

(再評価)

資 料 2

令和5年度第3回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一括審議案件資料

1. 中部横断自動車道(富沢～六郷)
2. 一般国道298号 東京外かく環状道路(千葉県区間)

令和5年10月18日

国土交通省 関東地方整備局

令和5(2023)年度 第3回 事業評価監視委員会 一括審議案件一覧

事業区分	事業名	再評価理由 ※1	事業採択	前回評価	全体事業費(億円)	完成予定年度 ※2	B/C	前回評価からの主な変更点及び理由	再評価の視点	関係自治体の意見	前回評価時の付帯意見及び対応	対応方針(原案)
道路	1 中部横断自動車道(富沢～六郷)	⑤	H17	R1	3,154	R11	1.4 (0.7) ※3	前回評価から事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、地域経済の発展、災害時の救急・救援ルート確保等の観点から、早期の効果発現のため2車線整備を図ったところであり、事業の必要性、重要性は高く、残る事業を実施することが妥当と考えます。	(山梨県知事の意見) 令和3年8月に全線開通した中部横断自動車道の静岡・山梨間は、周辺地域に、県外からの乗客も見込んだ大規模商業施設が進出するとともに、様々な分野の国内有力企業が立地するなど、本県にとって大きな開通効果をもたらしております。県では、円滑な事業推進に向け、引き続き、沿線市町村とともに、必要な事業協力を実施して参りますので、国においては、県や沿線市町村と連携しながら、コスト縮減に努めつつ、残る事業を速やかに進めるようお願いいたします。	なし	継続
	2 一般国道298号 東京外かく環状道路(千葉県区間)	⑤	S45	R1	5,725	R11	1.2	前回評価から事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、全線開通により、交通渋滞の緩和、沿道環境の改善が図られたところであり、事業の必要性、重要性は高く、残る事業を実施することが妥当と考えます。	(千葉県知事の意見) 一般国道298号 東京外かく環状道路(千葉県区間)は、国道6号や国道14号などの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とともに、本県北西部の慢性的な交通渋滞の緩和や防災力の向上を図る上でも重要な道路であり、既に開通された一般部及び専用部では、整備効果が大きいに発揮されています。ついでに、防災機能などの効果がより一層発揮されるように電線共同溝等の事業を実施するとともに、コスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努められたい。	なし	継続

※1 再評価理由

- ①: 事業採択後3年間が経過した時点で未着工の事業
- ②: 事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業
- ③: 準備・計画段階で3年間が経過している事業
- ④: 再評価実施後5年間が経過している事業
- ⑤: 社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

※2 費用便益比算定上設定した完成予定年度等。

- ※3 上段の値は、一体評価区間の費用便益分析結果、下段()書きの値は、単独区間の費用便益分析結果を示す。

(1) 中部横断自動車道(富沢～六郷)

1. 目的

- ・広域的な高速道路ネットワークの形成
- ・物流の効率化、救急医療活動の支援
- ・災害時の代替路確保

2. 事業概要

区 間：自)山梨県南巨摩郡南部町
みなみこまぐんなんぶちょう
にしやつしるぐんいちかわみさとちょう
 至)山梨県西八代郡市川三郷町
にしやつしるぐんいちかわみさとちょう

計画延長・幅員：28.3km・10.5m

車線数：4車線(当面2車線で整備)

計画交通量：11,800～15,100台/日

事業化：平成10年度(1998年度)施行命令
 平成17年度(2005年度)直轄高速
 方式への整備計画変更

全体事業費：(前回)3,154億円(今回)3,154億円

3. 事業の進捗状況等

- ・令和3年8月に全線開通済。
- ・残る建設発生土の撤去及び発生土搬出に必要な工事用道路の撤去等について、建設発生土の搬出予定先となっている関係機関との協議に、一定程度の時間を要しているところ。※社会情勢等に大きな変化は見られない。

4. 事業の効果等

- ・中部横断自動車道の開通に伴い、並行する国道52号の交通量は、新清水JCT～六郷IC間の開通前と比べ約5割減少
- ・中部横断自動車道の開通に合わせて、清水港へ搬入するための物流センターがIC周辺に開設

5. 事業の投資効率性

【事業全体】	(前回)	(今回)
総便益B:	約7,770億円 (約2,365億円)	約10,690億円 (約2,936億円)
総費用C:	約6,345億円 (約3,462億円)	約7,620億円 (約4,146億円)
B/C =	1.2 (0.7)	1.4 (0.7)

※中部横断自動車道(新清水～増穂)区間の費用便益。

()書きの値は、中部横断自動車道(富沢～六郷)区間の費用便益。

6. 概要図

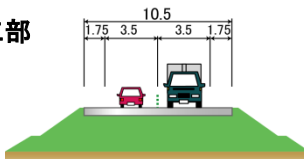
位置図



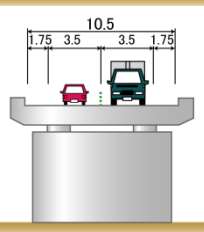
標準断面図

(単位：m)

