

(再評価)

資料 2 - 4 - ①

関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成25年度第5回)

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

- ・横浜湘南道路
- ・茅ヶ崎～海老名
- ・川島～五霞
- ・大栄～横芝
- ・東金茂原道路

平成25年9月13日

国土交通省 関東地方整備局

東日本高速道路株式会社

中日本高速道路株式会社

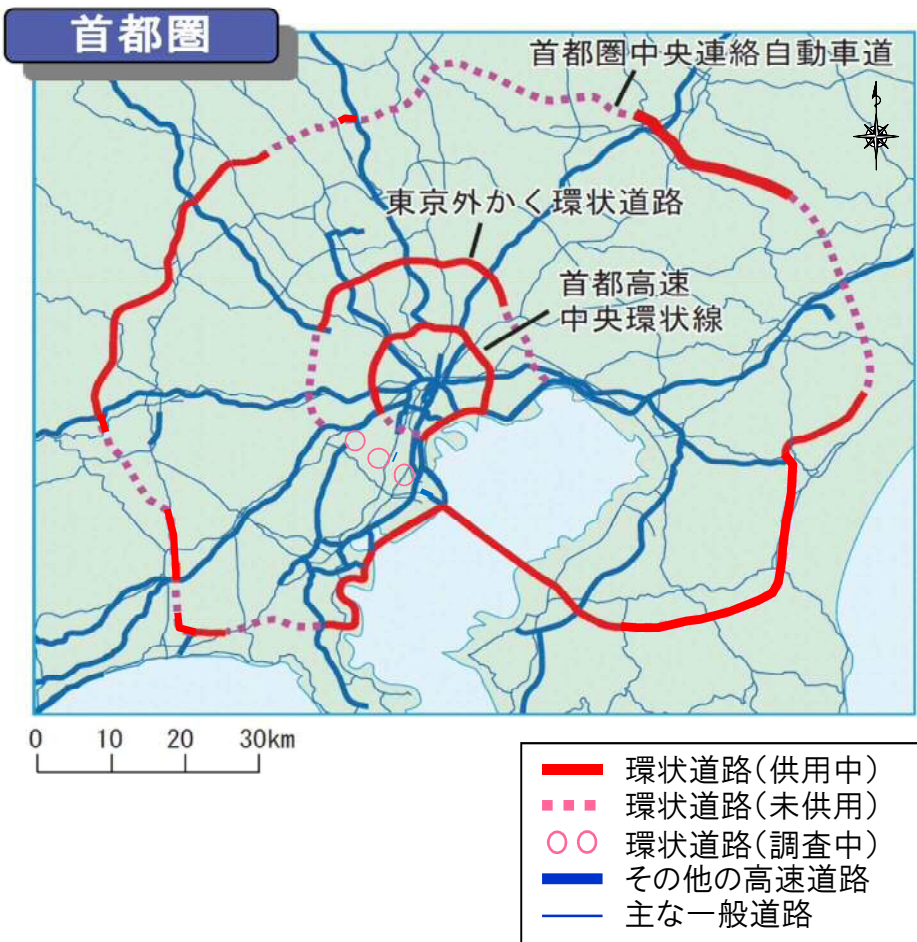
目 次

1. 位置図	1
2. 圏央道事業の目的と計画の概要	2
3. 圏央道事業の必要性に関する視点	7
4. 今回審議区間における 事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等	18
5. 今後の対応方針(原案)	59

2. 圏央道事業の目的と計画の概要

【首都圏3環状道路】

- ・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核にあたる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路



○一般国道468号 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

○東京外かく環状道路(外環道)

- ◆都心から約15km、延長約85km

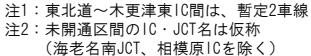
○首都高速中央環状線(中央環状線)

- ◆都心から約8km、延長約47km

- ・圏央道は、都心から約40～60kmの圏域を環状に連絡する延長約300kmの道路
- ・横浜、八王子、つくば、成田などの中核都市及び成田空港や横浜港等の国際旅客・物流施設を連絡する道路

- ・昭和38年 首都圏基本問題懇談会中間報告書にて、首都圏の道路交通の骨格として、3環状9放射のネットワークを位置づけ
- ・昭和43年 首都圏基本計画(第二次)「東京環状道路」として国道16号線の大規模改良による高規格道路として位置づけ
- ・昭和62年 第四次全国総合開発計画にて高規格道路に位置付け
- ・平成 8年 3月 青梅IC～鶴ヶ島JCT間開通
- ・平成19年6月 中央道～関越道間全線開通以降順次開通

- ・区 間 自)神奈川県横浜市
至)千葉県木更津市
- ・計画延長 約300km
- ・車線数 4～6車線
- ・道路規格 第1種第2級、第3級



2. 圏央道事業の目的と計画の概要

- ・道路構造令では、最初に「道路の別」と「道路の存する地域」により、道路を種別に分類することとしている。
- ・「道路の別」については、完全出入制限が実施される「高速自動車国道及び自動車専用道路」と、「その他の道路」では、道路に求められる機能が異なるため区分している。
- ・また、「道路の存する地域」についても、「地方部」と「都市部」では、交通のトリップ長、建築物の密集度等が異なり、道路に求められる機能が異なるため区分している。

＜道路構造令第3条第1項より＞

道路の存する地域 高速自動車国道及び 自動車専用道路又はその他の道路の別	地 方 部	都 市 部
高速自動車国道及び自動車専用道路	第 1 種	第 2 種
	例)  九州自動車道(福岡県)	例)  出典: 首都高HP
その他の道路	第 3 種	第 4 種
	例)  国道20号(山梨県)	例)  出典: 国土交通省関東地方整備局HP

※都市部: 市街地を形成している地域又は市街地を形成する見込みの多い地域をいう。

※地方部: 都市部以外の地域をいう。

2. 圏央道事業の目的と計画の概要

- ・道路構造令では、同じ種別の道路においても「道路の種類」、「地域の地形」、「計画交通量」によって、道路に求められる機能が異なるため、級別に区分している。
- ・「道路の種類」については、その種類により長トリップ対応や短トリップ対応等求められる機能が異なるため、区分している。
- ・「道路の存する地域の地形」については、その状況により求められる機能が異なるため、「平地部」と「山地部」に区分している。
- ・「計画交通量」については、その量により求められる機能が異なるため、段階的に級別に区分している。

<道路構造令第3条第2項(抜粋)>

例) 第1種の場合

計画交通量 (単位 1 日につき台) 道路の種類 道路の存する 地域の地形		30,000 以上	20,000 以上 30,000 未満	10,000 以上 20,000 未満	10,000 未満
		第 1 級	第 2 級		第 3 級
高速自動車国道	平地部	第 1 級	第 2 級		第 3 級
	山地部	第 2 級	第 3 級		第 4 級
高速自動車国道 以外の道路	平地部	第 2 級		第 3 級	
	山地部	第 3 級		第 4 級	

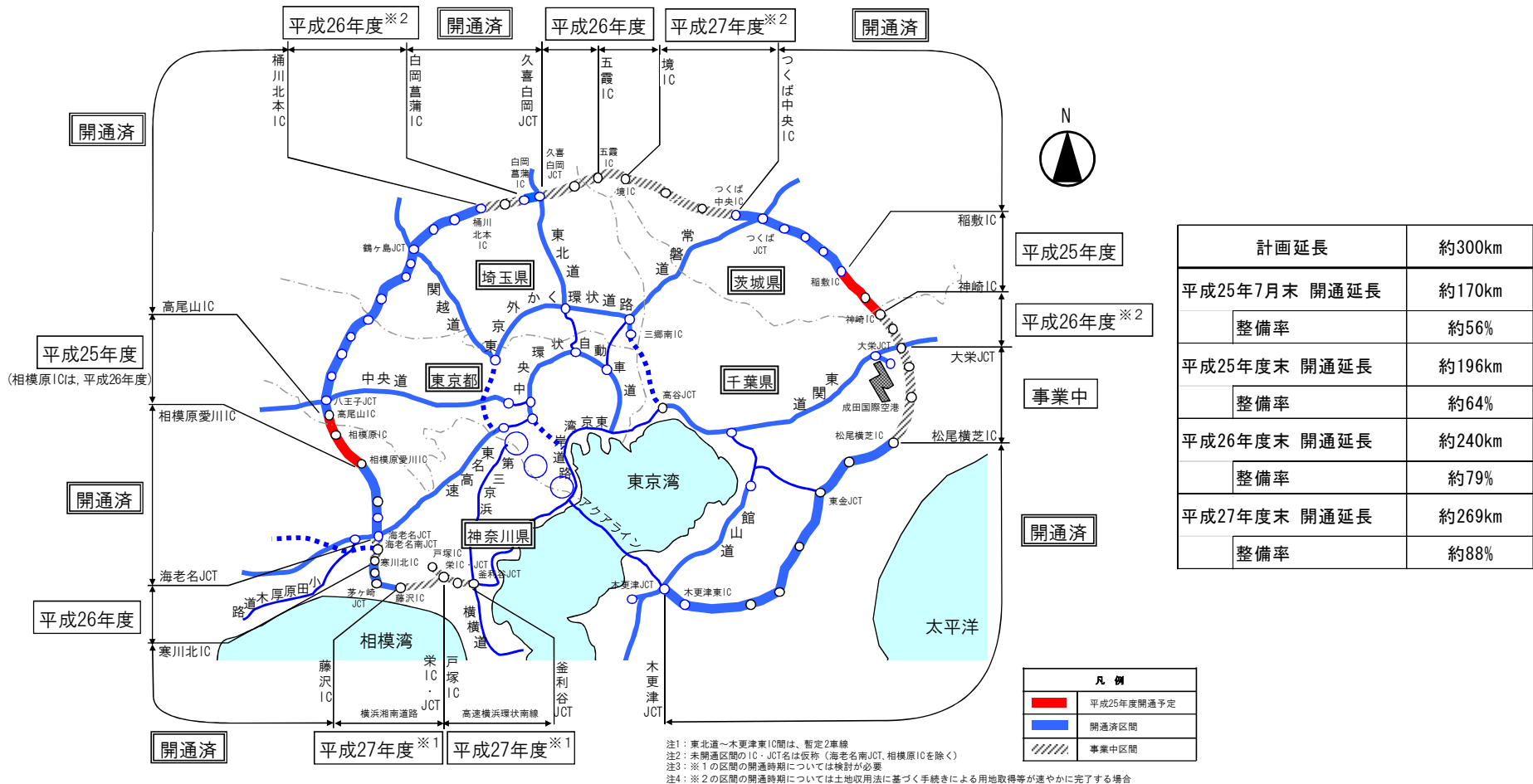
2. 圏央道事業の目的と計画の概要

■整備状況と今後の予定

・圏央道は約170kmが開通済

《最近の動き》

- ・海老名ICから相模原愛川IC間(延長10.1km):平成25年3月30日開通
- ・茅ヶ崎JCTから寒川北IC間(延長5.1km):平成25年4月14日開通
- ・東金JCTから木更津東IC間(延長42.9km):平成25年4月27日開通
- ・平成25年6月14日道路事業の見通し公表に伴い、平成27年度末までに東名高速から東関道が接続され、整備率は約9割に到達

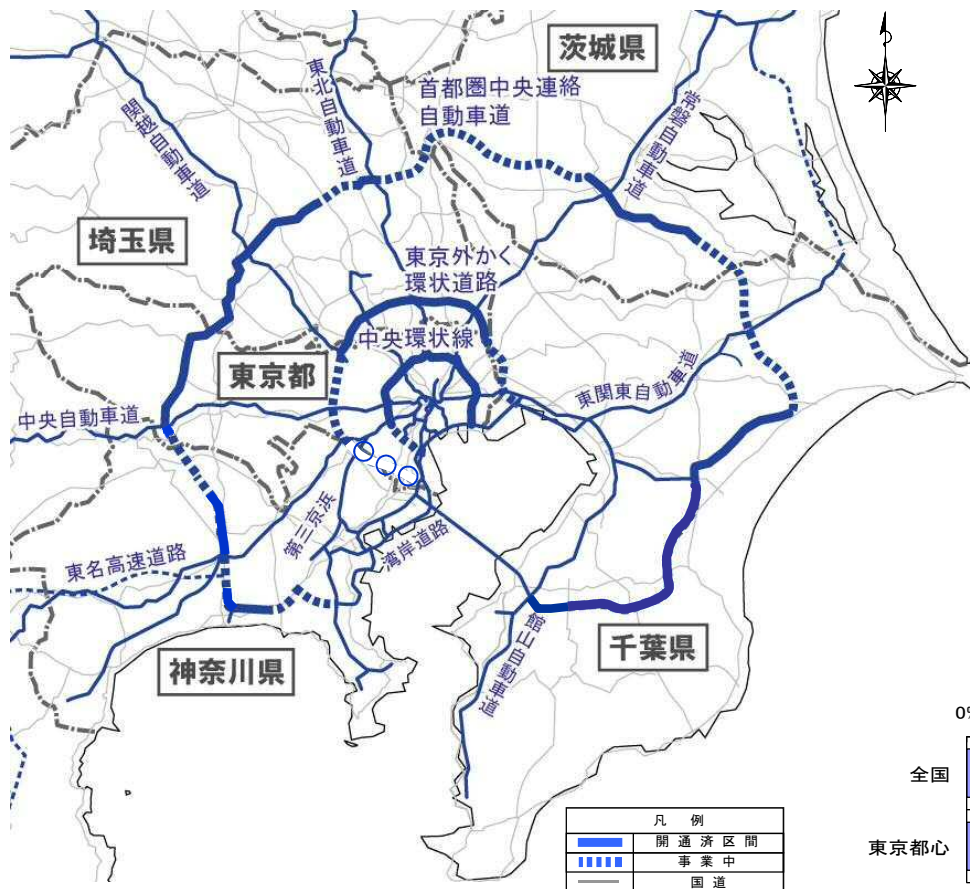


3. 圏央道事業の必要性に関する視点

(1) 交通渋滞の緩和

- ・都心(首都高都心環状線)を走行する交通のうち約6割が通過交通
- ・東京都心の一般道路の旅行速度は時速16kmで、全国平均の半分以下。また、乗車時間の約6割を渋滞等に費やしており(損失時間)、全国平均の1.6倍となっている。

■首都圏の道路ネットワーク



■都心(首都高都心環状線)を走行する交通

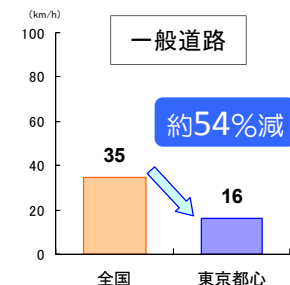
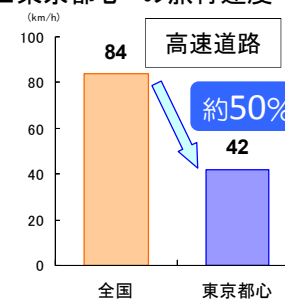


通過交通が約6割

出典: 国土交通省関東地方整備局HP

■東京都心※の混雑状況

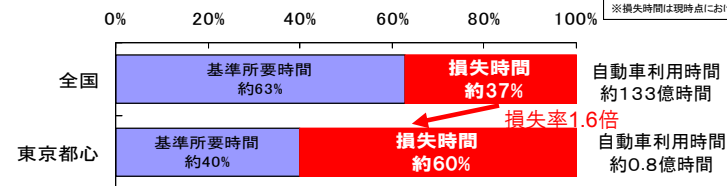
■東京都心※の旅行速度



算出条件等

○対象道路: 一般都道府県道(指定市の主要市道を含む)以上の路線
○平成21年4月～平成22年3月(経年12時間帯)のトラフィック・カウンターによる交通量データ及びプローブ・カーシステムによる速度データを元に算出
○区間毎の年間実績速度の上位10%値を渋滞等がない時の自由走行速度と見なし、これにより基準所要時間を算出。
※損失時間は現時点における算出値であり、今後のデータ追加等により異なる。

