



# 彼らはなぜデータを隠し続けたのか？

情報公開請求で入手した道路局の報告書から

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。

外環の事業評価は基礎データに2005年度版を使い続けています(表1)が、2016年再評価時点で2010年度版が存在し<sup>1)</sup>その後入手した報告書<sup>2)</sup>から2014年度中には2010年度版が本省から各地方整備局へ配布されていたことが分かりました。なぜ隠し続けたのか理由を探ります。

## 1. 現況OD表から見える交通動向

小型貨物車は1990年をピークに大きく減少、普通貨物車も全車も2005年をピークに減少

道路交通センサス現況OD表から把握された交通動向<sup>3)</sup>によると、2010年・2015年比較で、関東臨海ブロックは乗用車4.3%減、小型貨物車11.7%減、普通貨物車3.4%減、全車5.4%減、特に小型貨物車は全国的に大きく減少しています。これを過去のデータとつなげてみると、小型貨物車は1990年をピークに大きく減少し、普通貨物車も全車も2005年をピークに減少しています(図1)。

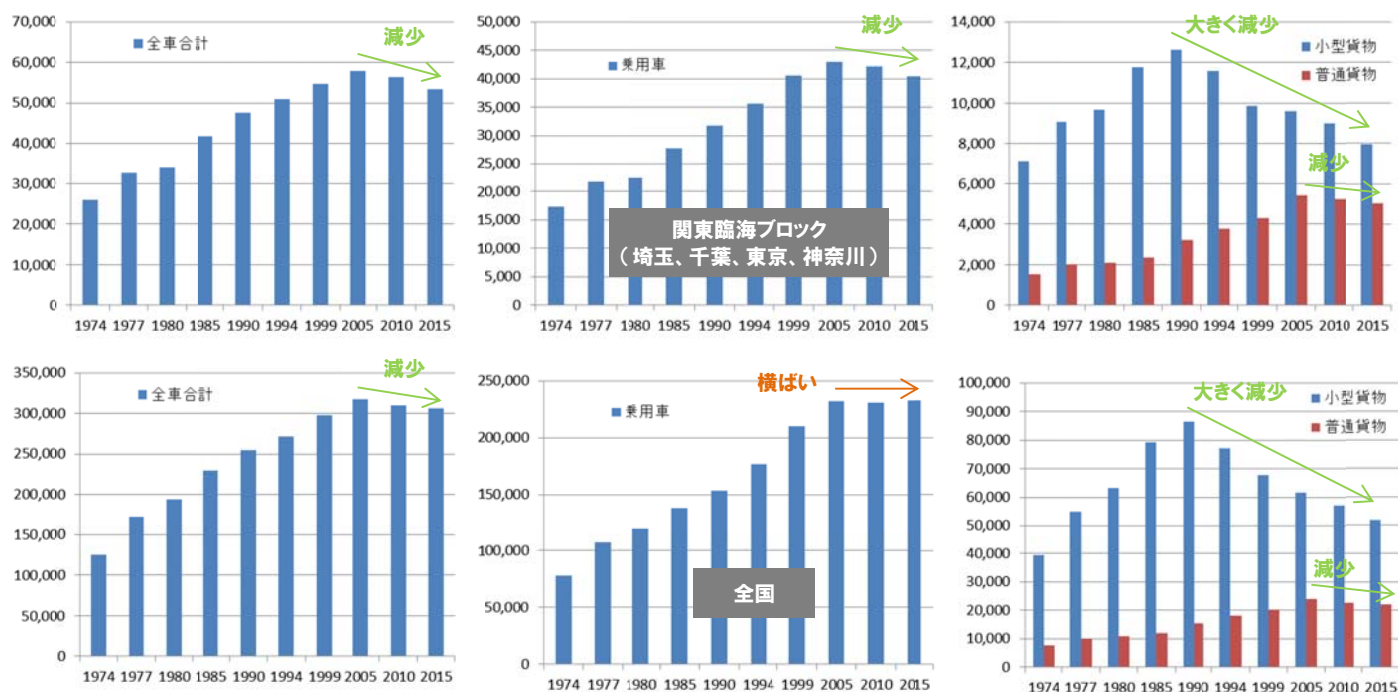


図1 車種別発生集中交通量の推移 (単位:千トリップエンド/日)

