

(再評価)

資料 2 - 8 - ①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成23年度第3回)

国道468号
首都圏中央連絡自動車道
(茂原～木更津)

平成23年9月27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

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	9
4. 事業の必要性に関する視点	11
5. 費用対効果	16
6. 事業進捗の見込みの視点	26
7. 事業進捗の見込みの視点	30
8. 今後の対応方針(原案)	31

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の事業
- 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社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

 : 事後評価



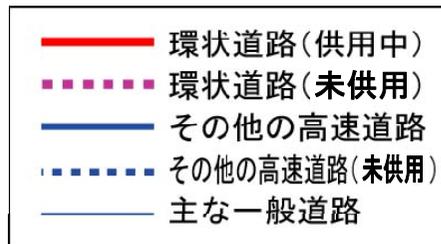
2. 事業の目的と計画の概要(首都圏中央連絡自動車道)

(1)首都圏3環状道路の概要

首都圏



0 10 20 30km



・首都圏3環状道路は都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中核にあたる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路。

○首都高速中央環状線(中央環状線)

◆都心から約8km、延長約47km

○東京外かく環状道路(外環道)

◆都心から約15km、延長約85km

○首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

◆都心から半径約40~60km
延長約300km

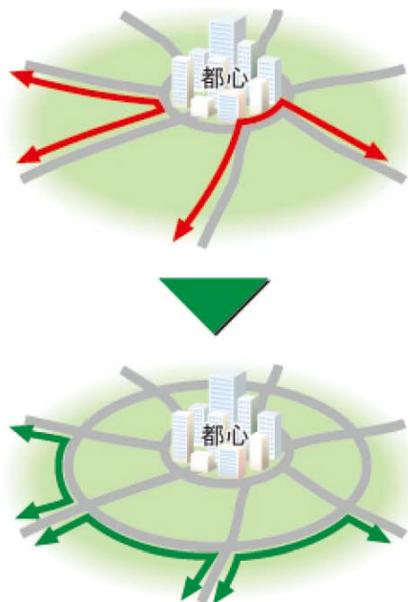
2. 事業の目的と計画の概要（首都圏中央連絡自動車道）

(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クルマをバイパスさせ、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。

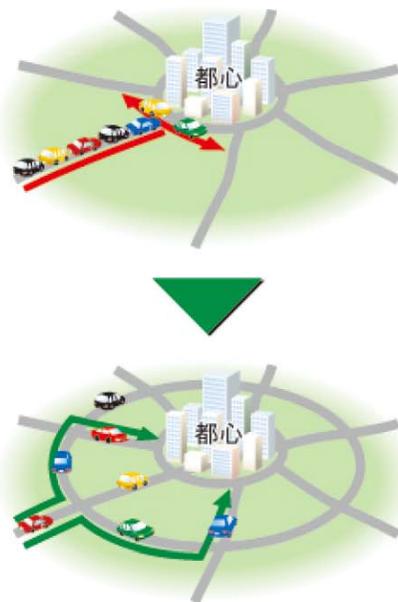
通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



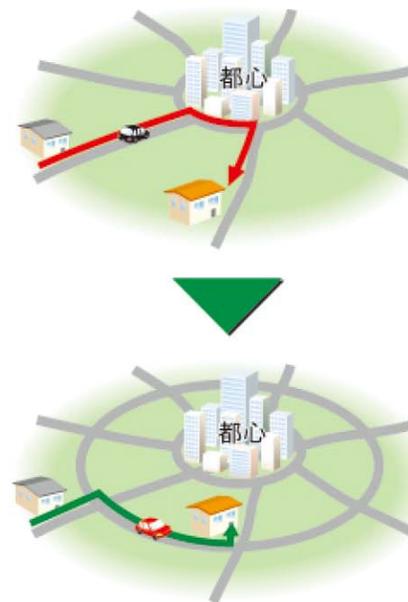
分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



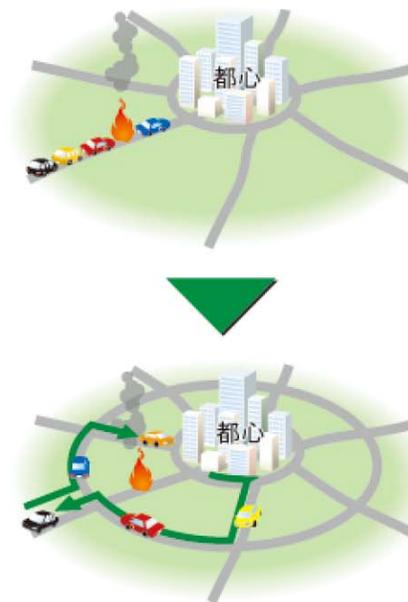
地域間移動

周辺地域間の移動が直接できる



非常時の迂回機能

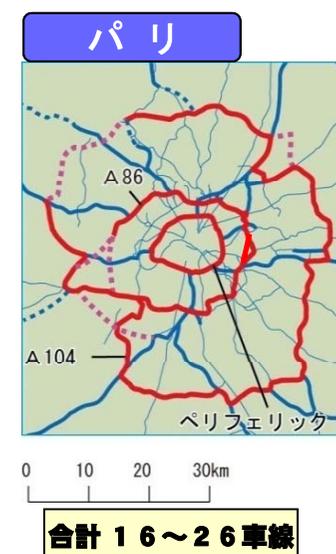
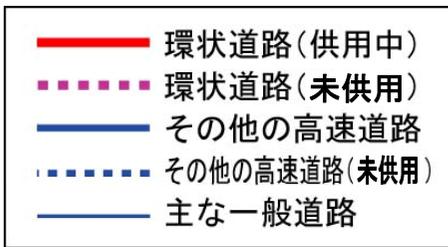
災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回できる



2. 事業の目的と計画の概要(首都圏中央連絡自動車道)

(3) 諸外国の主要都市における環状道路の整備状況

・北京やソウルはすでに環状道路を完成。東京首都圏における環状道路は未だ環になっていない。



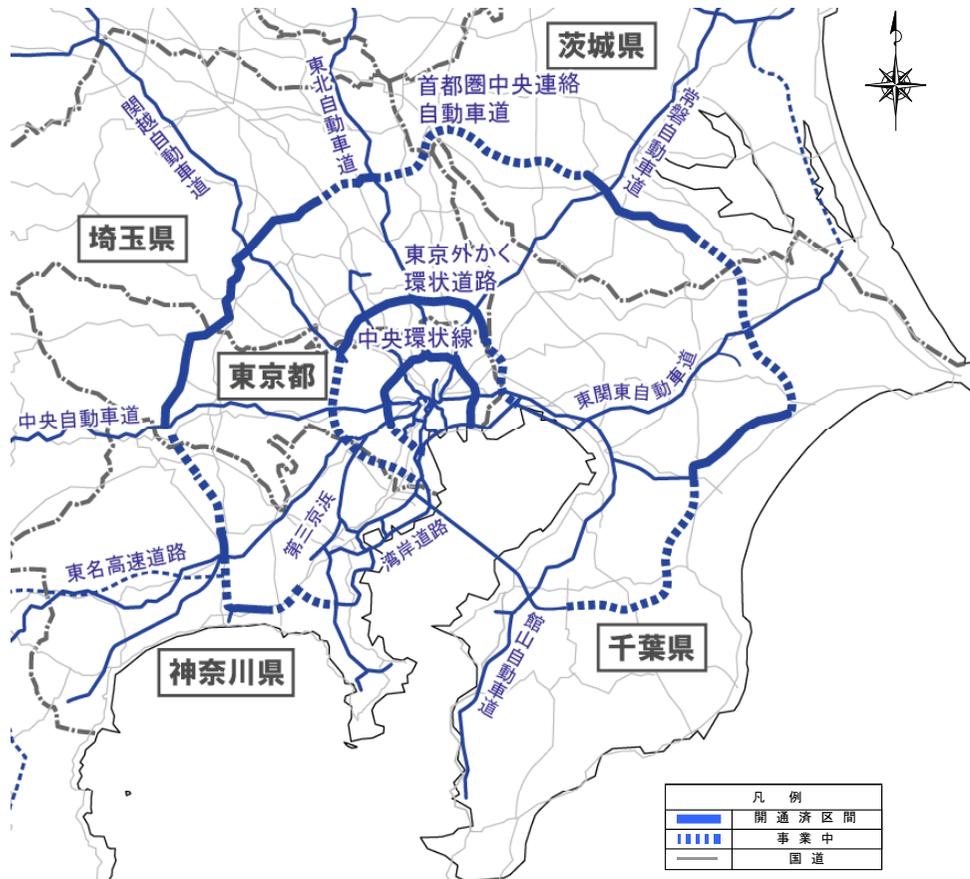
	人口 (万人)	計画延長	供用延長	整備率	備考
首都圏	東京都:1,284 一都三県:3,499 (2008年値)	525km	248km	47%	2010年5月末現在
ソウル	1,035 (2006年値)	168km	168km	100%	2007年12月28日完成
北京	1,151 (2000年値)	433km	433km	100%	2009年9月12日完成
パリ	1,161 (2006年値)	313km	267km	85%	2009年7月現在 人口はイルドフランス地域圏を対象

2. 事業の目的と計画の概要（首都圏中央連絡自動車道）

(5) 首都圏の渋滞状況

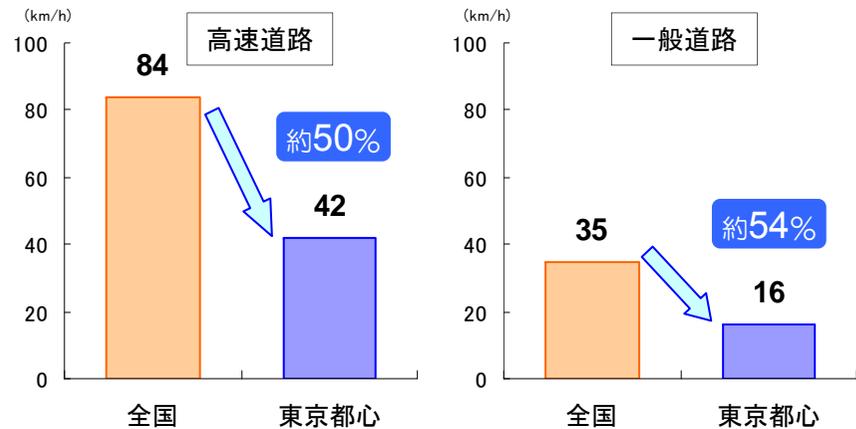
- ・都心を走行する交通のうち約6割が通過交通。
- ・東京都心の一般道路の旅行速度は時速16kmで、全国平均の半分以下。また、乗車時間の約6割を渋滞等に費やしており(損失時間)、全国平均の1.6倍となっている。

