

(再評価)

資料 3 - 7 - ①

平成 29 年度 第 3 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
(つくば～大栄)
(茂原～木更津)

平成29年11月27日

国土交通省 関東地方整備局

目次

■一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

1. 圏央道の概要と効果 1

2. 事業の概要 7

■事業区間(つくば～大栄、茂原～木更津)

3. 事業の進捗状況 } つくば～大栄 12

4. 事業の評価

5. 事業の見込み等 } 茂原～木更津 18

■一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

6. 関連自治体等の意見 24

7. 今後の対応方針(原案) 27

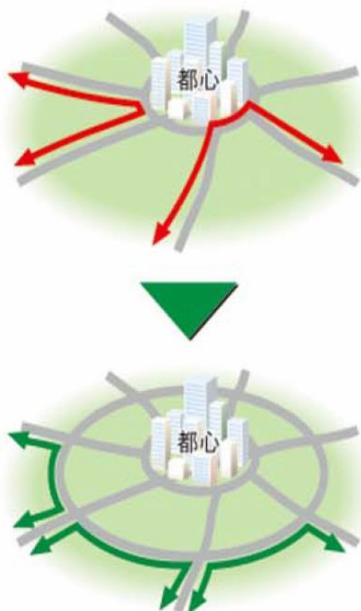
1. 圏央道の概要と効果

(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

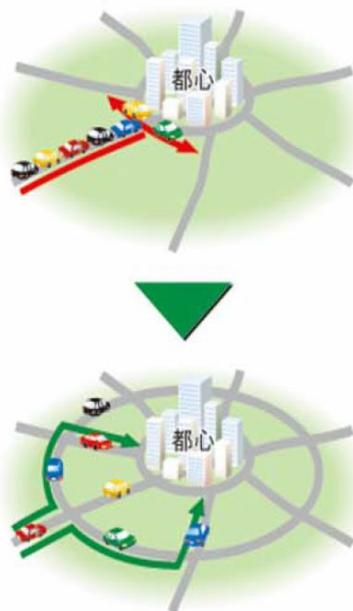
通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



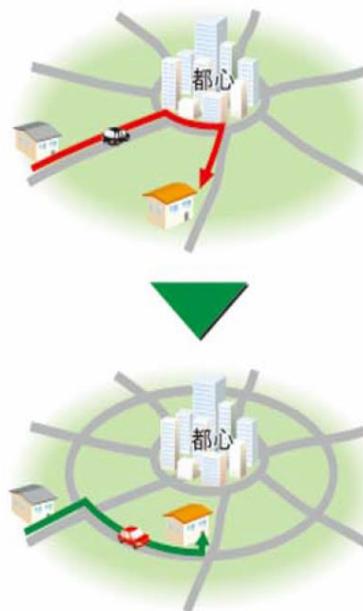
分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



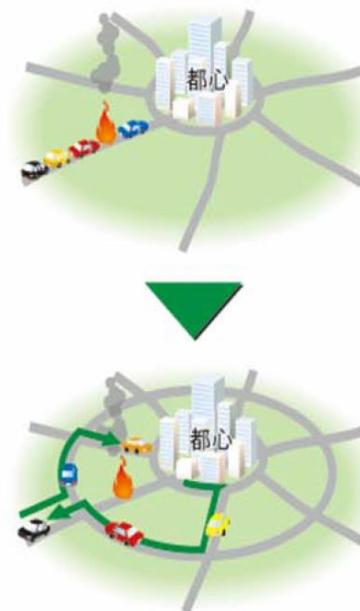
地域間移動

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



1. 圏央道の概要と効果

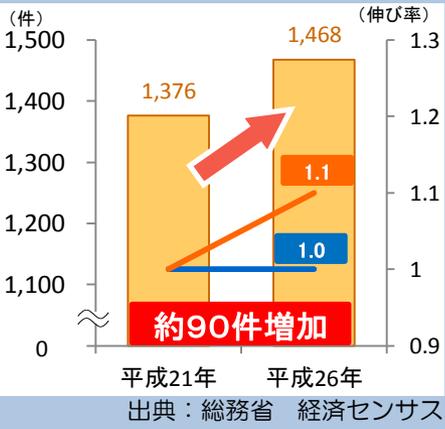
(3) 圏央道の効果① [圏央道沿線市町(東名高速~茨城県・千葉県境)の税収増]

- 沿線自治体※1の大型物流施設等は、5年間で約90件増加※2、※3
- 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9,000人増加※2、※3
- 法人住民税※4が約150億円増加、固定資産税(家屋)※5が約60億円増加

