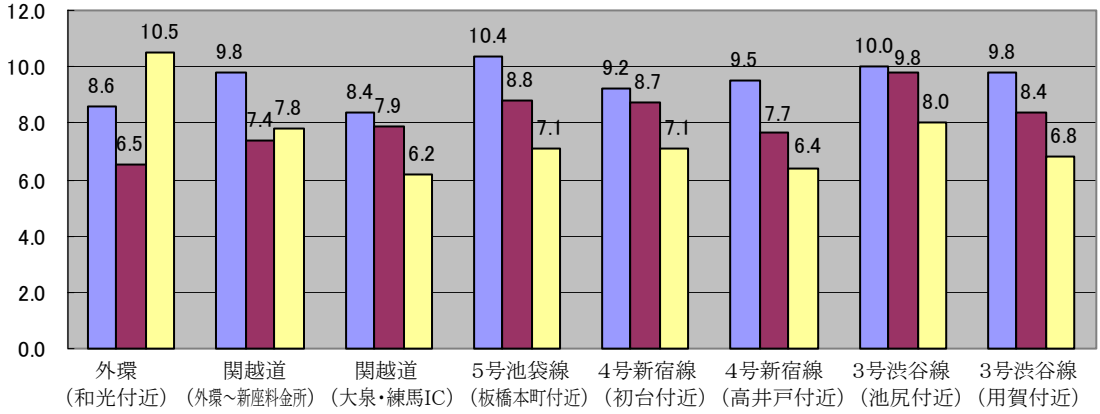
# 外環将来交通量の検証

## 1．外環周辺の将来交通量変化

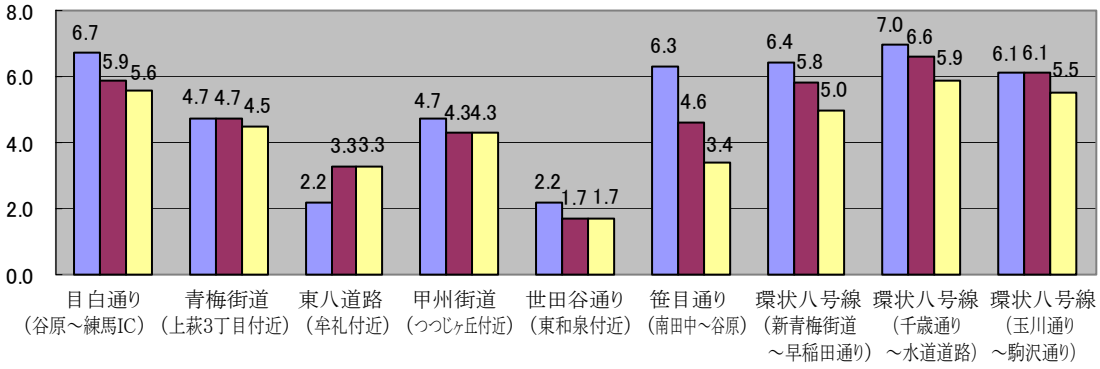
**―― 国交省推計によれば、外環が整備されなくても、将来は交通量が減少しています**

