
4. 説明資料作成

目 次

4. 説明資料作成	4-1
4-1. 事業再評価資料作成	4-1
(1) 事業評価監視委員会資料	4-1
(2) 費用便益分析様式集等	4-25

4. 説明資料作成

2. 将来交通量の推計、3. 整備効果の整理でとりまとめた整備効果等をもとに委員会資料を作成した結果は、以下のとおりである。

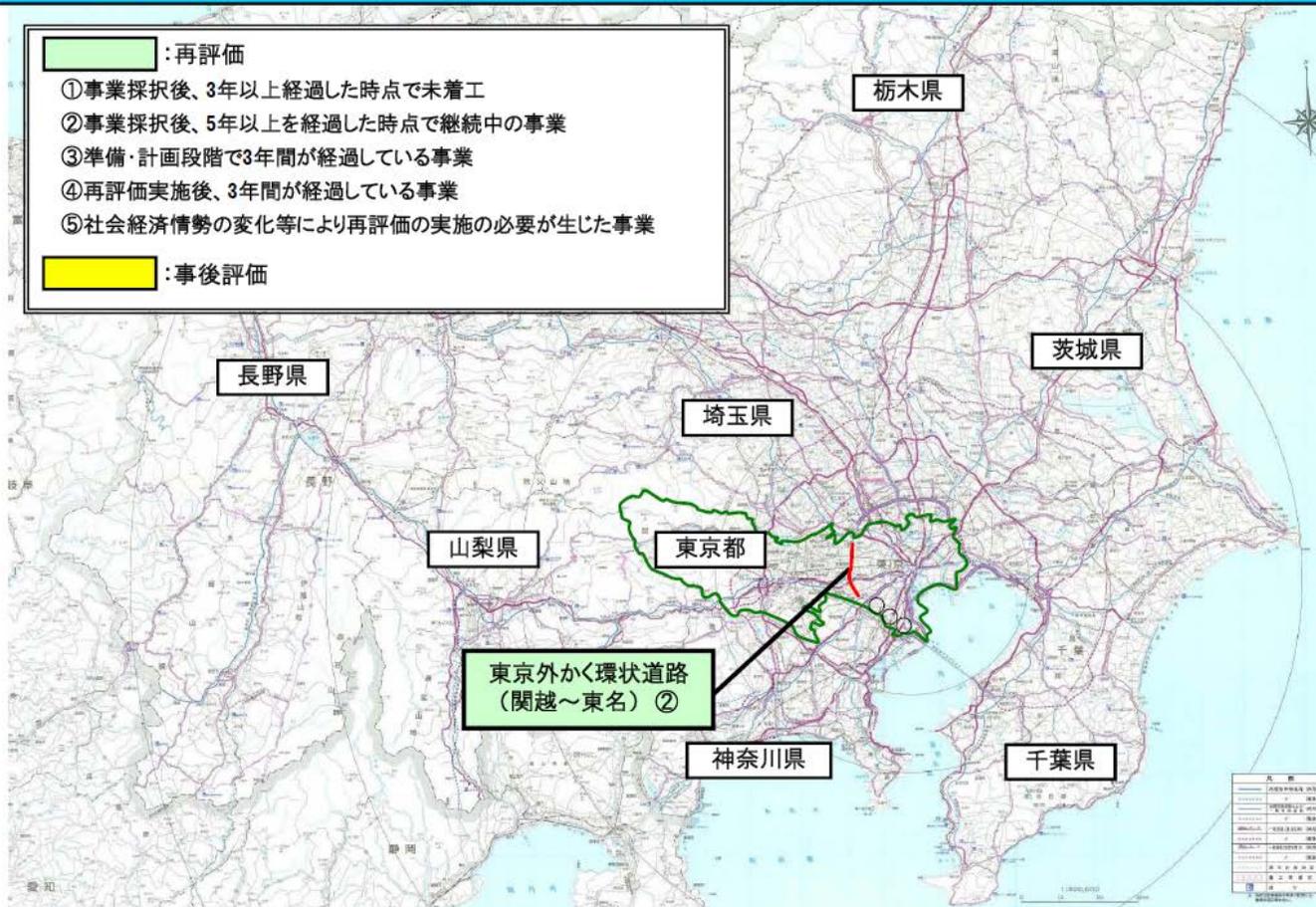
4-1. 事業再評価資料作成

(1) 事業評価監視委員会資料

目 次

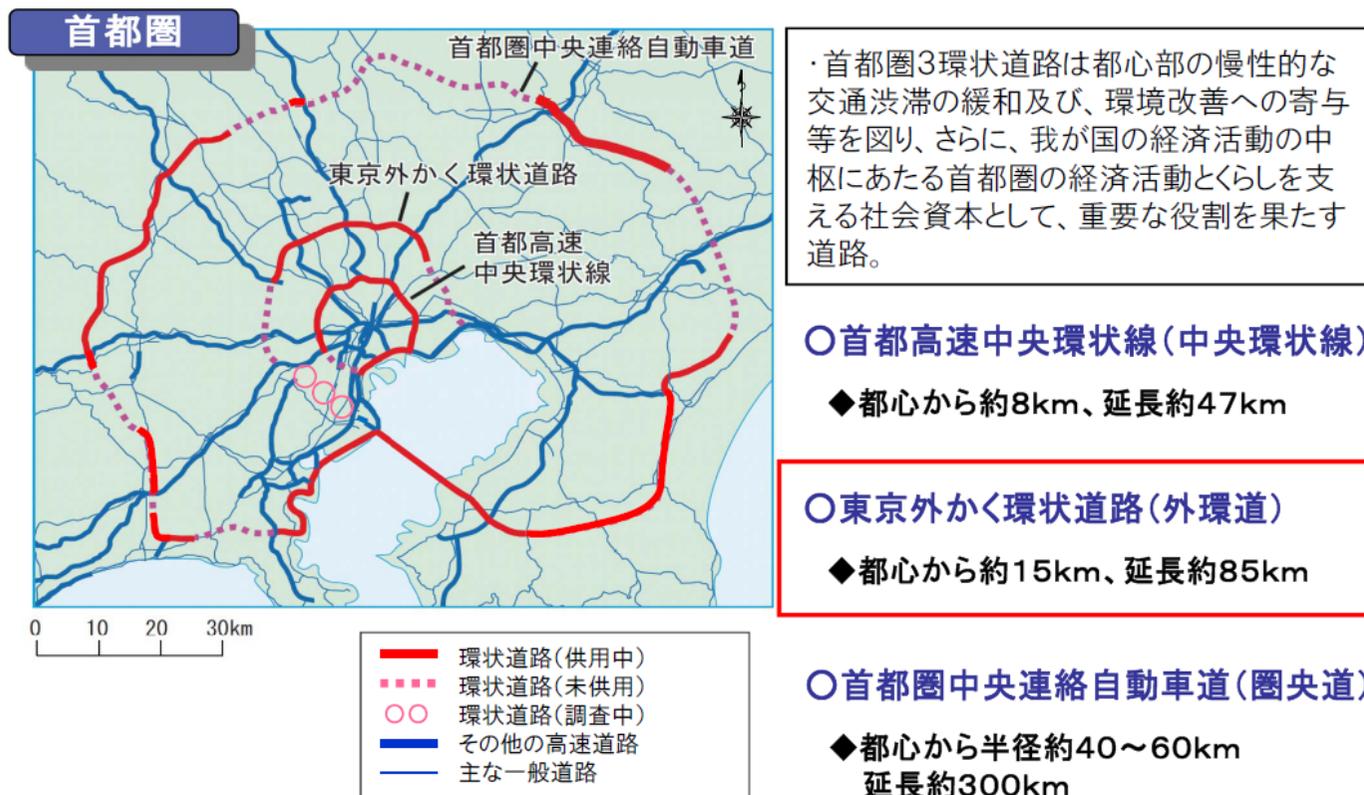
1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業の経緯と周辺状況	5
4. 事業の必要性に関する視点	8
5. 費用対効果	20
6. 事業進捗の見込みの視点	21
7. 今後の対応方針（原案）	22

