

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3)事業の見込み等

4)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90%(令和2年6月末時点 面積ベース)
- 本線トンネル工事については平成26年に契約し、東名側並びに関越側から掘進中。
- 各JCTにおいては改良、橋梁等の工事を実施中。
- 中央JCT地中拡幅部について、北側は平成31年2月、3月に詳細設計を契約。南側は令和元年9月、10月に詳細設計を契約。

事業の計画から完成までの流れ

[illegible]

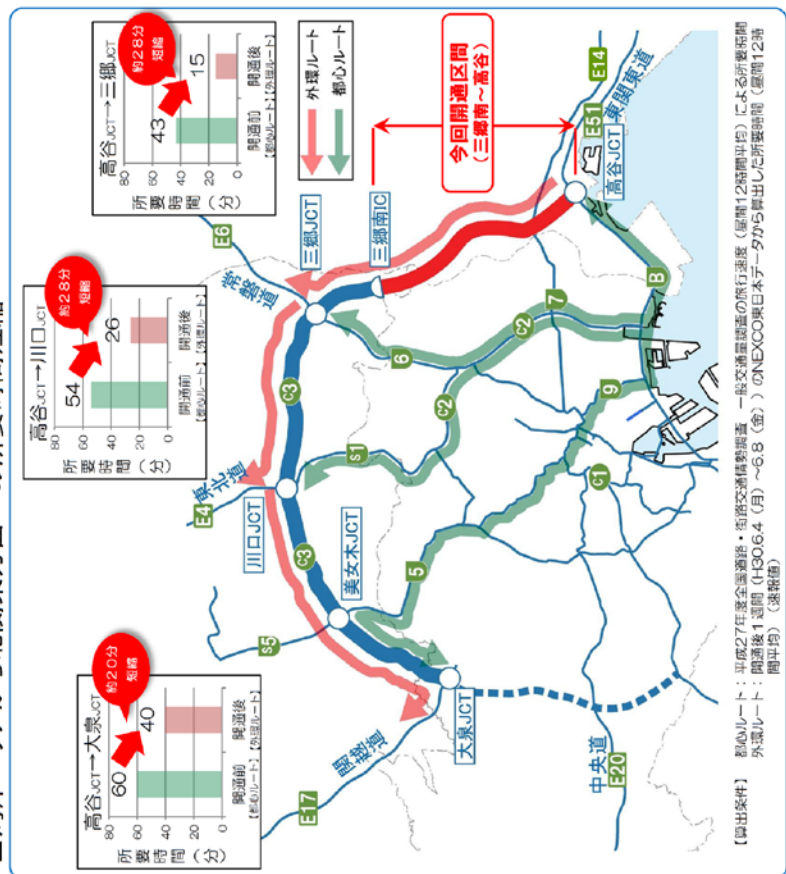
図 4.1-29 事業評価監視委員会資料 (29/44)

3. 事業の投資効果

(1) 外環の効果(干葉区間開通による効果発現)(所要時間の短縮)

- H30.6外環(千葉区間)の開通により、湾岸エリアから北関東へのアクセス時間が短縮。
(高谷JCTから大泉JCTまでの所要時間が60分から40分へ短縮するなどの効果)
- 川口JCT⇒高谷JCTにかけての都心経由から外環道経由への転換により、所要時間のばらつきが約20分減少し、時間信頼性が向上

■湾岸エリアから北関東方面への所要時間短縮



出典 東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)開通後の首都圏の交通状況
(国土交通省、東日本高速道路(株)、首都高速道路(株) H30.6.14)

