

(再評価)

資料 3 - 4 - ①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成22年度第5回)

国道298号 東京外かく環状道路 (千葉県区間)

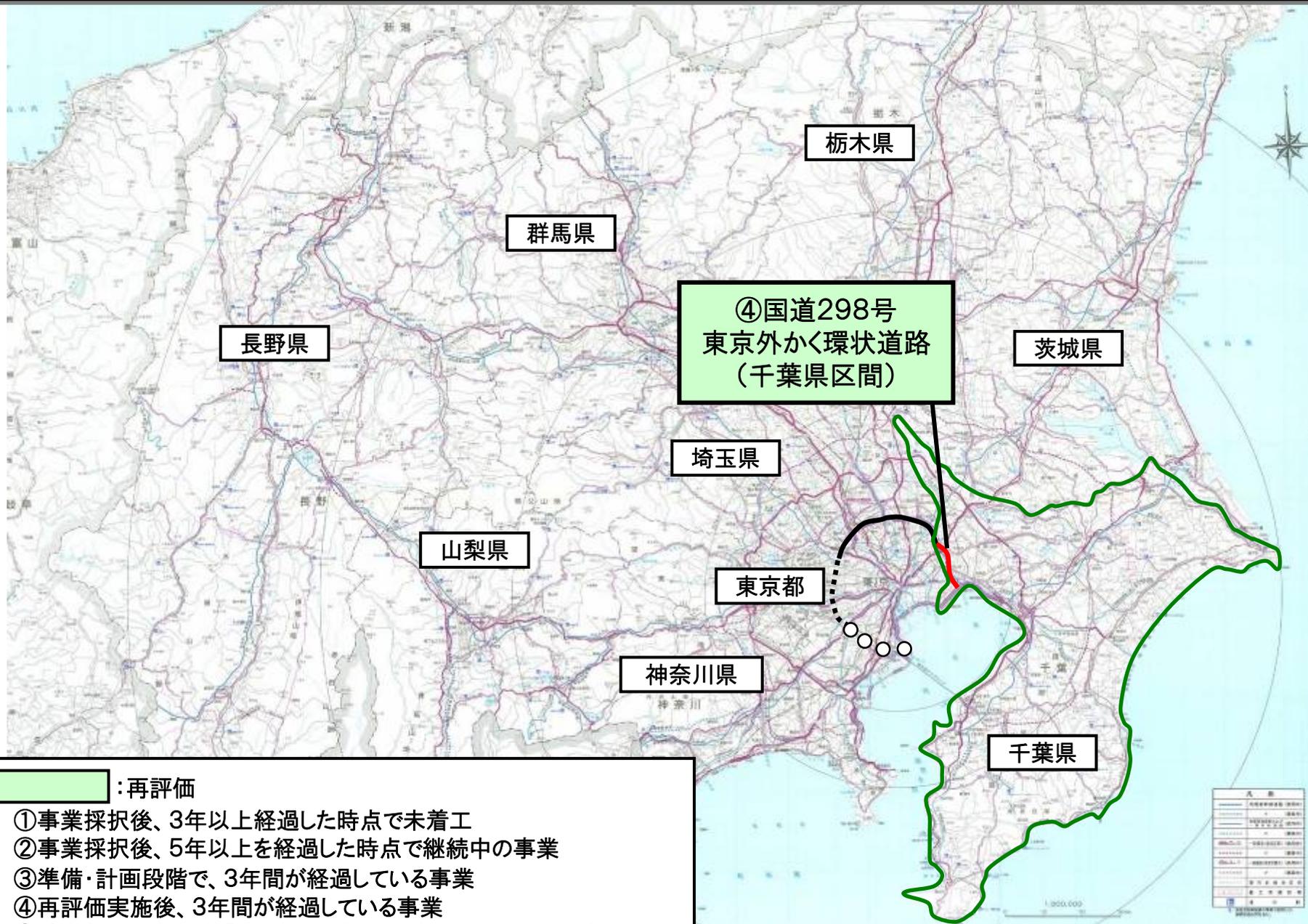
平成22年11月4日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	7
4. 事業の必要性に関する視点	10
5. 前回再評価以降の取り組み	14
6. 費用対効果	16
7. 事業進捗の見込みの視点	18
8. 今後の対応方針(原案)	19

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要(東京外かく環状道路)

■首都圏3環状道路の概要

首都圏



0 10 20 30km

- 環状道路(供用中)
- - - 環状道路(未供用)
- その他の高速道路
- - - その他の高速道路(未供用)
- 主な一般道路

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枢にあたる首都圏の経済活動とくらしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路。

○首都高速中央環状線(中央環状線)

◆都心から約8km、延長約47km

○東京外かく環状道路(外環道)

◆都心から約15km、延長約85km

○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

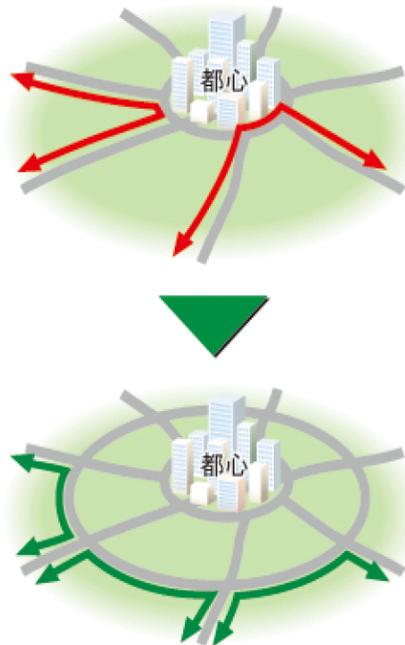
2. 事業の目的と計画の概要(東京外かく環状道路)