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

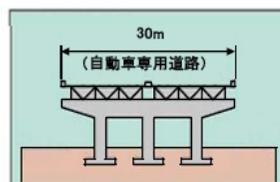
(1) 首都圏3環状道路の概要



3. 事業の経緯と周辺の状況

(1) 事業の経緯

当初の都市計画(S41)

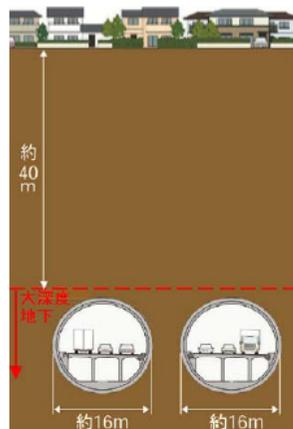


都市計画決定【当初】

高架構造で計画



変更後の都市計画(H19)



都市計画決定【変更】

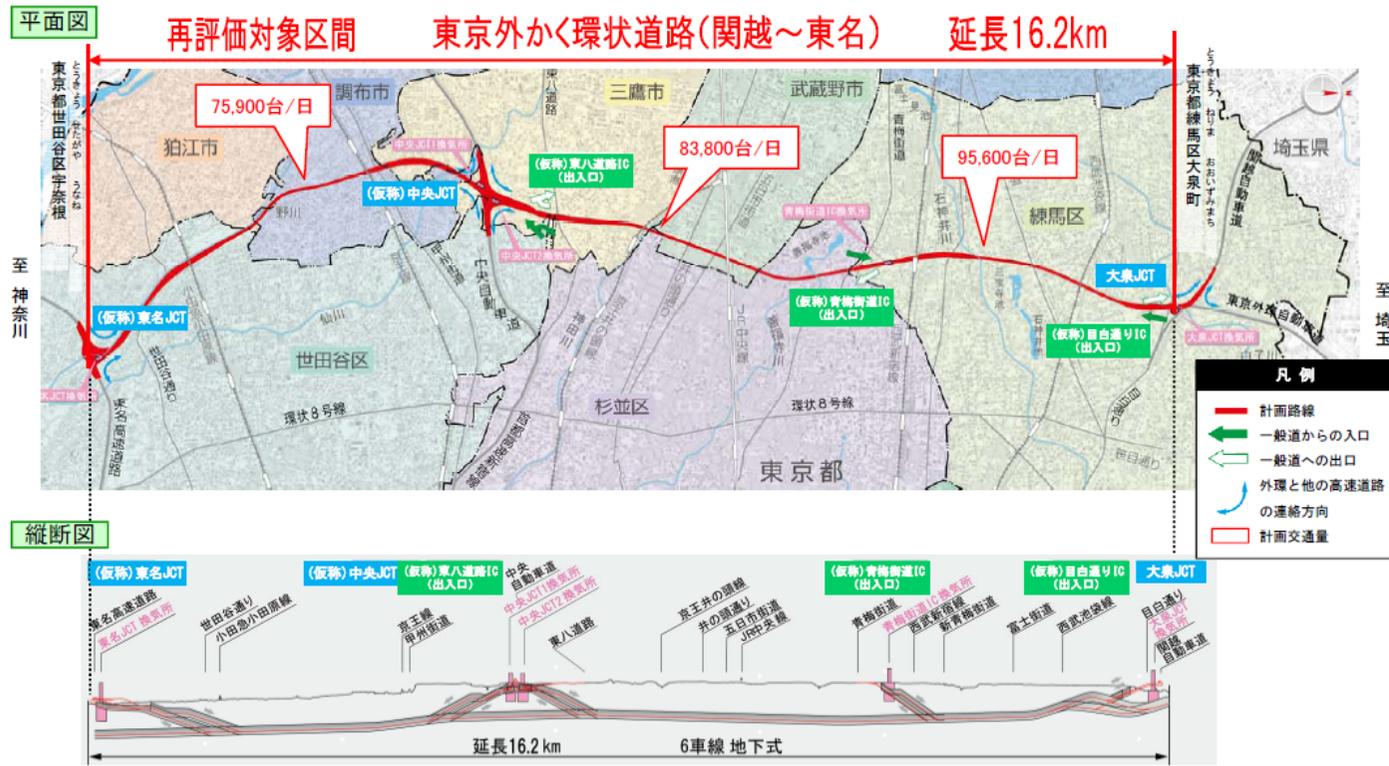
地上部への影響を小さくするため、極力大深度地下を活用

- 昭和41年 7月 都市計画決定(高架方式)
- 昭和45年10月 建設大臣による、いわゆる凍結発言
- 平成13年 4月 現計画を地下構造に変更する「計画のたたき台」を公表
- 平成15年 3月 「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針」を公表
- 平成17年 9月 「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)についての考え方」を公表
- 平成19年 1月 「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく事業間調整を実施
- 平成19年 4月 都市計画変更決定(地下方式)
- 平成19年12月 第3回国土開発幹線自動車道建設会議開催(基本計画策定について審議)基本計画決定
- 平成21年 4月 第4回国土開発幹線自動車道建設会議開催(整備計画策定について審議)
- 平成21年 4月 「対応の方針」とりまとめ
- 平成21年 5月 整備計画決定、事業化
- 平成24年 1月 社会資本整備審議会道路分科会第8回事業評価部会開催(外環(関越～東名)における直轄事業と有料事業の基本的な役割分担の考え方を報告)
- 平成24年 4月 東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)に対する有料事業許可

3. 事業の経緯と周辺の様況

(1) 事業の経緯

- 平成19年 4月 : 都市計画変更決定(地下方式)
- 平成21年 5月 : 事業化
- 平成22年度 : 用地着手
- 平成24年 4月 : 東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株) に対する有料道路事業許可
- 平成24年 9月 : 着工式



4-

3. 事業の経緯と周辺の状況

(2) 周辺の状況

- ・外環(関越～東名)は、ほぼ全域に市街地が形成されており、駅周辺に中高層高密度市街地が形成され、その周囲に低層高密度市街地が多く分布している。
- ・関越自動車道と接続し、基本的に地下構造により市街地を通過し、東名高速道路へ接続している。



