

(再評価)

資料 3 - 8 - ①

平成28年度第6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
(五霞～つくば)

平成28年11月8日

国土交通省 関東地方整備局

東日本高速道路株式会社

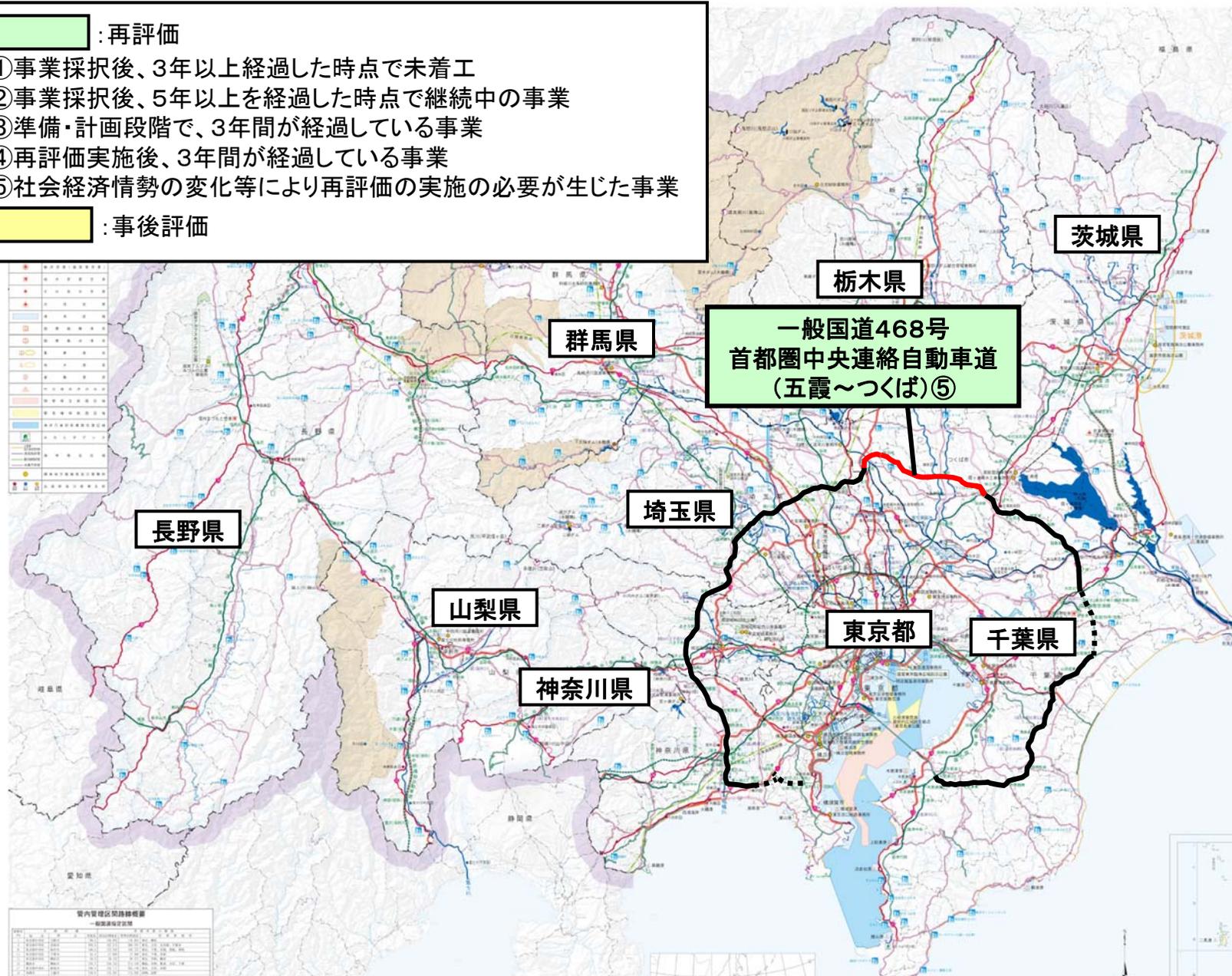
目次

■一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

1. 位置図	1
2. 圏央道の概要と効果	2
3. 事業の概要	8
4. 事業の進捗状況	14
5. 事業の評価	21
6. 事業の見込み等	23
7. 関連自治体などの意見	24
8. 今後の対応方針(原案)	25

1. 位置図

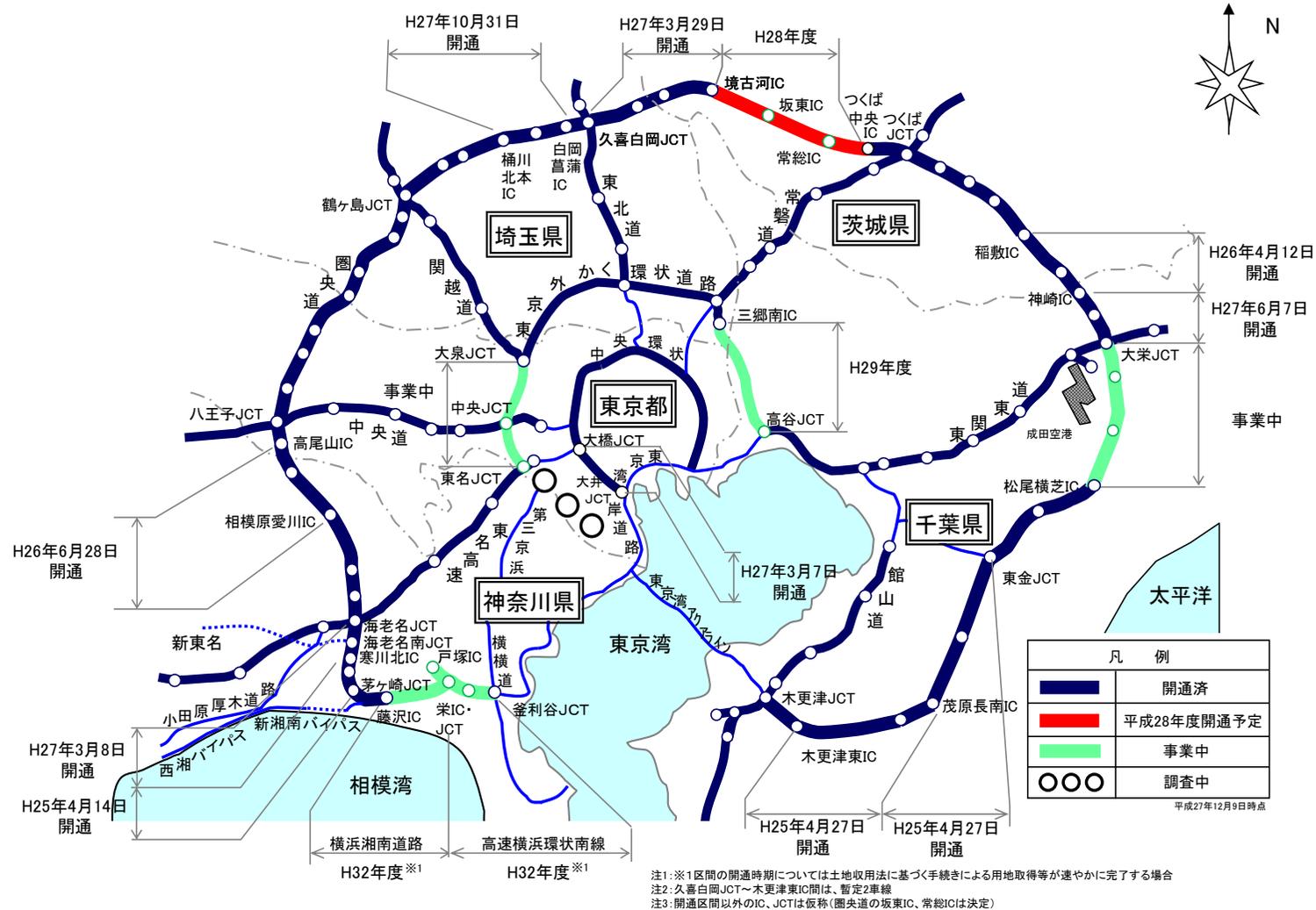
-  : 再評価
- ①事業採択後、3年以上経過した時点で未着工
 - ②事業採択後、5年以上を経過した時点で継続中の事業
 - ③準備・計画段階で、3年間が経過している事業
 - ④再評価実施後、3年間が経過している事業
 - ⑤社会経済情勢の変化等により再評価の実施の必要が生じた事業
-  : 事後評価



2. 圏央道の概要と効果

(1) 圏央道の概要

・圏央道は首都圏3環状道路の1つであり、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。



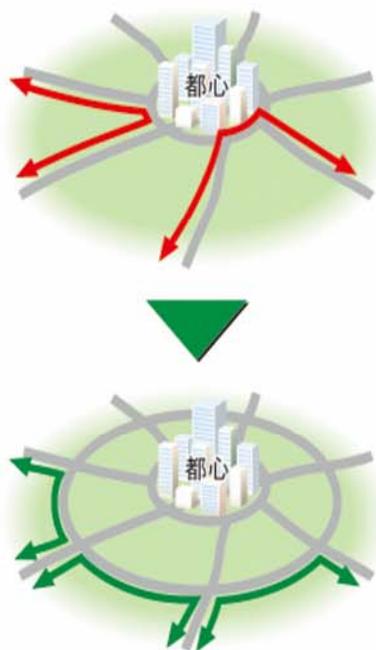
2. 圏央道の概要と効果

(2) 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車の都心部への流入を抑制させ、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