出典:1974年から2005年は国土交通省道路局HP「道路交通センサスからみた道路交通の現状、推移(データ集)」～OD調査からみた道路交通「表 2-1 ブロック別車種別 発生集中量の推移」、バスは乗用車類として乗用車に加えています。2010年と2015年は国土交通省道路局企画課道路経済調査室「将来の自動車利用動向の推計精度向上に関する検討業務 報告書」2017.3、2015年は暫定値です。

表1 外環事業評価の計算条件

|          | 2009年度<br>新規事業採択時評価 | 2013年度<br>再評価    | 2016年度<br>再評価    |
|----------|---------------------|------------------|------------------|
| 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   | 2005年度道路交通センサス   |
| 交通量の推計時点 | 2030年度              | 2030年度           | 2030年度           |
| 計画交通量    | 88,900～100,800台/日   | 75,900～95,600台/日 | 76,200～96,200台/日 |
| 事業費      | 1兆2,820億円           | 約1兆2,820億円       | 約1兆5,975億円       |
| 総便益(B)   | 2兆9,788億円           | 約2兆5,991億円       | 約2兆8,777億円       |
| 総費用(C)   | 1兆377億円             | 約1兆1,480億円       | 約1兆4,996億円       |
| 費用便益比    | 2.9                 | 2.3              | 1.9              |

出典:国交省平成21年度新規事業採択時評価、関東地方整備局事業評価監視委員会 2016.5.19 資料 4-2-1

喜多見ポンポコ会議(担当:江崎)

<http://p-report.jpn.org>

情報公開請求で入手したOD表や報告書はウェブに掲載しています。どなたでもダウンロードいただけます。

## 2. 大都市部の自動車利用動向

### 乗用車も貨物車もトリップ数は減少へ

さらに大都市部(東京、大阪)に着目して分析した結果、若者(20代)の人口減少、運転免許保有者や運転者の高齢化(図2・3)、貨物車保有台数の減少(図4)、東京地下鉄やJR東日本の輸送人数の増加など、自動車トリップ数の減少につながる事象が多数発生しています。4)

