

(再評価)

資 料 2

令和8年度第2回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一括審議案件資料

1. 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)
2. 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)
3. 一般国道51号 大栄拡幅
4. 一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)
5. 一般国道18号 坂城更埴バイパス(坂城町区間)

令和8年9月11日

国土交通省 関東地方整備局

令和8(2026)年度 第2回 事業評価監視委員会 一括審議案件一覧

事業区分	事業名	再評価理由 ※1	事業採択	前回評価	全体事業費 (億円)	完成予定年度 ※2	B/C ※3	前回評価からの主な変更点 及び理由	再評価の視点	関係自治体の意見	前回評価時の付帯意見及び対応	対応方針 (原案)
道路	1 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)	④	H13	R3	1,168	R11	2.4 (2.2)	前回評価から事業費及び事業期間に変更がなく、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、首都圏の道路交通の円滑化、企業活動・地域づくり支援、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、沿線都市間の連絡強化の観点から、事業の必要性・重要性が高く、早期の全線4車線完成整備を図ることが妥当と考える。	(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、成田空港の「第2の開港」に伴う県内経済の活性化、災害時における緊急輸送ネットワークを強化するなど、平常時・災害時を問わず安定した人・モノの流れを確保することからも極めて重要な道路である。 圏央道沿線各地域では、観光入込客数の増加や企業立地の促進など、経済に好循環をもたらしているが、当該区間は暫定2車線であり、ネットワークの機能拡充による生産性の向上等に加えて、令和8年8月千葉豪雨においても通行止めが発生し、大規模災害時の通行止めリスクといった課題もあることから、「高速道路における安全・安心基本計画」の優先整備区間に選定し、早期に4車線化が必要である。 また、沿線地域等からは(仮称)かずさインターチェンジの整備が求められている。については、事業の継続が必要であり、4車線化や(仮称)かずさインターチェンジの早期整備を図りたい。	なし	継続
道路	2 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)	⑤	H4	R4	2,198	R11	2.4 (2.0)	前回評価から事業費及び事業期間に変更がなく、事業全体に顕著な変化は生じていない。		(千葉市長の意見) 第三滑走路の新設など「第二の開港プロジェクト」が進められる成田空港へのアクセス向上に寄与する圏央道は、今後、千葉県区間が全線開通することにより、交通量の増加が見込まれている。 本市の道路ネットワークと連携する圏央道は、大規模災害時における救援活動や物資輸送経路としての役割を担うほか、本市への企業誘致や地域産業の生産性向上に大きく寄与する重要な道路であることから、機能強化につながる当該区間の4車線化に向けた事業の推進を図られたい。	なし	継続
道路	3 一般国道51号 大栄拡幅	④	S63	R3	68	R14	1.2	前回評価から事業費及び事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、東関東自動車道大栄ICと(旧)東総有料道路((主)大栄栗源干潟線)のアクセス向上、交通渋滞の緩和および交通安全性の向上の観点から、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。	(千葉県知事の意見) 国道51号大栄拡幅は、交通渋滞の緩和や交通安全性を確保し、道路ネットワーク機能の強化を図るうえで重要な事業である。 また、成田空港の「第2の開港」により、成田空港周辺では更なる交通需要の増加が見込まれており、事業の推進が急務である。 については、早期完成に向けて、残る工事を推進するとともに、コスト縮減を図るなど、効率的な事業推進を実施されたい。	なし	継続
道路	4 一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)	⑤	H20	R6	201	R11	1.3 (0.8)	前回評価から事業費及び事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス性向上の観点から、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。	(長野県知事の意見) 一般国道18号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「坂城更埴バイパス(坂城町区間)」及び「坂城更埴バイパス(延伸)」は、地域における交通の安全・円滑化、高規格幹線道路へのアクセス性向上、観光の活性化などに必要不可欠な事業です。 については、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望するとともに、開通見通しの早期公表をお願いします。 また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いします。	なし	継続
道路	5 一般国道18号 坂城更埴バイパス(坂城町区間)	⑤	H23	R6	135	R15	1.3 (1.9)	前回評価から事業費及び事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。			なし	継続

※1 再評価理由
①:事業採択後3年間が経過した時点で未着工の事業
②:事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業
③:準備・計画段階で3年間が経過している事業
④:再評価実施後5年間が経過している事業
⑤:社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

※2 費用便益比算定上設定した完成予定年度
※3 上段の値は、一体評価区間の費用便益分析結果を示す。下段()書きの値は、単独区間の費用便益分析結果を示す。

(1)(2) 一般国道468号
首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)(茂原～木更津)

