

(再評価)

資料3-5-①

平成28年度第6回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道298号 東京外かく環状道路 (千葉県区間)

平成28年11月8日

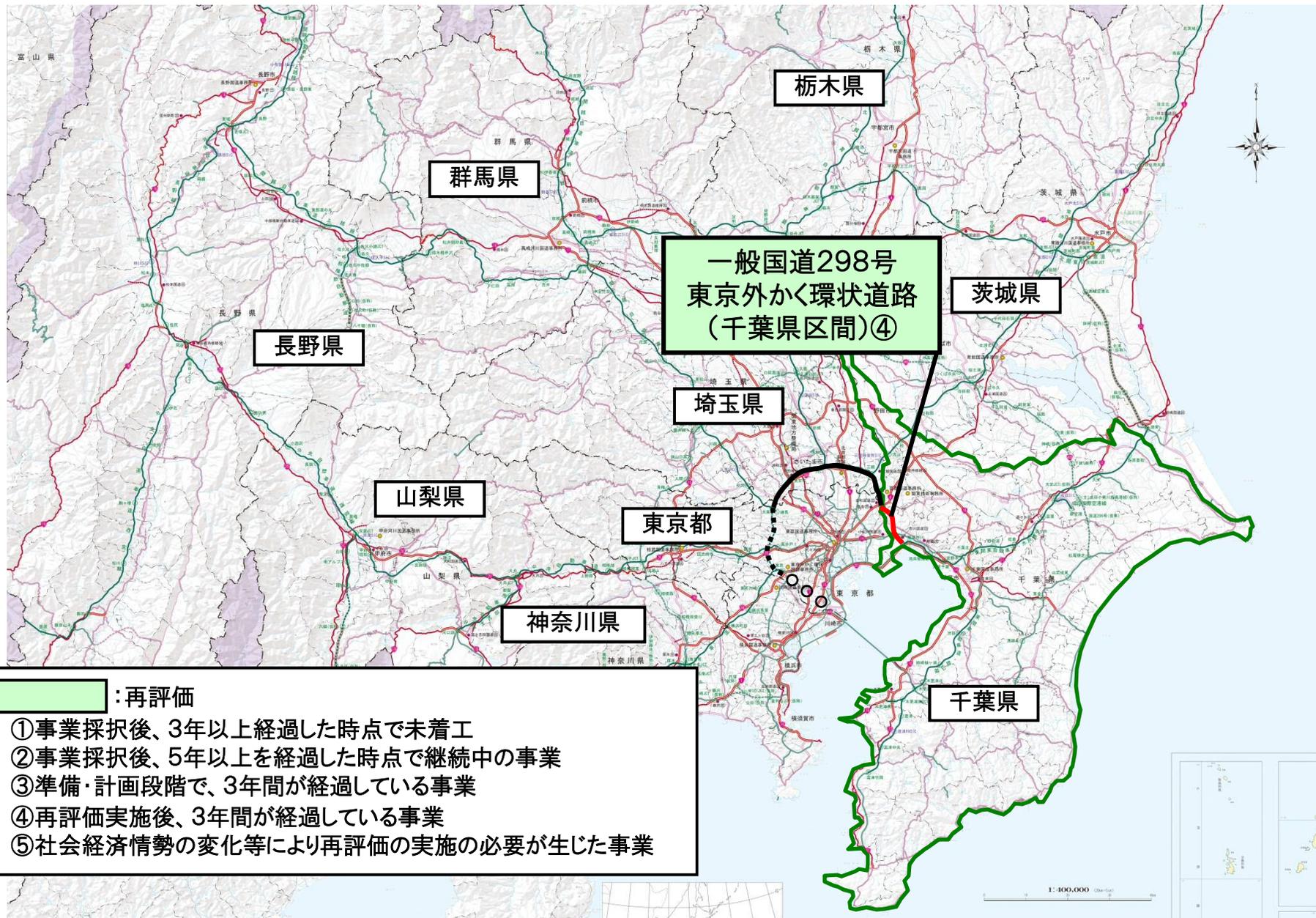
国土交通省 関東地方整備局

# 目 次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況	9
3. 事業の評価	17
4. 事業の見込み等	20
5. 関連自治体等の意見	21
6. 今後の対応方針(原案)	22

# 1. 事業の概要

## (1) - 1 事業の目的と概要(位置図)



# 1. 事業の概要

## (1) - 2 事業の目的と概要(首都圏3環状道路の概要)

・首都圏3環状道路は、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中核にあたる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路。

### 首都圏



### ○首都高速中央環状線(中央環状線)

◆都心から半径約8km、延長約47km

### ○東京外かく環状道路(外環道)

◆都心から半径約15km、延長約85km

※再評価対象:一般国道298号(千葉県区間)

