

委員から出された意見

第7回PI外環沿線会議

外環の必要性について

意見

- ・17年度予算に向けた新規採択時事業評価と再評価を実施した全国の道路・街路事業の費用便益比と外環の費用便益比を比較すると、外環の費用便益比は上から2、3割ぐらいの位置に占めている。主要な事業の費用便益費を紹介すると、中央環状新宿線の費用便益比が2.3、圏央道（八王子～青梅間）が2.7、事業が終わった段階で評価をし直した本州四国連絡道路は1.7、東京湾アクアラインは1.9である。【提示資料補足説明】
- ・外環整備により、全体としては環境改善が図られる。これを定量的に計算した結果、CO₂が年間20～30万トン、NO_xが年間約300～400トン、SPMが年間15～20トン削減されると見込まれる。【提示資料補足説明】（山本委員）
- ・本州四国連絡道路と東京湾アクアラインは、事業前にどの程度費用便益比を見込んでいたのか教えて欲しい。（菱山委員）
- ・本州四国連絡道路と東京湾アクアラインは一番問題があると思われる道路なので、建設する前の見込みを明らかにできないか。（濱本委員）
- ・事業評価の制度ができたのが最近であり、本州四国連絡道路や東京湾アクアラインで同じような計算方法で費用便益比を計算していたかどうか把握していないので、調べてみる。（山本委員）
- ・国や都は技術専門委員会で検討を経た資料だから間違いはないという前提で資料を出す、一般人は検証するすべがないので、費用便益分析のバックデータ等に関してわかりやすい資料を出してほしい。（菱山委員）
- ・例えば、費用便益比を算出するに当たって、着工年度は決まっているのか。着工年度から現在価値への換算をするのだから、いつを着工年度にするのかが非常に大事である。（菱山委員）
- ・建設開始する年を基準年としている。基準年から10年が建設期間、その後40年間の便益とコストから費用便益比を計算している。（山本委員）
- ・交通量にしても、経済効果にしても、東名以南の有無や、インターチェンジの設置の有無の条件がまざっていてわかりにくい。費用便益分析や経済効果を算出している条件がどうなっているのかをもう一度説明してほしい。（江崎委員）
- ・費用対効果の算出の前提条件は、わかりやすい形で次回以降に資料を修正して出し直す。
- ・経済効果は、インターチェンジがない場合の経済便益が年間約2,600億円、インターチェンジが5つ全部ある場合が3,100億円、それを丸めて今3,000億としている。費用便益比を出すときには、インターチェンジがない場合の費用と便益をもとに計算して3.3としている。なお東名以南はいずれのケースでもあることを前提としている。（山本委員）
- ・CO₂、NO_x、SPMの削減量が多いことはわかるが、これは総排出量の何%にあたるのか。（栗林委員）
- ・1都3県で外環による削減量が総排出量に対して、どのぐらいの割合になるかは調べた上で報告する。（山本委員）
- ・誘発交通や外環の道路構造によっては、渋滞解消が期待どおりに進まない可能性もある。扇島実験施設の実用化や化石燃料を使用する自動車の削減目標値を設定する等の積極的な環境浄化策もあわせて考えるべき。（栗林委員）
- ・将来交通量の予測では、誘発交通も今の知見で見込めるものは見込んでおり、誘発交通の影響などによって削減効果が全くなってしまうことはない、非常に大きな効果があるのではないかと。（山本委員）
- ・脱硝装置等のこれまでの成果をどうやって取り込んでいけるかしっかり勉強していきたい。（新委員）
- ・費用便益比が1前後の低い事業を進めているのは問題である。（新委員）
- ・費用便益比が高くなるにつれて事業件数が少なくなる傾向にあるというが、便益比が高いほどその道路は必要とされているのではないかと。費用便益比が5以上の道路がどこにあるのか、どういうものか教えてほしい。（橋本委員）
- ・今回示した事業は、どこの事業で、それぞれの費用便益比の値はすべて公表されており、必要であれば提示する。（山本委員）
- ・交通量が多い所の方が費用便益比は大きくなり、山間地等の方が比較的少ないところでは費用便益比は小さくなる。人がいなければ道路整備をしなくていいという訳ではなく、山間部で交通手段が道路しかあり得ない場合などは、費用便益比が小さくても道路を整備する必要がある。費用便益は1つの基準であり、それが絶対ではない。（川瀧委員）
- ・費用便益比が1を超えていれば、投資した以上の見返りがあるという理解である。
- ・費用便益比が0～1のものが7件あって、このうち6件は中止、1件だけ防災の観点から事業を継続した。（山本委員）

