

(再評価)

国道468号
首都圏中央連絡自動車道
(東金茂原道路)

平成22年10月21日
国土交通省 関東地方整備局
東日本高速道路株式会社

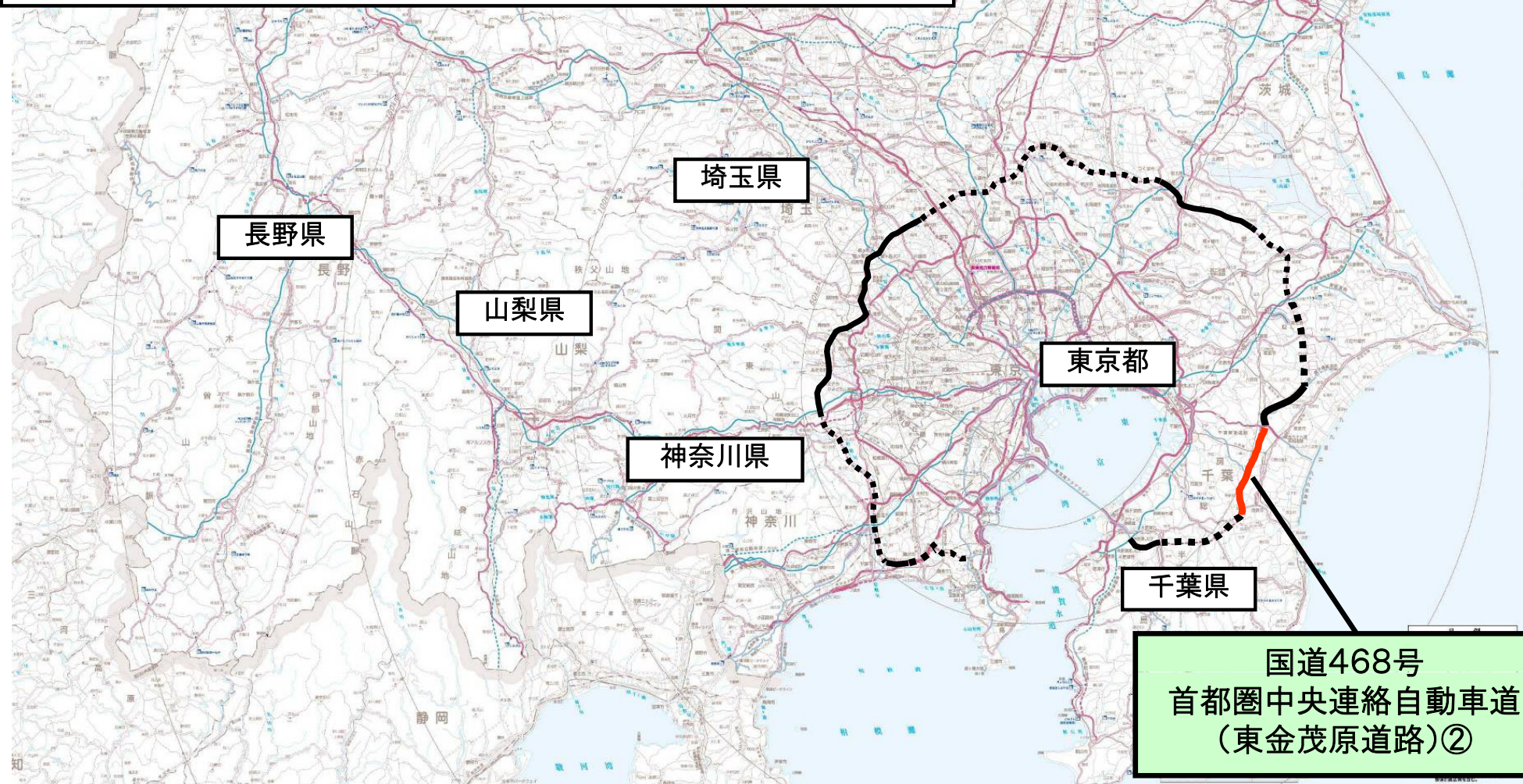
目 次

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	8
4. 事業の必要性に関する視点	10
5. 費用対効果	13
6. 事業進捗見込みの視点	15
7. 今後の対応方針(原案)	16

1. 位置図

再評価

- ①事業採択後、3年以上経過した時点で未着工の事業
- ②事業採択後、5年以上を経過した時点で継続中の事業
- ③準備・計画段階で、3年間が経過している事業
- ④再評価実施後、3年間が経過している事業
- ⑤社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業