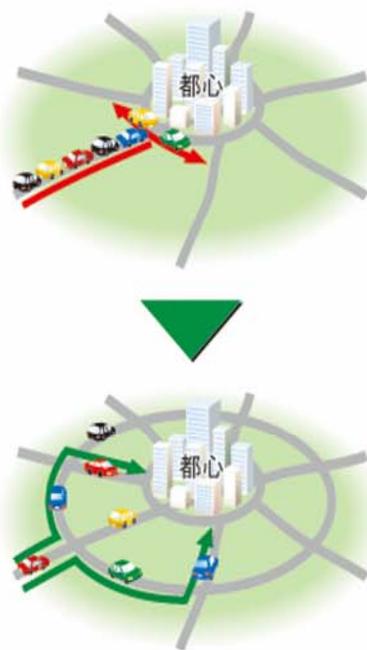
通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



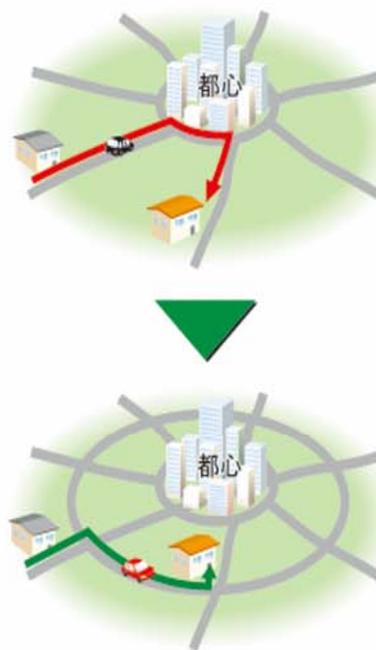
分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



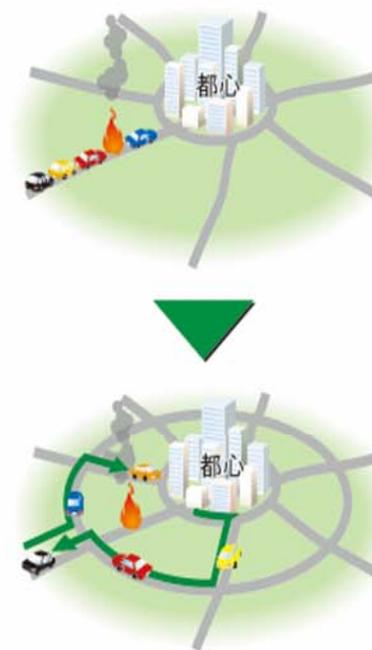
地域間移動

周辺地域間の移動が直接できる



非常時の迂回機能

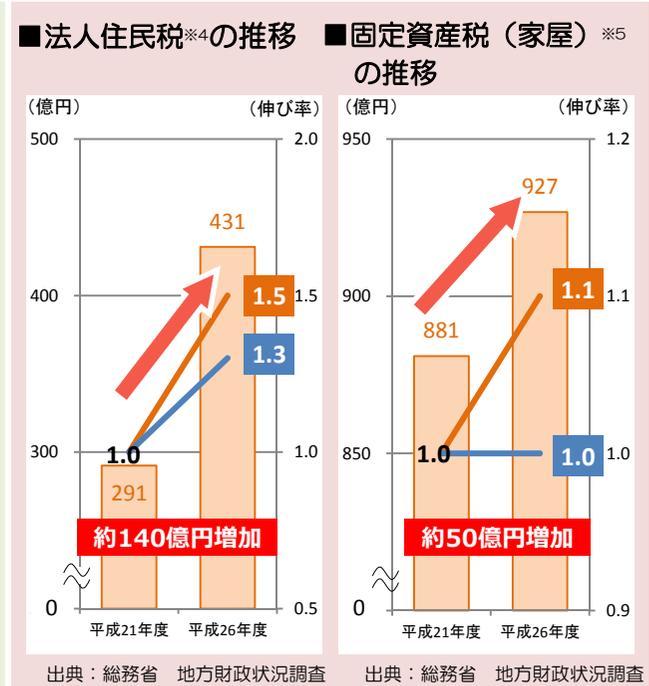
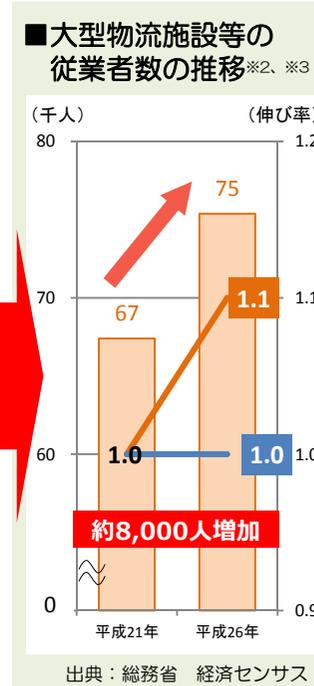
災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回できる



2. 圏央道の概要と効果

(3) 圏央道の効果①[圏央道沿線市町(東名～東北道)の税収増]

- ・沿線自治体※1の大型物流施設等は、5年間で約80件増加※2、※3
- ・沿線の大型物流施設等からは、配送時間の短縮に伴う生産性向上の声
- ・沿線自治体※1の大型物流施設等の従業者数は、5年間で約8,000人増加※2、※3
- ・法人住民税※4が約140億円増加、固定資産税(家屋)※5が約50億円増加



※1 圏央道(海老名JCT～久喜白岡JCT)が通過する23市町
 ※2 経済センサスの産業分類(中分類)の「道路旅客運送業」「道路貨物運送業」「倉庫業」「運輸に附随するサービス業」の合計
 ※3 中小企業基本法に基づく「小規模企業者(概ね常時使用する従業員の数が20人以下の事業者)」を除く
 ※4 法人住民税：法人の収益・規模に応じて課せられる税(本資料では、市町村民税として課税されたものを指す)
 ※5 固定資産税(家屋)：固定資産(家屋)の評価額に応じて課せられる税
 ※6 1都4県(東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・茨城県)の合計から「圏央道(海老名JCT～久喜白岡JCT)が通過する23市町」および東京都区部を除いた値

【埼玉県内:物流センター(外食産業)】(平成28年8月ヒアリング調査)



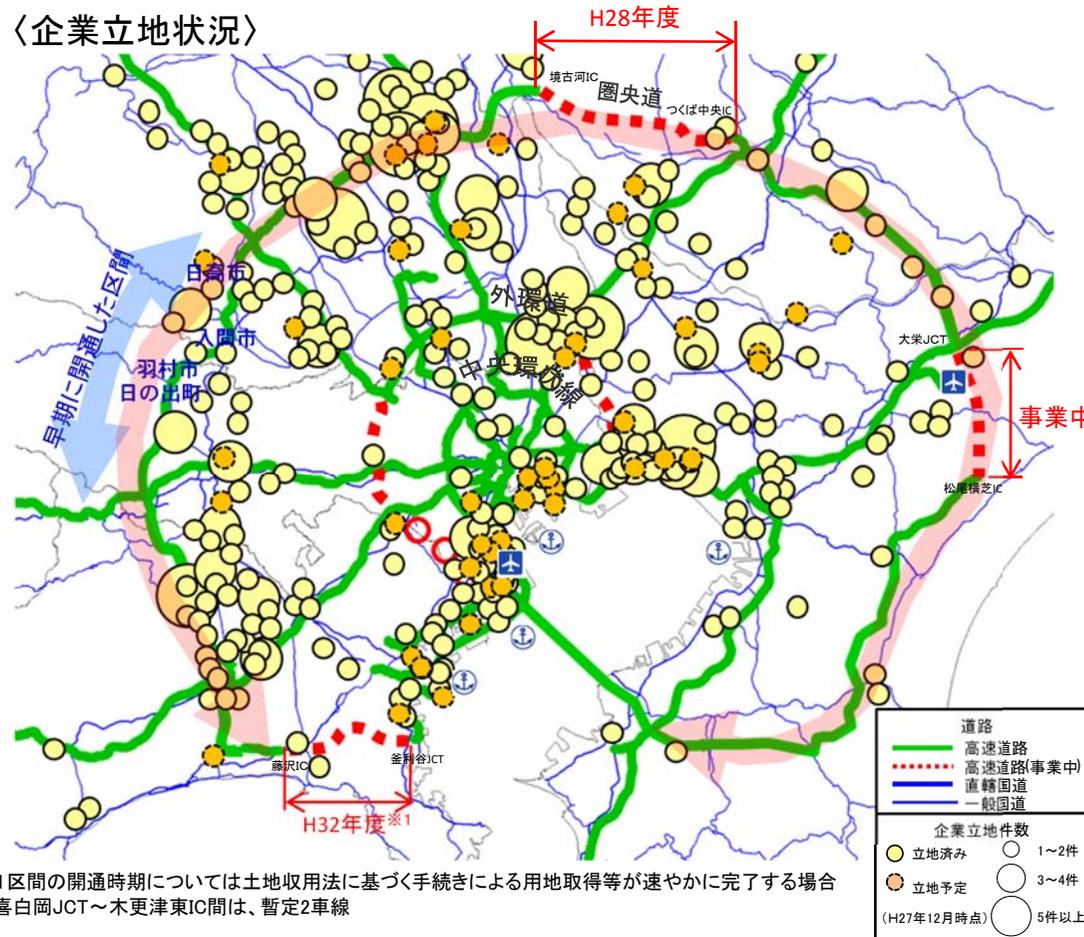
- ・圏央道沿線に生産拠点と物流拠点を集約化した施設を立地。圏央道等を利用することで、配送時間が短縮され、各店舗に**食材が早く届く**ようになりました。
- ・こうしたこと等により、各店舗で**食材を利用できる時間が長くなり、食材の廃棄(期限切れ)が減少**する等、生産性向上につながっています。

