

# PONPOKO REPORT



## 多くの人にとって望ましい 解決策とは

2000年のポンポコ発足から20年、現在も東京外かく環状道路のPI委員として交通を中心とした情報収集と分析を一人、コツコツと続けています。7月30日に開催された関東地方整備局事業評価監視委員会で外環の再評価が審議され、「事業継続」とする対応方針原案はその場では了承されず継続審議となりました。継続も困難、後戻りも出来ない事業の解決策を考えます。(江崎)

参 考

- <http://p-report.jp>
- 書籍『公共事業と市民参加』学芸出版社

喜多見ポンポコ会議

2020年8月23日発行

## 外環事業費は2兆3575億円

国土交通省は公共事業について、新規事業採択時評価、再評価、完了後の事後評価の三段階で事業評価を行うことになっています。外環については3回目の再評価です。

### (1) 事業費は当初の2倍

事業費は2兆3575億円に増加、当初の2倍近くに膨らみました(表1)。今回の増加要因(表3)を見ると中央JCTの地中拡幅部だけで計5360億円増加。中央JCTと同様に技術的難易度が高いとされる青梅街道IC(図1)についてはまだ計上されておらず、今後3兆円に達する可能性があります。

### (2) B/Cは当初の3分の1

費用便益比(B/C)は1以上であれば事業が妥当だと評価されることになっています。これも当初の2.9から1.01へ3分の1に低下(表1)。基礎データに2015年度センサス(図2)を使えば交通量はさらに減少し、B/Cは1を下回る見込みです。

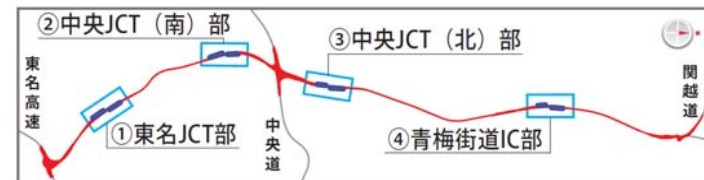


図1 地中拡幅部の位置

出典:『東京外かく環状道路(関越～東名)地中拡幅部の都市計画変更素案のあらまし』2014.4

### (3) 最終的には国民が負担する

外環の事業費を誰が負担するか、国による直轄事業(税金)か高速道路会社による有料道路事業(通行料金)かの費用負担区分について、東京都は「都の負担増とならないよう、有料道路事業を活用するように」と要望していますが、通行料金で賄うとしても物流費が上昇するなどして最終的には国民の負担になります。

事業継続も困難、後戻りも出来ないとする、掘ってしまったトンネルの有効な活用方法を見つけることが出来れば、「禍を転じて福と為す」可能性があります。

表1 外環の費用便益分析の経過

	2008年 新規事業採択時評価	2013年 再評価	2016年 再評価	2020年 再評価
基礎データ	2005年度 道路交通センサス	2005年度 道路交通センサス	2005年度 道路交通センサス	2010年度 道路交通センサス
交通量の推計時点	2030年度	2030年度	2030年度	2030年度
計画交通量(台/日)	88,900~100,800	75,900~95,600	76,200~96,200	72,600~92,200
事業費	1兆2,820億円	約1兆2,820億円	約1兆5,975億円	約2兆3,575億円
費用便益比(B/C)	2.9	2.3	1.9	1.01

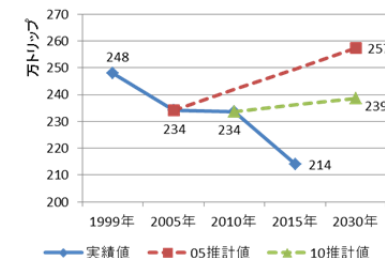


図2 外環利用区間の実績・推計交通量集計結果(全車)

表2 【2016年再評価】外環事業費増加の要因と金額

	項目	増額
1	地中拡幅部(東名JCT)の構造変更	約490億円
2	大泉JCT本線ランプ接合部の工法変更	約462億円
3	地中拡幅部の技術開発業務・追加地質調査	約20億円
4	セグメント・床版構造の構造変更	約911億円
5	横連絡坑の構造変更	約195億円
6	発生土中性固化材改良・仮置場整備	約676億円
7	発生土受入先変更	約391億円
8	埋蔵文化財の発掘	約10億円
	全体事業費の増額計	約3,155億円

