

(再評価)

資料3-2-①

関東地方整備局  
事業評価監視委員会

(平成26年度第3回)

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

- ・五霞～つくば
- ・つくば～大栄
- ・茂原～木更津

平成26年9月26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

## ■一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

1. 事業の概要（全体）…… 1～9

## ■事業区間（五霞～つくば, つくば～大栄, 茂原～木更津）

- |            |    |   |                |
|------------|----|---|----------------|
| 1. 事業の概要   | …… | } | (五霞～つくば 10～22) |
| 2. 事業の進捗状況 | …… |   | (つくば～大栄 23～35) |
| 3. 事業の評価   | …… |   | (茂原～木更津 36～53) |
| 4. 事業の見込み等 | …… |   |                |

## ■一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

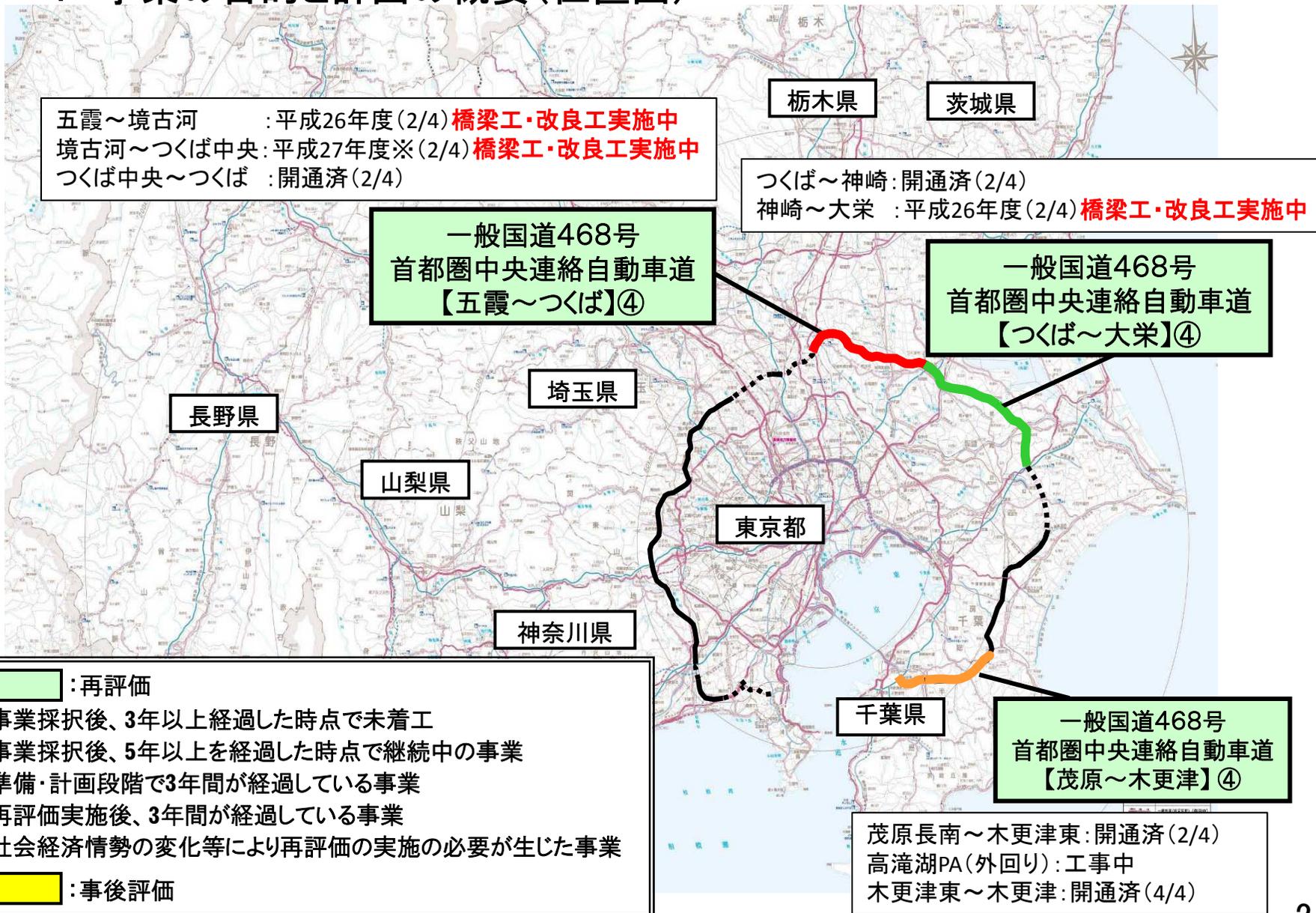
5. 関連自治体等の意見 …… 55～56
6. 今後の対応方針(原案)…… 57～59

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

## 1. 事業の概要（全体）

# 1. 事業の概要(全体)

## (1) - 1 事業の目的と計画の概要(位置図)



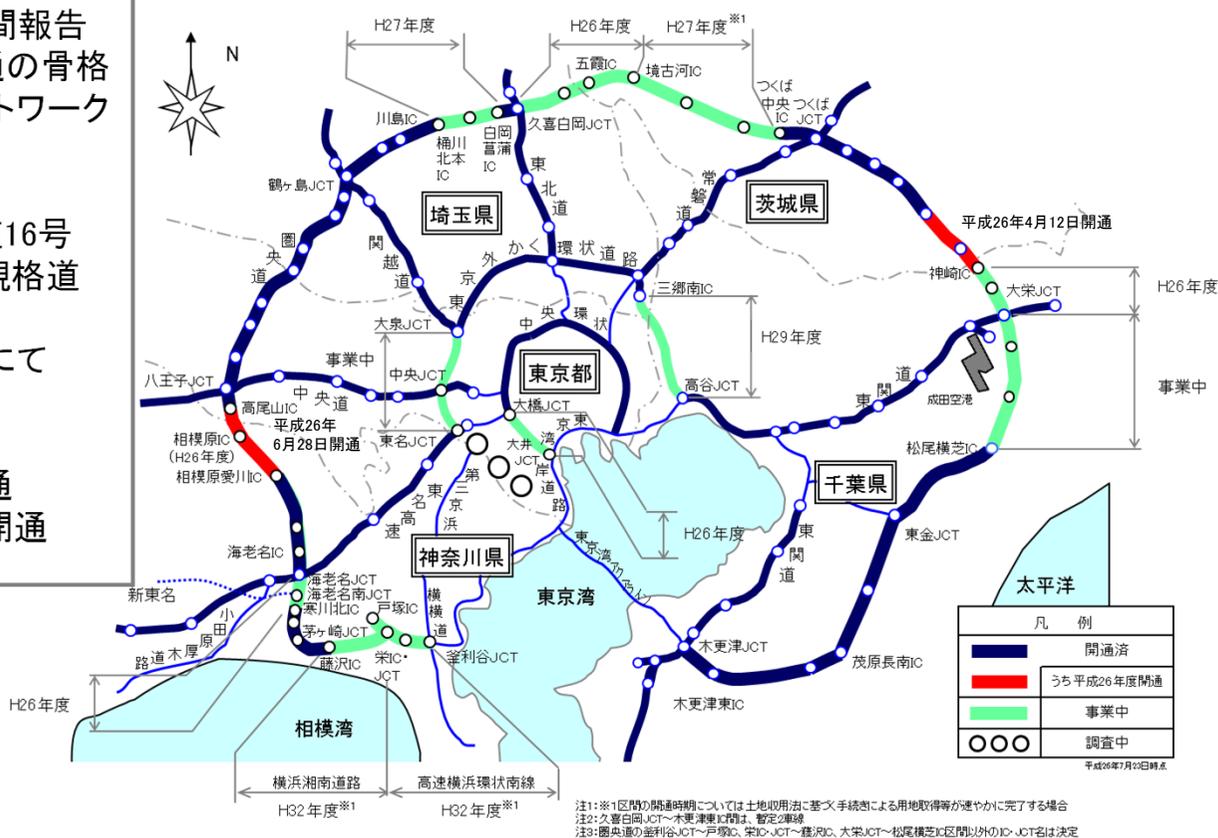
# 1. 事業の概要(全体)

## 【首都圏中央連絡自動車道】

- ・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。

### ■主な経緯

- ・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
- ・平成26年6月 東名高速～中央道間全線開通

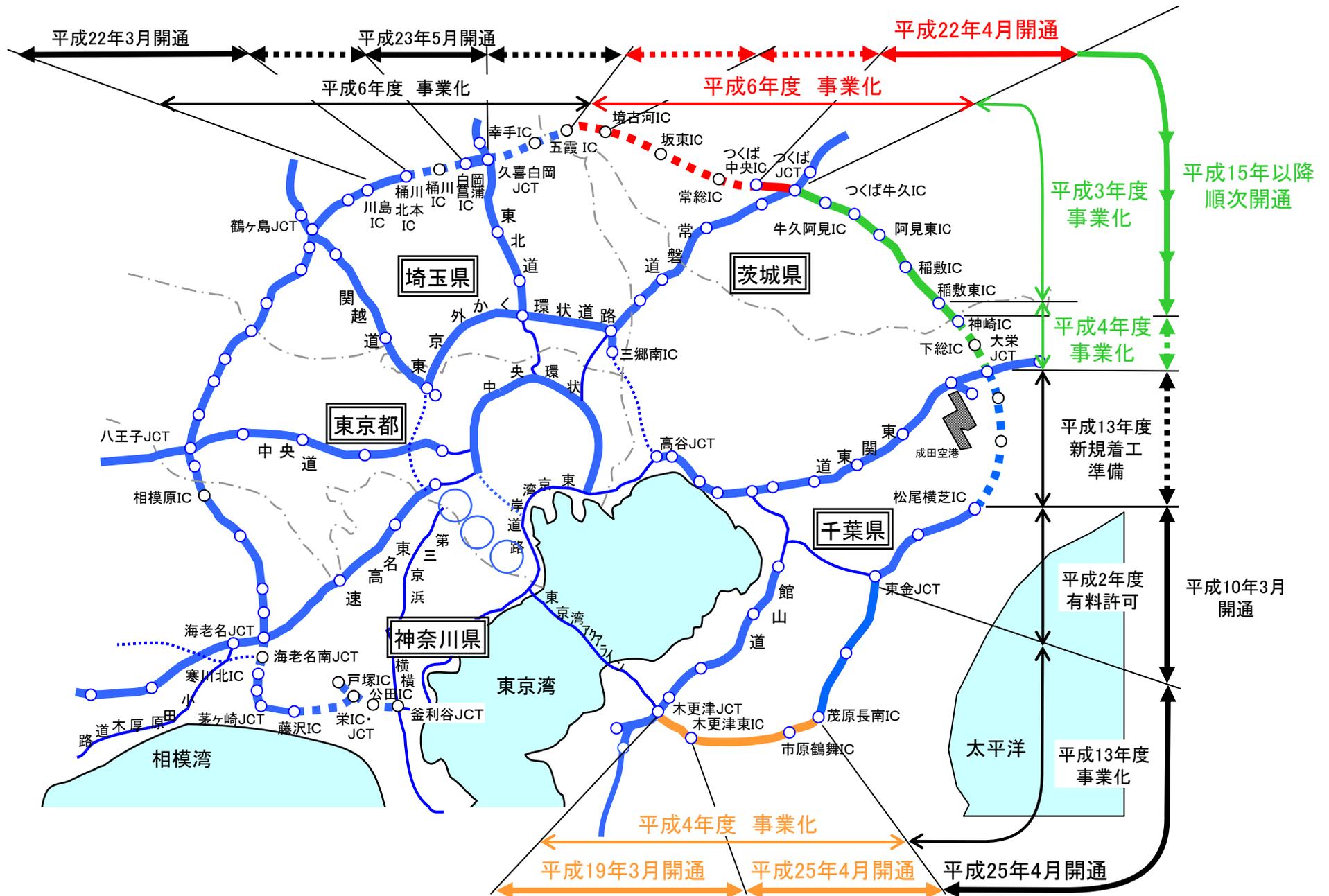


### ■概要

- ・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

注1: ※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合  
 注2: 久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線  
 注3: 圏央道の並利谷JCT～戸塚IC、栄IC～JCT～藤沢IC、大栄JCT～松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

# 1. 事業の概要(全体)



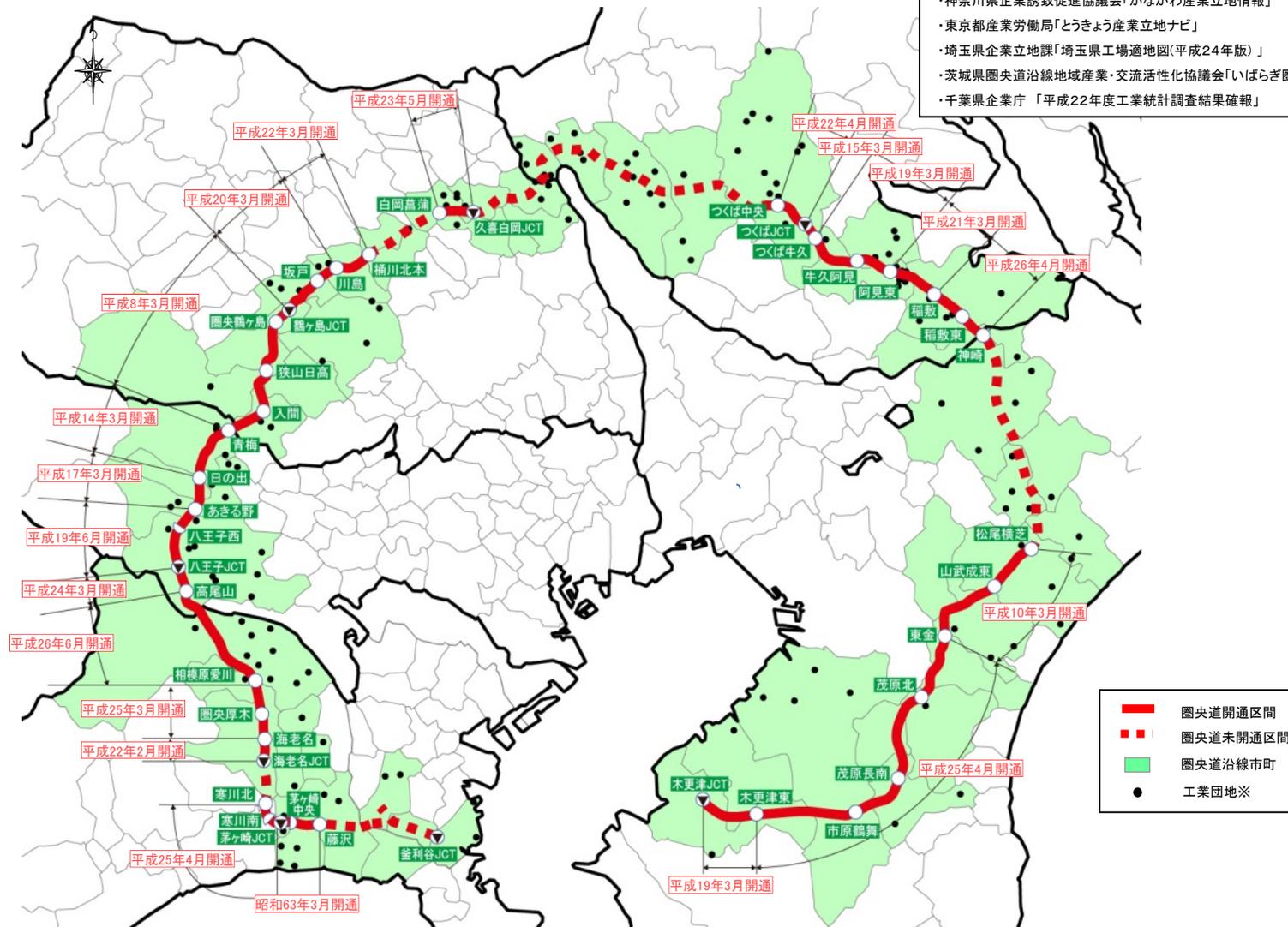
# 1. 事業の概要(全体)

## (1) - 2 事業の目的と計画の概要 (沿線の地域づくり支援、活性化)

・圏央道沿線には、企業が立地。特に開通区間では大規模物流施設が立地。

### ■ 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「とくよう産業立地ナビ」  
 ・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」



