(再評価)

資料2-6-1平成28年度第5回財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 ・大栄~横芝 ・東金茂原道路

平成28年10月7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
```

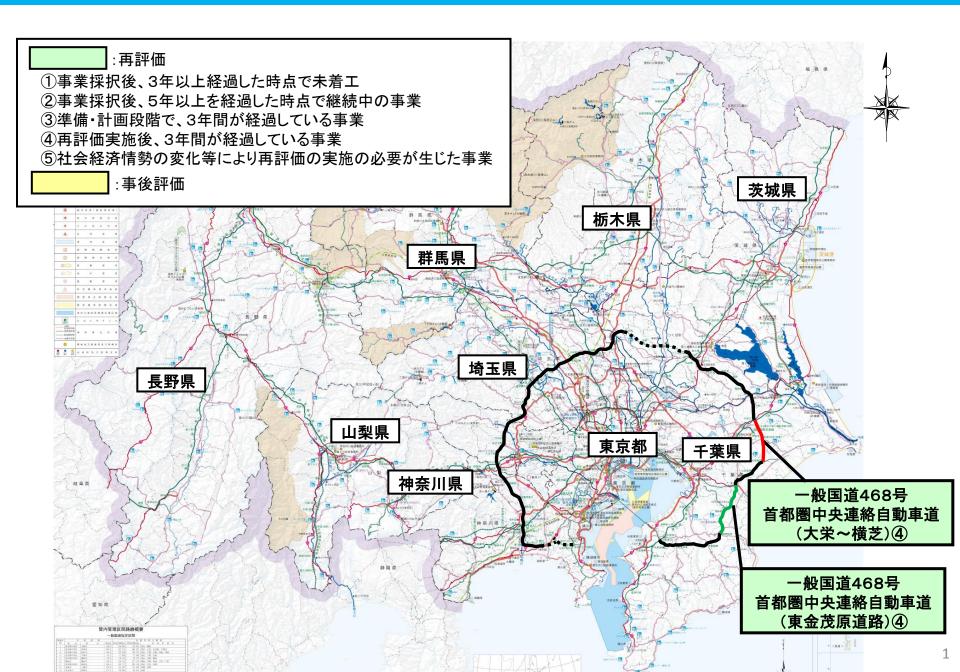
- 2. 圏央道の概要と効果・・・・・・・・2
- 3. 事業の概要
- 4. 事業の進捗状況
- 5. 事業の評価
- 6. 事業の見込み等

(大栄~横芝 8~21)

(東金茂原道路 22~34)

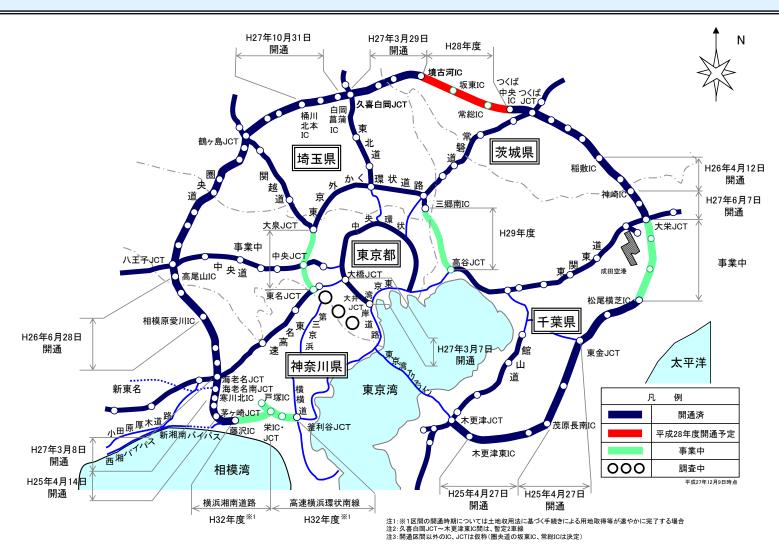
- 7. 関連自治体等の意見・・・・・・・ 35
- 8. 今後の対応方針(原案)・・・・・・・ 37

# 1. 位置図



### (1)圏央道の概要

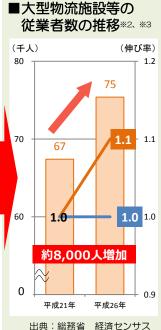
・圏央道は首都圏3環状道路の1つであり、都心から約40~60kmの圏域を環状に連絡する延長約300kmの道路。

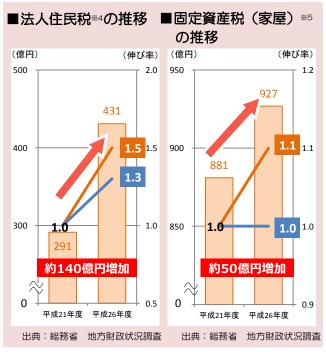


## (2) 圏央道の効果①[圏央道沿線市町(東名~東北道)の税収増]

- ・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







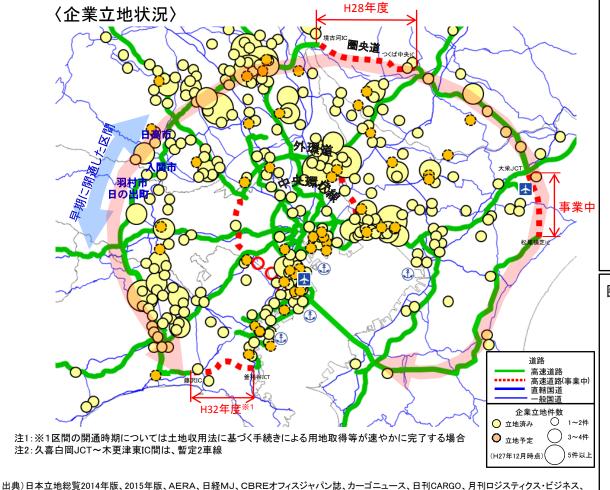
- ※1 圏央道(海老名JCT~久喜白岡JCT)が通過する23市町
- ※2 経済センサスの産業分類(中分類)の「道路旅客運送業」「道路貨物運送業」「倉庫業」「運輸 に附帯するサービス業」の合計
- ※3 中小企業基本法に基づく「小規模企業者(概ね常時使用する従業員の数が20人以下の事業者)」を除く
- ※4 法人住民税:法人の収益・規模に応じて課せられる税(本資料では、市町村民税として課税されたものを指す)
- ※5 固定資産税(家屋):固定資産(家屋)の評価額に応じて課せられる税
- 6 1都4県(東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・茨城県)の合計から「圏央道(海老名JCT~久喜白岡JCT)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

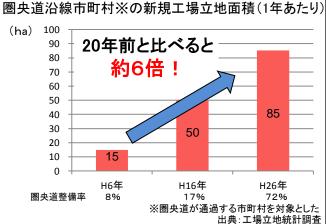
- 圏央道が順次開通し、沿線には工場や物流施設が多数集積。
- (圏央道沿線市町村の工場立地面積は20年前の約6倍)
- ・圏央道の開通済み区間(中央道~関越道間)では、製造品出荷額が約1.4倍に増加。



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 1.80 羽村市 1.66 1.60 沿線4市町 1.48 日高市 1.38 1.40 入間市 1.37 約1.4倍 1.20 日の出町 1.06 1.00 埼玉県十東京都 0.80

H<sub>2</sub>6

H21



出典)日本立地総覧2014年版、2015年版、AERA、日経MJ、CBREオフィスジャパン誌、カーゴニュース、日刊CARGO、月刊ロジスティクス・ビジネス 月刊激流、週刊東洋経済、千葉日報、朝日新聞、日刊工業新聞、日刊自動車新聞、日経ビジネス、日経産業新聞、日経新聞、物流ニッポン 出典:工業統計調查

## (2) 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



#### ■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。

化を検討しています。 観光物産課

・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

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。

太平洋旅行社・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) 所要時間は民間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民間プローブデータ、開通後: H27.11民間プローブデ ※成田空港~水戸市役所間の所要時間を算出。

