

# PONPOKO REPORT



## 貨客混載で描く 未来の姿

2000年のポンポコ発足から18年半、現在も東京外かく環状道路のPI委員として交通を中心とした情報収集と分析を一人、コツコツと続けています。3年前の提案以降、貨客混載のモーダルシフトが各地で続々と誕生しています。貨客混載でどのようなことが可能か大まかにイメージしてみました。また裏面で、国土交通省への情報公開請求から明らかになったことを報告します。(江崎)

### 参 考

- <http://p-report.jp>
- 書籍『公共事業と市民参加』学芸出版社

### 喜多見ポンポコ会議

2018年8月26日発行



### 物流会社

宅配会社は夕方までに受け付けた荷物を一旦物流施設に集め、夜仕分けし夜中にトラックで運びます。行きは荷物を積み、帰りは空ということもあります。

ネット通販の荷物については夜までに受けた注文を朝から準備し昼間余裕のある時間帯に貨客混載で最寄駅まで運びます。帰り荷の心配は不要です。



### 消費者

昼間は不在で荷物を受け取ることが出来ないことがあります。

仕事や学校帰りに最寄駅やお店で受け取ることも出来ます。



### 生産者

少量の農作物や加工食品などは輸送費が割高になりがちです。

鉄道やバスの空きスペースを利用して、早く安く消費地へ届けられます。



### 中心市街地

道路整備と大型店の郊外立地で中心市街地は寂れがちです。

荷物收受や産地直送販売のため、人や物、賑わいが戻ります。



### バリアフリー

旅客施設のバリアフリー化は1日あたりの利用者数3000人以上で進められています。

台車と車椅子やベビーカーに必要な設備は共通しており、バリアフリーが進みます。



### 地球温暖化

環状道路を整備しても混雑時旅行速度は低下し、地球温暖化が進みます。

鉄道は営業用貨物自動車と比べ、1tの荷物を1km運ぶのに排出する二酸化炭素は1/11です。



# 彼らはなぜデータを隠し続けていたのか？

## 1. 環状道路整備による効果

### 高速道路も一般道路も旅行速度は低下

PI外環沿線協議会・PI外環沿線会議当時、江崎から、三環状道路(中央環状線、外環、圏央道)の既設区間について、供用後に周辺道路で交通量減少効果が見られないこと、走行速度が低下していること、などを報告し、既設区間で何が起きているのか検証してほしいと言いつけてきました。しかし、国土交通省は検証することなく、「首都圏は混雑時旅行速度が全国平均より低い」「首都圏三環状道路は都心部の慢性的な渋滞緩和に寄与する」と主張し、環状道路の整備を続けています。

ところが情報公開請求で入手した報告書<sup>3)</sup>によると、2010年度末から2015年度末までに圏央道の一部や中央環状品川線が整備された(図1)にもかかわらず、混雑時旅行速度について、高速道路は神奈川県や埼玉県で低下、一般道路も東京都、神奈川県、埼玉県はじめ全体的に低下しています(図2)。圏央道と並行する国道16号も24.0 km/hから21.7km/hへと低下していることがわかります(図3)。

## 2. 外環の交通量推計についての指示

### 「最新の将来OD表」でなく「2005年」で行う

外環の事業評価は基礎データに2005年度道路交通センサスを使い続けていますが、2016年再評価時点で2010年度版が存在していたことが分かっています<sup>4)</sup>。情報公開請求で入手した外環事務所と受注者の「打合せ記録簿」によると、2013年再評価時には推計を「最新の将来OD表」で行うよう指示し、2016年再評価時には「最新の将来OD表」ではなく「2005年センサスベース」で行うよう指示していたことがわかりました<sup>5)</sup>。

