KITAMI
PONPOKO
KAIGI
NEWS

２０１２年７月１８日
喜多見ポンポコ会議

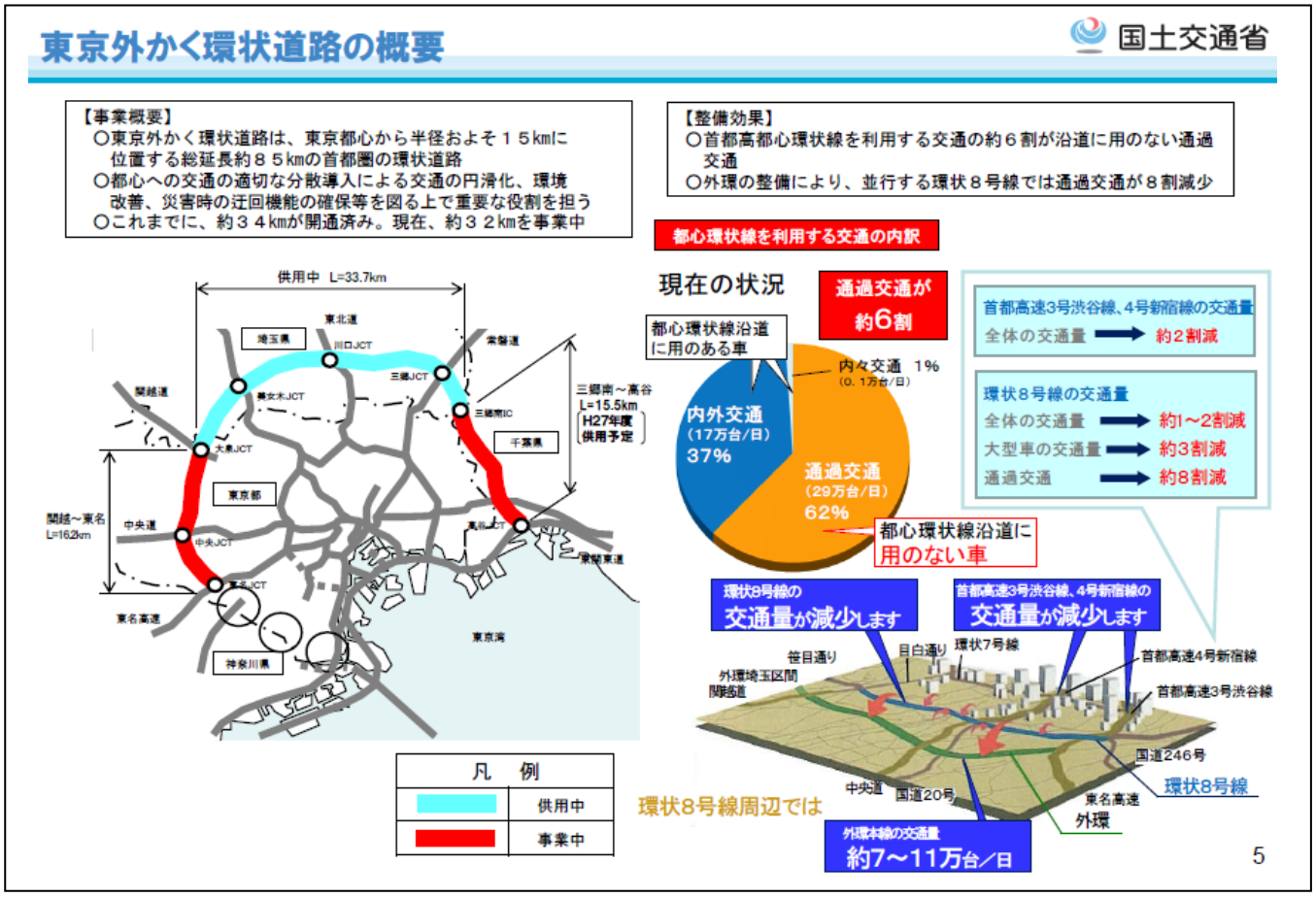
≪ 報道発表 ≫

社会資本整備審議会 第１４回道路分科会の資料は「不適切」です

喜多見ポンポコ会議では、世田谷区の推薦で２００２年開始のＰＩ外環沿線協議会、続くＰＩ外環沿線会議に江崎が参加してきました。しかし、外環にどれだけの効果があるのかなど、残された課題についての審議は止まったままです。私達は、国土交通省が提供する情報は適切か点検を続けています。このたび、下記の資料について点検した結果、「不適切」と評価しましたので、お知らせいたします。