■東京都心※の損失時間



※東京都心: 千代田区、中央区、港区

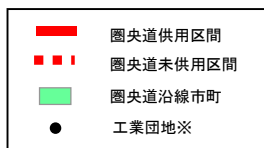
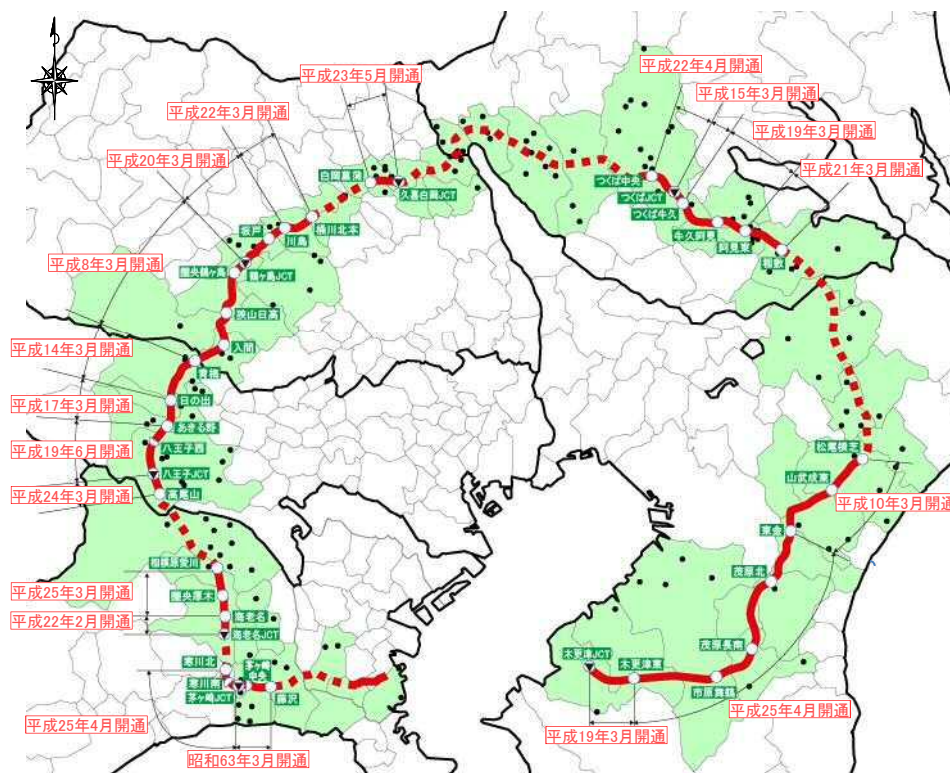
出典: 国土交通省関東地方整備局HP

3. 圏央道事業の必要性に関する視点

(2) 沿線の地域づくり支援、活性化（企業立地）

・圏央道沿線では、開通後、新規工場の立地面積の伸びが、全国平均の3倍。

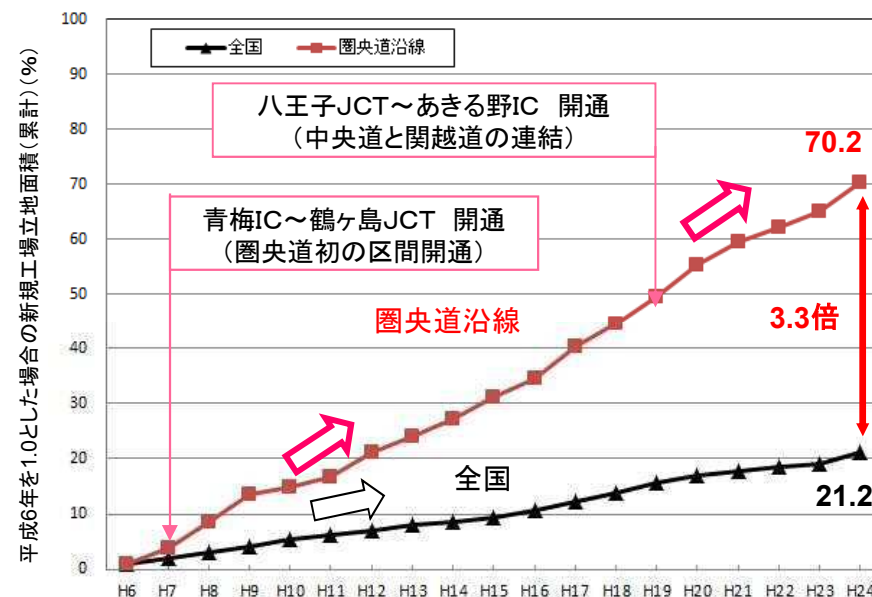
■ 圏央道沿線の企業立地状況



※ 出典: 下記のHP上の資料を基に作成

- ・神奈川県企業誘致促進協議会「かながわ産業立地情報」
- ・東京都産業労働局「とうきょう産業立地ナビ」
- ・埼玉県企業立地課「埼玉県工場適地図(平成24年版)」
- ・茨城県圏央道沿線地域産業・交流活性化協議会「いばらぎ圏央道沿線ナビ」
- ・千葉県企業庁「平成22年度工業統計調査結果確報」

■ 圏央道の開通と新規工場立地面積(累積)の推移



出典: 「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(累積)の推移

3. 圏央道事業の必要性に関する視点

(3) 災害時（首都直下型地震）における緊急輸送道路の確保

・首都直下地震により放射状の高速道路が寸断されると、都心への緊急支援ルートが確保に支障

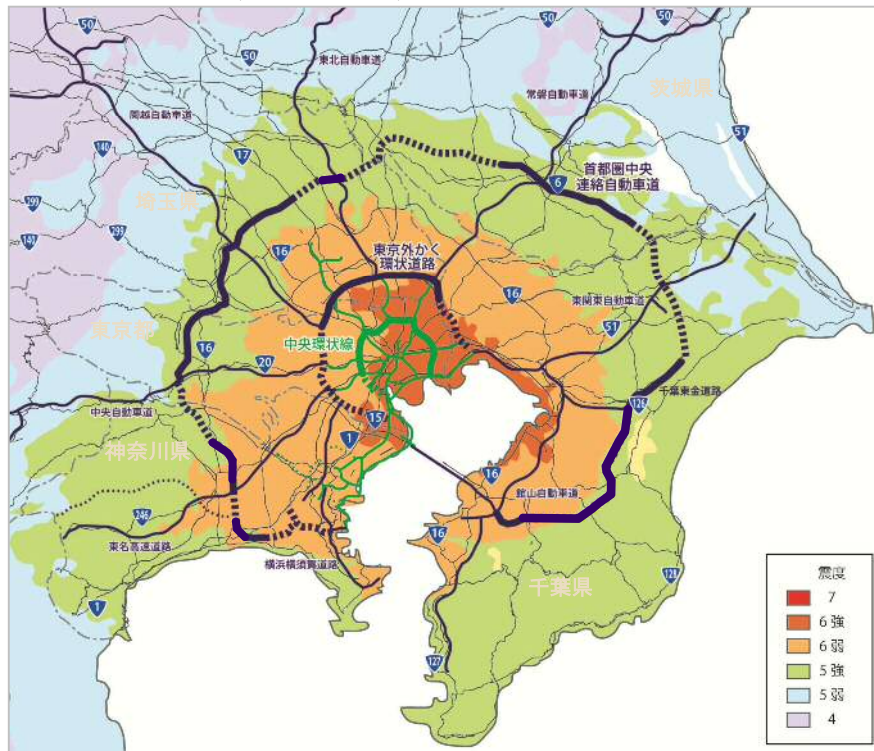
◆現状

○首都直下地震により放射状の高速道路が寸断されると都心への緊急支援ルートが確保できない

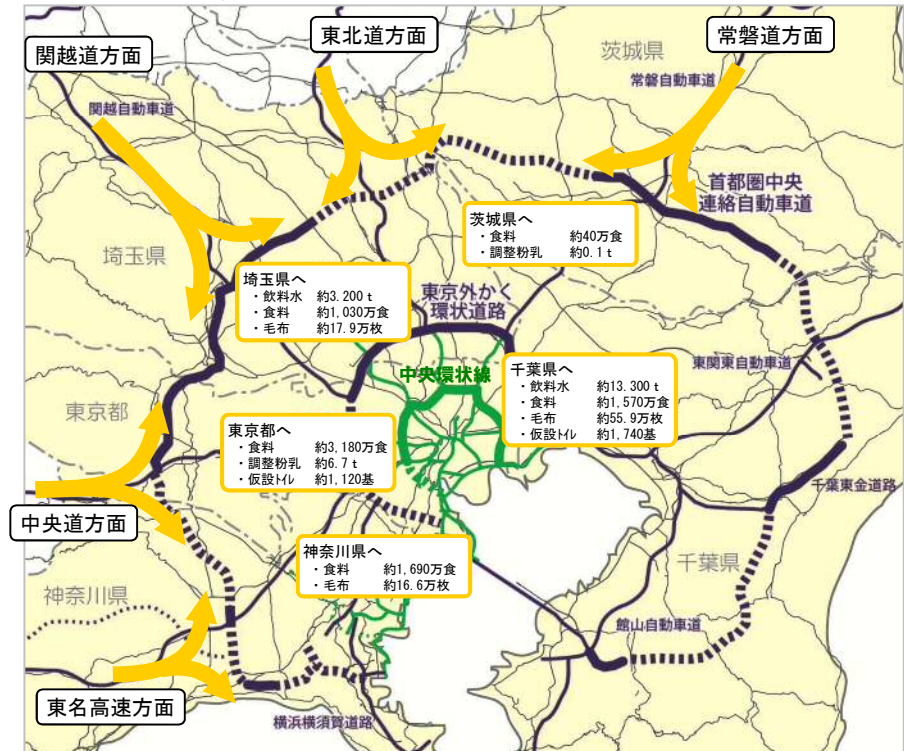
◆圏央道整備後

○災害時のリダンダンシーが向上し、緊急支援ルートが確保
○迅速な物資の調達輸送を支援

■東京湾北部地震(M7.3)の震度分布



■首都直下地震時の物資調達

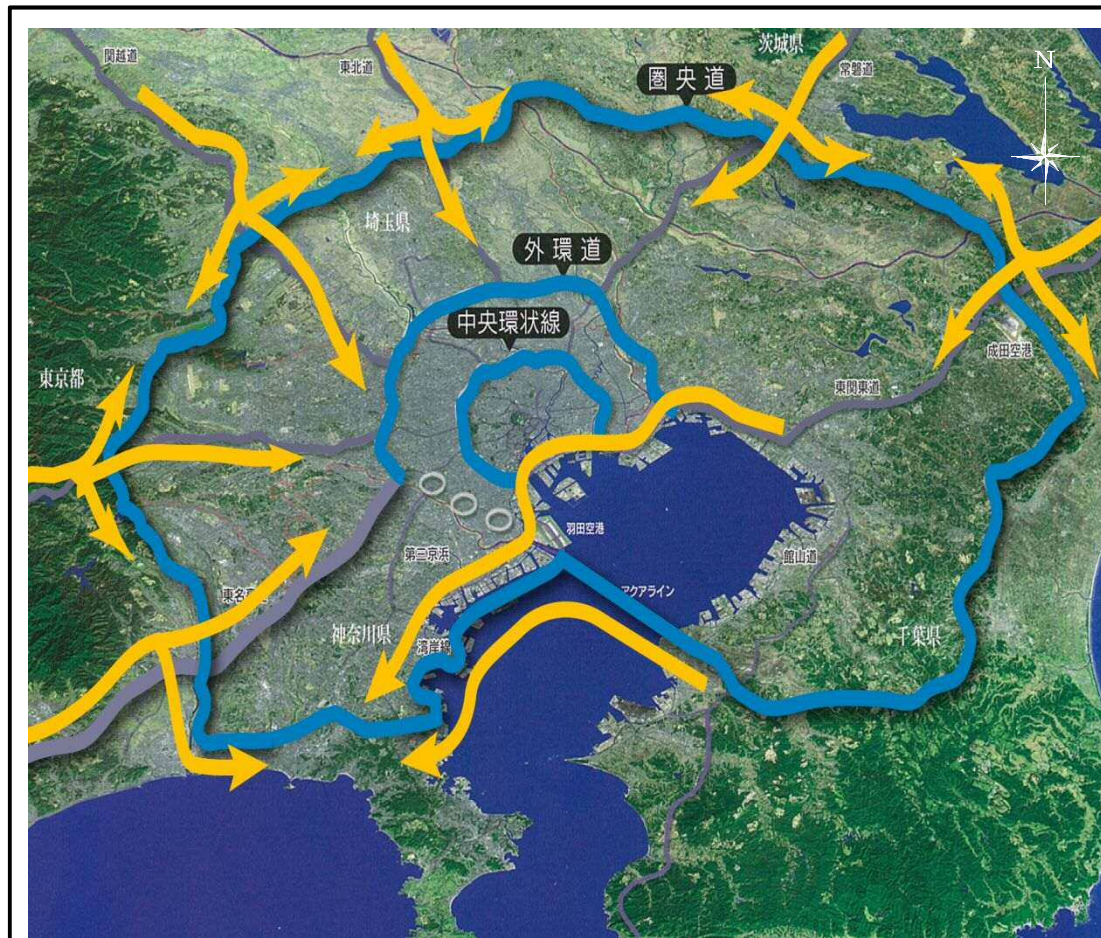


(平成20年12月中央防災会議資料より)

3. 圏央道事業の必要性に関する視点

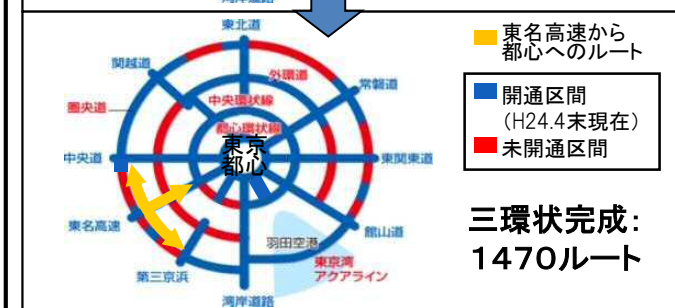
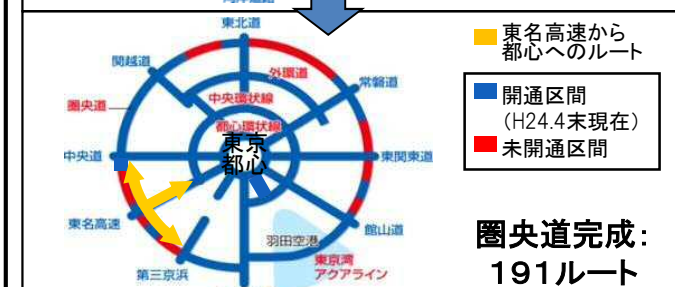
(4) 圏央道のミッシングリンク

・圏央道については今後数年で多くの区間が完成することにより、ミッシングリンクが解消



※平成30年頃を想定した供用状況

■東名高速から東京都心へ至るパターン(試算)