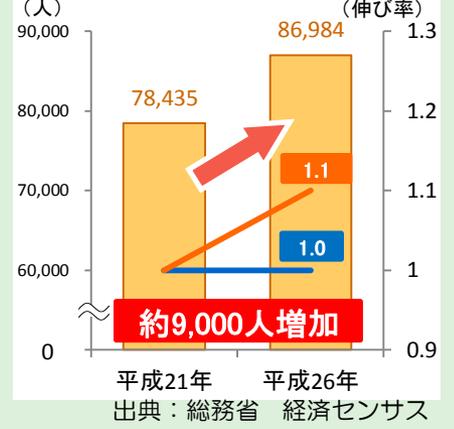
■ 圏央道沿線自治体に立地する大型物流施設



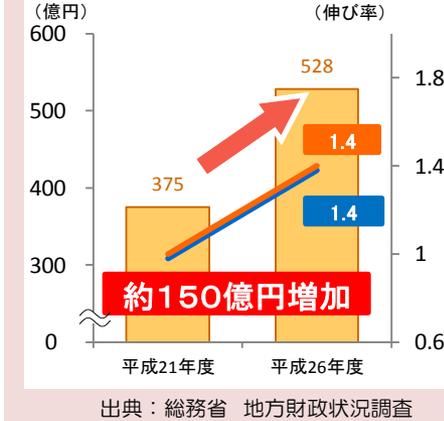
■ 大型物流施設等の立地の推移※2、※3



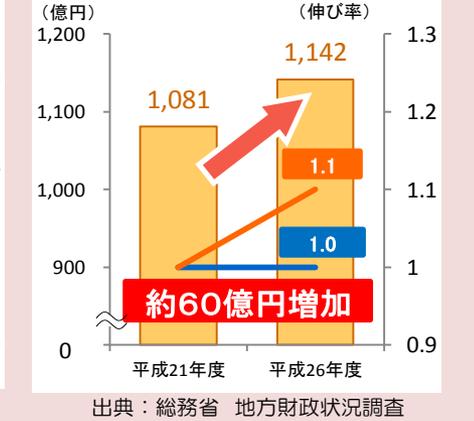
■ 大型物流施設等の従業者数の推移※2、※3



■ 法人住民税※4の推移



■ 固定資産税(家屋)※5の推移



※1 圏央道(海老名JCT~茨城県・千葉県境)が通過等する35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」「運輸に付帯するサービス業」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~茨城県・千葉県境)が通過等する35市町」および東京都区部を除いた値

■ 沿線自治体全体※1
■ 沿線自治体全体の伸び率(対H21比)
■ 関東(1都4県※6)全体の伸び率(対H21比)

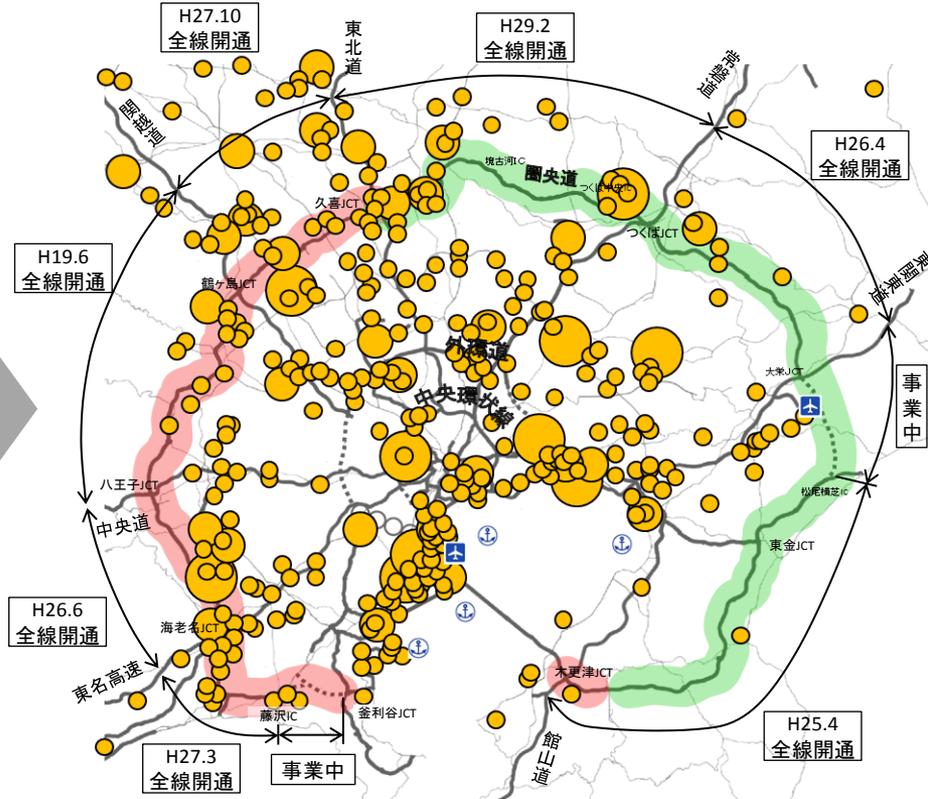
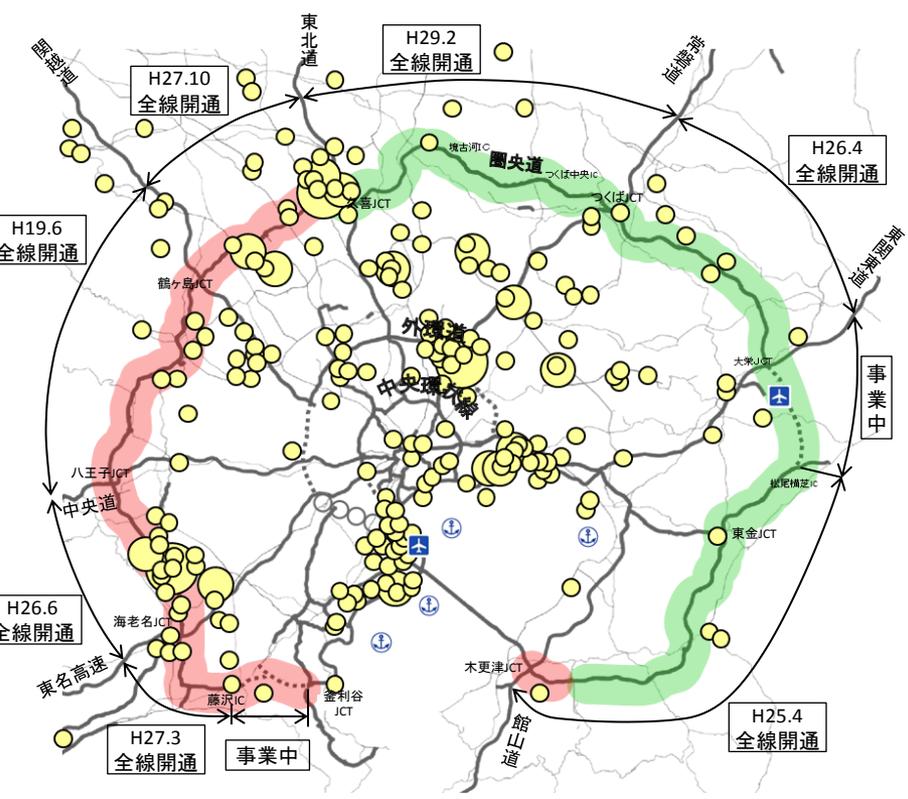
1. 圏央道の概要と効果