# 1. 事業の概要(全体)

## (1)－3 事業の目的と計画の概要 (災害時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できない。

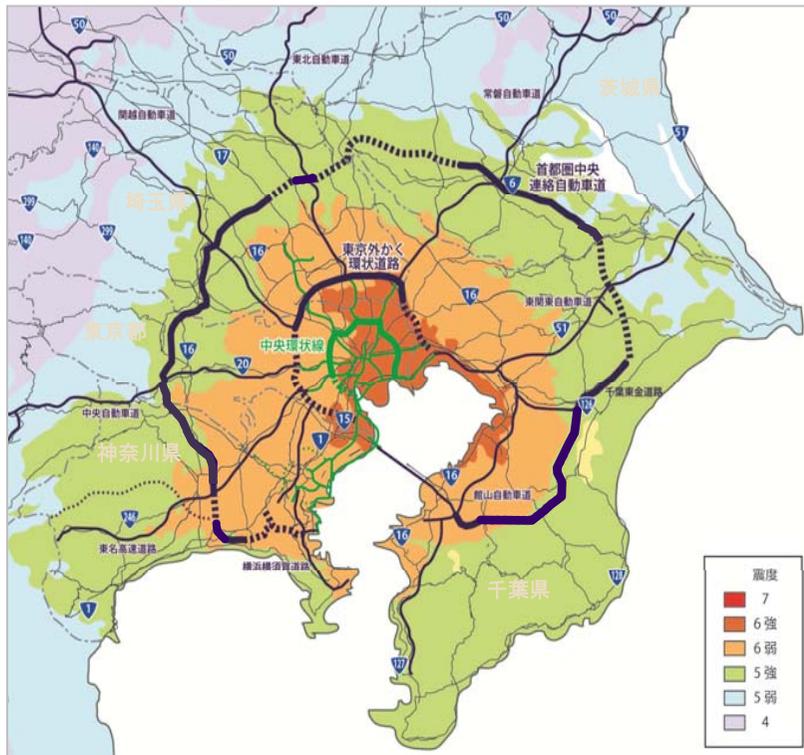
### ◆現状

○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

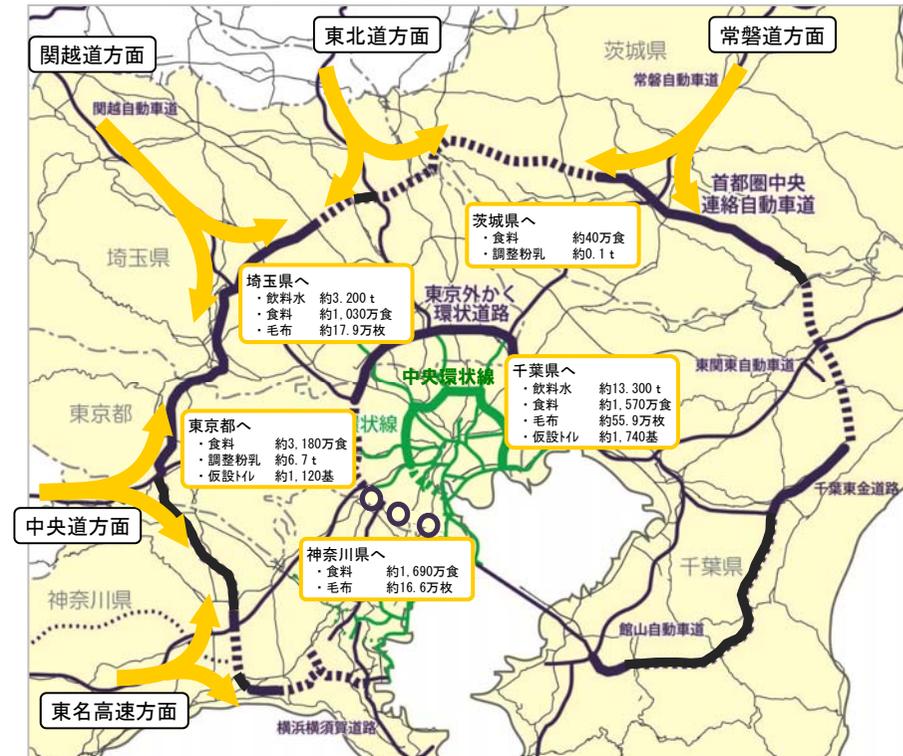
### ◆圏央道整備後

○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



資料:「首都直下地震緊急対策活動要領」に基づく具体的な活動内容に係る計画 平成20年12月11日 中央防災会議幹事会 を基に作成

注)上記計画策定以降、「被害想定の見直し」および「首都直下地震緊急対策推進基本計画 平成26年3月」が公表(閣議決定)されているが、首都圏直下地震時の物資調達としては平成20年12月が最新

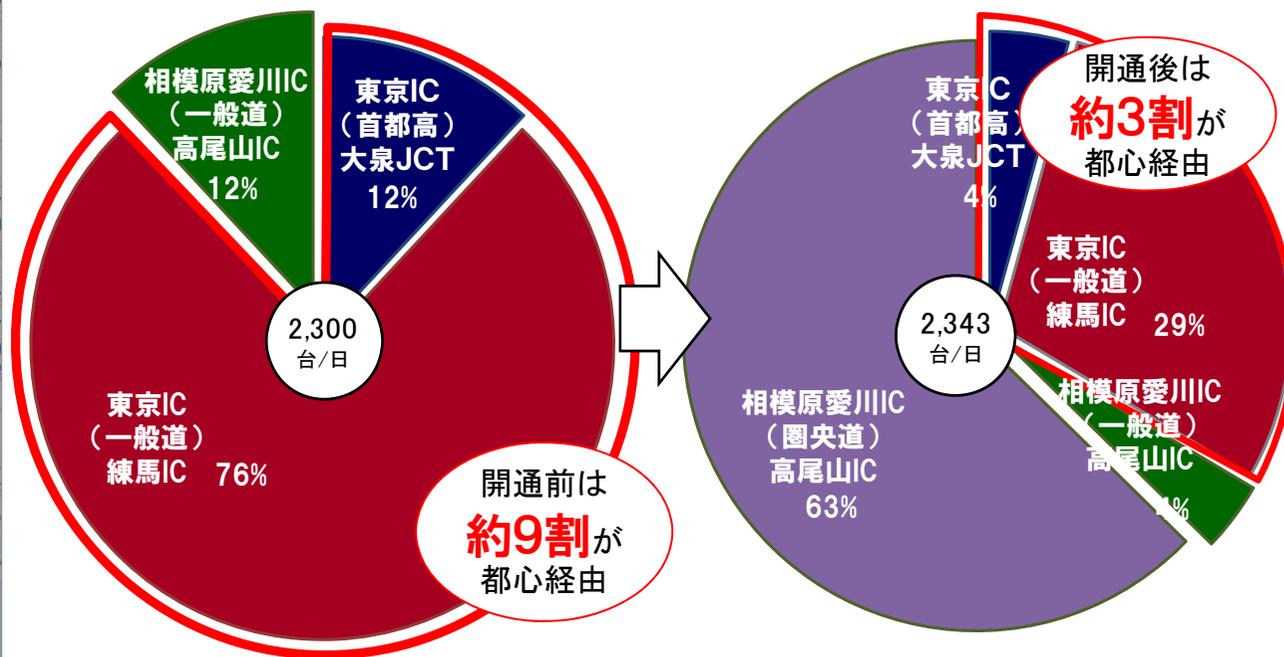
# 1. 事業の概要(全体)

## (2) - 1 整備効果事例(相模原愛川IC~高尾山IC開通)

- 東名高速と関越道を乗り継ぐ広域的な移動の場合、相模原愛川IC~高尾山IC開通前は、首都高速や環状8号線など、都心経由が約9割だったが、圏央道がつながったことにより圏央道が利用され、都心経由が約3割に大幅に減少。



◇東名高速-関越道間の経路選択<全車>



都心経由が約9割から約3割に減少

※ETCログデータをもとに分析  
開通前:平成25年11月平日  
開通後:平成26年6月30日~7月4日

# 1. 事業の概要(全体)

## (2) - 1 整備効果事例(相模原愛川IC～高尾山IC開通)

- ・圏央道の開通にあわせて、バスツアー(静岡県内～富岡製糸場～川越)が新設されるなど、観光地へのアクセス向上や経路の選択肢増加などの効果が発現。

### ■観光業関係者の声

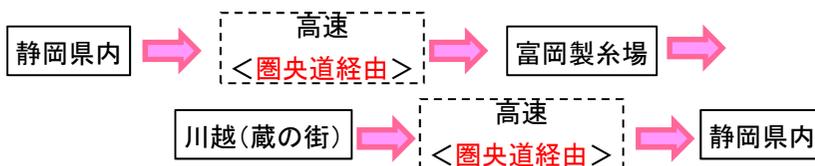
#### 旅行会社の声



圏央道の開通にあわせて、7月から新規にバスツアーを新設した。  
ツアーの問合せも上々で、満席で催行決定した。

■静岡県内～富岡製糸場～川越

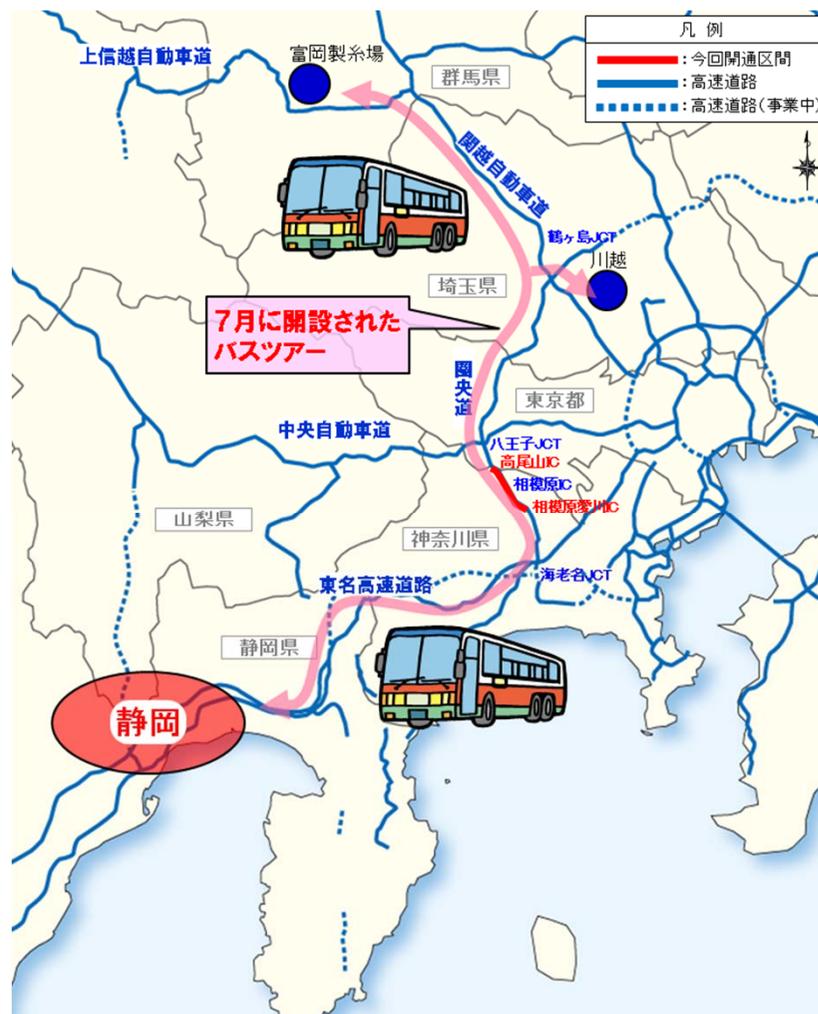
日帰りバスツアーの新設



#### 旅行会社の声



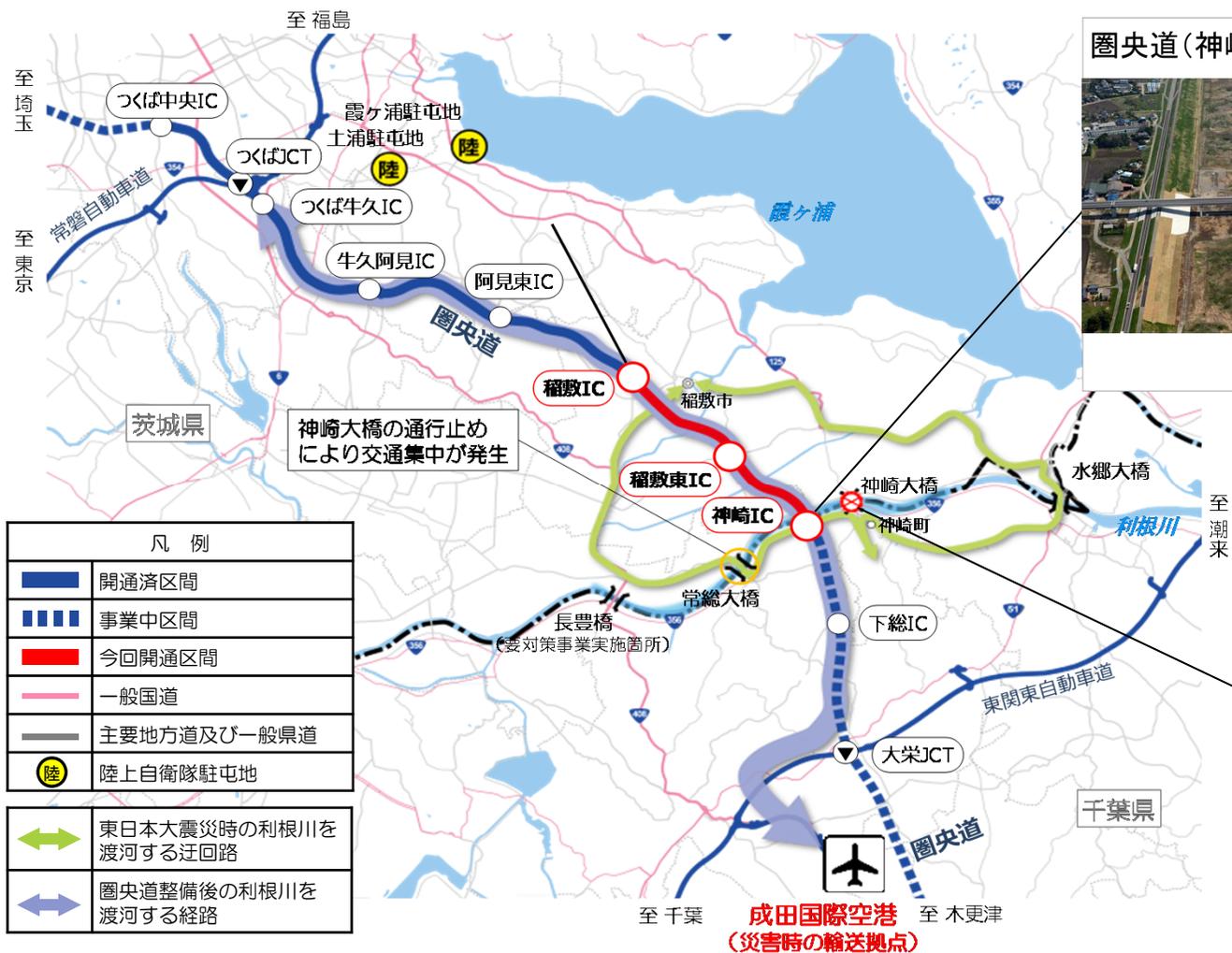
本厚木から関越道方面のバスツアーでは時間に余裕が出るので、川越等での見学時間が多く確保できて助かる。  
高速道路は、時間が読めるためコースを造りやすい。圏央道が開通したため、時間的に難しかった方面への新しい企画ができるようになり、バスツアーでの経路の選択肢も増えるほか、渋滞の回避がしやすくなると考えている。



# 1. 事業の概要(全体)

## (1) 整備効果事例(稲敷IC～神崎IC開通)

- ・東日本大震災発生時、利根川に架かる神崎大橋が損傷し、約7ヶ月間通行止めが発生。
- ・圏央道(稲敷IC～神崎IC)の開通により、利根川を渡河する災害に強い道路ネットワークが確保。



圏央道(神崎IC～稲敷東IC) 利根川の橋梁部



撮影日:平成26年4月

東日本大震災時の  
神崎大橋の通行止め状況



※神崎大橋:昭和42年開通。14t規制あり

# 1. 事業の概要(全体)

## ■ 今回審議区間の主な経緯等

		五霞～つくば	つくば～大栄	茂原～木更津
起終点	起点	イバラキケンサシマグン ゴカマチ コウシュ 茨城県猿島郡五霞町幸主	イバラキケン シ カジウチ 茨城県つくば市梶内	チバケン モバラシ イシガミ 千葉県茂原市石神
	終点	イバラキケン シ カジウチ 茨城県つくば市梶内	チバケン ナリタシ キチオカ 千葉県成田市吉岡	チバケン キサラツシ インナリ 千葉県木更津市犬成
都市計画決定		平成7年3月	平成6年4月	平成7年3月
事業化		平成6年度	平成3年度	平成4年度
有料道路事業許可		平成14年3月	平成14年3月	平成18年3月
用地着手年度		平成12年度	平成9年度	平成10年度
工事着手年度		平成13年度	平成11年度	平成12年度
IC・JCT		五霞IC、境古河IC、坂東IC、常総IC、つくば中央IC、つくばJCT	つくばJCT、つくば牛久IC、牛久阿見IC、阿見東IC、稲敷IC、稲敷東IC、神崎IC、下総IC、大栄JCT	茂原長南IC、市原鶴舞IC、木更津東IC、木更津JCT