### ○首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

◆都心から半径約40~60km  
延長約300km

# 1. 事業の概要

## (1) - 3 事業の目的と概要(一般国道298号 東京外かく環状道路(千葉県区間))

### 目的

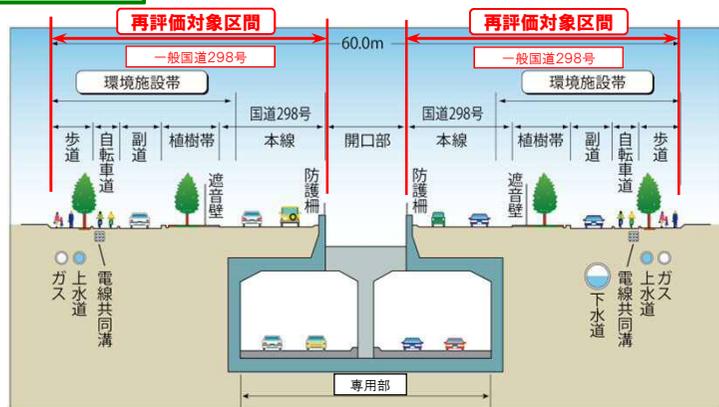
- ・周辺道路の交通混雑の緩和
- ・生活道路への流入交通の排除 等

### 概要

区 間： 自)千葉県松戸市小山  
ちばけん まつど し こやま  
 至)千葉県市川市高谷  
ちばけん いちかわし こうや

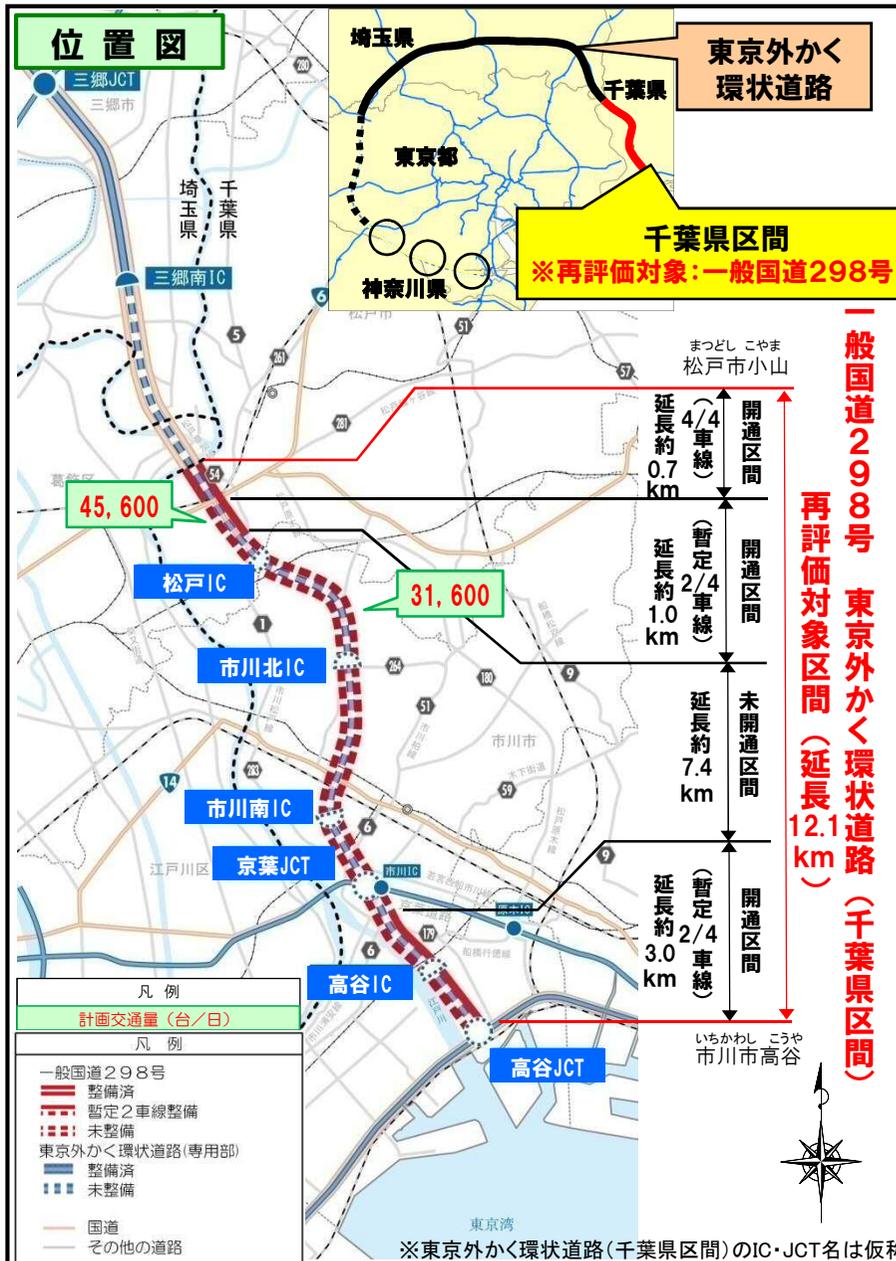
計画延長： 12.1km  
 幅 員： 60.0m  
 道路規格： 第4種第1級  
 設計速度： 60km/h  
 車 線 数： 4車線  
 計画交通量： 31,600～45,600台/日  
 事業化： 昭和45年度  
 事業費： 約5,635億円

### 標準横断面



一般国道298号:地域間交通、地先交通を対象とした道路  
 専用部:比較的トリップの長い交通を対象とした道路

### 位置図



# 1. 事業の概要

## (1) - 4 事業の目的と概要(事業の経緯)

昭和44年5月 都市計画決定

昭和45年度 事業化

昭和45年度 用地着手

昭和53年度 工事着手

平成8年12月 都市計画変更(掘割構造への変更)

平成17年3月 都県境～一般国道6号の一般部が4車線化開通  
(延長約0.7km)

平成20年3月 一般国道6号～(主)市川松戸線の一般部が暫定  
2車線で開通(延長約1.0km)

