

一般国道468号
首都圏中央連絡自動車道
(大栄～横芝)

平成18年1月12日
関東地方整備局

目 次

1 . 事業の目的	1
2 . 環状道路計画	2
3 . 首都圏の現況と課題.....	3
(1) 沿道環境状況	3
(2) 交通渋滞による膨大な時間の損失	4
(3) 都心部に集中する自動車交通	4
4 . 首都圏における 3 環状 9 放射の整備効果	5
(1) 渋滞解消.....	5
(2) CO ₂ 削減	6
5 . 圏央道（大栄～横芝）の概要	7
6 . 圏央道（大栄～横芝）の経緯	8
7 . 圏央道（大栄～横芝）の整備効果	9
(1) 農業への支援	9
(2) 工業への支援	10
(3) 水産業への支援.....	11
(4) 周辺地域の環境改善	12
(5) 観光立県ちばへの支援.....	13
8 . 費用対効果	14
9 . 今後の対応方針（原案）	15
(1) 事業の必要性に関する視点.....	15
(2) 事業進捗の見込みの視点	15
(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点	15
(4) 対応方針（原案）	15
(5) 他事業への反映.....	15

1. 事業の目的

- ・ 3環状9放射の道路ネットワーク形成
- ・ 首都圏の道路交通円滑化
- ・ 首都圏の環境改善
- ・ 沿線都市間の連絡強化
- ・ 沿線の地域づくり支援、活性化
- ・ 災害時における緊急輸送路の確保

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、首都高中央環状線等と一体となって、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、東京都心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の道路交通の円滑化、首都圏の機能の再編成を図る上で極めて重要な役割を果たすものです。

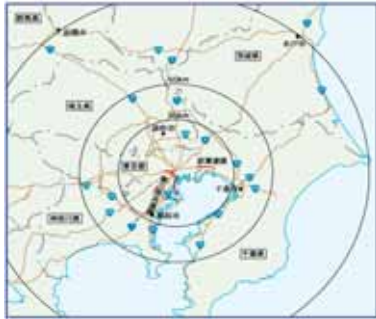
位置図 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 L 300km



2. 環状道路計画

(1) 東京圏の環状道路整備の歴史

昭和39年(1964年)



昭和55年(1980年)



平成2年(1990年)



平成16年(2004年)

