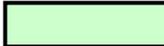


(再評価)

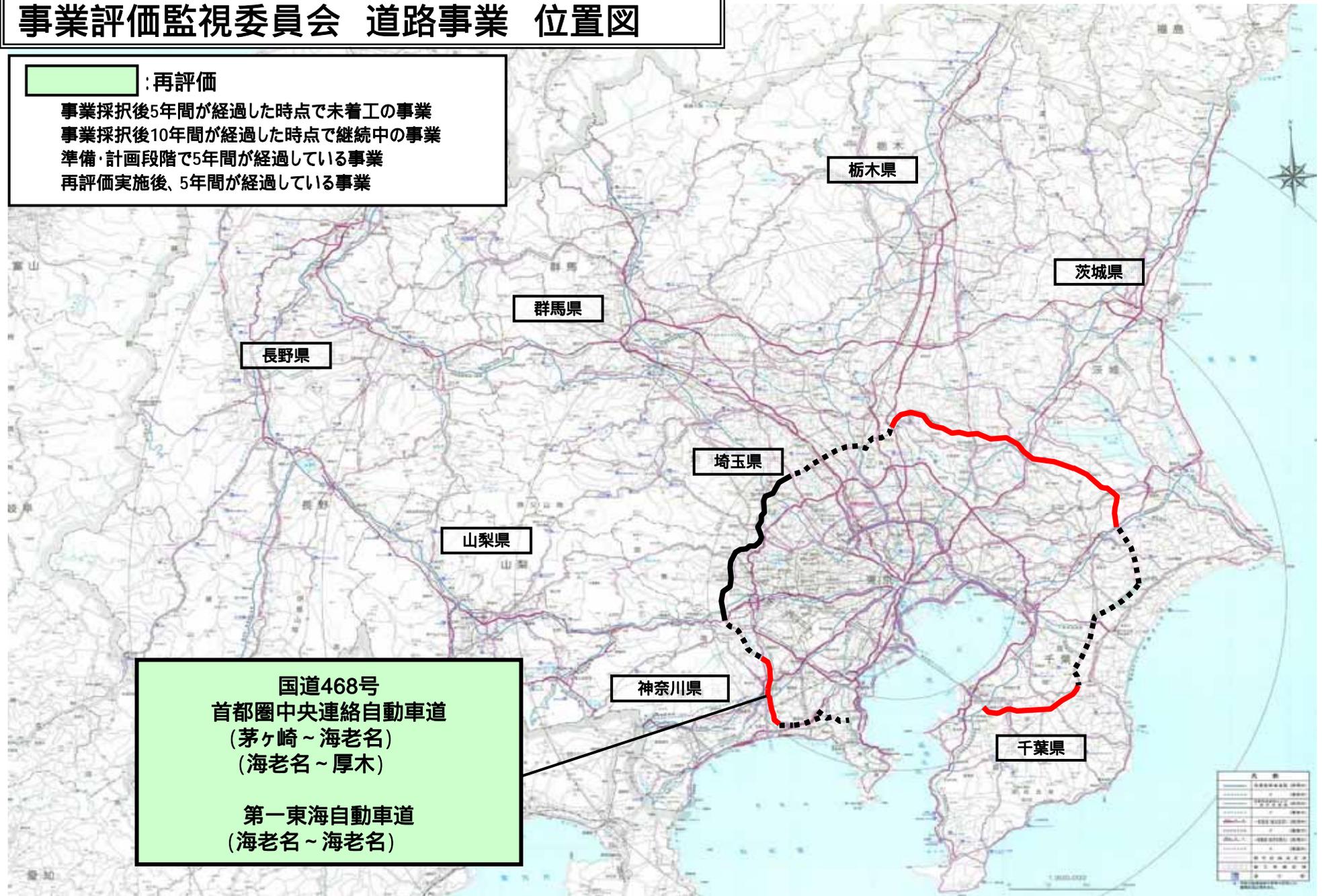
国道468号
首都圏中央連絡自動車道
【茅ヶ崎～海老名】
【海老名～厚木】
第一東海自動車道
【海老名～海老名】

平成21年3月18日
国土交通省 関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図

 : 再評価

事業採択後5年間に経過した時点で未着工の事業
事業採択後10年間に経過した時点で継続中の事業
準備・計画段階で5年間に経過している事業
再評価実施後、5年間に経過している事業



