「東京と日本の成長を考える検討会報告書」の読み方

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。

東京都は昨年10月、「東京と日本の成長を考える検討会 報告書」（図1）を発表しました。このうち、「第Ⅱ章 東京と日本の成長に必要な取組」に掲載されている「東京外かく環状道路」を中心に、その読み方を解説します。

図1 東京都「東京と日本の成長を考える検討会報告書」
2018.10.29 の表紙と27頁 （図2・図5・図6の出典も同じ）

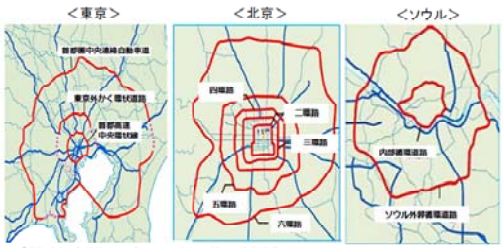
1．環状道路の整備状況

整備率が低い原因は何かをよく見る

報告書にはまず「世界各都市では環状道路の整備が進められ、北京やソウルなどでは整備が完了している一方で、東京圏は未だ完了の見通しが立っていない状況である」と書かれ、図2が掲載さています。

図3・図4は図2の元の出典と同じ関東地方整備局ホームページ掲載の各国主要都市の環状道路の整備状況です。たとえば2012年にオリンピックが開催されたロンドンでは、唯一実現した環状高速道路M25の誘発交通問題を契機に、政府の考え方が総合交通政策へと大転換し、幹線道路網計画の大幅な削減・縮小が行われました。他の都市でも環状道路計画は凍結・放棄されています。1)

図4をよく見ると、東京圏に計画された距離（計画延長）が突出しており、供用されている距離（供用延長）も既に各国を大きく上回っています。整備率が低い原因は計画延長の長さだということが分かります。



都市	整備率	車線合計
東京	79%	10～12車線
北京	100%	30路線
ソウル	100%	14～16路線

※「環状道路の整備状況（平成29年2月時点）」（関東地方整備局）より

図2 東京と諸外国の環状道路の整備状況 出典：図1と同じ

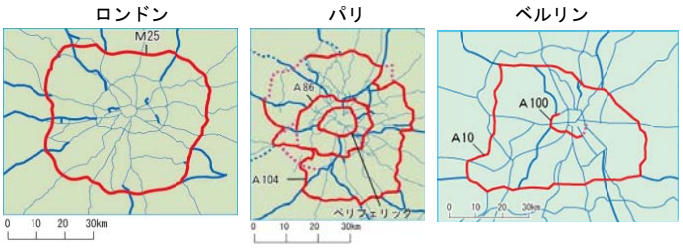


図3 欧州各都市の環状道路

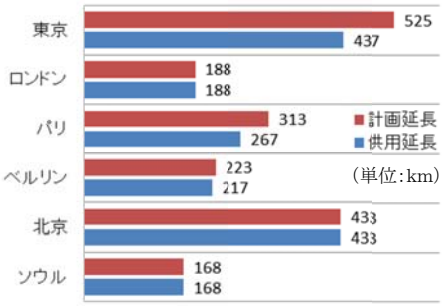


図4 各国主要都市の環状道路の整備状況

図3・図4の出典：
関東地方整備局HP
「東京と海外の主要都市の現況」、図4は2018年6月に開通した外環千葉区間の三郷～高谷約20kmを追加

2．経済波及効果

どのように計算されているかを確認する

次に報告書には外環の「投資による経済波及効果は、都で約5.1兆円、都以外で約2.8兆円等」と書かれ、図5が掲載されています。これについて検討会の事務局を担当する東京都財務局主計部財政課にどのように計算したのか聞くと、東京都総務局の産業連関表を使って計算しているということです。「産業連関表を使うということは、事業費が大きければ大きいほど、効果が大きく出るのではないか」と聞くと、「基本的にはそう」と回答がありました。

図5 外環（関越～東名および東名～湾岸）整備による経済波及効果 出典：図1と同じ

P-REPORT

喜多見ポンポコ会議／担当：江崎
http://p-report.jpn.org

3．走行時間の短縮

出典元の資料とそれに関連する資料も見てみる

さらに報告書には「外かく環状道路整備により、関越～湾岸間の所要時間が約80分から約25分に短縮される等、図31（注：本レポートでは図6）のような効果が得られると試算される」と書かれています。

脚注を見ると、図6左側の便益の元資料は「再評価結果」だということです。この再評価には、①基礎となる道路交通センサスについて再評価時点で2010年度版が存在していたにもかかわらず2005年度版を使い続けていたこと、②前回の再評価と同じ2005年度版を使いながら計画交通量が増加すると推計していること、などの問題があります。増加する事業費に見合うだけの便益を作り出すためにデータを隠し（①）過大な配分計算をしていた（②）可能性があります。2)