■ 点検の対象

２０１２年７月１３日開催、社会資本整備審議会 第１４回道路分科会の資料１－２「高速道路をめぐる状況」のうち、Ｐ５「東京外かく環状道路の概要」掲載の「整備効果」。



出典：国土交通省（http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000103.html）

■ 評価の理由

１．「【整備効果】首都高都心環状線を利用する交通の約６割が沿道に用のない通過交通」について

首都高速道路株式会社はホームページに見解（http://www.shutoko.co.jp/efforts/topics/091027）を掲載しています。「弊社が２００２年に行った『第２５回首都高速道路起終点調査』によりますと都心環状線の利用交通のうち約６割は、都心環状線を通過する交通となっています。残りの４割は、霞ヶ関や銀座といった都心環状線の出入口を利用する交通です。また、上記起終点調査によると**東京外環自動車道が接続する都市間高速道路（東名高速や中央高速など）から他の都市間高速道路に行く、すなわち首都高速を通過する交通は全体の５％程度**で、残りの約９５％は都内に起終点の両方または片方を持つ交通です。」

国土交通省の資料に掲載された図は、同じ「第２５回首都高速道路交通起終点調査」をもとに作成されています。報告書によれば、首都高を利用する車は１日１，０６２，５８５台、そのうち都心環状線の利用は４６１，４１９台でその通過交通は２８８，０９６台（６２．４％）。

東名高速や中央道のような道路を都市間高速道路といい、相互に行き来する交通量は下表のようになっています。首都高速道路株式会社がいう「５％」は、この合計である５４，６４２台が首都高全体に占める割合のことです。外環（関越～東名）を利用する可能性があるものを太枠で囲みました。これを合計すると２８，８５５台で、首都高を利用する車のうちの２．７％となります。

都市間高速道路相互間交通量（直結のみ）

流入＼流出	東名高速	中央道	外環04 05	東北道	外環02 03	常磐道	外環01	京葉道	東関東道	第三京浜	横浜新道	横浜道路	金沢支線	アクアライン	合計
東名高速		37	824	2330	0	2746	144	1033	2299	0	0	0	9	0	9422
中央道	10		343	212	8	1096	61	1503	1737	0	0	5	18	108	5101
外環04, 05	1053	396		0	0	0	0	267	283	6	44	22	25	8	2104
東北道	1625	358	0		0	0	0	63	2380	120	165	449	138	24	5322
外環02, 03	15	14	0	0		0	32	28	1901	0	0	9	17	11	2027
常磐道	2525	1189	0	0	10		0	12	424	222	191	585	142	0	5300
外環01	55	26	0	0	24	0		0	298	7	0	71	10	0	491
京葉道	1565	1863	466	18	61	15	8		0	22	159	86	49	0	4312
東関東道	2321	1467	377	1930	1579	579	353	55		393	245	1760	204	12	11275
第三京浜	10	0	36	95	0	249	8	57	378		0	164	0	181	1178
横浜新道	12	22	61	162	18	251	8	63	310	0		0	0	24	931
横浜道路	7	24	40	507	10	726	123	110	2002	163	0		0	752	4664
金沢支線	0	12	22	193	15	110	18	33	327	30	0	0		59	819
アクアライン	12	96	24	14	0	14	7	0	15	340	60	995	119		1696
合計	9210	5504	2193	5461	1725	5786	762	3224	12354	1303	864	4146	731	1379	**54642**

