

令和4年3月29日（火）  
国土交通省関東地方整備局  
北首都国道事務所、常総国道事務所  
東日本高速道路（株）関東支社  
さいたま工事事務所、つくば工事事務所

記者発表資料

首都圏中央連絡自動車道4車線化（久喜白岡JCT～大栄JCT）連絡調整会議（第1回）の開催結果について

本日開催した「首都圏中央連絡自動車道4車線化（久喜白岡JCT～大栄JCT）連絡調整会議（第1回）」の開催結果をお知らせします。

会議の概要は以下のとおりです。

＜開催日時＞

令和4年3月29日（火） 14:00～ 15:00

WEB会議にて

＜構成機関＞

- ・国土交通省関東地方整備局  
北首都国道事務所、常総国道事務所
- ・埼玉県県土整備部
- ・茨城県土木部
- ・千葉県県土整備部
- ・東日本高速道路（株） 関東支社  
さいたま工事事務所、つくば工事事務所

＜議事について＞

議事の概要は別添のとおり

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、埼玉県政記者クラブ、さいたま市政記者クラブ  
茨城県政記者クラブ、千葉県政記者会

問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局

北首都国道事務所 電話 048-942-4041（代表）

副所長（技）

みさわ しんご  
三澤 伸吾

常総国道事務所 電話 029-826-2040（代表）

副所長（技）

きむら よしお  
木村 佳夫

東日本高速道路株式会社 関東支社

さいたま工事事務所 電話 048-749-9620（代表）

副所長（技）

はが のりふみ  
芳賀 伯文

つくば工事事務所 電話 029-836-7755（代表）

副所長（技）

みやま あきよし  
宮島 明義

## 1. 日時

令和4年3月29日（火） 14:00～15:00

## 2. 出席者

国土交通省関東地方整備局 北首都国道事務所長 佐藤 眞平  
国土交通省関東地方整備局 常総国道事務所長 丸山 昌宏  
埼玉県 県土整備部 県土整備政策課 政策幹 小島 茂  
茨城県 土木部 道路建設課長 石川 昭（代理出席：高速道路対策室長 小藺江 実）  
千葉県 県土整備部 道路計画課長 長島 博之  
東日本高速道路株式会社 関東支社 さいたま工事事務所長 清田 康明  
東日本高速道路株式会社 関東支社 つくば工事事務所長 加藤 謹也

## 3. 議事

- (1) 現在の進捗状況について
- (2) 課題と対応について
- (3) 今後の開通見通しについて

## 4. 議事概要

（事業者より説明）

### ○現在の状況

- ・久喜白岡JCT～大栄JCT間について約8割の区間で工事に着手しており、各自治体の協力のもと、事業を実施中。
- ・久喜白岡JCT～幸手IC間、境古河IC～坂東IC間については、令和4年度末の4車線化開通を目指し舗装工事に着手。
- ・幸手IC～五霞IC間、つくば中央IC～牛久阿見IC間、阿見東IC～稲敷IC間、神崎IC～大栄JCT間については、令和6年度までの開通を目指し、土工工事・橋梁工事を実施中。
- ・新型コロナの影響により借地協議に時間を要しており、また橋梁設計の入札不調や工事用進入路等の見直しによる橋梁架設計画に変更が発生している状況。
- ・上記に伴い渡河部など高架区間については、橋梁工事に時間を要しており、令和6年度までの全線開通に影響が出ている状況。

（五霞～境古河、坂東～つくば中央、牛久阿見～阿見東、稲敷～神崎）

### ○今後の進め方

- ・工事着手の環境が整った箇所から着実に工事を進めており、絞り込み部における渋滞発生など道路交通上の課題が生じている久喜白岡JCT～幸手IC間や、境古河IC～坂東IC間については令和4年度末の開通を目指すとともに、その他、つくばJCT付近などは、引き続き令和6年度までの開通を目指す。
- ・一方、借地協議の難航や、橋梁設計の入札不調等により開通時期に影響が出ている区間については、令和7年度から8年度までの開通に向けて事業を進める。
- ・引き続き、各自治体の協力のもと、借地協議等を加速するとともに、開通時期に関わる新たな課題等が発生した場合、速やかに情報共有を図る。