2. 事業の目的と計画の概要（首都圏中央連絡自動車道）

■首都圏3環状道路の概要



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

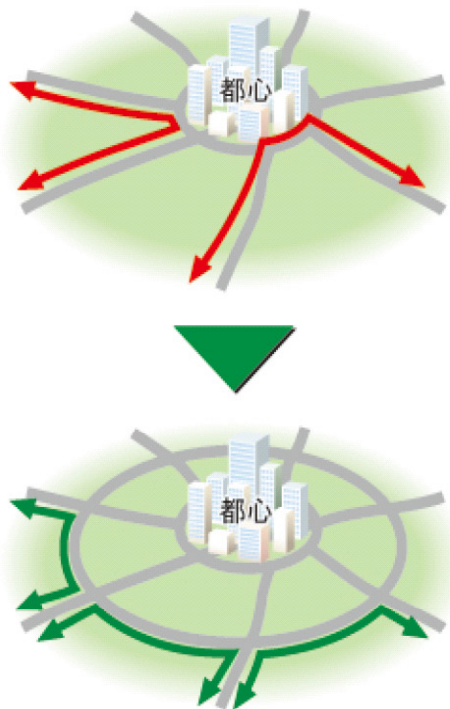
2. 事業の目的と計画の概要（首都圏中央連絡自動車道）

■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。

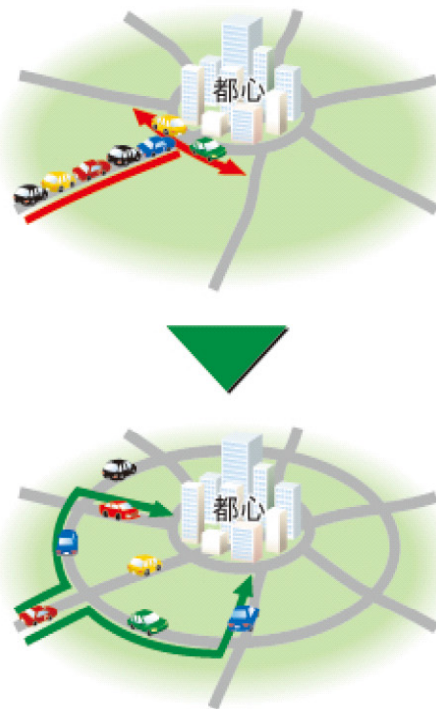
通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



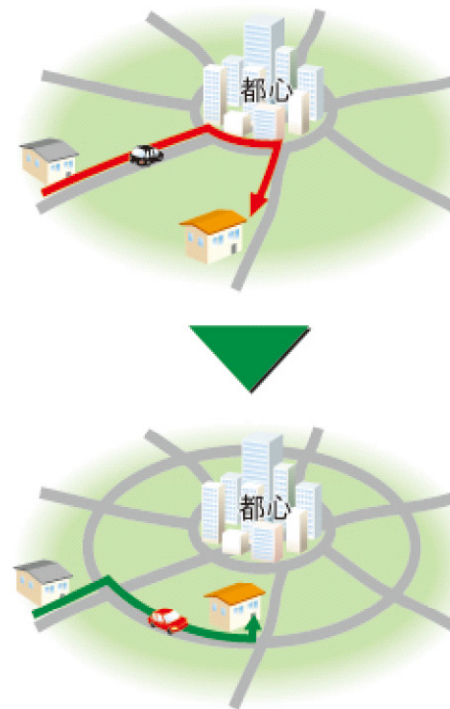
分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



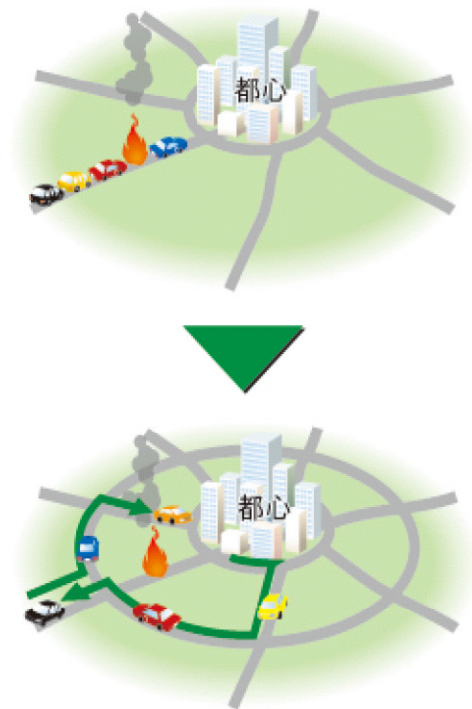
地域間移動

周辺地域間の移動が直接できる



非常時の迂回機能

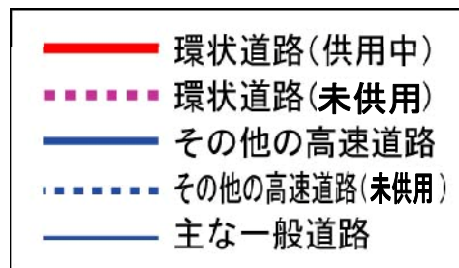
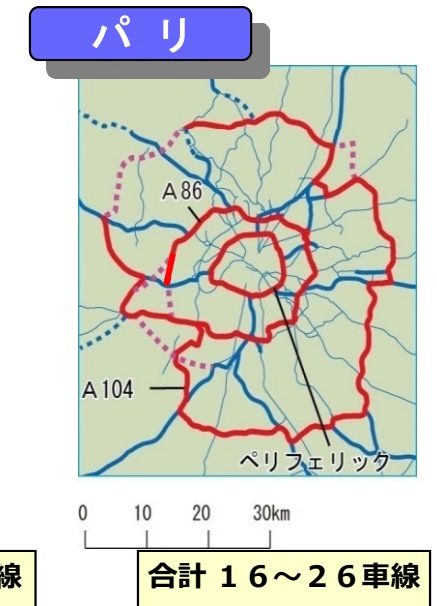
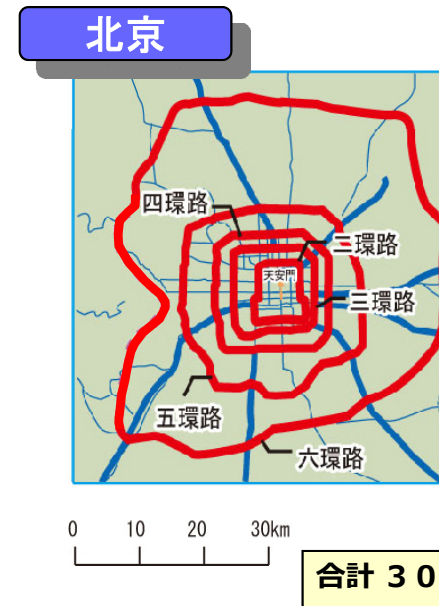
災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回できる