一般国道468号  
首都圏中央連絡自動車道  
(五霞～つくば)

# 1. 事業の概要

## (1) 事業の目的と計画の概要

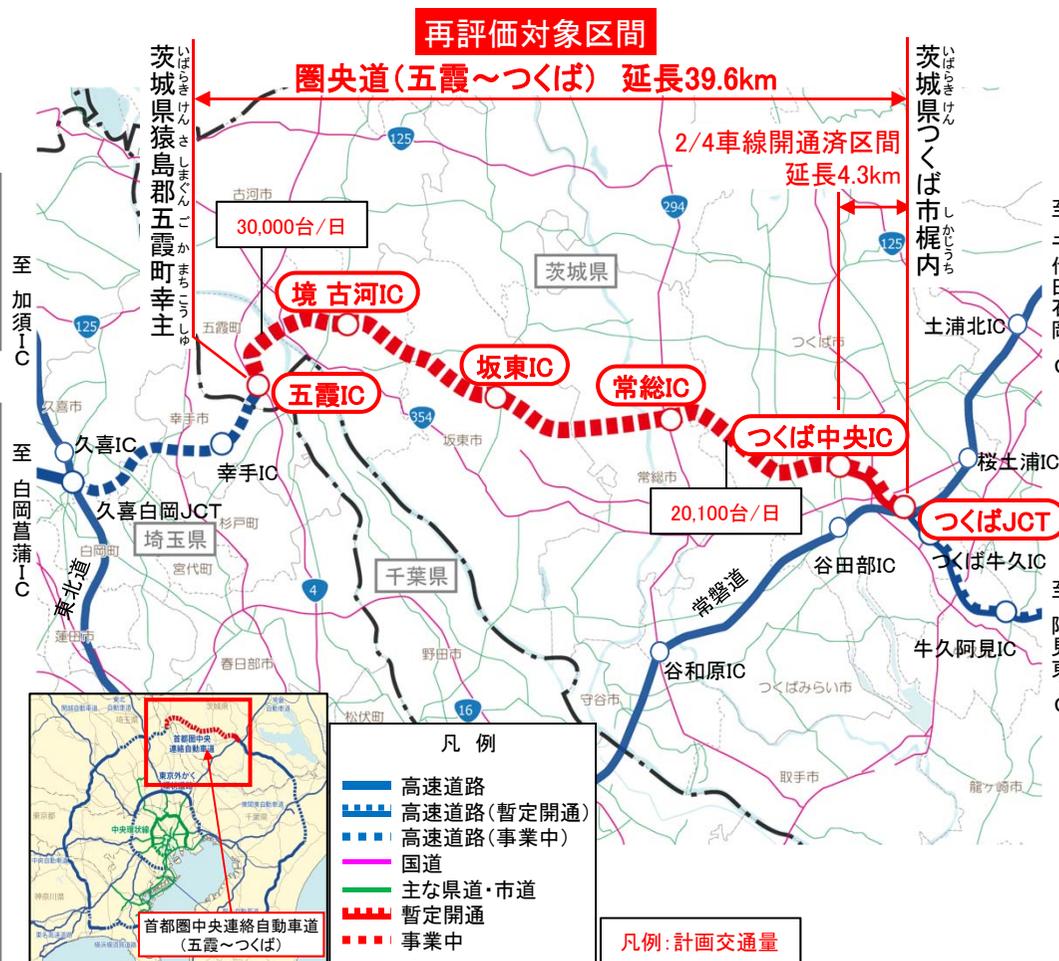
### <目的>

- ネットワークの形成
- 道路交通の交通円滑化
- 地域の活性化の支援

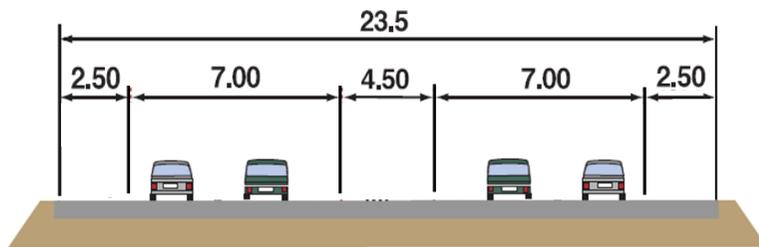
### <概要>

区 間 : 自) 茨城県猿島郡五霞町幸主  
至) 茨城県つくば市梶内

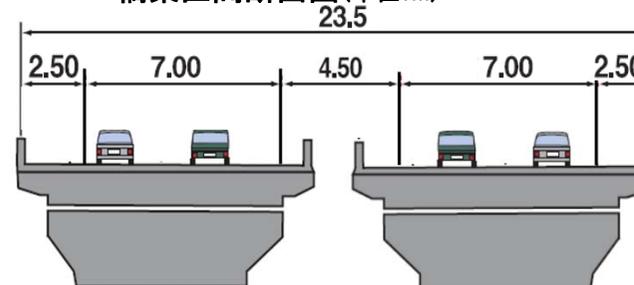
計画延長 : 39.6km  
幅 員 : 23.5m  
道路規格 : 第1種第2級  
設計速度 : 100km/h  
車 線 数 : 4車線  
事業化 : 平成6年度  
全体事業費 : 約2,634億円  
計画交通量 : 20,100~30,000台/日



土工区間(盛土部)断面図(単位:m)



橋梁区間断面図(単位:m)



# 1. 事業の概要

## (1) 事業の目的と計画の概要(周辺の状況)

- ・圏央道(五霞～つくば)は、常磐道と国道4号と接続し、住宅地、田園地帯を通過している。
- ・周辺地域には、つくばハイテクパークいわいをはじめとした工業団地や、茨城西南医療センターなどの救急医療施設等が存在している。



境古河IC予定地付近



坂東IC予定地付近



常総IC予定地付近



つくば中央IC付近



# 1. 事業の概要

## (2)－1 事業の必要性（ネットワークの形成・道路交通の円滑化）

- ・圏央道の整備により、常磐道や東北道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、地域間交通の移動性向上が見込まれる。
- ・また、都心を通り抜ける自動車をバイパスさせ、都心の交通混雑の緩和が図られる。

圏央道の整備に伴う地域間交通の移動性向上（五霞町役場～つくば市役所間の所要時間の短縮）



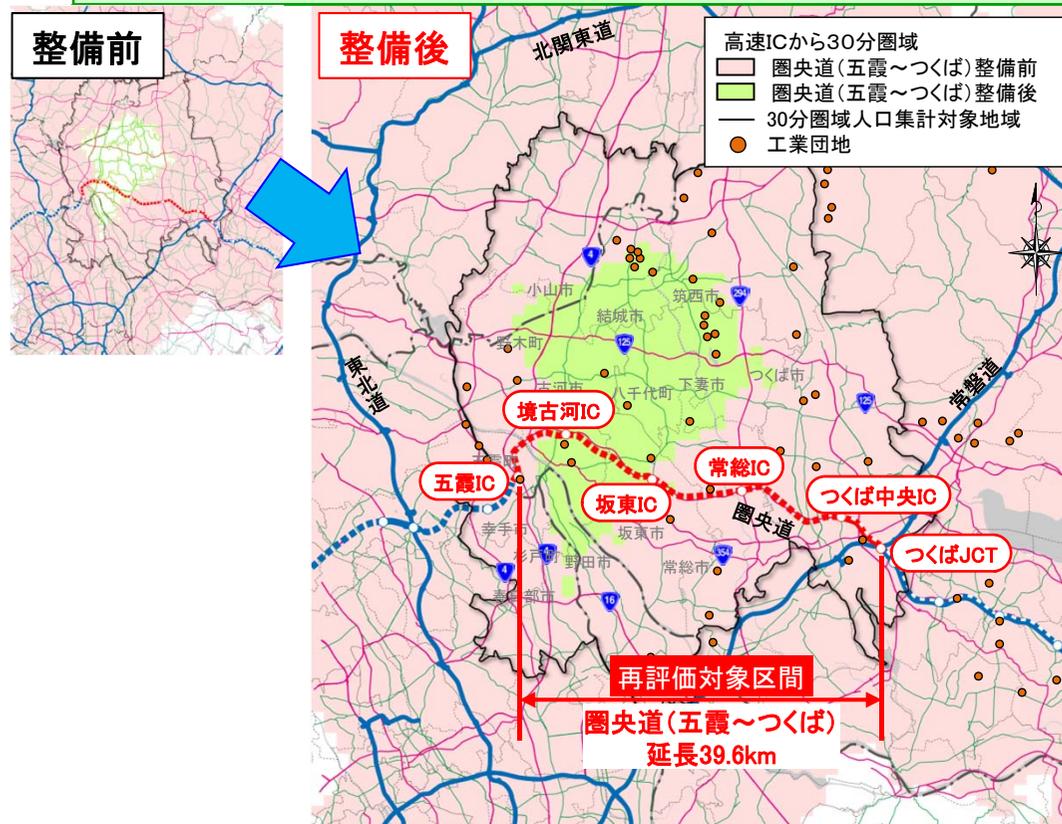
算出方法：整備前は、H22年度道路交通センサスの12時間平均旅行速度  
整備後の圏央道(未供用区間)の速度は、規制速度(70km/h)を用いて算出

# 1. 事業の概要

## (2) - 2 事業の必要性 (地域の活性化の支援)

- ・圏央道(五霞~つくば)の整備により、沿線の10市5町において、高速ICまでの所要時間30分圏域が拡大し、広域交流圏域の拡大が図られる。
- ・高速ICへのアクセス性向上により、茨城県をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進・観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。

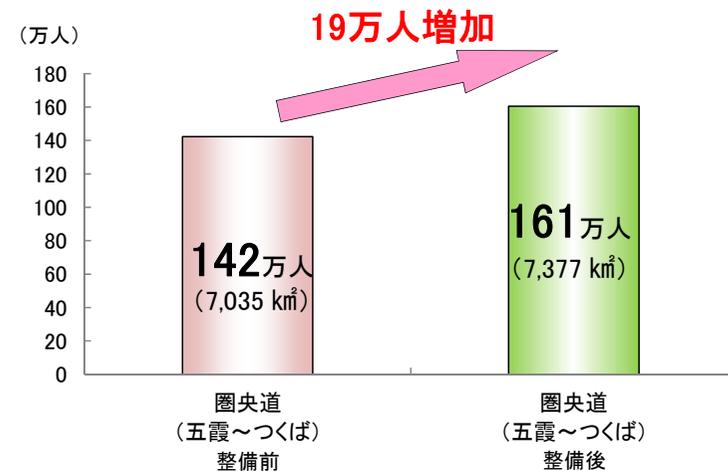
### 高速ICへの所要時間30分圏域の拡大



工業団地 出典:平成24年版 茨城県誘致企業総覧

算出方法: H22道路交通センサスの12時間平均旅行速度を使用  
整備後の圏央道(未供用区間)の速度は規制速度(70km/h)を使用

### 高速ICへの所要時間30分圏人口の増加



※30分圏人口集計対象市町村: 圏央道(五霞~つくば)周辺の市町(古河市、結城市、下妻市、常総市、つくば市、筑西市、坂東市、八千代町、五霞町、境町、小山市、野木町、春日部市、幸手市、杉戸町、野田市)

注)30分圏域はメッシュ単位で計測し、圏域人口は該当するメッシュ単位の人口(H22国勢調査)を集計

# 1. 事業の概要

## (2) - 2 事業の必要性 (地域の活性化の支援)

- ・茨城県では、『茨城圏央道産業複合基本計画』に基づき、企業立地を積極的に推進。
- ・圏央道(五霞~つくば)沿線では、IC周辺において新たな開発が計画中。

### 茨城県内の工業団地の立地状況



### 圏央道IC周辺の開発計画や企業立地の概要

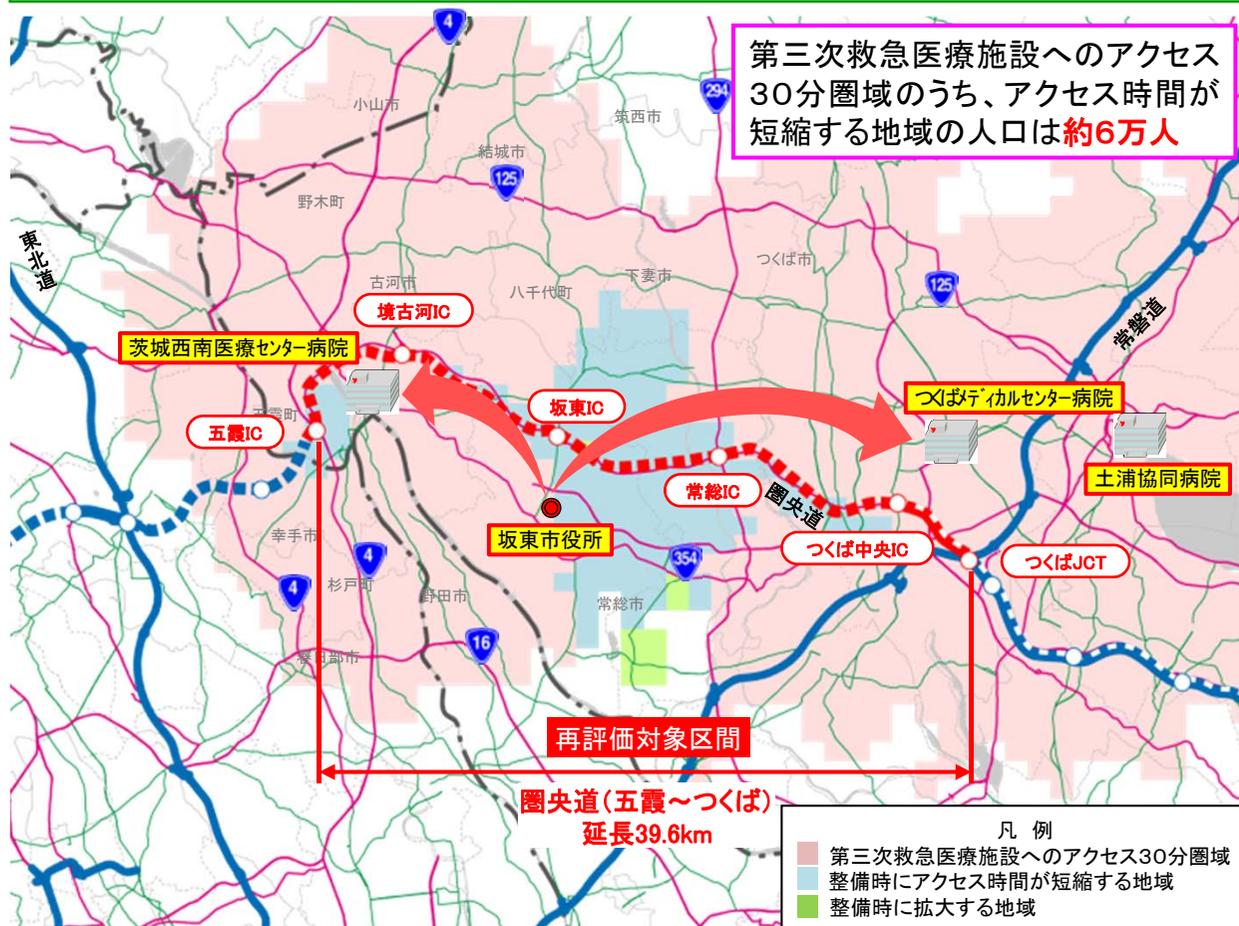


# 1. 事業の概要

## (2) - 3 事業の必要性 (救急医療活動のアクセス向上)

・圏央道(五霞~つくば)の整備により、第三次救急医療施設(救急救命センター)までの所要時間が短縮し、救急搬送先の選択肢の拡大が期待される。

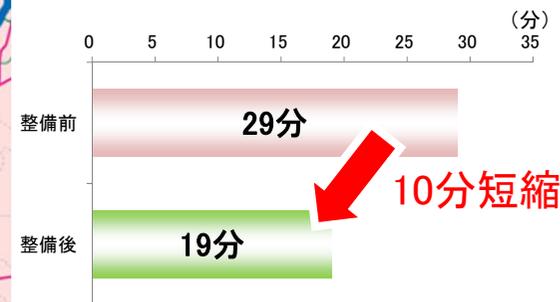
圏央道周辺の第三次救急医療施設までのアクセス30分圏域



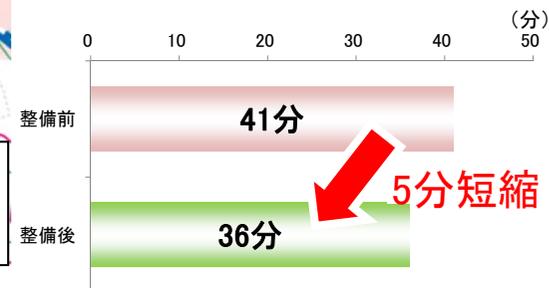
算出方法: 整備前は、H22年度道路交通センサスの12時間平均旅行速度  
 整備後の圏央道(未供用区間)の速度は、規制速度(70km/h)を用いて算出

