

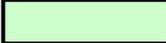
(再評価)

資料 1 - 2 - 2  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成20年度4回)

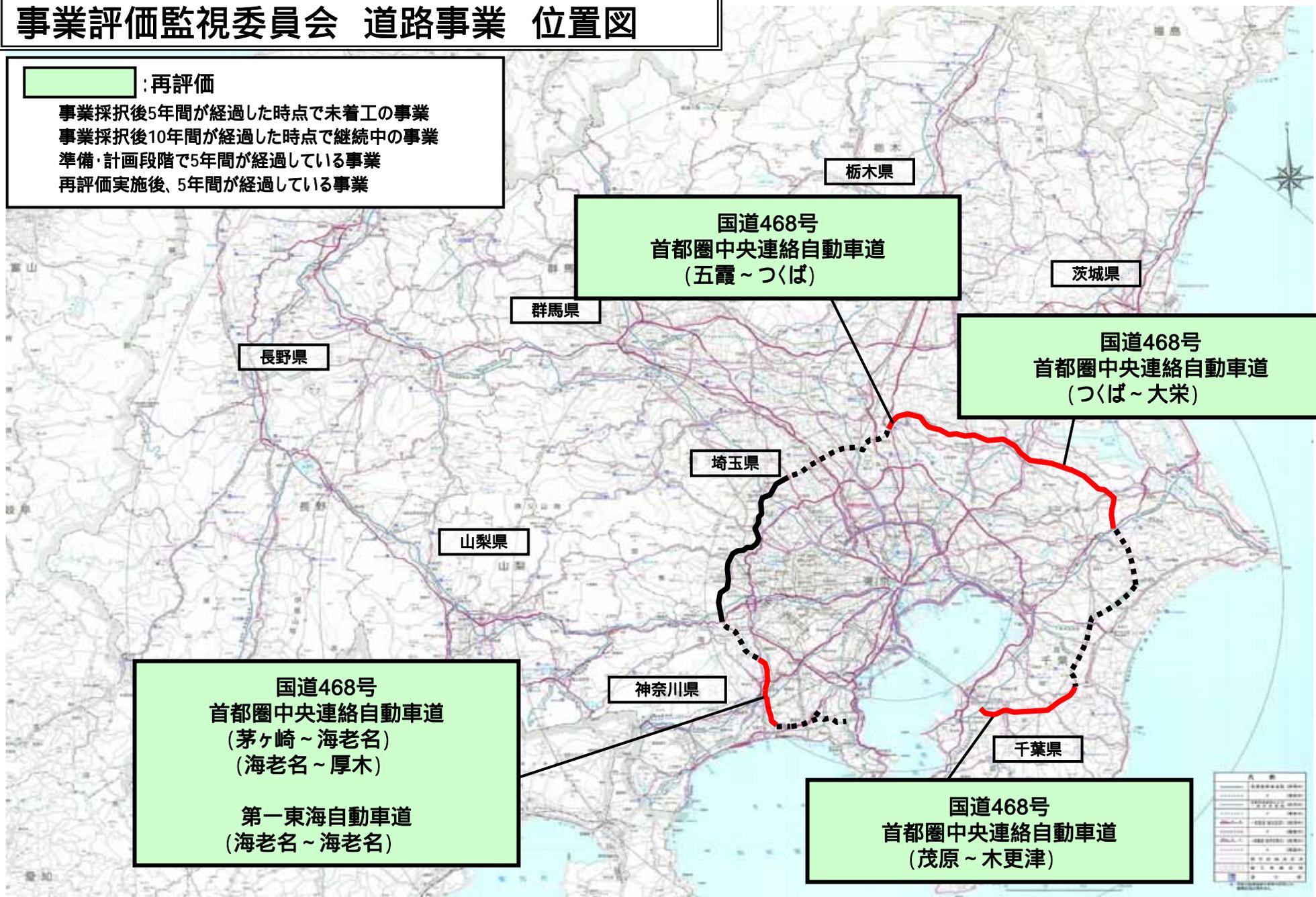
国道468号  
首都圏中央連絡自動車道  
【五霞～つくば】  
【つくば～大栄】  
【茂原～木更津】

平成21年3月18日  
国土交通省 関東地方整備局

# 事業評価監視委員会 道路事業 位置図

 : 再評価

- 事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業
- 事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業
- 準備・計画段階で5年間が経過している事業
- 再評価実施後、5年間が経過している事業



国道468号  
首都圏中央連絡自動車道  
(五霞～つくば)

国道468号  
首都圏中央連絡自動車道  
(つくば～大栄)

国道468号  
首都圏中央連絡自動車道  
(茅ヶ崎～海老名)  
(海老名～厚木)  
  
第一東海自動車道  
(海老名～海老名)

国道468号  
首都圏中央連絡自動車道  
(茂原～木更津)

