

章目次

4. 説明資料の作成.....	4-1
4.1 事業評価監視委員会資料作成.....	4-2
4.2 費用便益分析様式集等作成	4-46

4. 説明資料の作成

前章までに整理分析した内容をもとに説明資料の作成を行った。

なお、資料の作成にあたっては公表資料、外環事務所貸与資料等を一部用いて作成を行っている。

作成した資料は以下のとおりである。

○事業評価監視委員会資料

○費用便益分析様式集等

4.1 事業評価監視委員会資料作成

(再評価)	資料5-1-① 令和2年度第1回 関東地方整備局 事業評価監視委員会
東京外かく環状道路 (関越～東名)	
令和2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	

図 4.1-1 事業評価監視委員会資料 (1 / 44)

目 次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	3
3. 事業の投資効果	28
4. コスト縮減等	40
5. 関連自治体等の意見	41
6. 今後の対応方針（原案）	42

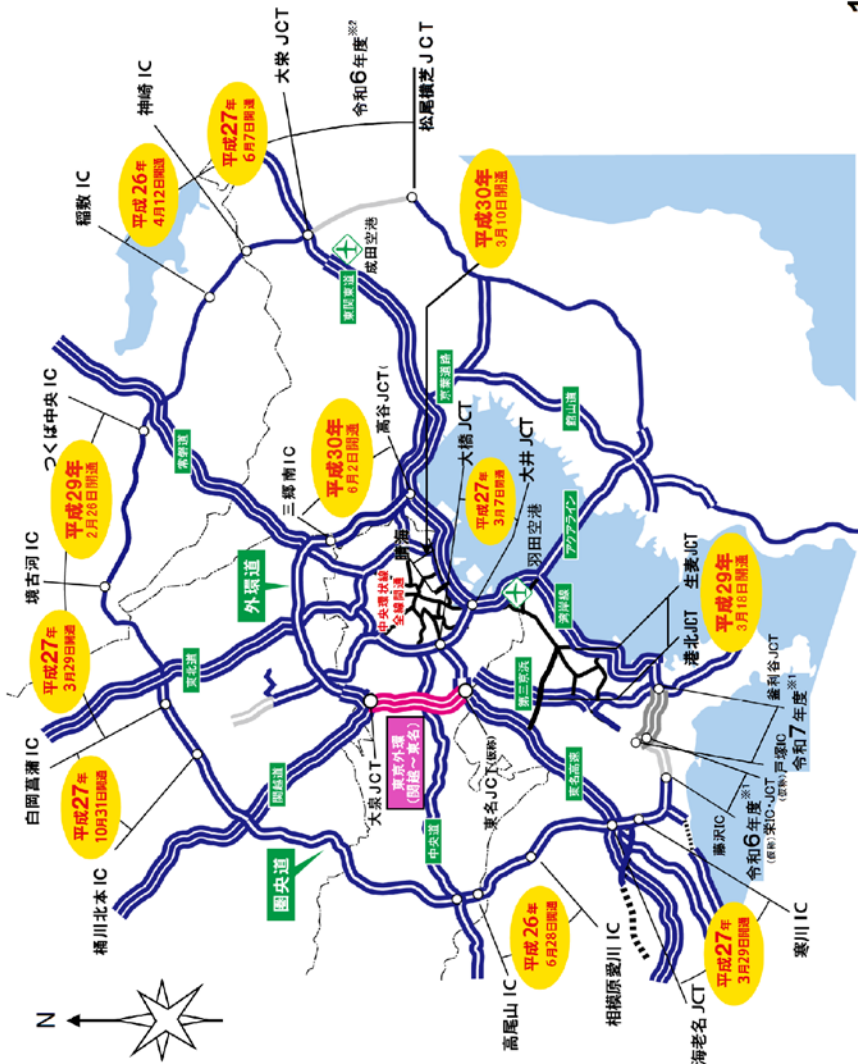
図 4.1-2 事業評価監視委員会資料（2／44）

1. 事業の概要

(1) 首都圏三環状道路の概要

- ・首都圏三環状道路は、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中枢にあたる首都圏の経済活動とくらしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路。
- ・近年の開通により、首都圏全体の生産性を高める重要なネットワークとしてストック効果を発揮。
(圏央道は約9割が開通済み。外環道は約6割が開通済み。中央環状線は全線開通済み。)