(3) 圏央道の効果②[大型物流施設の立地状況]

・圏央道周辺においては、東名高速から中央道、東北道間がネットワークされた区間で平成27年10月の開通以降も活発な新規立地の動向が継続
 ・東北道から常磐道、東関東道がネットワークされた区間で、平成29年2月の開通前より新規立地が活発化の傾向

H24年1月～H26年5月

H26年6月～H28年12月



道路	
■	4車線整備区間
■	2車線整備区間
大型物流施設の立地件数	
○ (small)	H24年1月以降 H26年5月時点立地済み
○ (medium)	H26年6月以降 H28年12月時点立地済み(予定)
○ (small)	1~2件
○ (medium)	3~4件
○ (large)	5件以上

出典：日本立地総覧2014年版、2015年版、2016年版、及びH28年12月までの物流雑誌、ビジネス誌、新聞紙等(H24年1月以降に竣工(予定)の大型物流施設を対象に作図)

1. 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]

- ・成田空港から日光・那須、富岡製糸場、川越などの観光地へのアクセスが向上。観光周遊の促進が期待
- ・成田空港からの外国人観光客や茨城県、千葉県からの来訪者の増加を期待しているという声も

成田空港から各観光地へ



日光東照宮
写真提供: 日光東照宮



那須
写真提供: 那須町観光協会



富岡製糸場
写真提供: 富岡市



川越
写真提供: 川越市



平成29年2月26日開通

境古河IC

地元の声

(富岡市世界遺産部観光おもてなし課)
 これまでの圏央道の開通で神奈川方面とのアクセスが向上し、首都圏からの観光客が増えました。境古河～つくば中央間の開通で、成田空港からの外国人観光客や茨城県、千葉県からの来訪者の増加を期待しています。
 出典) 平成28年11月 ヒアリング調査

成田空港の外国人航空旅客数の推移

※出典) 成田空港公表資料 (外国人の国際線利用者を集計)

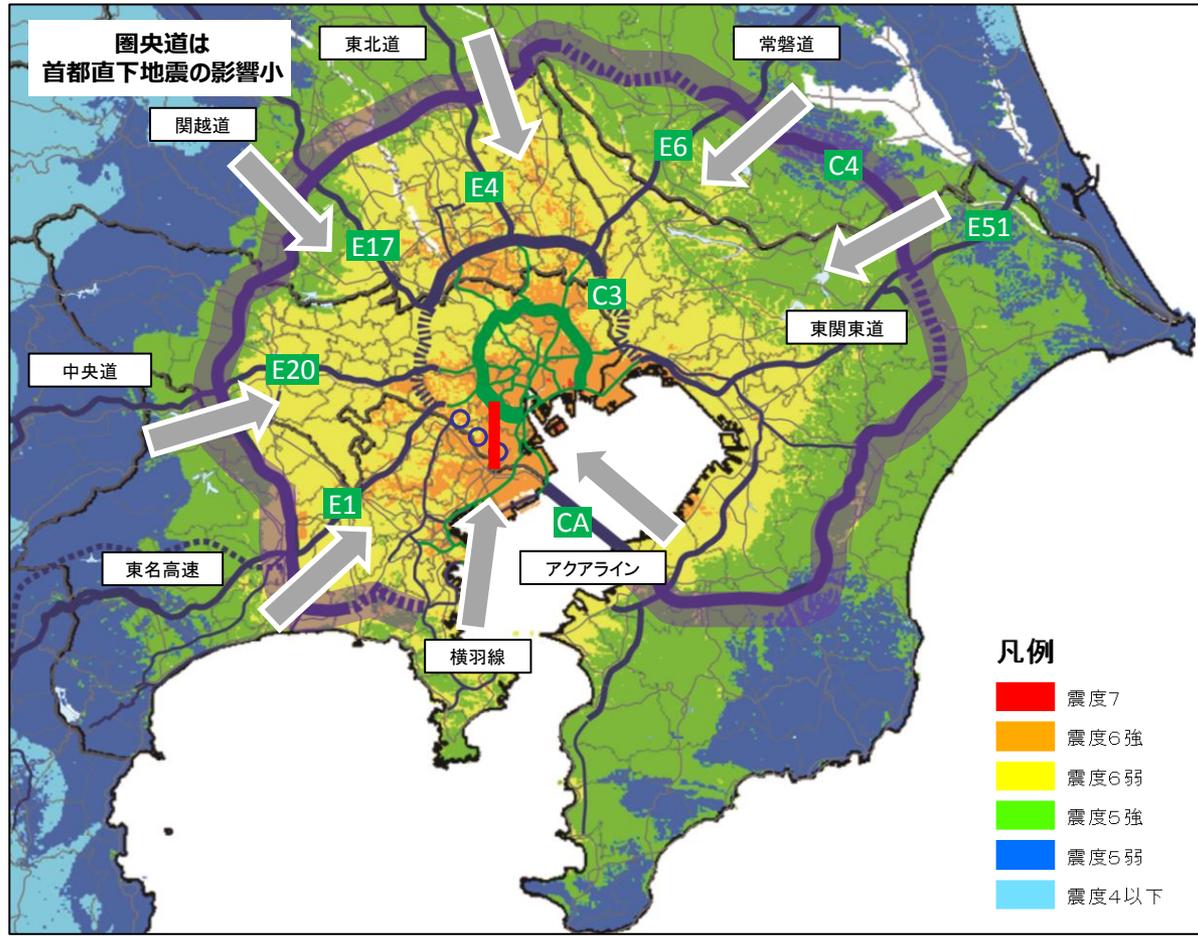
年	航空旅客数(百万人)
H22	8.7
H23	5.9
H24	7.3
H25	8.7
H26	10.1
H27	12.4
H28	13.9

