

(参考)代替案との比較について

基本方針		交通施設の整備(供給側の政策)			需要の調整(需要側の政策)		何もしない場合
交通政策の種類	環状自動車専用道路の整備	一般道の整備	新たな公共交通の整備	既設の公共交通へのシフト	課金や規制等による需要調整		我慢・啓発
交通政策のねらい	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、道路の機能分担を適正化。	当面整備が予定されている都市計画道路に加え、新たな都市計画道路を整備することで、自動車交通ニーズに対応し、幹線道路ネットワークを形成。	23区西部地域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、自動車交通の転換促進。	23区西部地域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。	課金や規制等を行い、都心部の自動車交通量を抑制。		-
具体例	外環の整備	南北方向の幹線道路の新たな整備など	エイトライナー等の新線の整備など	パークアンドライド、武蔵野線の貨物活用など	ロードプライシングなど(都心部や環八)		-
有効性(含目的性)	移動ニーズへの対応	・人とモノの大規模で多方向の自動車交通ニーズに対応する。 ・特に多方面に分散する物流ニーズに対応できる。 ・圏央道で担うことが難しい横浜・川崎や、埼玉南部に発着する交通ニーズに対応。	・沿線地域の人の移動ニーズに対応する。 ・新線鉄道による貨物輸送は、貨物ターミナルのある特定の地点間の長距離の物流ニーズには効率的に対応できるが、道路交通が担うような発着地の分散する物流のニーズへの対応は難しい。 ・また、フィーダーが必要なため、鉄道による貨物輸送は、積み替え施設とコストと時間の制約から、自動車からの転換が難しい。 ・環八の利用交通は貨物車が多いことと発着地が分散していることから、自動車交通から鉄道への大規模な転換は難しい。	・パークアンドライドは、既存の鉄道の担う都心方面への人の移動ニーズに対応する。 ・パークアンドライドでは、発着地が分散している自動車交通をターゲットに大幅な利用転換を促進することは難しい。 ・鉄道による貨物輸送は、貨物ターミナルのある特定の地点間の物流ニーズには効率的に対応できるが、道路交通が担うような発着地の分散する物流のニーズへの対応は難しい。 ・また、フィーダーが必要なため、鉄道による貨物輸送は、積み替え施設とコストと時間の制約から、自動車からの転換が難しい。	・ピークロードプライシング等により交通が効率化して交通ニーズに対応する。 ・交通の総量を抑制する場合、人やモノの移動ニーズに対応できない。		・長期にわたって交通問題が継続。
	移動の質の改善	・高速道路を相互に接続することにより、自動車交通の高速性が向上。 ・都心部や23区西部地域の通過交通をバイパスすることにより混雑を緩和し、定時性・信頼性・安全性の向上が期待される。	・都心部の新たな道路整備や、23区西部地域の南北交通を担う一般道を新たに整備した場合、整備した道路の周辺の混雑緩和され、定時性や安全性の向上が期待される。 ・一般道は信号交差点や沿道へのアクセスがあるために、広域の移動の速度の向上には限度。 ・環状自動車専用道路と連携し、自動車専用道路へのアクセス機能や23区西部地域の近距離の自動車移動を補完し、道路機能分担を適正化が期待される。	・鉄道に転換した分については、混雑が緩和し、信頼性の向上が期待される。	・パークアンドライドや武蔵野線貨物活用により鉄道に転換した分については、混雑が緩和し、信頼性の向上が期待される。	・課金や規制の対象エリア内では、混雑を緩和し、速達性や信頼性の向上が期待される。 ・一方で、課金や規制の対象エリア周辺では、迂回交通によって混雑が悪化し、安全面で新たな問題を生じることが懸念される。	・長期にわたって交通問題が継続。