- 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)
 - ◆都心から半径約40～60km
延長約300km
- 東京外かく環状道路(外環道)
 - ◆都心から約15km、延長約85km
- 首都高速中央環状線(中央環状線)
 - ◆都心から約8km、延長約47km



凡 例			
開通済区間	2車線	3車線	4車線以上
事業中	2車線	3車線	4車線以上
首都高	2車線	3車線	4車線以上

※1 R2財政投資活用予定箇所
※2 用地取得等が順進する場合
※開通見込み年度は令和2年7月時点の公表資料より

図 4.1-3 事業評価監視委員会資料 (3 / 4 4)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

1) 事業の経緯

○昭和41年 7 月	: 都市計画決定(高架方式)	○平成19年 4 月	: 都市計画変更決定(地下方式)
○昭和45年10月	: 建設大臣による、いわゆる凍結発言	○平成21年 5 月	: 整備計画決定、事業化
○平成12年 4 月	: 地元住民団体との話し合いを開始	○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13年 1 月	: 国土交通大臣・東京都知事、現地視察	○平成26年 3 月	: 大深度地下使用の認可
○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27年 3 月	: 都市計画変更決定(地中拡幅部)
		○平成27年 6 月	: 都市計画事業承認及び認可

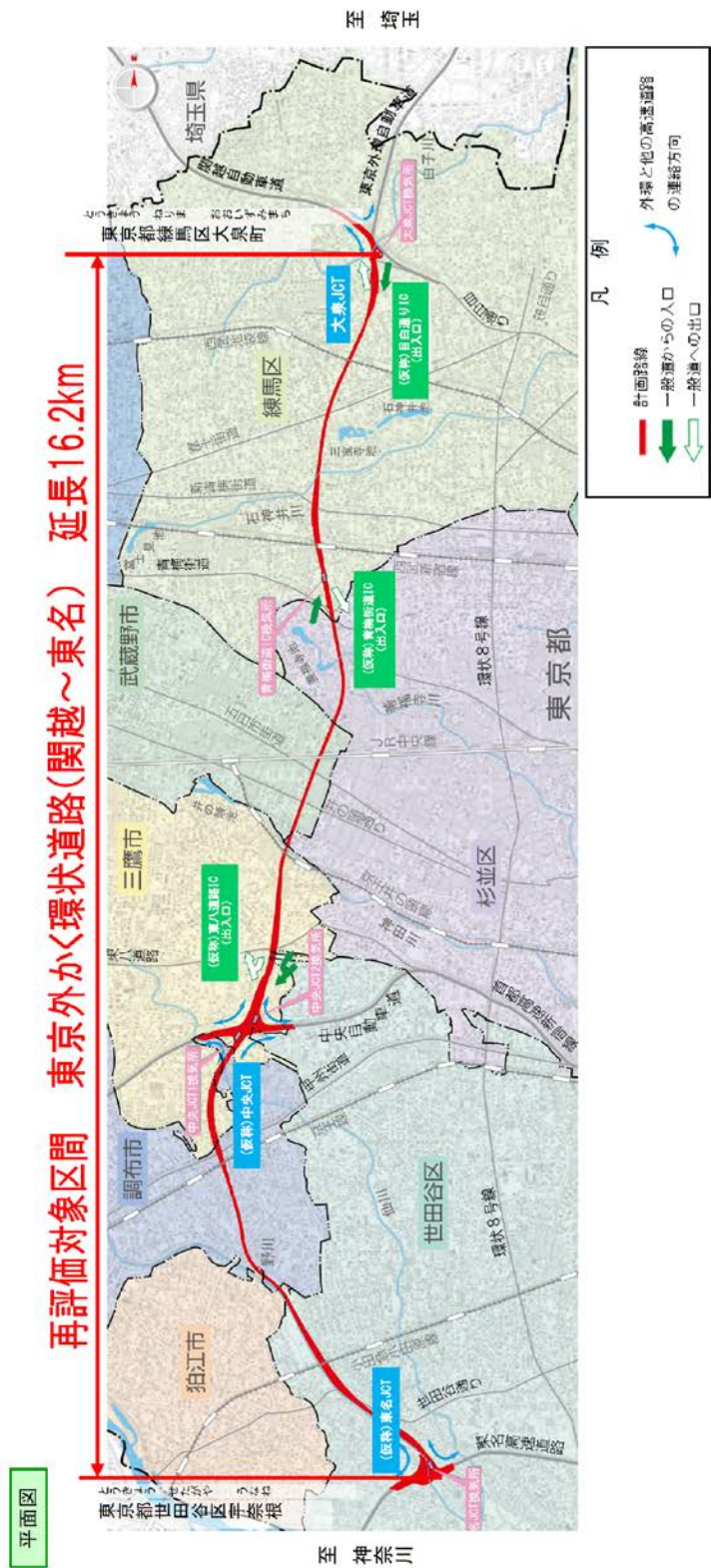


図 4.1-5 事業評価監視委員会資料 (5 / 44)

2. 事業の進捗状況と見込み等

- (1) 事業の進捗状況
- 2) 前回再評価以降の主な整備状況

- ・ 用地取得率は約90%。(令和2年6月末時点 面積ベース)(大深度区間は、用地買収対象外)
- ・ 本線トンネル工事については、東名側及び大泉側の両側からトンネル掘進工事中。

