

(再評価)

資料3-7-②-1

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)

平成29年11月27日  
国土交通省 関東地方整備局

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課  
担当課長名：茅野 牧夫、吉岡 幹夫

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゅうおうれんらくじどうしゃどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 (つくば～大栄)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自：茨城県つくば市大字梶内 至：千葉県成田市吉岡			延長	40.0km	
事業概要 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～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、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。つくば～大栄区間は、その一部を形成する延長40.0kmの自動車専用道路である。						
H3年度事業化		H6年度都市計画決定		H9年度用地着手		H11年度工事着手
全体事業費	約2,841億円		事業進捗率	75%		供用済延長 30.0km
計画交通量	24,000～36,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.2  (残事業) 1.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 450/3,417億円 事業費：351/3,041億円 維持管理費：99/376億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 815/4,056億円 走行時間短縮便益：768/3,488億円 走行費用減少便益：-3/307億円 交通事故減少便益：50/260億円	基準年 平成26年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.6～2.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%）事業費：B/C=1.7～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間±3年）事業期間：B/C=1.6～2.0（事業期間±3年）						
事業の効果等 ①ネットワークの形成・道路交通の円滑化 ・圏央道の整備により、常磐道や東関東道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、地域間交通の移動性向上が見込まれる。また、都心を通り抜ける交通を転換させ、都心の交通混雑の緩和が図られる。 ②地域活性化の支援 ・圏央道（つくば～大栄）の整備により、沿線の5市4町村において、高速ICまでの所要時間30分圏域が拡大し、広域交流圏域の拡大が図られる。 ・高速ICへのアクセス性向上により、茨城県と千葉県をはじめ、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。 ・茨城県では、『茨城県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。 ・圏央道（つくば～大栄）沿線では、開発計画や企業立地進行中。 ③救急医療活動のアクセス向上 ・圏央道（つくば～大栄）の整備により、第三次救急医療施設（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。						
関係する地方公共団体等の意見 茨城県知事の意見：本県にとって、圏央道は広域交流を活発にし、企業誘致の促進や県内立地企業の競争力強化、観光客の増加など、沿線地域の活性化を図るうえで必要不可欠なインフラであるとともに、今後予想される首都直下地震などの際には、緊急輸送路として大きな役割を担う大変重要な道路である。このため、国と東日本高速道路株式会社が連携して重点的に事業を進め、事業のスピードアップを図り、一日も早い暫定2車線による全線開通を図るとともに、早期4車線化についてもお願いしたい。  千葉県知事の意見：圏央道（つくば～大栄）は、常磐道及び東関東道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、これにより成田空港の利便性が大幅に高まるなど、地域経済の活性化や国際競争力の強化に大きく貢献するとともに、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。その効果を最大限に発現するためには、早期全線開通を図る必要がある。また、成田空港と各都市との連携を強化するため、沿線地域等から、今年度内の確実な全線開通及び早期の4車線化が求められている。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、事業の推進を図りたい。						
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  
 圏央道（つくば～大栄）沿線では、開発計画や企業立地進行中。

事業の進捗状況、残事業の内容等  
 平成3年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率75%（平成26年3月末時点）  
 平成14年度：つくばJCT～つくば牛久IC間 延長1.5km（2/4）部分開通  
 平成18年度：つくば牛久IC～阿見東IC間 延長12.0km（2/4）部分開通  
 平成20年度：阿見東IC～稲敷IC間 延長6.0km（2/4）部分開通  
 平成26年度：稲敷IC～神崎IC間 延長10.6km（2/4）部分開通  
 現在、橋梁・改良工事などの工事を全面展開中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
 平成26年度：神崎IC～大栄JCT間 延長10.0km（2/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等  
 新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由  
 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



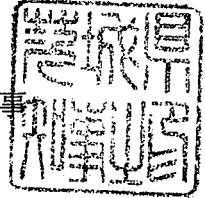
※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。



