

(再評価)

資料 3 - 7 - 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)
(茂原～木更津)

平成29年11月27日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

■一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

1. 圏央道の概要と効果 1

2. 事業の概要 7

■事業区間(つくば～大栄、茂原～木更津)

3. 事業の進捗状況 } つくば～大栄 12

4. 事業の評価

5. 事業の見込み等 } 茂原～木更津 18

■一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道

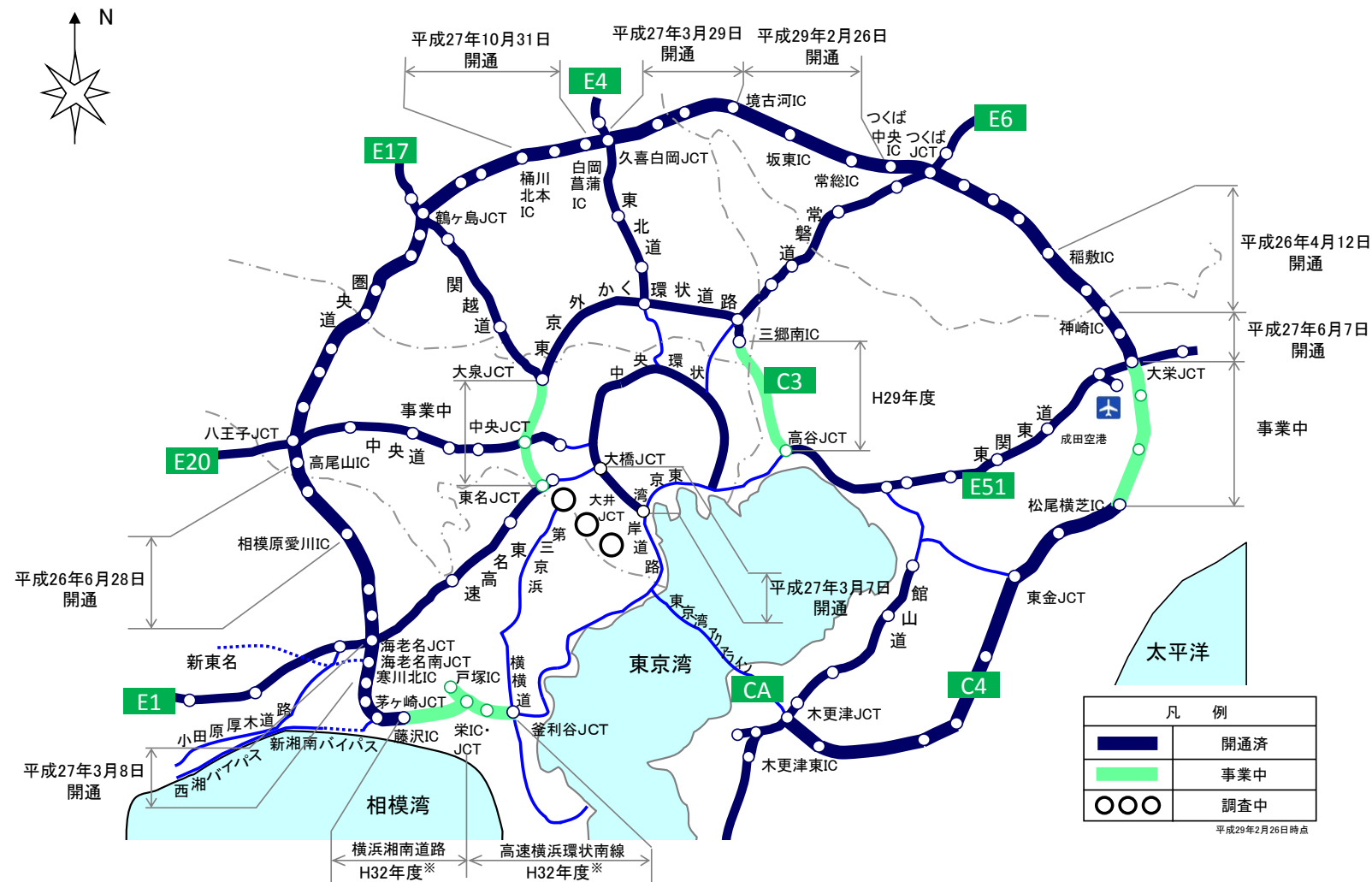
6. 関連自治体等の意見 24

7. 今後の対応方針(原案) 27

1. 圏央道の概要と効果

(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。



注1: ※区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
注2: 久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線
注3: 開通区間以外のIC、JCTは仮称(但し、外環道の松戸IC、市川北IC、市川中央IC、市川南ICは決定)

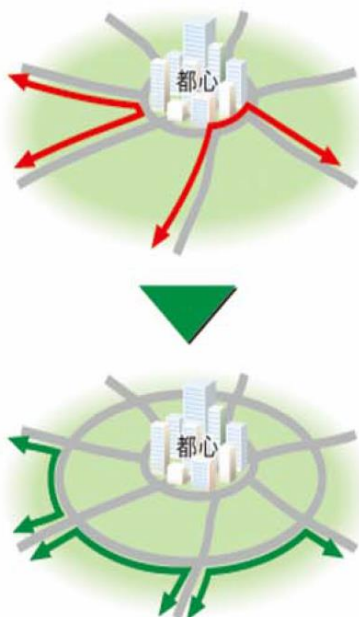
1. 圏央道の概要と効果

(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車の都心部への流入を抑制させ、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

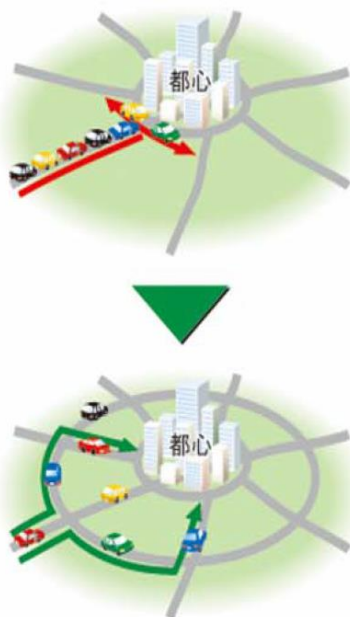
通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



