

『災害に強い首都「東京」形成ビジョン 中間まとめ』に関するご意見

①氏名 (フリガナ)		喜多見ポンポコ会議 代表 江崎美枝子 (キタミポンポコカイギ ダイヒョウ エザキミエコ)			
②住所		東京都	世田谷区喜多見*****		
③電話番号		*****	電子メールアドレス	*****	
④職業		⑤年齢		⑥性別	
⑦ご意見					
中間まとめ 該当箇所		内容 (中間まとめの該当箇所ごとに簡潔に記述してください)			
頁	行				
1 2	5	<p>(課題) に以下の項目を追加</p> <p>○さらに東京の西部から南部を流れる多摩川においても破堤氾濫が発生した場合、壊滅的な被害が予想され経済社会活動に甚大な影響を与えることが懸念されるが、多摩川の治水上の課題として、洪水調節施設が設置されていないことも挙げられる。</p>			
1 6	1 9	<p>5.1.1 の 1) 洪水調節施設の整備の推進 に以下の項目を追加</p> <p>○多摩川の負担軽減のため、東京外かく環状道路(関越～東名)の東名 J C T (仮称) から掘進中の本線トンネルを多摩川の支川である野川とその支川である入間川あるいは多摩川の調節池、および合流式下水道の貯留施設に転用する。</p> <p>理由：</p> <p>2015年の野川流域人口は約80万人。東京都の野川流域河川整備計画では、供用中の調節池を含め野川で約80万m^3、仙川で約26万m^3、入間川で約2.9万m^3の調節池を整備する計画ですが、具体的な場所などは検討中です。また、野川流域内にある市部の大部分は汚水と雨水を同一の管きよで排除する合流式下水道で整備されており、野川処理区から発生する汚水が雨天時には下水の一部が未処理のまま野川に放流されるという問題もあります。</p> <p>今年度の関東地方整備局事業評価監視委員会で外環は「事業継続」が了承されました。しかし資料を見ると、事業費は2兆3575億円で当初の2倍に増加、費用便益比(B/C)は1.01へ当初の3分の1に低下しました。今回の増加要因を見ると中央 J C Tの地中拡幅部だけで計5360億円増加。中央 J C Tと同様に技術的難易度が高いとされる青梅街道 I Cについてはまだ計上されておらず、今後3兆円に達し、B/Cは1を下回る可能性があり、事業継続は困難です。</p> <p>外環事業で掘進中の本線トンネルは直径15.8m、北行と南行の2本あり、東名 J C T部について10月14日7時時点のシールドマシン位置は、北行が J C Tから3526m、南行が J C Tから4413mとなっています。</p> <p>2本のうち1本は野川とその支川である入間川の調節池に、1本は合流式下水道の貯留施設にすることが考えられます。野川沿いには小田急電鉄の電車基地もあります。万一野川が氾濫すると小田急沿線全体にも影響する恐れがあります。</p>			

野川や入間川との接続設備や、強度が不足する場合は追加工事が必要になるかもしれませんが、地中拡幅部は不要ですから外環よりは事業費が抑えられそうです。また、貯留量に余裕があり、東名高速道路の地下で多摩川と接続することができるなら、トンネルのうち1本は多摩川の調節池にすることも考えられます。

29 15

6 おわりに に以下の項目を追加

○このためには、気候変動の緩和策が第一、そして水害を未然に防ぐことを優先すべきであり、これまでの施策を分野横断的に見直す必要がある。

理由：

自動車から排出される二酸化炭素（CO₂）、窒素化合物（NO_x）、浮遊粒子状物質（SPM）の量は、自動車の走行速度が高まるにつれ減少する傾向があるとされ、環状道路の整備によって交通の流れがスムーズになり走行速度が向上するとともに、走行量が削減されれば、排出ガスの大幅な削減が期待でき、大気環境が改善されると言われてきました¹⁾。国土交通省への情報公開請求で入手した文書から、近年開通している圏央道や外環千葉区間の状況を申し上げます。

1. 圏央道開通後の状況

【2017年2月に圏央道の境古河IC～つくば中央ICが開通】

1-1 誘発交通で交通量が増大

開示文書²⁾によれば、この開通により関東全域で高速道路を利用して成田空港、牛久大仏、茨城港へ向かう交通量が増加しましたが、大型車の増加はわずかで、大きく増加したのは小型車でした。また、圏央道（茨城区間）を走行する車両は周辺一般道から転換した車両もわずかにありますが、「その多くは誘発交通によるもの」だと分析しています。（図1）