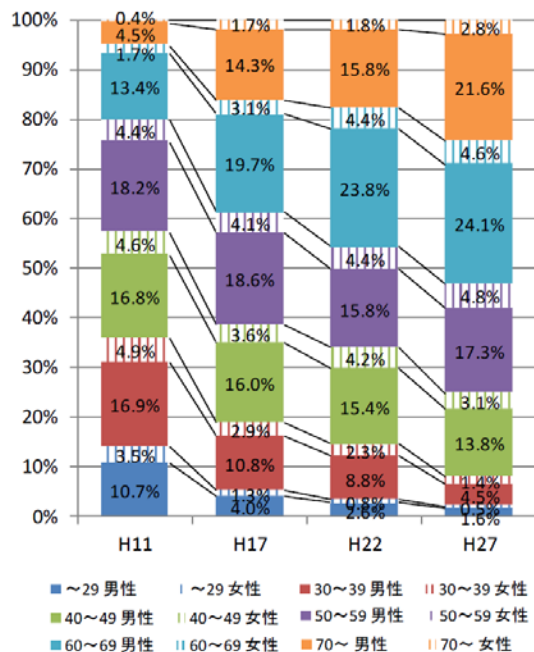


図2 東京都の自家用乗用車の主な運転者の年齢階層構成の変化

\*\*\*

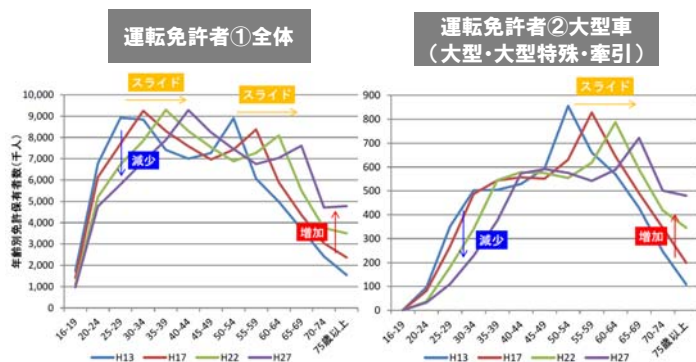


図3 年齢別の運転免許保有者数の変化

\*\*\*

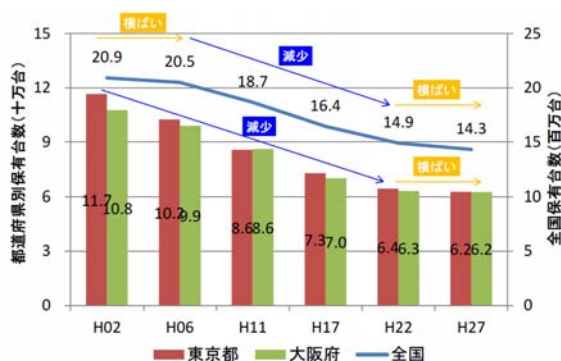


図4 貨物車の保有台数の変化

図2～5出典: 計量計画研究所「平成27年度道路交通起終点調査データの分析業務 報告書」2018.3、運転免許元資料は警察庁の運転免許統計、貨物車保有台数の元資料は自動車検査登録情報協会及び軽自動車検査協会の登録情報

## 3. 特に深刻な貨物自動車

### 3-1 市場規模と物流業界の実態が逆行

近年、電子商取引(EC)の市場規模が拡大し宅配便取扱個数も年40億個を超え(図5)、物流業界の人手不足が課題ですが、前述の交通動向から見える物流業界の深刻な実態と市場動向とが逆行していることが分かります。

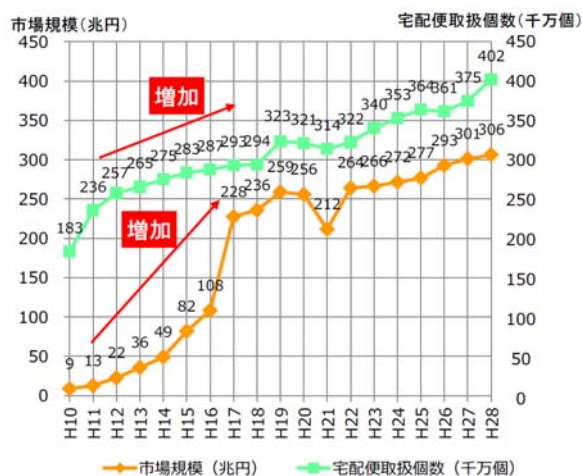


図5 EC市場規模及び宅配便取扱個数の推移

### 3-2 外環は物流崩壊を招くのではないか

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。たとえば東名高速へ流入する車両は当初計画値で東京方面3355台/日・川崎方面286台/日、これを1日最大2500台/日(片道)になるよう調整する、東京ICから環状八号線へ流入する車両は渋滞する時間帯でも東名への流入を許容するそうです5)。また現在、今年夏(7月)頃からの本格的な掘進に向けドライバー確保の努力をしており、人手不足に拍車を掛けないか、物流崩壊を招くのではないかと心配です。

## 4. データを隠し続けた理由

事業評価で2005年度版に固定していたのは2010年版で計算すると便益が減少し事業継続が難しくなるからだと考えられます。他の地方整備局も同様であることから、組織的にデータを隠し続けていた6)ことが分かります。外環だけでも毎年530億円という巨費を投じ続けており今更止められないということなのでしょうが、かつて日本が経験した歴史7)を思い起こします。まずは事実確認すべきです。

- 1) パシフィックコンサルタンツ「関東管内交通量推計検討業務報告書」2016.3
- 2) 国土交通省道路局企画課道路経済調査室「交通流推計手法の精度向上に関する検討業務 報告書」2015.3
- 3) 国土交通省道路局企画課道路経済調査室「将来の自動車利用動向の推計精度向上に関する検討業務 報告書」2017.3
- 4) 計量計画研究所「平成27年度道路交通起終点調査データの分析業務 報告書」2018.3
- 5) パシフィックコンサルタンツ「H28外環交通運用検討業務 報告書」2018.3
- 6) 「2010年ベースの将来OD表」について関東地方整備局は「本省から届いていない」と言い続けていましたが、報告書2)によれば、遅くとも2015年3月末には本省道路経済調査室から各地方整備局へ配布されていました。2015年6月にも道路経済調査室長に直接聞きましたが「作業中」だということでした。タイトルの「彼ら」は主に本省道路局と関東地方整備局等の各地方整備局です。
- 7) 阪正康『瀬島龍三 参謀の昭和史』1991.2 文芸春秋など