	環境の改善	・都心部や23区西部地域の混雑が緩和され、広範囲で走行速度の向上及び走行台キロの減少により、環境改善が期待される。	・周辺道路の混雑を緩和し、環八等で沿道環境の改善が図られる。 ・新たに一般道を整備した場合、複数の地域に新たな環境影響が生じる恐れがある。	・公共交通への転換分の交通の減少及び、その分による混雑が緩和し、環境改善が期待される。	・パークアンドライドや武蔵野線貨物活用により鉄道に転換した分については、環境改善が期待される。	・課金や規制の対象エリアでは、混雑を緩和し、環境の改善が期待される。 ・一方で、課金や規制の対象エリア周辺では、迂回交通によって混雑が悪化し、環境の悪化が懸念される。	・長期にわたって交通問題が継続。
	クの回避	・災害時の広域の物資輸送の経路のリダンダンシーが確保される。	・道路空間の整備により、整備した地域での避難経路や延焼遮断帯を形成する。	・災害時に公共交通のネットワークは強化されるが、道路と比べ、避難や物資輸送の代替経路として迅速な対応が難しい。	・災害に対する交通網の強化は見込まれない	・災害に対する交通網の強化は見込まれない	・長期にわたって交通問題が継続。
効率性と実現性		・通過交通の排除や自動車専用道路の分担が改善しないことから、環状道路整備と同等の効果を得るために必要な事業は膨大である。 ・未整備都計道の整備だけでもコストは膨大である。 ・多数の関係者との合意形成が必要である。 ・整備対象が多いため、整備期間が長期化する。 ・今投資することにより、将来にわたって利用でき、将来世代の負担を軽減。	・自動車交通問題の解消の観点からは効果は限定的、事業費は大きい ・採算性が確保されない限り事業として実施されず、事業が成立しないと施策として実施されない。 ・整備する公共交通の沿線での騒音や振動等に対する環境対策が必要である。 ・運輸政策審議会では「区部周辺部環状方向公共交通(仮称)」は「今後整備について検討すべき路線」として位置づけられている。 ・今投資することにより、将来にわたって利用でき、将来世代の負担を軽減。	・貨物の鉄道への転換は、事業として成り立たない限り実施されない。 ・交通問題の緩和に資する程度の転換を図るためには、相当の優遇策を講ずる必要がある。 ・積み替え施設周辺で新たに環境や安全上の問題が生じ得るため、その対策が必要である。 ・現在、国ではモーダルシフトを環境改善の重要な施策として、社会実験として取り組んでいる。 ・モーダルシフトと環状自動車専用道路とが分担し、広域の環境改善めざす。	・迂回交通を処理できる環状自動車専用道路とセットで実施することで、東京全体として効果を発揮。 ・自動車利用者に広く負担や価格への転嫁により経済や生活に大きな影響を与えるため、広範囲な社会的合意形成が必要。 ・現在、東京都ではロードプライシングの方法について検討を行っている。	・費用はかからない ・政策を実施すれば得られるはずの経済便益を損なう。 ・結果的に、交通問題を抜本的に解決しないまま、将来世代に交通問題を残すことになる。	