2. 事業の目的と計画の概要（首都圏中央連絡自動車道）

■ 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。

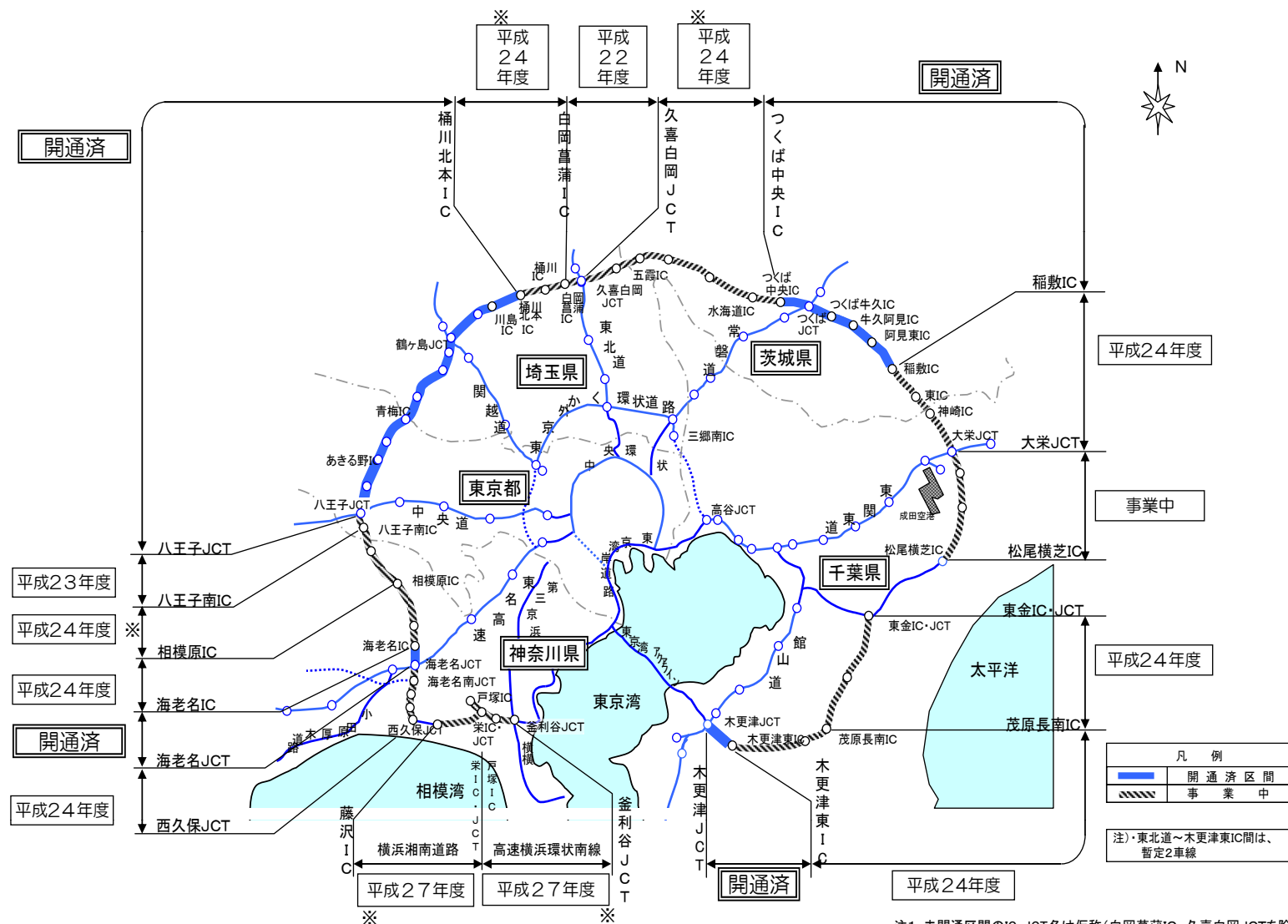


	人口 (万人)	計画延長	供用延長	整備率	備考
首都圏	東京都: 1,284 一都三県: 3,499 (2008年値)	525km	245km	47%	2010年4月末現在
ソウル	1,035 (2006年値)	168km	168km	100%	2007年12月28日完成
北京	1,151 (2000年値)	433km	433km	100%	2009年9月12日完成
パリ	1,161 (2006年値)	313km	267km	85%	2009年7月現在 人口はイルドフランス地域圏を対象