■首都圏の道路ネットワーク

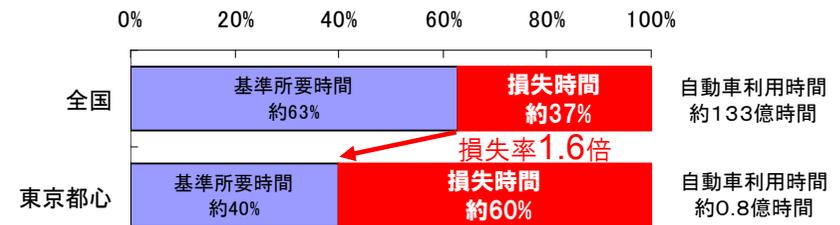


■東京都心※の混雑状況

■東京都心※の旅行速度



■東京都心※の損失時間



算出条件等

- 対象道路: 一般都道府県道(指定市の主要市道を含む)以上の路線
- 平成21年4月～平成22年3月(昼間12時間帯)のトラフィック・カウンターによる交通量データ及びプローブ・カー・システムによる速度データを元に算出
- 区間毎の年間実績速度の上位10%値を渋滞等がない時の自由走行速度と見なし、これにより基準所要時間を算出。

※損失時間は現時点における算出値であり、今後のデータ追加等により異なる。

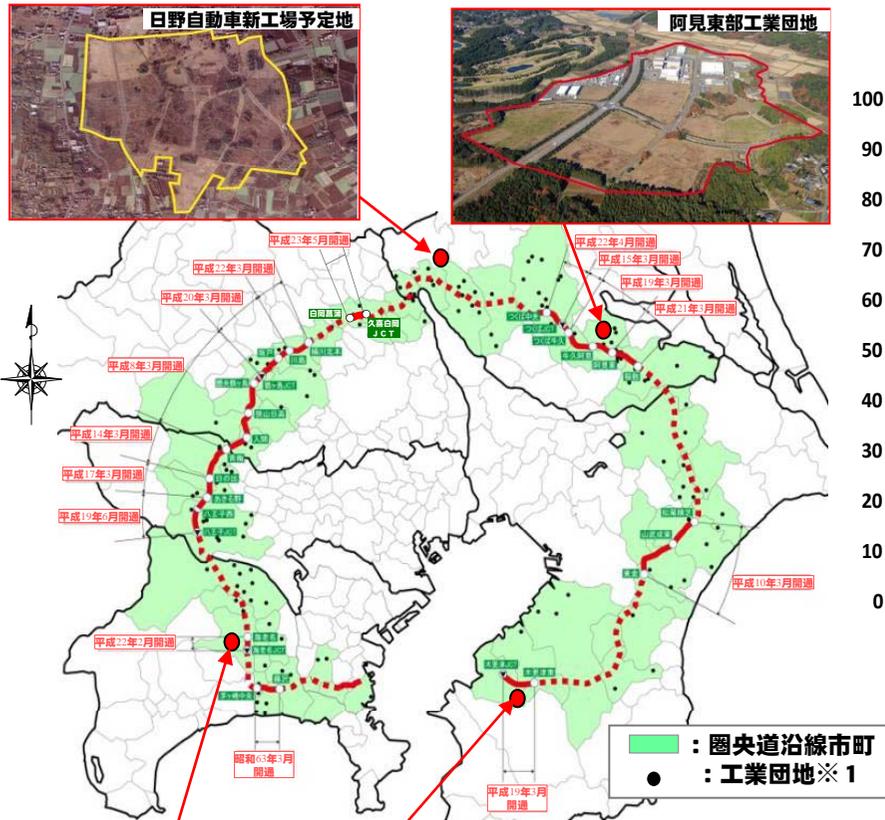
※東京都心
: 千代田区、中央区、港区

2. 事業の目的と計画の概要(首都圏中央連絡自動車道)

(6) 圏央道沿線の地域振興・企業立地

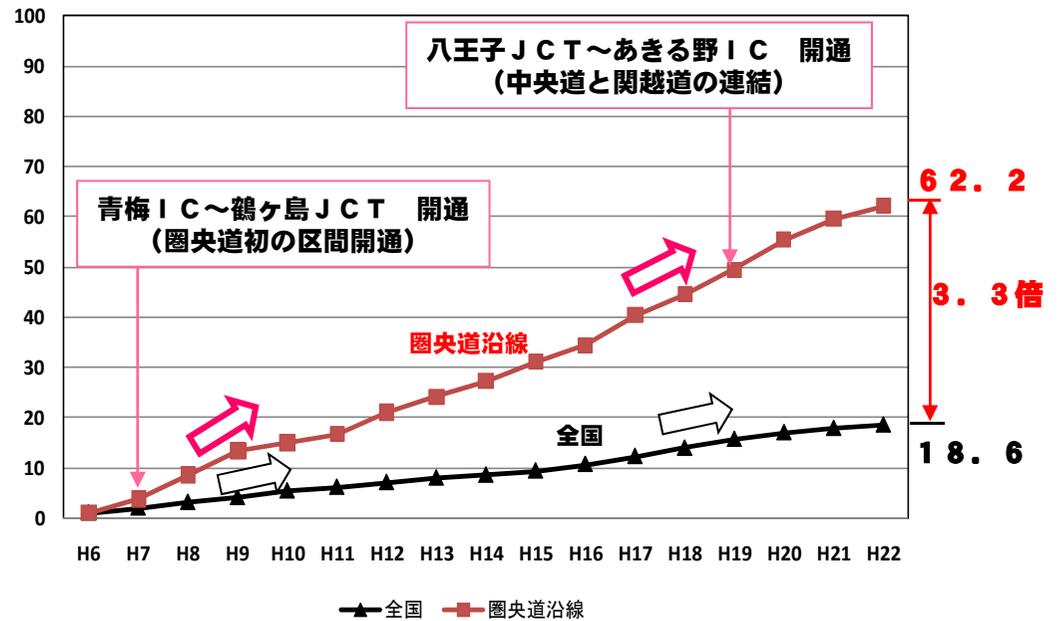
・圏央道沿線では、開通後、新規工場の立地面積の伸びは、全国平均の約3倍。

■ 圏央道沿線の企業立地状況



- ※1 出典：下記のHP上の資料を基に作成
- ・神奈川県企業誘致促進協議会「かながわ産業立地情報」
 - ・東京都産業労働局「とうきょう産業立地ナビ」
 - ・埼玉県企業立地課「埼玉県工場適地図(平成22年版)」
 - ・茨城県圏央道沿線地域産業・交流活性化協議会「いばらぎ圏央道沿線ナビ」
 - ・千葉県企業庁 分譲地案内パンフレット「千葉県の工業団地ご案内」
 - ・千葉県 平成18年工業統計調査「(参考2) 内陸工業団地一覧」

■ 圏央道の開通と新規工場立地※2面積(累積)の推移※2



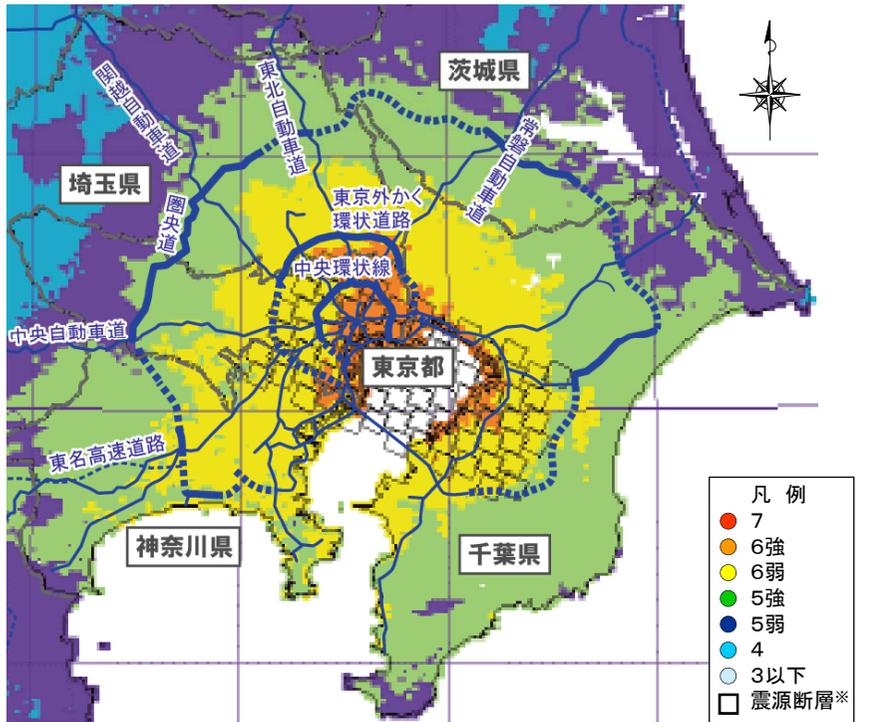
※2:「工場立地動向調査」(経済産業省)より作成
平成6年を1.0とした場合の新規工場立地面積(累計)の推移

2. 事業の目的と計画の概要(首都圏中央連絡自動車道)

(7) 首都直下地震時の首都圏への応援等

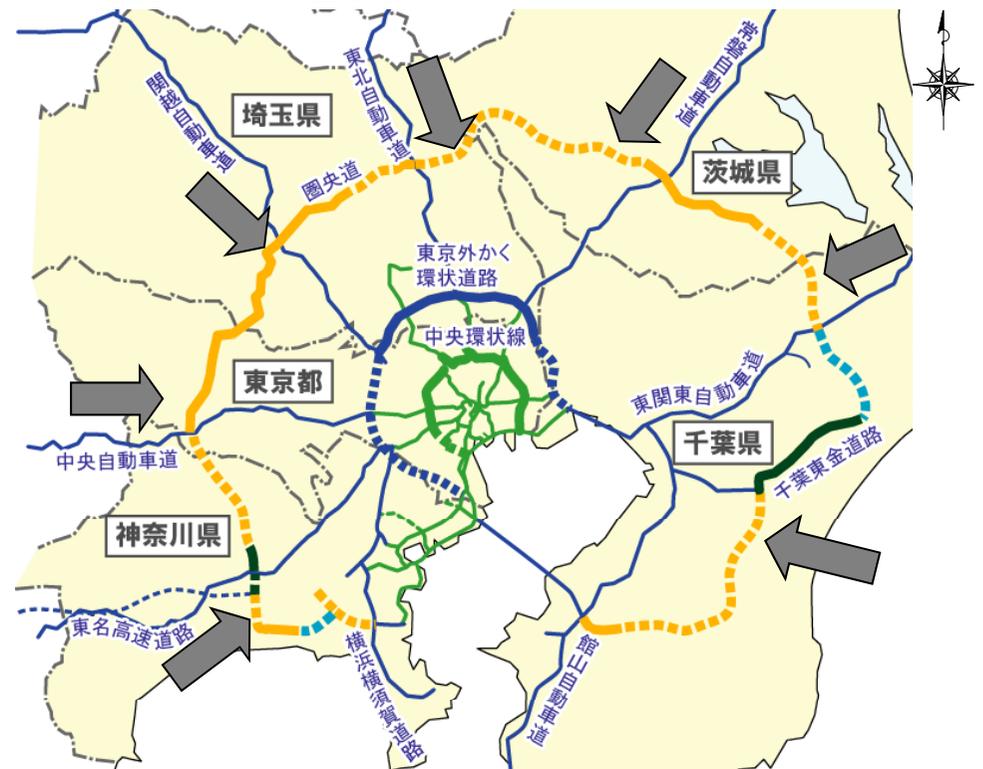
- ・南関東でM7クラスの地震が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定。
- ・災害復旧、被災者支援のためには、災害時にも機能する環状道路等の道路ネットワークが重要。

