

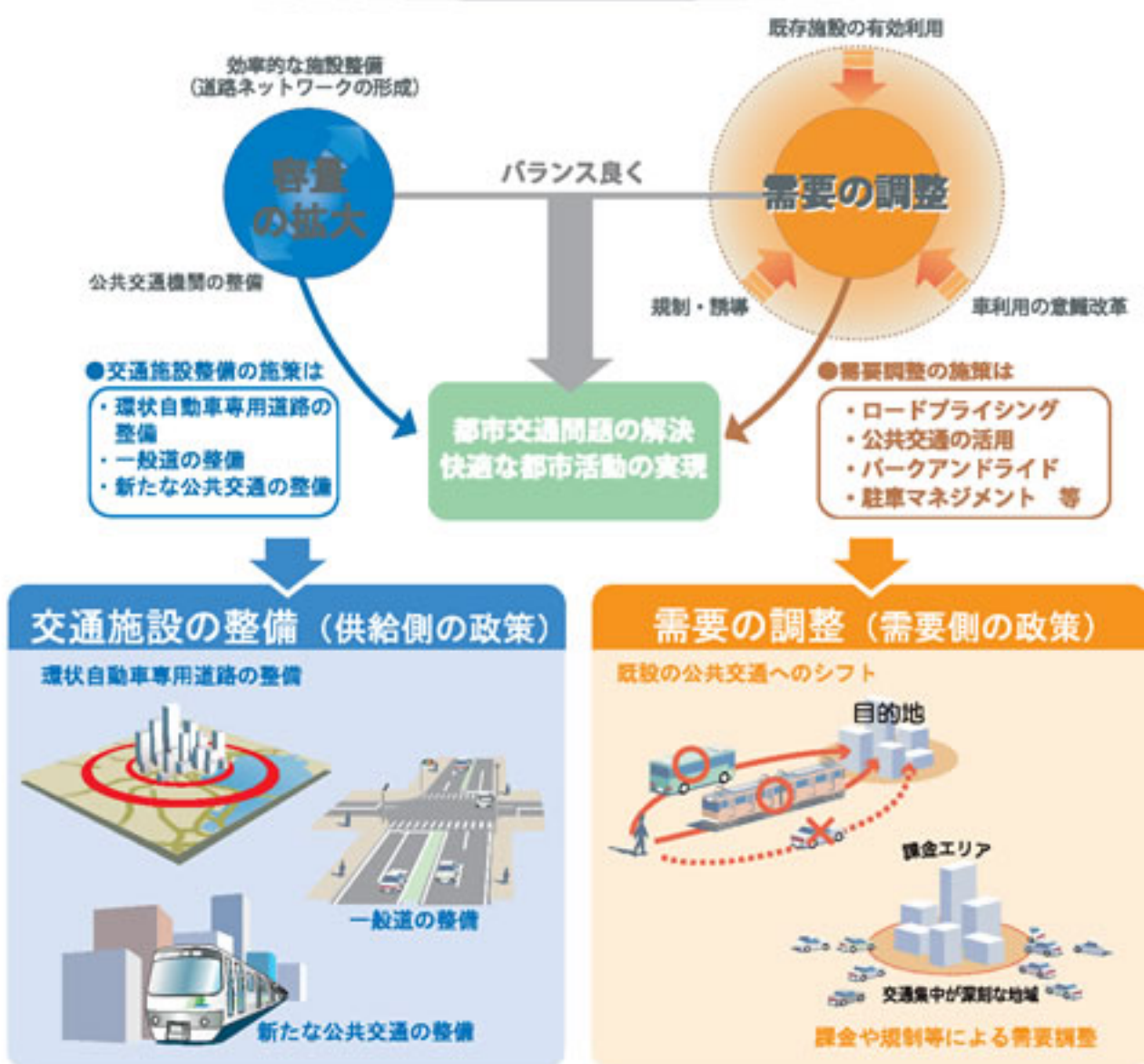
交通施設整備と自動車交通需要を調整するための政策とを バランスよく総合的に実施することが重要です。

交通施設の整備によって生活や経済活動を支える移動ニーズに対応しながらも、需要過多や偏在を是正するようバランスよく需要を調整することによって、効率的な交通政策を実施していくことが大切です。

環状道路を整備せずに、他の政策だけで交通問題に対処しようとしても、通過交通の排除や物流ニーズへの対応が難しいばかりか、負担が増加するなど、問題を拡大することにもなりかねません。

現在の状況
容量過小 需要過多

交通政策のしくみ



【各交通政策のポイント】

環状自動車専用道路の整備



(外環の整備など)

