

委員から出された意見

第6回PI外環沿線会議

外環の必要性について

意見

- ・通過交通や生活道路の交通事故に関して、誤解を与えないような書き方が必要である。
- ・一般的に用いられている推計手法では、誘発交通の考慮が不十分であるとの研究や報告がある。
- ・「交通の分析」と「外環の将来交通量について」を比較すると、神奈川県から埼玉県間の外環利用割合が高い一方で、神奈川県から山梨・長野方面の利用割合が低くなっているのはなぜか。
- ・生活道路の交通量に関しては、交通量調査などが行われていないので期待値にすぎない。
- ・経済効果は時間短縮便益がほとんどを占めており、時間短縮便益は時間価値によって幾らでも変わる数字であるため、渋滞緩和効果が予測どおりにならなければ無効な数字となるのではないか。
- ・事業費の内訳をすべて明らかにしてほしい。
- ・国土交通省所管の研究所の報告によれば、「交通基盤の整備は経済成長を促し、便益も発生させるが、誘発交通が発生し、CO₂排出量は増加する」と指摘されている。(江崎委員)
- ・神奈川県から山梨・長野方面の利用率が落ちていることに関しては、詳細な分析が必要であるが、前回と今回で交通量の配分の手法を変えているためにそのような結果になったと考えられる。
- ・事業費は過去の実績などを参考に算出している。(山本委員)
- ・出されている数値のバックデータは公開するのか。
- ・技術専門家委員会の意見をどのような形でまとめ、この会議に反映しているのか。(菱山委員)
- ・外環の必要性を議論するために、採算性をまず聞きたい。(新委員)
- ・提示した資料は、技術専門委員会の議論を踏まえながら修正し、議論して頂いている。まとまったところまではきていないのが現状である。
- ・必要性和採算性は別であり、まず、必要性の議論をし、必要ということになれば、それに見合った事業手法をとって整備をしていくことになる。
- ・経済便益などの広域的な効果から、生活道路の改善などの地域の効果まで非常に幅広くあるのが外環の特徴である。(山本委員)
- ・道路ができて便利になると、どこかがすいてそこへ交通が集中してくる。本当に経済効果を生めるのか。むしろ東京を走る車を減らし、制限する方向に向かわないとだめだ。(新委員)
- ・交通政策も一緒にやるべきだが、その前提としてやはり骨格となる道路だけは最低限つくらないとうまくいかないため、セットで施策を進めていきたい。
- ・外環は、災害時に一般車を規制して、災害のために使える道路にもなる。(川瀧委員)
- ・武蔵野台地のこの地域をどういう都市にしようか、都市の成熟度について評価できないか。今、国交省が出している非常に即物的な経済的な効果だけでなく、市民の豊かさというものをどう評価するのが問題である。
- ・工事費の中にどの程度の補償等が入っているのか。2,000億の中で環境保全等がどれだけ入っているのか疑問が残る。(武田委員)
- ・今までつくられた道路にも費用対効果が出ていると思うが、計画時と供用後に計算し直したときのものはどうなっているのか。
- ・三郷から谷原までの買収された件数は何件なのか。
- ・便益の計算方法など、一般の住民がわかるような納得できるような説明をしていただきたい。(濱本委員)
- ・道路整備によって温暖化や大気汚染が進むのではないかと思われるような報告が国土交通省関連の研究所や環境庁の委託調査で出されている。ここは思い切った方向転換が必要なのではないか。
- ・技術専門委員会で出された指摘は、私たちPI会議の委員にとっても参考になるのでまとめて出してほしい。
- ・外環による効果や影響が私たちの生活の中でどうなるのかというのは計算できないか。(江崎委員)
- ・道路の効果はいろいろあるが、間接効果はお金に換算しづらいため便益に入っていない。(川瀧委員)
- ・外環埼玉区間の用地件数がどの程度かは検討する。
- ・事業費の内訳は1兆2,000億は初期の建設事業費で、そのうちの1兆円が工事費、2,000億が用地関係の補償費である。
- ・いろいろな事業でB/Cを計算しているので、次回紹介する。(山本委員)
- ・まちの成熟度に応じて評価を入れることは非常にいいと思うが、実際に行うとするとなかなか難しい。(邊見委員)
- ・地方では確かに道路を作ると全体としてすいてくるだろうが、東京都内に高速道路を作ると、駅前の商店街などから客足が郊外に出ていく等、効果は上がらないのでは。(新委員)
- ・誘発交通量に関しては、今の知見で計算できるものは入れ込んでいますが、いろいろな研究がされていて、し

