都心環状線の通過交通を排除したい理由

国土交通省は東京外かく環状道路（関越～東名）について2002年から「PI外環沿線協議会」、2005年から「PI外環沿線会議」を開催し、世田谷区の推薦で喜多見ポンポコ会議からも江崎が参加してきました。しかし、外環にどれだけの効果があるのかという重要な審議は止まったままです。3月7日に中央環状線（高速湾岸線～高速3号渋谷線）が開通し、首都高速道路会社はその整備効果を発表しました。しかし国土交通省は相変わらず「都心環状線の通過交通」を問題視します。なぜ固執するのか、理由を探りました。

1．中央環状線全線開通

今年3月7日、中央環状線（高速湾岸線～高速3号渋谷線）が開通しました。国土交通省が推進している首都圏三環状道路（図1）の最も内側、都心から半径約8kmの位置で池袋、新宿、渋谷などの主要拠点を環状に連絡する総延長約47kmの全線が開通したことになります。

首都高速道路会社は4月24日、開通後1カ月の整備効果について発表しました。プレスリリース[1]には「都心環状線の交通量は約5％減少、中央環状線内側の渋滞は約5割減少！」と書かれています。

図1　三環状道路ネットワーク図　出典：東京都建設局ホームページ

2．国土交通省最大の課題

現在、外環の必要性を説明するのに必ず用いられるのが都心環状線の利用交通の内訳（図2）です。「環状方向は整備が遅れています。その結果、都心に用のない交通が都心環状線に集中し、慢性的な渋滞が発生しています。3環状道路が整備されれば、この都心を通過するだけの交通を迂回させ、都心の渋滞解消が期待されます」[2]と書き添えられていますが、外環東京区間の計画が再び動き出した1999年に作成されたパンフレット[3]にも「首都高速都心環状線の慢性的な渋滞の解消にも大きな効果を生み出すと考えられます」と書かれていました。国交省としては都心環状線の交通が最大の課題のようです。

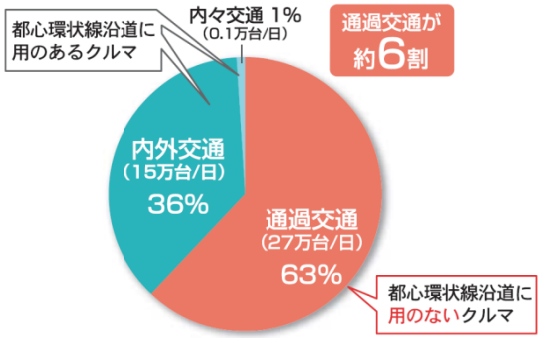

図2　都心環状線を利用する交通の内訳

出典：国土交通省・東日本高速道路・中日本高速道路「東京外かく環状道路（関越～東名）」2014.10

3．都心環状線の交通量

この都心環状線について、首都高速道路に関する報告書と前述のプレスリリースから交通量の経年変化（図3）をみると、外環計画が再び動き出した頃から既に2割以上減少しています。

都心部の渋滞も大幅に減少している[1]とすれば、あれば便利だという程度で、建設時にも建設後の維持管理にも膨大な費用がかかる[4]外環の必要性は失われたように思いますが、それでもなお国土交通省が都心環状線に固執するのは何故なのか、交通量データをもとに理由を探ってみました。

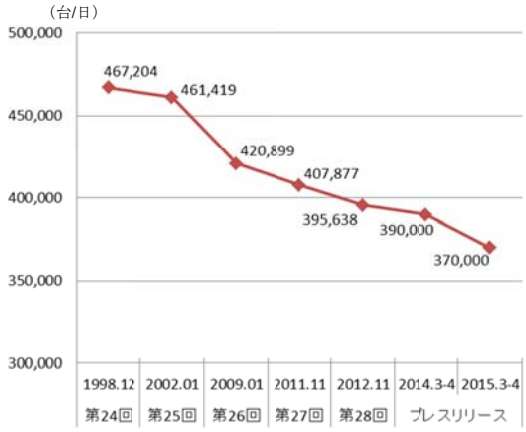

図3　都心環状線交通量の経年変化

第24～28回首都高速道路交通起終点調査報告書および首都高速道路㈱プレスリリース 2015.4.24（車両感知器による平日平均データ）より作成

４．都心環状線で出入りが多いのは「霞が関」

国土交通省が関心を寄せる都心環状線（図4）について、出入りする車が多いランプ（出入口）を調べると、流入・流出ともに1位・2位は霞が関（表1、図5）で、過去のデータを見ても霞が関は不動です。

表1　都心環状線出入口交通量（上位5カ所）

（台/日）

順位	流入（15カ所中）		流出（18カ所中）	
	名称	交通量	名称	交通量
1	**霞が関（外回り）**	8,202	**霞が関（内回り）**	6,751
2	**霞が関（内回り）**	7,904	**霞が関（外回り）**	5,980
3	芝公園（内回り）	7,022	汐留（内回り）	4,734
4	汐留（外回り）	5,850	飯倉（外回り）	3,920
5	芝公園（外回り）	5,805	芝公園（外回り）	3,680