【政策のねらい】
放射方向の自動車専用道路を連絡し、規格の高い道路で自動車交通ニーズに対応し、ネットワーク化により多様な機能を発揮し、道路の機能分担の適正化をねらいます。

一般道の整備



(既定の都市計画道路の整備、一般道の増設など)

【政策のねらい】
整備度の高い都市計画道路に加え、更に都市計画道路や新たな一般道を整備することで、自動車交通ニーズに対応し、幹線道路ネットワークの形成をねらいます。

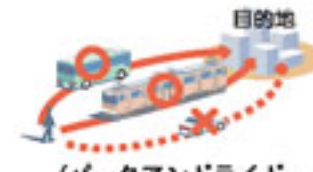
新たな公共交通の整備



(エイトライナー等の新線の整備など)

【政策のねらい】
東京西部地域に新たに公共交通を整備し、公共交通の利便性を高めるとともに、自動車交通からの転換をねらいます。

既設の公共交通へのシフト



(パークアンドライド、武蔵野線の貨物活用など)

【政策のねらい】
東京西部地域等の既設公共交通の利用を促進し、自動車交通からの転換促進をねらいます。

課金や規制等による需要調整



(ロードプライシングなど (都心部や環八))

【政策のねらい】
課金や規制等を行い、都心部等での自動車交通の抑制をねらいます。

何もしない場合

【政策のポイント】

環状自動車専用道路(外環)は、横浜・川崎や埼玉南部などに発着する大規模で多方向の自動車交通ニーズに高速で安全に対応します。また、物流ニーズへの対応が可能のため、他の政策と総合的に実施することで、人・モノの双方の移動に関してより高い効果が得られると考えられます。

環状道路は、放射方向と環状方向とのバランスを改善し、既設の(放射方向の)自動車専用道路を効率化します。自動車専用道路が効率化すると、さらに速度が向上し、広域の環境改善が期待されます。また、広域の通過交通を処理し、混雑を緩和することで、都心部や東京西部地域の定時性・信頼性・安全性及び環境の改善が期待されます。さらに、災害時の避難や物資輸送の主要な代替経路となります。

一方で、環状自動車専用道路は大規模プロジェクトのため、地元への影響も大きく、地元への影響対策と地元コンセンサス形成への取り組みが必要です。

【政策のポイント】

一般道は、環状自動車専用道路と連携することで、自動車専用道路へのアクセス機能や東京西部地域の自動車交通ニーズを補完する機能を発揮し、道路の機能分担の適正化に資することが期待されます。

東京西部地域の南北方向に一般道を新たに整備した場合、東京西部地域の混雑が緩和し、定時性や安全性、環八等の沿道環境の改善が期待されます。但し、外環と同程度の自動車交通に対処するためには、環八と同程度の機能の一般道が複数必要となると考えられます。したがって、新たに一般道を整備した場合、整備区間にあたる複数の地域で新たな影響が発生する恐れがあります。また、一般道は信号交差点や沿道アクセスがあるため広域の速度向上には限度があると考えられます。

さらに、整備対象の路線が増えるため、整備期間が長期化し、多数の関係者との合意形成が必要となります。

【政策のポイント】

新たな公共交通は、東京西部地域等の鉄道沿線の人の移動ニーズに対応し、環状自動車専用道路を補完します。

一方、自動車交通が担うような多方面に発着する物流ニーズへの対応は、鉄道貨物輸送では、積み替え施設とコストと時間の制約から難しいと考えられます。また、環八の自動車交通は貨物車のシェアが高く、発着地が分散しているため、環八等の自動車交通から鉄道への大規模な転換は難しいと考えられます。なお、公共交通は事業として成立することが実施の条件となります。

【政策のポイント】

パークアンドライドは着地側が駅周辺である必要があり、特定の発着地の人の移動ニーズに対応します。そのため、発着地が分散している自動車交通をターゲットに利用転換を促進することは難しいと考えられます。

鉄道貨物輸送は特定方面の移動への物流ニーズには対応しますが、フィーダーが必要です。そのため外環や環八等の物流ニーズは、積み替え施設とコストと時間の制約から、鉄道貨物輸送への転換は難しいと考えられます。

一方、モーダルシフトは国は重要な政策として取り組んでおり、環状自動車専用道路と分担して広域の環境改善等を進めます。

【政策のポイント】

課金や規制の対象となるエリア内(都心部や環八等)では、混雑を解消し、速達性や信頼性の向上、環境の改善が期待されます。

一方で、課金や規制の対象となるエリアの周辺では、課金や規制を避けるための迂回交通によって混雑が悪化し、環境や安全面で問題が発生する可能性があります。課金や規制等の需要調整は、迂回交通を処理する環状自動車専用道路とセットで実施することで、対象エリア周辺の問題に対処し、東京全体としての効果を発揮すると考えられます。しかし、課金や規制等の需要調整は、利用者への負担や価格への転嫁などにより、経済活動や生活に大きな影響を及ぼす可能性があるため、広範な社会的合意形成が必要です。