	<p>っかり勉強していかないといけない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口変化により、B / C がどのくらい変わるのかなどの感度分析は紹介していただければならないと思うが、ある程度幅があることを前提に、必要性の議論をしていただきたい。 ・道路公団や首都高速道路公団は民営化されており、無造作に事業費を増やして償還年数を遅らすということはやらない仕組みになったと理解している。(山本委員) ・外環埼玉区間を整備したときに生活道路整備などの地域事業も一緒にやっていたら、生活道路に交通が入っていくようなことはなかったはずである。当然やらなければならないことを外環の効果の中に入れる必要はないと思う。(濱本委員) ・東京都は、交通をスムーズにして、少しでも渋滞を緩和するような施策を行っている。 ・一方で、三環状道路については、量的に不足でネットワークが完成していないし、そのほかの都市計画道路の整備率は、まだ6割未満で量的に不足しており、国、都、各区市においてそれぞれの立場で年々努力をしており、もう少し長い目でみてほしい。 ・まだまだ量的整備をしないと、全体のネットワークが完成せず、渋滞緩和は思うに任せず、結果として生活道路に負荷がかかる状態になっている。(道家委員) ・少々車の交通に不便があっても人間生活を守る、優先させるという観点が大事ではないか。(渡辺委員) ・練馬で外環がとまり、それから練馬が約20年も苦しんだことを考えたときに、何が悪かったのかを、そのときに一体何を考えてどういう対処すべきだったかという総括はしたのか。(新委員) ・当初の予測と実績値と比較して予測すると、誘発交通を考慮したモデルの方が、より実績値に近づいたという結果が出ている。 ・ESTガイドラインを無視しないためにも、やはり思い切った転換が必要だと思う。(江崎委員) ・B / Cを算出するのに、経済効果と事業費はインターチェンジあり・なしの場合を統一しているのか。 ・道路は災害があったときの緊急車両等の移動経路として7区市のために働くところがあるが、大深度で地下では幾ら車を通っても狛江市に来てくれないのでは。(橋本委員) ・委員からの資料で、通過交通に関して1.5%にすぎないとあるが、国としては提示した数字がどういう数字なのかをしっかりと答弁していただきたい。 ・生活道路に自動車が入らないようにするためには、総合的な道路交通政策が必要だと思う。どのように具体的なビジョンを立てているかを示してほしい。(栗林委員) ・車を使う社会が皆さんの共通認識になっている。 ・人、物を運ぶ場合、自動車が一番利便性があるので、一般的に多く使われることが社会のノウハウになっており、それを基本に政策をつくっている。 ・通過交通を入れないためにも、ある程度作るべき道路は作り、そちらに誘導しないと、用のない車を自分たちの地域から排除するというのもなかなか難しく、高速道路や都市計画道路、それぞれの地域の生活道路など、バランス良く作っていくことが大事だと思っている。(道家委員) ・高井戸付近の交通事故の発生状況が多いのは、外環が大泉でとまっているという練馬問題に起因しているのではなく、環状8号線が渋滞していて、それを避けるために生活道路に自動車が入り込んでいることが原因である。 ・外環を整備すると環八の利用交通の内訳が大きく変わり、通過交通が減り、7区市関連の交通が増える。 ・B / Cは、事業費も経済効果も両方インターチェンジがない場合で統一して算出している。 ・通過交通の数字に関しては検証した上で、説明させていただく。 ・ハード、ソフトを組み合わせながら地域のみなさんの生活を改善していくことが重要である。(山本委員)
--	--

生活再建救済制度について	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・生活再建救済制度では、用地買収と違って5,000万円の控除が受けられないと聞いているが、このようなことがあってよいのか。(濱本委員) ・生活再建救済制度は、事業化がされていない土地に関して、公有地の拡大の推進に関する法律に基づいて各区市の土地開発公社が買い取る制度であり、1,500万円の控除が適用される。(山本委員)