

道路交通問題について

(道路公団 竹原氏講演)

広川 榆吉*

オリンピックのときの交通状態をどうしようかということは警視庁でやっております、警視庁の広川さんがこの問題と取り組んでおられまして本日お話しのご予定でしたが、ちょうどでられないということで、ピンチヒッターとして、お前がおれの原稿を読んでこいということで私がここに上がったわけです。

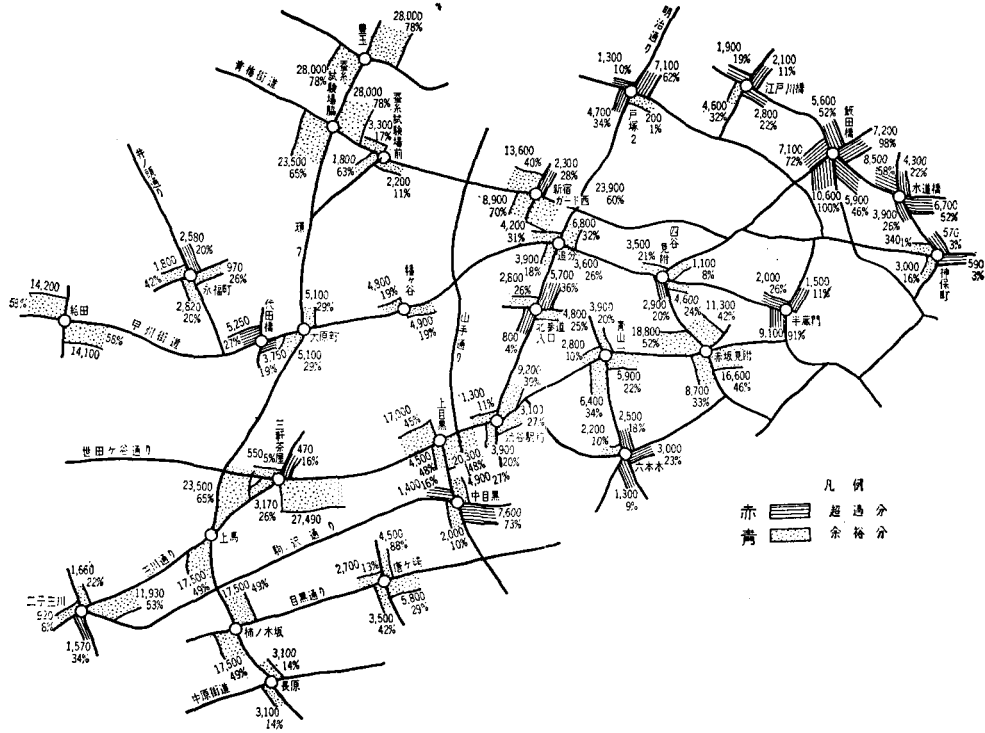
日本道路公団といえば道路ですが、首都高速道路公団というのもありまして、東京都内はそこでやっておりますので、私は東京都内のことはやっておりません。あるいは、ご質問に対してお答えできないこともあるかと思いますが、一応広川さんの原稿にしたがって、オリンピックのときの交通は一体もつかもたないかということについてお話ししたいと思います。

ただいまもオリンピックにどのくらいの入場者があるかというお話がありましたが、何人ぐらい集まるかということは、各方面からの協力で、大体交通関係で一番混むのは開会式・閉会式が一番混むと思います。開会式は特に土曜日であり、そのときに大体10万の人が集まる。周辺まで入れれば17、8万の人間がでる、それをどう処理するか。で、昼間は大体6,000台から7,000台ぐらい集中してある時間に集まってくるのではないかということが考えられ、それについて警視庁では、集まった車を置く駐車場をどうするか、果してそれだけのスペースがあるか、それは交通の流れであれば、ある程度こちらに流すという方法があるが、駐車の場合にはどこか土地をみつけられない限り絶対に解決しない問題ですので、それについての検討ということが行なわれております。