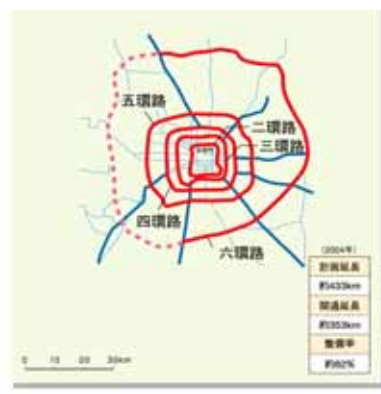


(2) 世界の環状道路

東京圏



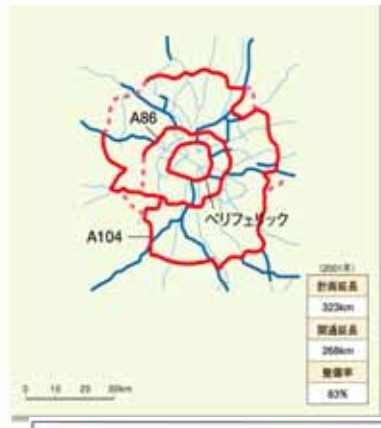
北京



ロンドン



パリ

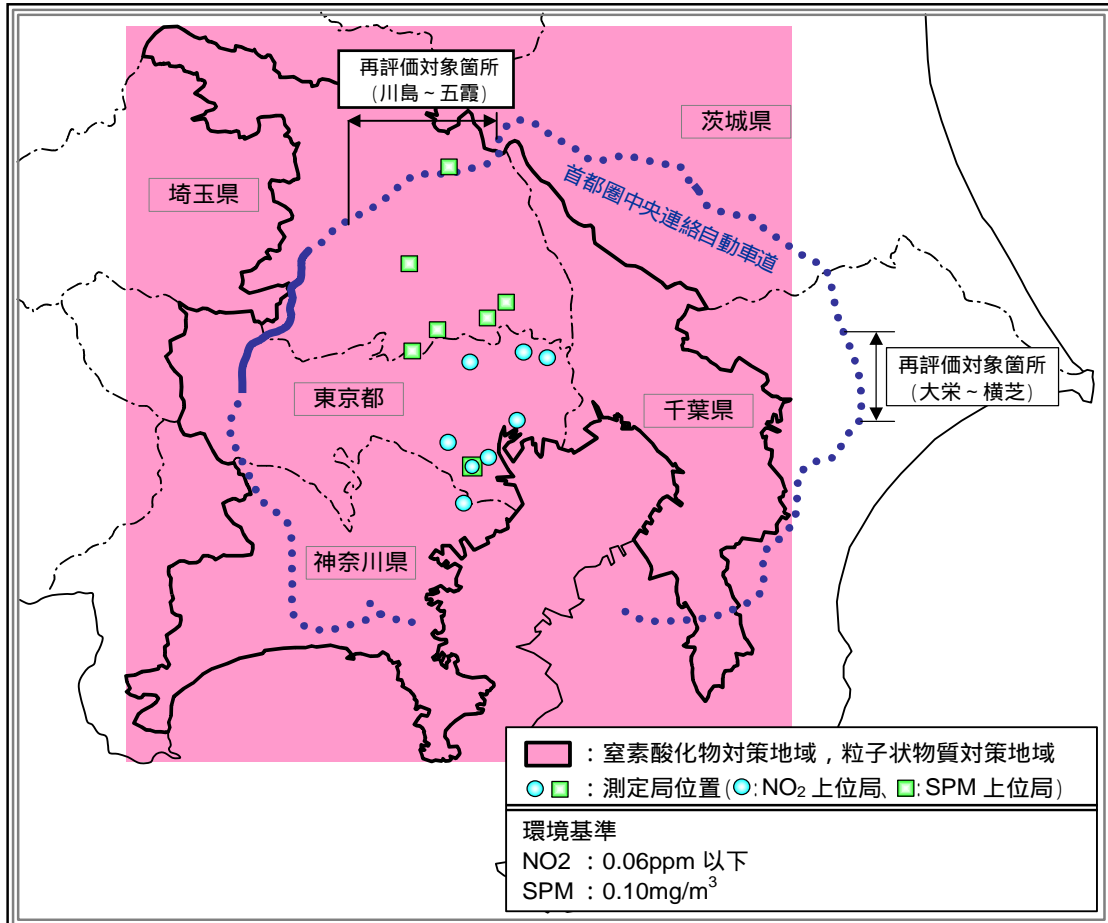


3. 首都圏の現況と課題

(1) 沿道環境状況

自排局全国ワースト10の中に

- ・ 圏央道内側のNO₂自排局が**8箇所**
- ・ 圏央道内側のSPM自排局が**7箇所**



NO₂測定値

平成16年度

順位	測定局名	都府県	市区	98%値 (ppm)
1	環七通り松原橋	東京都	大田区	0.083
2	環七通り亀有	東京都	葛飾区	0.081
3	北品川交差点	東京都	品川区	0.076
3	中山道大和	東京都	板橋区	0.076
5	日光街道梅島	東京都	足立区	0.075
6	玉川通り上馬	東京都	世田谷区	0.074
6	岡崎市第三測定所	愛知県	岡崎市	0.074
8	長崎駅前	長崎県	長崎市	0.073
9	永大通り新川	東京都	中央区	0.072
10	遠藤町交差点	神奈川県	川崎市	0.071

■ 圏央道内側の自排局
 二酸化窒素の1日平均値の年間98%値の上位測定局

SPM測定値

平成16年度

順位	測定局名	都府県	市区	2%除外値 (mg/m ³)
1	岡崎市第三測定所	愛知県	岡崎市	0.143
2	戸田美女木自排	埼玉県	戸田市	0.108
3	環七通り松原橋	東京都	大田区	0.107
4	和光新倉自排	埼玉県	和光市	0.105
5	苦竹	宮城県	仙台市	0.104
6	三橋自排	埼玉県	さいたま市	0.102
7	草加原町自排	埼玉県	草加市	0.101
7	久喜本町自排	埼玉県	久喜市	0.101
9	鳩ヶ谷三ツ和自排	埼玉県	鳩ヶ谷市	0.097
10	垂水自動車	兵庫県	神戸市	0.096

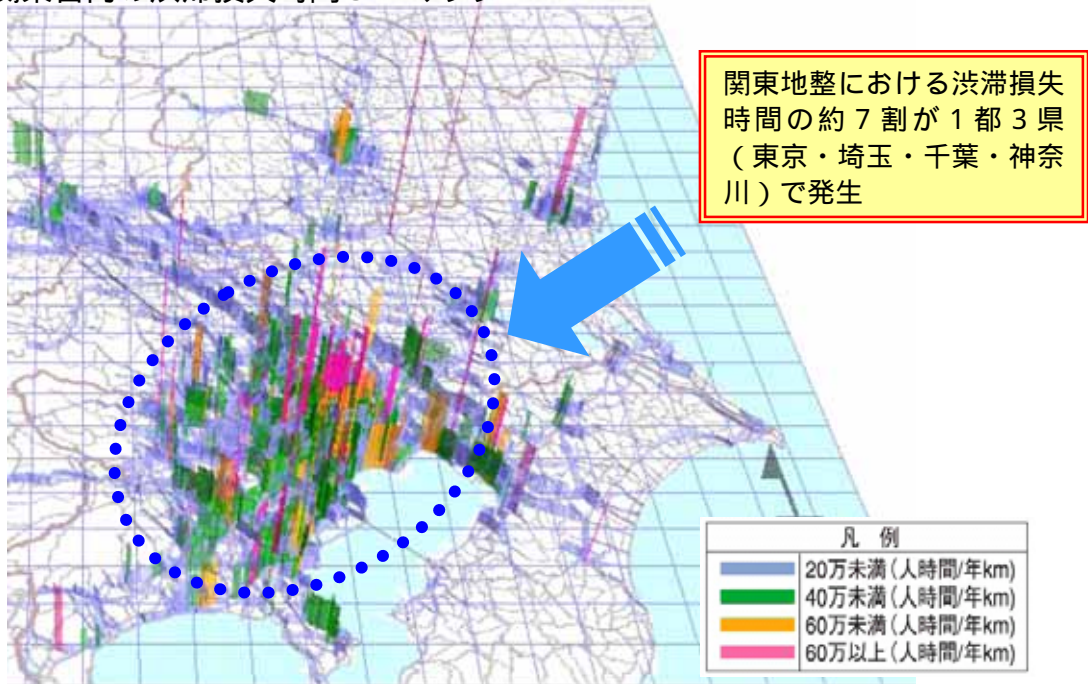
■ 圏央道内側の自排局
 浮遊粒子状物質の1日平均値の年間2%除外値の上位測定局

出典) 環境省記者発表「平成16年度大気汚染状況について」

(2) 交通渋滞による膨大な時間の損失

- ・ 渋滞による損失時間は、年間 36.9 億人時間（一人あたり約 30 時間）にのぼる
- ・ そのうち関東は 1,262 百万人時間で、全国の 1/3 を占める

