

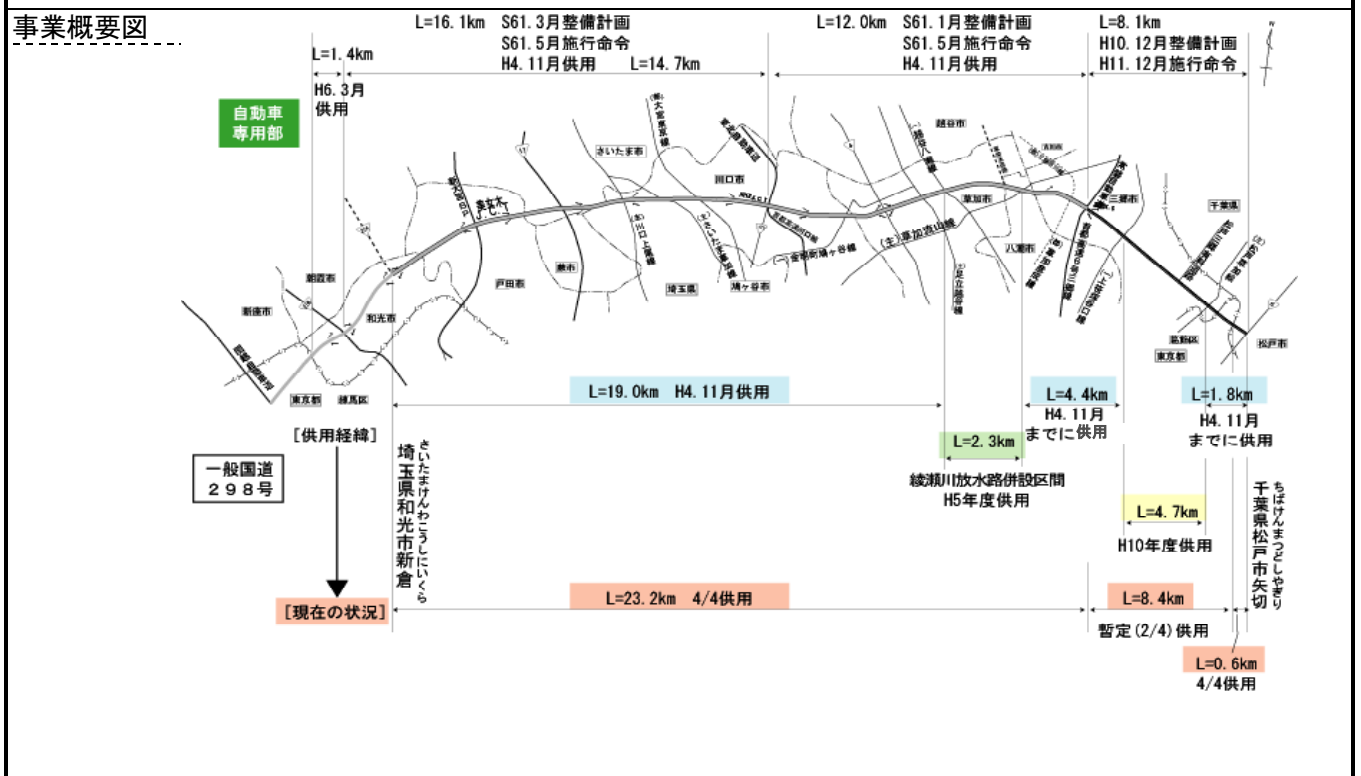
事後評価結果（平成15年度）

担当課：関東地方整備局道路部道路計画第一課
担当課長名：沓掛敏夫

事業名	一般国道298号 東京外かく環状道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：埼玉県和光市新倉 至：千葉県松戸市矢切			延長	32.2 km

事業概要
東京外かく環状道路は、都心から約15km圏内を環状に連絡する全長約85kmの幹線道路であり、首都圏の交通混雑の緩和や都市間の円滑な交通のネットワークの実現に大きな役割を果たす道路である。
一般国道298号は、専用部である東京外かく環状道路と二層構造となって一般部を構成し、主要箇所の立体交差を含む4車線道路である。

事業の目的・必要性
一般国道298号東京外かく環状道路は、放射方向の幹線道路を相互に連絡して、都心方向に集中する交通を円滑に分散導入するとともに、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせる役割を果たすために計画された環状道路である。また、埼玉県南部地域の東西方向の主軸となる役割も担い、首都圏における交通混雑の緩和や都市間の円滑な交通ネットワークの実現に大きく寄与するものである。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S45年度	用地着手	S45年度	供用年	(当初) H7年度 (実績) H10年度	変動	1.1倍
		都市計画決定	■埼玉県間 S43・44年度[当初] S60年度[変更] ■東京区間 S44年度[当初]]H10年度[変更] ■千葉県間 S44年度[当初]]H8年度[変更]	工事着手	S48年度	(暫定/完成)			
	事業費	計画時 暫定/完成	(名目値) 4,100/4,500 億円 (実績値) 4,864/— 億円	実績	(名目値) 4,100/4,500 億円 (実績値) 4,844/— 億円			変動	1.0倍

