

国都の考え方への意見(2)

国土交通省と東京都は、「これまでの検討を踏まえ、外環の整備による首都圏の交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等から、沿線地域をはじめ首都圏全体として、外環の必要性は高いと判断」されましたが、疑問が多々あります。昨年10月29日のPI会議に提出した意見に対し、先月、国土交通省から回答いただきましたので、ご報告します。疑問はまだ解決されておらず、国都の考え方は納得できるものではありませんから、引き続き構想段階での検討が必要です。

江崎疑問	国交省回答	江崎意見	2005.12.8 国交省回答	2006.1.19 江崎意見
1. 渋滞緩和効果				
国交省の調査(道路交通センサス)によると、埼玉外環開通後に周辺で交通量が増加している場所がある。	効果を見るには我々の提示した3ヶ所で見るとが良い。	開通によって影響を受けるとされる観測地点全てで確認すべき。私が調べた結果では、周辺道路ではほとんど変化が無いが逆に増加しており、渋滞緩和効果はみられない。さらに外環とそのサービス道路新設分、交通総量は激増している。	江崎委員指摘の外環埼玉区間の周辺道路の交通量の変化(増加)については、これを南関東地域の交通量の伸びと比較すると、南関東地域の伸び率のほうが高いことから、外環の整備に伴う交通の変化ではなく、経年的な交通量の変化(増加)と考えられる。外環の整備により交通量は減少したと判断される。(外環の整備に伴う誘発交通がどの程度なのかは計測ができない)	国交省は「南関東地域」と「外環埼玉区間の周辺道路」とを比較しているが、「外環本線+サービス道路」を加えて比較すべきである。南関東地域中、埼玉県交通量の伸びは1位で、外環整備と同時期に急増していることから、外環整備が交通を誘発した可能性は大きいと考えられる。
国交省所管の研究所、大学の研究者、欧米各国でも誘発交通の問題が指摘されているが、現実に三環状道路の開通区間を見ると、誘発交通と思われる事態が発生している。	経路選択による誘発は加味している。誘発交通は研究段階なので、技術専門委員会では、感度分析として仮にODを15%増加させて提示した。	開通区間の現状や誘発交通を危惧する研究がある中で、「渋滞緩和効果がある」と断定できないのではないか。また、ODを15%増加させた場合と外環を整備しない場合の将来交通量を比較してみたい。	誘発交通を考慮した場合について、便益計算の感度分析を行っており、この結果からは、計算上誘発交通を考慮した場合(計算上は外環関連ODを15%増加させた場合)でも「時間短縮便益」が生じていることから、「総走行時間」が減少し、渋滞緩和効果があることは明らかである。	国交省は外環本線を使う交通を15%増加させた場合は計算してみたというが、私達が心配しているのは、外環へ交通が転換することがあっても、誘発交通によって環八をはじめとした周辺道路の交通量が減少しないとか逆に増加することである。周辺道路についてどうなのか具体的に説明してほしい。

