

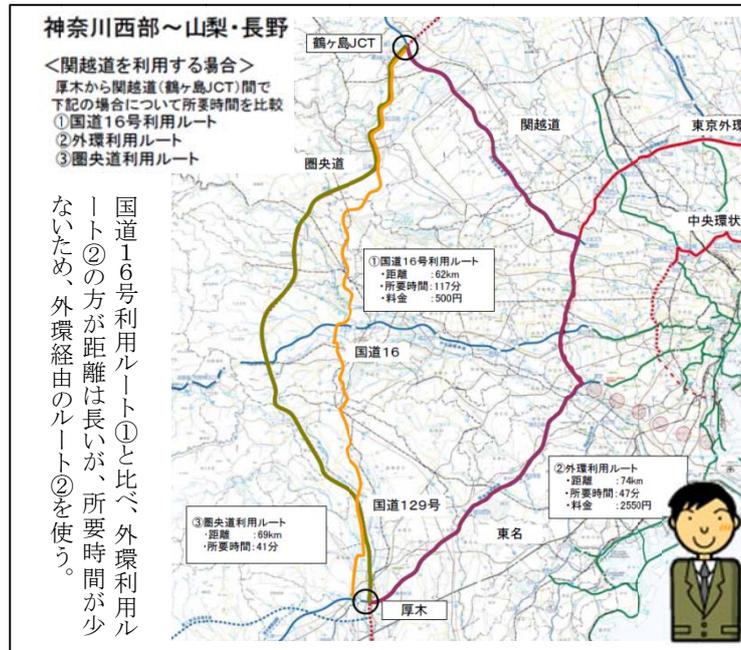


PI協議会から10年後に明らかになった真実

社会資本整備審議会道路分科会第13回国土幹線道路部会資料より

◀2004年▶

東京外かく環状道路の交通量推計に用いられたデータ(OD表)を計算してみると「神奈川西部～山梨・長野方面」で外環利用割合が高くなっていました。5月のPI外環沿線協議会で「外環でなく無料の16号を使うのではないかと指摘して出された回答が図1-1、これに対し7月のPI協議会でさらに疑問を投げかけましたが、未解決のままでした(図1-2)。



国道412号を使って相模湖ICから中央道に入るとい人もおり、外環は使わないのではないかと。また、三環状道路が完成した場合の推計だとすると、外環より6分早い圏央道を使うのではないかと。

図1-2 未解決の疑問

図1-1 国土交通省の回答

出典(図1-1、図1-2): 江崎「外環利用交通の検証-2」第39回PI協議会資料2004.7.22

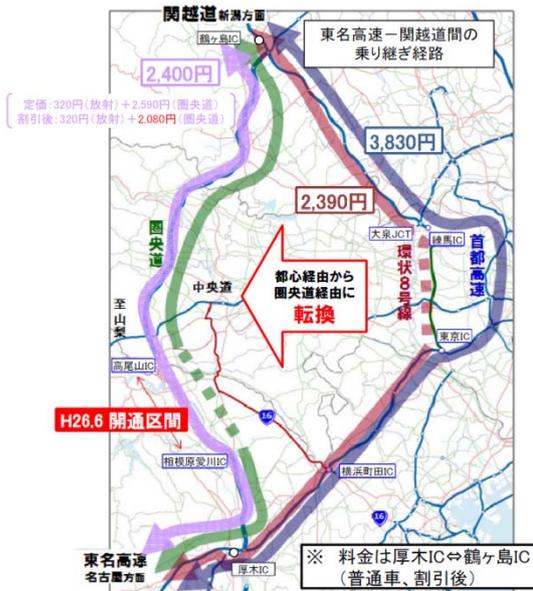
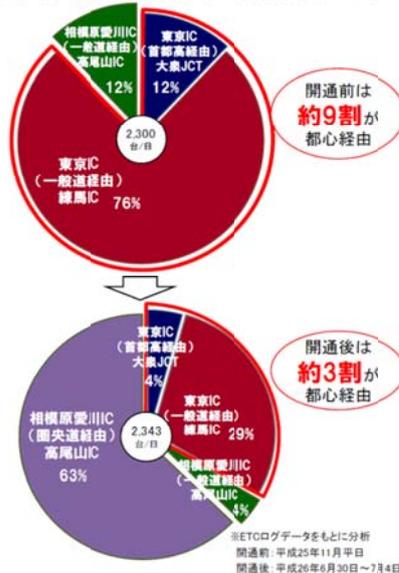


図1-3 圏央道(関越～東名)の開通に伴う交通転換の状況

出典:社会資本整備審議会道路分科会第13回国土幹線道路部会2014.9.19資料1

◇東名高速-関越道間の経路選択<全車>



◀2014年▶

9月19日に開催された国土交通省所管の審議会提出資料に図1-1と似た図1-3が提出され、国交省は「東名高速～関越道間で都心を経由していた車が9割から3割に減少した」「これ(図1-3)は開通後1週間のデータで、1カ月後は圏央道利用が5割位増加している」と説明しました。この結果から、やはりこの区間では外環を利用しないと考えられ、10年越しでようやく疑問が解決しました。

