

(再評価)

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (大栄～横芝)

令和7年12月1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. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	.....	2
3. 圏央道の概要と効果	.....	17
4. 事業の投資効果	.....	19
5. コスト縮減等	.....	24
6. 関連自治体等の意見	.....	25
7. 今後の対応方針(原案)	.....	26

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- ・圏央道(大栄～横芝)は、成田国際空港の東側に位置し、田畑の耕作地や丘陵地を通過し東関東自動車道と接続。

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

計画の概要

事業区間：自)千葉県成田市吉岡
至)千葉県山武市松尾町谷津

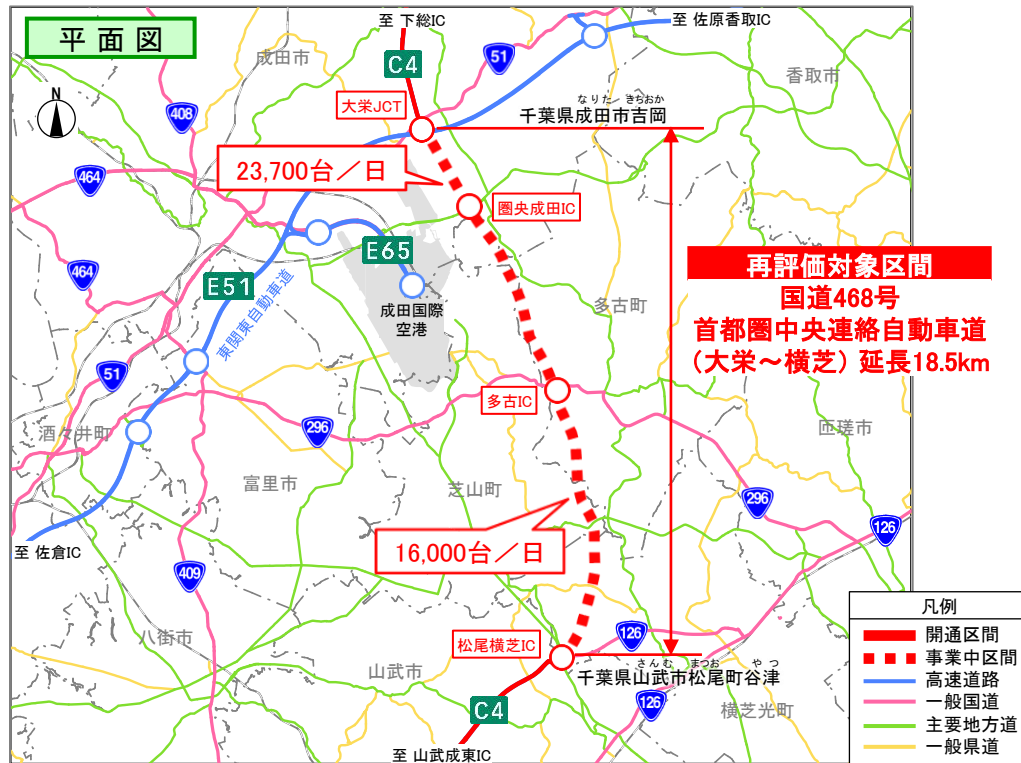
計画延長・幅員：延長18.5km・幅員22.0m

車線数：4車線

計画交通量：16,000～23,700台/日

事業化：平成20年度(2008年度)

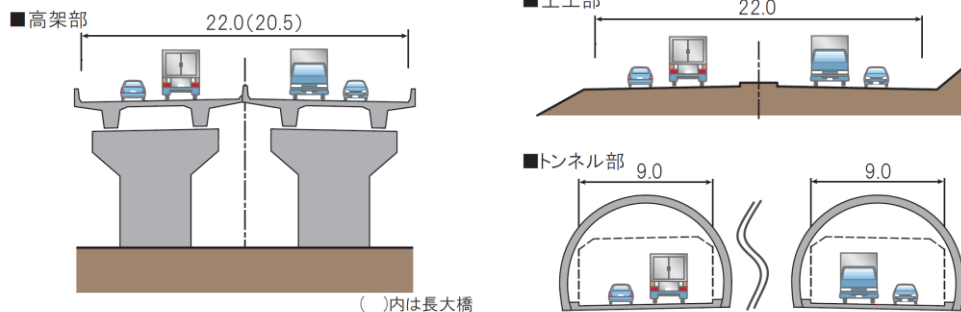
全体事業費：約2,140億円(前回：約1,940億円)



位置図

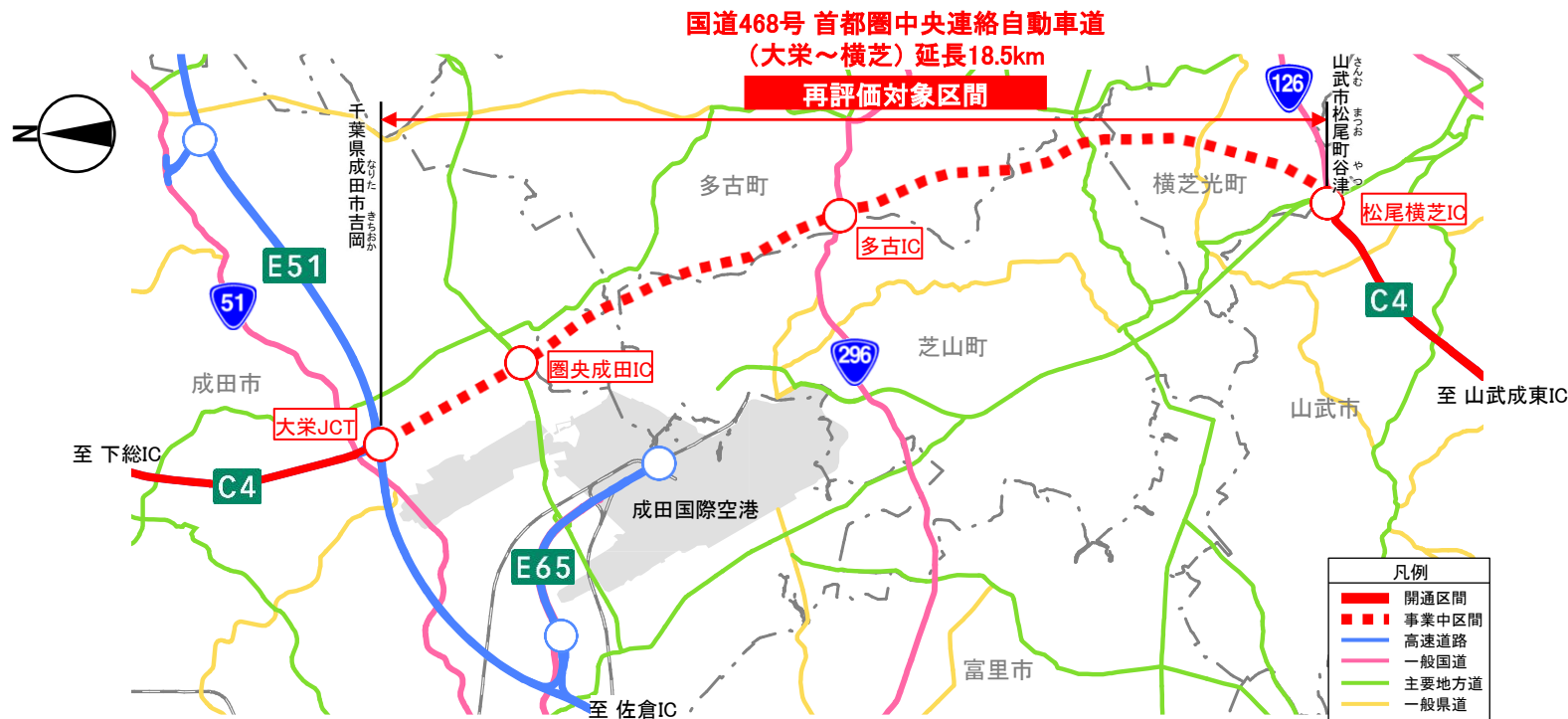


標準横断面図 (単位:m)



1) 事業の経緯

平成20年(2008年) 1月	: 都市計画決定	平成31年(2019年) 3月	: 土地収用法に基づく手続きに着手(説明会開催)
平成20年度(2008年度)	: 事業化	平成31年(2019年) 3月	: 土地収用法に基づく事業認定申請
平成25年(2013年) 6月	: 有料道路事業許可	令和元年(2019年) 6月	: 土地収用法に基づく社会資本整備審議会
平成25年度(2013年度)	: 用地買収着手	令和元年(2019年) 7月	: 土地収用法に基づく事業認定※1告示
平成26年度(2014年度)	: 埋蔵文化財調査着手	令和 6年(2024年) 7月	: 埋蔵文化財調査完了
平成27年度(2015年度)	: 工事着手	令和 7年(2025年) 1月	: インターチェンジ名称公表



2

2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- ・ 用地取得率は100%(令和7年3月末時点)。
- ・ 改良工事、トンネル工事、橋梁工事、舗装工事等を実施。
- ・ 引き続き、早期開通に向け事業促進を図る。



