

一般国道468号  
首都圏中央連絡自動車道(八王子<sup>はちおうじ</sup>JCT~青梅<sup>おうめ</sup>)  
【 事後評価 】

平成24年12月14日



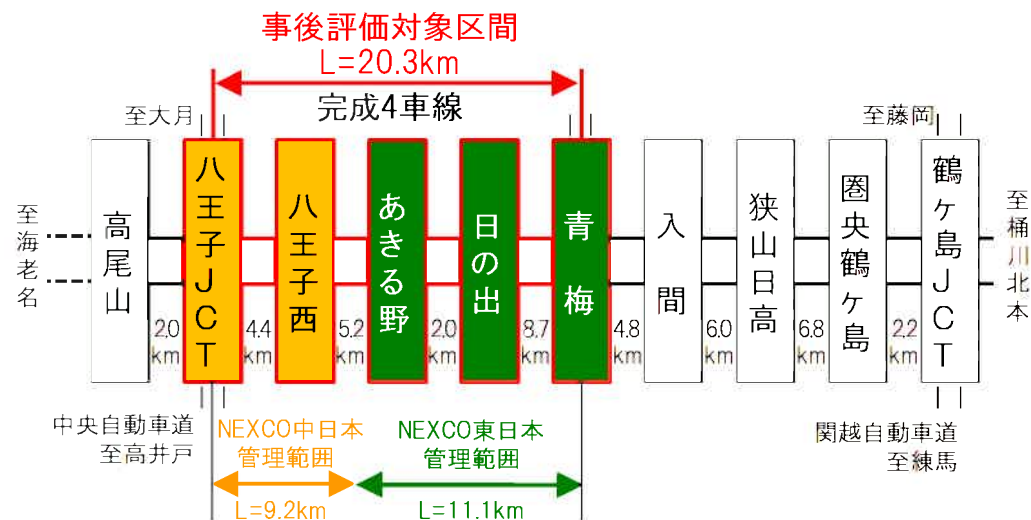
# 1. 事業の概要(1)

## ①位置図



## ②路線概要

- ◆ 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は東京都心から半径およそ40~60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路です。
- ◆ 3環状9放射の道路ネットワークを形成し、東京都心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の道路交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で極めて重要な路線です。



# 1. 事業の概要(2)

## ③事業経緯

		八王子JCT～あきる野	あきる野～日の出	日の出～青梅
事業経緯	事業化(直轄)	昭和60年度		
	有料事業許可	平成3年6月21日		
	事業方式	一般国道事業と有料道路事業による事業方式		
	開 通	平成19年6月23日	平成17年3月21日	平成14年3月29日
事業費	計 画	3,890億円 (うち有料道路事業費1,610億円)		
	実 績	4,196億円※(+306億円) (うち有料道路事業費1,490億円※(▲120億円))		

※ 残事業費16億円含む



# 2. 事業費の乖離要因(1)

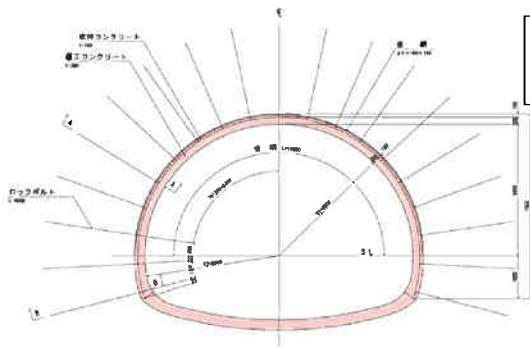
計画(3,890億円)→実績(4,196億円) 306億円増加

## (1) 事業費増加の要因

【内訳①】トンネル工事における追加対策による増(掘削工法の変更、環境対策の追加)(約296億円増)

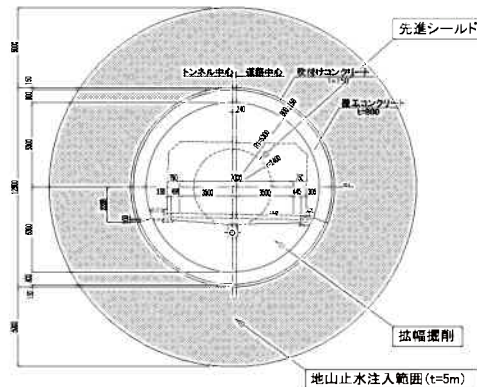
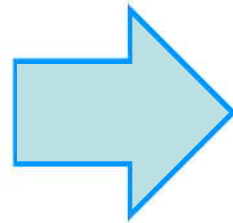
- ◆ トンネル上部の水環境を保全するため、トンネル内に水を引き込まない構造や施工方法へ変更を行った。
- ◆ 掘削時に崩落の危険がある脆い地山を掘削するための補助工法の追加を行った。
- ◆ 当初想定したよりも高強度の岩盤が出現したため掘削機械を変更し掘削を行った。

### ■トンネル構造の変更(八王子城跡トンネルの例)

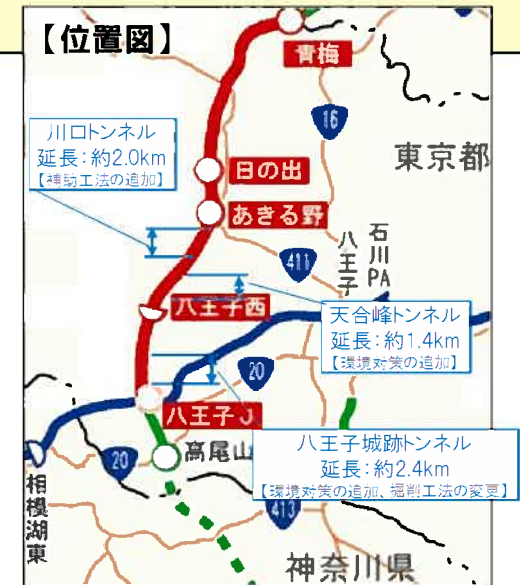


<通常の山岳トンネル工法(NATM工法)>

水環境保全のためにトンネル内に水を引き込まない構造に変更



<八王子城跡トンネルで採用した止水型工法>



### ■トンネルの施工方法の変更(八王子城跡トンネルの例)

#### ① 先進導坑掘削、セメントミルク注入

・先進導坑を掘り進める。(W=5m)  
 ・先進導坑から周囲に向かってセメントミルクを注入し、地山からの湧水を通しにくい壁を作る。(W=22m)

#### ② 拡幅掘削

・トンネル坑内における湧水量を抑制することで、拡幅掘削中の地下水位の低下を軽減。

#### ③ 防水シート・コンクリート壁の施工

・トンネルの周囲全体に水を止める防水シートやコンクリートの壁を作って完成。

## 2. 事業費の乖離要因(2)

### (1) 事業費増加の要因

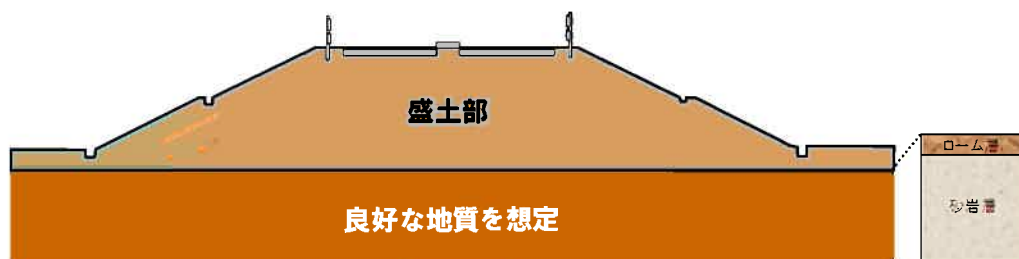
【内訳②】調査結果、現地の施工条件に基づく事業費の増(約130億円増)

- ◆ 計画は、路線周辺のボーリングデータから現地の地質を想定していたが、施工箇所の地質調査をした結果、想定していた地質と違っており地盤改良の追加が必要となった。
- ◆ また、河川付近の橋梁基礎工事や仮設工事において施工箇所の地質調査をした結果、玉石が分布していることが判明し、オールケーシングによる先行削孔が必要となった。

