

外環利用交通の検証-2

伊勢田協議員提出の「交通の分析」p.10にある中央道～東名区間の外環利用交通について5月20日のPI協議会に私から提出した疑問や意見に国交省事務局から回答いただいたものに対し、検証したところ、さらに以下のような疑問や意見が出されました。



1. 横浜・川崎～山梨・長野方面について

—— 現実のOD表の交通量と比べてみると、全車の79%、大型車の89%が外環を利用すると推計されていることになる。

- ・ 無料で行かれる国道16号があるのに、33分短縮できるとはいえ、1550円かかる「第三京浜～環八～外環～中央道」ルートを使うだろうか？
- ・ これは、33分あたりの時間価値1848円(時間短縮効果33分×乗用車の時間評価値56円/分・台)より下回っているから外環利用ルートに多く配分される結果になっているのだろうが、生活実感からして、33分に1848円の価値を感じるだろうか？
- ・ 時と場合によるが、例えば、その分早く出発するなど、現実にはまったく異なった状況が生じるのではないのか？

2. 神奈川西部～山梨・長野方面について

—— 同じく、OD表と比べてみると、全車の51%、大型車の100%が外環を利用すると推計されていることになる。

- ・ 神奈川県中部(厚木、座間、海老名、大和その周辺の郡、町など)から長野・山梨に行く場合、例えば国道412号を使って相模湖ICから中央道に入るという方もおり、外環は利用しないのではないのか？
- ・ 長野県の群馬県寄り(佐久、軽井沢、小県郡など)に行くために関越を利用する場合であっても、三環状道路が完成した場合のシミュレーションだとすると、外環より6分早く行かれる圏央道を使うのではないのか？

3. そして今後、以下のような課題があります。

- ・ 時間評価値は、「交通の分析」では平成11年現在の「56円/分・台」が使われているが、平成15年には車両の機会費用の追加などにより「63円/分・台」に値上げされている。例えば、10分早く行かれることに630円払う者がどれだけいるだろうか？この数値は、渋滞解消の経済効果の推計にも共通に用いられているが、生活実感とかけはなれている。
- ・ 例えば、道路事業評価における評価項目は下表のようになっているが、外環の必要性を検討するにあたり、①外環の事業費・維持管理費が示されていない、②費用に沿線地域における走行時間増加、走行費用増加、交通事故増加の評価項目が入っていない、といった問題がある。
- ・ この評価は、あくまで消費者余剰法を採用した場合の項目である。外環の周辺地域で予想される誘発交通や、それによるマイナスの影響(大気汚染、交通事故など)、外環そのものによる自然、文化財破壊など、異なった観点での評価も必要である。

事業名 (方法)	評価項目			評価を行う過程において使用した資料等
	費用便益分析		費用便益分析以外の 主な評価項目	
	費用	便益		
道路・街路事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業費 ・ 維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間短縮便益 ・ 走行費用減少便益 ・ 交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業実施環境 ・ 物流効率化の支援 ・ 都市の再生 ・ 安全な生活環境の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通センサス ・ パーソントリップ調査

国土交通省「平成16年度予算に向けた国土交通省所管事業における事業評価について」より「評価の手法等」2003.3

以上／2004.7.22 江崎美枝子

添付資料

- ・ 国交省作成「1. 横浜・川崎～山梨・長野」
- ・ 国交省作成「2. 神奈川西部～山梨・長野」
- ・ 国交省作成「(1)シミュレーションの結果」
- ・ 江崎作成「外環利用交通割合の計算結果(全車・大型車)」