前回 評価時 R5	工 事			用地取得率 99%
	用 地			
今回 評価時 R7	工 事			用地取得率 100%
	用 地			

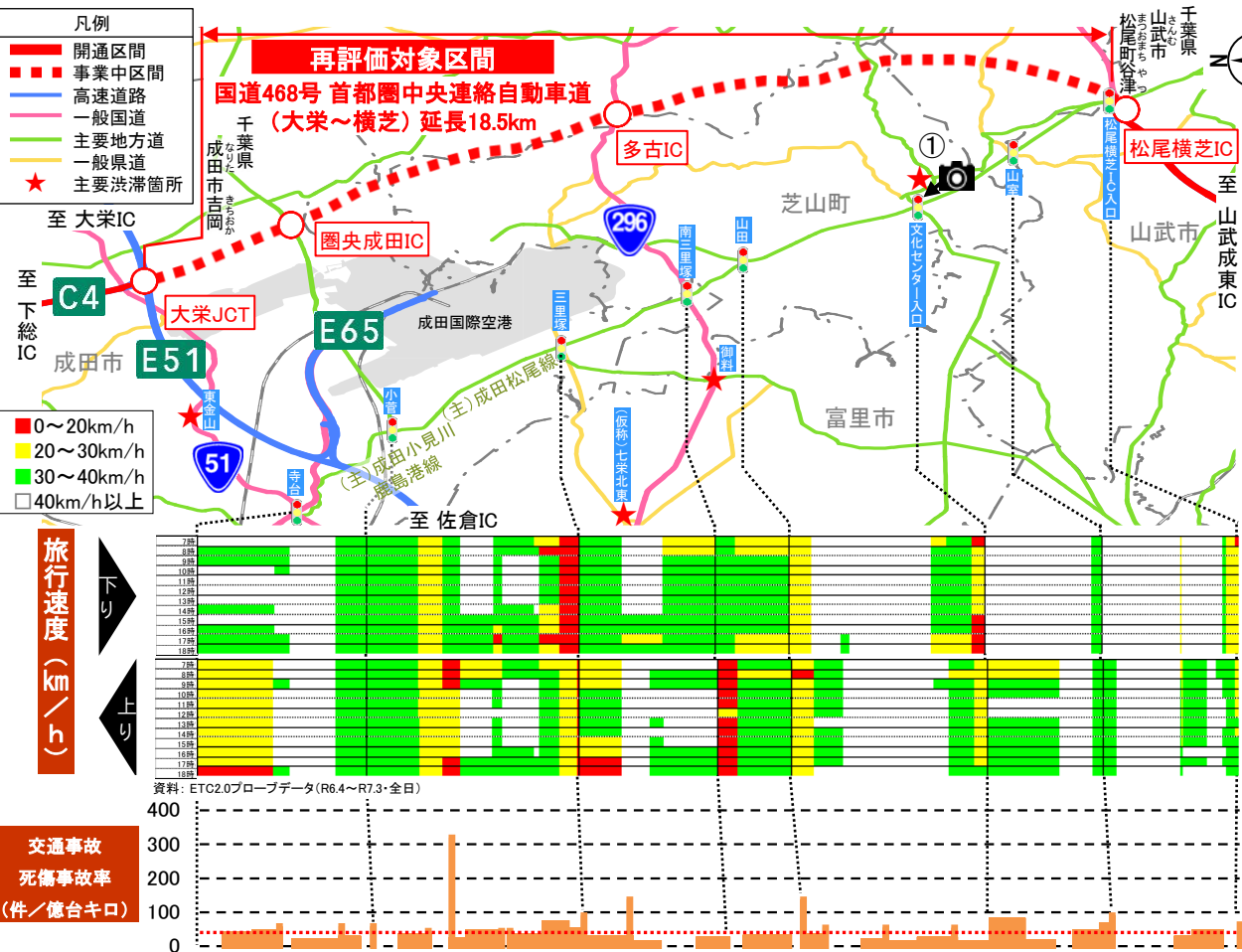
凡 例(事業進捗)	
■	工事完了・用地取得済み
■	工事中・用地取得中
□	工事未着手・用地未取得

2. 事業の進捗状況と見込み等

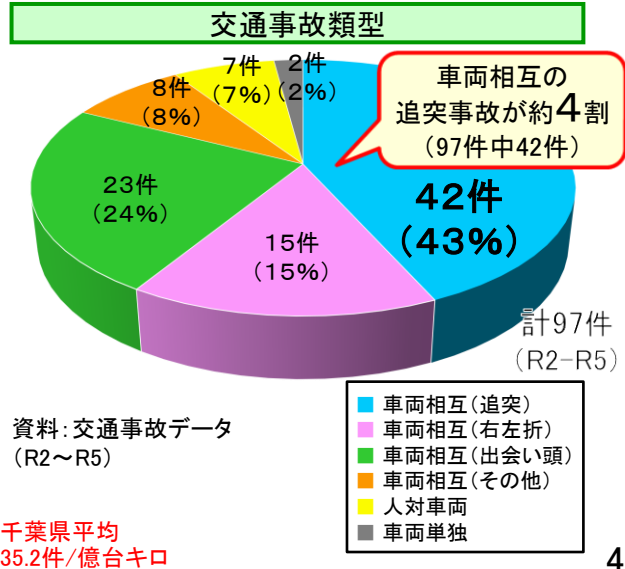
(2) 社会情勢等の変化

1) (主)成田小見川鹿島港線・(主)成田松尾線の交通状況等

- ・ (主)成田松尾線の文化センター入口交差点は主要渋滞箇所を選定。周辺には他にも主要渋滞箇所が点在。
- ・ 交通事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約4割を占める。
- ・ 圏央道(大栄～横芝)の整備により現道からの転換が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。
- ・ 事業の必要性や効果に大きな変化は見られない。



① 並行路線の渋滞発生状況
文化センター入口交差点 (主)成田松尾線側



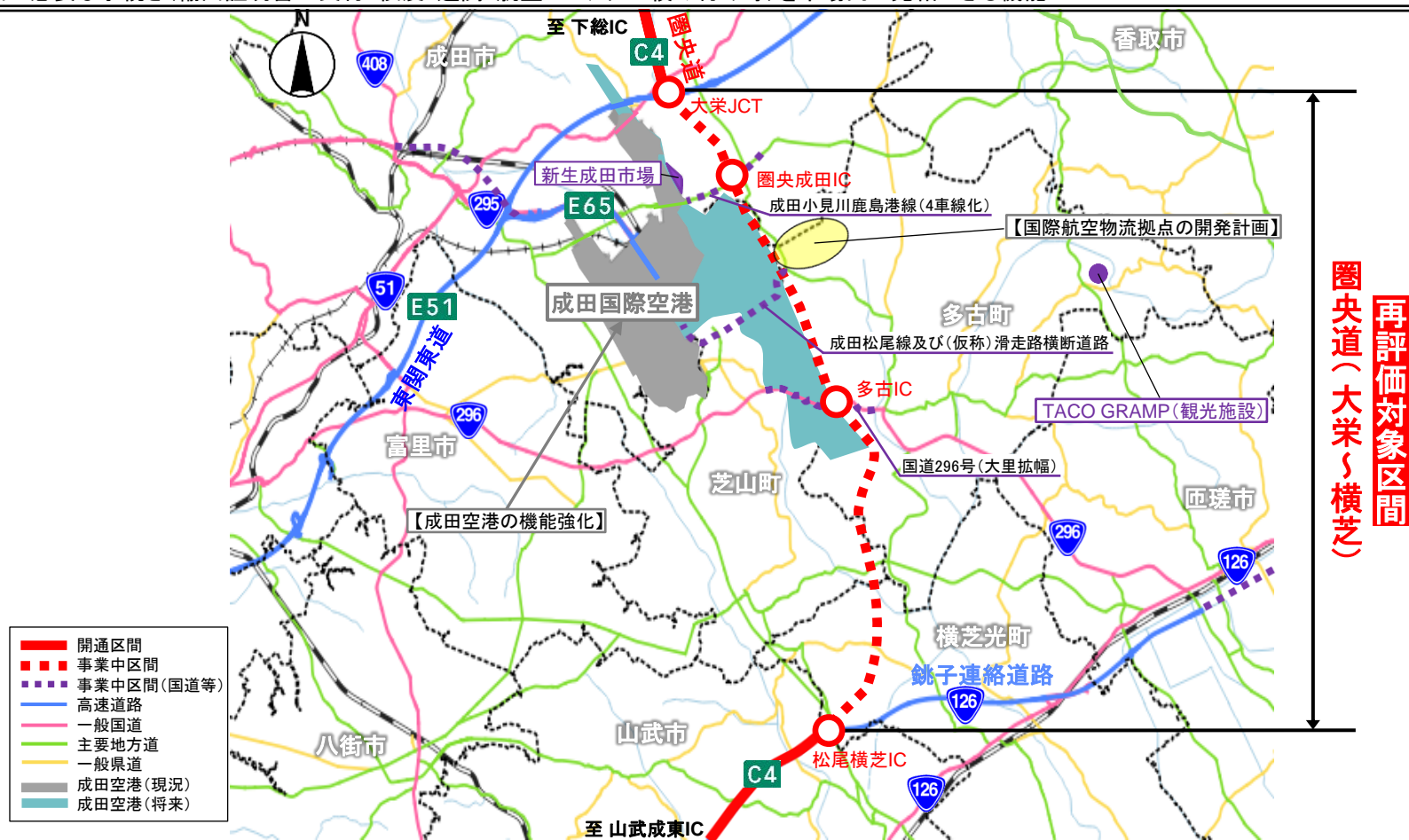
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

2) 主な周辺環境の変化

- ・ 令和元年度に成田国際空港の更なる機能強化(B滑走路延伸・C滑走路新設等)に係る施設変更を国交省が許可。令和10年度末の供用に向けて、用地は8割超を確保、令和7年5月より本格工事(滑走路造成)に着工。
- ・ 令和4年1月に「ワンストップ輸出拠点機能※」を備えた日本初の物流拠点である新生成田市場が開場。
- ・ 沿線の多古町では、令和5年3月に観光施設が開業、国際航空物流拠点が計画されるなど開発が進展。
- ・ 千葉県では、圏央道(大栄～横芝)のIC周辺でアクセス性強化を図る道路事業を実施。

