

## 2. 7. 会場質疑

質問者	<p>(株)ライトレールの安陪と申します。富山市の高森さんへの質問です。</p> <p>富山ライトレールのお話をされまして、需要予測について伺います。今まで報道等資料拝見させていただいた中では、JR西日本時代の、今日の資料にありますが平成14年度3,400人に対して4,200人くらい一日に対してという数値を拝見したことがあるのですが、今までの様々な大幅な輸送改善による実績値を見ると、例えば国鉄時代の九州の天城鉄道天城線というのが運行本数を4.5倍にしたら利用量が4倍になった。あと西鉄との結節の駅を近づけたという事ですがそういった事例もありますので、現在の富山ライトレールの予測をJR時代の1.2倍を大幅に上回るのではないかと考えるのですがその辺についてお聞かせねがないか？</p>
⇒高森主幹	<p>需要予測につきましては今ほどおっしゃられたように、4,200人だったかと保障されているかと思いますが、需要予測については色んな物からの転換ですとか、フィーダーバスからいくらかなど根拠があるわけですが、昨年末ですか、富山港線で再度実施しました結果ですと2,200人と出てまいりまして、最近市長はそれを受けまして、予測は3,400人と訂正をしております。当初予測した時の乗降が3,400人が4,200人という事ですが今現在、2,200人と捉えて下方修正しております。ですからそんなに1.2倍増えるという予測はしていない、細かいことはわかりませんが今の状況は現況が2,200人に対して3,400人という風に言っております。</p>
質問者	<p>世田谷区の江崎と申します。所属は喜多見ぼんぼこ会議という名前です。</p> <p>ESTの3本柱の一つに、ネットワーク整備を上げられているというお話でしたが、3環状道路の開通それぞれについてどれだけ効果があったのか、個人的に調べましたところ都心部では変化がなかったが、周辺の道路ではほとんど変化がないか逆に増えていた、特に埼玉外環、本線とサービス道路合わせて1日当り15万台ほど増えているようです、考えてみると容量を増加させるという事なので当然な気もする。海外では誘発交通の研究が進んでいるようだが、ESTの一つに上げられる前に実際そういう事でどういう結果になったのか、またなぜそういう風になってしまったのか検証する必要があるのではと思う。あるいは、どちらかでそういう研究をしているのかご存知ないでしょうか？</p>
⇒森川教授	<p>ご質問ありがとうございます。東京の環状道路の実数については私は明るくないですが、誘発交通は交通のネットワークの状況と車の保有台数がどういうレベルにあるかによって変わってきます。例えば名古屋、今環状道路整備が非常に進んでいるところで、つい1年ほど前に、東海環状自動車道が73キロ圏にオープンし、それによって都心部の車の量は減りました。その中の、東名・</p>

名神の渋滞も大幅に減った。車の総量的にはそんなに変わっていないと思います。という事で名古屋の環状道路整備においては環境効果が私にはあったのではないかと思います。それから東京の方では環状道路ではないがバイパス整備によって、誘発交通がどれくらいあったかというのを、国交省がスクリーンライン調査をした結果がありますが、ほとんど誘発交通がなかったとそのバイパス道路については出ています。一方、世界中に誘発交通がどれくらいあるかという研究がされていますが、道路整備によるものなのか、自動車の保有率が経済発展にしたがって伸びていったものなのか、なかなか峻別が難しい。例えばロサンゼルスのような道路整備をしても渋滞がぜんぜん減らず、交通量が増えていった。これは誘発交通と言ってよいのかというと難しいところがある。このESTという枠組みの中でネットワーク整備が環境負荷を減らすかどうか、私個人としては、現在の日本の保有率の状況であればネットワーク整備はむしろ若干減らす方向にあるのではないかと思います。渋滞解消によって。これは当然場所、都市のネットワークの整備率、形状によって違うのかと思います。はっきりしたことを申し上げられなくて恐縮ですが、この誘発交通研究はずっと大きな交通研究のテーマで、明らかな結論が出ていないというのが現状です。

## 事務局挨拶

交通エコロジー・モビリティ財団理事長  
山下恭広

事務局を担当しております交通エコロジー・モビリティ財団の山下でございます。年度末の誠にお忙しい中、本シンポジウムに参加いただきましてありがとうございます。さて、この EST という言葉聞いたところによりますと広辞苑の次の改訂版に新たに収録されるそうでございまして、これ自体たいへん結構なことだと思いますけれども今の時点においてその EST という言葉が一般の方々にとどの程度浸透しているのか、普及しているのかと考えますと、まだまだではないかと思うわけでございます。それを促進するためにどういったことが有効なのかと考えますと 2 つのことが必要なのではないかと思います。1 点目は優れた事例が出てくる必要があるとおもいます。EST がどういった効果があるのかと、環境にどういったいい影響があるのかと具体的にイメージできるだろうと思います。EST を最初に提唱しました OECD におきましてはベストプラクティクスコンペにおきまして 18 のプロジェクトを選定していると聞いております。

わが国におきましても、先ほどご紹介ありましたように既に 21 の地域がモデル地域として選定されまして国の支援も始まっているわけでございますけれども、この中からこれぞ EST というすぐれた物が、早く出てくるということが非常に効果があるのではないかと思います。先ほど報告ありました、富山市さん、豊田市さんを初め、有望と思われる事例がたくさんあるという事でございますので、一つでも多くのものが大きな実を結ぶと期待しております。

それから二点目に必要なことは EST に関する情報が発信され、情報が交流し意見が交換される仕組み、場が設定されるということが大事だと思います。EST の実現のためにいかなるポリシーミックスをとるかということにつきましては、それぞれの地域におかれた条件、特性によりましておのずと変わってくるのであります。いくら他の地域で立派な例があるからといってそのまま自分の所に持ってくるわけには行かないのでありまして、なるべく多くの事例を知りそれらを深く理解することによって自分の地域にあった最適な組み合わせを考えるのが必要なわけでございます。そのためには、それぞれのモデル地域から得られた知見を広く紹介し、意見を交換する場を設けることはきわめて有効だと思います。そういった意味で本日のシンポジウムが役割を果たせる事を期待しているところでございます。

さて、本日のシンポジウムはこれからのプログラムはテーマ別ラウンドテーブルという事で 3 つのテーマを用意してございます。それぞれの会場におきましては、テーマに沿った施策を展開している地域の方々から意見を発表して頂きまして得られた知見、またぶつ

かった課題をベースに議論を展開していただくこととなります。本音で話し合うと名うっておりますけど、現場の生の情報を共有し、お互いに揮発することによって大きな実を結ぶことを期待しております。

最後になりますけども、私どもの交通エコロジー・モビリティ財団というのは、もともとは交通バリアフリーの推進というのを目的に設立された団体でございます。しかしながら、COP3 京都会議の開催された 1997 年から交通環境対策の推進という、もう 1 つの柱として掲げまして、以来様々な事業を展開してきているわけでございます。本日のシンポジウムを契機といたしまして、EST の普及推進活動にも全力で取り組みたいと思っておりますので、今後とも引き続きまして皆様方のご理解ご協力を賜りたいと思います。