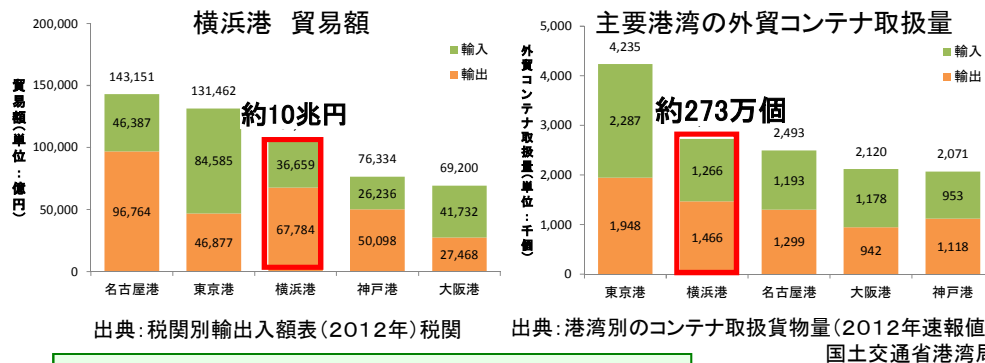
出典: 高速道路あり方検討有識者委員会資料

3. 圏央道事業の必要性に関する視点

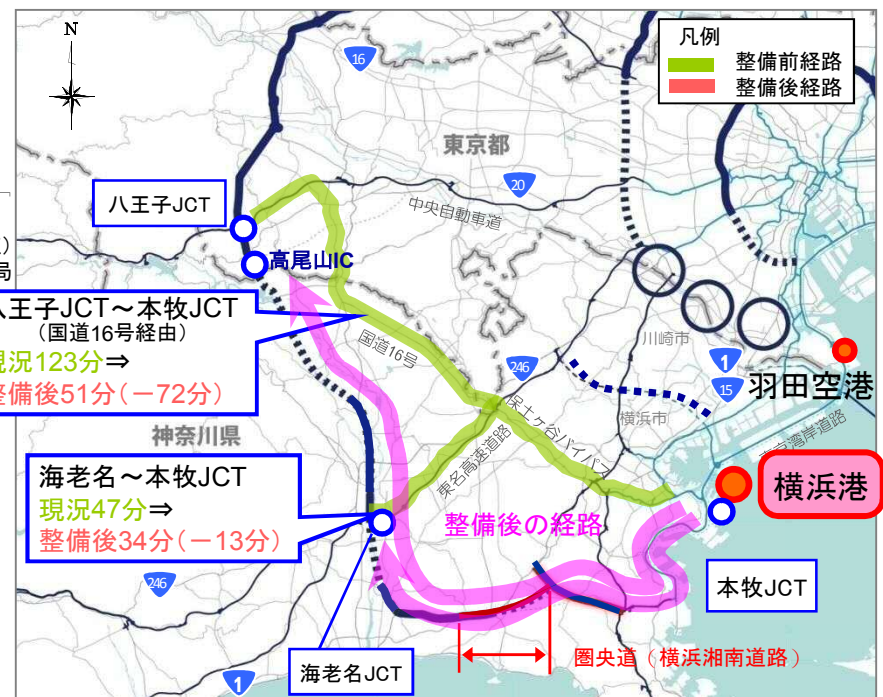
(5) 湾岸道路～関越道の相互接続による効果

5-1) 沿線の地域づくり支援、活性化（物流拠点の連絡強化）

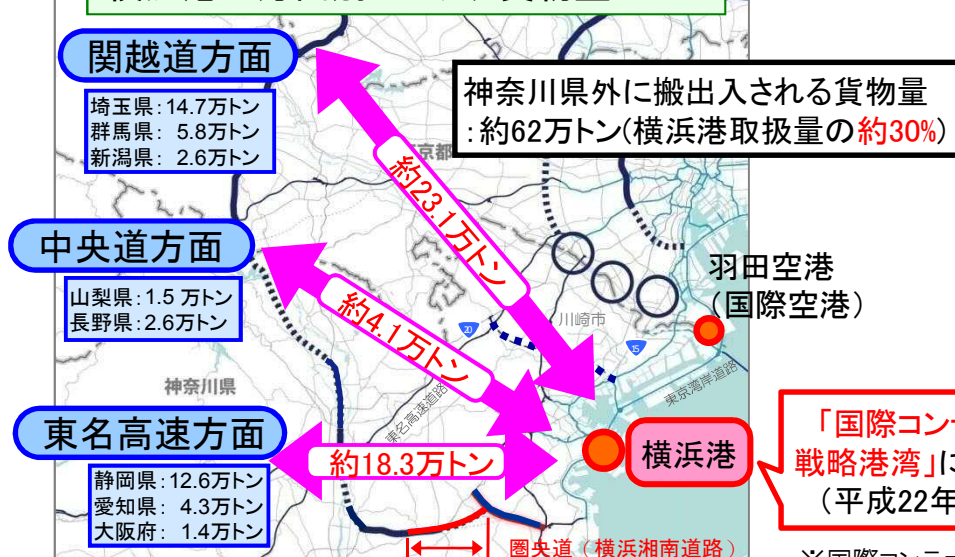
- ・横浜港の貿易額は、名古屋港・東京港に次いで3番目。外貿コンテナ取扱量は東京港に次いで2番目。
- ・横浜港は取扱い貨物量の約30%が県外に搬出入されているが、このような物流を支える高速ネットワークは、湾岸道路～関越道における圏央道の開通で時間短縮が見込まれる。



横浜港から各方面への所要時間の変化



横浜港の方面別コンテナ貨物量



「国際コンテナ戦略港湾」に選定 (平成22年度)

※ 供用済箇所の所要時間はH22センサスを元に算出
※ 圏央道の未供用区間(H22現在)については設計速度により所要時間を算出

※ 国際コンテナ戦略港湾とは、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化することを目的とした国際コンテナ港湾

出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (H20)

(5) 湾岸道路～関越道の相互接続による効果
5-2)沿線の地域づくり支援、活性化(企業立地)

- ## イオンモール日の出



- ・平成19年9月開業
- ・延床面積：約12.4万㎡
- ・地域雇用の創出に大きく貢献であり、地域の活性化に寄与

- ・平成25年8月竣工
- ・延床面積：約9万㎡
- ・発着物を同時に仕分けできる機能
機能を有し、24時間稼働可能

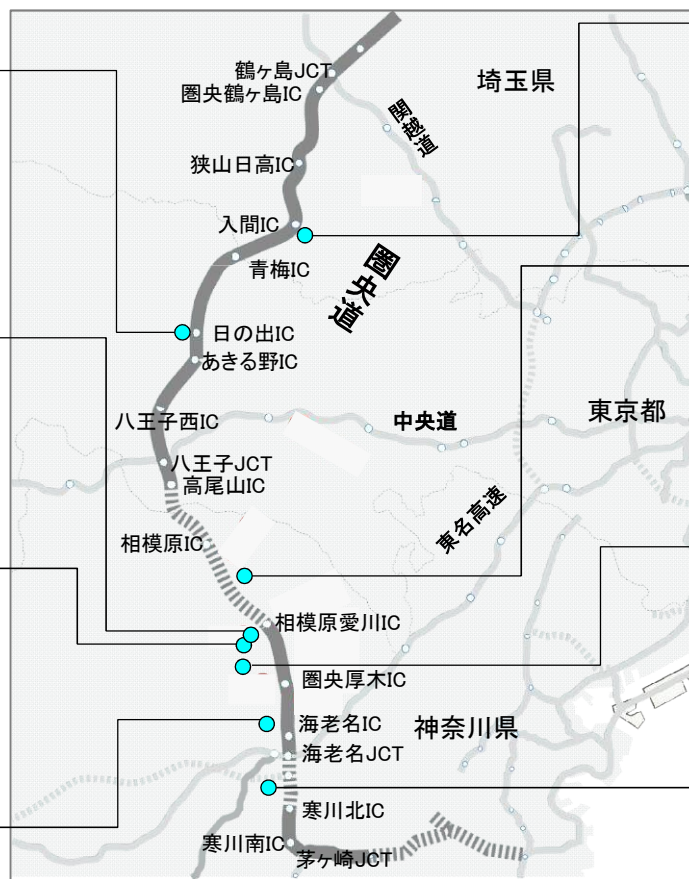
写真出典: ヤマト運輸®(株) 厚木主管支店

- ・平成25年12月竣工予定
- ・延床面積:約10.7万㎡
- ・24時間稼働車両の出入りや作業が可能

写真出典:グローバル・ロジスティック・プロパティーズ(株)

- ・平成25年7月竣工
- ・延床面積：約2.7万m²
- ・周辺環境に調和した顧客ニーズに応える規模・機能を備える倉庫施設

写真出典:サン インテルネット(株)



・平成20年4月開業

- ・延床面積：約9.8万㎡
- ・平成20年のGW(11日間)には、1日当たり平均約4万人が来場

- ・平成25年8月竣工予定
- ・延床面積:約21.0万㎡
- ・マルチテナント型物流倉庫

写真出典:三菱地所(株) ラサール不動産投資顧問(株)

- ・平成25年4月竣工
- ・延床面積:約4.8万㎡
- ・音楽や映像産業向けに
CDやDVDなどの
パッケージソフトの物流

写真出典：日本レコードセンター(株)

- ・平成25年5月竣工
- ・延床面積:約1.7万㎡
- ・「ファッション&アパレル物流サービス」の重要拠点

写真出典: 鴻池運輸(株)関東支店 厚木流通センター営業所

3. 圏央道事業の必要性に関する視点

(5) 湾岸道路～関越道の相互接続による効果

5－3) 災害時における緊急輸送路の確保

- ・「三浦半島断層群における地震発生確率が高まった可能性がある」との見解が発表される。（文部科学省地震調査研究推進本部 H23.7.11）
- ・津波が大きい地震が発生し、湾岸部が浸水被災した場合、圏央道を利用し「くしの歯」作戦などにより湾岸部の救援ルートの確保が可能（迅速な道路啓開、非常時の迂回機能の発現）

地震(津波)※により沿岸部が被災

圏央道を利用して被災地(沿岸部)を支援(くしの歯作戦)

※ 浸水被害想定(H23.3.27時点)は神奈川県ホームページで公開されている浸水予想図より作成。
ここで整理した地震は三浦半島への津波浸水被害が大きい慶長型地震を対象とした。

慶長地震：1605年（慶長9年）発生。地震の揺れはあまり大きくない中で、津波が大きい地震（津波地震）として知られる。
断層面上での地震性すべりではなく、海底で巨大な地すべりが起きたと考えられている。（出典：神奈川県HP他）



3. 圏央道事業の必要性に関する視点

(6) 関越道～常磐道の相互接続による効果

6-1) 沿線の地域づくり支援、活性化（企業立地）

- ・埼玉県では、平成18年度から圏央道沿線の産業集積を図るため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、産業基盤づくりを推進。第一次先導モデル地区の3地区では、分譲区画すべてが契約済。
- ・「川島インター産業団地」周辺では、川島IC開通前後で土地利用が大きく変化し、雇用機会の創出をはじめ町税歳入額も増加し、地域の活性化に貢献。

■「田園都市産業ゾーン基本方針」（埼玉県）に基づく先導モデル地区

菫蒲南部産業団地

- ・開発面積18.9ha(埼玉県企業局開発)
- ・区画数5で全契約済
- ・建材工場・物流企業など4社が操業中



川島インター産業団地

- ・開発面積47ha(川島IC北側地区土地区画整理事業)
- ・区画数20で全契約済
- ・物流企業など10社が操業中



■先導モデル地区の一覧

市町村	地区名	団地名	開発面積	区画数	契約済
川島町	川島IC北側地区	川島インター産業団地	約47.0ha	20	20
川越市	川越工業団地拡張地区	川越第二産業団地	約19.3ha	8	8
久喜市	白岡菫蒲IC地区	菫蒲南部産業団地	約18.9ha	5	5
騎西町	騎西国道122号沿道地区	騎西城南産業団地	約19.6ha	6	5
北本市	北本中丸9丁目地区	—	約11.8ha	1	1
狭山市	狭山柏原北地区	—	約6.7ha	1	1
白岡町	白岡菫蒲IC白岡灘地区	白岡西部産業団地	約15.7ha	8	6
久喜市	久喜清久工業団地周辺地区	ネクストコア清久	約39.4ha	11	9
幸手市	幸手IC(仮称)東側地区	幸手中央地区産業団地	約46.9ha	検討中	—
坂戸市	坂戸西インター周辺地区	—	約26.0ha	検討中	—
杉戸町	杉戸屏風深輪地区	—	約23.8ha	検討中	—

：第一次先導モデル地区



※圏央道(川島～五霞)のICから5km圏内に立地する産業団地(地区)の状況を掲載
先導モデル地区：埼玉県田園都市産業ゾーン推進本部会議において、①土地利用から見た開発適性、②事業の実現性、③事業のモデル性の3つの視点で選定
先導モデル地区は、実例として、まちびらき等を経て「団地名」が命名されている。

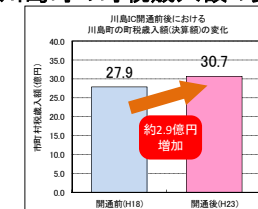
■開通前後の川島インター産業団地の土地利用の変化



H20.3:鶴ヶ島JCT～川島IC開通
H22.3:川島IC～桶川北本IC開通



■川島町の町税歳入額の変化



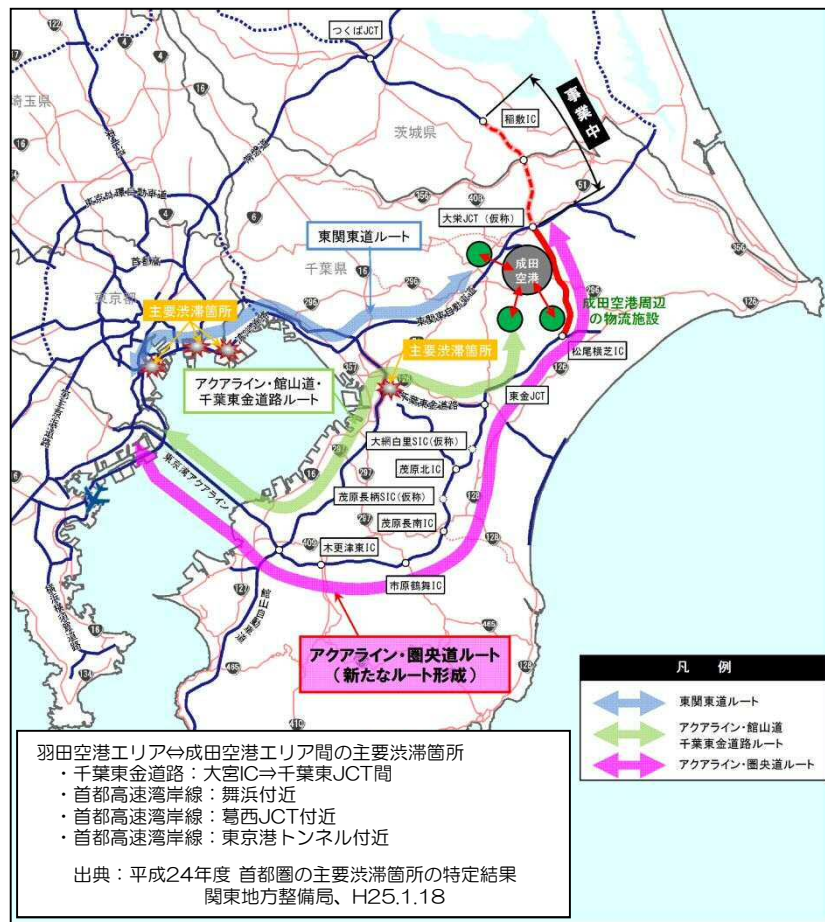
出典：埼玉県ホームページの市町村勢概要及び川島町統計資料

3. 圏央道事業の必要性に関する視点

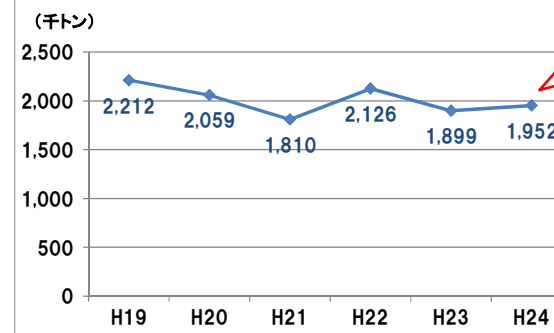
(7) 東関道～館山道の相互接続による効果

7-1) 沿線の地域づくり支援、活性化（物流拠点の連絡強化）

- ・東関道～館山道における圏央道は、東京湾アクアラインと連絡し、東関東道ルート等の主要渋滞箇所を迂回可能。
- ・東関道～館山道における圏央道の整備により、物流の効率化が図られ、成田空港周辺に集積する物流施設や新たに計画された物流団地の物流の効率化に寄与することが期待される。



国際航空貨物取扱量の推移(成田空港)



成田空港の国際航空貨物の取扱貨物量は、近年2,000千トン前後で推移している
(H23年の成田空港の世界順位は第7位)。

出典：東京税関報道発表資料(H25.1.9)

