

6. 将来の交通需要 『このまま何も手を打たないと自動車中心の都市となる』

6.1 将来の自動車保有台数

調査対象地域の2015年における乗用車保有台数は1998年の411千台から585千台の1.4倍へと増加すると予測された。1,000人あたりの保有台数では1998年の191台から2015年には259台へと増加する。すでに400台以上となっている西欧における主要都市の水準には及ばないが、300台未満の中・東欧における主要都市の水準には近づく。

6.2 将来のトリップ数

将来、経済が成長するにつれて所得も増加し、その結果自動車を保有する世帯も増加することになる。自動車保有世帯に属する人の平均トリップ数は、非保有世帯に属する人の平均トリップ数よりもかなり多いため、対象地域の総トリップ数は1998年の5,629千トリップから2015年には7,051千トリップへと増加する。平均トリップ数も2.7トリップ/日から3.1トリップ/日へと増加する。

6.3 将来のトリップの発生・集中量

集中型多核開発パターンにおいては、人口は都心部より周辺部で多くなるため、トリップの発生量は現在に比べ周辺部において比較的大きく増加する。このため商業・業務活動が集中する都心部への流動が大きく増加することになる（図6.1）。

6.4 交通機関の選択

集中型多核開発パターンのもとで予測された将来OD交通量を、交通施設整備がなされない交通ネットワークに配分した（Do Nothing ケース）。この場合、自動車交通は現在よりも大幅に増加するが、公共交通機関の利用客は現況水準にとどまる。従って、交通整備がなにもなされない場合には、都心部およびそれにつながる幹線道路において、いたるところに交通混雑が生じることが示された（表6.1及び図6.2）。

表 6.1 現況と Do Nothing ケースにおける手段別トリップ数

(Unit: Trips)

Transport Mode	Existing		Do Nothing Case	
	No. of Trips	Share	No. of Trips	Share
Public Transport	2,976,670	51.6%	3,021,944	42.9%
Passenger Car	1,642,543	28.5%	2,492,400	35.3%
Truck	237,114	4.1%	329,399	4.7%
Others	909,273	15.8%	1,207,491	17.1%
Total	5,765,600	100.0%	7,051,234	100.0%