#### ■地盤改良工事の追加の事例

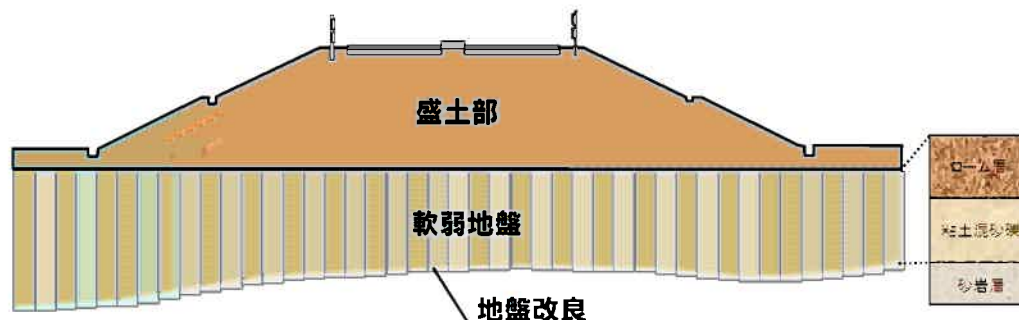
##### 計画

盛土部等において、路線周辺のボーリングデータから良好な地質と想定



##### 変更

盛土部等において、工事着手にともない地質調査を実施した結果、良好な地質と想定していた地盤が軟弱地盤であり、地盤改良が必要となった。



軟弱な地盤のため地盤改良を実施

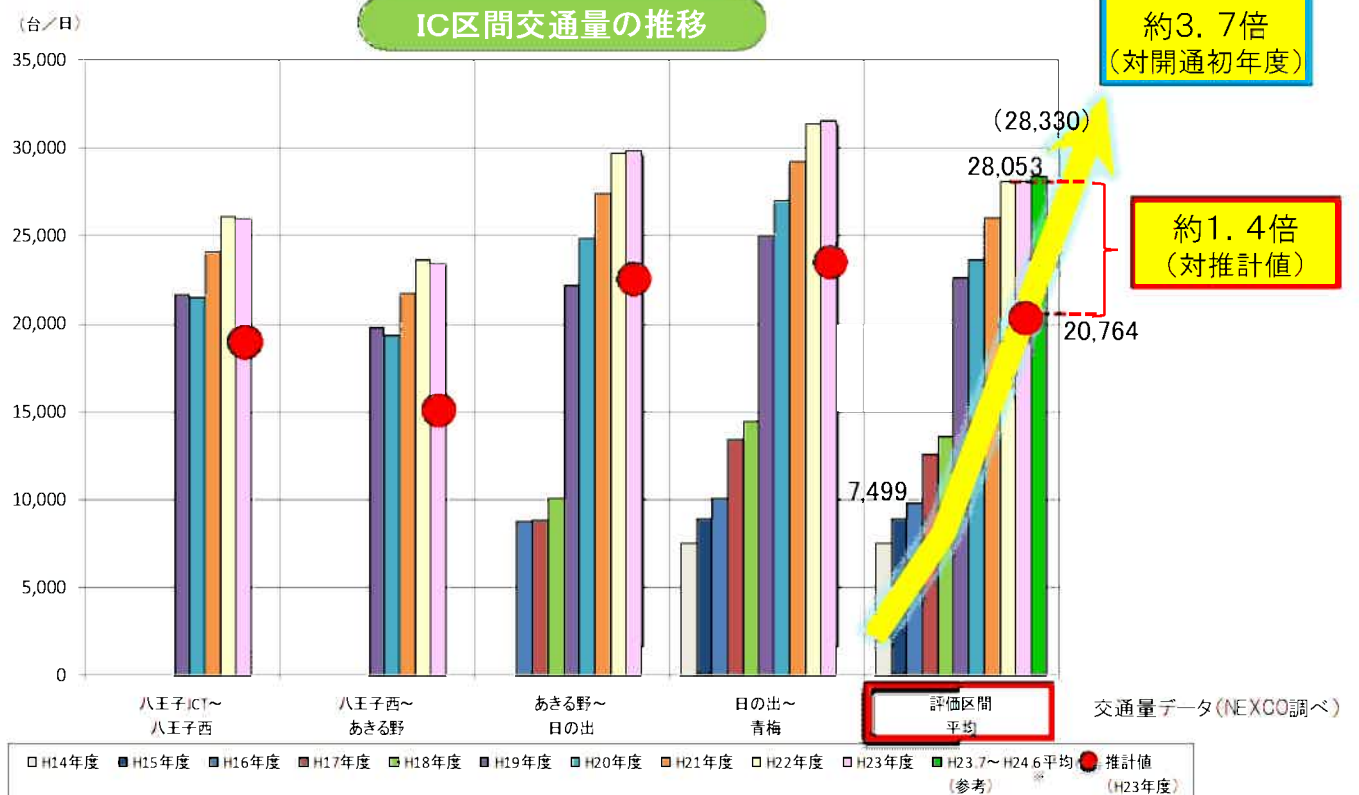
#### 【位置図】





# 3. 事業の効果 IC区間交通量

◆ 圏央道(八王子JCT～青梅)の平均交通量は約28,100台/日(H23年度)で、開通初年度(H14年度)に対して約3.7倍、推計値(H23年度)に対して約1.4倍になっている。



注1) 中央道と関越道の接続: 平成19年6月23日  
 注2) 鶴ヶ島JCT～川島間: 平成20年3月29日開通  
 注3) 川島～桶川北本間: 平成22年3月28日開通  
 注4) 推計値: 平成18年3月31日付け協定における推計交通量  
 ※H23.7.1～H24.6.30における交通量(無料化社会実験終了後の1年間で集計)(H23年度値と比較して大きな差は見られない。)

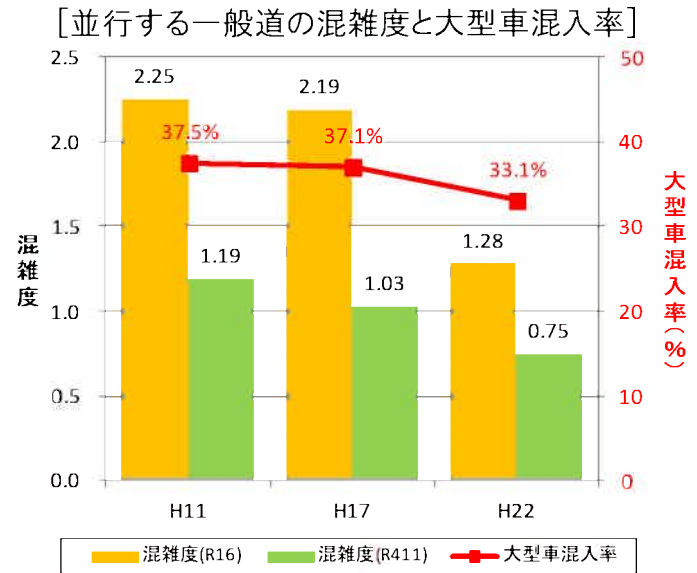
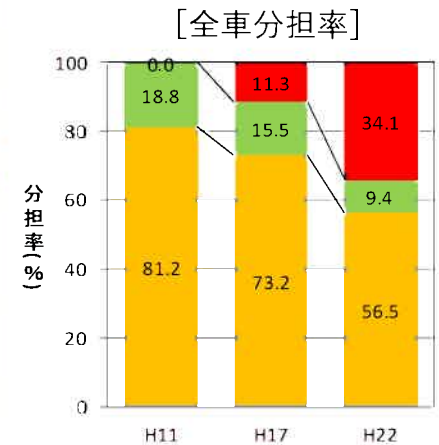
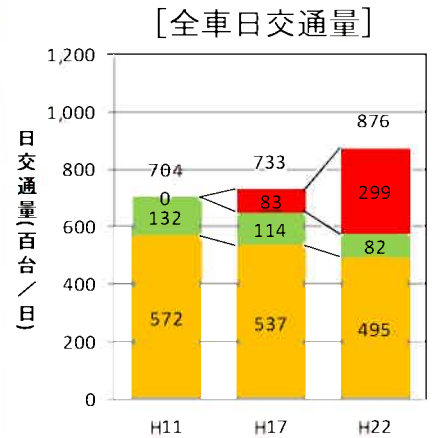
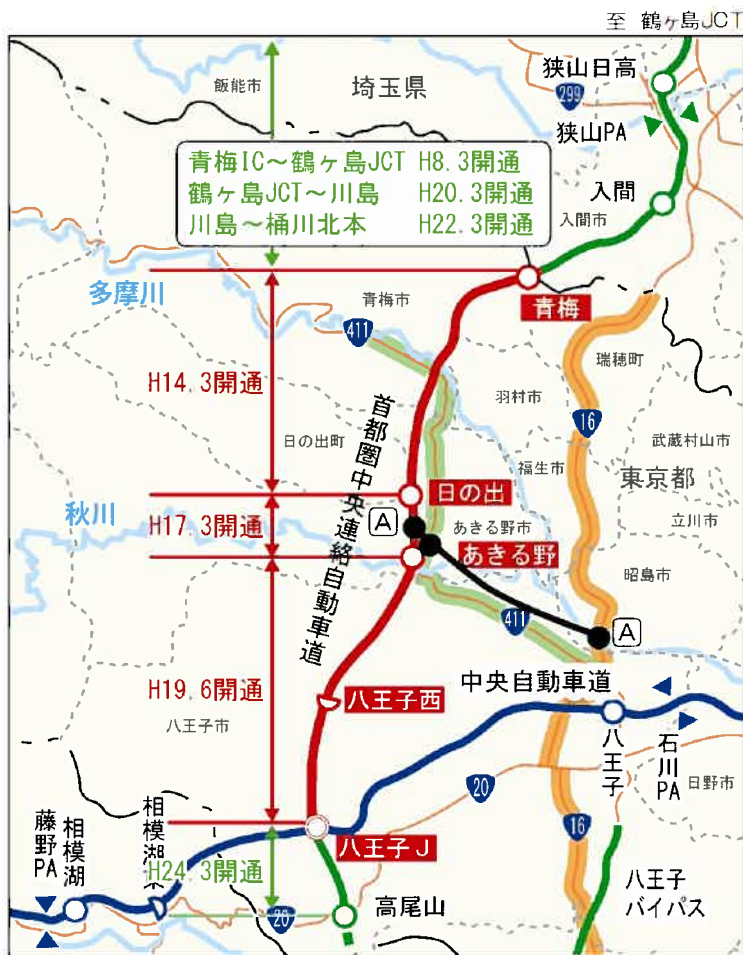
## 【推計値からの交通量増加の主な要因】

■ 八王子JCT～青梅の交通量は推計値【H23年度】約20,800台/日に対し、実績値【H23年度】約28,100台/日と1.4倍(約7,300台/日増)となっている。この増加要因は、関越道～中央道全区間を連続利用する交通量が、推計値【H23年度】約6,800台/日に対し、実績値【H23年度】約12,500台/日と約5,700台/日増となっており、想定していたよりも環状道路機能(分散導入効果・都心部への流入抑制効果)が発揮されたためである。