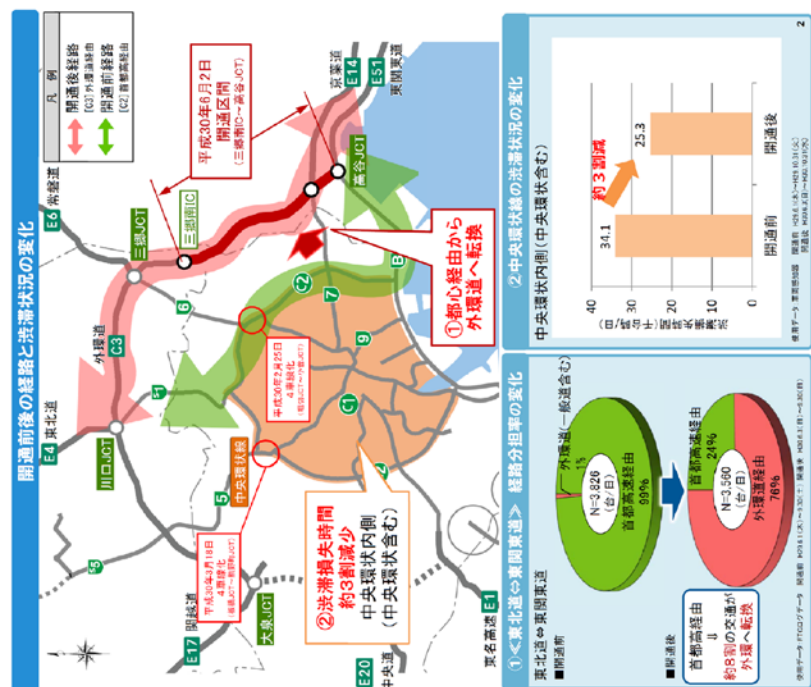
出典 第38回国土幹線道路部会資料～都心を迂回して埼玉と千葉をつなぎ広がる効果～
東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)開通後の整備効果

3. 事業の投資効果

(1) 外環の効果(千葉区間開通による効果発現)(都心の渋滞が改善)

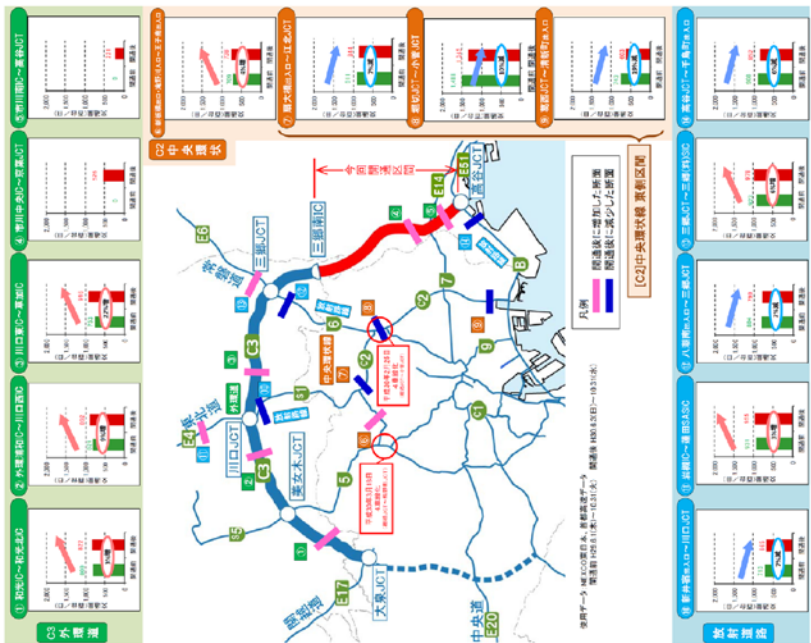
- ・ 埼玉・千葉間(東北道⇄東関東道)の交通は、都心(首都高)を経由していたが、約8割の交通が外環道へ転換。
- ・ 中央環状線の内側における渋滞損失時間が約3割減。

■ 外環道経由への交通転換により都心の渋滞が改善



出典 東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)開通後の整備効果
 (国土交通省、東日本高速道路(株)、首都高速道路(株) H31.1.9)

■ 外環道及び周辺道路の交通量(高速道路)



出典 東京外かく環状道路(三郷南IC～高谷JCT)開通後の整備効果
 (国土交通省、東日本高速道路(株)、首都高速道路(株) H31.1.9)

図 4.1-31 事業評価監視委員会資料 (31/44)