平成21年 8月 一般国道357号～(主)市川浦安線の一般部が暫定2車線で  
開通(延長約3.0km)

平成21年12月 市川市国分地区で歩道等の一部開通(平成22年3、4月延伸)

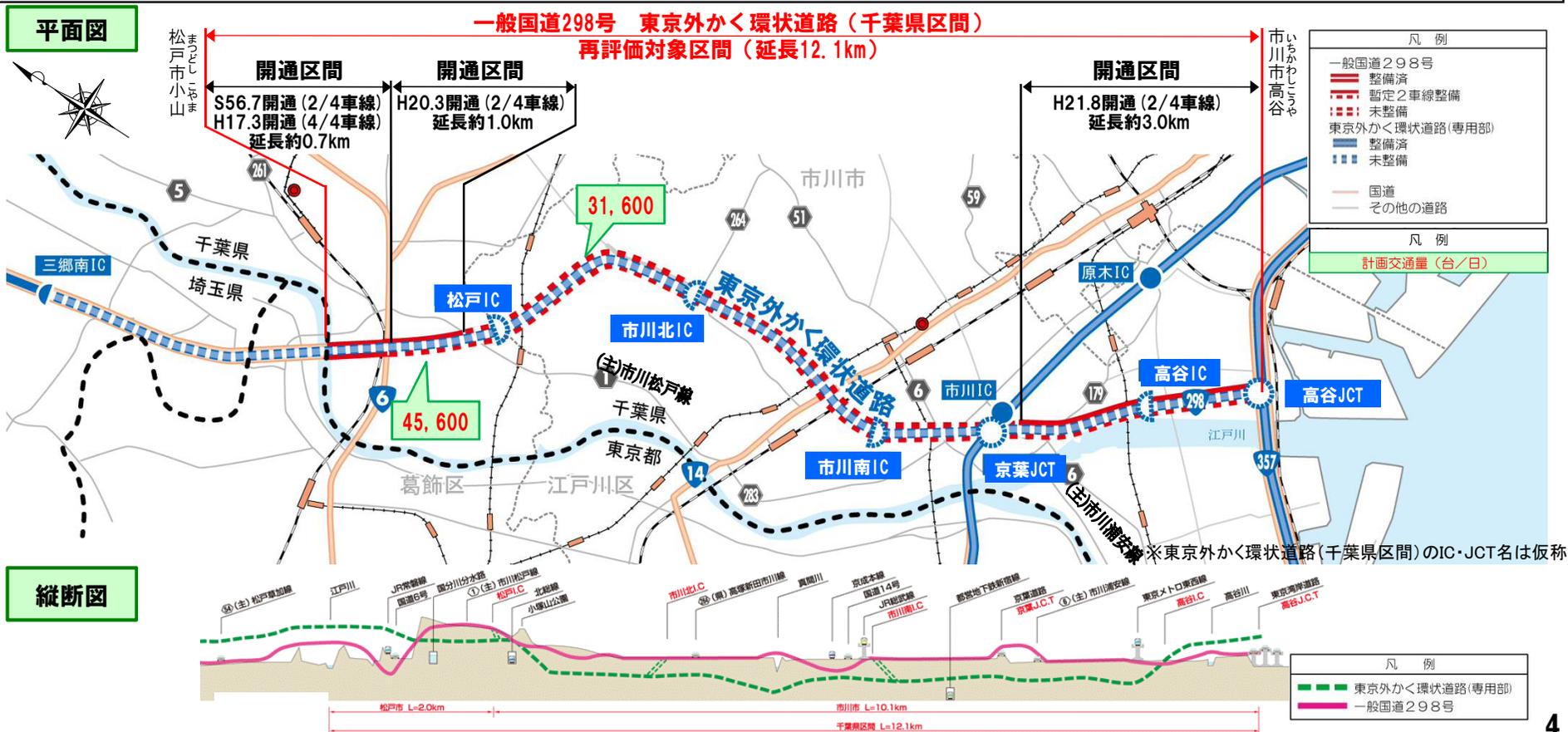
平成22年12月 事業認定告示

平成23年11月～平成24年 8月 裁決申請

平成24年 9月～平成25年 6月 裁決

平成26年度 用地(本線部)完了

・引き続き工事を実施中



# 1. 事業の概要

## (1) - 5 事業の目的と概要(東京外かく環状道路(千葉県区間)の周辺状況)

・一般国道298号東京外かく環状道路(千葉県区間)(以下「再評価対象区間」という)は、東京都と千葉県の都県境付近に位置し、市川市と松戸市を南北に貫いており、周辺には住宅、商業、工業地域が立地。

### 一般国道298号 東京外かく環状道路(千葉県区間)

再評価対象区間(延長12.1km)



※千葉外環のIC・JCT名は仮称  
至東京



平成28年2月撮影

# 1. 事業の概要

## (2) - 1 事業の必要性(周辺道路の渋滞状況)

- ・市川市、松戸市の南北方向の県道では、いたるところで渋滞による損失時間が発生している。
- ・再評価対象区間の整備により交通の転換が図られ、周辺県道の交通混雑の緩和が見込まれる。

### 主な渋滞発生状況 (再評価対象区間の県道)



資料:プローブデータ(H26)