関東管内の渋滞損失時間 3D マップ

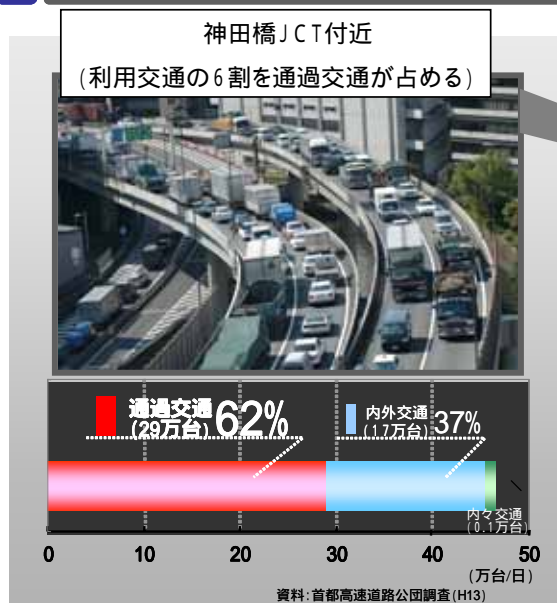


出典) 国土交通省資料 平成 16 年度値

(3) 都心部へ集中する自動車交通

- ・ 都心環状線を利用する車の約 6 割が、放射線から放射線への通過交通
- ・ このため、放射線より通過交通が集中し、都心環状線は飽和状態

都心環状の利用交通内訳



平日朝ピーク時の渋滞状況



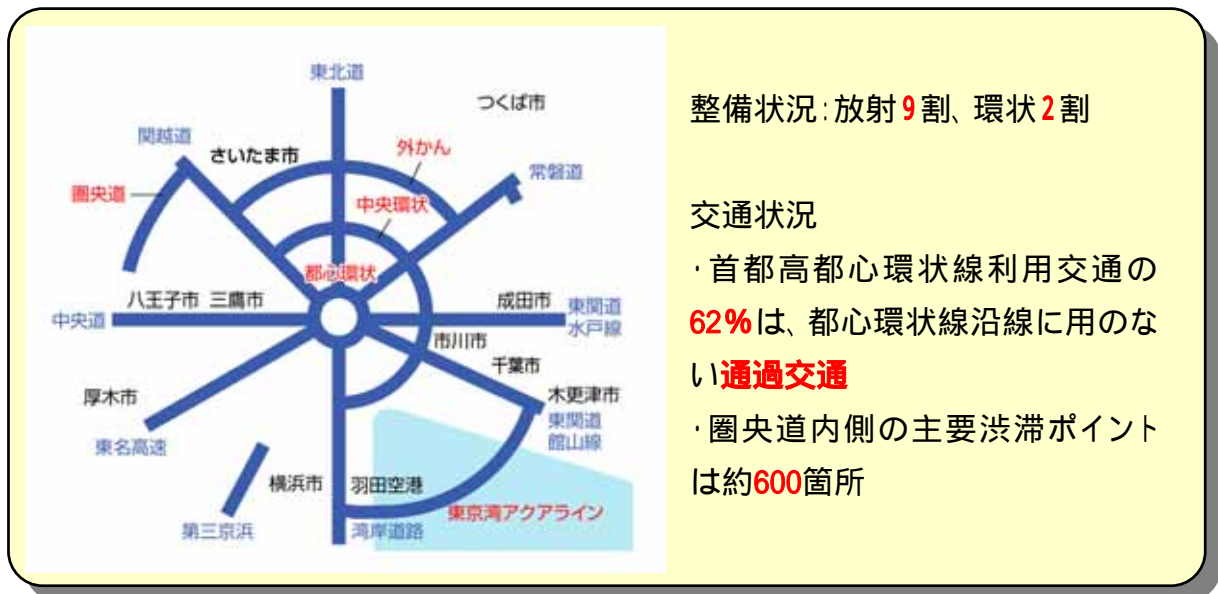
4 . 首都圏における3環状9放射の整備効果

(1) 渋滞解消

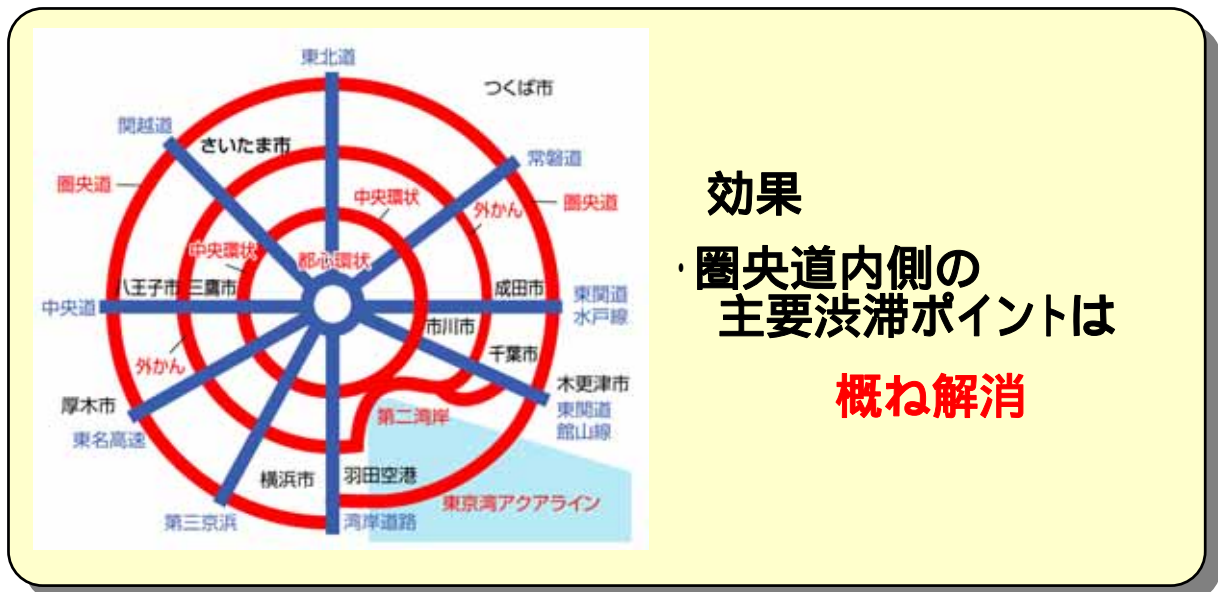
- ・首都圏の道路交通の円滑化が図られます。

郊外から都心部への交通を分散導入させたり、都心を起終点に持たない通過交通をバイパスさせるので、首都圏の道路交通の円滑化を図ることができます。

現況 (平成17年11月現在)



完成形

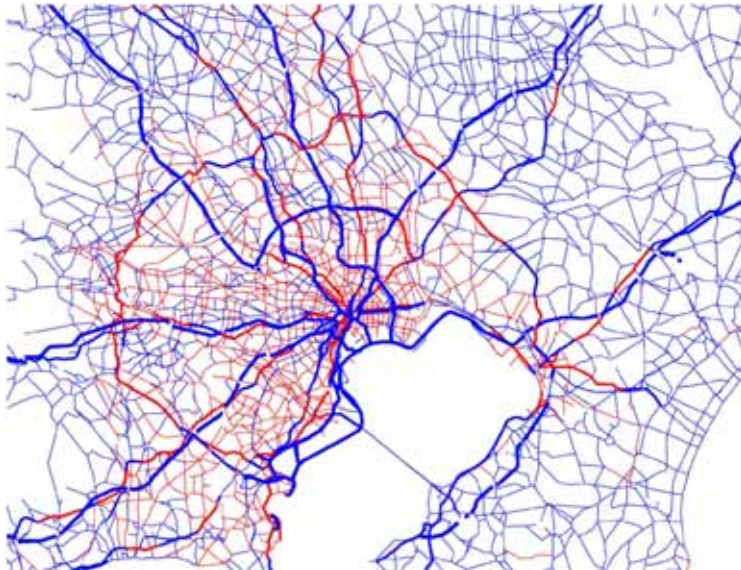


(2) CO₂削減

- ・ 仮に、平成11年時点で首都圏の三環状道路が完成しているとした場合、**約2～3百万t-CO₂/年のCO₂排出量が削減される。**