■首都直下地震の震度分布 ~東京湾北部地震(M7.3)想定震度~



出典：平成22年版防災白書の震度分布に首都圏三環状道路の図を記載

■首都直下地震時の物資調達、応援部隊の派遣



首都直下地震の被害想定

- ・建物全壊 約85万棟
 - ・死者数 約11000人
 - ・経済被害 約112兆円等
- ※中央防災会議資料より

■1都4県への物資調達※1、応援部隊の派遣※2

- ・食料 約7500万食
 - ・飲料水 約16,500t
 - ・毛布 約95万枚
 - ・応援規模(自衛隊等)約12万人等
- ※1物資調達量 : 発災後1週間分
 ※2応援部隊の派遣: 応援部隊の派遣数は最大値

※物資調達量、応援部隊数は「首都直下地震応急対策活動要領」に基づく具体的な活動内容に係る計画より (H20.12.11中央防災会議幹事会)

2. 事業の目的と計画の概要 圏央道(茂原～木更津)

(1) 目的

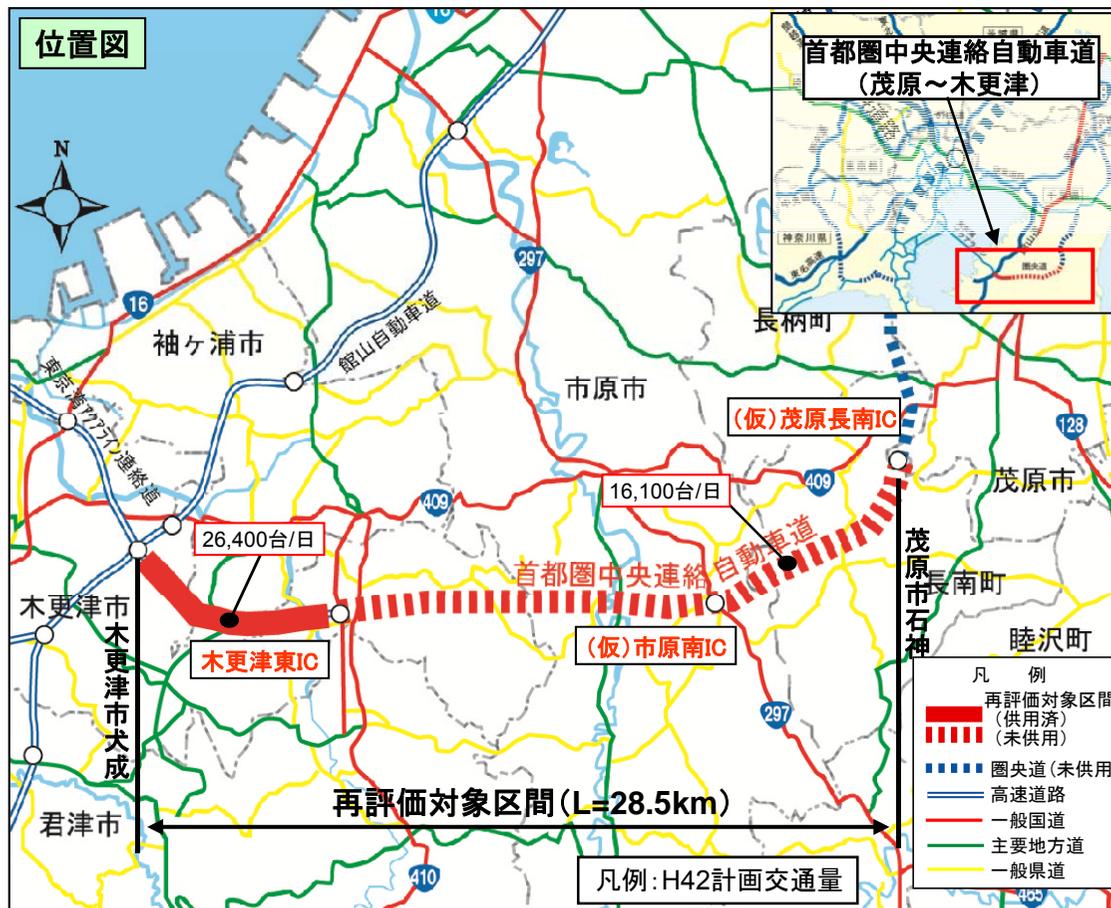
- ネットワークの形成
- 道路交通の円滑化
- 地域の活性化の支援

(2) 計画の概要

ちばけんもばらしいしがみ
ちばけんきさらづしいんなり

事業区間：自)千葉県茂原市石神
至)千葉県木更津市犬成

計画延長：L=28.5km
幅員：W=23.5m
道路規格：第1種第2級
設計速度：100km/h
車線数：4車線
事業化：平成4年度
全体事業費：約2,198億円
計画交通量：16,100～26,400台/日



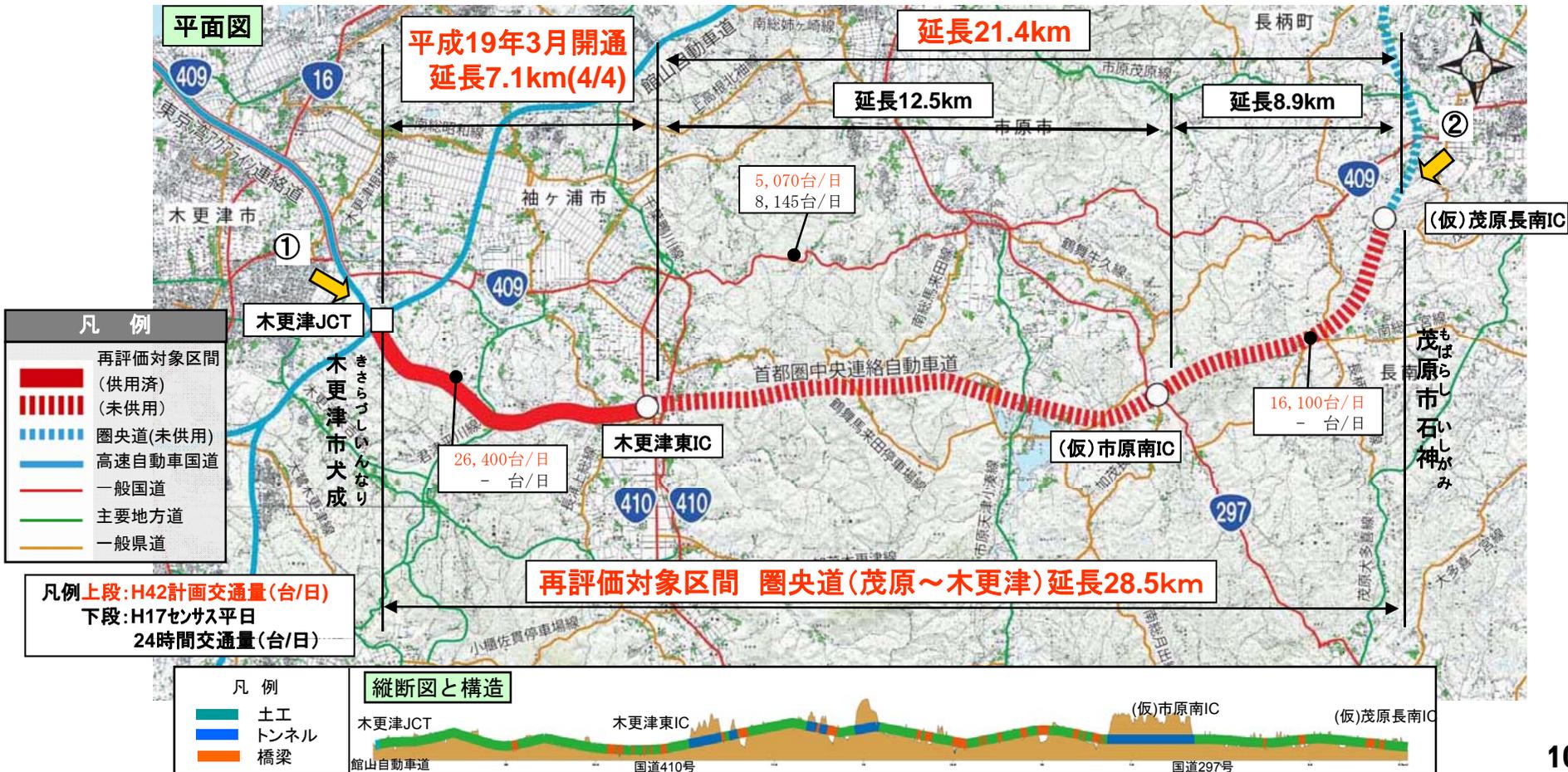
標準断面図



3. 事業進捗の状況

(1) 事業の経緯

平成4年度	事業化
平成7年 3月	都市計画決定 環境影響評価
平成10年度	用地着手
平成12年度	工事着手
平成18年3月	有料道路事業(変更)許可
平成19年3月	木更津東IC～木更津JCT供用



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

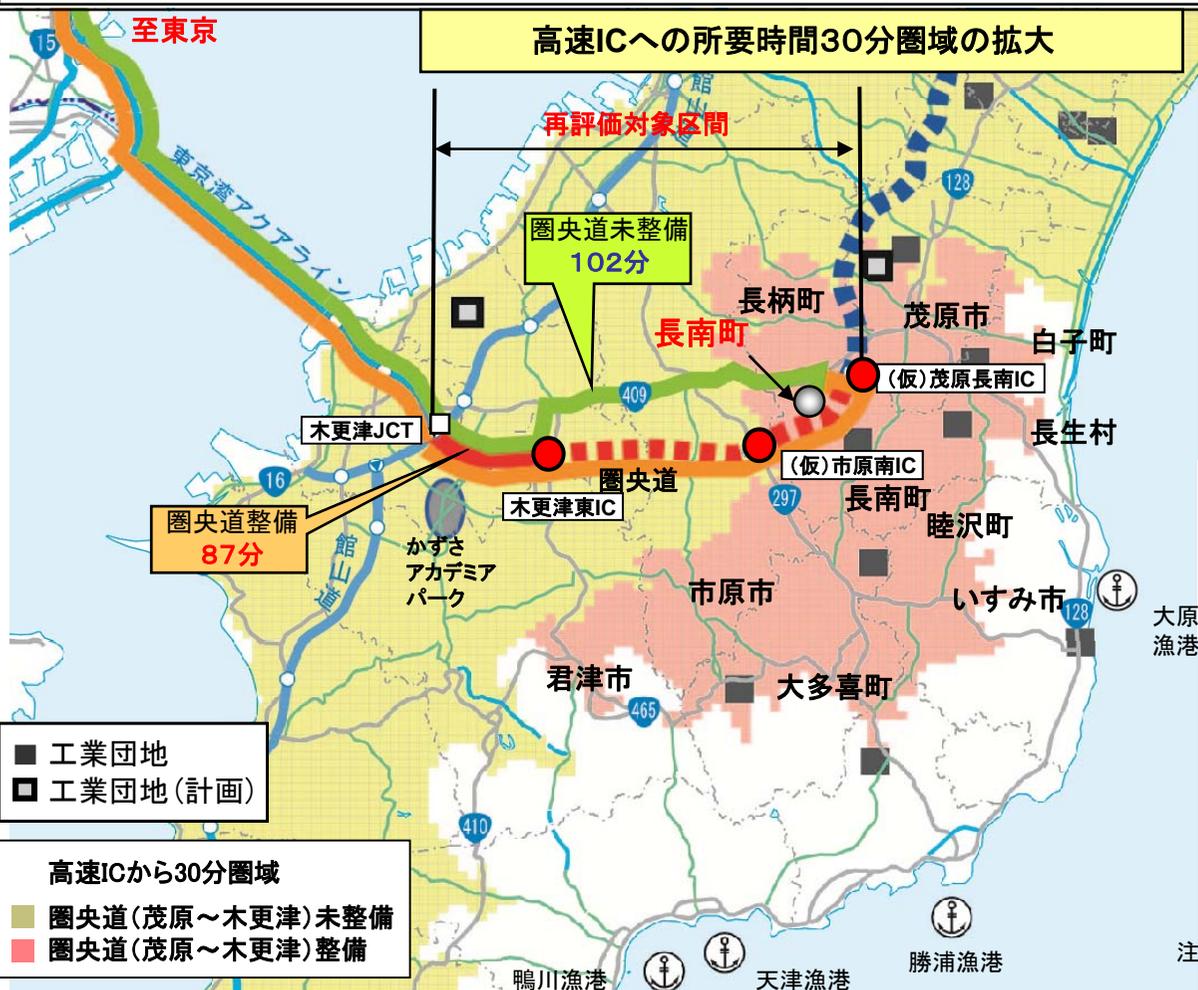
- ・ 圏央道（茂原～木更津）は、東京湾アクアライン連絡道および館山自動車道と接続し、山地、丘陵地を通過して、国道409号と接続している。
- ・ 沿線周辺には、かずさアカデミアパークや長南工業団地、高滝湖のほか、観光施設が多数存在している。



