



外環チェックは、都市物流最後のチャンス

東京外かく環状道路は都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの高規格幹線道路です。西側の東京区間(関越～東名、以下「外環」)16.2kmについては2002年からPI外環沿線協議会が行われ、江崎は現在もPI委員として交通を中心とした分析を続けています。

外環は「効率的な物流ネットワークの強化」という名目で今年度も530億円の当初予算が配分されました。5月19日には国土交通省関東地方整備局で事業評価監視委員会が開催され、外環の事業継続が了承されました。委員会資料、評価と審議から今後を考えます。

1. 外環事業の状況 (委員会資料から)

1-1 世界最大級の難工事

外環は大深度地下を活用した初めての道路事業であり、高水圧・土圧下で国内最大の大断面シールドトンネル施工(φ16m)、約1,000万m³の発生土処理、国内でもほとんど実績のない地中拡幅工事、市街地施工での地域環境への配慮等の課題が存在しています。特にJCT・IC部において地中で分岐・合流を行う地中拡幅部は、市街化された地域の地下部において大規模な非開削による切り拡げ工事となり、世界最大級の難工事です。

1-2 事業費は1兆5975億円に増加し、

増額分3155億円は執行済額2971億円を上回る

既に巨額だった前回2013年の事業評価と比較して事業費は25%増の1兆5,975億円となり、増額分の3,155億円(表1)は執行済額2,971億円を上回りました。

表1 外環事業費増加の要因と金額

	項目	増額
1	地中拡幅部(東名JCT)の構造変更	約490億円
2	大泉JCT本線ランプ接合部の工法変更	約462億円
3	地中拡幅部の技術開発業務・追加地質調査	約20億円
4	セグメント・床版構造の構造変更	約911億円
5	横連絡坑の構造変更	約195億円
6	発生土中性固化材改良・仮置場整備	約676億円
7	発生土受入先変更	約391億円
8	埋蔵文化財の発掘	約10億円
全体事業費の増額計		約3,155億円

出典:関東地方整備局事業評価監視委員会 2016.5.19 資料 4-2-1

1-3 本体工事の工事車両はさらに増加

外環はトンネル構造で計画されているため、建設発生土や資材を運ぶ工事車両が多数必要です。本体工事に最大3万8,200台/日を想定していましたが、想定していた50km圏での発生土受入需要が見込めなくなり、より遠方の茨城県や福島県等への搬出が必要となりました(図1)。そのためトラックの延べ台数が増加します。

なお、6月1日に国交省等が、既設の外環に掘削土砂を運搬するベルトコンベアを6km設置すると発表しましたが、外環事務所に確認したところ、想定される運行ルートのうち中央道と東名については仮置場が確保できないのでダンプトラックを使う、関越と外環についても現時点で土砂の搬出先が確定していないことや工事車両で運搬するのは土砂だけでなく資材の搬入もあるためベルトコンベアで工事車両がどれだけ削減できるか分からないということでした。



図1 外環で想定される工事車両の運行ルートと交通量

・東京都建設局HP掲載の三環状道路ネットワーク図に、東京都『環境影響評価書』2007.3、国交省関東地方整備局『事後調査の計画』別添資料2012.3、『事後調査の報告』2013.3、事業評価監視委員会資料 2016.5 記載の現時点で想定されている交通量とダンプトラックのイラストを追加しました。

・これらの資料で工事車両は、高速道路は24時間、ほかは16時間の運行を前提にしていますが、この地域周辺はいずれも住宅が密集する第一種低層住居専用地域であり、東京都の環境確保条例により、作業時間は午前7時～午後7時、1日の延作業時間は10時間以内に制限され、日曜・休日の作業は禁止される可能性があります。禁止された場合、工事車両は限られた時間帯に集中して出入りすることになり、工事は長期化する可能性があります。

2. 事業評価の信頼性は

実績交通量が減少する中、外環の計画交通量は増加

費用便益比(B/C)は前回の2.3から1.9に下がりました。しかし、その計算条件を見ると計画交通量が増加することになっています。(表2)

表2 外環事業評価の計算条件

	今回(2016年)	前回(2013年)
基礎データ	2005年度道路交通センサス	2005年度道路交通センサス
計画交通量	76,200~96,200台/日	75,900~95,600台/日
事業費	約1兆5,975億円	約1兆2,820億円
総便益(B)	約2兆8,777億円	約2兆5,991億円
総費用(C)	約1兆4,996億円	約1兆1,480億円
費用便益比	1.9	2.3

出典:関東地方整備局事業評価監視委員会 2016.5.19 資料 4-2-1

基礎データに10年以上前の道路交通センサスが用いられているのは、いまだに2010年度道路交通センサスベースの将来OD表が作成されていないためです。

図2は、既にある現況OD表と将来OD表から外環に関連する主要区間の交通量を抽出し合計したものです。実績は1999年・2005年で14万台減少した後2010年は横ばい、2030年に23万台増加するという推計値と大きく乖離しています。今回の外環計画交通量がどのような条件で配分計算されているのか、確認が必要です。