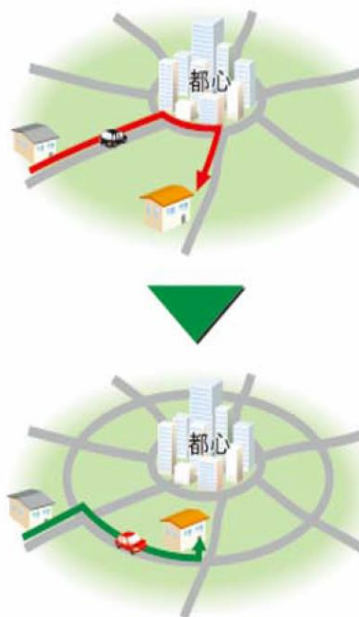
分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



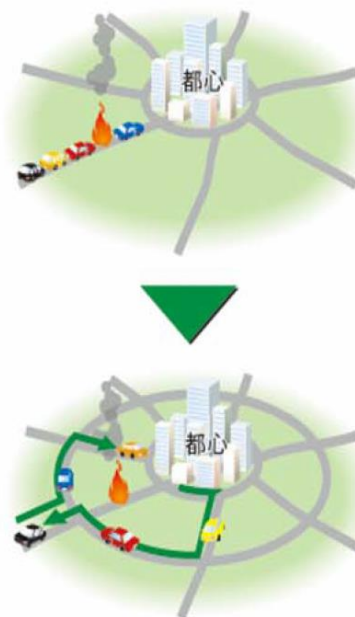
地域間移動

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



1. 圏央道の概要と効果

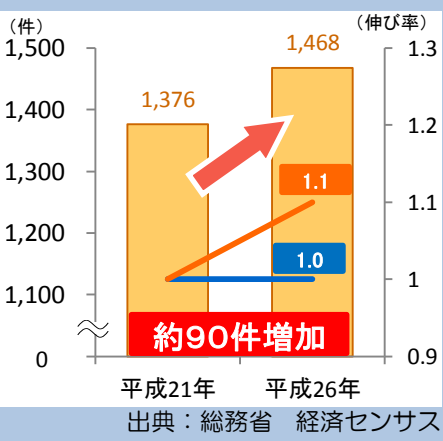
(3) 圏央道の効果①[圏央道沿線市町(東名高速～茨城県・千葉県境)の税収増]

- 沿線自治体※1の大型物流施設等は、5年間で約90件増加※2、※3
- 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9,000人増加※2、※3
- 法人住民税※4が約150億円増加、固定資産税(家屋)※5が約60億円増加