注)30分圏域はメッシュ単位で計測し、圏域人口は該当するメッシュ単位の人口(H22国勢調査)を集計

坂東市役所から  
茨城西南医療センターまでの  
所要時間の短縮



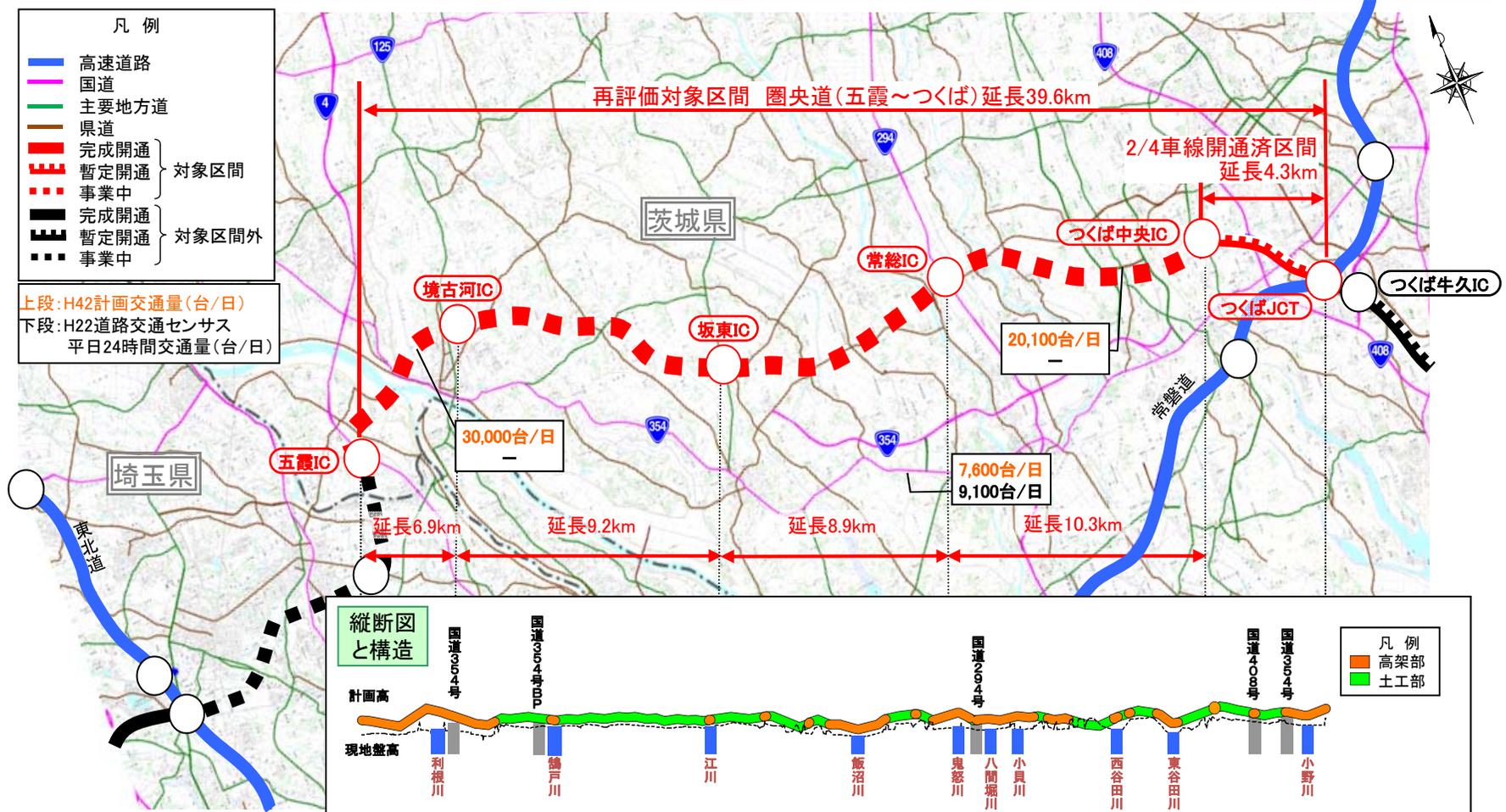
坂東市役所から  
つくばメディカルセンターまでの  
所要時間の短縮



# 2. 事業の進捗状況

## (1) 事業の経緯

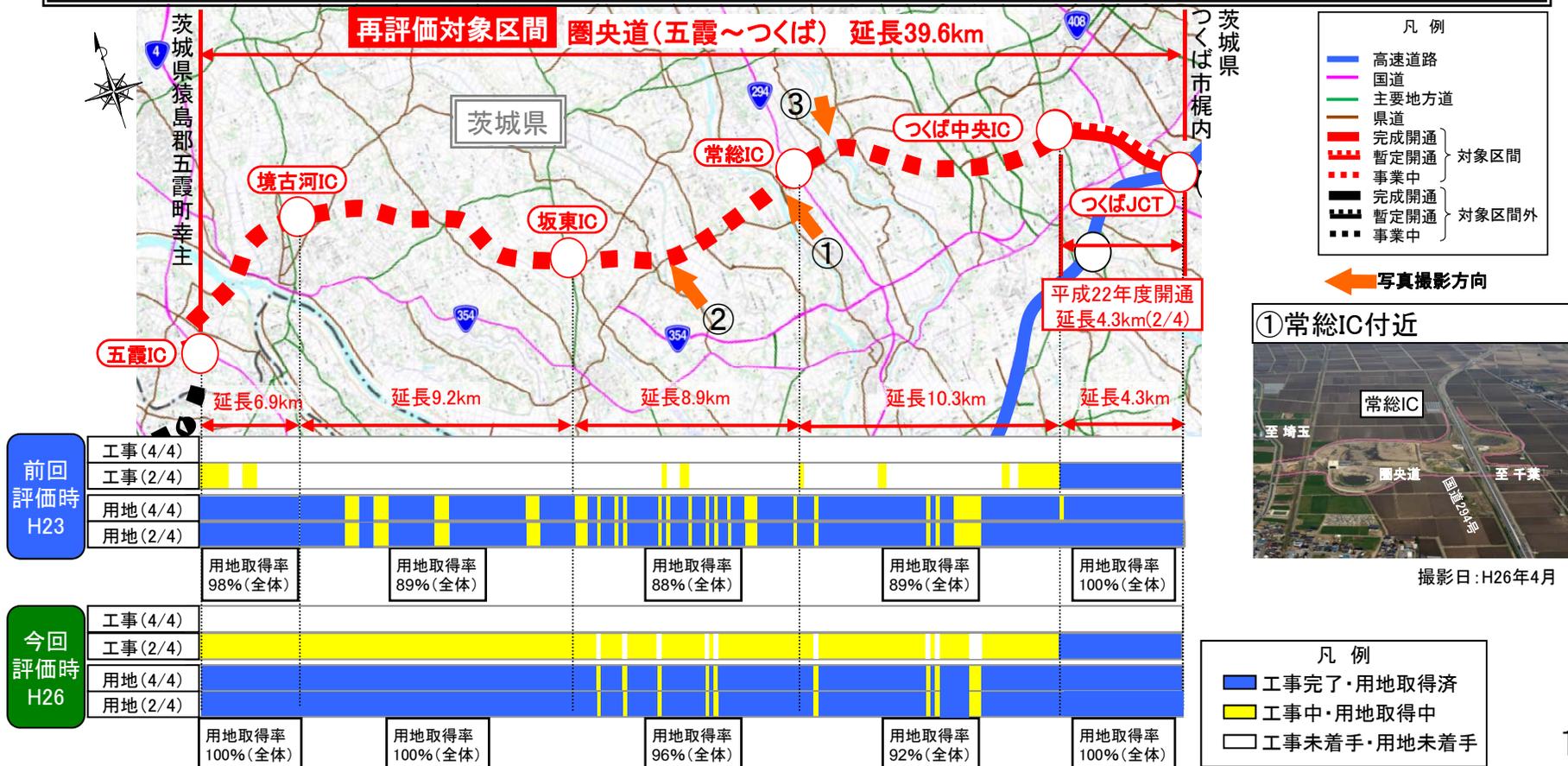
- |          |          |          |                               |
|----------|----------|----------|-------------------------------|
| ○平成 6年度  | : 事業化    | ○平成14年3月 | : 有料道路事業許可(つくば中央IC~つくばJCT)    |
| ○平成 7年3月 | : 都市計画決定 | ○平成22年4月 | : つくば中央IC~つくばJCT間(L=4.3km) 開通 |
| ○平成12年度  | : 用地着手   | ○平成23年6月 | : 有料道路事業許可(五霞IC~つくば中央IC)      |
| ○平成13年度  | : 工事着手   |          |                               |



# 2. 事業の進捗状況

## (2) 残事業の概要

- ・用地は平成26年3月末時点で96%取得済。
- ・残件の用地取得は、地元県市のご協力を頂き、引き続き任意による用地取得を推進。また、任意による用地取得と並行して土地収用法に基づき手続中。
- ・現在、橋梁・改良工事などの工事を展開中。
- ・五霞IC～境古河ICは平成26年度、境古河IC～つくば中央ICは平成27年度の暫定2車線開通に向けて工事を完成させる予定。



## 2. 事業の進捗状況

### ■ 前回評価時(平成23年度)

<写真②-1> 飯沼川渡河部

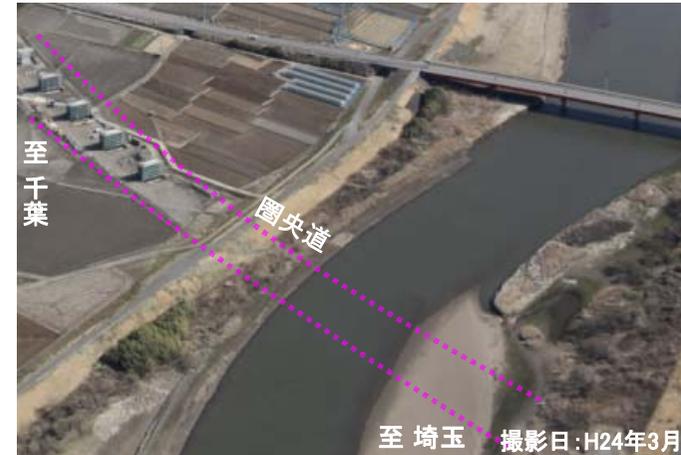


### ■ 今回評価時(平成26年度)

<写真②-2> 飯沼川渡河部



<写真③-1> 小貝川渡河部



<写真③-2> 小貝川渡河部



### 3. 事業の評価

#### ■ 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(H23)〕

・基準年次	: 平成26年度	平成23年度
・開通開始年次	: 平成42年度(暫定平成28年度)	平成37年度(暫定平成27年度)
・分析対象期間	: 開通後50年間	開通後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	: 20,100~30,000(台/日)	20,300~26,000(台/日)
・事業費	: 約2,634億円	約2,634億円
・総便益(B)	: 約3,615億円(約9,865億円※)	約2,920億円(約8,053億円※)
・総費用(C)	: 約2,774億円(約3,342億円※)	約2,517億円(約3,335億円※)
・費用便益比	: 1.3	1.2

※基準年次における現在価値化前を示す。

### 3. 事業の評価

#### (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)
	2,903億円	427億円	286億円	3,615億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3	5.3%
	2,435億円		339億円	2,774億円		

#### (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)
	2,859億円	430億円	278億円	3,567億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	3.6	25.8%
	682億円		312億円	994億円		

注1) 便益・費用については、平成26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. 事業の見込み等

- ・平成6年度に五霞IC～つくばJCT間の事業化。
- ・平成7年3月に都市計画決定。
- ・平成13年度より工事着手。
- ・平成22年4月につくば中央IC～つくばJCT[L=4.3km]が部分開通。
- ・用地取得率は全体で96%(平成26年3月末時点)。
- ・平成24年に土地収用法の手続きに入ったため開通が1年遅延
- ・引き続き、五霞IC～境古河ICは平成26年度、境古河IC～つくば中央ICは平成27年度の暫定2車線開通に向け、用地買収・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 ～ H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42		
都市計画決定	都市計画決定																																	
事業化・有料事業許可	事業化							有料道路許可 (つくば中央-つくばJCT)										有料道路許可 (五霞-つくば中央)																
測量・調査・設計			測量、地質、設計	測量、地質、設計	測量、設計	測量、地質、設計	測量、地質、設計	測量、地質、設計	測量、地質、設計	地質、設計	地質、設計		測量、地質	地質設計	地質設計	地質設計	地質設計	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	設計	設計	設計			
設計・用地説明会					国道354号～つくばJCT		国道354号～国道408号		つくば中央～国道408号地玉泉境～利根川	五霞～境古河		つくば中央～小見川、小見川～鬼怒川	坂東～鬼怒川	境古河～坂東																				
埋蔵文化財調査						埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文													
五霞IC～境古河IC	用地									29%	52%	76%	86%	89%	96%	98%	98%	98%	99%	完了														
	工事													土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	完成		
境古河IC～つくば中央IC	用地												14%	39%	61%	83%	89%	89%	93%	95%	96%	99%	完了											
	工事													土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	完成		
つくば中央IC～つくばJCT	用地					2%	67%	55%	55%	74%	99%	99%	99%	99%	99%	完了																		
	工事						土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	完成	
事業認定																		事業説明会	事業認定申請 事業認定待ち															

※完成年度は、費用便益比算定上 設定した年次である

一般国道468号  
首都圏中央連絡自動車道  
(つくば～大栄)

# 1. 事業の概要

## (1) 事業の目的と計画の概要

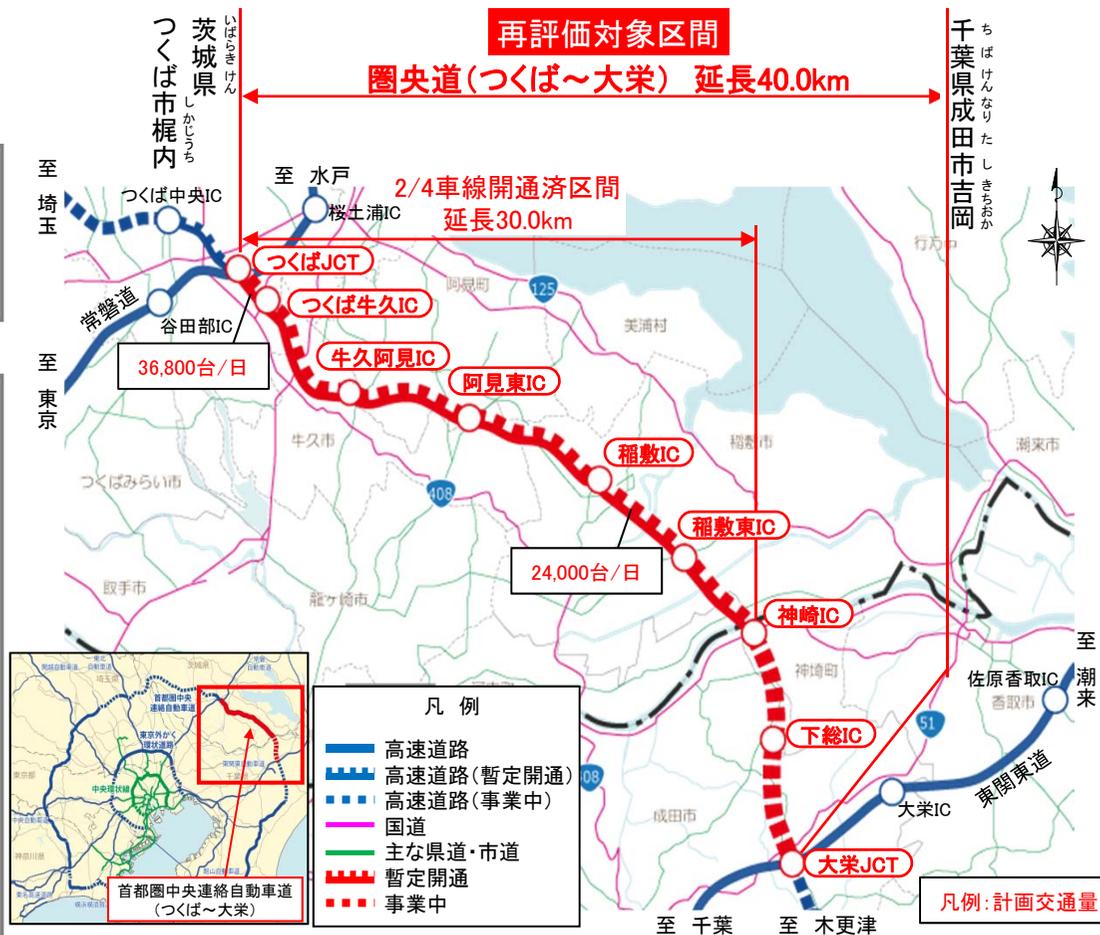
### <目的>

- ネットワークの形成
- 道路交通の円滑化
- 地域の活性化の支援

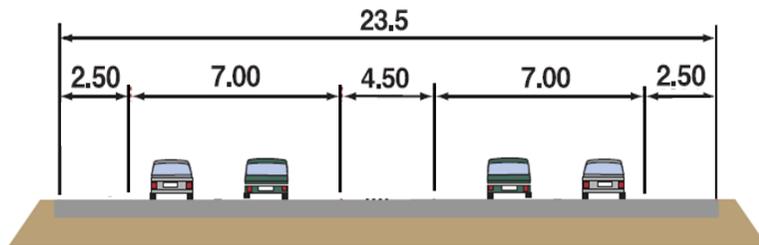
### <概要>

区 間 : 自) 茨城県つくば市梶内  
至) 千葉県成田市吉岡

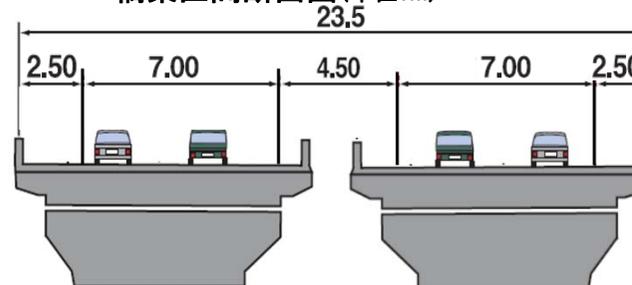
計画延長 : 40.0km  
幅 員 : 23.5m  
道路規格 : 第1種第2級  
設計速度 : 100km/h  
車 線 数 : 4車線  
事業化 : 平成3年度  
全体事業費 : 約2,841億円  
計画交通量 : 24,000~36,800台/日



