

東関東自動車道 水戸線

資料-4⑤

みさと こうや
(三郷～高谷JCT)

東京外かく環状道路

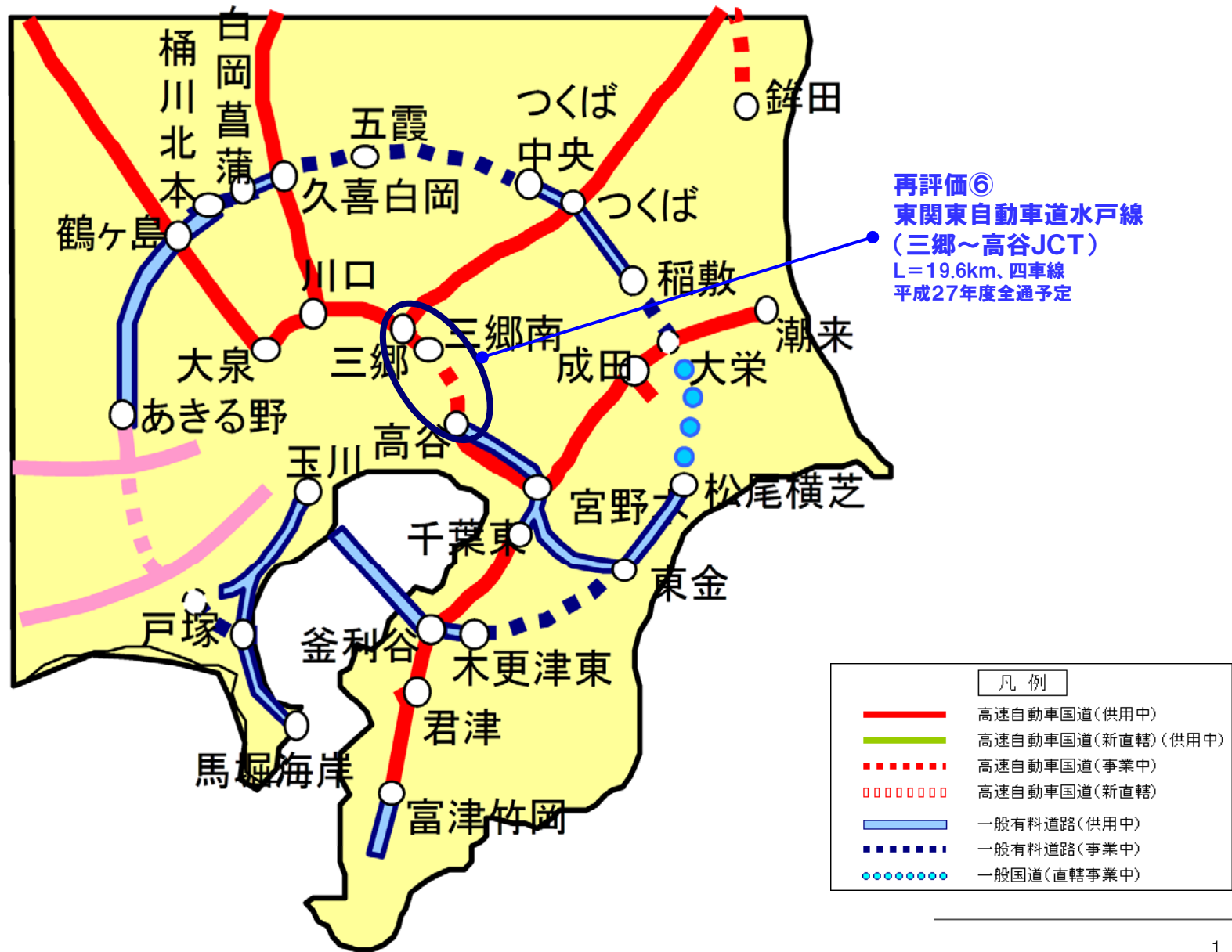
【再評価】

平成23年12月6日

あなたに、ベスト・ウェイ。



1. 位置図①



1. 位置図②

東関東自動車道 水戸線 (三郷～高谷JCT)



※未開通区間のIC名称は仮称 H23年9月末現在

2. 事業の目的および概要①

(1) 事業の目的

東京外かく環状道路(外環)は、都心から半径約15kmのエリアを結ぶ全長約85kmの幹線道路で、首都圏の交通混雑の緩和や都市間の円滑な交通確保の実現を目的とする3環状9放射ネットワークを形成する路線である。