 - ・ 同等の効果を樹木によるCO₂吸収で得るためには、**東京23区の約3～4倍の植林***が必要になる。
- *：植林によるCO₂吸収量は10.6t-CO₂/ha/年とした。

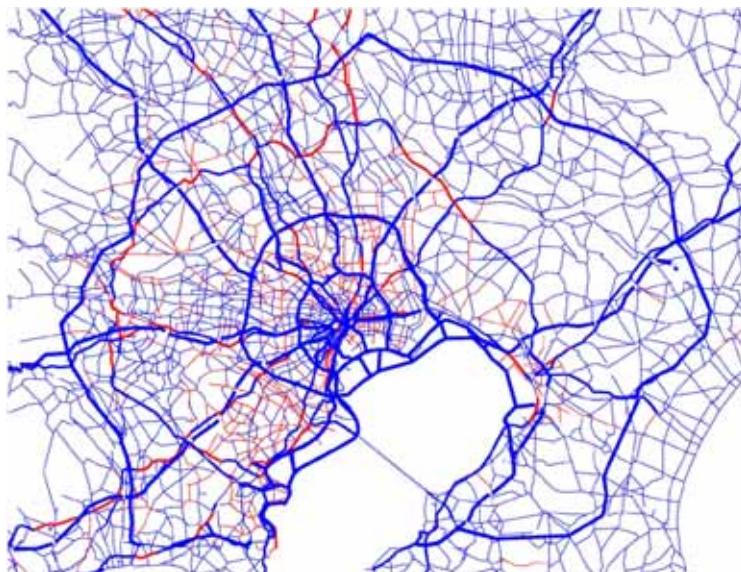
首都圏のCO₂排出量(乗用車)

(現況：平成11年)



首都圏のCO₂排出量(乗用車)

(現況に三環状整備有)



3環状道路完成なら

**CO₂排出削減量
年200万～300万トン**

国交省推計

国交省は東京圏を中心に、同心円状に整備が計画されている首都圏の3つの環状道路が完成した際のCO₂排出削減量の推計をまとめた。都心部の一般道交通量が減るのが著しく、年間でCO₂排出量が二百九十万トン、減少するといわれる。

三環状道路は内環から首都圏中央環状線、東

三環状道路のうち、実用が占める。既に利用できずのは現時点では計画書の二階建てまでである。

一九九九年、三環状道路(外環)が完成、通り抜け自動車、都心から半径四十キロ以内の地域を結ぶ自動車道に基いて推計した。同省では、高層ビルが建てられれば、CO₂排出が減少すると推計した。