1-2 救急自動車の所要時間は延伸傾向

開示文書²⁾では、医療面での現状整理も行われています。2015年中の救急自動車による現場到着所要時間は全国平均で8.6分、病院収容所要時間は、全国平均で39.4分となっており、どちらも延伸傾向にあります（図2）。同じデータで1都4県（茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）を見ても同様の傾向です。

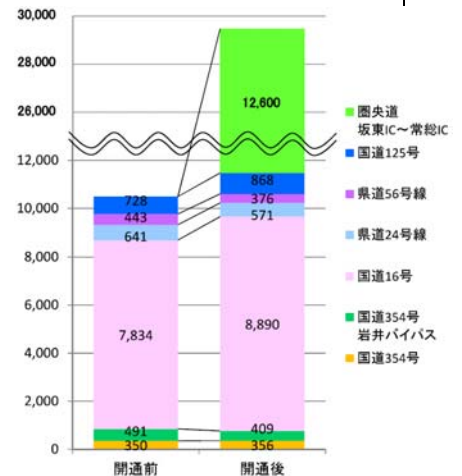


図1 圏央道茨城区間開通前後の交通量の変化

出典：開示文書²⁾ 2-105 頁、ETC2.0 データを利用し開通前 2017.1.1-1.31 と開通後 2017.3.1-3.31 を分析。対象路線は圏央道茨城区間と並行する主要な国道と県道。

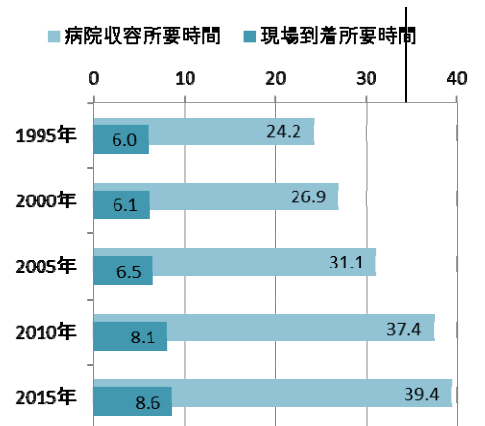


図2 救急自動車による現場到着所要時間及び病院収容所要時間の推移

出典：開示文書²⁾ 5-253 頁、元の出典は消防庁「平成28年版 救急・救助の現況」2016.12。現場到着所要時間は119番通報を受けてから現場に到着するまでに要した時間、病院収容所要時間は119番通報を受けてから病院に収容するまでに要した時間。

1-3 混雑時旅行速度は低下

他の開示文書³⁾でも、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にもかかわらず、関東管内の一般都県道以上の道路の2015年度混雑時旅行速度は、2010年度から関東の全都県で低下しています。(図3)

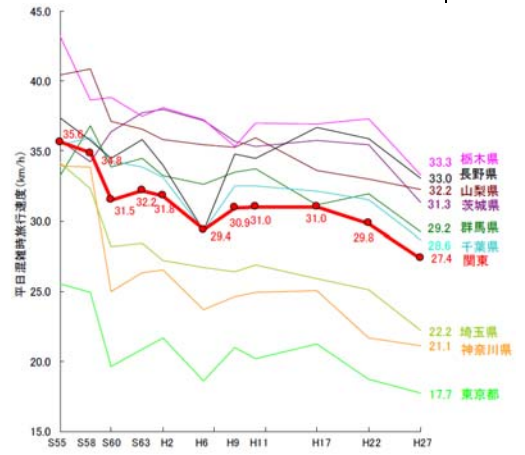


図3 都県別混雑時旅行速度の推移(一般都県道以上)

出典：開示文書³⁾ 118 頁、関東地方整備局が発注し、2015年度道路交通調査の一般交通量調査の調査結果に基づき関東地域の道路交通特性を分析したもの。

2. 外環千葉県区間開通後の状況

【2018年6月に外環の千葉県区間(三郷南IC~高谷JCT)が開通】

2-1 渋滞損失時間の算出方法は不開示

関東地方整備局は記者発表資料「東京外かく環状道路(三郷南IC~高谷JCT)開通後の整備効果」2019.1.9 および2019.12.25の中で、「中央環状内側の首都高(中央環状含む)の渋滞損失時間が約3割減少」と主張しています。しかし作成元の開示文書⁴⁾では渋滞損失時間の算出方法は首都高方式もNEXCO方式も不開示です(図4)。担当者に聞いたところ「首都高もNEXCOも公表してほしくないと言っている」とのこと。同じ資料にある国土技術総合研究所の数字は「2割減」となっており、効果に疑問があります。