袋田の滝

茨城県

水戸IC

友部JCT

栃木県

北関東道

開通後ルート:86分

(圏央道経由)

つくばJCT

竜神大吊橋

那珂IC

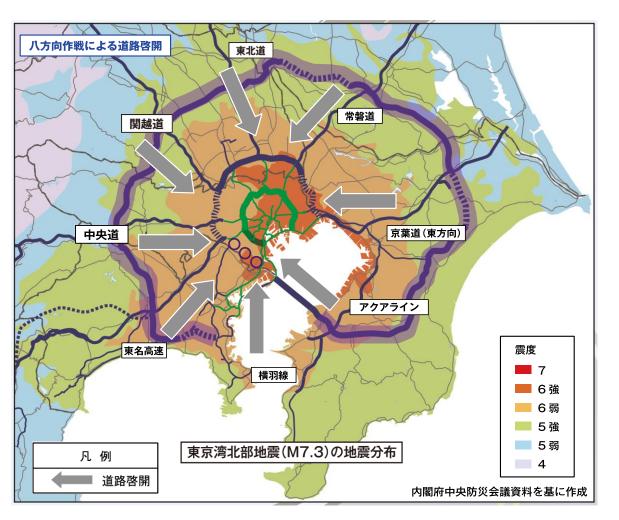
水戸市

成田空港から首都圏近郊の

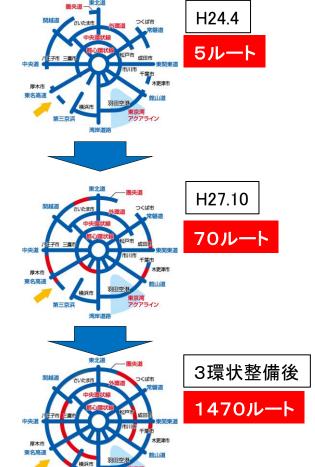
観光地へのアクセス性が向上

# (2) 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))



# ■今回審議区間の主な経緯など

		大栄~横芝	東金茂原道路
起終点	起点	チバケン ナリタシ キチオカ 千葉県成田市吉岡	チバケン トウガネシ タンノオ 千葉県東金市丹尾
起於黑	終点	チハクン サンムシ マツオマチ ヤツ 千葉県山武市松尾町谷津	チパケン もバラシ イシガミ 千葉県茂原市石神
都市計	画決定	平成20年1月	平成12年3月
事業	<b>美化</b>	平成20年度	平成13年度
有料道路	事業許可	平成25年6月	平成12年7月
用地着	手年度	平成25年度	平成16年度
工事着	手年度	平成27年度	平成16年度
IC-v	JCT	大栄JCT、(主)成田小見川鹿島港線IC(仮称)、国 道296号IC(仮称)	東金JCT、茂原北IC、茂原長南IC

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (大栄~横芝)

### (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

ちばけん なりたし きちおか

区 間:自)千葉県成田市吉岡

ちばけん さんむし まつおまち やつ

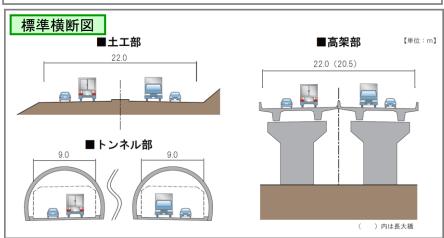
至) 千葉県山武市松尾町谷津

計画延長: 18.5km 幅 員: 22.0m

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 : 17,300~20,700台/日

事 業 化 : 平成20年度 事 業 費 : 約1,040億円





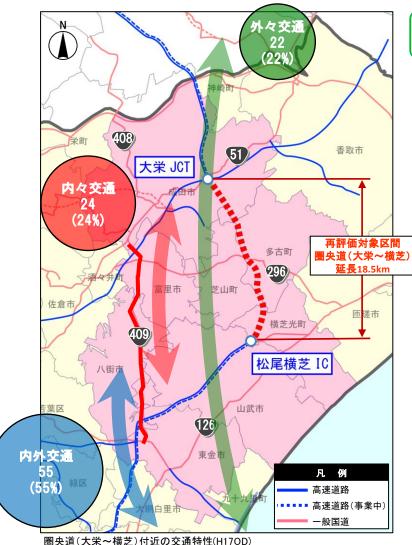
### (1)-2事業の目的と計画の概要(周辺の状況)

・圏央道(大栄~横芝)は、成田国際空港の東側に位置し、田畑の耕作地やゴルフ場、丘陵地を通過している。



### (1)-3 事業の目的と計画の概要(国道409号の交通特性)

・圏央道(大栄~横芝)に並行する国道409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 55%。周辺地域内に起終点のある内々交通が24%、周辺地域を通過する外々交通が22%となっている。



■国道409号の主な利用OD (国道409号を利用する交通の結びつき)

#### 表 国道409号の交通特性

OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率	内々
周辺地域(内々)	24	24%	交 通 が が 交
周辺地域とその他の地域(内外)	55	55%	が 24 % 交通 が
周辺地域 ⇔ その他県内	44	44%	55
周辺地域 ⇔ 他県	11	11%	が   L     々
通過交通(外々)	22	22%	交通
合計	101	100%	が 22
周辺地域 : 圏央道	(大栄~構芝)周辺の着	色市町	%

周辺地域 : 圏央道 (大栄~横芝) 周辺の着色市町

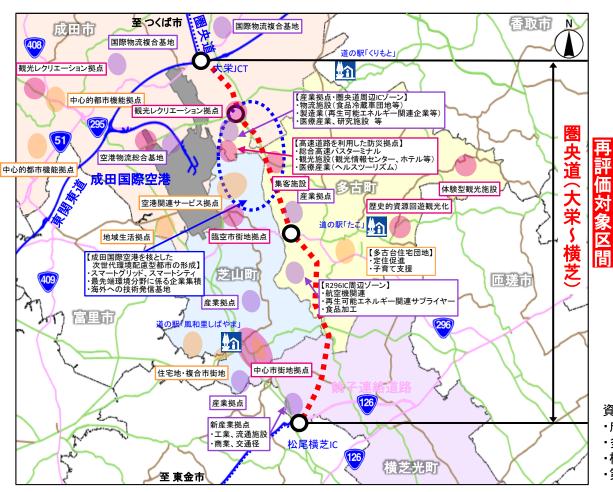
その他県内:周辺地域を除く千葉県内

通過交通 : 周辺地域内を発着としない交通

- ※ 周辺地域とは、当該事業及び並行道路が通過する地域の 成田市、八街市、東金市、山武市、富里市、多古町、 芝山町、横芝光町。
- ※ 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。

#### (2)-1 事業の必要性(沿線地域の活性化)

- ・対象区間の周辺市町村では、圏央道ICの周辺地域を中心に物流・産業拠点、交流拠点、住宅団地等の整備が 計画されている。