５．「霞が関」利用の出入口は東名高速・３号線と中央道・４号線に集中

逆に霞が関ランプを利用する車がどこへ行くか（出口）、どこから来るか（入口）を調べると、東名高速・3号渋谷線と中央道・4号新宿線のランプ（出入口）が上位を占めていることが分かります（表2）。さらに詳しく見ると、霞が関（内）から都心環状線へ流入する車の7割が東名高速・3号渋谷線のランプから出る、霞が関（外）から都心環状線へ流入する車の5割が中央道・4号新宿線のランプから出るということも分かります（図6）。霞が関に通う人々の自宅がこの辺りなのでしょうか。そういえば外環事務所は用賀、国家公務員宿舎は三軒茶屋や三宿など3号線沿いに多いようです[5]。

表2　霞が関ランプ利用交通の出入口（上位5カ所）

（台/日）

順位	霞が関（内）流入の出口		霞が関（外）流出の入口	
	名称	交通量	名称	交通量
1	東名高速（下り）	2,737	東名高速（上り）	1,874
2	用賀（下り）	1,352	用賀（上り）	839
3	三軒茶屋（下り）	764	三軒茶屋（上り）	644
4	渋谷（下り）	430	目黒（上り）	403
5	荏原（下り）	360	渋谷（上り）	300

順位	霞が関（外）流入の出口		霞が関（内）流出の入口	
	名称	交通量	名称	交通量
1	中央道（下り）	1,500	中央道（上り）	1,431
2	高井戸（下り）	1,144	高井戸（上り）	659
3	新宿（下り）	434	永福（上り）	424
4	京葉道（下り）	388	新宿（上り）	326
5	永福（下り）	348	幡ヶ谷（上り）	250

表1・表2・図6とも首都高速道路㈱「第28回首都高速道路交通起終点調査報告書」2014.4 のランプ間OD表より作成

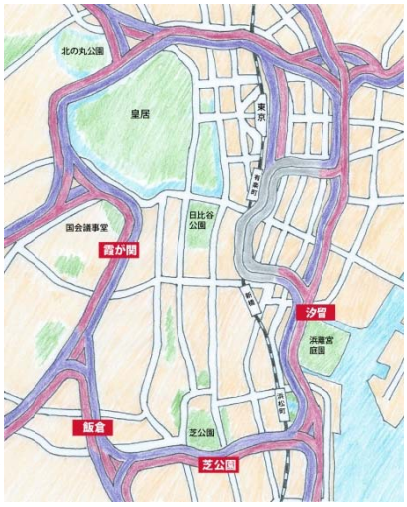

図4　都心環状線

図5　霞が関ランプ
後方に見えるのは国交省が入る合同庁舎

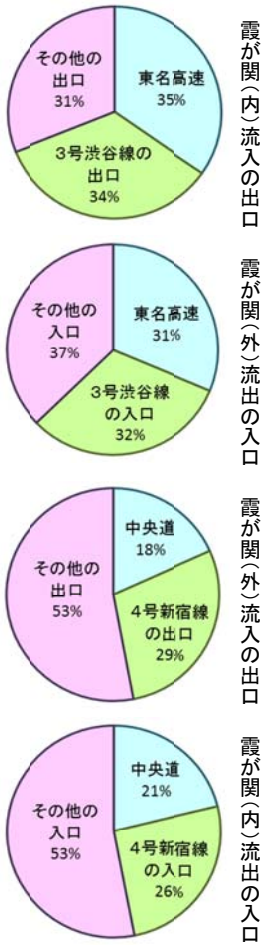

図6　霞が関ランプ利用交通の出入口割合

６．なぜ「四環状」でなく「三環状」なのか

これまで長い間、国土交通省がなぜ「四環状道路」でなく「三環状道路」と表現するのか疑問に思っていました。国土交通省にとって都心環状線は発着地のある放射道路の延長線という感覚であるため都心環状線を無視した「三環状道路」と表現し、都心環状線の通過交通を問題視しているのかもしれません。

７．未来を見据えた施策を

国土交通省にはどのような車が霞が関ランプを出入りしているかを調査・分析するとともに、率先して公共交通機関や自転車を利用する、他の職員と乗り合わせするなどして自動車利用の削減と東京の環境改善に貢献してほしいと思います。

これから都市部では異次元の高齢化が進み、通勤・通学を主とした鉄道などの公共交通利用者の減少も危惧されています[6]。霞が関の人々には、自分の都合ではなく未来を真剣に見据えた施策を打ち出してほしいものです。

1）首都高速道路㈱プレスリリース「中央環状線（高速湾岸線～高速3号渋谷線）開通後1ヶ月の整備効果について」2015.4.24
2）国交省・東日本高速道路・中日本高速道路「東京外かく環状道路（関越～東名）」2014.10
3）建設省関東地方整備局「“ゆとり”と“快適”を生む道路ネットワーク　東京外かく環状道路」1999.9
4）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
全体事業費1兆2820億円、維持管理費55億円/年と書かれています。
5）国家公務員宿舎マップ（東京）
6）国土交通省　大都市戦略検討委員会　第1回資料 2015.3