

# 【審議】事後評価 東関東自動車道 (み さと三郷～こう や高谷JCT)

東日本高速道路(株)  
令和5年12月15日

あなたに、ベスト・ウェイ。



# 1. 事業の概要 位置図

- 東京外かく環状道路は、都心から半径約15kmのエリアを結ぶ全長約85kmの幹線道路。
- 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。

広域図



位置図



# 1. 事業の概要 路線概要・事業経緯



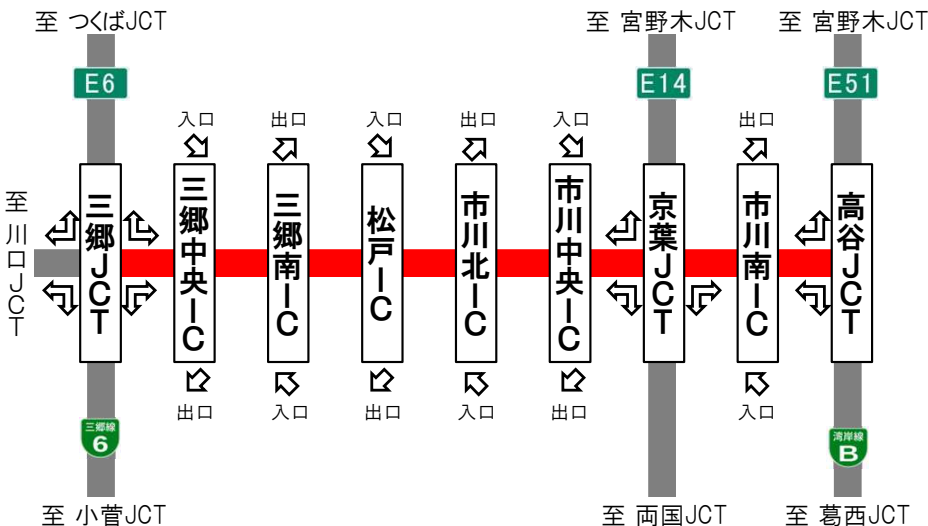
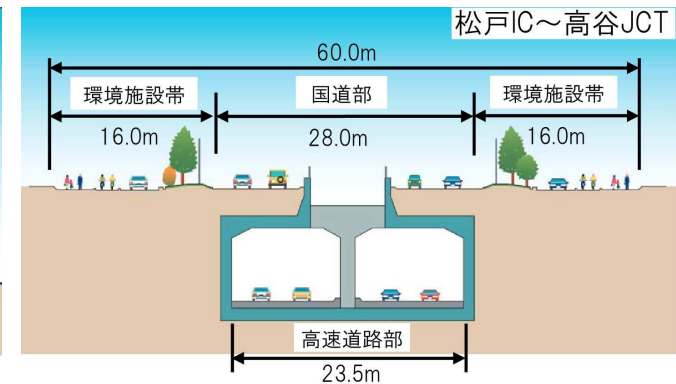
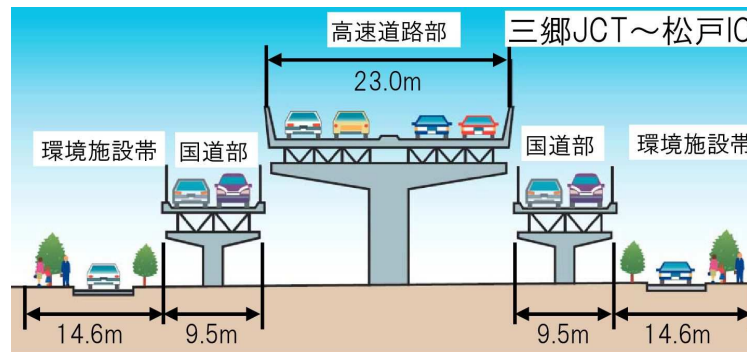
- 東京外環自動車道・国道298号(三郷～高谷JCT)は、高速道路部(東京外環自動車道(三郷～高谷JCT))と、国道部(国道298号)(三郷～高谷JCT)が併設されており、このうち高速道路部を東日本高速道路(株)が建設。
- 沿線の住環境に配慮するため、昭和49年に定められた「道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準」に基づき、環境施設帯(植樹帯・遮音壁など)を設置。

## 概要

区 間： 自)埼玉県三郷市番匠免  
至)千葉県市川市高谷

計画延長： 19.6km  
道路規格： 第1種第3級  
設計速度： 80km/h  
車線数： 4車線

## 標準断面図



## 事業経緯・事業費

	三郷JCT～三郷南IC	三郷南IC～松戸IC	松戸IC～高谷JCT
整備計画	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
開通日	平成17年11月27日	平成30年6月2日	
事業費	10,393億円		

# 2. 事業の効果 高速道路交通量の変化



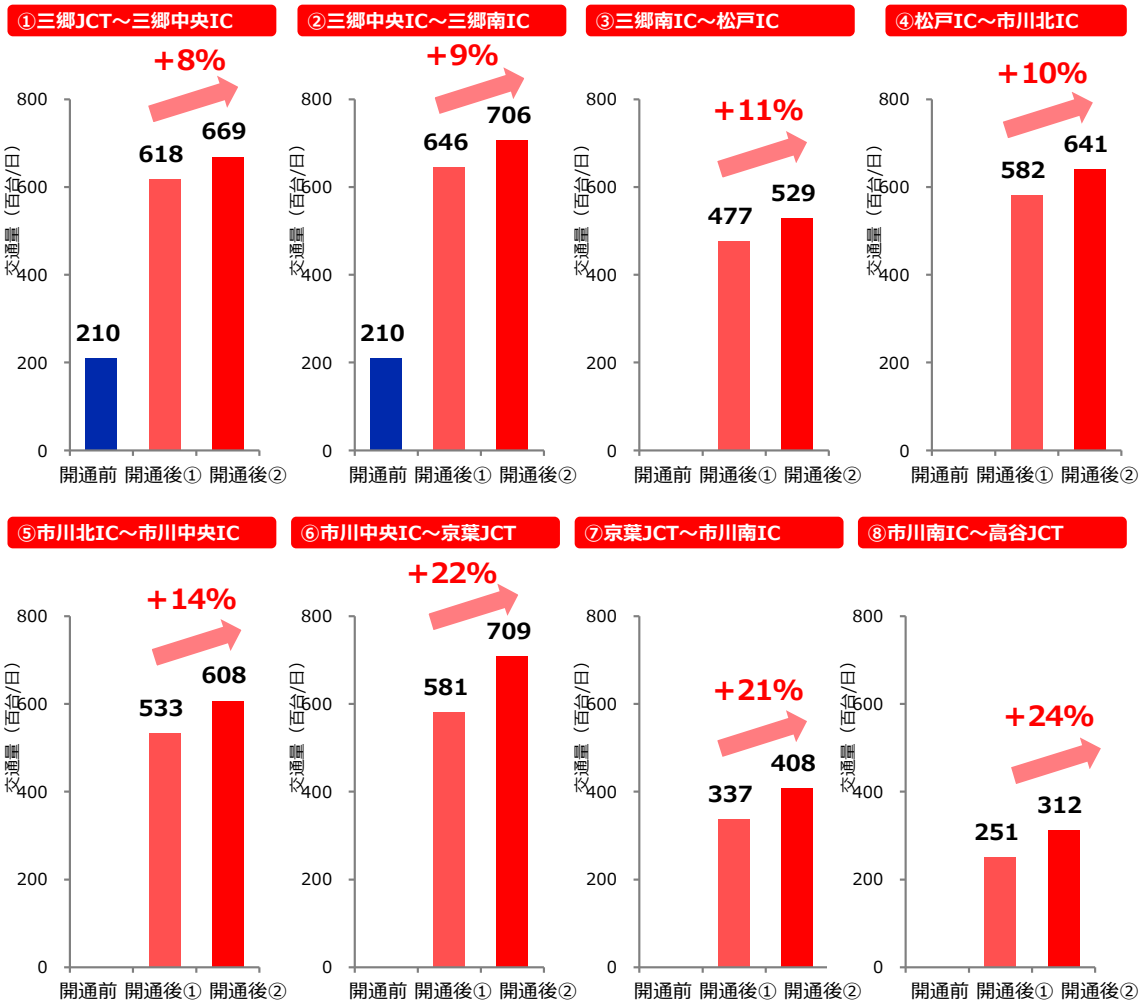
- 東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の交通量は約31,200～70,900台/日(R5.3～5月全日平均)。
- 開通後5年間、東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の交通量は増加傾向。

## 位置図



## 日平均交通量の推移

開通前：H30.3～5 (全日平均)  
 開通後①：H31.3～4,R1.5 (全日平均)  
 開通後②：R5.3～5 (全日平均)