土工区間(盛土部)断面図(単位:m)



橋梁区間断面図(単位:m)



# 1. 事業の概要

## (1) 事業の目的と計画の概要(周辺の状況)

- ・圏央道(つくば～大栄)は、常磐道と東関東道と接続し、主に田園地帯を通過している。
- ・周辺地域には、大規模商業施設(あみプレミアムアウトレット)や阿見東部工業団地等が存在している他、大栄JCT周辺は成田空港が立地している。



阿見東IC付近(2/4車線開通)  
撮影日:平成26年4月



稲敷IC付近(2/4車線開通)  
撮影日:平成26年4月



稲敷東IC付近(2/4車線開通)  
撮影日:平成26年4月



神崎IC付近(2/4車線開通)  
撮影日:平成26年4月



# 1. 事業の概要

## (2) - 1 事業の必要性 (ネットワークの形成・道路交通の円滑化)

- ・圏央道の整備により、常磐道や東関東道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、地域間交通の移動性向上が見込まれる。
- ・また、都心を通り抜ける自動車をバイパスさせ、都心の交通混雑の緩和が図られる。

圏央道の整備に伴う地域間交通の移動性向上(つくば市役所～成田空港間の所要時間の短縮)



算出方法: 整備前は、H22年度道路交通センサスの12時間平均旅行速度  
整備後の圏央道(未供用区間)の速度は、規制速度(70km/h)を用いて算出



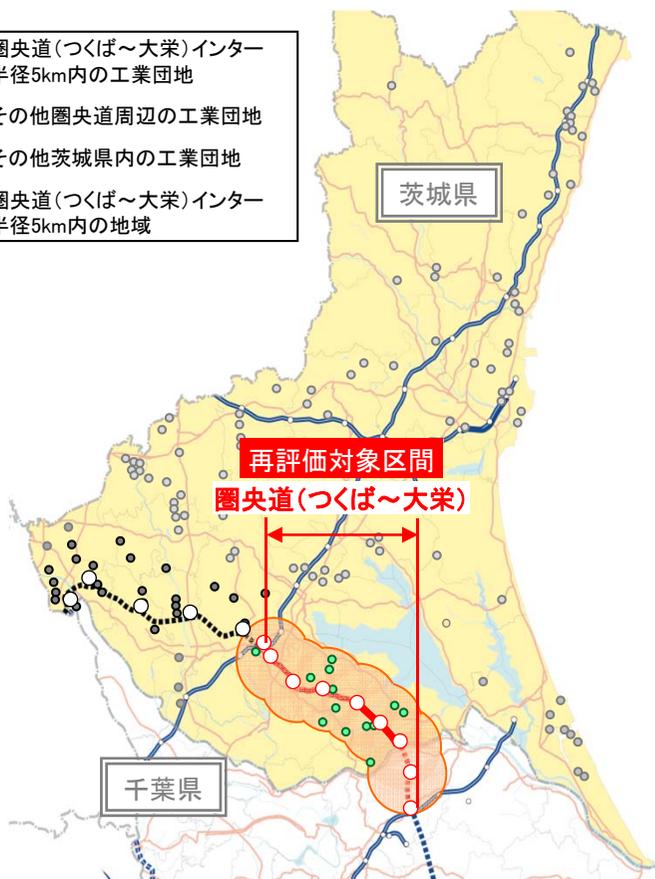
# 1. 事業の概要

## (2) - 2 事業の必要性 (地域の活性化の支援)

- ・茨城県では、『茨城圏央道産業複合基本計画』に基づき、企業立地を積極的に推進。
- ・圏央道(つくば~大栄)沿線では、開発計画や企業立地進行中。

### 茨城県内の工業団地の立地状況

- 圏央道(つくば~大栄)インター半径5km内の工業団地
- その他圏央道周辺の工業団地
- その他茨城県内の工業団地
- 圏央道(つくば~大栄)インター半径5km内の地域



### 圏央道IC周辺の開発計画や企業立地の概要

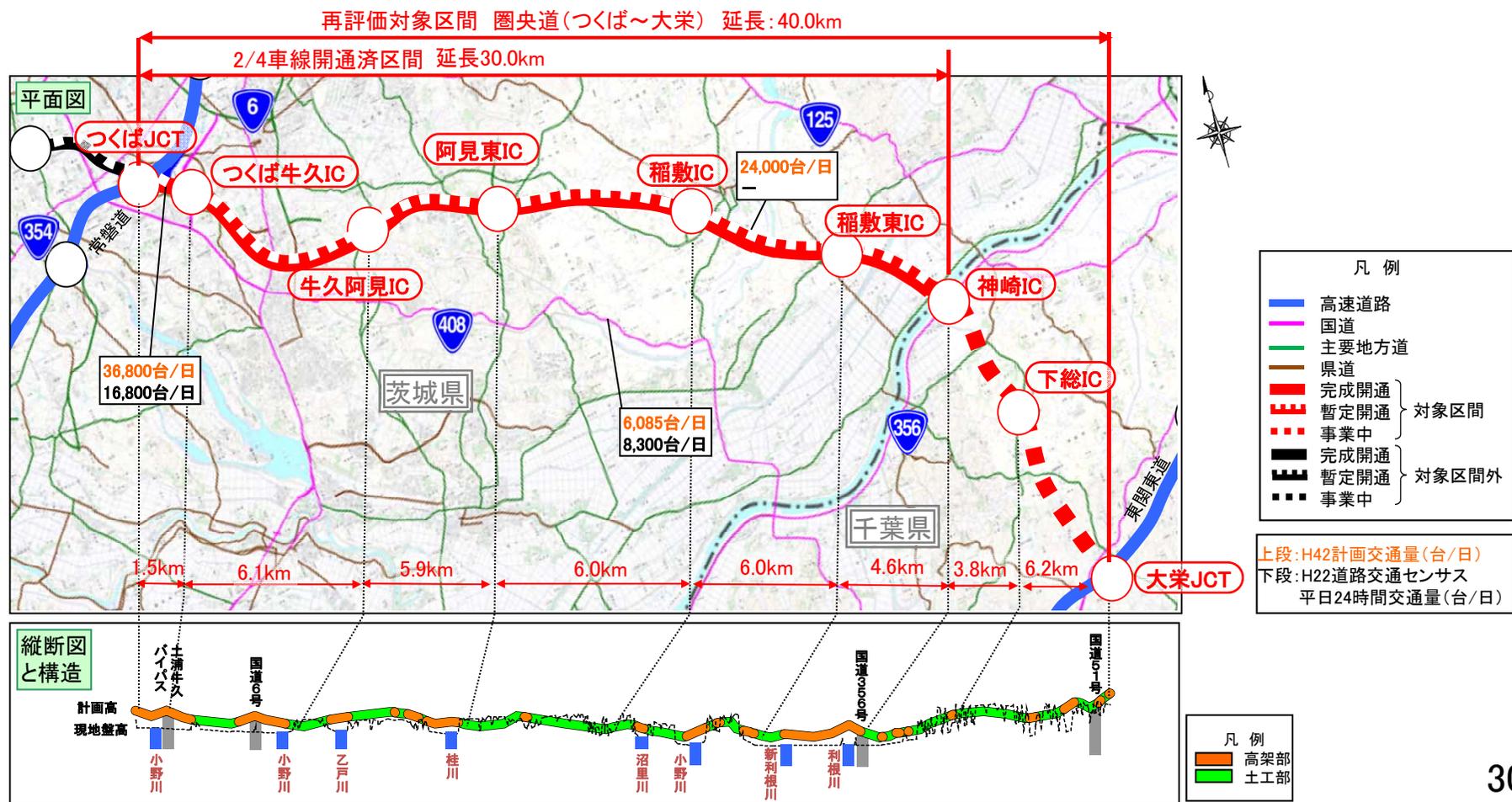




# 2. 事業の進捗状況

## (1) 事業の経緯

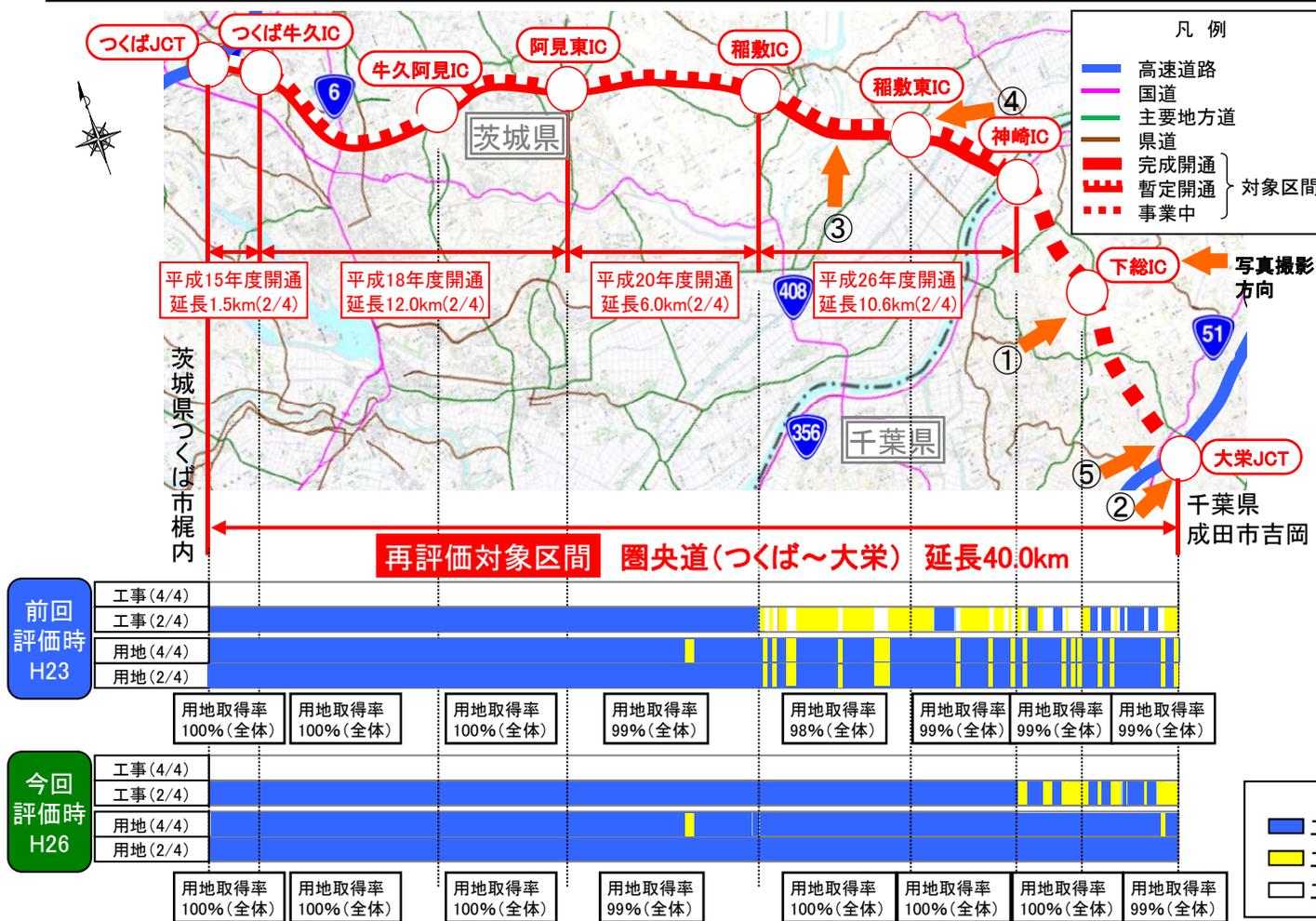
- 平成 3年度 事業化(つくばJCT~千葉・茨城県境間)
- 平成 4年度 事業化(千葉・茨城県境間~大栄JCT間)
- 平成 6年4月 都市計画決定(つくばJCT~千葉・茨城県境間)
- 平成 9年度 用地着手
- 平成11年度 工事着手
- 平成14年3月 有料道路事業許可(つくばJCT~稲敷IC)
- 平成15年3月 つくばJCT~つくば牛久IC間(L=1.5km) 開通
- 平成19年3月 つくば牛久IC~阿見東IC間(L=12.0km) 開通
- 平成21年3月 阿見東IC~稲敷IC間(L=6.0km) 開通
- 平成23年6月 有料道路事業許可(稲敷IC~大栄JCT)
- 平成26年4月 稲敷IC~神崎IC間(L=10.6km) 開通



# 2. 事業の進捗状況

## (2) 残事業の概要

- ・用地は平成26年3月末時点で99%取得済。
- ・現在、橋梁・改良工事などの工事を全面展開中。
- ・平成26年4月12日に稲敷IC～神崎IC間が部分開通。
- ・平成26年度の暫定2車線開通に向けて神崎IC～大栄JCT間の工事を完成させる予定。



- 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

## 2. 事業の進捗状況

### ■ 前回評価時(平成23年度)

<写真③-1>小野川渡河部



<写真④-1>稲敷東IC



<写真⑤-1>国道51号横断部



### ■ 今回評価時(平成26年度)

<写真③-2>小野川渡河部



<写真④-2>稲敷東IC



<写真⑤-2>国道51号横断部



### 3. 事業の評価

#### ■ 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

・基準年次	: 平成26年度
・開通開始年次	: 平成42年度(暫定平成27年度)
・分析対象期間	: 開通後50年間
・基礎データ	: 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
・計画交通量	: 24,000 ~ 36,800 (台/日)
・事業費	: 約2,841億円
・総便益(B)	: 約4,056億円(約9,993億円※)
・総費用(C)	: 約3,417億円(約3,606億円※)
・費用便益比	: 1.2

[参考: 前回評価(H23)]

平成23年度
平成35年度(暫定平成25年度)
開通後50年間
平成17年度道路交通センサス
平成42年度
22,200 ~ 33,600 (台/日)
約2,841億円
約3,767億円(約9,478億円※)
約3,239億円(約3,593億円※)
1.2

※基準年次における現在価値化前を示す。

# 3. 事業の評価

## (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)
	3,488億円	307億円	260億円	4,056億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2	4.8%
	3,041億円		376億円	3,417億円		

## (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)
	768億円	-3億円	50億円	815億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.8	9.2%
	351億円		99億円	450億円		

注1) 便益・費用については、平成26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. 事業の見込み等