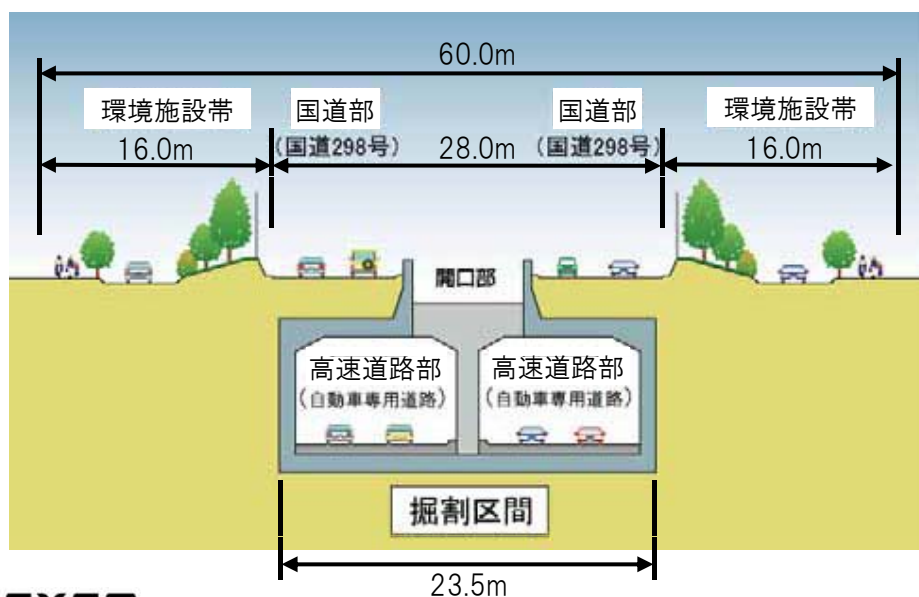
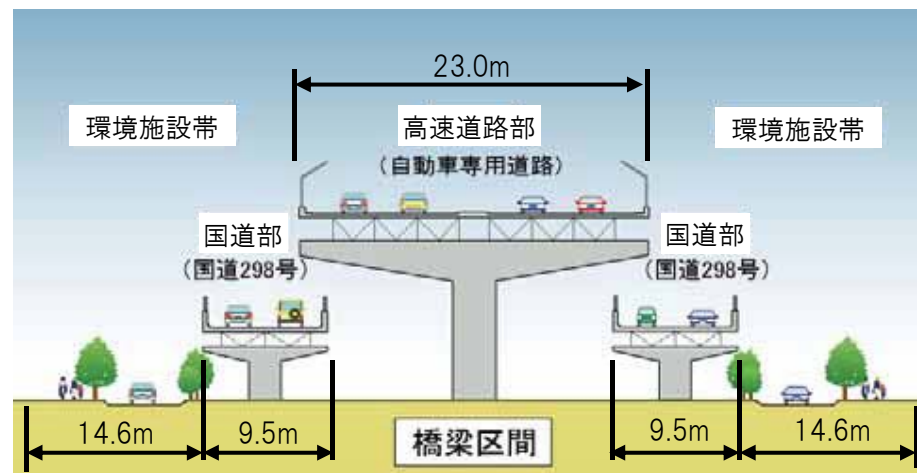
(2) 事業の概要

- ◆ 区 間 自)埼玉県三郷市^{みさと}番匠免^{ばんしょうめん}
至)千葉県市川市^{いちかわ}高谷^{こうや}
- ◆ 計 画 延 長 19.6km (うち 4.1km供用中)
- ◆ 車 線 数 4車線
- ◆ 規 格 第1種第3級 (設計速度:80km/h)
- ◆ 全体事業費 10,072億円 (税込)

2. 事業の目的および概要②

(3) 標準横断図

国道部(国道298号)と
 高速道路部(自動車専用道路)が併設され、
 東日本高速道路株が高速道路部を建設



3. 事業の必要性と効果①

首都圏の道路交通の円滑化(3環状9放射の整備)



整備状況:放射9割、環状5割
(平成23年9月末現在)

交通状況:

・首都高都心環状線利用交通の6割は通過交通



首都高速道路神田橋 JCT 付近

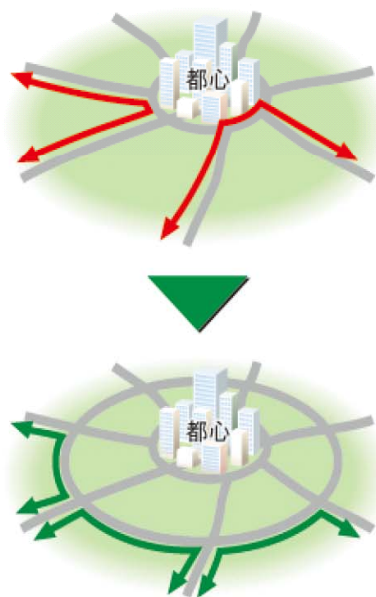
3. 事業の必要性と効果②

環状道路の役割

大都市圏の環状道路は、都心へ集中する幹線道路の交通のうち都心を通り抜けるクルマをバイパスさせ、都心の交通混雑を緩和する役割や、郊外から都心部への交通を分散導入する役割など、集積が著しい都市の成長に不可欠な交通機能を提供。

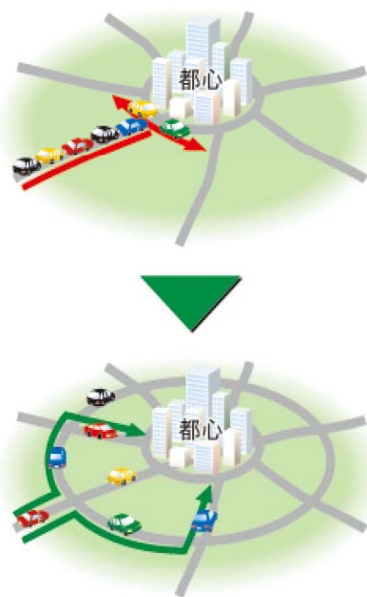
通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



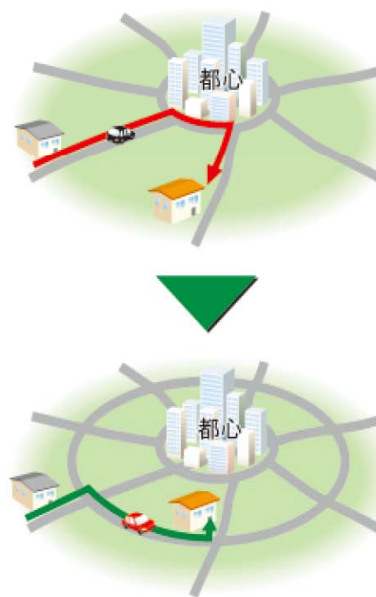
分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



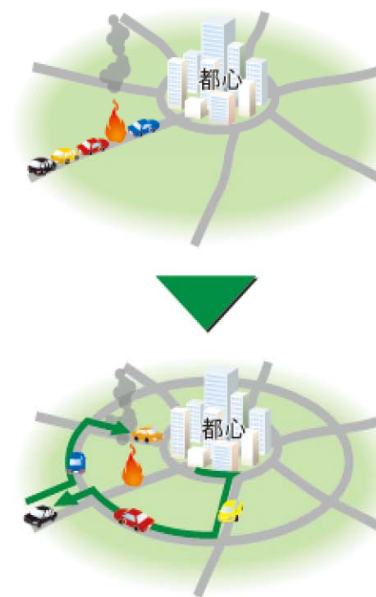
地域間移動

周辺地域間の移動が直接できる



非常時の迂回機能

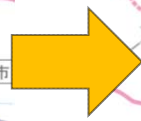
災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回できる