表3 【2020年再評価】外環事業費増加の要因と金額

	項目	増額
1	-1 地中拡幅部(中央JCT)の断面形状変更	約1,130億円
	-2 地中拡幅部(中央JCT)の工法変更	約3,365億円
	-3 地中拡幅部(中央JCT)の構造変更	約865億円
2	大泉JCT側本線シールドにおける地質調査を踏まえた軟弱地盤対策・耐震検討の追加	約670億円
3	東名JCTにおける本線シールドトンネルの掘進方法及びヤード構造の変更	約210億円
4	中央JCTにおける地質調査・地下水調査を踏まえたJCT構造等の変更	約780億円
5	大泉JCTにおける現地地質条件を踏まえたトンネル構造等の変更	約580億円
	全体事業費の増額計	約7,600億円

## トンネルは多くの課題を解決する

『PONPOKO REPORT』2019. 3. 31 裏面で「トンネルを野川の調節池に」と提案しました。外環の再評価を機会に改めて野川と周辺地域が抱える課題を整理し、解決策を提案します。

### (1) 野川の概要

野川は国分寺崖線の湧水を集めながら二子玉川付近で多摩川に合流する多摩川の一次支川です。野川の支川として仙川と入間川、さらに清水川・逆川・佐須用水も流入しています。主な流域関係区市は世田谷区・狛江市・調布市・三鷹市・武蔵野市・小金井市・府中市・国分寺市・小平市・立川市、2015年の流域人口は約80万人です。

### (2) 東京都の治水対策

東京都は時間50ミリまでは河道拡幅や河床掘削により洪水を安全に流すことを基本とし、洪水の一部を貯留する調節池や、洪水の一部を別のルートに分けて流す分水路を整備しています(図3、表4・5・6)。東京都の「野川流域河川整備計画」2017. 7では、供用中の調節池を含め野川で約80万立米、仙川で約26万立米、入間川で約2.9万立米の調節池を整備する計画ですが、具体的な場所などは検討中です。

### (3) 合流式下水道の問題

野川流域内にある市部の大部分は汚水と雨水を同一の管きよで排除する合流式下水道で整備されています。野川処理区から発生する汚水は成城排水調整所を經由し森ヶ崎水再生センター

へ送られ処理されますが、雨天時には下水の一部が未処理のまま野川に放流されます。

東京都は、降雨初期の特に汚れた下水を貯留する施設の整備を進めています。貯留した下水は降雨終了後、水再生センターに送水して処理します(図4)。野川処理区では野川上流部雨水貯留施設(幹線内貯留、1千立米)と、野川下流部雨水貯留施設(狛江市西野川、2万立米)があります。

### (4) 近年の大雨被害

近年、1時間あたり50ミリを超える降雨が増加傾向にあります。2005年9月には時間最大雨量100ミリを超える集中豪雨により野川・仙川・入間川において437棟の浸水被害が発生。昨年10月の台風19号では多摩川流域全体で大雨となり、過去最高の雨量を観測し世田谷区内でも玉川などで浸水被害が発生しました。

### (5) 外環の本線トンネル

8月18日7時時点のシールドマシン位置は、東名JCT部の本線トンネル北行がJCTから3058m、南行がJCTから4073m(野川から離れて入間川近く)、大泉JCT部の本線トンネル北行はJCTから1016m、南行はJCTから482m(白子川近く)となっています。

### (6) 白子川地下調節池(図5)

この白子川には外環大泉JCT内の発進立坑から目白通りの下を石神井川と環状八号線の交差点付近までをシールドトンネルでつないだ地下調節池があります。トンネル内径10m、延長3.2km、貯留量は21.2万立米です。