若者は免許保有者が減少&高齢者人口も将来は減少 ・・・外環を誰が利用し負担するのでしょうか？



交通需要予測で重要な要素となるデータを集めてみました。年齢別の運転免許保有者数の推移（図2-1）を見ると、特に65歳以上の高齢者で増加傾向にあります。実際の自動車利用もこの年齢層で増加していることから、国交省は将来の自動車交通需要増加を見込んでいます（東京としけん交通だより vol.25）。一方、10～30歳代は減少傾向で、若者は人口が減少しているだけでなく、人口に対する免許保有率も減少しています（図2-2）。さらに、国交省が需要を見込む高齢者人口も2042年をピークに減少に転じます（図2-3）。外環を誰が利用し負担を担うのか、よく分析してほしいと思います。

図2-1 年齢別運転免許保有者数の推移

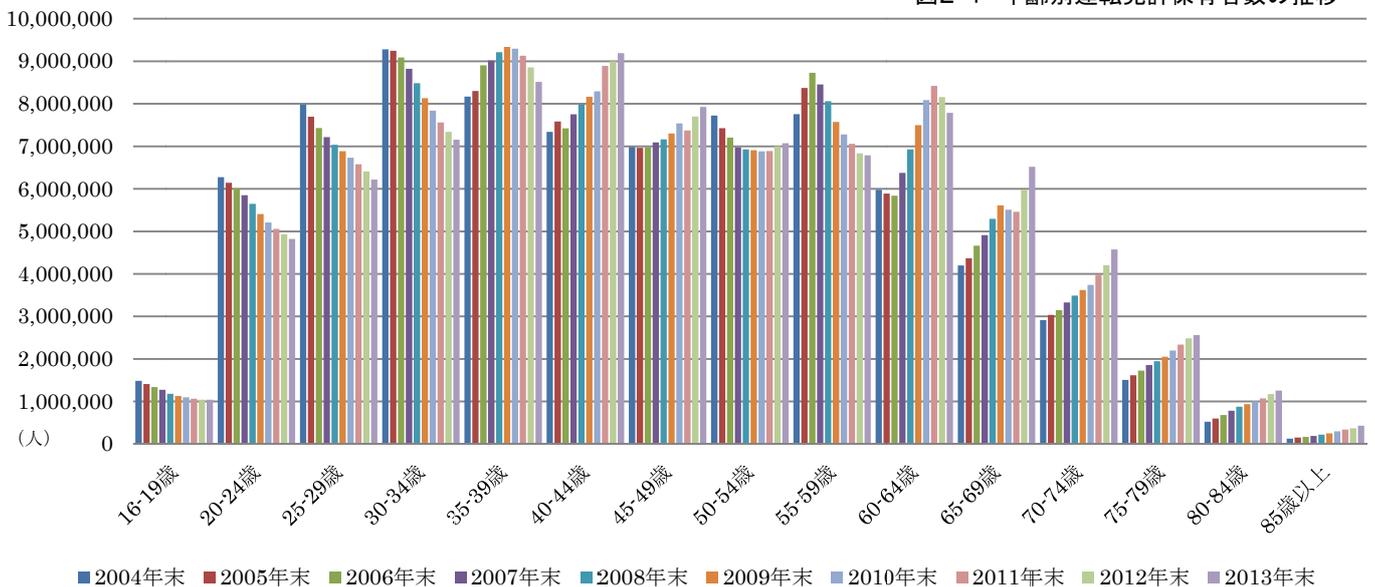


図2-2 若者の運転免許保有率の推移

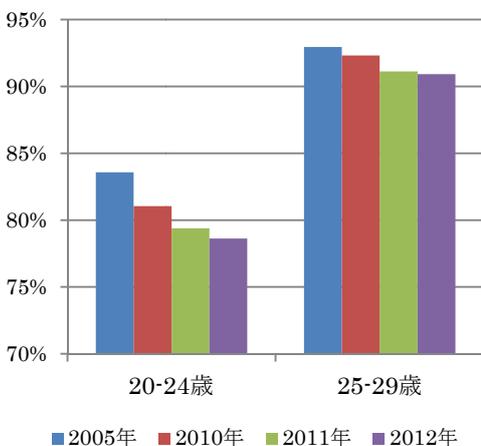


図2-3 年齢区分別将来推計人口の変化
(2010年を基準とした変化、出生中位・死亡中位)

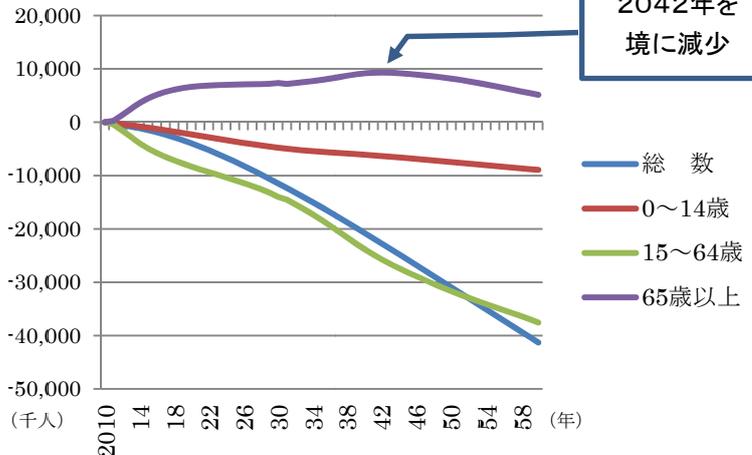


図2-1:警察庁交通局運転免許課「運転免許統計」より作成
図2-2:上記「運転免許統計」と総務省統計局「年齢5歳階級別人口」より作成
図2-3:国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」2012.1より作成