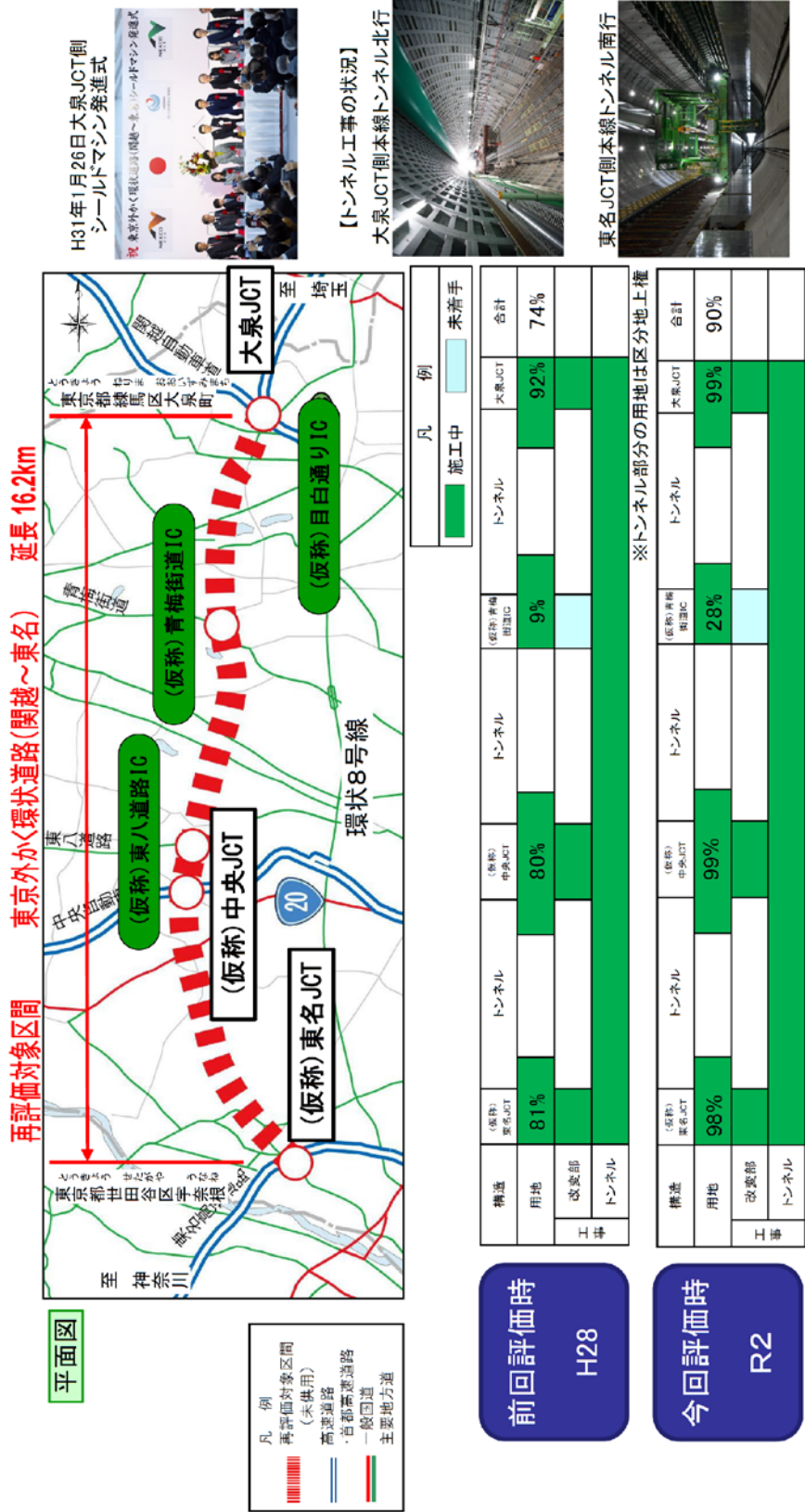


図 4.1-6 事業評価監視委員会資料 (6 / 44)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

2) 前回再評価以降の主な整備状況

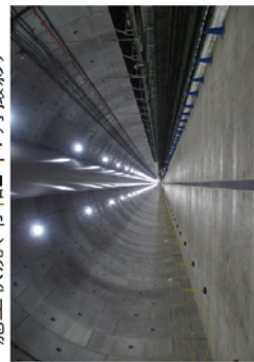
- ・本線トンネルの東名側シールドマシン2基は平成29年2月に発進し、それぞれ約3.7km、約2.8kmのトンネル掘進完了。
- ・本線トンネルの大泉側シールドマシン2基は平成31年1月に発進し、それぞれ約0.9km、約0.5kmのトンネル掘進完了。