※輸出に必要な手続き(輸出証明書の交付・検疫・通関・航空コンテナの積み付け等)を市場内で完結できる機能



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

1) 事業費増加の要因

①地質条件を踏まえた対策工法の追加	約	70億円増額
②産業廃棄物処理工の追加	約	3億円増額
③横断管路、架空線管理者との協議による対策工法の追加	約	27億円増額
④材料単価・労務費の上昇等	約	100億円増額
合計		約 200億円増額

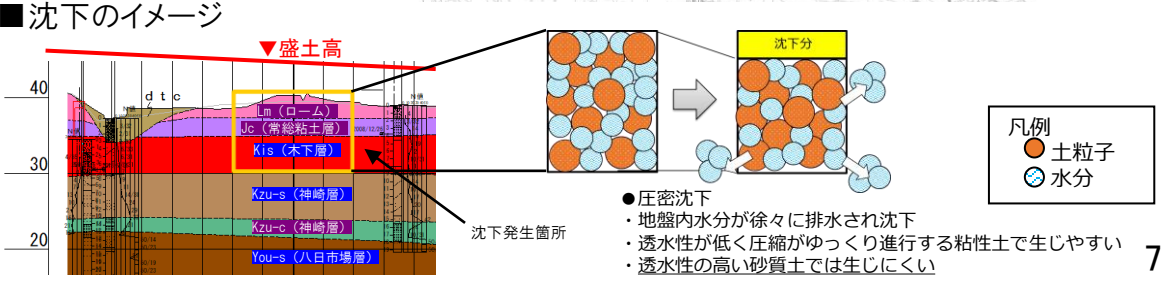
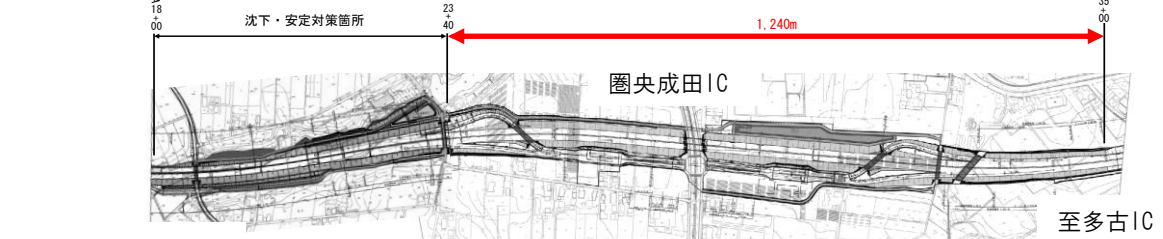
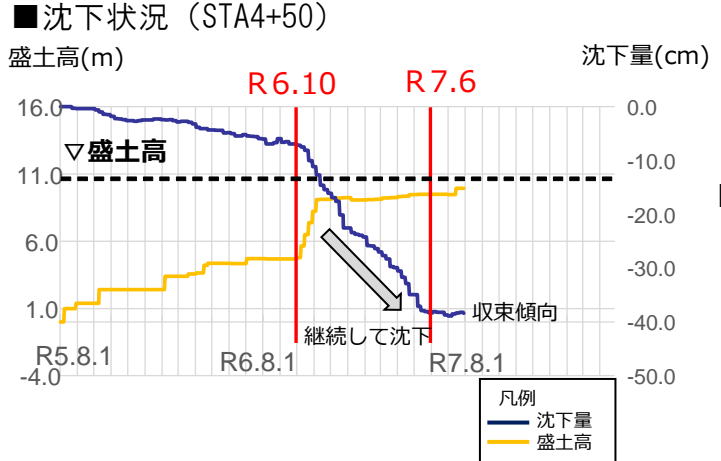
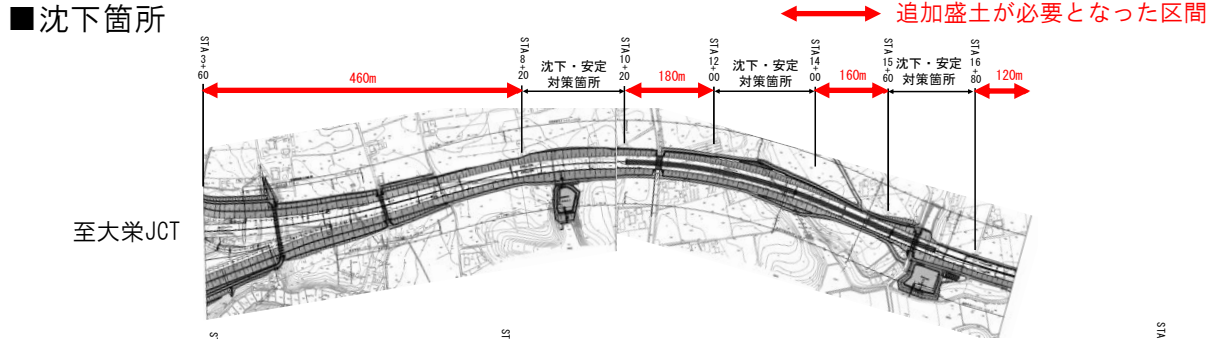
要 因	内 容		増 額 理 由	増 額
現地条件 の変更	①地質条件を踏 まえた対策 工法の追加	1. 想定外の盛土の沈下に 伴う盛土施工量の増	盛土後に想定外の圧密沈下が発生し、沈下による不足した土量を追加で確保する必要が生 じた。	約 12億円
		2. 盛土材の確保に伴うストック ヤードの整備の追加	発生土の発生時期や量が盛土現場の施工時期と異なるため、一時仮置きするためのストッ クヤードの整備や、それに伴う運搬距離の変更が生じた。	約 26億円
		3. 切土部における路床改良 の追加	切土部の路床は、施工前の地質調査結果をもとに無処理を計画していたが、施工後の走行 試験の結果、わだち掘れを引き起こすほどのたわみが確認され、長期安定性に支障がある ため、路床改良が必要となった。	約 16億円
		4. 高地下水位箇所における 掘削工法の変更	当初ボーリング調査の地下水位より高い位置で湧水が確認されたため、簡易土留工法から 止水性の高い鋼矢板締切工法に変更となった。	約 11億円
		5. 地盤条件見直しによる擁壁 構造の変更	当初想定と地層構成が異なることが判明したことから、補強土壁工法の安定検討を行った結 果、地震時の安全率を満足しないため、軽量盛土工法への変更が必要となった。	約 5億円
	②産業廃棄物処理工の追加		切土部より樹木等が出土したことに伴い、撤去・処分が必要となった。	約 3億円
	関係機関 協議に伴 う増加	③横断管路、 架空線管理者 との協議による 対策工法の追加	1. 土地改良区との協議による 構造形式の変更	用水管管理者との協議により、老朽化した既設管からの漏水リスクを考慮し高低差の生じな い工法が求められたことなどから函渠工に構造を変更した。	約 19億円
2. 架空線管理者との協議に よる架設工法の変更			架空線管理者との協議により、送電線の垂れ下がりの影響を考慮した空頭制限への変更を 求められたため、橋梁架設方法の変更が生じた。	約 8億円
単価上昇	④材料単価・労務費の上昇等		原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和5年度に比べて材料単価・労務費が上昇。	約100億円
合 計				約200億円

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等 2) 事業費変更の内容①-1

想定外の盛土の沈下に伴う盛土施工量の増・・・・・・・・・・・・・・・・・・約12億円増額

- ・ 当該地域は古くに形成された洪積台地であり、当初、土質調査報告書により地盤については、十分に締まった状況で安定していることから、沈下しないと考えていた。
- ・ しかしながら、盛土後、時間をかけて沈下する状況が確認されたため、改めて追加調査を実施した結果、粘性土層や砂層に介在する粘性土により、圧密沈下が発生したことが判明した。
- ・ この沈下により、不足した土量(5万m³)を追加で確保する必要が生じた。



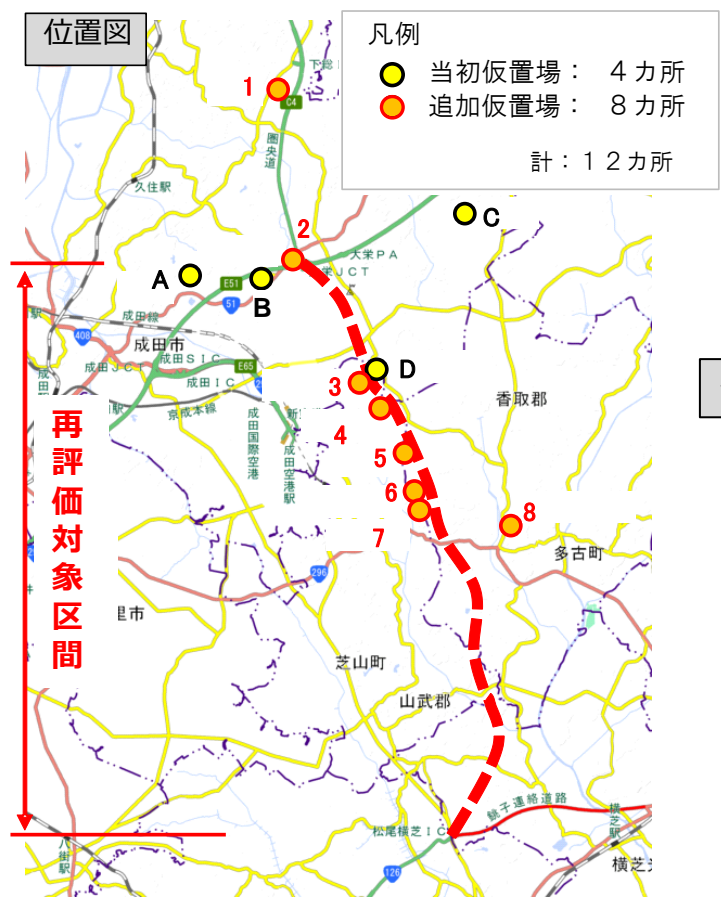
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容①-2