未整備都市計画道路の状況

- 7区市の都市計画道路整備率は43.3%と、東京都全体、都区部全体、都市郡部全体のいずれよりも低い水準にある。

外環沿道7区市及び東京都の都市計画道路整備状況

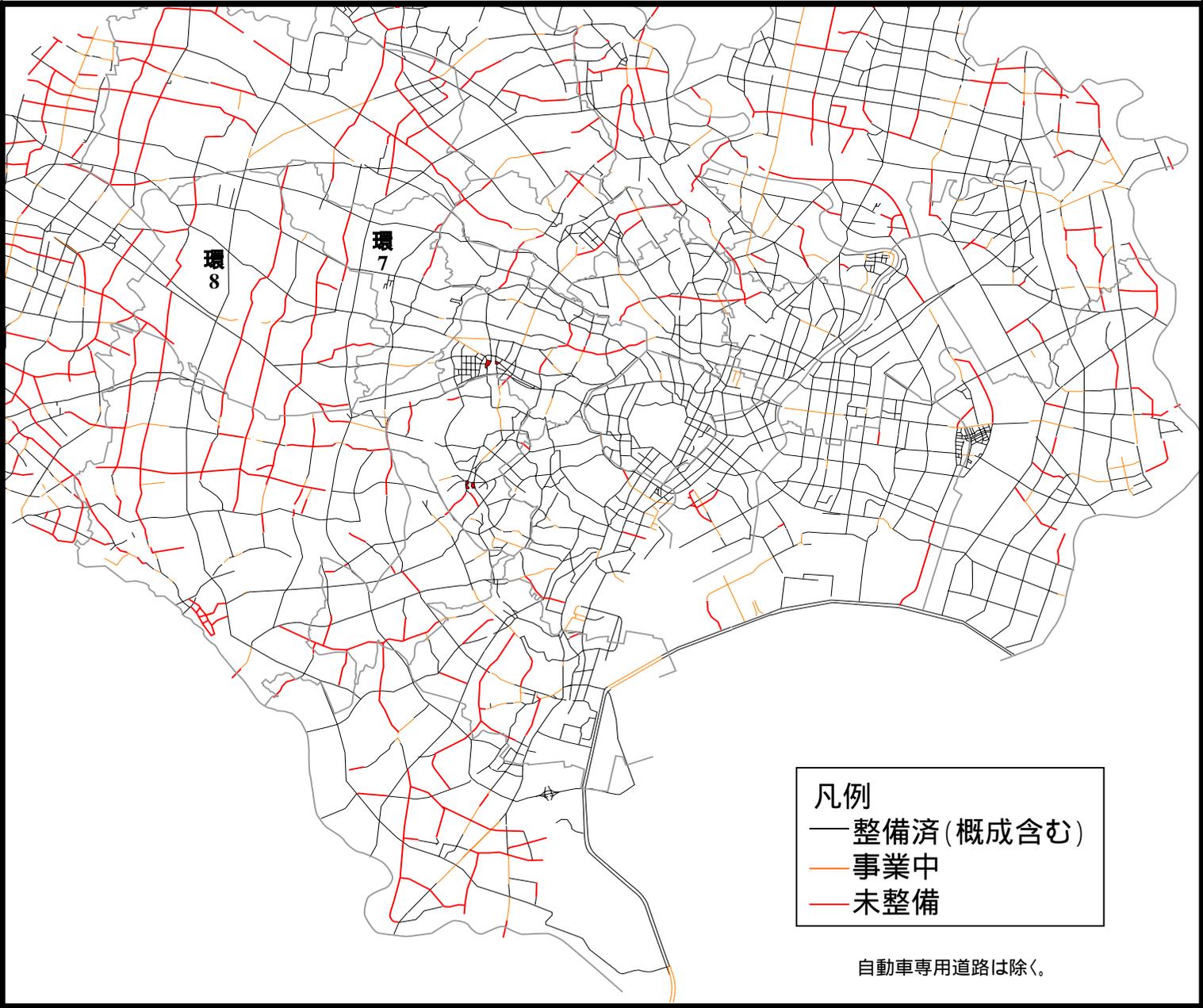
	都市計画道路（幹線街路）（km）					
	計画延長	改良済延長	改良率	概成済延長	未改良延長	未改良率
練馬区	106.09	44.94	42.4%	11.64	49.51	57.6%
杉並区	79.00	34.56	43.7%	13.11	31.33	56.3%
世田谷区	125.62	55.70	44.3%	19.75	50.17	55.7%
武蔵野市	37.17	20.85	56.1%	6.60	9.72	43.9%
三鷹市	48.73	18.71	38.4%	14.23	15.79	61.6%
調布市	56.14	22.64	40.3%	15.71	17.79	59.7%
狛江市	20.96	7.94	37.9%	3.63	9.39	62.1%
7区市計	473.71	205.34	43.3%	84.67	183.70	56.7%
東京都区部	1,623.39	933.83	57.5%	250.87	438.69	42.5%
東京都市郡部	1,372.20	739.76	53.9%	127.50	504.94	46.1%
東京都	2,995.59	1,673.59	55.9%	378.37	943.63	44.1%

