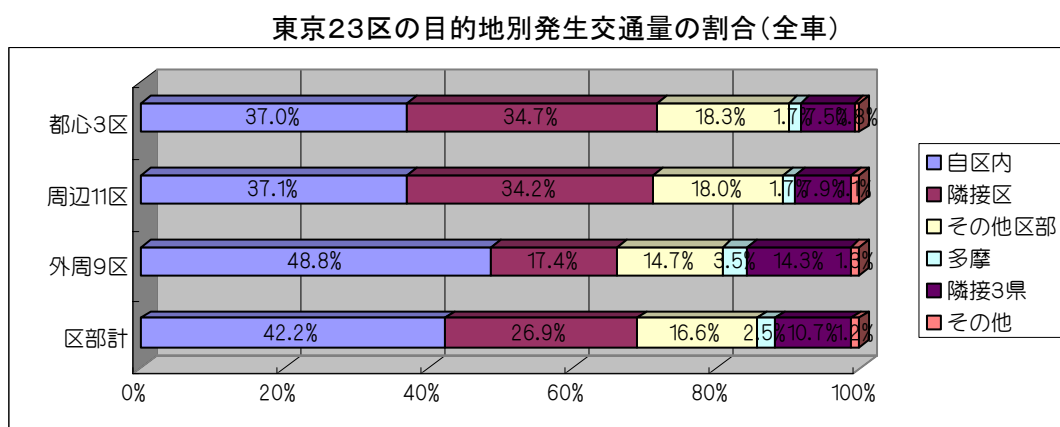


外環の整備効果についての意見

1. 東京の交通の現状

—— 通過交通はわずかで、短距離移動の車が多くなっています

国交省は「東京都心に自動車交通が集中している」「環状道路が整備されると都心に集中していた交通が分散される」と言いますが、外環に関係する可能性がある通過交通は1.5%にしかならず、また、東京23区で発生する車の85.7%は23区内のみの短距離移動です。



東京都建設局道路建設部「東京都の自動車交通の実態」2002.7より作成

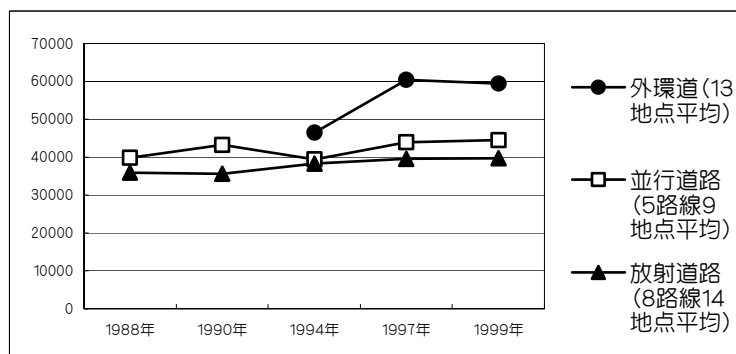
2. 渋滞緩和

—— 誘発交通によって、渋滞は緩和されない恐れがあります

研究者らは、従来の予測モデルは誘発交通を考慮した場合に比べて「道路整備の利用者便益をおよそ2倍過大評価している」「道路整備の環境負荷削減便益も過大評価している可能性が示唆される」と指摘し、国交省所管の研究所による報告でも「交通基盤整備により事前の予測・計画段階では想定していない交通量が現実には発生し、大気汚染、騒音、CO₂排出量等の環境問題や道路、鉄道の混雑等の問題を引き起こしている」「交通基盤整備を行うと、誘発交通が発生し、総トリップ数が大幅に増加する」と指摘しています。実際に外環をはじめとした道路で同様の事態が発生しており、渋滞は緩和されない恐れがあります。

参考資料: 円山琢也・原田昇・太田勝敏「誘発交通を考慮した混雑地域における道路整備の利用者便益推定」土木学会論文集,2003.10、国土交通省国土交通政策研究所「経済成長と交通環境負荷に関する研究 I」2005.1

埼玉外環および 並行・放射道路の 交通量変化



出典: 江崎美枝子「三環状道路と周辺道路の交通量変化」第8回PI協議会資料

3. 外環利用交通量

—— 神奈川県⇄埼玉県間は分散されるのではないのでしょうか

外環を利用するとされる交通量と、現実のOD表の交通量とを比較してみたところ、神奈川県と埼玉県間の交通、例えば「横浜・川崎⇄埼玉南部」で7割近くが外環を利用することになっているなど、この間の外環利用割合が高くなっていますが、この間には他の経路がいくつもありますので、分散されるのではないのでしょうか。また、以前出された「交通の分析」と比較すると、神奈川県と埼玉県間の利用割合が高くなっている一方で、神奈川県と山梨・長野方面間の利用割合が低くなっています。どのような理由によるものか教えてください。