3. 事業の必要性と効果③

通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



3. 事業の必要性と効果④

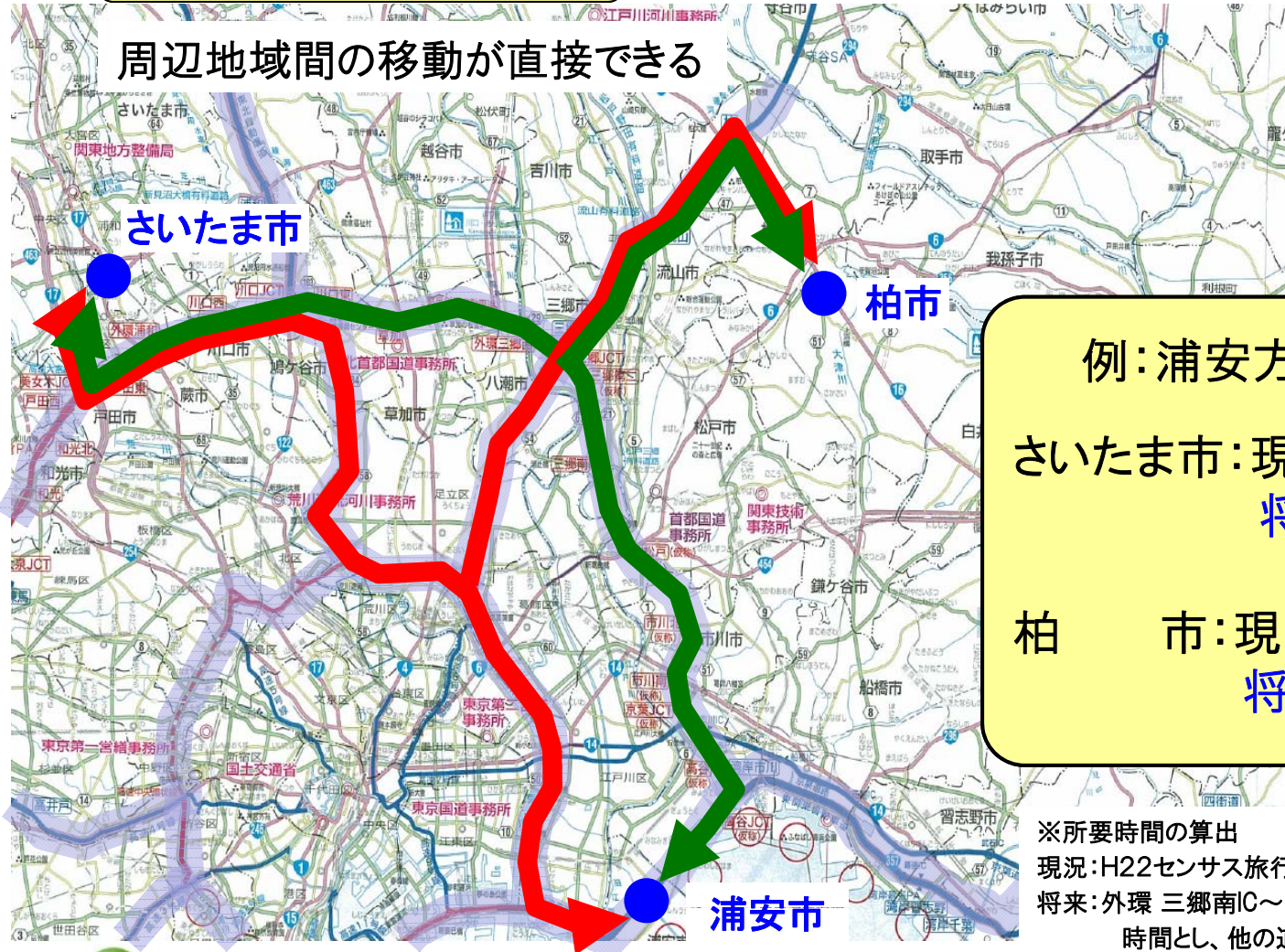
分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



3. 事業の必要性と効果⑤

地域間移動



凡 例

- 現況ルート
- 将来ルート

例：浦安方面へのアクセス時間

さいたま市	現況77分	19分短縮 25% 短縮
柏市	現況70分	19分短縮 27% 短縮
浦安市	将来58分	
浦安市	将来51分	

※所要時間の算出
 現況：H22センサス旅行速度により算定
 将来：外環 三郷南IC～高谷JCTは80km/hで走行した場合の所要時間とし、他の道路はH22センサス旅行速度により算定