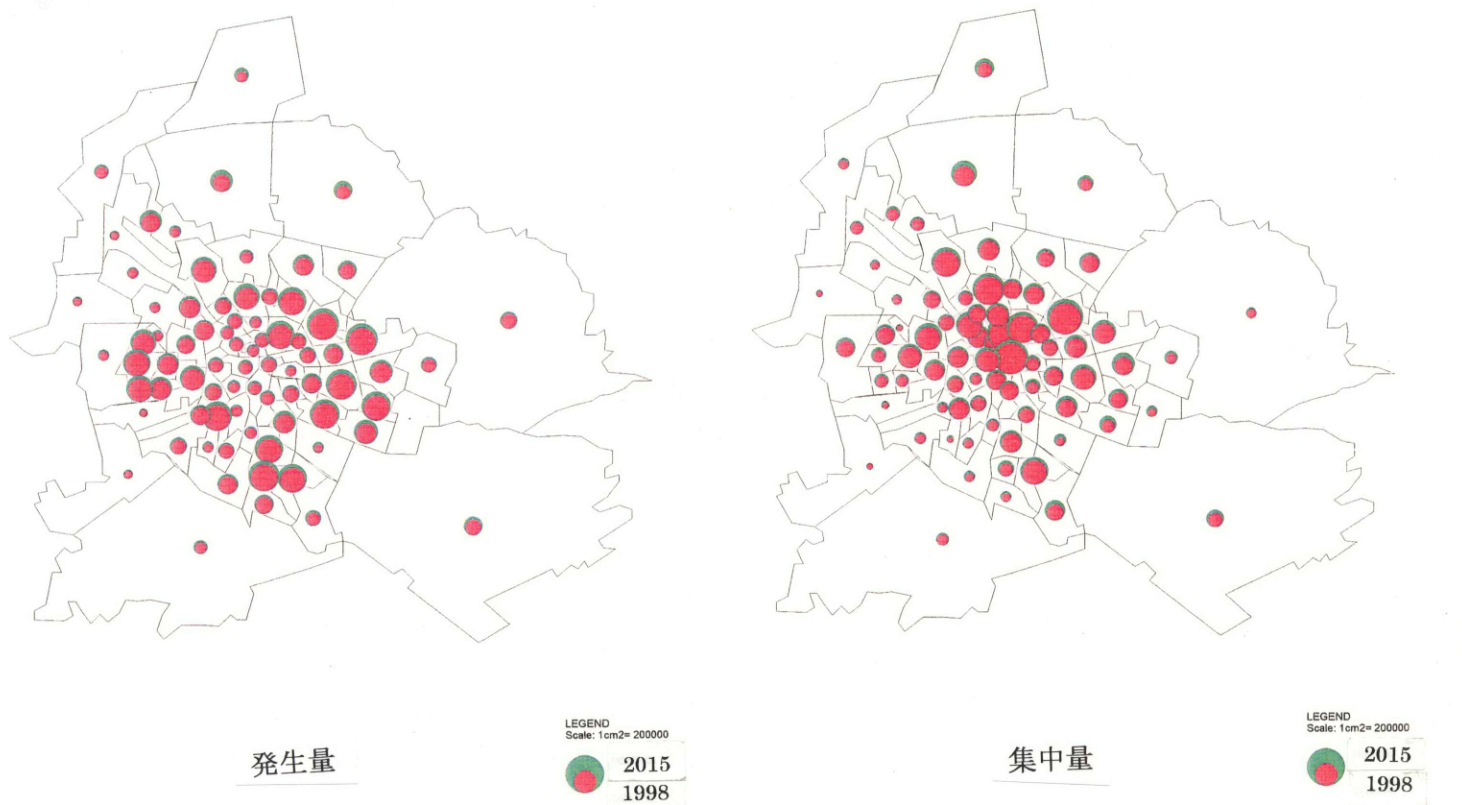


図 6.1 将来のゾーン別トリップの発生集中量

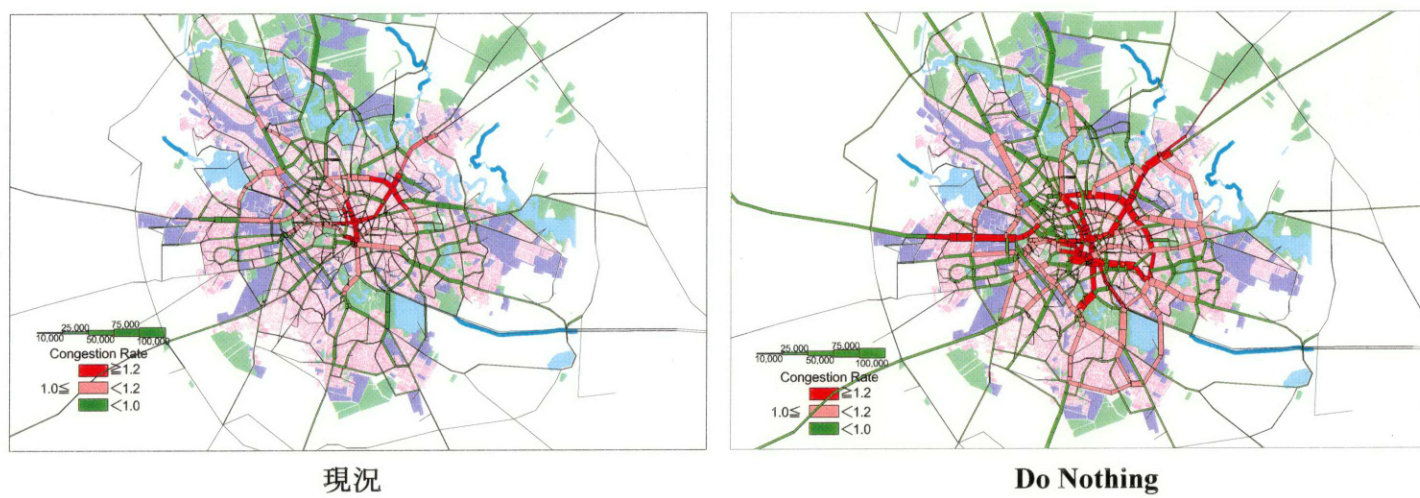


図 6.2 道路の混雑状況