



# 彼らは誰の声を聞いていたのか？

情報公開請求で入手した  
関東地方整備局の文書から

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。

先日、関東地方整備局への情報公開請求で、関東管内の交通状況や交通量推計、外環の推計にあたり受注者へ指示した文書を手に入れました。文書から明らかになったことを報告し、PIについて考えます。

## 1. 環状道路整備による効果

### 高速道路も一般道路も旅行速度は低下

PI外環沿線協議会・PI外環沿線会議当時、江崎から、三環状道路(中央環状線、外環、圏央道)の既設区間について、供用後に周辺道路で交通量減少効果が見られないこと、走行速度が低下していること、などを報告し、既設区間で何が起きているのか検証してほしいと言いつづけてきました。しかし、国土交通省は検証することなく、「首都圏は混雑時旅行速度が全国平均より低い」「首都圏三環状道路は都心部の慢性的な渋滞緩和に寄与する」と主張し、環状道路の整備を続けています。

ところが入手した報告書<sup>3)</sup>によると、2010年度末から2015年度末までに圏央道の一部や中央環状品川線が整備された(図1)にもかかわらず、混雑時旅行速度について、高速道路は神奈川県や埼玉県で低下、一般道路も東京都、神奈川県、埼玉県はじめ全体的に低下しています(図2)。また、圏央道と並行する国道16号も24.0km/hから21.7km/hへと低下していることが分かります(図3)。

## 2. 外環の交通量推計についての指示

### 「最新の将来OD表」でなく「2005年」で行う

外環の事業評価は基礎データに2005年度道路交通センサスを使い続けていますが、2016年再評価時点で2010年度版が存在していたことが分かっています<sup>4)</sup>。

今回入手した外環事務所と受注者の「打合せ記録簿」によると、2013年再評価時には推計を「最新の将来OD表」で行うよう指示し、2016年再評価時には「最新の将来OD表」ではなく「2005年センサスベース」で行うよう指示していたことが分かりました<sup>5)</sup>。

