

新規方式の開拓

スを運行する東京空港交通は、外環道の延伸で、突発的な工事や事故で高速の一部が通行止めとなつても、代替ルートが使えると「リダンダントシ（多重性）効果が見込める」とする。特に空港バスは定時性が重要。外環道大泉JCT東名間は一部の利用しか検討していないが、「都心を経由していた車が分散されて首都高の渋滞が和らぎ、間接的効果で定時性が向上するならありがたい」と期待を寄せる。

環八は通行量減の声も

東京都は2020年の開通に拘泥したものの、用地買収の先が見えないことなどもあって大泉JCT東名間の開通時期は未定のままだ。ただ、シールドマシンが動き出すことも考慮すれば、20年代前半の開通は濃厚となってきた。半世紀にわたって必要性を訴えてきた東京都や国交省にとっては、待ちに待つた悲願の開通となる。一方で疑問が増してきたのが、需要、すなわち交通量の問題だ。

確かに大泉JCT東名間が開通すれば、都心の道路の渋滞解消は期待できるのだろう。輸送時間が短くなれば、直接の恩恵を受けるのは物流会社やバス事業者のはず。が、実際の反応はいまひとつ芳しくない。

「そもそも環八はほとんど使って

いない」。外環道の延伸効果として、真っ先に挙げられるのが環八の渋滞緩和だ。だが、今回調べた多くの運送業者がこう証言する。

たとえば飲料系の運送などを得意とする東部ネットワークは、環八よ

り、立体交差が多く信号に止められる複数の路線バス事業者は、「環八を長い区間走るバスはなく、通つてることの少ない環状七号線を使う」とする。また、佐川急便も常磐道や東北道から関西方面に抜けるときは、環八近辺のエリアを営業拠点としないといふのだ。

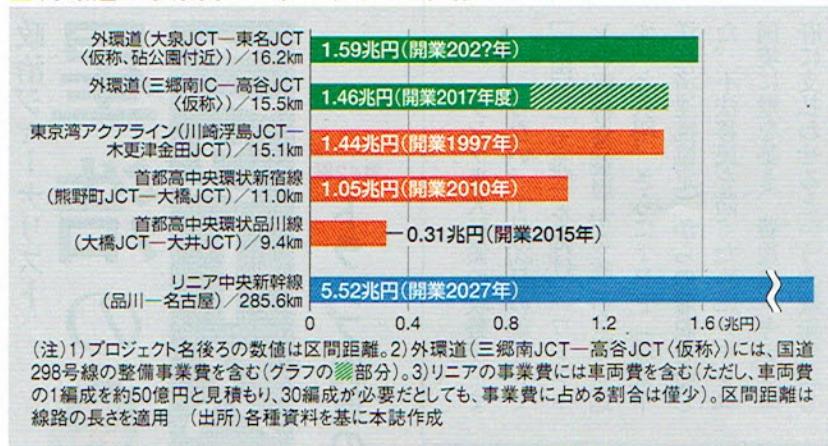
環八近辺のエリアを営業拠点とする物流会社、バス事業者ともに「十数年前に比べると環八の渋滞は若干、和らいだ気がする」と口をそろえる。

15年に埼玉区間が開通した圏央道は、開通に合わせ沿線に工場や物流施設が増え、雇用創出など地域活性化につながるケースが注目を集めた。ところが、外環道は圈央道よりも一部分だけ。渋滞が緩和しても、(客数増加などの)効果は限定的だろ」と見通す。さらには自動車の保有台数減少も影響しているのか、物流会社、バス事業者とともに「十数年前に比べると環八の渋滞は若干、和らいだ気がする」と口をそろえる。

立案から実に50年。大泉JCT東名間の開業で期待されていた経済波及効果はしほんでいるように見える。



外環道の事業費はアクアラインに匹敵



現在、公表されている16・2キロメートルに及ぶ大泉～東名間の事業費は1兆5975億円。これは「無駄な公共事業」とも揶揄される東京湾アクアラインに匹敵する(左図)。そしてこれら外環道の延伸にかかる事業費には、開通後の通行料金と税金とが充てられる。総額約1・6兆円のうち、約8600億円を今後発生する通行料金で償還し、残りの約7400億円を国と東京都の税金から支出する。

アクアラインも超える

その後3000円、そして現行の800円(ETC利用)と料金引き下げ、通行料と交通量の相関を調べ下げる壮大な社会実験を行ってきた。それが、通行料の値下げ分の原資を負担しているのは国と千葉県だ。一方の外環道。2月26日、通行料は下限270円、上限750円の範囲で、距離に応じて変動する。たまたま料金は、三郷南～高谷、大泉～東名へと延伸するに従い、段階的に引き上げられる予定だ。

これに困惑するのが、東部不ツトワークの若山良孝社長である。「渋滞を避けるために迂回をすると、それだけ料金がかかる。まさに時間を作ることになる」と言う

だ。人手不足に原燃料費の高騰。たださえ採算を圧迫する要因が多いうちをかける。若山社長は「(開通しても)東名から全線を使う割高になるのでは」と懸念を示す。それだけにとどまらない。事業費はさらに膨張する気配がある。

当初、09年に公表された外環道の効率性などを審査する事業評価監視委員会で、事業費が約1兆5975億円。それが16年5月、公表された。より高い安全性の確保に向けたトンネル内の構造や工法の変更、掘削で発生する大量の土の搬出先が変わったことに対応する費用が重なり、3155億円の負担増となつた。中でも東名JCTの「地中拡幅部」の構造変更により、約490億円が上積みされていることが目を引く。

地中拡幅部とは、本線のトンネルと、地上のJCTやICをトンネル内でつなぐ部分を指す。地中深い箇所で2本のトンネルを合流させる工事は、過去に例を見ないほど技術的難易度が高いとされる。大泉～東名間では、東名JCTのほか、中央道と南、青梅街道JCT(仮称)の北と中拡幅工事が必要となる。東名JCTの拡幅部を施工するゼ

JCTから羽田空港に近い湾岸道路までの区間を残し、外環道の8割近くが整備される。交通網の強化で国際都市・東京の価値を高めるという大義名分もある。ただ、計画ができて半世紀が経った今、1・6兆円超を投して得られる経済効果が明確に見えてこない。この先さらに50年後、巨大な地下トンネルの恩恵はどうここに波及するのだろうか。

足元の外環道事業費は1.6兆円だが…

