

新規事業採択時評価結果（平成21年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤淳志

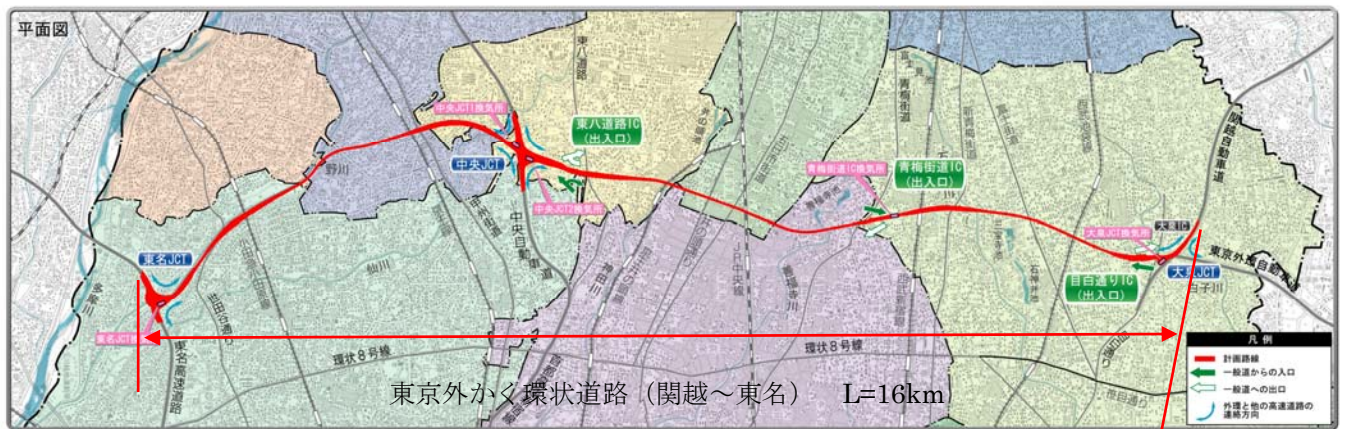
路線名	関越自動車道新潟線 中央自動車道富士吉田線 東京外かく環状道路（関越～東名）		事業区分	高速自動車国	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：東京都練馬区大泉町 至：東京都世田谷区宇奈根				延長	16 km
事業概要 東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路である。現在までに「自動車専用部（高速道路）」は関越道と連絡する大泉JCTから三郷南ICまでの約34kmが供用されており、三郷南ICから湾岸道路までの約16kmについては事業中である。 このうち、関越道、中央道、東名高速を結ぶ延長約16kmの東京外かく環状道路（関越～東名）は、平成19年4月に都市計画（変更）決定され、第4回国土開発幹線自動車道建設会議（平成21年4月）を経て、整備計画が決定された。						
事業の目的、必要性 圏央道や中央環状線とともに首都圏3環状道路を形成し、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。東京都市圏の慢性的な渋滞削減、環境の大幅な改善、生活道路での通過交通が減少し安全性の向上などに寄与するものである。						
全体事業費	1兆2,820億円			計画交通量	88,900～100,800台/日	
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	2.9	10,377億円 （事業費：9,680億円 維持修繕費：698億円）	29,788億円 （走行時間短縮便益：25,215億円 走行経費減少便益：3,959億円 交通事故減少便益：614億円）	平成21年		
感度分析の結果 交通量変動：B/C=3.2（交通量+10%） B/C=2.6（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.6（事業費+10%） B/C=3.2（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.7（事業期間+20%） B/C=3.0（事業期間-20%）						
事業の効果等 <自動車や歩行者への影響> ・渋滞対策：東京都内の渋滞損失時間が高い区間の渋滞緩和が見込まれる。 ・事故対策：東京都内における死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる。 （東京都の生活道路における死傷事故率は全国ワースト2位） <社会全体への影響> ・住民生活：渋滞が緩和されることで混雑を避けて生活道路に入り込んでいた通り抜け自動車が減少し、生活道路の安全性の向上が見込まれる。 （環状8号線に並行する生活道路では、交通事故発生率が都内平均の5倍以上） ・地域経済：都心部での配送時に約4割の事業者が荷物遅延の経験。約9割の事業者が外環の完成後には利用を希望している（東京・埼玉県・神奈川県トラック事業者へのアンケート結果）。 ・災害：首都圏直下地震等の大規模地震など災害発生時の避難や救助、その後の復旧活動に安定した交通確保が図られる。 ・環境：二酸化炭素排出量の削減（30万t/年）が見込まれる。 ・地域社会：移動時間の短縮により、関越～東名間の所要時間は約60分→12分に大幅短縮が見込まれる。						

関係する地方公共団体等の意見

平成21年5月に整備計画について、東京都知事の同意を得ている。

また、平成19年に都内の商工会議所、交通運輸・商業・観光関係など15の団体が主体となる「東京外かく環状道路（関越道～湾岸道）整備促進連絡会議」が設立され、要望活動を実施するなど、様々な関係者より早期整備が強く期待されている。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格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。