### (7) 野川の調節池と貯留施設に

外環事業で掘ってしまったトンネルは北行と南行の2本あり、東名JCT部では1本は野川の調節池に、1本は合流式下水道の貯留施設にすることが考えられます。

野川沿いには小田急電鉄の電車基地もあります。万一野川が氾濫すると小田急沿線全体にも影響する恐れがあります。トンネルを転用することは、

多くの課題を解決し、野川、多摩川、その先の東京湾にとっても環境負荷軽減になり、多くの人や企業、生きものにとって望ましいことです。野川との接続設備や、強度が不足する場合は追加工事が必要になるかもしれませんが、地中拡幅部は不要ですから外環よりは事業費が抑えられそうです。関係者の英断に期待します。

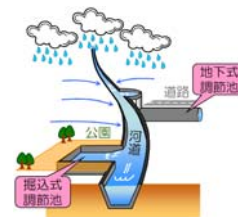


図3 調節池のイメージ

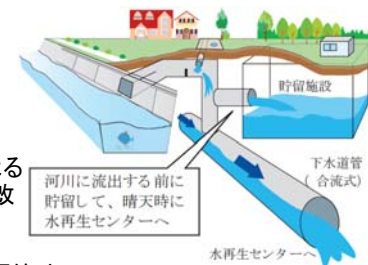


図4 貯留施設による合流式下水道の改善対策のイメージ

### 図5 白子川地下調節池

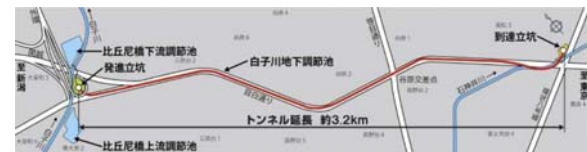


表4 東京都の供用中の調節池(2019年11月時点)

河川名	名称	貯留量 (m <sup>3</sup> )	施設形式
神田川	神田川・環状七号線地下	540,000	地下トンネル式
	和田堀第二	2,500	掘込式
善福寺川	和田堀第三	3,000	〃
	和田堀第六	48,000	〃
	善福寺川	35,000	地下箱式
妙正寺川	妙正寺川第一	30,000	掘込式
	妙正寺川第二	100,000	地下箱式
	落合	50,000	〃
	上高田	160,000	〃
	鷲宮	35,000	掘込式
	北江古田	17,000	〃
石神井川	富士見池	33,800	〃
	芝久保	11,000	〃
	南町	12,000	〃
	向台	81,000	〃
白子川	比丘尼橋上流	34,400	〃
	比丘尼橋下流	212,000	地下箱式
	白子川地下	212,000	地下トンネル式
目黒川	船入場	55,000	地下箱式
	荏原	200,000	〃
古川	古川地下	135,000	地下トンネル式
野川	野川第一	21,000	掘込式
	野川第二	28,000	〃
	野川大沢	90,000	〃
柳瀬川	金山	46,000	〃
霞川	霞川	88,000	地下箱式
黒目川	黒目川	221,000	〃
残堀川	残堀川調節池	60,000	掘込式

表5 東京都の現在整備中の調節池(2019年11月時点)

河川名	名称	貯留量 (m <sup>3</sup> )	施設形式
神田川	下高井戸	30,000	地下箱式
神田川他	環状七号線地下広域	681,000	地下トンネル式
善福寺川	和田堀公園	17,500	掘込式
石神井川	城北中央公園	250,000	地下箱式
野川	野川大沢(拡張)	68,000	掘込式
境川	境川金森	151,000	地下箱式
	境川木曽東	49,000	〃

表6 東京都の分水路(2020年3月時点)

河川名	名称	区間(下流～上流)	延長
神田川	江戸川橋	船川原橋～江戸川橋	1,640m
	高田馬場	高戸橋～新堀橋	1,460m
	水道橋	水道橋～白鳥橋	1,640m
	お茶の水	昌平橋～水道橋	1,300m
石神井川	飛鳥山	王子桜橋～音無橋	380m
仙川	仙川	花見橋～野川	1,950m
入間川	入間川	西野橋～野川	1,230m
三沢川	三沢川	東橋～多摩川	2,670m
谷沢川	谷沢川	向台橋～滝の橋	3,200m

表4・5・6と図3・4・5の出典: 東京都建設局HPおよび東京都資料