# 1. 圏央道の整備の目的

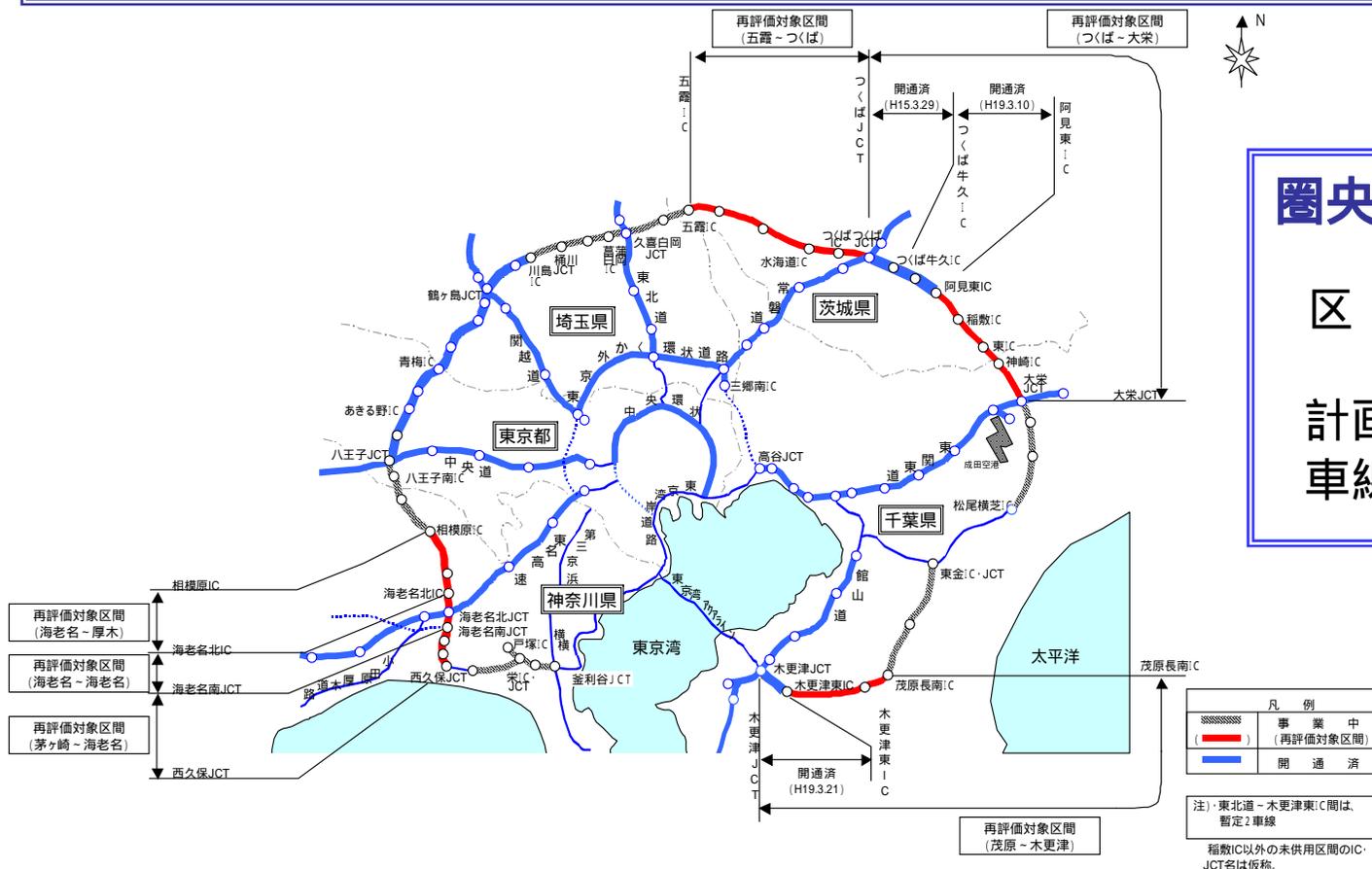
## 3 環状の道路ネットワーク形成により、

- ・ 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

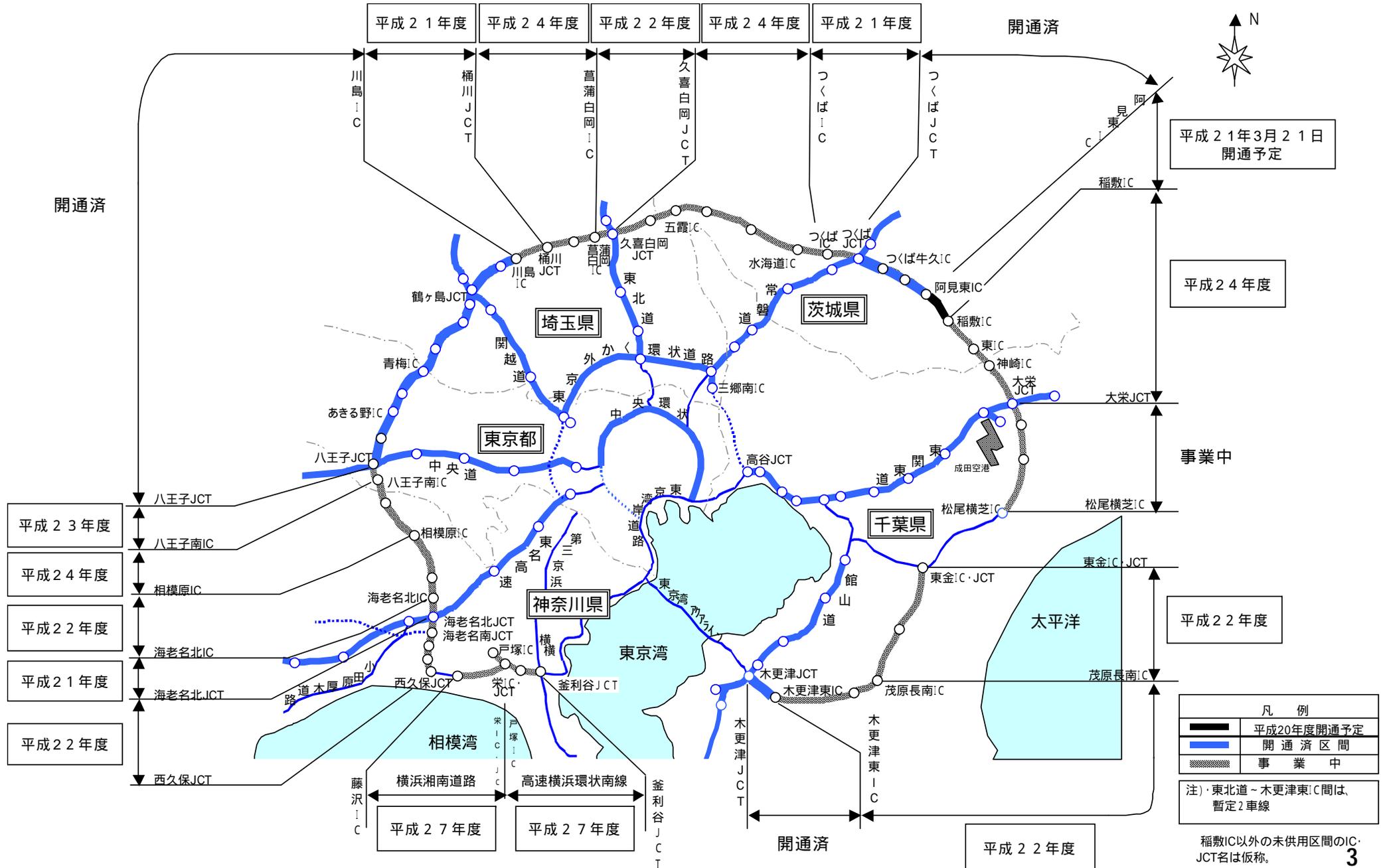
を目的とした事業

### 圏央道の全体計画概要

区 間 自) 神奈川県横浜市  
至) 千葉県木更津市  
計画延長 : L = 約300 km  
車線数 : 4 ~ 6 車線