- 外環周辺に位置する南北方向の都市計画道路の整備率は24.0%と、地域全体の整備率よりも低い水準にある。

外環周辺地域の南北方向の都市計画道路の整備状況

計画延長：120.6km 整備延長：28.9km 整備率：24.0%

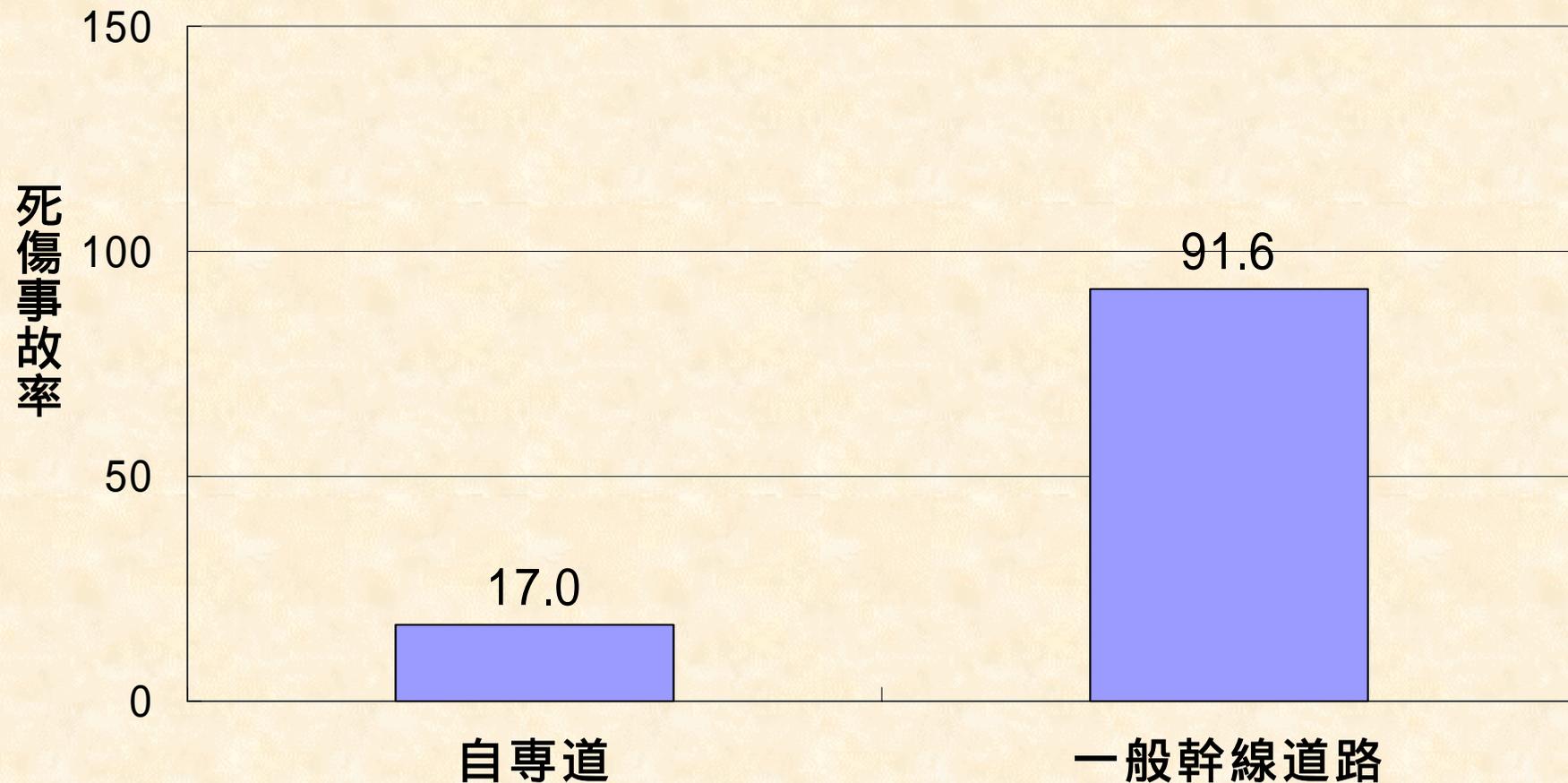
東京23区都市計画道路の整備状況(平成16年3月31日現在)