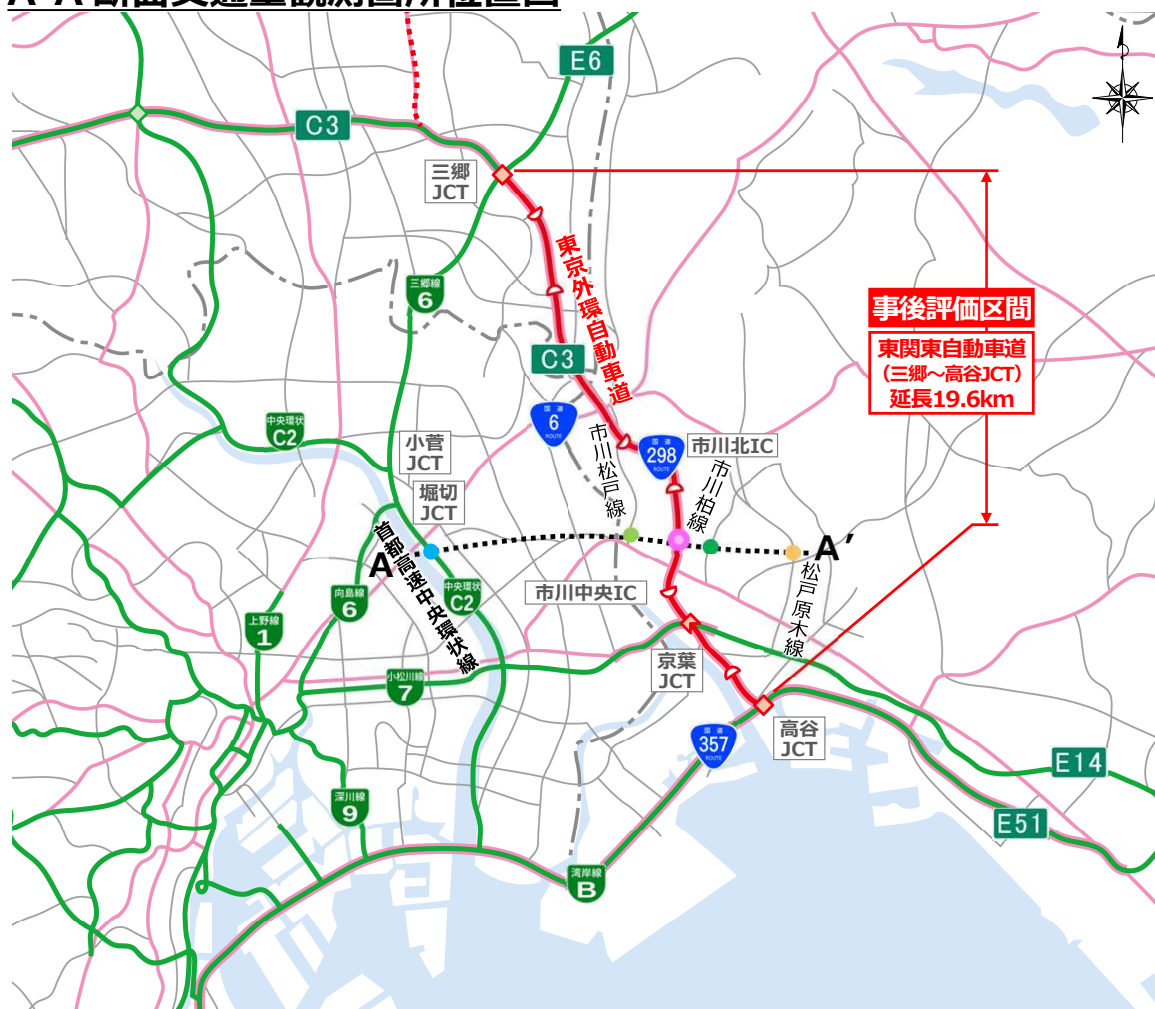


【出典：車両感知器等交通量 (NEXCO東日本)】 3

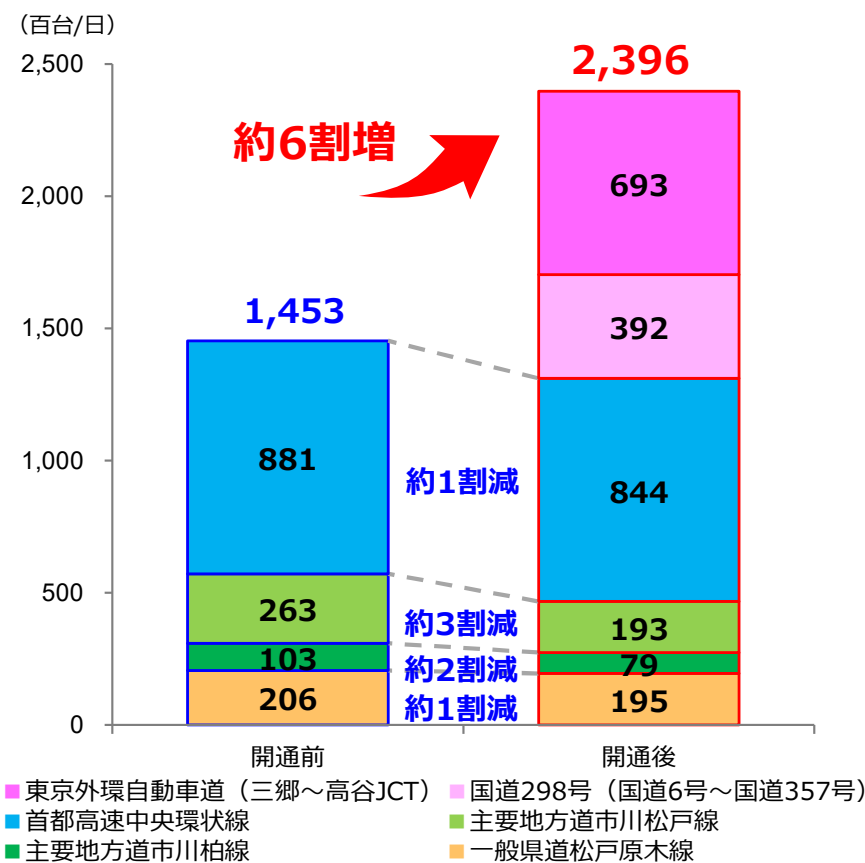
## 2. 事業の効果 断面交通量の変化

- 東京外環自動車道・国道298号(三郷～高谷JCT)の開通により、並行する一般道路および首都高速中央環状線を含めた断面交通量は全体で約6割増加。
- 並行する道路の交通量は、開通前に比べて(主)市川松戸線が約3割、(主)市川柏線が約2割、(一)松戸原木線が約1割、首都高速中央環状線が約1割減少し、交通が転換。

A-A'断面交通量観測箇所位置図



A-A'断面交通量の変化 (24時間交通量)

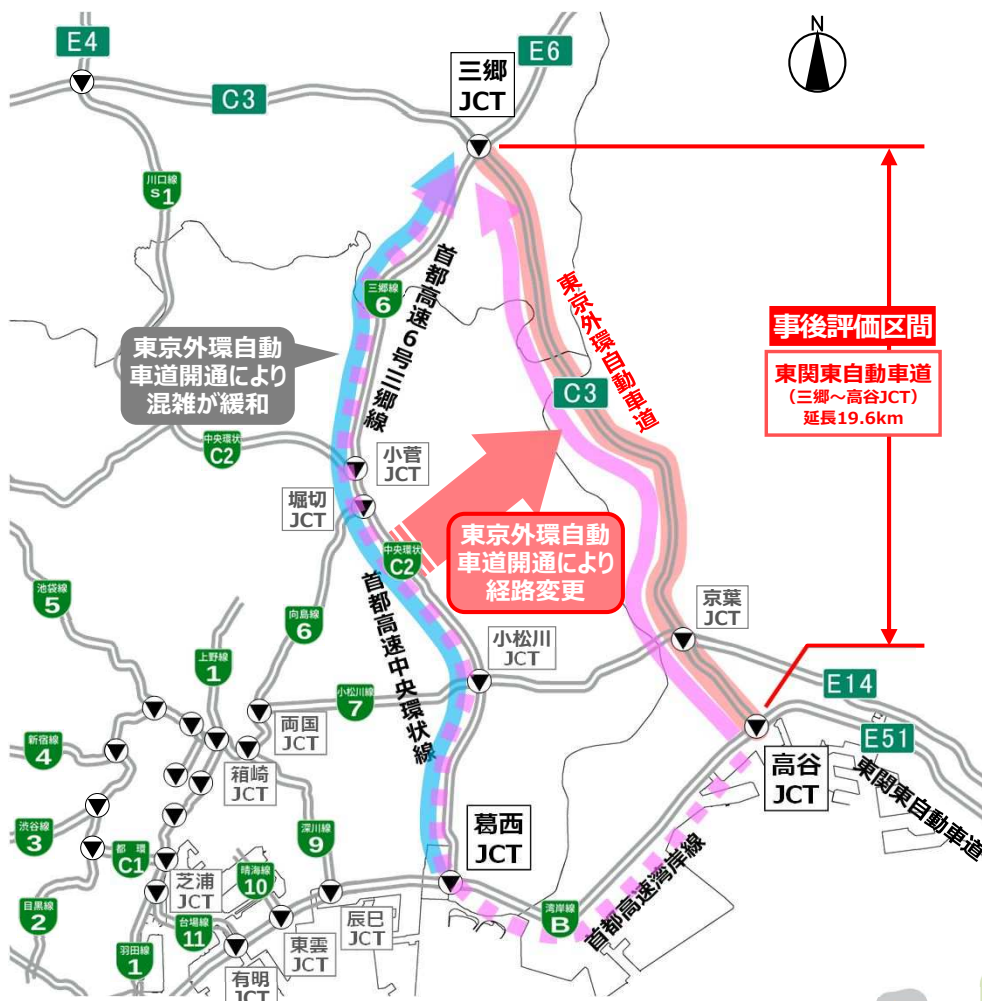


出典：  
 車両感知器等交通量 (NEXCO東日本、首都高速)  
 交通量調査結果 (24時間交通量) (国道、主要地方道、一般県道)  
 開通前：H29.4.26(水),6.29(木),9.26(火),H30.5.23(水)の平均値  
 開通後：R4.9.29(木)

