



# 外環や圏央道で地域経済は良くなるか？

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5月19日、国交省関東地方整備局の事業評価監視委員会で事業費25%増の1兆5975億円が示され事業継続が了承されました。8月24日に公表された今年度第2次補正予算には「大都市圏環状道路等の物流ネットワークの強化、渋滞対策」として1295億円、8月29日に公表された来年度概算要求には三大都市圏環状道路等に2974億円が盛り込まれました。

外環や圏央道などの環状道路が地域経済にどれだけ効果があるのか確認します。



図1 三環状道路ネットワーク図 出典:東京都建設局HP

## 1. 圏央道沿線地域はどうか？

### 1-1 事業評価監視委員会資料の記載

外環について審議した事業評価監視委員会資料に、圏央道の効果が表1のように書かれています。

その横に添えられた図を見ると、根拠となる製造品出荷額(図2)については「沿線4市町」の平成21(2009)年度と平成25(2013)年度だけを抽出していることに違和感がありますし、工場立地(図3)についても「新規」「面積」で評価することが適切なのか疑問があります。

表1 圏央道など沿線への企業立地の進展

- ・首都圏三環状道路の開通とともに、圏央道をはじめとする沿線には工場や物流施設が多数集積(圏央道沿線市町村の工場立地面積は20年前の約6倍)
- ・圏央道の開通済み区間(中央道～関越道間)では、製造品出荷額が約1.5倍に増加

出典:関東地方整備局事業評価監視委員会 2016.5 資料 4-2-1



図2 製造品出荷額の伸び率

説明  
・平成19年に全通した中央道～関越道間ではすでにストック効果が発現  
・早期開通区間の沿線4市町では、埼玉県と東京都の全体平均の約1.5倍

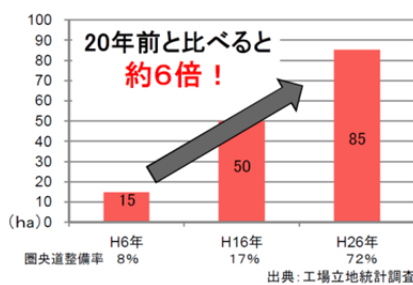


図3 圏央道沿線市町村の新規工場立地面積(1年あたり)

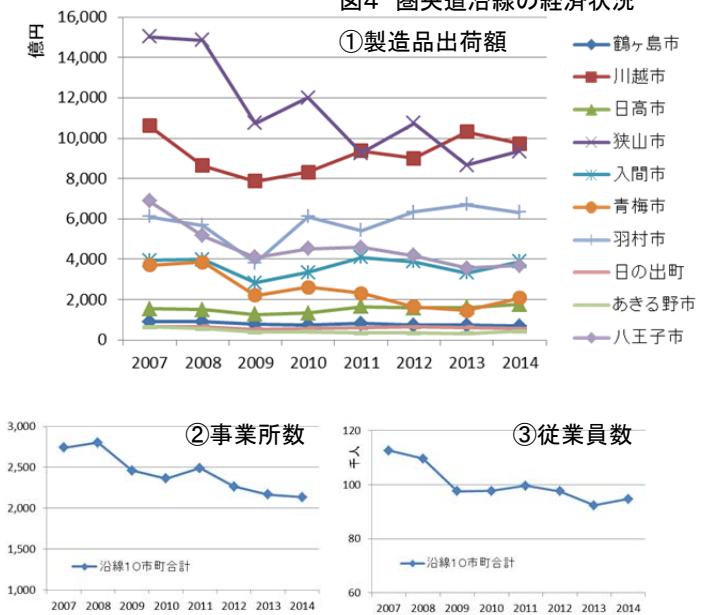
説明  
・圏央道が通過する市町村を対象とした

図2・図3の出典: 関東地方整備局事業評価監視委員会 2016.5 資料 4-2-1

## 1-2 地域経済への効果は確認できない

そこで、図2と同じ工業統計調査で圏央道(中央道～関越)沿線10市町の製造品出荷額、事業所数、従業員数を確認しました(図4)。製造品出荷額の2009年と2013年を見ると図2で抽出された4市町と川越市を除く5市では減少しています。そして、3項目のいずれも東京都、埼玉県そして全国と比較して圏央道沿線で効果が出ていることは確認できませんでした。

図4 圏央道沿線の経済状況



出典:工業統計調査。圏央道(中央道～関越)沿線の9市1町。開通は1996.3 青梅IC-鶴ヶ島JCT、2002.3 日の出IC-青梅IC、2005.3 あきる野IC-日の出IC、2007.6 八王子JCT-あきる野IC。2007年調査に調査項目を変更し製造品出荷額が前年の数値とは接続しないため、2007年以降の数値を用いた。

## 2. 外環埼玉区間の沿線地域はどうか？

### 2-1 国交省資料の記載

たとえば、事業評価監視委員会資料および道路関係予算の概算要求資料を見ると、首都圏三環状道路による経済活動への効果を期待する言葉が書かれています。

表2 首都圏三環状道路に期待されていること(太字は江崎)

・首都圏三環状道路は、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中枢にあたる**首都圏の経済活動**と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路

出典：関東地方整備局事業評価監視委員会 2016.5 資料 4-2-1

・生産性向上による成長力の強化／人口減少・高齢化社会の下での、労働者の減少を上回る生産性を向上させ我が国の**経済成長を実現**するため、三大都市圏環状道路の整備や空港・港湾アクセスの強化を推進するとともに、今ある道路の運用改善や小規模な改良等のネットワークを賢く使う取組を推進する