道路の規格と事故率の関係

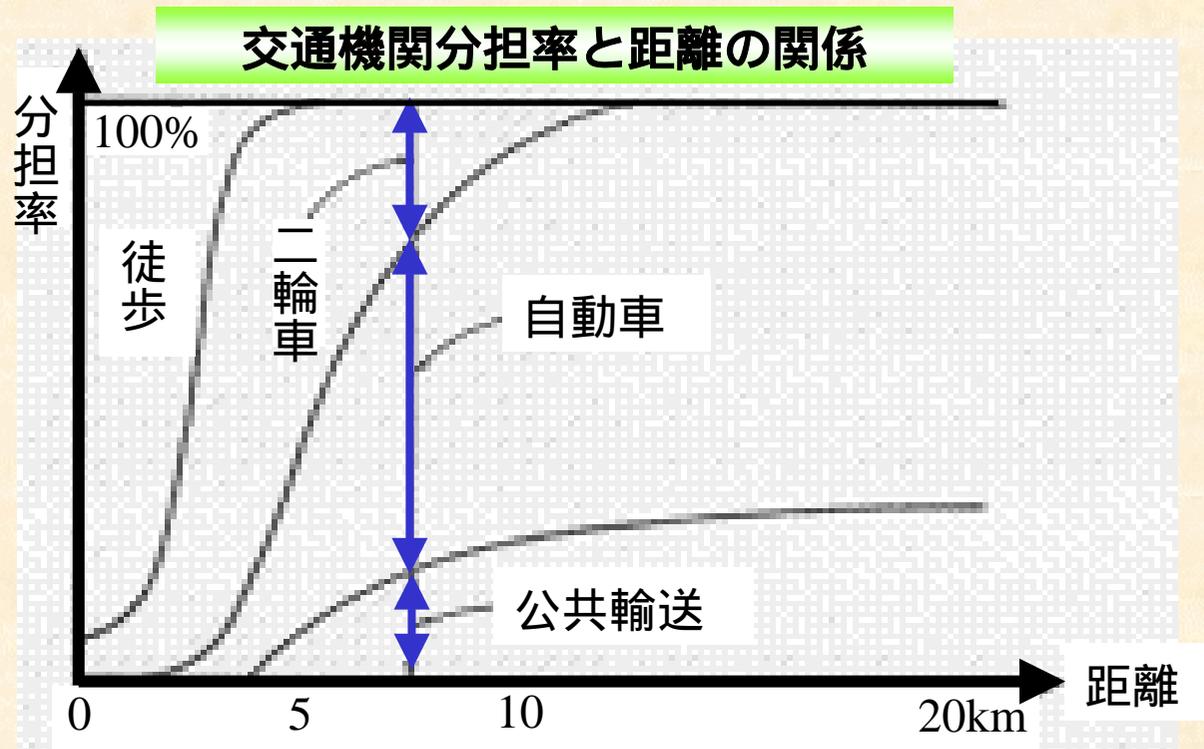
◆ 高規格道路ほど事故率が低い

(件/億台キロ) < 自専道と一般国道の事故率(H11) >



交通機関分担の特性

- ◆ 交通機関の分担関係は、距離や所要時間など様々な条件によって各交通機関が選択される確率が変化する。