### 路線別1kmあたりの損失時間 (再評価対象区間周辺の県道)

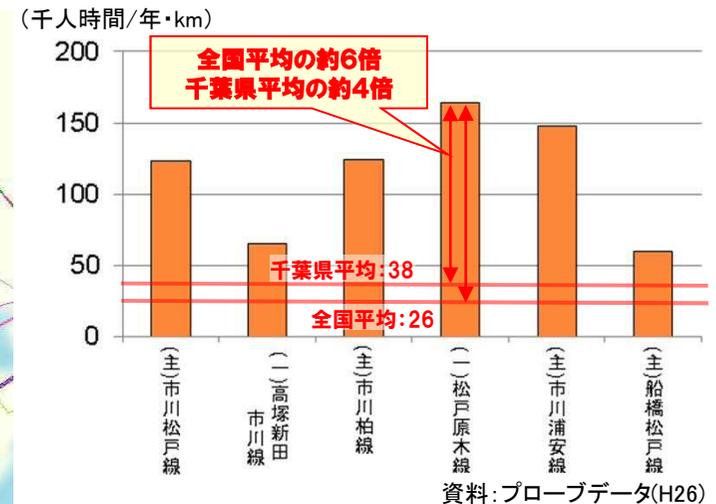


写真 (主)市川柏線(京成本八幡駅前付近)の状況  
平成28年9月撮影

# 1. 事業の概要

## (2) - 2 事業の必要性(地域間の連絡強化)

・再評価対象区間の整備により、例えば、内陸の北松戸工業団地と船橋中央ふ頭間における所要時間の短縮が図られるなど、地域間の連絡強化が期待される。



### 移動所要時間の変化 (再評価対象区間周辺/開通後は試算値)

#### 《北松戸工業団地⇔船橋中央ふ頭》



約20分短縮

【開通前の経路】

松戸市道  
 一般国道6号  
 (一)松戸原木線  
 市川市道  
 一般国道357号  
 市川/船橋市道

【開通後の経路】

松戸市道  
 一般国道6号  
 一般国道298号  
 一般国道357号  
 市川/船橋市道

#### 《松戸市役所⇔市川市役所》



約17分短縮

【開通前の経路】

松戸市道  
 一般国道6号  
 (主)市川松戸線  
 一般国道14号

【開通後の経路】

松戸市道  
 一般国道6号  
 一般国道298号  
 一般国道14号

※ 所要時間の算出は、整備前は平成22年道路交通センサスの混雑時平均旅行速度。  
 ※ 整備区間は、規制速度60km/時で算出。

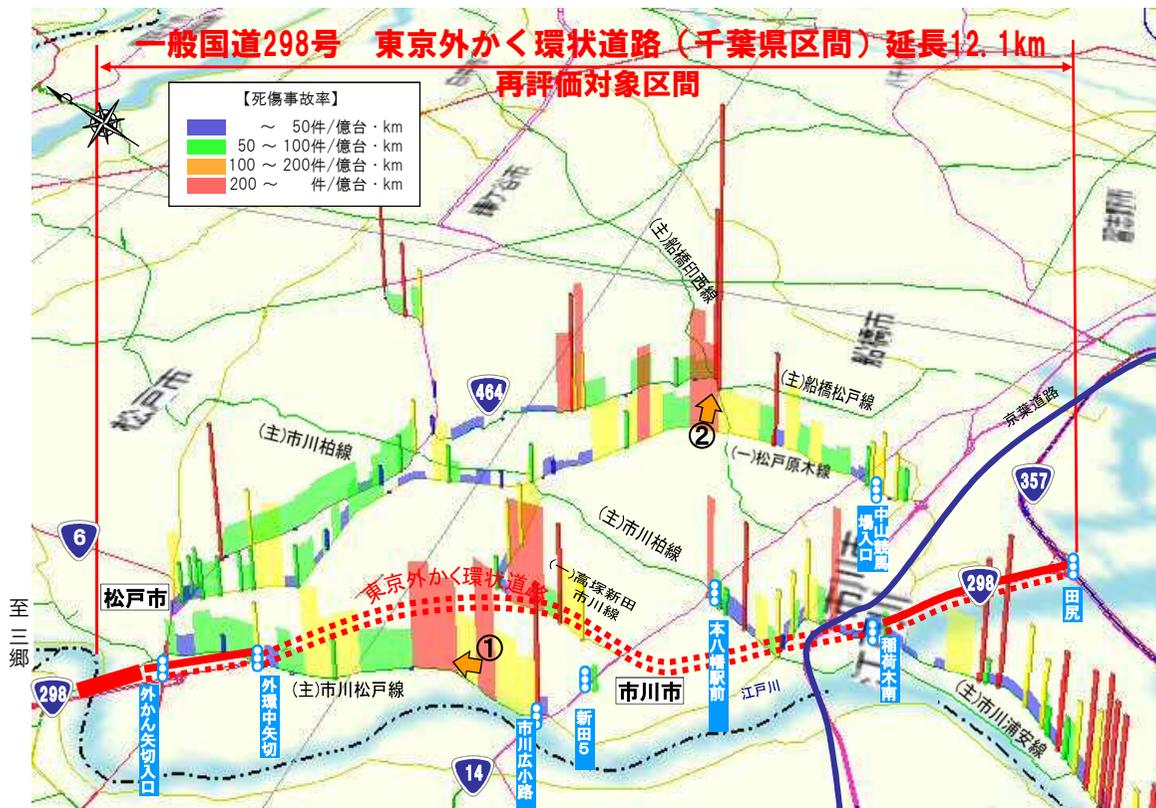
# 1. 事業の概要

## (2) - 3 事業の必要性(周辺道路の事故発生状況)

- ・再評価対象区間周辺の県道※の死傷事故率は、千葉県内の国道・県道平均(58.5件/億台・km)の約3倍(200件/億台・km)以上にあたる区間が多数存在している。
- ・再評価対象区間の整備により交通の転換が図られ、周辺道路における交通混雑の緩和とともに、交通事故の減少が期待される。