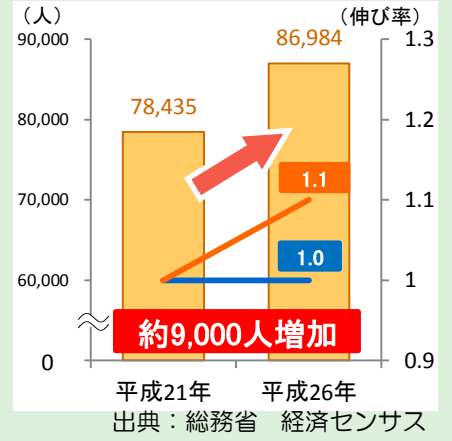
■ 圏央道沿線自治体に立地する大型物流施設



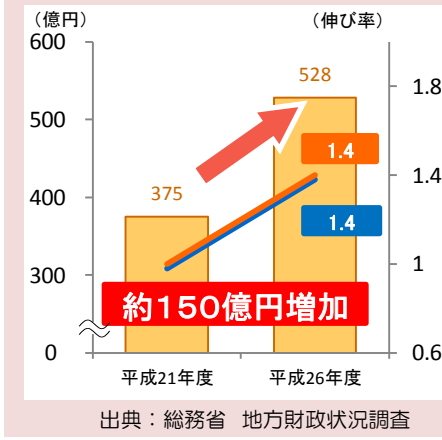
■ 大型物流施設等の立地の推移※2、※3



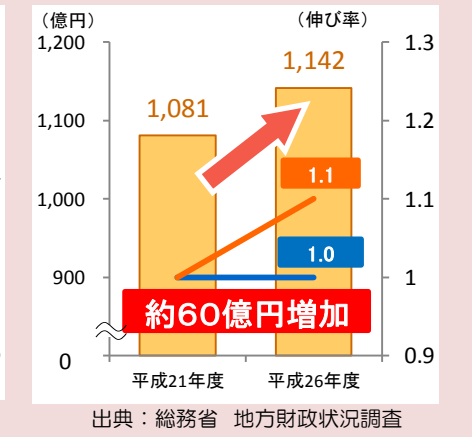
■ 大型物流施設等の従業者数の推移※2、※3



■ 法人住民税※4の推移



■ 固定資産税(家屋)※5の推移



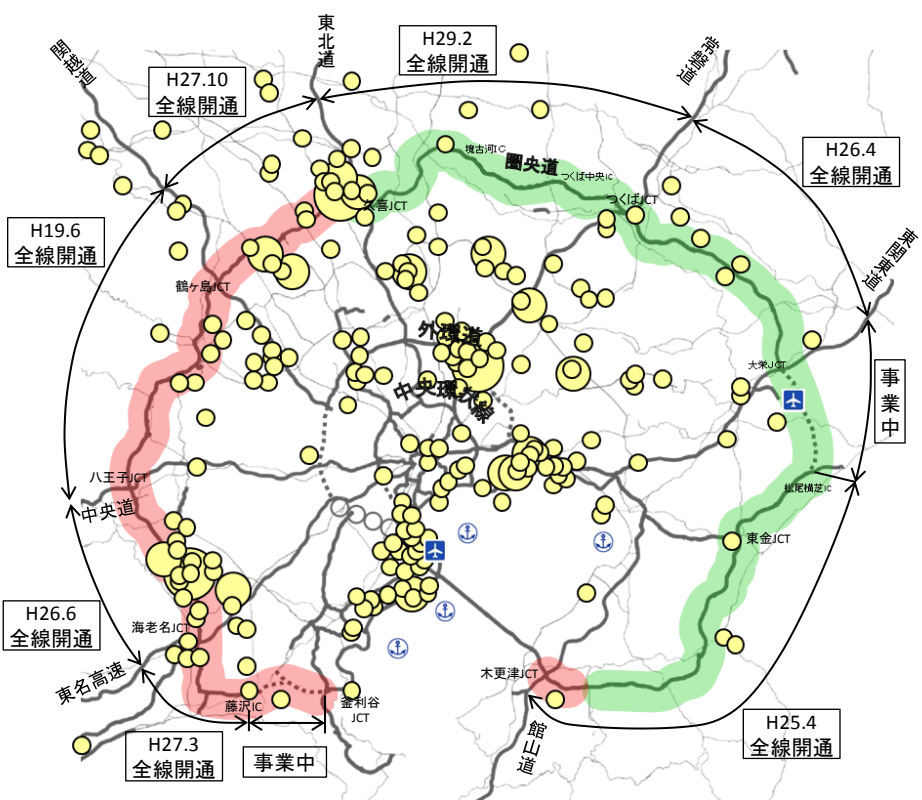
※1 圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する35市町
※2 経済センサスの産業分類(中分類)の「道路旅客運送業」「道路貨物運送業」「倉庫業」「運輸に附帯するサービス業」の合計
※3 中小企業基本法に基づく「小規模企業者(概ね常時使用する従業員の数が20人以下の事業者)」を除く
※4 法人住民税：法人の収益・規模に応じて課せられる税(本資料では、市町村民税として課税されたものを指す)
※5 固定資産税(家屋)：固定資産(家屋)の評価額に応じて課せられる税
※6 1都4県(東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・茨城県)の合計から「圏央道(海老名JCT～茨城県・千葉県境)が通過等する35市町」および東京都区部を除いた値

1. 圏央道の概要と効果

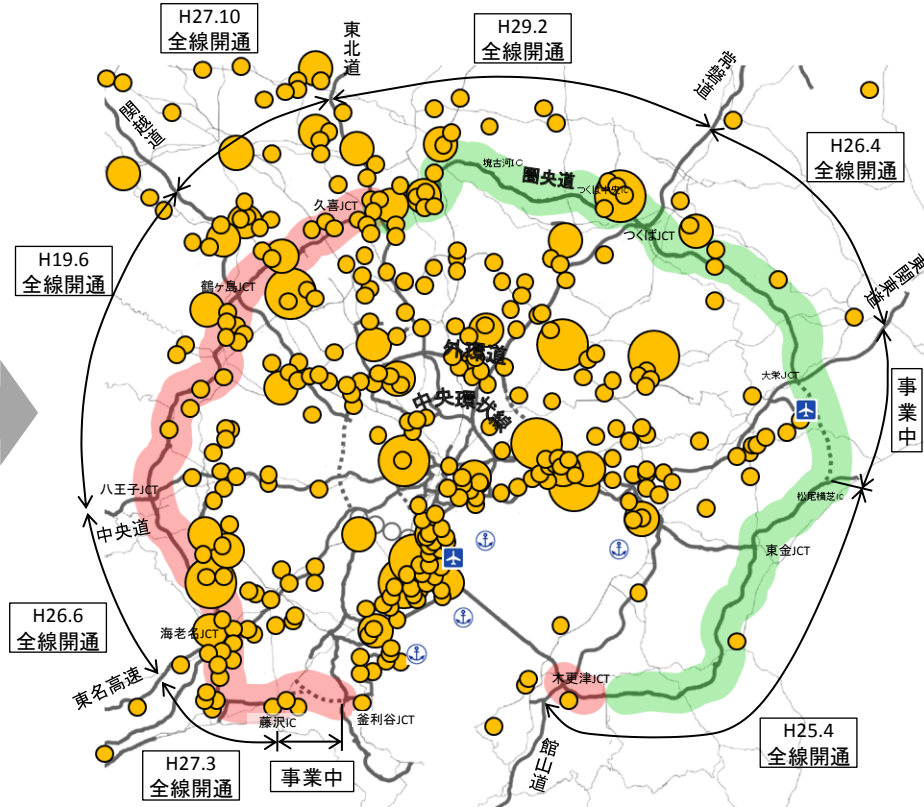
(3) 圏央道の効果②[大型物流施設の立地状況]

- ・圏央道周辺においては、東名高速から中央道、東北道間がネットワークされた区間で平成27年10月の開通以降も活発な新規立地の動向が継続
- ・東北道から常磐道、東関東道がネットワークされた区間で、平成29年2月の開通前より新規立地が活発化の傾向

H24年1月～H26年5月



H26年6月～H28年12月



道路

4車線整備区間

2車線整備区間

大型物流施設の立地件数

H24年1月以降	1～2件
H26年5月時点立地済み	3～4件
H26年6月以降	5件以上
H28年12月時点立地済み(予定)	

1. 圏央道の概要と効果

(3) 圏央道の効果③[インバウンド観光を後押し]