# 3. 事業の効果 交通分担の変化

- ◆ 圏央道(八王子JCT~青梅)の開通に伴い、並行する国道16号や国道411号の交通分担率が低下
- ◆ 並行する一般道の混雑度や大型車混入率が低下

あきる野～日の出(A-A)断面における交通状況



※ 混雑度: 国道16号(八王子市)・国道411号(あきる野市)  
 ※ 大型車混入率: 国道16号と国道411号の合算値

出典: 道路交通センサス

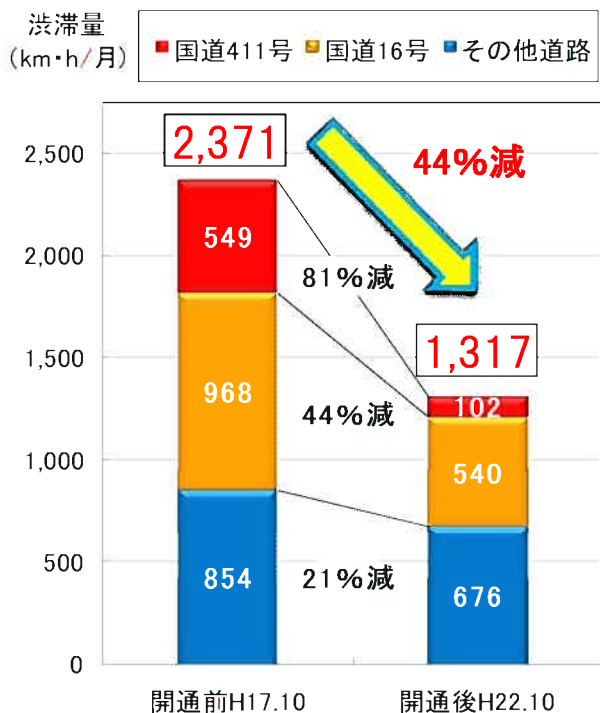




# 3. 事業の効果 渋滞の改善

- ◆ 圏央道(八王子JCT~青梅)の開通に伴い、周辺一般道の渋滞量は約4割減少
- ◆ 特に国道16号では約4割減、国道411号では約8割減と大幅に改善

開通前後の渋滞量の変化



※ 右図の範囲の渋滞量を1ヶ月間合計した値

渋滞量 : 渋滞長(時速10km以下の区間長)と渋滞時間の積の総和  
 その他道路 : 奥多摩街道、新奥多摩街道、五日市街道、八王子バイパス、(6路線)  
 八王子あきる野線、淵上日野線

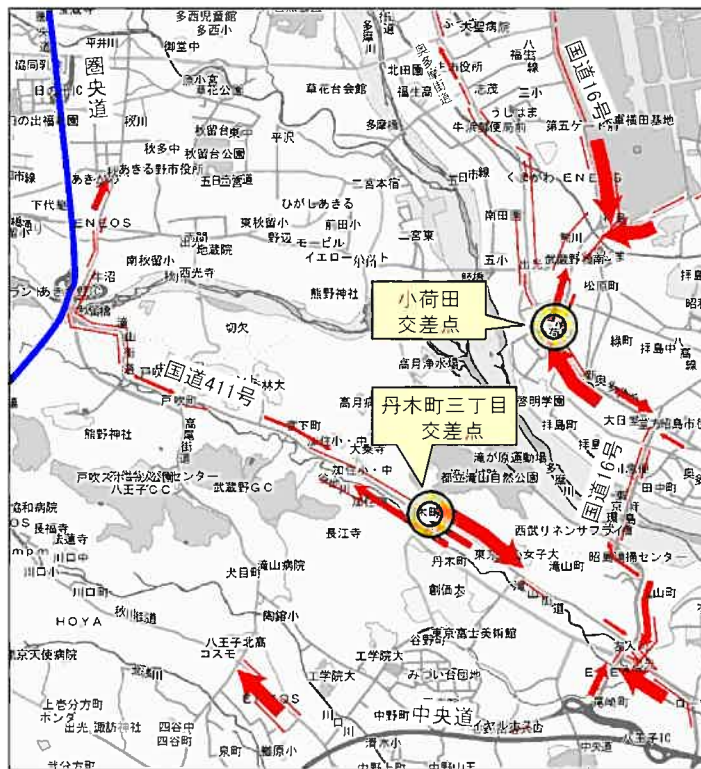
資料 : (財)日本道路交通情報センターの渋滞データをもとに算出

周辺一般道の渋滞状況

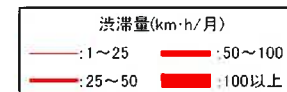
[開通前:H17年10月1ヶ月間]



※矢印の長さは平均渋滞長



[開通後:H22年10月1ヶ月間]



※矢印の長さは平均渋滞長



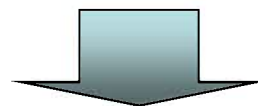
地図:PASCO

### 3. 事業の効果 費用便益分析結果

◆ 費用便益比(B/C)は2.9

◆総便益(B) 基準年(H24)に おける現在価値	走行時間短縮便益	15,735億円
	走行経費減少便益	1,068億円
	交通事故減少便益	314億円
	計	17,117億円

◆総費用(C) 基準年(H24)に おける現在価値	事業費	5,630億円
	維持管理費	331億円
	計	5,960億円

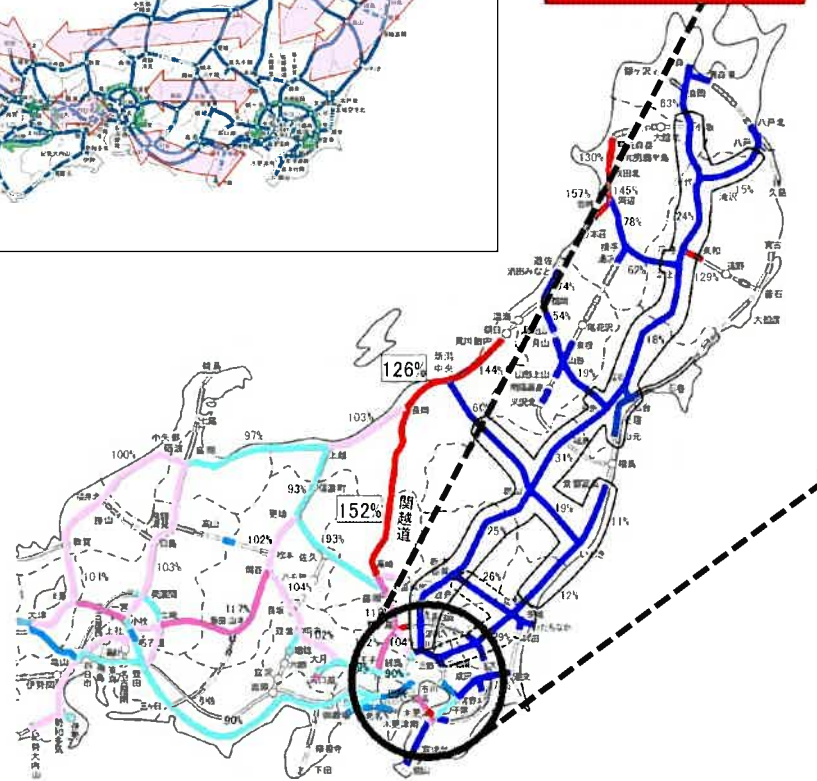
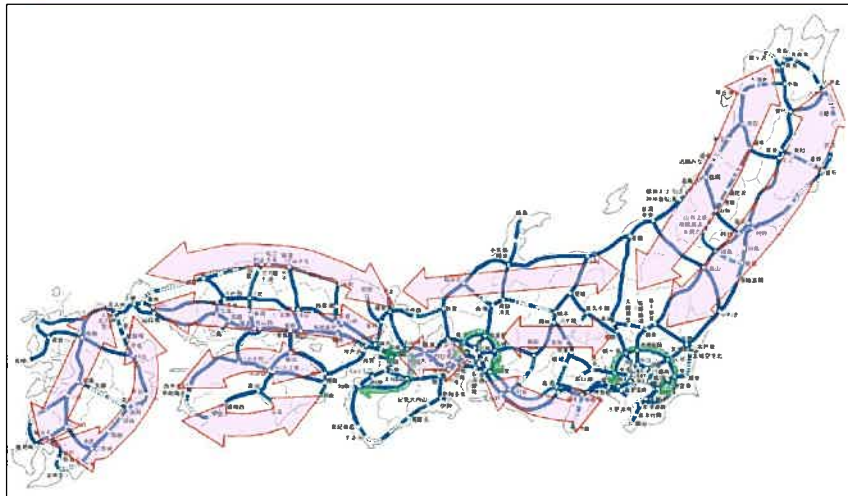


費用便益比 B/C = 2.9

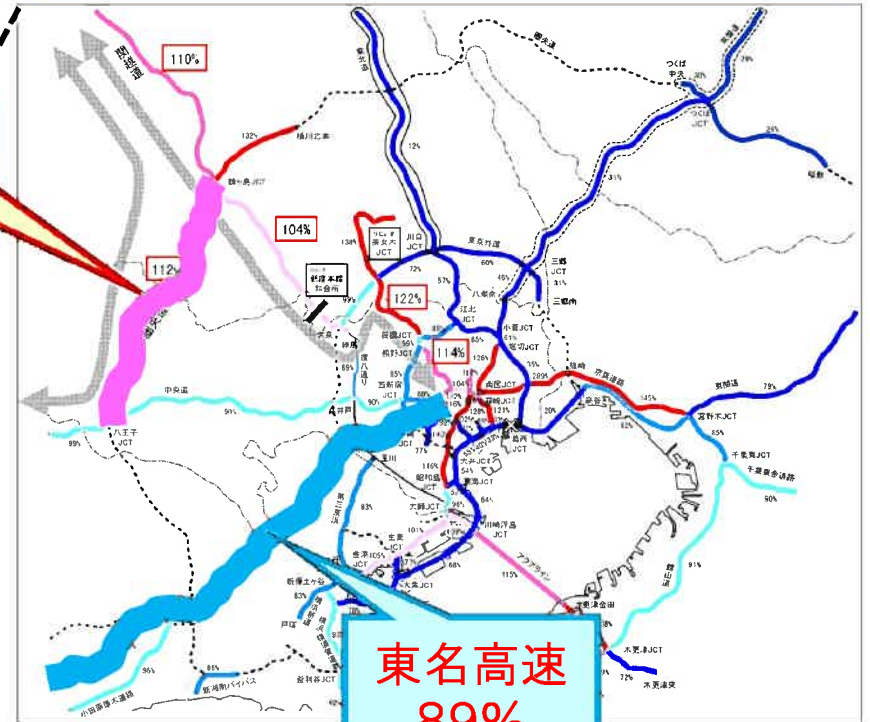
# 3. 事業の効果 災害への備え(1) (災害に強い高速道路ネットワークの形成)