4. 事業の必要性に関する視点

(1) 首都圏の周辺道路の渋滞状況

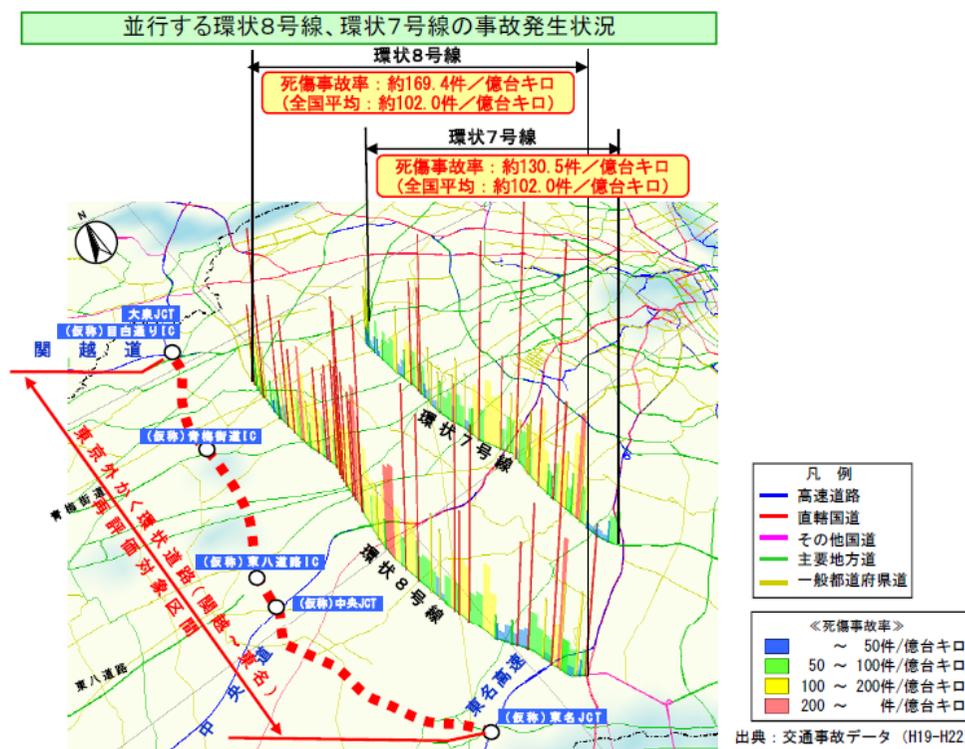
- ・外環(関越～東名)に並行する環状8号線、環状7号線の損失時間は、それぞれ全国平均の約26倍、約15倍と高い状況。
- ・外環(関越～東名)の整備により、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路といった放射方向の高速道路を結ぶ高規格道路ネットワークが形成され、所要時間の短縮等が見込まれる。
- ・これにより、都心を通過する交通の流入を抑制し、交通渋滞の緩和が見込まれる。



4. 事業の必要性に関する視点

(2) 周辺道路の交通事故状況

- ・外環(関越～東名)に並行する環状8号線の平均死傷事故率は、169.4件/億台キロであり、環状7号線の平均死傷事故率は、130.5件/億台キロであり、全国平均の死傷事故率を上回る。
- ・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ることが期待される。

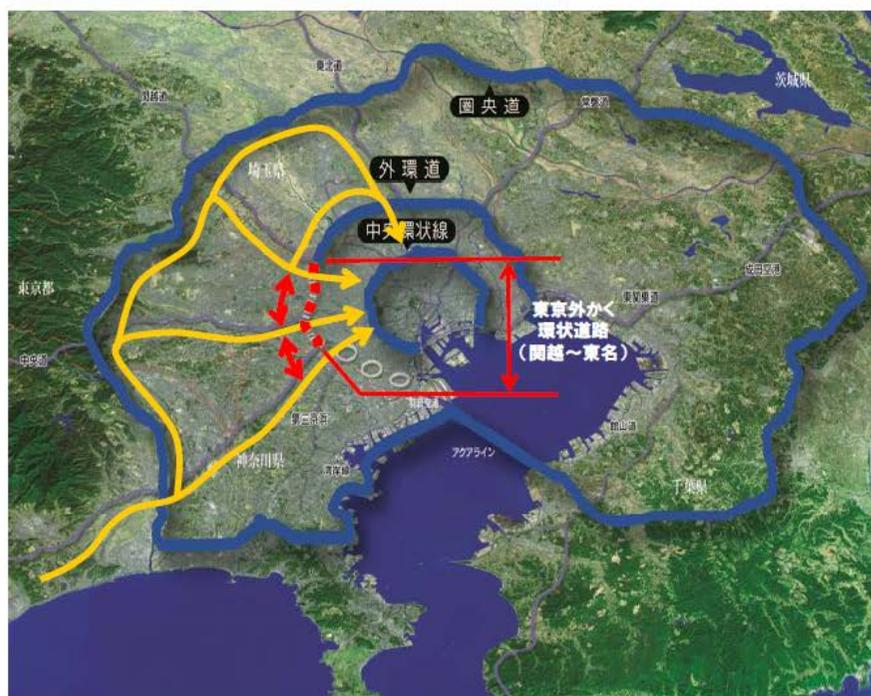


4. 事業の必要性に関する視点

(4) 外環のミッシングリンク(ルート数の増加)

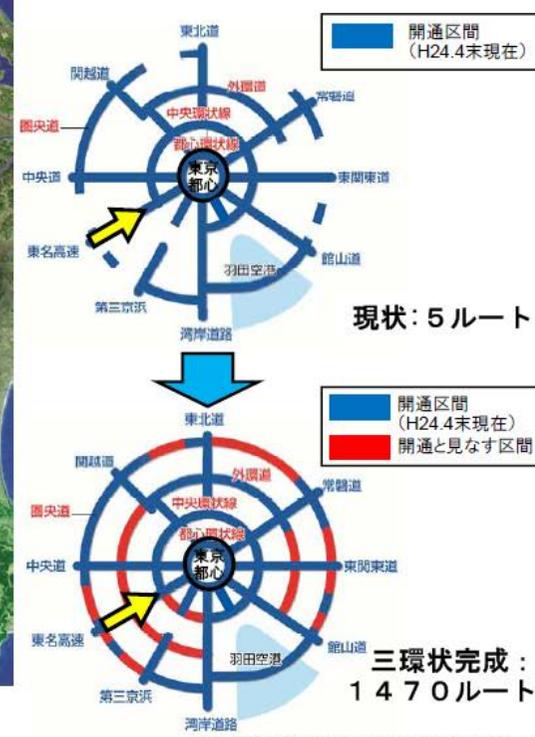
・外環(関越～東名)の整備により環状道路のネットワークが強化され、複数の経路選択が可能。

■外環(関越～東名)整備による利用可能経路の増加



※外環(関越～東名)供用後を想定した供用状況

■東名高速から東京都心へ至るパターン(試算)