3. 事業の必要性と効果⑥

非常時の迂回機能

災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回できる



3. 事業の必要性と効果⑦

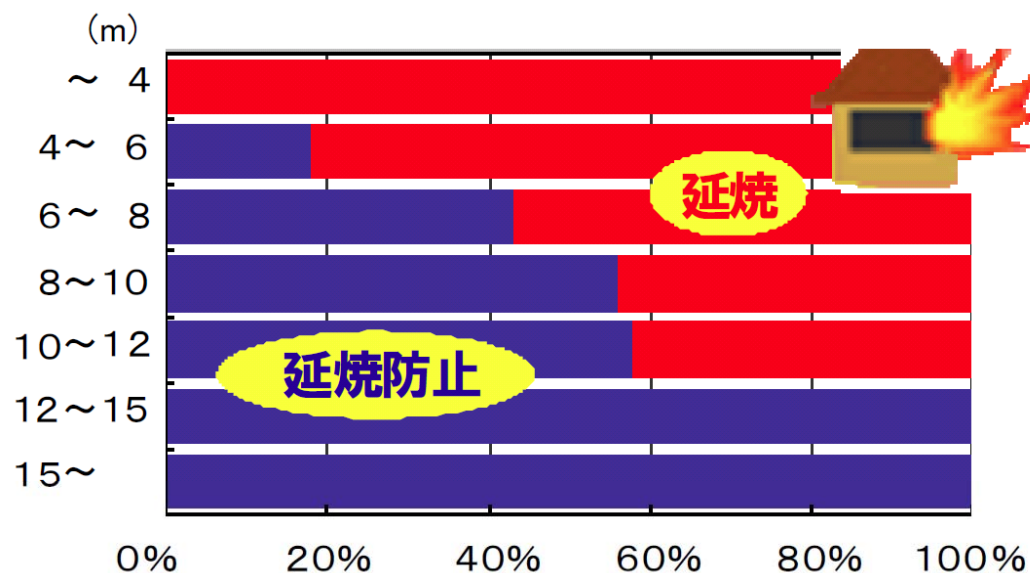
防災空間としての機能

外環の持つ広い道路空間は、地震などの災害時の一時的な避難路や緊急輸送路、火災の延焼防止など防災空間として機能し、地域の安全性の向上に貢献します。



外環を上から見たイメージ

道路の幅員と延焼防止の関係
(阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例)



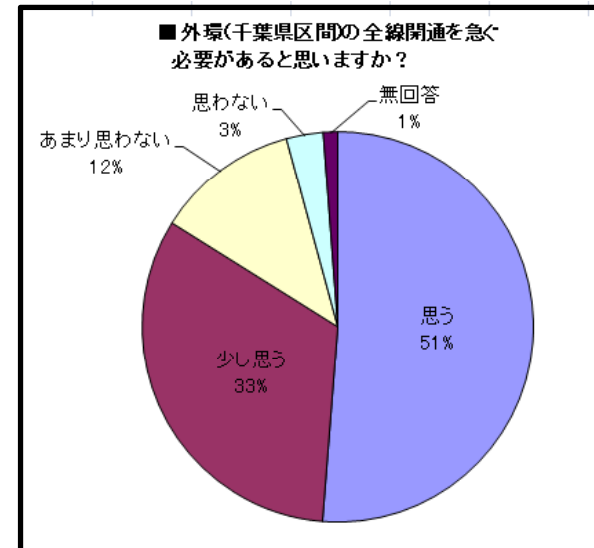
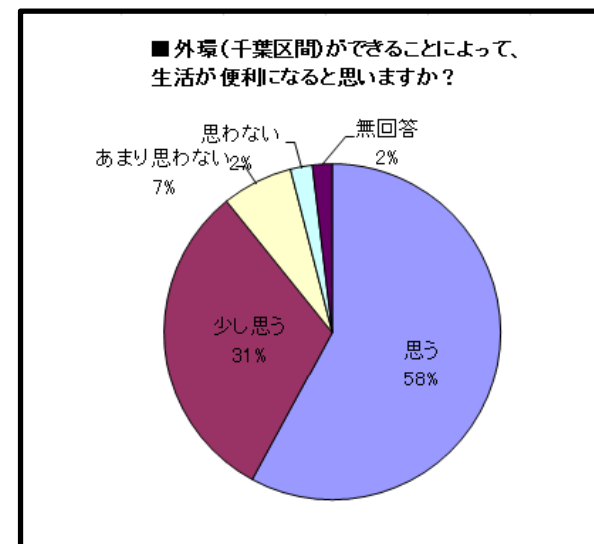
資料 国土交通省道路局