- ◆ 東日本大震災直後、東名ルートの大形車交通量は89%に減少し、内陸に位置する圏央道は112%に増加
- ◆ 圏央道が、東北地方と首都圏・西日本をつなぐ災害時の代替路として機能を発揮

災害に強い高速道路ネットワークのイメージ



東日本大震災前後の大形車交通量の変化



震災前後の増減率

Red	: 120%以上
Pink	: 110%以上、120%未満
Light Pink	: 100%以上、110%未満
Light Blue	: 90%以上、100%未満
Blue	: 80%以上、90%未満
Dark Blue	: 80%未満

※ 震災前の交通量はH22. 3. 7(月)～10(木)  
 ※ 震災後の交通量はH23. 3. 14(月)～17(木)  
 ※ 交通量はIC間毎の交通量をJCT間で加重平均したもの

# 3. 事業の効果 災害への備え(2) (東北地方と西日本をつないだ命の道)

- ◆ 東日本大震災時の西日本⇒東北地方への災害救助派遣に圏央道が活躍
- ◆ 震災直後、余震による津波警報で東名ルートが利用できない中、中央道⇒圏央道⇒関越道ルートを選択

## 圏央道を利用した災害救助隊の移動ルート



### ○第1次災害派遣隊の迅速な移動に貢献

陸上自衛隊大久保駐屯地(京都府宇治市)から、岩手県釜石市、大槌町に派遣(隊員約80名、車両約30台)

・H23年3月12日17時に大久保駐屯地から出動

・H23年3月13日22時に最終集結地、岩手県遠野市に到着し、救助活動開始  
走行距離:約1100km、所要時間:約29時間

※春日井(愛知県春日井市)、朝霞(東京都練馬区)、福島(福島県福島市)の各駐屯地で給油

※静岡県沿岸には余震による「津波警報」(H23年3月11日16:08~12日13:50)、「津波注意報」(同12日13:50~13日7:30)が発令中で、東名ルートではなく、中央道ルートを選択

(陸上自衛隊大久保駐屯地 広報室ヒアリング)

岩手県大槌町における救助活動

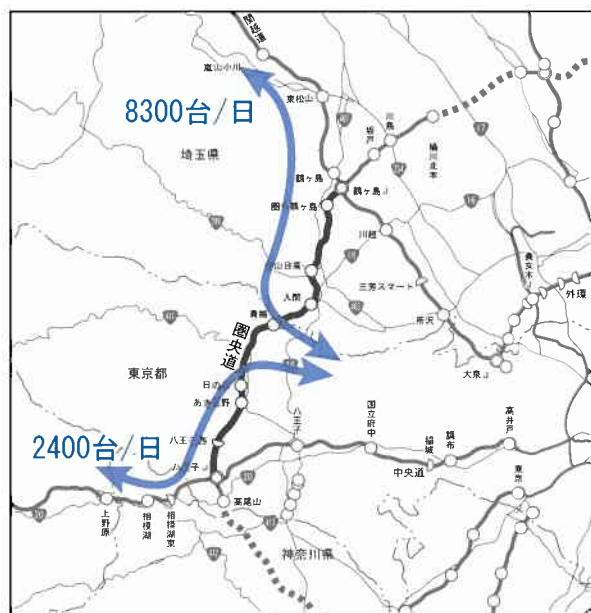
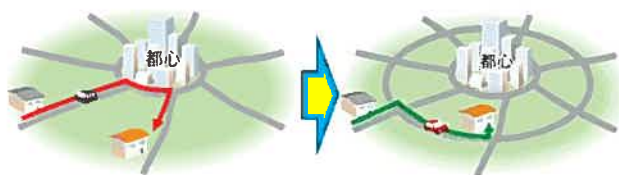


写真:陸上自衛隊提供

# 3. 事業の効果 環状道路機能の発揮(1)

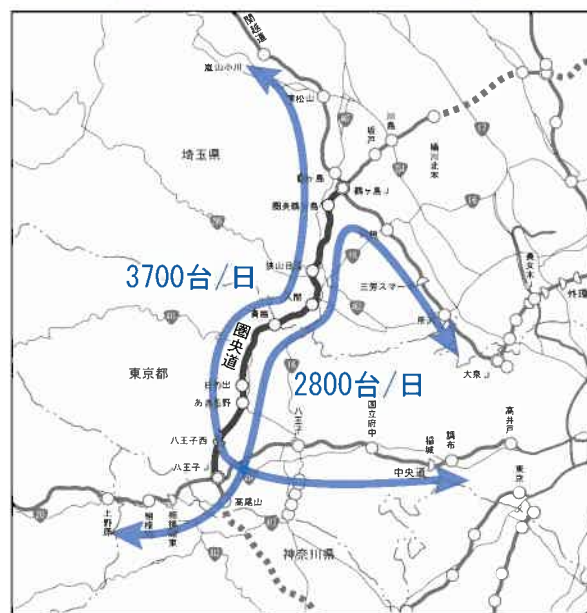
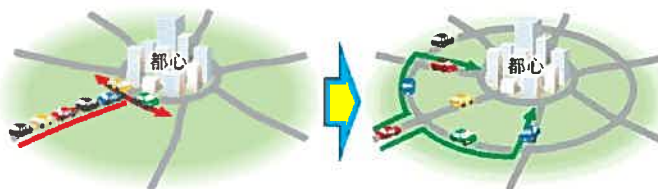
◆ 圏央道(八王子JCT～鶴ヶ島JCT)の利用トリップ数(約66,600台/日)のうち、約3割が、周辺地域間での直接移動、郊外から都心部への交通の分散導入、通過交通の都心部への流入抑制に寄与しており、環状道路としての機能を発揮

周辺地域間での直接移動



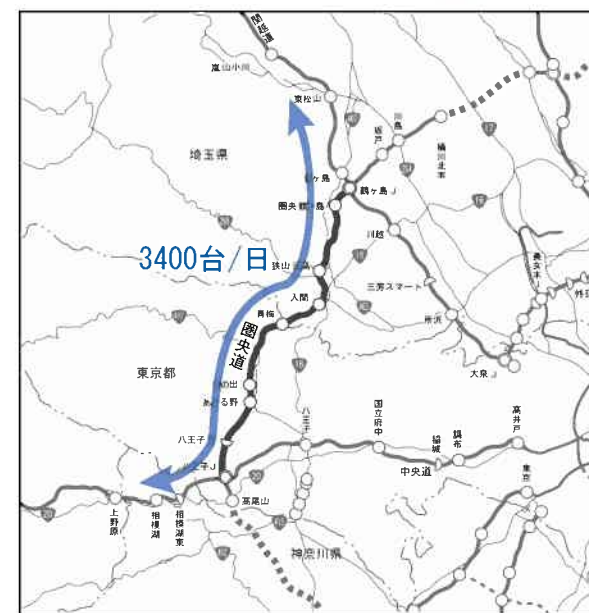
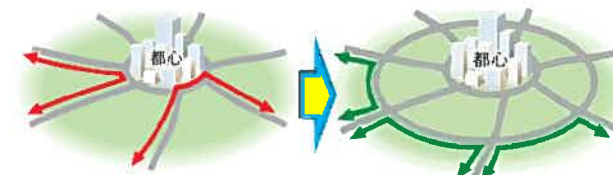
計10,700台/日(16%)

郊外から都心部への交通を分散導入



計6,500台/日(10%)

通過交通の都心部への流入を抑制



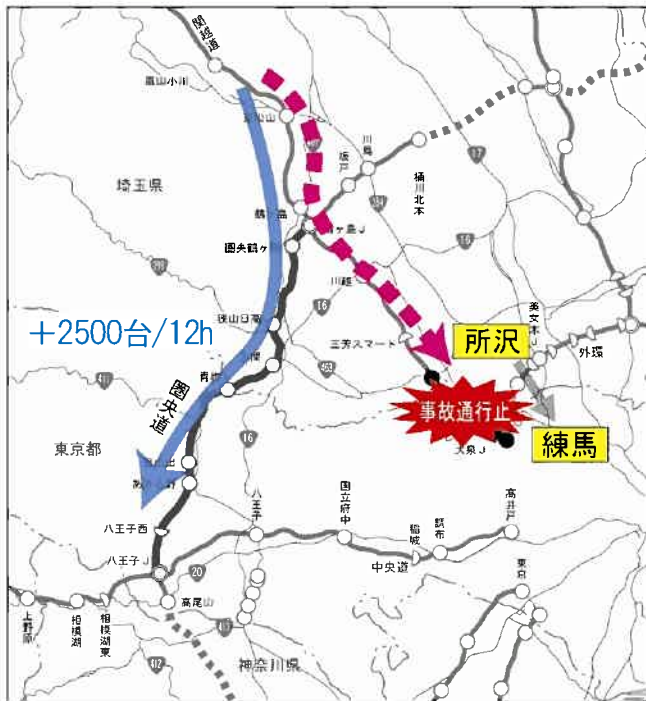
計3,400台/日(5%)