監 第 687 号  
平成29年11月22日

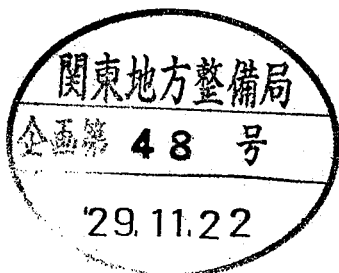
国土交通省 関東地方整備局長 殿

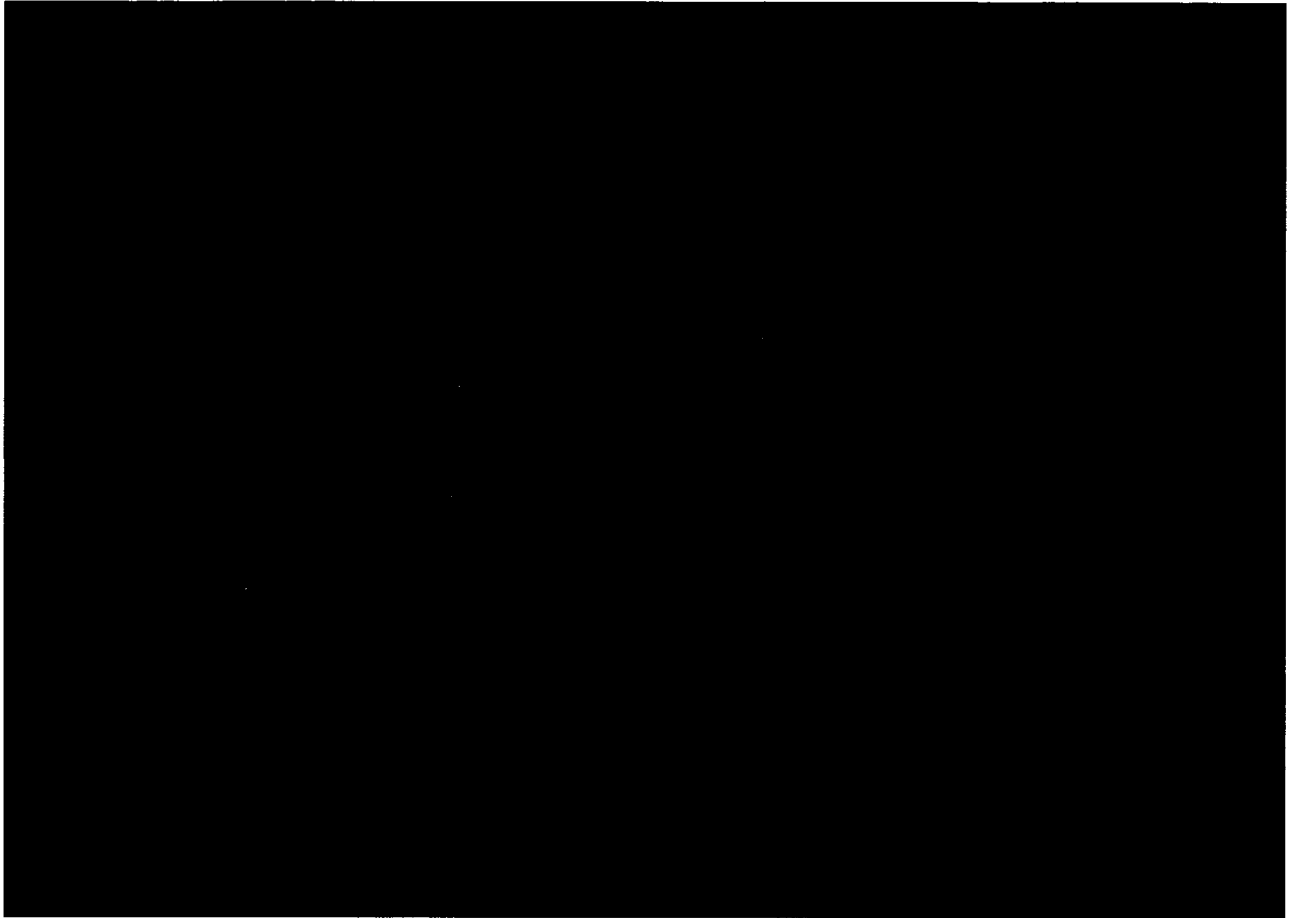
茨城県知事



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

平成29年11月8日付け国関整企画第135号により依頼のありましたこのことにつきまして、別紙のとおり回答いたします。





【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	茨城県知事の見解
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(つくば～大柴)	継続	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>また、今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト削減を図るよう、お願いします。</p>

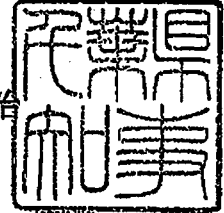
※貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。



県土政第938号  
平成29年11月17日

国土交通省関東地方整備局長 様

千葉県知事 鈴木 栄治



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針  
(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

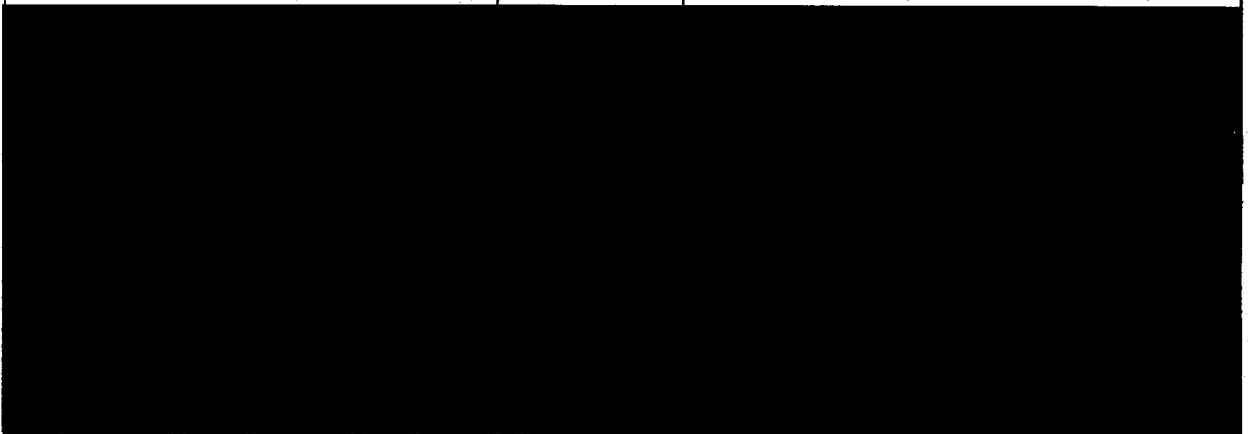
平成29年11月8日付け国関整企画第135号で照会のありました  
標記の件につきまして、別紙のとおり回答します。





【道路事業】

事業名	「対応方針(原案)」 案※	千葉県知事の意見
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(つくば～大栄)	継続	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>



※貴職の意見を踏まえ、関東地方整備局事業評価監視委員会へ諮る対応方針(原案)を作成するためのものです。