# 2. 国道468号 首都圏中央連絡自動車の開通目標年次



### 3. 圏央道事業の必要性(首都圏における道路交通の現状)

関東地方整備局管内の渋滞対策の要対策箇所 の約7割が圏央道の内側に集中し、首都圏では慢性的な渋滞が発生

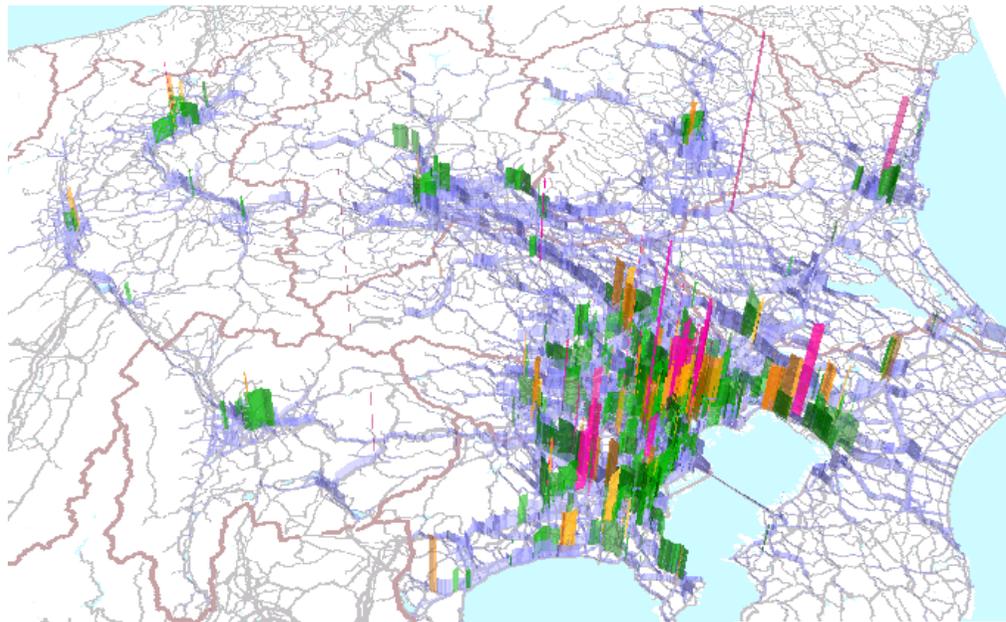
日常的に混雑が発生している箇所

渋滞対策の要対策箇所

関東地整管内 約3,000箇所

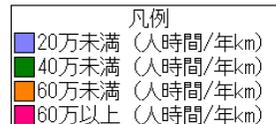
圏央道内側 約2,000箇所

約7割



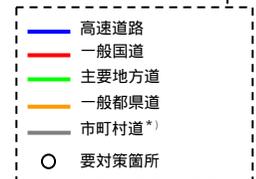
関東地方整備局管内の交通渋滞損失3Dマップ(平成18年度)