3. 事業の必要性と効果⑧

外環アンケート結果

- 約9割の方が、「外環によって生活が便利になる」と回答
- 約8割の方が、「外環の全線開通を急ぐ必要がある」と回答

- ・いちかわ産フェスタ 平成22年9月5日(日)
アンケート実施 1,018枚回収
- ・松戸まつり 平成22年10月2日(土)、3日(日)
アンケート実施 2,079枚回収
- ・市川市民まつり 平成22年11月6日(土)
アンケート実施 1,496枚回収



(いちかわ産フェスタ、松戸まつり、市川市民まつりの合計)

4. 事業進捗状況①

	三郷JCT～三郷南IC	三郷南IC～松戸IC	松戸IC～高谷JCT
◆事業の経緯			
都市計画決定	昭和44年 5月(当初・全区間) 昭和60年10月(変更・埼玉県) 平成 8年12月(変更・千葉県) 平成10年 7月(変更・東京都)		
整備計画決定	平成 8年12月	平成10年12月	平成 8年12月
施行命令	平成 9年12月	平成11年12月	平成10年12月
実施計画認可	平成10年 1月	平成12年 1月	平成11年 1月
用地着手	平成10年 1月	平成12年 1月	平成11年 1月
工事着手	平成10年 1月	平成12年 1月	平成11年 1月
◆完成予定年度	平成17年11月供用	平成27年度	
◆事業費	10,072億円		
事業進捗率 (平成23年9月末)	34%		
	開通済み	[土木工事着手 100%]	[土木工事着手 100%]

4. 事業進捗状況②

- 用地取得について、三郷南～松戸間は完了し、松戸～高谷間は約99%となっている。
- 三郷南～高谷間は土工工事を全面展開中。
- 平成27年度の完成を目指して事業を推進している。
- 半地下・掘割構造のため発生する残土の処理や橋梁形式などの工夫で更なるコスト削減に努める。

事業進捗状況

実施区間:

項目／区間	三郷～高谷JCT(19.6Km)								
	三郷JCT	三郷第二IC	三郷南IC	松戸IC	市川北IC	市川南IC	京葉JCT	高谷IC	高谷JCT
設計	100%	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 開通済み区間 (4.1Km) </div>							
用地買収	99%								
土工工事	100%								
舗装工事	0%								
施設工事	0%								