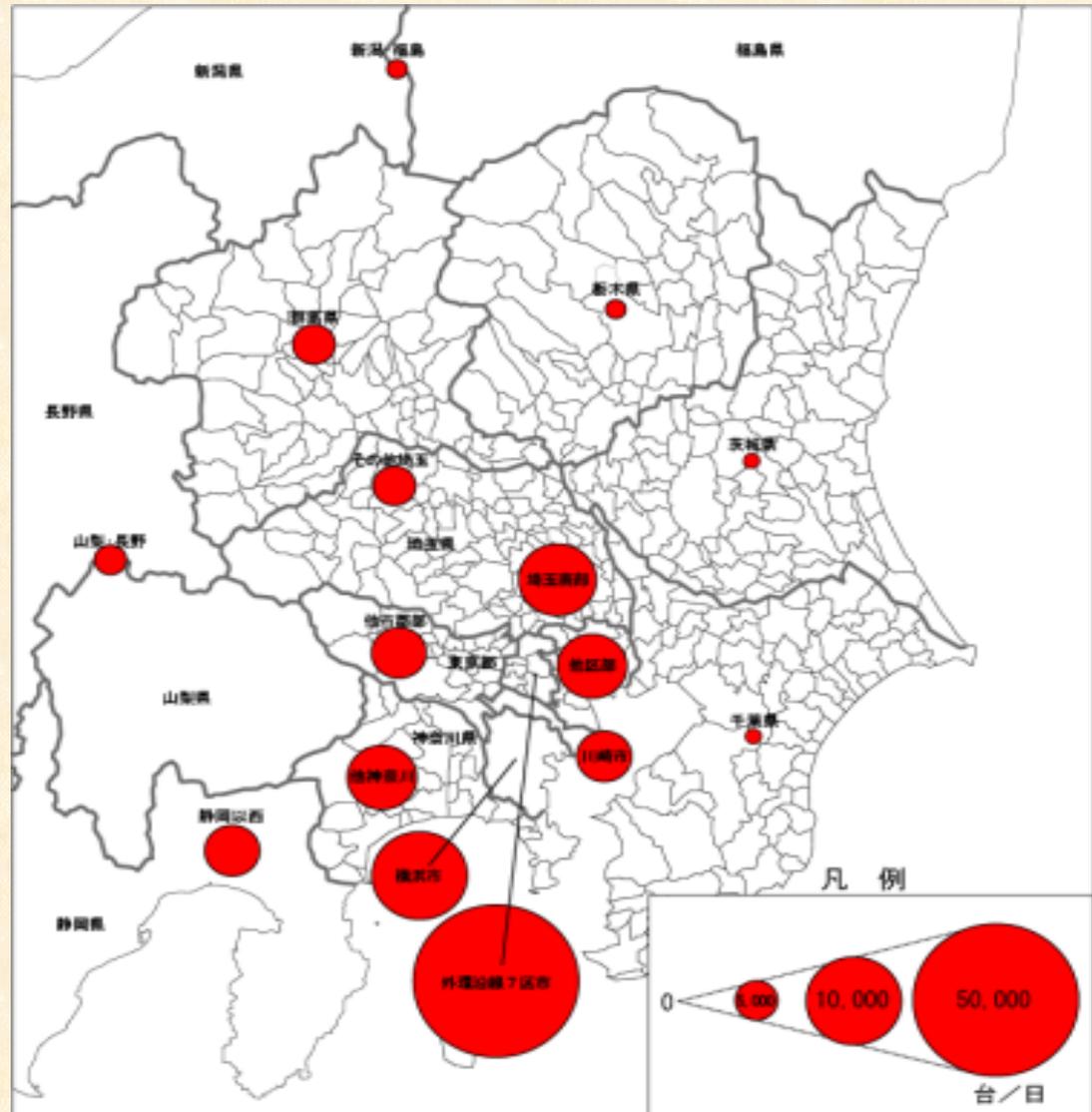
交通機関分担を表す分担率曲線

交通手段（機関）分担率と要因値との関係を表す曲線。選択率曲線ともいう。分担率が所要時間や所要費用等の一つの要因に従って変化するとき実績値から作成される簡便なモデル。