首都圏中央連絡自動車道 4 車線化（久喜白岡JCT～大栄JCT）  
連絡調整会議（第 1 回）

説明資料

令和 4 年 3 月 2 9 日

国土交通省関東地方整備局  
常総国道事務所  
北首都国道事務所

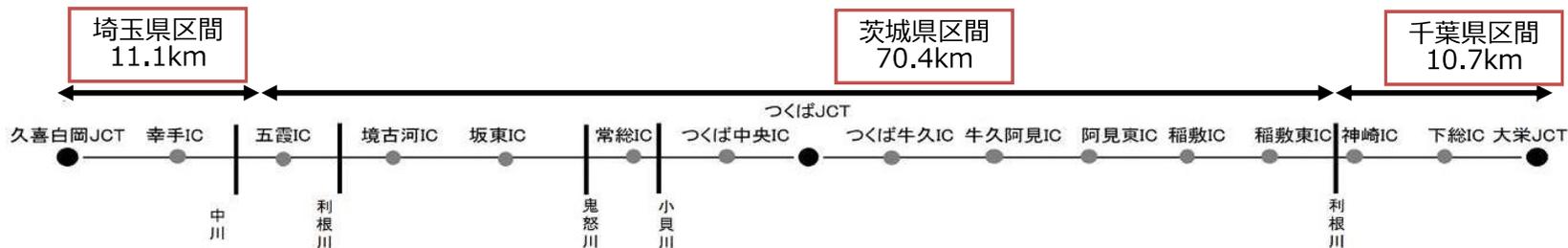
東日本高速道路株式会社関東支社  
つくば工事事務所  
さいたま工事事務所

## <目次>

1. 現在の進捗状況について
2. 課題と対応について
3. 今後の開通見通しについて（別紙）

# 現在の進捗状況について（工事進捗）

凡例
NEXCO施工
国施工



費用負担区分

車線区分		2車線⇒4車線														
延長(km)		8.5	4.2	6.9	9.1	8.9	10.5	4.3	1.5	6.1	5.9	6.0	6.0	4.6	3.8	5.9
設計等及び工事等	舗装・設備	[Green Bar]														
	土工・橋梁	[Green Bar]														
用地取得等		[Green Bar]														

施行区分

車線区分		2車線⇒4車線														
延長(km)		8.5	4.2	6.9	9.1	8.9	10.5	4.3	1.5	6.1	5.9	6.0	6.0	4.6	3.8	5.9
設計等及び工事等	舗装・設備	[Green Bar]														
	土工・橋梁	[Green Bar]														
用地取得等		[Green Bar]														

工事進捗

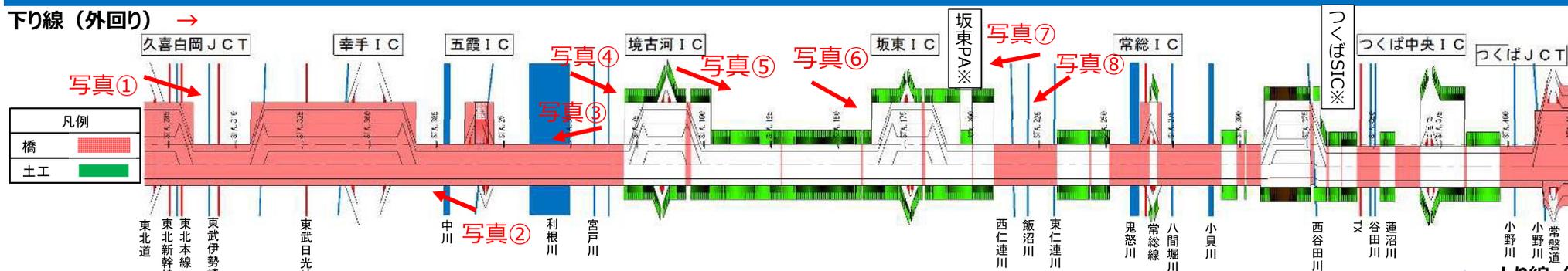
○久喜白岡～大栄間92.2kmのうち、約8割の区間で工事に着手中（完成済み区間約2割含む）

凡例:	[Orange Box] 本線工事着手区間	[Green Dotted Box] 準備工事着手区間
-----	-----------------------	-----------------------------