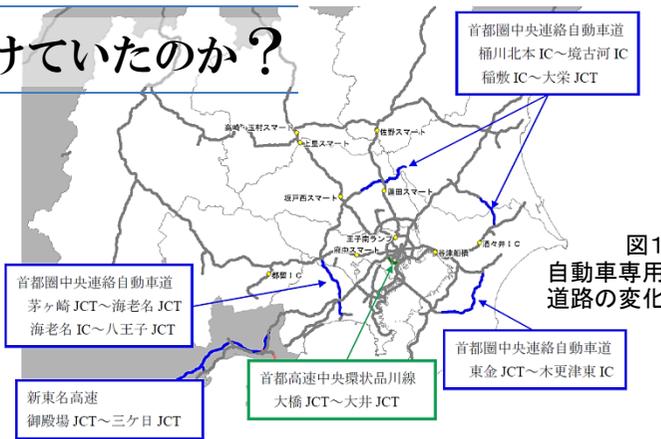


図1 自動車専用道路の変化

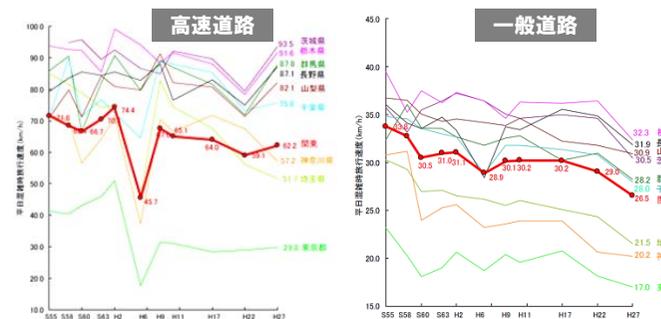


図2 都道府県別混雑時旅行速度の推移

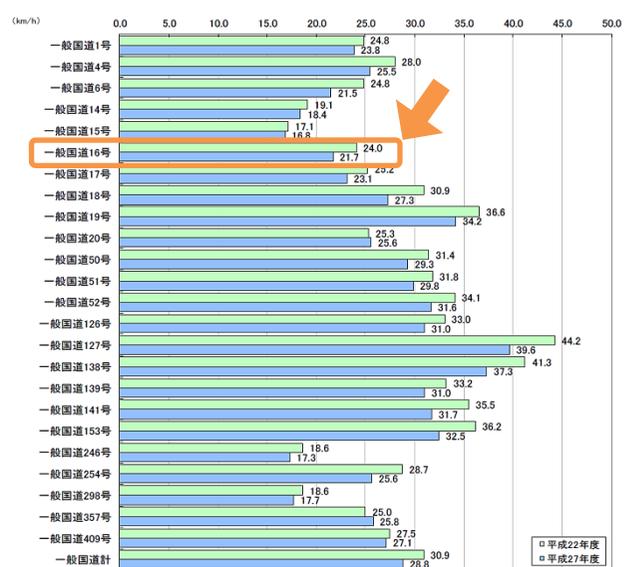


図3 路線別混雑時旅行速度(一般国道)

図1～3出典: 社会システム「H28 関東管内道路交通調査分析検討業務報告書」2017.3

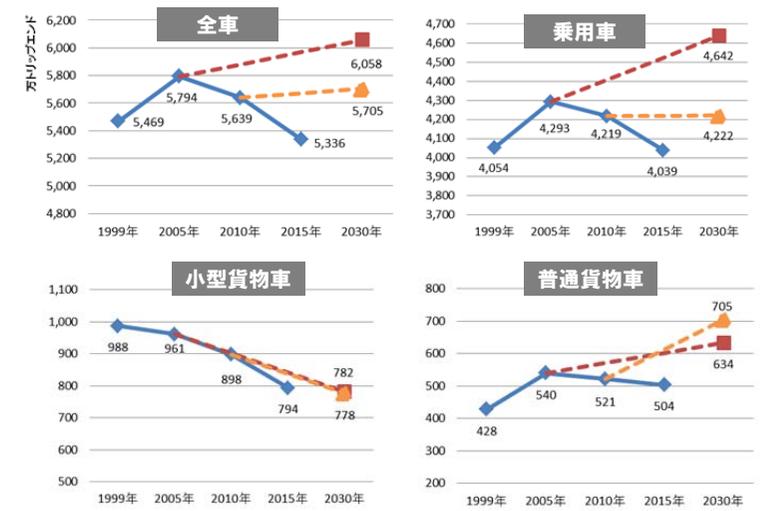


図4 関東臨海ブロック(埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県)の実績・推計交通量

出典: 1999年・2005年・2010年実績値と2030年推計値は関東地方整備局「道路交通センサスOD表」、2015年は国土交通省道路経済調査室「将来の自動車利用動向の推計精度向上に関する検討業務 報告書」2017.3、2015年は暫定値

## 3. データを隠し続けた理由

図4は関東臨海ブロック(4都県合計)の実績・推計交通量です。2005年度版の推計値と比較すると、2010年度版の推計値は乗用車が横ばいとなり、全車も控えめです。事業評価で2005年度版に固定していたのは、交通量が2005年をピークに減少しているため、2010年度版で計算すると便益が減少し事業継続が難しくなるからだと考えられます。

しかし2010年度版も現実の交通動向を反映しておらず、全体的に減少傾向の実績値からは乖離しています。

気になるのは、彼ら<sup>6)</sup>が環状道路整備後の実態や現実の交通動向を把握しながら本来講ずべき施策を後回しにしてきたのではないかと、ということです。まずは事実確認が必要です。

- 江崎美枝子「三環状道路と周辺道路の交通量変化」第8回PI協議会資料 2002.10.7、同「外環と周辺道路の交通量変化(追加修正版)」第33回PI協議会資料 2004.2.19、同「構想段階における外環の考察」第13回PI協議会資料 2005.8.23、同「外環埼玉区間の現状」第22回PI協議会資料 2006.11.16、ほか
- 外環事務所・NEXCO東日本・NEXCO中日本「東京外かく環状道路」2018.6
- 社会システム「H28関東管内道路交通調査分析検討業務 報告書」2017.3
- 国土交通省道路局企画課道路経済調査室「交通流推計手法の精度向上に関する検討業務 報告書」2015.3、パシフィックコンサルタンツ「関東管内交通量推計検討業務報告書」2016.3
- 東京外かく環状国道事務所「打合せ記録簿」2013.5.28、2015.12.11
- 「彼ら」は主に国土交通省道路局と関東地方整備局等の各地方整備局。