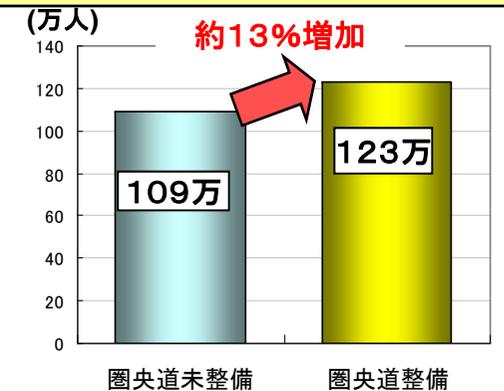
4. 事業の必要性に関する視点

(1) ネットワークの形成・道路交通の円滑化・地域の活性化の支援

- ・圏央道(仮称:茂原長南IC~木更津JCT)の整備により、沿線の4市5町1村において、高速ICまでの所要時間30分の圏域が増加し、広域交流圏域の拡大が図られる。
- ・周辺には茂原工業団地をはじめ工業団地が立地するほか勝浦漁港などがあり、首都圏へのアクセス向上により、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進、観光客の増加など、活力ある地域地づくりの支援が期待される。

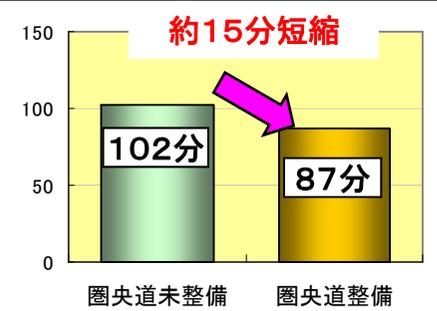


高速ICへの所要時間30分圏域人口の増加



注1)30分圏域は、千葉市緑区、東金市以南の地域で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(H17国勢調査)を集計

東京~長南町への所要時間の短縮



注2)所要時間は、現道はH17道路交通センサス混雑時旅行速度、圏央道は供用済区間の規制速度で算出。

4. 事業の必要性に関する視点

(2) 救急医療活動のアクセス向上

・ 圏央道(茂原～木更津)の整備により、第三次医療施設(救急救命センター)である国保君津中央病院までの所要時間が約35%短縮され、救命率の向上が期待される。



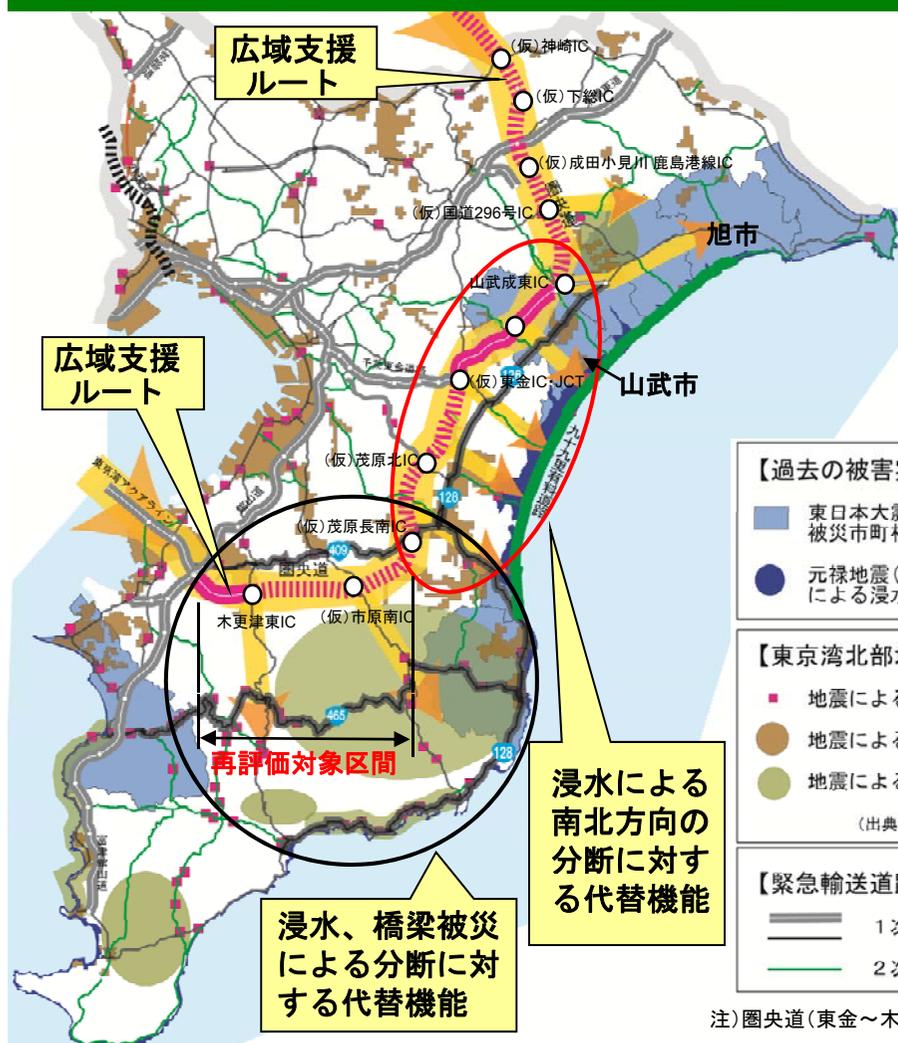
出典:「カーラーの救命曲線」一部改変 (M.Cara:1981)

4. 事業の必要性に関する視点

(3) 災害時における緊急輸送路の確保

- ・東日本大震災では外房地域沿岸部を中心に津波による浸水被害が広範囲に発生。
- ・圏央道の整備により、災害時に外房地域や南房総地域への緊急輸送道路ネットワークを構築し、広域支援ルートとなるとともに、沿岸部における南北道路の代替路としての役割を果たす。

圏央道を軸とした緊急輸送道路の確保



東日本大震災の津波による被災状況



東日本大震災の津波による被害状況 (6市3町)

- ・外房地域沿岸部を中心に浸水被害が発生

床上浸水	床下浸水	合計
785棟	720棟	1,505棟

出典:千葉県災害対策本部 (H23.8)

元禄地震の津波による被害状況

- ・外房地域沿岸部の津波による被害は甚大

領地	死者数	潰(全壊)	流家
房総	6,534人	9,610棟	5,295棟

出典:防災誌 元禄地震 千葉県 (H21.3)

東京湾北部地震における橋梁被害想定

- ・南房総地域を中心に橋梁被害が多発

道路橋梁 (656橋)	中規模損傷(通行止め)	31橋(約5%)
	小規模損傷(通行規制)	417橋(約64%)

出典:千葉県地震被害想定調査 (H20.3)

【過去の被害実績】

- 東日本大震災(2011年3月)の被災市町村(津波による)
- 元禄地震(1703年12月)の津波による浸水地域

【東京湾北部地震による想定被害】

- 地震による橋梁損傷箇所(一般道路)
- 地震による液化化危険地域
- 地震による山腹崩壊危険地域

(出典:H19千葉県地震被害想定調査)

【緊急輸送道路】

- 1次路線
- 2次路線

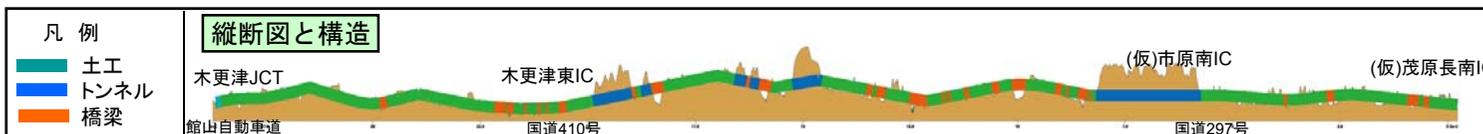
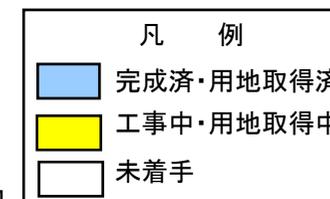
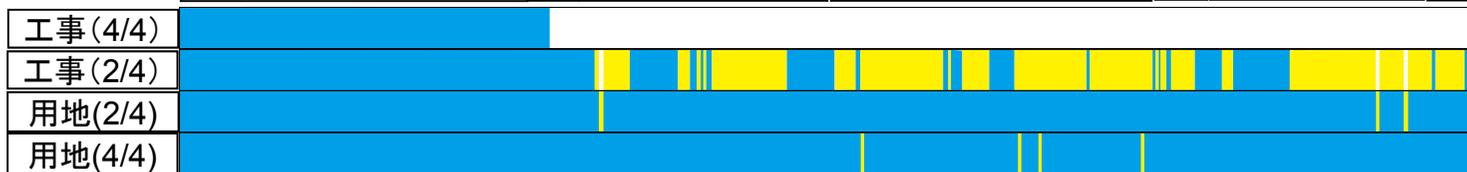
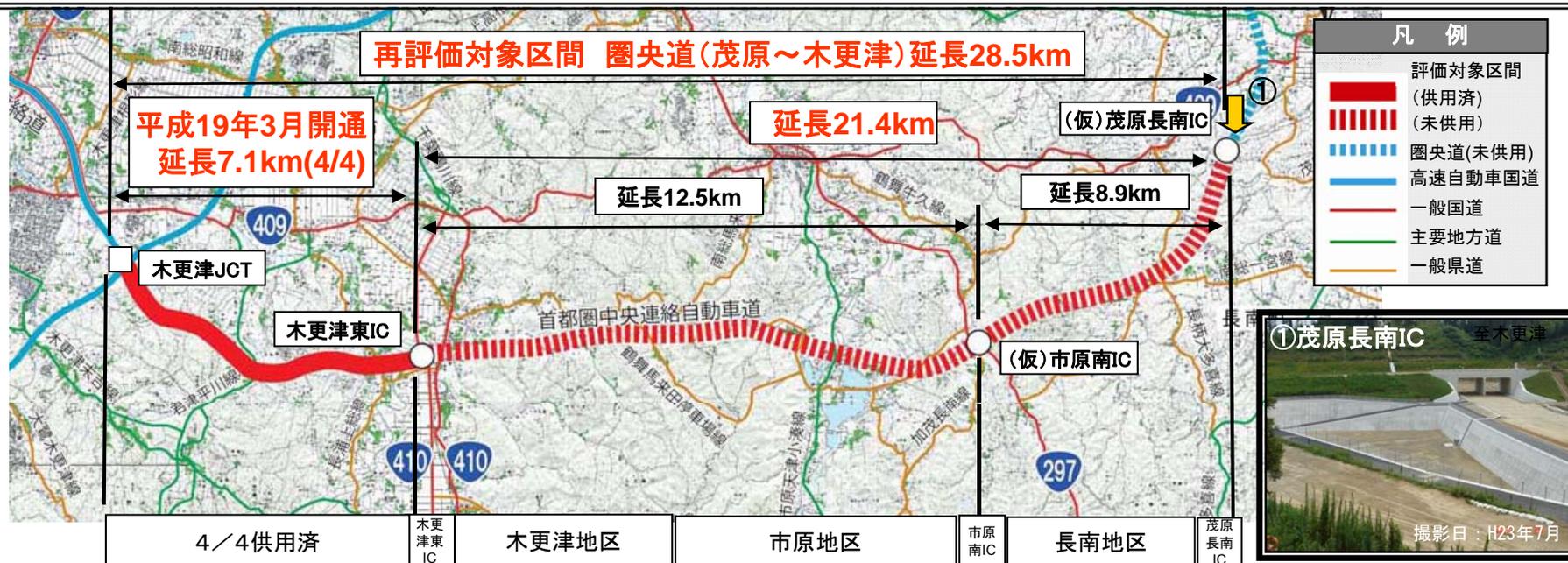
(出典:千葉県)