延長 (km)	8.5	4.2	6.9	9.1	8.9	10.5	4.3	1.5	6.1	5.9	6.0	6.0	4.6	3.8	5.9	
工事状況	上舗 部装 工工 ※	下上 部部 工工	下上 部部 工工	土上 部部 装装 工工 ※	土工	下上 部部 工工	土上 部部 ・下 部部 工工	土上 部部 工工	4車 線線 化化 完完 了了 区 間	下土 部部 工工	上土 部部 工工	下土 部部 工工	上土 部部 工工	準備 工工	準備 工工	下土 部部 工工
※下部工完了済	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	工事 施施 工中	

# 現在の進捗状況について（現況写真①）

下り線（外回り） →



← 上り線（内回り） ※ 名称は仮称

《久喜白岡JCT～幸手IC》写真①

【NEXCO施工区間】



- ・上部工工事 施工中
- ・舗装工事 施工中

《幸手IC～五霞IC》写真②

【国施工区間】



- ・下部工工事 施工中
- ・上部工工事 施工中

《五霞～境古河》写真③

【国施工区間】



- ・下部工工事 施工中
- ・上部工工事 施工中

《五霞～境古河》写真④

【NEXCO施工区間】



- ・下部工工事 施工中

《境古河IC～坂東IC》写真⑤

【国施工区間】



- ・土工工事 施工中
- ・上部工工事 施工中
- ・舗装工事 施工中

《境古河IC～坂東IC》写真⑥

【国施工区間】



《坂東PA※（内回り）予定地》写真⑦

【NEXCO施工区間】



- ・内回り 土工工事 施工中
- ・外回り PA用地交渉中

《坂東IC～常総IC 飯沼川高架橋付近》写真⑧

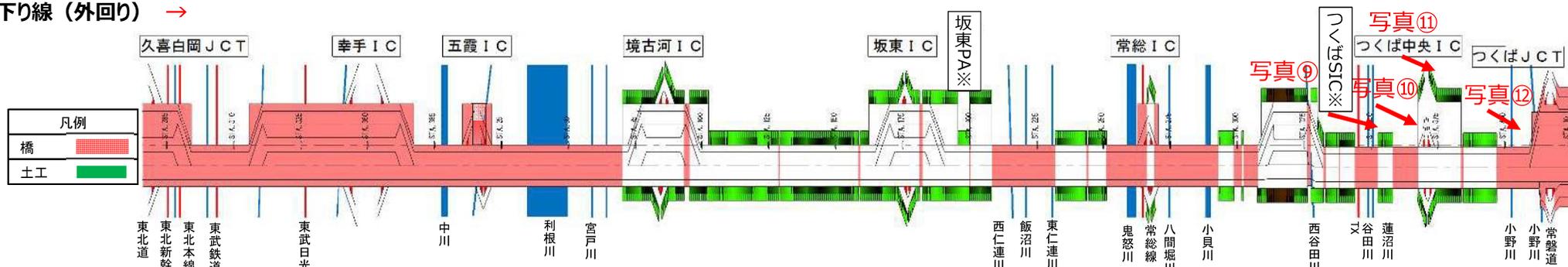
