KITAMI
PONPOKO
KAIGI
NEWS

２０１３年８月６日
喜多見ポンポコ会議

≪ 報道発表 ≫

―― 中央環状線ができても通過交通は微減で、割合は増加 ――

都心環状線の通過交通はなぜ減らないのか？

喜多見ポンポコ会議では、東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）について、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、間もなく着工される予定です。

私達は、どのような状況になろうとも、冷静に事実を見て考えることが最も大事であると考え、引き続き、情報収集・分析・発表を続けていきます。先日、首都高速道路の最新データが公表されましたので、分析結果をご紹介します。

また、解決策の参考として「貨物自転車シェアリング」の取り組みもご紹介します。

■ 目次

・ 都心環状線の通過交通を排除したい国交省
・ 中央環状線の開通効果は？
・ 都心環状線の通過交通の割合は増加
・ これ以上の通過交通排除は難しい
・ 霞が関には公共交通機関で

■ 参考

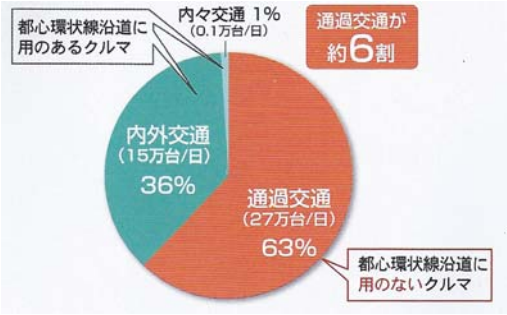
・ 日本初！貨物自転車シェアリング

喜多見ポンポコ会議（担当：江崎）
http://ponpoko.jpn.org

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

都心環状線の通過交通を排除したい国交省

右の【図１】は、今年２０１３年４月に国交省等が発行したパンフレット『東京外かく環状道路（関越～東名）』の冒頭に掲載されている円グラフです。そこには、相変わらず「環状方向は整備が遅れています。その結果、都心に用のない交通が都心環状線に集中し、慢性的な渋滞が発生しています。３環状道路が整備されれば、この都心を通過するだけの交通を迂回させ、都心の渋滞解消が期待されます」と書き添えられています。



【図1】都心環状線を利用する交通の内訳

出典:国交省・東日本高速道路・中日本高速道路「東京外かく環状道路(関越～東名)」2013.4、「通過交通63%」は 2008 年度のデータだと思われます。

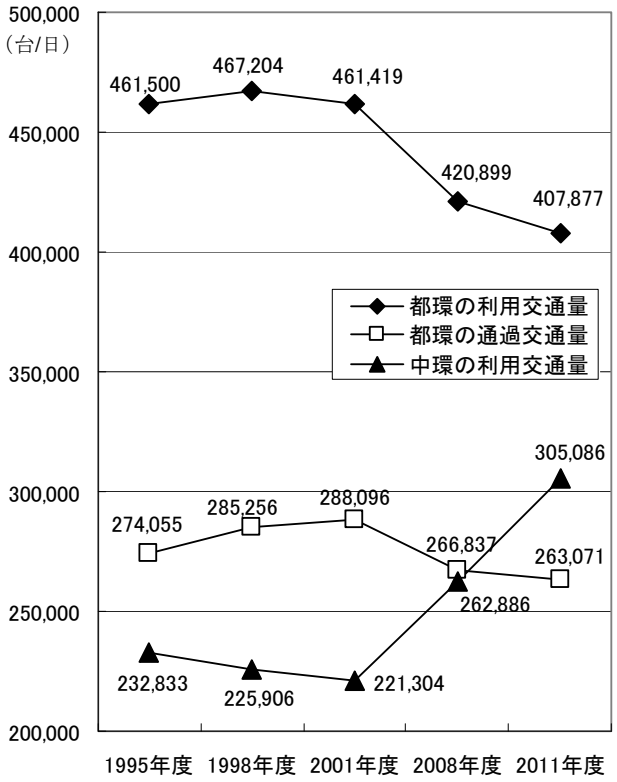
また、国交省の社会資本整備審議会資料にも外環の説明として「【整備効果】首都高都心環状線を利用する交通の約６割が沿道に用のない通過交通」が第一に掲げられ、国交省としては都心環状線の通過交通排除が外環整備の第一目的のようです。