また図6右側の元資料（図7）を見ると、この所要時間は、東名～湾岸間のルートを東京側にするか川崎側にするかの検討に使用したもので、使用目的が違います。また「約80分」は混雑時を想定していることが分かります。試しにNAVITIMEを用いて（図8）同様の区間の所要時間を検索してみると42分（図6・図7にある「約80分」の半分）、出発地を美女木に変えると35分、事業費に見合うだけの効果が見込めるのか大変疑問があります。

便益（走行経費短縮便益等）	時間短縮
約2.9兆円	関越～湾岸間 約80分⇒約25分

※ 便益は、「再評価結果（平成29年度事業継続箇所）」（国土交通省）より（関越～東名における効果）
※ 時間短縮は、「東京外かく環状道路（東名～湾岸間）計画検討協議会」第3回資料（開催概要）より

図6　外かく環状道路整備による走行時間短縮等の効果

出典：図1と同じ

図7　大井南IC⇔大泉JCTの所要時間

出典：図6脚注と同じ

大泉IC→大井南出口／美女木JCT→大井南出口

図8　既存道路を使用した図7と同様の区間の所要時間

出典：NAVITIME

4．ほかに考慮すべきこと

4-1　建設に伴うＣＯ₂排出量はどうか

ところで東京都は、世界で最も環境負荷の少ない都市を目指して都内の温室効果ガス排出量の削減を進めるため、2010年度から大規模事業所に対する「温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度」を開始しました。事業所は自らの省エネ対策によって削減するほか、排出量取引を活用して他の事業所の削減量等（クレジット）を取得して義務を履行するというものです。第一計画期間である2010年度～2014年度の5年間に対象事業所が削減したCO_2排出量は**1428万**トンでした3)。一方で前述の経済波及効果と同様に産業連関表4)を用いて外環の建設時に排出されるCO_2排出量を計算すると**1436万**トンです。つまり都内の約1300事業所が5年間頑張った削減努力が外環事業だけで帳消しになるということです。

なお、環状道路の整備によって交通の流れがスムーズになり走行速度が向上するとともに、走行量が削減されれば、大気環境が改善される5)と言われてきましたが、現実には悪化していることも分かっています6)。

4-2　海外の交通政策はどうか

地球温暖化などの環境問題に対する関心が高い欧州では、限られた財源で環境を守りながら新規のインフラ整備を行うことは難しいため、既存の交通網をできるだけ有効に利用しようとしています。ロードプライシングやガソリン税等で得られた財源を他の交通手段の整備に充当することによって、鉄道や水運など、安全で環境にやさしい交通機関へのモーダルシフトを促進しています。7)

5．報告書全体について

以上、東京外かく環状道路の項目に注目して読み方の解説を試みました。他の項目についても、単に現状を説明しているに過ぎないことを必要性の根拠のように表現していないか、経済波及効果は事業費の大きさによるものではないか、よく見てみる必要があります。また他に意識すべき課題として、東京にヒト・モノ・カネが集積していることによるデメリット、東京で消費するエネルギーや排出する廃棄物と地産地消、日本の国土全体として人々の暮らしはどうあってほしいか、などの視点もあると思います。

2020年東京オリンピック・パラリンピックにおいて、東京が世界に向けて発信すべきことは何か、これを機会に、みんなでじっくり考えたいものです。

1）建設省道路局企画課道路経済調査室「世界の道路行政に関する動向調査 欧米諸都市の環状道路 報告書」1999.3、冨田安夫「ロンドンの環状道路計画に関する事例研究」土木計画学研究・講演集 2000.11
2）P-REPORT2018.5.18 など、なお2010年度版についても現実の交通動向を反映していないという問題があります（P-REPORT2018.6.25）
3）東京都環境局「第一計画期間の削減実績報告」2016.2.25、同「第一計画期間の削減実績と義務履行について」2016.11.4 の本文資料
4）南斉規介・森口祐一・東野達「産業連関表による環境負荷原単位データブック（3EID）」の「購入者価格基準のグローバル環境負荷原単位」2013.1 を用い、「国内総固定資本形成（公的）」を購入者とし、図5にある外環（関越～湾岸）の総事業費3．2兆円に「道路関係公共事業」部門の原単位を乗じて算出
5）国土交通省関東地方整備局・東京都都市整備局「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括」2005.9
6）P-REPORT2018.11.16
7）高速道路調査会「欧米の高速道路政策 新版」2018.6、ネクスコ東日本エンジニアリング技術講演会資料「世界の高速道路事業の潮流からみた我が国へのインプリケーション」2018.11.9