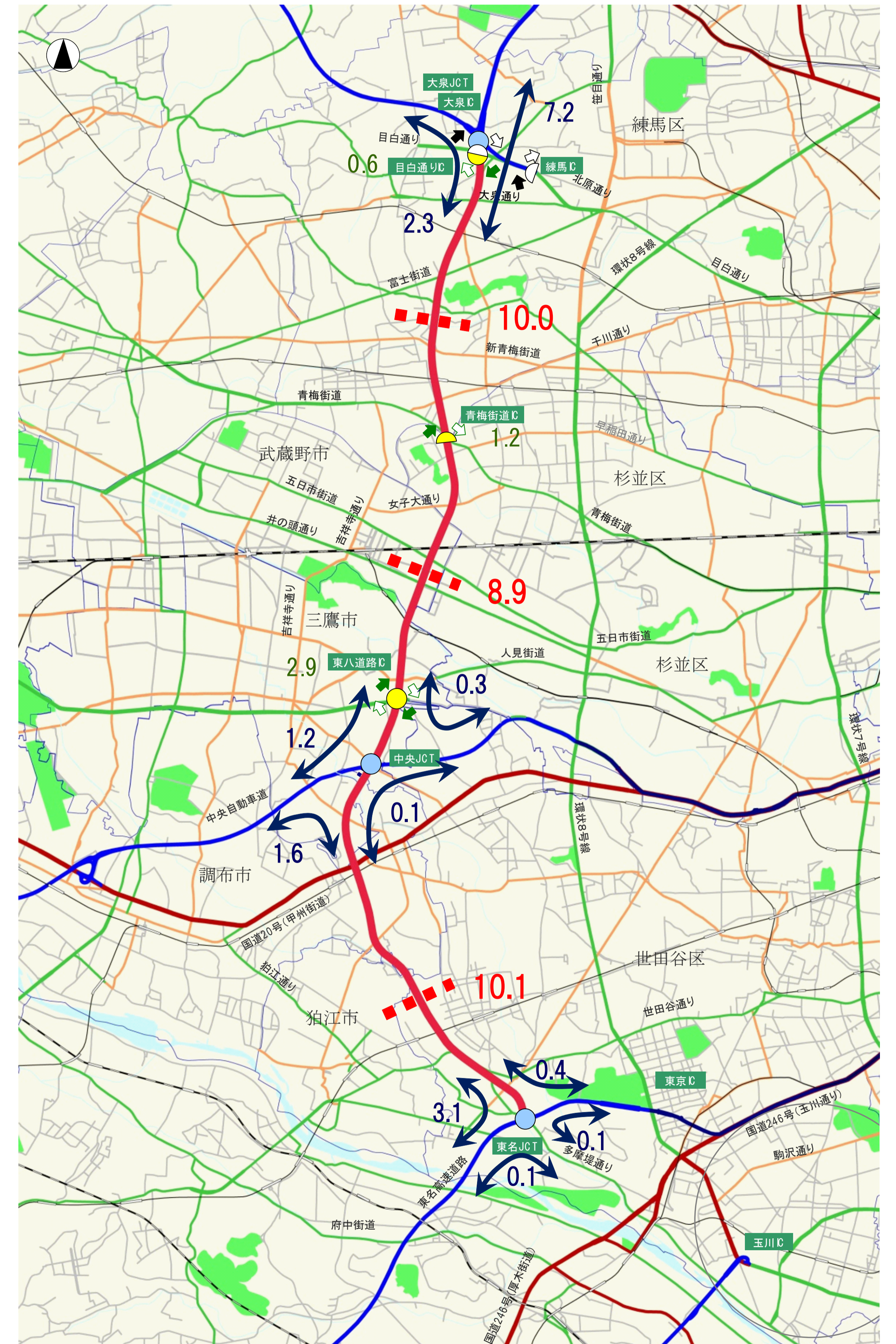


○将来交通量推計の前提条件

- ①平成17年度道路交通センサス調査結果を用いる。
- ②推計年次
 - ・交通量の予測年次は、平成42年とした。
- ③将来交通量推計における道路ネットワーク
 - ・道路交通センサスの対象道路の他、外環周辺の主要な区市道を追加し、各自治体で公表されている都市計画マスタープラン等の資料を基に推計年次までに整備が見込まれる路線を加えて道路ネットワークを設定している。
- ④その他条件
 - ・平成42年には関越道から湾岸線間が整備されていると仮定した。
 - ・関越道から東名高速間は延長約16km、全線6車線で速度80km/hの規格とした。
 - ・インターチェンジは、目白通り(東名高速方面と接続)、青梅街道(関越道方面と接続)、東八道路(関越道方面・東名方面・中央道と接続)に設置とした。
 - ・外環道は対距離料金とした。