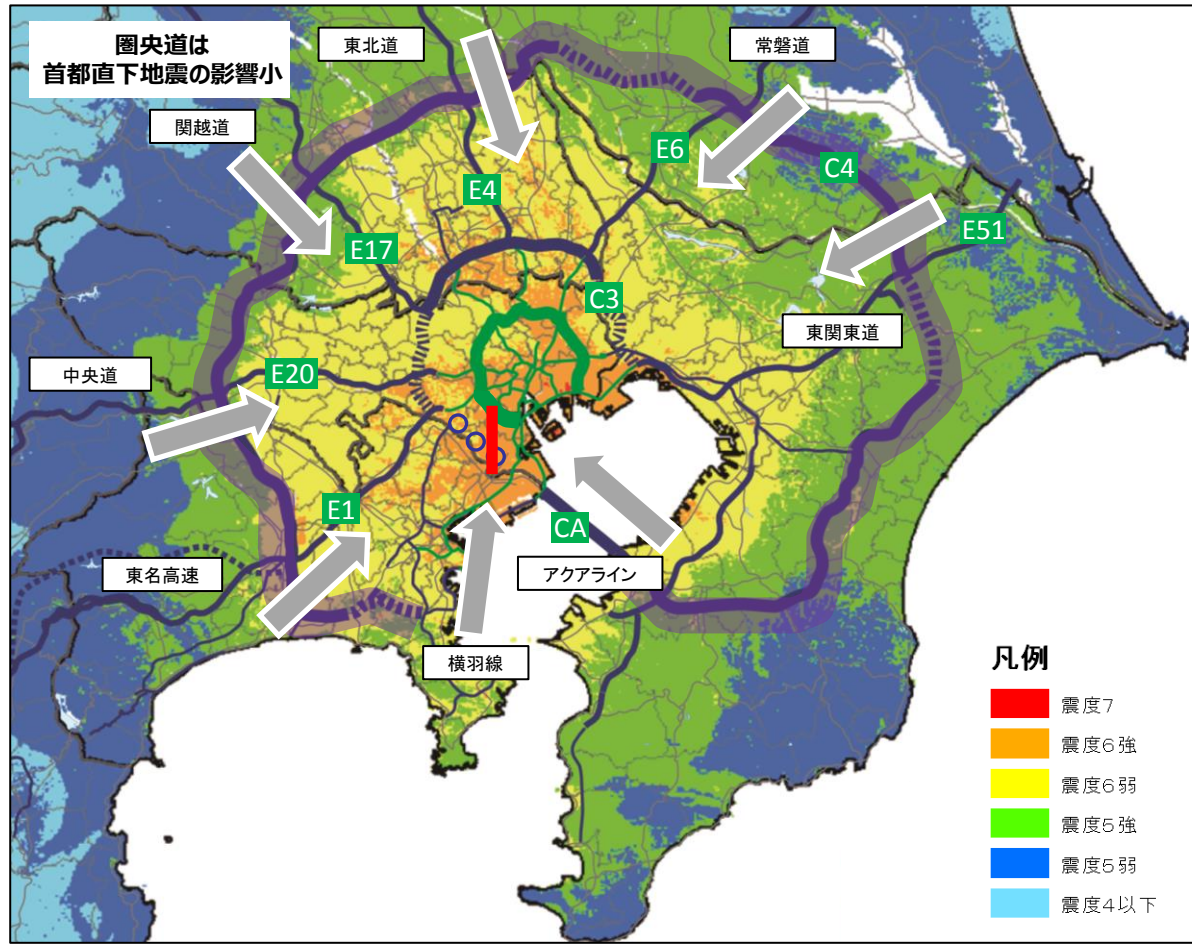
- ・成田空港から日光・那須、富岡製糸場、川越などの観光地へのアクセスが向上。観光周遊の促進が期待
- ・成田空港からの外国人観光客や茨城県、千葉県からの来訪者の増加を期待しているという声も



1. 圏央道の概要と効果

(3) 圏央道の効果④[災害時のリダンダンシー確保]

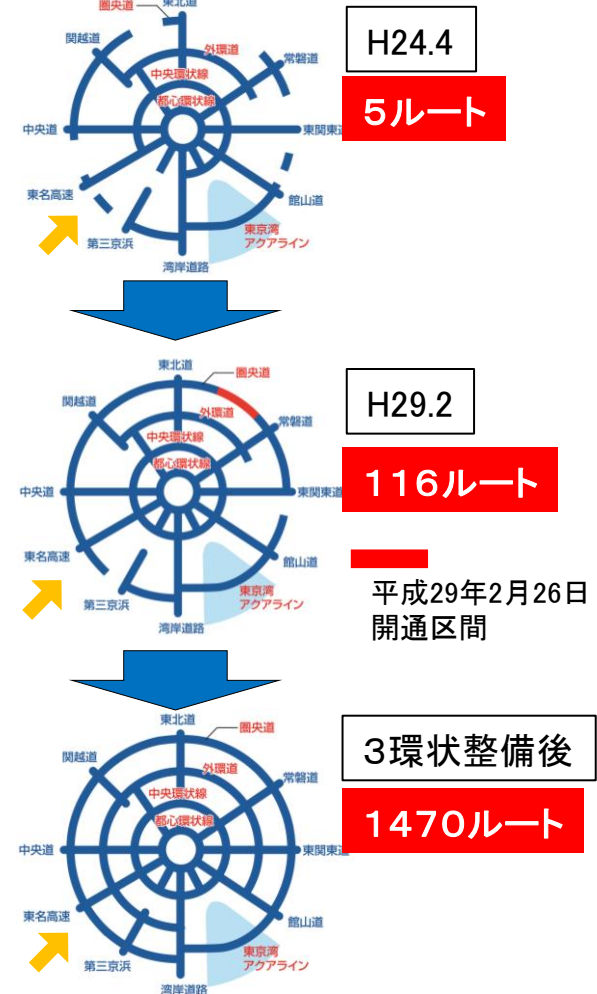
- ・首都直下地震(M7クラスの地震)が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定
- ・道路管理者と関係機関は、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向を優先啓開ルートに設定(八方向作戦)
- ・首都圏三環状道路により、リダンダンシーが強化されれば、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能



■ :震源(東京都区部南部)
← :道路啓開
想定最大震度7

※1 中央防災会議 首都直下地震対策検討WGにおいて、被害が大きく首都中枢機能への影響が大きいと考えられる都区部直下の都心南部直下地震の震源

■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))



2. 事業の概要(全体)

(1) -1 事業の目的と計画の概要

- ・圏央道(つくば～^{たいえい}大栄)は、田園地帯を通過し、常磐道・東関東道と接続。
- ・圏央道(茂原～木更津)は、山地・丘陵地を通過し、東京湾アクアライン連絡道・館山道・圏央道(東金茂原道路)と接続。
- ・沿線周辺には、阿見^{あみ}東部工業団地や長南^{ちやうなん}工業団地等の工業団地、高滝湖^{たか たき こ}等の観光地が立地し、大栄JCT周辺には成田国際空港が立地している。