着実に増加

1. 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]

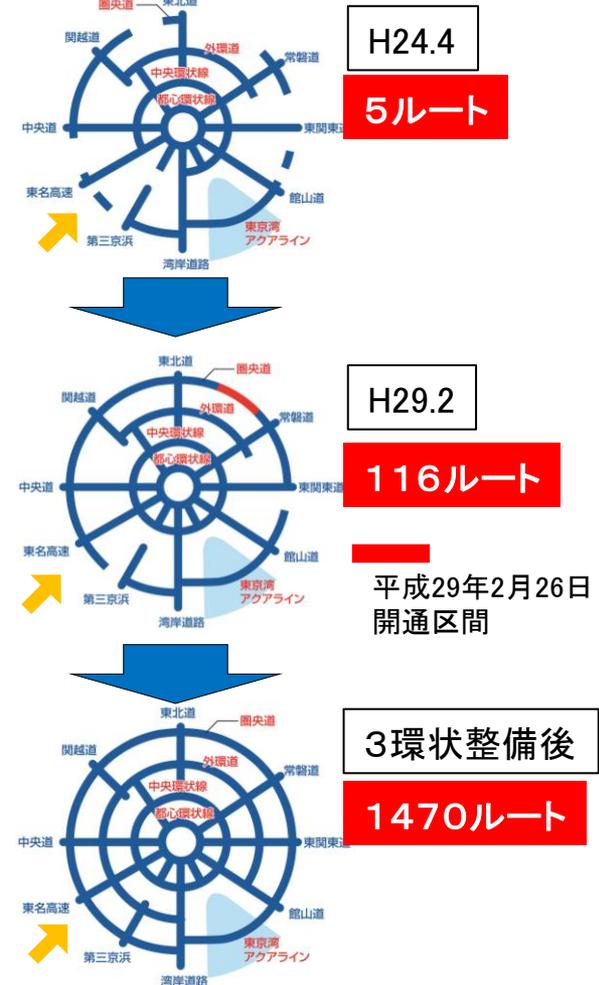
- ・首都直下地震(M7クラスの地震)が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定
- ・道路管理者と関係機関は、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向を優先啓開ルートに設定(八方向作戦)
- ・首都圏三環状道路により、リダンダンシーが強化されれば、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能



■ : 震源(東京都区部南部)
 ← : 道路啓開
 想定最大震度7

※1 中央防災会議 首都直下地震対策検討WGにおいて、被害が大きく首都中枢機能への影響が大きいと考えられる都区部直下の都心南部直下地震の震源

■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))



2. 事業の概要(全体)

(1) -1 事業の目的と計画の概要

- ・圏央道(つくば～^{たいえい}大栄)は、田園地帯を通過し、常磐道・東関東道と接続。
- ・圏央道(茂原～^{もばら きさらづ}木更津)は、山地・丘陵地を通過し、東京湾アクアライン連絡道・^{たてやま}館山道・圏央道(東金茂原道路)と接続。
- ・沿線周辺には、^{あみとうが}阿見東部工業団地や^{ちょうなん}長南工業団地等の工業団地、^{たかたきこ}高滝湖等の観光地が立地し、大栄JCT周辺には成田国際空港が立地している。

目的

- ・ネットワークの形成
- ・産業活性化の支援
- ・災害時の代替路確保

計画概要

【首都圏中央連絡自動車道(つくば～大栄)】

事業区間：自)茨城県つくば市^{かじうち}梶内
至)千葉県成田市^{きちおか}吉岡

計画延長・幅員：40.0km・23.5m

車線数：4車線

計画交通量：24,000～36,800台/日

事業化：平成3年度

全体事業費：約2,841億円

【首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)】

事業区間：自)千葉県茂原市^{いしがみ}石神
至)千葉県木更津市^{いんなり}犬成

計画延長・幅員：28.5km・23.5m

車線数：4車線

計画交通量：17,600～25,500台/日

事業化：平成4年度

全体事業費：約2,198億円

位置図



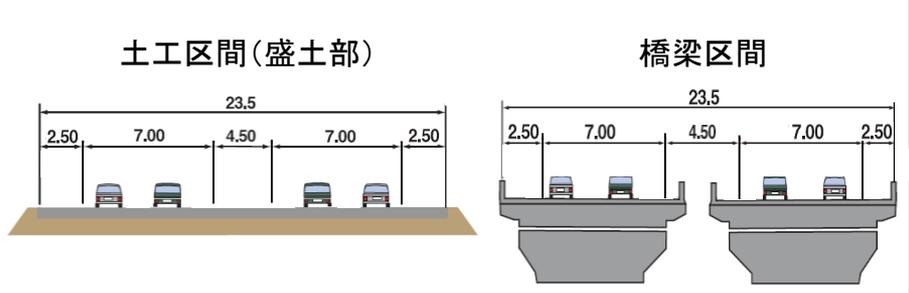
2. 事業の概要(全体)

(1) -2 事業の目的と計画の概要

【首都圏中央連絡自動車道(つくば～大栄)】



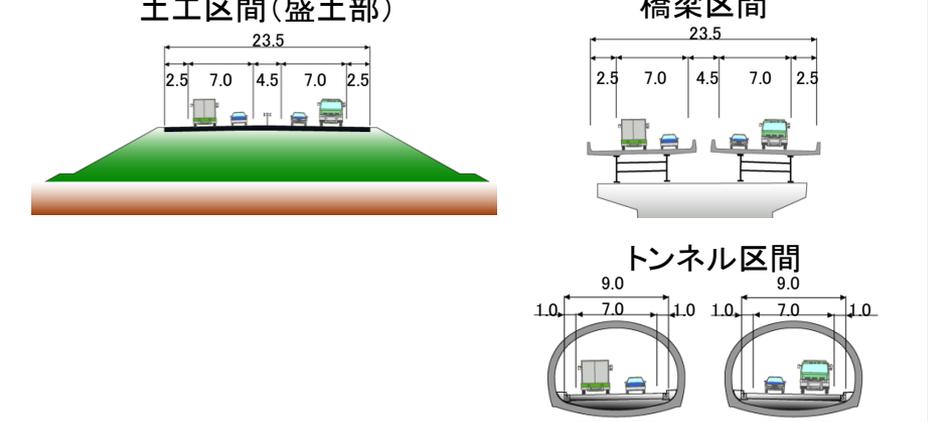
標準横断面図 (単位:m)