1. 目的

首都圏の道路交通の円滑化、企業活動・地域づくり支援、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、沿線都市間の連絡強化

2. 事業概要

事業区間	自)千葉県東金市丹尾 至)千葉県茂原市石神	自)千葉県茂原市石神 至)千葉県木更津市大成	
計画延長・幅員	21.6km・25.0m・4車線	28.4km・23.5m・4車線	
計画交通量	20,700～24,100台/日	18,800～28,700台/日	
事業年度	平成13年度(2001年度)	平成4年度(1992年度)	
全年度	(前回)約1,168億円 (今回)約1,168億円	(前回)約2,198億円 (今回)約2,198億円	※B/C算定上の完成年度
完成年度	(前回)令和11年度 (今回)令和11年度※	(前回)令和11年度 (今回)令和11年度※	※本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表

3. 概要図



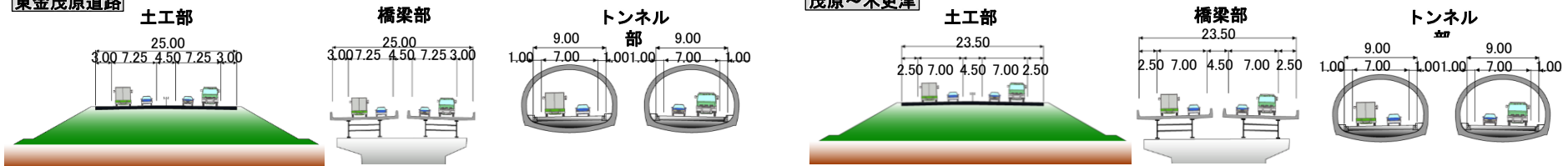
4. 事業の進捗状況等

【首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)】

- ・用地進捗率は約99%(R8.3末)。
 - ・平成19年3月に、木更津東IC～木更津JCT間を4車線で開通済。
 - ・平成25年4月に、茂原長南IC～木更津東IC間を暫定2車線で開通済。
 - ・今後、関連事業の進捗を踏まえ、暫定供用の交通状況を鑑みながら、全線4車線整備の方針及び事業費について精査を進める。
- 【首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)】
- ・用地進捗率は約99%(R8.3末)。
 - ・平成25年4月に暫定2車線で開通済。
 - ・今後、関連事業の進捗を踏まえ、暫定供用の交通状況を鑑みながら、全線4車線整備の方針及び事業費について精査を進める。

標準横断面 (単位:m)

東金茂原道路



(1)(2) 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)(茂原～木更津)

5. 事業の効果等

- 【首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)】【首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)】
- ・勝浦漁港のカツオは千葉ブランド水産物に認定されており、上場水揚量は全国2位※。既供用区間の利用で勝浦漁港から豊洲市場までの所要時間が17分(131分→114分)短縮するなど、千葉県内の産業の活性化を支援。(※令和6年)
 - ・沿線8市町の観光入込客数は、H24→R6で約52万人地点(約2%)増加するなど、観光産業の活性化に寄与。
 - ・既供用区間の利用で長南町役場から東千葉メディカルセンターまでの所要時間が24分(55分→31分)短縮しており、沿線地域の救急医療活動を支援。
 - ・国土交通省・千葉県では、首都直下地震等の災害に備え「千葉県道路啓開計画(R6.12)」を策定。圏央道は災害時に県内の防災拠点と被災地との連絡や、県外からの応援部隊を受け入れる役割を担う。

6. 事業の投資効率性

評価区間	事業全体(前回)			事業全体(今回)			残事業(今回)			【参考】事業全体		【参考】残事業	
	B/C	総費用 (億円)	総便益 (億円)	B/C	総費用 (億円)	総便益 (億円)	B/C	総費用 (億円)	総便益 (億円)	B/C (2%)	B/C (1%)	B/C (2%)	B/C (1%)
一体	—	—	—	2.4	7,318	17,227	7.4	654	4,843	3.0	3.6	10.4	12.5
【東金茂原道路】	(1.4)	(1,652)	(2,371)	(2.2)	(2,332)	(5,143)	(8.8)	(292)	(2,561)	(2.8)	(3.3)	(12.3)	(14.8)
【茂原～木更津】	(1.1)	(3,642)	(3,945)	(2.0)	(4,773)	(9,453)	(5.8)	(362)	(2,102)	(2.3)	(2.6)	(8.1)	(9.9)

