

## 再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課、高速道路課

担当課長名:西川 昌宏、渡邊 良一

<b>事業名</b>	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)	<b>事業区分</b>	高速自動車 国道	<b>事業主体</b>	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)		
<b>起終点</b>	自:東京都練馬区大泉町 至:東京都世田谷区宇奈根	<b>延長</b>	16.2km				
<b>事業概要</b>							
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。関越～東名間は、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 (H19年度、H26年度変更)		H22年度用地着手			
H23年度工事着手							
<b>全体事業費</b>	2兆7,625億円	<b>事業進捗率</b> (令和7年3月末時点)	約51%	<b>供用済延長</b>	-		
<b>計画交通量</b>	74,700～94,600台/日						
<b>費用対効果分析</b>	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 12,847/82,744億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 34,574/363,108億円		基準年
	4.4(1.2)	20.3%	(事業費:11,876/77,069億円 維持管理費:971/4,574億円 更新費:0/1,102億円)		(走行時間短縮便益:31,587/334,732億円 走行経費減少便益:2,536/24,519億円 交通事故減少便益:451/3,857億円)		令和7年
	(参考) 5.2(1.9) [2%] 5.9(2.4) [1%]	(4.8%)	(事業全体)		(残事業)		
	(残事業) 2.7(2.7)	(残事業) 11.7%	交通量	B/C=4.3～4.5(±10%)	交通量	B/C=2.0～3.3(±10%)	
	(参考) 3.9(3.9) [2%] 4.8(4.8) [1%]	(11.7%)	事業費	B/C=4.4～4.5(±10%)	事業費	B/C=2.5～3.0(±10%)	
		事業期間	B/C=4.4～4.4(±20%)	事業期間	B/C=2.6～2.8(±20%)		
<b>事業の効果等</b>							
(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。							
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>							
・東京都知事の意見 首都東京の都市活動や都民生活を支えていくため、交通インフラの更なるレベルアップを図り、世界一の交通ネットワークを構築していくことが重要である。 外環道(関越道～東名高速)は首都圏における交通・物流の根幹を成し、防災力向上にも資する極めて重要な道路である。引き続き、安全を最優先に工事を進め、早期開通に向け事業を推進されたい。 特に、令和2年10月に調布市で発生した陥没・空洞事故を踏まえ、再発防止対策等の確実な実施、住民の不安払拭に向けた丁寧な説明や、きめ細かな対応を実施されたい。							

事業費については、都の負担増とならないよう、有料道路事業を活用するとともに、引き続きコスト削減を図りながら、効率的に事業を実施されたい。

事業の実施に当たっては、引き続き、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」を国の責任において確実に履行されたい

事業評価監視委員会の意見

前回の付帯意見への対応は、陥没事故への対応にも該当することから、引き続き行うものとし、原案通り了承とする。

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

- ・本事業の用地進捗率は約94%(令和7年7月末時点)。
- ・東名側については平成29年2月にシールドマシンが発進し、約4.4km、大泉側についても平成31年1月にシールドマシンが発進し、約4.3km掘進中(令和7年7月末時点)。
- ・東名側本線トンネル(南行)の直上にて令和2年10月に陥没・空洞事故が発生し、現在地盤補修等を実施中。
- ・各JCTにおいては改良工事等を実施中。
- ・合意形成については、構想段階からPI(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PI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

- ・東名側シールドトンネル工事において生じた、陥没・空洞事故を受け現在地盤補修を行っていることや、他のシールドトンネル工事や地中拡幅工事においても安全を最優先にした施工が必要であることから、現時点において全体事業工程を正確に把握することは困難な状況。

施設の構造や工法の変更等

- ・材料単価・労務費の上昇、陥没・空洞事故を踏まえた再発防止対策等の履行、発生土における産業廃棄物及び改質材添加量の増加、換気所における換気ダクト等の設計変更、換気所における躯体容量の変更、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により事業費増加。
- ・パイプルーフ接続方法の見直し、仮設部の構造変更によりコスト削減を実施。

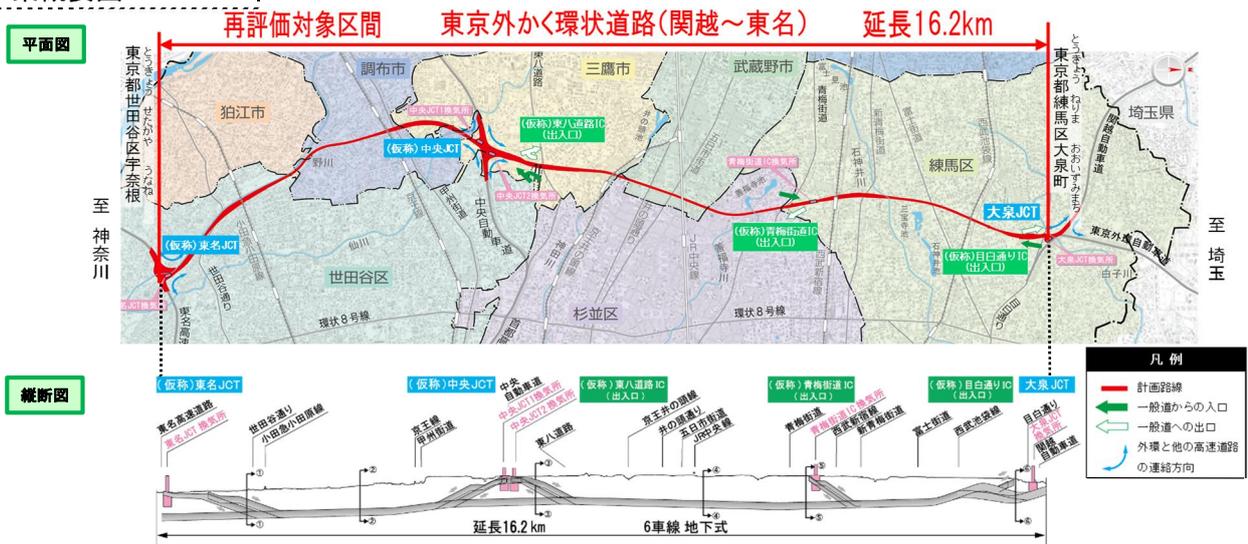
対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。( [ ]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、高谷JCT～(仮称)東名JCTを対象とした場合、( )書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。