■環状道路の役割

大都市圏の環状道路は、都心へ集中する幹線道路の交通のうち都心を通り抜けるクルマをバイパスさせ、都心の交通混雑を緩和する役割や、郊外から都心部への交通を分散導入する役割など、集積が著しい都市の成長に不可欠な交通機能を提供。

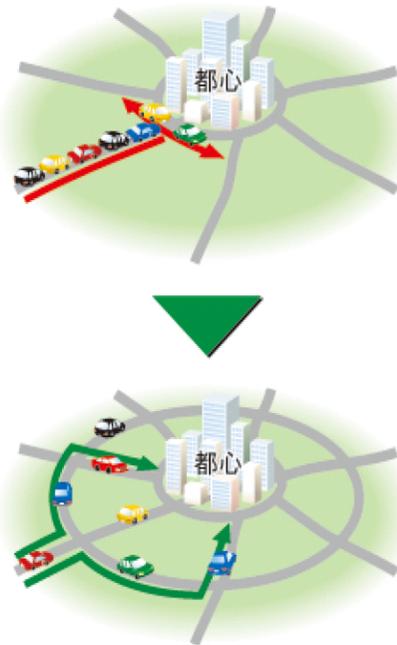
通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



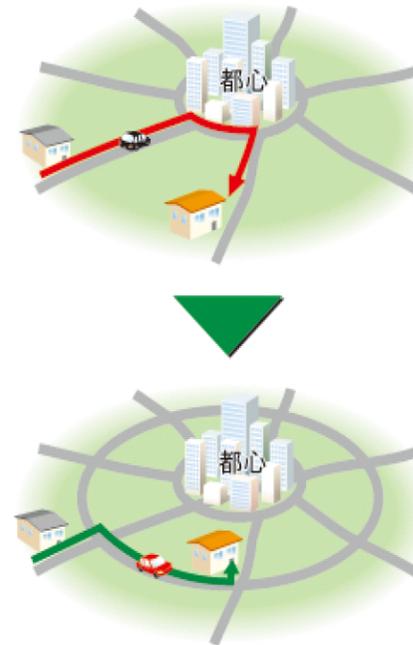
分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



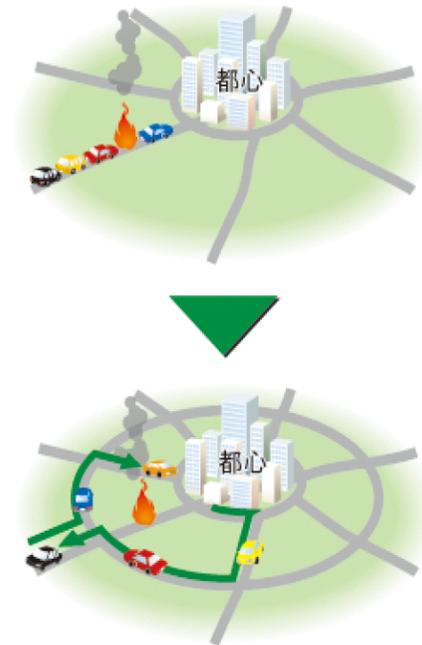
地域間移動

周辺地域間の移動が直接できる



非常時の迂回機能

災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回できる



2. 事業の目的と計画の概要(東京外かく環状道路)

■ 諸外国の主要都市における環状道路の整備状況

北京やソウルはすでに環状道路を完成。東京首都圏における環状道路は未だ環になっていない。



合計 10~12車線

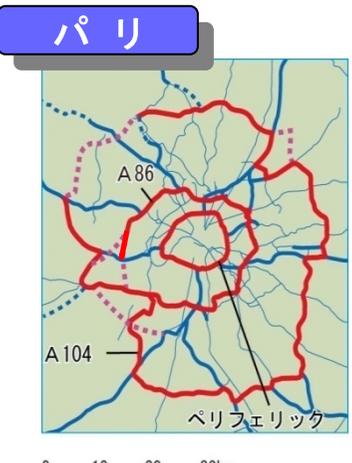
- 環状道路(供用中)
- ⋯ 環状道路(未供用)
- その他の高速道路
- ⋯ その他の高速道路(未供用)
- 主な一般道路



合計 14~16車線



合計 30車線



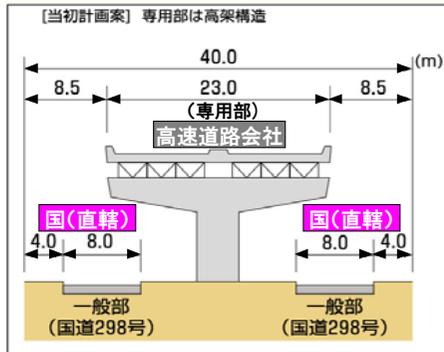
合計 16~26車線

	人口 (万人)	計画延長	供用延長	整備率	備考
首都圏	東京都:1,284 一都三県:3,499 (2008年値)	525km	245km	47%	2010年4月末現在
ソウル	1,035 (2006年値)	168km	168km	100%	2007年12月28日完成
北京	1,151 (2000年値)	433km	433km	100%	2009年9月12日完成
パリ	1,161 (2006年値)	313km	267km	85%	2009年7月現在 人口はイルドフランス地域圏を対象