- ・平成3年度につくばJCT～千葉・茨城県境間の事業化。
- ・平成4年度に千葉・茨城県境～大栄JCT間の事業化。
- ・平成6年4月に都市計画決定。
- ・平成15年3月つくばJCT～つくば牛久IC間[L=1.5km]が部分開通。
- ・平成19年3月つくば牛久IC～阿見東IC間[L=12.0km]が部分開通。
- ・平成21年3月阿見東IC～稲敷IC間[L=6.0km]が部分開通。
- ・平成26年4月稲敷IC～神崎IC間[L=10.6km]が部分開通。
- ・神崎IC～大栄JCTの用地取得率は、99%(平成26年3月末時点)。
- ・平成24年に土地収用法の手続きに入ったため開通が2年遅延
- ・引き続き、平成26年度の暫定2車線開通に向け、用地買収・工事を推進する。

## ■事業の計画から完成までの流れ

(前回再評価) (今回再評価)

年度	H3	H4	H5	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 ～ H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42		
都市計画決定				都市 計画 決定																																	
事業化・有料事業許可	事業化 (つくばJCT-境)	事業化 (境-大栄JCT)									有料道路 許可 (つくば-境)										有料道路 許可 (境-大栄JCT)																
測量・調査・設計						測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	測量、地 質、設計	
設計・用地説明会							つくばJCT～ つくば牛久～ 国道6号	国道6号～ 阿見東IC	阿見東～ 稲敷IC						稲敷～ 千葉 境																						
埋蔵文化財調査								埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文
つくばJCT ～つくば牛久IC	用地						9%	82%	96%	99%	99%	完了																									
つくば牛久IC ～阿見東IC	用地						3%	20%	73%	95%	97%	97%	98%	98%	98%	完了																					
阿見東IC ～稲敷IC	用地								29%	67%	86%	91%	93%	95%	99%	完了																					
稲敷IC ～大栄JCT	用地													15%	51%	71%	77%	89%	94%	99%	99%	99%	99%	99%	完了												
事業認定																																					

供用開始年次

※完成年度は、費用便益比算定上 設定した年次である 35

一般国道468号  
首都圏中央連絡自動車道  
(茂原～木更津)

# 1. 事業の概要

## (1) -1 事業の目的と計画の概要

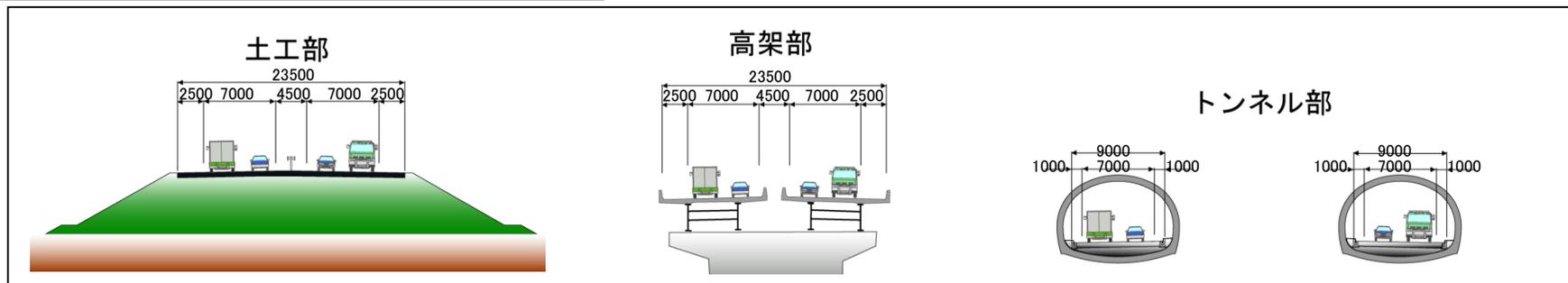
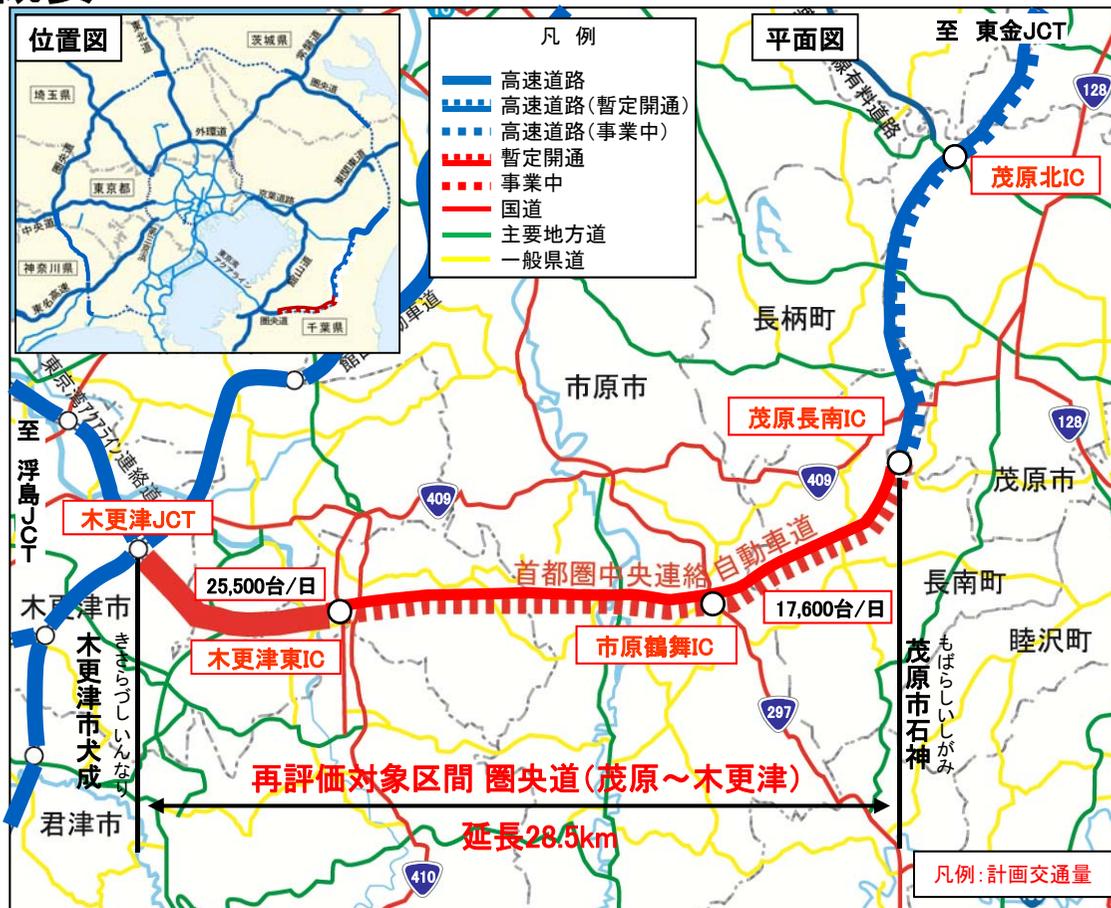
### <目的>

- ネットワークの形成
- 道路交通の円滑化
- 地域の活性化の支援

### <計画の概要>

ちばけんもばらしいがみ  
 事業区間：自)千葉県茂原市石神  
 ちばけんきさらづしいんなり  
 至)千葉県木更津市犬成

計画延長：L=28.5km  
 幅員：W=23.5m  
 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4年度  
 全体事業費：約2,198億円  
 計画交通量：17,600～25,500台/日



# 1. 事業の概要

## (1)－2 事業の目的と計画の概要(周辺の状態)

- ・圏央道(茂原～木更津)は、東京湾アクアライン連絡道および館山自動車道と接続し、山地、丘陵地を通過して、国道409号と接続している。
- ・沿線周辺には、かずさアカデミアパークや長南工業団地、高滝湖など、観光施設が多数存在している。

たかたきこ

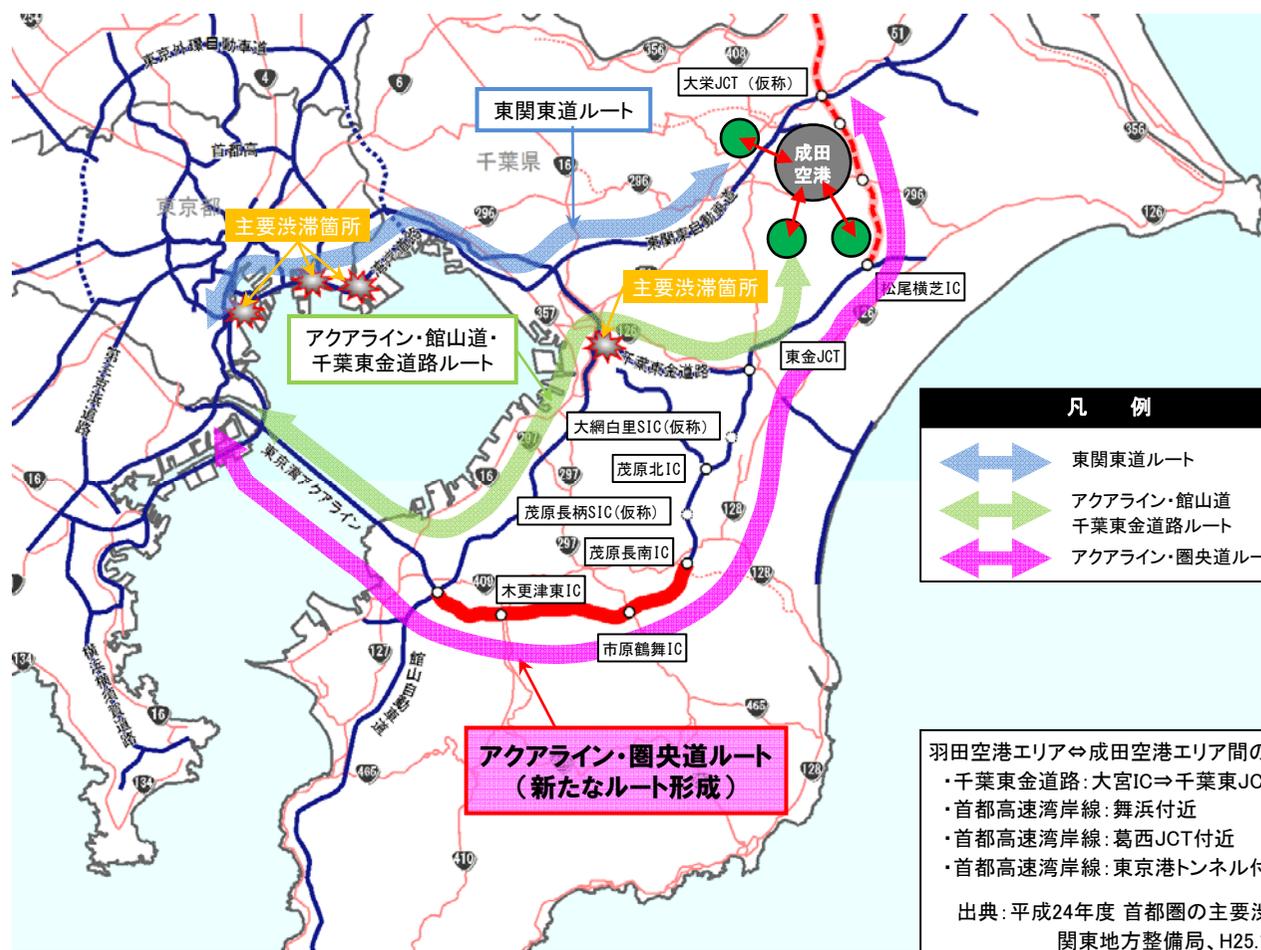


凡例	
	高速道路
	高速道路(暫定供用)
	国道
	その他路線
	圏央道(完成)
	圏央道(暫定供用)
	IC・JCT
	SIC(計画中)
	PA
	市役所
	町役場
	DID地区
	工業団地
	観光施設
	ゴルフ場

# 1. 事業の概要

## (2)－1 事業の必要性(ネットワークの形成)

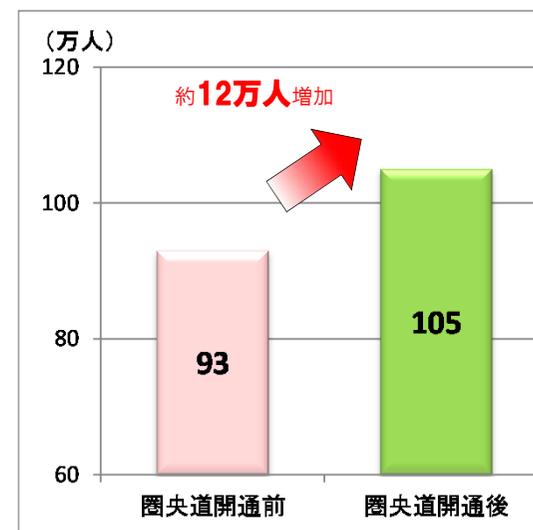
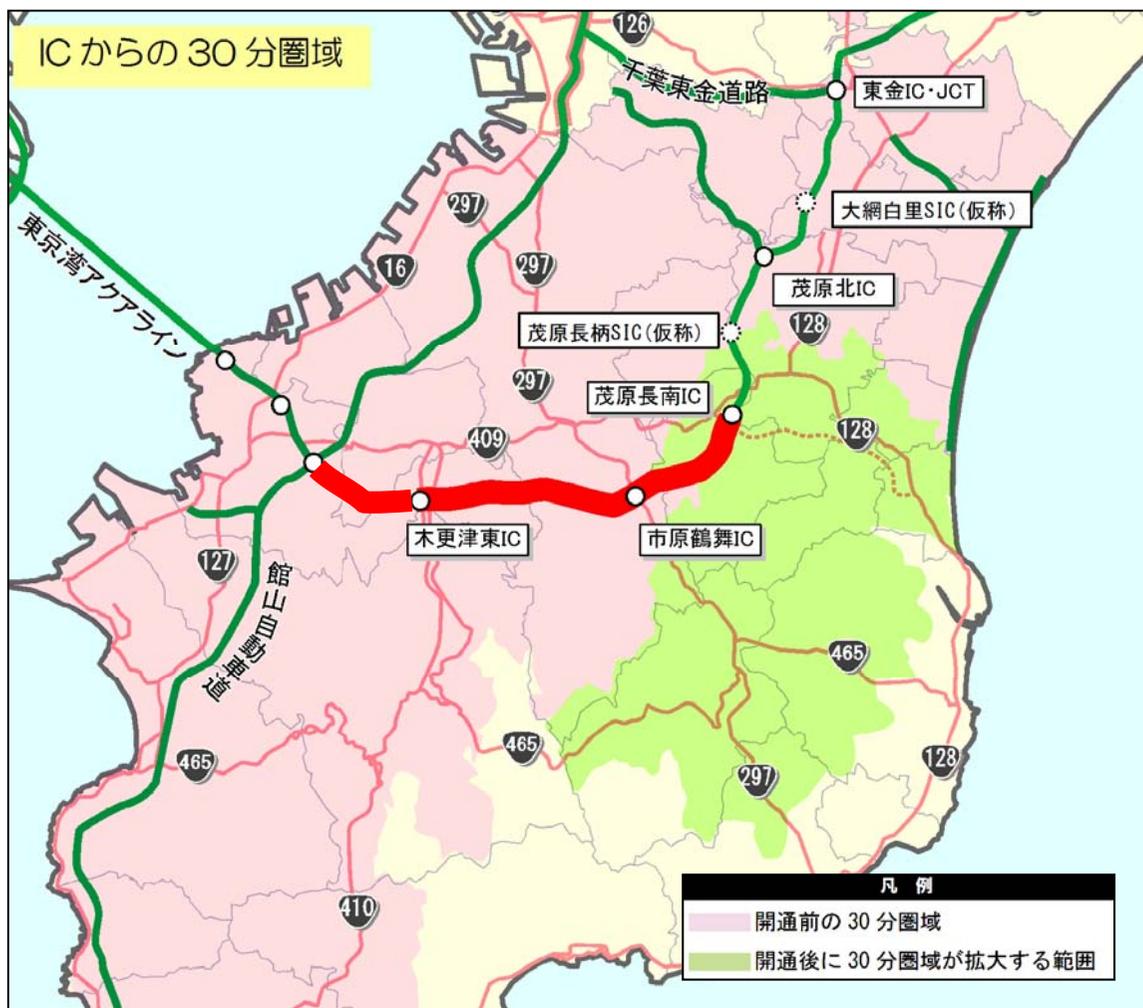
・圏央道千葉県区間は、東関東道水戸線と交差し東京湾アクアラインに連絡し、千葉県内の高速道路ネットワークを形成する。圏央道(茂原～木更津)は、東関東道ルート等の主要渋滞箇所を迂回する新たなルートとなる。



