



外環の事業再評価を 点検

2000年のポンポコ発足から25年、現在も東京外かく環状道路のPI委員として交通を中心とした情報収集と分析を一人、コツコツと続けています。

今年10月、関東地方整備局事業評価監視委員会で外環の事業再評価が審議され、事業継続が了承されました。今回現地で取材し、過去の資料も併せて読み込み計算するなどして点検してみました。（江崎）

参 考

- <http://p-report.jp.org>
- 書籍『公共事業と市民参加』学芸出版社

喜多見ポンポコ会議

2025年12月7日発行

費用便益分析の経過

(1) 事業費は当初の2.2倍

国土交通省は公共事業について、新規事業採択時評価、再評価、事後評価の三段階で事業評価を行うことになっています。今年10月9日と10月27日に4回目の再評価が行われ、事業継続が了承されました。事業費は当初の2.2倍、しかし費用便益比(B/C)は前回より上昇しました(表1)。

(2) 事業費はさらに増加する見込み

事業費増加の要因(表2)を見ると前回、中央JCTの地中拡幅部だけで計5360億円増加しました。中央JCTと同様に技

術的難易度が高いとされる青梅街道ICについては今回もまだ計上されていません。前回の再評価後に調布市で発生した陥没や空洞に関連した地盤補修と住民への補償なども未計上です。委員会終了後、取材陣と事務局との質疑応答で聞くと「中央JCTも詳細設計中、青梅街道ICも設計中」、今後5000～6000億円増加する可能性があるか聞くと、うなずいていました。当初の3倍になるというイメージです。

(3) B/Cが上昇した理由

B/Cが上昇した理由について事務局は、①時間価値原単位が大きくなったこと、②計画交通量が多くなったこと、の2点を挙げています。これらについて裏面で点検してみます。

表1 外環の費用便益分析の経過

	2009年度 新規事業採択時評価	2013年度 再評価－1	2016年度 再評価－2	2020年度 再評価－3	2025年度 再評価－4
基礎データ「道路交通センサス」	2005年度	2005年度	2005年度	2010年度	2015年度
交通量の推計年次	2030年度	2030年度	2030年度	2030年度	2040年度
計画交通量(台/日)	88,900～100,800	75,900～95,600	76,200～96,200	72,600～92,200	74,700～94,600
事業費	1兆2,820億円	約1兆2,820億円	約1兆5,975億円	約2兆3,575億円	約2兆7,625億円
費用便益比(B/C)	2.9	2.3	1.9	1.01	1.2
費用便益分析マニュアル	2008年11月(案)	2008年11月	2008年11月	2018年2月	2025年8月

表2 外環事業費増加の要因と金額

	2016年度 再評価	増額		2020年度 再評価	増額		2025年度 再評価	増額
1	地中拡幅部(東名JCT)の構造変更	約490億円	1	1 地中拡幅部(中央JCT)の断面形状変更	約1,130億円	1	材料単価・労務費の上昇	約1,700億円
2	大泉JCT本線ランプ接合部の工法変更	約462億円	2	2 地中拡幅部(中央JCT)の工法変更	約3,365億円	2	陥没・空洞事故を踏まえた再発防止対策等の履行	約910億円
3	地中拡幅部の技術開発業務・追加地質調査	約20億円	3	3 地中拡幅部(中央JCT)の構造変更	約865億円	3	発生土における産業廃棄物及び改質材添加量の増加	約720億円
4	セグメント・床版構造の構造変更	約911億円	2	大泉JCT側本線シールドにおける地質調査を踏まえた軟弱地盤対策・耐震検討の追加	約670億円	4	換気所における換気ダクト等の設計変更	約200億円
5	横連絡坑の構造変更	約195億円	3	東名JCTにおける本線シールドトンネルの掘進方法及びヤード構造の変更	約210億円	5	換気所における躯体容量の変更	約360億円
6	発生土中性固化材改良・仮置場整備	約676億円	4	中央JCTにおける地質調査・地下水調査を踏まえたJCT構造等の変更	約780億円	6	地下水位の上昇による換気所における地盤改良等の追加	約160億円
7	発生土受入先変更	約391億円	5	大泉JCTにおける現地地質条件を踏まえたトンネル構造等の変更	約580億円			
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		全体事業費の増額計	約7,600億円		全体事業費の増額計	約4,050億円