出典: 高速道路のあり方検討有識者委員会資料

4. 事業の必要性に関する視点

(5) 災害時のリダンダンシーの確保

・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。

平成20年8月の首都高速道路でのタンクローリー事故発生時は、
 ・並行する国道17号などで、渋滞量が事故前の約2倍
 ・中央道～常磐道間の所要時間が約70分(61分→131分)増加

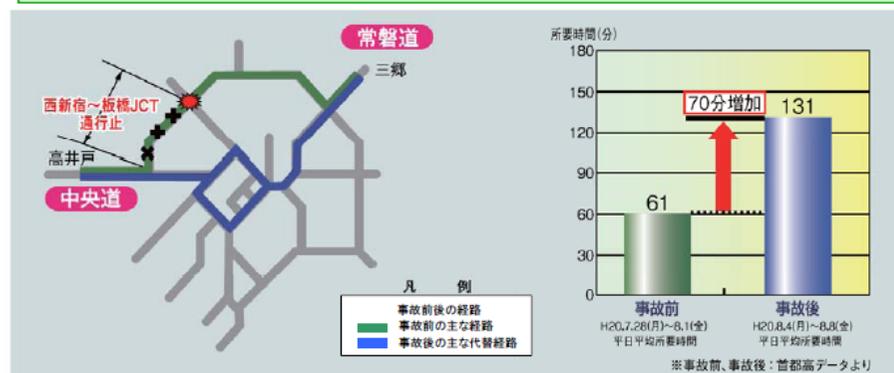
【タンクローリー事故の発生状況】
 事故発生場所: 首都高速5号池袋線
 下り熊野町JCT
 通行止めの期間: 平成20年8月3日～8月8日
 全面開放: 平成20年10月14日



周辺の一般道の渋滞



所要時間の増加



4. 事業の必要性に関する視点

(6)PI(パブリック・インボルブメント)活動について①(概要)

・昭和45年の建設大臣の「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきでない。」旨の発言(いわゆる凍結宣言)を経て平成13年度から、特に沿線7区市の市民及び自治体と密なコミュニケーションを展開

年号	主な経緯	全体のPI	地域ごとのPI	有識者・専門家など
構 想 段 階	平成13年 1月 国土交通大臣が三鷹市、武蔵野市の現地を視察 4月 現計画を地下構造に変更する「計画のたたき台」を公表		「計画のたたき台」に関する説明会	東京環状道路有識者委員会 平成13年12月 第1回開催 平成14年11月 国と都に対して最終提言
	平成14年 1月 沿線区市長意見交換会	PI外環沿線協議会	外環相談所	
	平成15年 3月 国と東京都が「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針」を公表 7月 「環境影響評価方法書」を公告		外環オープンハウス	
	平成16年 1月 沿線の環境調査を開始	「2年間のとりまとめ」	地域ごとの話し合い	東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会 平成17年1月 第1回開催 平成17年8月 技術専門委員会とりまとめ
	平成17年 9月 国と東京都が「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)についての考え方」を公表 10月 「計画概念図」を公表	PI外環沿線会議 「構想段階の総括」	意見を聞く会	大深度トンネル技術検討委員会 平成17年11月 第1回開催～
計 画 段 階	平成18年 2月 「環境への影響と保全対策」を公表 6月 「都市計画法案・環境影響評価準備書」公告及び説明会を開催			
	平成19年 1月 「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく事業間調整を実施 3月 東京都都市計画審議会でも原案どおり議決 4月 都市計画変更決定(地下方式) 12月 基本計画決定			
	平成20年 平成21年 4月 「対応の方針」とりまとめ 5月 整備計画決定・事業化 12月 事業の概要及び測量等の実施に関する説明会を開催		地域課題検討会	
事 業 化 段 階	平成22年 8・11月 道路区域決定 (大泉JCT・(仮称)目白通りIC、(仮称)中央JCT・(仮称)東八道路IC、(仮称)東名JCT)	その他説明会等		
	平成23年 1月 基本設計及び用地に関する説明会を開催			
	平成24年 4月 東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)に対する有料事業許可 9月 着工式			東京外環トンネル施工等検討委員会 平成24年7月 第1回開催 平成25年4月 中間とりまとめ
	平成25年			

4. 事業の必要性に関する視点

(7)PI(パブリック・インボルブメント)活動について②(実施活動)

- ・構想段階より、地域のみならず幅広く意見を聞きながら、検討を実施。
- ・また、PIプロセスやトンネルの構造・施工方法等を検討するための第三者委員会を設置。

地域のみなさま

PI外環沿線協議会(PI協議会)

外環沿線7区市の住民と、国、東京都及び沿線自治体の担当で構成され、外環(関越道～東名高速)について原点に立ち戻り、計画の構想段階から幅広く意見交換を行う場として、平成14年6月に発足。



オープンハウス・意見を聞く会

地域の抱える課題や外環が整備された場合の各地域への具体的な効果・影響などを、模型、パネル・パンフレット等を用いて、説明を実施。



PI外環沿線会議(PI会議)

PI外環沿線協議会の協議員経験者、国、東京都及び、外環沿線7区市の担当で構成され、外環の必要性や「PI外環沿線協議会 2年間のとりまとめ」において今後の課題とされた事項について、引き続き話し合いを行う場として、平成17年1月に発足。



課題検討会

課題検討会では、各地域に方々に、地元ならではの視点から、外環整備に関する地域の具体的な懸念や対応のアイデアなどについて意見を頂き、意見に対する考え方をまとめた。

頂いた意見等を踏まえ、今後検討していく課題とその解決のための方針などを「対応の方針」としてとりまとめた。



有識者・専門家

東京環状道路 有識者委員会

平成13年12月 第1回開催
平成14年11月 国と都に対して最終提言

手続きの透明性、客観性、公正さを確保するため、公正中立な立場から、PIプロセスについて審議、評価助言を目的として設置。

東京外かく環状道路の 計画に関する技術専門委員会

平成17年1月 第1回開催
平成17年8月 技術専門委員会とりまとめ

沿線住民や関係自治体等に提示していく資料に関し、技術的見地から、妥当性について審議することを目的として設置。

大深度トンネル技術 検討委員会

平成17年11月 第1回開催 ～

道路整備における大深度地下の活用にあたり、技術的な検討が急務となっていることから、環境など地域への影響や工期短縮・コスト削減を考慮した構造・施工方法等の技術的課題を具体的に検討することを目的として設置。

東京外環トンネル施工等 検討委員会

平成24年7月 第1回開催
平成25年4月 中間とりまとめ

大深度地下領域を全面的に活用し、本線トンネルとランプトンネルを地中で接合させるなど、トンネルの構造、施工技術等について確認、検討することを目的として設置。

4. 事業の必要性に関する視点

(8)PI(パブリック・インボルブメント)活動について③(実施活動)

- ・事業実施段階においても、各段階に応じて、地域のみなさまから幅広く意見を聞きながら、検討を実施。
- ・今後も引き続き、PI活動を行い、事業への理解をいただく取組を継続。

近年のPI活動について(平成22年以降)			
	平成22年度	平成23年度	平成24年度
オープンハウス	5	5	5
説明会	19	11	16
その他 地元団体との話し合い	1	1	—



オープンハウスの様子 (平成24年9月)