- ・費用便益比の中でランニングコストはどのように見込んでいるのか。特に環境保全のためにNO_xやSPMを排除するための費用は一体どこに行くのか。(新委員)
- ・費用便益比を計算するとき、初期の事業費だけでなく、50億円の管理費を40年間見込んでいる。(山本委員)
- ・なぜランニングコストについての計算が経済効果の事業費の中に書いてないのか。(新委員)
- ・資料を修正する際には管理費についても記述する。
- ・事業の必要性を判断する費用便益比と有料道路で成り立つかどうかを検討する採算性の話は切り分けないといけない。現在は必要性を議論しているので、費用便益比を一つの指標として示している。(山本委員)
- ・外環によって、高速道路を一切使わない車には一体どのような効果があるのか。(新委員)
- ・地域に流れ込んでいる通過交通など用のない車をうまく外環でバイパスさせて、地域の道路の渋滞を緩和して生活道路をより安全にすることは外環の大きなねらいの一つであり、地域の生活にも大きく寄与する。(山本委員)
- ・外環沿線地域は、水の道であり、風の道であり、緑の道であり、農業も含む住宅中心の地域である。地域全体としてどうするのかということが基本にあるのではないか。そういうことを抜きにして道路だけの視点で論じているのは問題がある。(武田委員)
- ・外環沿線地域は住環境保全ゾーンと武蔵野ゾーンといった地域の中に位置しており、住環境保全などの政策目標を達成することを一つの命題としており、大きな目でみた都市構造はもちろんある。一方で、「都市づくりビジョン」や「東京構想2000」でも三環状道路が必要であるとふれており、地域の課題と巨視的に見たときの東京のあるべき姿は全体の中で調和して記述している。(邊見委員)
- ・経済効果の中で、高速道路を利用しない地域住民にとって、安全に生活する対価はどこかに出てくるのか。生活道路はほったらかして、高速道路で押してくるのは問題である。(新委員)
- ・ソフト施策などさまざまな施策をとり、なおかつ生活道路に車が入り込まない施策を連携しながらやっていく必要がある。
- ・経済便益には交通事故が減少することによる便益も計算上は入っているが、3,000億の中ではわずかであり、なかなか計算としてあらわれていないが、しっかり力を入れていく重要な施策である。
- ・安全という観点で生活道路をどうしていくのかということは重要な課題であり、様々な施策にしっかりと取り組んでいる。
- ・生活道路に地域に用のない車を排除することが重要であり、地域に用の無い車をいかにうまく流していくのが重要な課題である。外環は地域に用のない車をうまくバイパスさせることで幹線道路の負担を減らし、生活道路に不要な車が入り込まないようにするという効果もある。(山本委員)
- ・利便性の追求が主で、環境や人の命が軽く扱われている気がしてならない。
- ・環境改善効果について、誘発交通を考慮しないと、実際の効果はよくわからない。(江崎委員)
- ・世の中のことが予想どおりにになっていないケースが多いが、そこまで計算しているいろいろな予測される数字を出しているのか。果たしてこれが正しいのかと考えると疑問が生じる。(秋山委員)
- ・予測はあくまで様々な仮定に基づいており、その仮定条件を明確にした上で数字をみてもらうのが重要である。仮定条件を踏まえて、ある程度数値に幅があることを前提に必要性を議論してほしい。(山本委員)
- ・地球温暖化に対してモーダルシフト等の政策や民間の取り組みが進められる一方で、国では道路整備を優先している印象を受けるので、大変矛盾を感じる。
- ・モーダルシフトはCO₂排出量を削減する効果に加え、トラック運転手の高齢化や交通事故を減らす効果も期待できるのではないかと。(江崎委員)
- ・温暖化対策として、民間企業における取り組みも含めて、みんなで協力していかないとCO₂の削減はできないとの認識でいる。運輸部門の一部として、交通の円滑化は非常に大きな施策のうちの1つである。(山本委員)
- ・温暖化に関して、外環を建設する際のCO₂排出量を、トラックで土砂を運ぶことだけではなく、コンクリートや鋼材を製造するときに排出するCO₂も含めて計算してほしい。(江崎委員)
- ・この会議において数字に対する指摘が多いので、数字はそろそろ専門家に任せて、この会議が終わるような方向へ進むべきである。(秋山委員)
- ・私たちが必要だと納得できるような、数字がほしい。感覚的なものよりも定量的に考えていきたい。(江崎委員)
- ・将来的には車自体の性能や機能が変わってくると思うが、環境改善効果の中で、これらは考慮されているのか。(濱本委員)
- ・環境改善効果の算出方法は、平成42年の時点では、今考えられている中で一番厳しい、平成17年以降の規制値を使った排出係数で算出している。
- ・今回出している環境改善効果は、将来時点における外環のありなしを比較している。(山本委員)
- ・排出ガス規制による効果を上回る勢いで車の交通量が増加しているのではないかと。排出ガス規制値の推移と一緒に総排出量や測定局での平均値がどうなっているのか出してほしい。(江崎委員)
- ・総排出量ではないが、測定局ごとの測定結果は昨年、環境局で公表している。(邊見委員)

