の道路地図

(国交省関東地方整備局HP掲載
道路時刻表」より作成)

ただし
都心環状線、
高速湾岸線、
中央環状線や、
都道の環七、環八
などは書かれていない。