2. 環境改善効果

<p>国交省所管の研究所は、交通基盤整備によって誘発交通が発生し、CO2排出量は増加(主に道路要因)すると報告しており、外環整備は温暖化を悪化させるのではないか？</p>	<p>走行速度が向上することによって効果が期待できる。</p>	<p>誘発交通発生による悪化を指摘する研究報告がある中で、「環境改善効果がある」と断定できないのではないか。</p>	<p>渋滞緩和効果と同様に、誘発交通を考慮した場合(計算上は外環関連ODを15%増加させた場合)でも「総走行台キロ」が減少していることから、環境改善効果があることは明らかである。</p>	<p>「誘発交通」は国交省のいう経路選択によるものだけではなく、鉄道・バス・自転車などから車への手段変更、より遠くまで行く目的地変更、車で出掛ける回数が増える新たな交通発生、土地利用の変更に伴う交通集中など、研究者の報告だけでなく、身近に実感できることが多々ある。過去に渋滞緩和を目的として道路整備を行い、減少効果が持続した例を知らない。生活実感からも、道路整備が渋滞緩和や環境改善に効果があるとは思えない。</p>
<p>開通後だけでなく、建設時、コンクリートや鋼材の製造過程、工事中の工事車両や周辺道路の渋滞等によるCO2排出量も考慮すべきではないか？</p>	<p>工事中の車両分は開通後1年で元が取れる。製造過程、工事中の工事車両については検討中だが、予算上、どこかで公共事業は行なわれるので、外環を造っても造らなくても変わらない。</p>	<p>そうであれば、温暖化防止のため、公共事業全体を見直すべきではないか。</p>	<p>仮に外環の整備に要する建設材料・施工等に伴う排出があったとしても、交通改善による減少効果は持続することから、トータルでCO2の削減になる。建設材料(鉄・コンクリート等)の生産量は、外環事業の有無で変化するとは想定しがたい。(なお、国内の鉄の生産量110百万トンに対し、CO2排出量182百万トン、セメントの生産量73百万トンに対しCO2排出量22百万トン。外環の建設に必要な鋼材、セメントは数十万トン程度)</p>	
<p>沿線地域では、地下トンネルから熱せられた空気が排出されることにより、ヒートアイランドが悪化するのではないか？</p>	<p>環八で出ていた熱が外環沿線地域へ移動することになる。</p>	<p>沿線地域で悪化する上に、誘発交通が発生すればトータルでも悪化するのではないか。</p>	<p>誘発交通を考慮した場合(計算上は外環関連ODを15%増加させた場合)でも「総走行台キロ」が減少していることから、燃料消費量は減少し、改善効果があることは明らかである。</p>	

大気汚染について排ガス規制が強化されても、誘発交通で交通総量が増加すれば効果は相殺されるのではないか？	走行速度が上がれば改善される。環八で出ている大気汚染物質が外環沿線地域へ移動することになる。	移動するだけでトータルでは変わらない上に、誘発交通が発生すれば悪化するのではないか。	誘発交通を考慮した場合(計算上は外環関連ODを15%増加させた場合)でも「総走行台キロ」「総走行時間」が減少していることから、環境改善効果があることは明らかである。(都内の平均旅行速度は20~30km/hであり、速度の向上は排出量の減少に寄与)	
環八で交通量が減少し走行速度が上がる、あるいは大型車が有料道路を避け環八を使えば、環八沿道の騒音・振動は悪化するのではないか？	環八沿道はどうか分からないが、自動車専用道路の方が騒音対策はしやすい。	環八沿道での効果は未知数であり、さらに、喜多見地域では既に東名や世田谷通りの騒音被害に遭っている。	トータルでは、一般道から自動車専用道路に車が流れることから、騒音の影響は小さくなると思われる。世田谷通りの現状の騒音は、外環の整備と無関係に、必要な場合対策を講ずるべきこと。外環のような自動車専用道路は、遮音壁の設置が容易であり、騒音の影響は抑えられる。(東名のジャンクション部には、あらたに環境施設帯を設置し、さらに遮音壁等必要な保全対策を検討する)	外環整備により騒音・景観の悪化は避けられない。環八沿道への効果も不明である。東京都は、騒音の激しい幹線道路沿道で、建物を高くしたり建物の間隔を狭くして遮音壁のようにする、あるいはエアコン設置に補助金を出すことによって、騒音対策を進めているが、生活環境として良いとは思えない。
生活道路では交通量調査をしていないので評価できず、期待値にしかすぎないのではないか？	期待値である。	期待値にしかすぎないものを「整備効果」として宣伝すべきではない。	幹線道路の交通量が減少すれば、「幹線道路の渋滞を避けて生活道路を抜け道として使う」交通が減少すると考えるのは自然。中央環状王子線周辺の実績としても、生活道路の効果は明らか。	出発地から高速道路・幹線道路まで、そこから目的地までは生活道路を走るし、新たな出入口では交通が発生する。結局、渋滞箇所が移動するだけで際限なく道路を作り続けることになり、根本的な解決にならないのではないか。