【NEXCO施工区間】



- ・下部工工事 準備中
- ・上部工工事 準備中

# 現在の進捗状況について（現況写真②）

下り線（外回り） →



← 上り線（内回り）  
※ 名称は仮称

《常総～つくば中央》写真⑨

【NEXCO施工区間】



- ・土工工事 施工中
- ・上部土工事 施工中

《常総～つくば中央》写真⑩

【NEXCO施工区間】



- ・下部土工事 準備中
- ・上部土工事 準備中

《つくば中央IC》写真⑪

【NEXCO施工区間】



- ・土工工事 準備中
- ・下部土工事 準備中

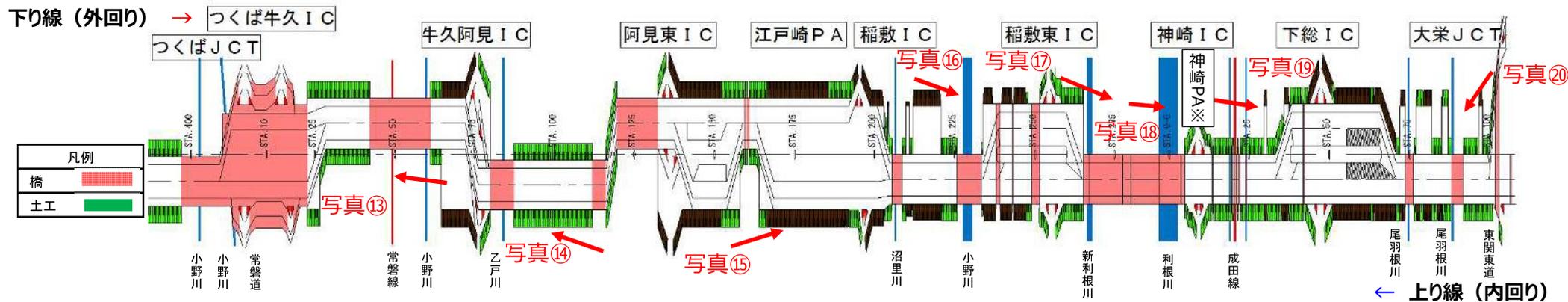
《つくば中央IC～つくばJCT》写真⑫

【国施工区間】



- ・土工工事 施工中
- ・上部土工事 施工中

# 現在の進捗状況について（現況写真③）



「つくば牛久～牛久阿見」写真⑬



- ・土工工事 施工中
- ・下部工工事 施工中
- ・上部工工事 施工中

「牛久阿見IC～阿見東IC」写真⑭



- ・土工工事 施工中
- ・下部工工事 施工中
- ・上部工工事 施工中

「阿見東IC～稲敷IC」写真⑮



- ・工事用道路整備中

「稲敷IC～稲敷東IC」写真⑯



- ・工事用道路整備中

「稲敷東～神崎」写真⑰



- ・工事用道路整備中

「稲敷東～神崎」写真⑱



- ・工事用道路整備中

「神崎IC～下総IC」写真⑲



- ・土工工事 施工中
- ・下部工工事 施工中

「下総IC～大栄JCT」写真⑳



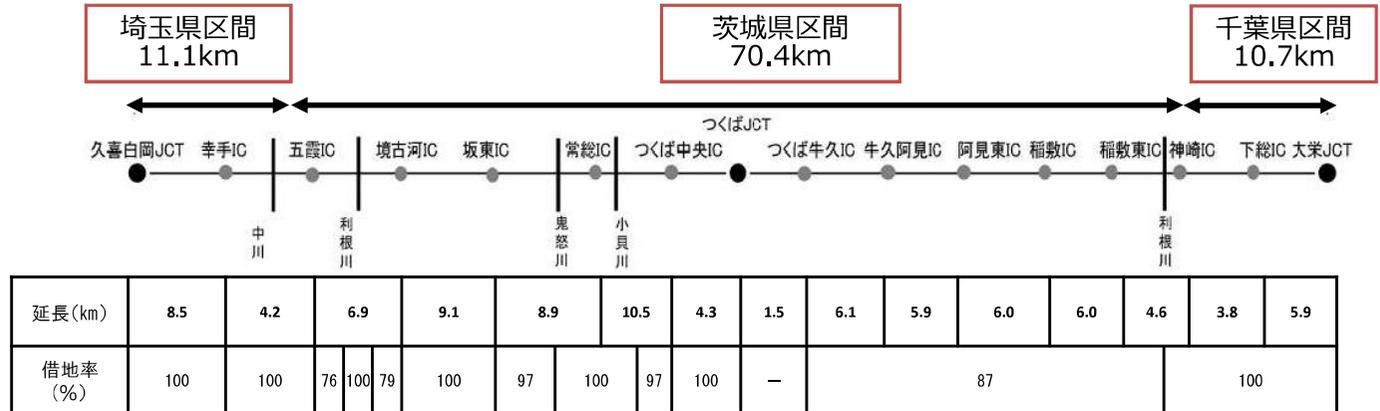
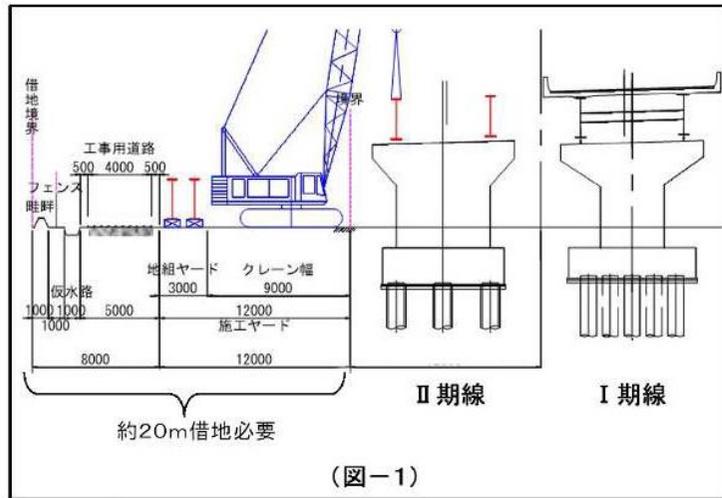
- ・土工工事 施工中
- ・下部工工事 施工中