2. 事業の目的と計画の概要

横断図

都市計画決定【当初】

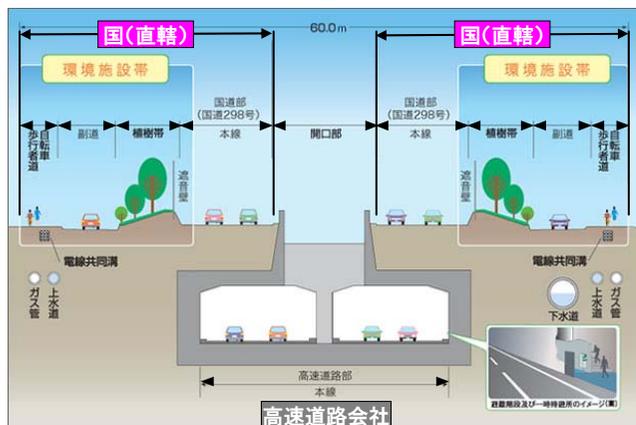


都市計画決定【当初】

高架構造のため、施工区分を国(直轄)と高速道路会社に分けることが可能だった



都市計画決定【変更】



都市計画決定【変更】

掘割構造に変更され、施工区分を国(直轄)と高速道路会社に分けられないため、協定を結び、**専用部と一般部を一体的に施工することとなった**

事業経緯

都市計画決定【当初】

- 昭和44年 5月 **都市計画決定**
(東京都葛飾区、千葉県松戸市及び市川市)
- 昭和44年12月 一般国道298号に**路線指定(一般部)**
- 昭和45年 一般国道298号事業化
- 平成 3年12月 第29回国土開発幹線自動車道建設審議会開催
(三郷～市川間、基本計画策定区間として採択)

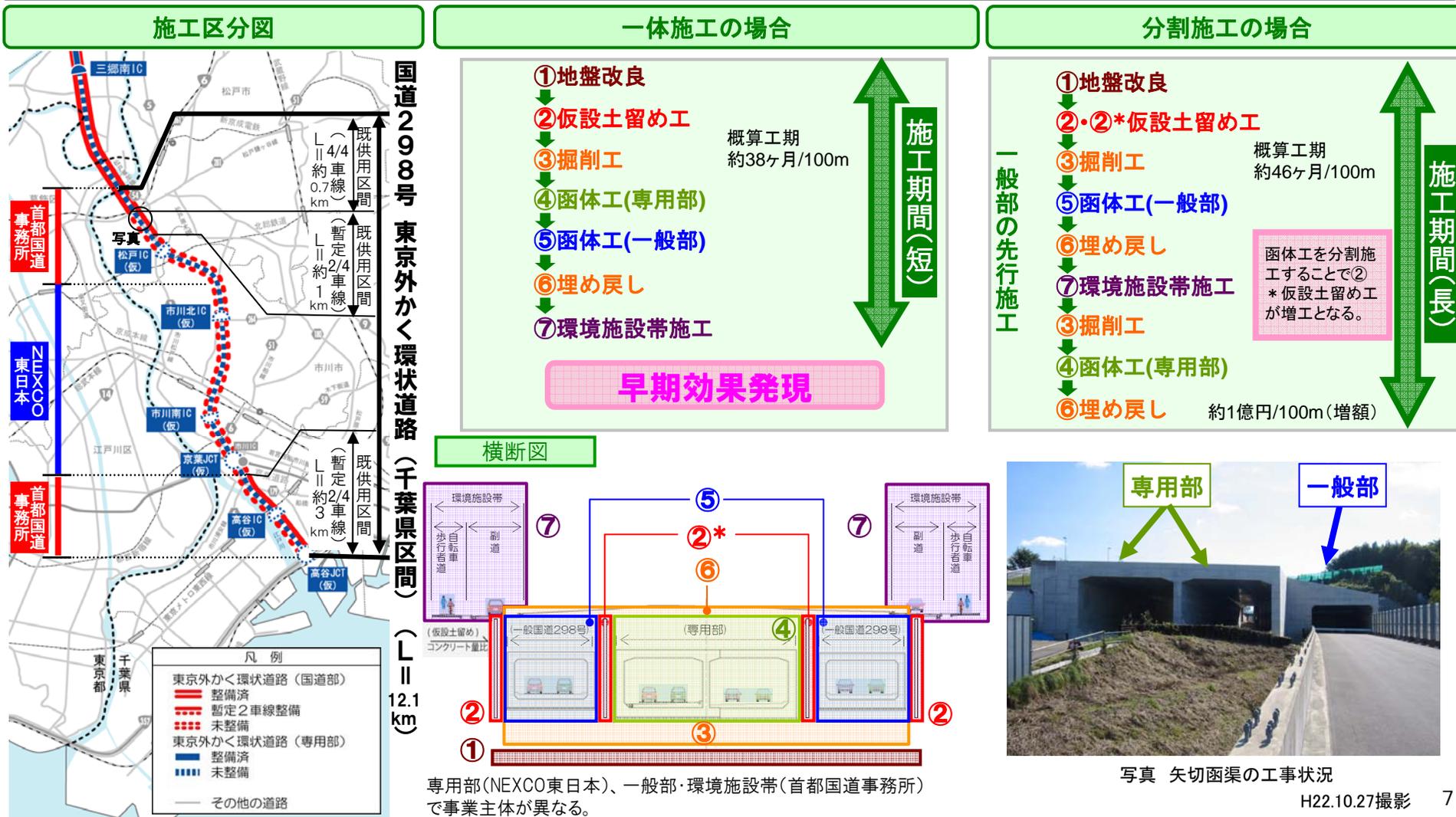
都市計画決定【変更】

- 平成 8年12月 **都市計画変更**(千葉県区間)
第30回国土開発幹線自動車道建設審議会開催
(松戸～市川間、基本計画から整備計画区間へ格上げ)
- 平成10年12月 第31回国土開発幹線自動車道建設審議会開催
(建設大臣が日本道路公団総裁へ松戸～市川間の施工命令)
- 平成14年 7月 国と高速道路会社が基本協定を締結