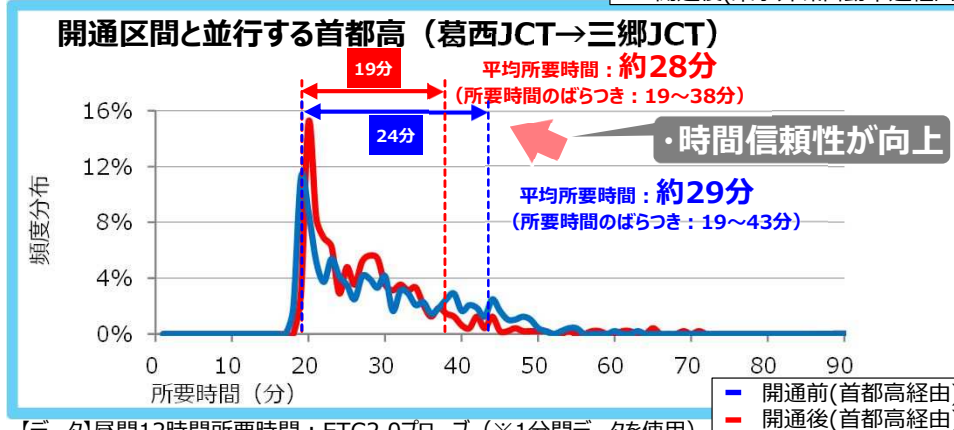
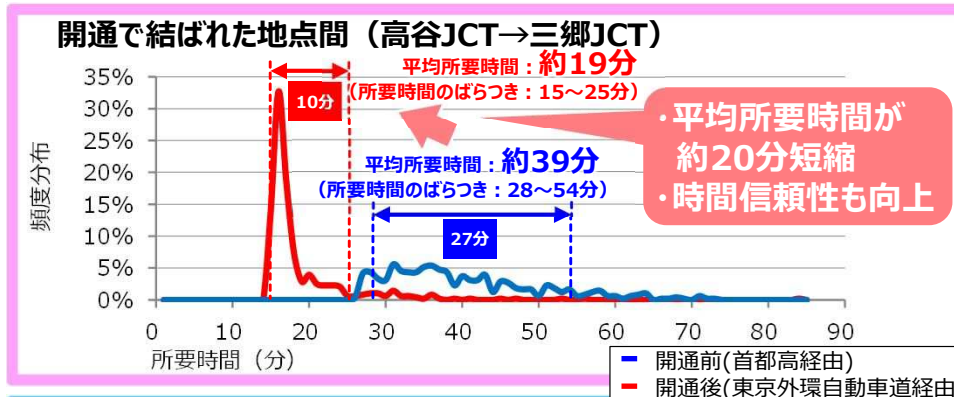
# 2. 事業の効果 所要時間と時間信頼性

■ 東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の開通により、所要時間が約20分短縮し、時間信頼性が向上。

集計経路図



## 所要時間と時間信頼性の変化



【データ】昼間12時間所要時間: ETC2.0プローブ(※1分間データを使用)  
 開通前: H29年10~11月(平日平均) 開通後: R4年10~11月(平日平均)  
 ※時間信頼性(所要時間のばらつき)は所要時間の上位10%値と下位10%値の時間差により評価。  
 (事故等が発生し、移動に極端に時間がかかってしまった場合などを除外する考え方)  
 ※平均所要時間はすべてのサンプルデータにて算出。  
 ※新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言、まん延防止等重点措置)を除く期間で集計。

## 道路利用者の声

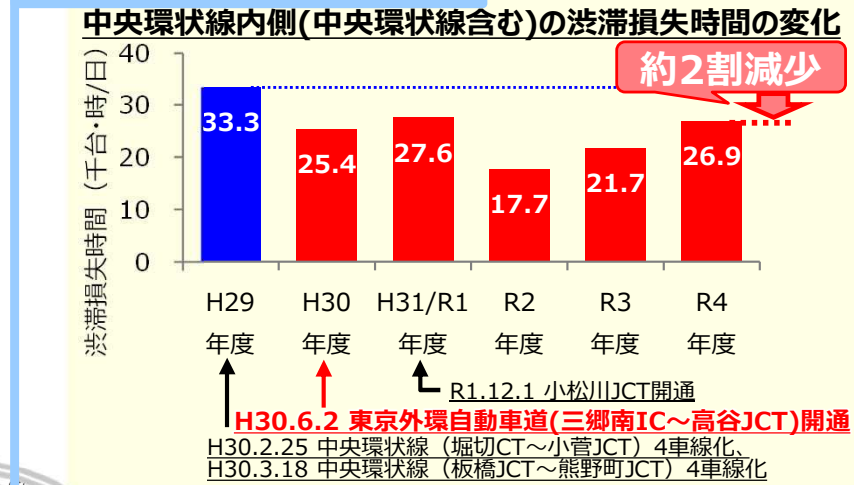
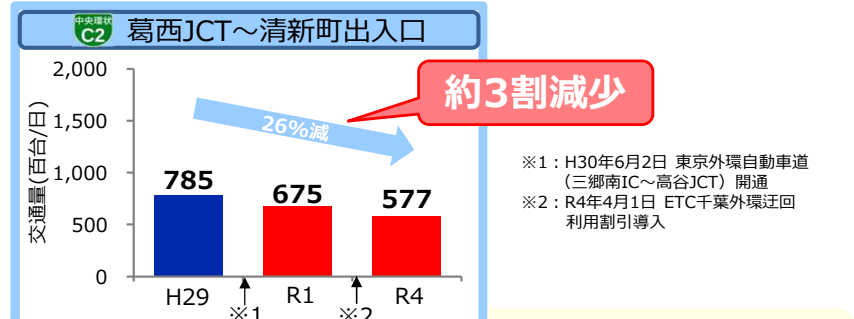


中央環状線は、時間帯により自然渋滞が発生しており、東関東自動車道から常磐自動車道方面へ所要時間がかかったため、**待合せ時間に遅れることがありましたが、開通後は改善されました。**(印西市 60代男性) 【出典: 利用者WEBアンケート調査結果(R4.10)】

# 2. 事業の効果 通過交通の抑制

■東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の開通によって、交通が転換され首都高速中央環状線の交通量が最大約3割減少。開通前と比較し、首都高速中央環状線を含む内側の渋滞損失時間が約2割減少。

## 高速道路 速度差図 (開通後 - 開通前)



**周辺住民の声**

東京外環自動車道(三郷南IC～高谷JCT)の開通により、千葉方面から北関東方面へアクセスしやすくなり、東京外環自動車道の利用頻度も増加しました。  
(浦安市 50代男性)

【出典：利用者WEBアンケート調査結果(R4.10)】6

# 2. 事業の効果 非常時の迂回機能



- 首都高速事故発生日に、約8割が東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)を迂回ルートとして利用し、首都高速利用ルートと比べ約52分短縮。
- 東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の開通による高速道路ネットワークの多重化により、柔軟な経路選択が可能となり、事故・災害時に迂回機能を確保。

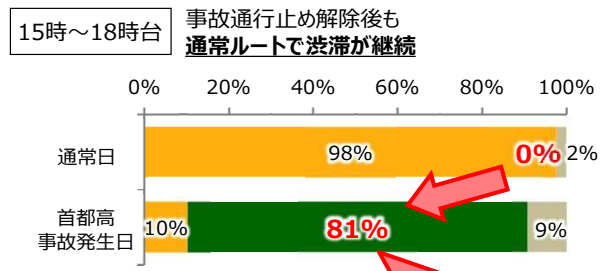
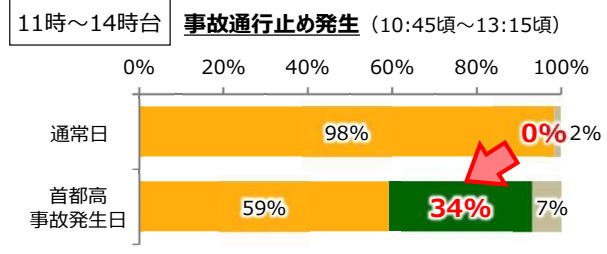
## 首都高事故発生日(令和4年7月13日)と通常日(令和4年7月6日)の経路変化及び所要時間

首都高速6号向島線(下り)箱崎JCT付近→E6常磐自動車道(下り)三郷JCT付近への移動

首都高事故発生日  
令和4年7月13日  
10:45頃～13:15頃  
中央環状線  
堀切JCT付近  
事故通行止め  
その後も終日渋滞発生

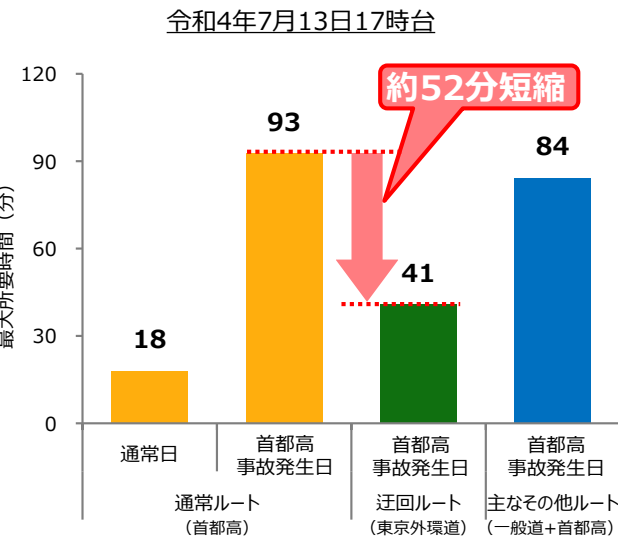


### 走行経路



■通常ルート(首都高) ■迂回ルート(東京外環) ■その他ルート

### 通常ルート(首都高)最大所要時間時の各ルート所要時間



### バス事業者の声

東京外環自動車道(三郷南IC～高谷JCT)の開通により、首都高速で事故などが起きた際に、迂回ルートの選択肢が増えました。常磐道方面からの高速バスでは、事故発生時の迂回ルートとして、実際に東京外環自動車道を活用したケースもあります。

【出典：バス事業者ヒアリング結果(R4.11)】



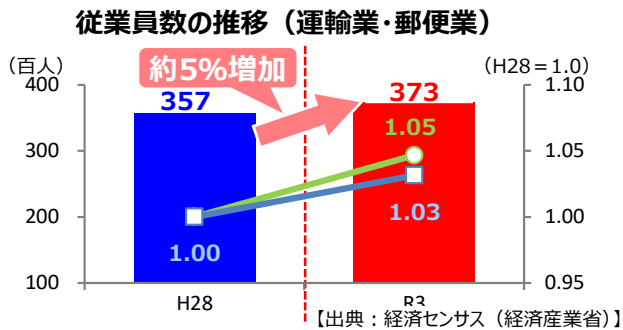
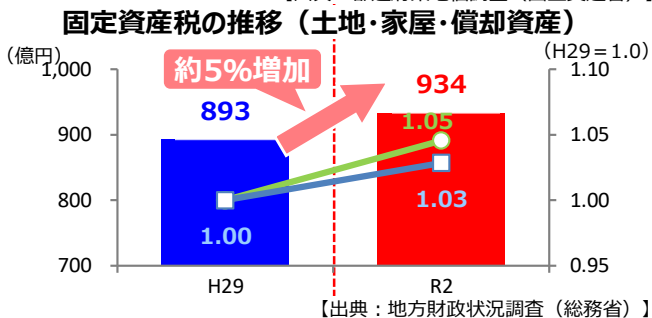
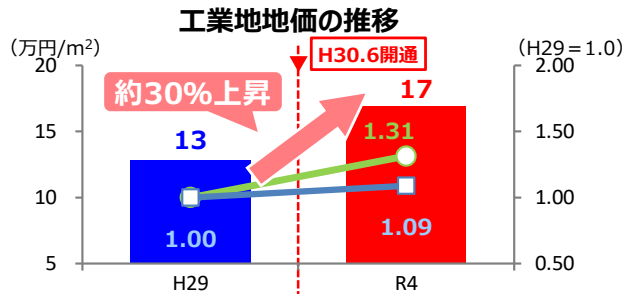
※主なその他ルートは、国道4号→環状7号線→加平入口→首都高  
 ※新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言、まん延防止等重点措置)を除く期間で集計。  
 【データ】走行経路、所要時間：ETC2.0プローブ



