

国都の考え方への意見

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。例えば以下のような点です。

江崎疑問	国交省回答	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ヶ所で見るのが良い。	開通によって影響を受けると思わ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。
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ほしい。

2. 環境改善効果

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？	走行速度が向上することによって効果が期待できる。	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。
開通後だけでなく、建設時、コンクリートや鋼材の製	工事中の車両分は開通後1年で元が取れる。製造過程	そうであれば、温暖化防止のため、公共事業全体を見

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？	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。	直すべきではないか。
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？	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。	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。
排ガス規制が強化された上で、外環を整備しない場合と、整備した場合の大気環境を比較する必要がある。	走行速度が上がれば改善される。環八で出ていた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。
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。
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。

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？	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「川崎縦貫道」の2つが含まれている。	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。
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	(未回答)	

<p>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>		
---	--	--

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。</p>	<p>(未回答)</p>	
--	--------------	--

こうした疑問が残されているにもかかわらず、国や都は「外環の必要性は高い」となぜ言えるのでしょうか。

PI協議会発足にあたり「現在の都市計画を棚上げにし昭和41年都市計画決定以前の原点に立ち戻って、計画の必要性から議論をする」と交わされた「確認書」は何だったのか、そして私達が3年以上にも亘って参加してきた構想段階における「PI」とは一体何だったのでしょうか。国都は、PI協議会やPI会議を利用して外環の効果を宣伝していただけで、必要性についての意見はまったく聞く気が無かったのではないかと疑わざるを得ません。

以上のことから、国都の考え方は納得できるものではなく、引き続き構想段階での検討を続けるべきです。

以上／2005.10.29 江崎美枝子