説明会の様子 (平成25年2月)

4. 事業の必要性に関する視点

(9)PI(パブリック・インボルブメント)活動について④(道路計画への反映)

調査・設計段階において、地域のみなさまから頂いた意見を生かした事例((仮称)東名JCT)

【「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)対応の方針(平成21年4月)」抜粋】

□課題

- ・勾配のあるジャンクションにおける減速・加速による排出ガスの大気質への影響についての懸念。(これまでに頂いた意見)
- ・ジャンクションをできる限り地下化することにより、地域環境への影響を軽減することができる。

□対応

- ・ジャンクション構造については、現地の状況を把握するための測量や詳細な検討を行うための地質調査を実施し、その結果及び検討会で頂いた意見などを踏まえ、地域への影響が小さくなるようジャンクション構造の技術的な検討を実施します。

【検討の概要】

- 東名高速をオーバーパスしていた2つのランプをアンダーパスに変更し、地域への影響が小さくなるようジャンクション構造の技術的な検討を行いました。
- 外環本線から東名下り(川崎方向)に向かうランプをオーバーパスからアンダーパスに変更することで、一部、掘割構造からトンネル構造としました。
- ランプをアンダーパス化することで、環境への影響が小さくなるものと考えています。

【検討前のイメージ】

東名本線上でランプが交差



空(仮称)中央JCT

【検討後のイメージの一例】

東名本線下でランプが交差



空(仮称)中央JCT

4. 事業の必要性に関する視点

(10) 安全の確保について

(1) 諸設備の設置

・事故が発生した場合の被害を最小限にとどめることを目的とし、通達および指針に定められた施設を設置

(2) 避難施設の設置

・火災時等における避難安全性の確保を目的とし、避難施設を設置(有識者や消防からの意見も踏まえ検討を実施)

■トンネルの諸設備配置例(連絡坑方式の場合)



■トンネルの避難方式

火災時等における避難安全性の確保を目的とし、避難施設を設置。本線・ランプの状況に応じて、右の避難方式を設定。(有識者や消防からの意見も踏まえ、位置を含め検討を実施)

横連絡坑方式	床版下方式	独立避難路方式
		
別トンネルへの避難	トンネル下部に避難	独立した避難路に避難
本線シールドトンネル	3車線ランプシールド 2車線ランプシールド	1車線ランプシールド

4. 事業の必要性に関する視点

(11) 残事業の概要

- ・用地取得率は約20%(H25年5月末時点 面積ベース)(大深度区間は、用地買収対象外)
- ・東名JCTにおいてシールドトンネル発進に向けた立坑工事を実施中。
- ・大泉JCTにおいても準備工事に着手予定。



構造	(仮称)東名JCT	トンネル	(仮称)中央JCT	トンネル	(仮称)青梅街道IC	トンネル	大泉JCT
用地	※		※		※		※
改築部							
工事							

凡例

- 能工中
- 未着手

凡例

- 再評価対象区間 (未供用)
- 高速道路
- 首都高速道路
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道

※トンネル部分の用地は区分地上権

① (仮称) 東名JCT

② (仮称) 中央JCT

③ (仮称) 青梅街道IC

④ 大泉JCT

5. 費用対効果(計算条件)

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。
【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

■計算条件

- ・ 基準年次 : 平成25年度
- ・ 供用開始年次 : 平成33年度
- ・ 分析対象期間 : 供用後50年間
- ・ 基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・ 交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・ 計画交通量 : 75,900~95,600 (台/日)
- ・ 総便益 : 約25,991億円
- ・ 事業費 : 約12,820億円
- ・ B/C : 2.3

5. 費用対効果

■事業全体

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	22,723億円	2,573億円	695億円	25,991億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.3	9.2%
	10,582億円		898億円	11,480億円		

■残事業

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	22,723億円	2,573億円	695億円	25,991億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.5	10.3%
	9,502億円		898億円	10,400億円		

注1) 便益・費用については、平成25年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・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
- ・外環(関越～東名)の用地取得率は約20%(平成25年5月末時点 面積ベース)
平成22年、平成23年は、都市計画制限により生活設計に支障をきたしている関係権利者救済のため、生活再建として先行取得を実施。平成24年度より、計画買収に着手。
- ・東名JCTにおいてシールドトンネル発進に向けた立坑工事を実施中。
- ・大泉JCTにおいても準備工事に着手予定。
- ・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。

■事業の計画から完成までの流れ 外環(関越～東名)

年度	S41	...	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	
都市計画 環境影響評価	都市 計画 決定		都市計画案 公告・縦覧 環境影響評 価準備案 公告・縦覧	都市計画 変更決定															
事業化・有料道路 事業許可						事業化			有料道路 事業許可										
測量・調査・設計							設計・ 用地説明												
用地							2% (生活再建対応)	7%	15%				完了						
工事	大泉JCT									改良	改良・橋梁・舗装								
	(仮称) 中央JCT									改良	改良・橋梁・舗装								
	(仮称) 東名JCT							改良	改良	改良	改良・橋梁・舗装								
	トンネル										トンネル								

新規事業採択時評価

今回再評価

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・外環(関越～東名)は、首都圏の都心方向に集中する交通を適切に分散導入し、都心に起終点を持たない交通をバイパスすることで、首都圏の慢性的な交通渋滞の緩和、周辺的生活道路の通過交通の削減による安全性の向上が期待される。
(環状8号線、環状7号線の損失時間は、それぞれ全国平均の約26倍、約15倍と高い状況。)
- ・首都直下地震の災害発生時に、被災地への救援ルートの確保等の視点から安全・安心な国土づくりが必要。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・本事業の用地取得率は約20%(平成25年5月末時点 面積ベース)
- ・東名JCTにおいてシールドトンネル発進に向けた立坑工事を実施中。また、大泉JCTにおいても準備工事に着手予定。
- ・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。

(3) 都道府県・政令市からの意見

- ・東京都知事の意見
我が国の経済を成長軌道に戻し、国際競争力を高めるため、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。
このため、環状道路としての機能を発揮し、首都圏の高速道路ネットワークを最大限利活用できるよう、外環道の一刻も早い整備により、2020年早期に開通するよう、必要な財源を確保し、本事業を強力で推進されたい。
あわせて、事業を進めるに当たっては、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。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の迂回機能の確保の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

(2)費用便益分析様式集等

(再評価)

資料 2 - 5 - ②
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成25年度第4回)

東京外かく環状道路 (関越～東名)

平成25年7月30日
国土交通省 関東地方整備局
東日本高速道路株式会社
中日本高速道路株式会社

様式1 各般的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業者	東京都かく環状道路（課題一策名）
事業主体	国土交通省関東地方整備局 東日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標ナエックの概要
前提条件	<p>事業の効率性</p> <p>■ 採算が費用を上回っている</p>	<p>採算全体：東田建設社(B/C) = 2.3（経済的効果利益率(B-C) = 14,510億円、経済的効果収益率(E/BK) = 9.2%） 採算事業：東田建設社(B/C) = 2.5（経済的効果利益率(B-C) = 15,500億円、経済的効果収益率(E/BK) = 10.2%）</p>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