交通量 (当該路線)	計画時 暫定/完成	[S60環境アセスメント実施時] /43,900台/日	実績 (暫定/完成)	[H11道路交通センサス：草加市原町三丁目] /42,458台/日	変動 1.0倍
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	14.4 → 23.1 km/h [一般国道298号八潮市八条] (供用直前年次) H9年度 (供用後年次) H11年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	4,044 → 3,796 件/億台キロ [概ね5km範囲の人身事故] (供用直前年次) H2年度 (供用後年次) H11年度		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.7	総費用 7,690億円 (事業費：7,527億円 維持管理費：164億円)	総便益 13,180億円 (走行時間短縮便益：12,327億円 走行経費減少便益：721億円 交通事故減少便益：222億円)	基準年 平成10年	
事業遅延によるコスト増 (※1)	費用増加額	-72億円	便益減少額	120億円	
事業遅延の理由 昭和43年及び44年度に、埼玉県区間は幅員40m、東京都区間及び千葉県区間は幅員43mで都市計画決定し、昭和45年度に事業化され、用地買収に着手したが、その後、沿道市から環境問題として十分な対策を要望されたため、環境施設帯20mを両側に設けた道路構造の見直しを行い、昭和60年度に幅員62mで都市計画変更を行うこととなった。 その後、和光ICから三郷IC間の自動車専用部の平成4年度の供用と合わせ、一般国道298号については、一般国道254号バイパスから県道上笹塚谷口線間について供用した。三郷IC以南については、周辺の交通状況を勘案し一般国道6号までの一般部ネットワーク化による整備効果の早期発現を図るため、専用部（三郷IC以南）に先行し一般部の段階的整備を進めたものの、用地難航物件の存在により、当該都市計画変更後概ね10年後（平成7年度）の供用という当初の予定に対し、3年遅れの平成10年度の全線供用（暫定）となった。					
客観的評価指標に対応する事後評価項目 ● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 …練馬川口線 川口市南町において、19.9km/h(H2センサ)→22.0km/h(H11センサ) ● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 …さいたま市から成田空港までの所要時間が50分短縮（129分→79分） ● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 …概ね5km範囲内で、人身事故件数が、4,044件/年(H2)→3,796件/年(H11)に減少 他16項目について効果の発現が見られる					
その他評価すべきと判断した項目 なし					
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 なし				
	その他評価すべきと判断した項目 なし				
事業を巡る社会経済情勢等の変化 外かんの整備により、沿線地域において物流拠点、工業団地などの立地が増加し、地域活性化に寄与。					
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 4車線で供用している区間（埼玉県内23.2km）については、「首都圏の交通混雑の緩和」「埼玉県南部地域の交通の円滑化」「交通事故の減少」について、一定の整備効果が得られたといえる。一方、三郷地区の2/4車線の暫定供用区間（8.4km）は、交通量の増加により交通混雑が発生しており、4車線化による混雑緩和、路線としての機能向上が必要であり、今後、平成16年度の4車線化供用に向けて事業の進捗を図っていく。一般国道298号は、専用部と一体となって機能するとともに、また、千葉県区間の一般部と一体となって、さらに効果を発揮すると考えられるため、埼玉県（三郷JCT）から千葉県（高谷JCT）の一般部と専用部の供用後に調査を行っていく所存である。					

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

一般国道298号東京外かく環状道路は、交通渋滞の緩和、交通の円滑化、交通事故の減少等さまざまな整備効果をもたらした。

しかしながら、昭和43年度および44年度にW=40mで都市計画決定し、昭和45年度に事業化されたが、その後、沿道市から環境問題として十分な対策を要望され、環境施設帯W=20mを両側に設けた道路構造の見直しを行い、昭和60年度にW=62mで都市計画変更を行ったものである。

その後、平成7年度の供用を目指して、事業を推進してきたが、用地難航案件が全線に存在し、事業認定手続きを進めながら、用地を取得してきた結果、当初の供用目標を3年遅延し、平成10年度の全線供用（暫定）となった。

今後、事業を行うに当たっては、計画的に事業を進め、用地買収においては、速やかに事業認定手続きに移行するなど、早期に整備効果を発現するために、当初の供用目標を達成できるよう、事業推進に努めていくことが重要であると考えます。

特記事項

(※1) 事業遅延によるコスト増については、実際に遅延した4.7 kmについて算出

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。