- ・圏央道の開通によって、産業振興、観光振興、集客・交流促進、雇用機会の拡大などが図られ、周辺地域の活性 化に寄与することが期待されている。



#### 

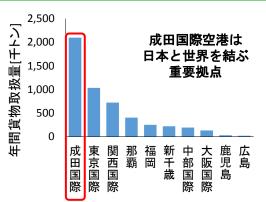
#### 資料

- ・成田市都市計画マスタープラン(H20)
- ·多古町成田国際空港東側地域戦略構想(H25.3)
- ・横芝光町都市計画マスタープラン(H24.3)
- ·第4次芝山町総合計画(H23.3)

### (2)-2 事業の必要性(企業活動・地域づくり支援)

- ・成田国際空港は国内の航空貨物取扱量第1位であり、国内の約4割を占める重要拠点である。
- ・圏央道の開通により、成田国際空港へのアクセスを高め、産業集積を支援する。
  - さらに、稼動時間の増加など、産業のポテンシャル発揮を支援する。

#### 国内主要空港の貨物取扱量(上位10空港)



出典:平成26年度空港管理状況調書

#### 物流業務で日常的に圏央道を利用する企業の割合



出典:ちばぎん総合研究所資料をもとに作成



### (1)事業の経緯

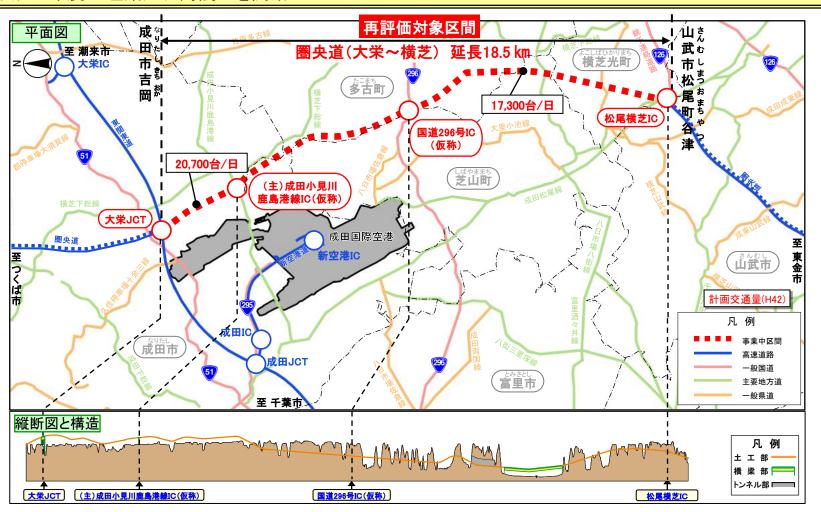
〇平成19年度 都市計画決定、環境影響評価

○平成20年度 測量・地質調査説明会の開催

○平成24年度 設計・用地説明会の開催

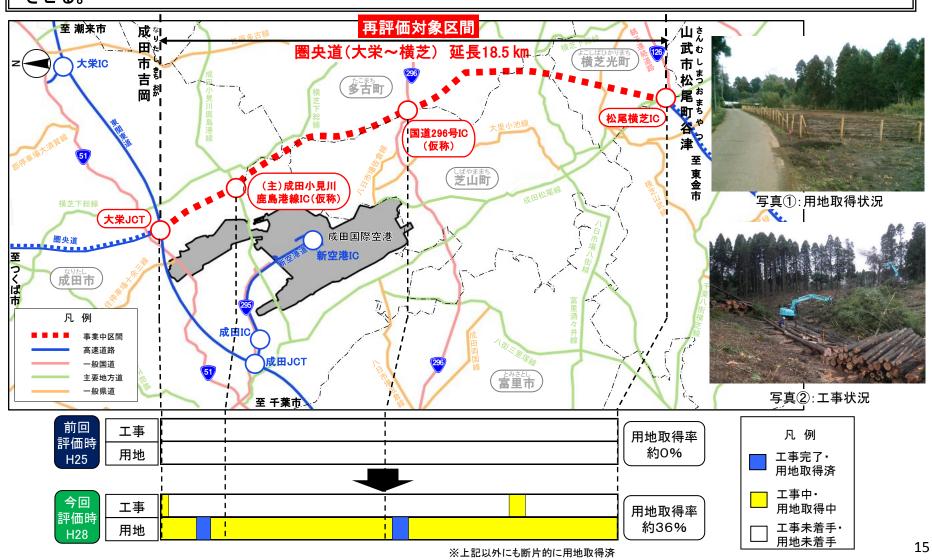
〇平成25年度 用地取得着手

〇平成26年度 埋蔵文化財調査を開始



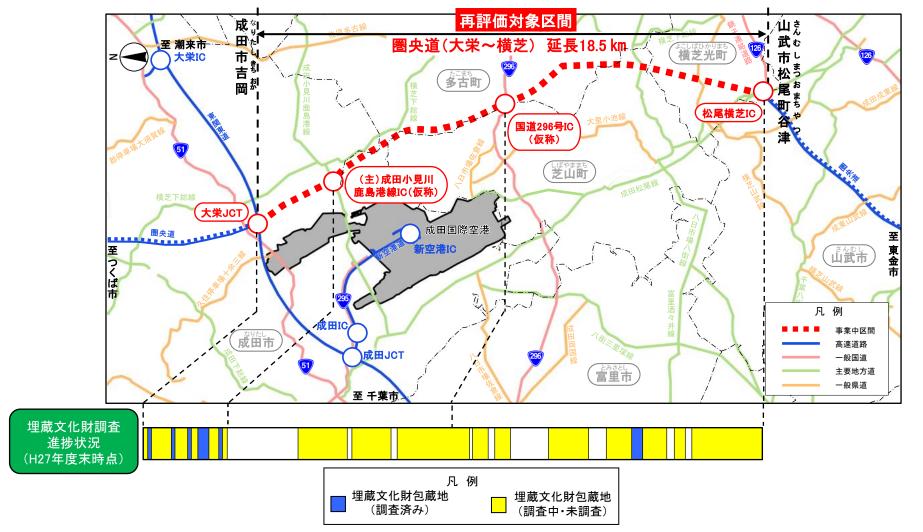
#### (2)残事業の概要

- ・平成25年度に用地取得に着手し、用地取得率は約36%(H28.3末時点、面積ベース)
- ・道路の整備効果の早期発現を図るため、暫定2車線整備を先行し、その後、全線4車線完成に向け事業を推進 させる。



### (3)事業の進捗状況(埋蔵文化財調査)

- ・圏央道(大栄~横芝)周辺の約52万m2の埋蔵文化財包蔵地のうち、約4万m2を調査済み。(平成27年度末)
- ・今後は、用地取得が完了した箇所から順次調査に着手し、暫定2車線開通に向けて事業を進捗させる。

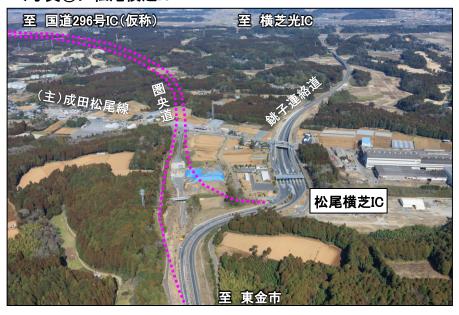


# ■現在の状況

<写真①>大栄JCT



<写真②>松尾横芝IC



撮影日:平成27年3月

#### ■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

注:費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

•基準年次 : 平成25年度

•供用開始年次 : 平成42年度(暫定H35年度)

•分析対象期間 :供用後50年間

・基礎データ: 平成17年度道路交通センサス

•交通量の推計時点:平成42年度

•計画交通量:17,300~20,700(台/日)

•事業費 : 約1,040億円

·総便益 : 約1,366億円(約4,976億円<sup>※</sup>)

·総費用:約 930億円(約1,579億円<sup>※</sup>)

•費用便益比 :1.5

注:費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

### 2)事業全体

便益(B)	走行時間 短縮便益		経費 便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,135億円	1401	意円	90億円	1,366億円	
典四(0)	事業費		維	持管理費	総費用	
費用(C)	759億円			171億円	930億円	1. 5

### 3)残事業

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行 減少		交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,135億円	1401	意円	90億円	1,366億円	
弗田(0)	事業費		維	持管理費	総費用	1.6
費用(C)	707億円			171億円	877億円	1.6

基準年:平成25年度

- 注1) 便益・費用については、平成25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。