2. 圏央道の概要と効果

(3) 圏央道の効果②[企業が続々と立地]

- ・圏央道が順次開通し、沿線には工場や物流施設が多数集積。
(圏央道沿線市町村の工場立地面積は20年前の約6倍)
- ・圏央道の開通済み区間(中央道～関越道間)では、製造品出荷額が約1.4倍に増加。

〈企業立地状況〉

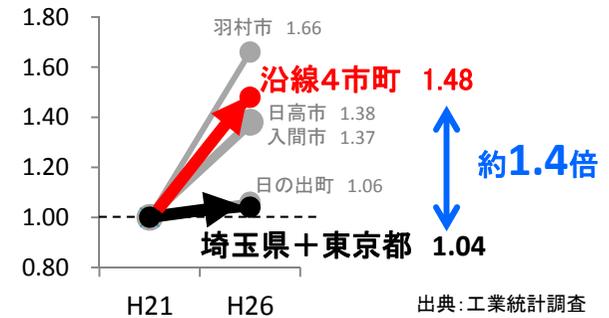


注1: ※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
注2: 久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線

製造品出荷額の上昇

平成19年に全通した中央道～関越道間ではいち早くストック効果が発現
早期開通区間の沿線4市町では、埼玉県と東京都の全体平均の約1.4倍

製造品出荷額の伸び率



圏央道沿線市町村※の新規工場立地面積(1年あたり)



※圏央道が通過する市町村を対象とした
出典:工場立地統計調査

2. 圏央道の概要と効果

(3) 圏央道の効果③[インバウンド観光を後押し]

- ・圏央道の開通による成田空港からのアクセス向上を茨城県がPR。成田空港から水戸を経由するバスツアーを増便(2本/年⇒40本/年)する旅行会社もあり、県を周遊するツアー数が増加(前年度の約4倍)
- ・一昨年全国34位だった外国人宿泊者数が昨年29位になるなど、茨城県では、県内の圏央道全通を見据え、更なるインバウンド観光推進のための方策を検討中

■茨城県周遊ツアー催行数



出典: 茨城県より提供

■茨城県の外国人宿泊者数の推移



出典: 観光庁 宿泊旅行統計調査

■茨城県 観光物産課の声



- ・外国人観光客を取り込むため、アジア圏の旅行会社へ向けて、観光地の魅力と、圏央道の開通によるアクセス性の向上について、PR活動を実施しています。
- ・県内の圏央道全通を見据え、更なるインバウンド観光推進のため他県との広域的な周遊観光強化を検討しています。

出典) 平成28年1月 ヒアリング調査(常総国道事務所調べ)

■茨城方面への観光ツアーを催行する旅行会社の声



- ・茨城県からのPR活動もあり、茨城県の観光地をより多くツアーに組み込むようになりました。
- ・圏央道の開通に伴い、成田空港から水戸への時間も読みやすく、人気のある袋田の滝にも立ち寄れるため那須方面に向かう周遊ツアーは、都心経由から水戸経由にルート変更しました。
- ・水戸に立ち寄るバスツアーは、2本/年から40本/年に増えています。

出典) 平成28年1月 ヒアリング調査(常総国道事務所調べ)

■「袋田の滝」関係者の声



- ・袋田の滝を訪れる外国人観光客は増えており、特に、圏央道開通後は、ツアーバスで訪れる外国人観光客が増えてきています。

出典) 平成28年1月 ヒアリング調査(常総国道事務所調べ)

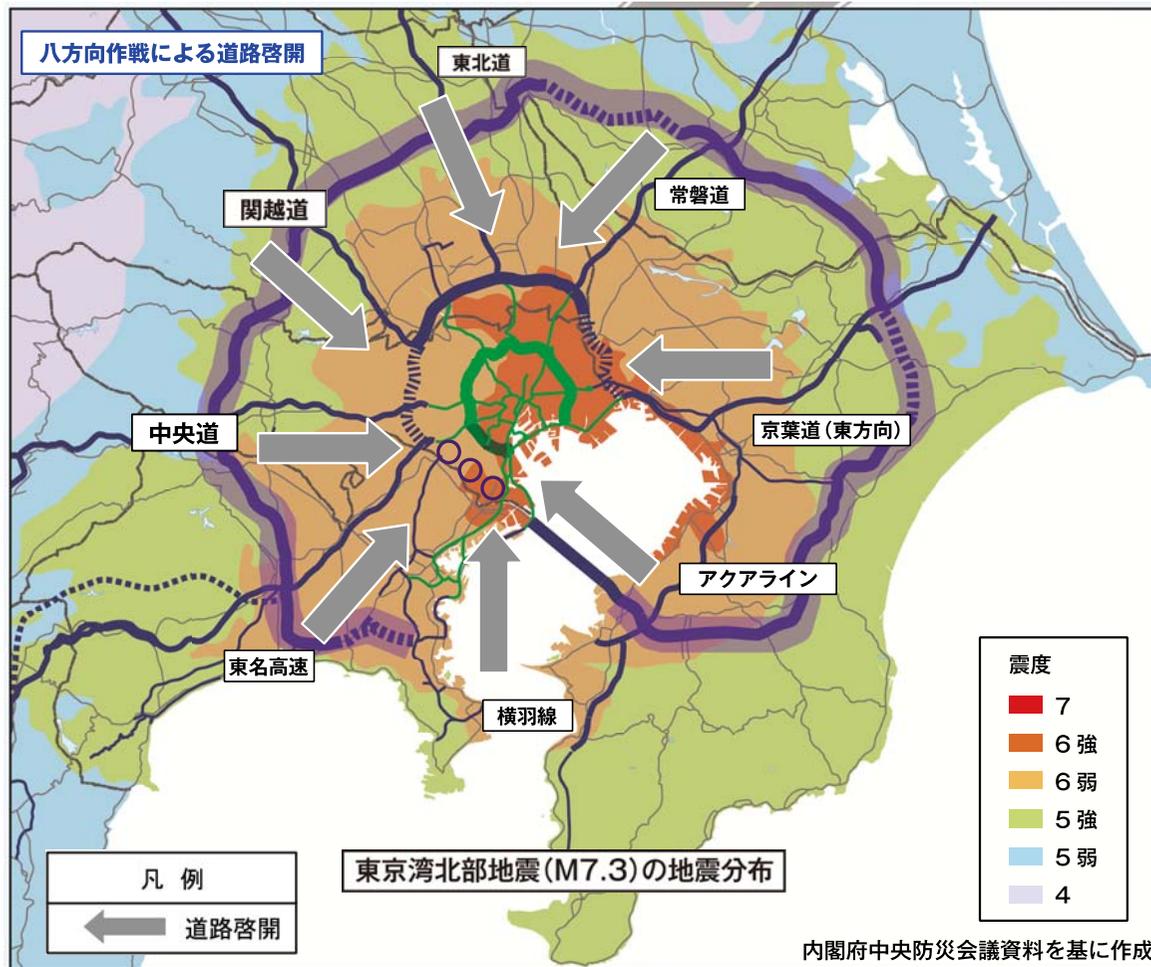


出典) 所要時間はプローブデータの平日平均旅行速度を用いて算出。
(開通前: H26.11プローブデータ、開通後: H27.11プローブデータ)
※成田空港～水戸市役所間の所要時間を算出。

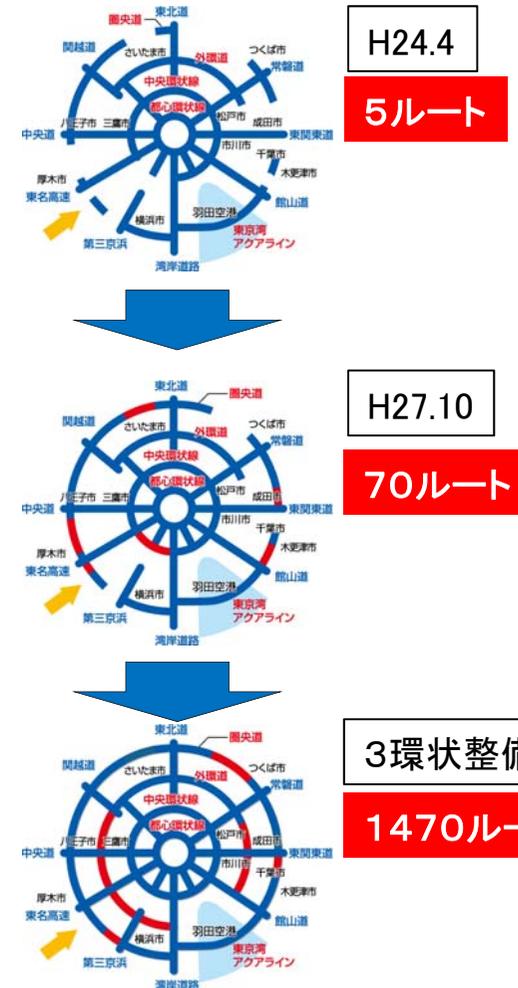
2. 圏央道の概要と効果

(3) 圏央道の効果④[災害時のリダンダンシー確保]