3. 事業進捗の状況

【一体施工の効果】

- ・専用部と一般部を一体的に施工することで、手戻りなく、早期の整備完了が実現する。
- ・一体的な施工を行うことで、郊外から都心部への交通の分散・導入や千葉外かん周辺県道の交通混雑の緩和・交通事故の減少などの効果が早期に発現する。
- ・専用部と一般部で1筆の地権者に対して、一括で用地交渉・取得が行える。

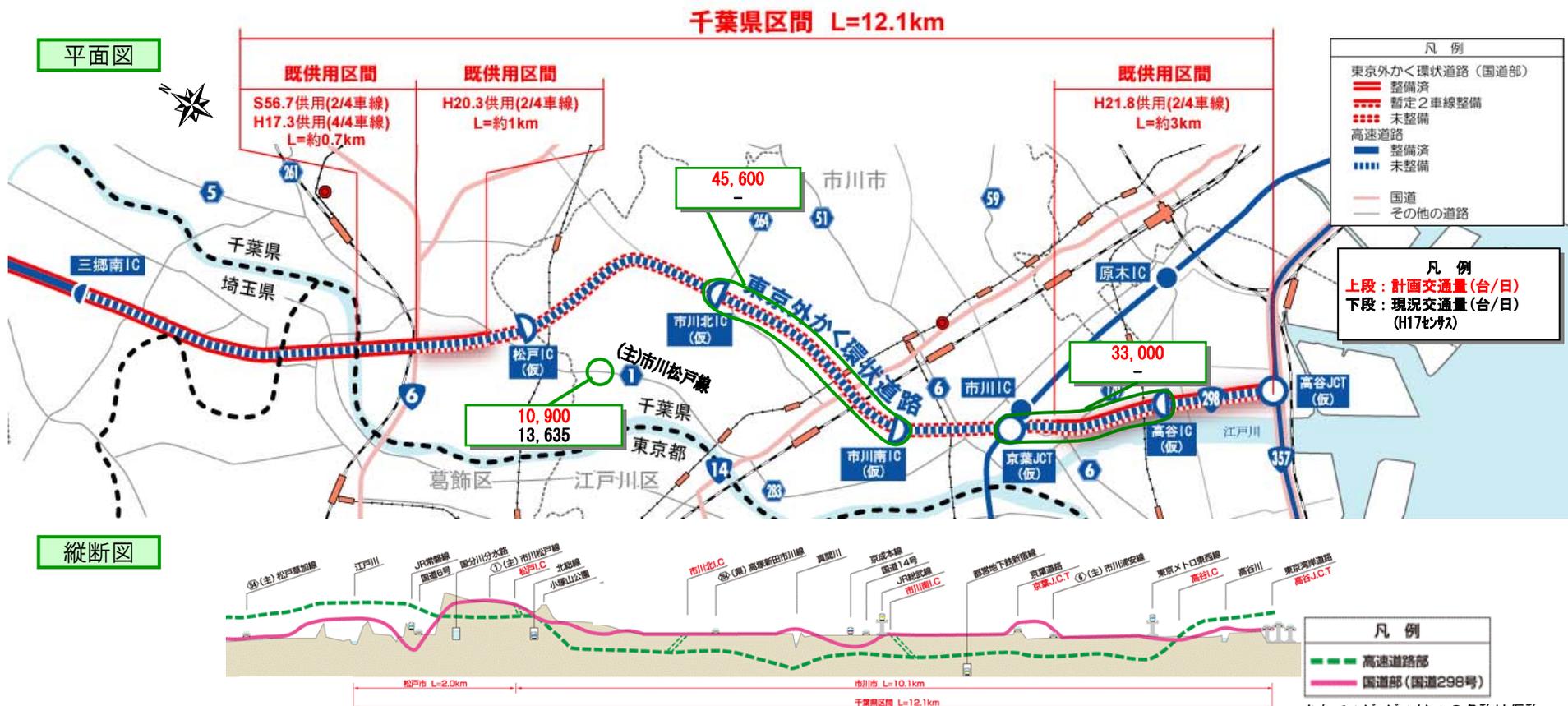


専用部(NEXCO東日本)、一般部・環境施設帯(首都国道事務所)で事業主体が異なる。

3. 事業進捗の状況

千葉外かんの事業経緯

昭和44年5月	都市計画決定	平成20年3月	国道6号～(主)市川松戸線の国道部が暫定2車線で 開通(L=1.0km)
昭和45年	事業化	平成21年2月	事業認定の申請
平成8年12月	都市計画変更(掘割構造への変更)	平成21年8月	国道357号～(主)市川浦安線の国道部が暫定2車線で 開通(L=3.0km)
平成13年8月	都市再生プロジェクト(第二次決定)	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17年3月	都県境～国道6号の国道部が4車線化(L=0.7km)		



インターチェンジ、ジャンクションの名称は仮称

3. 事業進捗の状況(千葉外かん周辺の航空写真)

- ・千葉外かんは、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いる。
- ・京葉道路より南側は物流施設や工場等が集積し、京葉道路より北側は住宅地を形成している。