# 課題と対応について①

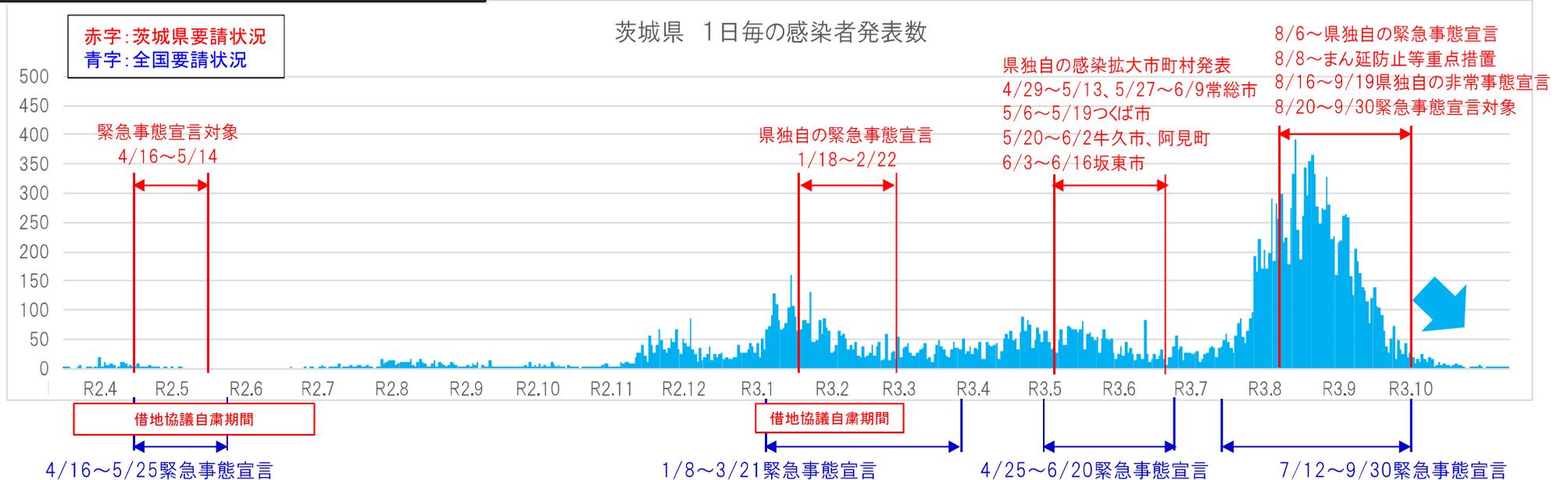
## ○新型コロナによる借地協議の自粛について

当該事業はⅡ期線事業であり、施工ヤードが制約されることから、沿線に平行して借地を行いヤードを確保する必要（図-1）があり、全体で約700件と多くの借地が必要である。NEXCO施工区間においては、協議を実施していく中で全国的なコロナ感染拡大による緊急事態宣言等に伴い対面協議の自粛等を行ったことで協議に遅れが発生している。

遅延対応として茨城県協力のもと、コロナの収束状況に合わせ協議・交渉要員を増加し加速を進めているところであるが、事業工程に影響が生じている。



※借地率は内諾を含む（R4.2末時点）



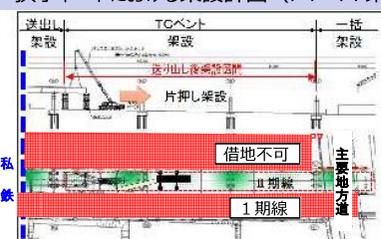
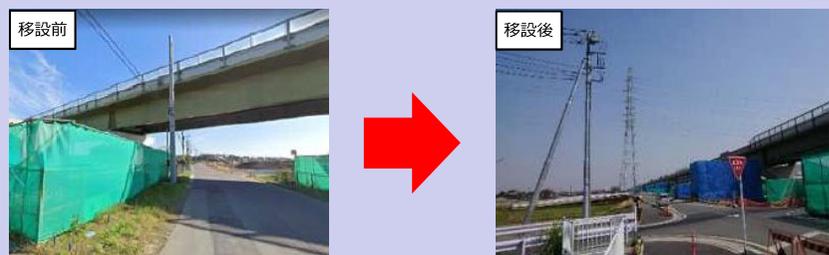
出典: 感染者数等 茨城県HPより