	<ul style="list-style-type: none"> ・王子線供用前後の二酸化窒素の測定結果をみると、平成11年度から平成15年度を比べると、0.001ppm ぐらいしか変わっていない。単体規制を幾らやっても、高速道路に入る車がふえていけば、結果として環境汚染はなくなるのではないかと。(新委員) ・東京都のディーゼル規制の効果は、天候やその年の気象条件に左右されるが、15年10月から実施したものは、環八等の排出量を見ても効果が上がっているという分析結果になっている。 ・飛鳥山の例では、開通後、飛鳥山の換気所ができて、平成10年から15年の間で数字は下がっている。ただし、単体規制の効果か、王子線の開通の影響が少なかったからかという内訳をみることは難しい。(邊見委員) ・ガソリン、エンジン、タイヤ、路面などあらゆる角度でいかにクリーンな環境にしていくか努力してきているはずである。10年単位でこれらの状況がどう変わってきているか示すべきである。(武田委員) ・低硫黄軽油の供給を含め環境改善については、都が業界に働きかけて前向きに取り組んできており、着実に効果はあがると考えている。(邊見委員) ・20年も前からNO_xの簡単なテストを井の頭で毎年2回やっているが、一向にこの20年間、数値が下がってこない。本当に規制の実効性があるのか。あるいは、車の台数がふえているのか、ほかの要素があるのか。この状況で外環が入ったらどうなるのか、あそこに住んでいる人間だったら考えるのは当たり前。だから、実効性のある形できちんと規制をしてもらいたい。 ・成果の出ているデータがあるならそれも一緒に示してほしい。成果の見えないデータでは我々が納得できるはずがない。(新委員) ・成果の出ているデータもあるので示していきたい。(山本委員) ・環境調査結果については、PI的手法を用いて再度議論し、さらに評価の結果に基づくミチゲーションのあり方などを確認し合うことが重要である。 ・環境調査に関して、調査箇所が非常に粗いのではないかと。 ・環境の現地調査の地下水の調査箇所だけでは浅層地下水の流れの向きを示すことはできない。このような目の粗い調査だけでは到底地下のことはわからない。 ・国分寺崖線フィールドにおける生物のリストも調査が少ない。国分寺崖線ではオオタカ、ツミが飛来している。オオタカについては、営巣しているかとの情報もあるので、後で確認してもらいたい。 ・市民の調査結果に関する意見のすり合わせが必要である。(栗林委員) ・環境調査の結果を提示したが、このデータだけでなく、既存の文献や他のデータ等も参考にしながら進めていくつもりである。オオタカについては確認し、報告する。(山本委員)
--	---

その他	
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・「委員から出された意見」における委員から出された意見のとりまとめは重要であり、もう少し丁寧に整理すべき。(武田委員)