環八利用交通のOD内訳（利用地域分布）

◆ 環八を利用する車の発着地域は、沿道地域のほか、神奈川県、埼玉県などからの利用も多くなっている。また、北関東や静岡県方面からの利用も見られる。

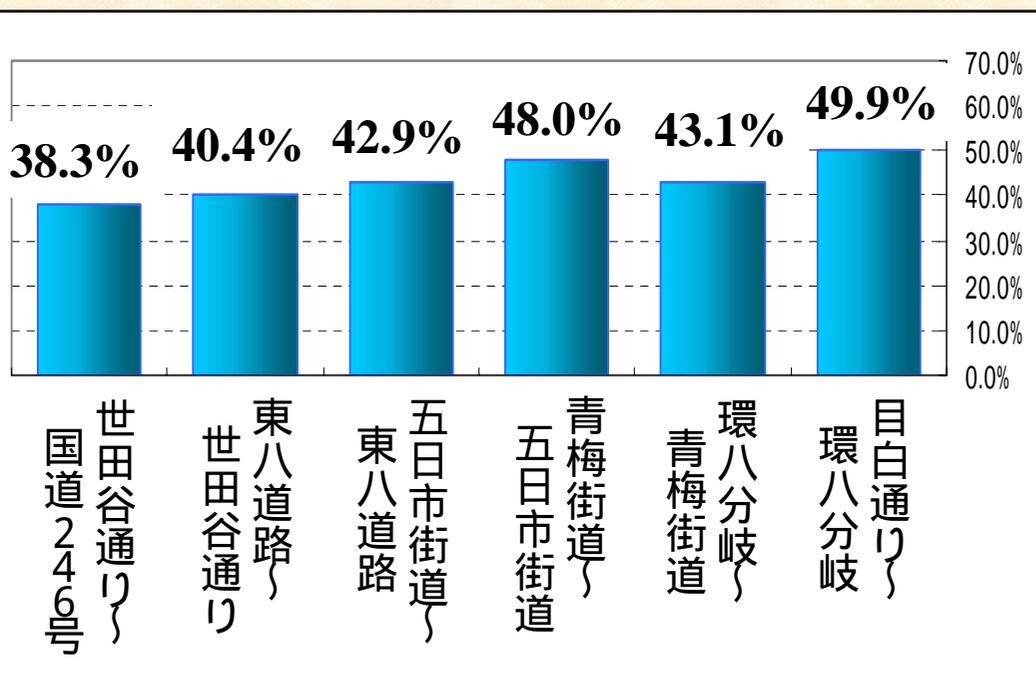
環八利用交通の発着地分布（現況）



環八の物流トリップのシェア

◆ 環八を利用する交通の約40～50%は貨物車であり、環八は東京都全体の中でも 貨物車割合の高い道路である。

環八の貨物車シェア



東京都全体の貨物車シェア

東京都全域の貨物車シェア

: 38.7% (台キロベース)

東京都区部全域の貨物車シェア

: 39.8% (台キロベース)

東京都市郡部全域の貨物車シェア

: 35.8% (台キロベース)

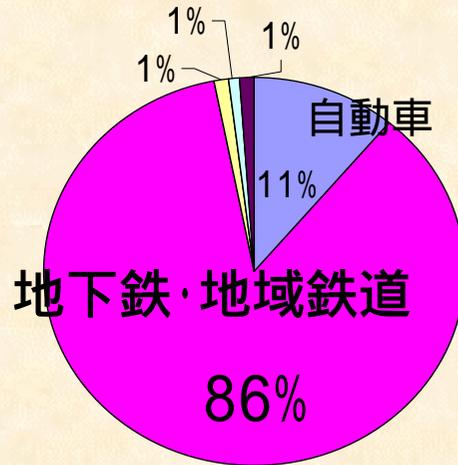
資料:平成11年度道路交通センサス

旅客交通の機関分担率（諸外国との比較）

◆ 東京都心部に集中する交通の機関分担率の8割以上は公共交通であり、他都市と比較しても非常に高い割合で公共交通が利用されている。

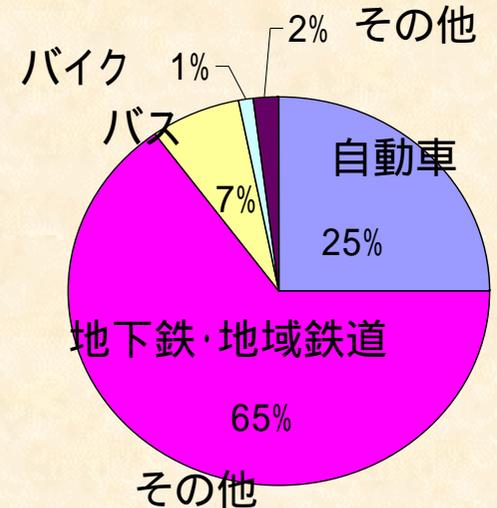
東京

都心3区への流入
(データは1990年)



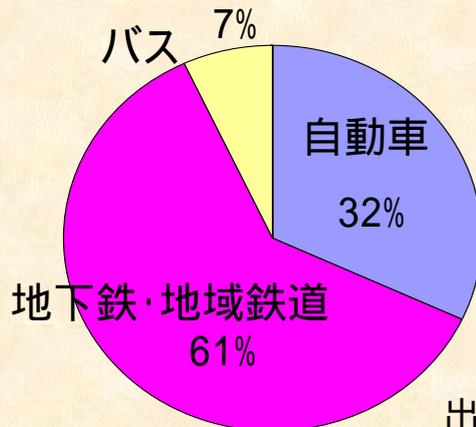
ロンドン

ロンドン中心部
(データは1991年)



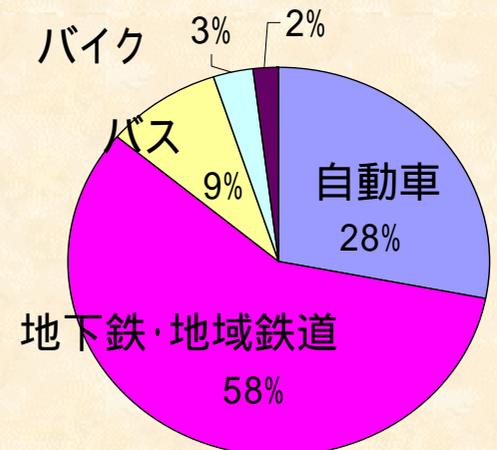
ニューヨーク

マンハッタン南部
(データは1990年)