盛土材の確保に伴うストックヤードの整備の追加・・・・・・・・・・約26億円増額

- ・ 当初、盛土材は現場内や他事業からの発生土を現場へ直接運搬する計画であった。
- ・ 想定外の盛土の沈下や構造物の施工状況、天候不順等の影響により、発生土の受入れ時期と盛土の施工時期に相違が発生したため、一時仮置きするためのストックヤードの整備や運搬距離の変更が生じた。

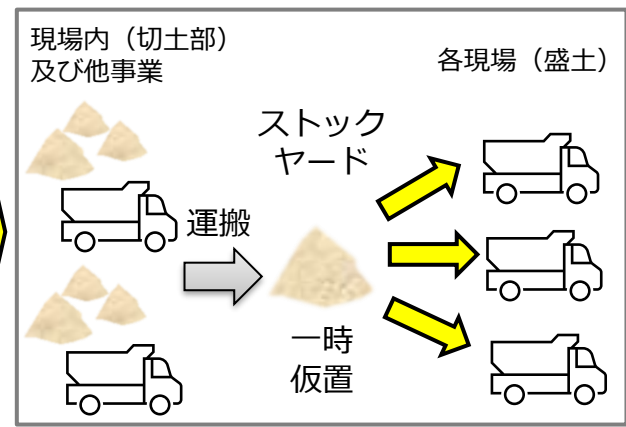
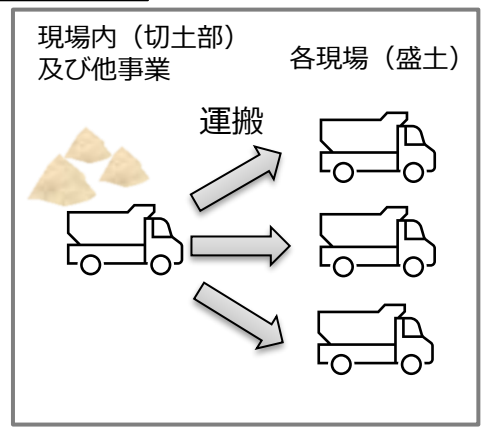


仮置場状況



追加仮置場3
現場内（切土部）及び土の種類ごとに土砂を仮置き

イメージ



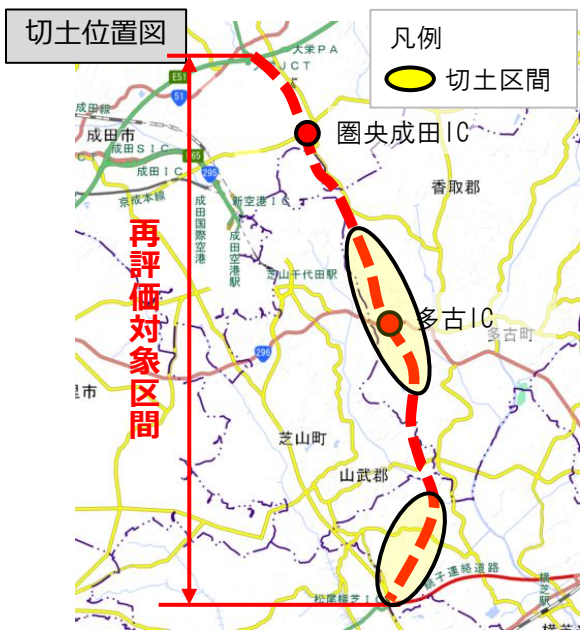
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容①-3

切土部における路床改良の追加・・・・・・・・・・・・・・・・・・約16億円増額

・ 当初、切土部の路床は、施工前の地質調査結果をもとに無処理を計画していたが、施工後の走行試験の結果、わだち掘れを引き起こすほどのたわみが確認され、長期安定性に支障があるため、路床改良が必要となった。



路床改良前の状況



路床改良後の状況

たわみ測定と走行試験の基準

施工部位	たわみ測定		走行試験	
	基準値	試験方法	基準値	試験方法
上部路床 インポート埋戻し (基面下1.0m以浅)	5mm以下	試験法 102	長期安定性に 支障ないこと	トラックで同一走行線上を100回走行し、たわみの測定および目視による観察を行う

出典：土工施工管理要領
(東日本高速道路株) 抜粋

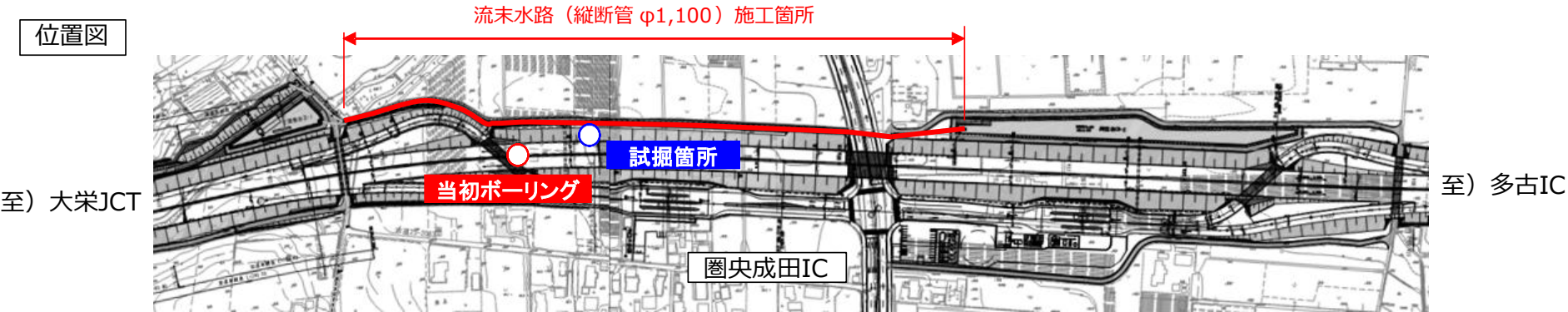
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容①-4

高地下水位箇所における掘削工法の変更・・・・・・・・・・・・・・・・・・約11億円増額

- ・ 流末水路施工部において、当初、簡易土留工法による施工を計画していたが、試掘調査の結果、当初ボーリング調査の地下水位より高い位置で湧水が確認されたため、止水性の高い鋼矢板締切工法に変更となった。



■簡易土留工法【変更前】

(当初想定イメージ)

・ 当初のボーリング調査で確認された地下水位から簡易土留工法で計画

G.L. ± 0m

G.L. -2.5m

G.L. -5.0m

簡易土留め

【試掘結果】
地下水位
G.L.-2.5m

2009/1/10

【当初】
地下水位
G.L.-5.0m

■鋼矢板締切工法【変更後】

・ 止水性の高い鋼矢板による締切による施工に変更

鋼矢板

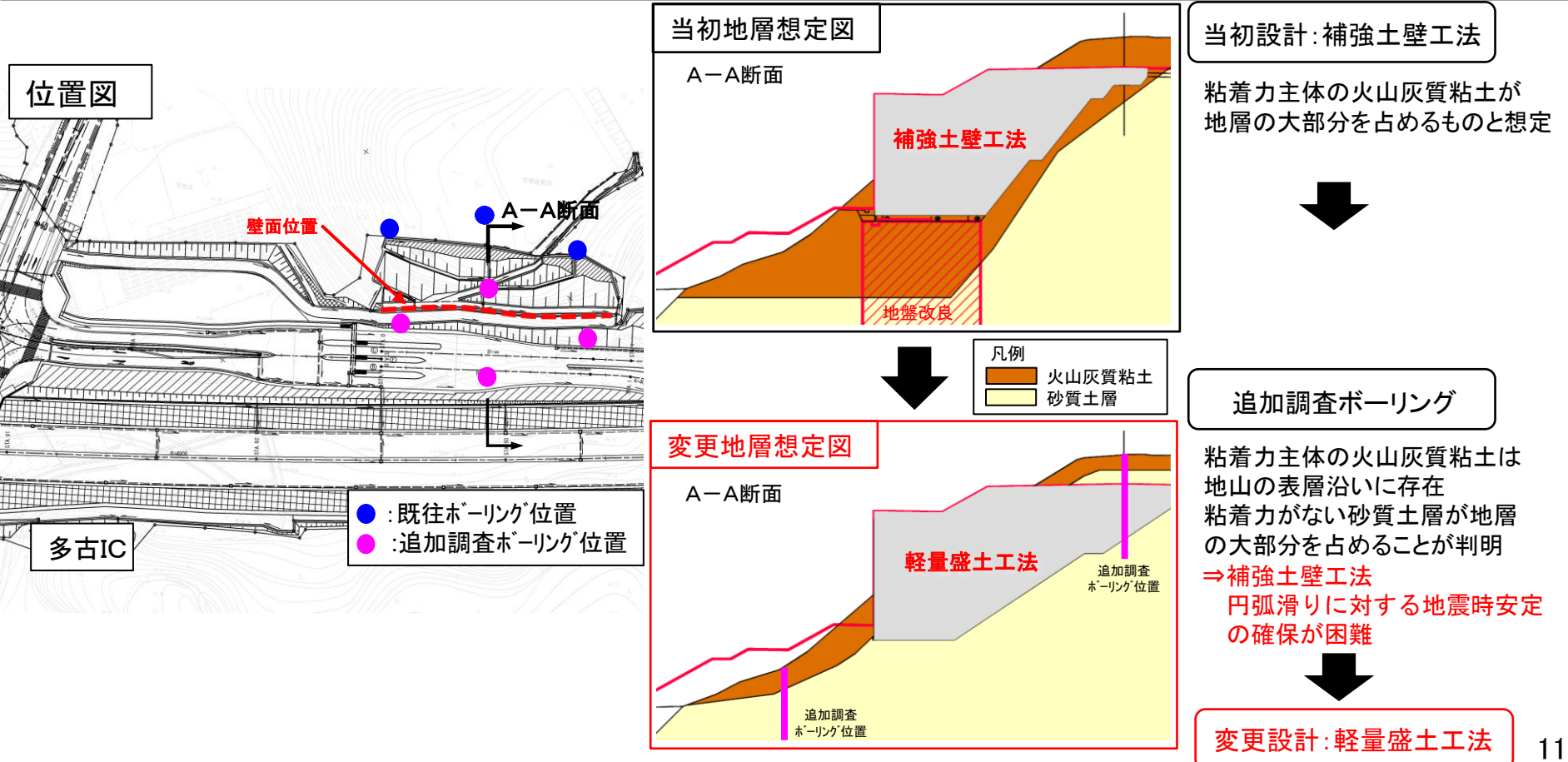
2009.1.10ボーリング調査

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等 2) 事業費変更の内容①-5

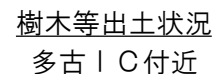
地盤条件見直しによる擁壁構造の変更・・・・・・・・・・・・・・・・・・約5億円増額