三環状道路のうち、実用が占める。既に利用できずのは現時点では計画書の二階建てまでである。

二二区内、出入りする車は二日、年間二百九十万トン、削減は、東京二台、うち、十三区は約三十四倍の植林をしないと効果はないと推定されている。

三環状道路のうち、実用が占める。既に利用できずのは現時点では計画書の二階建てまでである。

平成17年5月12日 日本経済新聞 33面

注1) 乗用車の台キロ当たりのCO₂排出量が、**赤線：多い道路、青線：少ない道路**

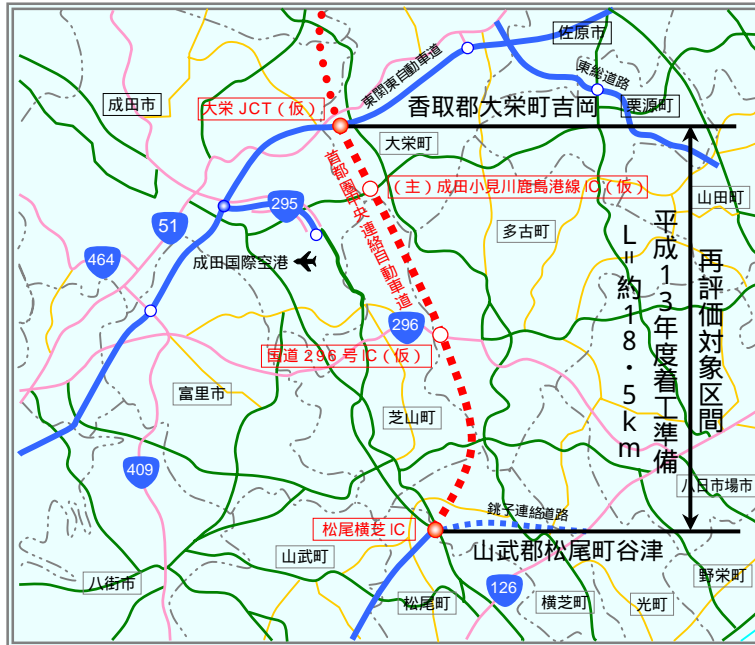
注2) 平成11年センサスデータと乗用車の旅行速度別CO₂排出係数を用いて推計した。

注3) シミュレーションによる推計のため細部には誤差がある。

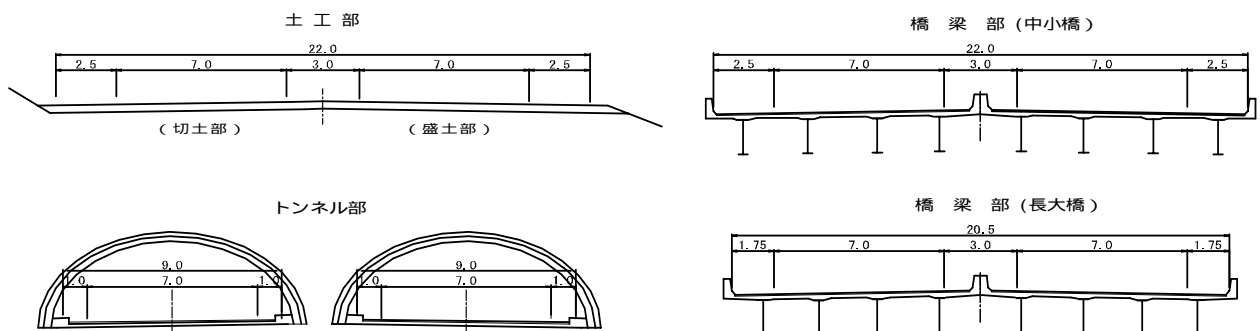
5. 圏央道（大栄～横芝）の概要

(1) 概要

- ・ 区 間 : 自) 千葉県香取郡大栄町吉岡
至) 千葉県山武郡松尾町谷津
- ・ 計画延長 : L = 約 18.5 km
- ・ 道路区分度 : 第1種第2級、自動車専用道路
- ・ 設計速度 : 100 km/h
- ・ 車線数 : 4車線
- ・ 標準幅員 : 22.0 m
- ・ 全体事業費 : 約 1040 億円



(2) 標準幅員構造



6 . 圏 央 道 (大 栄 ~ 横 芝) の 経 緯

- 平成 13 年度 新規着工準備箇所採択
- 平成 13 ~ 14 年度 事業実施区域 (ルート帯) の検討、環境影響評価方法書の作成
- 平成 15 年度 環境影響評価方法書公告・縦覧
- 平成 16 ~ 17 年度 環境影響評価に関わる現地調査 (環境影響調査)
・ 稀少猛禽類 (オオタカ) が確認されたため、「猛禽類の保護の進め方」(環境庁自然保護局) に基づく調査を実施したことから約 2 年の期間を要した。
- 平成 17 年 11 月 国土交通省から経過市町長へ事業者案 (ルート・構造) を送付

7. 圏央道（大栄～横芝）の整備効果

(1) 農業への支援

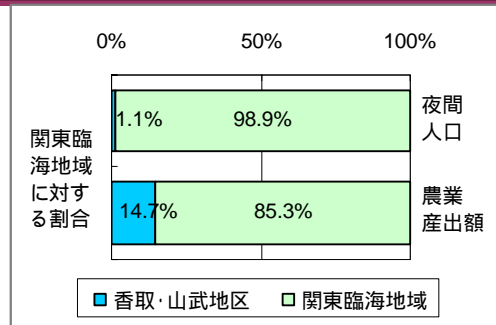
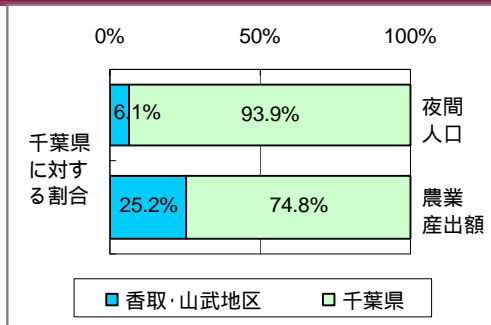
圏央道（大栄～横芝）沿線の香取・山武地区の農業産出額は千葉県の約 25%、関東臨海部の約 15%を占めています。また、地区別では香取地区が県内の農業産出額の第 2 位となっています。