算出マニュアル : 東金茂原道路(前回) H30.2 茂原～木更津(前回) R4.2 (今回) R7.8
基礎データ : 東金茂原道路(前回) H22センサ 茂原～木更津(前回) H27センサ (今回) H27センサ

B/C 算定上設定した完成年度
東金茂原道路(前回) R11(2029) (今回) R11(2029)
茂原～木更津(前回) R11(2029) (今回) R11(2029)
※本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表する。

7. 対応方針(原案)

- 【首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)】【首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)】
- ・事業継続とする。
 - ・本事業は、首都圏の道路交通の円滑化、企業活動・地域づくり支援、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、沿線都市間の連絡強化の観点から、事業の必要性・重要性が高く、早期の全線4車線完成整備を図ることが妥当と考える。

(1) (2) 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)(茂原～木更津)

【参考】広域ネットワークでの費用便益分析



	事業中区間 延長28.4km 首都圏中央連絡 自動車道 (茂原～木更津)	事業中区間 延長21.6km 首都圏中央連絡 自動車道 (東金茂原道路)	B/C	EIRR
一体評価区間 (事業全体)	○	○	2.4	8.7%
一体評価区間 (残事業)	○	○	7.4	31.2%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

(3)一般国道51号 大栄拡幅

1. 目的

- ・東関東自動車道大栄ICと(旧)東総有料道路((主)大栄栗源干潟線)のアクセス向上
- ・交通渋滞の緩和および交通安全性の向上

2. 事業概要

事業区間: 自)千葉県成田市桜田
至)千葉県成田市所

計画延長・幅員: 1.5km・25.0m

計画線数: 4車線

計画交通量: 20,800~27,600台/日

事業化: 昭和63年度(1988年度)

全体事業費: (前回)約60億円(今回)約68億円※1

完成年度: (前回)令和9年度(今回)令和14年度※2

※1 電線共同溝を除いた全体事業費は約55億円

※2 B/C算定上の完成年度 本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表

3. 事業の進捗状況等

- ・平成17年度より用地買収、平成30年度に工事着手。
- ・用地取得率は約97%(R8.3末)。現在、改良工事を推進中。
- ・用地引き渡しに一定の時間を要しているところ。
- ・原材料費が高騰。
- ・材料単価・労務費上昇(約6億円)、路床改良の追加(約2億円)による事業費増加(約8億円)。

4. 事業の効果等

- ・交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。
- ・交通の円滑化が図られ、物流の効率化や災害時のリダンダンシー強化が期待される。

5. 事業の投資効率性

【事業全体】		【残事業】
(前回)	(今回)	(今回)
総便益B: 約96億円	約114億円	B: 約114億円
総費用C: 約76億円	約93億円	C: 約10億円
B/C = 1.3	1.2	11.2
	2.1(2%)	13.2(2%)
	2.7(1%)	14.1(1%)

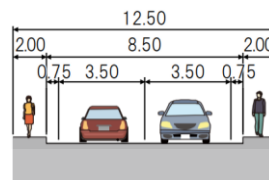
算出マニュアル: (前回) H30.2 (今回) R7.8
基礎データ: (前回) H22セサ (今回) H27セサ
B/C算定上設定した完成年度: (前回) R9 (2027) (今回) R14 (2032)※2
※費用便益分析の費用には、電線共同溝の工事費(約13億円)は含まない。

6. 概要図

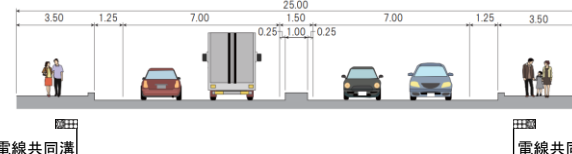


標準横断面図(単位:m)

【現況】



【計画】



7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、東関東自動車道大栄ICと(旧)東総有料道路((主)大栄栗源干潟線)のアクセス向上、交通渋滞の緩和および交通安全性の向上の観点から、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。