で、ここにあるのがオリンピックの明治神宮外苑のところですが、ここにいろんなところから交通が集中する。で、それに対してどういうことをするかというと、大体オリンピックに関係のあるような——これは渋谷寄りの絵がでておりますが、交差点で果してとおれるだろうかということに対して、現在の交通量が、現在は道路そのものがネックになっているのび悩みの形ですが、仮に道路が必要に見合って整備されていくと考えると、現在の交通がオリンピックまでに大体40%増ぐらいのものになるだろうということが考えられます。それは、たとえば、青山とか各都内のいろんな観測を続けており、その結果から累推した値で、オリンピックまでに40%ふえるということはそう無茶な数字ではなくて、当然このぐらいの推定はありうると思います。

そしてさらに、現在首都高速道路公団が代々木のそばでやっているような道路とか、それから環状線とか、オリンピックを目ざしていろんな道路が作られております。それができあがるとある程度、特にこちらの首都高速道路の高速4号線という幡ヶ谷あたりまで行く線ですが、それが

* 警視庁 昭和38年10月2日第14回研究発表会受理 「経営科学」 第7巻4号



第1図 39年における交通量と交通容量の比較図

(注) 数字は昼間は時間交通量の交差点交通容量に対する超過または余裕分の百分を示し、%はこの超過または余裕分の交通容量に対する比率である。

できると現在甲州街道は非常に混んでおりますが、その混雑の大半も解決されると思います。

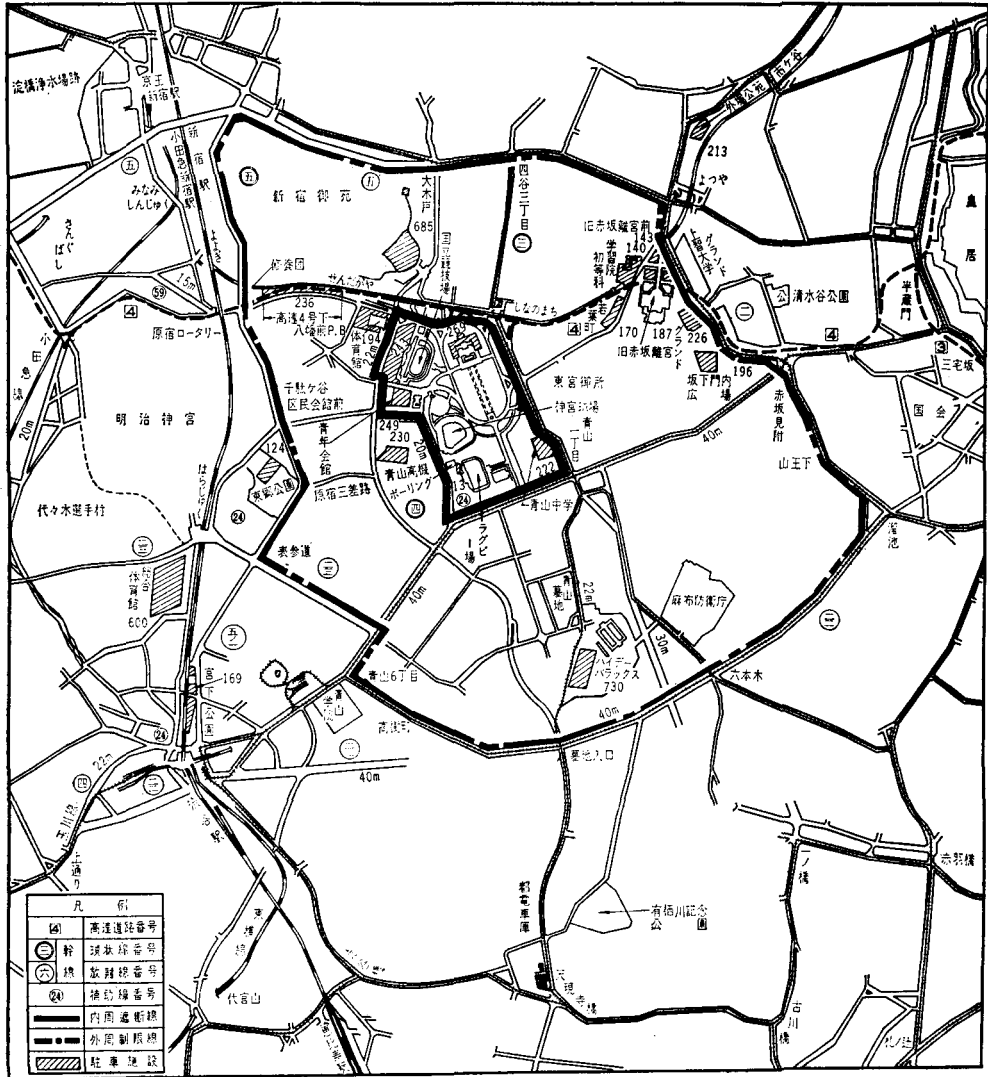
この図で(第1図)青で書いてあるのは、オリンピックを全然考えないで、40%ふえた場合は果してその交差点が通れるか通れないかという計算をやってみると、この青く書いてあるのは、まだ余裕があるということであり、この赤がもうすでにアウトになっているという印です。