1. 圏央道の整備の目的

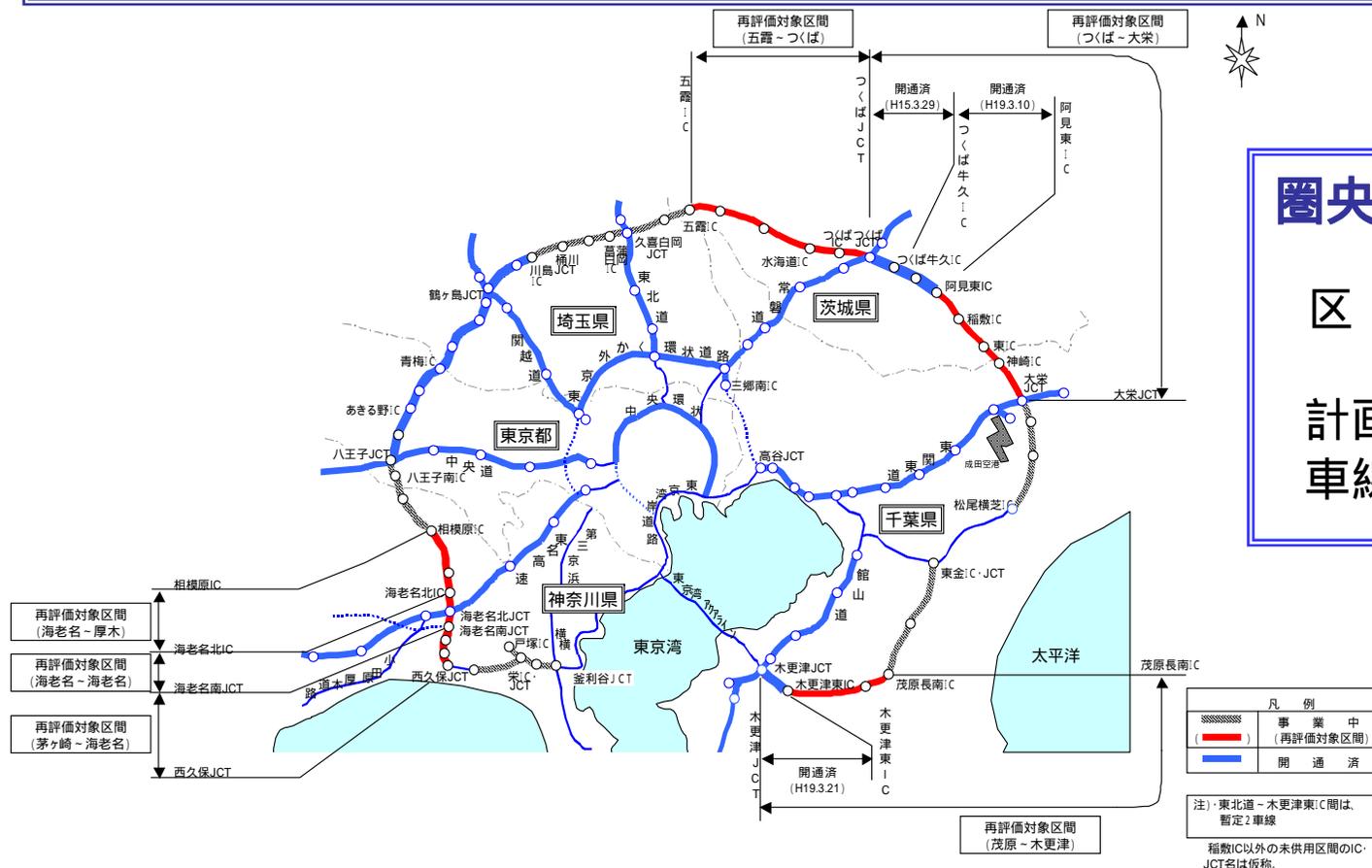
3 環状の道路ネットワーク形成により、

- ・ 首都圏の道路交通円滑化
- ・ 首都圏の環境改善
- ・ 沿線都市間の連絡強化
- ・ 沿線の地域づくり支援、活性化
- ・ 災害時における緊急輸送路の確保

を目的とした事業

圏央道の全体計画概要

区 間 自) 神奈川県横浜市
至) 千葉県木更津市
計画延長 : L = 約300 km
車線数 : 4 ~ 6 車線



3. 圏央道事業の必要性(首都圏における道路交通の現状)