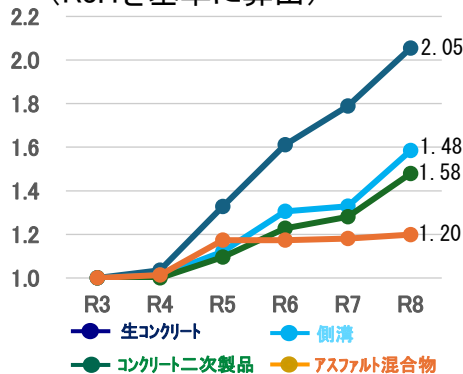
(3)一般国道51号 大栄拡幅

事業費変更の内容

①材料単価・労務費上昇に伴う増加……………約6億円 増額

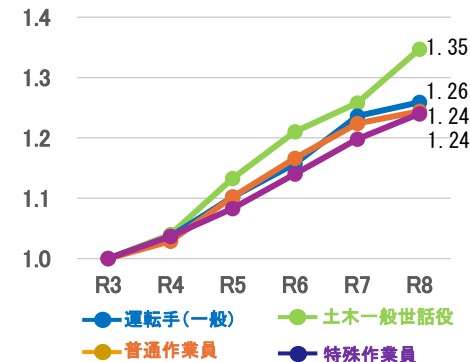
- ・原材料費の高騰等に伴い、令和3年度に比べて材料単価・労務費が上昇。
- ・今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

■建設資機材単価の伸び率
(R3.4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

■労務単価の伸び率
(R3.4を基準に算出)

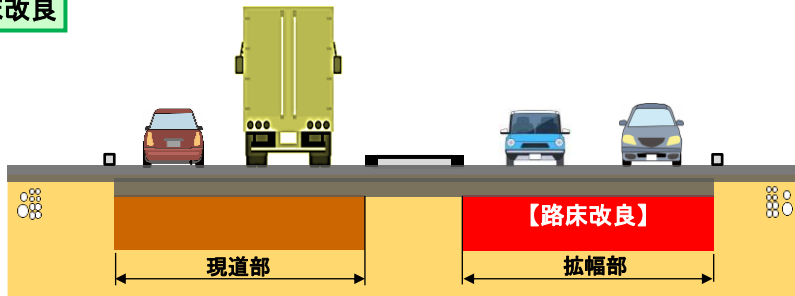


出典：公共労務費単価※
※適用：千葉県

②路床改良の追加に伴う増加……………約2億円 増額

- ・用地買収後に地質調査を実施した結果、路床改良の必要が生じた。

路床改良



コスト縮減

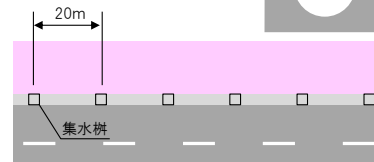
排水構造物の見直し……………約0.1億円 縮減

- ・大栄拡幅では、路肩排水を既製コンクリート水路から連続的な集水スリットのあるスリット側溝へ見直し、集水枡の設置間隔を20mから50mへ拡大。集水枡の設置数削減により、約0.1億円のコスト縮減。