- ・ 当初、補強土壁工法による施工を計画していたが、周辺地盤改良を行うための地質調査を行った結果、当初想定と地層構成が異なることが判明。
- ・ 再度、補強土壁工法の安定検討を行った結果、地震時の安全率を満足しないため、軽量盛土工法への変更が必要となった。



2) 事業費変更の内容②

- ・切土部より樹木等が出土したことに伴い、撤去・処分が必要となった。



松尾横芝 | C 付近

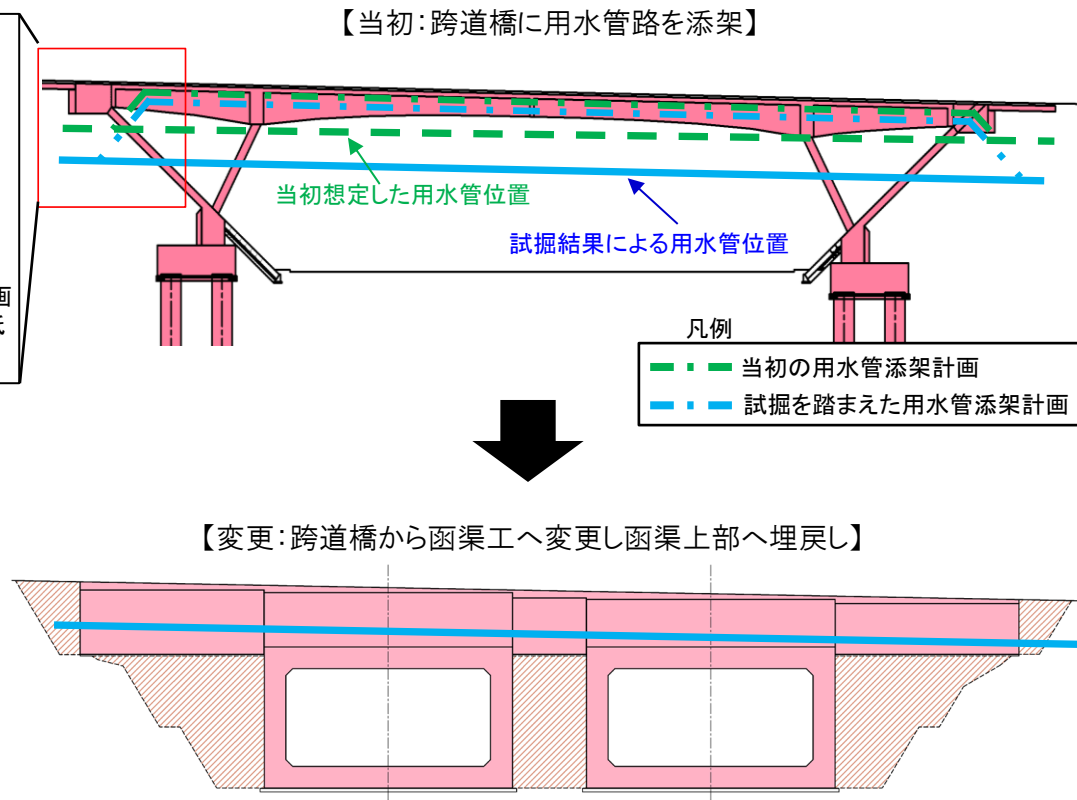
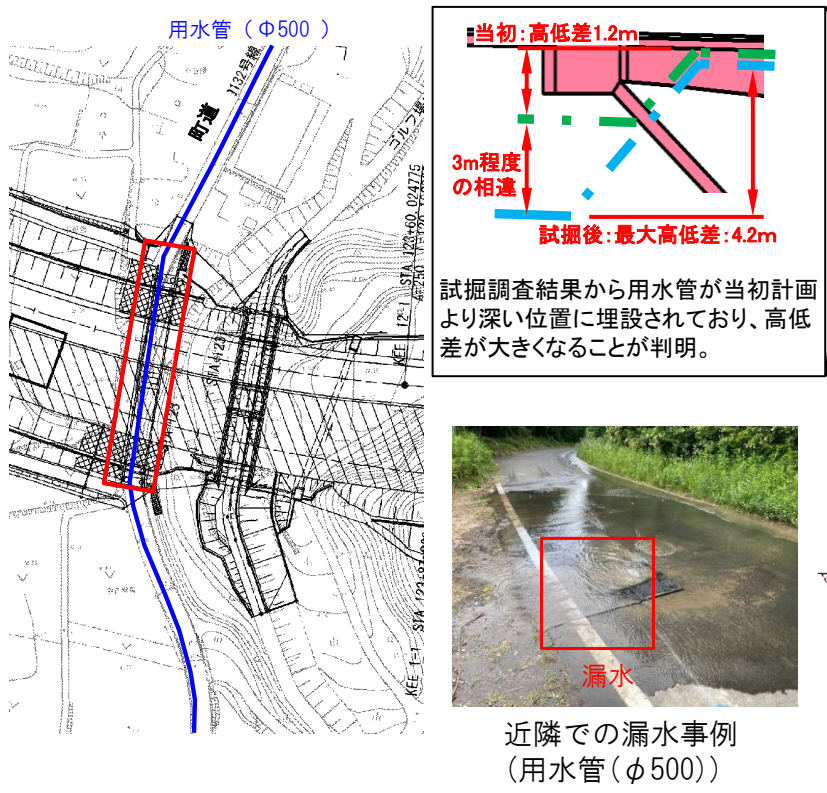


2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等 2) 事業費変更の内容③-1

土地改良区との協議による構造形式の変更・・・・・・・・・・・・・約19億円増額

- ・ 既設用水管の移設について、当初は跨道橋に添架する計画であったが、試掘調査の結果、当初計画より深い位置に用水管が埋設されており、既設用水管と接続する箇所、高低差(最大高低差4.2m)が大きくなることが判明。
- ・ 管理者との協議の結果、大きい管径(φ500)の曲げ配管により急激な圧力変化が発生するため、前後の既設用水管(敷設から約50年経過した老朽管)からの漏水リスクや漏水時の圏央道本線への影響を考慮し、高低差の生じない函渠工への構造変更が必要となった。

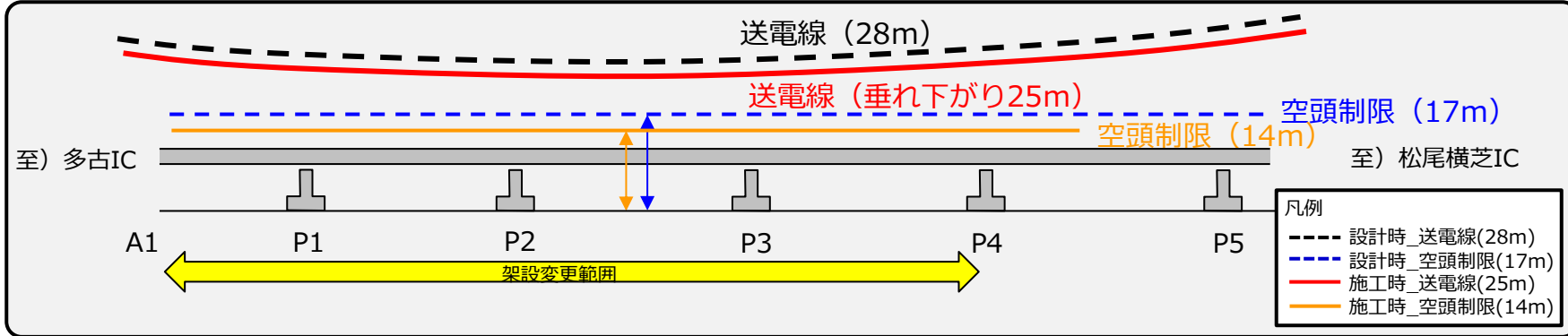


2. 事業の進捗状況と見込み等

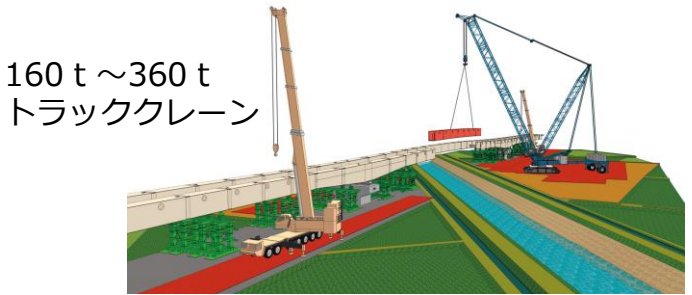
(3) 事業の見込み等 2) 事業費変更の内容③-2

架空線管理者との協議による架設工法の変更・・・・・・・・・・・・・・・・・・約8億円増額
・ 施工時の空頭制限※(作業高さの制限)について、当初の設計協議時は17mで計画していたが、施工協議時に管理者から、昨今の電力需給の増加により、送電線の垂れ下がりの影響を考慮した空頭制限※(14m)への変更を求められたため、橋梁架設方法の変更が生じた。