目的

- ・ネットワークの形成
- ・産業活性化の支援
- ・災害時の代替路確保

計画概要

【首都圏中央連絡自動車道(つくば～大栄)】

事業区間：自)茨城県つくば市^{かじうち}梶内
至)千葉県成田市^{きちおか}吉岡

計画延長・幅員：40.0km・23.5m
車線数：4車線
計画交通量：24,000～36,800台／日
事業化：平成3年度
全体事業費：約2,841億円

【首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)】

事業区間：自)千葉県茂原市^{いしがみ}石神
至)千葉県木更津市^{いんなり}犬成

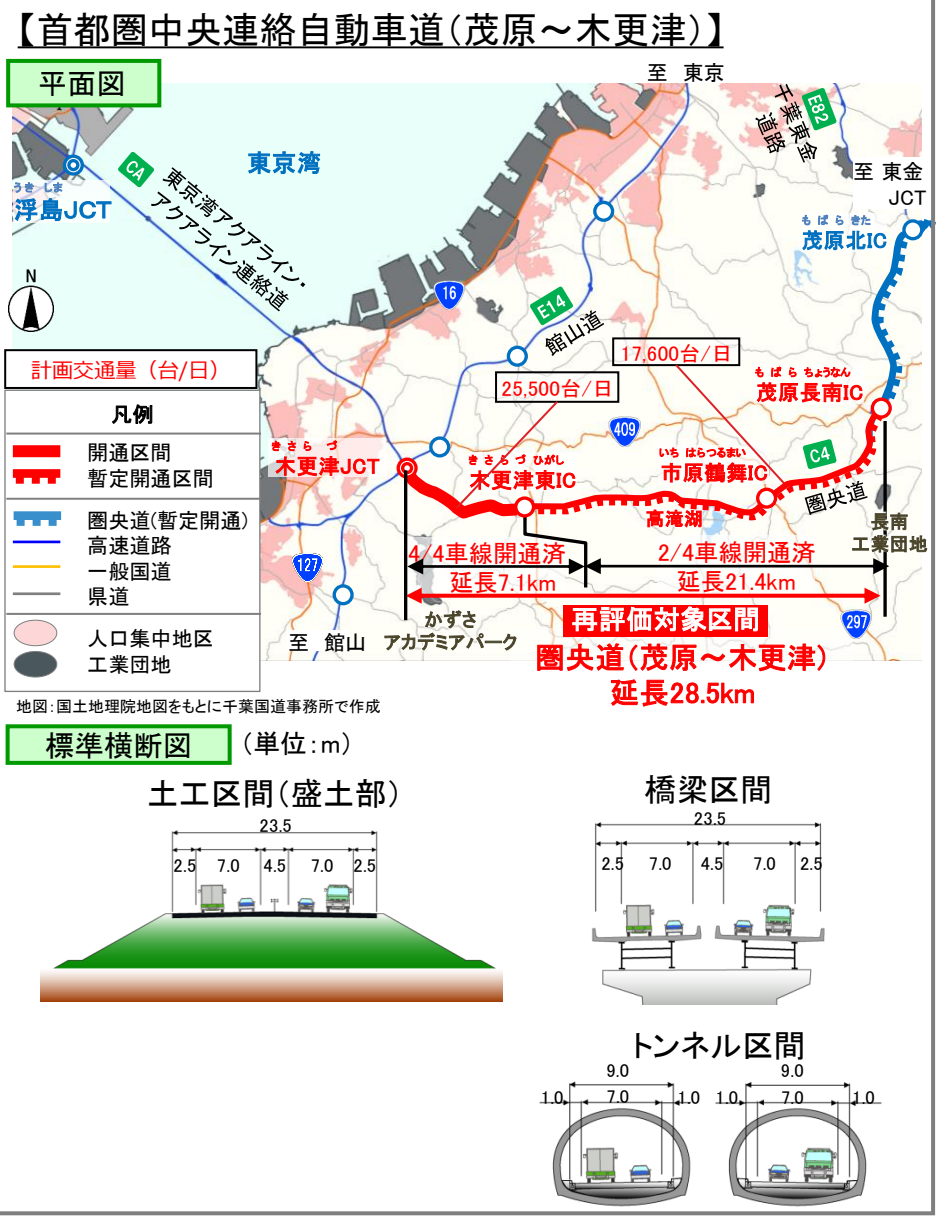
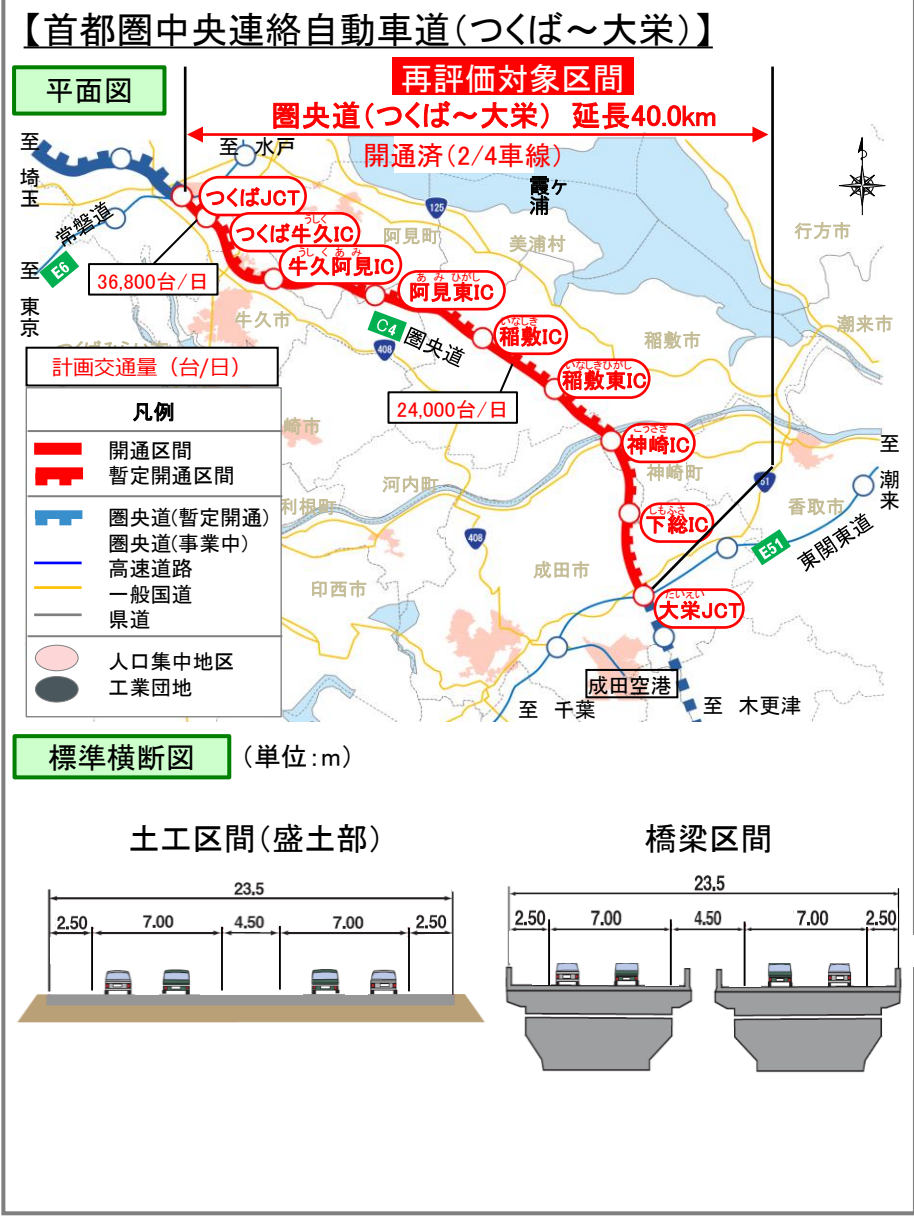
計画延長・幅員：28.5km・23.5m
車線数：4車線
計画交通量：17,600～25,500台／日
事業化：平成4年度
全体事業費：約2,198億円