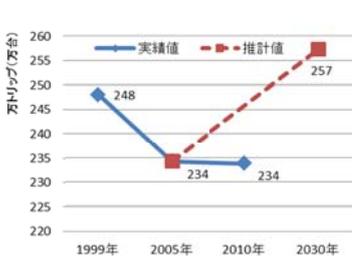


図2 外環利用区間の実績・推計交通量(全車)

道路交通センサスOD表から「平成20年度東京外かく環状道路交通分析検討業務報告書」2009.3掲載の外環本線利用交通の内訳に基づき抽出し合計したものの。2030年は2005年ベースの将来OD表の値。現況OD表(実績値)の傾向を反映すると2010年ベースの推計値は左図より大幅に減少すると思われる。

3. 審議結果の客観性・公平性は

特定企業への利益誘導と疑念を生じさせないか?

関東地方整備局の事業評価監視委員会規則第3条には「公平な立場にある有識者のうちから、局長が委嘱する」と書かれています。委員に東京商工会議所(以下「東商」)の事務局員が入っていますが、東商は「東京外かく環状道路(関越道～湾岸線)整備促進連絡会議」の事務局として外環整備促進を熱心に陳情²⁾している組織で、委員になっている事務局員は担当部署の部長です。委嘱した関東地方整備局の姿勢および審議結果の客観性・公平性に疑問があります。

さらに、東商会頭³⁾が相談役名誉会長を務める企業の子会社が外環のセグメントを受注⁴⁾、外環事業費増額分の3割を占めるのがセグメント等(表1)です。こうした事情も考慮すれば、関東地方整備局は特定企業へ利益誘導しているのではないかと疑念を生じさせるような人選をすべきではありません。

4. 今後の東京や物流のために今すべきことは

4-1 宅配関係事業者の取り組み

7月8日に国交省の交通政策審議会物流小委員会で、宅配関係事業者の取り組みが報告されました。

京王地下駐車場(京王電鉄グループ)は、今年2月から京王線6駅で既存コインロッカーを活用した荷物受取の実証実験を行っています。コインロッカーの空きが多い18時～翌朝10時に荷物受取が可能で、鉄道事業者としても稼働向上による収入増が期待できることが分かりました。IC型コインロッカーであれば簡単なプログラム更新と通信機器取付で宅配ロッカー化が可能だということです。

日本郵便は、昨年4月から受取ロッカー「はこぼす」を試行運用しています。今年7月1日現在で、郵便局25か所、鉄道駅7か所、商業施設2か所です。コンビニより駅設置ロッカーのほうが利用頻度が高いということです。

佐川急便は、新潟県で「ほくほく線」を運行する北越急行と宅配荷物を乗客とともに運搬する貨客混載を開始すると報告。佐川急便としては安定的な幹線輸送を実現しモーダルシフトにより環境負荷低減にも寄与でき、北越急行は北陸新幹線の開業で利用者が大きく減少していることから新たな収益源として期待しています。さらに、宅配ロッカーを駅構内に設置することや手ぶら観光にも広げたい、引き続き各地で展開したいということです。

このほか、ヤマト運輸も岩手県や宮崎県で路線バスに専用の荷台を設けて宅配便を運ぶ客貨混載により、バス路線網の維持と物流の効率化を進めています。

4-2 最先端の都市物流へ再構築しよう

東京も今後は人口減少過程に入り、特に年少人口と生産年齢人口が減少、それに伴い鉄道や路線バスの通勤・通学利用者が減少していきます。上記の事業者の取り組みを組み合わせ、比較的余裕のある時間帯に鉄道を利用した貨客混載で輸送後、駅ロッカーへ預け、消費者が通勤・通学の生活導線上で受け取る宅配便でのモーダルシフトは、鉄道・宅配事業者と消費者三者にメリットがありそうです。IC式ロッカーは5列で300万円程度ということで、仮に1都3県にある2,066駅すべてに設置する費用は約62億円、駅ホームからロッカーへ運搬するための搬送機も必要ですが、外環の事業費と比較すれば僅かに見えます。

外環の整備効果には疑問があり、本体工事が始まると、トラックドライバーは一層不足し周辺道路は渋滞し物流崩壊を招く虞があります。外環事業を継続するとさらに国民負担が増すと分かった今、最先端の都市物流へ再構築し、東京から世界へ発信準備を始める最後のチャンスです。

1) 関東地方整備局事業評価監視委員会 2016.5.19 資料 4-2-2 P13,14の差額
2) 東京商工会議所HP「石井国土交通大臣に外環の整備促進の陳情を行いました」2015.11.16、「東京外かく環状道路(関越道～湾岸線)の整備促進に関する決議」を採択しました2015.11.24など
3) 日本商工会議所会頭、国交省社会資本整備審議会の会長でもあります
4) ジオスター「有価証券報告書」2014.4.1～2015.3.31、2015.4.1～2016.3.31

