

(再評価)

資料2-6-②-1

平成28年度第5回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (大栄～横芝)

平成28年10月7日

国土交通省 関東地方整備局

東日本高速道路株式会社

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道468号首都圏中央連絡自動車道 (大栄～横芝)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自：千葉県成田市吉岡 至：千葉県山武市松尾町谷津			延長	18.5km	
事業概要 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークを形成し、首都圏全体の道路交通円滑化や機能の再編成等を図る目的の事業である。 大栄～横芝間は、現在事業中である圏央道（つくば～大栄）に接続し、千葉東金道路、東関東自動車道水戸線と連絡することとなり、千葉県と茨城県等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成されるとともに、成田国際空港周辺における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与する。また、災害時に内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部への緊急輸送ルートとして機能し、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等、地域の防災強化に寄与する道路である。						
H20年度事業化	H19年度都市計画決定 (H-年度変更)	H25年度用地着手	H-年度工事着手			
全体事業費	約1,040億円	事業進捗率	約3%	供用済延長	-km	
計画交通量	17,300～20,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C: (事業全体) 1.5 (残事業) 1.6	総費用: (残事業)/(事業全体) 877/930億円 〔事業費:707/759億円 維持管理費:171/171億円〕	総便益: (残事業)/(事業全体) 1,366/1,366億円 〔走行時間短縮便益:1,135/1,135億円 走行費用減少便益:140/140億円 交通事故減少便益:90/90億円〕	基準年: 平成25年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量 : B/C=1.4～1.5(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.4～1.6(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.3～1.7(事業期間±4年) 【残事業】交通量 : B/C=1.5～1.6(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.5～1.7(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.3～1.8(事業期間±4年)						
事業の効果等 ①物流の効率化 ・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、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り、物流の効率化が期待される。 ②地域づくりの支援 ・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おり、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。 ③災害時の道路ネットワークの強化 ・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へのルートが確保される。						
関係する地方公共団体等の意見 ・千葉県知事からの意見： 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。						
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 圏央道「東金JCT～木更津東IC間」が暫定2車線供用（平成25年4月27日）。						
事業の進捗状況、残事業の内容等 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。						

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地調査の結果、境界混乱地、共有地および取得困難地の存在が判明、また埋蔵文化財本調査を行う可能性が高いため、関係機関と協議調整しつつ、事業を推進する。

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する。

施設の構造や工法の変更等

コスト縮減に資する調達方法の採用や新技術の積極的活用など、コスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

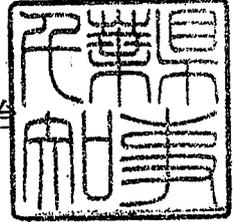
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。



県土政第726号
平成28年10月4日

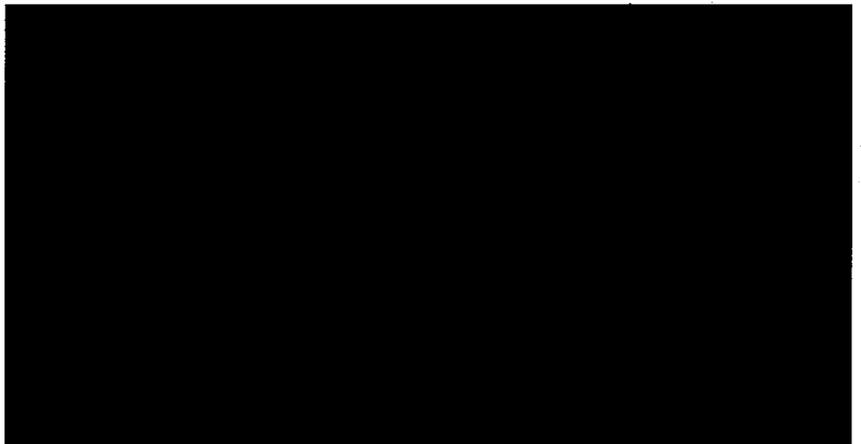
国土交通省関東地方整備局長 様

千葉県知事 鈴木 栄治



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針
(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

平成28年9月15日付け国関整企画第100号で照会のありました
標記の件につきまして、別紙のとおり回答します。



【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	千葉県知事の意見
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)	継続	<p>圏央道はアクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際競争力を強化するとともに、国土の強靱化と地方創生を実現していくうえで極めて重要な道路である。</p> <p>県内の圏央道周辺各地域では、観光施設への入込客数の増加や、工場・物流施設等の企業立地の進展など、経済に好循環をもたらすストック効果が現れている。</p> <p>については、さらなる効果を県内全域に波及させるためにも、唯一の未開通区間である大栄・横芝間の開通目標を設定し、一日も早い圏央道の完成を図られたい。</p>

※貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。