■外環の交通量等

外環の交通量等は以下のとおりです。



※将来交通量は、平成17年度道路交通センサス調査結果に基づく数値です。

※単位は万台/日

■主要道路の交通の変化

外環周辺の主要道路の交通の状況は以下のとおりです。

●練馬区・杉並区周辺



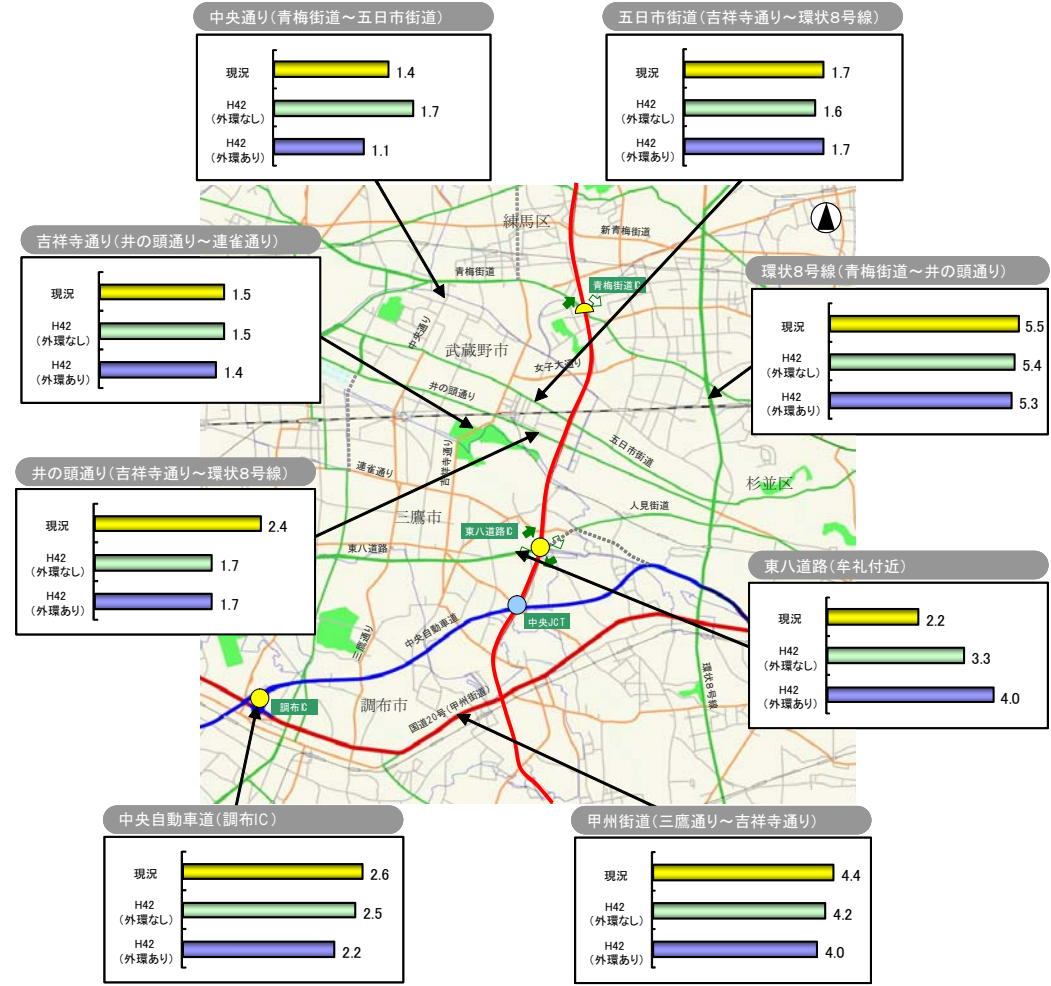
※単位は万台/日

※将来交通量は、平成17年度道路交通センサ調査結果に基づく数値です。

■主要道路の交通の変化

外環周辺の主要道路の交通の状況は以下のとおりです。

●武蔵野市・三鷹市・調布市周辺



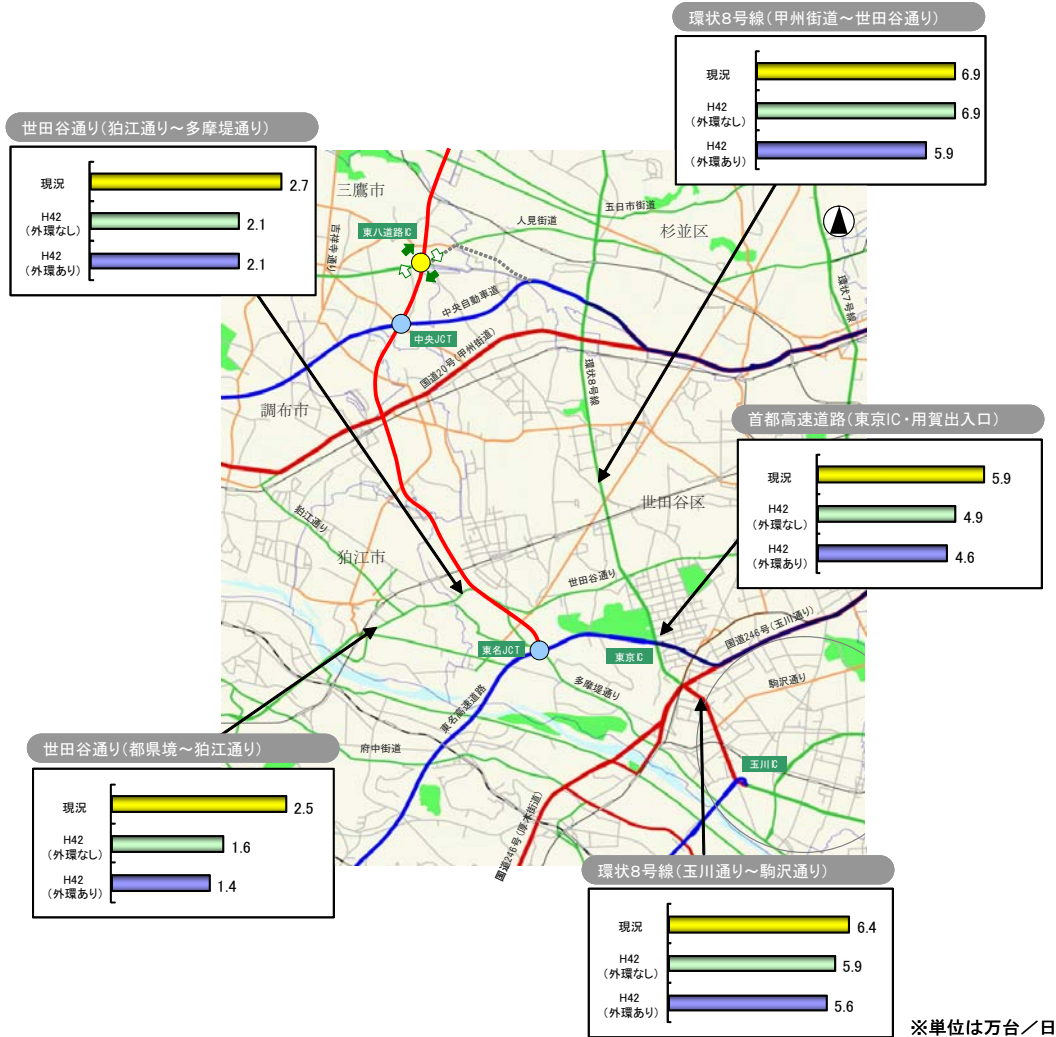
※単位は万台/日

※東八道路(当該箇所)については現況が2車線で、将来は4車線で推計しています。