- 首都直下地震(M7クラスの地震)が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定。
- 道路管理者と関係機関は、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向を優先啓開ルートに設定(八方向作戦)。
- 首都圏三環状道路により、リダンダンシーが強化されれば、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能。



■三環状整備道路によるリダンダンシーの強化
(東名高速から東京都心へ至るパターン(試算))



3. 事業の概要

(1)-1 事業の目的と計画の概要

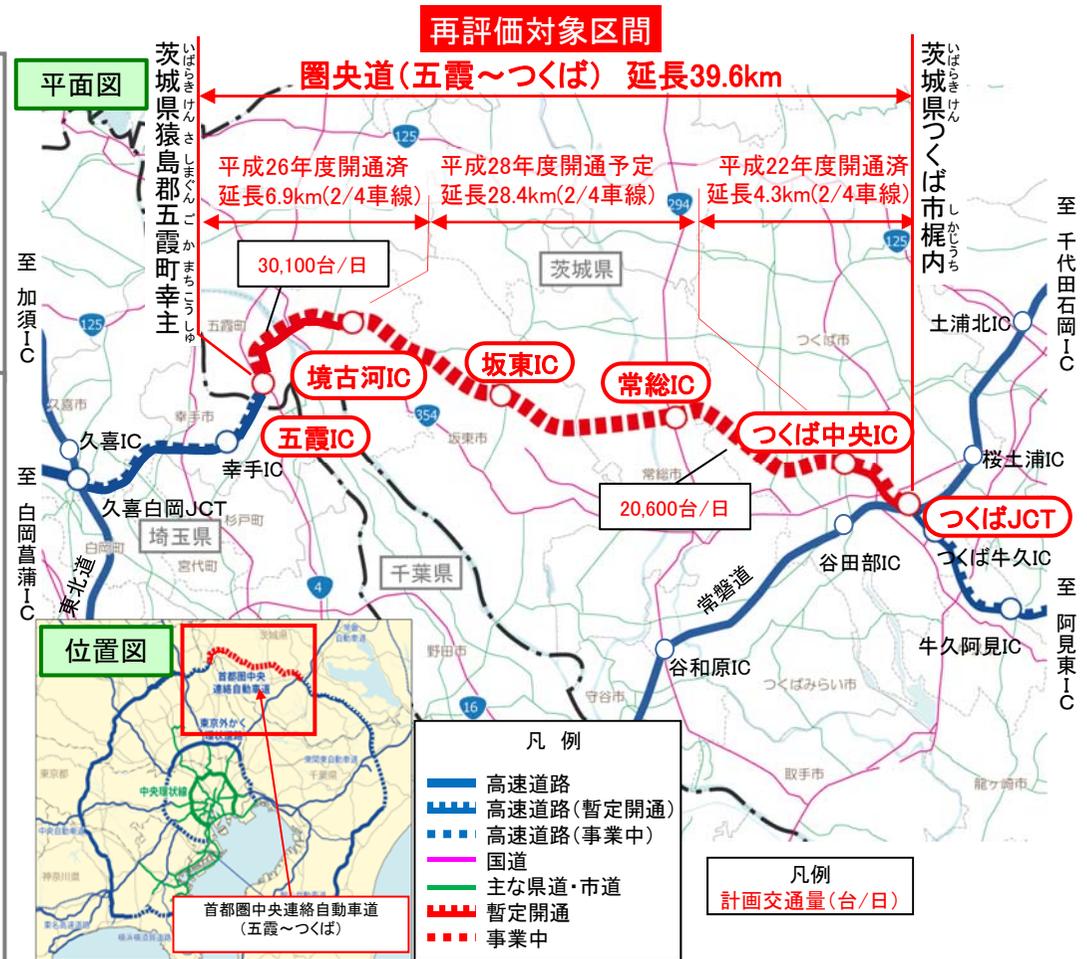
目的

- ・首都圏の道路交通の円滑化
- ・沿道環境の改善
- ・沿線都市間の連絡強化
- ・企業活動・地域づくり支援
- ・災害時の代替路確保

計画概要

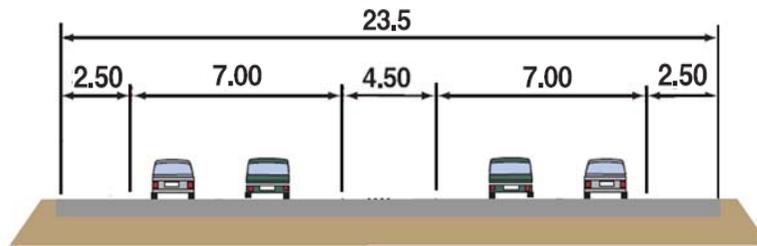
区 間 : 自) 茨城県猿島郡五霞町幸主
至) 茨城県つくば市梶内

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
計画交通量 : 20,600~30,100台/日
事業化 : 平成6年度
事業費 : 約2,999億円
(前回評価 約2,634億円)

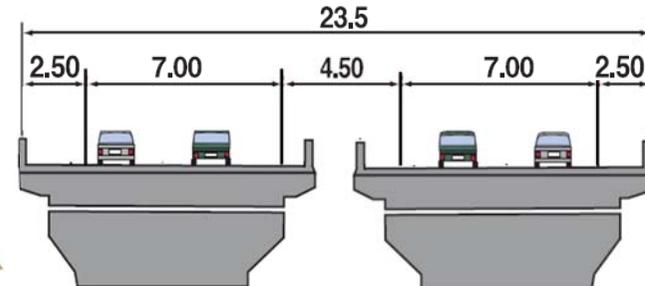


標準横断面

土工区間(盛土部)断面図(単位:m)



橋梁区間断面図(単位:m)



3. 事業の概要

(1)-2 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、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。



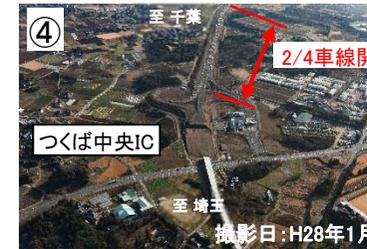
境古河IC付近



坂東IC予定地付近



常総IC予定地付近



つくば中央IC付近



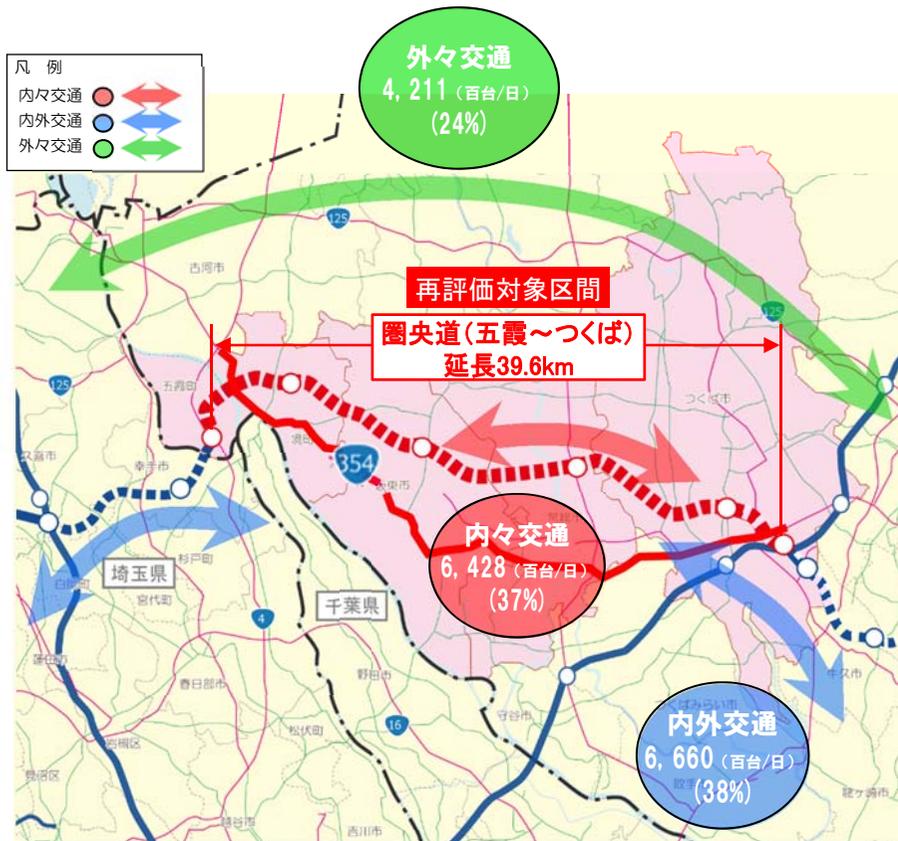
出典: 国土地理院ホームページ 電子国土web地理院地図(2007年～)

3. 事業の概要

(1)-3 事業の目的と計画の概要(国道354号の交通特性)

・圏央道(五霞~つくば)に並行する国道354号の交通特性は、周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が38%、周辺地域に起終点のある内々交通が37%、周辺地域を通過する外々交通が24%となっている。

当該区間の主な交通特性



当該区間のOD内訳

当該区間のOD内訳	交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	6,428	37%
周辺地域とその他の地域(内外)	6,660	38%
周辺地域⇄茨城県	5,562	32%
周辺地域⇄他県	1,098	6%
通過交通(外々)	4,211	24%
合計	17,299	100%

(単位:百台/日)

※周辺地域とは当該事業周辺の五霞町、境町、坂東市、常総市、つくば市
 ※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある

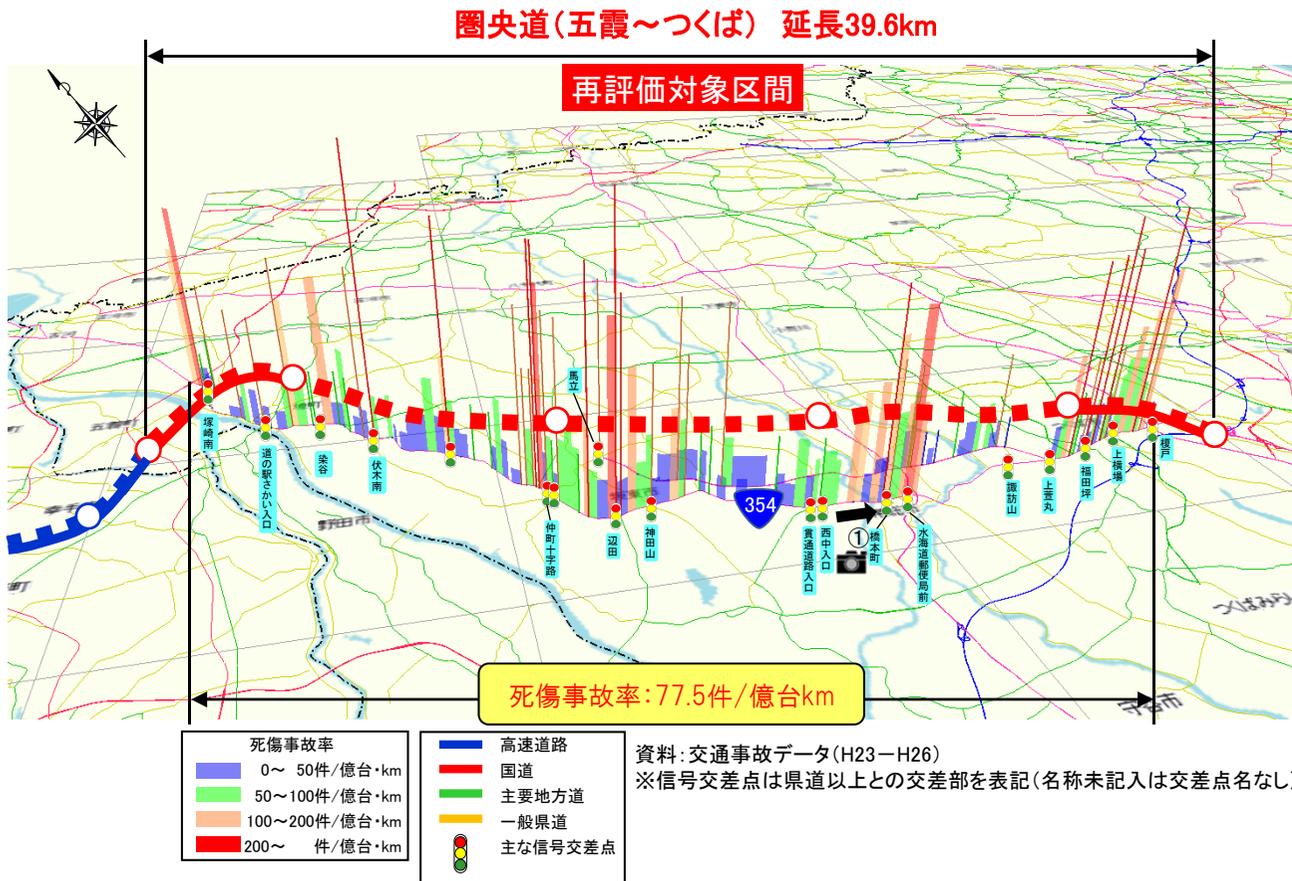
内々交通が37%
 内外交通が38%
 外々交通が24%

3. 事業の概要

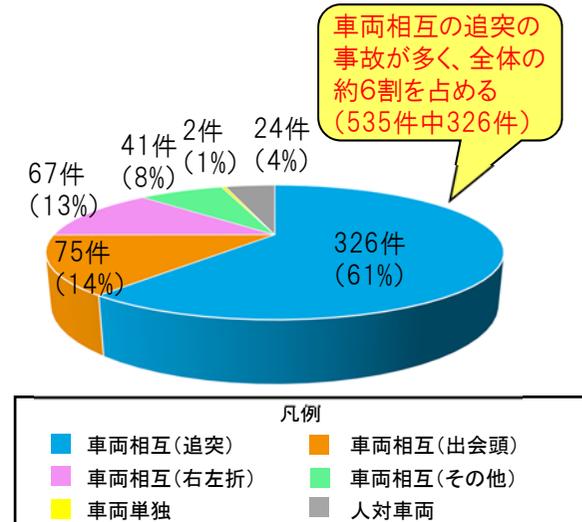
(2)-1 事業の必要性 (沿道環境の改善)

- ・国道354号の死傷事故率は、77.5件/億台・km。
- ・事故類型では、追突事故が約6割を占めている。
- ・圏央道(五霞～つくば)の整備により、並行する区間の通過交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。

国道354号の事故発生状況



国道354号の事故類型



写真①: 橋本町交差点付近



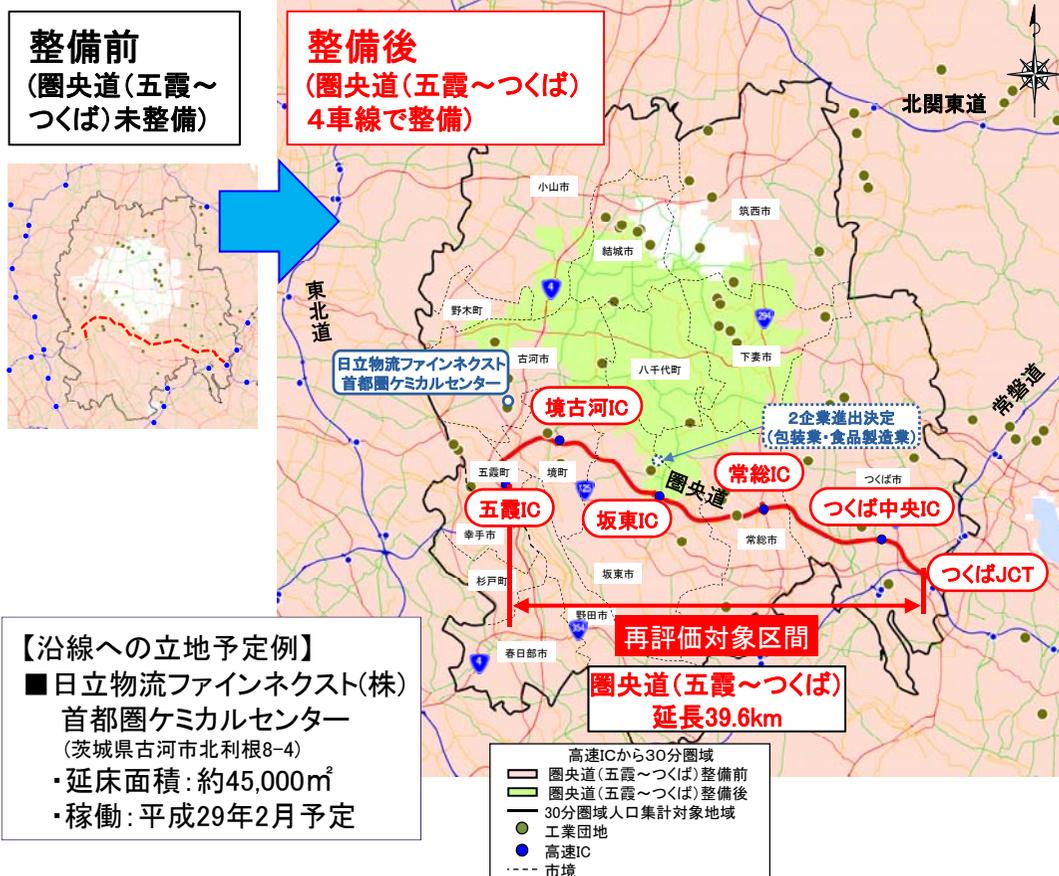
H28.8撮影

3. 事業の概要

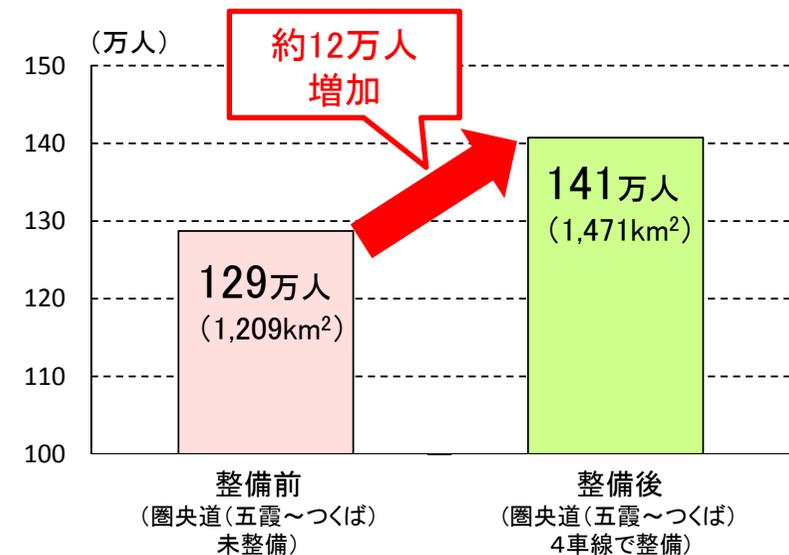
(2)-2 事業の必要性(企業活動・地域づくり支援)