# 課題と対応について②

## ○橋梁設計入札不調について

NEXCO施工区間の橋梁設計においては、18件中7件が入札不調となり随意契約等により対応したものの、橋梁工事の着手が遅れ事業工程に影響が生じている。

### 〔NEXCO施工区間の橋梁設計例〕

現地条件	設計特性	現地条件および設計特性による圏央道の事例	
<p>○N施工区間横断交差物件 ⇒河川、鉄道、道路等多数</p>	<p>○1期線をはじめ横断交差物件多数なため、狭小ヤードにおける架設計画検討が必要</p>	<p>○横断交差物件の例</p> 	<p>・高架区間による工事用道路設計箇所（写真①）</p>  <p>・狭小ヤードにおける架設計画（P4～P7架設計画）</p> 
<p>○施工ヤード ⇒1期線・河川・水田・側道等架設・地組ヤードの制限が多い</p>	<p>○河川協議に伴う仮設計が必要</p> <p>○高架区間による工事用道路設計等土木設計が必要</p>		
<p>○交差・支障物件協議関係 鉄道交差協議 道路交差協議 ライフライン等移設協議 借地協議</p>	<p>○早期供用が求められる中、各種協議関係と設計が同時進行する必要がある。</p>	<p>○架空線の移設例</p> 	<p>1期線近傍に占用されていた架空線・電柱を2期線影響範囲外に移設した事例</p>

# 課題と対応について③

## ○橋梁架設計画の見直しについて

高架区間の下部工および上部工施工は、Ⅱ期線事業による施工ヤードの制約から、工事用進入路の複数確保や、沿線に平行して借地が必要となる。NEXCO施工区間の橋梁工事においては、借地等の許可が得られず、工事用進入路や橋梁架設の計画見直しによる施工期間の増加が発生したため、事業工程に影響が生じている。

### 工事用進入路の計画見直し

当初

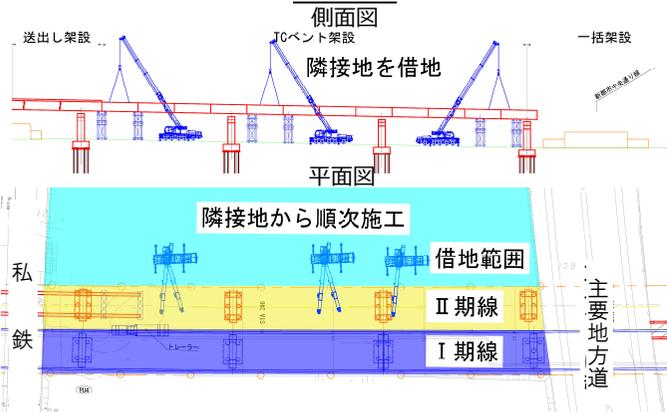


変更

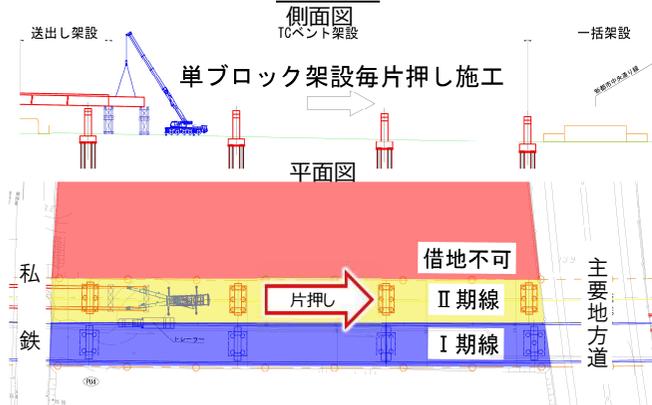


### 橋梁架設の計画見直し

当初



変更



# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡JCT~大栄JCT)4車線化に係る評価について

- ・交通の円滑化や通行止めリスクの軽減による物流の効率化に即応し、企業立地が更に促進。
- ・交通事故による全面通行止めリスクの低減に伴い、観光としての利便性が定着。インバウンド観光の増加に期待。