出典: 国土交通省資料



管内における渋滞対策の要対策箇所(平成18年)

凡例

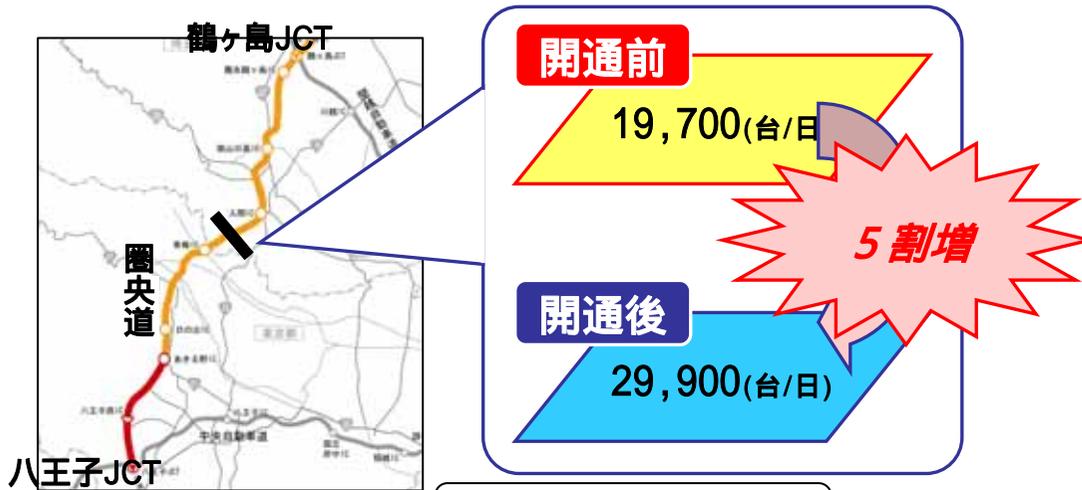


\* 幅員が5.5m以上の道路を対象としている。

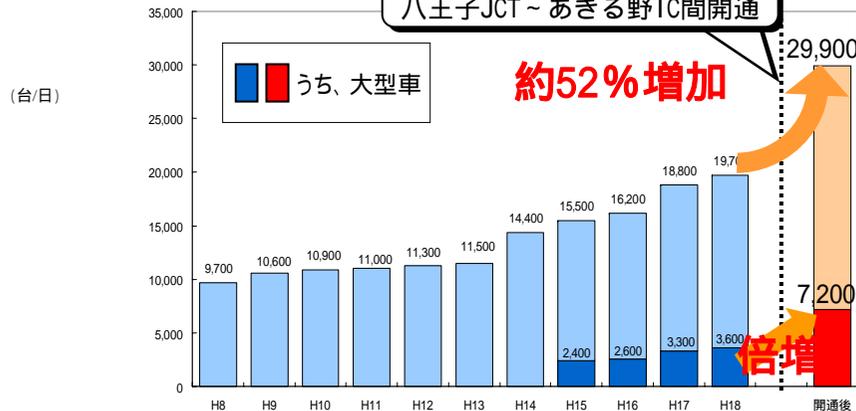
### 3. 圏央道事業の必要性(圏央道(中央道～関越道間)の接続効果)