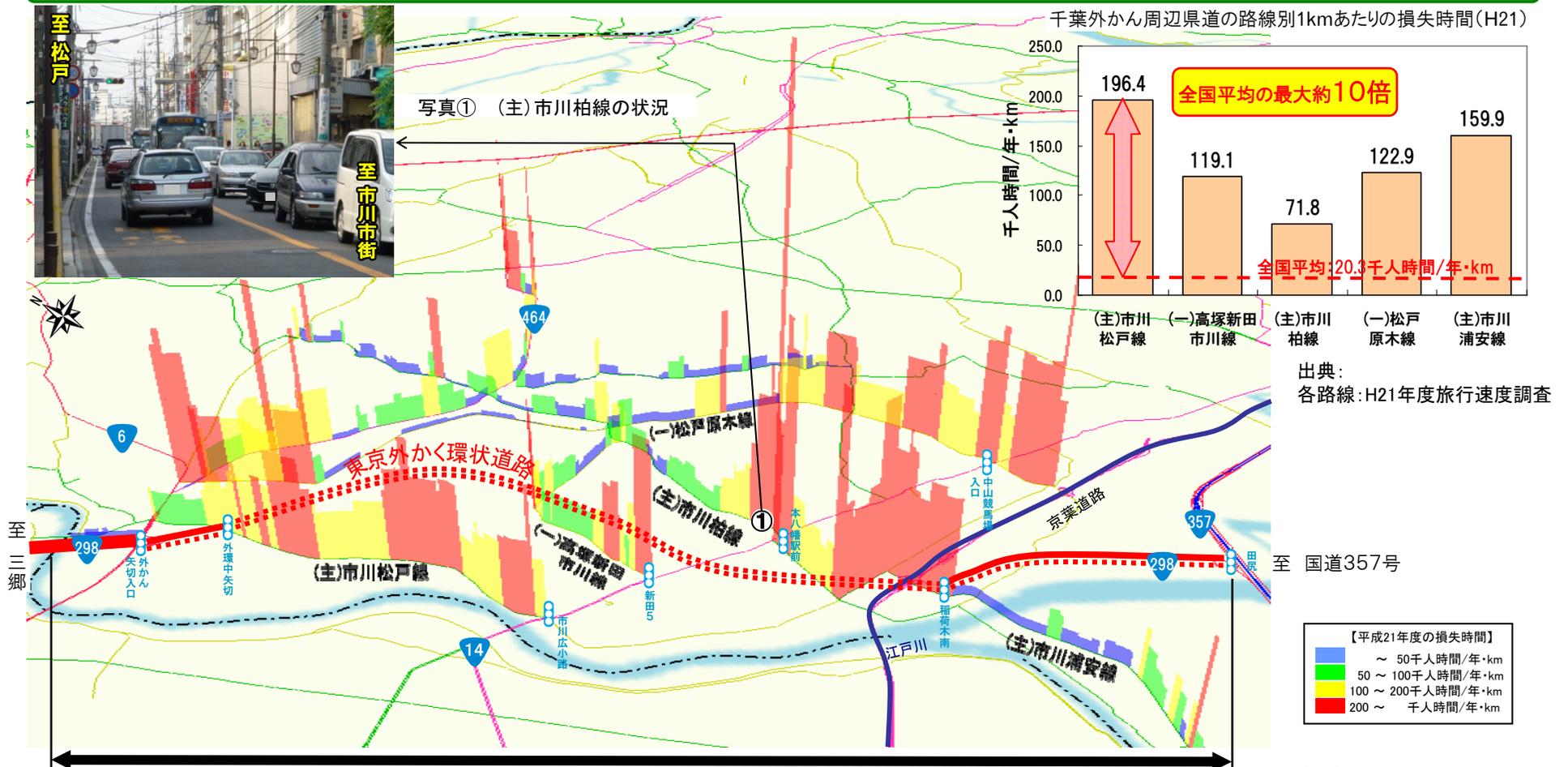


4. 事業の必要性に関する視点

(1) 千葉外かん周辺の渋滞発生状況

- ・市川市、松戸市の南北方向の県道では、渋滞による損失時間が全国平均の最大約10倍多い。
- ・南北方向の道路ネットワーク強化により、千葉外かん周辺県道の交通混雑の緩和が見込まれる。

千葉外かん周辺の渋滞発生状況(H21)



再評価対象区間(L=12.1km)

資料：H21年度旅行速度調査 10

4. 事業の必要性に関する視点

(2) 千葉外かん周辺の事故発生状況

- ・千葉外かん周辺県道の死傷事故率は、全国平均(102.6件/億台キロ)の約2倍にあたる200件/億台キロ以上の区間が多数存在している。
- ・周辺県道から千葉外かんへの交通転換により、周辺県道の安全性の向上及び交通混雑の緩和による交通事故の減少が期待される。
- ・千葉外かん周辺県道の交通転換によって、幹線道路の混雑を避けて生活道路(市道)に入り込む交通が減少し、安全性の向上や交通事故の減少、環境の改善が図られる。