で、これらは六本木の交差点ですが、この辺は大した道路作業が行なわれませんが、この青山通りの如きはものすごい幅員40メートルの道路になりますが、あの辺はオリンピックまでにはほとんど整備されるので青になる。しかし六本木とかそれから飯田橋とか水道橋という上野のほうからくる交通に対してはあまり改良が行なわれないので、すでに赤を示しております。

では道路の交通量に余裕があるとかないとかいいますが、それは一体何からはじめているかということがありますが、それは一応日本の現在の混んだところの観測を行ない、大体幅3メートルぐらいの——実際はわれわれが道路を作るときには高速道路の場合は一車線3.60メートル、普通の場合は3.50メートルときめられておりますが、現存するものは必ずしもそうになっていなくて、一車線3メートルと仮に考えてみると、実測の結果3メートルあると1,500台——これは二輪車を含めません。そこで1,500台ぐらいはそう無理なく通れるということでした。

従って3メートル幅の道路であれば、1時間当たり1,500台は通れるという勘定から、幅で交通容量というものをきめて、それに40%増のものを入れるということになる。

それで今度はオリンピックを全然考えないでそうなるから、オリンピックで一応開会式のときに6,000台ぐらいの交通が開会1時間前で3に集中し、それがどうなるかということから結論を出しております。で、飯田橋あたりは10万台ぐらいの車が通っているので6,000台ぐらいは大したことがないように思います。それが一カ所に集中的に固ると大変な数であり、先ほど申したように3メートル幅で1時間に1,500台しかはけないところに仮に6,000台が集中すれば、そのまま勘定しても12メートルの道路1つをその6,000台のために1時間作ってやらなければいけないことになります。



第2図 主競技場周辺道路図(外周制限線,内〇遮断線および駐車施設)

そこでオリンピックの交通を麻痺させないために警視庁ではどうしているかというのと、千駄ヶ谷とかごく近くに、内側遮断線(第2図)というものを考えて、外側に山手のほう、それから新宿通りとか、青山通り、これらを外側遮断線と考えて、当日はまずオリンピック

に関係のない自動車は遮断線の中には入れないようにする。それから、この内側に至っては、この外側の線に沿って入れない。そういうことで規制していこうと考えております。これは結論ですが、いきなりその結論に達したわけではありませんで、一つ一つ申しますと、まず一般交通をオリンピックのために減らそう、どこかほかに回そうということがまず考えられます。しかしそれはなかなか大変なことで、日曜日だと大体都内で普段の交通量の70%に減ります。だから日曜日はまだいいですが、平日減らすということは並大抵のことではないが、とにかく減らそうということで検討した結果、それはなかなかできないということになりました。