- ・ 湾岸地域(市川)は物流拠点が集積し、新たな物流施設が竣工予定。
- ・ 外環道千葉区間開通により湾岸地域(市川)からの1時間配送圏域が約2割拡大(圏域内世帯数 110万世帯増加)し、首都圏の利便性が向上。

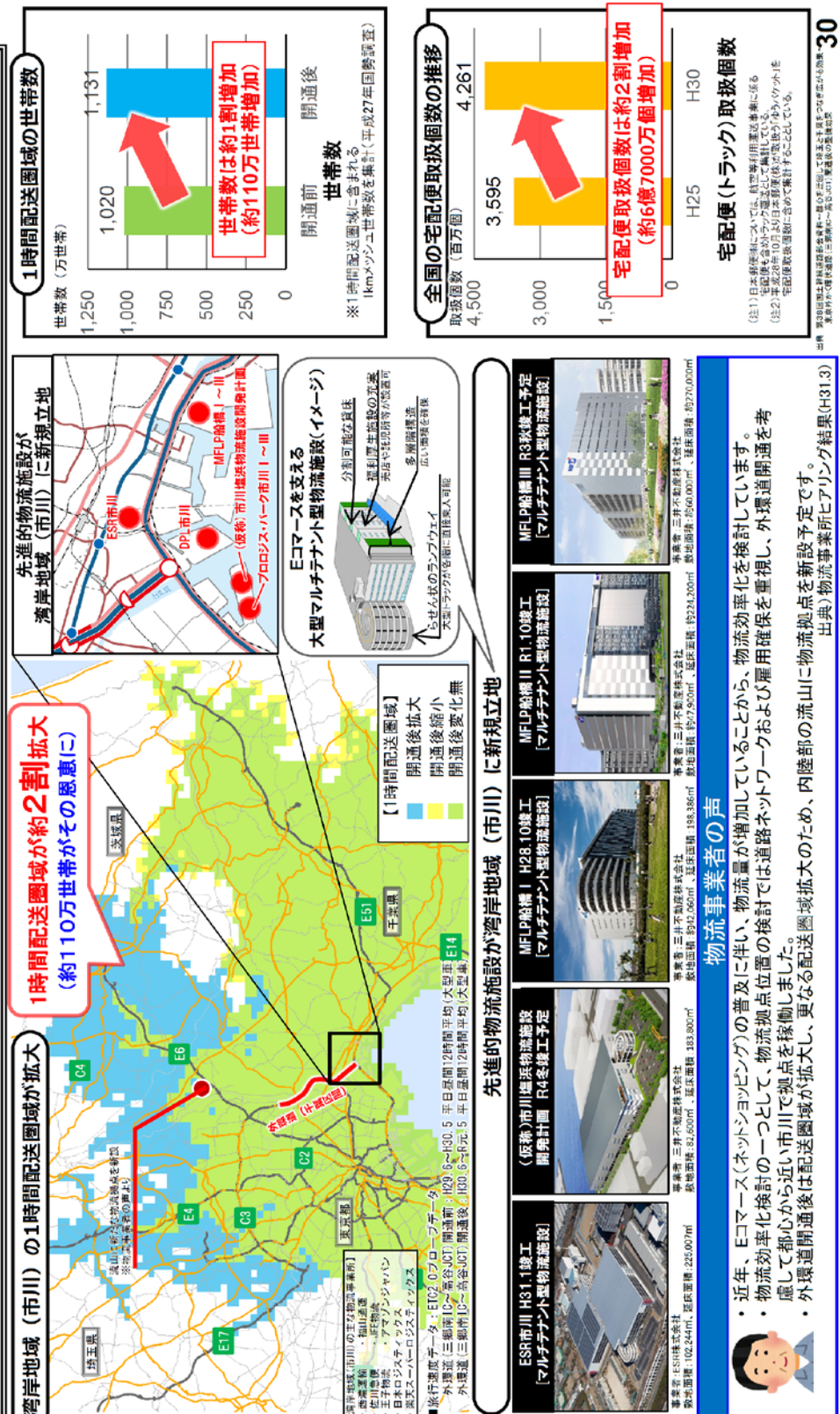


図 4.1-32 事業評価監視委員会資料 (32/44)