#### 費用対効果分析実施判定票

別添様式

年 度: 平成28年度

事 業 名: 国道468号 圏央道(大栄~横芝)

担当課: 千葉国道事務所 計画課 担当課長名: 鶴見 剛

	D	判定	
	項目	判断根拠	チェック欄
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る	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	•
<i>×t-t</i>	要 <b>因&lt;費用便益分析関係&gt;</b> どし、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 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	されている場合には、その値を使用することができる。 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	<b>る</b> 。
	1. 費用便益分析マニュアルの変更がない <b>判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]</b>	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% <sup>※</sup> 以内]	需要量の変化は無い	
	3. 事業費の変化 判断根拠例[事 業 費の増加が10% <sup>※</sup> 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% <sup>※</sup> 以内]	前回評価時より事業期間の延長はない	
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		
判断 以上 または	規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%] ] 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 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 H25年度実施の下位値 [事業全体] [残事業] ・交通量(-10%) B/C=1.4 ・交通量(-10%) B/C=1.5 ・事業費(+10%) B/C=1.4 ・事業費(+10%) B/C=1.5 ・事業期間(+20%) B/C=1.3 ・事業期間(+20%) B/C=1.3	•
評価で	費用対効果分析を実施している		
	191 <b>L</b> L	:り、費用対効果分析を実施しないものとする。	

# 6. 事業の見込み等

### (1)事業進捗の見込みの視点

- ・平成19年度に都市計画決定、平成20年度に測量・地質調査に着手、平成24年度に設計用地説明会を実施
- ・平成25年度より用地取得に着手し、平成26年度より埋蔵文化財調査を開始。
- ・道路の整備効果の早期発現を図るため、暫定2車線整備を先行し、その後、全線4車線完成に向け事業を推進 させる。

### (2)事業の計画から完成までの流れ

	H13	H14 ~ H16	H17 ~ H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	Н30	Н31	H32	Н33	Н34	Н35	Н36	Н37	H38	Н39	H40	H41	H42
着工準備	採択																										
都市計画				計画 決定																							
環境アセス				評価書 公告 縦覧																							
測量					地形·路 線測量 地質調査				幅杭測量	用地測量																	
調査・設計・協議							施工 検討	設計 協議	環境調査 実施設計																		供用
設計•用地説明会									設計·用 地説明会																		供用開始年次
用地(全区間)										用地 着手						用地取得 完了予定											年 次
埋蔵文化財調査											埋文調 査開始						埋文調査 完了予定										