（台日）

出典：首都高速道路公団『第25回首都高速道路交通起終点調査報告書』
（注）外環01～05とは外環と首都高速と直結路である。外環01：三郷線／外環02, 03：川口線／外環04, 05：5号線

ところで、今年４月１０日、首都高速の再生に関する有識者会議に出席した東京都の猪瀬直樹副知事は、「首都高速の交通量（中略）、６割が通過交通なんですね。つまり外環ができれば全く状況が変わってくる」「６割が入ってくるのですから、外環で逃す」と発言しています。

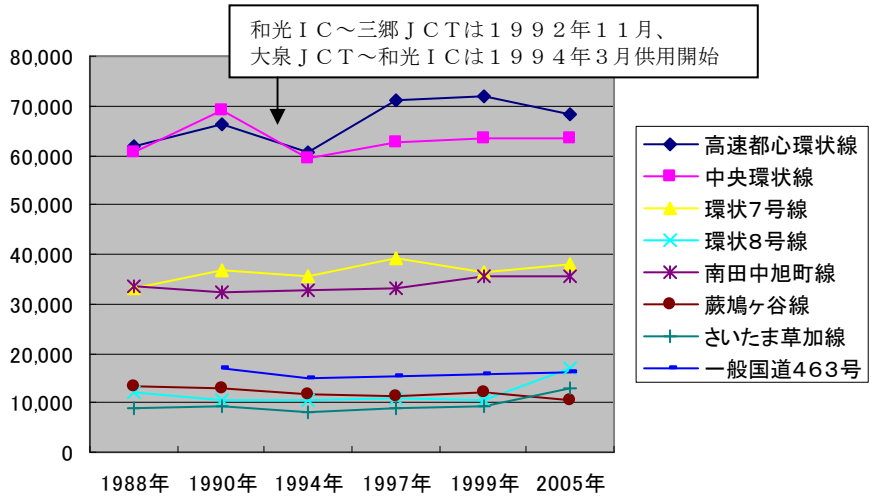
「首都高都心環状線を利用する交通の約６割が沿道に用のない通過交通」は、単に東京の道路事情を説明したものですが、外環を整備する理由として用いられることで、猪瀬副知事がそうであるように、**外環整備により通過交通６割が外環に転換するかのような誤解を与え、不適切**です。

２．「【整備効果】外環の整備により、並行する環状８号線では通過交通が８割減少」について

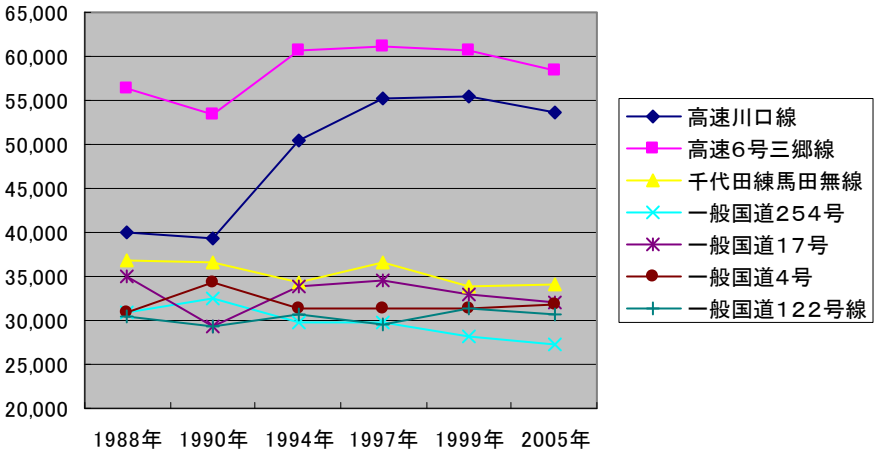
環状８号線を通行する車のうち何台が通過交通かは、私達が入手可能なデータからは計算できません。そこで、外環の既設区間について周辺道路の交通量がどのように変化したかを国土交通省の道路交通センサスで確認しました。全車・大型車ともに、環状７号線・環状８号線など並行する道路の交通量は横ばいです。また、首都高速３号線・４号線に相当する高速川口線や高速６号三郷線は外環開通後に激増しています。外環整備による周辺道路の改善効果はみられません。