当初計画

断面図

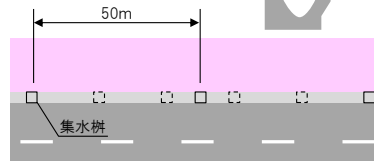
【既製コンクリート水路】
・集水枡の設置間隔：20m



変更計画

断面図

【スリット側溝】
・集水枡の設置間隔：50m

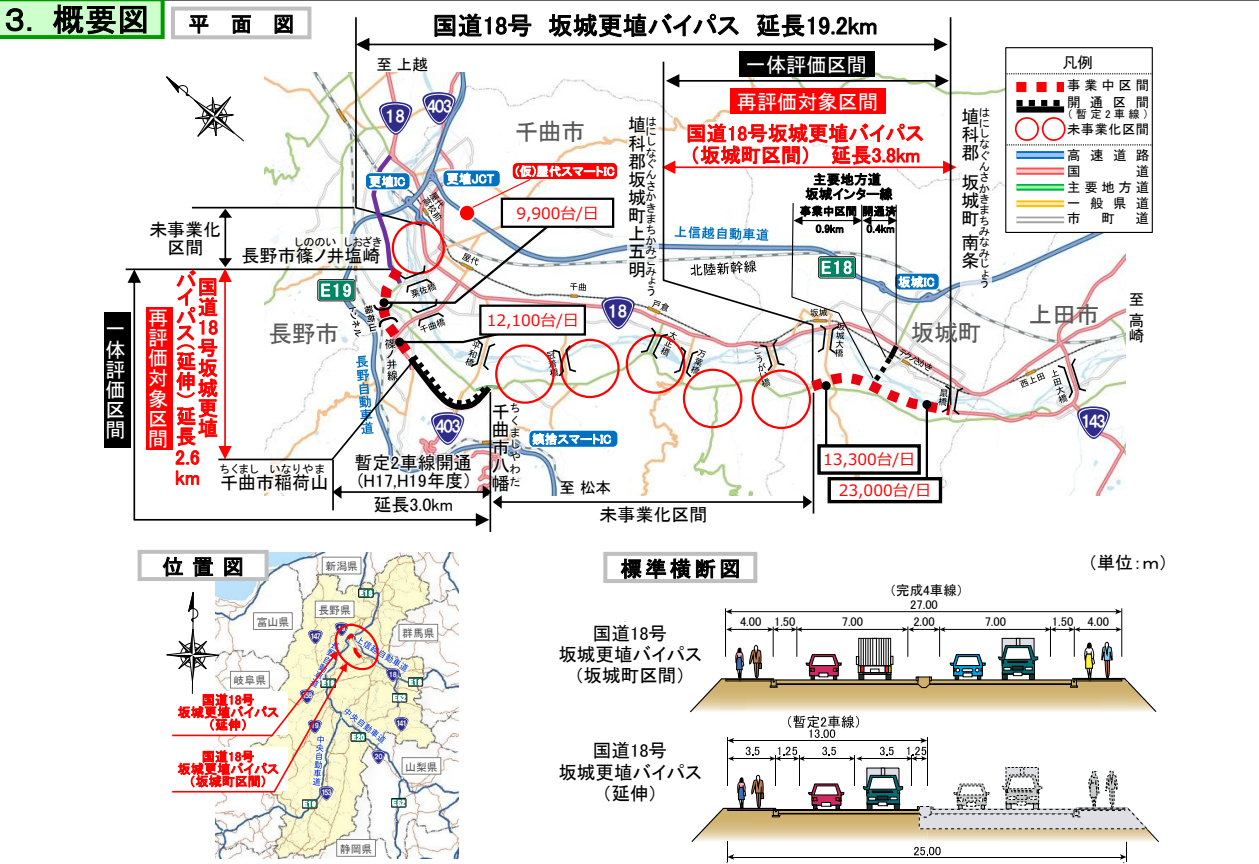


(4) (5) 一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)・坂城更埴バイパス(坂城町区間)

1. 目的 【坂城更埴バイパス(延伸)】 【坂城更埴バイパス(坂城町区間)】
交通渋滞の緩和、交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス性向上

2. 事業概要		【坂城更埴バイパス(延伸)】	【坂城更埴バイパス(坂城町区間)】
区間		自)長野県千曲市稲荷山 至)長野県長野市篠ノ井塩崎	自)長野県埴科郡坂城町南条 至)長野県埴科郡坂城町上五明
計画延長・幅員等		2.6km・13.0m・暫定2車線	3.8km・27.0m・4車線
計画交通量		9,900~12,100台/日	13,300~23,000台/日
事業年度		平成20年度(2008年度)	平成23年度(2011年度)
事業費		(前回)約186億円 (今回)約201億円	(前回)約120億円 (今回)約135億円
完成年度		(前回)令和10年度 (今回)令和11年度※	(前回)令和12年度 (今回)令和15年度※

※ B/C算定上の完成年度 本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表



4. 事業の進捗状況等
- 【坂城更埴バイパス(延伸)】
- ・令和5年9月、上信越自動車道(仮称)屋代スマートインターチェンジが事業化。
 - ・用地進捗率は約99%(R8.3末)。
 - ・調整池の構造変更に伴う設計、施工に一定の時間を要しているところ。
 - ・原材料費が高騰。
 - ・調整池の構造変更(約10億円)、材料単価・労務費の上昇等(約5億円)による事業費増加(約15億円)。
- 【坂城更埴バイパス(坂城町区間)】
- ・令和6年3月、主要地方道 坂城インター線(坂城町中之条工区 L=0.4km)が開通。
 - ・用地進捗率は約92%(R8.3末)。
 - ・軟弱地盤対策の追加に伴う設計、施工に一定の時間を要しているところ。
 - ・原材料費が高騰。
 - ・軟弱地盤対策の追加(約11億円)、材料単価・労務費の上昇等(約4億円)による事業費増加(約15億円)。

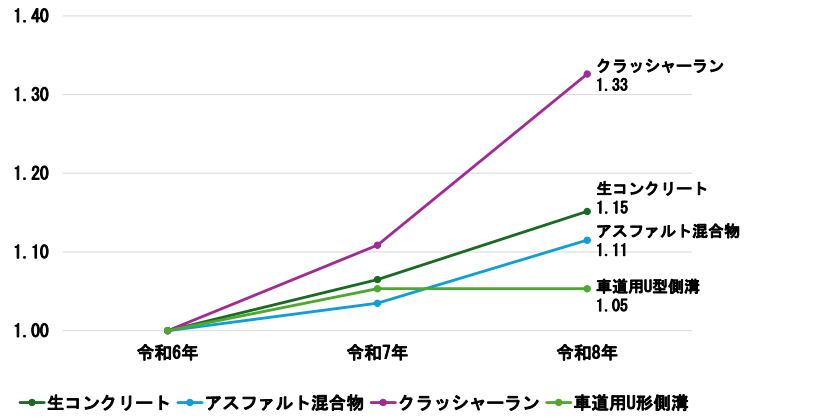
(4) (5) 一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)・坂城更埴バイパス(坂城町区間)