3. 事業の投資効果

(1) 外環の効果(千葉区間開通による効果発現)(千葉ベイエリアの観光スポットがより身近に)

- 外環道千葉区間の開通により、千葉ベイエリア(幕張、浦安、葛西臨海公園等)の高速道路の出口交通量(休日)が6%増加し、埼玉・北関東方面からの観光機会の増加に寄与(H29.9→H30.9)。
- 千葉県(浦安地域)における滞在時間が約150分増加(H29.6→H30.3→H30.6→H31.3)。

埼玉・北関東方面から千葉への観光

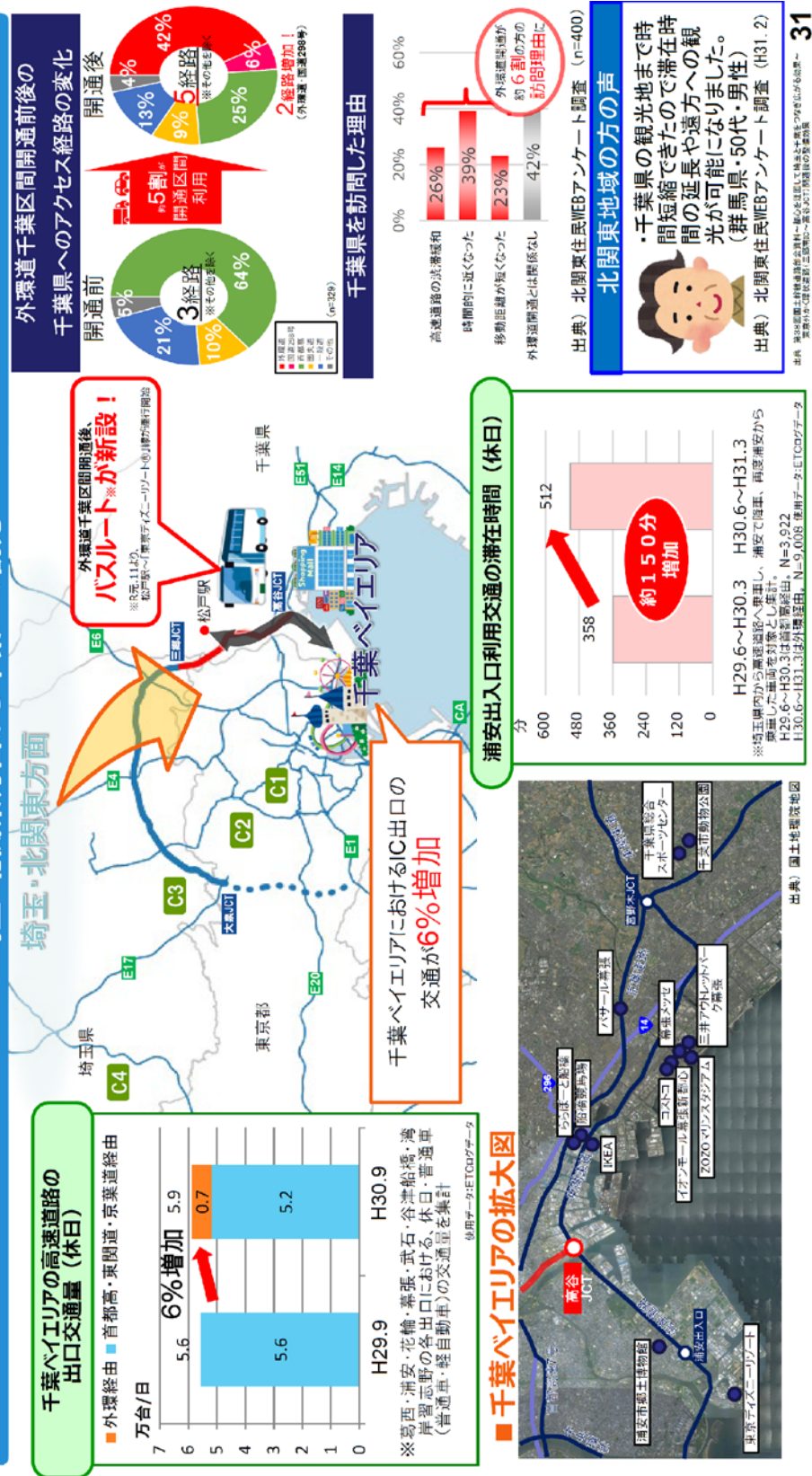


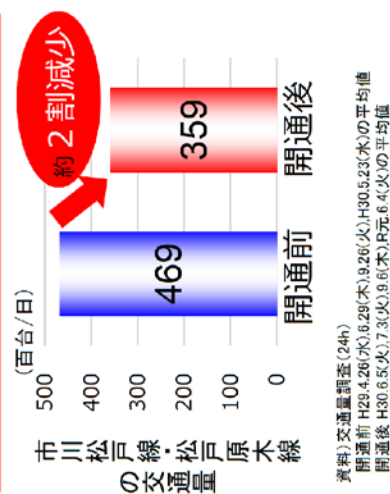
図 4.1-33 事業評価監視委員会資料 (33 / 44)

3. 事業の投資効果

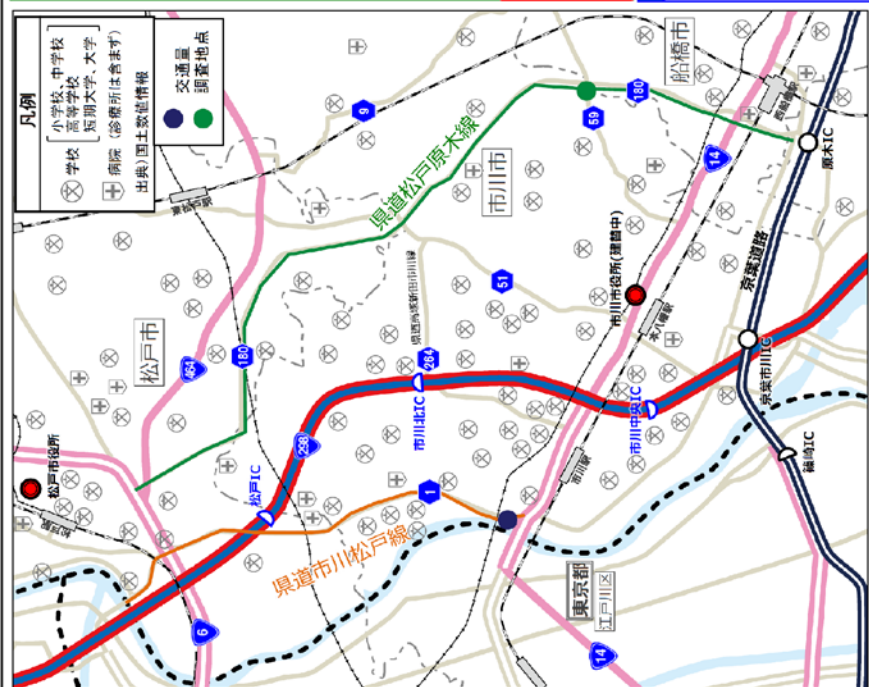
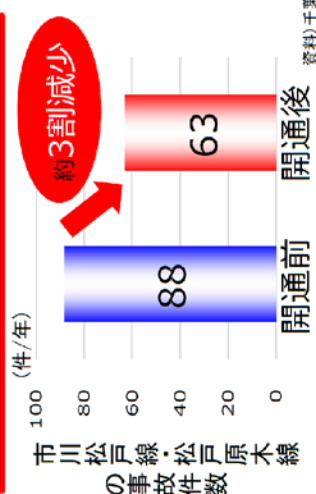
(1) 外環の効果(千葉県間開通による効果発現)(交通安全性の向上)