・東名側シールドマシン

・発進式(平成29年2月19日開催)



・施工状況(令和2年7月撮影)

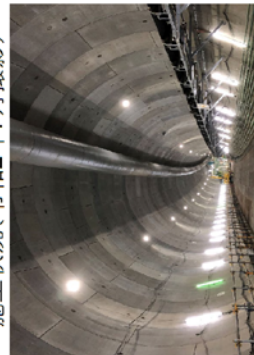


・大泉側シールドマシン

・発進式(平成31年1月26日開催)



・施工状況(令和2年7月撮影)



・本線トンネル掘進状況

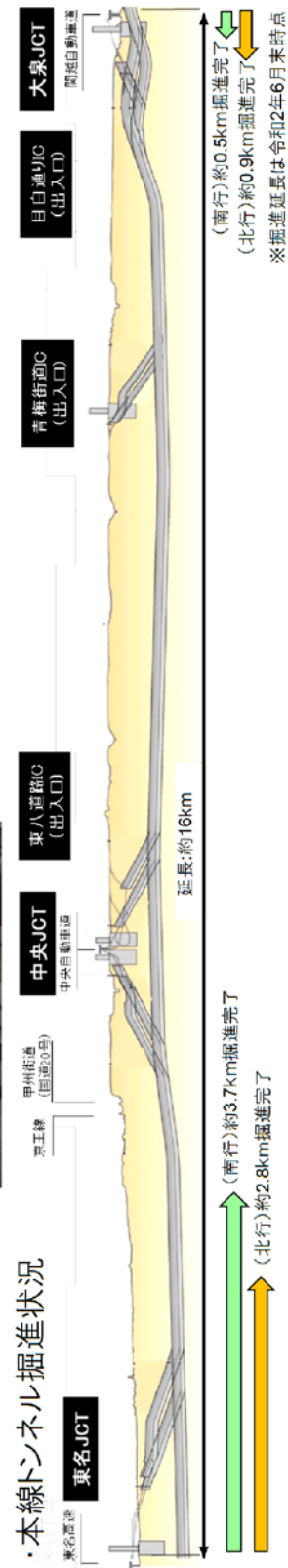


図 4.1-7 事業評価監視委員会資料 (7 / 44)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