1 工所用仮橋と矢板打設状況



2 京葉道路交差点 付近



3 高谷JCT 下部工完成状況

5. 本評価区間における取組み① ～環境対策～

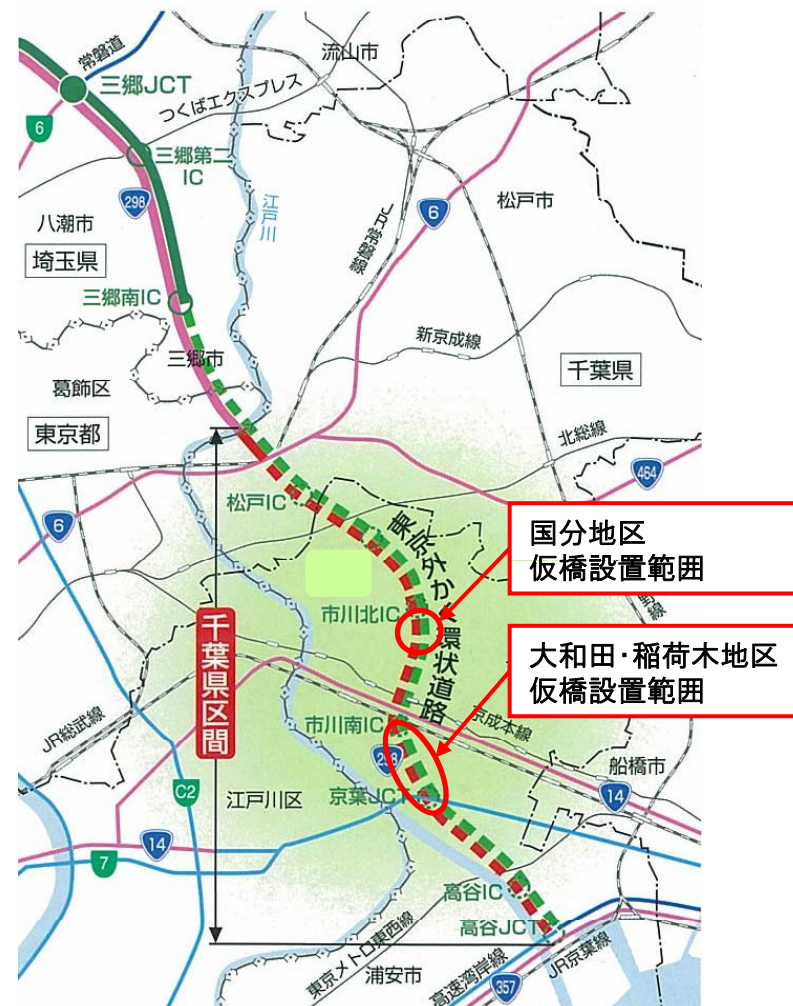
周辺環境への配慮

工事車両が市内の道路を極力使用しないように外環事業用地内に工事用道路および仮橋を設置することにより周辺環境に配慮しています。

国分地区



大和田・稲荷木地区



5. 本評価区間における取組み② ～環境保全～

クロマツの保全対策(移植)

古くから農地の境界に防風のために多くのクロマツが屋敷木として植えられ残されている。外環の建設にあたり、「市川砂州」に分布しているクロマツの景観を継承するため、クロマツの保全対策について検討を行い、移植方法、移植技術の適合性を確認するための試験施工を行い、H19年度から移植工事を実施。



移植用重機による掘り取り



移植用重機による運搬



5. 本評価区間における取組み③ ～相談窓口～



外環相談所

外環事業の概要・進捗状況等をお知らせしたり、事業・工事に関する相談窓口として、地域の皆さまのご要望にお応えしています。（年間来場者数 約7千人※H22年度3相談所合計）

外環松戸相談所



外環市川相談所



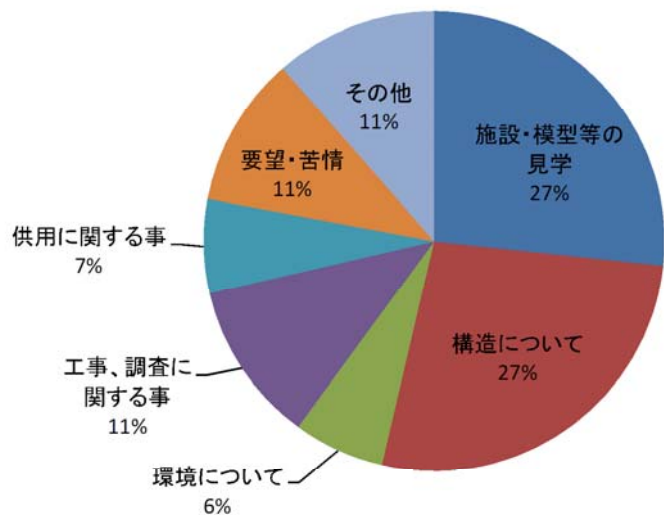
外環大和田相談所



5. 本評価区間における取組み④ ～相談窓口～

相談所での相談内容

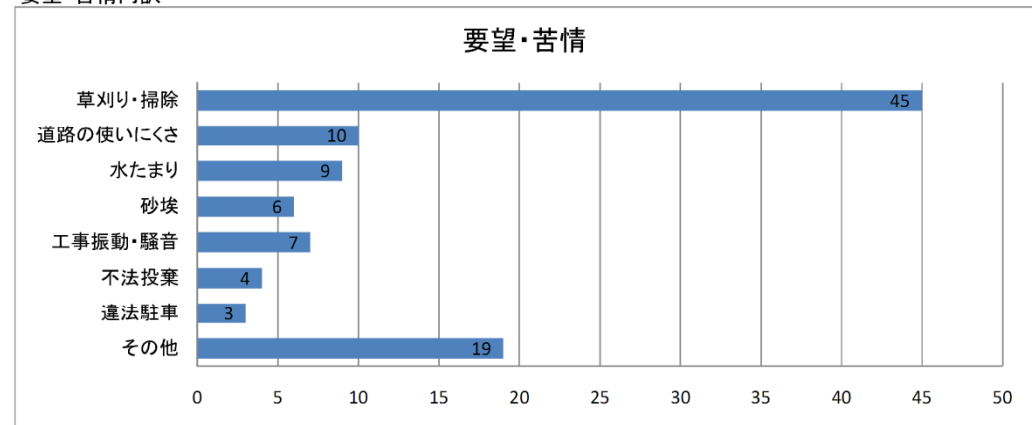
相談所 2010年 相談内容



内容	件数	%
施設・模型等の見学	259	26.7
構造について	262	27.0
環境について	62	6.4
工事、調査に関する事	110	11.3
供用に関する事	64	6.6
要望・苦情	103	10.6
その他	111	11.4
合計	971	100.0

