



交通政策を大転換！ 変えるのは「あなた」です

2002年6月からPI外環沿線協議会、2005年1月からPI外環沿線会議が行われ、世田谷区の推薦でポンポコからも江崎が参加してきました。2005年8月に構想段階の議論が打ち切られてからも、PI委員として特に交通を中心とした分析を続けています。

今年11月5日に開催された、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第11回物流小委員会及び交通政策審議会交通体系分科会物流部会第7回物流体系小委員会合同会議において、国土交通省の道路局から、「高速道路と物流施設の立地状況」について報告がありました。高速道路整備によって物流施設の立地に貢献しており、今後も立地需要があるという説明でした。

そこで、PI会議当時に議論したこと、埼玉県の実状などをご紹介します。

1. PI外環沿線会議での議論

1-1 江崎「外環埼玉区間では、誘発交通と思われる交通手段変更や物流施設立地で走行量が増加している」

2006年11月に開催された第22回PI外環沿線会議において、江崎から外環埼玉区間の現状を調べた資料¹⁾を提出し、「外環が整備されたにもかかわらず、周辺道路の渋滞緩和効果は見られず、誘発交通と思われる交通手段

変更や物流施設立地で走行量が増加しているが、経済状況がいいとは言えない。大気汚染や犯罪、交通事故が増加して、生活環境が悪化している。外環整備によってほんとうにその効果(首都圏の交通渋滞や環境の改善、経済効果)があるのか」と疑問を投げかけました²⁾。

1-2 国土省「外環の必要性を、物流施設とか経済発展のためにと言ったことは1度もない」

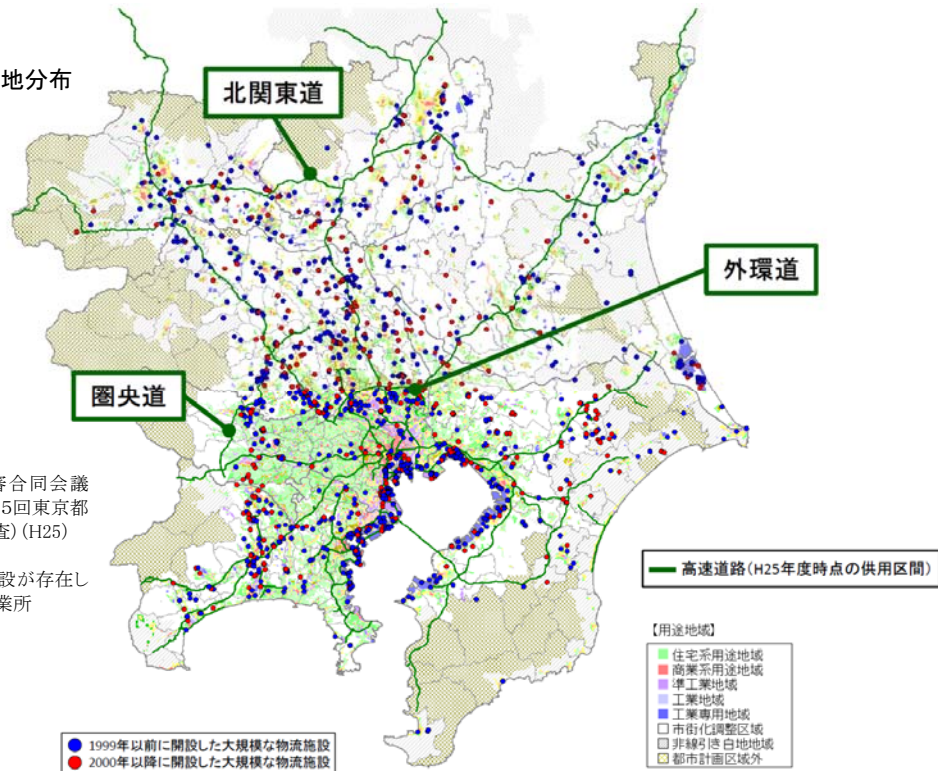
これに対し、当時の東京外かく環状道路調査事務所長は、「今まで私から外環の必要性を、物流施設とか経済発展のためにと言ったことは1度もない」と回答³⁾し、傍聴席から「え〜っ!」と、どよめきが起きました。そして「改めて回答させていただきたい」と発言⁴⁾し、回答のないまま9年が経過し、現在に至ります。

