

通過交通等についての報告

9月19日の第7回PI外環沿線協議会において伊勢田協議員提出資料につき私から質問した件について、10月11日、国土交通省関東地方整備局の西川昌宏課長および吉沢仁係長より説明を受けましたのでご報告します。

1. 通過交通

	伊勢田協議員資料	江崎からの指摘	国土交通省説明
通過交通の計算方法	例えば 埼玉県⇄千葉県 の交通量 4.2万台、走行量106万台	OD調査からは計算できないはず。地域ごとの通過交通量・走行量をどのような資料に基づいて計算しているのか教えてほしい。	通過交通はOD調査から配分によって試算している。試算した報告書は平成8年のもので、保存期間を過ぎているため廃棄処分して存在しない。したがって詳細な内訳は分からない。
全車種 内外交通 (23区外⇄23区内) 交通量	165万台	東京都建設局『東京都の自動車交通の実態』(OD調査より)掲載の「交通量」は 171万台	実際の数字はご指摘のとおりだが5きざみの数字にまるめる都合で ・ 内外交通171→165 ・ 通過交通33→35 ・ 総トリップ数664→660 にしてある。
全車種 内々交通 (23区⇄23区) 平均区部走行距離	5.5km	同資料掲載の「1運行あたりの平均走行距離」は 7.3km	OD調査ではご指摘のとおりだが、配分する際には、生活道路はカウントされず、幹線道路部分のみで配分、試算した。
全車種 内々交通 (23区⇄23区) 走行量	2,530万台 キロ	同資料掲載の「総走行距離」は 2,787.5万km	
大型車 内々交通 (23区⇄23区) 平均区部走行距離	5.9km	同資料掲載の「1運行あたりの平均走行距離」は ・ バス6.5km ・ 普通貨物9.9km ・ 特殊車10.5km	一般的にいう「大型車」はご指摘のとおりだが、ここでは「普通貨物」のみ。「平均区部走行距離」の計算方法については全車種と同様。

※ 伊勢田協議員が「東京都のパーソントリップ調査を引用されている」と発言されましたが、江崎が参考にしたのは自動車起終点調査(OD調査)であることを確認しました。

2. 環状7・8号線の交通量

	伊勢田協議員資料	江崎からの指摘	国土交通省説明
資料	東京都環境局、ナンバープレート調査(平成12年)	東京都環境局のナンバープレート調査は平成12年には行ってないし、環7では調査していない。	ナンバープレート調査は国土交通省で行なったもの(定期的に行なっているものではなく、この時のみ)。
環八 世田谷区八幡山 交通量	79,000台	東京都環境局『都内自動車交通量調査』では、 80,174台	出典は『都内自動車交通量調査』だが、ご指摘の数字は年平均交通量。ここでは国土交通省でナンバープレート調査を行った、平成12年11月28日の交通量を使用した。
環八 世田谷区八幡山 大型車の割合	22%	同資料では 17%	同上
環七 練馬区豊玉 大型車の割合	24%	同資料では 19%	同上

感想

今回のやりとりを通じ、①疑問にお答えいただかないまま、10月1日配布予定の資料に再度同じデータをお使いになっていたこと、②何度も催促してようやく回答いただいたこと、③扇国土交通大臣が度々引用されている「通過交通」の内訳が分からないという回答から、PIを行うための基礎となる「透明性」「客観性」「公正さ」を高めることが今後の課題であると感じました。

なお、「通過交通」の各数値や「平均区部走行距離」「走行量」については疑問が残されたままであることも申し添えておきます。

以上／2002.10.17 江崎美枝子