- 外環道(国道298号)に並行する主要な道路(市川松戸線・松戸原木線)の交通事故が約3割減少し、自動車だけでなく、歩行者や自転車の安全性も向上。
- アンケート結果では、外環道開通後、「生活道路に入り込む車両の減少等により、生活道路の安全性向上など、環境が改善されていると思う」が約7割を占める。

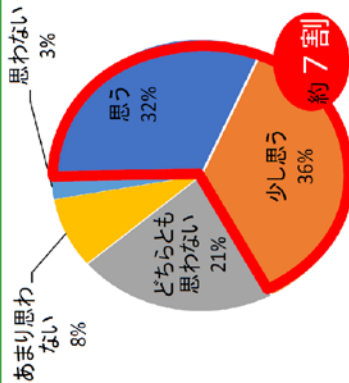
外環道(国道298号)に並行する 県道では交通量が約2割減少



県道の交通事故は約3割減少



市民アンケート結果 (生活道路の安全性向上)



「県道等の混雑を避けて生活道路に入り込む車両の減少等により、生活道路の安全性向上など、環境が改善されている」と思うが約7割を占める

市民の声(交通安全関連)

- 小学生や園児送迎自転車が多く、幅が狭い道を徐行して運転していたが、国道298号を通ことでストレスなく走行ができ、時間も短縮できた。
- 自転車通学していますが、車が減り、またトラック等の大型車も減って、自転車を通りやすくなりました。ヒヤリ・ハットが起こる回数も減っています。

出典 第38回国土数値情報調査資料～都心を迂回して埼玉と千葉をつなぐ広域道路(三郷市IC～市川IC)開通後の整備効果

図 4.1-34 事業評価監視委員会資料 (34/44)

- ・首都直下地震(M7クラスの地震)が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定。
- ・道路管理者と関係機関は、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向を優先啓開ルートに設定(八方向作戦)。
- ・リダンダンシーの強化により、災害だけでなく、事故などで放射道路が寸断された場合でも都心への経路が確保可能。



3. 事業の投資効果

(3)羽田空港からのアクセス向上

- ・ 羽田空港の国際線旅客数の推移は増加傾向(H30年度はH25年度に対し約2倍に増加)。
- ・ 外環(関越～東名)の整備により、関東近郊の観光地へのアクセス時間の短縮(4～12分)や定時性向上が期待。
- ・ 羽田空港を訪れる旅行者の観光地アクセス向上により、周遊機会の増加、国内外観光客の集客向上に寄与。