2.5 外環道(千葉区間)開通前後の渋滞損失時間の分析

2.5.1 首都高方式による渋滞損失時間の算定

(1) 分析条件の整理

外環道(千葉区間)開通前後の渋滞損失時間のうち、首都高公表値(以下、首都高方式)に基づく外環道の渋滞損失時間を算出し、NEXCO公表値(以下、NEXCO方式)に基づく損失時間と比較を行う。

使用データ	高速トラッキングデータ
分析期間	外環道(千葉区間)開通後:2018年6月3日~2018年10月31日 外環道(千葉区間)開通前:2017年6月1日~2017年10月31日
分析対象路線	中央環状線内側(中央環状線を含む、湾岸線は含まない)、外環道
分析対象箇所	全IC区間

(2) 首都高方式、NEXCO方式それぞれの渋滞損失時間の算出方法

1) 首都高方式の算出式

2) NEXCO方式の算出式

NEXCO方式の渋滞損失時間の算定方法は以下の通りである。なお、NEXCO方式では渋滞損失時間

(3) 結果

開通前後の外環道全体の渋滞損失時間は、
と、首都高方式の方がNEXCO方式よりも
だった。また、首都高方式に基づく中央環状線内側(中央環状線を含む)と外環道を含むエリアの渋滞損失時間は、開通前後で

図4 渋滞損失時間の算出方法

出典：開示文書⁴⁾ 2-107 頁

2-2 外環埼玉区間の速度が20%以上低下

走行速度については、「首都高の中央環状線の東側区間、および外環道と中央環状線を結ぶ首都高の速度が向上している」そうですが、「外環道(埼玉区間)では全体的な速度は低下傾向にあり、中には20%以上低下している区間も見られる」⁴⁾とのこと。効果より影響のほうが大きいようです。(図5)

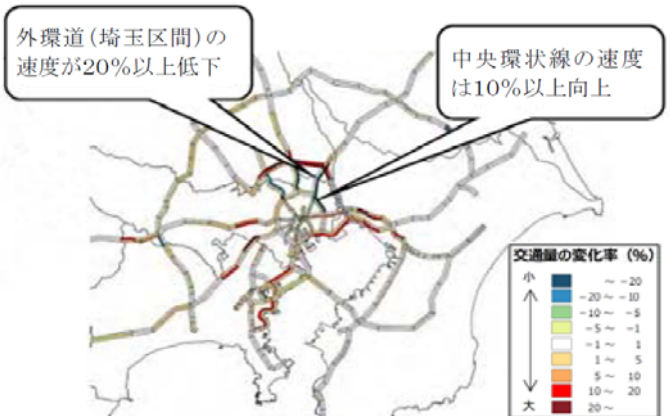


図5 外環千葉県区間開通前後の速度(変化率)

出典：開示文書⁴⁾ 2-93 頁

2-3 外環埼玉区間などの交通量が増加

交通量についても「外環道(埼玉区間)では1割以上、外環道と圏央道を結ぶ放射道路では5%以上の交通量が増加している」「京葉道路・東関東道の交通量が1割前後増加している」⁴⁾と書かれています。やはり影響のほうが大きく見えます。(図6)

2-4 大型車は外環埼玉区間で2割以上増加

このうちの大型車についても、「外環道では2割以上、外環道と圏央道を結ぶ放射道路では5%以上の交通量が増加している」「京葉道路・東関東道の交通量が5%前後増加している」⁴⁾ですが、中央環状線や都心環状線については記述がなく、図を見てもほとんど変化が無かったことが分かります。(図7)

2-5 鉄道からクルマに手段変更

開示文書⁵⁾によれば、外環千葉区間開通に伴い、普段の外出における主な交通手段を変更した人のうち「鉄道からクルマに変更した方が46%と最も多い」ということです。

以前外環埼玉区間開通後の状況を調べたところ、日常的に利用する交通手段(通勤・通学)は徒歩・鉄道・電車・バスが減少し自家用車が増加していました(図8)。詳細データが入手できる川口市・浦和市(現さいたま市)を調べてみると、川口～浦和・草加、浦和～川口・戸田など外環に沿った市への車移動が増加していました。誘発交通の一種である「手段変更」と「目的地変更」が起きているようです。

