

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課
 担当課長名：川崎 茂信、伊勢田 敏

事業名	関越自動車道新潟線 中央自動車道富士吉田線 東京外かく環状道路（関越～東名）	事業区分	高速自動車 国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株) 中日本高速道路(株)
起終点	白：東京都練馬区大泉町 至：東京都世田谷区宇奈根			延長	16.2km
事業概要					
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の道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な道路ネットワークを実現する上で重要な道路である。 このうち東京外かく環状道路（関越～東名）は、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路を結ぶ延長約16kmの事業である。					
H21年度事業化		S41年度都市計画決定 (変更：H19年度、H26年度)		H22年度用地着手	
				H23年度工事着手	
全体事業費	1兆5,975億円	事業進捗率	20%	供用済延長	0.0km
計画交通量	76,200～96,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 12,066/14,996億円 (事業費：11,056/13,986億円) (維持管理費：1,010/1,010億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 28,777/28,777億円 (走行時間短縮便益：25,670/25,670億円) (走行経費減少便益：2,344/2,344億円) (交通事故減少便益：764/764億円)	基準年 平成28年	
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C= 1.7～2.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.8～2.1 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.8～2.0 (事業期間±1年)					
【残事業】交通量：B/C= 2.1～2.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 2.2～2.6 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 2.3～2.5 (事業期間±1年)					
事業の効果等					
①交通混雑の緩和 ・外環（関越～東名）の整備により、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路といった放射方向の高速道路を結ぶ高規格道路ネットワークが形成され、所要時間の短縮等が見込まれる。 ・都心を通過する交通の流入を抑制し、交通渋滞の緩和が見込まれる。					
②交通安全の確保 ・外環（関越～東名）の整備により、環状8号線などを利用していた通過交通が外環に転換され、生活道路等の交通量が転換し、生活道路の交通事故減少が見込まれる。					
③災害時の迂回機能の確保 ・災害や事故などにより道路ネットワークの一部区間が不通になっても、外環（関越～東名）の整備が速やかに移動できる迂回機能に寄与するものと期待される。					
④臨海部（羽田空港等）とアクセス性向上 ・外環（関越～東名）の整備により、関越自動車道方面と羽田空港、京浜港と背後圏を結ぶ広域ネットワークが形成され、輸送時間短縮、定時性の向上等により、企業活動の支援、物資流動の円滑化、国際観光の発展へ寄与。					
関係する地方公共団体等の意見					
東京都知事の意見： ・我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、また、災害時において日本の東西交通分断を避け、首都機能を守るためにも、首都圏の慢性的な渋滞を緩和し、交通・物流ネットワークを強化する必要がある。 ・そのため、非常に効果の高い外環道の整備を、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催までの開通に向け計画的に推進されたい。 ・事業の実施に当たっては、東京外かく環状道路（関越～東名）事業連絡調整会議を活用し、都と十分に調整を図るとともに、地域住民の意見や要望に対する「対応の方針」を確実に履行されたい。 ・事業費については、都の負担増とならないように、有料道路事業を活用するとともに、引き続き、安全に十分配慮しつつ、コスト削減を図りながら効率的に実施されたい。					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を承認する。					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成21年度に事業化、平成22年度に用地着手、平成23年度に工事着手。
- ・用地取得率は約74%（平成28年3月末時点 面積ベース）
- ・本線トンネル工事については発注済であり、東名側については立坑完了に伴いシールドマシン組立準備中、大泉側については立坑工事を実施中。
- ・合意形成については、構想段階からP I（パブリックインボルブメント）の取組を導入し、計画を具体化させ、事業を進捗させており、引き続きP I手法を活用し、事業への理解をいただく取組を継続。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

施設の構造や工法の変更等

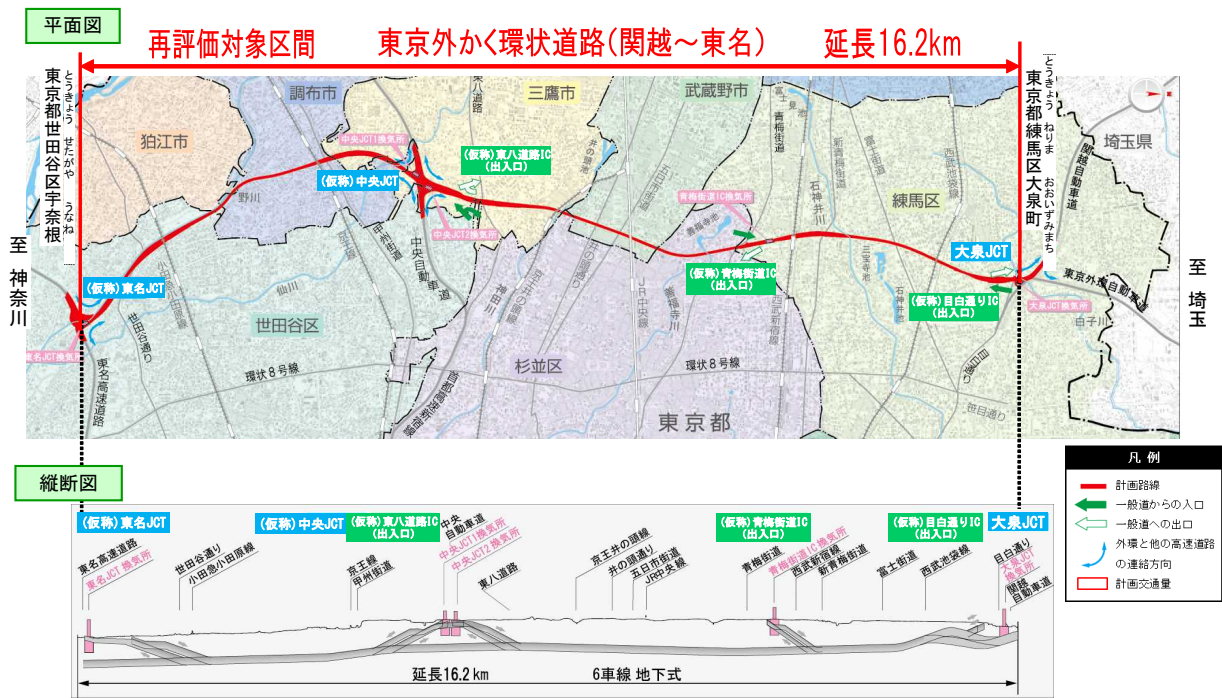
地中拡幅部（東名JCT）、大泉JCT本線ランプ接合部の工法変更、セグメント・床版構造、横連絡坑の構造変更、発生土の処理の変更

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。