2. 事業の目的と計画の概要（首都圏中央連絡自動車道）

■ 圏央道の整備状況

延長約300kmのうち、これまでに約107kmが開通済。
開通した区間では、沿線の渋滞緩和や、大型商業施設の立地による地元経済の活性化などの効果が発現。

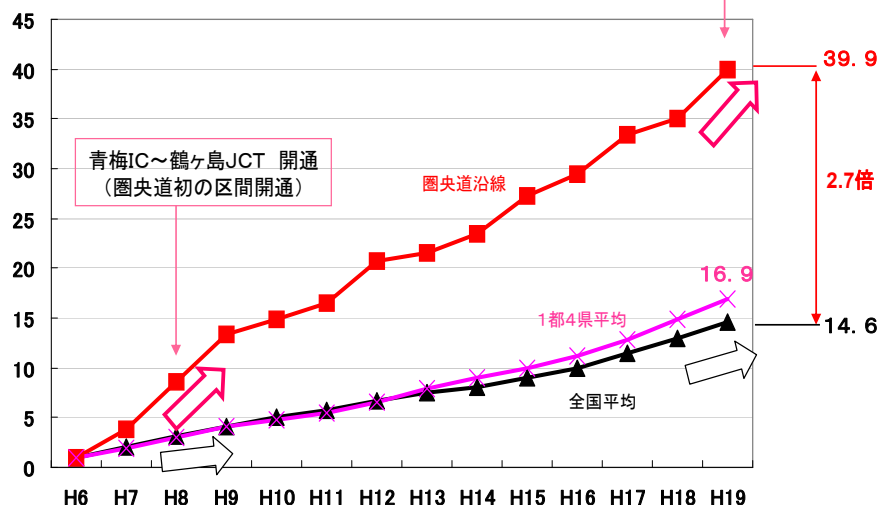


2. 事業の目的と計画の概要（首都圏中央連絡自動車道）

■ 圏央道沿線の地域振興・企業立地

圏央道沿線地域への新規工場の立地面積の伸びは全国平均の約3倍。

■ 圏央道の開通と新規工場立地※1面積（累積）の推移※1



八王子JCT～あきる野IC 開通
(中央道と関越道が連結)

青梅IC～鶴ヶ島JCT 開通
(圏央道初の区間開通)

圏央道沿線

2.7倍

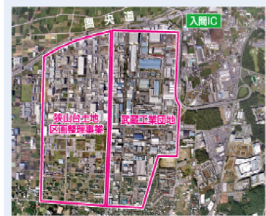
16.9

14.6

※1:「工場立地動向調査」(経済産業省)より作成
平成6年を1.0とした場合の新規工場立地面積(累計)の推移

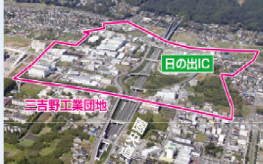
入間IC周辺

■ 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。



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。



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。



圏央道の周辺では、その利便性を活かして、工業団地等が進出。

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。



川島IC周辺

■ 川島インター産業団地
民間による土地区画整理事業。全区画の進出が決定。(現在、5社が操業中)



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。

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。



東金IC・JCT(仮称)周辺

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



2. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- 高速ネットワークの形成
- 物流効率化の支援
- 地域づくりの支援