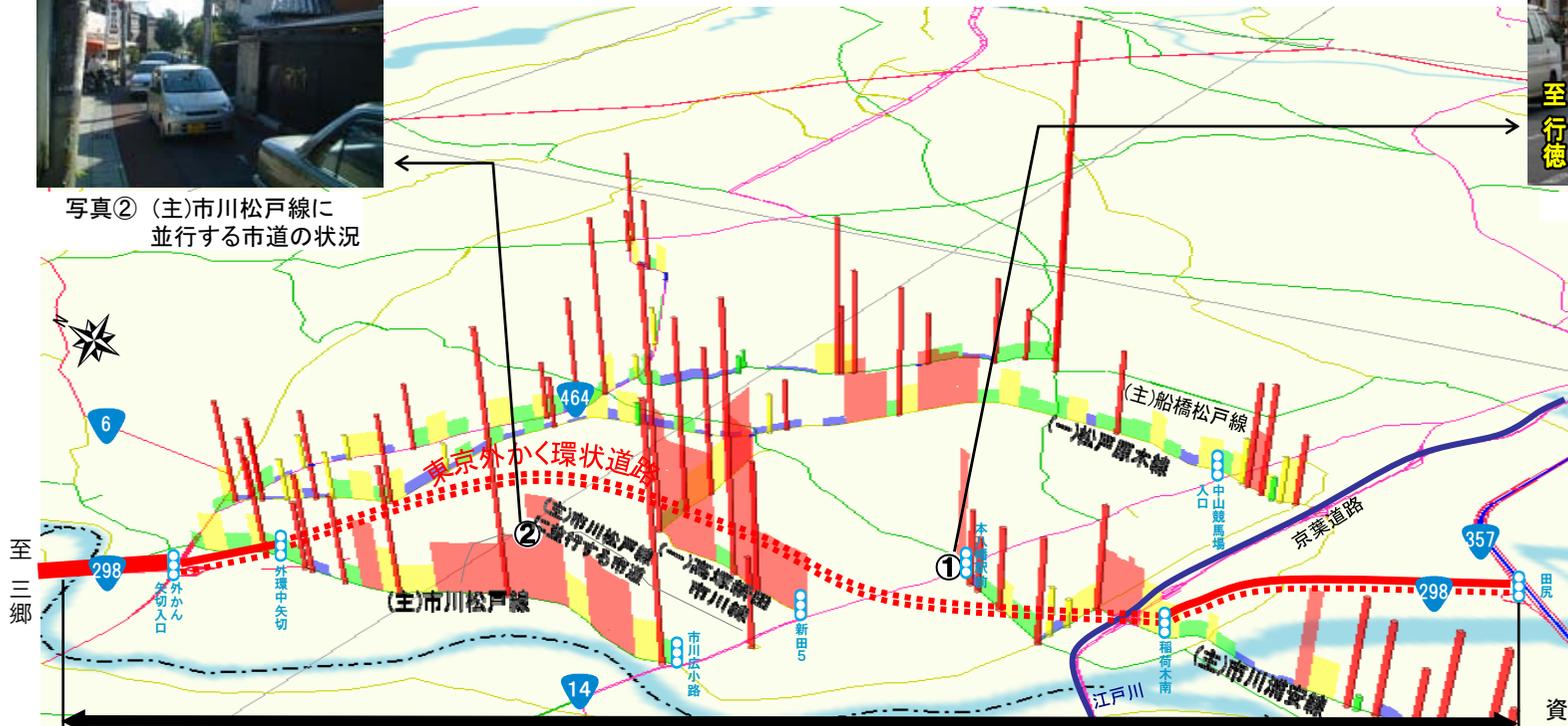
千葉外かん周辺事故発生状況(H17~H20)



写真② (主)市川松戸線に並行する市道の状況



写真① (主)市川浦安線の状況



【平成17~20年度の死傷事故率】

Blue	~ 50件/億台キロ
Green	50 ~ 100件/億台キロ
Yellow	100 ~ 200件/億台キロ
Red	200 ~ 件/億台キロ

(全国平均: 102.6件/億台キロ)

再評価対象区間(L=12.1km)

資料: 交通事故データ(H17~H20)

4. 事業の必要性に関する視点(整備効果)

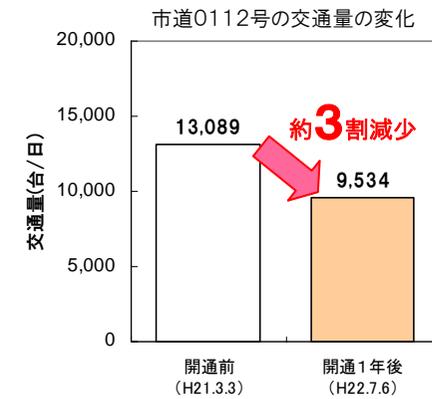
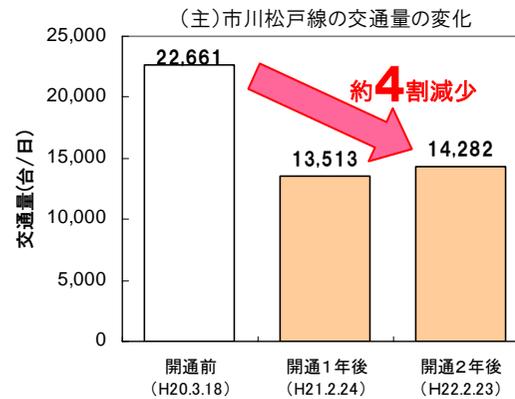
【暫定供用による整備効果】

- ・区間1に並行する(主)市川松戸線の1日あたり交通量が、開通後に約4割減少。
- ・区間2に並行する市道の1日あたり交通量が、開通後に最大約3割減少。

位置図



開通区間に並行する道路の交通量の変化



出典：首都国道事務所資料

区間1、区間2の暫定供用後における交通状況



写真①: 区間1

写真②: 区間2

4. 事業の必要性に関する視点(未供用区間の整備概要)