## 1. 事業概要

- ・起終点：埼玉県久喜市下早見  
～千葉県成田市吉岡
- ・延長等：92.2km  
久喜白岡JCT～大栄JCT：  
第1種2級、4車線、設計速度100km/h
- ・全体事業費：約3,820億円
- ・計画交通量：約21,000台/日  
～約48,700台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約9,400台/日 ～約21,300台/日	約2,500台/日 ～約6,300台/日	約9,100台/日 ～約21,100台/日



## 2. 道路交通上の課題

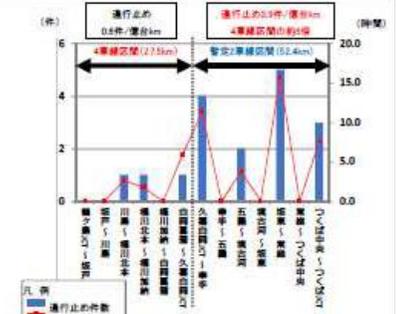
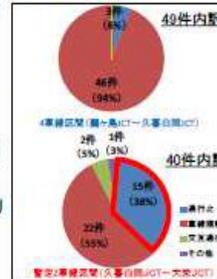
### ①放射方向の高速道路とのJCT周辺で慢性的な渋滞が発生

- ・東北道との接続部周辺では、久喜白岡JCT～幸手IC(内回り)の4車線から2車線への絞り込み部において、平日夕方のピーク時(16時～18時台)に旅行速度30km/h以下となり、慢性的な渋滞が発生。
- ・特に、17時台には旅行速度23.9km/hと著しく速度が低下しており、ネットワーク効果が十分発揮されていない。



### ②交通事故起因の通行止めに伴う交通機能の停止

- ・暫定2車線区間(久喜白岡JCT～大栄JCT)では、交通事故起因の通行規制のうち通行止めが38%。
- ・暫定2車線区間(久喜白岡JCT～つくばJCT)の交通事故起因による通行止め件数は、隣接する4車線区間(鶴ヶ島JCT～久喜白岡JCT)の約6倍。
- ・そのため、4車線区間より交通機能の停止リスクが高くなっている。



## 3. 整備効果

### 効果1 企業立地の活性化【○】

- ・圏央道沿線では、平成21年から平成26年の5年間で大型物流施設等が約90件増加し、従業員数が約9,000人増加
- ・交通の円滑化や通行止めリスクの軽減による物流の効率化などにより、更なる新規立地が促進。

○久喜白岡JCT～成田空港の所要時間  
【現況】86分 ⇒ 【整備後(4車線化後)】69分  
(17分短縮)

### 効果2 地域経済の活性化【○】

- ・圏央道沿線では、平成21年度から平成26年度の5年間で法人住民税が約150億円、固定資産税(家屋)が約60億円増加。
- ・企業立地の促進や従業員数の増加に伴い、地域経済が更に活性化。

### 効果3 観光ルートリスク低減による観光入込客数の増加【○】

- ・交通事故による全面通行止めリスクの低減に伴い、高速バス等による観光としての利便性が定着
- ・成田空港からのインバウンド観光の増加に期待

○インバウンド観光の推進  
外国人観光客数：H33目標 100万人(埼玉県)  
外国人観光客数：H32目標 72万人(茨城県)  
出典：埼玉県5か年計画 平成29年度～平成33年度(H29.7)  
茨城県観光振興基本計画(H28.3)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR <sup>※1</sup>	総費用 <sup>※2</sup>	総便益 <sup>※2</sup>
1.2	5.2%	3,644億円	4,226億円
(1.8)	(7.1%)	(16,140億円)	(29,737億円)



注) 上段の値は事業者を対象とした場合、下段( )書きの値は事業全体を対象とした費用便益分析結果  
※1: EIRR: 経済的内部収益率  
※2: 基準年(H29年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

# 今後の開通見通しについて

(別紙)

## ○今後の開通見通し

工事着手の環境が整った箇所から着実に工事を進めており、絞り込み部における渋滞発生など道路交通上の課題が生じている久喜白岡JCT～幸手IC付近や、境古河IC～坂東IC間については令和4年度末の開通を目指すとともに、その他、つくばJCT付近などは、引き続き令和6年度までの開通を目指す。一方、借地協議の難航や、橋梁設計の入札不調等により、開通時期に影響が出ている区間については、令和7年度から8年度までの開通に向けて事業を進める。

久喜白岡JCT～大栄JCT間 L = 92.2 km