注)圏央道(東金~木更津)は1次路線に指定済

4. 事業の必要性に関する視点

(4) 残事業の概要

- ・用地は平成23年3月末時点で98%取得済であり、平成21年8月14日付けで土地収用法に基づく事業認定告示がなされ、平成23年度中に用地取得予定。
- ・現在、橋梁上・下部工、トンネル工、改良工事を全面展開中。
- ・平成24年度の暫定2車線開通に向けて、(仮称)茂原長南ICから木更津東IC間の工事を完成させる予定。



5. 費用対効果(事業費変更)

■事業費増加の要因

①コスト縮減の取り組み

②トンネル陥没事故に伴う対策及び工法等の変更による見直し …… 約83億円増額

	項目	事業費変更の要因	減額	備考
①	コスト縮減の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ■ 橋梁の橋梁構造の見直しなどによるコスト縮減 <p style="text-align: right;">(▲約12億円縮減)</p>	12億円	縮減内容 桁数の削減
	合計		12億円	

	項目	事業費変更の要因	増額	備考
②	笠森トンネル陥没事故に伴う復旧工事・施工等の変更	<ul style="list-style-type: none"> ■ 陥没箇所の復旧工事 ・ 陥没穴の埋め戻し、陥没穴の地盤ゆるみ対策に伴う工事費が増加 ■ 陥没予防対策として水抜き対策工の実施 ・ 陥没発生原因を調査した結果、対策工事を実施 ・ 本坑トンネル掘削に先行して水抜き導坑を構築し、坑内から水抜きボーリングを実施したことにより工事費が増加 	48億円	増加内容 陥没穴の埋め戻し 陥没穴の地盤ゆるみ対策 水抜きボーリングを実施 トンネル掘削補助工法の変更
	山口トンネル陥没事故に伴う復旧工事・施工等の変更	<ul style="list-style-type: none"> ■ 陥没箇所の復旧工事 ・ 陥没穴の埋め戻しと、中間地山のゆるみ対策に伴う工事費が増加 ■ 陥没予防対策として補助工法の変更 ・ 陥没発生原因を調査した結果、対策工事を実施 ・ 乾燥流砂を防止するため、トンネル掘削の補助工法を変更したことにより工事費が増加 	47億円	増加内容 陥没穴の埋め戻し 陥没穴の地盤ゆるみ対策 トンネル掘削補助工法の変更
	合計		95億円	

5. 費用対効果(コストへの取り組み)

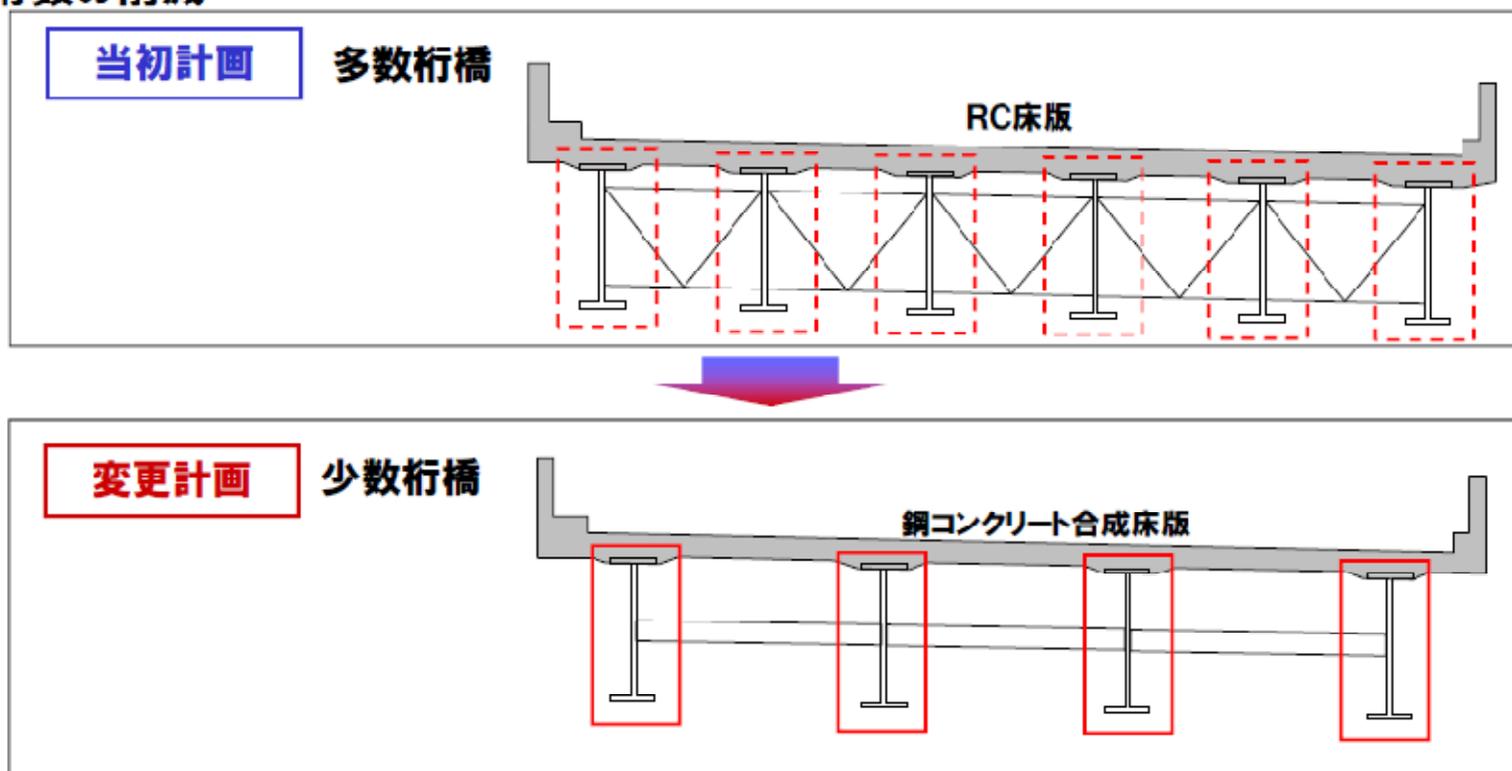
・橋梁の橋梁構造の見直しなどによるコスト縮減

〔コスト縮減額約12億円〕

橋梁構造の見直し

(計11橋)

■桁数の削減



RC床版から鋼コンクリート合成床版への変更により、床版の軽量化が図られ桁数が削減。

5. 費用対効果(事業費変更)

■ 笠森トンネル地上陥没事故への対応状況について

■ 発生状況

- ①発生状況: H22年10月19日18:30頃
トンネル掘削中に大量の湧水と共に土砂も流入し地上部2箇所陥没 人的被害無し
地上部①地点: 直径15mの円、深さ8m
地上部②地点: 直径13mの円、深さ10m以上
- ②現地復旧: 11月25日(木)(セメントベントナイト及び砂による埋め戻し)



■ 笠森トンネル技術検討会の開催状況

- ①H22年10月22日(第1回)開催
内容: 陥没箇所の応急復旧等の検討
- ②H22年11月30日(第2回)開催
内容: 陥没原因の究明、地中のゆるみ範囲の確認とその対策工の確定
- ③H22年12月27日(第3回)開催
内容: トンネル掘削再開に向けた対策工法検討の検討



■ トンネル地表部の陥没原因

- ・細砂～中砂主体で、時折、固結シルトの薄層で、N値50以上を示し、非常に良く締まっている地質を想定。
- ・陥没した箇所の土質を事後調査したところ、当該箇所には未固結な砂が存在。
- ・また事故発生箇所の上部は旧沢地で、地下水が集中し易い状況であり、降雨により地下水が上昇
- ・切羽上部に想定外の流砂を起こしやすい砂(未固結な砂)があり地下水と一体となりトンネル内に流出し、緩み範囲が上部の盛土層まで拡大して陥没が発生した。

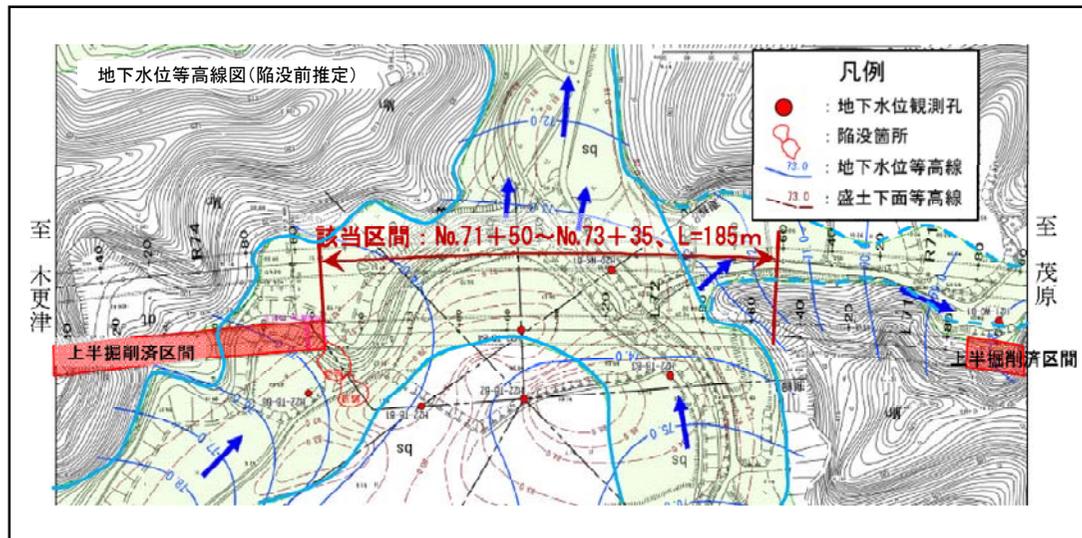


5. 費用対効果(事業費変更)