■ 高谷川高架橋縦断面図 ※ 空頭制限: 特定の高さ制限がある場所での施工や作業に関連する制約

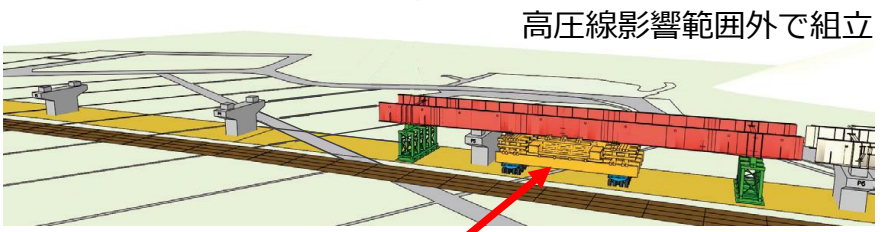


■ 当初架設工法 (クレーンベント工法)



送電温度 (55℃) による送電線垂れ下がりの影響を考慮した一般的なクレーンベント工法での架設工法で計画

■ 変更架設工法 (多軸式特殊台車架設)



電力需給の増加により送電温度 (150℃) が上がるため送電線垂れ下がりの影響を考慮した多軸式特殊台車での架設工法へ変更

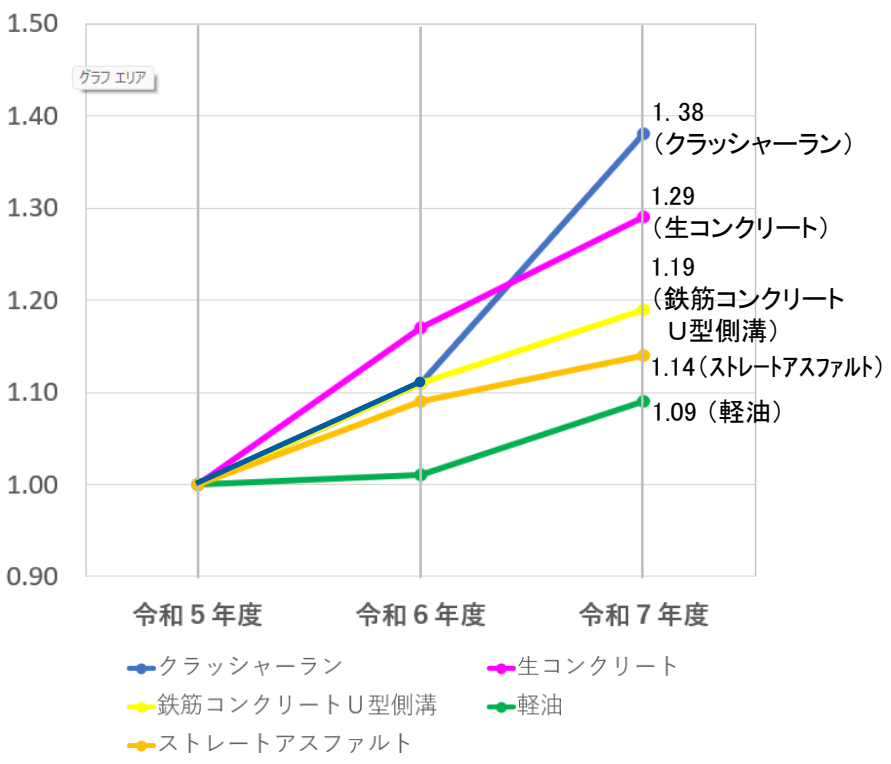
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等 2) 事業費変更の内容④

材料単価・労務費の上昇等 約100億円増額
・ 原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和5年度に比べて材料単価・労務費が上昇。

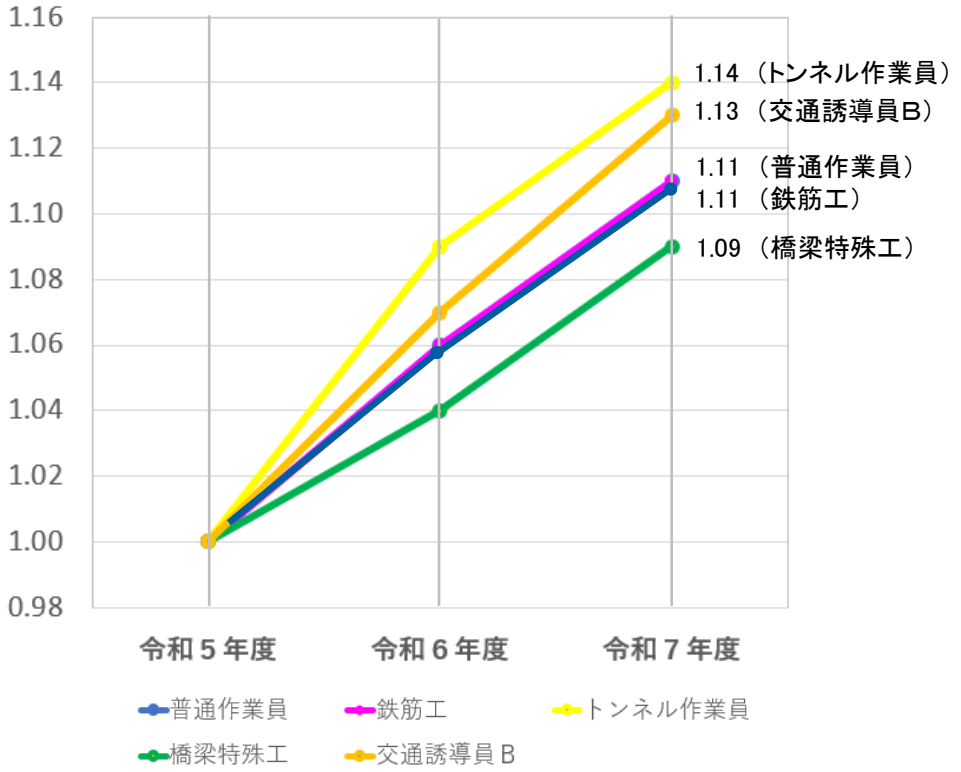
単価上昇

■建設資材単価の伸び率(R5. 4を基準に算出)



出典：(一財)建設物価調査会および(一財)経済調査会による材料費の平均上昇率※
※適用:千葉県(成田)(但し、鉄筋コンクリートU型側溝は千葉県、軽油は千葉県、ストレートアスファルトは千葉県)

■労務単価の伸び率(R5. 4を基準に算出)



出典：公共労務費単価※
※適用:千葉県

2. 事業の進捗状況と見込み等

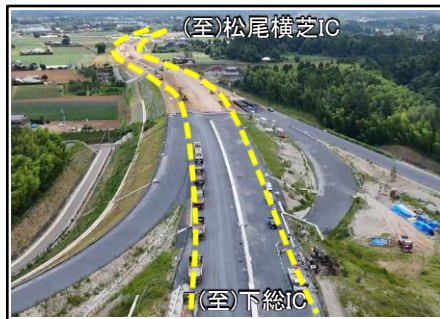
(3) 事業の見込み等

3) 事業進捗の見込みの視点

- ・引き続き、改良工事、トンネル工事、橋梁工事、舗装工事等を推進。
- ・早期開通に向け事業促進を図る。
- ・今後、完成(4車線化)の事業費について、精査を進める予定。



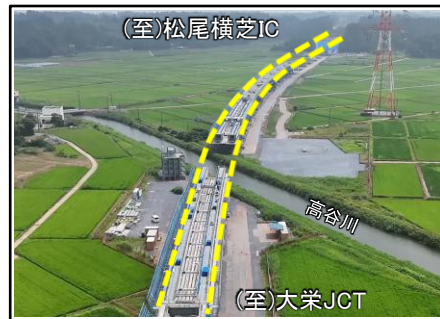
①改良工事・舗装工事



②舗装工事



③橋梁工事



(1) 圏央道の概要

- | | 計画延長 | 開通延長 |
|------------|--------|---------------|
| [C2] 中央環状線 | 約 47km | 約 47km (100%) |
| [C3] 外環道 | 約 85km | 約 50km (60%) |
| [C4] 圏央道 | 約300km | 約270km (90%) |