関東地方整備局管内の渋滞対策の要対策箇所 の約7割が圏央道の内側に集中し、首都圏では慢性的な渋滞が発生

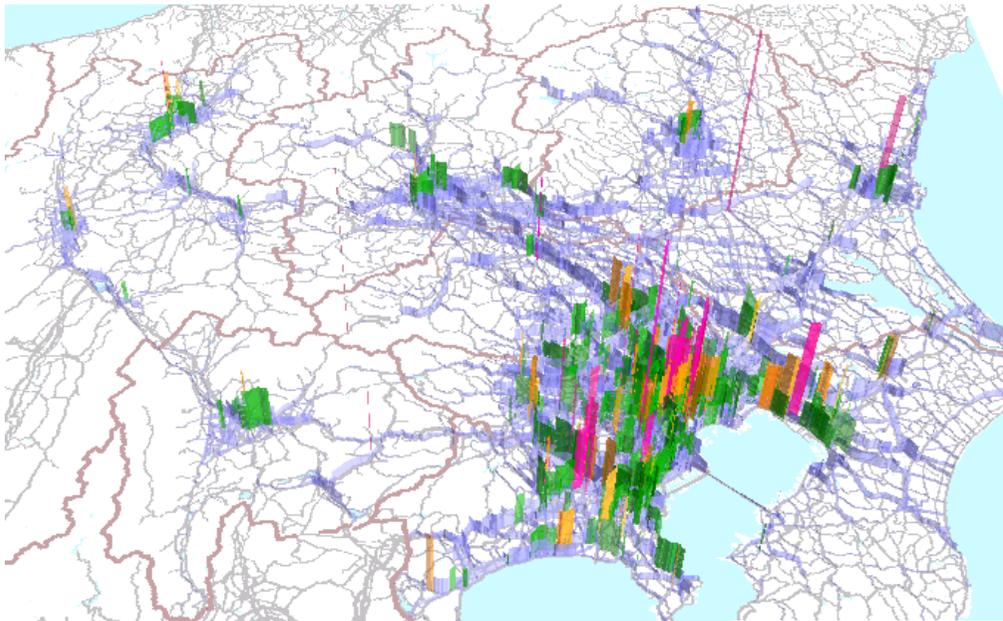
日常的に混雑が発生している箇所

渋滞対策の要対策箇所

関東地整管内 約3,000箇所

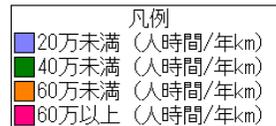
圏央道内側 約2,000箇所

約7割



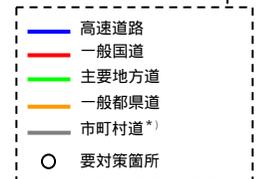
関東地方整備局管内の交通渋滞損失3Dマップ(平成18年度)

出典: 国土交通省資料



管内における渋滞対策の要対策箇所(平成18年)

凡例

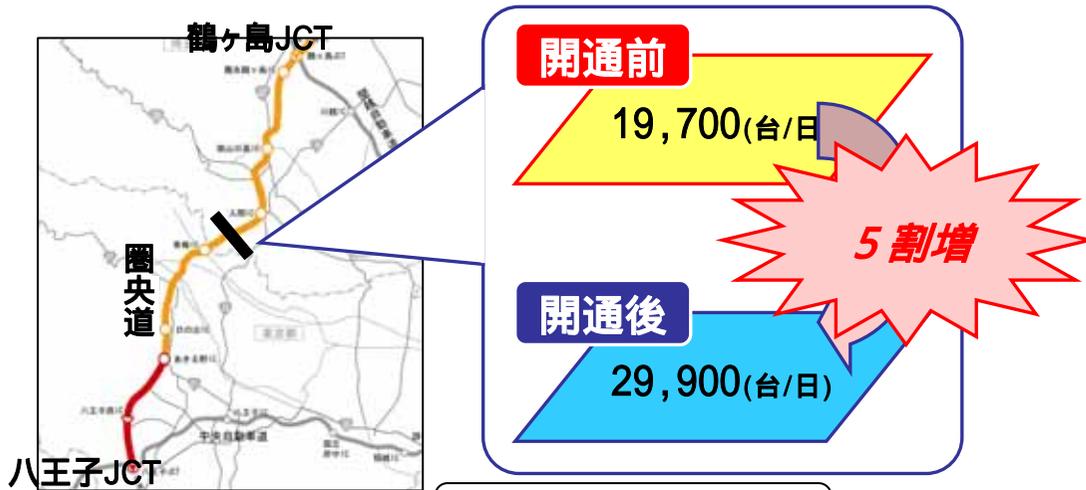


* 幅員が5.5m以上の道路を対象としている。

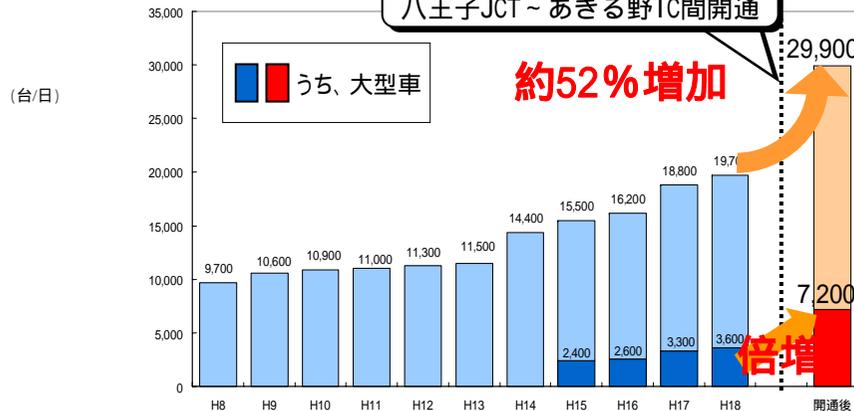
3. 圏央道事業の必要性(圏央道(中央道～関越道間)の接続効果)