パリ

パリ市中心11区
(データは1991年)

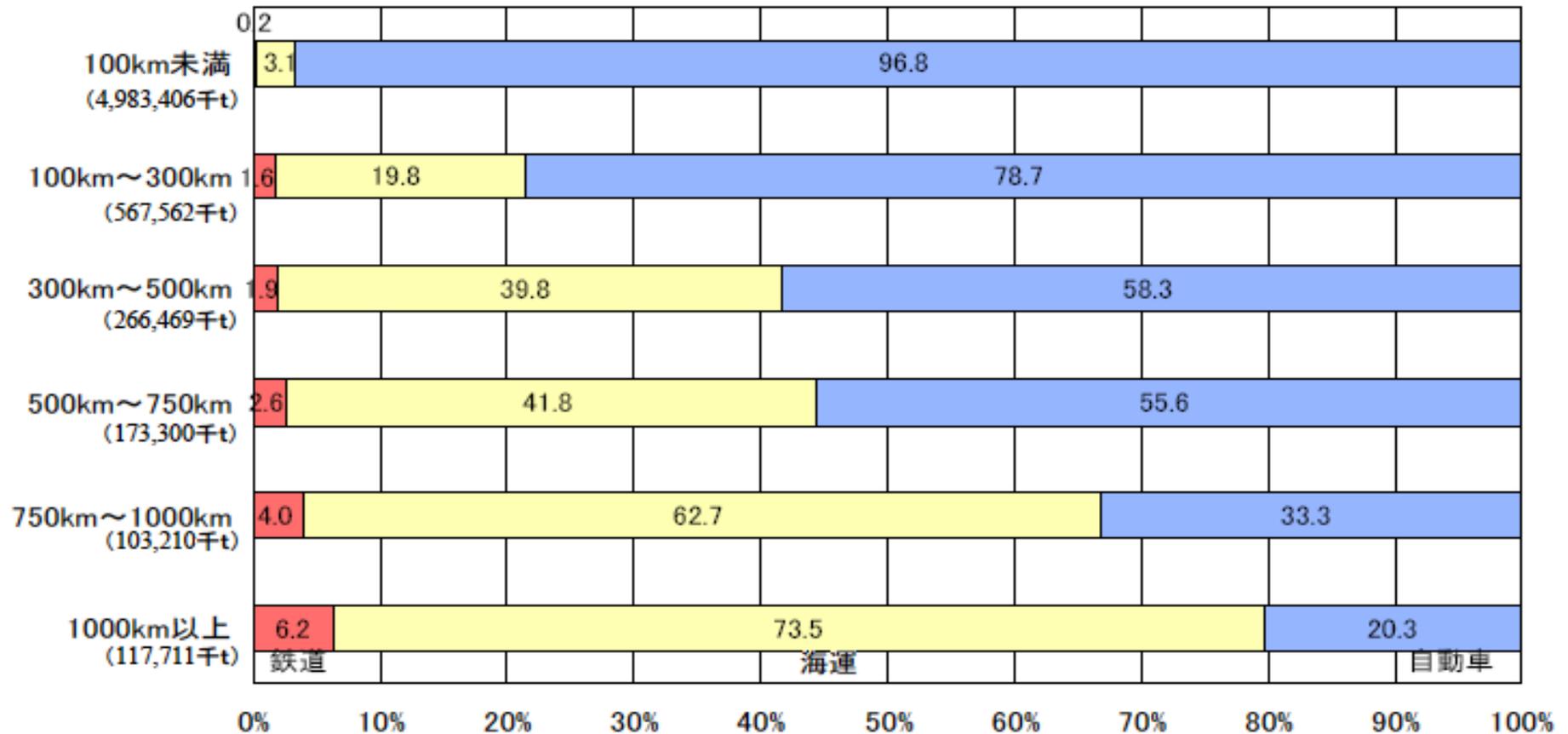


単位:人トリップ/日
徒歩は含まない

出典:メトロポリスの都市交通

貨物の距離帯別輸送機関分担率

◆輸送距離帯が750km以上であれば、鉄道や海運の分担率が自動車輸送の分担率を上回る。



出典：「平成13年度 貨物・旅客地域流動調査・分析資料」国土交通省総合政策局情報管理部交通調査統計課分析室より作成。