	指 標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標ナエックの概要
1. 効力 （採算ナエック） タイプの指標	<p>● 走行区間等の本線並行道路（人・貨物）及び利便率</p> <p>■ 走行区間等における道路通行速度が50km/h未満である区間の通行速度の改善が期待される</p> <p>■ 走行区間等に、当該道路の整備により利便性の向上が期待できる又は新たなバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる</p> <p>□ 新幹線へのアクセス向上が見込まれる</p>	<p>東京都が六ヶ所道が本線の改善 【六ヶ所道大改修】 区間：(当該区間) 走行区間) について：(現状の指標) 走行区間等（当該区間）の本線並行道路：64.0km/h(当該区間) 走行区間等（当該区間）の本線並行道路：約1割 走行区間等（当該区間）の本線並行道路：約1割</p>
経済効果の支 援	<p>■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ埠頭の発着地等へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共同飛行場へのアクセス向上が見込まれる</p>	<p>対象区間：(現状) 区間：(当該区間) 走行区間～(当該区間) 走行区間 改善見込み：(118.3km/h) (20.3km/h)</p>
都市の再生	<p>■ 都市再生プロジェクトを支援する事業もある</p>	<p>都市再生プロジェクト（第2次交代）に「東京都における環状道路の整備」として位置づけ（平成13年6月28日）</p>
	<p>□ 市営地再開発、民間事業者の活用まちづくりとの連携あり</p>	<p>首都圏三環状道路を創成する東京都かく環状道路の一部として位置づけ</p>

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他 別の別
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)	L = 16.2 km	高規格A	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
75,900～95,600	6	関東地方整備局 東日本高速道路(株) 中日本高速道路(株)

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成25年度		
単純合計	12,296億円	2,751億円	15,047億円
うち残事業分	11,158億円	2,751億円	13,908億円
基準年における 現在価値 (C)	10,582億円	898億円	11,480億円
うち残事業分	9,502億円	898億円	10,400億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成25年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	1,451億円	161億円	45億円	1,658億円
基準年における 現在価値 (B)	22,723億円	2,573億円	695億円	25,991億円
うち残事業分	22,723億円	2,573億円	695億円	25,991億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.3
経済的純現在価値（事業全体）	14,510億円
経済的内部収益率（事業全体）	9.2%
費用便益比（残事業）	2.5
経済的純現在価値（残事業）	15,590億円
経済的内部収益率（残事業）	10.3%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	75,900～95,600 （台/日）	±10%	2.0～2.6
事業費	12,296億円	±10%	2.1～2.5
事業期間	12年間	±2年	2.1～2.3

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	75,900～95,600 （台/日）	±10%	2.2～2.8
事業費	11,158億円	±10%	2.3～2.8
事業期間	7年間	±2年	2.3～2.6

交通状況の変化

事業名：東京外かく環状道路（関越～東名）（事業全体・残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 16.2km	交通量	[台/日]	—	83,800
	走行時間	[分]	—	13
	走行時間費用	[億円/年]	0	188.60
②主な周 辺道路	圏央道 97.5km ②-1	交通量	[台/日]	48,200
		走行時間	[分]	86
		走行時間費用	[億円/年]	770.30
	首都高速 (中央環状線) 29.6km ②-2	交通量	[台/日]	92,900
		走行時間	[分]	37
		走行時間費用	[億円/年]	482.00
	国道20号 (甲州街道) 54.5km ②-3	交通量	[台/日]	48,500
		走行時間	[分]	154
		走行時間費用	[億円/年]	1,323.47
	国道246号 (玉川通り・厚木街道・ 大和厚木バイパス) 40.6km ②-4	交通量	[台/日]	58,800
		走行時間	[分]	139
		走行時間費用	[億円/年]	1,383.61
	都道3号 (世田谷通り) 9.9km ②-5	交通量	[台/日]	16,500
		走行時間	[分]	39
		走行時間費用	[億円/年]	152.01
	都道4号 (青梅街道) 13.5km ②-6	交通量	[台/日]	44,900
		走行時間	[分]	37
		走行時間費用	[億円/年]	267.57
	都道5号 (青梅街道) 24.7km ②-7	交通量	[台/日]	11,600
		走行時間	[分]	112
		走行時間費用	[億円/年]	577.45
都道7号線 (五日市街道) 29.4km ②-8	交通量	[台/日]	15,700	
	走行時間	[分]	111	
	走行時間費用	[億円/年]	409.90	
都道7号線 (井の頭通り) 7.2km ②-9	交通量	[台/日]	20,000	
	走行時間	[分]	21	
	走行時間費用	[億円/年]	120.08	
都道8号 (目白通り) 7.6km ②-10	交通量	[台/日]	42,000	
	走行時間	[分]	30	
	走行時間費用	[億円/年]	235.26	
都道12号 (武蔵境通り) 9.0km ②-11	交通量	[台/日]	15,200	
	走行時間	[分]	36	
	走行時間費用	[億円/年]	114.48	
都道14号 (東八道路) 15.2km ②-12	交通量	[台/日]	33,500	
	走行時間	[分]	52	
	走行時間費用	[億円/年]	309.82	
都道24号 (目白通り) 3.2km ②-13	交通量	[台/日]	67,600	
	走行時間	[分]	14	
	走行時間費用	[億円/年]	124.81	

②主な周 辺道路	都道113号 (女子大通り) 2.1km ②-14	交通量	[台/日]	13,600	13,200	
		走行時間	[分]	6	6	
		走行時間費用	[億円/年]	15.89	14.48	
	都道114号 (吉祥寺通り) 9.7km ②-15	交通量	[台/日]	13,500	15,700	
		走行時間	[分]	36	32	
		走行時間費用	[億円/年]	136.71	115.67	
	都道116号 (吉祥寺通り) 2.1km ②-16	交通量	[台/日]	21,200	18,500	
		走行時間	[分]	10	9	
		走行時間費用	[億円/年]	38.25	30.10	
	都道311号 (環状8号線) 24.4km ②-17	交通量	[台/日]	53,300	47,600	
		走行時間	[分]	72	68	
		走行時間費用	[億円/年]	529.55	440.45	
都道318号 (環状7号線) 20.8km ②-18	交通量	[台/日]	44,700	44,100		
	走行時間	[分]	66	64		
	走行時間費用	[億円/年]	449.93	406.25		
都道443号 (笹目通り) 4.3km ②-19	交通量	[台/日]	41,400	38,300		
	走行時間	[分]	15	15		
	走行時間費用	[億円/年]	114.21	110.28		
埼玉県道68号 (笹目通り) 3.9km ②-20	交通量	[台/日]	47,900	44,700		
	走行時間	[分]	12	12		
	走行時間費用	[億円/年]	96.01	96.01		
杉並区道2132号 (神明通り) 6.2km ②-21	交通量	[台/日]	3,900	2,700		
	走行時間	[分]	22	23		
	走行時間費用	[億円/年]	22.37	22.40		
武蔵野市道17号 (中央通り) 1.2km ②-22	交通量	[台/日]	17,500	12,300		
	走行時間	[分]	9	6		
	走行時間費用	[億円/年]	32.24	20.29		
主な周辺道路 計 412.6km		走行時間費用	[億円/年]	7,705.92	7,166.46	
③その他道路 合計 17,770km		走行時間費用	[億円/年]	150,349.10	149,210.47	
				走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A-B)
合計 : 18,199km		走行時間短縮便益	[億円/年]	158,055.02	156,565.53	1,489.49