【首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)】



標準横断面図 (単位:m)



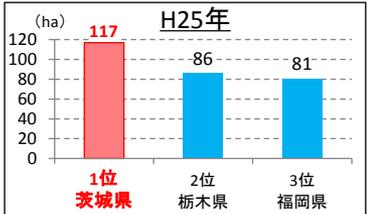
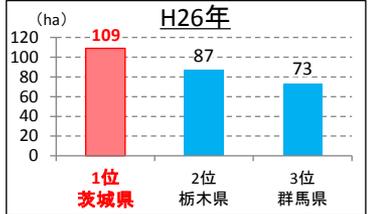
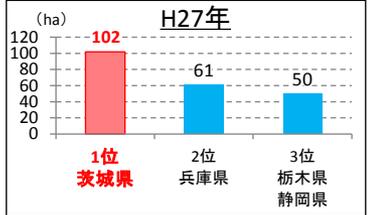
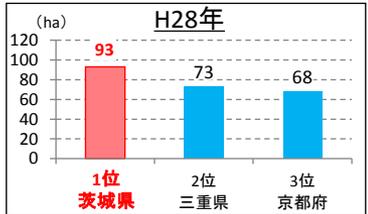
2. 事業の概要(つくば～大栄)

(1) -3 事業の必要性(産業活性化の支援)

- ・茨城県では、『茨城圏央道産業コンプレックス基本計画』に基づき、企業立地を積極的に推進。
- ・茨城県の工場立地面積は4年連続全国第1位。
- ・圏央道(つくば～大栄)の整備により、更なる企業活動の活発化が期待。

茨城県内の工場立地状況

【工場立地面積の全国順位(電気業を除く)】



出典: 工場立地動向調査 (H25～H28)

圏央道IC周辺の開発計画や企業立地の概要

福田工業団地

- ・開発面積: 114.6ha / 立地企業: 18社
- ・昭和56年操業開始
- 【主な立地施設】
- ・機器製造工場

阿見吉原土地区画整理事業

- ・開発面積: 160.8ha / 立地企業: 5社
- ・平成21年開業
- 【主な立地施設】
- ・大型商業施設
- ・大型物流施設

阿見東部工業団地

- ・面積: 64.7ha / 立地企業: 18社
- ・平成16年操業開始
- 【主な立地施設】
- ・食品加工工場
- ・機器製造工場

江戸崎工業団地

- ・開発面積: 43.0ha / 立地企業: 6社
- ・平成25年操業開始
- 【主な立地施設】
- ・製品流通施設
- ・機材倉庫

■第2次「茨城圏央道産業コンプレックス基本計画」の概要

- 茨城県圏央道沿線地域を対象とした、企業立地促進法の規定に基づく産業集積の形成又は産業集積の活性化に関する基本計画。
- 以下の茨城県圏央道沿線地域を産業コンプレックス地域とし、「高付加価値型生活関連産業」、「市場創造型新産業」、「自動車関連産業」を集積。
- 【集積区域】
古河市、五霞町、境町、坂東市、常総市、つくば市、土浦市、阿見町、牛久市、龍ヶ崎市、河内町、稲敷市、美浦村
- 事業環境の整備の一つとして、圏央道沿線を一体とする効果的な企業誘致・事業支援体制の構築。

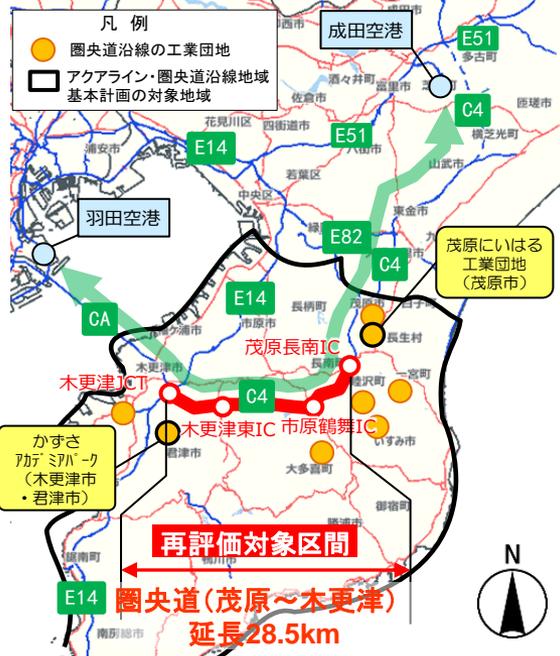
出典: 稲敷市HP、茨城県HP

2. 事業の概要(茂原～木更津)

(2)-1 事業の必要性(産業活性化の支援)

- ・圏央道(茂原～木更津)の開通により、成田・羽田の両空港や首都圏各地へのアクセス性が向上し、千葉県内の新規工場立地面積は大きく増加。
- ・アクアライン・圏央道沿線地域基本計画の中で「特に重点的に企業立地を図るべき区域」に指定されているかずさアカデミアパークの新規立地件数も堅調に推移。茂原にいはる工業団地(現在整備中)では平成29年度から分譲を開始予定。
- ・圏央道(茂原～木更津)が千葉県内の産業活性化を支援。