■ 羽田空港からのアクセス向上

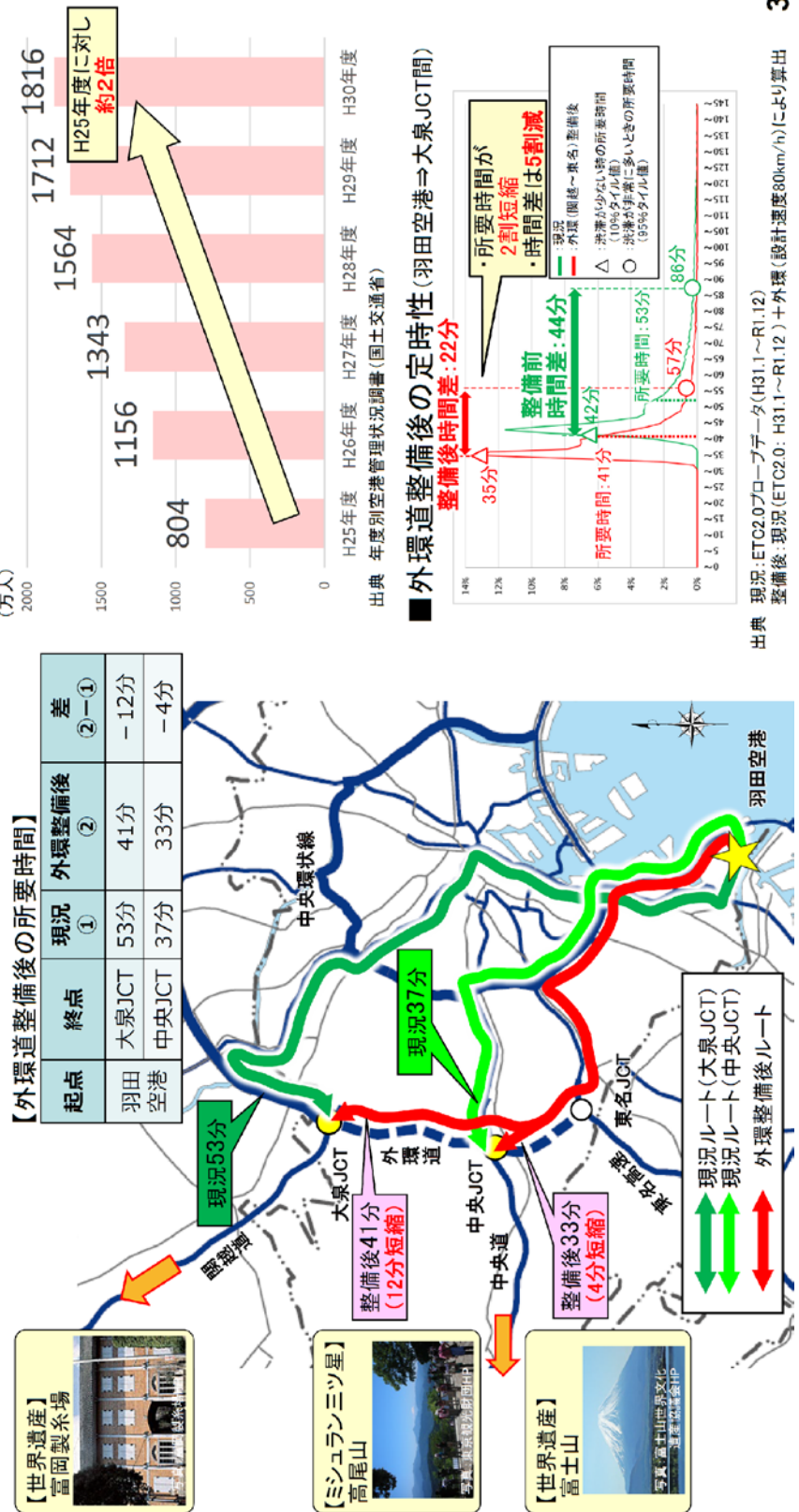


図 4.1-36 事業評価監視委員会資料 (36 / 44)

3. 事業の投資効果

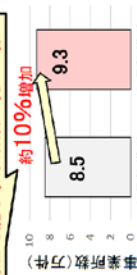
(4) 企業活動の支援

- ・ 外環(関越～東名)整備による既存路線の渋滞緩和、所要時間の短縮、時間圏域の拡大などを通じて、物流コスト削減、ドライバーの長時間労働緩和、物流品質の向上など企業活動を支援。

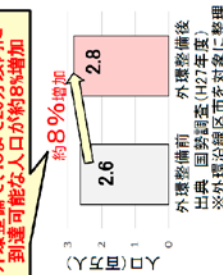
■ 所要時間の短縮効果

■ 沿線アクセスの向上

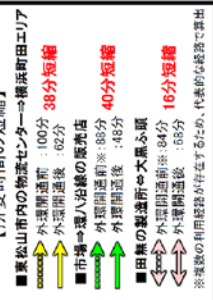
【新規IC整備前後のカバー事業所数】
外環整備で、ICまで20分以内に到達可能な事業所数が約10%増加



【新規IC整備前後のカバー人口】
外環整備で、ICまで20分以内に到達可能な人口が約8%増加



【所要時間の短縮】



■ 企業の声

① 広域的な企業活動の支援(所要時間の短縮等)