位置図



2. 事業の概要(全体)

(1) -2 事業の目的と計画の概要



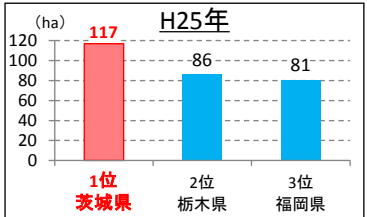
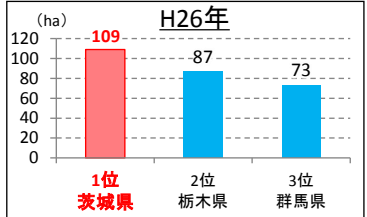
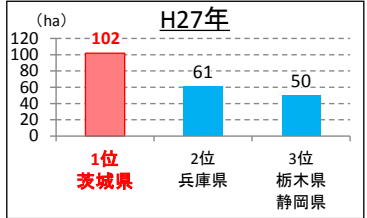
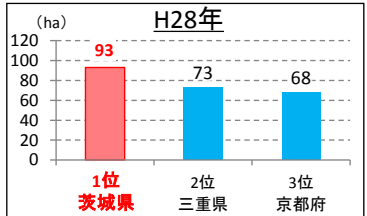
2. 事業の概要(つくば～大栄)

(1)－3 事業の必要性(産業活性化の支援)

- 茨城県では、『茨城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。
- 茨城県の工場立地面積は4年連続全国第1位。
- 圏央道(つくば～大栄)の整備により、更なる企業活動の活発化が期待。

茨城県内の工場立地状況

【工場立地面積の全国順位(電気業を除く)】



出典:工場立地動向調査(H25～H28)

圏央道IC周辺の開発計画や企業立地の概要

福田工業団地

- 開発面積:114.6ha／立地企業:18社
- 昭和56年操業開始
- 【主な立地施設】
- 機器製造工場

阿見吉原土地区画整理事業

- 開発面積:160.8ha／立地企業:5社
- 平成21年開業
- 【主な立地施設】
- 大型商業施設
- 大型物流施設

阿見東部工業団地

- 面積:64.7ha／立地企業:18社
- 平成16年操業開始
- 【主な立地施設】
- 食品加工工場
- 機器製造工場

江戸崎工業団地

- 開発面積:43.0ha／立地企業:6社
- 平成25年操業開始
- 【主な立地施設】
- 製品流通施設
- 機材倉庫

■第2次「茨城圏央道産業コンプレックス基本計画」の概要

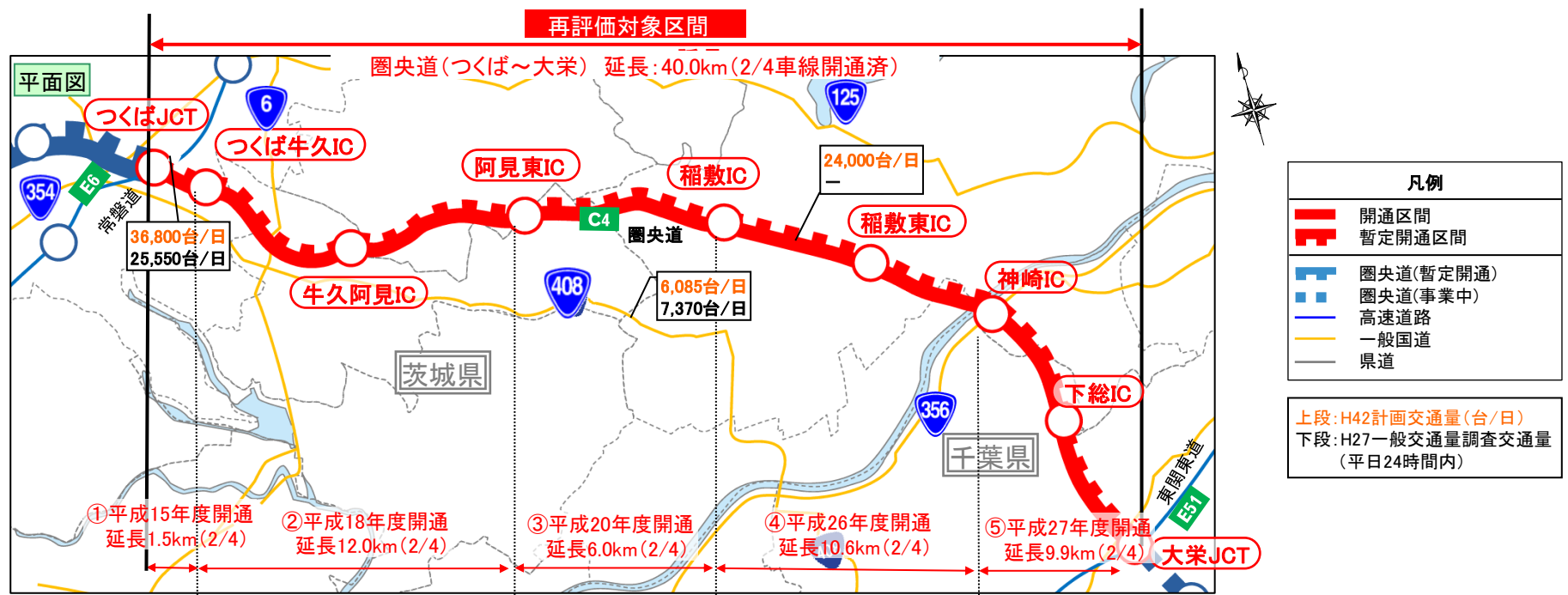
- 茨城県圏央道沿線地域を対象とした、企業立地促進法の規定に基づく産業集積の形成又は産業集積の活性化に関する基本計画。
- 以下の茨城県圏央道沿線地域を産業コンプレックス地域とし、「高付加価値型生活関連産業」、「市場創造型新産業」、「自動車関連産業」を集積。
- 【集積区域】
- 古河市、五霞町、境町、坂東市、常総市、つくば市、土浦市、阿見町、牛久市、龍ヶ崎市、河内町、稲敷市、美浦村
- 事業環境の整備の一つとして、圏央道沿線を一体とする効果的な企業誘致・事業支援体制の構築。