圏央道(青梅IC～入間IC間)の利用交通量が約5割増加

圏央道(青梅IC～入間IC)の利用交通量の変化



平成19年6月23日  
八王子JCT～あきる野IC間開通

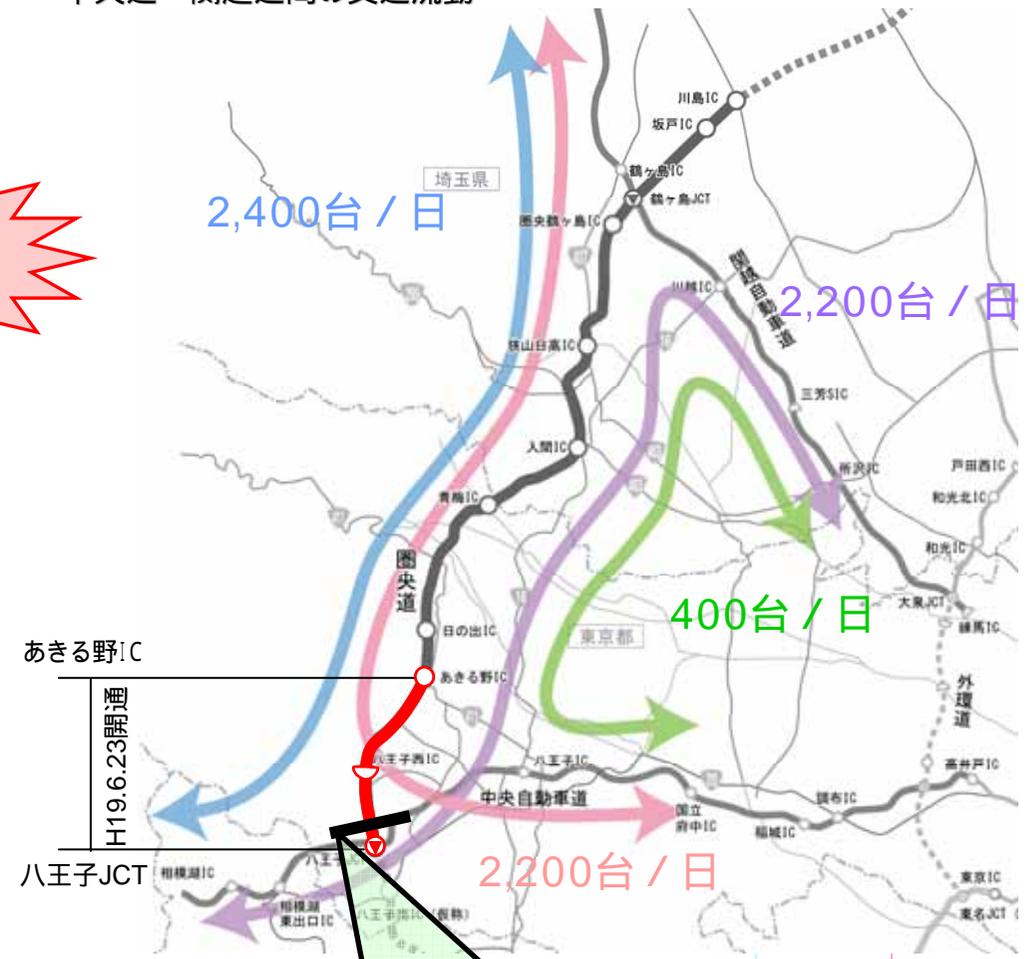


出典：NEXCOデータ  
H8～H18：年度平均日交通量  
開通後：平成19年7月～平成20年6月の平均日交通量

平成19年6月23日圏央道(八王子JCT～あきる野IC)開通  
平成19年8月1日料金割引社会実験開始  
平成20年3月29日圏央道(鶴ヶ島JCT～川島IC)開通

圏央道(八王子JCT～八王子西IC間)を利用する交通の約4割が中央道～関越道を連続利用

中央道～関越道間の交通流動



八王子JCT～八王子西IC間の断面平均交通量 約19,500台/日  
(うち中央道～関越道間の連続利用台数は、約7,200台/日(約4割))

出典：NEXCOデータ  
平成20年6月の平均日交通量  
参考データ  
坂戸IC、川島ICから中央道間の連続利用台数は、約900台/日

# 3. 圏央道事業の必要性 (圏央道沿線地域の地域振興・企業立地)

圏央道の周辺では、その利便性を活かして、物流拠点や工業団地の整備が活発化

### 入間IC周辺

- 狭山台土地区画整理事業
  - 工業・産業開発に対応した職住近接の住宅地開発により、計画人口は約3,500人。
- アウトレットモール
  - ・2008年4月開業
  - ・延べ床面積：約10万㎡

### 圏央鶴ヶ島IC周辺

- 鶴ヶ島市南西部第一期土地区画整理事業
  - 企業誘致完了、流通系企業が約7割。
- ショッピングセンター
  - ・2008年12月開業
  - ・売り場面積：約2万㎡

### 川島IC周辺

- 川島IC北側地区土地区画整理事業
  - 民間による土地区画整理事業（物流・工業系土地利用）が進行中。
- ショッピングセンター
  - ・2008年12月開業
  - ・売り場面積：約2万㎡

### 葛蒲白岡IC(仮称)周辺

- ショッピングセンター
  - ・2008年11月開業
  - ・延べ床面積：約14万㎡

### 花島工業団地

水海道IC(仮称)に近接し、分譲開始後約4年で完売(10社が操業中)。地元雇用も増加。

### 日の出IC周辺

自動車メーカーが物流拠点を開設。

- 三吉野工業団地
  - 圏央道の整備などにより、企業進出が図られ約2,000人の雇用が増加。
- ショッピングセンター
  - ・2007年11月開業
  - ・延べ床面積：約13万㎡

### 八王子西IC周辺

- 圏央道八王子西IC物流拠点
  - 八王子市住宅・都市整備公社が約140haを取得し、流通業界、運輸業界などから構成される「圏央道八王子西IC物流拠点整備推進協議会」が設立。

### インベスト神奈川

神奈川県の産業集積を図る「インベスト神奈川」(神奈川県産業競争促進庁)への申請企業の約7割が圏央道沿線の県央・湘南都市圏に集中。

- 流通・卸売業
- サービス業
- 製造業
- 建設業
- 情報・通信業
- その他

### 東金IC・JCT(仮称)周辺

- 千葉テクノグリーンパーク
  - 今後の圏央道整備にらみ、企業立地が進む(24社操業中)。

立地企業(操業中)の推移

年	立地企業(操業中)の推移
1998	1
2000	3
2002	3
2003	7
2004	11
2005	14
2006	16
2007	20
2008	24
2009	24