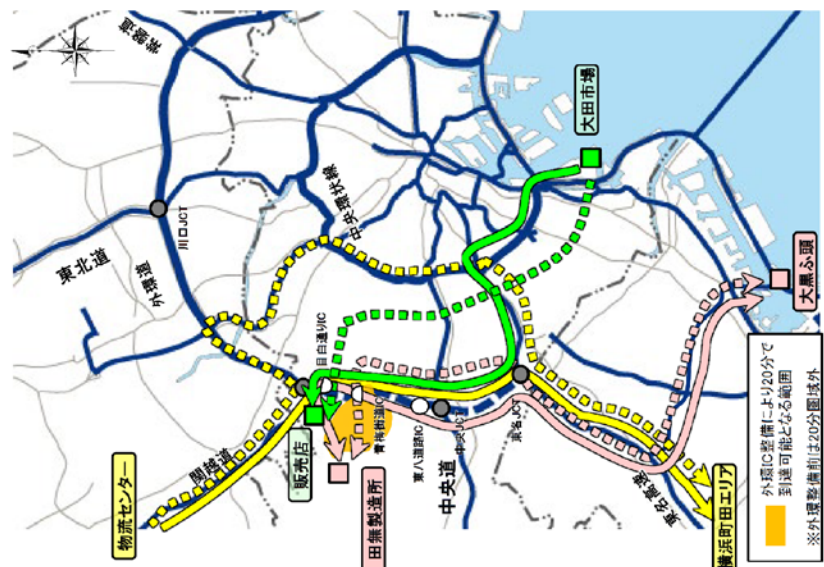
- ・ 東松山の配送センターから、関越道や首都高を利用して横浜町田エリアへ荷物を配送している。
- ・ 外環(関越～東名)整備により、都心の中央環状線を通して、ことなく、配送できるため、時間短縮や安全性向上に期待している。

② 沿線企業の企業活動の支援(物流品質の向上)

- ・ 花の流通を行っており、鮮度(物流品質)が重要となるが運送上の都合によっては時間が読めないこともある。
- ・ 外環が整備されることで、大田市場より、環八沿線に複数立地する販売店に輸送する際、輸送時間の短縮や安定化が図られ、品質を維持しやすくなることが期待される。

③ 沿線企業の企業活動の支援(ドライバー負担軽減等)

- ・ 製品・部品の輸出入のため、田無の製造所と大黒ふ頭のバックヤード間で、運送を行っている。
- ・ 外環(関越～東名)整備により、ドライバーの負担が軽減することを期待している。



出典 現況：ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)
整備後：現況+外環(設計速度80km/h)により算出

※現況、整備後ともに、北西線は規制速度により算出

図 4.1-37 事業評価監視委員会資料 (37/44)

3. 事業の投資効果

(5) 救急医療への支援

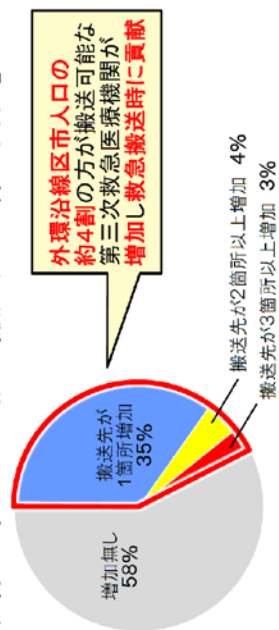
- ・ 東京都は重症者の救急搬送人員が最も多く、搬送までに複数回照会を行う割合も高い。
- ・ 外環が整備されることで沿線区市人口の約4割の方が、多量出血による死亡率となる30分で搬送可能な第三次救急医療機関の数が増加。
- ・ 外環(関越～東名)が整備されることで救急搬送先の選択肢が増加し、沿線の高度救急医療を支援。

■ 沿線区市の救急搬送先の増加

【都道府県別重症者以上搬送人員ランキング 上位5位】



【外環沿線区市人口の救急搬送先の増加割合】



出典 人口: 国勢調査(H27年度 外環沿線区市: 288万人)
 速度: 現況はETC2.0プロブデータ(H31.1~R1.12)。整備後は現況+外環(設計速度80km/h)により算出
 ※外環沿線区市(練馬区、杉並区、世田谷区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市)を対象とした集計
 ※第三次救急医療機関: 心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷など一刻を争う重篤な救急患者の救命医療を担当する機関

図 4.1-38 事業評価監視委員会資料 (38/44)