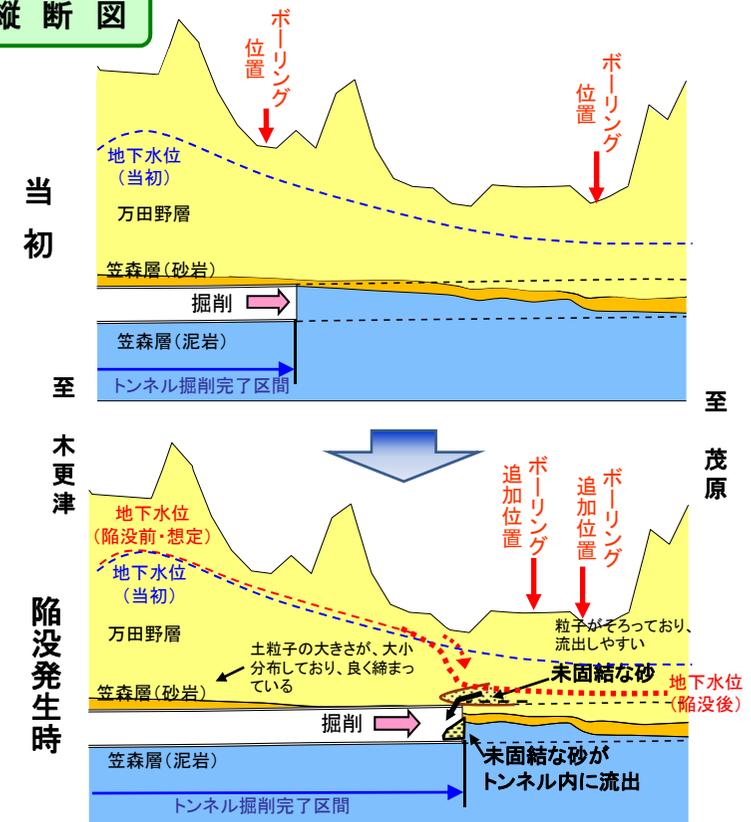
■ 笠森トンネル地上陥没事故原因について

- ・細砂～中砂主体で、時折、固結シルトの薄層で、N値50以上を示し、非常に良く締まっている地質を想定。
- ・陥没した箇所を事後調査したところ、当該箇所には未固結な砂が存在。
- ・また事故発生箇所の上部は旧沢地で、地下水が集中し易い状況であり、降雨により地下水が上昇
- ・切羽上部に想定外の流砂を起こしやすい砂(未固結な砂)があり地下水と一体となりトンネル内に流出し、緩み範囲が上部の盛土層まで拡大して陥没が発生した。

平面図



縦断図



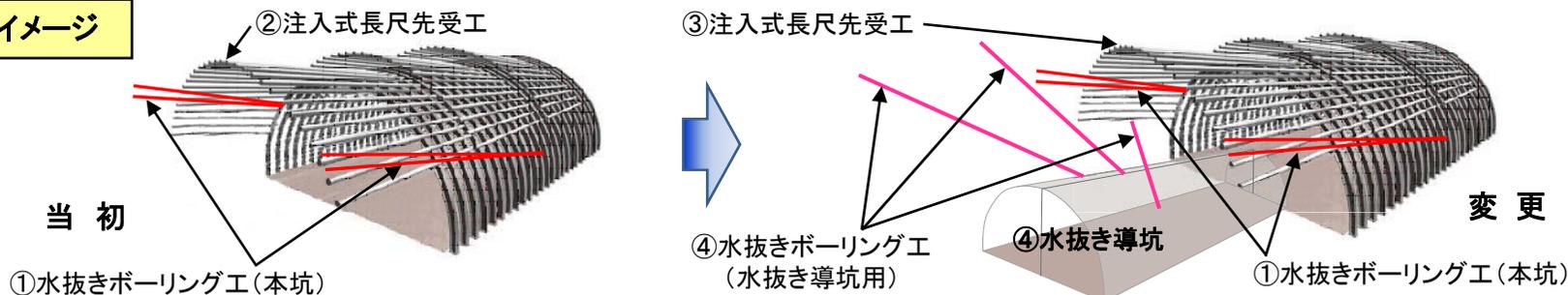
5. 費用対効果(事業費変更)

■ 笠森トンネル陥没事故に伴う対策及び工法

【約48億円増額】

・陥没予防対策として、本坑トンネル掘削に先行して水抜き導坑を構築し、導坑内から水抜きボーリングを実施し、地下水位を低下させ、切羽近傍の流砂現象を発生させない状態を確保した。

対策工のイメージ



当初			変更			備考
工種	数量	金額(億円)	工種	数量	金額(億円)	
①水抜きボーリング φ65, L=50m(千鳥配置)2本:2段 水抜き間隔25m	44	0.7	同左	44	0.7	地山の地下水を排水して水位・水圧を下げ、湧水に伴う流砂等による掘削面の不安定性を防止するため。
②注入式長尺先受工 グラスファイバー管φ76, L=13.65m, 周方向間隔450mm(注入材セメント系)	160	24.2	同左	38	5.6	地山のゆるみ抑制及び掘削面・天端の崩落防止
—	—	—	③注入式長尺先受工 鋼管φ114.3, L=10.8m, 周方向間隔300mm(注入材ソリレン)	150	49.0	先受け工の間からの流砂を防止する、天端上部に連続したアーチ上の改良体を造成するため周方向間隔を450mmから300mmとした。
—	—	—	④水抜き導坑(水抜きボーリング含む) 天端14m/本, 左右21m/本, 計3本/断面, 水抜き間隔5m	370	8.6	湧水量が多いため本坑掘削に先行して確実に地下水位を低下させ、掘削面の安定性を確保するため。
—	—	—	崩落復旧工 ・陥没坑埋戻し(CB充填工、埋戻し工) ・地盤ゆるみ対策(薬液注入工)	343 1	0.4 8.5	今後施工するトンネルや工作物への影響を防ぐため、改良により自然地山の強度に近い状態に回復させるため。
計		24.9	計		72.8	差 47.9(億円)

5. 費用対効果(事業費変更)

■山口トンネル地上陥没事故への対応状況について

■発生状況

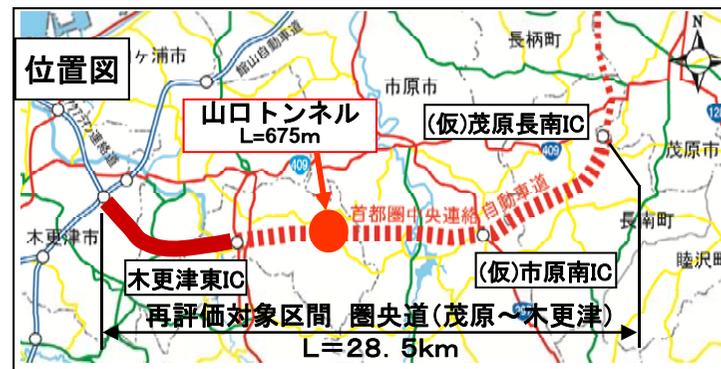
- ①発生状況: H22年12月28日8:30頃
地表部陥没穴(約4×7m、深さ5m)発生確認 人的被害無し
- ②現地復旧: 2月18日完了(早強性プレミックスモルタル(IBOモルタル)、セメントベントナイト(CB)、流動化処理土)

■山口トンネル技術検討会の開催状況

- ①H22年1月6日(第1回)開催
内容: 陥没箇所の応急対策工事の検討、今後の調査計画の検討
- ②H23年2月1日(第2回)開催
内容: 陥没原因の究明、トンネル掘削再開に向けた対策工の検討

■トンネル地表部の陥没原因

- ・細砂～極細砂主体で、時折、礫混じりの砂～砂礫で、N値50以上を示し、非常に良く締まっている地質を想定していた。
- ・原因究明のため実施したボーリング調査及び評価の結果より、通常の水を伴う砂質土崩落とは異なり、「非常に乾いた流動化し易い砂質土」が崩落した掘削面天端近傍に局所的に分布し、この土砂が崩落。
- ・さらに、崩落した土砂(乾燥状態の流砂)上部の粘性土層厚(約2.7m)は、事前調査の推定層厚(約4.5m)より薄かったため、強度低下による陥没が上層の砂層へ徐々に拡がり、地表部の陥没に至った。
- ・「乾燥状態の流砂」に起因した非常に特異な現象で事前にその存在を想定し得なかった。



【トンネル内崩落状況】



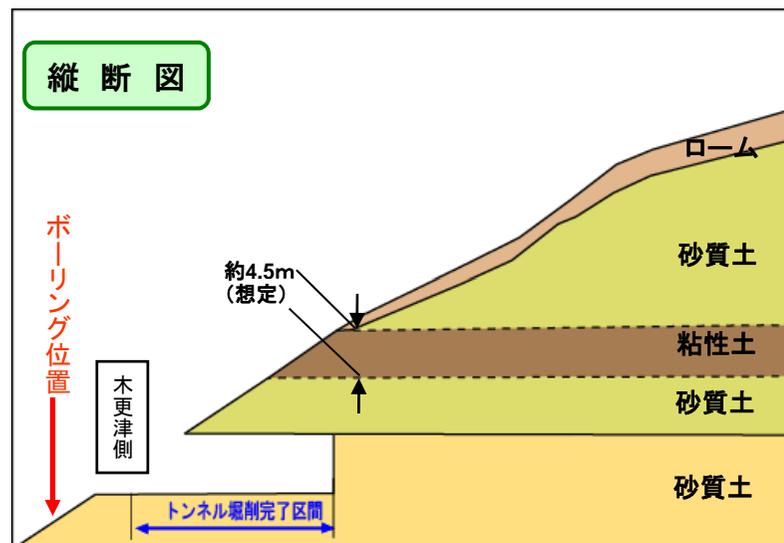
【陥没箇所の状況】



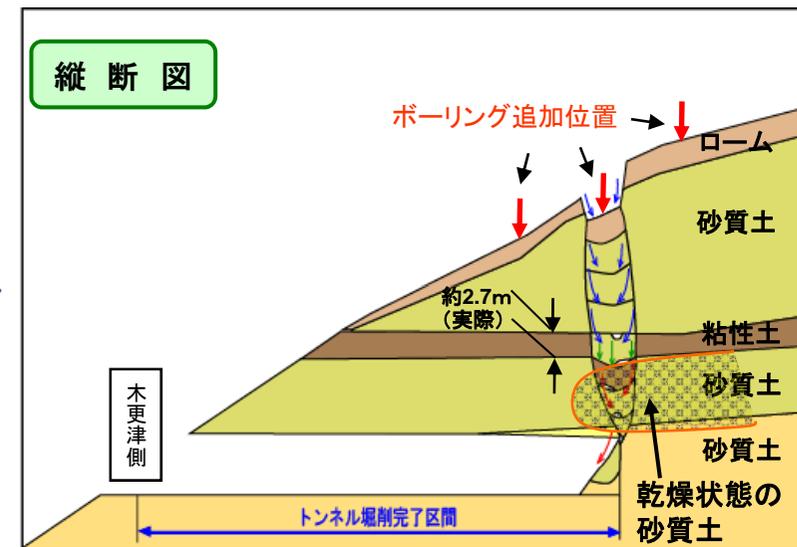
5. 費用対効果(事業費変更)