【整備状況】

平面図



縦断面図



インターチェンジ、ジャンクションの名称は仮称



写真①: 矢切地区函渠の施工状況



写真②: 北総線交差部の施工状況



写真③: 防音ハウス内におけるトンネル函体の施工状況



写真④: 国分地区専用部(堀割部)の状況



写真⑤: JR総武線交差部の施工状況



写真⑥: 工事用仮橋の状況



写真⑦: 東京メトロ東西線交差部の施工状況

5. 前回再評価以降の取り組み

【前回再評価時の指摘事項と取り組み状況】

・平成18年3月の事業評価監視委員会の議論を受けて、早期整備・いろいろなお考えの地元の方々の声に対し、真摯かつ適切に対応した取り組みを沿線市の協力も得ながら実施。

■ 関東地方整備局事業評価監視委員会(平成17年度 第4回) 議事録(抜粋) 平成18年3月開催

(森地委員長)

○道路についてはここまでのご議論でよろしいでしょうか。

対応方針は、先ほど中条委員の話もあり、意見書もいただいておりますので、こんな格好で思っている。

対応方針の原案は、「当事業は継続が妥当と考え、一般部は早期の整備効果を発現すべく、用地の取得できた箇所より段階的に整備を進めるとともに、専用部の事業者である東日本高速道路と連携を取り、平成20年代半ばの開通を目指し、計画的に事業を推進していく。整備にあたり、学識経験者や地元団体が構成される有識者懇談会や環境保全空間整備検討会の意見、及び地域の声を聞きながら進めていく。」となっている。

今日、議論いただいたことから、「周辺地域における道路交通事情の改善や課題解決を望む地元の声の高まり等、事業の必要性については十分理解できることから①早期に整備に向けて事業を継続すべきである。なお②事業の推進にあたっては、いろいろなお考えの地元の方々の声に対し、真摯かつ適切に対応し、理解が得られるよう、事業者としてより一層の努力を期待する。また、密接関連事業がある場合は、事業全体としての評価を今後どのようにするかを検討されたい。」と言う格好でまとめたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

■ 取り組み状況

①早期に整備に向けて事業を継続する。

・用地取得推進のためのプロジェクトチームを結成。(H18.7)

■ 『外かん早期開通に向けた5つの行動方針』への対応

・これまでに出示された外かんの円滑な推進のための意見・アイデアなどを、地元が事業者と協力していく具体的な取り組み(外かん早期開通に向けた5つの行動方針)として策定。(H18.4)

②いろいろなお考えの地元の方々の声に対し、真摯かつ適切に対応し、理解が得られるよう、事業者として一層の努力を期待する。また、密接関連事業がある場合は、事業全体としての評価を今後どのようにするかを検討されたい。

■ 広報・広聴活動

・地域のイベントで「外かん」の広報活動を行うと同時に、市民の皆様が外かんの必要性や事業についてご理解いただけているかを把握するため、アンケートを実施。(H20年度～)

■ 相談窓口や広報誌による情報提供

・千葉外かんの概要や進捗状況のお知らせ、事業・工事に関する相談窓口として、外環松戸相談所(H16.7)、外環市川相談所(H6.7)、外環大和田相談所(H22.4)を設置。

■ 地域住民との協働による環境保全空間の検討

・千葉外かん環境保全空間整備検討会や地区検討会の開催。(H15～H18)

5. 前回再評価以降の取り組み

『外かん早期開通に向けた5つの行動方針』*の対応

- 1. 広く伝える**
⇒首都国道事務所等のHPや広報誌『みどりの道』、各種イベントにて随時情報を提供。
 - 2. 部分開通を進める**
⇒先行整備区間1:平成20年 3月に暫定2車線で開通(L=約1km)
先行整備区間2:平成21年 8月に暫定2車線で開通(L=約3km)
先行整備区間3:平成21年12月に約3.2kmの一部の環境施設帯が開通。
平成22年3、4月にさらに延伸。
 - 3. 体制の強化、民間の知恵の活用など可能な限りの工夫・努力を行う**
⇒用地取得推進のためのプロジェクトチームを結成。
 - 4. 防犯対策や子供たちのための良好な環境の創出を**
⇒事業区間周辺の徒歩パトロール(1回/2ヶ月)の実施や先行整備区間の歩道等の整備により地域の皆さまの安全性向上に寄与。
 - 5. 自ら行動し、継続的に情報や意見の交換を行う**
⇒相談窓口の開設(平成16年7月の開所以来、1万人を超える利用者)や市民・家族見学会などの開催。
- *出典:外かん千葉県区間に関する有識者懇談会(H18.1~4計3回開催)

広報・広聴活動(地域イベントによるアンケート結果)

■外環(千葉県区間)ができることによって、 ■その他具体的な記述内容
生活が便利になると思いますか？

約9割の方が、「外環によって生活が便利になる」と回答

- ・東北道や常磐道へのアクセスの利便さなど多方面へのアクセス性が向上する。
- ・渋滞は予想されるものの時間短縮を期待している。
- ・騒音など環境の悪化が心配。
- ・狭い道にトラックが入ってくるか心配。
- ・広い歩きやすい歩道がほしい。
- ・豊かな緑を回復して欲しい
- ・バス通りが混みそうで中止して欲しい。