(2) 計画の概要

ちばけんとうがねしたんのお
事業区間： 自)千葉県東金市丹尾
ちばけんもばらしいしがみ
至)千葉県茂原市石神

計画延長： L=約21.6km

幅員： W=25.0m

構造規格： 第1種第2級

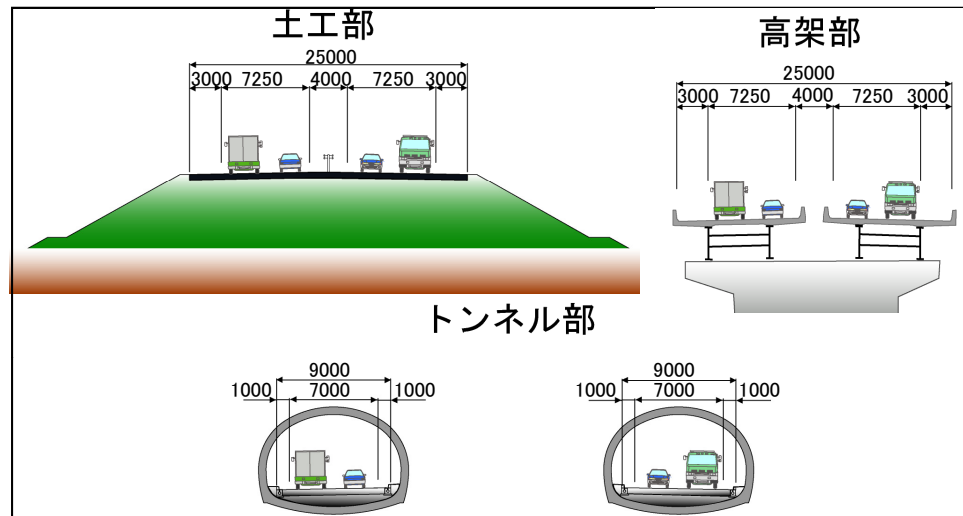
設計速度： 100km/h

車線数： 4車線

事業化： 平成13年度

全体事業費： 約1,168億円

計画交通量： 20,200~21,300台/日



3. 事業進捗の状況

「首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)」の事業経緯

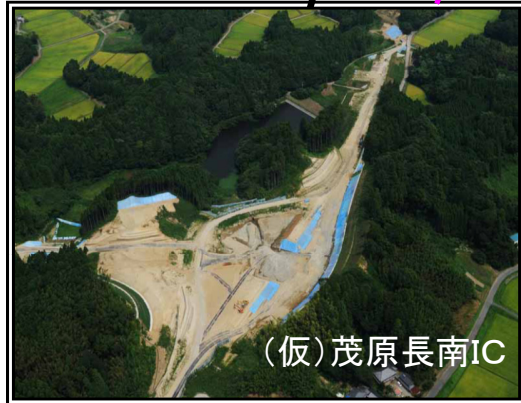
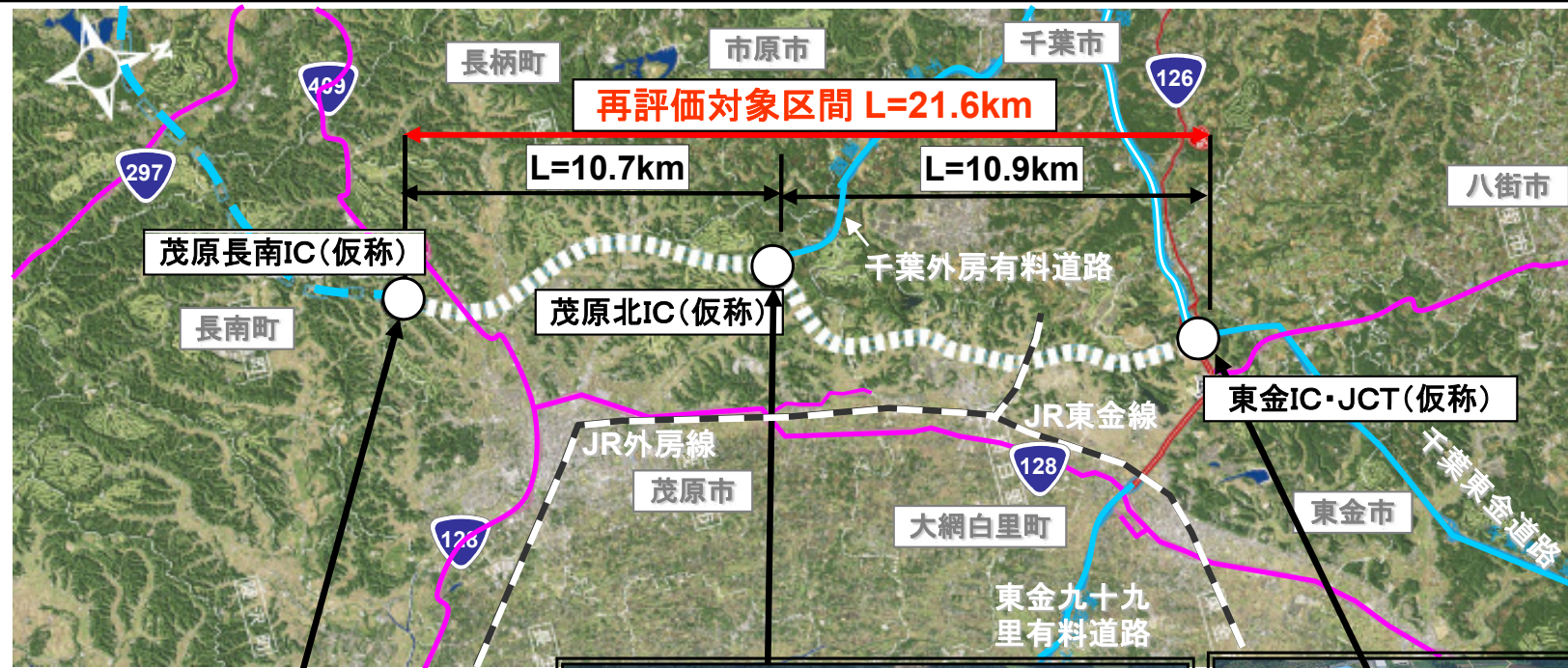
平成5年 7月	基本計画決定	平成16年度	用地買収及び工事着手
平成12年 3月	都市計画決定	平成19年 11月	都市計画変更
平成12年 4月	着工準備区間	平成22年 6月	事業認定申請
平成12年 7月	有料道路事業許可	平成22年 9月	事業認定告示
平成13年度	事業化		



3. 事業進捗の状況

周辺状況

- ・ 国道468号首都圏中央連絡自動車道（東金茂原道路）は、国道128号とJR外房線と並行し、市街地を避けながら田畑の耕作地やゴルフ場，丘陵地を通過しています。