出典：国交省道路局『平成29年度道路関係予算概算要求概要』2016.8

### 2-2 国交省「外環の必要性を、物流施設とか経済発展のためにと言ったことは1度もない」

2006年11月の第22回PI外環沿線会議において江崎が外環埼玉区間沿線7市の現状を調べた資料<sup>1)</sup>を提出しました。図5はその資料に2010年のデータを追加したものです。拡大していた地域経済は外環開通を境に縮小に転じています。バブル崩壊時期と重なりますが、埼玉県の外環沿線を除く地域や全国の傾向と比較すると外環沿線地域の悪化が著しいことが分かります。

当時の東京外かく環状道路調査事務所長は、「今まで私から外環の必要性を、物流施設とか経済発展のためにと言ったことは1度もない」「改めて回答させていただきたい<sup>2)</sup>と発言し、回答のないまま10年が経過しました。

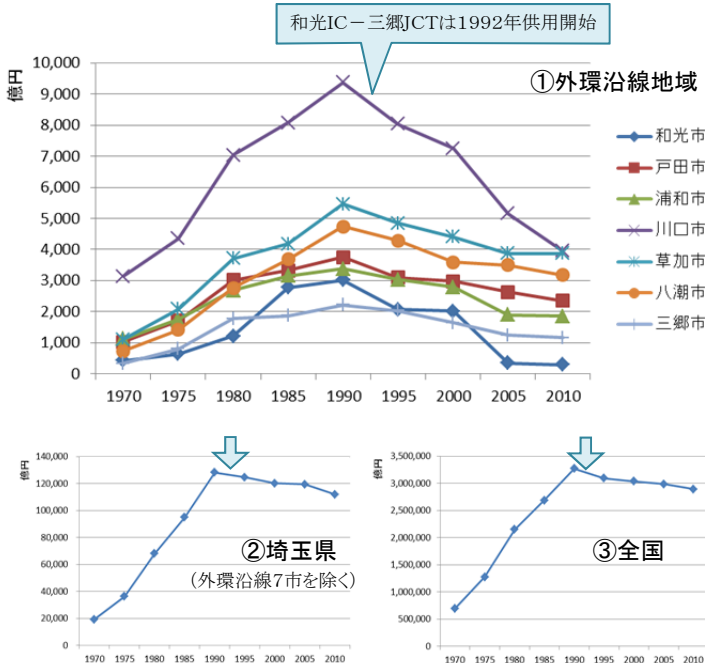


図5 外環開通前後の製造品出荷額

出典：工業統計調査。2007年調査において調査項目を変更したことにより製造品出荷額が前年の数値とは接続しないことから、2010年は参考値。「浦和市」は旧浦和市に相当する、さいたま市の浦和区・桜区・南区・緑区の4区合計。

## 3. 建設促進を陳情する人々への疑問

### 3-1 建設促進を陳情していた沿線市長と市議会議長

外環埼玉区間が検討されていた1983年に、沿線7市の市長と市議会議長が東京外かく環状道路建設促進期成同盟会を結成し、関係当局への陳情活動を行っていました。会長は川口市長です。<sup>3)</sup>

しかし、周辺道路の交通量減少効果はみられず、誘発交通と思われる交通手段変更や物流施設立地で走行量が増大しています。経済状態が悪化するとともに大気汚染や犯罪・交通事故増加で生活環境が悪化し、環境改善どころか公害地域を広げただけだったことが分かります。<sup>1)4)</sup>

特に会長を務めた川口市の状況が良くありませんが、誰か責任を取ったのでしょうか。

### 3-2 陳情する東京商工会議所等と都議連

外環東京区間では、東京外かく環状道路(関越道～湾岸線)整備促進連絡会議(事務局：東京商工会議所)が、東京都議会外かく環状道路建設促進議員連盟・東京都と共同で度々陳情活動をしています。8月9日にも石井国土交通大臣を訪れ、陳情を行いました。

陳情内容(表3)を見ると、経済活動への効果を期待していることが分かります。商工会議所法に「商工会議所は、その地区内における商工業の総合的な改善発達を図り、兼ねて社会一般の福祉の増進に資することを目的とする」と書かれています。陳情する前に、既設区間がどのような状態かを自ら検証したことはあるのでしょうか。東京商工会議所の会頭や副会頭の企業が外環工事に関わっていることと関係はないのでしょうか。

表3 外環の整備促進を求める理由(太字は江崎)

・首都圏が国際競争力を強化し、世界から人材・情報・投資が集まる国際的ビジネス拠点としての役割を十分に果たすためには、**経済活動**や都市機能を支える基幹道路ネットワークのさらなる整備が不可欠である

・中でも、首都圏三環状道路は**首都圏の経済**や生活を支え、2020年オリンピック・パラリンピック大会時にも重要な役割を担う**基幹インフラ**である

出典：東京外かく環状道路(関越道～湾岸線)整備促進連絡会議「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」2016.8.9 冒頭部分

## 4. 事実を直視して考え直すべき

国交省はこれまでも、経済効果、渋滞緩和、通過交通、海外との環状道路比較など、数字の取り上げ方に疑問のあるものや誤解を招く表現が多々ありましたが、事業評価監視委員会の資料も同様でした。事実を直視したうえで、予算請求の名目にして「物流」の現場にとって優先すべき施策は何か、冷静に考え直すべきです。

1) 江崎「外環埼玉区間の現状」第22回PI外環沿線会議 2006.11.16 資料4  
2) 第22回PI外環沿線会議 2006.11.16 会議録  
3) 建設省関東地方整備局『北首都国道 外かん建設史』1995.9  
4) 江崎美枝子+ボンボン『公共事業と市民参加』2007.6、学芸出版社