出典:稲敷市HP、茨城県HP 9

3. 事業の進捗状況(つくば～大栄)

(1) 事業の経緯

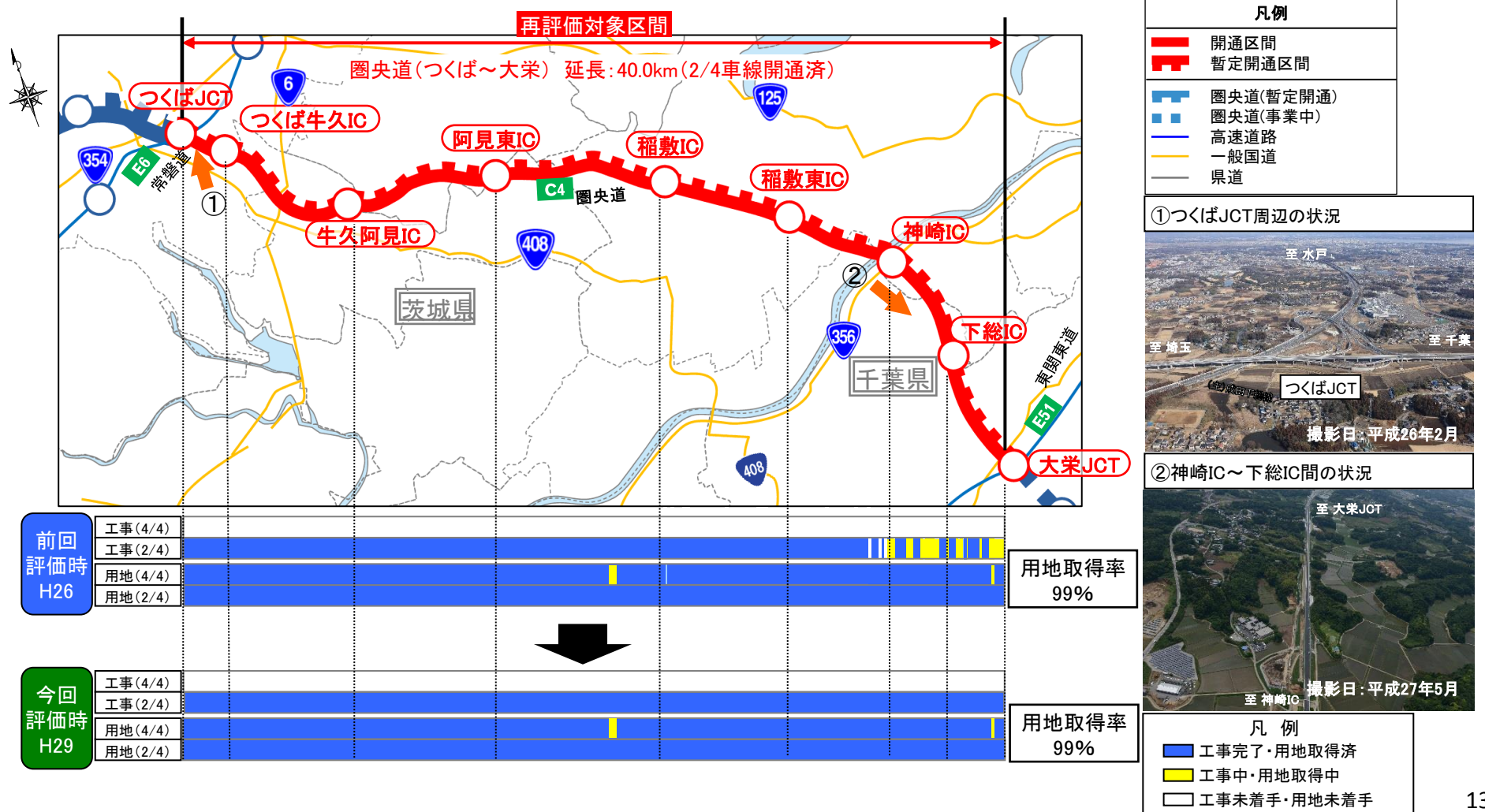
- 平成 3年度 事業化(つくばJCT～千葉・茨城県境間)
 - 平成 4年度 事業化(千葉・茨城県境間～大栄JCT間)
 - 平成 6年4月 都市計画決定
 - 平成 9年度 用地買収着手
 - 平成11年度 工事着手
- 平成14年3月 有料道路事業許可(つくばJCT～稲敷IC)
 - 平成15年度～ 順次開通
 - 平成23年6月 有料道路事業許可(稲敷IC～大栄JCT)
 - 平成27年6月 延長40.0km全線開通



3. 事業の進捗状況(つくば～大栄)