成田空港周辺の物流施設



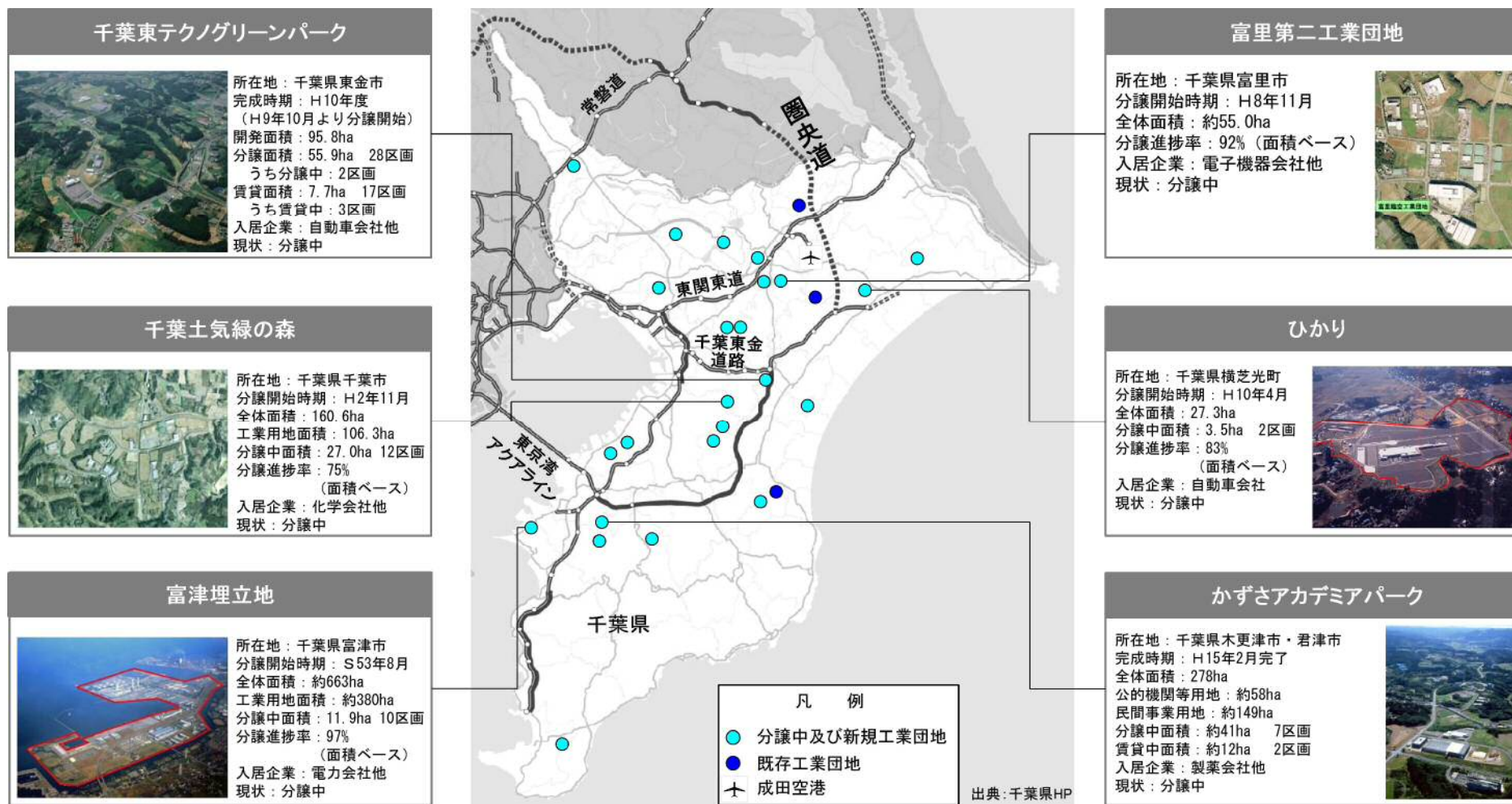
出典：①多古町成田国際空港東側地域戦略構想、2013、多古町

3. 圏央道事業の必要性に関する視点

(7) 東関道～館山道の相互接続による効果

7-2) 沿線の地域づくり支援、活性化（企業立地）

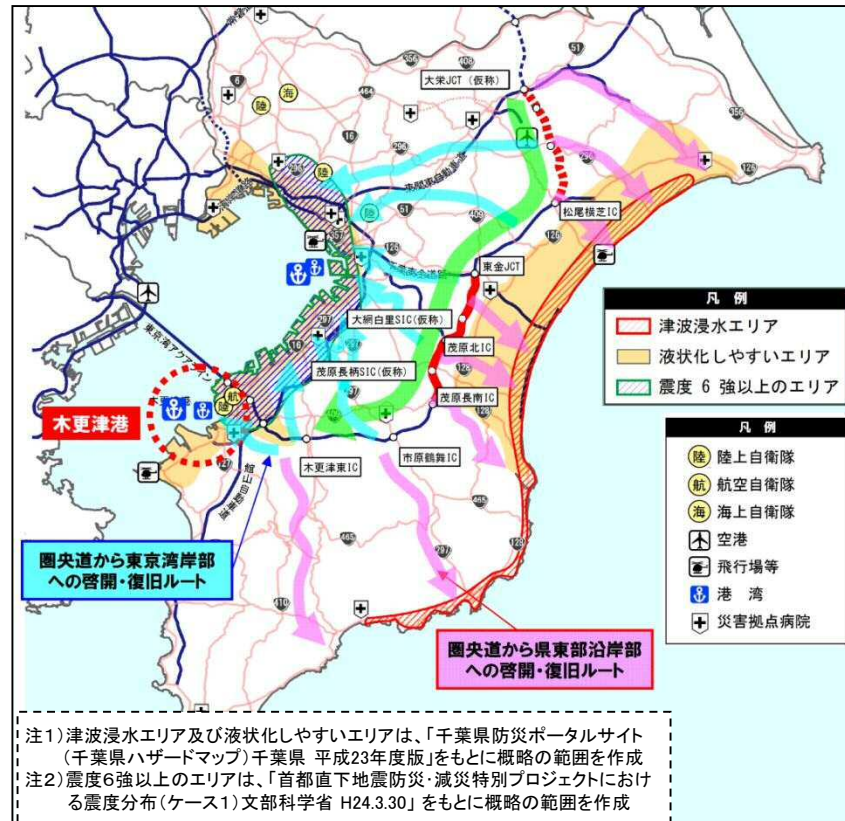
- ・当該区間の含め、東関道～館山道における圏央道沿線地域には、工業団地が数多く立地
- ・今後も、分譲中および新規工業団地の立地に伴う企業誘致が進展。地域活性化が期待



3. 圏央道事業の必要性に関する視点

(7) 東関道～館山道の相互接続による効果 7-3) 災害時における緊急輸送路の確保

- ・東京湾岸部および県東部沿岸部では、地震の強い揺れ(震度6強以上)や津波浸水および液状化による被災が想定されている。
- ・圏央道により、災害時に東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。また、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される。



東日本大震災による建物被害の状況(千葉県内)

全壊	半壊	一部破損	床上浸水	床下浸水
801	10,117	54,854	157	731

出典:千葉県防災危機管理部危機管理課HP(H25.6.5)



出典:千葉県HP、旭市HP

東京湾北部地震による被害想定(千葉県内)

人的被害		建物被害	
死者	負傷者	全壊	半壊
1,391人	41,581人	68,692棟	151,384棟

※マグニチュード7.3、震源の深さ27.8km。東京湾岸に震度6強の地域が広がり、千葉県の約40%が震度6弱以上になると想定。

出典:千葉県地域防災計画(H24年度修正)、千葉県防災会議

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

■ 今回審議区間の主な経緯

		ヨコハマ ショウナン ドウロ 横浜湘南道路	チガサキ エビナ 茅ヶ崎～海老名	カワジマ ゴカ 川島～五霞	タイエイ ヨコシバ 大栄～横芝	トウガネ モバラ ドウロ 東金茂原道路
起終点	起 点	カナガワケン ヨコハマシ 神奈川県横浜市 サカエク タヤチョウ 栄区田谷町	カナガワケン チガサキシ 神奈川県茅ヶ崎市 ニシクボ 西久保	サイタマケン ヒキゲン カワジママチ 埼玉県比企郡川島町	チバケン ナリタシ キチオカ 千葉県成田市吉岡	チバケン トウガネシ タンノオ 千葉県東金市丹尾
	終 点	カナガワケン フジサワシ 神奈川県藤沢市 ジョウナン 城南1丁目	カナガワケン エビナシ 神奈川県海老名市 カドサワバシ 門沢橋	イバラケン サシマゲン ゴカマチ 茨城県猿島郡五霞町	チバケン サンムシ マツオマチ 千葉県山武市松尾町 ヤツ 谷津	チバケン モバラシ イシガミ 千葉県茂原市石神
都市計画決定		平成12年7月	平成6年6月	平成8年4月	平成20年1月	平成12年3月
事業化		平成13年度	昭和63年度	平成6年度	平成20年度	平成13年度
有料道路事業許可		平成25年6月	平成18年3月	平成14年3月	平成25年6月	平成12年7月
用地着手年度		平成14年度	平成6年度	平成11年度	平成25年度	平成16年度
工事着手年度		平成17年6月	平成8年度	平成14年度	-	平成16年度

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

(1) 横浜湘南道路

<目的>

- 交通の流れの適正化
- 物流・都市拠点の連絡強化
- 安全・安心な国土づくり

<概要>

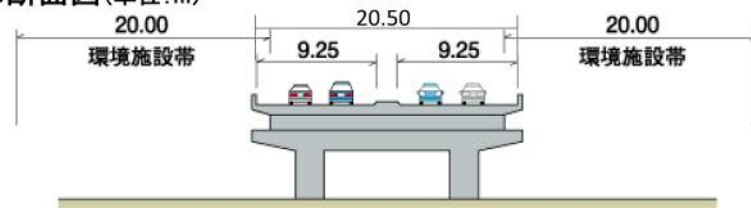
区 間

かながわけんよこはまし さかえく た やちよう
自)神奈川県横浜市栄区田谷町
かながわけん ふじさわ し じょうなん いっちょう め
至)神奈川県藤沢市城南1丁目

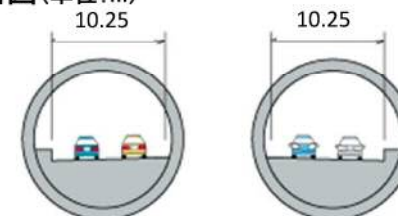
計画延長 : 7.5km
幅 員 : 22m
道路規格 : 第1種第3級
設計速度 : 80km/h
車 線 数 : 4車線
事業化 : 平成13年度
事業費 : 約2,140億円
計画交通量 : 53,400台/日



高架部断面図(単位:m)



トンネル部断面図(単位:m)

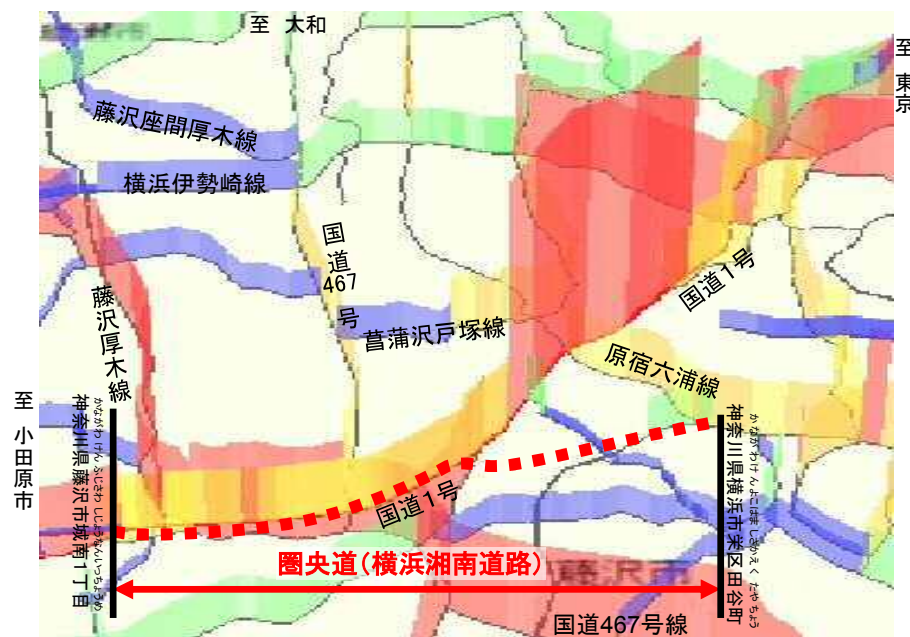


4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

①交通渋滞の緩和

- ・県内では、横浜市を中心に交通渋滞が発生(特に、国道1号は全国平均の13倍以上)
- ・国道1号では全国平均に比べても事故が多い。
- ・本事業の整備により、国道1号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。

神奈川県内の区間別損失時間



- 国道1号平均(対象区間※)
…347.7千人時間/年・km
- 横浜市内道路平均
…171.3千人時間/年・km
- 神奈川県内道路平均
…111.5千人時間/年・km
- 全国平均
…26.3千人時間/年・km

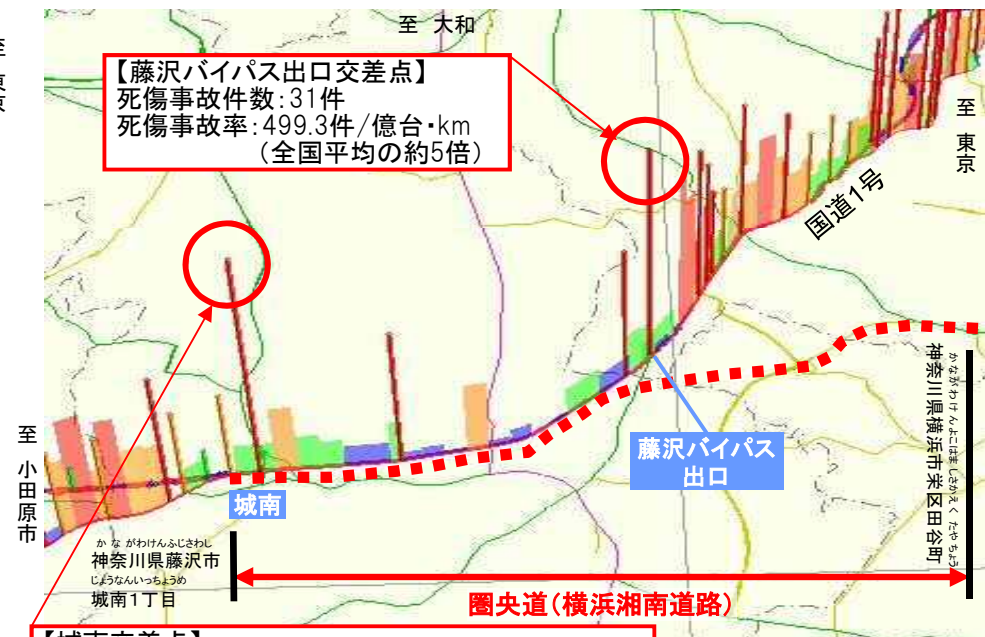
出典: 民間プローブデータ(平成21年度)

凡例

- 100千人時間/年・km 未満
- 150千人時間/年・km 未満
- 200千人時間/年・km 未満
- 200千人時間/年・km 以上

※H17センサス区間番号1001、1007、1008、31008
(藤沢インター交差点～横浜新道出入付近)

国道1号事故発生状況



【藤沢バイパス出口交差点】
死傷事故件数: 31件
死傷事故率: 499.3件/億台・km
(全国平均の約5倍)

【城南交差点】
死傷事故件数: 31件
死傷事故率: 499.3件/億台・km(全国平均の約5倍)

■全国平均: 102.0件/億台・km

出典: 交通事故データ(H19～22)

凡例

- 50件/億台・km 未満
- 100件/億台・km 未満
- 200件/億台・km 未満
- 200件/億台・km 以上

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

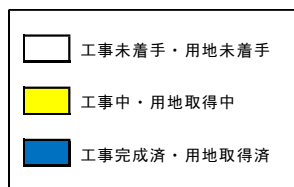
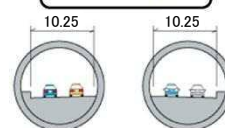
②残事業の概要

- ・地元説明会等を行いつつ、用地取得を進めてきており、H25.5末現在の用地取得率は約64%(H22.11の前回評価時より約17%増)。
- ・平成25年度は回転立坑工事や橋梁工事等に着手し、今後、トンネル本体工事にも着手していく方針。



写真：地元説明会の様子

平成24年度までに延べ36回の
地元説明会等を実施



	構造	藤沢IC	土工部	トンネル	土工部	橋梁部	栄IC・JCT (仮称)	
前回再評価時 H22	工事							用地取得率 47%(全体)
	用地	91%	89%	16%	67%			
今回再評価時 H25	工事							用地取得率 64%(全体)
	用地	93%	92%	29%	80%			

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

■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。

①計算条件

【参考：前回再評価（H22）】

・基準年次	：平成25年度	平成22年度
・供用予定年次	：平成33年度	平成33年度
・分析対象期間	：供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	：平成17年度道路交通センサス	平成17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42年度
・計画交通量	：53,400（台/日）	57,500（台/日）
・総便益	：約3,782億円	約3,500億円
・事業費	：約2,140億円	約2,140億円
・B／C	：2.0	2.1

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

②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)	経済的内部 収益率 (EIRR)	
	2,999億円	502億円	281億円	3,782億円			
費用(C)	事業費		維持管理費		総費用	2. 0	8. 0%
	1,785億円		76億円		1,860億円		

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)	経済的内部 収益率 (EIRR)	
	2,999億円	502億円	281億円	3,782億円			
費用(C)	事業費		維持管理費		総費用	2. 5	10. 5%
	1,460億円		76億円		1,536億円		

注1)便益・費用については、平成25年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2)費用及び便益額は整数止めとする。

注3)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4)便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

- ・用地取得は、約47%から約64%に進捗した(H25.5現在)。一部用地難航箇所があるが、今後も地権者等との話し合いを継続しながら、計画的に用地取得を進める。
- ・今後、回転立坑工事、トンネル工事、橋梁工事等に着手していく。