圏央道の整備により卸売市場までの所要時間が短縮され、販売エリアが拡大し新鮮な野菜が提供できるようになります。

千葉県の農業産出額：全国第 2 位（平成 16 年）

千葉県の「野菜」の農業産出額：全国第 2 位（平成 16 年）

周辺地域の「さつまいも」の農業産出額：全国第 1 位（平成 15 年）



千葉県に対する香取・山武地区の割合

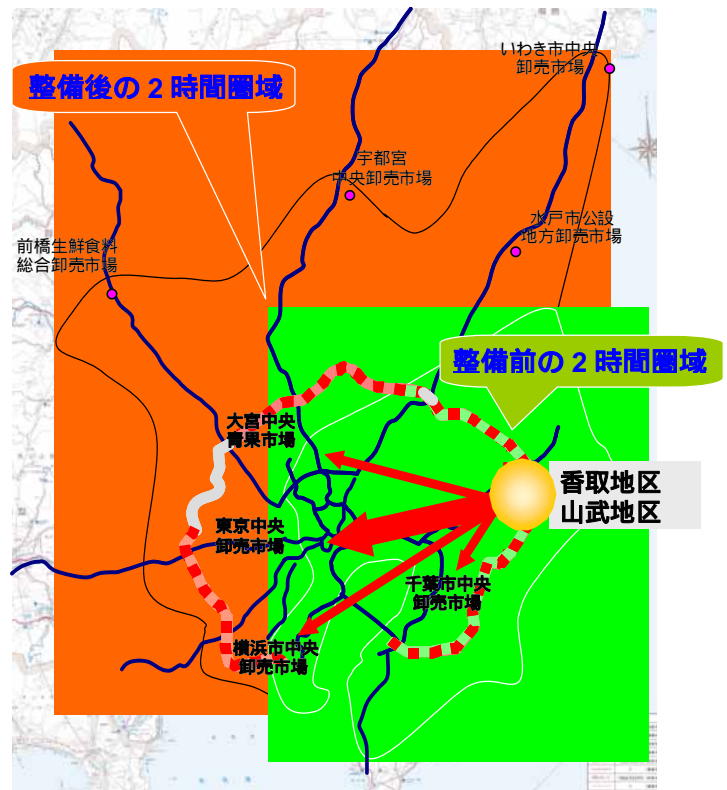
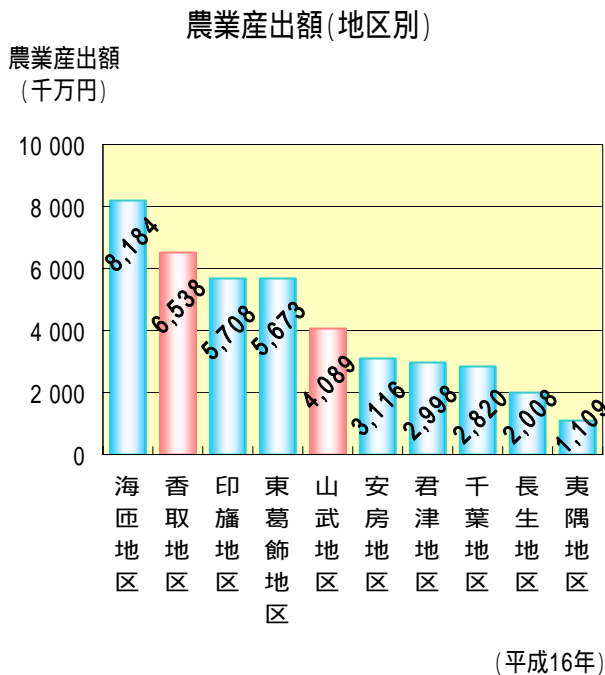
出典：夜間人口 平成 17 年住民基本台帳

農業産出額 平成 16 年度農業産出額（農林水産省）

香取地区：佐原市, 下総町, 神崎町, 大栄町, 小見川町, 山田町, 栗源町, 多古町, 東庄町

山武地区：東金市, 大網白里町, 九十九里町, 成東町, 山武町, 蓮沼村, 松尾町, 横芝町, 芝山町

関東臨海地域に対する香取・山武地区の割合



(2) 工業への支援

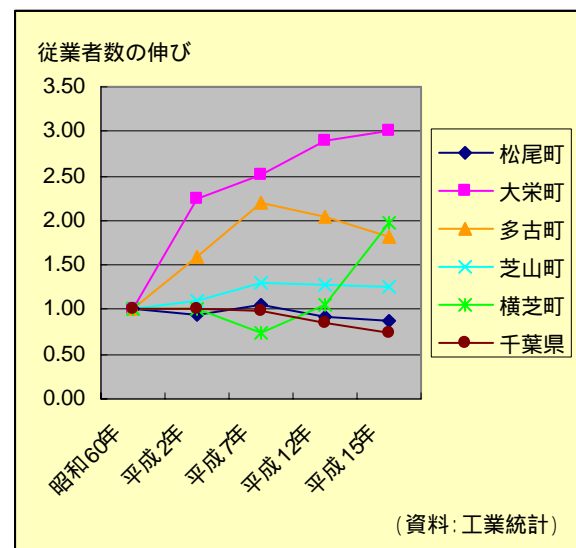
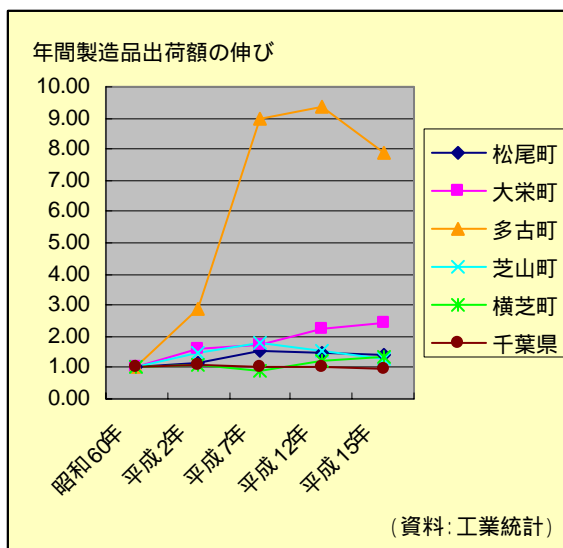
圏央道（大栄～横芝）沿線は数多くの工業団地が立地し、圏央道の整備により輸送時間の短縮や輸送先の拡大など物流の効率化が図られます。