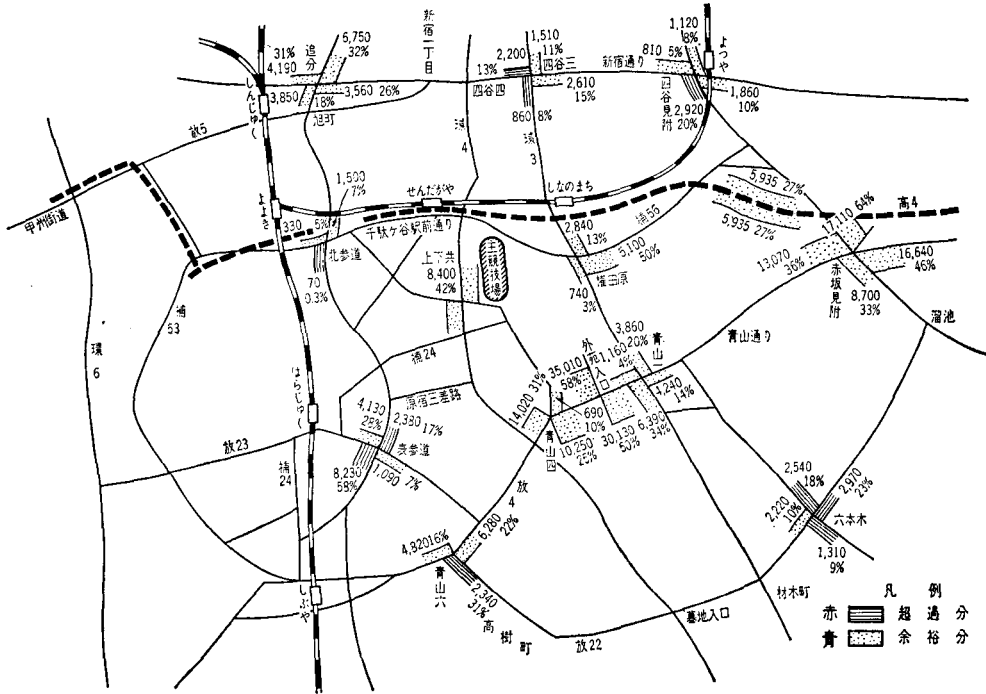
それから第2番目に、オリンピック関係の車だけでも、一度にこないであらかじめ集中する前に、あなたの車は何時にきなさいということで、なるべく分散させようということでありまして。

それから、交通容量の増大——先ほど3メートル幅であれば1,500台は一時間にさばけると申しましたが、その道路は、ではどこの交差点でも1,500台通っているかという決まっています。これは信号があれば、そこの方向に与えられている青時間は大体一時間が半分になる。ある一定方向の交通量をふやそうと思えば、その一定方向にだけ青時間をたくさんにする。今まで5:5のを6:4にすれば幾分はふえる。そういう方法も考えられる。これは現に第1京浜国道で、たくさんの車がある方向に青を余計に与えるようなこれは試験的にやっていますが、それによってすでに30%近くが第1京浜の交通容量がふえているという結果がありますので、その信号のサイクルをかえることによってある程度は交通容量はふえると思えます。

それから右折車があると、まん中で待っていて次の信号で曲りますが、その右折車の影響も非常にありまして、それを全部許しておくと、そこの交差点は大体15%ぐらいの減少になる。従って、たとえば甲州街道の道路を全部右折禁止にすれば交通容量は15%ふえる。

それから都電の安全地帯ですが、これが手前にあると、すでに場所的にああいう余分のものがあるし、それにお客が乗り降りするということで、大体安全地帯が手前にあると交通容量は60%ぐらいに落ちる。では向う側に安全地帯があればどうか、やはり向うにあってもそれだけの場所を取りますし、大体70%に落ちる。ですから安全地帯を取り除けば逆に30%なりの分はふえるわけです。従って安全地帯を除去することができないか、それは無理ですが、少なくとも交差点の手前にあるのを向うに持っていくようにして交通容量をふやすようにする。