2) 前回再評価以降の主な整備状況

- ・ 各JCTにおいて、本線トンネルと地上を結ぶランプ部のトンネル工事・橋梁工事・改良工事等を実施中。



ランプ部開削ボックス施工状況(東名JCT)



ランプ部開削ボックス施工状況(中央JCT)



橋梁上部工事施工状況(大泉JCT)



空撮(東名JCT)



空撮(中央JCT)



空撮(大泉JCT)

※各JCTの状況及び施工状況写真については令和2年6月撮影

図 4.1-8 事業評価監視委員会資料 (8 / 44)

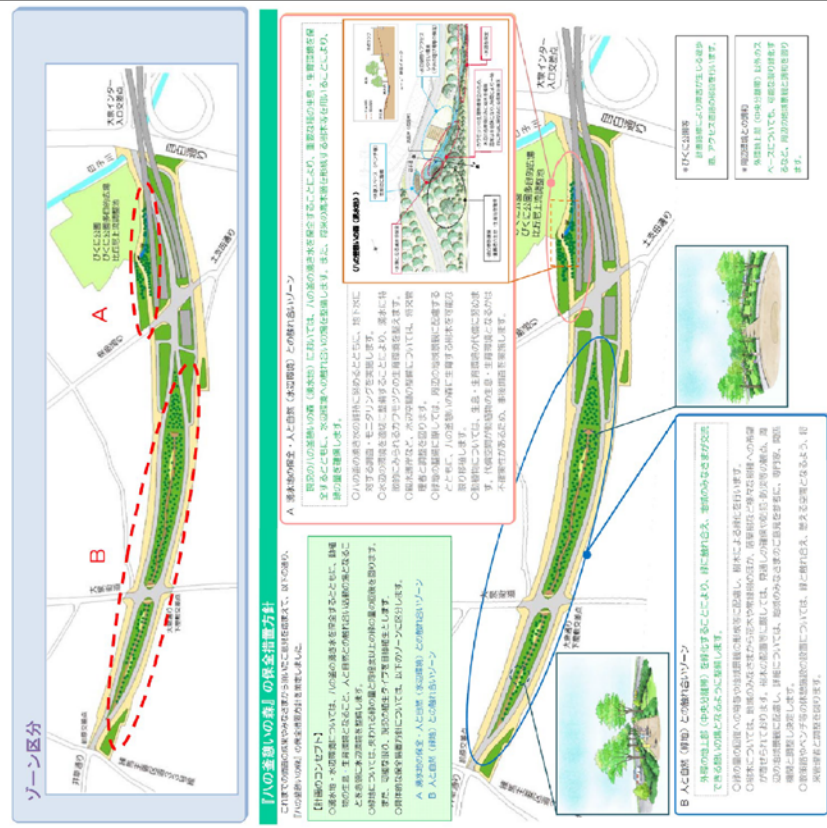
2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

3) 自然資源の保全のための取り組み(八の釜憩いの森保全(大泉JCT))

- ・ 地域のみならず幅広く意見を聴きながら、湧水地及び周辺地域の自然資源の保全措置方針の検討を実施し、「八の釜憩いの森」の保全措置方針を策定。(平成25年12月)
- ・ 外環事業では、今後も「八の釜憩いの森」の保全を図りながら工事を進めて行く予定。

《保全措置方針》



《八の釜保全状況》



図 4.1-9 事業評価監視委員会資料 (9 / 44)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

1) 千葉外環開通後も交通課題が残る中央環状線西側区間

- ・千葉外環開通や堀切～小菅JCT間及び板橋～熊野町JCT間の4車線化により、中央環状線の渋滞損失時間が減少。
- ・ただし、中央環状線西側区間の渋滞損失時間は東側区間に比べて大きく、交通課題が残存。
- ・外環(関越～東名)の整備により、都心の交通課題の改善が期待。