中央環状線の開通効果は？

首都高速道路の交通起終点調査は、新規路線の供用や交通実態の変動があるごとに実施されています。２００７年１２月に中央環状新宿線の５号池袋線～４号新宿線間、２０１０年３月には同４号新宿線～３号渋谷線間が供用され、その都度影響を把握するために調査が実施されました。この供用区間は外環東京区間と並行しており、大変参考になりそうです。今年６月に最新データが公表されましたので、中央環状線の効果がどのように表れているか、分析しました。

都心環状線の通過交通の割合は増加

【図２】の折線グラフは、都心環状線とその通過交通、そして中央環状線の交通量の推移です。これを見ると、都心環状線の利用交通量は２００１年度と２００８年度の間で急減し、さらに２０１１年度に減少していますが、通過交通の減少幅は小さく、割合は５９．４％ → ６１．１％ → ６２．４％ → ６３．４％ → ６４．５％と増加しています。なぜこのような結果になったのでしょうか。



【図2】都心環状線と通過交通、中央環状線の交通量の推移

（首都高速道路交通起終点調査報告書を元に作成）

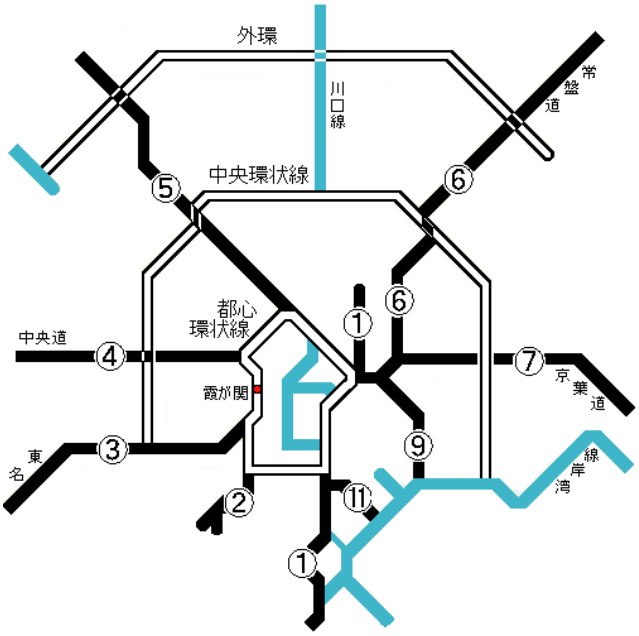
これ以上の通過交通排除は難しい

報告書には、どのような車が都心環状線や中央環状線を利用しているかについても掲載されています。【表１】は、３号・４号から都心環状線に入った後どこへ抜けるかのベスト３、【表２】は中央環状線も含めた利用状況です。

これによると、３号→５号と４号→６号では中央環状線を利用する車が多くなりましたが、３号→６号という車は都心環状線を使う車がまだ６割近くあること、７号小松川線、特に１１号台場線・湾岸線へ抜ける車は９９％が都心環状線を利用し、さらに増加していることが分かります。

この結果から、中央環状線のさらに外側を通る外環東京区間（関越～東名）が整備されたとしても、３号渋谷線・東名高速や４号新宿線・中央道から７号小松川線・京葉道や１１号台場線・湾岸線へ抜ける車は都心環状線を利用するであろうということ、３号渋谷線・東名高速から６号向島線・三郷線・常磐道へ抜ける車の５～６割は都心環状線を利用するであろうということが推測され、都心環状線のこれ以上の通過交通排除は難しいと思われます。