- ・圏央道(五霞~つくば)の整備により、沿線の8市2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、観光客が増加しており、五霞・境古河IC周辺に大型物流倉庫の建設や坂東IC工業団地に2企業(梱包業、食品製造業)の進出が決定するなど、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



高速ICへの所要時間30分圏人口の増加



工業団地 出典:平成27年版 茨城県誘致企業総覧
算出方法:H26年度プローブデータ(昼間12時間平均旅行速度)

※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)

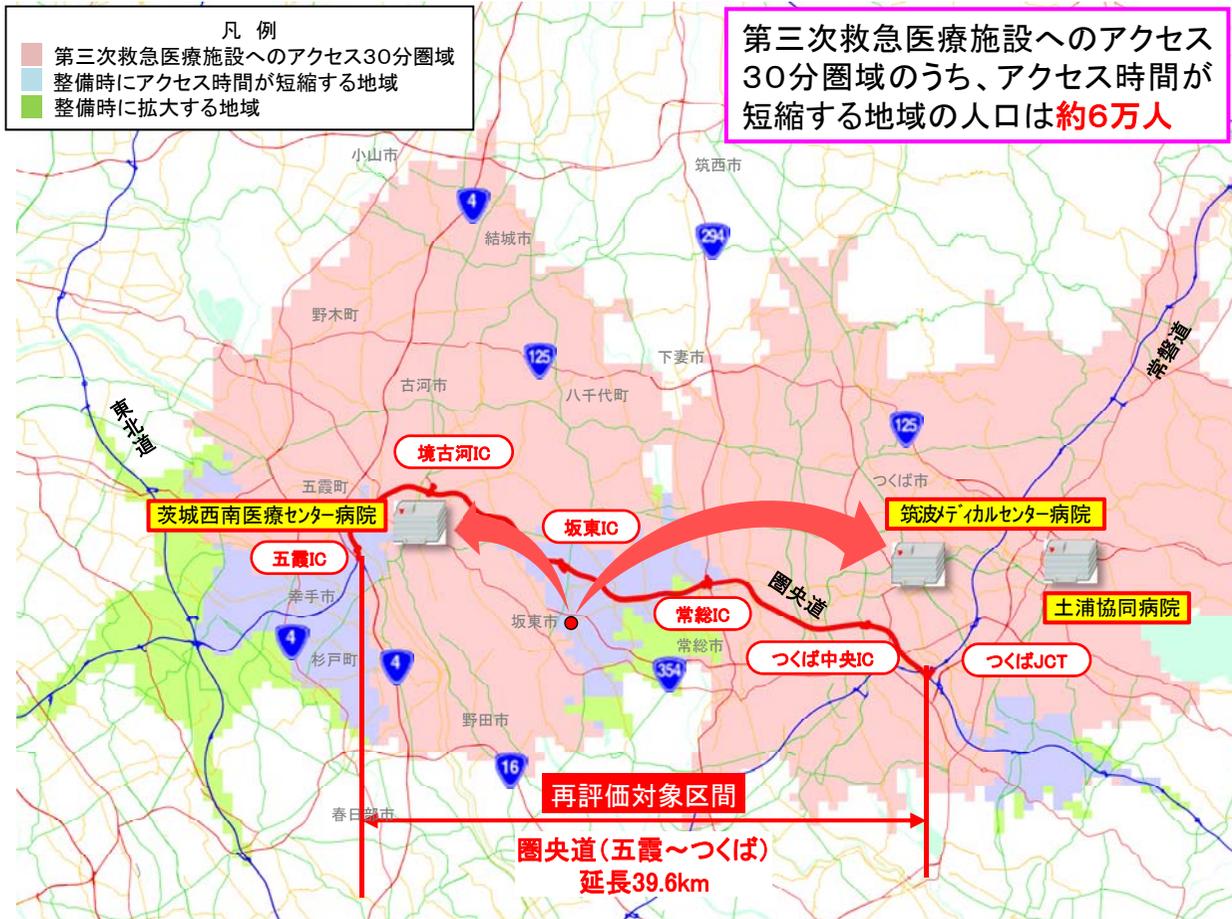
※30分圏域はメッシュ単位で計測し、圏域人口は該当するメッシュ単位の人口(H22国勢調査)を集計

3. 事業の概要

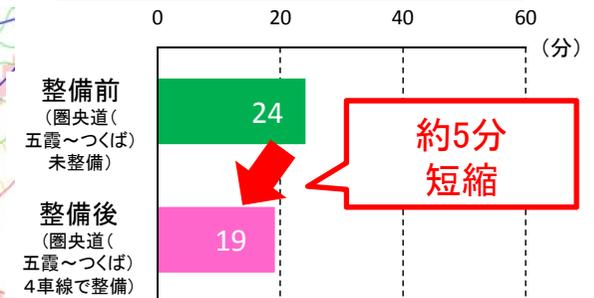
(2)-3 事業の必要性(救急医療活動の迅速化)

・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)までの所要時間の短縮が期待される。

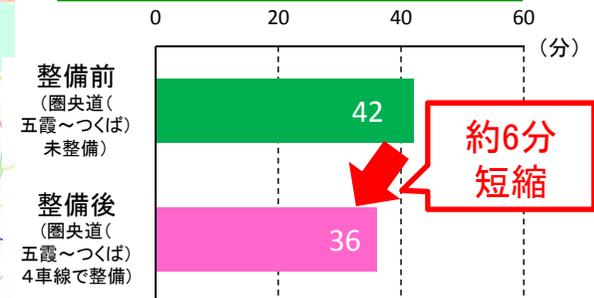
圏央道周辺の第三次救急医療施設までのアクセス30分圏域



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



坂東市役所から筑波メディカルセンターまでの所要時間の短縮



算出方法: H26年度プローブデータ(昼間12時間平均旅行速度)
圏央道(五霞~つくば)の速度は、規制速度80km/hを用いて算出

※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

4. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

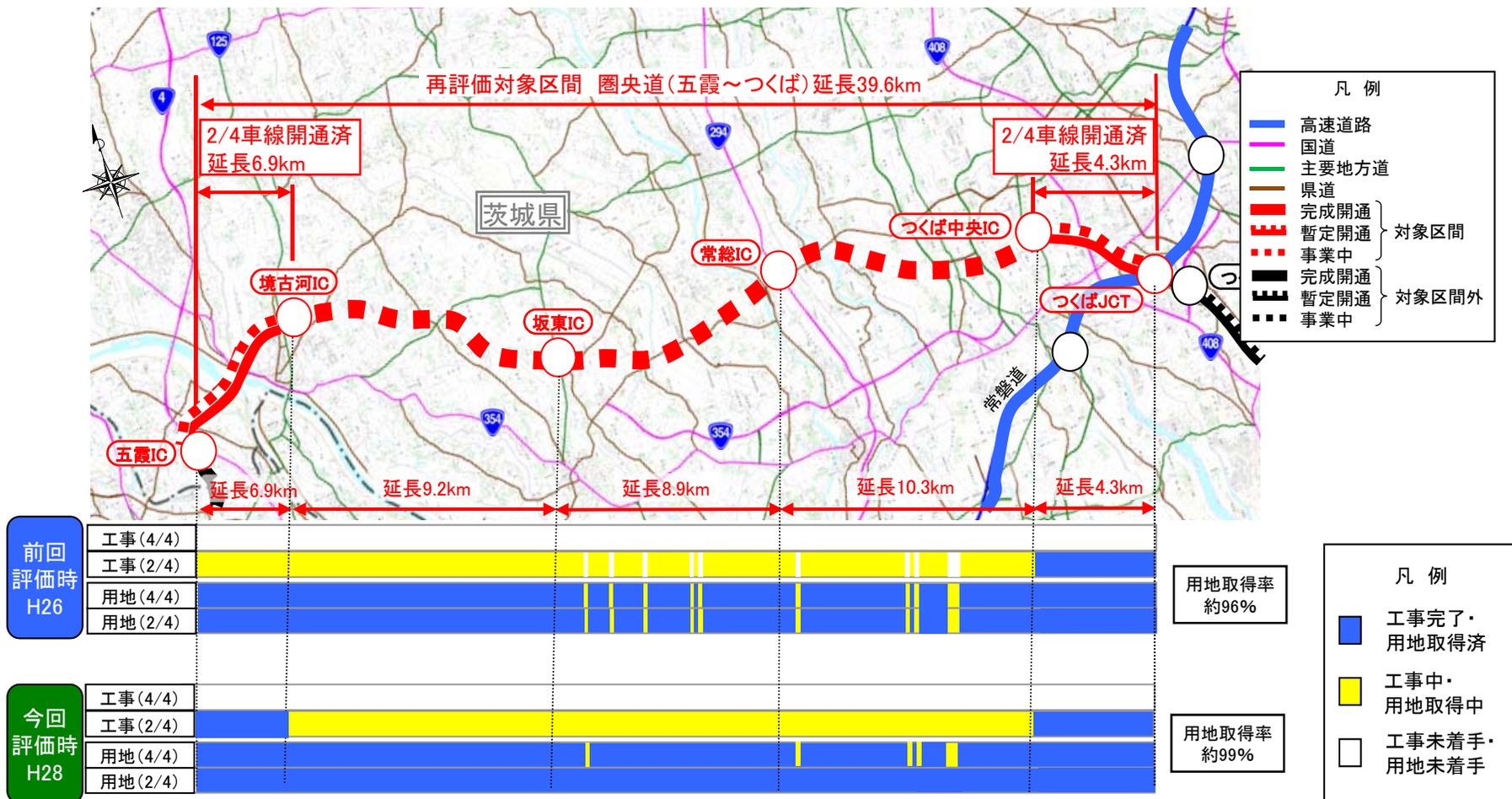
- 平成 2年11月：基本計画決定
- 平成 6年度：事業化
- 平成 6年12月：環境影響評価
- 平成 7年 3月：都市計画決定
- 平成 9年 2月：整備計画決定
- 平成12年度：用地着手
- 平成13年度：工事着手
- 平成14年 3月：有料道路事業許可(つくば中央IC~つくばJCT)
- 平成22年 4月：つくば中央IC~つくばJCT暫定2車線開通(2/4車線)
- 平成23年 6月：有料道路事業許可(五霞IC~つくば中央IC)
- 平成24年 8月：事業認定申請
- 平成24年10月：事業認定告示
- 平成27年 3月：五霞IC~境古河IC暫定2車線開通(2/4車線)



4. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・用地取得率は99%(平成28年3月末時点面積ベース、暫定2車線部分は100%取得済み)。
- ・現在、舗装工事などを実施中。
- ・引き続き、平成28年度の境古河IC～つくば中央ICの暫定2車線開通に向け、工事を推進する。



4. 事業の進捗状況

■ 前回評価時(平成26年度)

<写真②-1> 飯沼川渡河部



<写真③-1> 小貝川渡河部



■ 現在の状況

<写真②-2> 飯沼川渡河部



<写真③-2> 小貝川渡河部



4. 事業の進捗状況

(3)－1 事業費変更の概要

①盛土材の確保方法の変更	(約260億円増額)
②地盤改良工法の変更	(約70億円増額)
③坂東パーキングエリア(仮称)の追加	(約35億円増額)
	計 365億円増額

項目	理由概要	増額
① 盛土材の確保方法の変更	<ul style="list-style-type: none"> ○ 盛土材は、建設発生土の有効利用の観点から、当初、周辺の公共事業における建設発生土を利用することとしていた。 ○ しかし、以下の理由などにより、発生土の一部が確保できなくなった。 <ul style="list-style-type: none"> 1) 搬出に先立ち、現地土質調査を行ったところ、想定以上の軟弱土(第3種建設発生土の基準を満たさない土)であったなど、盛土材に適さないことが判明した。 2) 軟弱地盤対策の追加検討が必要となり、工事を一部一時中止したことで、発生土を確保できなくなった。 3) 発生土搬出元の工事工程の遅延などにより搬出できなくなった。 ○ このため、発生土の調達範囲をより遠方まで広げたことから、発生土の運搬距離が長くなり事業費が増額した。 ○ それでもなお、確保できなかった分量については、購入せざるを得ず事業費が増額した。 	約260億円増
② 地盤改良工法の変更	<ul style="list-style-type: none"> ○ 軟弱地盤の改良工法は、当初、建設発生土を用いた盛土載荷重工法を予定していた。 ○ しかし、発生土が不足(①盛土材の確保方法の変更)したことから、工法を固結工法に変更した。 	約70億円増
③ 坂東パーキングエリア(仮称)の追加	<ul style="list-style-type: none"> ○ 坂東IC～常総IC間にパーキングエリアを設置するため追加する。 	約35億円
全体事業費の増額		約365億円

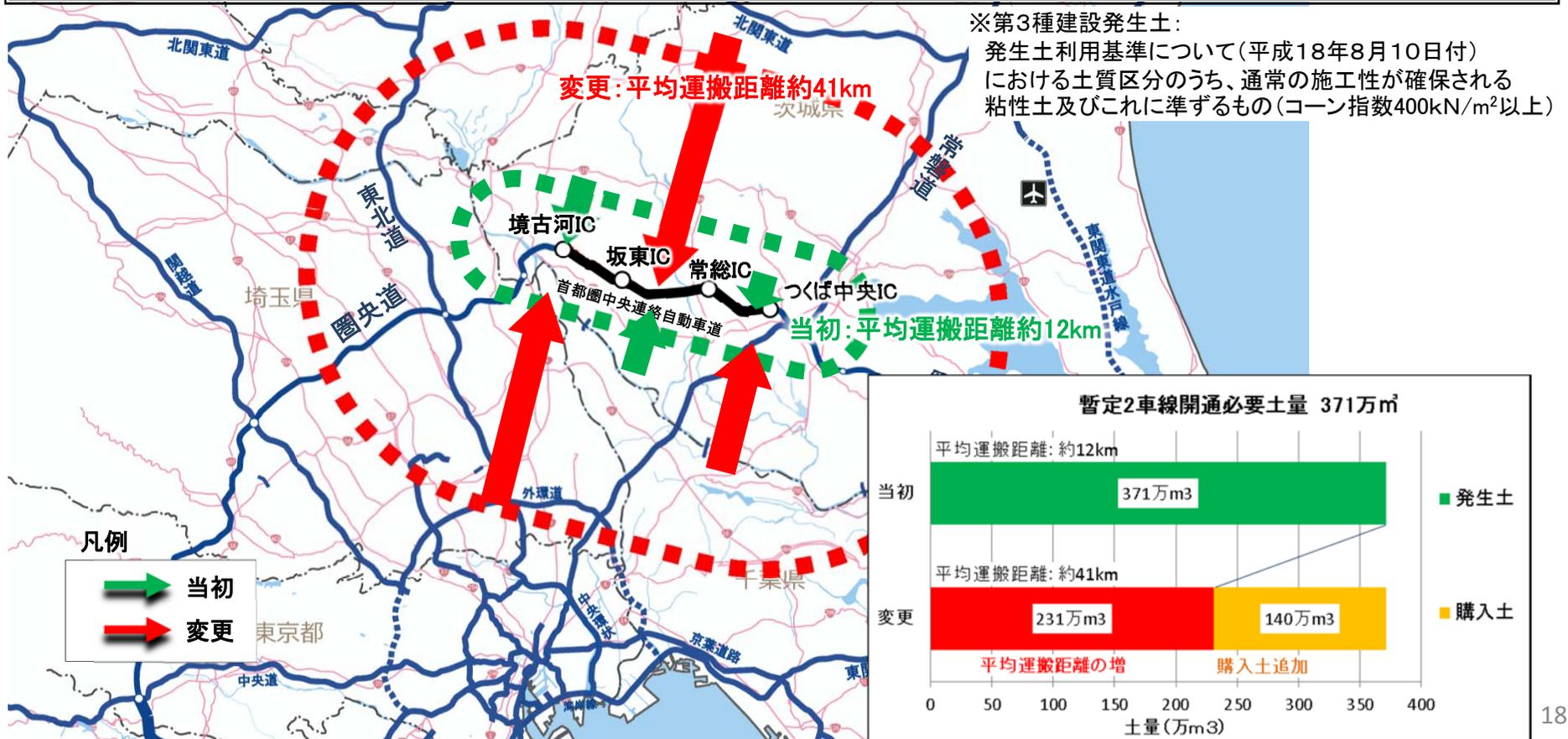
4. 事業の進捗状況

(3) - 2 事業費変更の概要

① 盛土材の確保方法の変更

【約260億円増額】

- 盛土材は、建設発生土の有効利用の観点から、当初、周辺の公共事業における建設発生土を利用することとしていた。
- しかし、以下の理由などにより、発生土の一部が確保できなくなった。
 - 1) 搬出に先立ち、現地土質調査を行ったところ、想定以上の軟弱土(第3種建設発生土※の基準を満たさない土)であったなど、盛土材に適さないことが判明した。
 - 2) 軟弱地盤対策の追加検討が必要となり、工事を一部一時中止したことで、発生土を確保できなくなった。
 - 3) 発生土搬出元の工事工程の遅延などにより搬出できなくなった。
- このため、発生土の調達範囲をより遠方まで広げたことから、発生土の運搬距離が長くなり事業費が増額した。
- それでもなお、確保できなかった分量については、購入せざるを得ず事業費が増額した。



4. 事業の進捗状況

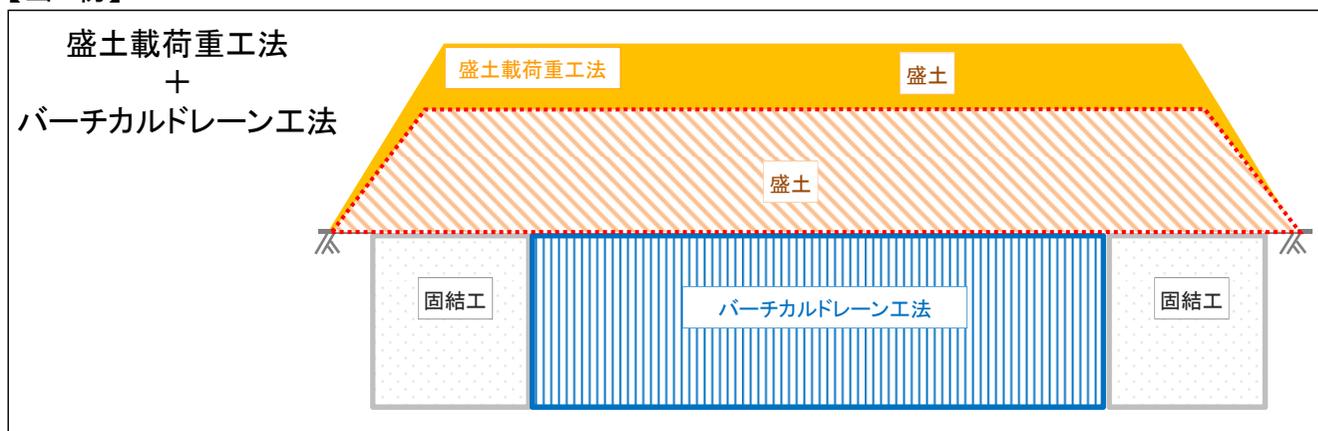
(3) - 2 事業費変更の概要

②地盤改良工法の変更

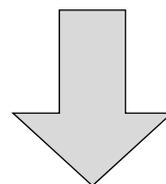
【約70億円増額】

- 軟弱地盤の改良工法は、当初、建設発生土を用いた盛土・載荷重工法を予定していた。
- しかし、発生土が不足(①盛土材の確保方法の変更)したことから、工法を固結工法に変更した。