圏央道(茂原～木更津)周辺の工業団地



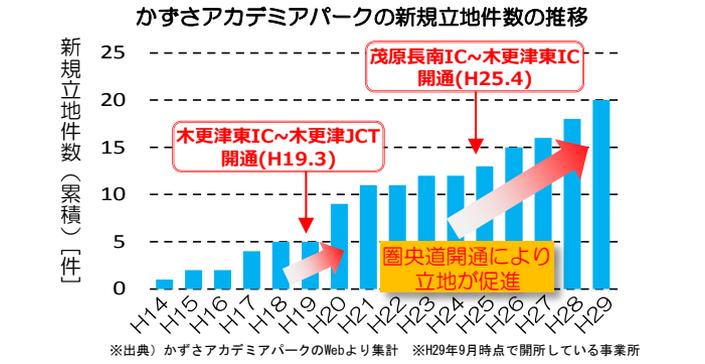
かずさアカデミアパーク進出企業の声

かずさは都心へのアクセスだけでなく圏央道の開通により成田空港への利便性も高くなりました。

※出典) かずさアカデミアパーク立地推進協議会Web

かずさアカデミアパーク(木更津市・君津市)

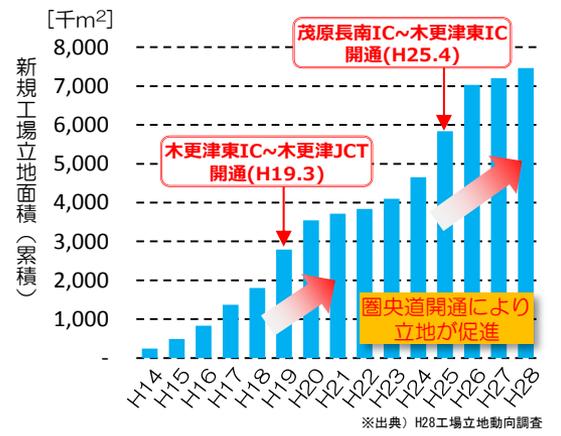
- ・先端技術産業分野の研究開発拠点。現在は研究開発施設のほか、各種製造工場の立地も進む。



茂原にいはる工業団地(茂原市)

- ・利便性の高さから「早く土地を確保したい」という立地希望者の声が増え、予定を前倒しして分譲手続きを開始。
- 全体面積：約42ha(予定)
 分譲面積：約19ha(予定)
- 造成状況(撮影：平成28年2月)
 ※出典) 千葉県Web

千葉県の新規工場立地面積の推移



アクアライン・圏央道沿線地域基本計画

- ・企業立地促進法に基づき、平成27年4月に千葉県で策定(11市8町1村が対象)。
- ・対象地域内に「ものづくり関連産業」「新エネルギー産業」「食品関連産業」等の業種を集積する事で、競争力強化や新産業の創出、地域活性化等を図る。
- ・「特に重点的に企業立地を図るべき区域」には、かずさアカデミアパークや茂原にいはる工業団地等、合計6箇所が指定。

2. 事業の概要(茂原～木更津)

(2)-2 事業の必要性(水産業活性化の支援)

- ・全国有数の漁業県である千葉県は、「千葉ブランド水産物認定制度」により水産業の振興を推進。
- ・勝浦漁港のカツオは千葉ブランド水産物に認定されており、上場水揚量は全国2位。
- ・東京・横浜の中央卸売市場における千葉県産カツオの取扱額は1位。
- ・圏央道(茂原～木更津)の開通により、漁港から市場までの所要時間が34分(27%)短縮。
- ・アクセス性の向上により千葉県内の水産業活性化を支援。

勝浦漁港から市場までの輸送ルート

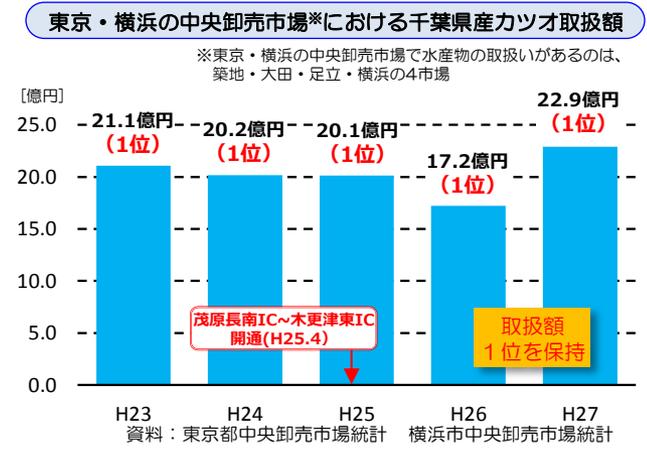
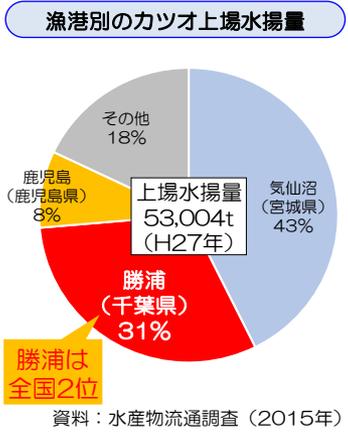


所要時間の変化(勝浦漁港→築地市場)

館山道、京葉道、東関東道ルート	126分	34分 (27%) 短縮
圏央道・アクアラインルート(新たなルート)	92分	

資料：フローデータ(H28年度)7時台

千葉県産カツオの水揚量及び取扱額



カツオ輸送業者の声

資料：ヒアリング調査結果(H29.9)

- ・カツオは鮮度の低下が早いので、輸送時間が短ければ短いほど市場関係者に喜ばれます。
- ・圏央道(茂原～木更津)の開通後は輸送時間が短縮し、鮮度の良いカツオを安定して市場に供給できるようになりました。