また、新規産業の立地誘導・周辺地域の活性化が期待されます。



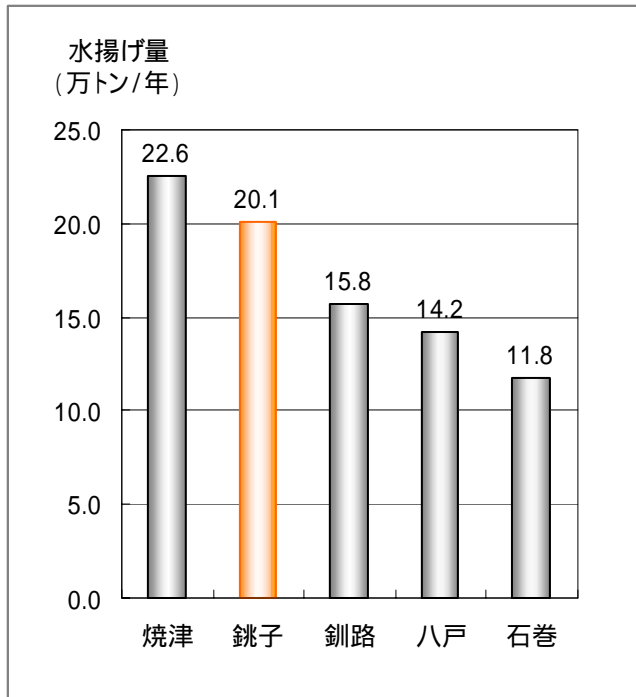
事業名	
1	空港南部工業団地
2	横芝工業団地
3	ひかり工業団地
4	大栄物流団地
5	豊住工業団地
6	神崎工業団地
7	大栄工業団地
8	野毛平工業団地
9	多古工業団地
10	芝山第二工業団地
11	芝山工業団地
12	芝山（木崎）工業団地
13	城郷工業団地
14	光工業団地
15	松尾台工業団地
16	松尾工業団地
17	今泉上工業団地
18	八日市場工業団地
19	富里工業団地
20	富里第二工業団地

千葉県全体の製造品出荷額や従業者数は減少傾向にありますが、圏央道（大栄～横芝）沿線では増加傾向を示しており、工業面での活性化がさらに期待されます。



(3) 水産業への支援

国内屈指の銚子漁港の水揚げ量は全国第2位、漁港から首都圏の消費地への輸送時間が短縮され、生鮮食品の市場拡大が期待されます。



平成16年度水揚げ量：全国第2位

かたくちいわし：全国第1位
 さば類：全国第2位
 生びんながまぐろ：全国第3位
 生かつお：全国第4位
 さんま：全国第4位

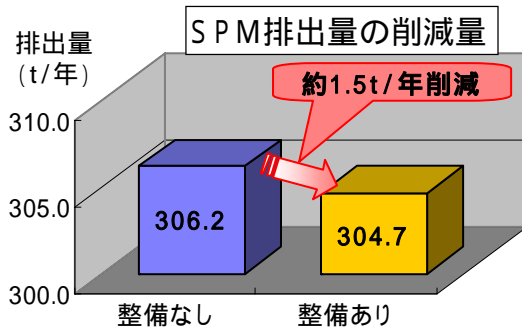
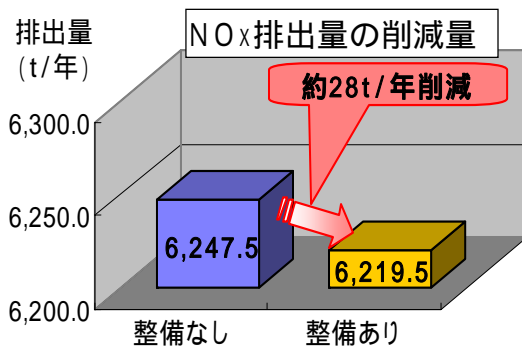
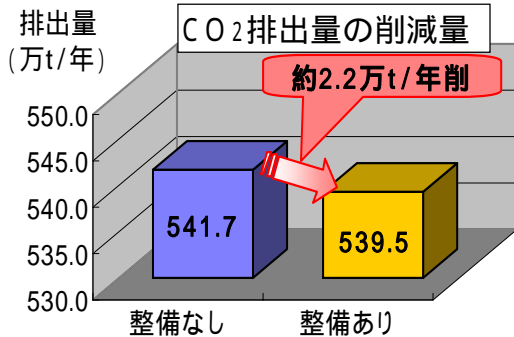
水揚げ量ランキング