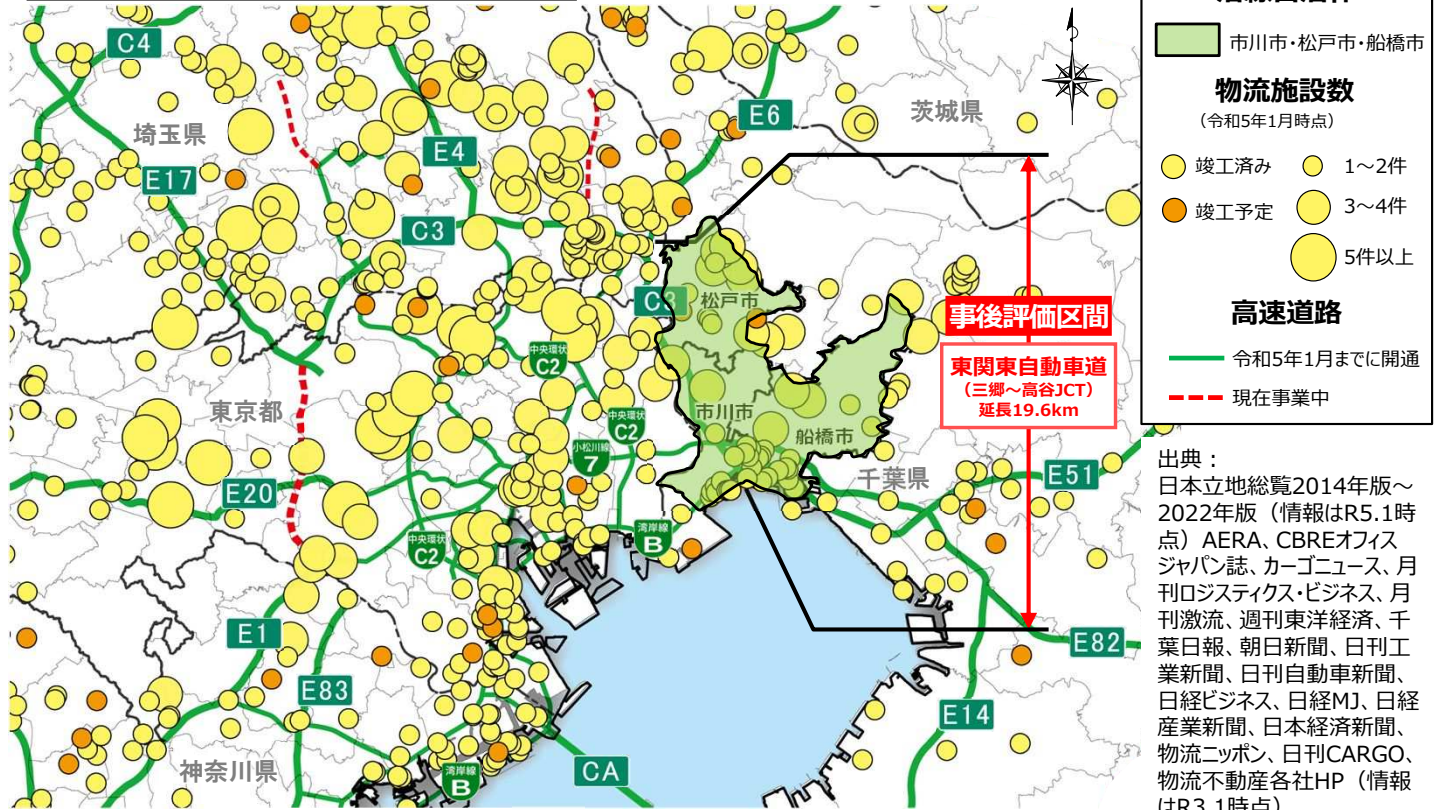
# 2. 事業の効果 物流効率化の支援

- 沿線自治体(市川市・松戸市・船橋市)で工業地地価が約30%上昇。
- 固定資産税(土地・家屋・償却資産)、従業員数(運輸業・郵便業)がそれぞれ約5%増加。
- 東京外環自動車道・国道298号(三郷～高谷JCT)の整備が企業の新規立地・開設に寄与。

## 沿線自治体での物流効率化 (市川市・松戸市・船橋市)



## 平成22年以降に竣工の物流施設



出典：  
日本立地総覧2014年版～2022年版 (情報はR5.1時点) AERA、CBREオフィスジャパン誌、カーゴニュース、月刊ロジスティクス・ビジネス、月刊激流、週刊東洋経済、千葉日報、朝日新聞、日刊工業新聞、日刊自動車新聞、日経ビジネス、日経MJ、日経産業新聞、日本経済新聞、物流ニッポン、日刊CARGO、物流不動産各社HP (情報はR3.1時点)

- ・上記出典に記載の竣工予定時期の情報より、平成22年以降に竣工の(一部予定を含む)物流施設を対象に作図
- ・件数は、各物流施設の立地住所をもとに近隣の物流施設を集約して示す

### 物流施設関係者の声



最近ではラストワンマイル・即日配達などのニーズに応えることを視点とし、徐々に内陸側に進出しています。東京外環自動車道(三郷南IC～高谷JCT)の開通により、湾岸エリアと内陸エリアの結びつきが強くなり、物流施設を新たに立地するためのポテンシャルがとても高くなりました。

【出典：物流施設関係者ヒアリング結果(R4.11)】

■ 開通前 (青) 開通後 (市川市・松戸市・船橋市の合計) (赤)  
 ○ 市川市・松戸市・船橋市の合計 (緑) ○ その他千葉県 (市川市・松戸市・船橋市を含まない) (青)

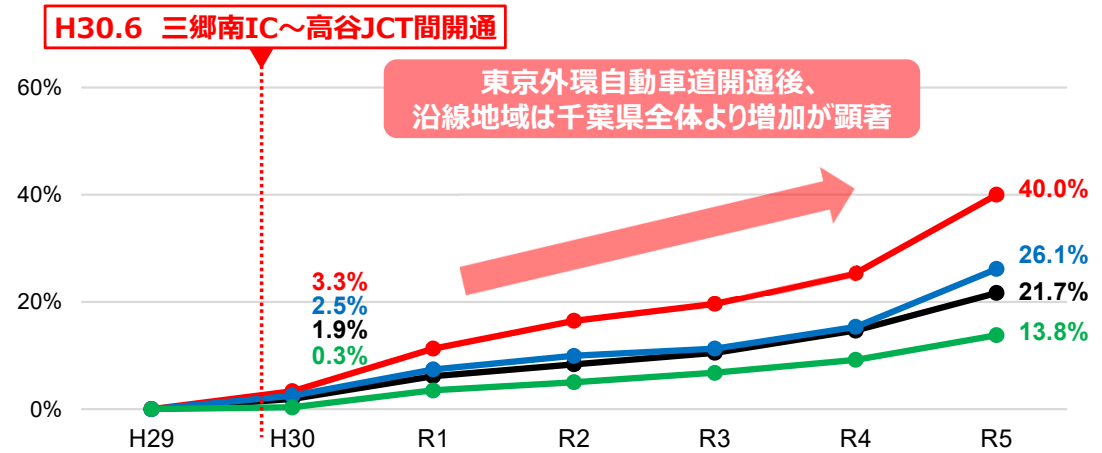
# 2. 事業の効果 沿線地域の地価上昇



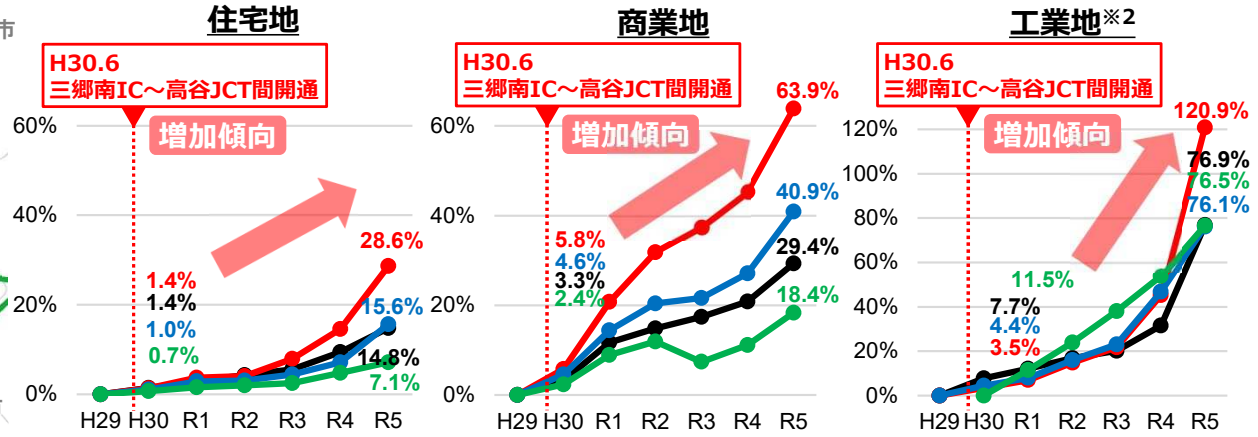
■東京外環自動車道・国道298号(三郷～高谷JCT)の開通により、沿線の自治体(松戸市・市川市・船橋市)の地価の変動率※1は、現在も増加傾向(R5全用途の変動率:市川市40.0%、船橋市26.1%、松戸市13.8%、千葉県全体21.7%)。特に、市川市と船橋市の住宅地・商業地・工業地の地価の変動率は千葉県全体より高い。