■事業の計画から完成までの流れ

年度	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
着工準備																							
都市計画決定																							
測量・地質調査説明会																							
事業化																							
測量・調査・設計	測量	測量 地質調査	設計	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査	設計 環境調査
用地設計説明																							
用地買収				幅杭設置 1%	4%	11%	15%	28%	38%	43%	47%	47%	52%	64%				用地取得 完了予定					
工事							発進立坑	発進立坑	発進立坑	発進立坑					回転立坑 橋梁	土工 橋梁 トンネル	土工 橋梁 トンネル	土工 橋梁 トンネル	土工 橋梁 トンネル	土工 橋梁 トンネル	土工 橋梁 トンネル	土工 橋梁 トンネル	土工 橋梁 トンネル

(前回再評価)

(今回再評価)

※完成年度は、費用便益比算定上 設定した年次である

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

(2) 茅ヶ崎～海老名

<目的>

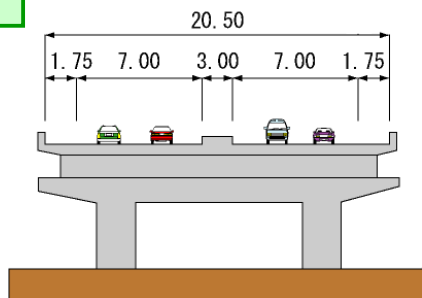
- 高速ネットワークの形成
- 道路交通の円滑化
- 物流の連絡強化
(国際コンテナ戦略港湾の支援)

<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

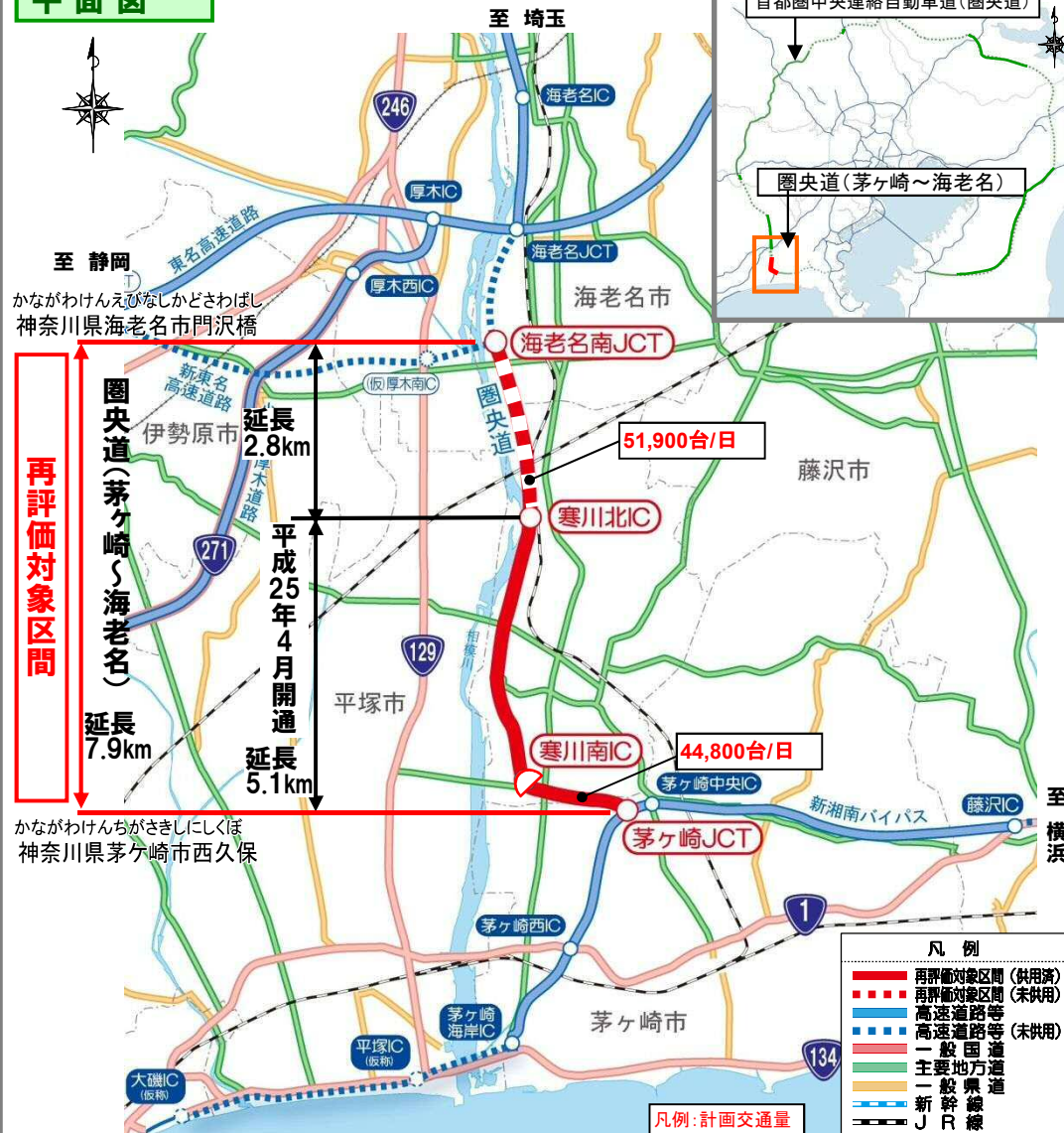
計画延長 : 7.9km
幅 員 : 20.5m
道路規格 : 第1種第3級
設計速度 : 80km/h
車 線 数 : 4車線
事業化 : 昭和63年度
事業費 : 約2,300億円
計画交通量 : 44,800～51,900台/日

標準断面図



単位: m

平面図



4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

＜周辺状況＞

- ・圏央道(茅ヶ崎～海老名)は、新湘南バイパスと接続し、相模川の左岸堤防に沿って既成市街地を通過し、JR東海道・山陽新幹線との交差やJR相模線とも並行し、新東名高速道路へ接続するルートである。
- ・当該事業区間のうち、茅ヶ崎JCTから寒川北IC間(延長5.1km)は平成25年4月に開通している。
- ・沿線周辺には、工業団地や物流施設が存在している。

①茅ヶ崎JCT(茅ヶ崎市西久保)



平成25年1月撮影

②寒川南IC(高座郡寒川町田端)



平成25年1月撮影

③寒川北IC(高座郡寒川町宮山)



平成25年1月撮影

④海老名南JCT(海老名市門沢橋)



平成25年1月撮影

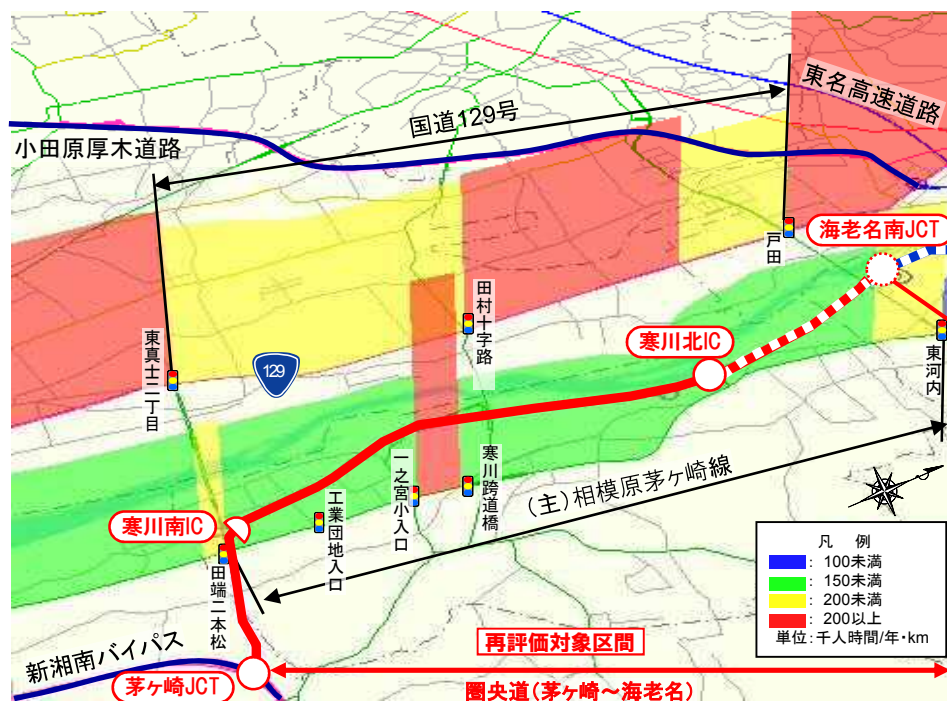


4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

①交通渋滞の緩和

- ・圏央道(茅ヶ崎～海老名)に並行する国道129号、(主)相模原茅ヶ崎線の損失時間は、それぞれ195.5千人時間/年・km、142.5千人時間/年・kmと全国平均26.3千人時間/年・kmの約7倍、約5倍発生。
- ・国道129号の戸田交差点や(主)相模原茅ヶ崎線の工業団地入口交差点では全国平均と比べても事故が多い。
- ・圏央道の整備により、交通の転換が図られ、当該区間に並行する国道129号や(主)相模原茅ヶ崎線の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。

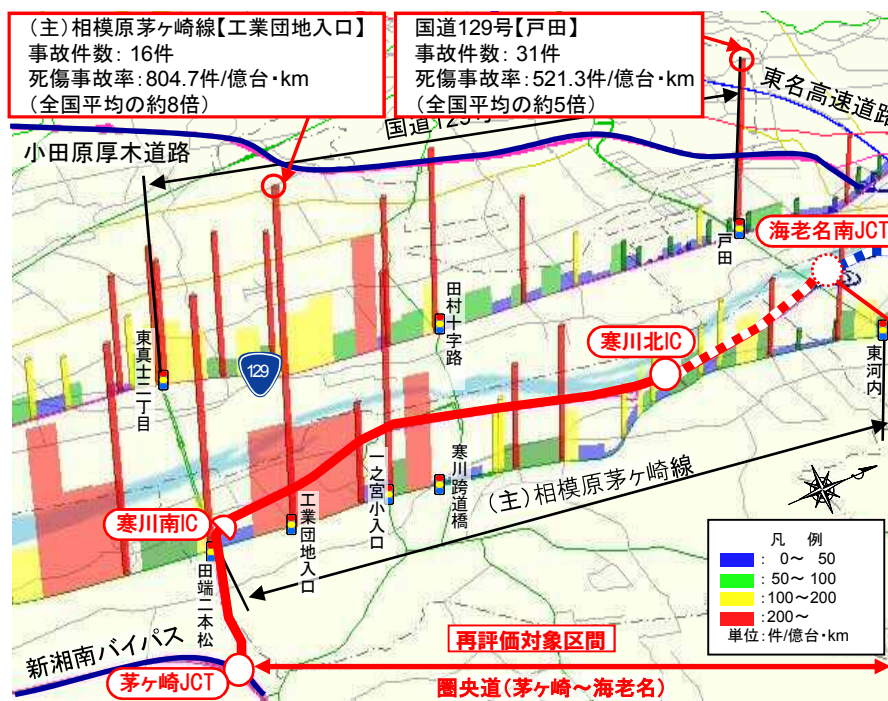
国道129号と(主)相模原茅ヶ崎線の渋滞状況



国道129号(対象区間)の損失時間 : 約195.5千人時間/年・km
 (主)相模原茅ヶ崎線(対象区間)の損失時間 : 約142.5千人時間/年・km
 全国平均 : 約26.3千人時間/年・km

出典: 民間プローブデータ(平成21年度)

国道129号と(主)相模原茅ヶ崎線の死傷事故発生状況



国道129号(対象区間)の死傷事故率 : 約75.3件/億台・km
 (主)相模原茅ヶ崎線(対象区間)の死傷事故率 : 約78.0件/億台・km
 全国平均 : 約102.0件/億台・km

出典: 交通事故データ(H19～H22)

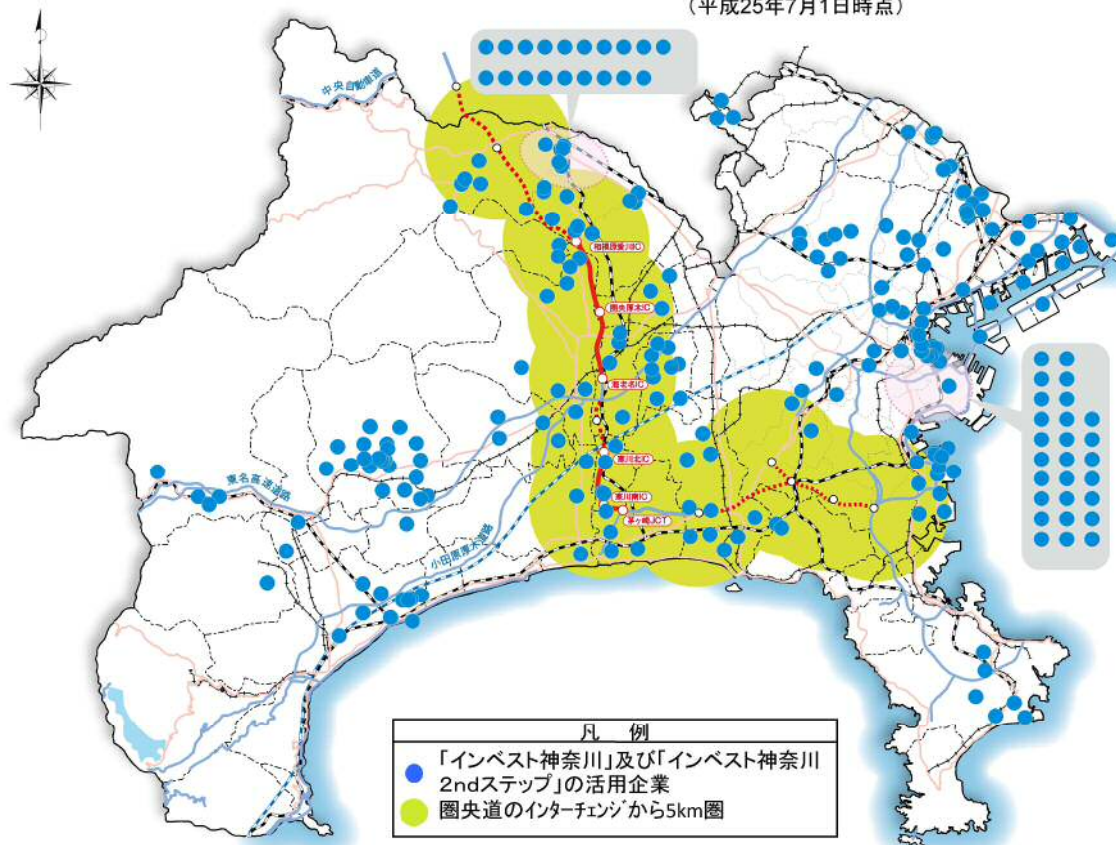
4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

②沿線の地域づくり支援、活性化（企業立地）

- ・神奈川県では神奈川県産業集積促進方策(インベスト神奈川)により、企業立地を支援しており、同方策の活用企業の約4割が圏央道のインターチェンジから5km圏に立地している。
- ・企業の立地地点選定について、圏央道の開通による交通面での利便性向上が要因の1つ。
- ・圏央道の整備により、地域の活性化や神奈川県の競争力のある産業の創出・育成の支援が期待される。

「インベスト神奈川」および「インベスト神奈川2ndステップ」を活用した企業

※神奈川県の「インベスト神奈川」とは、企業立地を積極的に支援(低利融資、減税措置等)する制度
(平成25年7月1日時点)



約4割が圏央道IC約5km圏に立地

圏央道IC5km圏 91社(37%)	その他 152社(63%)	県全体 243社
-----------------------	------------------	-------------

資料: 神奈川県商工労働局産業部 産業立地課の「インベスト神奈川」による企業立地位置図及び「インベスト神奈川2ndステップ」による立地企業一覧より作成 (平成25年7月1日時点)

インベスト神奈川を活用した企業の声



- ・各地に分散していた開発部署や研究部署の中核となす研究開発拠点を海老名市内に新設しました。
- ・当該箇所への企業立地に際しては、**圏央道ができるということを知っていましたので、東名へのアクセスを考えた交通面での利便性が要因の1つ**であります。その他、通勤の利便さ(鉄道駅から近い)、施設の増築を考慮した敷地の拡張性、助成金の利用などを総合的に判断した結果です。
- ・以前は厚木ICからアクセスしていましたが、海老名JCTから海老名ICまで開通したことで、30分程時間短縮が図れているため、便利になりました。早期の全線開通を望みます。