※周辺の県道とは、(主)市川松戸線、(主)市川柏線、(主)船橋松戸線、(主)市川浦安線、(-)松戸原木線、(-)高塚新田市川線を示す

### 県道における事故発生状況(再評価対象区間周辺)



資料: 交通事故データ(H23-H26)



写真① (主)市川松戸線の状況  
平成28年10月撮影



写真② (主)船橋印西線  
平成28年10月撮影

# 2. 事業の進捗状況

## (1) 事業の進捗状況

・本線部の用地取得率は100%(平成28年3月末現在)であり、国道298号、高速道路ともに平成29年度の開通に向け、工事推進中。

### 再評価対象区間の整備状況

#### ≪施工状況写真≫



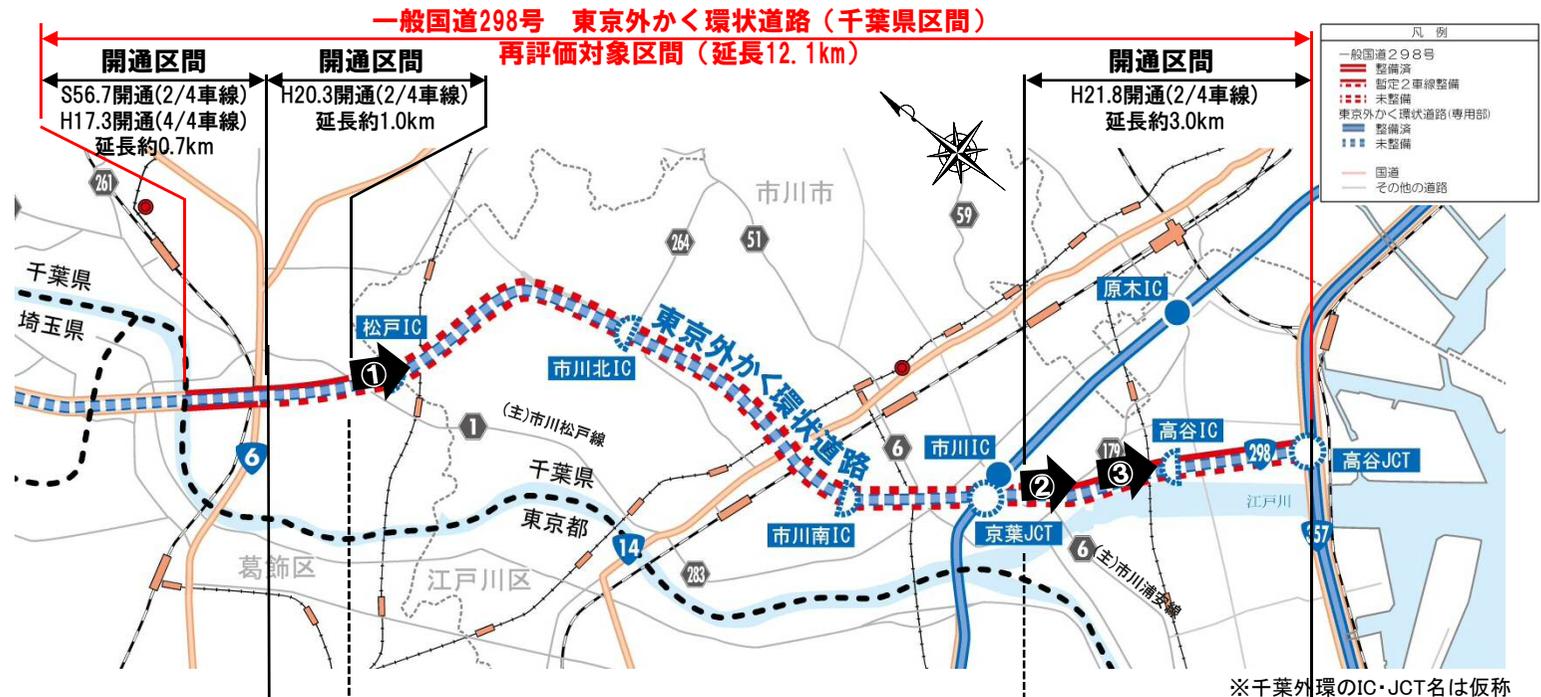
写真①: 市川市北国分地区の状況  
平成28年9月撮影



写真②: 市川市田尻地区の状況  
平成28年9月撮影



写真③: 市川市高谷地区状況  
平成28年9月撮影



※千葉外環のIC・JCT名は仮称

前回 評価時 平成25年度	工事	2/4車線	用地	用地 取得率 約99%
	4/4車線			
今回 評価時 平成28年度	工事	2/4車線	用地	用地 取得率 100%
	4/4車線			