暫定2車線工事												改良				改良・ 橋梁・ トンネル	改良・ 橋梁・ トンネル・ 舗装	改良・ 橋梁・ トンネル・ 舗装・ 施設	舗装・ 施設								
完成4車線工事																				改良		改良· 橋梁	改良・ 橋梁・ トンネル	改良・ 橋梁・ トンネル	改良・ 橋梁・ トンネル・ 舗装・ 施設	舗装・ 施設	

前回再評価

今回再評価

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (東金茂原道路)

### (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

ちばけん とうがねし たんのお

区 間 : 自)=

自)千葉県東金市丹尾 ちばけん もばらし いしがみ

至)千葉県茂原市石神

計画延長: 21.6km

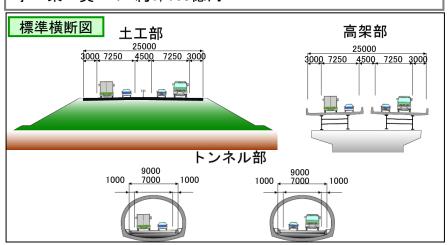
幅 員 : 25.0m

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 : 20,900~25,000台/日

事 業 化 : 平成13年度 事 業 費 : 約1,168億円





東金JCT

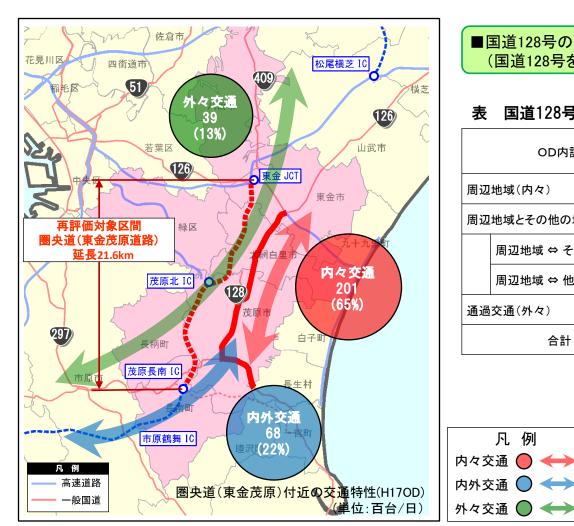
### (1)-2 事業の目的と計画の概要(周辺の状況)

- 沿線地域は、茂原市や大網白里市の市街地に近接する丘陵地で、田畑やゴルフ場が点在している。
- ・東金IC周辺には、複合企業団地である千葉東テクノグリーンパークが立地しており、茂原北IC周辺にも茂原にい はる工業団地が新たに平成29年度より分譲開始予定である。



### (1)-3 事業の目的と計画の概要(国道128号の交通特性)

・圏央道(東金茂原道路)に並行する国道128号の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が65%。周 辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が22%、周辺地域を通過する外々交通が13%となっている。



■国道128号の主な利用OD (国道128号を利用する交通の結びつき)

#### 国道128号の交通特性

		1	I	1			
	OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率		内々交		
周辺	地域(内々)	201	65%	-	通が		内外方
周辺	地域とその他の地域(内外)	68	22%		65 %	▶	交通が
	周辺地域 ⇔ その他県内	63	20%				22
	周辺地域 ⇔ 他県	5	2%		外々		%
通過	交通(外々)	39	13%	-	交通		
	合計	308	100%		が 13		
		-	-	-	%		

周辺地域 : 圏央道 (東金茂原道路) 周辺の着色市町

その他県内:周辺地域を除く千葉県内

: 千葉県外 通過交通 : 周辺地域内を発着としない交通

凡例 区。 内々交通 🔵 🔷 内外交通 🔵

※周辺地域とは、当該事業が通過する地域及び隣接する地 域の八街市、大網白里市、茂原市、長南町、長柄町、緑

※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。

25

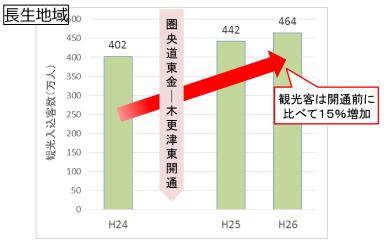
### (2)-1 事業の必要性(企業活動・地域づくり支援)

・圏央道開通により、首都圏各地からの所要時間が短縮し、自然観光施設の豊富な長生地域がより身近な地域に。

・観光客は開通前に比べて15%増加。観光客は自宅の出発時間のゆとりや渋滞回避等のさまざまな効果を実感。



#### 圏央道(東金茂原道路)暫定2車線供用前後の観光入込客数



資料: 平成24年~26年 千葉県観光入込調査報告書(千葉県)

#### イベント関係者・観光客の声



東京都在住の方から圏央道利用して茂原七夕まつりへ行きたいなどの問い合わせをいただくなど、祭りに来られる方が多方面から来れるようになったと実感しています。

(茂原七夕まつり実施委員会の声)

出典: 平成25年 千葉国道事務所ヒアリング調査



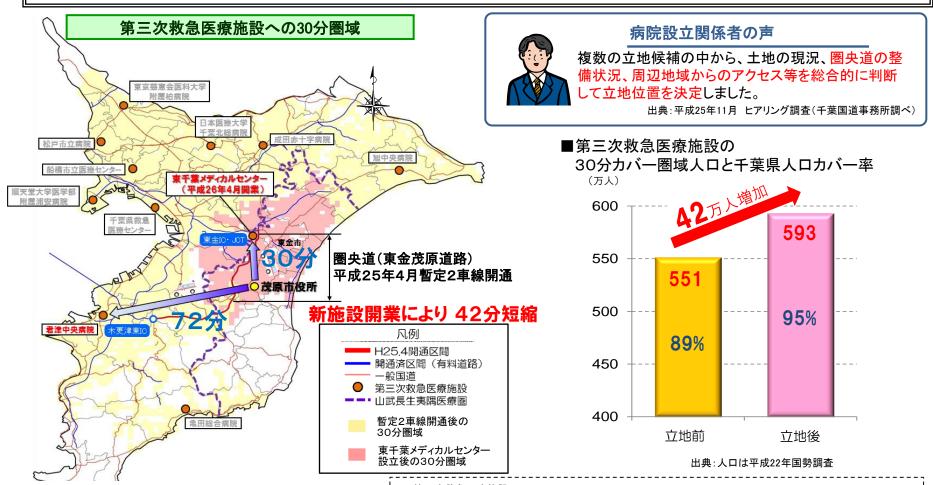
