

# 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。

表1 外環の費用便益分析の経過

	2009年度 新規事業採択時評価	2013年度 再評価	2016年度 再評価	2020年度 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

表2 【2016年度再評価】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

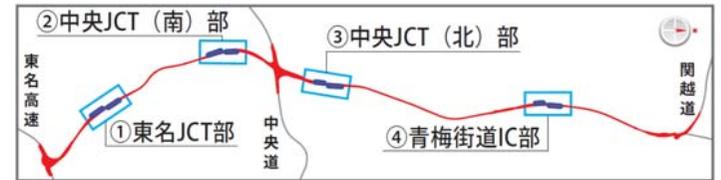


図1 地中拡幅部の位置

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なると、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。



図2 外環利用区間の実績・推計交通量集計結果(全車)

表3 【2020年度再評価】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