しかし、2010年度版で推計しなおせば解決するかどうか、これにも疑問があります。

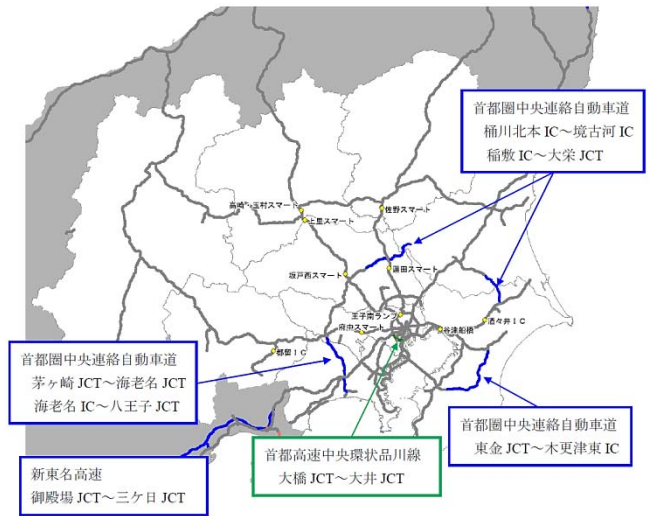


図1 自動車専用道路の変化

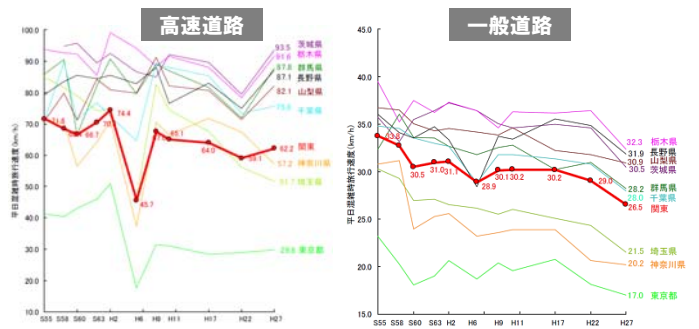


図2 都県別混雑時旅行速度の推移

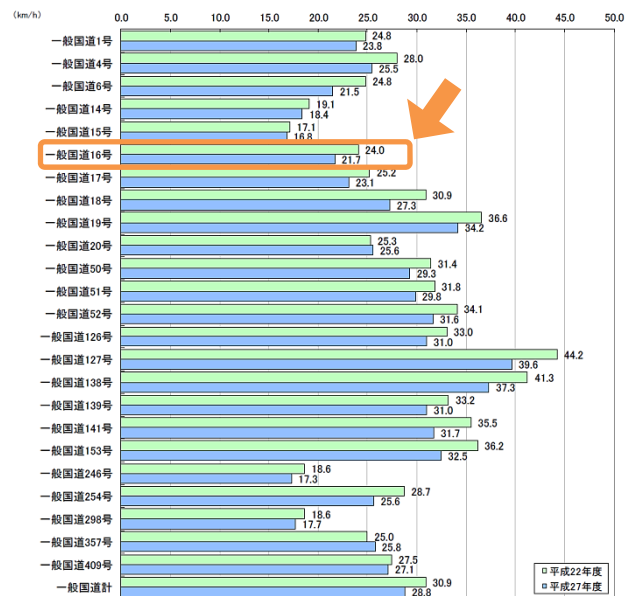


図3 路線別混雑時旅行速度(一般国道)

図1～3出典: 社会システム「H28関東管内道路交通調査分析検討業務報告書」2017.3

【お問い合わせ先】 喜多見ポンポコ会議 担当: 江崎美枝子

PONPOKO REPORT ウェブ <http://p-report.jp.org>、メール [contact@p-report.jp.org](mailto:contact@p-report.jp.org)

情報公開請求で入手した文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。

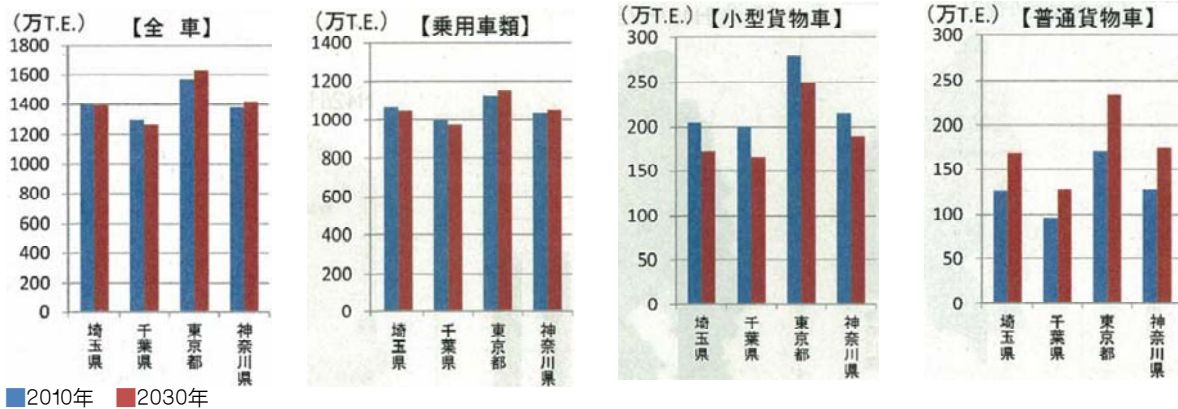


図4 2030年将来OD表の傾向

出典: パシフィックコンサルタンツ「H29関東管内交通量推計検討業務 報告書」2018.2、2010年度道路交通センサスOD表の実績値と推計値です。

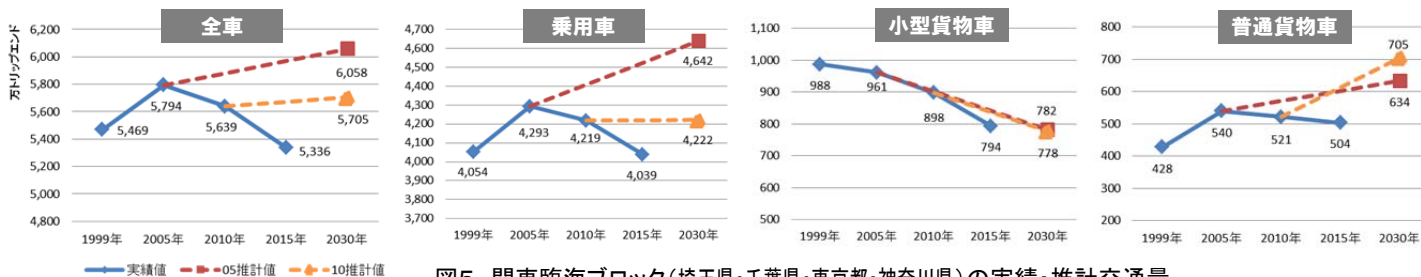


図5 関東臨海ブロック(埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県)の実績・推計交通量

出典: 1999年・2005年・2010年実績値と2030年推計値は国土交通省関東地方整備局「道路交通センサスOD表」、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。