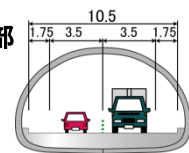
土工部



高架部



トンネル部



中部横断自動車道

再評価対象区間
 直轄高速区間
 中部横断自動車道
 (富沢～六郷)
 延長28.3km
 令和3年8月
 全線開通

1工区
 延長6.7km

2工区
 延長5.2km

3工区
 延長8.0km

延長4.8km

延長3.6km



*地域活性化ICとは、地方公共団体が主体となって発意し、整備する追加インターチェンジ

7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、地域経済の発展、災害時の救急・救援ルート確保等の観点から、早期の効果発現のため2車線整備を図ったところであり、事業の必要性・重要性は高く、残る事業を実施することが妥当と考える。

(2)一般国道298号東京外かく環状道路(千葉県区間)

1. 目的

- ・周辺道路の交通渋滞の緩和
- ・生活道路への流入交通の排除等

2. 事業概要

区間: 自) 千葉県松戸市小山 (まつどし こやま) 至) 千葉県市川市高谷 (いちかわし こうや)

計画延長・幅員: 12.1km、60.0m

車線数: 4車線

計画交通量: 27,400~47,200台/日

事業化: 昭和45年度(1970年度)

全体事業費: (前回)約5,725億円 (今回)約5,725億円

3. 事業の進捗状況等

- ・平成30年6月に全線開通。
- ・電線共同溝の整備を実施中。
- ・当事業区域において、関連事業による施工ヤードとしての使用により、一部区間の側道、電線共同溝等の施工に一定程度の時間を要しているところ。 ※社会情勢等に大きな変化は見られない。

4. 事業の効果等

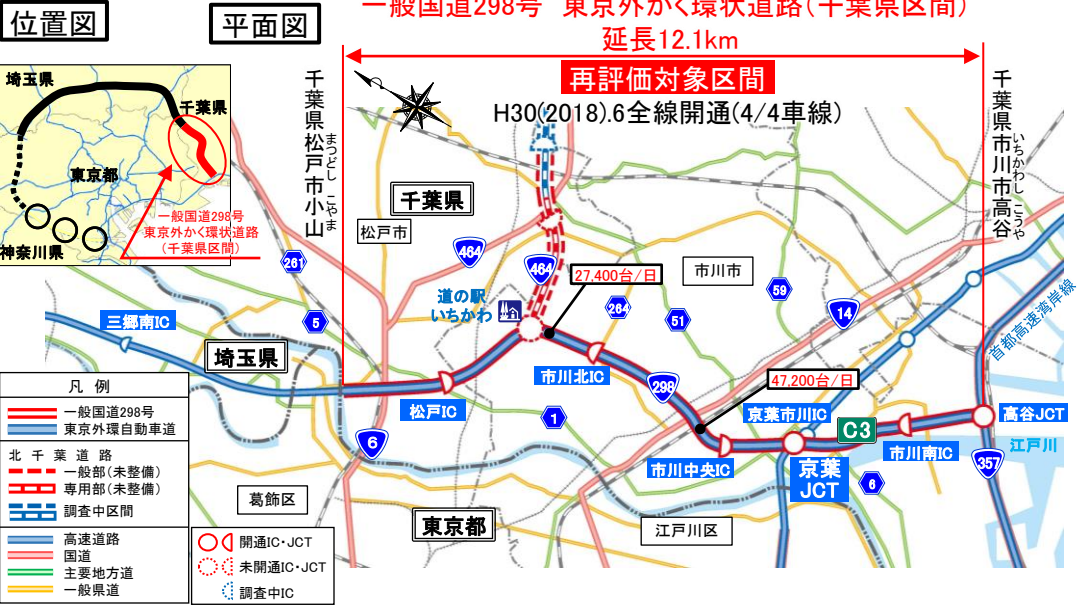
- ・市川・松戸市内の並行道路の交通量が約2割減少。
- ・市川市内の生活道路の交差点において交通量が約4割減少し、急ブレーキ回数、死傷事故件数が約5割減少するなど、安全性が向上。

5. 事業の投資効率性

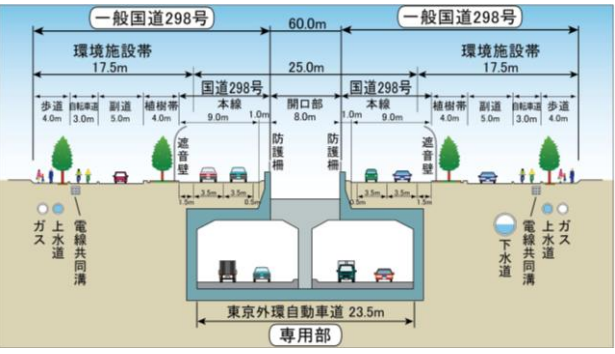
【事業全体】

(前回)	(今回)
総便益B: 12,331億円	B: 14,655億円
総費用C: 10,507億円	C: 12,742億円
B/C=1.2	B/C=1.2

6. 概要図



標準横断面図



【本線開通状況】



撮影: H31年3月

7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、全線開通により、交通渋滞の緩和、沿道環境の改善が図られたところであり、事業の必要性・重要性は高く、残る事業を実施することが妥当と考える。