- ※ 利用トリップ数:圏央道 八王子JCT～鶴ヶ島JCT間を利用した交通の日平均値(平成22年1月～12月)
- ※ 圏央道内IC相互の利用トリップ数は、13,800台/日(21%)
- ※ 都心部から圏央道内ICを利用したトリップ数は、17,700台/日(26%)
- ※ 周辺地域間での直接移動は圏央道から50km以内のトリップとした。圏央道から50km以上のトリップ数は、14,500台/日(22%)

# 3. 事業の効果 環状道路機能の発揮(2)

◆ 圏央道(八王子JCT~青梅)の開通に伴い、中央道と関越道相互の経路選択性が向上し、一部区間不通時にも速やかに移動できる機能を発揮

災害や事故等による一部区間の不通にも速やかに移動



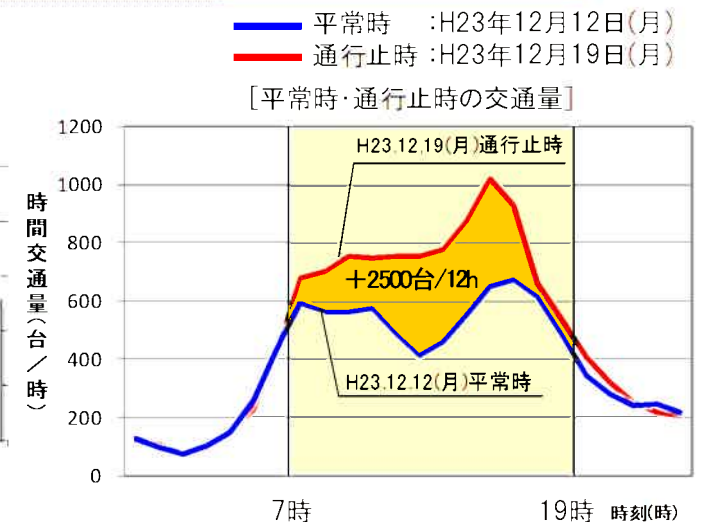
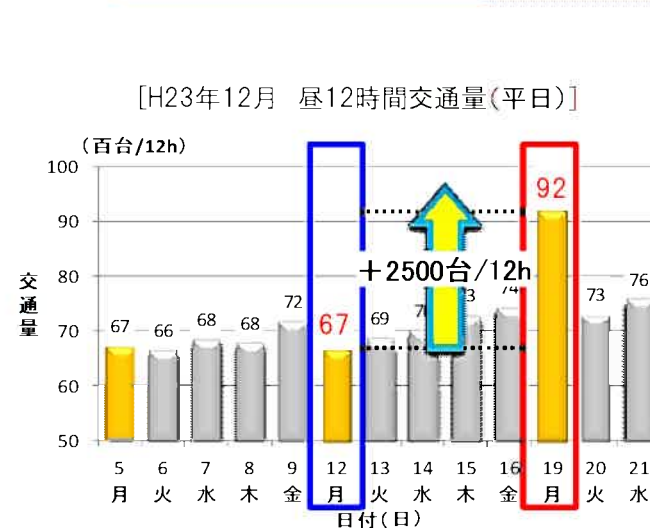
関越道上り線⇒圏央道内回りへの迂回交通量:2500台/12h



H23.12.19 (NEXCO東日本)

- 事故状況  
H23年12月19日午前7時15分  
関越道上り線で渋滞後尾への追突、  
4台の玉突き事故
- 通行止め状況  
H23年12月19日  
午前7時30分～16時10分(8時間40分)  
関越道上り線 練馬～所沢間 通行止
- 迂回交通量  
関越道上り線⇒圏央道内回りに  
2500台/12hが迂回

## 鶴ヶ島JCTランプ 関越道上り⇒圏央道内回り 交通量

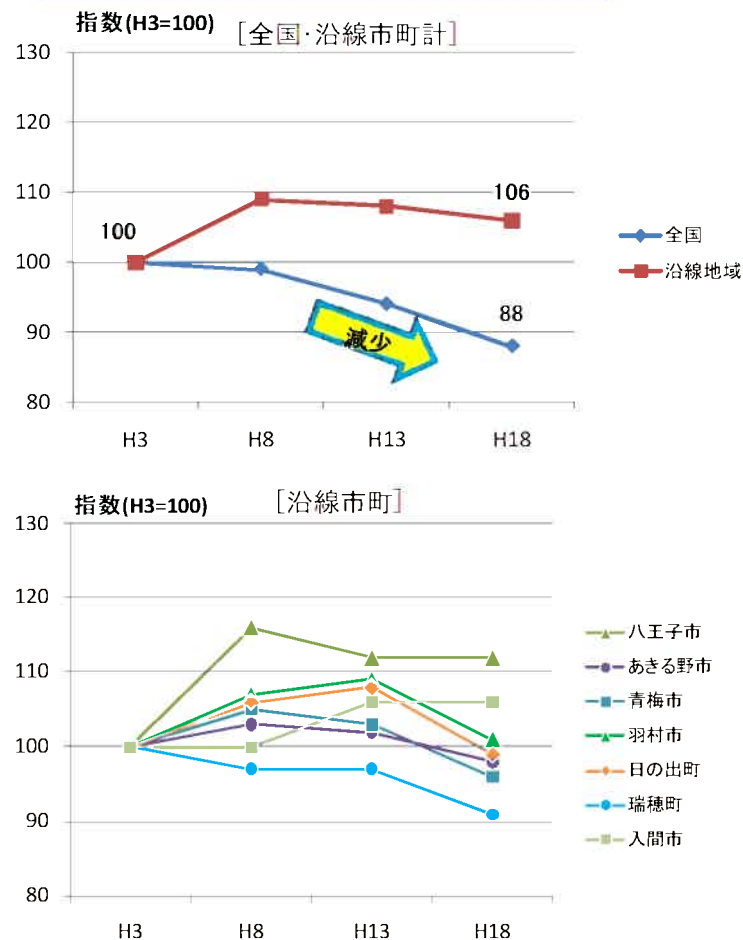


交通量データ(NEXCO調べ)

# 3. 事業の効果 都市の再生・地域活性化の支援(1) (圏央道沿線地域で進む企業立地)

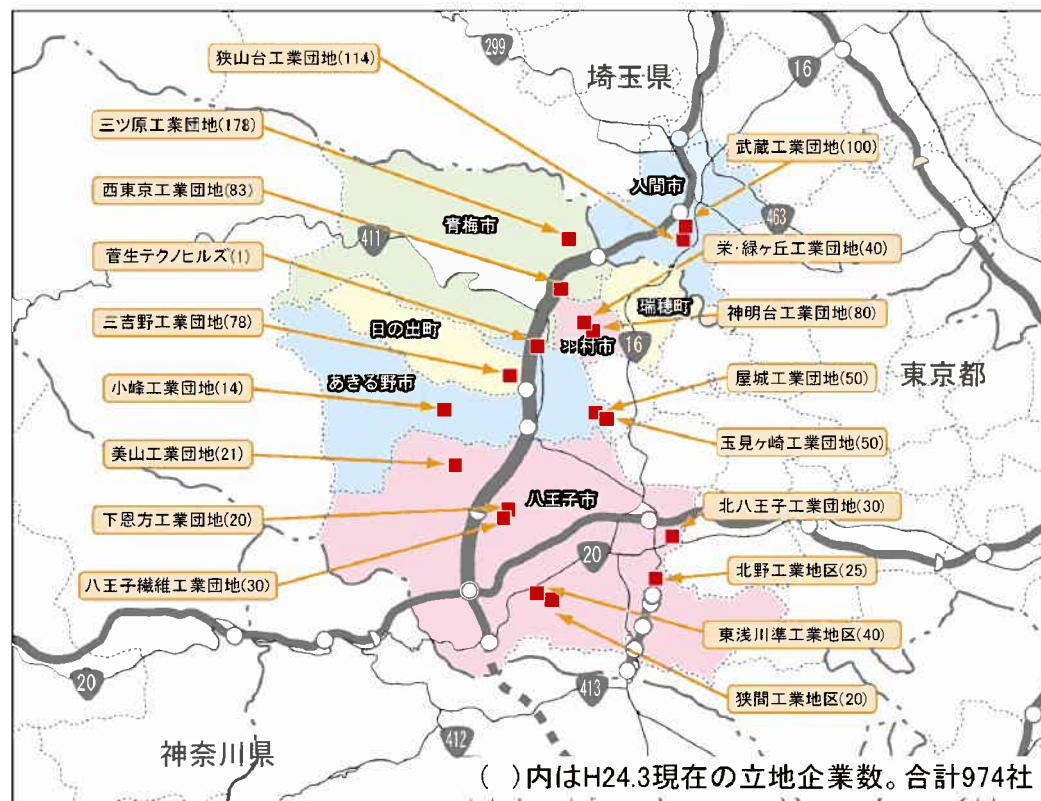
- ◆ 全国の事業所数が大きく減少する中、圏央道(八王子JCT～青梅)沿線では、事業所数がほぼ横ばい(H3→H18)
- ◆ 沿線の工業団地に約1000社が立地(H24年)

沿線地域の事業所数増加



沿線地域の開発状況

沿線7市町の工業団地18箇所(約1000社)が立地(H24.3現在)