資料: 企業ヒアリング調査: 平成25年8月実施

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

③部分開通の効果

- ・当該事業区間の茅ヶ崎JCT～寒川北IC間は平成25年4月14日に開通。
- ・圏央道に並行する(主)相模原茅ヶ崎線の田端二本松交差点では、全車交通量が約4%増加したが、大型車交通量は約17%減少。最大渋滞長が約50m減少。



<開通区間の交通量：1,600～2,100台/日(開通後1ヶ月平均)>

さがみはらちがさき たばだにほんまつ (主)相模原茅ヶ崎線 田端二本松交差点の交通状況の変化

凡例
計測した断面 (交通量)
計測した方向 (最大渋滞長)
小型車交通量
大型車交通量



調査日:開通前 平成25年2月19日(火)
開通後 平成25年5月14日(火)

出典:交通量調査結果および渋滞長調査結果より。
交通量は断面(双方向)の合計を算出し、
数値は百台単位で丸めたものである。
渋滞長の数値は10m単位で丸めたものである。

■開通前後の交通量の変化



■開通前後の最大渋滞長の変化



平成24年9月撮影



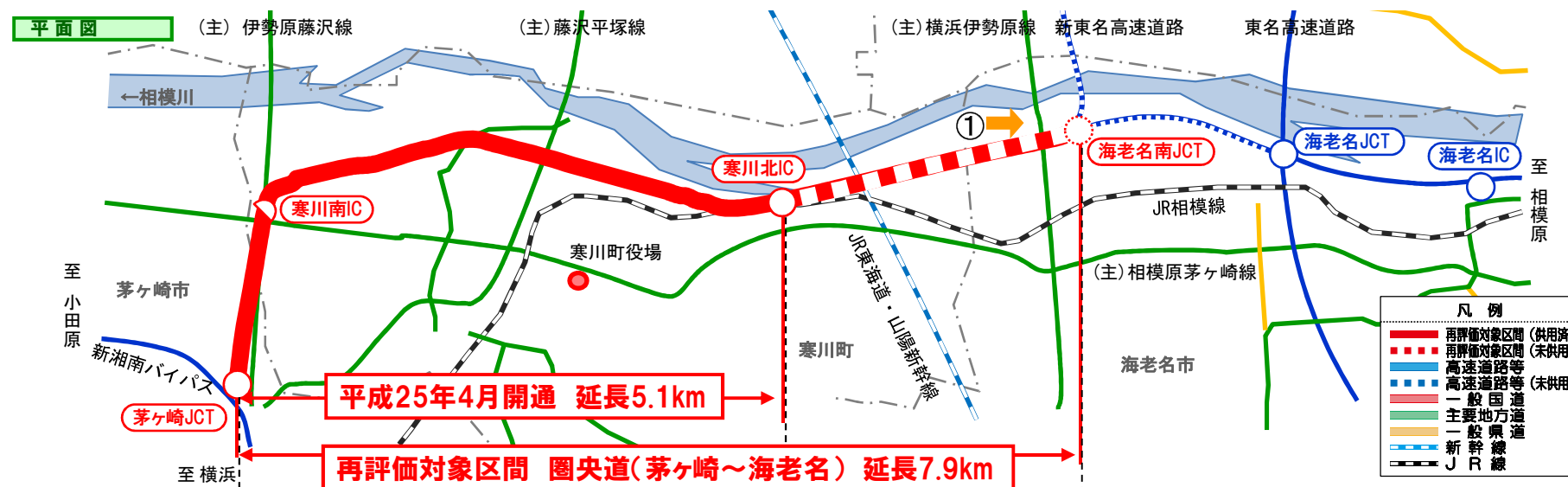
平成25年5月撮影

大型車が減少して、
渋滞も減少

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

④残事業の概要

- ・本線部の用地は平成23年度に取得完了。
- ・現在、平成26年度完成に向けて、新幹線と交差し、JR相模線と近接する寒川北ICから海老名南JCT間を施工中。



前回 評価時 H22	工事					用地進捗率 99% (本線部 99%)
	用地					
今回 評価時 H25	工事					用地進捗率 99% (本線部 100%)
	用地					
前回評価時以降の 進捗状況	茅ヶ崎JCT～寒川北IC H25.4開通		寒川北IC～海老名南JCT 用地取得完了			
凡 例						
完成済 工事中・用地取得中 未着手						



平成25年5月撮影

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

■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。

①計算条件

【参考：前回再評価（H22）】

・基準年次	：平成25年度	平成22年度
・開通予定年次	：平成27年度	平成25年度
・分析対象期間	：供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	：平成17年度道路交通センサス	平成17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42年度
・計画交通量	：44,800～51,900（台/日）	48,100～54,700（台/日）
・総便益	：約4,698億円	約4,973億円
・事業費	：約2,300億円	約2,300億円
・B／C	：1.6	1.8

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

②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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	3,609億円	708億円	381億円	4,698億円		
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	1.6	5.9%
	2,781億円	138億円		2,920億円		

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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	2,445億円	486億円	288億円	3,219億円		
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	11.8	109.5%
	135億円	138億円		273億円		

注1)便益・費用については、平成25年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2)費用及び便益額は整数止めとする。

注3)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4)便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

■鉄道路線との近接施工等による遅延

- [illegible]



4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

- ・昭和63年度に事業化し、平成6年度より用地買収着手。平成8年度より地元設計協議が整った区間から工事着手し、その後、用地取得の進捗状況に併せて、橋梁工事等を推進。
- ・また、鋭意任意交渉による用地取得を進めるとともに、平成21年度より並行して土地収用法に基づく手続きを開始し、地元協議状況や残件用地の推移を勘案しつつ、平成21年度に事業認定の告示。平成22年8月より裁決申請を行い、平成23年度に取得完了している。
- ・平成25年4月には、茅ヶ崎JCTから寒川北IC間(延長5.1km)開通済み。
- ・寒川北IC～海老名JCT間については、現在、橋梁工事や改良工事等を進めているが、鉄道路線と近接している箇所において、鉄道事業者相互の協議が長期化したことから、平成26年度に工事完了・全線開通する工程へ変更している。

■ 事業の計画から完成までの流れ（圏央道(茅ヶ崎～海老名)）

事業の計画から完成までの流れ（圏央道（茅ヶ崎～海老名））																				(前回再評価)		(今回再評価)		供 用 開 始 年 次			
年度	S63	H元	H3	H4	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24		H25	H26	H27
都市計画決定・アセス		アセス準備	アセス手続き	都市計画・アセス説明会	アセス説明会	計画決定・アセス公告																					
事業化・ 有料道路事業許可		事業化														有料道路事業許可											
測量・調査・設計					測量・地質調査・基本設計		橋梁修正設計							鉄道協議	橋梁設計照査						鉄道協定締結						
設計・用地説明					茅ヶ崎市	寒川町		海老名市																			
用地					0%	7%	12%	19%	30%	46%	62%	70%	71%	83%	84%	87%	94%	97%	98%	99%	完了						
					0%	7%	12%	19%	30%	46%	62%	70%	71%	83%	84%	87%	94%	97%	98%	99%	99%	完了					
埋蔵文化財調査							埋蔵文化財調査開始															埋蔵文化財調査終了					
工事	茅ヶ崎JCT ～寒川北IC						茅ヶ崎市・寒川町橋梁下部着手								茅ヶ崎市・寒川町橋梁上部着工										完了		
	寒川北IC ～海老名南JCT															寒川町橋梁下部着工	海老名市橋梁下部着手	寒川町橋梁上部着工			鉄道交差橋梁	鉄道交差橋梁	完了				
																	寒川町橋梁下部着工	海老名市橋梁下部着手	寒川町橋梁上部着工			鉄道交差橋梁	鉄道交差橋梁		鉄道交差橋梁	鉄道交差橋梁	完了
	中日本高速道路株式会社																					海老名市橋梁上部着手	道路施設着手		完了		
																						海老名市橋梁上部着手	道路施設着手				完了

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である

注)アセスとは、環境影響予測評価の略称である。

： 前回から変更無し

： 今回変更

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

(3) 川島～五霞

<目的>

- 高速ネットワークの形成
- 埼玉県内の東西方向の幹線機能の強化
- 沿線の地域づくり支援、活性化

<概要>

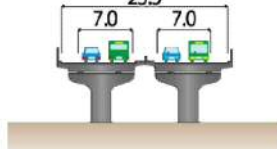
区 間 自)埼玉県比企郡川島町
至)茨城県猿島郡五霞町

計画延長 : 32.3km
幅 員 : 23.5m
道路規格 : 第1種第2級(川島IC～久喜白岡JCT間)
: 第1種第3級(久喜白岡JCT～五霞IC間)
設計速度 : 100km/h(川島IC～久喜白岡JCT間)
: 80km/h(久喜白岡JCT～五霞IC間)
車 線 数 : 4車線
事業化 : 平成6年度
事業費 : 約4,862億円
計画交通量: 43,000～50,300台/日

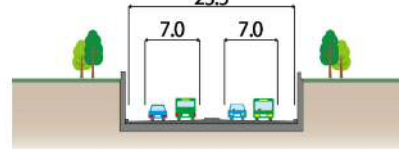


標準横断面図

橋梁部(単位: m)
川島IC～久喜白岡JCT間
23.5



掘割部(単位: m)
川島IC～久喜白岡JCT間
23.5



橋梁部(単位: m)
久喜白岡JCT～五霞IC間
23.5



4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

＜周辺状況＞

- ・圏央道(川島～五霞)は、東北自動車道等と接続し、田園地域や一部市街地を通過している。
- ・圏央道(川島～五霞)の沿線には産業団地や大型商業施設、文化会館などの公共施設が立地している。

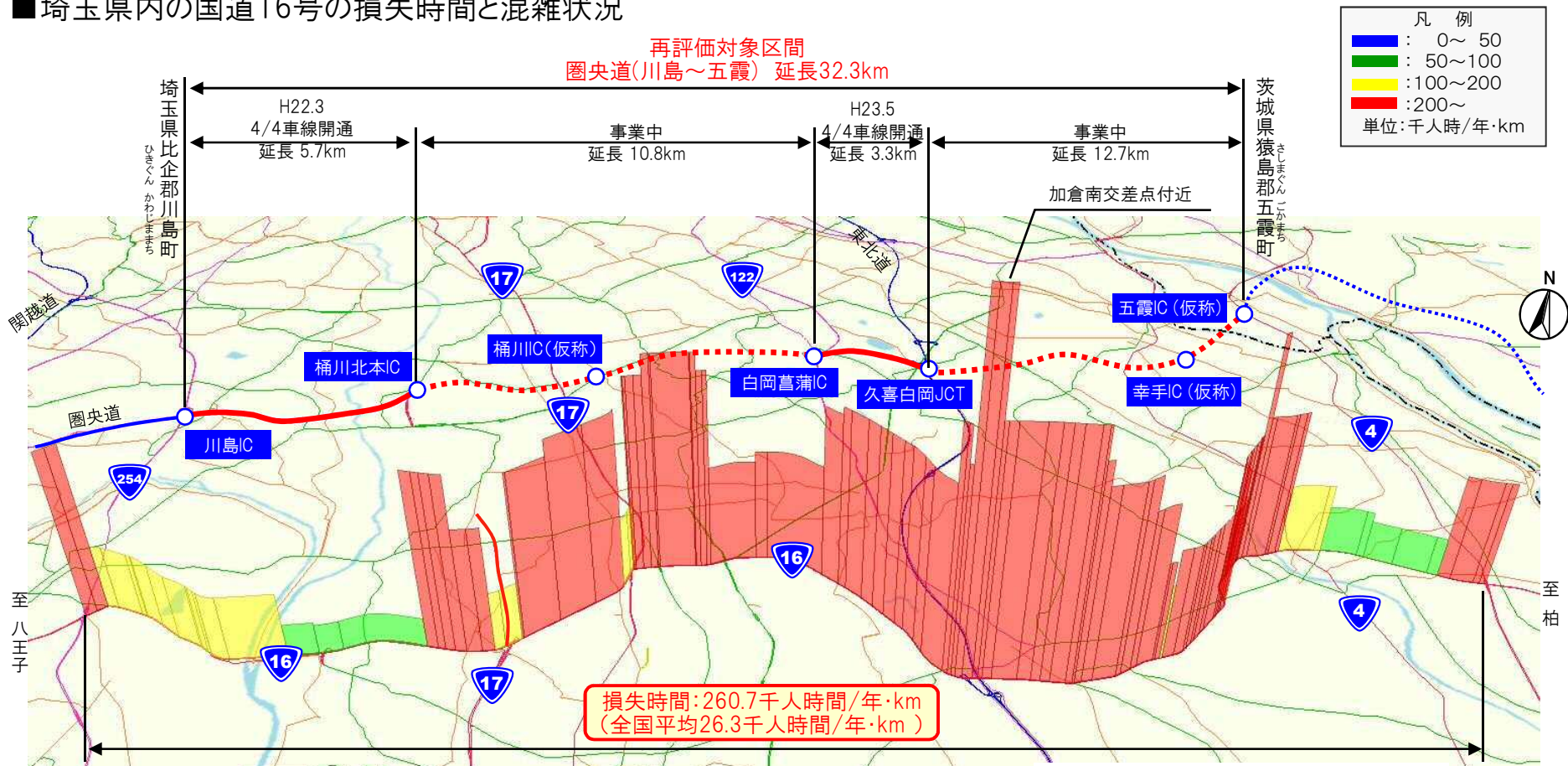


4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

①交通渋滞の緩和

- ・圏央道に並行する国道16号(国道254号～国道4号間)の損失時間は、約260.7千人時間/年・kmと全国平均(26.3千人時間/年・km)の約10倍となっている。
- ・本事業の整備により、国道16号の交通渋滞の緩和が期待される。

■埼玉県内の国道16号の損失時間と混雑状況

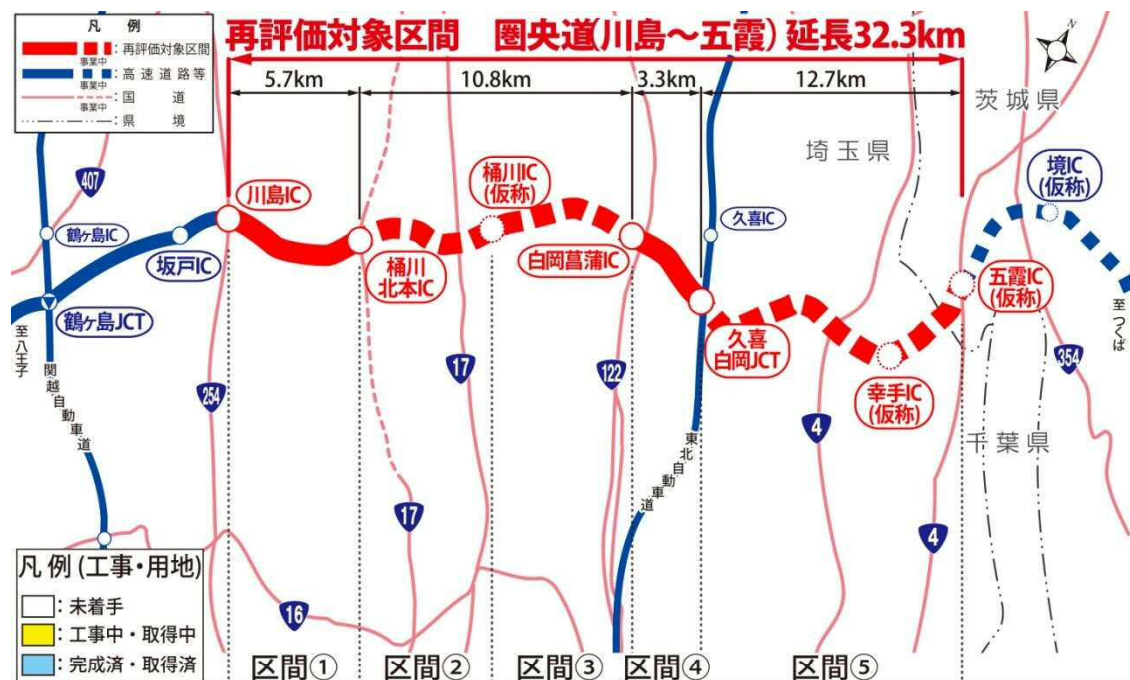


※損失時間はH21民間プローブ旅行速度調査結果
※年間損失時間の全国平均は、国土交通省調べ

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

②残事業の概要

- ・前回評価時(H22時点)の用地取得率94%から、99%(H25年5月末現在)に進捗。
- ・現在、桶川北本IC～白岡菖蒲IC(区間②、③)では掘割工、改良工を実施。久喜白岡JCT～幸手IC(仮称)(区間⑤)では、橋梁工事(上部工)、改良工を推進中。