### 阿見東IC周辺

- 阿見東部工業団地
  - 阿見東ICに近接し、11社が操業中。圏央道の開通をうけ企業進出は急激に増加。
- アウトレットモール
  - ・2009年夏開業予定
  - ・延べ床面積：約2万㎡

### 上野原IC周辺

- 山梨県東部基幹工業団地
  - 上野原ICに近接し、全区画が完売。中央道と圏央道の接続が企業進出を促進。



# 4 - 1 . 茨城県区間の概要

## つくば～大栄

### 計画の概要

区 間 自) 茨城県つくば市大字梶内  
至) 千葉県成田市吉岡

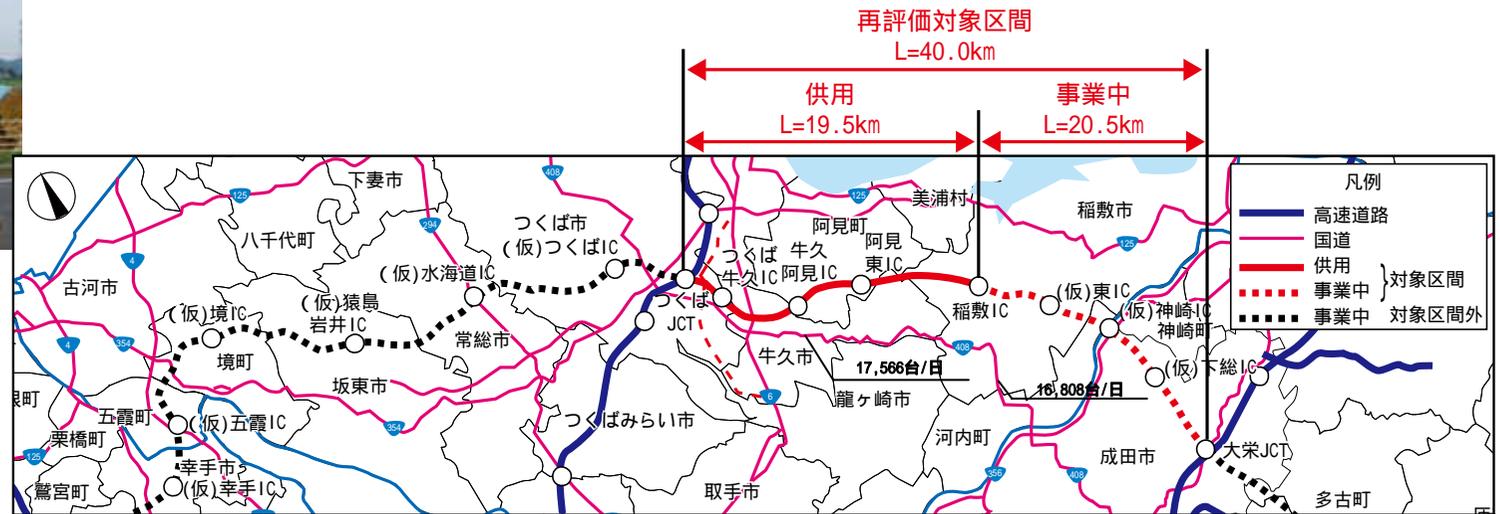
計画延長 : L = 40.0 km  
構造規格 : 第1種2級  
設計速度 : 100 km/h  
車 線 数 : 4車線  
全体事業費: 約 2,841億円  
計画交通量: 20,200 ~ 36,900台/日



神崎高架橋(大栄JCT方向を望む)

### 経緯

- 平成3年度 事業化(つくばJCT～東IC間)
- 平成4年度 事業化(東IC～大栄JCT間)
- 平成6年4月 都市計画決定(つくばJCT～東IC間)
- 平成9年度 用地着手
- 平成11年度 工事着手
- 平成15年3月 供用(つくばJCT～つくば牛久IC間)
- 平成19年3月 供用(つくば牛久IC～阿見東IC間)
- 平成20年度 供用(阿見東IC～稲敷IC間)



数値: H17センサス24時間交通量(台/日)

## 4 - 2 . 茨城県区間の効果

- ・ 圏央道により、成田空港へのアクセスが向上し、観光の発展や企業物流の効率化が期待される。
- ・ 圏央道は、沿線地域の農産物の流通を拡大し、地域経済の活性化に貢献する。