- 工事未着手  
用地未着手
- 工事中  
用地取得中
- 工事完成済  
用地取得済

## 2. 事業の進捗状況

### (2) 前回再評価からの進捗状況

- 掘割構造となっている高速道路部を構築した区間から、順次、地上部の改良工事(舗装、電線共同溝、遮音壁、歩道橋等)に着手。

#### ■前回評価時(平成25年度)

松戸市<sup>やきり</sup>矢切地区



松戸市<sup>みやこだい</sup>三矢小台地区



市川市<sup>たじり</sup>田尻地区



#### ■今回評価時(平成28年度)



# 2. 事業の進捗状況

## (3) 地域連携に対する取り組み

- ・再評価対象区間には、29橋の横断歩道橋を整備する予定。
- ・地元の方々に親しみをもって横断歩道橋を利用して頂くため、通学路となる歩道橋(14橋)のうち、9橋を対象に地元小学生が歩道橋の名称を命名。

### 横断歩道橋(9橋)の名称

場所特定の機能性をもちつつ、音の響きや親しみやすさの観点から

**矢切っ子歩道橋**  
(松戸市下矢切地先)  
松戸市立矢切小学校命名

野鳥が生息する自然豊かな環境を表す独自性から

**タカの森歩道橋**  
(市川市北園分3丁目地先)  
市川市立園台小学校命名

友だちとやくそくする場所という独自性、インパクトから

**やくそくの橋歩道橋**  
(市川市区分1丁目地先)  
市川市立園分小学校命名

地域性と微笑ましい表現から

**なかこくにこここ歩道橋**  
(市川市郷之内1丁目地先)  
市川市立中国分小学校命名

地域の交通環境から安心・安全を願う思いを表しているから

**みんなを守るひらた歩道橋**  
(市川市平田3丁目地先)  
市川市立平田小学校命名

地域独自の歴史を踏まえた独自性、覚えやすさから

**市川文学歩道橋**  
(市川市菅野6丁目地先)  
市川市立菅野小学校命名

地域性ときれいな夕焼け空を想起させる創造性から

**稲荷夕焼け歩道橋**  
(市川市稲荷木1丁目地先)  
市川市立稲荷木小学校命名

「てくてく」という音への親近感、覚えやすさ、地域性から

**鶴指てくてく歩道橋**  
(市川市大和田4丁目地先)  
市川市立鶴指小学校命名

地域の場所特定機能と情景の表現をもち合わせているから

**高谷かもめ歩道橋**  
(市川市高谷3丁目地先)  
市川市立信篤小学校命名

### 各小学校の児童から980件の募集を頂き、名称が決定。

#### 児童が歩道橋命名

千葉外環 松戸、市川の9橋  
国道事務所、感謝状贈る

賞状を手にする小学生と関係者ら

松戸・市川市内で東京外環状道路の本県区間は「千葉外環」の整備を進める国土交通省関東地方整備局首都圏国道事務所(加藤健治所長)は16日、市川市のアイ・リンクタウン展望施設で「千葉外環歩道橋命名感謝状贈呈式」を行った。歩道橋の命名は、区内内29橋のうち小学校の通学路となる9橋の歩道橋(松戸市1、市川市8)の名称を募集したもので、両市の小学校から合計で980点の応募があった。贈呈式では児童9人に賞状と橋銘板のレプリカが贈られ、加藤所長は「皆さんが大人になり親になり、さらに皆さんの子供たちへ、何世代にもわたって大事に使ってほしいなあ」と、使った。

選定者代表の作家、林望氏は「大人と違って素直で純粋で、魂のこもった名称に感銘を受けた」と感想を語った。

千葉外環は2017年度に供用開始予定。決定名称と命名者は次の通り。(敬称略)

「矢切っ子歩道橋」松戸市立矢切小6年、竹村兼太郎▽「タカの森歩道橋」市川市立園台小6年、梅本映希▽「なかこくにこここ歩道橋」同園分小5年、加賀谷燦全▽「やくそくの橋歩道橋」同園分小4年、神田蒼斗▽「市川文学歩道橋」同菅野小5年、亀井香雅莉▽「みんなを守るひらた歩道橋」同平田小6年、鶴岡広大▽「鶴指てくてく歩道橋」同鶴指小5年、斉藤小春▽「稲荷夕焼け歩道橋」同稲荷木小5年、山田南実▽「高谷かもめ歩道橋」同信篤小5年、大野風紗

《▲千葉日報 平成28年2月18日付掲載》



【写真①】 やぎりっこ 《矢切っ子歩道橋全景(松戸市下矢切)》 平成28年10月撮影



## 2. 事業の進捗状況

### (4)－1 付帯意見(平成26年1月)

・平成26年1月の事業評価監視委員会において付された付帯意見を踏まえ、「環境保全対策」、「周辺交通へ与える影響に対する対策」、「供用に向けた工事の実施」について、取り組みを行った。

#### ■付帯意見

##### (2) 審議

##### 1)再評価

##### a 対象事業の概要説明

・関東地方整備局の道路事業1件の概要説明。

##### b 対応方針(原案)の審議

・事務局より説明された対応方針(原案)は、了承する。

##### <評価対象事業>

事業名	重点案件	事業箇所名	事業主体	対応方針(原案)	審議結果
道路	○	一般国道298号 東京外かく環状道路(千葉県区間)	関東地方整備局	継続	対応方針(原案)のとおり了承

