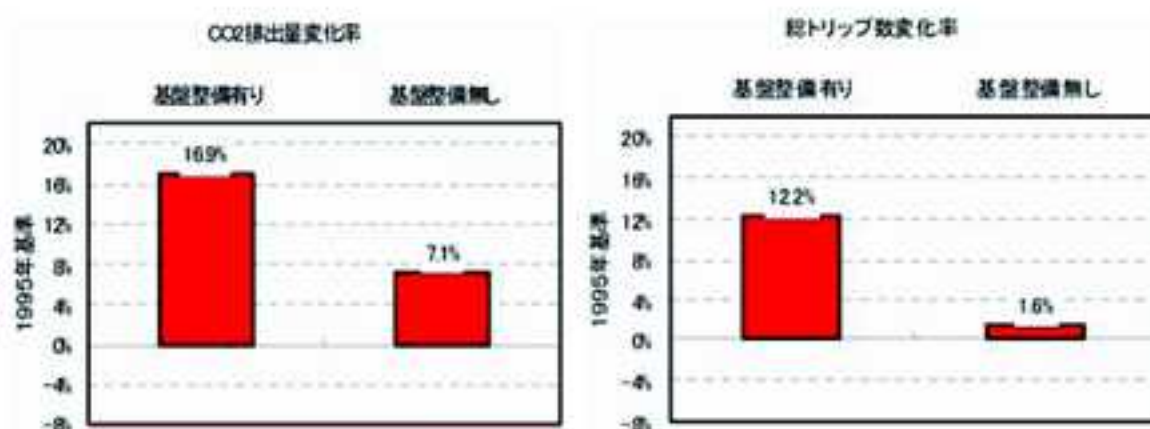


誘発交通および経済効果

1. 誘発交通とCO₂排出量

—— 誘発交通を考慮して予測してください

前回の会議で山本委員より「経路選択による誘発は加味している」といった回答がありましたが、誘発交通は経路選択によるものだけではありません。また、大学の研究者によれば「ピーク時間帯において誘発交通を無視すると便益を過大に推定する傾向がある」とされていますし、国交省内部の研究でも「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」と指摘されています。



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」2005.1

2. 経済効果

—— 時間価値をさらに研究した上で再計算すべきです

外環の経済便益2,600億円/年の内訳は、下グラフのように時間便益が94.2%でその大部分を占めています。しかしながら、その元となる「時間価値」は、必要性の検討に大きな影響を与えるにも関わらず研究が進んでいないようです。



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

以上/2005.5.19 江崎美枝子