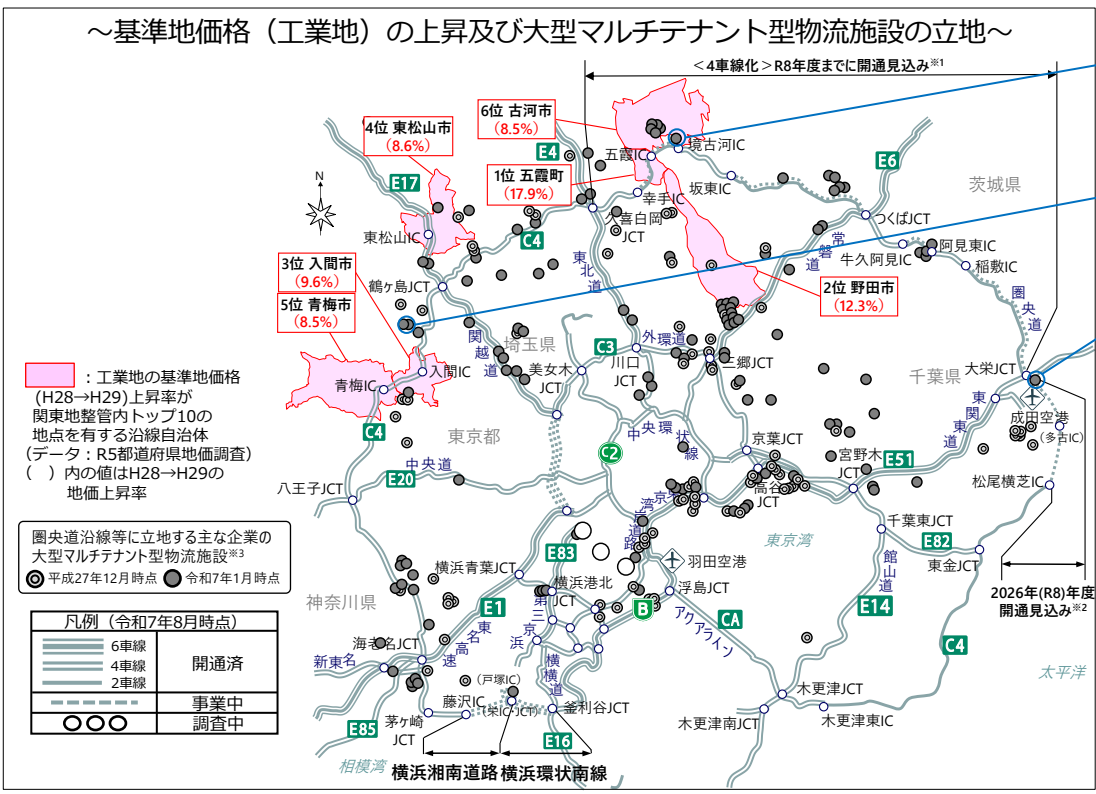


3. 圏央道の概要と効果

(2) 圏央道の効果[地価上昇、税収増]

- ・ 圏央道の沿線自治体において、基準地価格(工業地)が上昇。
- ・ 圏央道沿線市町では、大型物流施設等の立地や生産性の向上により雇用や税収が増加。
- ・ 残る区間の整備により、更なるストック効果の発現が期待される。

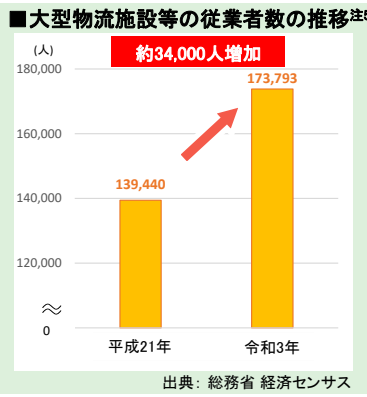
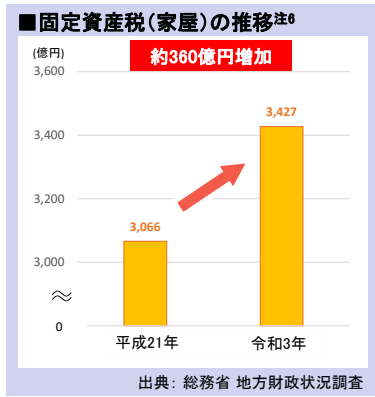
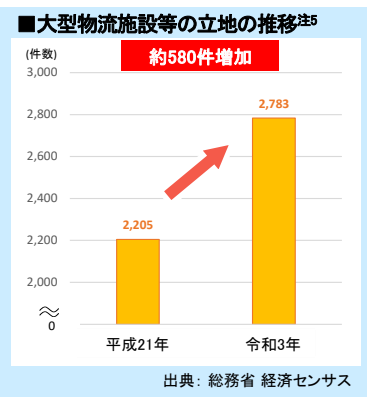
[首都圏三環状道路の整備による効果]



注1: ※1 資機材の調達等が順調な場合
※2 大栄JCT～多古IC間は、1年程度前倒しでの開通を目指す
※3 高度な仕分け・荷捌き等の機能を持つ大型マルチテナント型物流施設

注2: 五霞IC～境古河IC間、坂東IC～つくばJCT間、
牛久阿見IC～阿見東IC間及び稲敷IC～木更津東IC間は、暫定2車線

注3: 事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む



注4: 圏央道沿線自治体(圏央道(釜利谷JCT～木更津JCT)が通過等する自治体(57市町))の推移

注5: 経済センサスの民営事業所のうち産業分類(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(ただし、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。なお、圏央道沿線自治体のうち、政令指定都市については、圏央道が通過等する行政区のみを集計範囲とする

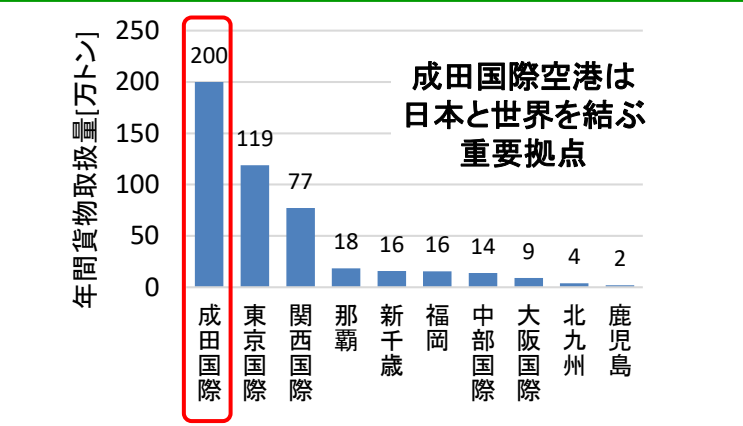
注6: 固定資産税(家屋): 固定資産(家屋)の評価額に応じて課せられる税

4. 事業の投資効果

(1) 企業活動・地域づくりへの貢献

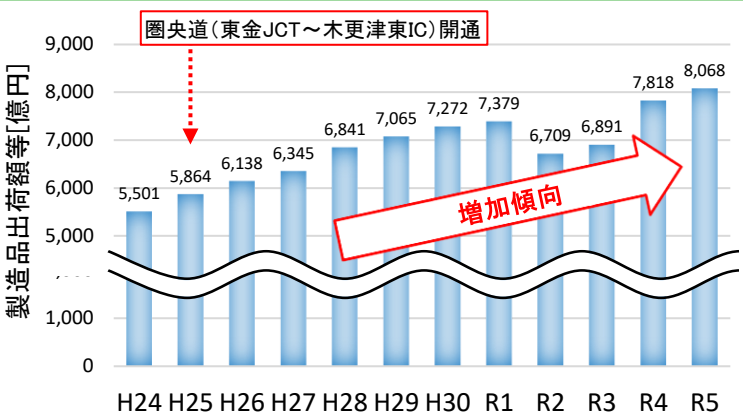
- ・ 成田国際空港は、国内空港での航空貨物取扱量第1位であり、全国の航空貨物取扱量の約4割を占める重要拠点。
- ・ 圏央道(大栄～横芝)の開通により、成田国際空港へのアクセスが向上し、産業集積に寄与。
- ・ ミッシングリンクの解消による輸送範囲の拡大など、産業のポテンシャル発揮に寄与。

国内主要空港の貨物取扱量(上位10空港)



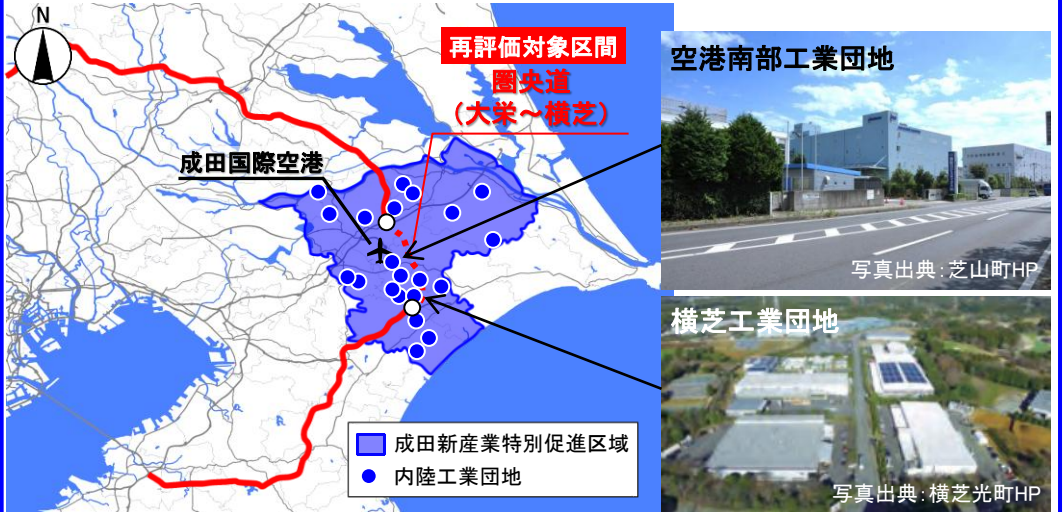
出典: 令和6年度空港管理状況調査

成田新産業特別促進区域9市町の製造品出荷額等



出典: 工業統計、経済センサス-活動調査、経済構造実態調査

沿線地域の産業集積、ポテンシャル発揮をバックアップ

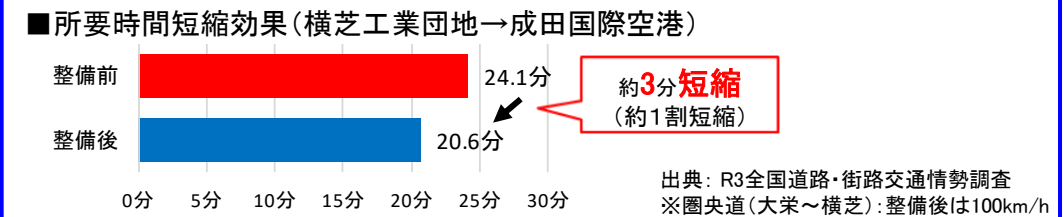


■ 成田新産業特別促進区域基本計画のポイント

成田空港周辺9市町において、首都圏の広域的な幹線道路網を構成する圏央道や北千葉道路等の交通・物流インフラに加え、国内外に豊富なネットワークを有し、国内最大の貿易港である成田国際空港を核に、国際的な産業拠点の形成を目指していく。