出典:「とうきょう産業立地ナビ」および埼玉県工場適地区図による

出典:「事業所・企業統計調査」総務省(H3~H18)総務省

※H13~18は、平成18年調査の新産業分類による組み替え集計後の値を適用



# 3. 事業の効果 都市の再生・地域活性化の支援(2) (雇用創出⇒税収増加⇒高齢者支援)

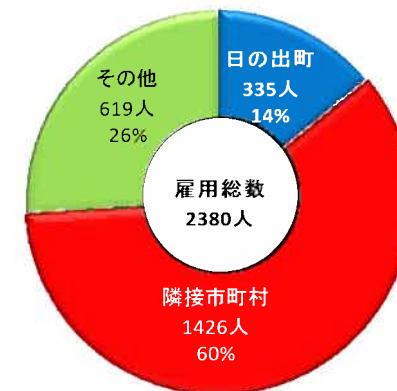
- ◆ 圏央道 日の出インターチェンジ周辺への企業立地や大型店舗の進出に伴う雇用機会の創出により、日の出町の就業者数は約1.8倍(3,200人増加)となり、平成20年以降、人口も増加に転じる
- ◆ 企業進出による固定資産税等の増収を財源とし、高齢者医療費支援制度が実現

## 日の出町の活性化



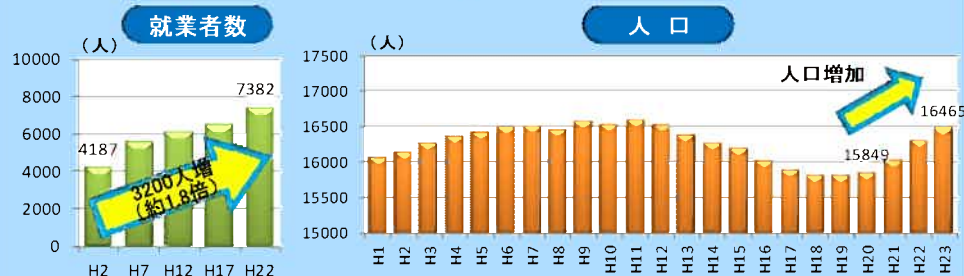
- 三吉野工業団地(38.5ha)  
昭和61年11月に都市計画決定し、平成10年10月までに区画整理事業が完了。平成23年11月現在の立地率はほぼ100%、78社が操業
- イオンモール日の出(13.2ha) ※  
平成19年11月にオープンした大型ショッピングモール。約150の専門店とイオンが出店し、駐車場収容台数は3,650台
  - 地域の活性化に寄与  
毎日約2~3万人が来場し、約8割が自動車利用
  - 地域の雇用創出に大きく貢献  
約2400人の雇用を創出し、日の出町と隣接市町村の雇用が74%

## イオンモール日の出雇用者数



※「イオンモール日の出」ヒアリング結果(H24.8)

- 「三吉野工業団地」の企業立地や「イオンモール日の出」開業により、日の出町の就業者数が約1.8倍(3,200人増加)となる。(H2→H22年)
- 地域活性化でH20年から人口が増加に転じる。



出典:「国勢調査」総務省

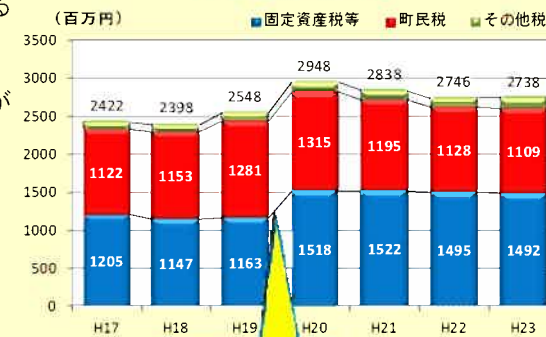
出典:「住民基本台帳人口要覧」総務省

- 税収増加→高齢者支援  
「イオンモール日の出」開業による固定資産税等増収分の3.5億円を財源とし、後期高齢者医療費制度の自己負担分の全額補助が実現

後期高齢者医療制度の自己負担分 9780万円  
75歳時の人間ドック受診費用 (H24年4月1日予算) 294万円

※日の出町 ヒアリング結果(H24.9)

## 町税



※固定資産税等=固定資産税+特別土地保有税+都市計画税

# 3. 事業の効果 個性ある地域の形成 (魅力ある観光資源へのアクセスとして機能)

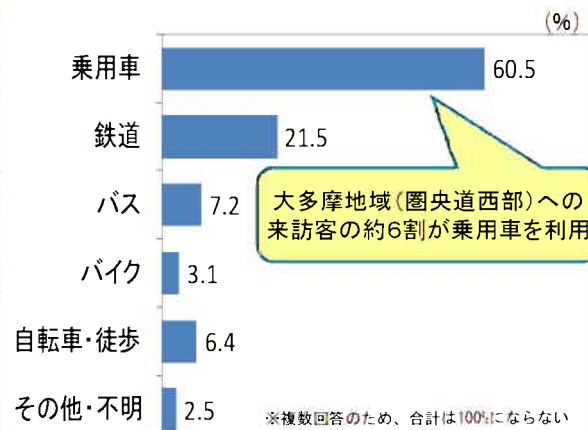
- ◆ 圏央道(八王子JCT～青梅)沿線の大多摩地域は、観光客の約6割が乗用車を利用して来訪
- ◆ 開通以降、関越道方面から高尾山方面の利用交通量も増加しており、沿線地域の豊かな自然を生かした観光資源へのアクセスとして圏央道が利用されている

## 沿線地域の観光資源へのアクセスとして機能

### 圏央道(八王子JCT～青梅)沿線地域の観光資源



### 大多摩地域の観光入込状況



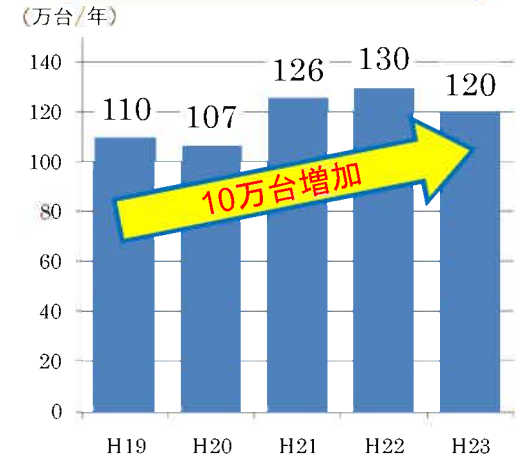
出典:「西多摩地域入込観光客数調査報告書」  
(H19.3西多摩地域広域行政圏協議会、  
(社)大多摩観光連盟)H18年「春」の調査データ

### ～みなさまの声～

2人とも温泉が好きで、昔は草津温泉に出かけていましたが、圏央道が開通してからは、日の出町の日帰り温泉によく行くようになりました。近いし、pHが高い良いお湯でとても満足しています。

(休憩施設アンケート調査:埼玉県にお住まいのご夫婦)

### 関越道方面→高尾山方面 利用交通量の推移



※関越道方面→高尾山方面利用交通量:  
関越道方面からの圏央道八王子JCT～青梅間通過交通量  
のうち中央道相模湖東IC、八王子ICで流出した交通量

### ～みなさまの声～

圏央道の開通により、それまでは電車を利用して武蔵野や八王子方面の目的地へ自家用車でいけるようになり、車で行楽地へ行く機会が増えました。車での行動エリアが拡大し、ドライブ自体も楽しめるようになりました。

(休憩施設アンケート調査:埼玉県にお住まいの男性)



写真:(社)大多摩観光連盟提供

# 4. 本事業の取組み 自然環境保全対策(1) (オオタカとの共生を目指した各種保全対策)

- ◆ 八王子城跡トンネル建設予定地付近においてオオタカの生息が確認されたため、平成8年度よりオオタカとの共生を目指し「圏央道オオタカ検討会(座長:阿部 學 日本猛禽類研究機構理事長)」を設置し各種保全対策を実施。
- ◆ 事業期間中における継続的な繁殖状況が確認された。また、八王子JCT～あきる野IC開通1年後の調査においても繁殖状況が確認されている。

## 「圏央道オオタカ検討会」における方針策定の経緯

[平成8年度]

・オオタカの生息状況の調査等を行うことを目的に「圏央道オオタカ検討会」を設置

[平成9～10年度]

・現地での観察等の結果を踏まえて、人とオオタカが共存できる環境づくりのための具体的方策をまとめた

「オオタカとの共生をめざして」を記者発表(H10.1)

「オオタカとの共生をめざして・その2」を記者発表(H10.10)

[平成11年度～19年度]

・オオタカの行動を監視しながら工事を実施

・継続的にモニタリングを実施し、繁殖状況について記者発表

⇒平成8年度～19年度までに、計19回検討会を実施した。

なお、八王子JCT～あきる野IC開通(H19.6)1年後の調査において繁殖状況を確認した。

## 工事中における保全対策

[通年対策]

全工事、全工種について低騒音型・低振動型建設機械を使用

[視覚対策]

クレーン等高さを伴う作業時にはモニタリングを行い、オオタカが近くに確認された際は慎重に作業を実施

[聴覚・視覚対策]

トンネル坑口における周辺山林と同色系(深緑色)のドームの設置、大きな騒音を伴う建設機械による作業は時期に応じて制限する

トンネル坑口におけるドームの設置状況  
(八王子城跡トンネル北坑口)



林内踏査状況



食痕の確認



## 4. 本事業の取組み 自然環境保全対策(2) (トウキョウサンショウウオの生息環境の保全)

- ◆ トウキョウサンショウウオの繁殖地である沢を工事により付替える場合には、産卵時期を避けることにより極力影響を軽減するとともに、沢の付替え完了後、産卵のための人工池を設置し、個体群や生息環境の保全を行った(2箇所)。
- ◆ 事業期間中における継続的な産卵が確認された。また、工事完了後における調査においても産卵が確認されている。