事業費変更の内容①【坂城更埴バイパス(延伸)・(坂城町区間)】

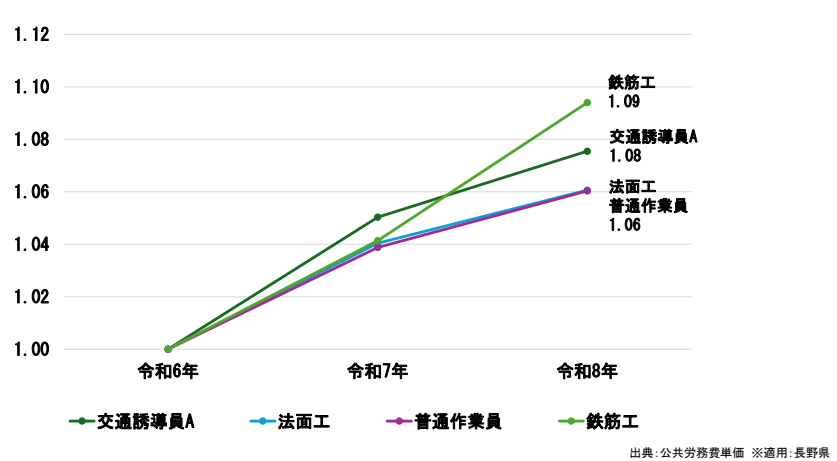
材料単価・労務費の上昇に伴う増加等……………約9億円増額
(延伸:約5億円増額、坂城町区間:約4億円増額)

- 原材料費の高騰等に伴い、令和6年度に比べて材料単価・労務費が上昇。
- 今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

建設資機材単価の伸び率 (R6.4を基準に算出)



労務単価の伸び率 (R6.4を基準に算出)



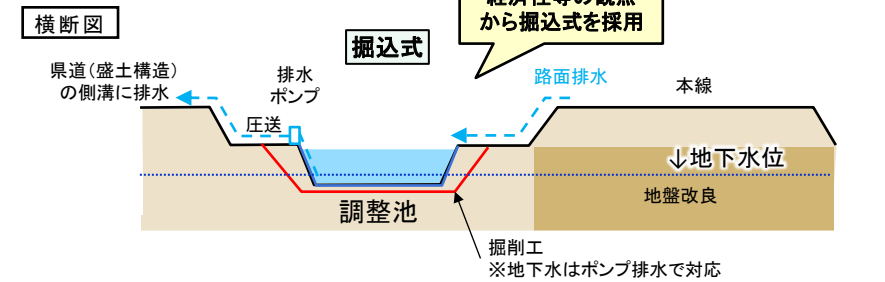
事業費変更の内容②【坂城更埴バイパス(延伸)】

調整池の構造変更に伴う増加……………約10億円増額

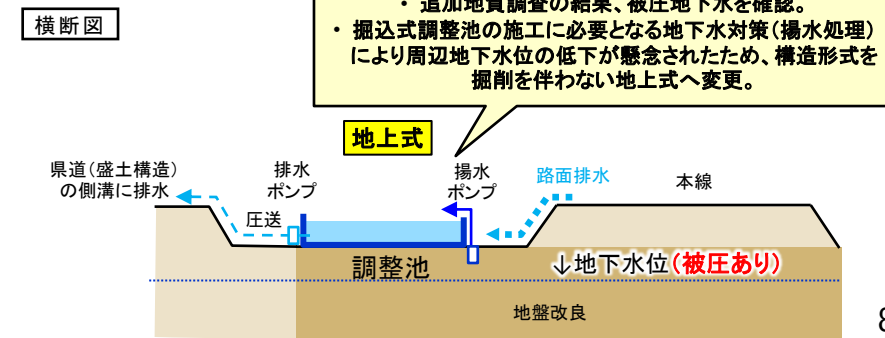
- 追加地質調査により被圧地下水が確認され、施工時の地下水対策が周辺地下水に影響を及ぼす恐れがあったため、調整池の構造を掘削を伴わない地上式へ変更。