(仮)茂原長南IC



真名トンネル坑口付近



(仮)東金IC・JCT

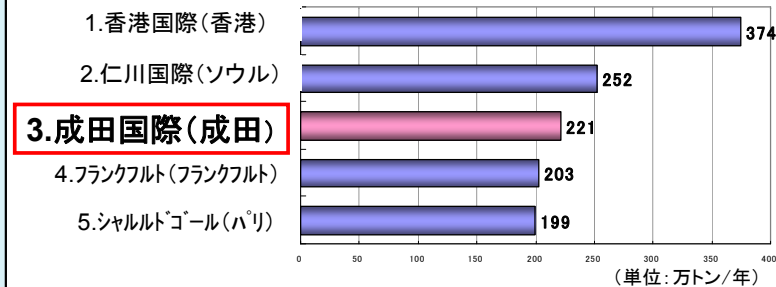
4. 事業の必要性に関する視点

(1) 高速ネットワークの形成

- ・首都圏中央連絡自動車道千葉県区間は、東関東道水戸線と交差し東京湾アクアラインに連絡し、千葉県内の高速道路ネットワークを形成する。
- ・圏央道沿線にある成田空港は、世界の空港における貨物取扱量第3位であり、成田空港の発着容量は今年から22万回/年に増え、将来は30万回/年に拡大する方針が決定。
- ・航空貨物需要が多い東京・横浜方面については、圏央道・アクアライン経由により貨物輸送の分散化・円滑化が図られ、国際競争力の強化も期待される。

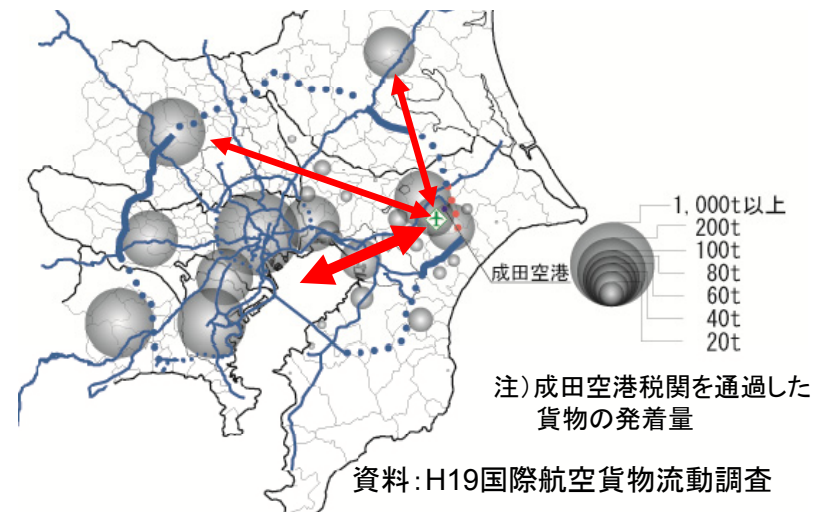


■世界の空港における貨物取扱量順位(2007年)