表1・表2の出典:国土交通省 平成21年度新規事業採択時評価結果、関東地方整備局事業評価監視委員会 2013.7.30 資料 2-5-1及び 2、2016.5.19 資料 4-2-1 及び 2、同 2020.7.30 資料 5-1-1 及び 2、同 2025.10.9 資料3/表1「費用便益分析マニュアル」の出典:2009年度は長大「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、2013年度はパシフィックコンサルタンツ「H25外環交通分析検討業務報告書」2014.3、2016年度はパシフィックコンサルタンツ「H27外環交通分析検討業務報告書」2016.9、2020年度はパシフィックコンサルタンツ「H31外環整備効果検討業務報告書」2020.9、2025年度は事業評価監視委員会資料、報告書はWEBに掲載しています

①時間価値原単位

(1) 古いマニュアルは廃棄

外環の事業再評価の前、8月から9月にかけて、国土交通省(本省)道路局に対して、「国交省のホームページに、個別事業の評価結果は過去の分も掲載されているが、費用便益分析マニュアルは最新版しか掲載されていない。どこかに掲載されているか」問い合わせ、「古いデータは処分して無い、H30(2018)年頃からはあるが開示請求が必要」ということで、手元に無い分を請求する、といったことがありました。

(2) 生活実感からかけ離れた時間価値

今回の事業評価監視委員会で事務局から「時間価値原単位は車種により約1.03から1.5倍に上昇している」と口頭で説明がありました。

資料に具体的な数値は掲載されていないので、「費用便益分析マニュアル」で確認すると、乗用車は39.6円/分・台から43.74円/分・台へ1.1倍、普通貨物車は67.95円/分・台から101.93円/分・台へ1.5倍に上昇しています(表3)。この時間価値原単位はどのような検討過程を経て決めたのか、明らかにされていません。

乗用車の主な運転者の主要用途は、「買い物・用足し・他」が42%と最も多く、「仕事・商用」は14%、主な運転者の年齢は60歳以上が39%、男女とも「60歳以上」の割合、平均年齢が前回から上昇しています。賃金を含む労働費用が上昇すれば時間価値原単位も上昇するという単純なことではないはず。例えば高齢者が買い物に10分早く行くために437円支払うかどうか、生活実感とかけ離れているように思います。

表3 車種別の時間価値原単位
(単位:円/分・台)

車種(j)	時間価値原単位
乗用車	39.60
バス	365.96
乗用車類	45.15
小型貨物車	50.46
普通貨物車	67.95

注:平成29年価格

車種(j)	時間価値原単位
乗用車	43.74
バス	386.79
乗用車類	48.89
小型貨物車	52.07
普通貨物車	101.93

注:令和6年価格

出典:国土交通省 道路局・都市局
「費用便益分析マニュアル」2018.2、2025.8

	仕事・商用	通勤・通学	レジャー	買い物・用足し・他
2013年	14	27	15	44
2015年	15	29	15	42
2017年	12	32	15	42
2019年	13	33	13	41
2021年	14	31	14	42

(n=3,445)

図1 乗用車の主運転者の主要用途

	~29歳	~39歳	~49歳	~59歳	60歳以上	平均年齢(歳)
2013年	6	17	23	20	34	52.2
2015年	7	17	24	19	34	51.9
2017年	7	17	25	19	34	52.0
2019年	7	16	24	21	32	51.6
2021年	6	14	21	21	39	53.8

(n=3,445)