### 3. 2010年ベースの将来OD表 普通貨物車が大幅に増加すると推計

図4は入手した報告書に掲載されていた、2010年度版将来OD表の傾向です。特に目を引くのは普通貨物車が大幅に増加すると推計されていることです。図5は関東臨海ブロック(4都県合計)の実績・推計交通量です。2005年度版の推計値と比較すると、乗用車が横ばいとなり、全車も控えめですが、普通貨物車は2005年度版より増加、全体的に減少傾向の実績値からは乖離しています。

事業評価で2005年度版に固定していたのは、交通量が2005年をピークに減少しているため、2010年度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。しかし2010年度版も現実の交通動向を反映していません。本来、交通需要推計は交通計画策定プロセスの中で代替案を比較・評価し、計画案の選択を合理的に行う重要なステップです。しかし現状は手段別交通量の予測を省略するなど代替案と比較・評価できません。推計手法の見直しが必要です。

### 4. 彼らは誰の声を聞いていたのか 外環のPIは今後の手本と言えるものになったか?

外環東京区間は、国内で初めて高速道路の構想段階からパブリック・インボルブメント(PI、市民参加)方式で検討を進めるとされ<sup>6)</sup>、私達としてもどのような検討方法であってほしいかを考え実践してきました。PI協議会発足後もなく開催したワークショップでは、もしも自分が国土交通大臣や東京都知事の立場だったらどのような人の話を聞かなくてはいけないか出し合い、それぞれの現状と未来をイメージしてみる、ということも行いました。ワークショップの

結果、「外環は東京の交通に本当に役立つ道路なのか」から考えようというあたりに関心が高いことがわかり、現在の活動につながっています<sup>7)</sup>。しかし外環のPIは今後の手本と言えるものになったか、残念な思いでいます。

例えば家田仁氏は、需要予測の世界に「意図性」を取り入れるべきだと主張しています<sup>8)</sup>。もしも何らかの「意図」で普通貨物車が大幅に増加すると推計したとして、誰の声を聞いて「意図」したものなのでしょうか。国土交通省のホームページには、毎年5～6月になると「〇〇協議会総会に〇〇政務官が出席」というトピックスが複数掲載され、これらの組織も参考になりそうです。

しかし気になるのは、彼ら<sup>9)</sup>が環状道路整備後の実態や現実の交通動向を把握しながら本来講ずべき施策を後回しにしていなかったか、それは誰の「意図」によるものかということです。PI以前に、まずは事実確認が必要です。

1) 江崎美枝子「三環状道路と周辺道路の交通量変化」第8回PI協議会資料2002.10.7、同「外環と周辺道路の交通量変化(追加修正版)」第33回PI協議会資料 2004.2.19、同「構想段階における外環の考察」第13回PI協議会資料2005.8.23、同「外環埼玉区間の現状」第22回PI協議会資料 2006.11.16、ほか  
2) 外環事務所・NEXCO東日本・NEXCO中日本「東京外かく環状道路」2017.4  
3) 社会システム「H28関東管内道路交通調査分析検討業務 報告書」2017.3  
4) 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、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  
5) 東京外かく環状国道事務所「打合せ記録簿」2013.5.28 および 2015.12.11  
6) 国土交通省東京外かく環状国道事務所ホームページ「PIの取り組み」  
7) 江崎美枝子+ボンボ「公共事業と市民参加」2007.6、学芸出版社  
8) 土木学会『土木學會誌』2003.7の「特集・交通需要予測」  
9) 「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。2016年再評価時の関係者には、現在国土交通省技監の森昌文氏(当時道路局長)、九州地方整備局長の増田博行氏(同道路局企画課長)、大臣官房付の山本悟司氏(同道路局経済調査室長、元外環事務所長)、道路局長の石川雄一氏(同関東整備局長)などがおられます。