千葉県が身近になりました。渋滞の激しい地域よりも房総地域をこれからも利用していきたいです。

(神奈川県横浜市在住)

出典: 平成25年11月 WEBアンケート調査 調査対象: 千葉県、東京都、神奈川県、埼玉県、茨城県在住者

### (2)-2 事業の必要性(企業活動・地域づくり支援)

- ・圏央道(東金茂原道路)の暫定2車線開通後、圏央道東金JCT直近に新たな第三次救急医療施設(東千葉メディ カルセンター)が平成26年4月に開業。
- ・第三次救急医療施設の30分圏域が拡大し、千葉県の人口カバー率が95%に向上している。
- 暫定2車線開通+新施設開業により茂原市役所から第三次救急医療施設までのアクセス時間が42分短縮。



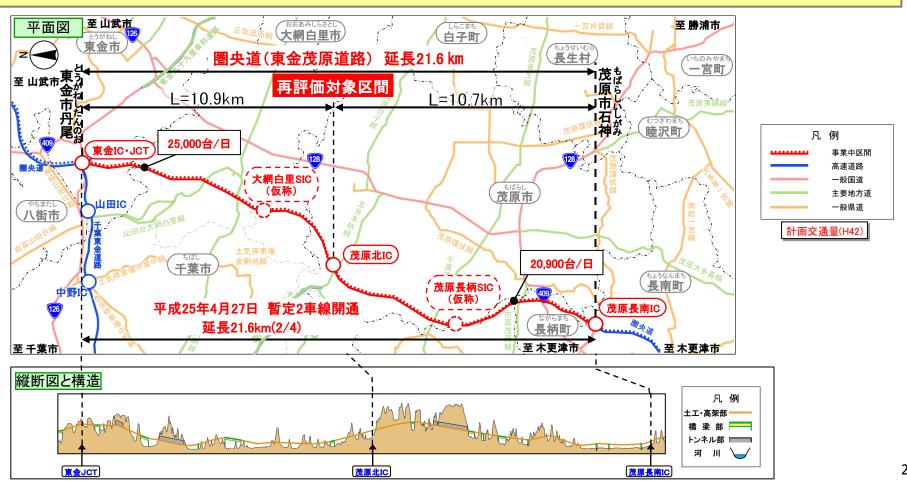
・重症及び複数の診療科領域にわたるすべての重篤救急患者に対し、高度な救急医療を総合的に24時間体制で 提供できる機能を有する病院

### (1)事業の経緯

- 〇平成 5年7月 基本計画決定
- 〇平成12年3月 都市計画決定 環境影響評価
- 〇平成12年4月 着工準備 整備計画決定
- 〇平成12年7月 有料道路事業許可
- 〇平成13年度 事業化
- 〇平成16年度 用地買収及び工事着手

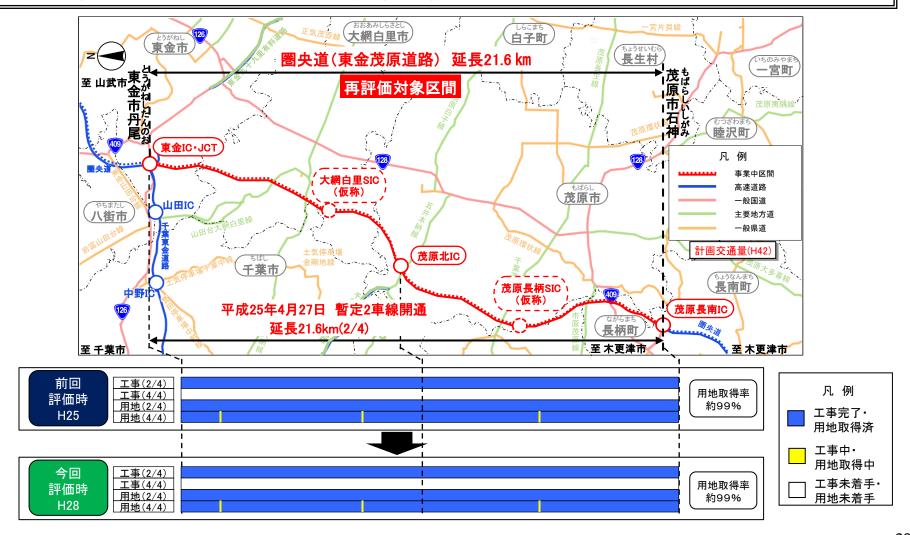
- 〇平成19年11月 都市計画変更
- 〇平成22年 6月 事業認定申請
- 〇平成22年 9月 事業認定告示
- 〇平成25年 4月 暫定2車線開通(2/4)
- 〇平成25年 6月 スマートインターチェンジ連結許可

【大網白里SIC(仮称)、茂原長柄SIC(仮称)】



#### (2)残事業の概要

- 平成28年3月末時点、暫定2車線部分の用地は100%取得済み(全体では99%取得済み)。
- ・道路の整備効果の早期発現を図るため、平成25年4月27日に暫定2車線供用。
- 暫定2車線供用後の交通状況を鑑みながら、全線4車線完成に向け事業を推進する。



# ■現在の状況

<写真①>東金IC·JCT



<写真③>茂原長南IC



<写真②>茂原北IC



撮影日:平成27年3月

#### ■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25年度評価時点

#### 1)計算条件

•基準年次 : 平成25年度

·供用開始年次 : 平成42年度(暫定H25年度)

•分析対象期間 :供用後50年間

・基礎データ: 平成17年度道路交通センサス

•交通量の推計時点:平成42年度

-計画交通量:20,900~25,000(台/日)

•事業費 : 約1,168億円

·総便益:約1,785億円(約5,656億円<sup>※</sup>)

·総費用 : 約1,127億円(約1,509億円<sup>※</sup>)

·費用便益比 :1.6

注:費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

## 2)事業全体

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行 減少	経費 便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,459億円	2021	<b>意</b> 円	124億円	1,785億円	
典 四/6)	事業費		維	持管理費	総費用	1 0
費用(C)	969億円			159億円	1,127億円	1. 6

### 3)残事業

便益(B)	走行時間 短縮便益		経費 便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,282億円	1561	意円	104億円	1,542億円	
典四(0)	事業費		維	持管理費	総費用	4.0
費用(C)	295億円			22億円	318億円	4.9

基準年: 平成25年度

- 注1) 便益・費用については、平成25年を基準年とし、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。

#### 費用対効果分析実施判定票

別添様式

年 度: 平成28年度

事 業 名: 国道468号 圈央道(東金茂原道路)

担当課: 千葉国道事務所 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	