地価調査 全用途変動率※1



地価調査 用途別変動率※1



【出典：都道府県地価調査（千葉県/毎年7月1日調査）】

※1：開通前H29の地価を基準とした地価の変動率  
※2：準工業地は含まない

## 2. 事業の効果 都市の再生



■東京外環自動車道・国道298号(三郷～高谷JCT)の沿線居住者からの意見を踏まえて、東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の上部空間(掘割蓋掛け部)を利用した公園を整備。

### 上部空間(掘割蓋掛け部)を利用した公園

・東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の上部空間を利用した矢切富士見公園と菅野駅北口公園を整備

#### 位置図



#### 矢切富士見公園



R5.9撮影



R5.9撮影

#### 菅野駅北口公園



R5.9撮影



R5.9撮影

#### 公園管理者の声

東京外環道の上に整備された公園は、富士山が見えて眺望が良いと評判です。近隣の方々の遊び場や犬の散歩などに利用されています。地元の子ども会のフットボールクラブの活動にも使用されています。また、災害時の一時避難場所にも設定しています。  
【出典：公園管理者ヒアリング結果 (R5.8)】



#### 公園利用者の声

近所に公園ができ、園児の遊び場として、多い時期では週2～3回利用しています。よく見渡せるため、遊んでいる園児に目が届きやすく、安全に遊ぶことができます。  
【出典：公園利用者ヒアリング結果 (R5.8)】



# 2. 事業の効果 観光への効果

- 東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の開通により、埼玉・北関東方面から、千葉ベイエリア(幕張、浦安、葛西臨海公園など)へは、約7割が東京外環自動車道を利用(H29.9→R4.9)。
- 千葉県(浦安地域)における滞在時間が約224分増加(H29.6～H30.3→R4.6～R5.3)。

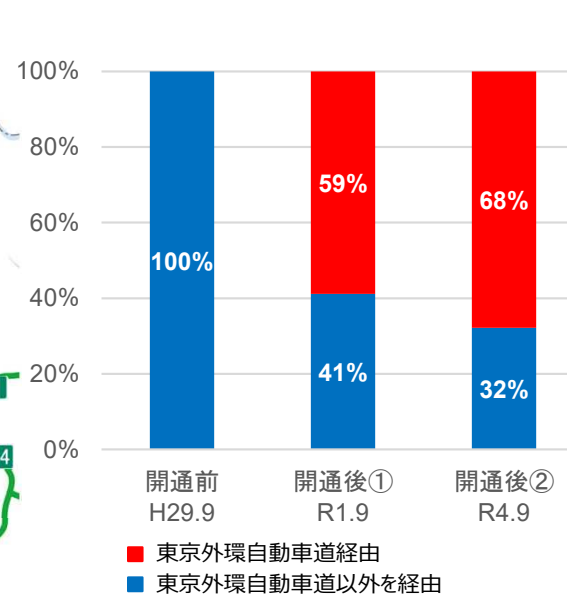
## 埼玉・北関東方面から千葉への観光



## 千葉ベイエリア拡大図



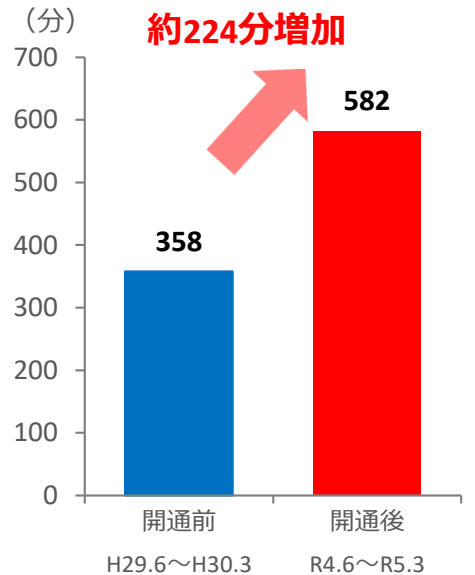
## 千葉ベイエリアへの高速道路利用の経路変化(休日)



使用データ：ETCICデータ  
(集計条件)

- ・埼玉・北関東方面から来て、葛西・浦安・花輪・幕張・武石・谷津船橋・湾岸習志野の各出口における、休日・普通車(普通車・軽自動車)の交通量を集計
- ・開通前：H29.9
- ・開通後：R1.9、R4.9

## 湾岸線浦安出入口利用交通の滞在時間(休日)



使用データ：ETCICデータ  
(集計条件)

- ・埼玉県内から高速道路へ乗車し、浦安で降車、再度浦安から乗車した車両を対象として集計
- ・開通前：H29.6～H30.3 首都高速経由 (N=3,922)
- ・開通後：R4.6～R5.3 東京外環自動車道経由 (N=12,801)



千葉県の観光地まで時間短縮できたので、滞在時間の延長や遠方への観光が可能になりました。(群馬県 50代男性)

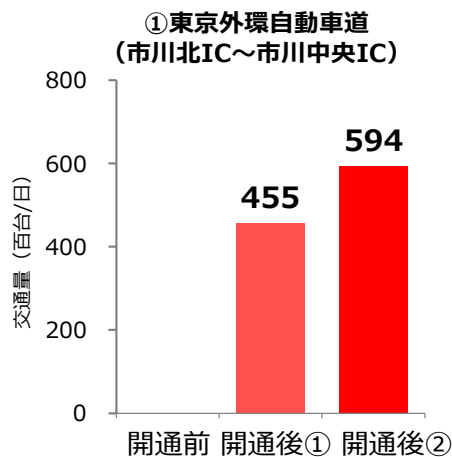
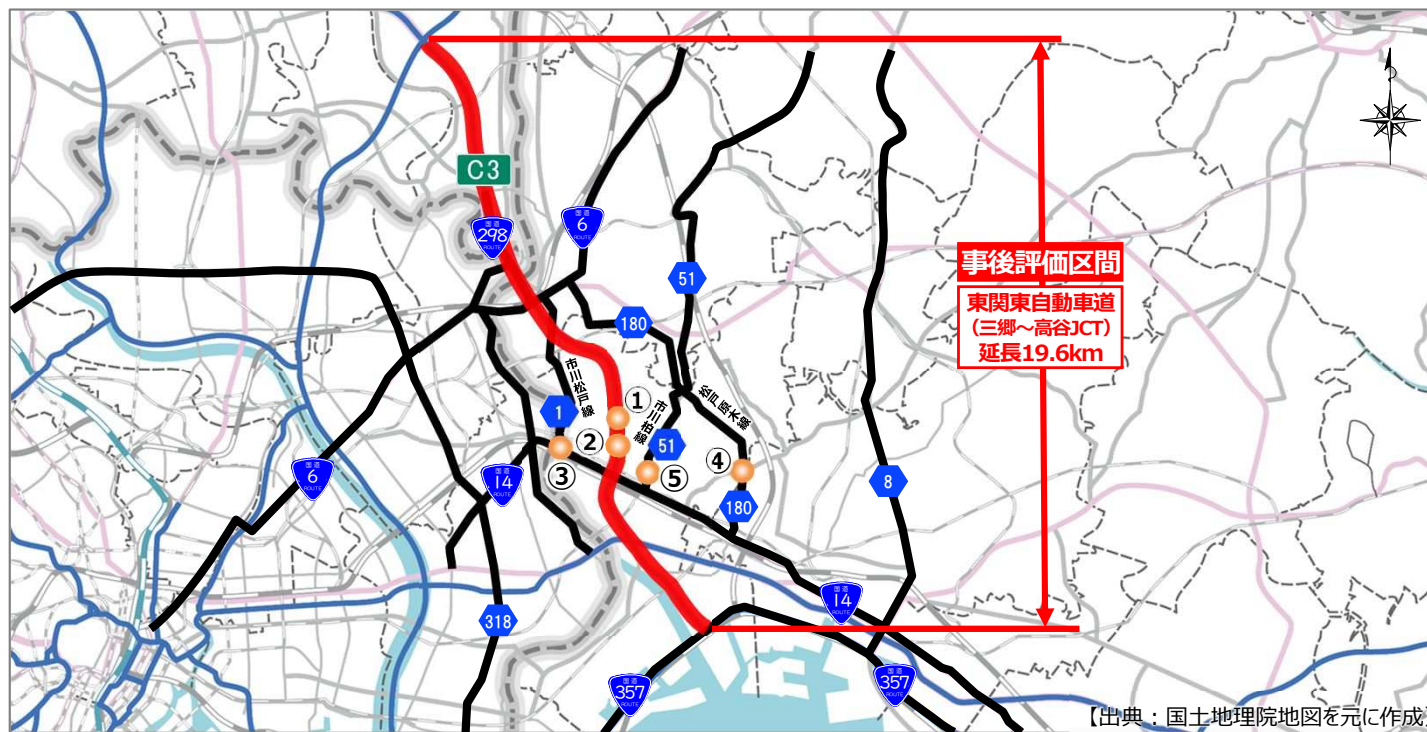
【出典：北関東住民WEBアンケート調査(H31.2)】

# 2. 事業の効果 安全な生活環境の確保①

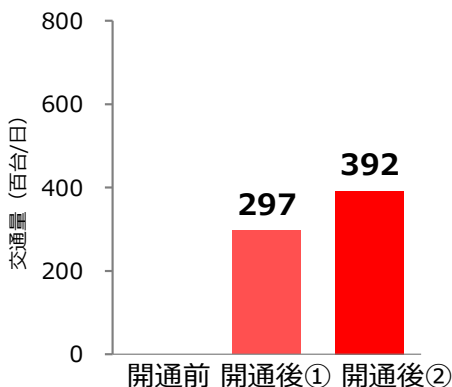


■東京外環自動車道・国道298号(三郷～高谷JCT)の開通により、沿線地域の並行する一般道路(主要地方道・一般県道)の交通量が最大27%減少。

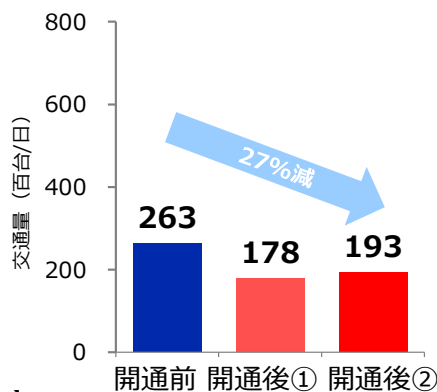
開通前：H29.4.26(水),6.29(木),9.26(火),H30.5.23(水)の平均値  
 開通後①：H30.6.5(火)、7.3(火)、9.6(木),R1.6.4(火)の平均値  
 開通後②：R4.9.29(木)  
 ※新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言、まん延防止等重点措置)を除く期間で集計。