外環開通前後の交通量変化

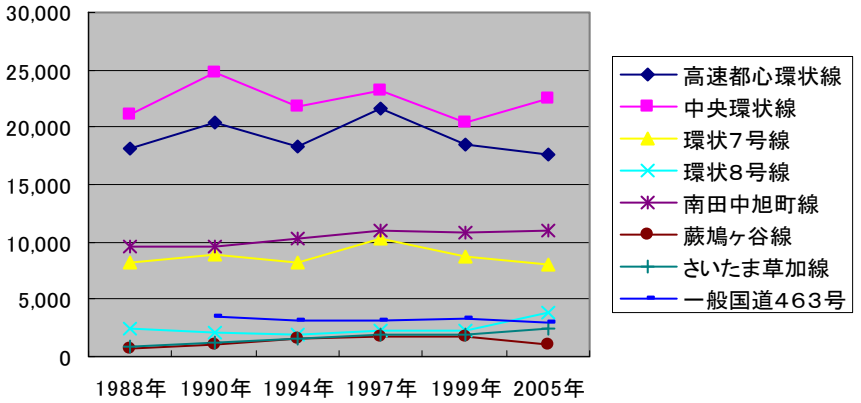
全車（並行道路）



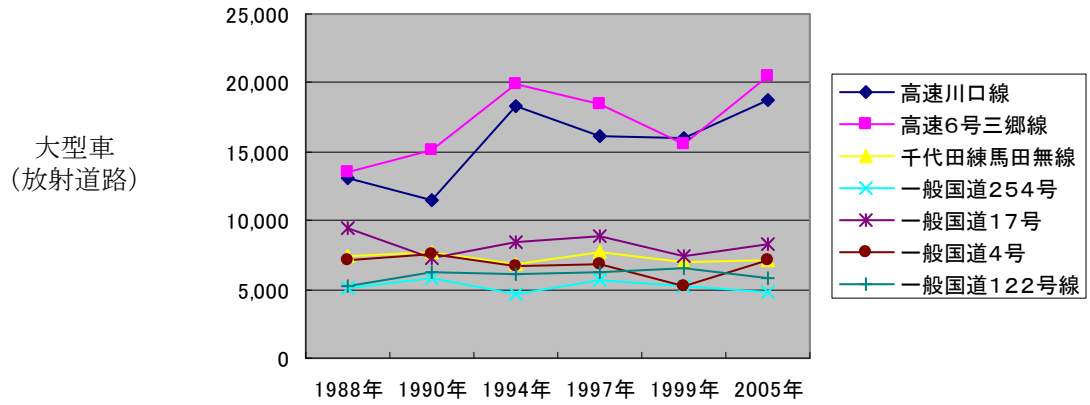
全車（放射道路）



大型車（並行道路）



道路交通センサスより作成



道路交通センサスより作成

さらに、埼玉県が平成２２年度の道路交通センサスをもとに作成した資料によれば、県南部の道路を中心に走行速度が低下し、混雑度は全国ワースト１位。同じ平成２２年、自動車排出ガスなどを原因とする光化学スモッグ注意報の発令日数も全国１位で、現在も環境が良いとはいえません。

出典：埼玉県県土整備部道路政策課「埼玉県の道路」2012.4

また、現在国土交通省が用いている交通需要予測の配分計算については、恣意的（東京都環境局 http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/vehicle/conference/price/result.html）、過大推計する傾向がある（土木学会）などの指摘があります。まずは**既設区間で何が起こっているか検証すべき**です。

参考 江崎美枝子＋喜多見ポンポコ会議『公共事業と市民参加』学芸出版社、2007.6

以上の理由から総合的に判断した結果、**「不適切」**と評価しました。

喜多見ポンポコ会議（担当：江崎）
http://ponpoko.jpn.org
２０００年発足、２００４年コカ・コーラ環境教育賞受賞、２０１１年地域再生大賞優秀賞受賞