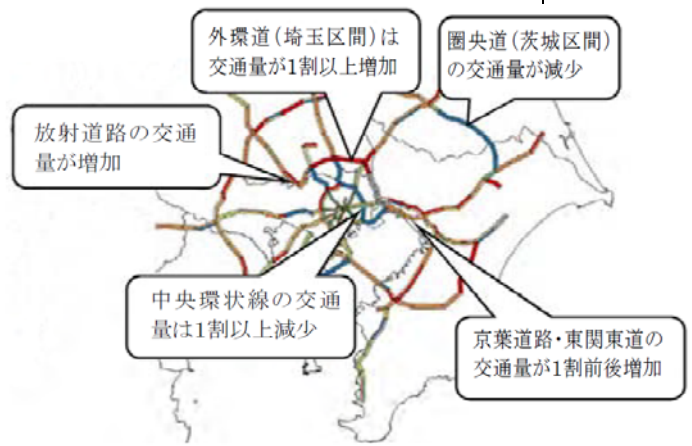


図6 外環千葉区間開通前後の交通量 全車全日(変化率)
出典：開示文書4) 2-7頁

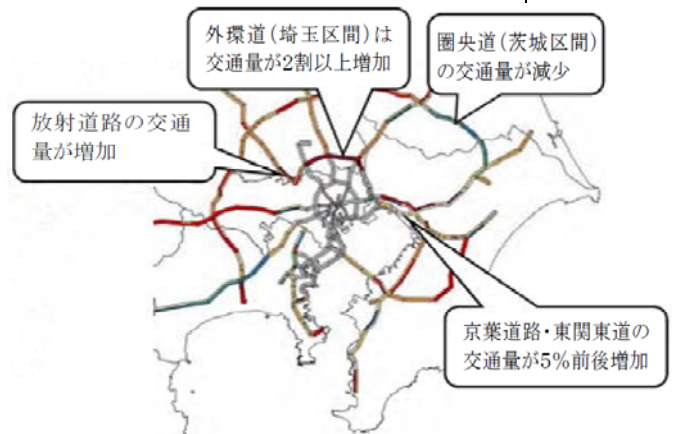


図7 外環千葉区間開通前後の交通量 大型車全日(変化率)
出典：開示文書4) 2-23頁

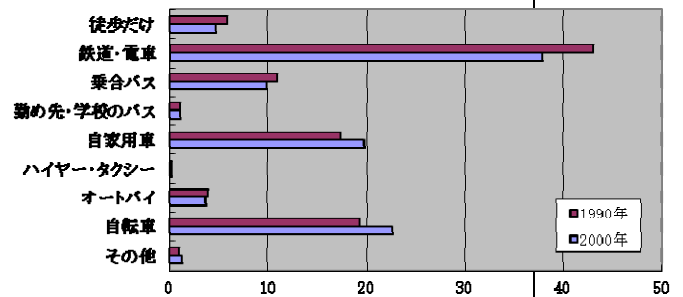


図8 外環埼玉区間開通前後の交通手段変化
出典：江崎美枝子「外環埼玉区間の現状」第22回P1外環沿線会議資料 2006.11.16、江崎美枝子+喜多見ボンボロ会議『公共事業と市民参加』2007.6、学芸出版社。元の出典は総務省統計局『国勢調査報告』。「居住地による15歳以上自宅外就業者・通学者数」の9区分(1990年は10区分)で、外環沿線の三郷市・八潮市・草加市・川口市・浦和市・戸田市・和光市を合計。和光IC～三郷JCTは1992年開通。

国土交通省は道路分野における地球温暖化対策を推進するため環状道路整備等の交通流対策を推進すると言っていますが、逆行していることになります。

最後に、入手した開示文書の中から、1都4県における物流活動の状況を申し上げます。開示文書²⁾では、物資輸送の変化を把握・分析しています(図9)。貨物量①②でみると発生・集中ともに概ねどの地域も減少、トラック台数ベース③④でも減少しており、特に圏央道沿線以外の東京都は激減しています。東京都市圏から発生する貨物をトンベースでみると、工場と物流施設で全体の9割弱を占めていますが、これら施設から発生するトラック台数⑤⑥も同様に減少しています。トラック以外の輸送手段も含む全機関の流動量は埼玉県、千葉県、東京都において2010年から2015年にかけて増加していることから、首都圏に着地をもつ物資流動ではトラックの分担率が近年減っていることを意味しているということです。

