

事後評価結果（令和5年度）

担当課：東日本高速道路(株)高速道路計画課
 担当課長名： 榎 浩 之

事業名	東関東自動車道 水戸線（三郷～高谷JCT）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自：埼玉県三郷市番匠免（三郷JCT） 至：千葉県市川市高谷（高谷JCT）			延長	19.6km

事業概要

東関東自動車道 水戸線（三郷～高谷JCT）は、東京外かく環状道路（外環）の一部を形成する延長19.6kmの4車線の自動車専用道路である。

事業の目的・必要性

東関東自動車道 水戸線（三郷～高谷JCT）は、首都圏の交通混雑の緩和や都心間の円滑な交通確保の実現を目的とする道路である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H9年度 S44年度 (S60、H8、 H10年度 変更)	用地着手	H9年度	供用年 (完成)	(当初) ^{※3} H30年度 (実績) H30年度	変動	-
	事業費	計画時	(名目値) 10,556億円 (実質値) 10,646億円	実績		(名目値) 10,393億円 (実質値) 10,482億円		変動	0.98倍
	交通量	計画時	32,500～50,400台/日	実績		31,200～70,900台/日 (R5.3～5全日平均)		変動	139%
	旅行速度向上 ^{※1} (供用前現道→当該路線)		19 → 49km/h (供用直前年次) H27年度 (供用後年次) R3年度		交通事故減少 ^{※2} (供用前現道→供用後現道)	58 → 47件/億台キロ (供用直前年次) H29年 (供用後年次) R2年			
費用便益 分析結果 (当初) ^{※3}	B/C	EIRR	1.004	4.0%	総費用：12,666億円 (事業費：12,355億円 維持管理費：311億円 更新費：0億円)	総便益：12,716億円 (走行時間短縮便益：11,742億円 走行経費減少便益：806億円 交通事故減少便益：168億円)	基準年		平成29年

費用便益 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用：16,279億円 事業費：15,815億円 維持管理費：465億円 更新費：0億円	総便益：26,520億円 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	基準年
	1.6	5.5%			令和5年
事業遅延によるコスト増			費用増加額 — 億円	便益減少額 — 億円	
事業遅延の理由 —					
交通量変動の理由 計画時よりも一般道からの転換が進み、交通量に変動が生じたものと考えられる。					
客観的評価指標に対応する事後評価項目					
<p>●断面交通量の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>●通過交通の抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>●非常時の迂回機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>●都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>●観光への効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） <p style="text-align: right;">（交通量以外の事業の効果）他5項目について効果の発現が見られる</p>					
その他評価すべきと判断した項目 特になし					
事業による 環境変化	環境影響評価に対応する項目				
	<p>【大気環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 CO：日平均値の年間2%除外値 ～0.57 ppm（10ppm以下） NO₂：日平均値の年間98%値 ～0.04 ppm（0.06ppm以下） ・当該区間の整備により自動車から二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献 CO₂：95,400 t/年 NO₂：367 t/年 SPM：27 t/年 <p>【交通騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>測定値：昼間51～67dB 夜間49～65dB（環境基準：昼間70dB以下 夜間65dB以下）</p>				
その他評価すべきと判断した項目 特になし					

<p>事業評価監視委員会の意見 対応方針（案）のとおり了承</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動・輸送時間の短縮により、時間の使い方の効率化、新たな地域間取引の誘発。 ・経済の好循環：生産（供給）の増加により、消費（需要）も増加。 ・沿線地域では、観光や商業、製造業等で大きな経済効果が発生。 ・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。 ・企業の新規立地・開設に寄与。
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>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が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする。</p> <p>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。</p>
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>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考える。</p>
<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

※1 開通前は松戸原木線（一般国道6号～若宮西船市川線）を対象に、H27 センサスの昼間12時間平均旅行速度で算出；開通後は三郷JCT～高谷JCT（東京外環自動車道経由）を対象に、R3 センサスの昼間12時間平均旅行速度で算出。

※2 東京外環自動車道に並行する一般県道松戸原木線（京葉道路 原木IC付近～市川市大野町1丁目付近）を対象に、開通前はH29.1～12の期間、開通後はR2.1～12の期間における対象区間の死傷事故件数をトラカンデータの交通量に基づく走行台キロで除して、事故率を算出

※3 事前は平成30年度に実施した「東関東自動車道 水戸線（三郷～高谷JCT）」の事業再評価（事業全体）を記載