

# 効果についての意見

私の意見を第24回に伊勢田協議員が提出された資料「効果と影響について」を用いて整理させていただきました。

	国土交通省の主張	江崎意見	関連資料
1	<p><b>慢性渋滞は</b></p> <p>環状8号線の周辺道路の慢性渋滞は緩和されます。</p> <p><b>外環の整備効果事例</b></p> <p>埼玉県側区間では、外環整備後、周辺道路の交通量が削減されました。</p> <p>外環が整備された埼玉区間では、バイパス機能により地域間の移動時間の大幅な短縮が図られました。同時に周辺幹線道路への通り抜け交通の流入が減り、交通量が減少し渋滞が緩和されました。</p>	<p><b>(1) 渋滞が緩和されない恐れがあります</b></p> <p>国交省は埼玉外環について開通前後の1日ずつわずかな地点を取り出して効果を評価していますが、外環整備によって交通が転換されるとされる観測地点を丹念に調べると、並行道路、放射道路ともにほとんど減少効果が見られないか逆に増加しています。東京外環でも周辺道路の渋滞が緩和されず、ところによっては増加する恐れがあります。</p> <p><b>(2) 推計の前提条件や手法をよくよく検討すべきです</b></p> <p>国交省によって常々用いられている「渋滞緩和効果あり」という数字は①三環状道路が開通したと仮定して②平成11年現在の交通の総量を変えずに③通行料金500円均一で④56円/分・台の時間評価値を用いた場合の推計で、これでは外環単体の効果が確認できず、また、過大評価になっている恐れがありますので、推計の前提条件や手法をよくよく検討すべきです。</p> <p><b>(3) 推計に用いた条件を全て明らかにしてください</b></p> <p>推計は道路網の組み方や接続道路のつなぎ方、時間価値、通行料金等の条件に左右されます。推計に用いた道路網や諸条件を全て明らかにしてください。</p>	<p>〈現状〉 第7回「周辺道路の交通量の変化」国交省・東京都 第8回「地域交通への効果」国交省・東京都 第8回「三環状道路と周辺道路の交通量変化」江崎 第32回「外環と周辺道路の交通量変化」江崎 第33回「外環と周辺道路の交通量変化(追加修正版)」江崎</p> <p>〈推計〉 第10回「必要性の有無(効果と影響)に関する補足資料」国交省 第24回「交通の分析」伊勢田 第29回「『交通の分析』についての報告」江崎 第30回「交通資料についての疑問と要望」江崎</p>

2	<p><b>通り抜け自動車は</b></p> <p>環状8号線の渋滞が緩和されることで、生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車が環状8号線を走行するようになると考えられます。</p>	<p><b>(1) 生活道路への効果は確認されていません</b></p> <p>生活道路の交通量については、もともと交通センサス等でも計測されていません。前述のように、推計に用いた道路網や諸条件が明示されない段階では、評価することができず、期待値にしかすぎないと思われます。もしも外環新設分の交通量が増えた場合、それに接続する生活道路の交通量も増える方向になると思われます。</p>	<p>第8回「地域交通への効果」国交省・東京都</p>
3	<p><b>大気汚染は</b></p> <p>大気汚染の大きな原因となっている大型車の走行量が削減され、大気汚染は改善されます。</p>	<p><b>(1) 大気汚染が悪化する恐れがあります</b></p> <p>環境庁委託調査結果によると「渋滞解消の名目で道路を新設しても結果として可能交通容量が増え、自動車総量は増加することになる。その結果、大気汚染、騒音が増加することになる」と書かれていました。</p> <p>実際に埼玉外環では、周辺道路でほとんど交通量に変化がないか逆に増加し、外環本線とサービス道路の新設分だけでも1日あたり15万台ほどの交通量が追加されています。埼玉県全体を見ても、自動車保有台数や運転免許人口、そして走行量が増加し続けており、特に県南部で走行速度が低下しています。一般道路での大型車交通量も減少効果が見られません。</p> <p>こうしたことから考えると、東京外環の新設は大気汚染を悪化させる恐れがあります。</p> <p><b>(2) 首都圏全体ではどうなのでしょう</b></p> <p>日本交通政策研究会の報告書によると、ボトルネック解消(環八：井荻トンネルの例)では、局部的に走行速度が向上しても、交通量そのものは増えています。増えた交通量はどこへ行くのでしょうか。渋滞箇所が他へ移動するだけ、あるいは大気汚染がより広域に広がるだけではないのでしょうか。</p>	<p>第8回「環境面での効果」国交省・東京都 第8回「三環状道路と周辺道路の交通量変化」江崎 第9回「大型車交通の削減と走行速度の向上による環境改善効果」大寺 第9回「国土交通省・日本道路公団の広報情報とセンサスの比較」江崎 第15回「外環整備による大気環境の予測」江崎 第32回「外環と周辺道路の交通量変化」江崎 第33回「外環と周辺道路の交通量変化(追加修正版)」江崎</p>

4	<p><b>経済効果は</b></p> <p>外環の供用により年間約3,000億円の 経済効果が見込まれます</p>	<p>(1) 経済効果は無効な数字かもしれません</p> <p>経済効果計算にも時間評価値が用いられていますが、上述のように時間評価値が変わればいくらでも変わる数字ですし、渋滞緩和効果が推計どおりにならないければ無効な数字なのですから、期待値にすぎない推計をもとに派生的に出た数字をあたかも魅力的な効果として扱うべきではありません。</p>	<p>第9回「費用対効果」国交省 第10回「必要性の有無(効果と影響)に関する補足資料」国交省 第30回「交通資料についての疑問と要望」江崎</p>
---	--	--	--

以上／2004.2.19 江崎美枝子