出典：平成16年産地水産物流通調査結果の概要（農林水産省）



(4) 周辺地域の環境改善

圏央道（大栄～横芝）間を整備することにより二酸化炭素（CO₂）、窒素酸化物（NO_x）、浮遊粒子物質（SPM）が削減され、周辺地域の環境改善効果が期待されます。



二酸化炭素（CO₂）削減効果は、**日比谷公園（約16ha）の約130倍**が1年間に吸収する量に相当



森林約2075haのCO₂吸収量に相当。森林によるCO₂吸収量は、10.6t-CO₂/ha/年とする。

窒素酸化物（NO_x）の削減効果は、1年間に

大型車約9.1万台



大型車1台が40km/hで東京都内平均走行距離約70kmを走行した場合に排出するNO_x量に換算。

浮遊粒子状物質（SPM）の削減効果は、1年間に

500mlペットボトル約15,000本



500mlペットボトル1本はSPM約100gに相当

(5) 観光立県ちばへの支援

千葉県は豊かな自然に恵まれ、花と海を始めとして多様な観光資源を有し、大都市圏の至近の位置にあり、観光に関する卓越した優位性を持っています。

また、成田国際空港は海外からの観光客の玄関口となっており、都県別の観光客入込数でも千葉県は上位を示しています。

一方で、千葉県観光に関する不満な点、改善した方がよい点として、「道路渋滞がひどい、駐車場が少ない」が過半数を超えています。

圏央道は千葉県のほぼ中央を縦断し、東関東自動車道、アクアライン、千葉東金道路等とアクセスし、観光地への所要時間が短縮されると同時に周遊型の観光が可能になります。

県内の宿泊人数の1%増で約60億円の経済効果が見込まれます

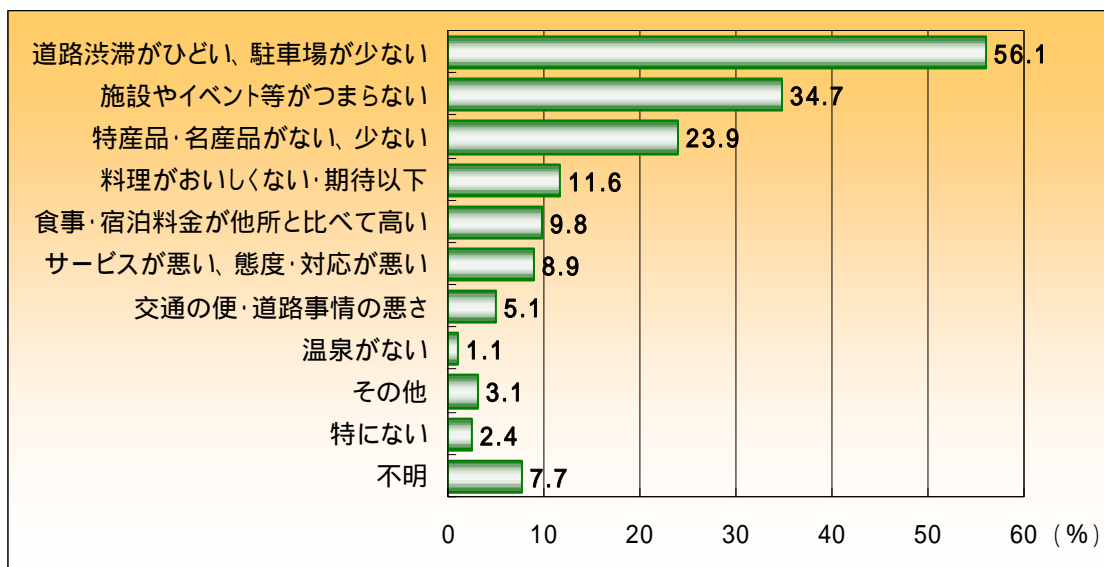
(出典：千葉県『観光千葉立県推進ビジョン』H16.10)

都道府県・観光客入込数上位県

全国順位	平成12年	平成13年	平成14年
1	長野県	長野県	北海道
2	北海道	北海道	長野県
3	静岡県	静岡県	静岡県
4	東京都	東京都	千葉県
5	千葉県	神奈川県	東京都
6	神奈川県	千葉県	神奈川県

(資料：財団法人日本交通公社『旅行者動向2003』)

不満な点、改善した方がよいと思う点



(出典：千葉県『観光立県ちば推進ビジョン』H16.10)

8 . 費 用 対 効 果

(1) 費用便益比 (CBR)

路 線 名	一般国道 468 号
事 業 名	首都圏中央連絡自動車道 (大栄 ~ 横芝)
延 長	約 18.5km

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	合 計
基準年における現在価値 (B)	1,021 億円	135 億円	24 億円	1,180 億円

費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年における現在価値 (C)	741 億円	133 億円	873 億円

算定結果

B / C	1,180 億円 (総便益) / 873 億円 (総費用)	= 1.4
-------	-----------------------------------	-------

注) 1. 費用及び便益額は整数止め。

2. 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。

9. 今後の対応方針（原案）

（1）事業の必要性に関する視点

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、首都高速中央環状線、東京外かく環状道路等と一体となって、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、東京都心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の道路交通の円滑化を図るほか、分散型ネットワーク構想への支援等首都圏の機能の再編成を図る上で極めて重要な役割を果たす路線です。

千葉県内においては、成田国際空港を控えており、更なる貨物量の増大が予想されます。臨海部はもとより内陸部への物流の拡大や周辺地域の工業、農業、水産業の活性化等、千葉県にとって果たす役割は非常に高い路線と言え、引き続き事業化に向けての調査が必要です。

（2）事業進捗の見込みの視点

引き続き環境影響評価書の手続きを進め、早期の都市計画決定に向け推進してまいります。

（3）コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点

圏央道（大栄～横芝間）は経済性、効率性の観点からも現計画は妥当と考えられます。

なお、工事施工にあたっては、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導入等、コスト縮減に努めるとともに、工期短縮による整備効果の早期発現を図ってまいります。

（4）対応方針（原案）

当事業は継続が妥当と考えており、平成18年度末の都市計画決定を目標に、早期事業化を目指して事業推進を図ってまいります。