## 4 - 2 . 茨城県区間の効果

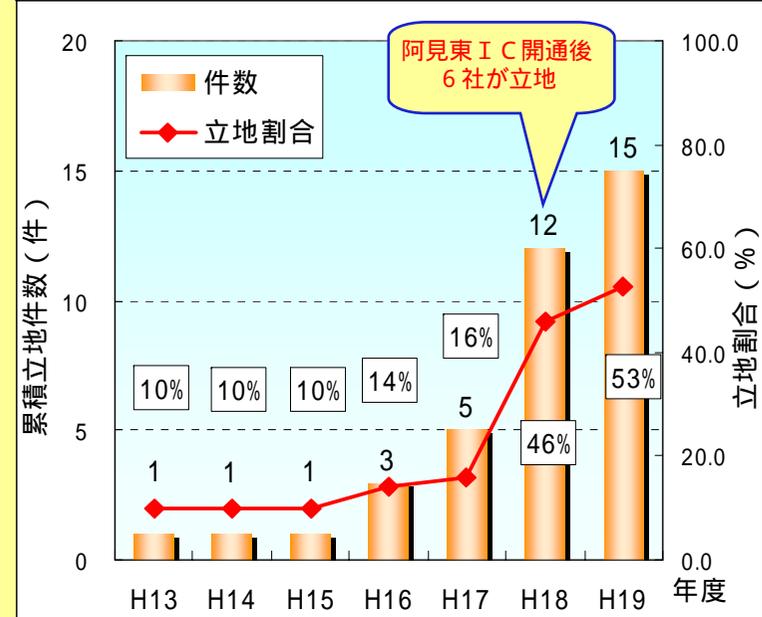
- ・ 圏央道が延伸することにより、成田空港へのアクセスがさらに向上。
- ・ 阿見町では、圏央道の利便性を活かし、IC近くの工業団地へ企業の進出が増加。

平成24年度（全線開通時）には、つくば市役所から成田空港まで50分短縮し、海外旅行の利便性も向上。  
（圏央道整備前100分 圏央道全線開通後50分）



つくば市から成田空港までの所要時間

平成19年3月に開通した阿見東IC周辺では順調に企業が進出し、阿見東ICに近い「阿見東部工業団地」に6社の立地が決定しました。



阿見東部工業団地の企業立地状況

## 4 - 3 . 茨城県区間の費用対効果

五霞～つくば

### 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)  1.3
	3,375億円	72億円	7億円	3,453億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,258億円		468億円	2,726億円	

### 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)  1.7
	3,375億円	72億円	7億円	3,453億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,509億円		468億円	1,977億円	

注1)費用及び便益額は整数止めとする。

注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。

注3)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成20年度

## 4 - 3 . 茨城県区間の費用対効果

つくば～大栄

### 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)
	3,400億円	591億円	19億円	4,010億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,713億円		473億円	3,186億円	
					1.3

### 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)
	1,932億円	301億円	34億円	2,266億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	959億円		331億円	1,290億円	
					1.8

### 既供用区間を除く区間

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)
	1,932億円	301億円	34億円	2,266億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,324億円		331億円	1,655億円	
					1.4

注1)費用及び便益額は整数止めとする。

注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。

注3)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成20年度

# 4 - 4 . 茨城県区間の事業進捗見込み

未供用区間にかかる工程表

		東IC 事業化 (つくばJCT)	JCT 事業化 (東IC)大栄		都市計画決定 事業化 (五霞IC)つくば JCT		整備計画決定	用地買収着手 (つくば JCT)大栄JCT		工事着手 (つくばJCT) 大栄JCT	用地買収着手 (五霞IC) つくばJCT	工事着手 (五霞IC)つく ばJCT		暫定供用 (つくばJCT) つくば牛久IC		暫定供用 (つくば牛久IC) 阿見東IC		暫定供用 (阿見東IC) 稲敷IC	暫定供用 (つくばIC) つくばJCT		暫定供用 (五霞IC) つくばIC、稲敷IC)大 栄JCT		
年度		H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
用地	五霞IC～つくばJCT																						
	進捗率(面積)													13%	23%	30%	40%	57%	76%				
	つくばJCT～大栄JCT																						
	進捗率(面積)													57%	64%	83%	90%	94%	95%				
工事	五霞IC～つくばJCT 2車線(暫定)																						
	つくばJCT～大栄JCT 2車線(暫定)																						

注) 用地買収進捗率(面積)は4車線分の用地に対する進捗率

## 4 - 5 茨城県区間の今後の方針

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・関東地方整備局管内の渋滞対策の要対策箇所の約7割が圏央道の内側に集中し、首都圏では慢性的な渋滞が発生。
- ・圏央道周辺では、その利便性を活かして、物流拠点や工業団地の整備が活発化。
- ・費用対効果(B/C)は、五霞～つくば1.3、つくば～大栄1.3である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

#### (五霞～つくば)

- ・用地取得率は約8割である。
- ・工事については、暫定2車線での整備を行い、道路の整備効果の早期発現を図る。  
(つくばIC(仮称)～つくばJCT：平成21年度供用予定)

#### (つくば～大栄)

- ・用地取得率は約9割である。
- ・工事については、暫定2車線での整備を行い、道路の整備効果の早期発現を図る。  
(平成24年度供用予定)