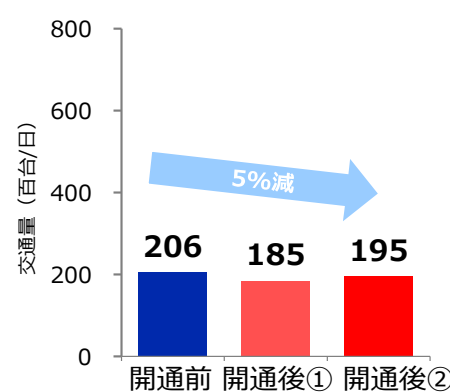
②国道298号 (市川総合病院入口：南側)



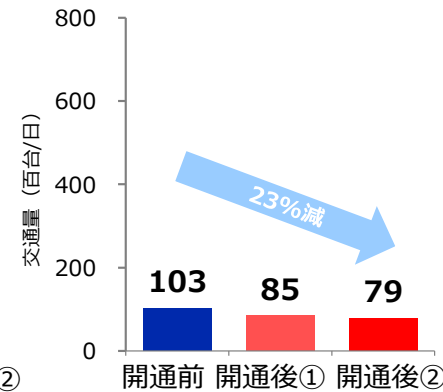
③市川松戸線 (市川広小路：北側)



④松戸原木線 (北方十字路：北側)



⑤市川柏線 (東菅野一丁目付近)



【出典：車両感知器等交通量 (NEXCO東日本)、交通量調査結果 (24h断面交通量)】

# 2. 事業の効果 安全な生活環境の確保②



■東京外環自動車道・国道298号(三郷～高谷JCT)の開通により、抜け道として利用されていた生活道路の交通量が約4割減少、急ブレーキ回数と死傷事故件数が約5割減少し、沿線小学校児童や地元住民の安全性向上に寄与。

## 平田小学校及び周辺住民の声

・登下校で国道298号(国道6号～国道357号)を横断する際は、整備された横断歩道橋を児童に利用させています。  
**車と分離されることで、児童が安全に登下校できています。**

また、東京外環自動車道(三郷南IC～高谷JCT)が開通したことで、行事の際に学校へのバスの乗り入れが簡単になり、児童が幹線道路を横断しない、安全な乗り降りができるようになりました。

・1車線の生活道路で歩行者と自動車が接触する心配がなくなりました。

【出典：平田小学校ヒアリング結果(R4.11) 利用者WEBアンケート調査結果(R4.10)】



## 平田小学校児童の通学状況

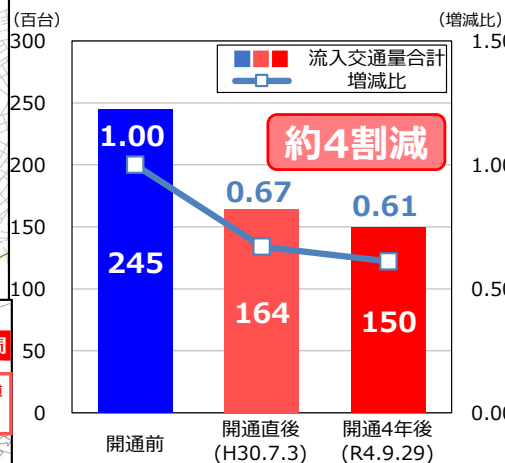


## 通学時における生活道路の改善



## 生活道路\*の流入交通量

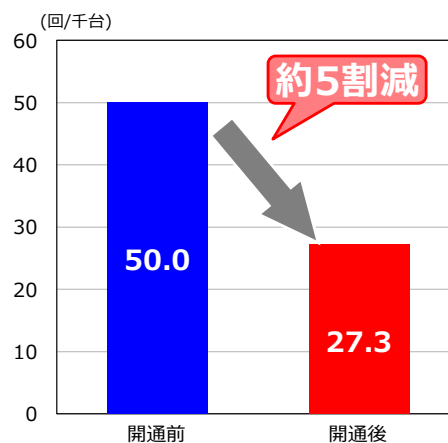
※生活道路：国道・主要地方道・県道を除く  
左図交通量調査箇所



【出典：交通量調査結果(各方向の12h流入交通量計)】  
 ※増減比：開通前を基準(1.00)とした全交差点の合算値における増減比  
 ※開通前交通量：H29.6.29(木), H29.9.26(火), H30.5.23(水)の平均値  
 ※新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言、まん延防止等重点措置)を除く期間で集計。

## 生活道路の急ブレーキ回数\*

※急ブレーキ回数は、左図記載のエリアにて集計

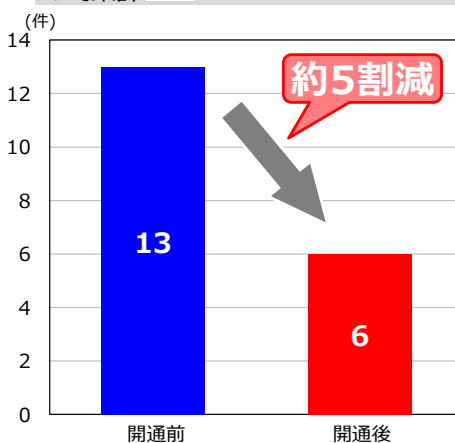


【出典：ETC2.0プローブ情報 開通前：H29.10～11 開通後：R4.10～11】

※0.3Gを超える急減速を急ブレーキとして集計  
 ※「プローブデータを活用した安全走行支援サービスに関する検討(第6回ITSシンポジウム2007)を参考に閾値を決定  
 ※新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言、まん延防止等重点措置)を除く期間で集計。

## 生活道路の死傷事故件数\*

※死傷事故件数は、左図記載のエリアにて集計

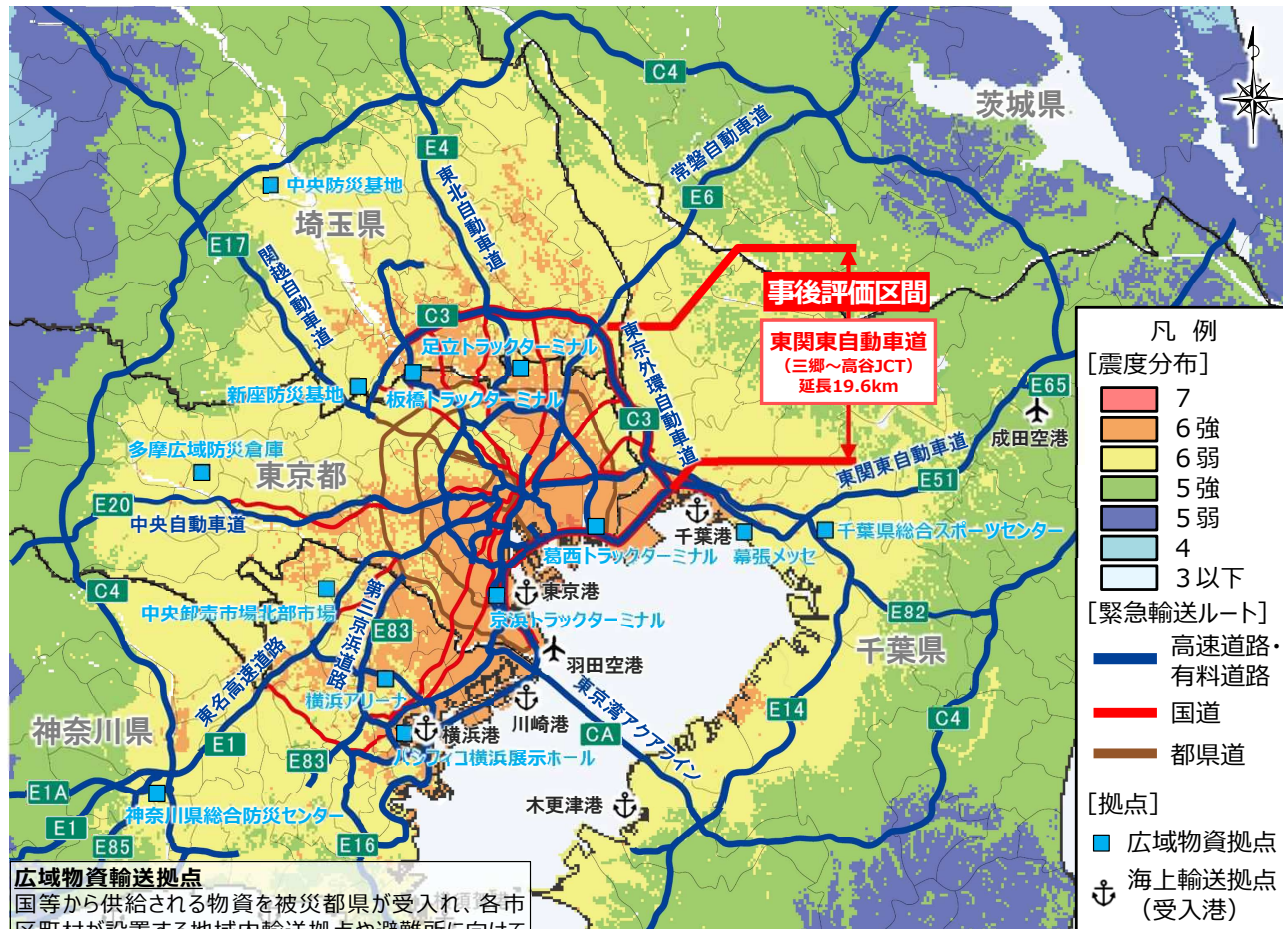


【出典：交通事故・生活道路統合データ(財)交通事故総合分析センター) 開通前：H29 開通後：R2】

# 2. 事業の効果 災害への備え

- 首都直下地震への備えとして、被害想定がその対象としている都心南部直下地震を想定して、緊急輸送ルートや各防災拠点等が中央防災会議幹事会(内閣府)により定められている。
- 東京外環自動車道・国道298号(三郷～高谷JCT)は緊急輸送ルートに指定されており、発災時の人員・物資の輸送ルートとして広域的な応援・支援を被災地に繋ぐルートの一翼を担う。