【図3】高速道路図



【表1】利用路線の交通量ベスト3

■3号渋谷線→都心環状線経由

	2001 年度		2008 年度		2011 年度	
	路線	流出	路線	流出	路線	流出
1	6号向島線	11,273	5号池袋線	11,085	**11号台場線**	**12,272**
2	**11号台場線**	**10,983**	**11号台場線**	**10,490**	6号向島線	5,973
3	5号池袋線	8,016	6号向島線	7,938	**7号小松川線**	**3,944**

■4号新宿線→都心環状線経由

1	**11号台場線**	**9,532**	**11号台場線**	**7,684**	**11号台場線**	**8,743**
2	**7号小松川線**	**6,245**	**7号小松川線**	**6,276**	**7号小松川線**	**6,704**
3	6号向島線	5,696	9号深川線	5,168	9号深川線	5,515

【表2】各放射線への利用状況（2011年度のみ）

■3号渋谷線から

	4号へ	5号へ	川口線へ	**6号へ**	**湾岸線へ**
中央環状線経由	394	4,685	6,749	2,822	48
都心環状線経由	2	485	665	**3,760**	**6,503**
計	396	5,170	7,414	6,582	6,551

■4号新宿線から

	3号へ	5号へ	川口線へ	6号へ	**湾岸線へ**
中央環状線経由	256	2,696	3,017	2,591	32
都心環状線経由	1	63	136	994	**5,216**
計	257	2,759	3,153	3,585	5,248

↑葛西以東

表1・2の出典：首都高速道路交通起終点調査報告書

霞が関には公共交通機関で

考えてみると、都心環状線も環状道路ですから、通過交通を処理する役割を担っています。既に都心環状線の利用交通量は減少傾向にありますが、さらに交通量を減らしたいのであれば、【表３】のように、都心環状線で圧倒的に利用の多いランプ（出口）は霞が関ですから、国会や省庁へ通う方が率先して公共交通機関へ転換してはいかがでしょうか。

【表3】都心環状線の利用ランプ交通量ベスト3

■3号渋谷線→都心環状線経由

	2001 年度		2008 年度		2011 年度	
	ランプ名	流出	ランプ名	流出	ランプ名	流出
1	**霞が関(外回り)**	**4,509**	**霞が関(外回り)**	**3,664**	**霞が関(外回り)**	**3,727**
2	芝公園(内回り)	1,239	芝公園(内回り)	1,382	芝公園(外回り)	1,293
3	神田橋(外回り)	979	汐留	1,224	神田橋(外回り)	1,030

■4号新宿線→都心環状線経由

1	**霞が関(内回り)**	**4,250**	**霞が関(内回り)**	**3,962**	**霞が関(内回り)**	**3,776**
2	代官町	1,229	神田橋(外回り)	1,380	神田橋(外回り)	1,685
3	神田橋(外回り)	1,200	代官町	1,202	代官町	1,297

出典:首都高速道路交通起終点調査報告書

国際オリンピック委員会（ＩＯＣ）が東京についてまとめた評価報告書には「交通インフラを追加整備する必要はない」と書かれています。冷静にデータを分析して未来に何を残すべきか考えたいものです。

以上

【参考】日本初！貨物自転車シェアリング

喜多見ポンポコ会議では、生きもの調査「野川ガサガサ」、ミニコミ紙『ポンポコ新聞』印刷、イベントなどで大量の荷物を運ぶため、昨年９月、貨物自転車を導入し、出資すれば空いている時は自由に使える「シェアリング」という仕組みにしました。

買い物やレジャーなど私的な短距離移動に使用される自動車をこのような自転車に転換することも東京の交通環境を創造的に解決していくことになると考えています。

費用や利用方法など、詳しくは喜多見ポンポコ会議のホームページ（http://ponpoko.jpn.org）をご覧ください。