■ 山口トンネル地上陥没事故原因について

- ・細砂～極細砂主体で、時折、礫混じりの砂～砂礫で、N値50以上を示し、非常に良く締まっている地質を想定していた。
- ・原因究明のため実施したボーリング調査及び評価の結果より、通常の水を伴う砂質土崩落とは異なり、「非常に乾いた流動化し易い砂質土」が掘削面天端近傍に分布し、この土砂が崩落。
- ・さらに、崩落した土砂(乾燥状態の流砂)上部の粘性土層厚(約2.7m)は、事前調査の推定層厚(約4.5m)より薄かったため、強度低下による陥没が上層の砂層へ徐々に拡がり、地表部の陥没に至った。
- ・「乾燥状態の流砂」に起因した非常に特異な現象で事前にその存在を想定し得なかった。



当初



陥没発生時

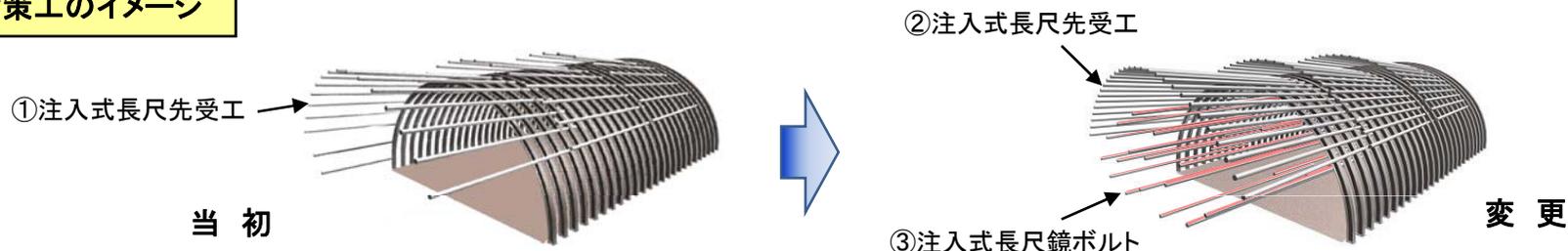
5. 費用対効果(事業費変更)

■ 山口トンネル(トンネル陥没事故に伴う対策及び工法)

【約47億円増額】

・陥没予防対策(掘削面天端の安定対策)として補助工法(注入式長尺先受工)を採用し、トンネル掘削による影響を与えないよう、かつ切羽の安定を確保した。

対策工のイメージ



当初			変更			備考	
工種	数量	金額(億円)	工種	数量	金額(億円)		
①注入式先受工 鋼管φ600周方向間隔1200mm L=3m, 11本/シフト(注入材シカタ)	399	11.7	同左	32.5	2.0	掘削面・天端の崩落防止。	
鏡吹付	839.4	1.4	同左	189.5	0.6	鏡面の自立性を高めるため。	
—	—	—	②注入式長尺先受工 鋼管φ76周方向間隔300mm, L=13.59m40本/シフト (注入材シカタ)	103	48.4	全区間で改良体のラップを確保するため改良体の周方向間隔を1200mmから300mmに縮小した。	
—	—	—	③注入式長尺鏡ボルト グラスファイバー管φ76周方向間隔1500mm, L=16.65m 11本/シフト(注入材早強モルタル)	53	7.2	掘削鏡面の安定を図り、ゆるみが前方地山に進展するのを防ぐため掘削鏡面に早強モルタルによる地盤改良を追加した。	
—	—	—	崩落復旧工 ・崩落部補強工 ・陥没坑埋戻し、地盤ゆるみ対策	17 1	2.1 0.08	崩落部近傍の地山の不安定化防止。 自然地山の強度に近い状態に回復させる	
計		13.1	計		60.4	差	47.3(億円)

5. 費用対効果(計算条件)

■ 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。

■ 計算条件

【参考：前回再評価時（H20）】

・ 基準年次	: 平成23年度	平成20年度
・ 供用開始年次	: 平成25年度(完成平成35年度)	平成22年度(完成平成32年度)
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	供用後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	: 16,100~26,400(台/日)	16,700~24,900(台/日)
・ 事業費	: 2,198億円	2,115億円
・ 費用便益比	: 1.2	1.3

5. 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)
	2,373億円	396億円	235億円	3,004億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	2,268億円		203億円	2,470億円	
					1.2

■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)
	1,573億円	204億円	153億円	1,930億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	513億円		160億円	673億円	
					2.9

基準年：平成23年度

注1)費用及び便益額は整数止めとする。

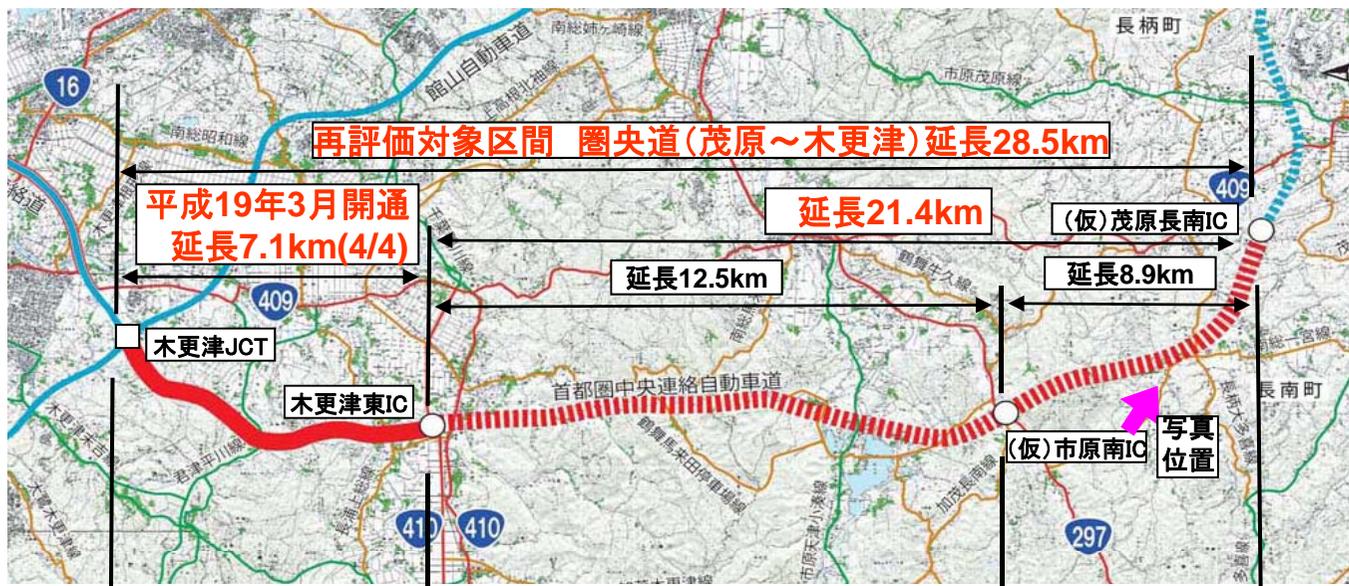
注2)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

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。

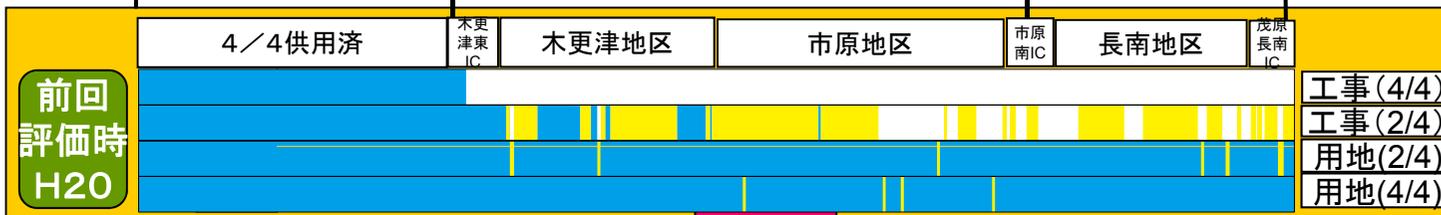
6. 事業進捗の見込みの視点

■ 前回再評価(H20)からの事業の進捗状況(全体:1/4)

- ・前回評価時用地進捗 97%、現在の用地取得率 98%である。
- ・高滝湖休憩施設付近久保第一橋付近及び山口駒込地区の用地取得が推進。
- ・平成24年度の暫定2車線開通に向けて、(仮称)茂原長南ICから木更津東IC間の工事を完成させる予定。

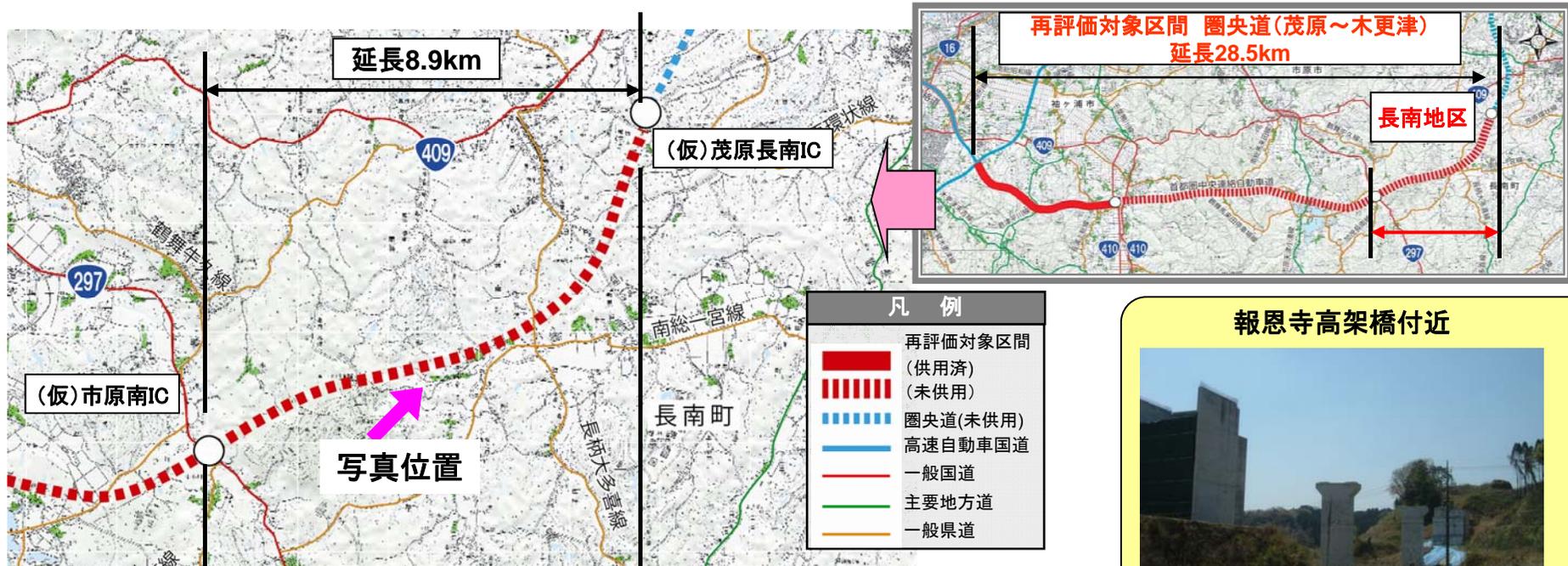


報恩寺高架橋付近



6. 事業進捗の見込みの視点

■ 前回再評価 (H20)からの事業の進捗状況 (長南地区: 2/4)