当初計画



変更計画

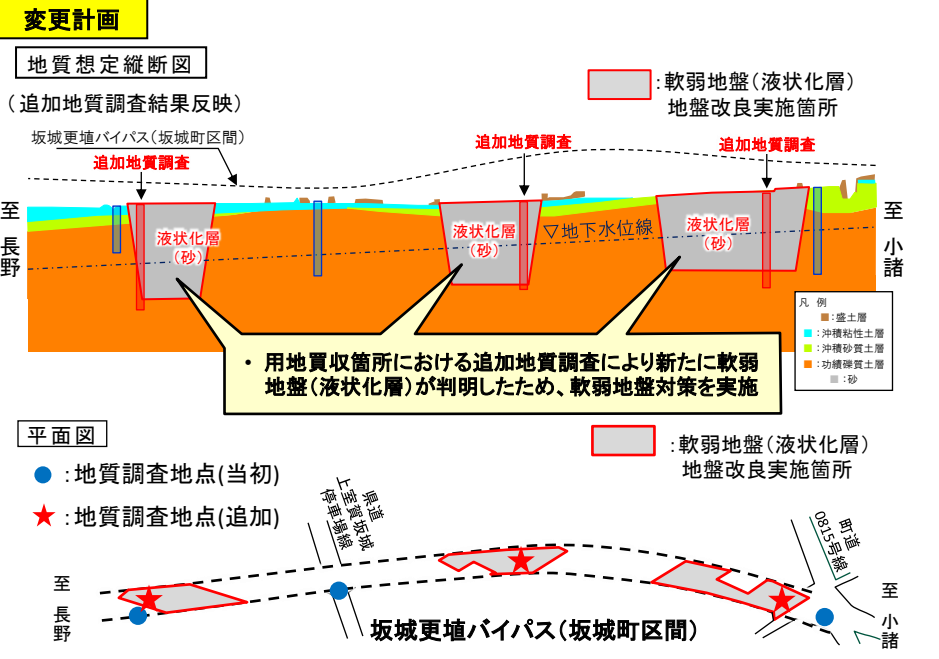
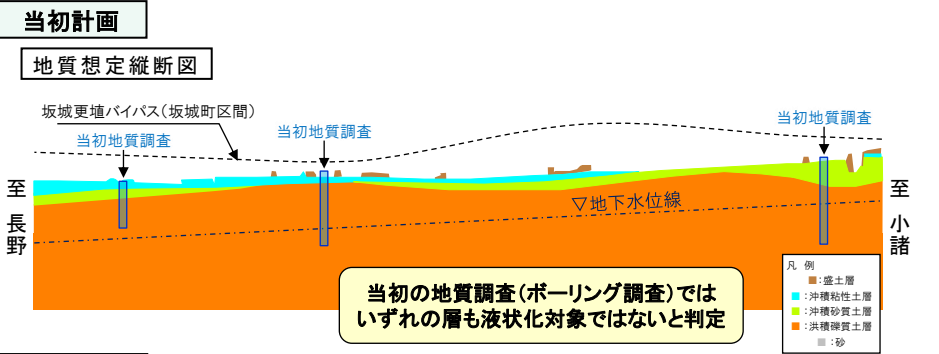


(4) (5) 一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)・坂城更埴バイパス(坂城町区間)

事業費変更の内容③【坂城更埴バイパス(坂城町区間)】

軟弱地盤対策の追加に伴う増加・・・約11億円増額

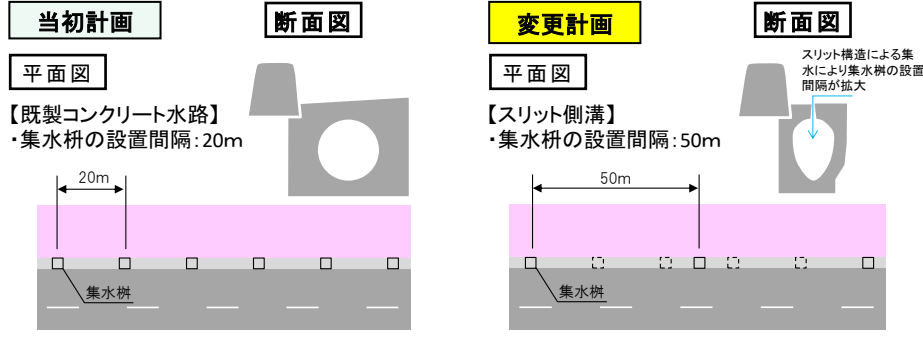
- ・用地買収箇所において、追加地質調査を実施した結果、液状化する可能性がある軟弱地盤(液状化層)の存在が判明し、軟弱地盤対策の追加が必要となった。