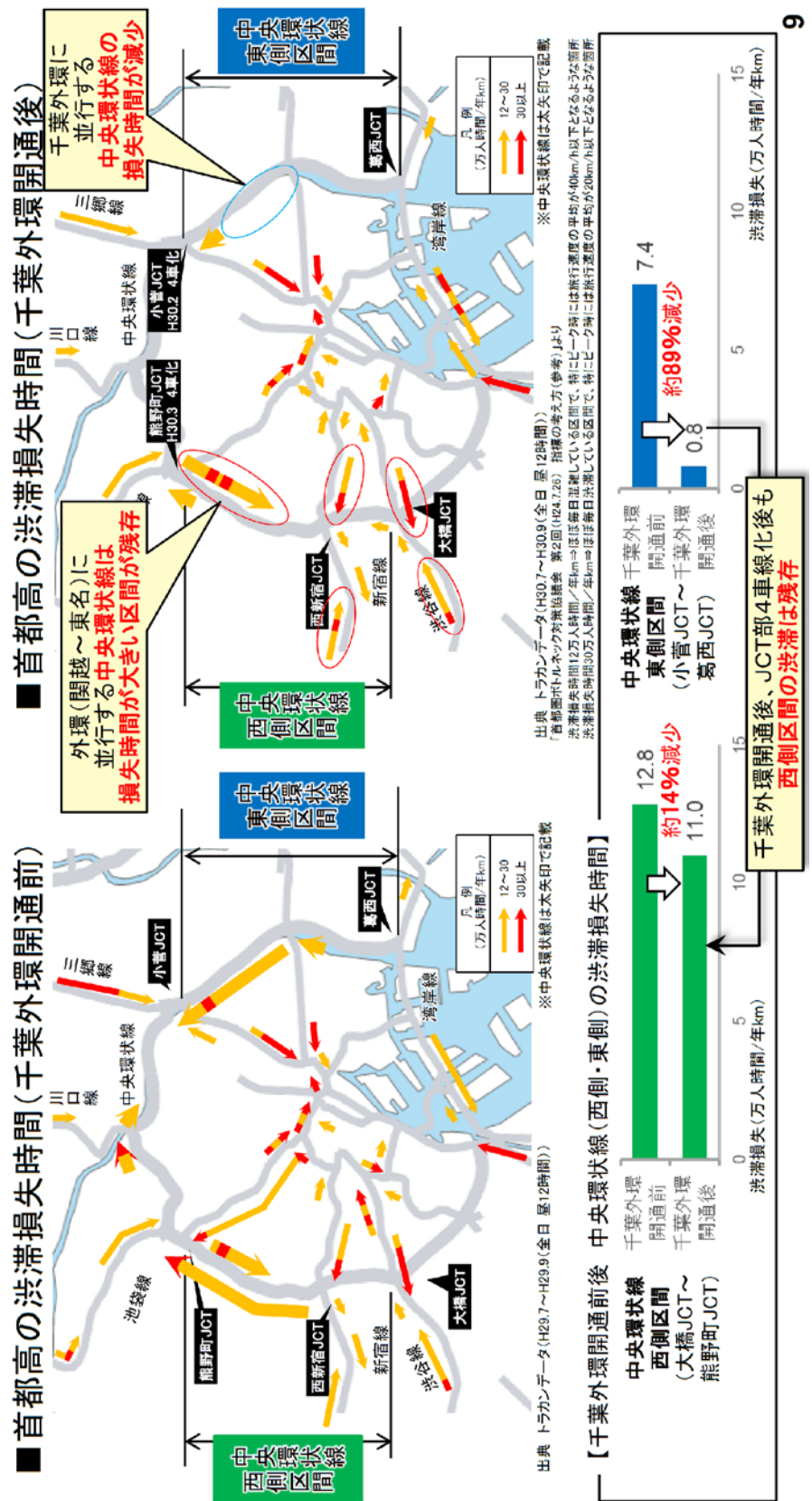


図 4.1-11 事業評価監視委員会資料 (11/44)