【政策のポイント】

現在整備中の都市計画道路等による限定的な効果は発現されますが、長期にわたって問題解決せず、東京の生活や経済活動の低下の要因となりうる可能性があるとともに、将来世代に対して現在の交通問題を抜本的に解決しないまま残すことにもなりかねません。また、政策を実施すれば得られるはずの経済便益を損なう恐れがあります。

- ・道路のネットワーク化により、多様な機能を実現
 - ・道路の機能分担の適正化
 - ・自動車専用道路で、効率的に大量の移動ニーズに対応
- 以上のことで、下記の交通政策の目的を達成します。

人・モノの移動ニーズへの対応 災害のリスク回避
移動の質の改善 環境改善

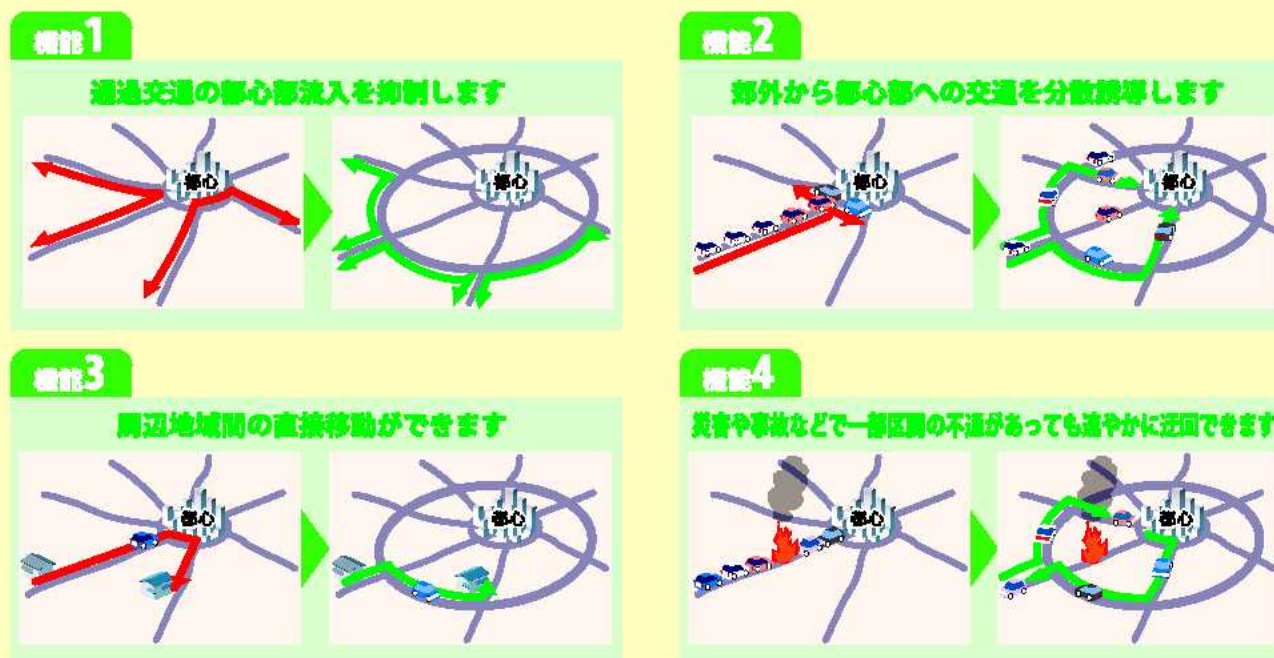
道路の機能分担の適正化

自動車専用道路（環状道路）整備により、幹線道路を利用する通過交通を自動車専用道路に転換させることで、道路の機能分担が図られます。



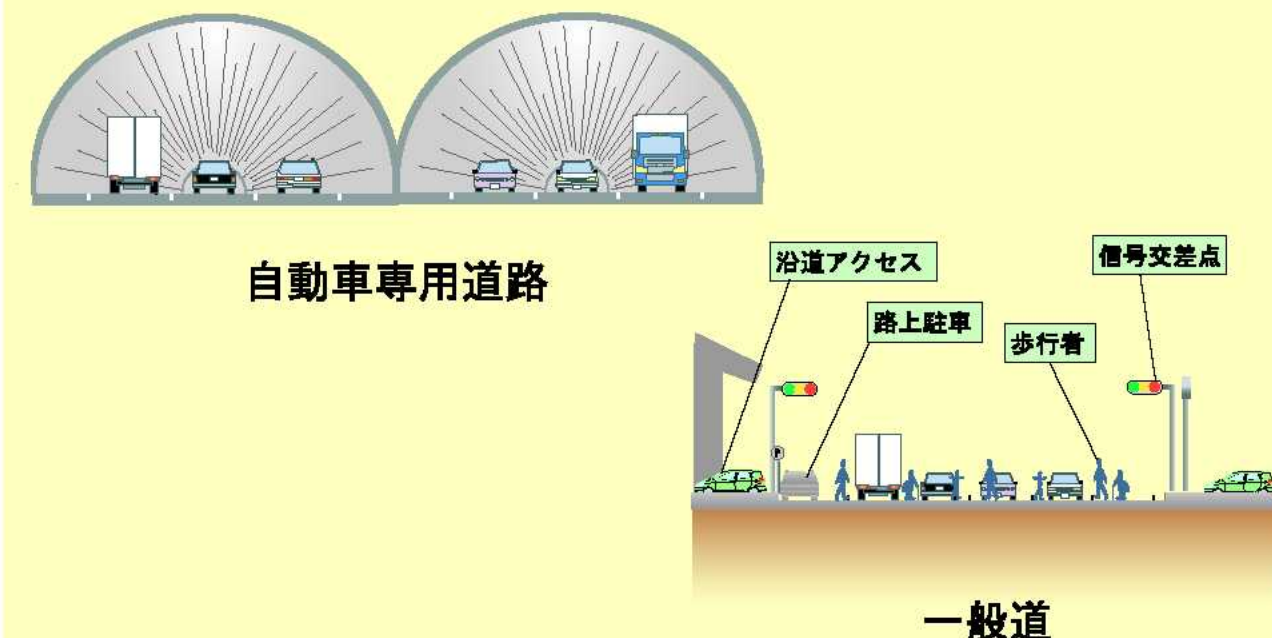
道路のネットワーク化により多様な機能を実現

環状道路を整備することにより、放射方向の道路ネットワークが効率的に連絡されます。そのことで、通過交通の排除、交通の分散誘導や非常時の代替路としての機能など、効果的なネットワークが形成されます。



自動車専用道路で、効率的に大量の移動ニーズに対応

- 自動車専用道路は、
- ・信号交差点や路上駐車が無く、沿道アクセスが制限されており、高速かつ大量の交通を処理することができます。
 - ・走行空間が歩行者や交差交通と分離されているため安全に走行できます。



外環の整備効果

安全で円滑な幹線道路網が形成されます。

東京都心に自動車交通が集中しています。



都心に発着しない車をバイパス

環状道路が整備されると、都心に集中していた交通が分散されます。これにより、都心部の交通量が減少し、走行速度がアップすると考えられます。