圏央道(青梅IC～入間IC間)の利用交通量が約5割増加

圏央道(青梅IC～入間IC)の利用交通量の変化



平成19年6月23日
八王子JCT～あきる野IC間開通

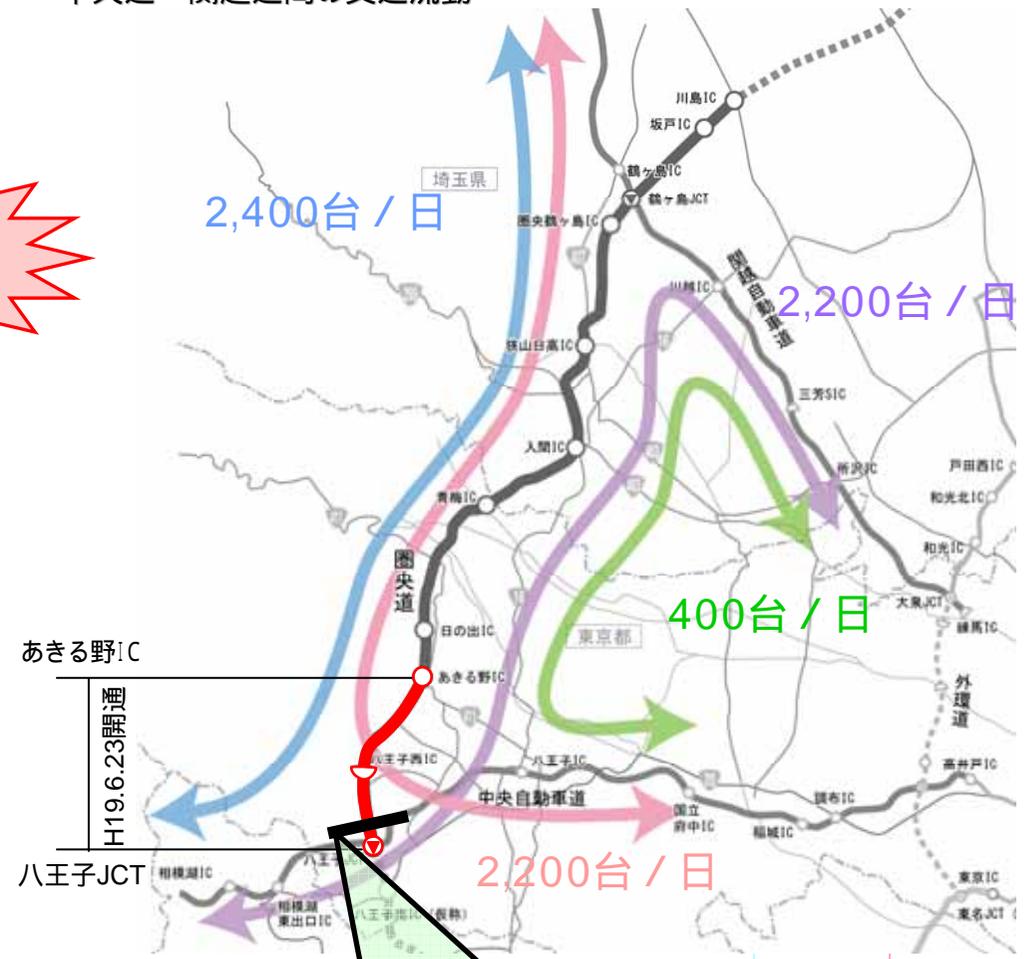


出典：NEXCOデータ
H8～H18：年度平均日交通量
開通後：平成19年7月～平成20年6月の平均日交通量

平成19年6月23日圏央道(八王子JCT～あきる野IC)開通
平成19年8月1日料金割引社会実験開始
平成20年3月29日圏央道(鶴ヶ島JCT～川島IC)開通

圏央道(八王子JCT～八王子西IC間)を利用する交通の約4割が中央道～関越道を連続利用

中央道～関越道間の交通流動



八王子JCT～八王子西IC間の断面平均交通量 約19,500台/日
(うち中央道～関越道間の連続利用台数は、約7,200台/日(約4割))

出典：NEXCOデータ
平成20年6月の平均日交通量
参考データ
坂戸IC、川島ICから中央道間の連続利用台数は、約900台/日

3. 圏央道事業の必要性 (圏央道沿線地域の地域振興・企業立地)

圏央道の周辺では、その利便性を活かして、物流拠点や工業団地の整備が活発化

入間IC周辺

- 狭山台土地区画整理事業
 - 工業・産業開発に対応した職住近接の住宅地開発により、計画人口は約3,500人。
- アウトレットモール
 - ・2008年4月開業
 - ・延べ床面積：約10万㎡

圏央鶴ヶ島IC周辺

- 鶴ヶ島市南西部第一期土地区画整理事業
 - 企業誘致完了、流通系企業が約7割。
- ショッピングセンター
 - ・2008年12月開業
 - ・売り場面積：約2万㎡