## 首都直下地震を想定した緊急輸送ルートと広域物資輸送拠点

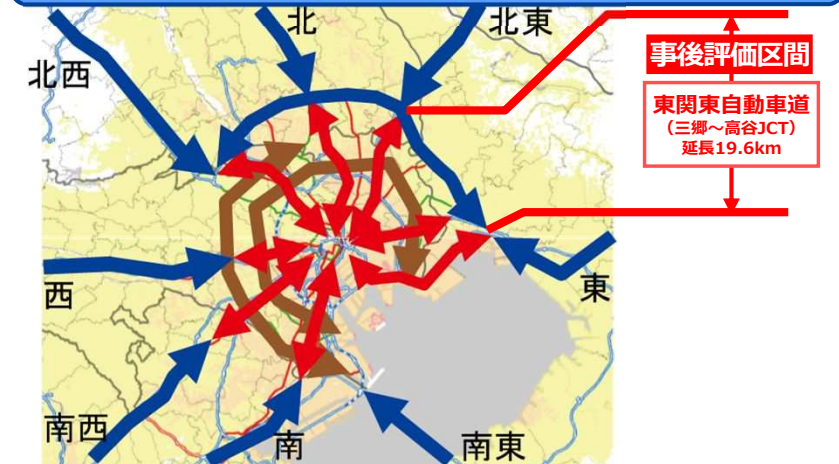


**広域物資輸送拠点**  
 国等から供給される物資を被災都県が受入れ、各市町村が設置する地域内輸送拠点や避難所に向けて送り出すための拠点。当該都県が設置する。

【出典：国土地理院地図】  
 出典：[震度分布] 首都直下地震の被害想定と対策について (H25 中央防災会議首都直下地震対策検討ワーキンググループ)  
 [緊急輸送ルート・広域物資輸送拠点] 首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画 (R5 中央防災会議幹事会)

## 緊急輸送ルート計画の考え方

①全国からの応援部隊や緊急輸送車両の広域的な移動のため、概ね外環道までの範囲における高速道路等の通行を確保



②概ね外環道の内側における緊急輸送ルートの確保は、“八方向作戰”に沿って放射方向のルートを確認するとともに、被災地内の活動を支えるため環状方向のルートも確保

出典：首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画の概要 (R5 中央防災会議幹事会)

### “八方向作戰”

都心23区内で震度6弱以上の地震が発生した場合に、全国各方面からのアクセスが可能となるよう、放射方向の道路を活用し、都心に向けた八方向毎に優先啓開ルートを設定して、郊外から一斉に進行する作戦。



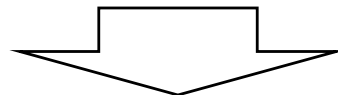
出典：首都直下地震道路啓開計画 (R5首都直下地震道路啓開計画検討協議会)

## 2. 事業の効果 費用便益分析結果

■費用便益比(B/C)は1.6。

◆総便益(B) 基準年(R5)に おける現在価値	走行時間短縮便益	24,649億円
	走行経費減少便益	1,726億円
	交通事故減少便益	145億円
	計	26,520億円

◆総費用(C) 基準年(R5)に おける現在価値	事業費	15,815億円
	維持管理費	465億円
	計	16,279億円



費用便益比(B/C):1.6

経済的純現在価値(B-C):10,241億円

経済的内部収益率※(EIRR): 5.5%

※ 経済的内部収益率(EIRR) 便益と費用の現在価値を等しくするような社会的割引率の値



# 3. 事業による環境保全 大気環境(CO<sub>2</sub>)



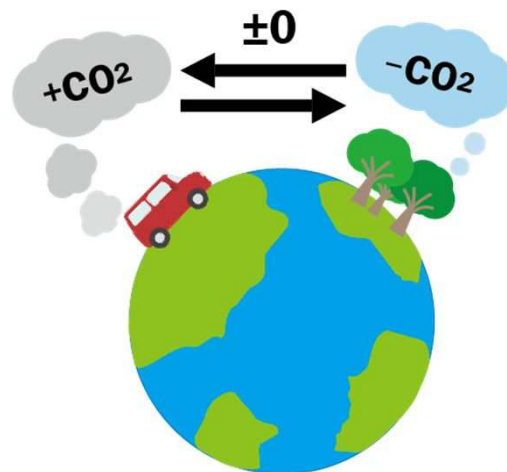
■東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の整備により、首都高速や一般道等の走行速度が上がり、二酸化炭素の排出量が約9.5万トン/年削減。(推計値)

CO<sub>2</sub>排出削減量※1※2  
(埼玉県・千葉県・東京都の道路)

95,400トン/年



10,841ha ※3  
の森林が  
1年間に吸収するCO<sub>2</sub>に匹敵



東京ディズニーリゾート(テーマパークエリア)  
108個分の広さに相当



※東京ディズニーリゾート(テーマパークエリア)の面積:約100.0ha

算出条件:埼玉県・千葉県・東京都の道路を走行する車両の各排出量を、整備有無で比較

※1:東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の整備を行わない場合のCO<sub>2</sub>排出量から、整備を行った場合のCO<sub>2</sub>排出量を減じた値である。

※2:CO<sub>2</sub>排出量の原単位は『国土技術政策総合研究所資料第671号 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)』より引用。

※3:林野庁HPより引用し算出。(36～40年生のスギ人工林1haが1年間に吸収する二酸化炭素の量は約8.8トンと推定される。)

[https://www.rinya.maff.go.jp/j/sin\\_riyou/ondanka/20141113\\_topics2\\_2.html](https://www.rinya.maff.go.jp/j/sin_riyou/ondanka/20141113_topics2_2.html)

# 3. 事業による環境保全 大気環境(NO<sub>2</sub>・CO)



■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

No	区間	予測地点	NO <sub>2</sub> : 二酸化窒素 (単位 : ppm)			CO : 一酸化炭素 (単位 : ppm)		
			環境基準	現況予測値 ※1	評価	環境基準	現況予測値 ※1	評価
-	三郷JCT～ 三郷中央IC	-		-※2			-※2	
①	三郷中央IC～ 三郷南IC	三郷市谷口	1時間値の 1日平均値が 0.04～ 0.06ppm までの ゾーン内 または それ以下	全て 環境基準 を満足 している	1時間値の 1日平均値は 10ppm以下	全て 環境基準 を満足 している	0.030	0.394
②		三郷市高須					0.030	0.388
③	三郷南IC～ 松戸IC	葛飾区東金町					0.027	0.384
④		松戸市小山					0.026	0.383
⑤		松戸市中矢切					0.029	0.369
⑥	松戸IC～ 北千葉JCT	市川市北国分					0.030	0.573
⑦	北千葉JCT～ 市川北IC	市川市国分					0.032	0.573
⑧		市川市須和田					0.032	0.573
⑨	市川北IC～ 市川中央IC	市川市菅野					0.032	0.573
⑩		市川市平田					0.033	0.573
⑪	市川中央IC～ 京葉JCT	市川市大和田					0.032	0.573
⑫	京葉JCT～ 市川南IC	市川市田尻					0.030	0.573
⑬	市川南IC～ 高谷JCT	市川市高谷					0.036	0.572

※1 : 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最新の観測値（埼玉県R4、千葉県・東京都R3）を使用  
環境基準の評価値として、二酸化窒素は日平均値の年間98%値、一酸化炭素は日平均値の2%除外値を表している

※2 : 環境調査未実施区間

# 3. 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

No	区間	測定地点	騒音 (単位 : dB)				評価
			測定値※1		環境基準※2		
			昼間	夜間	昼間	夜間	
①	三郷JCT～三郷中央IC	谷口(北側)	59	55	70 以下	65 以下	すべて環境基準を満足している
②	三郷中央IC～三郷南IC	谷口(南側)	67	65			
③	三郷南IC～松戸IC	東金町	61	59			
④	松戸IC～北千葉JCT	北国分	51	50			
⑤	北千葉JCT～市川北IC	国分	52	51			
⑥	市川北IC～市川中央IC	須和田	55	52			
⑦	市川中央IC～京葉JCT	京葉JCT	58	54			
⑧	京葉JCT～市川南IC	田尻	52	49			
⑨	市川南IC～高谷JCT	高谷JCT	64	60			

※1 : 調査時期 : R5.10.23 (月) 12:00～R5.10.24 (火) 12:00

※2 : 現在の環境基準における時間帯区分  
昼間 : 6時～22時  
夜間 : 22時～6時

# 4. 事業実施による環境の変化 環境対策の取組み

■東京外環自動車道・国道298号(三郷～高谷JCT)が通過する市川市中心部に集団的に生育し、昭和45年に市民投票によって“市の木”として決定されているクロマツの保全と移植を図るとともに、地元小学校による育成および植樹を実施。

## クロマツ保全

■「クロマツの風景がある街並み」の特色ある景観を保全するため、市川市菅野地区から平田地区の検討地区に生息する市の木でもあるクロマツを対象に、専門家の意見を聞きながら保全対策(保全・移植・実生育成)を実施

- ①建設事業地内に存置可能なクロマツをそのまま保全
- ②存置不可能なクロマツを移植
- ③建設事業の影響により、やむを得ず失われたクロマツの補完と将来への「市川のクロマツ」の子孫継承のため、平田緑地で採取した種子による実生苗の生育を地元小学校の協力のもと実施し、育成後に松くい虫に耐性のある遺伝子を持つクロマツを選定して植栽