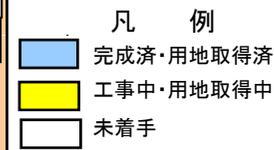
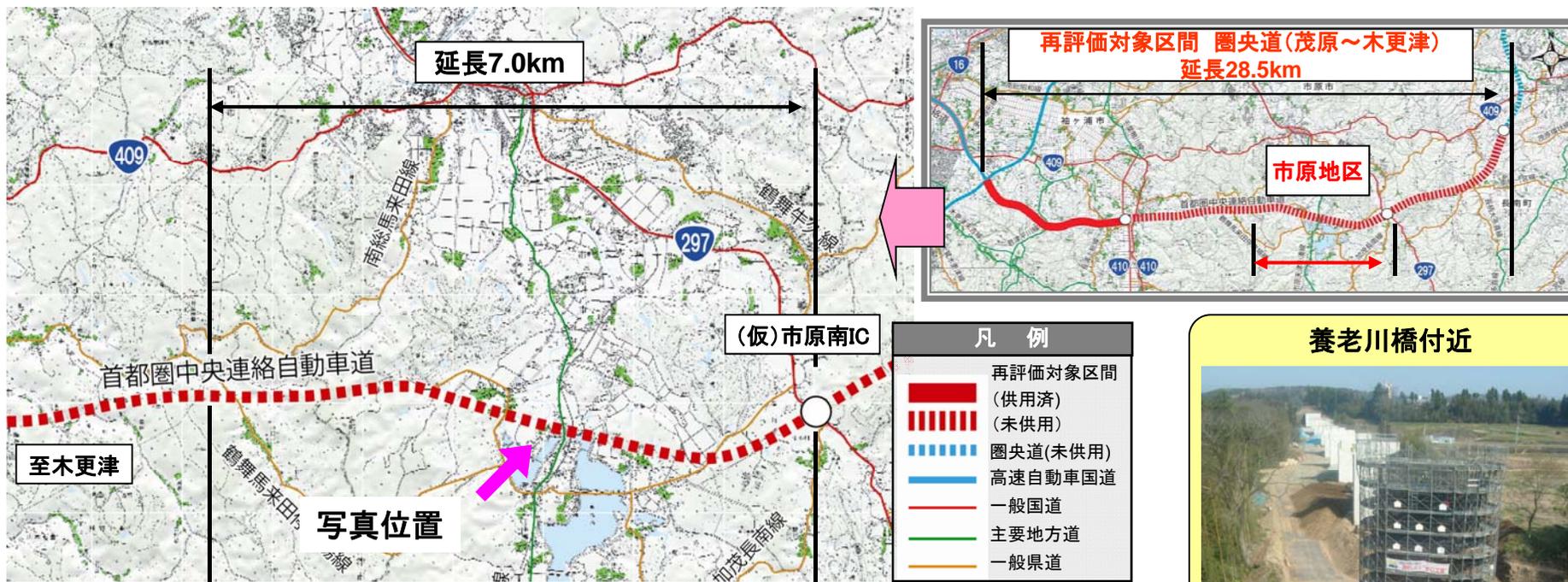


前回評価時以降の進捗状況	H21改良、トンネル H24暫定2車線 供用予定	H21改良、橋梁 H24暫定2車線 供用予定	H21改良、橋梁、 トンネル H24暫定2車線 供用予定
--------------	--------------------------------	------------------------------	---------------------------------------



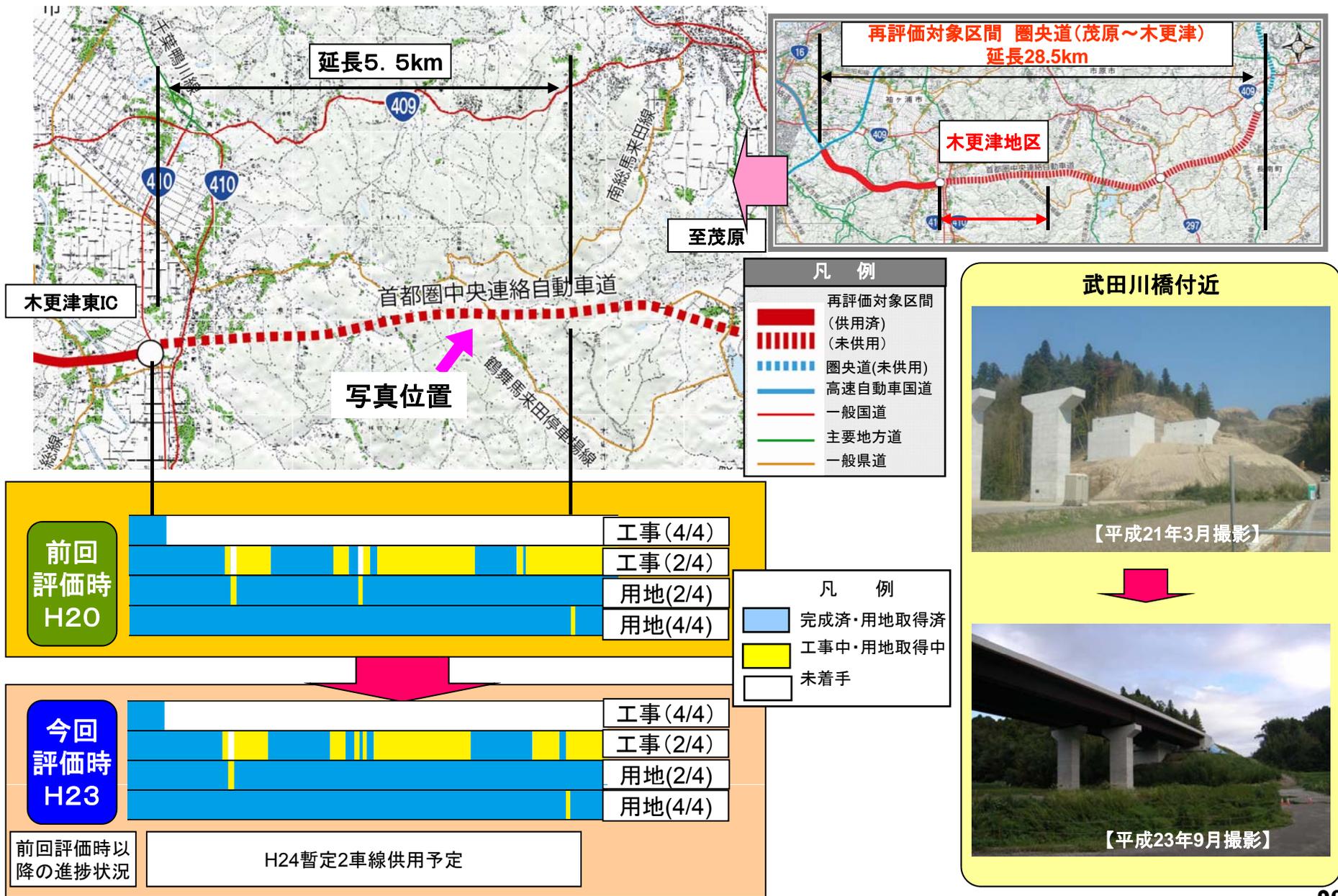
6. 事業進捗の見込みの視点

■ 前回再評価 (H20)からの事業の進捗状況 (市原地区: 3/4)



6. 事業進捗の見込みの視点

■ 前回再評価 (H20)からの事業の進捗状況 (木更津地区: 4/4)



7. 事業進捗見込みの視点

- ・用地取得率は、前回評価時(H20)約97%、今回約98%となっており、平成21年8月14日付けで土地収用法に基づく事業認定告示がなされ、平成23年度中に用地取得を目指す。
- ・平成24年度供用を目指し、引き続き用地買収・工事を実施し、効果の早期発現のため、暫定2車線での整備を進める。

■事業の計画から完成までの流れ

年度		H4	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	...	H29	H30	...	H34	
都市計画決定			都市計画決定																								
事業化・有料事業許可		事業化							有料事業認可																		
測量・調査・設計			測量	測量設計	測量地質設計	設計	測量環境設計	設計	設計	地質設計	設計	地質設計	測量地質設計	設計	設計									設計			
設計・用地説明						設計	設計	設計	設計	設計	設計																
埋蔵文化財調査													埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文			完了予定						
(仮)茂原長南IC ～(仮)市原南IC	用地											12%	31%	65%	94%	99%	99%	99%	99%	99%	完了						
	工事												土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル				暫定2車線完成		土工	完成
(仮)市原南IC ～木更津東IC	用地										31%	35%	53%	64%	83%	89%	94%	95%	98%	完了予定							
	工事											土工橋梁	土工橋梁	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル				暫定2車線完成		土工	完成
木更津東IC ～木更津JCT	用地							34%	73%	83%	88%	92%	98%	99%	99%	完了											
	工事								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	完成										
事業認定手続																	事前説明会	事業認定申請公聴会	事業認定告示(一部手続保留)	手続保留解除							

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である。

8. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・圏央道(茂原～木更津)は、首都圏と房総地域をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進、観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。
- ・圏央道の整備により、災害時に外房地域や南房総地域への緊急輸送道路ネットワークを構築し、広域支援ルートとなるとともに、沿岸部における南北道路の代替路としての役割を果たす。
- ・第三次医療施設(救急救命センター)までの所要時間が短縮され、救命率の向上が期待される。
- ・費用対効果(B/C)は1.2

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地は平成23年3月末時点で98%取得済みであり、平成21年8月14日付けで土地収用法に基づく事業認定告示がなされ、平成23年度中に用地取得予定。
- ・平成24年度供用を目指し、引き続き用地買収・工事を実施し、効果の早期発現のため、暫定2車線での整備を進める。

(3) 都道府県・政令市からの意見

- ・圏央道は、常磐道、東関道及び東京湾アクアライン等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、災害時の緊急輸送路としても機能するなど、極めて重要な道路である。
- ・その効果を最大限に発現するためには、圏央道全体の早期完成を図る必要がある。
- ・なお、当区間については、外房地域等へのアクセスを強化するため、沿線地域等から、一日も早い開通が求められている。
- ・これらのことから、事業の継続が必要であるので、引き続きコスト縮減に努めながら、開通目標に基づいた事業の推進を図られたい。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・圏央道(茂原～木更津)は、首都圏と房総地域をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進など、活力ある地域づくりの支援、災害時の外房地域や南房総地域への緊急輸送道路ネットワークを構築し広域支援ルートとなることから、早期に整備し、効果発現を図ることが重要である。