川島IC周辺

- 川島IC北側地区土地区画整理事業
 - 民間による土地区画整理事業（物流・工業系土地利用）が進行中。
- ショッピングセンター
 - ・2008年12月開業
 - ・売り場面積：約2万㎡

葛蒲白岡IC(仮称)周辺

- ショッピングセンター
 - ・2008年11月開業
 - ・延べ床面積：約14万㎡

花島工業団地

水海道IC(仮称)に近接し、分譲開始後約4年で完売(10社が操業中)。地元雇用も増加。

日の出IC周辺

自動車メーカーが物流拠点を開設。

- 三吉野工業団地
 - 圏央道の整備などにより、企業進出が図られ約2,000人の雇用が増加。
- ショッピングセンター
 - ・2007年11月開業
 - ・延べ床面積：約13万㎡

八王子西IC周辺

- 圏央道八王子西IC物流拠点
 - 八王子市住宅・都市整備公社が約140haを取得し、流通業界、運輸業界などから構成される「圏央道八王子西IC物流拠点整備推進協議会」が設立。

インベスト神奈川

神奈川県の産業集積を図る「インベスト神奈川」(神奈川県産業競争促進庁)への申請企業の約7割が圏央道沿線の県央・湘南都市圏に集中。

- 流通・卸売業
- サービス業
- 製造業
- 情報・通信業
- 建設業
- 不動産業
- その他

東金IC・JCT(仮称)周辺

- 千葉テクノグリーンパーク
 - 今後の圏央道整備にらみ、企業立地が進む(24社操業中)。

立地企業(操業中)の推移

年	立地企業(操業中)の推移
1998	1
2000	3
2002	3
2003	7
2004	11
2005	14
2006	16
2007	20
2008	24

阿見東IC周辺

- 阿見東部工業団地
 - 阿見東ICに近接し、11社が操業中。圏央道の開通をうけ企業進出は急激に増加。
- アウトレットモール
 - ・2009年夏開業予定
 - ・延べ床面積：約2万㎡

上野原IC周辺

- 山梨県東部基幹工業団地
 - 上野原ICに近接し、全区画が完売。中央道と圏央道の接続が企業進出を促進。

4 - 1 . 神奈川県区間の概要

茅ヶ崎～海老名

計画概要

区 間 : 自 : 神奈川県茅ヶ崎市西久保
 至 : 神奈川県海老名市門沢橋

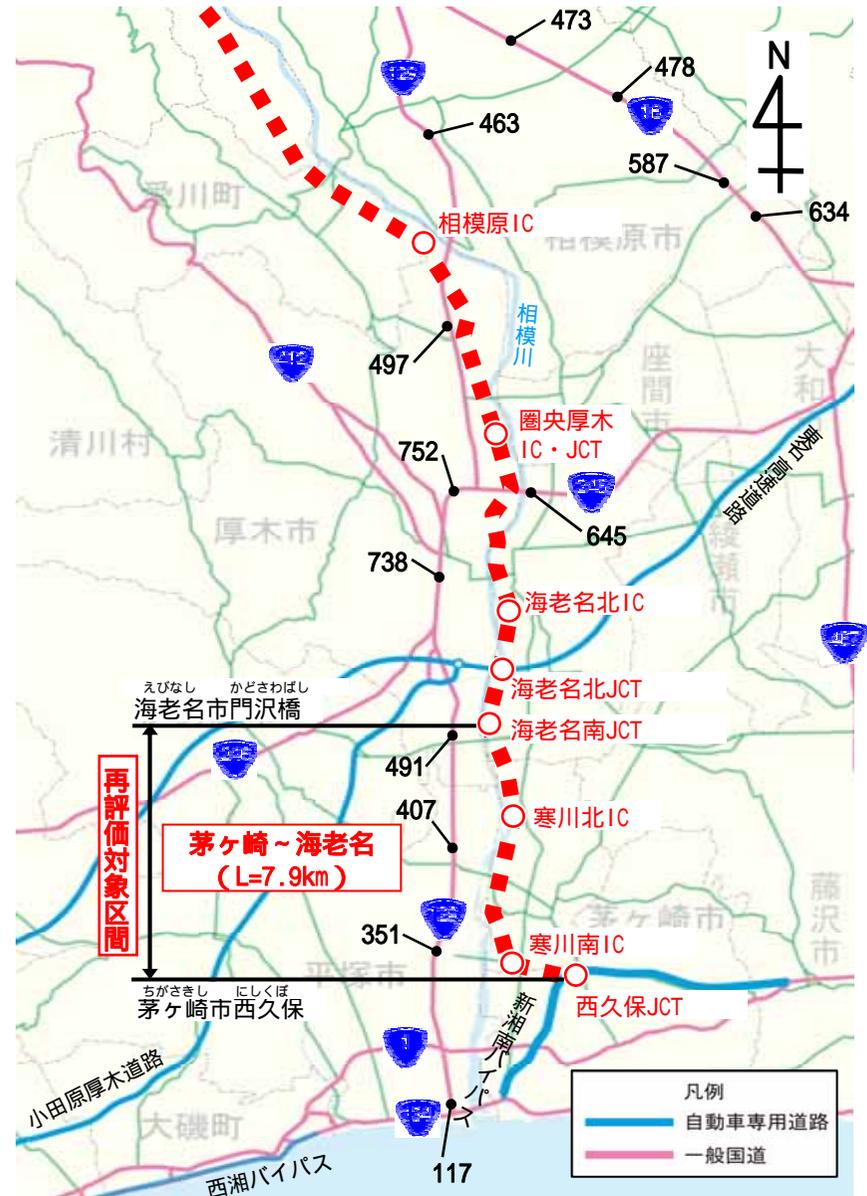
計画延長 : L = 7.9 km
 構造規格 : 第1種第3級
 設計速度 : 80 km/h
 車線数 : 4車線
 全体事業費 : 約2,030億円
 計画交通量 : 26,400 ~ 38,400台/日