第2回PI会議で国交省が出された資料をまとめ直してみました。外環が整備されなくても将来は高速道路、一般道路ともに現在より交通量が減少していることがわかります。

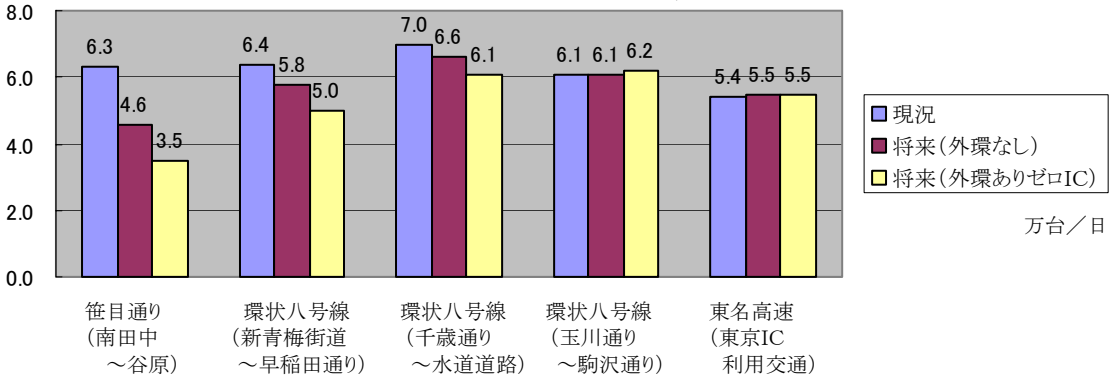
＜東名以南がある場合の高速道路の変化＞




＜東名以南がある場合の一般道路の変化＞




＜東名以南がない場合の一般道路の変化＞




資料：国土交通省『外環の将来交通量について』第2回PI会議資料および
国土交通省・東京都『東京外かく環状道路（狛江市～世田谷区の区間について）』より作成

2. 将来GDPの設定

**―― 一方で、将来交通量は過大に推計されていると思われます**

外環の将来交通量の前提条件を見ると、下図のように経済成長を続けていくことになっており、その根拠となる労働力人口については以下のように書かれています。

「労働力人口については、性別・年齢階級別の人口にそれぞれ労働力率を乗じて算出している。その際、用いた人口は、国立社会保障・人口問題研究所の人口の中位推計（平成14年1月）である。考え方としては、労働力率は、2015年度にかけて女性と高齢者の労働力率が高まると想定しており、具体的には、国土審議会基本政策部会中間報告（平成13年11月）の考え方に沿って、女性は現在のスウェーデン並み、60歳台前半層は現在の50歳台後半層並に上昇するものとしている。」

しかしながら、①過去の実績を見ると、出生率は回復すると予測していながら減少を続けてきましたから、生産年齢人口（15～64歳）の増加は難しく、②2003年の25～44歳の女子労働力率は、スウェーデンが84．3%、日本は66．6%で大きな開きがあり、女性が働くための周辺環境や法制度の違いを考えると、よほどの努力をしない限り2015年（今から10年後）までに日本がスウェーデン並みになるとは思えませんから、下図のように経済成長を続けていくことは非現実的ではないでしょうか。

また、時間評価値についても、日本では賃金統計から賃金率に等しい時間価値を用いていますが、海外の実証研究では賃金率の20～50%となっていますし、非業務目的（買物や娯楽など）についても業務目的と同様に見積もられていますから、外環の将来交通量は過大に推計されているものと思われます。

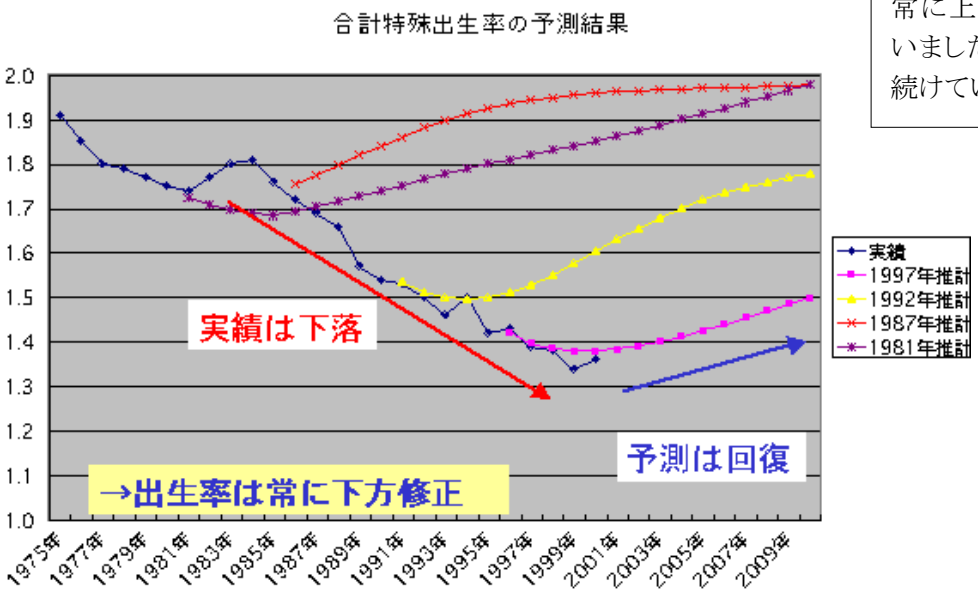
国交省資料では、GDPが伸び続けていくことになっていますが、前提条件に疑問があります。