# 1. 事業の概要

## (2)－1 事業の必要性(ネットワークの形成)

・ICアクセス30分圏域が拡大、圏域人口が約12万人増加。地域住民のアクセス向上が実現。



資料:開通前は、H22年度道路交通センサスの12時間平均旅行速度  
開通後の圏央道については、規制速度(70km/h)を用いて算定

注)30分圏域は、千葉市緑区、東金市以南の地域においてメッシュ単位で計測し、圏域人口は該当するメッシュ単位の人口(H22国勢調査)を集計。

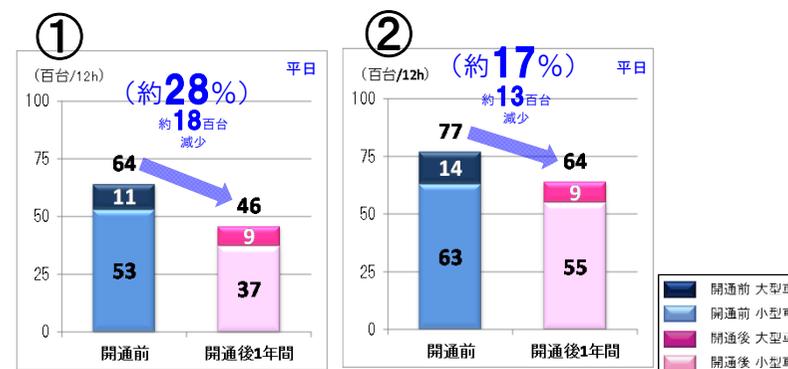
# 1. 事業の概要

## (2) - 2 事業の必要性(道路交通の円滑化)

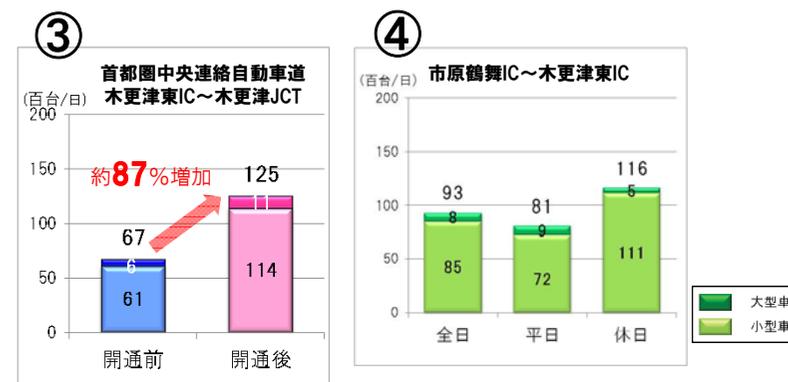
- ・当該事業区間の茂原長南IC～木更津東IC間は平成25年4月27日に暫定2車線で開通。
- ・圏央道に並行する国道409号では、全車交通量が約1,300～1,800台/12h減少し、大型車交通量も約200～500台減少。大型車の交通転換により、並行する一般道路の渋滞が緩和される。



圏央道の開通による並行道路の交通量の変化(国道409号 高谷交差点、米沢交差点)



開通後の圏央道の交通量



< 国道409号の交通量 >

開通前: 平成24年11月29日(木)7:00～19:00(平日)  
 開通後1年: 開通後に実施した4回の交通量調査結果の平均値(調査時間は7:00～19:00)  
 (調査日)平成25年 5月28日(火)、7月17日(水)、10月29日(火)、平成26年 4月16日(水)

< 圏央道の交通量 >

(注1) 交通量は、開通前:平成24年 4月29日(日)～平成25年4月26日(金)の日交通量の平均値  
 開通後:平成25年 4月28日(日)～平成26年4月27日(日)の日交通量の平均値

(注2) 交通量はETC車以外も含む全車種合計の本線交通量(トラフィックカウンター[道路に備え付けられている交通量(概数)の自動計測装置]による速報値) 出典:NEXCO東日本データ

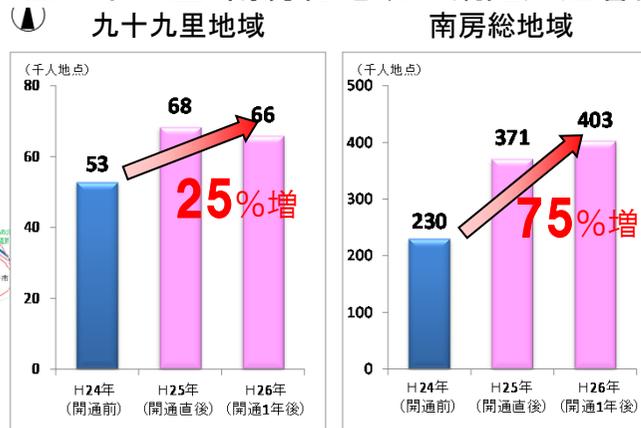
# 1. 事業の概要

## (2) - 3 事業の必要性(地域の活性化の支援: 観光支援)

・圏央道の開通により、房総地域の各観光地へのアクセス性が大幅に向上し、観光入込客数も増加している(九十九里地域では約3割、南房総地域では約7割増加)。



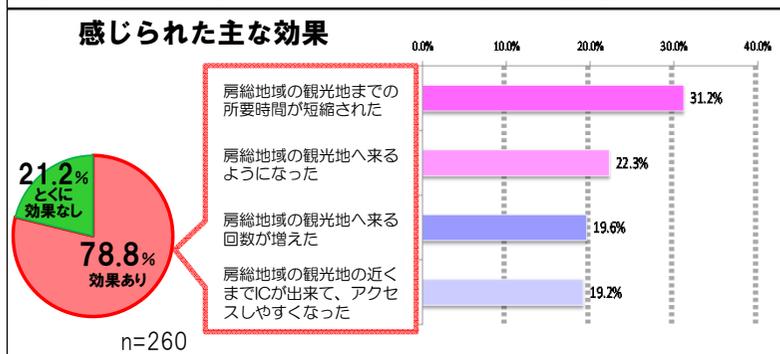
### ■ 九十九里・南房総地域の観光入込客数(GW期間中)



出典: ゴールデンウィークにおける観光入込状況(千葉県HPより)  
 開通前: 平成24年4月28日(土)~5月6日(日)の9日間  
 開通直後: 平成25年4月27日(土)~5月6日(月)の10日間  
 開通1年後: 平成26年4月26日(土)~5月6日(火)の11日間

### ■ 圏央道開通による観光での効果

■ 圏央道(東金JCT~木更津東IC)を利用して、房総地域へ観光・海水浴・サーフィン等で利用された際に感じられた効果についてあてはまるもの全てを選んで下さい。



出典: 平成25年11月 Webアンケート調査(千葉県道事務所調べ)  
 調査対象: 千葉県・東京都・神奈川県・埼玉県・茨城県在住者

# 1. 事業の概要

## (2) - 4 事業の必要性(地域の活性化の支援: 充実する交通ネットワーク)

- ・茂原駅～羽田空港・横浜駅への高速バスは、圏央道開通後に所要時間が短縮し、利用者数も約3割増加している。なお、時間短縮により、全便が横浜駅終点となっている。
- ・利用者からも「便利になった」との評価を得ている。
- ・市原鶴舞バスターミナルの他に情報発信施設や多目的広場などが併設され、イベント開催や農産物の産地直売会の開催など、地域活性化にも貢献する施設にもなっている。

### ■ 圏央道(東金JCT～木更津東IC)経由の高速バス(茂原駅～羽田空港・横浜駅)



凡例	
<span style="color: red;">—</span>	H25.4開通区間
<span style="color: green;">—</span>	開通済区間(有料道路)
<span style="color: blue;">—</span>	一般国道
<span style="color: red;">⋯</span>	事業中区間
	開通にあわせ新設されたバス停
	既設のバス停
	茂原～羽田空港・横浜駅(開通前)
	茂原～羽田空港・横浜駅(開通後)

■ 市原鶴舞バスターミナルの様子

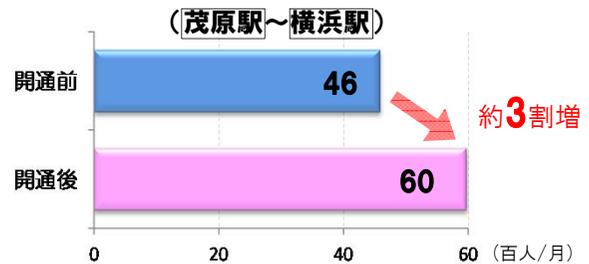


■ 産地直売会の様子



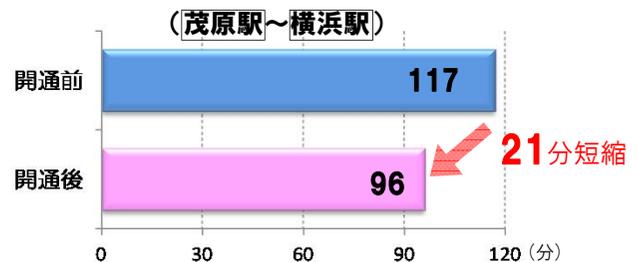
毎月第1～第4日曜日の朝7時から開催中

### ■ 高速バス利用者数の推移



※茂原駅～羽田空港・横浜駅は、開通後に全便が横浜駅へ乗り入れ。  
 出典: バス事業者からの提供データ(下記期間の利用実績より月平均値を算出)  
 開通前: 平成24年5月～平成25年3月  
 開通後: 平成25年5月～平成26年3月

### ■ 高速バス運行時間の変化



出典: プロブデータ  
 集計期間: 平成24年5月1日～平成25年2月28日(開通前)の運行時間帯  
 平成25年5月1日～平成26年2月28日(開通後)の運行時間帯  
 時刻表による所要時間: (開通前)茂原駅→羽田空港(90分)→横浜駅(120分)  
 (開通後)茂原駅→羽田空港(70分)→横浜駅(100分)

# 1. 事業の概要

## (2) - 5 事業の必要性(地域の活性化の支援:企業立地等の増加)

- ・圏央道の開通にあわせ、新規の工場や大規模小売店舗の立地面積が増加している。
- ・過去10年間に立地した新規工場面積(累積)のうち、H24年～H25年の2年間に立地した面積は約3割。過去8年間に立地した大規模小売店舗面積(累積)のうち、H24年～H26年の3年間に立地した面積は約7割。

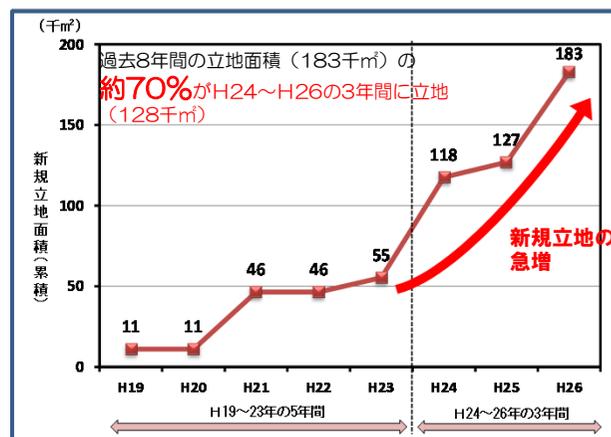
### ■ 圏央道の開通と千葉県内の工場及び大規模小売店舗の立地面積(累積)の推移

新規工場立地面積(累積)の推移



集計範囲は、千葉県全域  
出典:「工場立地動向調査」(経済産業省)、H26.3の速報結果より作成

新規大規模小売店舗立地面積(累積)の推移



【圏央道通過自治体:8市町村】  
・東金市、大網白里市、茂原市、長柄町、長南町、市原市(圏央道周辺のみ)、木更津市、袖ヶ浦市  
資料:千葉県HP(大規模小売店舗立地法に係る届出の概要、H19.4～H26.3)

### 既存工業団地を有する東金市役所の声



圏央道開通前の平成24年度から開通後の平成25年度にかけて、千葉東テクノグリーンパークの分譲及び賃貸契約があり、問い合わせについても増加してきております。圏央道の開通を契機に全ての分譲・賃貸区画が契約され、地域の活性化につながることを期待しています。

# 1. 事業の概要

## (2)－6 事業の必要性(沿線の地域づくり支援、活性化(企業立地))

- ・平成25年度に茂原にはる工業団地の整備が決定(平成29年度より分譲開始予定)。
- ・圏央道により、首都圏各地および成田、羽田の両空港への交通アクセスが優れており、多くの企業が集積すると期待される。

### 茂原にはる工業団地

- 所在地: 茂原市下太田
- 面積: 全体面積: 約42ha(予定)  
分譲面積: 約19ha(予定)
- 総事業費: 約39億円
- 完成イメージ:



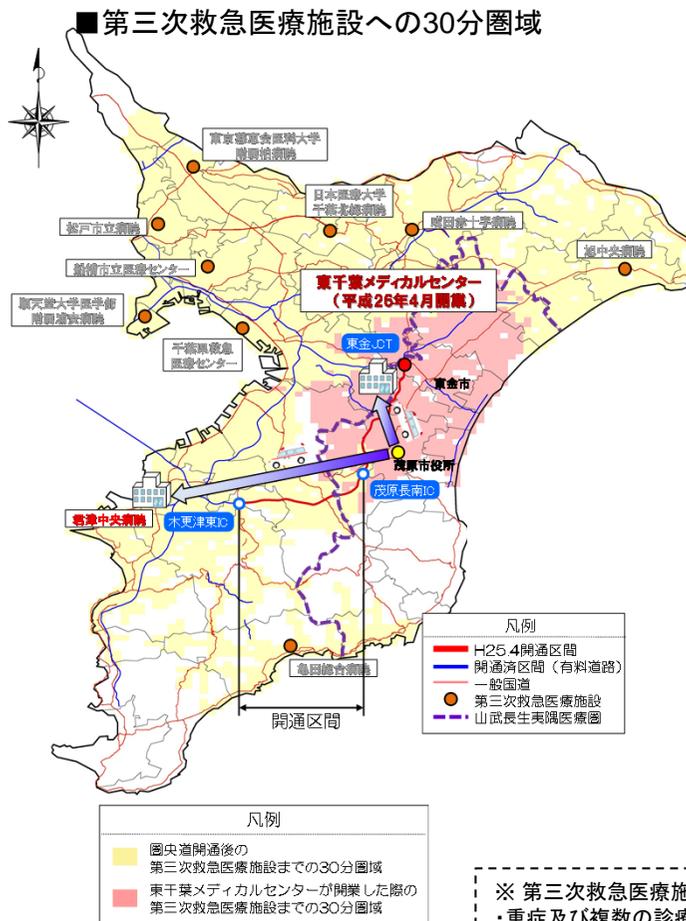
- 特徴:
  - ・茂原北ICから約2.5km
  - ・首都圏各地及び羽田、成田の両空港までの近接性
  - ・自由な区画割りが可能
- 整備スケジュール:
  - 平成25～26年度: 調査・設計
  - 平成27～29年度: 造成工事
  - 平成29年度～: 分譲開始予定



# 1. 事業の概要

## (2) - 7 事業の必要性(救急医療活動の支援)

- ・アクセス向上により新たな第三次救急医療施設が立地(圏央道東金JCT直近に東千葉メディカルセンターが平成26年4月に開業)。第三次救急医療施設の30分圏域が拡大し、第三次救急医療施設の千葉県人口カバー率が89%⇒95%(+6%)へ向上した。
- ・茂原市役所から第三次救急医療施設までのアクセス時間は、開通前の約4割の時間に短縮。



出典：プロープデータ  
集計期間：平成25年5月1日～平成26年2月28日(開通後)

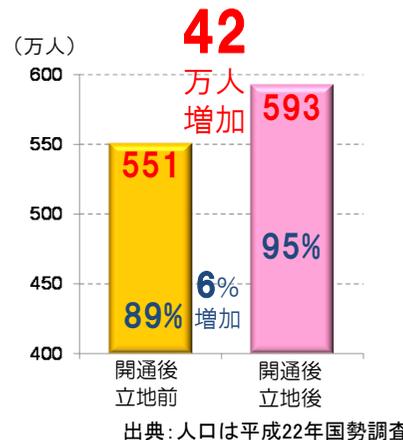


### 病院設立関係者の声

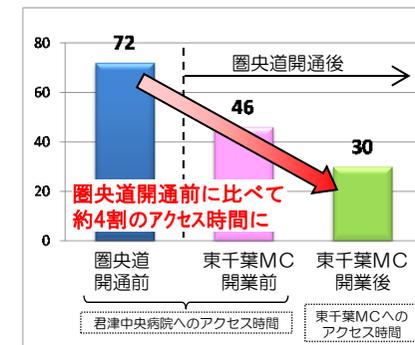
複数の立地候補の中から、土地の現況、圏央道の整備状況、周辺地域からのアクセス等を総合的に判断して立地位置を決定しました。

出典：平成25年11月 ヒアリング調査(千葉国道事務所調べ)