経緯

昭和63年度	事業化
平成6年6月	都市計画決定
平成6年度	用地着手
平成8年度	工事着手



西久保JCT(新湘南バイパス)付近



数値 : H17センサス24時間交通量(百台/日)

4 - 1 . 神奈川県区間の概要

海老名～海老名

計画概要

区 間 : 自 : 神奈川県海老名市門沢橋
 至 : 神奈川県海老名市中新田
 計画延長 : L = 3 . 4 km
 構造規格 : 第1種第3級 第1種第2級
 設計速度 : 80 km/h 100 km/h
 車線数 : 4車線
 全体事業費 : 約1,246億円
 計画交通量 : 36,900 ~ 41,600台/日

経緯

平成 6年6月	都市計画決定
平成 11年1月	事業許可
平成 11年度	用地着手
平成 12年度	工事着手

再評価対象区間 : 海老名南JCT～海老名北JCT、海老名北JCT～海老名北IC



海老名北JCT(東名高速)付近



数値：H17センサス24時間交通量（百台/日）

4 - 1 . 神奈川県区間の概要

海老名～厚木

計画概要

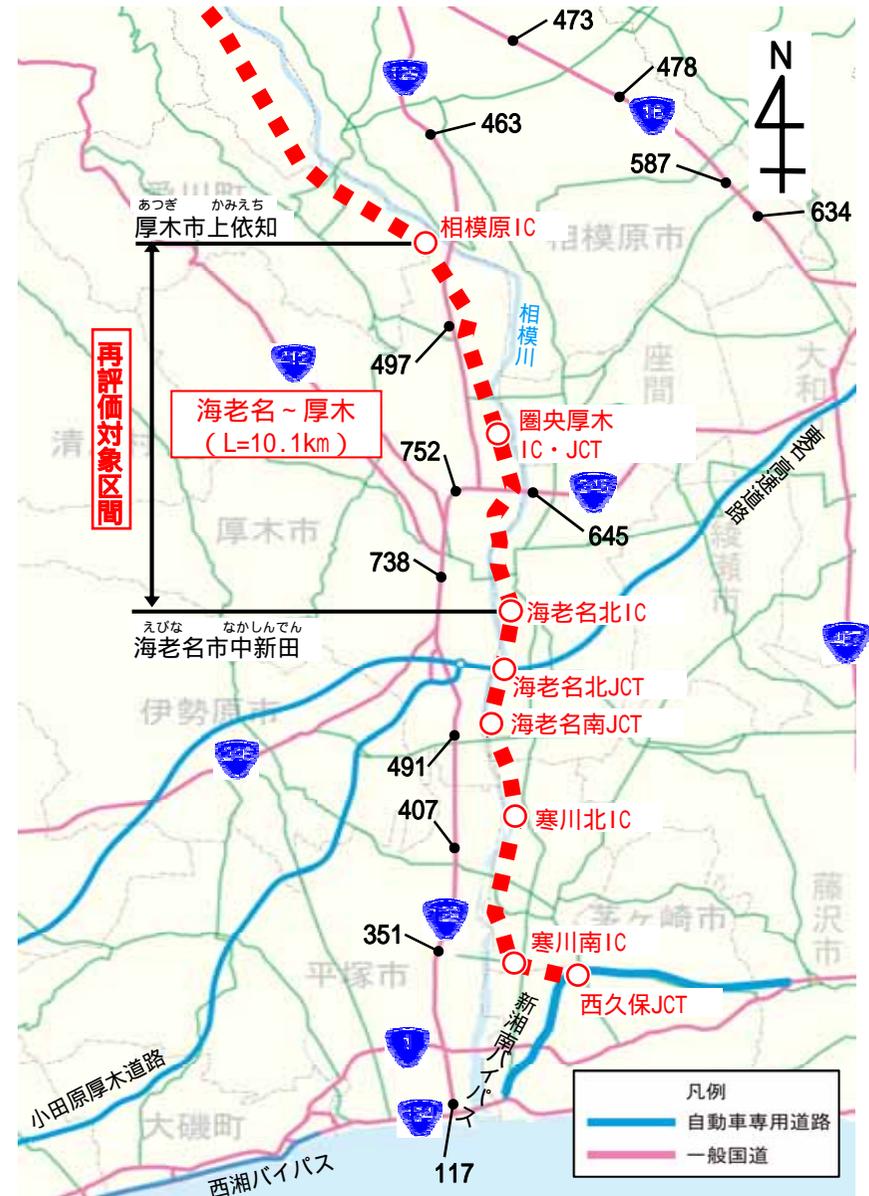
区 間 : 自 : 神奈川県海老名市中新田^{えびなし なかしんでん}
 至 : 神奈川県厚木市上依知^{あつぎし かみえち}
 計画延長 : L = 10.1 km
 構造規格 : 第1種第2級
 設計速度 : 100 km/h
 車線数 : 4車線
 全体事業費 : 約2,209億円
 計画交通量 : 29,000 ~ 41,100台/日