項目	判断根拠 チェツ	ク欄
<b>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</b>	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■	1
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 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、	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。 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 <b>断根拠例[需要量等の減少が10%<sup>※</sup>以内</b> ]	需要量の変化は無い■	
3. 事業費の変化 判断根拠例[事 業 費の増加が10% <sup>※</sup> 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% <sup>※</sup> 以内]	前回評価時より事業期間の延長はない    ■	
門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	A	
・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19 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 回っている。	【	
		•
	上より、費用対効果分析を実施しないものとする。	

# 6. 事業の見込み等

### (1)事業進捗の見込みの視点

- 平成11年度に都市計画決定し、平成13年度に事業化、平成16年度に用地買収及び工事着手。
- 当該事業の用地取得率は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)。
- 平成25年4月27日に全線暫定2車線供用済み。
- ・今後、暫定供用の交通状況を鑑みながら、全線4車線整備の検討を進める。

### (2)事業の計画から完成までの流れ(圏央道(東金茂原道路))

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20 ~	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29 ~	H35	H36	H37	H38 ~	H41	H42
事業化	事業化							H22							H34				H40		
都市計画・ 変更					構造変更 検討	アセス変更準備	上太田 地区 L=0.46km														
測量•調査		地形測量 路線測量 地質調査		用地測量		環境調査															
設計•協議	基本設計		関係機関 協議	実施設計												実施設計					
設計· 用地説明会		長柄·長南 地区	大網白里 地区	茂原地区																	供 用 開
				用地取得	32%	60%	85%	93% ~ 99%	99%	99%	用地取得 完了予定										供用開始年次
地(全区間)				用地取得	32%	60%	85%	93% ~ 99%	99%	99%	99% (暫定 2車線 完了)					99%	99%	99%	用地取得 完了予定		
里蔵文化財 調査					埋分調査				埋分調査 完了		20.1										
暫定2車線 工事				工事着手準備工	準備工	橋梁工	橋梁工 改良工	橋梁工 改良工	橋梁工 改良工 舗装工	舗装工 施設工	暫定2車 線供用										
完成4車線 工事																		工事着手 準備工 改良工	改良エ 橋梁エ と た た た た た た た た た た た た た	舗装工 施設工	
※供用開始年	<b></b> ∓次は、	費用便益	上	上設定	 した年次	゚゚゚である。					前回			今回		前向	から変見	_		今回変	事

# 7. 関連自治体等の意見

### ■大栄~横芝

(1)千葉県からの意見