2)環状8号線の交通状況等

- ・外環(関越～東名)に並行する環状8号線では、高速道路との交差部周辺で交通渋滞が発生。
- ・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約7割。
- ・外環(関越～東名)の整備により、交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が期待。

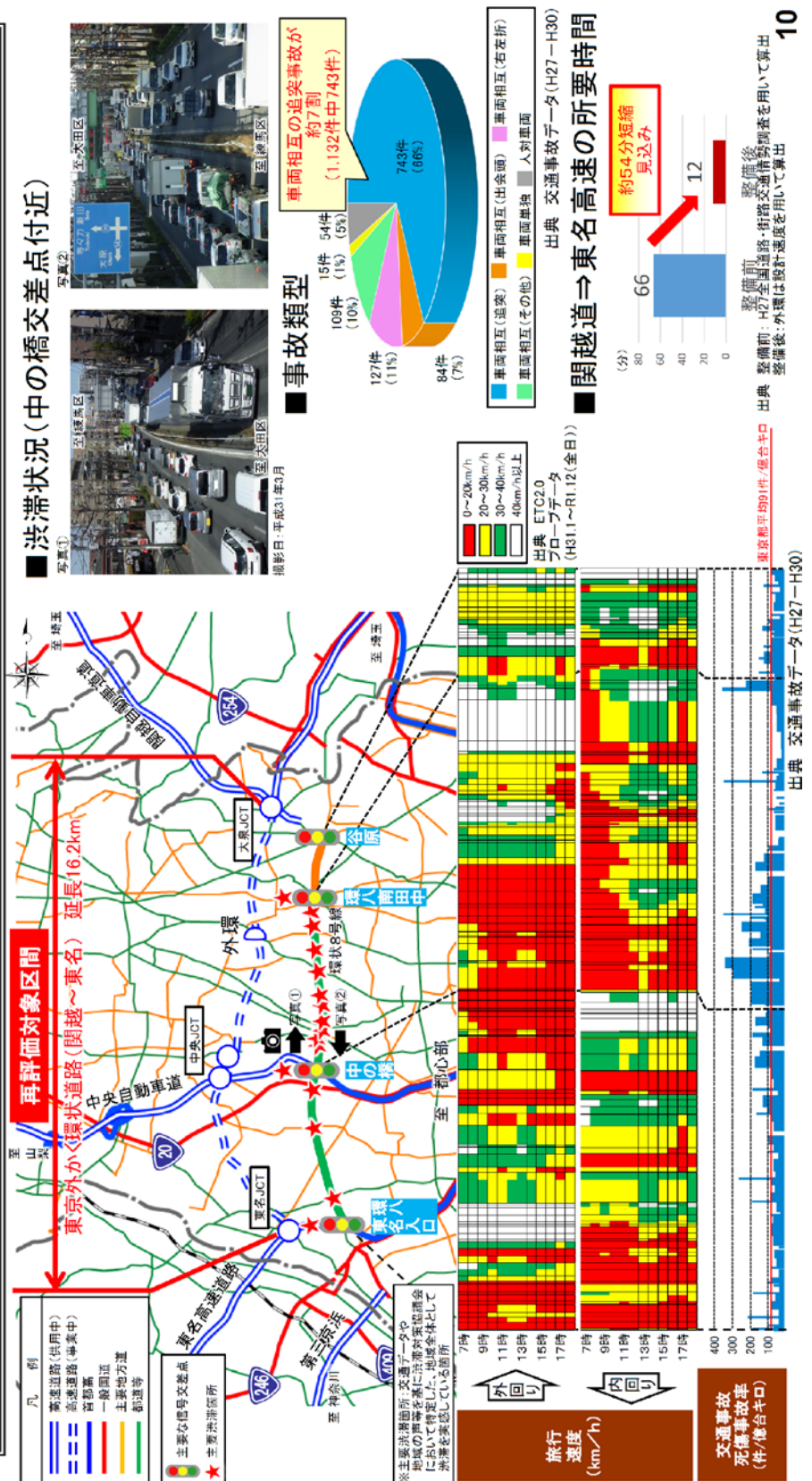


図 4.1-12 事業評価監視委員会資料 (12/44)