経緯

平成 3年度	事業化
平成 6年 6月	都市計画決定
平成 11年度	用地着手
平成 13年度	工事着手



相模原IC付近



数値：H17センサス24時間交通量（百台/日）

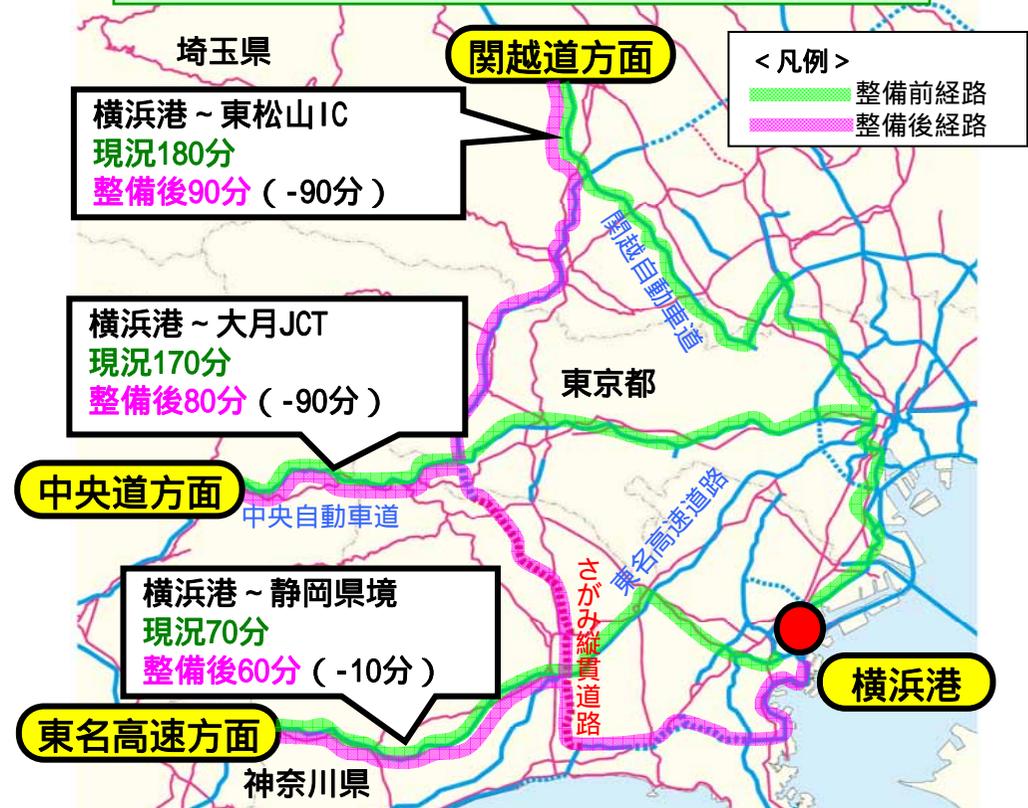
4 - 2 . 神奈川県区間の効果

- ・横浜港の貨物の約1 / 3は 関越道・中央道・東名高速方面に搬出。
- ・さがみ縦貫道路等の整備により、横浜港から各方面への所要時間が大幅に短縮。

横浜港の方面別搬出貨物量(神奈川県外)