前回評価時 H22	工事					用地取得率 94%(全体)
	用地	100%	79%	97%	99%	97%
今回評価時 H25	工事					用地取得率 99%(全体)
	用地	100%	100%	99%	100%	100%
前回評価時以降の進捗状況					H23.5 供用	

■工事進捗状況(工事区間⑤)



■設計説明会の状況

桶川市加納地区での説明会の様子(平成20年)



平成21年度までに延べ54回の設計説明会を実施

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

■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。

①計算条件

【参考：前回再評価（H22）】

・基準年次	：平成25年度	平成22年度
・供用開始年次	：平成42年度（暫定平成27年度）	平成42年度（暫定平成29年度）
・分析対象期間	：供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	：平成17年度道路交通センサス	平成17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42年度
・計画交通量	：43,000～50,300(台/日)	35,000～48,000(台/日)
・総便益	：約9,604億円	約8,347億円
・事業費	：約4,862億円	約4,862億円
・B／C	：1.7	1.7

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

②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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	8,059億円	820億円	724億円	9,604億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.7	6.6%
	5,060億円		431億円	5,490億円		

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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	3,704億円	340億円	592億円	4,635億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	3.4	13.7%
	1,081億円		297億円	1,378億円		

注1)便益・費用については、平成25年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2)費用及び便益額は整数止めとする。

注3)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4)便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

- ・用地取得率は99%(平成25年5月末現在)
- ・川島IC～桶川北本IC間(平成22年3月)白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT間(平成23年5月)が部分供用。
- ・引き続き、平成27年度の全線暫定供用(東北道以東は暫定2車線)に向け、工事を推進する。

■事業の計画から完成までの流れ

年度		H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42
都市計画決定		県境 ～ 常磐道		R254 ～ 県境																																		
事業化・ 有料道路事業許可		事業化							川島 ～ 久喜 白岡										久喜 白岡 ～ 五霞																			
測量・調査 設計・協議		調査 設計	設計	測量 地質	設計	測量 地質 設計	測量 地質 設計	設計	設計	設計	設計	設計	測量 地質 設計	地質 設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計																
設計・用地説明会							設計	設計	設計 用地	設計	設計	設計		設計 用地	設計	設計	設計 用地																					
才才タカ保護対策										検討 会	検討 会	検討 会	検討 会	検討 会																								
用地							0%	14%	18%	25%	38%	47%	56%	83%	85%	88%	93%	94%	97%	99%		完																
工事	川島IC～ 桶川北本IC									工事 着手	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	完成																					
	桶川北本IC～ (仮)桶川IC														工事 着手	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	完成																
	(仮)桶川IC～ 白岡菖蒲IC													工事 着手	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	完成																
	白岡菖蒲IC～ 久喜白岡JCT											工事 着手	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	完成																			
	久喜白岡JCT ～(仮)幸手IC													工事 着手	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	暫定 2車 供用										改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	完成		
	(仮)幸手IC ～(仮)五霞IC														工事 着手	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	暫定 2車 供用									改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	完成		

供
用
開
始
年
次

(前回再評価) (今回評価)

※1: 供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

(4) 大栄～横芝

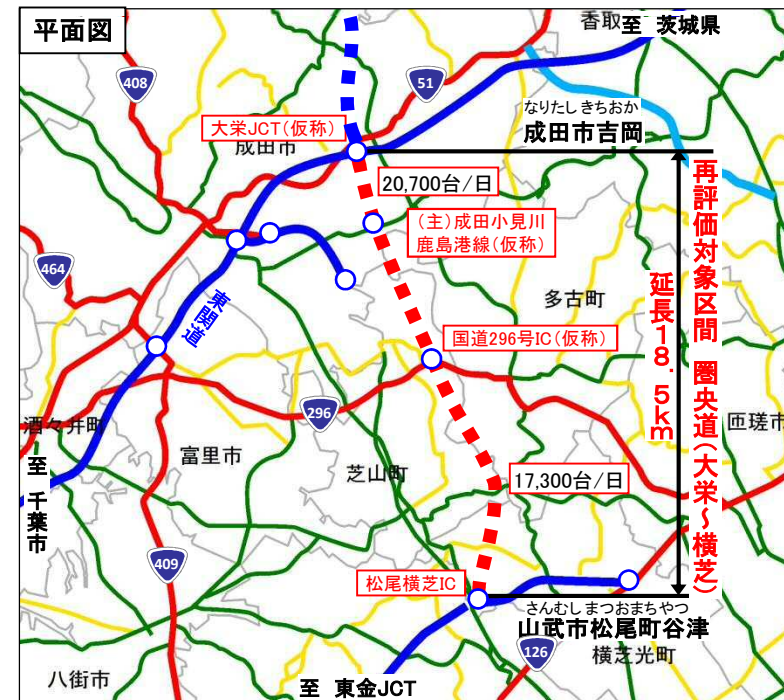
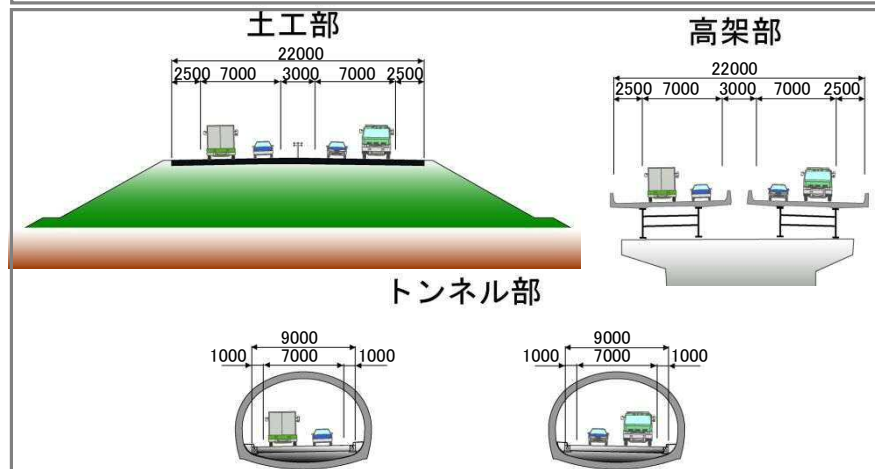
<目的>

- 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

<概要>

事業区間： 自) 千葉県成田市吉岡
ちばけん なりたしきちおか
至) 千葉県山武市松尾町谷津
ちばけん さんむしまつおまち やつ

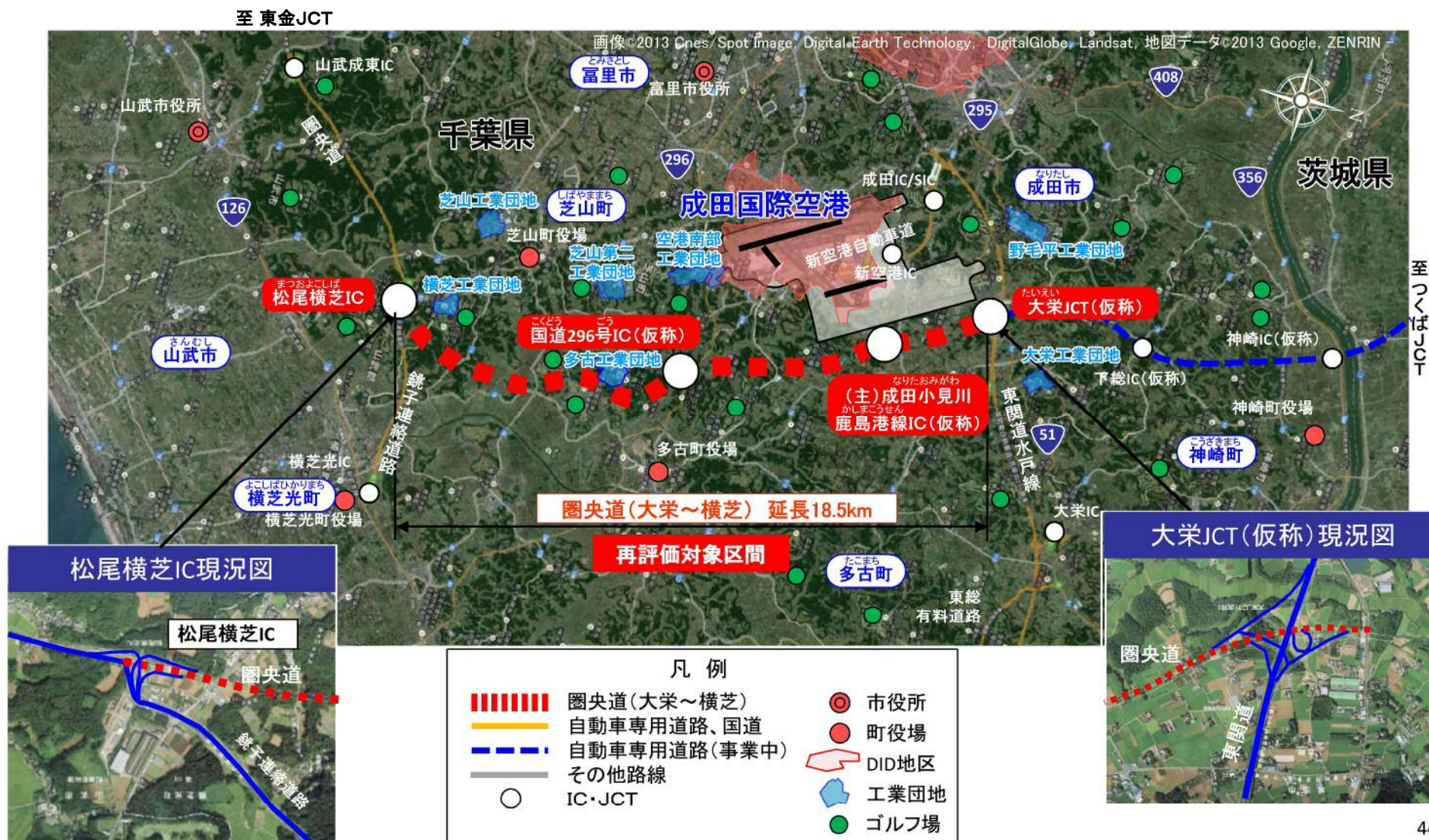
計画延長： L=18.5km
幅員： W=22.0m
構造規格： 第1種第2級
設計速度： 100km/h
車線数： 4車線
事業化： 平成20年度
全体事業費： 約1,040億円
計画交通量： 17,300～20,700台/日



4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

<周辺状況>

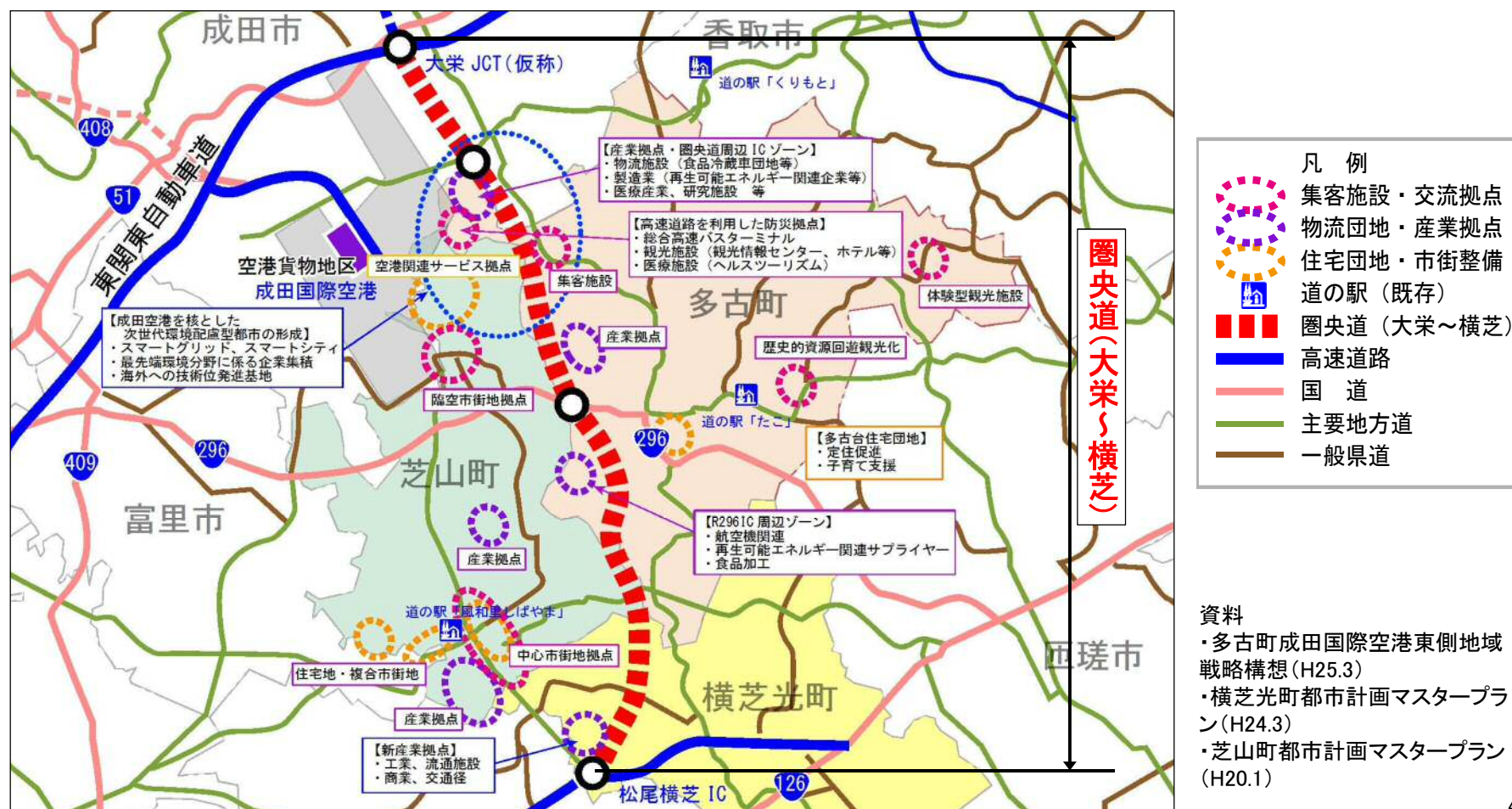
- ・圏央道(大栄～横芝)は、成田国際空港の東側に位置し、市街地への影響を減らすため、田畑の耕作地やゴルフ場、丘陵地を通過しています。



4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

①沿線の地域づくり支援、活性化（企業立地）

- ・対象区間の周辺市町村では、圏央道ICの周辺地域を中心とした物流・産業拠点、交流拠点、住宅団地等の整備が計画されている。
- ・圏央道の開通によって、産業振興、観光振興、集客・交流促進、雇用機会の拡大などが図られ、周辺地域の活性化に寄与することが期待されている。



4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

②残事業の概要

- ・平成24年度に設計説明会を行い、平成25年度から用地買収を行う。
- ・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。



凡 例		
■ 工事完了・用地取得済	■ 工事中・用地取得中	 工事未着手・用地未着手



写真①: 地元説明会(設計・用地)状況



写真②: 用地境界査定立会状況

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

■関係機関との調整

予備設計を行うにあたり、圏央道と交差する道路の管理者、埋設物件所有者等の関係機関と機能補償等について調整を行い、道路幅の確定を行った。関係機関との調整は平成23年度以降約30回実施。

■設計用地説明会

平成24年10月から平成25年2月にかけて、地権者及び地元住民を対象に地区毎に設計・用地説明会を15回実施。なお、説明会実施にあたっては、事前に各市町の全員協議会に説明を実施。

- 成田市:3回
- 多古町:4回
- 芝山町:3回
- 横芝光町:4回(1回は山武市と合同で実施)
- 山武市:2回(1回は横芝光町と合同で実施)

■境界立会

平成25年度より、地権者及び隣接土地所有者と境界立会を実施。境界立会は約60日に渡り実施する予定であり、これまでに11日実施済み。

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

■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。

①計算条件

【参考：前回評価（H22）】

・ 基準年次	： 平成25年度	平成22年度
・ 供用開始年次	： 平成42年度（暫定H35年度）	平成42年度（暫定H31年度）
・ 分析対象期間	： 供用後50年間	供用後50年間
・ 基礎データ	： 平成17年度道路交通センサス	平成17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42年度
・ 計画交通量	： 17,300～20,700（台/日）	17,200～20,700（台/日）
・ 総便益	： 1,366億円	1,264億円
・ 事業費	： 1,040億円	1,040億円
・ 費用便益比	： 1.5	1.6