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面 (①、②)に該当する道路を明示すること



外環(関越～東名)交通量推計値 位置図【外環内側拡大図】



外環(関越～東名)交通量推計値 位置図【沿線7区市拡大図】



費用便益分析の条件

事業名:東京外かく環状道路(関越~東名)

(2)

項目		チェック欄		
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他	<input type="checkbox"/>		
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間		
	社会的割引率	4%		
	基準年次	平成25年度		
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)	
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
		いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載		
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)	
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
		その他()	<input type="checkbox"/>	
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
		有	<input type="checkbox"/>	
		有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日	
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
		転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
		Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
		簡易手法	<input type="checkbox"/>	
		簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
			山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	その他()			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。			
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>		
	採用理由を記載			
その他()	<input type="checkbox"/>			

事業名:東京外かく環状道路(関越~東名)

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %	
災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載		<input type="checkbox"/>	
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他 ()	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>	
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>	
その他			

事業名:東京外かく環状道路 (関越～東名)

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)の実績値より設定	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
その他			
4. その他			

費用の現在価値算定表

箇所名:東京外かく環状道路(関越~東名)(事業全体)				維持管理費の単純価値の算出(消費税相当額含む)			
				単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)	
				3.57	16.2	57.76	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-12年目	H 21	1.1699	95.6	11.19	12.61		
-11年目	H 22	1.1249	93.7	86.12	95.23		
-10年目	H 23	1.0816	92.1	123.11	133.16		
-9年目	H 24	1.0400	92.1	269.41	280.19		
-8年目	H 25	1.0000	92.1	648.90	648.90		
-7年目	H 26	0.9615	92.1	756.94	727.80		
-6年目	H 27	0.9246	92.1	1,413.66	1,307.07		
-5年目	H 28	0.8890	92.1	2,359.70	2,097.78		
-4年目	H 29	0.8548	92.1	2,865.10	2,449.09		
-3年目	H 30	0.8219	92.1	2,137.64	1,756.93		
-2年目	H 31	0.7903	92.1	1,124.20	888.46		
-1年目	H 32	0.7599	92.1	500.50	380.33		
供用開始年度	H 33	0.7307	92.1			55.01	40.20
1年目	H 34	0.7026	92.1			55.01	38.65
2年目	H 35	0.6756	92.1			55.01	37.16
3年目	H 36	0.6496	92.1			55.01	35.73
4年目	H 37	0.6246	92.1			55.01	34.36
5年目	H 38	0.6006	92.1			55.01	33.04
6年目	H 39	0.5775	92.1			55.01	31.77
7年目	H 40	0.5553	92.1			55.01	30.55
8年目	H 41	0.5339	92.1			55.01	29.37
9年目	H 42	0.5134	92.1			55.01	28.24
10年目	H 43	0.4936	92.1			55.01	27.15
11年目	H 44	0.4746	92.1			55.01	26.11
12年目	H 45	0.4564	92.1			55.01	25.11
13年目	H 46	0.4388	92.1			55.01	24.14
14年目	H 47	0.4220	92.1			55.01	23.21
15年目	H 48	0.4057	92.1			55.01	22.32
16年目	H 49	0.3901	92.1			55.01	21.46
17年目	H 50	0.3751	92.1			55.01	20.63
18年目	H 51	0.3607	92.1			55.01	19.84
19年目	H 52	0.3468	92.1			55.01	19.08
20年目	H 53	0.3335	92.1			55.01	18.35
21年目	H 54	0.3207	92.1			55.01	17.64
22年目	H 55	0.3083	92.1			55.01	16.96
23年目	H 56	0.2965	92.1			55.01	16.31
24年目	H 57	0.2851	92.1			55.01	15.68
25年目	H 58	0.2741	92.1			55.01	15.08
26年目	H 59	0.2636	92.1			55.01	14.50
27年目	H 60	0.2534	92.1			55.01	13.94
28年目	H 61	0.2437	92.1			55.01	13.41
29年目	H 62	0.2343	92.1			55.01	12.89
30年目	H 63	0.2253	92.1			55.01	12.39
31年目	H 64	0.2166	92.1			55.01	11.92
32年目	H 65	0.2083	92.1			55.01	11.46
33年目	H 66	0.2003	92.1			55.01	11.02
34年目	H 67	0.1926	92.1			55.01	10.59
35年目	H 68	0.1852	92.1			55.01	10.19
36年目	H 69	0.1780	92.1			55.01	9.79
37年目	H 70	0.1712	92.1			55.01	9.42
38年目	H 71	0.1646	92.1			55.01	9.05
39年目	H 72	0.1583	92.1			55.01	8.71
40年目	H 73	0.1522	92.1			55.01	8.37
41年目	H 74	0.1463	92.1			55.01	8.05
42年目	H 75	0.1407	92.1			55.01	7.74
43年目	H 76	0.1353	92.1			55.01	7.44
44年目	H 77	0.1301	92.1			55.01	7.16
45年目	H 78	0.1251	92.1			55.01	6.88
46年目	H 79	0.1203	92.1			55.01	6.62
47年目	H 80	0.1157	92.1			55.01	6.36
48年目	H 81	0.1112	92.1			55.01	6.12
49年目	H 82	0.1069	92.1			55.01	5.88
合計				-1,826.08	-195.21	2,750.50	898.04
単純事業費計				12,296.48		2,750.50	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