図2 乗用車の主運転者年齢

図1・図2の出典:日本自動車工業会
「2021年度乗用車市場動向調査」2022.3

②計画交通量

(1) 門外不出のOD表

PI外環沿線協議会(2002年6月開始)当時、並行して開催したポンポコ研究会では「門外不出のOD表を無条件で貸与されたら画期的」「電子データで入手して市民にも扱えるのだと示そう」と盛り上がっていました。OD表がExcelファイルで提供されたことは外環PIの大きな成果です。

(2) 実績値の傾向と異なる推計値

これまでに入手した道路交通センサスベースの現況OD表と将来OD表¹⁾を使い、外環を利用するとされる区間²⁾の交通量を抽出し集計してみました。

実績値は2010年・2015年で乗用車、小型貨物車、普通貨物車いずれも減少、全車で計26万台減少しています。しかし推計値は実績値の傾向と異なり、小型貨物車を除き増加、全車で計17万台増加することになっています。これが外環の計画交通量増加の原因だと思われます。

(3) 問題視される「分割配分法」

また、交通量推計の配分手法「分割配分法」は分割回数や分割比率等の計算条件によって配分交通量が異なるため(一意に求まらないため)、誰が行っても同じ答えを得ることができ理論的に説明しやすい「均衡配分法」を用いるべきと指摘され、開示請求で入手した報告書³⁾にも同様の見解が書かれています。配分手法にも問題がありそうです。

開示請求で入手した報告書⁴⁾を見ると、住民のニーズは「多摩川の治水」です。今年秋の野川ガサガサのごみ拾いでは、おりものシートが多いことが気になりました。合流式下水道地域から流れてきたと思われます。外環事業で掘ってしまったトンネルを調節地や貯留施設に転用することによって多くの問題を解決できるのではないかと期待しています。

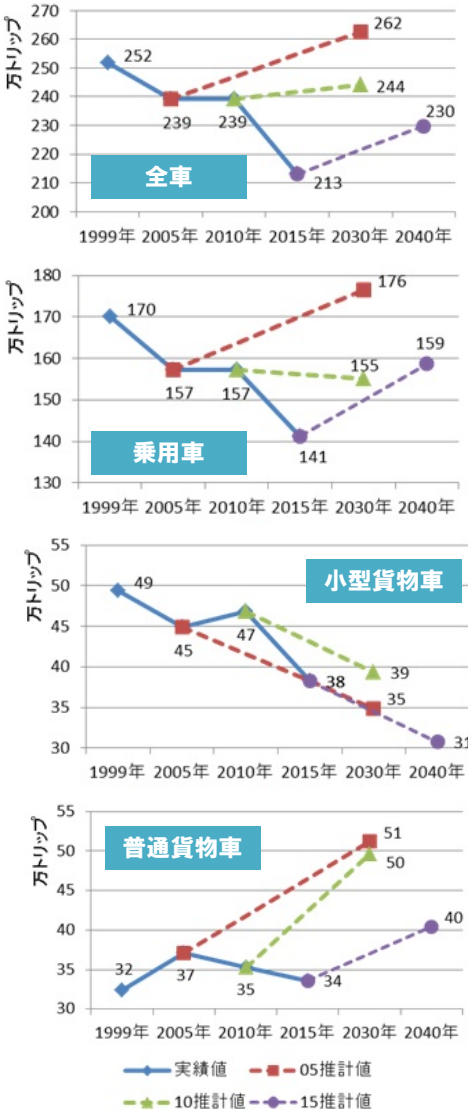


図3 外環利用区間の実績・推計交通量集計結果(車種別)

1) 2015年度ベースは、パシフィックコンサルタンツ・計量計画研究所「R3鎌倉市域におけるロードプライシングの導入・実現に向けた検討業務報告書」2022.8、開示手数料29220円+文書名特定310円
2) 長大「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
3) 計量計画研究所「令和5年度道路事業の評価手法の改善に向けた検討業務報告書」2024.3
4) パシフィックコンサルタンツ「R6東京南西部整備効果検討業務報告書」2025.7