資料:「2007年ACI統計」

■成田空港を通過する国際貨物の発着地と貨物量

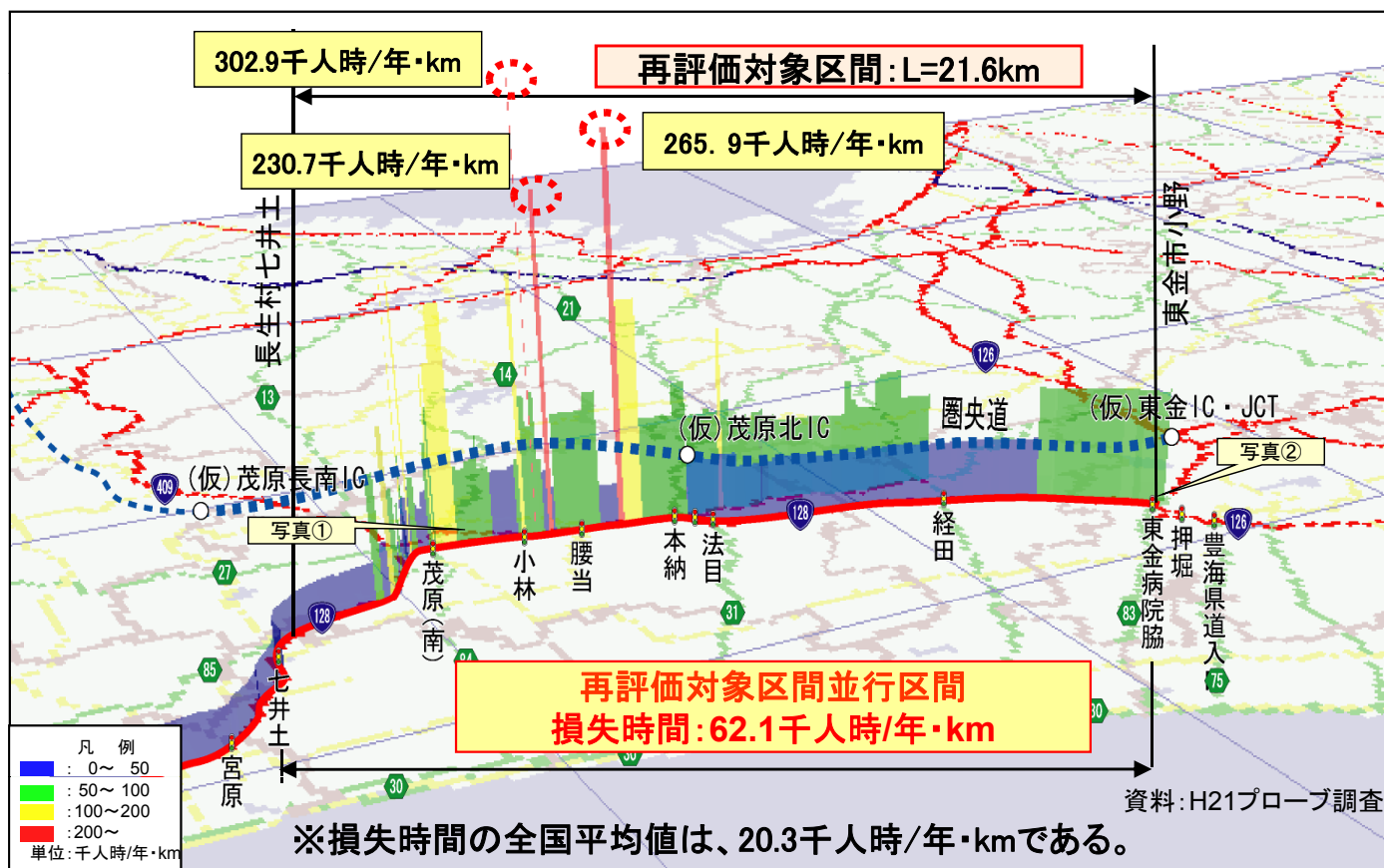


4. 事業の必要性に関する視点

(2) 渋滞の状況

- ・圏央道の並行区間である国道128号では、多くの区間で交通渋滞が発生している。
- ・当該区間の損失時間は約62.1千人時間/年・kmで全国平均(20.3千人時間/年・km)の約3倍となっている。
- ・圏央道(東金茂原道路)の整備により、国道128号の渋滞緩和が図られる。