#### (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、国際競争力を強化するとともに、国土の強靭化と地方創生を実現していくうえで極めて重要な道路である。

県内の圏央道周辺各地域では、観光施設への入込客数の増加や、工場・物流施設等の企業 立地の進展など、経済に好循環をもたらすストック効果が現れている。

ついては、さらなる効果を県内全域に波及させるためにも、唯一の未開通区間である大栄・横 芝間の開通目標を設定し、一日も早い圏央道の完成を図られたい。

#### ■東金茂原道路

(1)千葉県からの意見

#### (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、国際競争力を強化するとともに、国土の強靭化と地方創生を実現していくうえで極めて重要な道路である。

東金茂原道路沿線各地域では、開通前と比較し観光入込客数の増加や企業立地の進展など 、経済の好循環が現れている。

暫定2車線による供用は、対面交通の安全性や走行性、大規模災害時の対応に課題が多く、 安全で円滑な交通を確保し、生産性の向上を導くためには4車線化が必要である。

アクセスの信頼性を更に高め、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。

# 7. 関連自治体等の意見

### (2)千葉市からの意見

#### (千葉市長からの意見)

・圏央道の整備により、新たな広域ネットワークが構築され、本県及び本市の発展と道路利用者へのサービスの向上、更には大規模災害時における緊急輸送路としての役割を担うことから、 当該区間の4車線化及び圏央道全線の早期開通に向けた事業の促進を図られたい。

# 8. 今後の対応方針(原案)

### ■大栄~横芝

#### (1)事業の必要性等に関する視点

- ・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネット ワークを形成する。
- ・圏央道ICの周辺地域を中心に物流・産業拠点、交流拠点、住宅団地等の整備が計画されており、 周辺地域の活性化に寄与することが期待される。
- ・圏央道(大栄~横芝)の開通により、国内の航空貨物取扱量第1位である成田国際空港へのアクセス性を高め、産業集積を支援するとともに産業のポテンシャル発揮を支援する。
- ・災害時において、内陸部から東京湾岸部及び県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。

#### (2)事業進捗の見込みの視点

- ・平成25年度に用地取得に着手し、平成26年度に埋蔵文化財調査を開始。
- ・道路の整備効果の早期発現を図るため暫定2車線整備を先行し、その後、全線4車線完成に向け 事業を推進する。

### (3)対応方針(原案)

- 事業継続
- ・圏央道(大栄~横芝)は、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の観点から、事業の必要性・重要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

# 8. 今後の対応方針(原案)

### ■東金茂原道路

### (1)事業の必要性等に関する視点

- ・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネット ワークを形成する。
- ・圏央道(東金茂原道路)の整備により、首都圏各地からの所要時間が短縮し、自然観光施設の豊富な長生地域がより身近となり、観光客の増加が期待される。
- ・圏央道東金IC・JCT直近に第三次救急医療施設が開業し千葉県内の30分圏域が拡大し千葉県人口カバー率が95%に向上しており、沿線地域の救急医療の支援に寄与している。
- ・災害時において、内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが 可能となる。

### (2)事業進捗の見込みの視点

・道路の整備効果の早期発現を図るため、平成25年4月27日に暫定2車線で供用した。今後は、 暫定供用後の交通状況を鑑みながら、全線4車線完成に向け事業を推進する。

#### (3)対応方針(原案)

- •事業継続
- ・圏央道(東金茂原道路)は、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。