○：特に重点的な審議を要する案件として選定された事業

##### <委員からの主な意見>

・一般国道298号 東京外かく環状道路(千葉県区間)については、以下の付帯意見をもって原案どおり継続とする。

①引き続き環境保全対策には十分に配慮すること。

②引き続き周辺交通へ与える影響に対する対策に十分に努めること。

③供用の遅延が生じないよう出来る限り努力すること。

## 2. 事業の進捗状況

### (4) - 2 前回委員会の付帯意見への対応 (①引き続き環境保全対策には十分に配慮すること)

- ・工事中における地域への環境影響を確認するため、「騒音」、「振動」、「地下水位」、「地下水質」について、月1回の環境監視を実施している。
- ・調査結果については、地域の皆様に確認頂けるよう工事現場周辺の掲示板にて公表している。

#### 工事中における環境保全対策

#### ●騒音・振動の測定

##### ■騒音調査方法

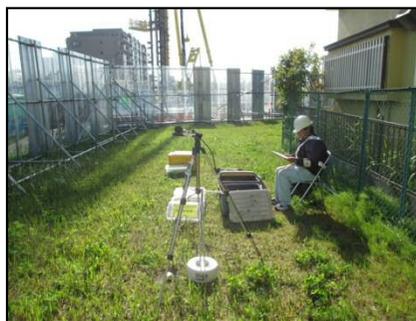
- ・「普通騒音計」によりマイクロホンを地上高1.2mに設置し測定

##### ■振動調査方法

- ・振動:「振動レベル計」によりピックアップを固い地表面に設置し測定

##### ■調査時間帯

- ・対象工事(事前の予測により設定)の実施時間帯



《測定状況（騒音・振動）》

#### ●地域への情報提供(掲示板)

##### ■公表方法

- ・調査結果を、工事現場周辺の掲示板に貼り出して公表



《公表状況（掲示板）》

#### ●地下水位の測定

##### ■水位調査方法

- ・観測井内の天端から地下水面までの距離を測定



《測定状況（地下水位）》

#### ●地下水質の測定

##### ■水質調査方法

- ・観測井内に貯留した水を採水し、分析



《測定状況（地下水質）》

調査項目	調査回数	箇所数 (H28.9調査)
騒音・振動調査	月1回 ※対象工事期間中のみ	48箇所
地下水位	月1回	138箇所
地下水質	月1回	103箇所

## 2. 事業の進捗状況

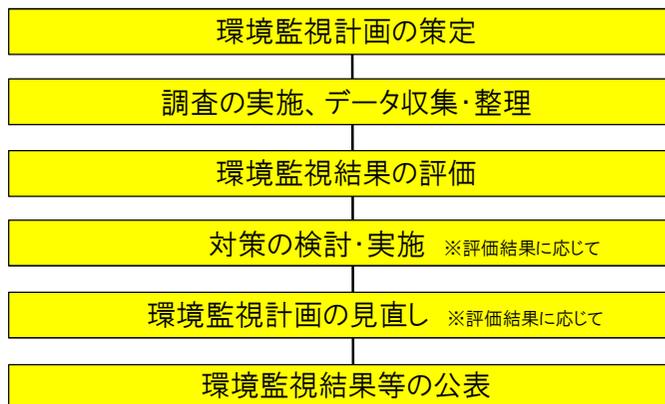
### (4) - 2 前回委員会の付帯意見への対応 (①引き続き環境保全対策には十分に配慮すること)

- ・開通後の環境影響を把握するため、地元の意見を踏まえながら千葉県、松戸市、市川市とも協議を進め、平成28年8月に「環境監視計画」を策定した。
- ・開通後においても、交通量、大気質、騒音、振動、地下水位の5項目についてモニタリング調査を実施する予定。

#### ・実施計画

	千葉外環供用1年目	千葉外環供用2年目	千葉外環供用3年目
大気質	(常時観測)		
	(四季観測)		
騒音、振動、交通量	(年1回調査)		
地下水位	(千葉外環供用後1回調査)		

#### ・実施手順



【参考写真】遮音壁設置状況



(松戸市中矢切地先) H28.5撮影

## 2. 事業の進捗状況

### (4)－3 前回委員会の付帯意見への対応(②引き続き周辺交通へ与える影響に対する対策に十分に努めること)

- ・周辺交通への影響に配慮し、事業地内に工事用道路を設置することで、沿線における工事関係車両の通行を制限している。また、工事用道路の設置にあたっては、完成した専用部構造(掘割)内を出来る限り活用している。
- ・工事用道路と一般道路との交差点については、工事用仮設橋の設置やガードマンによる安全確保を実施することで、工事車両が周辺交通に与える影響を最大限回避している。