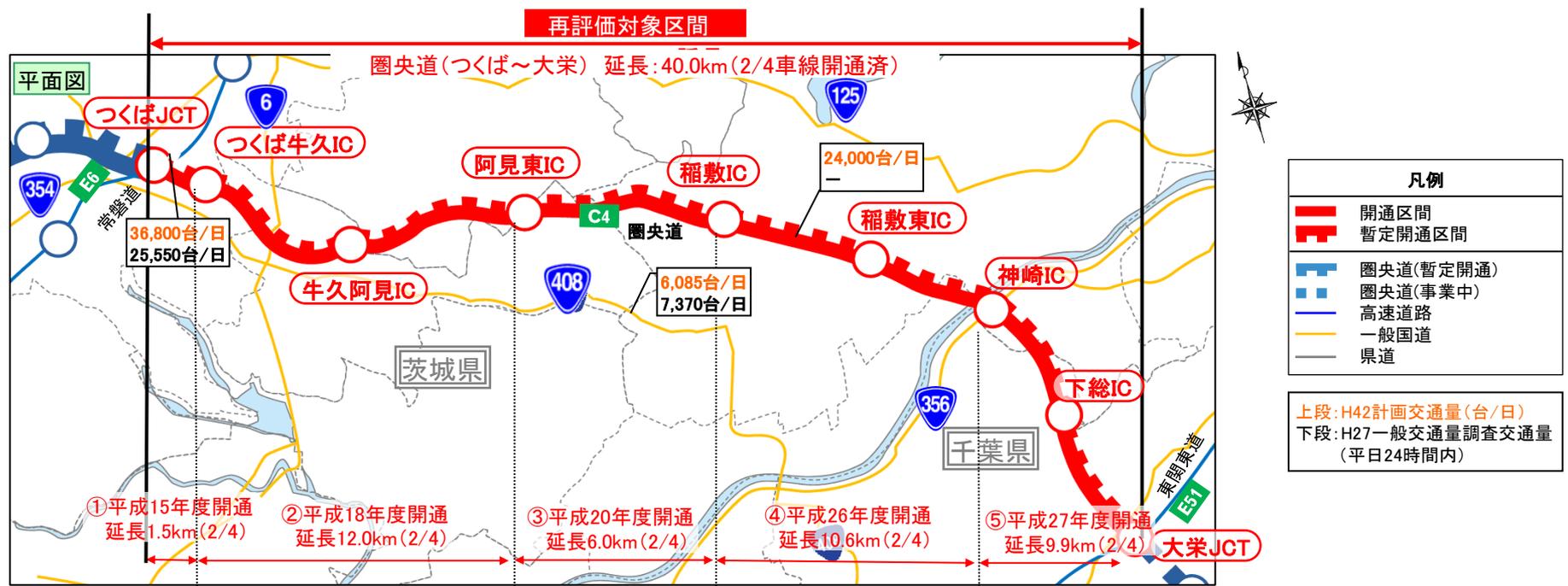
千葉ブランド水産物認定制度

- ・千葉のさかなの認知度を高め、広く県内外にアピールするため、平成18年6月に創設。(平成28年3月現在、22品目が認定)
- ・全国に誇れる優れた県産水産物を認定し、重点的にPRすることで、千葉のさかな全体のイメージアップと消費拡大を図る。

3. 事業の進捗状況(つくば～大栄)

(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14年3月 有料道路事業許可(つくばJCT～稲敷IC) |
| ○平成 4年度 事業化(千葉・茨城県境間～大栄JCT間) | ○平成15年度～ 順次開通 |
| ○平成 6年4月 都市計画決定 | ○平成23年6月 有料道路事業許可(稲敷IC～大栄JCT) |
| ○平成 9年度 用地買収着手 | ○平成27年6月 延長40.0km全線開通 |
| ○平成11年度 工事着手 | |



4. 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。

※費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

(1) 計算条件

・基準年次	: 平成26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
・交通量の推計年次	: 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

※基準年次における現在価値化前を示す。

4. 事業の評価(つくば～大栄)

※費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

(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)
	3,488億円	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
	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)
	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
	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) 費用便益比算定上設定した完成年度は平成41年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 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5) 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。

5. 事業の見込み等

(1) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成27年6月神崎IC～大栄JCTの開通により全線暫定2車線開通。
- ・用地取得率は99%(平成29年3月末、面積ベース、暫定2車線部分は100%取得済み)。
- ・暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。



	H3	H4	H5	H6	H7	H8	~	H29	H30年代以降
事業着手	事業化 (つくばJCT ~県境)	事業化 (県境~ 大栄JCT)		都市計画 決定					
調査・設計						H8			
埋蔵文化財調査						H10	H23		
つくばJCT~ つくば牛久IC	用地					H9	H14		
	工事					H11	H15 (暫定2/4車線開通)		
つくば牛久IC~ 阿見東IC	用地					H9	H18		
	工事					H13	H18 (暫定2/4車線開通)		
阿見東IC~ 稲敷IC	用地					H12	H20		
	工事					H14	H20 (暫定2/4車線開通)		
稲敷IC~ 大栄JCT	用地					H16			
	工事					H16	H27 (暫定2/4車線開通)		

▽ 現在

3. 事業の進捗状況(茂原～木更津)

(1) 事業の経緯

○平成元年8月	基本計画決定	○平成12年度	有料道路事業認可
○平成4年度	事業化	○平成18年度～	順次開通
○平成7年3月	都市計画決定 環境影響評価	○平成25年4月	延長28.5km全線開通
○平成10年度	用地買収着手		
○平成11年度	工事着手		

平面図



3. 事業の進捗状況(茂原～木更津)

(2) 残事業の概要

- ・本事業の用地取得率は99%(平成29年3月末時点、面積ベース)。
- ・平成25年4月に茂原長南IC～木更津東ICが暫定2車線で開通。当該区間の整備により全線開通。
- ・平成27年8月には高滝湖PA外回りを供用。現在は市原鶴舞IC～木更津東ICの側道整備を実施中。
- ・暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。