■国道128号の損失時間



①国道128号 高師交差点付近



②国道128号 東金市台方付近

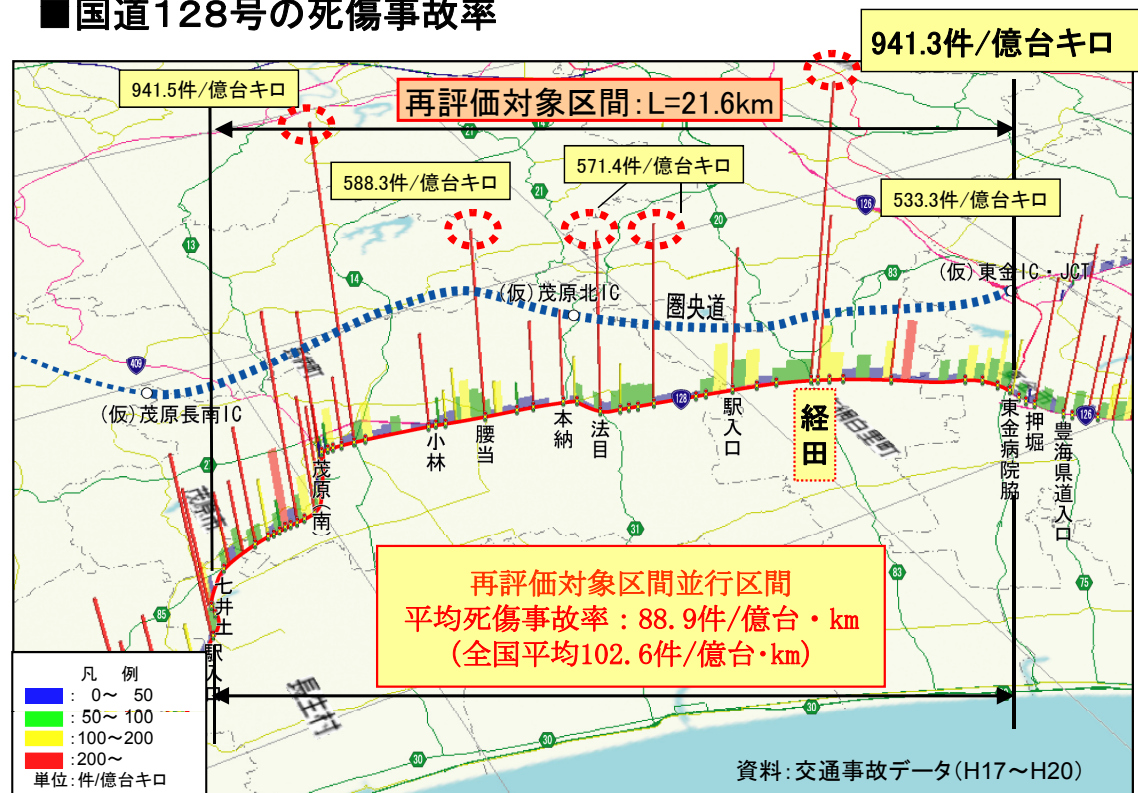


4. 事業の必要性に関する視点

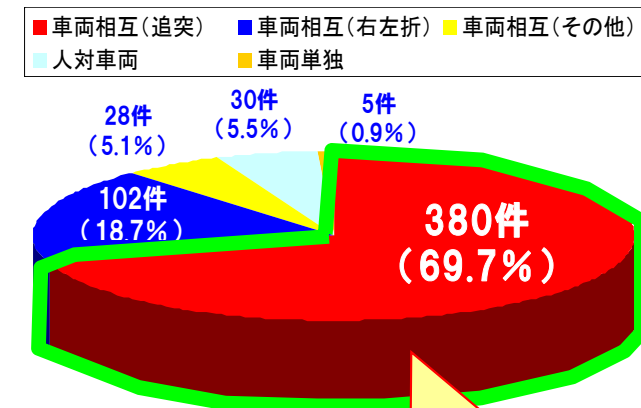
(3) 事故の状況

- ・ 国道128号の死傷事故率は、全国平均の約2倍にあたる200件/億台キロ以上の区間が多数存在し、茂原市区間の発生が多い。
- ・ 経田交差点の死傷事故率は、941.3件/億台キロで全国平均(102.6件/億台キロ)の約9倍となっている。
- ・ この区間は交通混雑しており、追突事故が約7割を占めるため、圏央道の整備により、交通の円滑化が図られ事故の減少が期待される。

■ 国道128号の死傷事故率



H17~H20(4年間)の死傷事故件数(類型別)



死傷事故件数: 4年間で545件(国道128号)
死傷事故類型: 追突事故が約7割を占める(全545件中380件発生)

5. 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

【参考：前回新規事業採択時（H12）】

・基準年次	：平成22年度	平成12年度
・供用開始年次	：平成35年度(暫定H25年度)	平成22年度
・分析対象期間	：供用後50年間	供用後40年間
・基礎データ	：平成17年度道路交通センサス	平成6年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	：平成42年度	平成32年度
・計画交通量	：20,200～21,300（台/日）	22,700～25,300（台/日）
・事業費	：1,168億円	1,168億円
・費用便益比	：1.7	2.8

5. 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)
	1,706億円	232億円	112億円	2,051億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.7
	1,018億円		156億円	1,174億円	

■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)
	1,706億円	232億円	112億円	2,051億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.7
	603億円		156億円	759億円	

基準年：平成22年度

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。

6. 事業進捗見込み

- ・用地取得率は約99%であるが、任意取得の見込みの立たない難航箇所が残っており、土地収用法も活用しながら用地取得を図る。(H22. 9 事業認定告示)
- ・道路の整備効果の早期発現を図るため、暫定2車線整備を先行し、その後、全線4車線完成に向け事業を促進させる。(平成24年度暫定2車線供用予定)

■事業の計画から完成までの流れ

年度 項目	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H29	H30	H34
事業化	事業化														
都市計画・変更					構造変更 検討	アセス変 更準備	上太田 地区 L=0.46km								
測量・調査		地形測量 路線測量 地質調査		用地測量		環境調査									
設計・協議	基本設計		関係機関 協議	実施設計									実施設計		
設計・用地説明会		長柄・長 南地区	大網白里 地区	茂原地区											
用地（全区間）				用地取得	32%	60%	85%	93%	98%	99%	用地取得 完了予定				
埋蔵文化財調査					埋文調査						埋文調査 完了予定				
暫定2車線工事				工事着手								暫定供 用予定			
完成4車線工事														工事着手	完成供 用予定
事業認定手続								用地難航 顕在化	事前 説明会	申請 認定・ 告示済					

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である。

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び房総地域の幹線道路として、高規格幹線ネットワークが形成され、圏央道沿線にある成田国際空港への交通支援により国際競争力の強化が期待される。
- ・東金茂原道路が通過する茂原市は電子部品等の生産拠点であり物流の効率化が期待される。
- ・並行区間である国道128号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。
- ・圏央道整備による輸送時間短縮により、鮮度のよい農水産物の販路拡大が期待できる。
- ・水浴地等の観光地への時間が短縮され、更に広域からの観光入込が期待される。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は約99%であるが、任意取得の見込みの立たない難航箇所が残っており、土地収用法も活用しながら用地取得を図る。(H22. 9 事業認定告示)
- ・道路の整備効果の早期発現を図るため、暫定2車線整備を先行し、その後、全線4車線完成に向け事業を促進させる。(平成24年度供用予定)

(3) 都道府県・政令市からの意見

千葉県知事からの意見:

圏央道は、本県の地域経済の活性化、観光立県の推進などに寄与する極めて重要な道路であり、県では圏央道の効果を県内各地へ広く波及させるためアクセス道路の整備を積極的に推進している。

さらに、沿線地域では開通を悲願としているので、事業の継続は必要と考える。

については、開通目標に基づいた事業の推進を図られたい。

千葉市長からの意見:

首都圏中央連絡自動車道は、首都圏における道路交通の円滑化、環境改善、沿線都市間の連携強化、防災対策等としての機能などの重要な役割を担っており、また、本事業の当該区間は、房総地域の幹線道路として、地域の発展に大きく貢献すると考えられることから、開通目標年度に完成するよう確実な整備を図られたい。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・事業の必要性・重要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。