図　将来ＧＤＰの設定

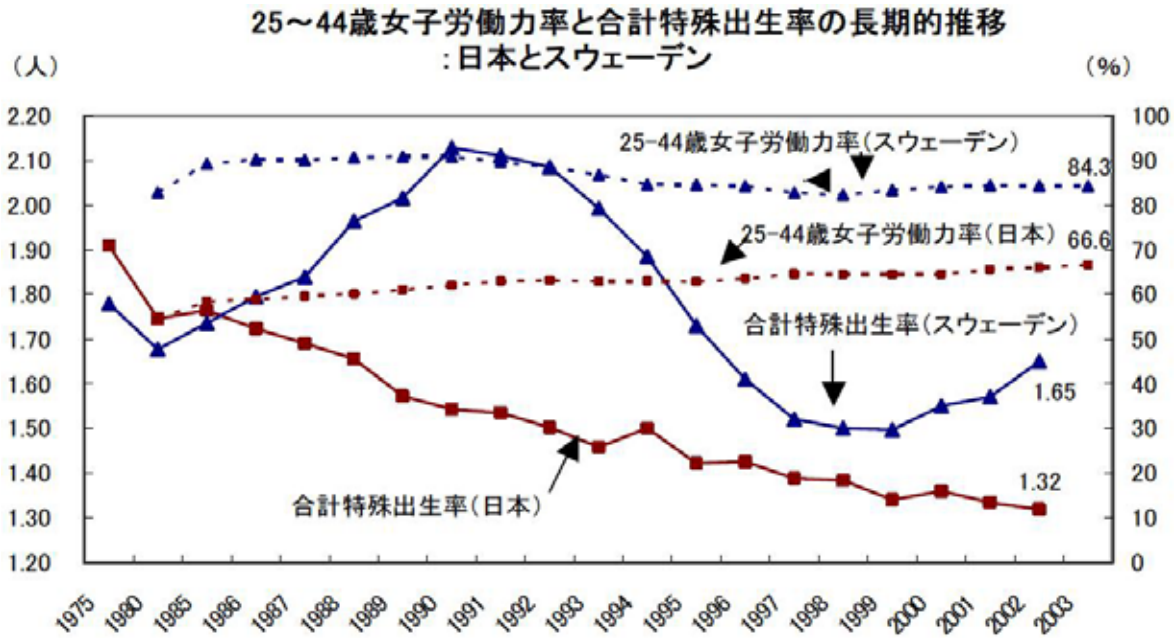
出典：国土交通省『外環の将来交通量参考資料』
別添1「将来交通量の前提となる社会経済指標（人口・GDP）について」
第2回東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会資料

## 社人研予測結果の検証（出生率［中位推計］）

出生率は、人口予測では常に上昇することになっていましたが、実績は減少し続けています。




出典：アトラクターズ・ラボ㈱『人口予測』2001
実績は「人口動態統計」厚生労働省、予測は（財）国立社会保障・人口問題研究所




出典：内閣府経済社会総合研究所
『スウェーデンの家族と少子化社会への含意』
2004

スウェーデンは女子労働力率が高く、出生率も上昇していますが、その要因としては、充実した育児休業制度や、少ない残業時間と短い通勤時間により男女とも午後6時前に帰宅していること、両親保険、児童手当等家族政策に係る財政支出が対GDP比3．31％もあることなどが挙げられています。