外環が整備されると



東京23区の大規模車の走行量が減少

東京23区の自動車の走行速度がアップ

環状8号線の交通量が減少します

首都高速3号渋谷線、4号新宿線の交通量が減少します

慢性渋滞は

環状8号線や首都高速3号渋谷線、4号新宿線等の慢性渋滞は緩和されます。

首都高速3号渋谷線、4号新宿線の交通量
全体の交通量 → 約2割減

環状8号線の交通量
全体の交通量 → 約1～2割減
大型車の交通量 → 約3割減
通過交通 → 約8割減

※交通量は平成42年の推計値

外環本線の交通量
約7～12万台/日

※1日の条件等により異なります。

外環を利用する交通の内訳

外環を利用する交通の内訳としては、地元（7区市）間交通は約1割程度になると見込まれます。また、地元（7区市）間交通以外の交通としては、埼玉南部と神奈川間の交通が約2割、北関東と神奈川間の交通が約2割を占めています。

※推計の条件
・推計の地点は平成42年を基準としている。
・（3層状、主な幹線道路を指す）
・外環は、地味道路までの区間を指している。
・10は推定と推定している。

【中央道～東名高速間】



生活道路では

通り抜け自動車が増え、安全性が向上すると見込まれます。

環状8号線の交通量が減少し渋滞が緩和されれば、生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車が環状8号線を走行するようになり、生活道路の安全性が向上すると考えています。

高井戸付近の抜け道と見られる道路における交通事故発生状況



環状8号線の利用交通の変化

- ・外環が整備されると、環状8号線の交通量は約1～2割減少すると見込まれます。
- ・沿線7区市に属しない交通が大きく減少すると見込まれます。
- ・一方、生活道路からの転換等により、地元7区市に属する交通は増加すると見込まれます。

環状8号線（新青葉街道～早稲田通り間）