クロマツ分布地 市川砂州 外環建設事業用地  
クロマツ保全対策区域



①菅野地区の保全クロマツ



②移植作業の様子



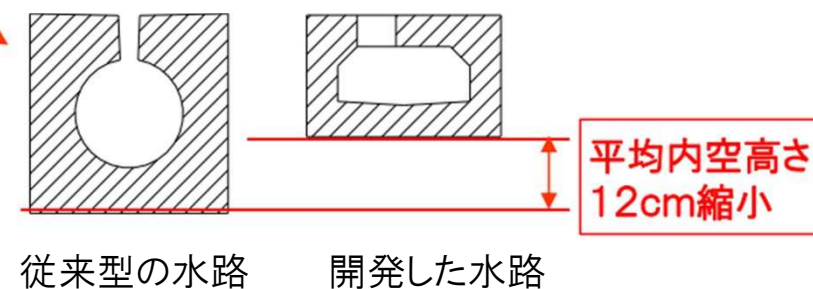
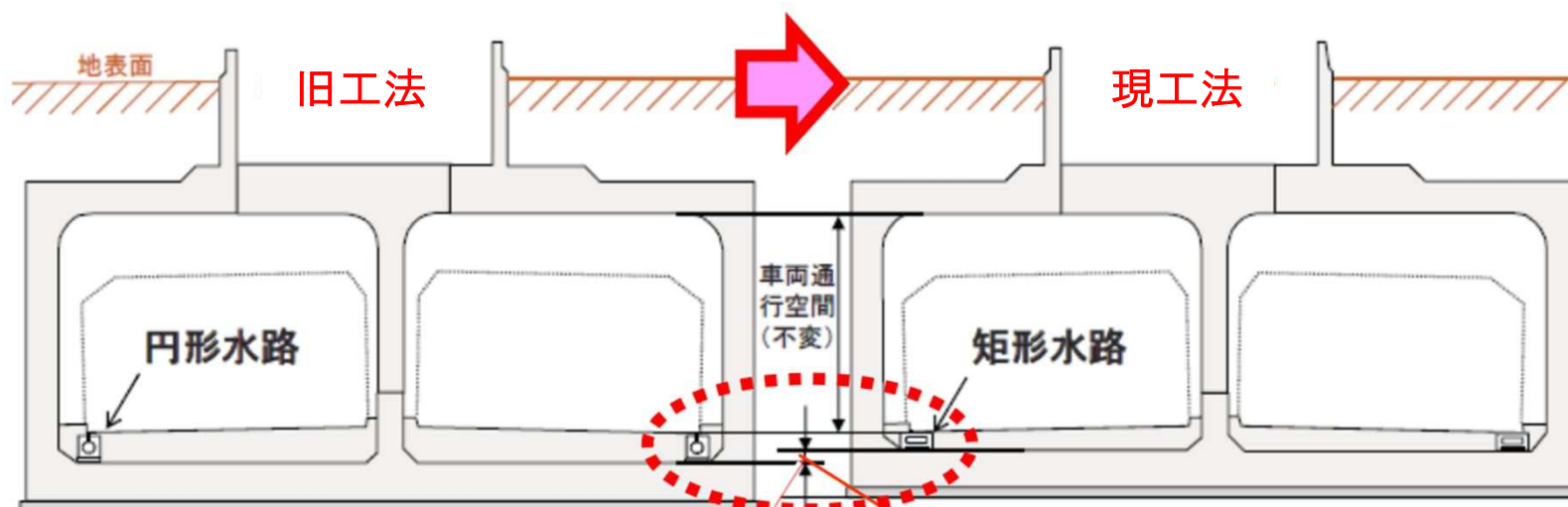
③地元小学生による育成管理状況

# 5. 本事業の取組み コスト削減の取組み

■メーカーと共同研究で開発した矩形水路の採用により、本体構造物の費用を約1%削減。

## 新技術の開発（矩形水路の採用）

- 矩形水路の開発により、①掘割部の内空高さ②函体③掘削量及び山留材等の縮減が可能となり、コストを削減（本体構造物にかかる費用を約1%削減）
- 実用化に向け、通水試験・底版及び止水性の現地確認試験を実施し適用性を確認
- H20.4.18特許登録（特許第4112553号）



# 5. 本事業の取組み 新技術・新工法の取組み



■東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の掘割スリット構造区間(約6.6km)を運転する際に生じる“ちらつき”による不快感や、運転挙動への影響を抑制するため、遮光板を設置。

## ちらつき対策 (遮光板の設置)

- 民間の技術力を活用したITネットワークによる公募・共同研究により各種検討を実施
  - ・公募で選定した二社により試験設置構造・仕様を検討し、試験施工を実施
  - ・遮光板を設置したちらつき対策の効果を検証するため、函体内の擬似環境でドライビングシミュレーション走行実験(DS実験)を実施



上記の試験施工とシミュレーションなどの検証から、ガラス製と膜製の遮光板を併用した

### 無対策・完全遮光状態

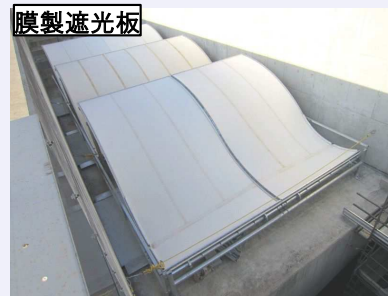


明暗が連続し、ちらつきによる不快感、運転挙動に悪影響

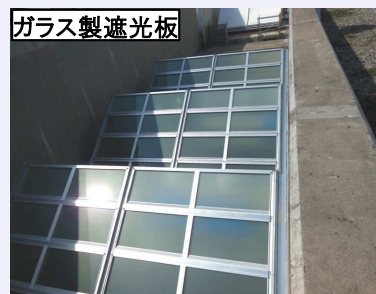


全体的に暗い、運転挙動に悪影響

### 試験施工



設置状況



設置状況

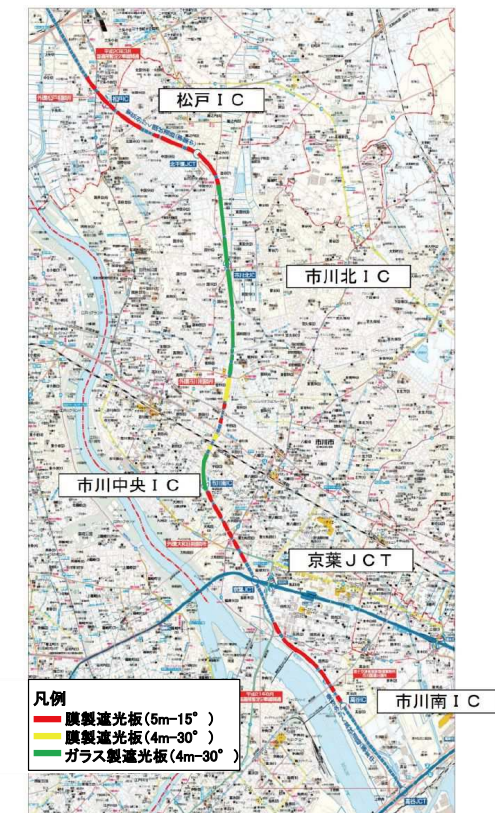
### ちらつき対策実施



明暗差がなく全体が均一な明るさ



日射を散光させ、明暗の明るさの境を曖昧にしている



遮光板配置位置図

# 6. 利用促進の取組み 地域連携・観光推進イベント

- 東京外環自動車道の開通・整備効果の横断幕掲示や、開通箇所のマップの配布を行い、約1,200名のお客様に高速道路事業のPRを実施。
- 開通一周年記念として、埼玉県および千葉県と連携した観光PRイベントを開催。
- 東京外環自動車道の利用促進のため、特産品の抽選を企画した外環道スマホスタンプラリーを展開。

## 守谷SAにおける開通記念広域観光PRイベント

日時： 平成31年3月16日(土)8:00～14:00  
 場所： 常磐道 守谷SA(下)  
 参加者： 埼玉県、北総観光連盟(千葉県)、NEXCO東日本  
 内容： ① 自治体の観光PR  
 ② 横断幕掲示や開通区間のマップ配布による外環道の整備効果PR  
 ③ 各県PRを兼ねた抽選会等のステージショー  
 ④ FMラジオ「NACK5」によるイベント生中継



### 利用者の声



開通して非常に便利になった。  
 毎日利用している。

【出典：ご来場のお客様の意見 (H31.3)】

約1,200名のお客様に  
 東京外環自動車道をPR

## 広域連携イベント

埼玉県・千葉県観光PRイベント

**外環道(三郷南IC～高谷JCT) 開通からまもなく1周年**  
**埼玉県・千葉県 観光PRイベント**  
 開催日時 3月16日(土) 8時～14時(予定)

**イベント内容**

- 1 観光PRコーナー  
 千葉県(北総観光連盟)/埼玉県
- 2 ご当地キャラクター撮影会  
 ①9:00～ ②10:00～ ③11:00～
- 3 誰でも参加可能! 緑日コーナー  
 射的/輪投げ
- 4 FMラジオNACK5による イベント生中継 (6:50～)
- 5 大道芸ショー  
 ①9:30～  
 ②10:30～  
 ③11:30～

外環道スマホスタンプラリー

**外環道で関東を巡ろう!**  
**外環道 スマホスタンプラリー**  
 2018年10月19日◎～2019年1月31日◎

外環道を通ってスタンプをゲットしよう!  
 スタンプを集めて抽選に応募できます。  
 抽選で特産品などが当たるチャンス!

合計128名様に当たる!

各賞品  
 千原産物 千原産の特産品(2,000円相当)  
 常陸産物 常陸産の特産品(2,000円相当)  
 新井産物 新井産の特産品(2,000円相当)  
 高谷産物 高谷産の特産品(2,000円相当)

全106箇所のスタンプ押印スポットは道案内をチェック!

# 7. 評価結果及び今後の対応方針(案)



## (1) 評価結果

- 東京外環自動車道(三郷～高谷JCT)の直接便益(時間短縮・経費節減・事故減少)を対象とした現時点の費用便益比は1.0を上回る。
- 当該区間は3環状9放射ネットワークの一部として、都心通過交通の抑制、非常時の迂回機能、物流の効率化、都市の再生、観光の活性化、安全な生活環境の確保、災害への備えなど、多様な整備効果を発現させたことを確認した。

## (2) 対応方針(案)

- 費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果を得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする。
- ネットワーク整備による効果のさらなる発現など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなどに努めていく。

## (3) 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

- 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特段の見直しの必要性はないと思われる。