2. 物流施設と埼玉県の現状

2-1 物流施設の立地状況

前述した合同会議の資料によれば、東京都市圏では、臨海部や、東京外かく環状道路(外環道)、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)、北関東自動車道(北関東道)など高速道路沿線等に、大規模な物流施設が立地しているということです。(図1)

図1 大規模な物流施設の立地分布



出典:国土交通省社整審・交通審合同会議
2015.11.5 の資料5、元の出典は第5回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)(H25)

「大規模な物流施設」とは、物流施設が存在しており敷地面積3,000㎡以上の事業所

【お問い合わせ先】 喜多見ポンポコ会議 担当:江崎美枝子

<http://www.ab.auone-net.jp/~ponpoko>, k-ponpoko@ab.auone-net.jp

2-2 埼玉県では道路が混雑し走行速度が低下

一方で、埼玉県の道路の現状は、物流施設が立地する地域と重なるように、県南部の道路を中心に走行速度が低下し、市街地の幹線道路は混雑して、混雑度は全国ワースト1位です。(図2)

9年前のPI会議で埼玉区間の現状を報告した後、圏央道が延伸し、さらに新たな物流施設が立地して、相変わらず道路が混雑していることが分かります。



図2 埼玉県の道路交通の現状

出典：埼玉県県土整備部道路政策課『埼玉県の道路』2015.5

3. 事業者が考える課題

高速道路や一般道路の整備ではない

国土交通省関東地方整備局と東京都市圏の都県市、高速道路会社等で構成する東京都市圏交通計画協議会は2013～2014年度に「第5回東京都市圏物資流動調査」を実施しました。その中で、現状と課題を把握するため荷主や運送事業者の実態調査を行っています。

これによると、事業者が貨物輸送に関して考えている課題は、高速道路や一般道路の整備よりも、高速道路料金が割高であること、輸送時間がかかり時間が読めないことのほうが圧倒的に多いことが分かります。(図3)

国土交通省の物流担当がこれらの課題に正面から向き合い、事業者の声を丁寧に聞いてまとめたのが、物流審議官部門の来年度予算概算要求であり、「旅客鉄道を活用した貨物輸送」だったのではないのでしょうか。

しかし調査結果を受けてまとめられた「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて『基本方針』(案)」には、事業者の思いが反映されていないだけでなく、「モーダルシフト」の視点も欠如しています。

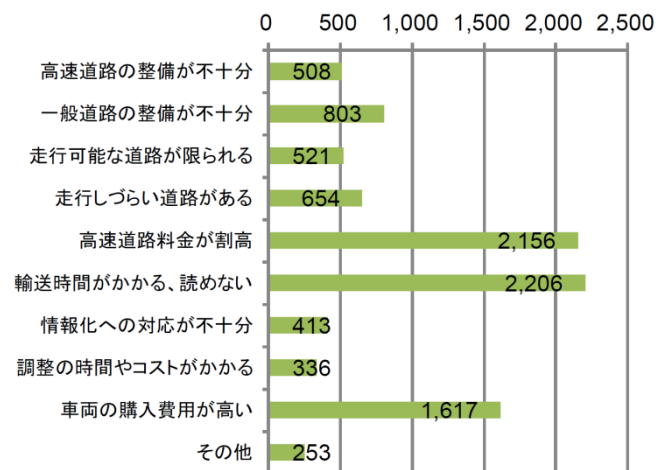


図3 企業の貨物輸送に関する課題認識

出典：東京都市圏交通計画協議会「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて『基本方針』(案)」2015.8の参考資料、元の出典は第5回東京都市圏物資流動調査(企業アンケート調査)

4. 次は交通政策の大転換です

これまで国土交通省は、東京外かく環状道路の東京区間について日本で初めて構想段階からPI(市民参加)方式を導入し、門外不出と言われたOD表(交通需要予測に用いられるデータ)を電子ファイルで提供するなど、従来の慣例を変える努力をしてこられました。次は交通政策を大きく転換する段階です。

国交省も学識者も事業者も市民も事実を直視し、勇気をもって一緒に交通政策の大転換を成し遂げましょう。

1) 江崎「外環埼玉区間の現状」第22回PI外環沿線会議 2006.11.16 資料4

2) 第22回PI外環沿線会議 2006.11.16 会議録

これらの資料は東京外かく環状国道事務所HPからダウンロードできます。