横浜港(本牧ふ頭)から各方面への所要時間



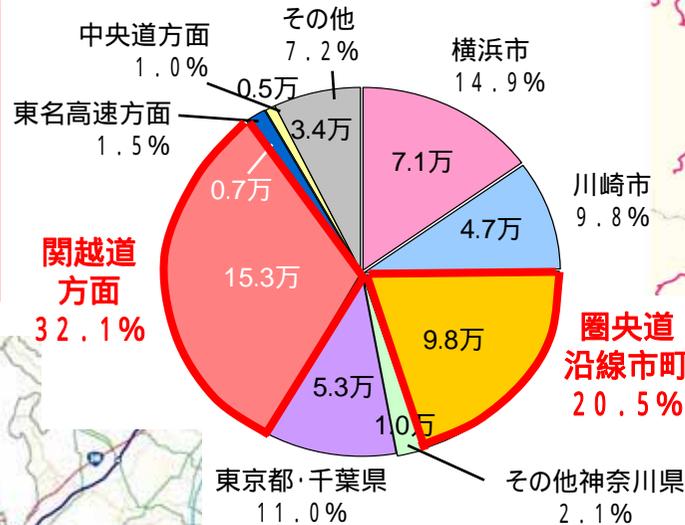
方面(起点～終点)	現況(分)	整備後(分)	短縮時間(分)	短縮率
関越道方面 (本牧ふ頭～関越道東松山IC)	180	90	90	50.0%
中央道方面 (本牧ふ頭～中央道大月JCT)	170	80	90	52.9%
東名高速方面 (本牧ふ頭～東名高速静岡県境)	70	60	10	14.3%

4 - 2 . 神奈川県区間の効果

- ・横浜港の輸出貨物(自動車関連)の5割以上が 関越道方面・圏央道沿線市町から搬入。
- ・さがみ縦貫道路等の整備により、各方面から横浜港への所要時間が大幅に短縮。

横浜港の完成自動車・自動車部品の搬入先(割合)

横浜港輸出貨物の約5割を占める自動車関連品目のうち、**関越道方面**と**圏央道沿線市町**からの搬入が5割以上



各方面から横浜港(本牧ふ頭)への所要時間



平成15年10月港湾統計より

4 - 3 . 神奈川県区間の費用対効果

茅ヶ崎～海老名

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)
	2,402億円	394億円	211億円	3,007億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,204億円		142億円	2,346億円	
					1.3

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)
	2,402億円	394億円	211億円	3,007億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	411億円		142億円	553億円	
					5.4

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 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。

注3) 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。

基準年：平成20年度

4 - 3 . 神奈川県区間の費用対効果

海老名～海老名

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)
	1,359億円	139億円	170億円	1,667億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,255億円		56億円	1,312億円	
					1.3

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)
	1,359億円	139億円	170億円	1,667億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	351億円		56億円	407億円	
					4.1

注1)費用及び便益額は整数止めとする。

注2)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。

注3)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。

基準年：平成20年度

4 - 3 . 神奈川県区間の費用対効果

海老名～厚木

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) 1.8
	3,381億円	547億円	337億円	4,266億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,175億円		139億円	2,314億円	

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) 4.2
	3,381億円	547億円	337億円	4,266億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	871億円		139億円	1,010億円	

注1)費用及び便益額は整数止めとする。

注2)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。

注3)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。

基準年：平成20年度

4 - 4 . 神奈川県区間の事業進捗見込み

		茅ヶ崎～海老名 用地取得開始		茅ヶ崎～海老名 工事開始		海老名～海老名、海老名～厚木 用地取得開始		海老名～海老名 工事開始		海老名～厚木 工事開始								
		H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
用地	茅ヶ崎～海老名	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	海老名～海老名						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	海老名～厚木						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	進捗率 (面積)									71%	83%	84%	87%	94%	97%	98%		
工事	茅ヶ崎～海老名			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	海老名～海老名							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	海老名～厚木								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

4 - 5 神奈川県区間の今後の方針

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・関東地方整備局管内の渋滞対策の要対策箇所の約7割が圏央道の内側に集中し、首都圏では慢性的な渋滞が発生。
- ・圏央道周辺では、その利便性を活かして、物流拠点や工業団地の整備が活発化。
- ・費用対効果(B/C)は、茅ヶ崎～海老名1.3、海老名～海老名1.3、海老名～厚木1.8である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

(茅ヶ崎～海老名)

- ・用地取得率は約9割が完了し、土地収用法も活用しながら用地取得を進める。
- ・工事については、用地取得を完了したところから、順次橋梁工事等に着手し、平成22年度内の供用を図る。

(海老名～海老名)

- ・当該区間においては、用地取得が概ね完了。
- ・工事については、順次橋梁工事等を行い、早期供用を図る。
(海老名北JCT(仮称)～海老名北IC(仮称):平成21年度供用予定)

(海老名～厚木)

- ・用地取得率は約9割が完了し、土地収用法も活用を視野に入れつつ、用地取得を進める。
- ・工事については、順次橋梁・トンネル工事に着手し、平成22年度内の供用を図る。

(3) 対応方針(原案)

事業継続

- ・首都圏の環状道路の一部を構成しており、全体としての事業の必要性・重要性は変わらない。