

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課: 道路局高速道路課

担当課長名: 渡邊 良一

事業名	一般国道126号 千葉東金道路 (東金JCT~松尾横芝)		事業区分	一般国道	事業主体	東日本高速道路株式会社																		
起終点	自:千葉県東金市丹尾 至:千葉県山武市松尾町谷津			延長	16km																			
事業概要	千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝ICは首都圏中央連絡自動車道の一部となって高規格道路ネットワークを形成する有料道路である。																							
平成2年度事業化	平成4年度用地着手		平成5年度工事着手																					
全体事業費	約1,271億円		事業進捗率	約90%	供用済延長	16km																		
計画交通量	15,400~15,600台／日																							
費用対効果分析	B/C (事業全体) 3.5 参考 3.7 [2%] 3.9 [1%]	EIRR (事業全体) 14.2%	総費用 (残事業)/(事業全体) 68 / 3,736億円 事業費: 48 / 3,350億円 維持管理費: 21 / 384億円 更新費: 0 / 2億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 231 / 12,962億円 走行時間短縮便益: 243 / 11,580億円 走行経費減少便益: -15 / 1,241億円 交通事故減少便益: 3 / 141億円	基準年 令和7年																			
事業の効果等	<table border="1"> <tr> <td rowspan="3">感度分析</td> <td colspan="2">(事業全体)</td> <td colspan="3">(残事業)</td> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td>B/C=3.1~3.8(±10%)</td> <td>交通量</td> <td>B/C=3.0~3.7(±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>B/C=3.8~3.2(±10%)</td> <td>事業費</td> <td>B/C=3.6~3.2(±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>B/C=3.5~3.4(±20%)</td> <td>事業期間</td> <td>B/C=3.7~3.2(±20%)</td> </tr> </table>						感度分析	(事業全体)		(残事業)			交通量	B/C=3.1~3.8(±10%)	交通量	B/C=3.0~3.7(±10%)	事業費	B/C=3.8~3.2(±10%)	事業費	B/C=3.6~3.2(±10%)	事業期間	B/C=3.5~3.4(±20%)	事業期間	B/C=3.7~3.2(±20%)
感度分析	(事業全体)		(残事業)																					
	交通量	B/C=3.1~3.8(±10%)	交通量	B/C=3.0~3.7(±10%)																				
	事業費	B/C=3.8~3.2(±10%)	事業費	B/C=3.6~3.2(±10%)																				
事業期間	B/C=3.5~3.4(±20%)	事業期間	B/C=3.7~3.2(±20%)																					
関係する地方公共団体等の意見																								
千葉県知事の意見	<p>一般国道126号千葉東金道路は、東京湾アクアラインと一体となって、東日本と西日本を結ぶ大動脈となる圏央道として機能するとともに、災害時には緊急輸送道路となるなど、平常時、災害時を問わず安定した人・モノの流れを確保する上でも大変重要な道路である。</p> <p>特に、東金JCTから松尾横芝IC間は、第3滑走路の新設など「第2の開港プロジェクト」が進む成田空港と羽田空港を結ぶ連携軸を形成し、高規格道路ネットワークの一部として機能する重要な役割を担っている。</p> <p>一方で、東金JCTから松尾横芝IC間は暫定2車線であり、低速車両による速度低下、重大な事故の発生時や大規模災害時の交通機能確保などの課題を抱え、さらには、令和8年度に圏央道の千葉県区間が全線開通することによる交通量の増加が見込まれることから、安全で円滑な交通の確保や、防災力の向上を図るためにも、早期の4車線化が必要である。</p> <p>については、事業の継続が必要であり、一日も早い完成に向け、4車線化工事の着実な推進を図られたい。</p>																							
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針(原案)のとおり了承。</p>																							

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

令和6年の平均交通量は10,000～11,500台/日である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年4月に東金JCT～松尾横芝IC間が暫定供用。

残事業の内容は4車線化工事。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

暫定2車線供用であるが、既に4車線分の用地取得が完了している。

施設の構造や工法の変更等

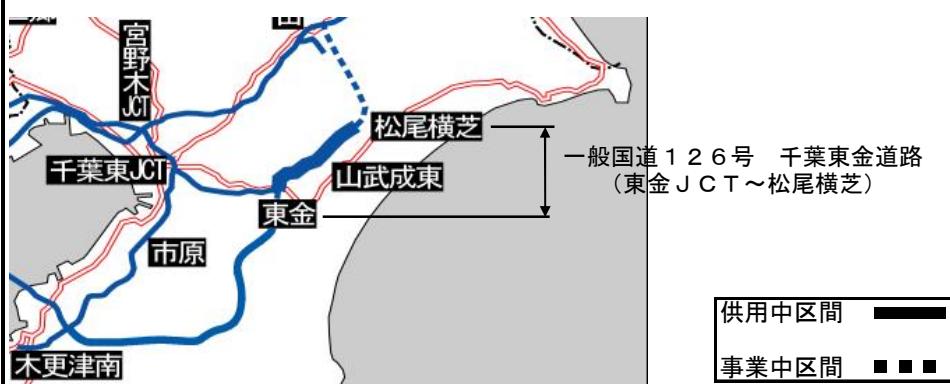
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)