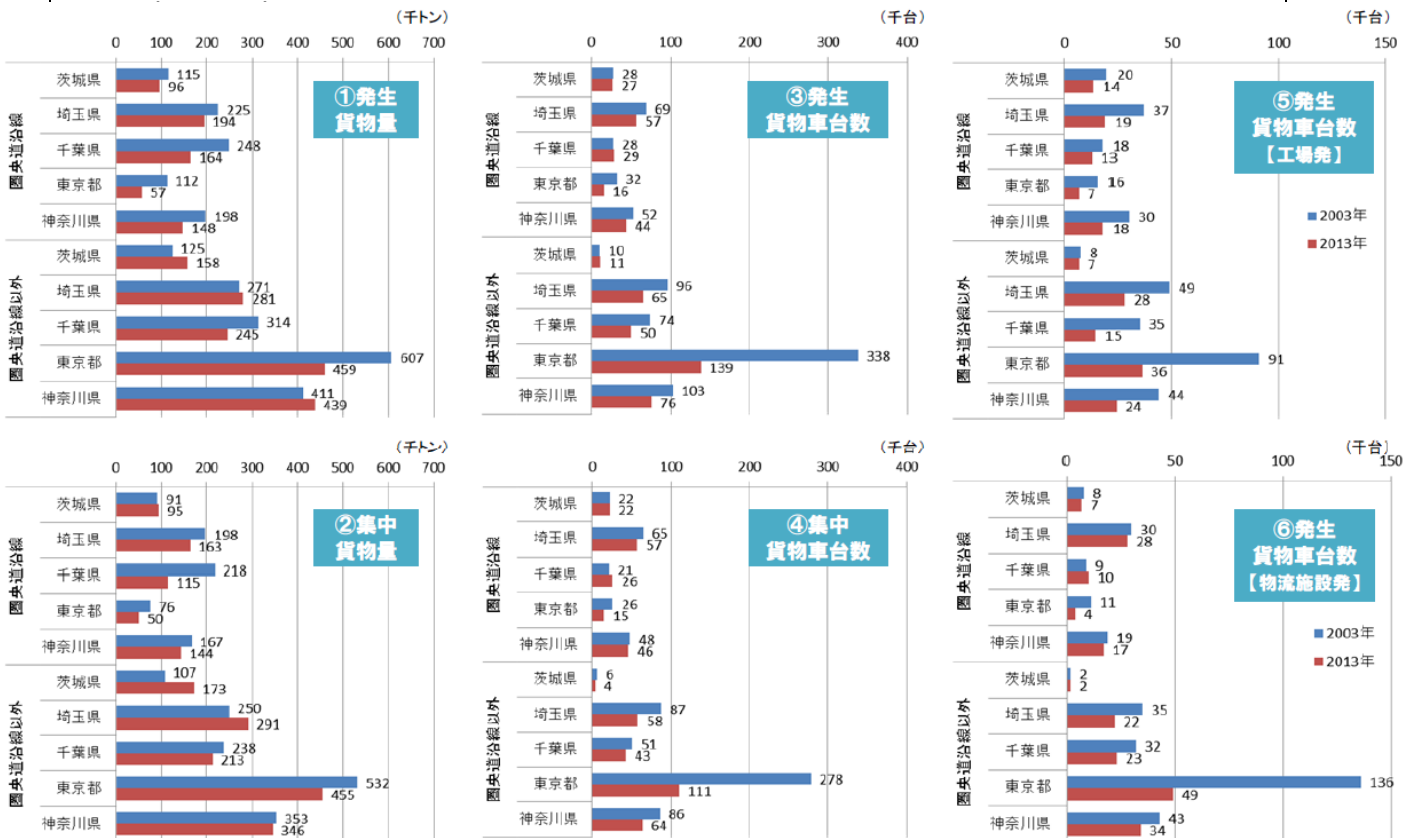


図9 物流活動の経年変化 出典：開示文書²⁾ 3-207~3-213 頁、元の出典は東京都市圏物資流動調査

国民・都民の命と暮らしを守り、首都「東京」を守り、そして厳しい国際都市間競争にも対応できる対策は何なのか、事実やデータを直視し、早急に政策の精査と見直しが必要です。

-
- 1) 国土交通省関東地方整備局・東京都都市整備局「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括」2005.9
 - 2) オリエンタルコンサルタンツ「平成29年度首都圏3環状道路整備効果検討・検証業務 報告書」2018.6
 - 3) 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
 - 4) オリエンタルコンサルタンツ・計量計画研究所設計共同体「平成30年度 首都圏環状道路整備効果検討・検証業務 報告書」2019.3
 - 5) 長大「H30 首都国道管内交通調査分析検討業務 報告書」2019.3

上記のうち開示文書2～5についてはウェブサイト

(http://p-report.jpn.org/g41_dataup00.html)に掲載しています。