■東千葉メディカルセンター開業前後による第三次救急医療施設30分カバー圏域人口と千葉県人口カバー率



■第三次救急医療施設へのアクセス時間比較 - 君津中央病院(圏央道開通前後)と東千葉メディカルセンター開業後 -



注)各病院までの所要時間は、千葉国道事務所による実測調査結果  
・開通前：平成25年4月11日(木)、開通後：平成25年5月28日(火)、東千葉メディカルセンター開業後：平成26年6月25日(水)に調査  
・調査は各調査日における4回走行の平均値(7時,10時,13時,16時)

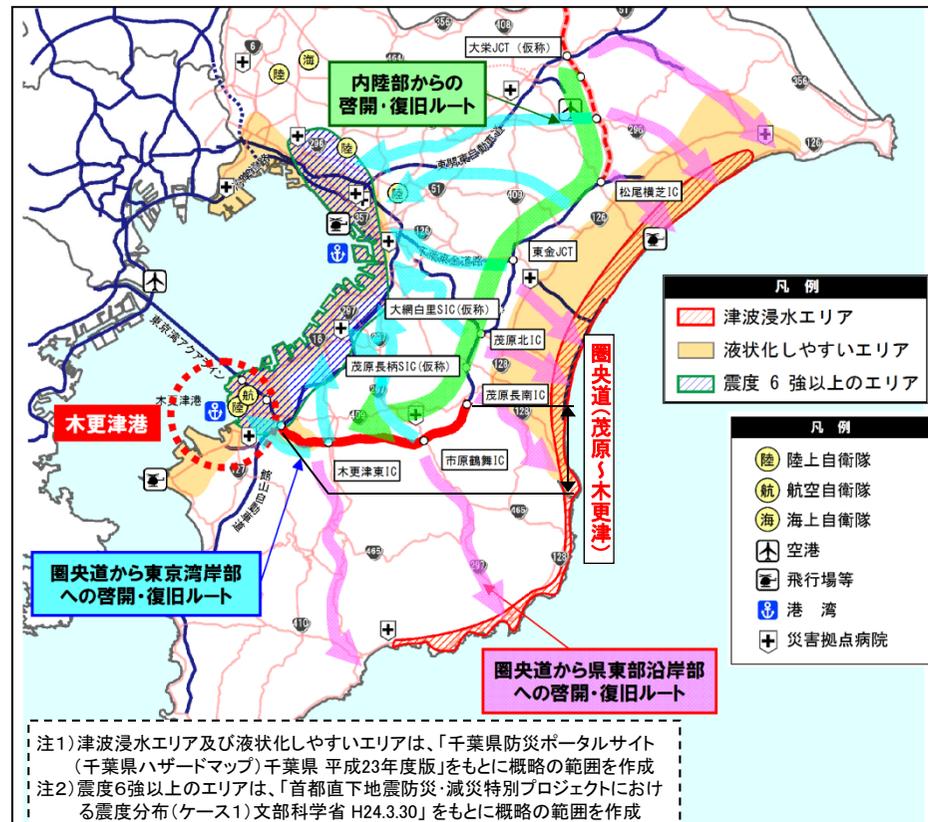
※ 第三次救急医療施設

・重症及び複数の診療科領域にわたるすべての重篤救急患者に対し、高度な救急医療を総合的に24時間体制で提供できる機能を有する病院

# 1. 事業の概要

## (2)－8 事業の必要性(災害時の道路ネットワークの強化)

- ・内陸部に位置する圏央道の開通により、災害時のネットワーク強化が期待される。
- ・圏央道の開通により、災害時に東関東道等の内陸部から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から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)



旭市



山武市

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

# 2. 事業の進捗状況

## (1) 事業の経緯

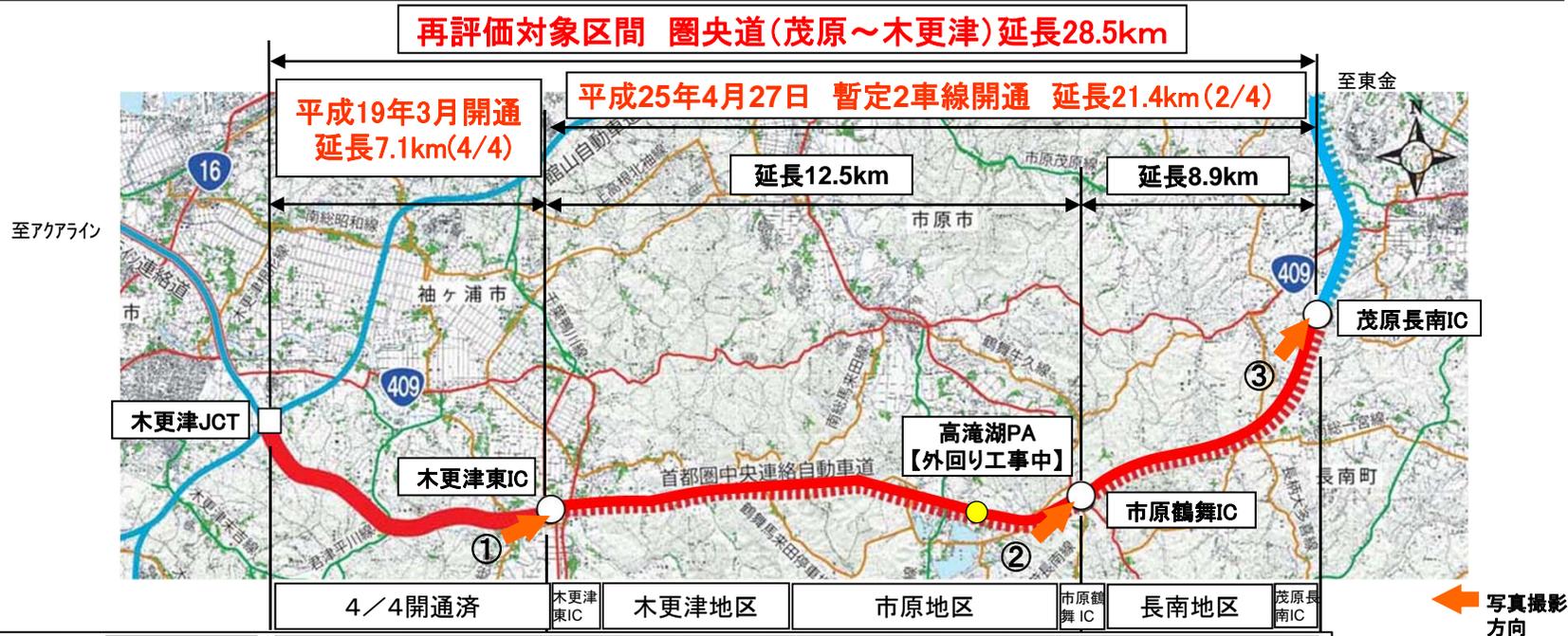
平成元年8月	基本計画決定	平成18年3月	有料道路事業(変更)許可
平成4年度	事業化	平成19年3月	木更津東IC～木更津JCT間 4車線開通(4/4)
平成7年3月	都市計画決定 環境影響評価	平成25年4月	茂原長南IC～木更津東IC間 暫定2車線開通(2/4)
平成10年度	用地買収着手		
平成12年度	工事着手		



# 2. 事業の進捗状況

## (2) 残事業の概要

- ・平成26年3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車線で開通。
- ・今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する。



評価時	区間			
	木更津東IC	木更津地区	市原地区	市原鶴舞IC
前回 評価時 H23	工事(2/4)	■	■	■
	工事(4/4)	■	■	■
	用地(2/4)	■	■	■
	用地(4/4)	■	■	■
今回 評価時 H26	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

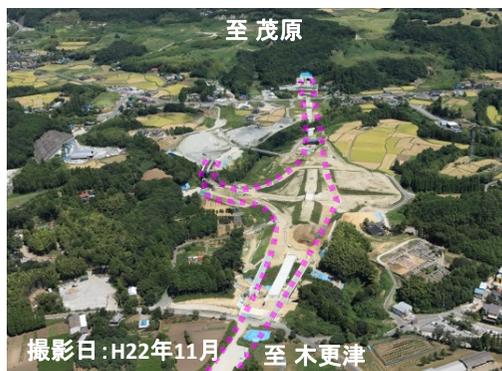
## 2. 事業の進捗状況

### ■ 前回評価時(平成23年度)

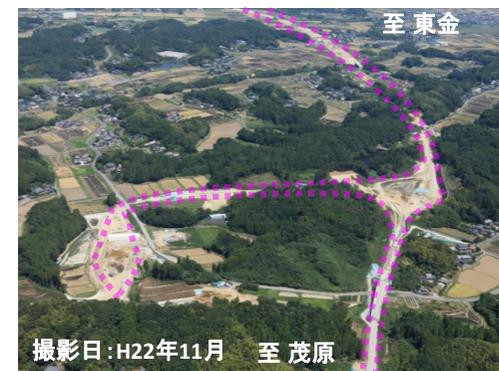
<写真①-1>木更津東IC



<写真②-1>市原鶴舞IC



<写真③-1>茂原長南IC



### ■ 今回評価時(平成26年度)

<写真①-2>木更津東IC



<写真②-2>市原鶴舞IC



<写真③-2>茂原長南IC



### 3. 事業の評価

#### ■ 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(H23)】
・基準年次	: 平成26年度	: 平成23年度
・開通開始年次	: 平成42年度(暫定平成25年度)	: 平成35年度(暫定平成25年度)
・分析対象期間	: 開通後50年間	: 開通後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	: 17,600~25,500(台/日)	: 16,100~26,400(台/日)
・事業費	: 約2,198億円	: 約2,198億円
・総便益(B)	: 約3,135億円(約7,181億円※)	: 約3,004億円(約7,514億円※)
・総費用(C)	: 約2,558億円(約2,599億円※)	: 約2,470億円(約2,624億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.2	: 1.2

※基準年次における現在価値化前を示す。

### 3. 事業の評価

#### (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)
	2,652億円	298億円	185億円	3,135億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2	5.0%
	2,336億円		222億円	2,558億円		

#### (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)
	504億円	61億円	52億円	616億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.0	10.0%
	285億円		17億円	302億円		

注1) 便益・費用については、平成26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. 事業の見込み等

- ・平成元年度に基本計画決定し、平成4年度に事業化、平成6年度に都市計画決定、平成10年度に用地買収着手、平成12年度に工事着手。
- ・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車線で開通済み。
- ・当該事業の暫定2車線部分の用地取得率は100%(全体では99%)。
- ・今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する。

## ■事業の計画から完成までの流れ

年度	H4	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28 ~ H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42		
都市計画決定		都市計画決定																														
事業化・有料事業許可	事業化							有料事業許可																								
測量・調査・設計	測量	測量設計	測量地質設計	設計	測量環境設計	設計	設計	地質設計	設計	地質設計	測量地質設計	設計	設計	設計	設計	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	設計	設計																								
埋蔵文化財調査												埋文調査	埋文調査	埋文調査	埋文調査	埋文調査	埋文調査	埋文調査	埋文調査	埋文調査												
茂原長南IC ~市原鶴舞IC	用地										12%	31%	65%	94%	99%	99%	99%	99%	99%	暫定2車完了	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	完了				
	工事											土工橋梁	土工橋梁	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	暫定2車完成	側道整備	側道整備	側道整備		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	完成		
市原鶴舞IC ~木更津東IC	用地									31%	35%	53%	64%	83%	89%	94%	95%	98%	暫定2車完了	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	完了					
	工事										土工橋梁	土工橋梁	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	暫定2車完成	側道整備	側道整備	側道整備		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	完成		
木更津東IC ~木更津JCT	用地					用地取得	34%	73%	83%	88%	92%	98%	99%	99%	完了																	
	工事						橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	完成供用																
事業認定手続															事業説明会	事業認定申請公聴会	事業認定告示(一部手続保留)	手続保留解除														

前回評価      今回再評価

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

5. 関連自治体等の意見
6. 今後の対応方針(原案)

## 5. 関連自治体等の意見

### ■五霞～つくば

#### (1)茨城県からの意見

(茨城県知事からの意見)

・本県にとって、圏央道は広域交流を活発にし、企業誘致の促進や県内立地企業の競争力強化、観光客の増加など、沿線地域の活性化を図るうえで必要不可欠なインフラであるとともに、今後予想される首都直下地震など際には、緊急輸送路として大きな役割を担う大変重要な道路である。このため、国と東日本高速道路株式会社が連携して重点的に事業を進め、事業のスピードアップを図り、一日も早い暫定2車線による全線開通を図るとともに、早期4車線化についてもお願いしたい。

### ■つくば～大栄

#### (1)茨城県からの意見

(茨城県知事からの意見)

・本県にとって、圏央道は広域交流を活発にし、企業誘致の促進や県内立地企業の競争力強化、観光客の増加など、沿線地域の活性化を図るうえで必要不可欠なインフラであるとともに、今後予想される首都直下地震など際には、緊急輸送路として大きな役割を担う大変重要な道路である。このため、国と東日本高速道路株式会社が連携して重点的に事業を進め、事業のスピードアップを図り、一日も早い暫定2車線による全線開通を図るとともに、早期4車線化についてもお願いしたい。

## 5. 関連自治体等の意見

### ■つくば～大栄

#### (2) 千葉県からの意見

(千葉県知事からの意見)

- ・圏央道(つくば～大栄)は、常磐道及び東関道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、これにより成田空港の利便性が大幅に高まるなど、地域経済の活性化や国際競争力の強化に大きく貢献するとともに、災害時の道路ネットワークを強化する極めて重要な道路である。
- ・その効果を最大限に発現するためには、早期全線開通を図る必要がある。また、成田空港と各都市との連携を強化するため、沿線地域等から、今年度内の確実な全線開通及び早期の4車線化が求められている。
- ・これらのことから、事業の継続が必要であるので、引き続きコスト縮減に努めながら、事業の推進を図られたい。

### ■茂原～木更津

#### (1) 千葉県からの意見

(千葉県知事からの意見)

- ・圏央道(茂原～木更津)は、館山道及び東京湾アクアラインと一体となって高速道路ネットワークを形成し、地域経済の活性化や観光立県千葉の実現に資するとともに、災害時の道路ネットワークを強化する極めて重要な道路である。
- ・その効果を最大限に発現するためには、沿線地域等から、(仮称)かずさインターチェンジの整備や、円滑な交通の確保に向けた、早期の4車線化が求められている。
- ・これらのことから、事業の継続が必要であるので、引き続きコスト縮減に努めながら、事業の推進を図られたい。

## 6. 今後の対応方針(原案)

### ■五霞～つくば

#### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・圏央道(五霞～つくば)の整備により、東北道や常磐道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、貨物輸送の時間短縮や輸送効率の向上が見込まれる。
- ・開発計画や企業立地に寄与し、地域の活性化の支援が期待される。
- ・費用対効果(B/C)は、1.3である。

#### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・現在(H26.3)までの用地取得率は96%であり、橋梁・改良工事などの工事を展開中。
- ・残件の用地取得は、地元県市のご協力を頂き、引き続き任意による用地取得を推進。任意による用地取得と並行して土地収用法に基づき手続中。

#### (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・圏央道(五霞～つくば)は、ネットワークの形成、道路交通の円滑化、地域の活性化の支援の観点から事業の必要性・重要性が高く、全線4車線完成整備を図ることが適切である。

## 6. 今後の対応方針(原案)

### ■つくば～大栄

#### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・圏央道(つくば～大栄)の整備により常磐道や東関東道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、貨物輸送の時間短縮や輸送効率の向上が見込まれる。
- ・開発計画や企業立地に寄与し、地域の活性化の支援が期待される。
- ・費用対効果(B/C)は、1.2である。

#### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・現在(H26.3)までの用地取得率は99%であり、工事も全面展開中、計画的な事業の執行が可能である。

#### (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・圏央道(つくば～大栄)は、ネットワークの形成、道路交通の円滑化、地域の活性化の支援の観点から事業の必要性・重要性が高く、全線4車線完成整備を図ることが適切である。

## 6. 今後の対応方針(原案)

### ■茂原～木更津

#### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・圏央道(茂原～木更津)は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成する。また、東関東道ルート等の主要渋滞箇所を迂回する新たなルートとなる。
- ・圏央道(茂原～木更津)の開通により、並行する国道409号の交通量が減少し、道路交通の円滑化に寄与している。
- ・市原鶴舞ICの直近には高速バスターミナルが整備され、地域の活性化の支援が期待される。
- ・災害時に東関東道等の内陸部から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。
- ・第三次救急医療施設(君津中央病院)までの所要時間が短縮、搬送時の患者への負担軽減にも寄与している。
- ・費用対効果(B/C)は、1.2である。

#### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・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車線で開通。

#### (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・圏央道(茂原～木更津)は、ネットワークの形成、道路交通の円滑化、地域の活性化の支援の観点から事業の必要性・重要性が高く、全線4車線完成整備を図ることが適切である。