出典: 成田新産業特別促進区域基本計画(R5.3策定)

※地域未来投資促進法に基づき、千葉県と成田空港周辺9市町村が共同で作成した基本計画



(2) 農林水産物の輸出への貢献

- 成田市公設地方卸売市場(新生成田市場)

- 
- 出典：成田市場提供

東日本の産地からのアクセスも容易に

大栄JCT

新生成田市場

圏央成田IC

成田国際空港

多古IC

再評価対象区間

圏央道
(大栄～横芝)

松尾横芝IC

山武市

大栄JCT→新生成田市場
約13分→約5分
(約8分短縮)

旭市→新生成田市場
約61分→約53分
(約8分短縮)

山武市→新生成田市場
約58分→約28分
(約30分短縮)

開通前
開通後

20

4. 事業の投資効果

(3) 費用便益分析

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22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

【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

1) 計算条件

[今回]

- ・基準年 : 令和7年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・算出マニュアル : 令和7年8月
- ・基礎データ : 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
- ・交通量の推計年次 : 令和22年度(2040年度)
- ・計画交通量 : 16,000～23,700(台/日)
- ・事業費 : 約2,140億円
- ・総便益(B) : 約2,640億円 [約6,851億円]
- ・総費用(C) : 約2,361億円 [約2,597億円]
- ・費用便益比(B/C) : 1.1

[前回]

- ・基準年 : 令和5年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・算出マニュアル : 令和4年2月
- ・基礎データ : 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
- ・交通量の推計年次 : 令和22年度(2040年度)
- ・計画交通量 : 15,600～23,200(台/日)
- ・事業費 : 約1,940億円
- ・総便益(B) : 約2,108億円 [約5,895億円]
- ・総費用(C) : 約1,998億円 [約2,416億円]
- ・費用便益比(B/C) : 1.1

【参考】

- ・費用便益比(B/C) : 1.7 (社会的割引率2%)
- ・費用便益比(B/C) : 2.1 (社会的割引率1%)

注) 便益・費用について、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す。

4. 事業の投資効果

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)	感度分析 (B／C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	2,469億円	118億円	53億円	2,640億円 [約6,851億円]		交通量	1.01	1.2
費用 (C)	事業費	維持管理費		総費用	1.1	事業費	1.2	1.1
	2,128億円	234億円		2,361億円 [約2,597億円]		事業期間	(1.2)	(1.1)

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)	感度分析 (B／C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	2,469億円	118億円	53億円	2,640億円 [約6,851億円]		交通量	2.4	2.9
費用 (C)	事業費	維持管理費		総費用	2.6	事業費	2.8	2.4
	773億円	234億円		1,006億円 [約1,462億円]		事業期間	(2.7)	(2.5)

注1) 便益・費用については、令和7(2025)年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和11(2029)年度(前回: 令和11(2029)年度)である。

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) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

4. 事業の投資効果

(4) 事業の投資効果のまとめ

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	2,128億円	773億円
	維持管理費	234億円	234億円
	総費用(C)	2,361億円	1,006億円
便益	走行時間短縮便益	2,469億円	2,469億円
	走行経費減少便益	118億円	118億円
	交通事故減少便益	53億円	53億円
	総便益(B)	2,640億円	2,640億円
B/C		1.1	2.6

主な その他の効果	時間信頼性向上便益	走行時間のばらつきが縮小(45億円)
	CO2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO2排出量が削減(1.6億円)
	NOx排出量削減便益	走行速度が改善し、NOx排出量が削減(3.1億円)
	企業活動・地域づくりへの貢献	成田国際空港へのアクセス性が向上し、産業集積を支援
	農林水産物の輸出への貢献	市場へのアクセスが向上し、産業の活性化に寄与

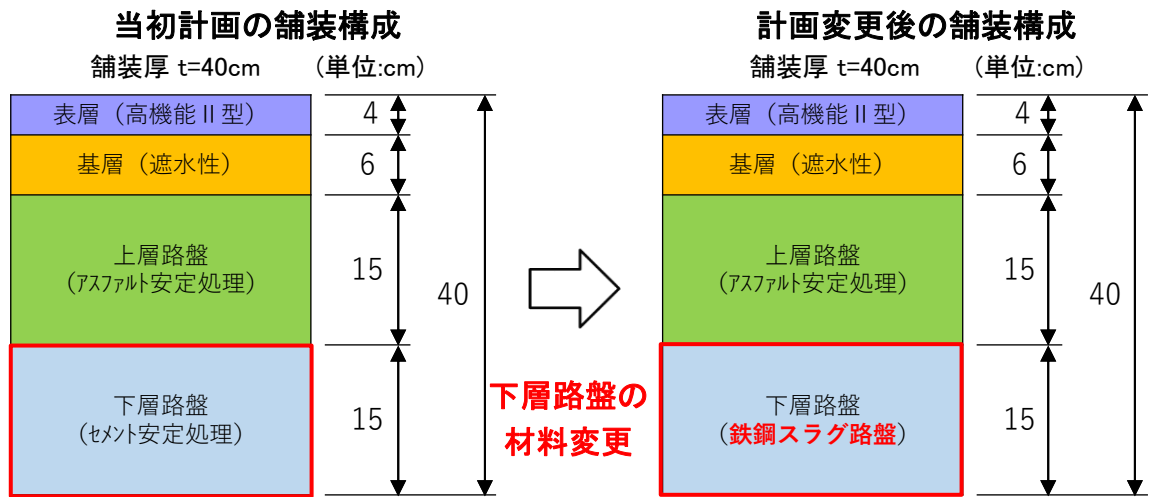
コスト縮減	スラグ材の有効活用により約7.4億円縮減
-------	----------------------

5. コスト削減等

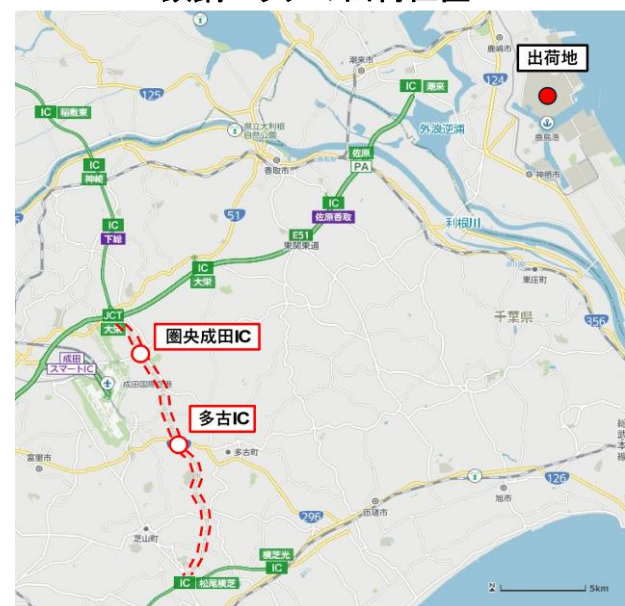
(1) コスト削減の取り組み

スラグ材の有効活用等による減少・・・・・・・・・・・・・・・・・・約7.4億円削減

- ・当初、圏央道本線の下層路盤はセメント安定処理を計画していたが、近傍の製鉄所から下層路盤の設計基準値を満足する鉄鋼スラグ材を調達できることが判明したため、セメント安定処理から鉄鋼スラグへ変更し、コスト削減を行った。



鉄鋼スラグの出荷位置



セメント安定処理路盤工



鉄鋼スラグ路盤工



6. 関連自治体等の意見

(1) 千葉県からの意見

千葉県知事の意見

- ・圏央道は、東京湾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、首都圏の広域道路ネットワークを形成し、また、第3滑走路の新設など「第2の開港プロジェクト」が進む成田空港のポテンシャルを最大限に生かす上でも、大変重要な道路である。
- ・県内では、全線開通を見越して、成田空港周辺での大型国際物流施設の開発が表明されるとともに、圏央道沿線での企業の立地が進むなど、地域の活性化等の大きな経済効果が表れているところであり、県民や県内の経済団体からも、開通に対する期待は非常に大きい。
- ・県内唯一の未開通区間である大栄・横芝間については、令和8年度までの確実な開通に向け、強力に事業を推進してほしい。
- ・なお、事業費については、県の負担増とならないよう、有料道路事業を活用するとともに、引き続き、コスト縮減を図りながら、効率的に事業を実施されたい。

7. 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(大栄～横芝)は、首都圏3環状の一番外側の圏央道を構成する路線であり、環状道路の整備により、都心の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が期待される。
- ・ 並行する成田松尾線の文化センター入口交差点は主要渋滞箇所に選定されているが、圏央道(大栄～横芝)の整備により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。
- ・ 圏央道(大栄～横芝)の整備により、沿線地域の活性化や地域づくりの支援に寄与。
- ・ 費用便益比(B/C)は1.1である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・ 平成20年度に事業化し、平成25年度から用地買収着手、平成27年度に工事着手。
- ・ 用地取得率は100%(令和7年3月末時点)。
- ・ 引き続き、工事の促進を図り、早期開通を目指す。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・ 下層路盤をセメント安定処理からスラグ材へ変更することにより、約7.4億円のコスト縮減を実施。

(4) 対応方針(原案)

- ・ 事業継続とする。
- ・ 本事業は、首都圏の道路交通の円滑化、沿線地域の活性化、企業活動・地域づくりの支援などの観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが妥当と考える。