それから駐車場ですが、これは一応なんとかなる、7,300台ぐらいのスペースはある。で、淀橋の浄水場などにも置くことを考えております。原則として1,500m——ちょっと無理なことでありますが大体都内タクシーの平均輸送距離が6.7か7キロぐらいですが、この場合1.5キロ、それ以内の駐車場は大会運営の重要な面にタッチしている人がそこに割当てられる。大会運営に参加していても、あまり重要でない人はそれより外に割当てられる。だから普通のオーナー・ドライバーが行なって駐車場を仮に割当てをもらっても、初めから電車で行ったほうが良いような結果になると思えます。それにしてもスペースだけは相当無理して、あっちこっちの小さい20台ぐらいのスペースまであげております。遠いのがちょっとあれですが、一応スペースだけはあるようで



第3図 オリンピック開催時における国立競技場○辺道路の交通量と交通容量との比較
(昼間は時間交通量, オリンピック交通需要は考慮していない)

す。

しかし、交通容量を増すといても、甲州街道に沿った首都高速道路ができ、環状線が整備される。それ以外は何も対策がない(第3図)。これがこの辺を表わしていますが、ここが赤坂見附で、これが青山通りですが、ここは一部ありますが、高樹町からくるやつ、これは青山通りが幅員40メートルに整備されるので、これはいけそうだということで、青山通りから中に入れさしなけたばなんとかいける、ただし上野方面からくる交通に対しては、今のところ交通規制をしておさせないようにすることはできますが、やはりある程度の迂回路を指定してやらない限り、そう来てはいかぬというだけでは通りませんので、新宿、渋谷方面は辛うじて、オリンピックのときにはなんとかやれる。ただし上野方面では——現実にはアジア大会の来方などを調べたところ、上野方面から来るのは割に少なくて、やはり一番来るのは新宿通り、青山通りが多い、そういうわけでその方面では、40メートル道路とか4号線などが早急に着手されているわけです。それによって辛うじてオリンピックは切り抜けられるという警視庁の考え方であります。それで最後のほうに、これからも関係各方面の意見をお聞きして基本対策を固めたい。内側の遮断線に分けておりますが、その他外側の遮断線の中に駐車を許すかどうか、これは当然許すべきでないと思っておりますが、この内側の遮断線内であればともかく、この外側だとなんかのものが入ってきます。現実には六本木の近くで、ここで駐車してはいかぬというのはいささか無理だと思いますので、外側の遮断線に対しての出入は完全に止める。しかし内側に関してはある程度時間を限って、混まない時

間に入れてもらう。そのような弾力性は持たせていきたいという考え方であります。

結局オリンピックの交通対策とは、遮断線を作って交通を入れないということが結論になってはなはだまずいのですが、道路というものが公共投資で行なわれる限り、そう一時的な交通のために税金をビシビシつき込むというわけにはいきませんので、やはりそういう異常なピークに対して、こういう交通規制の考え方でいこうとするのは考え方としては間違いではないし、正しいことだと思います。ただしその規制のあり方が、こっちへ来ないで向うを回れというならいいですが、その回る道も果して指定できるかどうかというところに問題がいささか残ると考えております。

私、広川さんに代って申し上げましたので、きわめてヤマのないしゃべり方で非常にお聞き苦しかったと思いますが、一応これで私の説明は終わらせていただきます。

ただ警視庁の対策が一見いかにも無策のように思えますが、やはりアジア大会でみんながスポーツを見に来ているときに、おまわりさんを動員して、どういう方面から交通が来たかという綿密な調査を続けて対策の一助としようという努力をつづけてこられたことは立派だと思います。

OR チーム 派遣について

本誌第7巻3号でお知らせしました。OR チーム派遣について、1班・2班の団長は次の通り決定しましたのでお知らせします。

第1班 藤森謙一（日本道路公団）

第2班 国沢清典（東京工業大学）