#### 事業地内への工事用道路設置による周辺交通への配慮

##### ●工事用道路(地上部)

- ・専用部構造(掘割)施工中は、地上部(事業用地内)に工事用道路を設置



#### 工事用仮設橋の設置やガードマンによる安全確保

##### ●工事用仮設橋

- ・事業地内には「工事用仮設橋」を設置し、周辺交通への阻害を回避

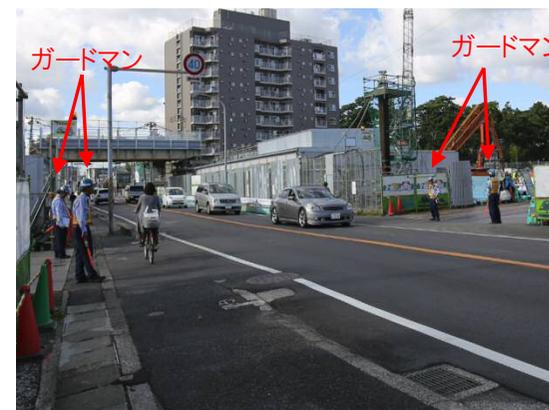


##### ●工事用道路(掘割内)

- ・専用部構造(掘割)完成後は、掘割内を工事用道路として利用

##### ●ガードマンによる安全確保(一般道との交差点)

- ・工事車両出入口にガードマンを配置し、一般交通(歩行者、車両)を最優先に誘導



## 2. 事業の進捗状況

### (4)－4 前回委員会の付帯意見への対応(③供用の遅延が生じないよう出来る限り努力すること)

・工程会議を定期的実施し、工事に遅延が生じないよう工程管理を徹底している。また、現場における安全対策を実施している。

#### 工程管理の徹底

工事の工程会議を定期的実施し、工程管理を徹底。

#### ■工事工程会議の実施

・事務所では月1回、出張所(現場監督)では週1回の工事工程会議を実施。



《工程会議の様子(出張所⇄施工業者)》

#### 安全対策の実施

現場内の安全パトロールや工事車両出入口における一般通行への安全対策を実施。

#### ■工事現場における安全対策

・工事中における事故を抑止するため、日常の現場パトロールとは別に、事務所による工事安全パトロールを実施し、事故防止に努めている。



《現場パトロールの状況》



《現場詰所での会議状況》

### 3. 事業の評価

#### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

#### ■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

#### (1) 計算条件

注: 費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

・基準年次	: 平成25年度
・開通開始年次	: 平成30年度
・分析対象期間	: 開通後50年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	: 平成42年度
・計画交通量	: 31,600~45,600(台/日)
・事業費	: 約5,635億円
・総便益(B)	: 約9,728億円(25,365億円※)
・総費用(C)	: 約7,909億円( 5,644億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1. 2

※基準年次における現在価値化前を示す。

### 3. 事業の評価

注：費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

#### (2) 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	8,987億円	657億円	85億円	9,728億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2
	7,822億円		87億円	7,909億円	

#### (3) 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	6,271億円	553億円	80億円	6,904億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	9.0
	697億円		74億円	771億円	

基準年：平成25年度

注1) 便益・費用については、平成27年を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。



# 4. 事業の見込み等

## (1) 事業進捗の見込みの視点

- ・本線部の用地取得率は、100%(平成28年3月末現在)。
- ・現在、改良工事、歩道橋、遮音壁工事等を進めており、平成29年度に全線開通予定。
- ・開通後は、環境モニタリング調査、埋蔵文化財調査の資料整理等を平成32年度まで実施するため、事業期間は3年延伸。(H29年度→H32年度)

## (2) 事業の計画から完成までの流れ(千葉外環(一般部))

年度		S44	S45	S48	S53	H8	H9	H10	H13	H14	H16	H17	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
都市計画決定・変更		当初				変更																				
事業化			事業化																							
設計・用地説明会							事業計画	設計、用地	設計、用地											環境、一般部						
用地取得				取得開始								88%	92%	95%	97%	98%	99%	99%	99%	完了						
事業認定・収用手続														認定申請	公聴会	認定告示	裁決申請	収用裁決	収用裁決							
埋蔵文化財調査							調査開始														完了					
工 事	都県境 ～国道6号				工事着手						完了															
	国道6号 ～(主)市川松戸線								工事着手															完了		
	(主)市川松戸線 ～(一)高塚新田市川線									工事着手														完了		
	(一)高塚新田市川線 ～(主)市川浦安線										工事着手													完了		
	(主)市川浦安線 ～国道357号									工事着手														完了		
	環境モニタリング等 (今回)																									完了

※完成年度は、費用便益費算定上設定した年次である。

前回再評価      今回再評価

3年延伸

## 5. 関連自治体等の意見

### (1) 千葉県からの意見

・千葉県知事の意見：

外環道は、都心部から伸びる放射道路を相互に連絡し首都圏全体の道路ネットワークを形成する重要な道路である。

特に、本県においては、県全体に多大な効果をもたらすとともに、県北西部の慢性的な交通混雑の緩和や沿道環境の改善に資する道路である。

引き続き、環境保全に十分配慮し、開通目標の平成29年度中に確実に開通するよう、事業の推進を図られたい。

## 6. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・市川市、松戸市の南北方向の県道では、いたるところで渋滞による損失時間が発生している。
- ・再評価対象区間の整備により、例えば、内陸の北松戸工業団地と船橋中央ふ頭間における所要時間の短縮が図られるなど、地域間の連絡強化が期待される。
- ・再評価対象区間周辺の県道※の死傷事故率は、千葉県内の国道・県道平均（58.5件/億台・km）の約3倍（200件/億台・km）以上にあたる区間が多数存在している。
- ・再評価対象区間の整備により交通の転換が図られ、周辺道路における交通混雑の緩和とともに、交通事故の減少が期待される。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・本線部の用地取得率は100%（平成28年3月末現在）であり、平成29年度の開通に向け、工事推進中。
- ・開通後は、環境モニタリング調査、埋蔵文化財調査の資料整理等を平成32年度まで実施するため、事業期間は3年延伸。（H29年度→H32年度）

### (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・当該事業は、交通混雑の緩和、交通安全性の向上、地域活性化等の観点から事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。