前回 評価時 H26	工事(2/4)	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>	用地取得率 約99%
	工事(4/4)	<div style="width: 30%; height: 10px; background-color: blue;"></div>	
	用地(2/4)	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>	
	用地(4/4)	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>	

今回 評価時 H29	工事(2/4)	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>	用地取得率 約99%
	工事(4/4)	<div style="width: 30%; height: 10px; background-color: blue;"></div>	
	用地(2/4)	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>	
	用地(4/4)	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: blue;"></div>	

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. 事業の評価(茂原～木更津)

■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。

注: 費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

1) 計算条件

- ・基準年次 : 平成26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
- ・交通量の推計年次 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 17,600～25,500(台/日)
- ・事業費 : 約2,198億円
- ・総便益(B) : 約3,135億円(約7,181億円※)
- ・総費用(C) : 約2,558億円(約2,599億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 1.2

※基準年次における現在価値化前を示す。

4. 事業の評価(茂原～木更津)

注:費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

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)
	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
	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)
	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
	285億円		17億円	302億円	

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) 費用便益比算定上設定した完成年度は、平成41年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 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5) 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. 事業の評価(茂原～木更津)

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度: 平成29年度

事業名: 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)

担当課: 計画課

担当課長名: 鶴見 剛

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更が無い	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化が無い	■
内的要因<費用便益分析関係>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2～4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更が無い	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]	需要量の変化はない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	事業費の増加は無い	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%*以内]	前回評価時より事業期間の延長はない	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時における下位ケース値が基準値を上回っている H26年度実施の下位値 [事業全体] ・交通量(-10%) B/C=1.2 ・事業費(+10%) B/C=1.2 ・事業期間(+20%) B/C=1.2 [残事業] ・交通量(-10%) B/C=2.0 ・事業費(+10%) B/C=1.9 ・事業期間(+20%) B/C=2.0	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

5. 事業の見込み等(茂原～木更津)

(1) 事業進捗の見込みの視点

- ・本事業の用地取得率は99%(平成29年3月末時点、面積ベース)。
- ・平成25年4月に茂原長南IC～木更津東ICが暫定2車線で開通。当該区間の整備により全線開通。
- ・暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。

(2) 事業の計画から完成までの流れ



		H4	H5	H6	H7 ~ H11	H12	H13	～	H28	H29	H30年代以降
事業着手等		事業化		都市計 画決定		有料事 業認可					
調査・設計				H6							
茂原長南IC ～木更津東IC	用地						H14				
	工事						H14	H25 (暫定2/4車線開通)			
木更津東IC ～木更津JCT	用地				H10		H19				
	工事				H11		H19				

6. 関連自治体等の意見

■つくば～大栄

(茨城県知事からの意見)

- ・本県において、圏央道は、沿線地域の活性化はもとより、首都圏の立地企業の生産性を大きく押し上げ、国際競争力を強化するなど、経済成長のため必要不可欠な基幹インフラであるとともに、今後危惧される首都直下地震の際には、緊急輸送道路として大きな役割を担う大変重要な路線です。
- ・また、今年2月26日に県内区間が全線開通し、早くも県内への企業立地や観光誘客、港湾・空港の利用促進などの効果を発揮し、様々な分野で本県の発展に大きく寄与しているところであります。
- ・しかしながら、本県区間は暫定2車線による整備となっていることから、定時性を確保し、ストック効果をより一層高めるとともに、災害時のリダンダンシーの確保を図るため、早期の4車線化が必要であります。
- ・このため、国と東日本高速道路株式会社が強力に連携して、速やかな4車線化工事の着手及び一日も早い完成をお願いします。
- ・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よう、お願いします。

6. 関連自治体等の意見

■つくば～大栄

(千葉県知事からの意見)

- ・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、国際競争力の強化や地域経済の活性化を図り、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。
- ・茨城県区間の全線開通により、神崎・大栄間の沿線地域における観光入込客数の増加や輸送時間の短縮など、経済に好循環をもたらすストック効果が現れている。
- ・このような効果を最大限発現するためにも、円滑な交通を確保し更なる生産性の向上を導くための4車線化が必要である。
- ・については、事業の継続が必要であり、ストック効果を最大限発現するためにも4車線化の早期整備を図られたい。

6. 関連自治体等の意見

■ 茂原～木更津

(千葉県知事からの意見)

- ・圏央道は、アクアライン及び館山道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。
- ・本区間の開通により、南房総地域、九十九里地域の各観光地へのアクセス性が向上し、観光入込客数が増加するとともに、千葉県内の物流施設等の立地件数は増加しており、経済に好循環をもたらすストック効果が現れている。
- ・このような効果を最大限発現するためにも、円滑な交通を確保し更なる生産性の向上を導くための4車線化が必要であり、さらに、沿線地域等からは(仮称)かずさインターチェンジの整備が求められている。
- ・については、事業の継続が必要であり、ストック効果を最大限発現するためにも、事業の推進を図られたい。

7. 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

- ・茨城県では、『茨城圏央道産業コンプレックス基本計画』に基づき、企業立地を積極的に推進。
- ・茨城県の工場立地面積は4年連続全国第1位、更なる企業活動の活発化が期待。
- ・費用対効果(B/C)は、1. 2。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成27年6月神崎IC～大栄JCT[延長9.9km]が暫定2車線で開通し、全線暫定2車線で開通。
- ・用地取得率は99%(平成29年3月末、面積ベース、暫定2車線部分は100%取得済み)。
- ・暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。

(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、産業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。

7. 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

- ・ 茂原～木更津の開通によってアクセス性が向上した事で、千葉県内の産業や水産業の活性化を支援。
- ・ 費用対効果(B/C)は、1. 2。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・ 用地取得率は99%(平成29年3月末時点、面積ベース)。
- ・ 平成25年4月に茂原長南IC～木更津東IC間が暫定2車線で開通。当該区間の整備により全線開通。
- ・ 暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。

(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、産業及び水産業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。