(2) 残事業の概要

- ・用地取得率は99%(平成29年3月末、面積ベース、暫定2車線部分は100%取得済)。
- ・平成27年6月に神崎IC～大栄JCT間が開通し、つくばJCT～大栄JCT間が暫定2車線で開通。
- ・現在は環境整備を実施中。
- ・暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。



4. 事業の評価

■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。

※費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

(1)計算条件

・基準年次	: 平成26年度
・分析対象期間	: 開通後50年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計年次	: 平成42年度
・計画交通量	: 24,000～ 36,800 (台/日)
・事業費	: 約2,841億円
・総便益(B)	: 約4,056億円(約9,993億円※)
・総費用(C)	: 約3,417億円(約3,606億円※)
・費用便益比	: 1.2

※基準年次における現在価値化前を示す。

4. 事業の評価(つくば～大栄)

※費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

(2)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)
	3,488億円	307億円	260億円	4,056億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	3,041億円		376億円	3,417億円	

(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)
	768億円	-3億円	50億円	815億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	351億円		99億円	450億円	

注1) 便益・費用については、平成26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) 費用便益比算定上設定した完成年度は平成41年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 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5) 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。

4. 事業の評価(つくば～大栄)

費用対効果分析実施判定票			別添様式
年 度:	平成29年度	事 業 名:	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(つくば～大栄)
担当課:	常総国道事務所 計画課	担当課長名:	藤平忠晴

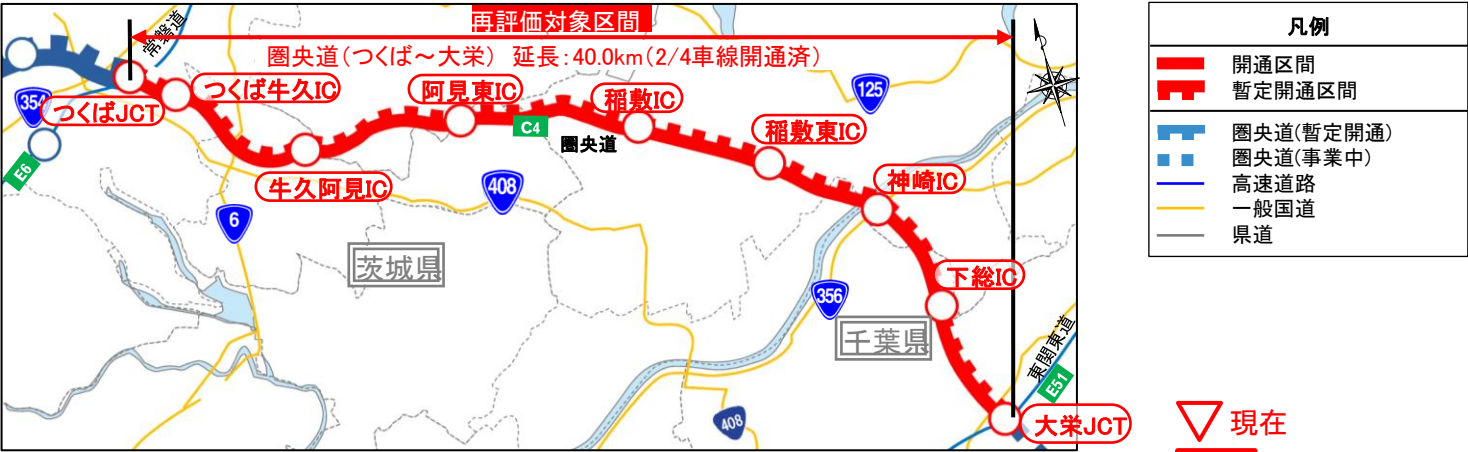
※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項 目	判 定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 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	事業目的に変更がない	■
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ない	■
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。 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、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ない	■
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%※以内]	将来OD表に変更がない	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	事業費に変更がない	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	事業期間に変更がない	■
(イ) 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		
・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力年の事業費の平均に対する分析費用1%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上回っている。	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回っている [事業全体] ・交通量(-10%) B/C=1.1 ・事業費(+10%) B/C=1.2 ・事業期間(+20%(+3年)) B/C=1.2 [残事業] ・交通量(-10%) B/C=1.6 ・事業費(+10%) B/C=1.7 ・事業期間(+20%(+3年)) B/C=1.6	■
前回評価で費用対効果分析を実施している	平成26年度に実施	■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

5. 事業の見込み等

(1) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成27年6月神崎IC～大栄JCTの開通により全線暫定2車線開通。
- ・用地取得率は99%(平成29年3月末、面積ベース、暫定2車線部分は100%取得済み)。
- ・暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。



		H3	H4	H5	H6	H7	H8	～	H29	H30年代以降
事業着手		事業化 (つくばJCT ～県境)	事業化 (県境～ 大栄JCT)		都市計画 決定					
調査・設計							H8			
埋蔵文化財調査							H10	H23		
つくばJCT～ つくば牛久IC	用地						H9	H14		
	工事						H11	H15 (暫定2/4車線開通)		
つくば牛久IC～ 阿見東IC	用地						H9	H18		
	工事						H13	H18 (暫定2/4車線開通)		
阿見東IC～ 稲敷IC	用地						H12	H20		
	工事						H14	H20 (暫定2/4車線開通)		
稲敷IC～ 大栄JCT	用地						H16			
	工事						H16	H27 (暫定2/4車線開通)		

6. 関連自治体等の意見

■つくば～大栄

(茨城県知事からの意見)

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・また、今後の事業推進に当たっては、徹底したコスト縮減を図るよう、お願いします。

6. 関連自治体等の意見

■つくば～大栄

(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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。

7. 今後の対応方針(原案)

■つくば～大栄

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・茨城県では、『茨城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。
- ・茨城県の工場立地面積は4年連続全国第1位、更なる企業活動の活発化が期待。
- ・費用対効果(B/C)は、1. 2。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成27年6月神崎IC～大栄JCT[延長9.9km]が暫定2車線で開通し、全線暫定2車線で開通。
- ・用地取得率は99%(平成29年3月末、面積ベース、暫定2車線部分は100%取得済み)。
- ・暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・圏央道(つくば～大栄)は、ネットワークの形成、産業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。