外環利用交通割合 (中央道～東名高速間)		交通量全体 (OD表より)	外環利用交通量 (将来交通量より)		外環利用交通量 (交通の分析より)	
			交通量	利用率	交通量	利用率
地元(7区市)関連		1,639,847	9,500	0.58%	4,800	0.29%
東京都多摩地区 (地元4市を除く)	横浜・川崎	112,972	7,600	6.73%	2,440	2.16%
東京都区部 (地元3区を除く)	埼玉南部	406,908	4,750	1.17%	1,220	0.30%
横浜・川崎	埼玉南部	20,610	14,250	69.14%	6,100	29.60%
神奈川西部	埼玉南部	12,448	6,650	53.42%	4,880	39.20%
横浜・川崎	埼玉北部	5,748	3,800	66.11%	2,440	42.45%
神奈川西部	埼玉北部	4,155	1,900	45.73%	1,830	44.04%
横浜・川崎	北関東・東北方面	26,751	9,500	35.51%	5,490	20.52%
神奈川西部	北関東・東北方面	18,352	7,600	41.41%	10,370	56.51%
横浜・川崎	山梨・長野方面	6,972	1,900	27.25%	5,490	78.74%
神奈川西部	山梨・長野方面	16,710	950	5.69%	5,490	32.85%
埼玉南部	東海・関西方面	50,034	7,600	15.19%	3,050	6.10%
北関東・東北方面	東海・関西方面	22,727	7,600	33.44%	2,440	10.74%
その他の通過交通		40,493,940	11,400	0.03%	4,880	0.01%
合計		42,838,174	95,000	0.22%	61,000	0.14%

「交通量全体」は国土交通省関東地方整備局「平成11年道路交通センサスに基づくOD表(車種別)一式」、外環利用交通量は国土交通省「外環の将来交通量」第2回PI会議資料および「交通の分析」第24回PI協議会資料(修正後の数字を使用)より作成

4. 生活道路

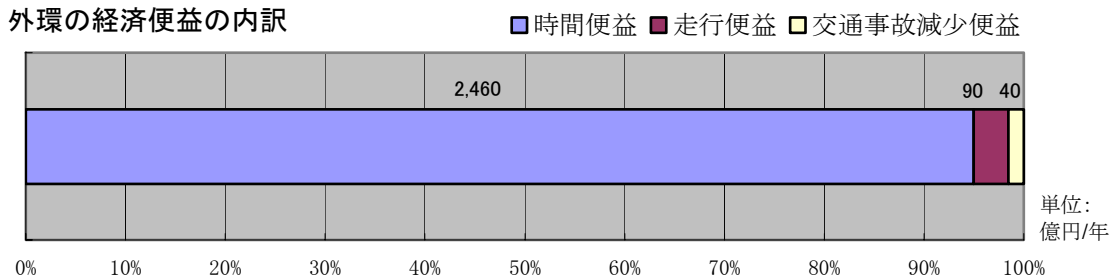
—— 生活道路への効果は確認されていません

国交省は「生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車が環状八号線を走行するようになり、生活道路の安全性が向上する」と言いますが、生活道路の交通量については、もともと道路交通センサス等でも計測されていませんから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ものと思われます。

5. 経済効果

—— 経済効果は無効な数字かもしれません

外環の経済便益2600億円/年の内訳を見ると時間便益が94.2%を占めています。しかしながら、計算に用いられている「時間価値」が変わればいくらでも変わる数字ですし、渋滞緩和効果が予測どおりにならないければ無効な数字となります。



国土交通省「経済効果の試算」第3回外環技術専門委員会資料より作成

6. 費用対効果

—— 内訳をすべて明らかにしてください

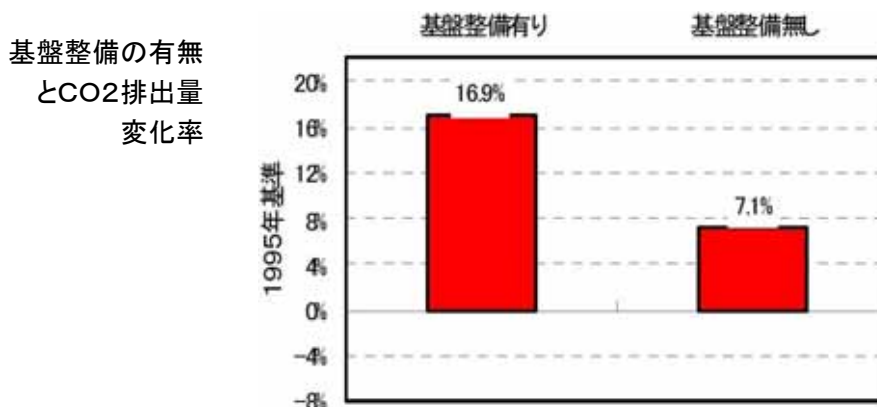
費用対効果は3.3とされていますが、工事費の内訳、想定している換気施設の機能、管理費の年額、料金収入の見込みなど、内訳をすべて明らかにしてください。

7. 環境改善

—— 外環整備によって環境は悪化すると思われます

前述した国交省所管の研究所による報告では、「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」と指摘しています。CO₂排出量の94%は自動車由来となっています。この研究はCO₂についてのものですが、環境庁委託調査でも同様の結果が出ており、大気汚染についても悪化すると思われます。

参考資料: 国土交通省国土交通政策研究所「経済成長と交通環境負荷に関する研究 I」2005.1、椭圆環境総合研究所「大気環境の動向予測調査」1989.3



2030年における交通基盤整備(道路+鉄道)の有無の結果を1995年と比較したもので、高速道路は3環状9放射の完成、第2湾岸道路の整備、一般道は都市計画道路の進捗を考慮しています。
出典: 国土交通省国土交通政策研究所「経済成長と交通環境負荷に関する研究 I」2005.1

以上/2005.5.31 江崎美枝子