3. 誘発交通

## —— また一方で、「外環あり」の将来交通量は過小に推計されていると思われます

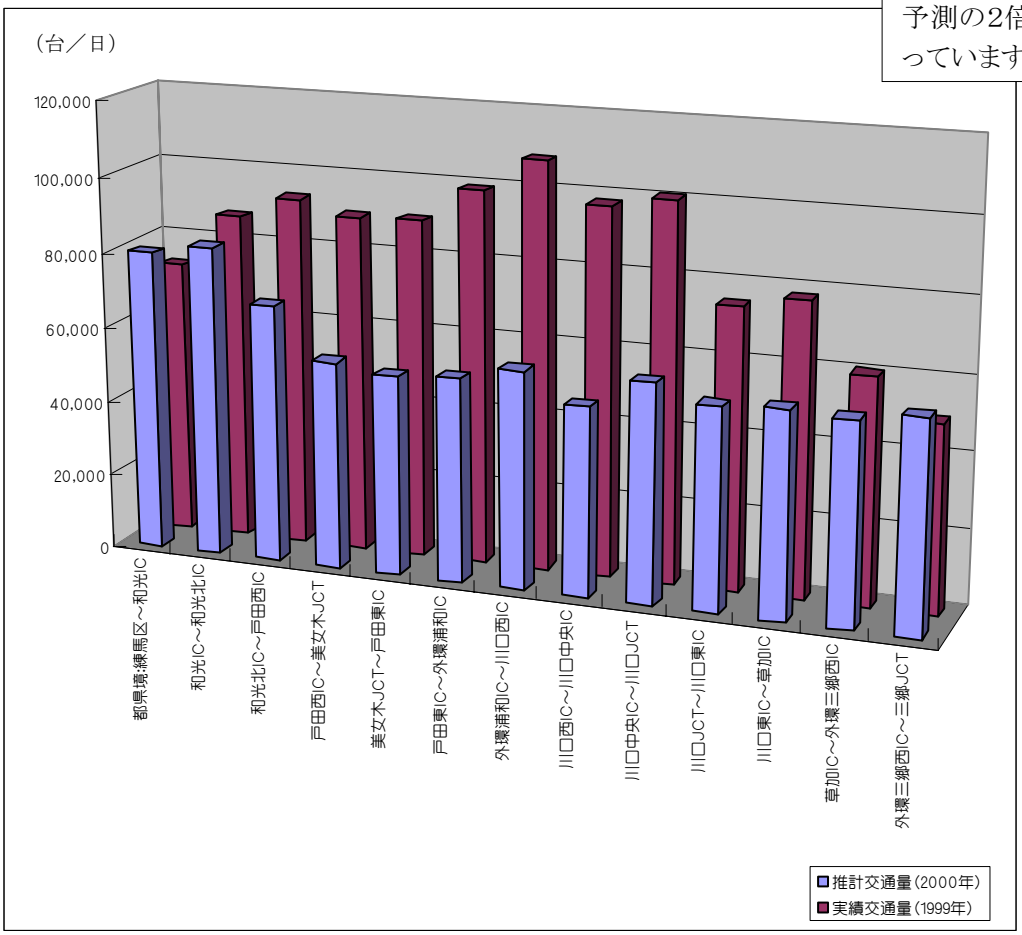
PI協議会でもご紹介してきたとおり、外環埼玉区間では所により推計の2倍近い交通量があり、周辺道路でも交通量はほとんど変化がないか、逆に増加しています。

渋滞対策あるいはボトルネックの解消対策として実施される道路整備が、潜在的な交通需要を喚起し、交通需要をさらに増大させるという、「道路整備による交通需要の誘発効果」については、英国をはじめ欧米各国で研究が進められており、次のような総括的分析結果が出されています。

「平均的に見た場合、道路容量の拡大に伴う交通需要の誘発によって、短期的には、平均で10%程度(0～20%の範囲)誘発され、さらに長期的には平均20%(0～40%の範囲)程度、交通需要の追加的な増加が認められる。」

実際に、沿線7区市では既に自動車交通量は飽和状態にあるとされており、道路が整備されることによって、潜在的な需要が喚起される恐れがあり、「外環あり」については過小に推計されていると思われます。

外環埼玉区間では所により予測の2倍近い交通量となっています。




出典：江崎美枝子『外環における推計交通量と実績交通量の比較』第16回PI協議会資料
推計は環境影響評価書、実績は道路交通センサス

4. 予測誤差

**―― 予測誤差が小さすぎます**

技術専門委員会に提出されていた「外環の将来交通量推計に係る感度分析」では、人口については中位ケースでのみ比較していますが、予想を上回る少子高齢化の進行からすれば、むしろ低位ケースで見るべきです。

そして、外環の埼玉区間では予測の2倍近い交通量となり、東京湾アクアラインでは予測の1／3の交通量となっていることからすれば、走行台キロの予測誤差が乗用車で±2%以内とは小さすぎます。

5. 環八沿道の環境

**―― 環八沿道の環境改善効果を見るために、時間帯別・車種別の交通量を出すべきです**

東京都環境科学研究所の研究によると、例えば環状七号線において24時間騒音測定をしたところ、夜間交通量が昼間の1／3になっていながら、騒音レベルには大差がなく、これは夜間の平均速度が昼間より高くなっていることによるものだそうです。

現在、環八沿道住民は、交通量の少ない夜間でも騒音・振動の被害を受けています。大型車は有料の高速道路を避け一般道路を走ると聞きますから、外環が整備され、環八の交通量が減少したとしても、やはり環八を使うのではないでしょうか。そして、交通量減少によって速度が高くなれば騒音・振動は悪化するかもしれません。

そこで、外環による環境改善効果を見るために「時間帯別」「車種別」の将来交通量を出すべきです。

以上／2005.3.18 江崎美枝子