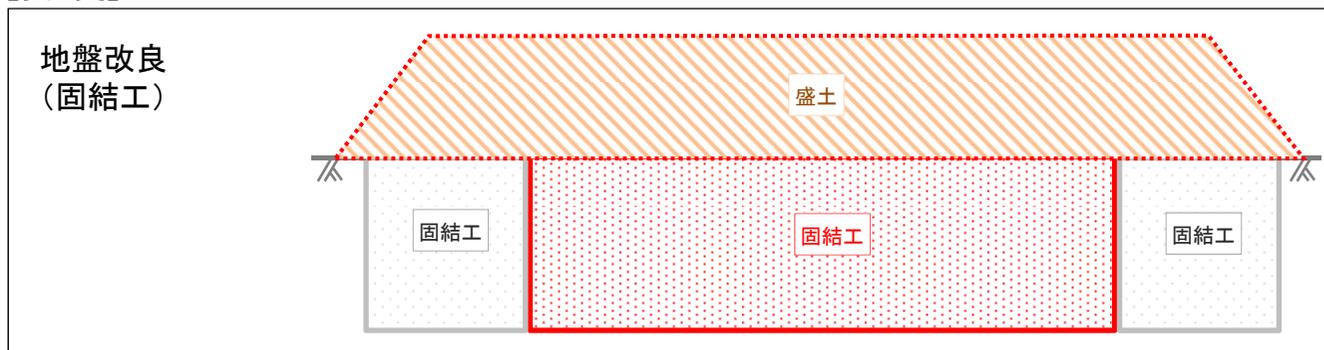
【当初】



※バッチカルドレーン工法とは、軟弱な地盤中に透水性の高いドレーン材を打設し、盛土を設置した時の荷重により効率よく水分を排水させることで、地盤強度の増加を図る工法である



【変更】



4. 事業の進捗状況

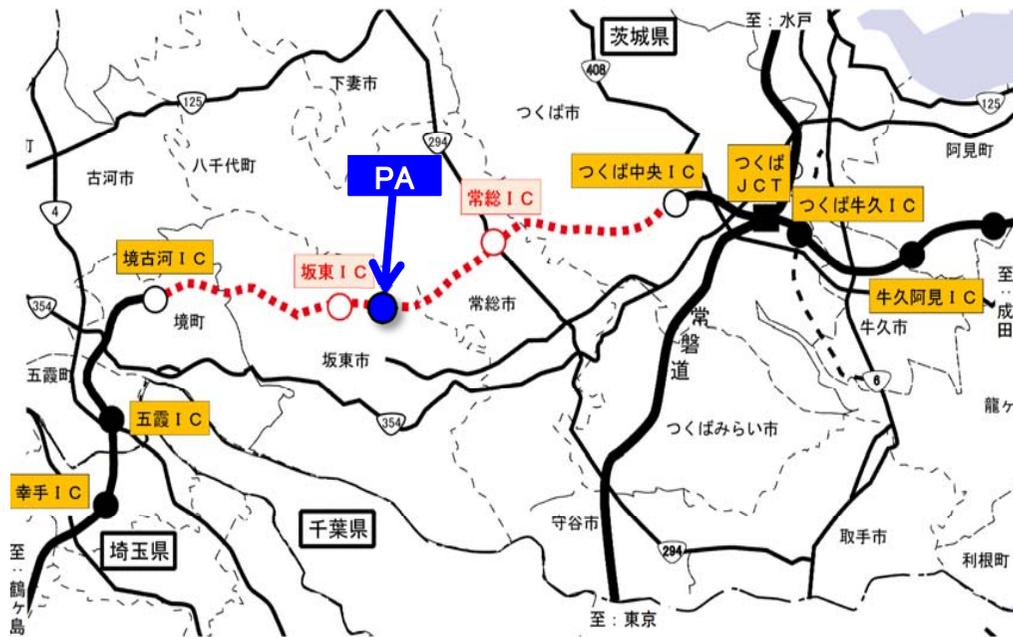
(3) - 3 事業費変更の概要

③坂東パーキングエリア(仮称)の追加

- 坂東IC～常総IC間にパーキングエリアを設置するため追加する。

【約35億円増額】

位置図



坂東に圏央道PA

市が飲食、販売施設検討

整備が進められている坂東市三田の山林など約4・3kmに建設される。国と東日本高速道路のついで、坂東一帯の圏央道PAが設置される。PAは坂東IC東側の裕巳市議「無所属」の市議会定例会で杉村

整備が進められている坂東市三田の山林など約4・3kmに建設される。国と東日本高速道路のついで、坂東一帯の圏央道PAが設置される。PAは坂東IC東側の裕巳市議「無所属」の市議会定例会で杉村

整備が進められている坂東市三田の山林など約4・3kmに建設される。国と東日本高速道路のついで、坂東一帯の圏央道PAが設置される。PAは坂東IC東側の裕巳市議「無所属」の市議会定例会で杉村

ビルしていた。圏央道の県内区間は、坂東一帯の圏央道PAを含む埼玉・幸手間は中央両IC間(約28km)が未開通で、15年度までの県内全線開通を目指している。

(富岡良一)

5. 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(H26)〕

・基準年次	: 平成28年度	平成26年度
・供用開始年次	: 平成42年度(暫定平成29年度)	平成42年度(暫定平成28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	: 20,600 ~ 30,100 (台/日)	20,100 ~ 30,000 (台/日)
・事業費	: 約2,999億円	約2,634億円
・総便益(B)	: 約3,989億円(約10,154億円※)	約3,615億円(約9,865億円※)
・総費用(C)	: 約3,380億円(約3,672億円※)	約2,774億円(約3,342億円※)
・費用便益比	: 1.2	1.3

※基準年次における現在価値化前を示す。

5. 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)
	3,539億円	277億円	174億円	3,989億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	3,032億円		348億円	3,380億円	
					1.2

(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)
	1,202億円	44億円	12億円	1,258億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	361億円		102億円	464億円	
					2.7

注1) 便益・費用については、平成28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。

6. 事業の見込み等

(1) 事業進捗の見込みの視点

- ・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12年度に用地着手、平成13年度に工事着手。
- ・平成22年4月につくば中央IC～つくばJCT[L=4.3km]が暫定2車線開通。
- ・平成27年3月に五霞IC～境古河IC[L=6.9km]が暫定2車線開通。
- ・用地取得率は99%(平成28年3月末時点面積ベース、暫定2車線部分は100%取得済み)。
- ・軟弱地盤対策検討委員会での検討結果や平成27年9月の関東・東北豪雨により工事現場が浸水した影響を踏まえ、暫定2車線開通を1年延伸。
- ・引き続き、平成28年度の境古河IC～つくば中央IC間の暫定2車線開通に向け、工事を推進する。

(2) 事業の計画から完成までの流れ(圏央道(五霞～つくば))

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	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	測量、地質、設計	測量、設計	測量、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	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号地玉原橋～利根川	五霞～境古河		つくば中央～小見川～荒野川	五霞～荒野川	境古河～五霞																								
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	埋文	埋文	埋文
五霞IC～境古河IC	用地									29%	52%	76%	86%	89%	96%	98%	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	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	
境古河IC～つくば中央IC(前回)	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	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	
境古河IC～つくば中央IC(今回)	用地																																					
	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	
つくば中央IC～つくばJCT	用地					2%	67%	55%	55%	74%	99%	99%	99%	99%	完了																							
	工事							土工	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	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁
事業認定																																						

(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

7. 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上で必要不可欠な基幹的インフラであり、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などの際には、緊急輸送道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、本県としては、本事業を継続して重点的に進め、今年度内の暫定2車線による全線開通に引き続き、早期の4車線化工事の着手及び完成を強く要望する。また、今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト縮減を図るとともに、4車線化に向けて有料道路事業の導入を早期に決定し、かつ、その割合をできる限り大きくするようお願いしたい。

8. 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、現道区間の通過交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。
- ・沿線の8市2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、工場立地の増加など活力ある地域づくり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

- ・平成22年4月につくば中央IC～つくばJCT[L=4.3km]が暫定2車線開通。
- ・平成27年3月に五霞IC～境古河IC[L=6.9km]が暫定2車線開通。
- ・用地取得率は99%(平成28年3月末時点面積ベース、暫定2車線部分は100%取得済み)。
- ・引き続き、平成28年度の境古河IC～つくば中央ICの暫定2車線開通に向け、工事を推進する。

(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、沿道環境の改善、企業活動・地域づくり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。