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

②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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	1,135億円	140億円	90億円	1,366億円		
費用(C)	事業費		維持管理費		1. 5	6. 0%
	759億円		171億円			
				総費用		
				930億円		

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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	1,135億円	140億円	90億円	1,366億円		
費用(C)	事業費		維持管理費		1. 6	6. 4%
	707億円		171億円			
				総費用		
				877億円		

注1)便益・費用については、平成25年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2)費用及び便益額は整数止めとする。

注3)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4)便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

- ・平成19年度に都市計画決定、平成20年度に測量・地質調査に着手、平成24年度に設計用地説明会を実施し、本年度より用地に着手。
- ・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推進させる。
- ・今回は以下の理由から暫定2車線完成時期を平成30年度から平成34年度に見直しを実施。
 - ・関係機関協議に時間を要し、用地着手が1年遅れた。
 - ・用地調査の結果、難航が想定される境界混乱地や共有地が把握され、取得に追加で2年を見込まざるを得なくなった。
 - ・埋蔵文化財包蔵地から用地取得を実施することにより、用地取得と埋蔵文化財調査の同時完了を想定していたが、包蔵地内に難航案件が存在したためその用地取得完了後、1年をかけて埋蔵文化財調査を実施せざるを得なくなった。

■事業の計画から完成までの流れ

	H13	H14 ～ H16	H17 ～ H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42	
着工準備	採択																											
都市計画			計画決定																									
環境アセス			評価書公告縦覧																									
測量				地形・路線 測量 地質調査					幅杭測量 用地測量																			
調査・設計・協議				地形・路線 測量 地質調査		基本設計	施工検討	設計協議	環境調査 実施設計																			
設計・用地説明会									設計・用地 説明会																			
用地(全区間)									用地着手				用地取得 完了予定															
埋蔵文化財調査										用地着手																		
										埋文調査 開始			埋文調査 完了予定															
暫定2車線工事											埋文調査 開始																	
										改良		改良・橋梁 トンネル	改良・橋梁 トンネル・舗装	改良・橋梁 トンネル・舗装 舗装・施設	舗装 施設													
完成4車線工事												改良				改良・橋梁 トンネル	改良・橋梁 トンネル・舗装	改良・橋梁 トンネル 舗装・施設	舗装 施設									
																			改良			改良 橋梁	改良 橋梁 トンネル	改良 橋梁 トンネル	改良・橋梁・ トンネル・舗装 ・施設	舗装 施設		

： 前回から変更無し

： 今回変更

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

(5) 東金～茂原

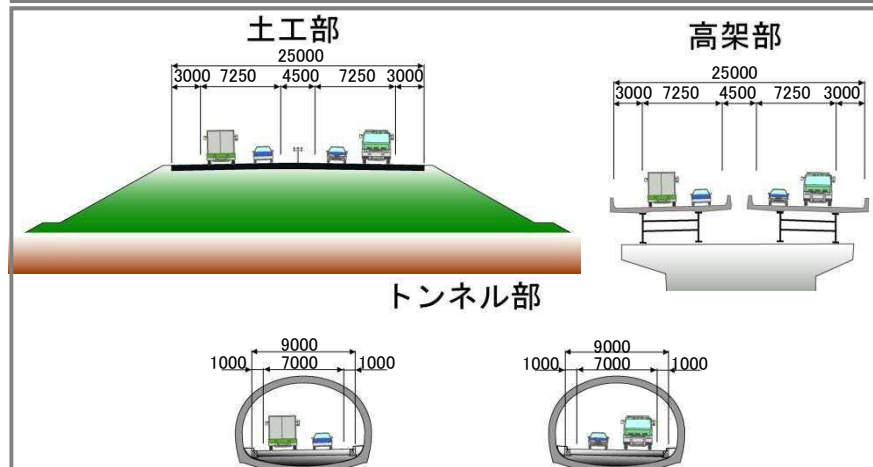
<目的>

- 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

<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=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：20,900～25,000台/日



4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

<周辺状況>

- ・沿線地域は、茂原市や大網白里市の市街地に近接する丘陵地で、田畑やゴルフ場等の土地利用がされている。
- ・また周辺には、複合企業団地である千葉東テクノグリーンパークが立地しており、平成24年3月には、茂原にいはる工業団地の整備も新たに決定している。



4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

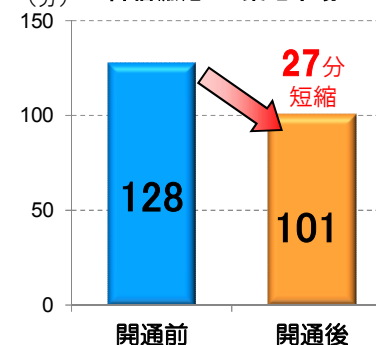
①農水産業の活性化

- ・圏央道(当該区間及び隣接する茂原～木更津間)の開通により、中房総地域と都心とのアクセス性が向上し、千葉県内の農水産業の活性化にも寄与している。
- ・御宿漁港から築地市場の所要時間は、圏央道の開通により約27分短縮(128分→101分)し、JA長生から大田市場の所要時間は約17分短縮(77分→60分)している。

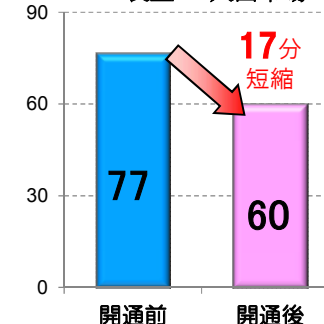
■中房総地域から東京の市場への出荷例



(分) 御宿漁港 → 築地市場



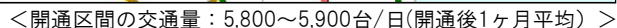
(分) JA長生 → 大田市場



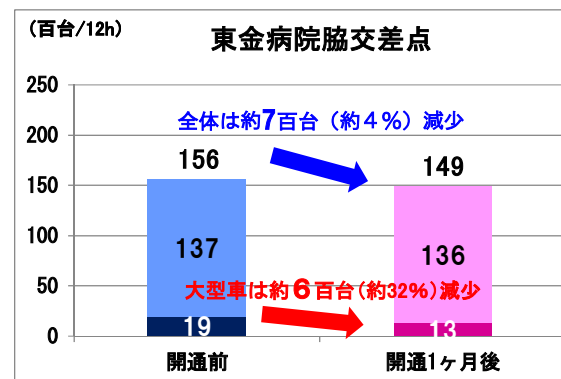
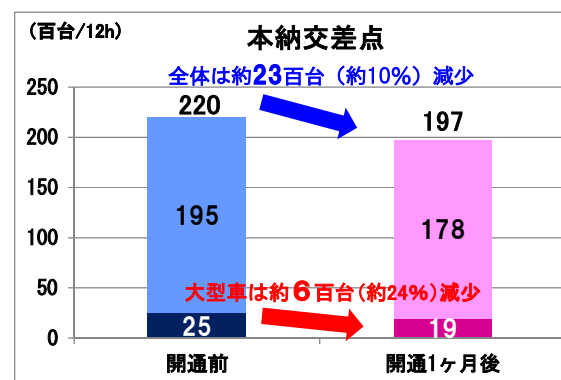
注) 所要時間は、民間プローブデータの平均速度から算出
 開通前: 平成24年5月7日～6月30日の平日・7時～19時の平均
 開通後: 平成25年5月7日～6月30日の平日・7時～19時の平均

②部分開通の効果

- ・当該事業区間の東金JCT～茂原長南IC間は平成25年4月27日に暫定2車線で開通。
- ・圏央道に並行する国道128号では、全車交通量が約700～2,300台/12h減少し、大型車交通量も約600台減少。
- ・大型車の交通転換により、並行する一般道の渋滞が緩和される。



圏央道の開通による交通量の変化
(国道128号 本納交差点、東金病院脇交差点)



【調査日】

開 通 前：平成24年11月29日（木）7：00～19：00（平日）
開通1ヶ月後：平成25年 5月28日（火）7：00～19：00（平日）
※なお、交通量は百台単位で四捨五入したものである。

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

③残事業の概要

- ・平成25年5月末時点、暫定2車線部分の用地は100%取得済み(全体では99%取得済み)。
- ・道路の整備効果の早期発現を図るため、平成25年4月27日に暫定2車線供用。
- ・今後、暫定供用の交通状況を踏まえ、全線4車線整備の検討を進める。



前回 評価時 H22	工事(2/4)	
	工事(4/4)	
	用地(2/4)	
	用地(4/4)	
今回 評価時 H25	工事(2/4)	
	工事(4/4)	
	用地(2/4)	
	用地(4/4)	

凡 例	
■	工事完了・ 用地取得済
■	工事中・ 用地取得中
□	工事未着手・ 用地未着手

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

■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。

①計算条件

【参考：前回評価（H22）】

・基準年次	：平成25年度	平成22年度
・供用開始年次	：平成42年度（暫定H25年度）	平成42年度（暫定H25年度）
・分析対象期間	：供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	：平成17年度道路交通センサス	平成17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42年度
・計画交通量	：20,900～25,000（台/日）	20,400～21,300（台/日）
・総便益	：1,785億円	1,540億円
・事業費	：1,168億円	1,168億円
・費用便益比	：1.6	1.4

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

②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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	1,459億円	202億円	124億円	1,785億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.6	6.0%
	969億円		159億円	1,127億円		

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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	1,282億円	156億円	104億円	1,542億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	4.9	21.8%
	295億円		22億円	318億円		

注1) 便益・費用については、平成25年を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 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4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

4. 今回審議区間における事業の概要、必要性、費用対効果、進捗の見込み等

- ・平成11年度に都市計画決定し、平成13年度に事業化、平成16年度に用地買収及び工事着手。
- ・道路の整備効果の早期発現を図るため、平成25年4月27日に全線暫定2車線供用済み。
- ・当該事業の用地取得率は99%(平成25年5月末時点面積ベース、暫定2車線部分は100%取得済み)。
- ・今後、暫定供用の交通状況を踏まえ、全線4車線整備の検討を進める。

■事業の計画から完成までの流れ

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28 ～ H34	H35	H36	H37	H38 ～ H40	H41	H42
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%	99%	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											
暫定2車線工事				工事着手 準備工	準備工	橋梁工	橋梁工 改良工	橋梁工 改良工	橋梁工 改良工	橋梁工 改良工	橋梁工 改良工 舗装工	暫定供用										
完成4車線工事																			工事着手 準備工 改良工	改良工 橋梁工	舗装工 施設工	

供用開始年次

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。

(前回再評価)

(今回評価)

5. 今後の対応方針(原案)

① 事業の必要性に関する視点

- ・都心(首都高都心環状線)を走行する交通のうち、約6割が通過交通
- ・東京都心の一般道路の旅行速度は時速16km/hで、全国平均の半分以下
- ・圏央道沿線では、開通後、新規工場の立地面積の伸びが、全国平均の3倍
- ・首都直下地震により放射状の高速道路が寸断されると、都心への緊急支援ルートの確保に支障

② 事業の進捗の見込みの視点

- ・各区間の用地取得率(平成25年5月末、面積ベース)及び供用状況は以下のとおり。
 - 横浜湘南道路：64%、供用なし
 - 茅ヶ崎～海老名：100%、茅ヶ崎JCT～寒川北ICは、平成25年4月に4車線で供用済
 - 川島～五霞：99%、川島IC～桶川北本ICは平成22年3月に、白岡菖蒲IC～久喜白岡JCTは平成23年5月に4車線で供用済
 - 大栄～横芝：0%、供用なし
 - 東金茂原道路：99%、東金JCT～茂原長南ICは、平成25年4月に暫定2車線で供用済
- ・事業進捗の見込み
 - ・横浜湘南道路は、今後も引き続き用地の取得を推進するとともに、トンネル工事に着手する等、早期供用に向け事業促進を図る。
 - ・茅ヶ崎～海老名は、平成27年度の全線供用に向け、引き続き工事を推進する。
 - ・川島～五霞は、平成27年度の全線暫定供用(東北道以東は暫定2車線)に向け、引き続き工事を推進する。
 - ・大栄～横芝は、今年度より用地取得に着手し、早期の暫定2車線供用に向け事業促進を図る。
 - ・東金茂原道路は、暫定供用区間における側道整備の促進を図る。

5. 今後の対応方針(原案)

③ 都県・政令市からの意見

■ 横浜湘南道路

(神奈川県知事の意見)

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路)は、さがみ縦貫道路や高速横浜環状南線と一体となって、高速道路ネットワークを形成し、県土の骨格を担う大変重要な路線である。横浜湘南道路の整備によって、一般国道1号等の混雑緩和が図られるとともに、広域的な交通利便性が飛躍的に向上し、沿線には既に多くの企業が進出するなど、県民や企業の期待も大変大きいことから、新東名高速道路の開通に間に合うよう早期整備を図られたい。

(横浜市長の意見)

本路線は、本市の広域的な交通利便性の向上、既存道路の渋滞緩和、災害時の緊急輸送路の多重化を図るために、高速横浜環状南線とともに整備することが必要不可欠です。

さらに、本市では、平成22年8月に京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定されており、物流の観点からも、京浜港を支える高速道路ネットワークの整備が急務となっています。

こうしたことから、本路線は事業の必要性が高いため、平成26年度に開通予定のさがみ縦貫道路に遅れることなく早期開通できるよう完成時期を明確にし、事業を推進していただくようお願いします。

■ 茅ヶ崎～海老名

(神奈川県知事の意見)

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎～海老名:さがみ縦貫道路)は、新東名高速道路と一体となって高速道路ネットワークを形成し、県土の骨格を担う重要な路線である。

さがみ縦貫道路の整備によって、国道129号等の混雑緩和が図られるとともに、広域的な交通の利便性が飛躍的に向上し、沿線では既に多くの企業が進出するなど、県民や企業の期待も大変大きい。また、さがみ縦貫道路沿線地域は、地域活性化総合特区である、「さがみロボット産業特区」にも指定されていることから、引き続き、本事業を強力に推進し、可能な限り開通を早めていただきたい。

5. 今後の対応方針(原案)

③ 都県・政令市からの意見

■ 川島～五霞

(茨城県知事の意見)

本県にとって、圏央道は沿線地域の活性化はもとより、国内立地企業の国際競争力強化を図る上で必要不可欠な基幹インフラであり、既に沿線地域では全線開通を見据えて企業立地が進みつつある。また今後予想される首都直下地震の際に緊急輸送路として極めて大きな役割が期待されている。このため、国と東日本高速道路(株)が連携して重点的に事業を進め、引き続きコスト縮減等に努めながら事業のスピードアップを図り、一日も早い全線開通をお願いしたい。

(埼玉県知事の意見)

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、関越道・東北道・常磐道を結び、外環道とともに本県的高速道路ネットワークを形成し、社会経済活動を支える極めて重要な道路である。

本県は、圏央道沿線の産業基盤づくりを推進し、圏央道沿線にはすでに圏央道の開通を見越し、多くの企業の立地が進んでいる。

また、関越道や東北道などの放射状に伸びる高速道路を環状に結ぶ圏央道は、災害時における緊急輸送の要としても絶大な力を発揮するものである。

引き続き、コスト縮減に十分留意しながら、一日も早い完成に努めていただきたい。

■ 大栄～横芝

(千葉県知事の意見)

圏央道は、東京湾アクアラインと一体となって、成田空港と都心や羽田空港を結ぶ新たなルートを形成する極めて重要な道路であることから、早期の全線開通が不可欠である。

ついては、他の区間と比べ整備が遅れている当区間について、用地取得を早期に進め、現在の計画工程の短縮に努め、一日でも早い完成を図られたい。

5. 今後の対応方針(原案)

③ 都県・政令市からの意見

■ 東金茂原道路

(千葉県知事の意見)

圏央道の暫定2車線開通により、東京湾アクアラインと一体となって、成田空港と都心や羽田空港を結ぶ新たなルートを形成し、地域防災力の強化はもとより、企業立地の促進、観光の振興など、様々な波及効果を発現しつつある。

については、アクセスの信頼性を更に高める必要があり、今後、交通量の増加が見込まれることから、早期に設計に取り組み、渋滞が発生することがないよう、4車線化事業の推進を図られたい。

(千葉市長の意見)

首都圏中央連絡自動車道の整備は、新たな広域ネットワークが構築されることで、本市の更なる発展と市民サービスの向上のみならず、大規模災害時における緊急物資の輸送などの役割を担うことから、早期の全線開通及び当該区間の全線4車線完成に向けた事業の促進を図られたい。

④ 対応方針(原案)

・事業継続

・当該事業は、交通渋滞の緩和、沿線の地域づくりの支援・活性化、災害における緊急輸送路の確保等の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。