コスト縮減【坂城更埴バイパス(延伸、坂城町区間)】

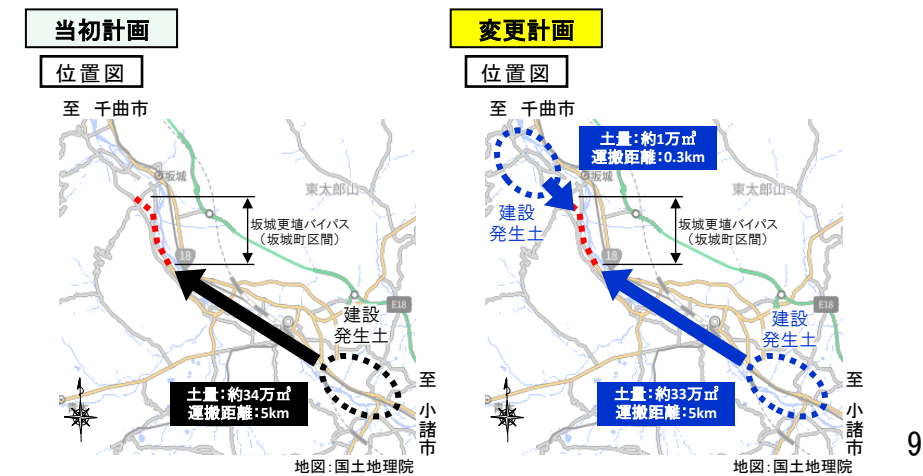
(延伸、坂城町区間)排水構造物の見直し・・・・・・・・約0.5億円縮減
 (延伸:約0.2億円縮減、坂城町区間:約0.3億円縮減)

- ・坂城更埴バイパス(坂城町区間延伸)では、路肩排水を既製コンクリート水路から連続的な集水スリットのあるスリット側溝に見直し、集水柵の設置間隔を20mから50mへ拡大。集水柵の設置数削減により、約0.5億円のコスト縮減。



(坂城町区間)他事業からの流用土の活用・・・・・・・・約0.6億円縮減

- ・当初、盛土は国道18号の他事業の建設発生土(運搬距離約5km)の使用を予定していたが、運搬距離の短い千曲川の河川改修工事の建設発生土(運搬距離約0.3km)を一部活用することで約0.6億円のコスト縮減



(4) (5) 一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)・坂城更埴バイパス(坂城町区間)

5. 事業の効果等

【坂城更埴バイパス(延伸)】 【坂城更埴バイパス(坂城町区間)】

- ・2バイパスの開通で、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、工業振興、雇用創出の増加、観光周遊の促進、迅速な救急医療活動、沿線地域の防災力向上の効果が期待される。

6. 事業の投資効率性

評価区間	事業全体(前回)			事業全体(今回)			残事業(今回)			【参考】事業全体		【参考】残事業	
	B/C	総費用 (億円)	総便益 (億円)	B/C	総費用 (億円)	総便益 (億円)	B/C	総費用 (億円)	総便益 (億円)	B/C (2%)	B/C (1%)	B/C (2%)	B/C (1%)
一体	1.4	351	478	1.3	829	1,039	4.9	112	544	1.8	2.3	6.4	7.4
【坂城更埴BP(延伸)】	(0.9)	(218)	(187)	(0.8)	(264)	(220)	(5.8)	(38)	(220)	(1.3)	(1.7)	(7.5)	(8.5)
【坂城更埴BP(坂城町区間)】	(2.1)	(133)	(277)	(1.9)	(162)	(309)	(4.2)	(74)	(309)	(3.0)	(3.9)	(5.6)	(6.5)

算出マニュアル : (前回) R5.12 (今回) R7.8
基礎データ : (前回) H27センサス (今回) H27センサス

B/C 算定上設定した完成年度※
坂城更埴バイパス(延伸) (前回) R10 (2028) (今回) R11 (2029)
坂城更埴バイパス (坂城町区間) (前回) R12 (2030) (今回) R15 (2033)

※ 本事業の開通時期は事業進捗の見込みが立った時点で公表する。

7. 対応方針(原案)

【坂城更埴バイパス(延伸)】 【坂城更埴バイパス(坂城町区間)】

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス性向上の観点から、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。

【参考】広域ネットワークでの費用便益分析



11