など
出典:平成21年度外環アンケート結果

相談窓口や広報誌による情報提供

外環松戸相談所

- 目的
千葉外かんの概要や進捗状況のお知らせ、事業・工事に関する相談窓口
- 状況
 - ・松戸相談所 11,527人 (H16.7月開設)
 - ・市川相談所 8,514人 (H6.7月開設)
 - ・大和田相談所 1,102人 (H22.4月開設)
 平成22年8月末時点
- 目的
千葉外かんの工事の最新情報や先行整備区間の開通情報などの情報提供
- 状況
広報誌(みどりの道)による広報を平成18年度から現在まで、11回発行。

写真 みどりの道 2010年3月号

地域住民との協働による環境保全空間の検討

地区検討会の開催

- 目的
環境保全空間設計における基本的な考え方、合意形成の手法をとりまとめ。環境保全空間の具体的なイメージを体験していただくため、モデル道路を4箇所整備。
体験検証等による意見や検討会の議論を踏まえて手引きを作成し、地域住民との合意形成を図りながら、環境保全空間全体の整備を推進。
- 状況
千葉外かん環境保全空間整備検討会 : 平成15~16年計5回開催
松戸矢切地区検討会 : 平成16~17年計9回開催
平田地区検討会 : 平成16~18年計9回開催
国分地区検討会 : 平成17~18年計9回開催

モデル道路の整備

6. 費用対効果(計算条件)

■ 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。

■ 計算条件

・基準年次	: 平成22年度
・供用開始年次	: 平成28年度
・分析対象期間	: 供用後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	: 33,000~45,600(台/日)
・事業費	: 5,635億円
・B/C	: 1.3

【参考: 前回評価(H17)】

平成17年度
平成28年度
供用後40年間
平成11年度道路交通センサス
平成42年度
33,800~47,400(台/日)
5,635億円
1.8

6. 費用対効果

■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)
	9,218億円	609億円	58億円	9,885億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	7,323億円		53億円	7,376億円	

■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)
	6,242億円	295億円	96億円	6,633億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	968億円		41億円	1,009億円	

注1)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

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。

基準年:平成22年度

7. 事業進捗の見込みの視点

- ・千葉外かんの用地取得率は、前回再評価時88%(H17)から98%(H22.6)に増加。
- ・都市計画決定後、凍結再検討の請願やルート・構造の再検討、用地取得などに時間を要した。
- ・昭和62年に再検討案を提示して以降、市川市議会「東京外郭環状道路対策特別委員会」において、通算76回に及ぶ議論を重ね、平成8年12月に都市計画変更がなされた。
- ・用地取得に対し、任意での交渉と並行して、解決の見通しの立たない場合に備え、事業認定の申請を実施。
- ・工事では、小塚山公園の自然改変を必要最小限として施工する地中作業の推進工法を採用したため、時間を要した。

■事業の計画から完成までの流れ(千葉外かん)

※平成22年8月末現在

年度		S44	S45	S48	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H16	H17	H19	H20	H21	H22	H24	H25	H27
都市計画決定・変更		当初			変更															
事業化																				
事業計画説明会																				
国と高速道路会社の協定											締結									
設計・工事・用地説明会	既供用区間 都県境～ 国道6号											葛飾大橋開通 (L=0.4km) 都県境～国道 6号 4車線化 (L=0.7km)								
	区間1 国道6号～ (主)市川松戸線						設計・ 用地説明 会	設計・ 用地説明 会	設計・ 用地説明 会	工事説 明会	工事説 明会	工事説明会	工事説明会	国道部 暫定2車線 (L=1.0km)						
	区間2 国道357号～ (主)市川浦安線							設計・ 用地説明 会	設計・ 用地説明 会	設計・ 用地説明 会	工事説 明会				国道部 暫定2車線 (L=3.0km)					
	区間3 (主)市川松戸線～ (県)高塚新田市川線 未供用区間 (県)高塚新田市川線～ (主)市川浦安線									設計・ 用地説明 会	設計・ 用地説明 会	工事説 明会	工事説明会			歩道等の一部開 通・一部延伸	歩道等の 一部延伸			
用地取得				取得 開始									用地取得率 88% (9月時点)		用地取得率 92% (6月時点)	用地取得率 96% (6月時点)	用地取得率 98% (6月時点)			完了 予定
埋蔵文化財調査					調査 開始															完了 予定
事業認定手続															申請 (H21.2.10)	公聴会 (H21.4.24,25)				

※完成年度は、費用便益費算定上設定した年次である

8. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・外かんは、3環状の1つで都市再生プロジェクトに位置づけられた幹線道路で、都心部から伸びる放射道路の相互連絡による環状道路としてのバイパス機能を有し、都心の交通混雑の緩和や移動の所要時間短縮が期待される。
- ・郊外から都心部への交通の分散・導入や災害時などにおける代替路の確保等の効果も見込まれる。
- ・千葉外かん周辺県道の損失時間や死傷事故率は、全国平均を大きく上回っている。
- ・暫定供用に伴い、並行道路の交通量が減少するなどの効果がみられる。
- ・前回評価時の指摘に対し、真摯かつ適切に対応した取り組みを沿線市の協力も得ながら実施している。
- ・費用対効果(B/C)は1.3。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は98%(平成22年6月現在)であり、計画的な工事の推進が可能。

(3) 都道府県・政令市からの意見

・千葉県知事の意見：

外環は、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。また、本県においては、県北西部の慢性的な交通渋滞の緩和や沿道環境の改善に資するとともに、この地域の南北交通軸として安全で快適なまちづくりなどを進める上で大きな役割を果たす道路である。

そのため、引続きコスト縮減に努めながら、平成27年度の開通目標に向けて事業の推進を図られたい。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・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。