				維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)			
箇所名: 東京外かく環状道路(関越~東名)(残事業)				単価(億円)		延長(km)	
				3.57		16.2	
				単純単価(億円)		57.76	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-12年目	H 21	1.1699	95.6				
-11年目	H 22	1.1249	93.7				
-10年目	H 23	1.0816	92.1				
-9年目	H 24	1.0400	92.1				
-8年目	H 25	1.0000	92.1				
-7年目	H 26	0.9615	92.1	756.94	727.80		
-6年目	H 27	0.9246	92.1	1,413.66	1,307.07		
-5年目	H 28	0.8890	92.1	2,359.70	2,097.78		
-4年目	H 29	0.8548	92.1	2,865.10	2,449.09		
-3年目	H 30	0.8219	92.1	2,137.64	1,756.93		
-2年目	H 31	0.7903	92.1	1,124.20	888.46		
-1年目	H 32	0.7599	92.1	500.50	380.33		
供用開始年度	H 33	0.7307	92.1			55.01	40.20
1年目	H 34	0.7026	92.1			55.01	38.65
2年目	H 35	0.6756	92.1			55.01	37.16
3年目	H 36	0.6496	92.1			55.01	35.73
4年目	H 37	0.6246	92.1			55.01	34.36
5年目	H 38	0.6006	92.1			55.01	33.04
6年目	H 39	0.5775	92.1			55.01	31.77
7年目	H 40	0.5553	92.1			55.01	30.55
8年目	H 41	0.5339	92.1			55.01	29.37
9年目	H 42	0.5134	92.1			55.01	28.24
10年目	H 43	0.4936	92.1			55.01	27.15
11年目	H 44	0.4746	92.1			55.01	26.11
12年目	H 45	0.4564	92.1			55.01	25.11
13年目	H 46	0.4388	92.1			55.01	24.14
14年目	H 47	0.4220	92.1			55.01	23.21
15年目	H 48	0.4057	92.1			55.01	22.32
16年目	H 49	0.3901	92.1			55.01	21.46
17年目	H 50	0.3751	92.1			55.01	20.63
18年目	H 51	0.3607	92.1			55.01	19.84
19年目	H 52	0.3468	92.1			55.01	19.08
20年目	H 53	0.3335	92.1			55.01	18.35
21年目	H 54	0.3207	92.1			55.01	17.64
22年目	H 55	0.3083	92.1			55.01	16.96
23年目	H 56	0.2965	92.1			55.01	16.31
24年目	H 57	0.2851	92.1			55.01	15.68
25年目	H 58	0.2741	92.1			55.01	15.08
26年目	H 59	0.2636	92.1			55.01	14.50
27年目	H 60	0.2534	92.1			55.01	13.94
28年目	H 61	0.2437	92.1			55.01	13.41
29年目	H 62	0.2343	92.1			55.01	12.89
30年目	H 63	0.2253	92.1			55.01	12.39
31年目	H 64	0.2166	92.1			55.01	11.92
32年目	H 65	0.2083	92.1			55.01	11.46
33年目	H 66	0.2003	92.1			55.01	11.02
34年目	H 67	0.1926	92.1			55.01	10.59
35年目	H 68	0.1852	92.1			55.01	10.19
36年目	H 69	0.1780	92.1			55.01	9.79
37年目	H 70	0.1712	92.1			55.01	9.42
38年目	H 71	0.1646	92.1			55.01	9.05
39年目	H 72	0.1583	92.1			55.01	8.71
40年目	H 73	0.1522	92.1			55.01	8.37
41年目	H 74	0.1463	92.1			55.01	8.05
42年目	H 75	0.1407	92.1			55.01	7.74
43年目	H 76	0.1353	92.1			55.01	7.44
44年目	H 77	0.1301	92.1			55.01	7.16
45年目	H 78	0.1251	92.1			55.01	6.88
46年目	H 79	0.1203	92.1			55.01	6.62
47年目	H 80	0.1157	92.1			55.01	6.36
48年目	H 81	0.1112	92.1			55.01	6.12
49年目	H 82	0.1069	92.1	-983.72	-105.16	55.01	5.88
合計				10174.03	9502.30	2750.50	898.04
単純事業費計				11157.75		2750.50	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

路線名	箇所名	車線数	延長
東京外かく環状道路	関越～東名	6	16.2km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					951,300	
	改良費				45,720	
		土工	m3			
		軟弱地盤改良工	m3			
		法面工	m2			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		雨渠工	m	500	42,930	
		排水工	m			
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	2,790	
	橋梁費				0	
		100m以上	m			
		100m未満	m			
	トンネル費				488,880	
		NATM	m			
		シールド	m	32,260	488,880	
	IC・JCT費				396,900	
		IC	箇所	3	78,300	
		JCT	箇所	3	318,600	
	舗装費				10,800	
		車道舗装	m2	400,000	10,800	
		歩道舗装	m2			
	附帯施設費				9,000	
		交通管理施設工	式	1	9,000	
		遮音壁	m			
②用地及補償費			式	1	211,000	
	用地費		m2	410,000	182,608	
	補償費		式	1	28,392	
③間接経費			式	1	119,700	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費			式	1	1,282,000	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長			
東京外かく環状道路	関越～東名	6	16.2km			
■事業費内訳（概事業）						
区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費					946,572	
	改良費				45,720	
		土工	m3			
		軟弱地盤改良工	m3			
		法面工	m2			
		擁壁工	式			
		管渠工	m			
		函渠工	m	500	42,930	
		排水工	m			
		中央分離帯工	m			
		雑工	式	1	2,790	
	橋梁費				0	
		100m以上	m			
		100m未満	m			
	トンネル費				485,992	
		NATM	m			
		シールド	m	32,260	485,992	
	IC・JCT費				395,060	
		IC	箇所	3	78,300	
		JCT	箇所	3	316,760	
	舗装費				10,800	
		車道舗装	m2	400,000	10,800	
		歩道舗装	m2			
	附帯施設費				9,000	
		交通管理施設工	式	1	9,000	
		遮音壁	m			
②用地及補償費			式	1	113,971	
	用地費		m2	182,333	100,379	
	補償費		式	1	13,592	
③間接経費			式	1	106,102	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費			式	1	1,166,645	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
東京外かく環状道路	関越～東名	6	16.2km

■維持管理費内訳

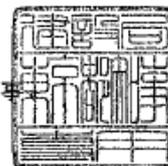
	金額 (百万/年)	備考
平成33年度	5,501	
平成34年度	5,501	
平成35年度	5,501	
平成36年度	5,501	
平成37年度	5,501	
平成38年度	5,501	
平成39年度	5,501	
平成40年度	5,501	
平成41年度	5,501	
平成42年度	5,501	
平成43年度	5,501	
平成44年度	5,501	
平成45年度	5,501	
平成46年度	5,501	
平成47年度	5,501	
平成48年度	5,501	
平成49年度	5,501	
平成50年度	5,501	
平成51年度	5,501	
平成52年度	5,501	
平成53年度	5,501	
平成54年度	5,501	
平成55年度	5,501	
平成56年度	5,501	
平成57年度	5,501	
平成58年度	5,501	
平成59年度	5,501	
平成60年度	5,501	
平成61年度	5,501	
平成62年度	5,501	
平成63年度	5,501	
平成64年度	5,501	
平成65年度	5,501	
平成66年度	5,501	
平成67年度	5,501	
平成68年度	5,501	
平成69年度	5,501	
平成70年度	5,501	
平成71年度	5,501	
平成72年度	5,501	
平成73年度	5,501	
平成74年度	5,501	
平成75年度	5,501	
平成76年度	5,501	
平成77年度	5,501	
平成78年度	5,501	
平成79年度	5,501	
平成80年度	5,501	
平成81年度	5,501	
平成82年度	5,501	



25建総企第235号
平成25年 7月22日

国土交通省関東地方整備局長 殿

東京都知事



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針
(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

平成25年7月10日付国関整企画第93号にて照会のありました標記の件について、別紙のとおり回答いたします。



(回答様式)

(再評価)

【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」案 ※	東京都知事の意見
東京外かく環状道路(関越～東名)	継続	我が国の経済を成長軌道に戻し、国際競争力を高めるため、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。 このため、環状道路としての機能を発揮し、首都圏の高速道路ネットワークを最大限利活用できるよう、外環道の一刻も早い整備により、2020年早期に開通するよう、必要な財源を確保し、本事業を強力に推進されたい。 あわせて、事業を進めるに当たっては、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。

※貴県の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。