### トウキョウサンショウウオの生息環境の保全

#### 〔沢の付替え 施工前〕

帰巢性(幼生時期に過ごした場所に戻って産卵する習性)を踏まえ、工事により付替えを行う沢において確認された卵嚢は、現在の環境に類似した近傍の沢へ移殖。

#### 〔沢の付替え 施工中〕

沢の付替え工事はトウキョウサンショウウオの産卵時期を除外して実施。

#### 〔沢の付替え 施工後〕

沢の付替え工事完了後、産卵環境を代替する人工産卵池を造成。

#### 〔人工産卵池付近における工事期間中〕

継続的にモニタリングを実施し産卵を確認。また、工事完了後の産卵状況を確認。



# 4. 本事業の取組み 自然環境保全対策(3) (ビオトープの整備と地域性苗木による自然環境の復元・創出)

- ◆ 日の出IC、あきる野IC及び八王子JCTでは、調整池を活用して水辺や草地、樹林などの様々な空間を配置するビオトープを整備して質の高い自然環境を創出し、整備後は毎年モニタリング調査を実施(整備後10年の日の出ICでは300種以上の動植物を確認)
- ◆ 地域固有の自然環境を保全するため、周辺地域に自生する樹木の種子から育てた「地域性苗木」をのり面等への植栽に使用

## 日の出IC ビオトープのモニタリング状況

上段:現地状況写真  
下段:環境形成目標



平成14年6月

水 辺:開放水面  
草 地:植栽と野生草木が混在  
中低木林:苗木が植栽  
高 木 林:苗木が植栽



平成16年6月

水 辺:水際に草木が生育  
草 地:野生草木が草地を優占  
中低木林:苗木が1~2mに生長  
高 木 林:苗木が1~2mに生長



平成18年7月

水 辺:池を中心とした水辺植生  
草 地:高茎草木が草地を優占  
中低木林:中低木が密生  
高 木 林:苗木が3~5mに生長



平成23年6月

水 辺:池を中心とした水辺植生  
草地-高木:  
中低木はまばらに生長、林縁には  
草地が残る。3~5mの樹木が密生、  
多様性をもつ樹林が広がる。

## 地域性苗木による緑化の推進



ドングリ拾い



植樹祭

地元の方々との「ドングリ拾い」等で種子を採取し育成  
育成した苗木は切土のり面や調整池等へ植栽



植栽の状況(平成12年)



約10年後の状況(平成22年)

地域固有の自然環境を復元・創出

※ ビオトープ:ドイツ語でBio(生物)とTop(単位空間)から造られた造語で「生物の棲むひとまとまりの空間」を表す

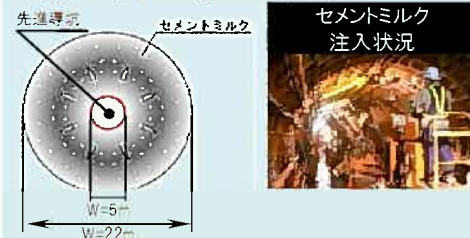
# 4. 本事業の取組み 自然環境保全対策(4) (八王子城跡トンネルにおける水環境の保全)

- ◆ 八王子城跡トンネルの上部には国指定の史跡である八王子城跡が位置していることから、史跡に関する水環境を保全するため「トンネル技術検討委員会(委員長:今田 徹 東京都立大学名誉教授(当時))」を組織し、トンネル内に水を引き込まない構造・施工方法を検討・実施
- ◆ 施工前より継続して地下水位の観測を行い、地下水位の回復を確認

## 止水対策の概要

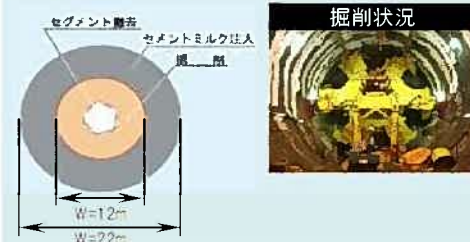
### ① 先進導坑掘削、セメントミルク注入

- ・先進導坑を掘り進める。(W=5m)
- ・先進導坑から周囲に向かってセメントミルクを注入し、地山からの湧水を通しにくい壁を作る。(W=22m)



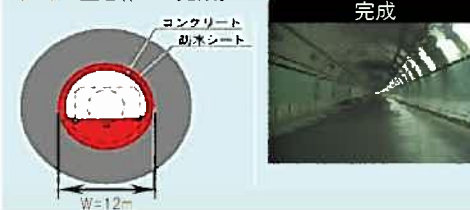
### ② 拡幅掘削

- ・トンネル坑内における湧水量を抑制することで、拡幅掘削中の地下水位の低下を軽減。



### ③ 防水シート・コンクリート壁の施工

- ・トンネルの周囲全体に水を止める防水シートやコンクリートの壁を作って完成。



## トンネル技術検討委員会における検討

### 《トンネル技術検討委員会の見解》

- ◆ これまでの観測井戸の水位の上昇から、止水構造は予定どおり機能していると判断できる。このことから地下水位が回復し始めてきていると考えられる。(H18年度委員会)

- ◆ 地下水位及び表流水はほぼ回復したものと考えられ、観測を終了することが適当である。(H23年度委員会)

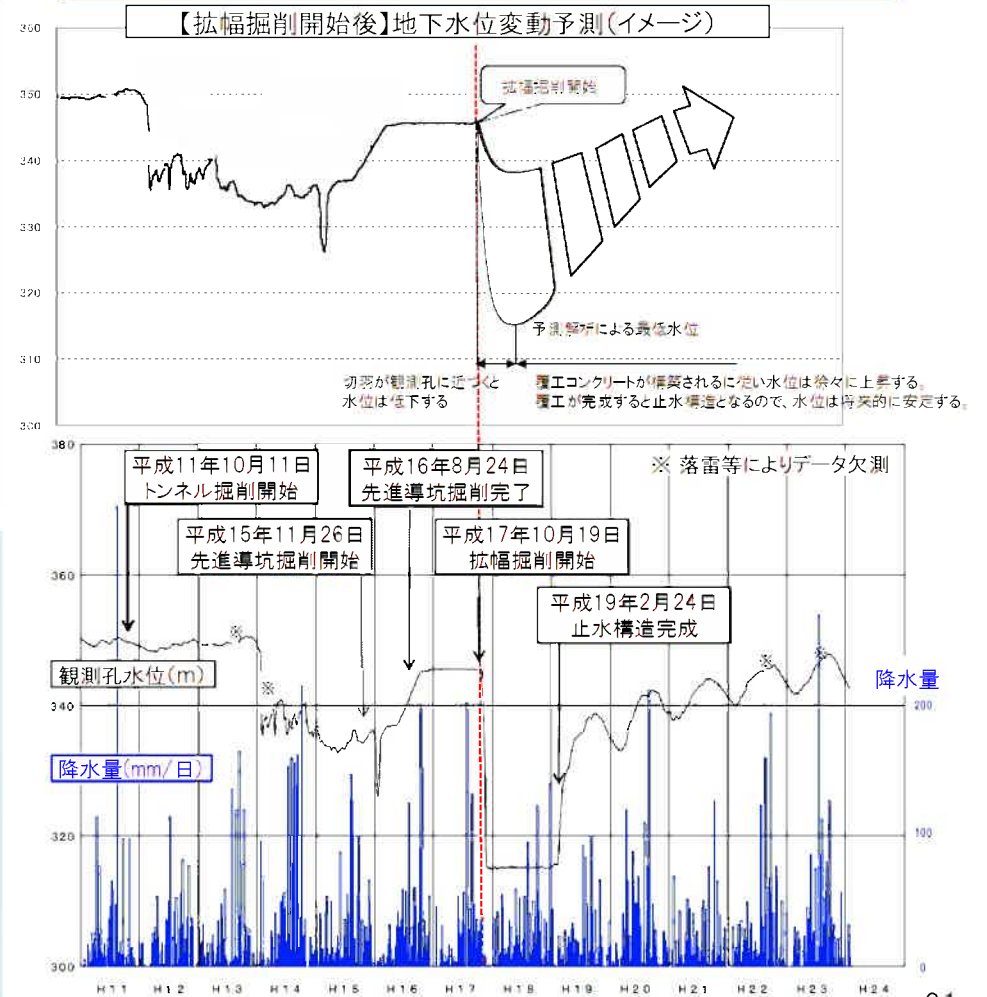
※止水構造:平成19年2月24日完成

### < トンネル技術検討委員会における八王子城跡トンネルの検討状況 >

- ・ H13年度: 2回
- ・ H14年度: 2回
- ・ H15年度: 1回
- ・ H16年度: 3回
- ・ H17年度: 4回
- ・ H18年度: 5回
- ・ H20年度: 1回
- ・ H21年度: 1回
- ・ H22年度: 2回
- ・ H23年度: 1回