2010年には971件の相談があり、見学や構造についての相談が全体のそれぞれ約1/4を占めている。
 要望・苦情は全体の11%、環境については6%の相談件数となっている。

要望・苦情内訳



内容	件数
草刈り・掃除	45
道路の使いにくさ	10
水たまり	9
砂埃	6
工事振動・騒音	7
不法投棄	4
違法駐車	3
その他	19
合計	103

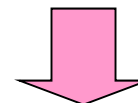
6. 事業の投資効果

費用対効果分析結果

◆総便益 基準年における 現在価値(B)		全体事業	残事業
	走行時間短縮便益	10,006億円	10,006億円
	走行経費減少便益	282億円	282億円
	交通事故減少便益	157億円	157億円
	計	10,445億円	10,445億円

◆総費用 基準年における 現在価値(C)		全体事業	残事業
	事業費	9,811億円※	5,232億円
	維持管理費	207億円	207億円
	計	10,018億円	5,439億円

※ここでの事業費は、P3の全体事業費を、基準年における現在価値化しているため、値が異なっている。



費用便益比 B/C

全体事業 1.0

残事業 1.9

7. 関係する都道府県の意見①

東京都知事の意見 平成23年11月30日

外環は、東京から全国に放射状に延びる高速道路を環状に連結し、我が国経済を再び成長軌道へと導き、国際競争力の向上や地域の活性化に資するなど、東京のみならず、広く国全体にその便益が及ぶ重要な幹線道路である。また、危惧されている首都直下型地震や東海地震などの発災時においても、首都圏の機能を堅持し、日本の交通の東西分断を防ぐためには、首都圏の高速道路ネットワークの強化が不可欠であり、その要となるのが外環である。

しかし、外環の整備率は未だ約30%と首都圏三環状道路の中でも大きく立ち遅れており、外環全線を早期に完成させる必要がある。したがって、葛飾区区間0.9kmを含む三郷～高谷JCT間についても一日も早く完成させるため、本事業を強力に推進されたい。

7. 関係する都道府県の意見②

埼玉県知事の意見 平成23年11月28日

東関東自動車道水戸線(三郷～高谷JCT)は、東京外かく環状道路の一部を成し、都心部からの放射道路を相互に連絡し、都心方向に集中する交通を分散させるとともに、都心部の通過交通をバイパスさせる役割を担っており、都心の渋滞緩和や環境の改善を図る上で非常に重要な幹線道路であります。

また、東日本大震災のような大災害発生時には、首都圏中央連絡自動車道と同様に緊急輸送路として重要な役割を担うこととなります。

これらのことから、本事業を継続するとともに、より一層の整備推進を図られ、一日も早い開通をお願いします。

7. 関係する都道府県の意見③



千葉県知事の意見 平成23年11月30日

東京外かく環状道路は、都心部から伸びる放射道路を相互に連絡させ、首都圏全体の道路ネットワークを形成し、都心方向に集中する交通を分散・導入することにより、都心の渋滞緩和や環境の改善を図るとともに、災害時の代替路としても機能する重要な道路である。また、本県においては、県北西部の交通混雑の緩和や地域の防災機能の向上に資するなど、安全で快適なまちづくりを進める上で大きな役割を果たす道路であることから、平成27年度の開通が達成されるよう事業の推進を図られたい。

8. 今後の対応方針(案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 当該区間は、放射状に伸びる幹線道路を相互に連絡させ、都心に集中する交通を円滑に分散・導入するとともに、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせることにより、首都圏に均衡ある道路ネットワークを形成する上で不可欠な道路である。
- 事故や災害などにより通行止になった場合でも、速やかな迂回が可能となり代替路線を形成する道路である。
- 費用対効果(B/C)は、1.0である(専用部)。
- 防災空間としての機能を有する。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 用地取得について、三郷南～松戸間は完了し、松戸～高谷間は約99%となっている。
- 三郷南～高谷間は土工工事を全面展開中。
- 平成27年度の完成を目指して事業を推進している。
- 半地下掘割構造のため発生する残土処理や橋梁形式などの工夫で更なるコスト削減に努める。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。