### (3) 対応方針(原案)

#### 事業継続

- ・首都圏の環状道路の一部を構成しており、全体としての事業の必要性・重要性は変わらない。

# 5 - 1 . 千葉県区間（茂原～木更津）の概要

## 計画の概要

区 間 自) 千葉県茂原市石神  
 至) 千葉県木更津市犬成

計画延長 L=28.5 km

構造規格 第1種第2級

車線数 4車線

全体事業費 約2,115億円

計画交通量 16,700～24,900台/日

## 経緯

平成 4年度 事業化

平成 7年 3月 都市計画決定

平成10年度 用地着手

平成12年度 工事着手

平成19年 3月 木更津東IC～木更津JCT供用

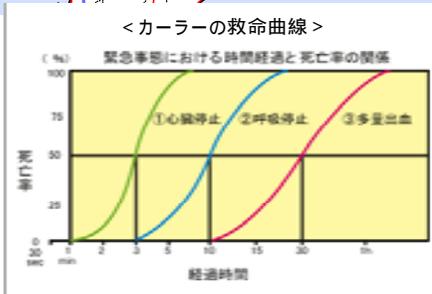
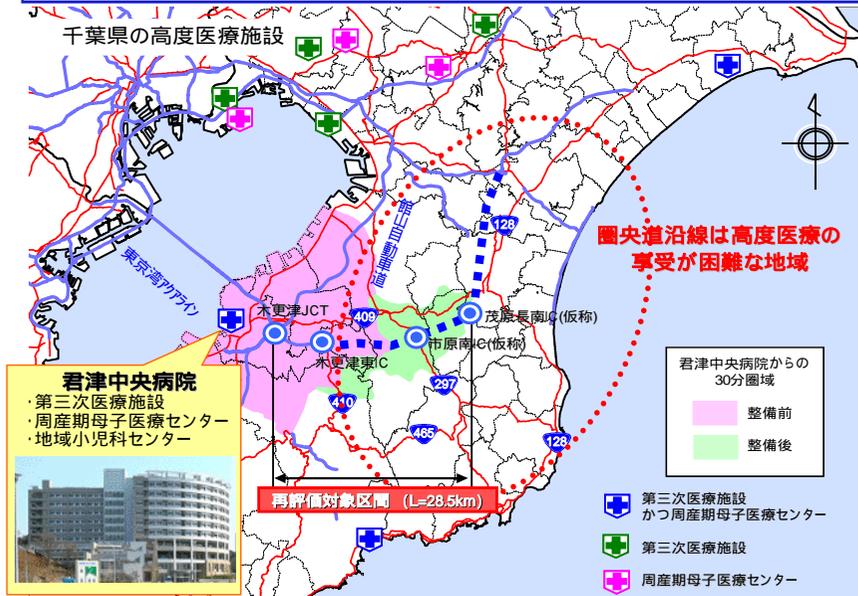
平成20年11月 事業認定申請



写真: 木更津市真里谷 地先

## 5 - 2 . 千葉県区間（茂原～木更津）の効果

- ・ 事業区間の周辺は、第三次医療施設や周産期母子医療センターが遠く、高度医療の享受が困難になっている地域である。
- ・ 事業区間が整備されることで、高度医療が受けられる「君津中央病院」の30分到達圏域が拡大し、安心安全な暮らしの実現に貢献する。



- ・ 圏央道が整備されることにより、勝浦地域から築地市場までの輸送時間が約29分短縮され、約113分で到達可能となります。これらの水産物等の輸送時間の短縮により物流輸送の効率化が図られ、地域産業の発展に大きく寄与するものとなります。



【勝浦漁港から築地市場までの所要時間】

整備前 <b>約142分</b>	29分 短縮	整備後 <b>約113分</b>
(経路) R297 R409 アクアライン		(経路) R297 圏央道 アクアライン

## 5 - 3 . 千葉県区間（茂原～木更津）の費用対効果

### 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)
	2,393億円	418億円	0.23億円	2,811億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,989億円		241億円	2,230億円	
					1.3

### 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)
	1,953億円	307億円	0.17億円	2,260億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	665億円		179億円	844億円	
					2.7

### 既供用区間を除く区間

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)
	1,953億円	307億円	0.17億円	2,260億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,441億円		179億円	1,621億円	
					1.4

注1)費用及び便益額は整数止めとする。

注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。

注3)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成20年度

# 5 - 4 . 千葉県区間（茂原～木更津）の費用対効果

未供用区間・暫定供用区間にかかる工程表

		事業化						区間 用地買収着手	区間 工事着手	区間 用地買収着手	区間 工事着手				区間 供用				区間 暫定2車線供用予定			完成4 供用車線予定	
年度		H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	...	...	...
用地	区間 (茂原長南IC(仮称)～ 木更津東IC)																						
	区間 (木更津東IC～ 木更津JCT)																						
	進捗率 (面積)												66%	69%	81%	90%	95%	97%					
工事	区間	暫定2車線																					
		完成4車線																					
	区間	完成4車線																					

## 5 - 5 . 千葉県区間（茂原～木更津）の今後の方針

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・ 関東地方整備局管内の渋滞対策の要対策箇所の約 7 割が圏央道の内側に集中し、首都圏では慢性的な渋滞が発生。
- ・ 圏央道周辺では、その利便性を活かして、物流拠点や工業団地の整備が活発化。
- ・ 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

- ・ 用地取得率は約 9 割であり、土地収用法も活用しながら用地取得を図る。
- ・ 工事については、暫定 2 車線での整備を行い、道路の整備効果の早期発現を図る。（平成 22 年度供用予定）

### (3) 対応方針(原案)

#### 事業継続

- ・ 首都圏の環状道路の一部を構成しており、全体としての事業の必要性・重要性は変わらない。