3. 経済効果

経済効果は「東名以南あり」、費用は「東名以南なし」で計算しているが、条件を揃えなければ比較できない。また、経済効果を計算	将来ネットワークの中で「関越～東名間」のみ取り出して計算している。将来ネットワークには「東名以南」と「川崎縦	過大評価になっていると思われる。経済効果・費用ともに「東名以南なし」で条件を揃えるべき。	費用便益分析に当たっては、「他の条件が同じ」とした上で、「評価対象区間」が「ある場合」と「ない場合」を比較して、効果を比較する以外の手法はない。したがって、将来時点において「東名以南がある」のであれば、「関	現在調査中で、何年先に完成するか分からない東名以南があることを前提としたネットワークではなく、便益・費用とも「東名以南なし」で条件を揃えるべきと言っているのである。
--	--	--	---	--

<p>する際に使用した道路ネットワークはどうなっているのか？</p>	<p>貫道」の2つが含まれている。</p>		<p>越～東名」の評価は、「東名以南がある」ことを前提に、「関越～東名」が「ある場合」と「ない場合」で比較することになる。江崎委員の指摘は、便益・費用とも「関越～湾岸」で評価すべき、との指摘であり、評価範囲が検討区間と異なる。なお、「東名以南がない場合」の評価においても、「関越～東名」の有無で評価する。(費用便益分析では、当面は東名以南なし、長期的には東名以南ありを想定)</p>	
<p>経済効果を算出する時間価値は、本来、生産活動に関わるものだけが算入されるべきで、加算するとしても通勤トリップの一部を計上する程度、というのが世界の常識らしい。我が国では、例えば乗用車の8割は非業務目的によるものなので、外環の経済効果は過大評価になっているのではないか？</p>	<p>(未回答)</p>		<p>人の社会生活においては、余暇時間の価値は、時間所得と同等の価値があると考えられる。(余暇時間において価値が無いと考えれば、もっと働く。余暇時間の価値が高いと思えば休暇をとる。)したがって、節約される時間は業務・非業務とも同等の経済的価値があると考えられる。なお、業務交通分については、生産活動の時間価値の節約に相当することから、所得相当に加えて、フリンジベネフィット(会社の運営費・福利厚生費)を含め、適切に評価している。日本の公共事業では全て共通の基準を使っており、外環の優位性は揺らがない。</p>	<p>業務時間に余裕ができれば生産活動に充てられるだろうが、余暇時間に余裕ができたとして空いた時間は睡眠に当てるかもしれないしTV鑑賞に当てるかもしれない。CO2増加の原因とされているのは走行量が伸び続ける非業務目的のマイカーである。にもかかわらず、こうしたもので経済効果に算入するのは疑問である。どうしても精神的な価値を算入するのであれば、環境や快適性の喪失分も同様に金銭換算して算入すべきである。</p>

4. その他

<p>国交省所管の研究所は、首都圏の交通政策について、3環状9放射や第二湾岸の道路整備はCO2を増加させ、鉄道運賃値下げは</p>	<p>(未回答)</p>		<p>外環を整備せず、公共交通への転換等の施策を講じた場合では、物流ニーズ、経済活動の効率化等が外環整備の場合と比較して不十分なものとなり、東京の交通問題を十分に解消することはできない。その旨は比較検討</p>	<p>どのような比較検討をしたのか、内容を教えてほしい。</p>
---	--------------	--	---	----------------------------------

CO2削減効果があると報告している。バスを含めた公共交通機関の利便性向上、貨物自動車の空コンテナ利用、といった代替案との比較検証が必要である。			している。	
---	--	--	-------	--

以上／2006.1.19 江崎美枝子