計22回

## 観測井戸における水位変化予測と実績

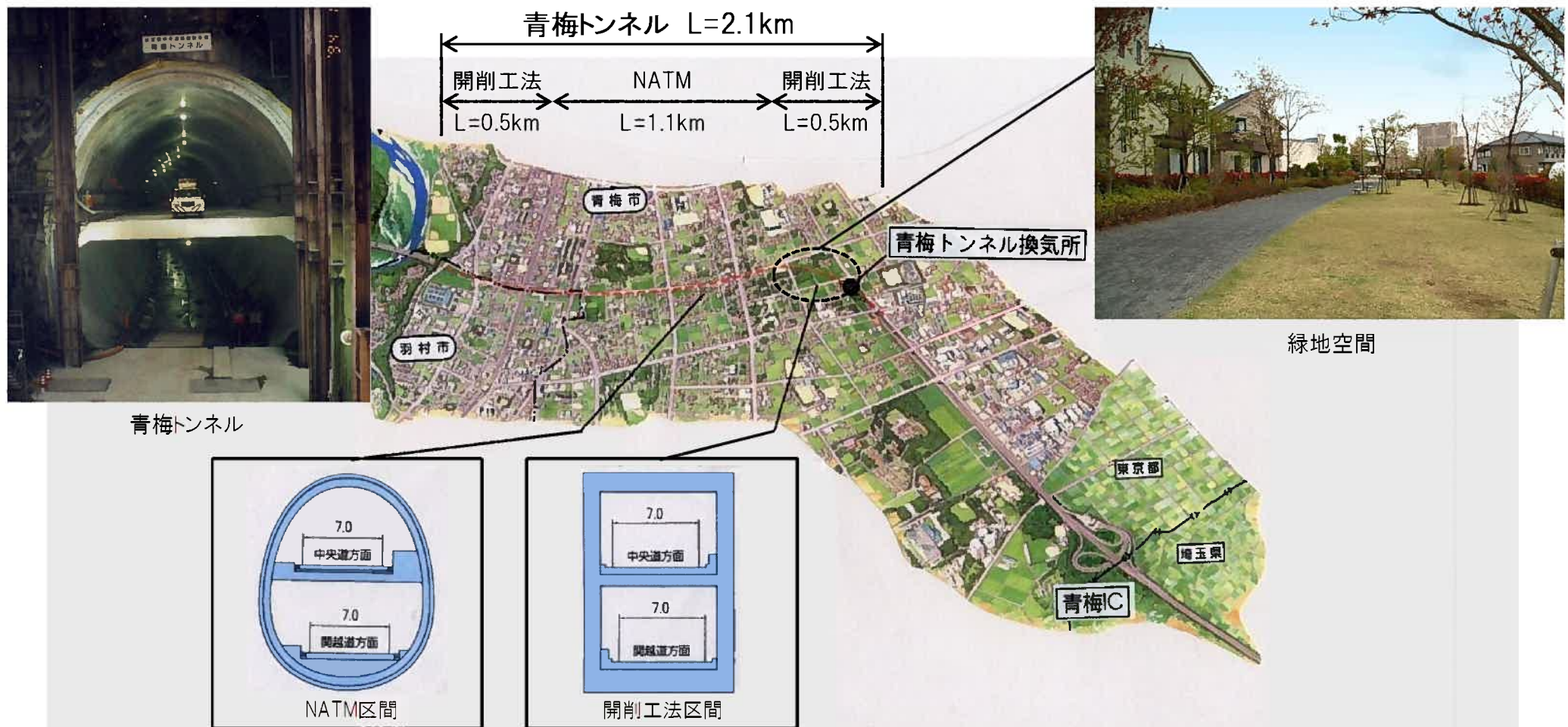


出典:平成17年度及び平成23年度トンネル技術検討委員会資料をもとに作成

# 4. 本事業の取組み 沿道の生活環境への配慮 (市街地道路直下の二層大断面都市トンネルと緑地空間の創出)

- ◆ 青梅トンネルは、住居の連担する市街地直下に施工された国内初の上下2層の大断面道路トンネル
- ◆ 非開削区間(NATM)は、沈下予測・計測管理を行い、的確な沈下対策工を実施し、周辺環境への影響を最小限に抑制
- ◆ 開削区間の一部は、道路の上部空間を緑地として地域に開放し、良好な住環境を創出

## 青梅トンネルの概要と緑地空間の整備状況



# 5. 事業による環境保全 大気環境

◆ 最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認



## ■ 予測結果(CO)

区間	予測地点名 (アセス時予測評価地点)	CO : 一酸化炭素 (単位:ppm)		
		環境基準	現況予測値※	評価
1 八王子JCT～ 八王子西IC	八王子市下恩方町	1時間値の 1日平均値が 10ppm以下	1.322	すべて 環境基準を 満足している
2 八王子西IC～ あきる野IC	八王子市美山町		1.356	
3 あきる野IC～ 日の出IC	あきる野市下代継(3)		0.962	
4 日の出IC～ 青梅IC	青梅市今寺		0.945	

## ■ 予測結果(NO<sub>2</sub>)

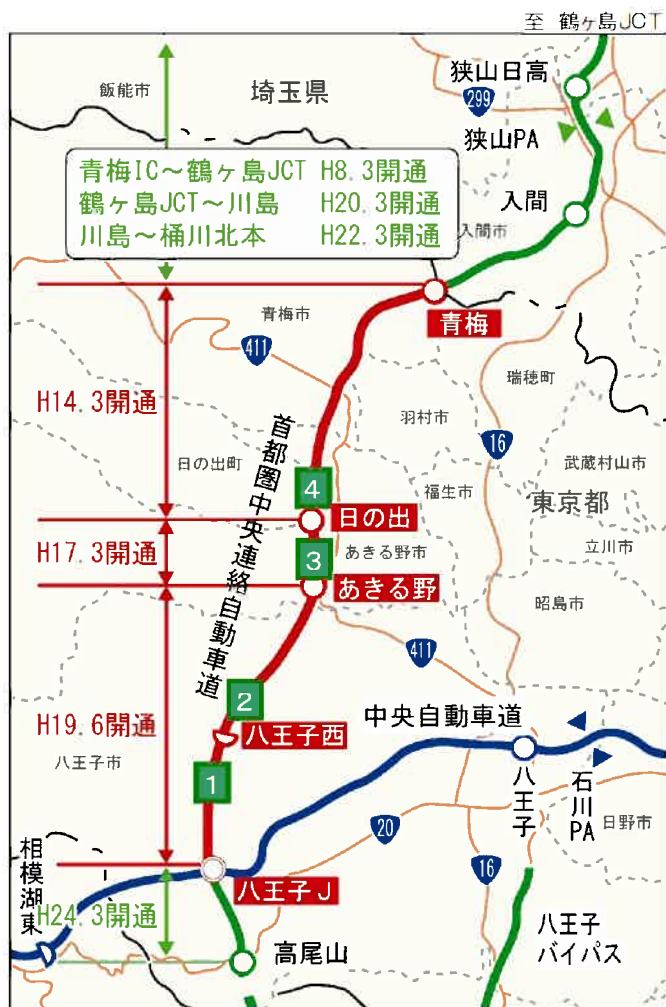
区間	予測地点名 (アセス時予測評価地点)	NO <sub>2</sub> : 二酸化窒素 (単位:ppm)		
		環境基準	現況予測値※	評価
1 八王子JCT～ 八王子西IC	八王子市下恩方町	1時間値の 1日平均値が 0.04～0.06 ppmまでの ゾーン内 又は それ以下	0.046	すべて 環境基準を 満足している
2 八王子西IC～ あきる野IC	八王子市美山町		0.050	
3 あきる野IC～ 日の出IC	あきる野市下代継(3)		0.048	
4 日の出IC～ 青梅IC	青梅市今寺		0.051	

※ 現況予測に用いたバックグラウンド濃度は、路線近傍の常時観測局のH23年度の年平均値



# 5. 事業による環境保全 交通騒音

◆ 騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認



## ■ 測定結果※1(騒音)

区間	測定地点名 (アセス時予測評価地点)	時間帯※2	環境基準	H24測定値※2	評価
1 八王子JCT～ 八王子西IC	八王子市下恩方町	昼間	70dB	61dB	すべて 環境基準を 満足している
		夜間	65dB	60dB	
2 八王子西IC～ あきる野IC	八王子市美山町	昼間	70dB	59dB	
		夜間	65dB	56dB	
3 あきる野IC～ 日の出IC	あきる野市油平	昼間	70dB	58dB	
		夜間	65dB	53dB	
4 日の出IC～ 青梅IC	西多摩郡 日の出町平井	昼間	70dB	65dB	
		夜間	65dB	64dB	

※1 測定日  
・2012年 9月25日(火)～26日(水)

※2 現在の環境基準における時間帯区分と評価値  
・時間帯 昼間:6時～22時、夜間:22時～6時  
・評価値 等価騒音レベル(LAeq)

■ 測定地点  
(＝アセス時予測評価地点)

## 6. 評価結果及び今後の対応方針(案)

### (1)費用対効果の算定基礎となった要因

- ◆ 事業費は計画額と比べ、合計で306億円増加した。この要因は掘削工法の変更、トンネル上部の環境対策や地盤改良等の追加により増額となったこと及びトンネル設備の見直し等により減額となったことによるものである。
- ◆ 交通量は推計値と比べ、中央道と関越道間の移動における交通量が増加したことにより、1.4倍に増加した。

### (2)事業効果の発現状況

- ◆ 当該区間の供用により、環状道路機能の発揮、旅行速度の向上、交通の転換による渋滞緩和、災害時における代替機能の発揮、地域活性化への支援、観光資源へのアクセス向上の整備効果が発現されていることを確認。
- ◆ 今後、首都圏の3環状道路の更なる整備に伴い、環状道路機能の強化が図られ、当該区間における整備効果も更に発現されるものとする。

### (3)対応方針(案)

- ◆ 環状道路機能の発揮、渋滞緩和、地域活性化への支援など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価の必要はないものとする。
- ◆ ただし、大気環境・騒音・振動などの生活環境、動植物の状況などの自然環境について、当該区間の環境影響評価における事後調査を実施する。
- ◆ 当該区間は環状道路としての効果が大いに発現されていることが確認できたことから、今後も首都圏の3環状道路の早期整備に向け努力していく。

### (4)同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ◆ 本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。
- ◆ 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと思われる。