 ※将来交通量は、平成17年度道路交通センサ調査結果に基づく数値です。

■主要道路の交通の変化

外環の整備に伴う、主要道路の交通の変化は以下のとおりです。

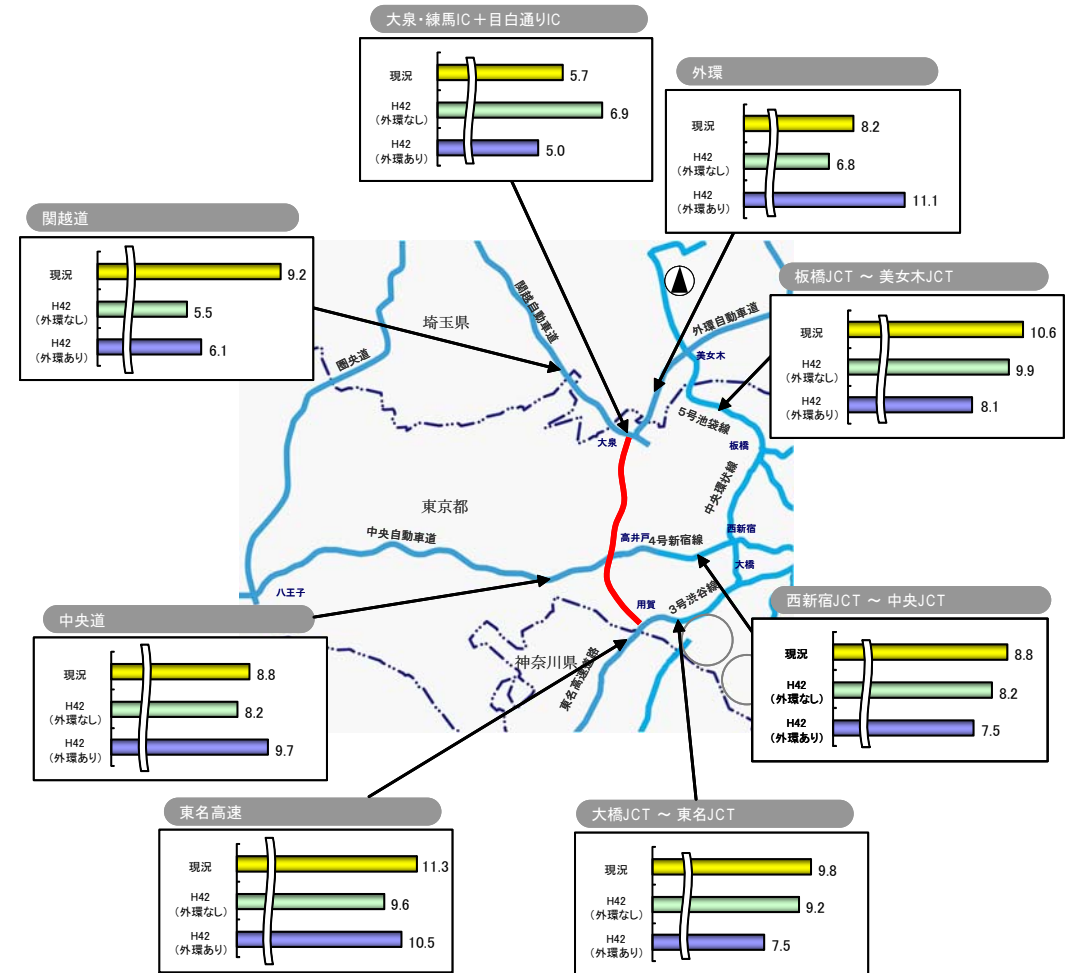
● 狛江市・世田谷区周辺



※将来交通量は、平成17年度道路交通センサス調査結果に基づく数値です。

■高速道路の交通の変化

外環周辺の高速道路の交通の状況は以下のとおりです。



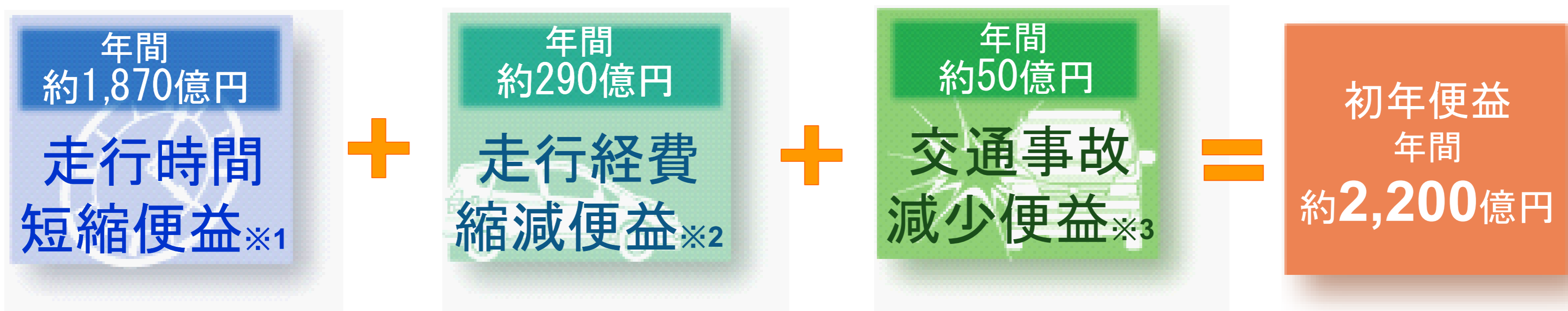
※単位は万台/日

※将来交通量は、平成17年度道路交通センサス調査結果に基づく数値です。

■費用便益分析の基本的な考え方

- 費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。
- 道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。
- 現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路事業投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出する。

外環の費用便益分析結果



➡ 総便益 (B) : 約29,800億円

供用開始年を起算点として、検討期間(50年)にわたり、各年次毎の便益を基準年次における現在価値に割り引いて算出した各便益の現在価値額を合計した額



➡ 総費用 (C) : 約10,400億円

供用開始年を起算点として、検討期間(50年)にわたり、各年次毎の事業費・維持管理費を基準年次における現在価値に割り引いて算出した各事業費・維持管理費の現在価値額を合計した額

- 平成42年の推計値を基に算出
- 算出範囲は、1都3県(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)
- 費用便益分析マニュアル(平成20年11月)に基づき算出

費用対効果 (B / C) = 2.9

- ※1 走行時間短縮便益: 道路の整備・改良により減じた走行時間に時間価値原単位を乗じた合計額
- ※2 走行経費減少便益: 道路の整備・改良により走行条件が改善され費用が低下する燃料費、油脂類、タイヤ・チューブ類、車両整備費、車両償却費等の合計額
- ※3 交通事故減少便益: 道路の整備・改良により減じた運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額等の合計額