

# 交通輸送技術検討会（第6回）

## 議事要旨

日時：令和元年8月26日（月） 10：00～11：30

会場：晴海トリトンスクエアY棟2階A-1,2会議室

### 1. 開会

### 2. 議事に関する主な意見等

#### （1）交通輸送技術検討会設置要綱の改正について

意見なし

#### （2）交通マネジメント推進に向けた2019年夏の試行について

- ・今夏の試行での豊洲駅の利用者減に関連して、付近の大学ではチャレンジウィークまでに授業を終わらせるよう授業期間の変更を行った。通勤・通学を分けての分析が可能なら効果を分析してほしい。
- ・企業や学校の取組等、好事例については、大々的に公表して他の模範として示すことが大事。
- ・試行において、TDMによる交通量削減が、目標には届いてないことを対外的に明確に示すべき。TDMのみを実施した日の首都高の交通量の減少率が低く、TDM施策の感度が低いことを念頭に追加対策を検討していかなければならない。
- ・TSMにより一般道の一部に混雑が出たということだが、追加対策を実施した場合、さらに高速道路から一般道への転換が起き、広範囲で混雑することも考えられる。一般道の状況も考慮しながら検討したほうがよい。
- ・TDM拡大のためには、物流事業者、特に荷主からの理解と協力を得ていく必要がある。
- ・企業向けアンケートにおいて、物流関係で「大会までに取組予定」との回答が多いことは、今後の伸びしろと期待できる。引き続きTDMへの協力の呼びかけを実施してほしい。交通量の変化を車種別に分析すると、大型車の減少率が少ないといった状況がより明確になるのではないか。ただし、物流関係の取組の拡大のみによる目標達成は難しいので、追加対策は必要と考える。
- ・首都高の交通量の減少率が一般道に比べて低いことは、これまでのシミュレーションで予見されていたように、首都高の交通状況が改善されて一般道からの車両が増加したためと考えられる。それを抑制するためにも追加対策が必要。

#### （3）首都高の追加対策について

- ・追加対策による一般道への影響も留意する必要がある。また、料金施策の効果で首都高の流動が円滑になると新規需要が発生することや、時間帯割引による需要のシフト、外環への影響も考慮する必要がある。最終的には技術的な判断基準だけでなく、世の中の受け入れやすさなども含めて、政策的に判断してもらう必要がある。
- ・物流車両に対しては基本的に料金上乘せを適用しないという方向で検討を続けるべき。ただ、物流はTDMへの取組が不要と誤解されないよう、TDMでは物流を含めて頑張り、その上で料金施策を実施すると

いうメッセージの正確な打ち出しが必要。

- ・ TDMの呼びかけは企業や組織に浸透しやすいが、全体で考えると組織とは関係なく意思決定する個人の協力も必要。料金施策は、TDMの呼びかけが浸透しにくい個人に対し、必要性和協力を適切かつ効果的に呼びかけるための方法と位置づけることができる。
- ・ 首都高の流動が円滑になると潜在需要が顕在化し、再び混雑する可能性がある。それを避けるためには課金が必要である。
- ・ ナンバープレート規制、HOVレーンの設置が技術的に困難なことは理解できる。一方で、事故発生時や雨天時など非常時の対応については引き続き検討する必要がある。
- ・ 首都高では社会的TDMを補完する追加対策が必要であり、施策として料金施策が適切である。その上で一般道への影響も考慮すると、今回のシミュレーション結果の中では1,000円課金が適当、というのが本検討会の見解である。

(3) 交通輸送技術検討会に係わる今後のスケジュール (案)

意見なし

(4) その他

意見なし

3. 閉 会

以 上