

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしやどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 <small>かわじま</small> (川島～五霞)	事業区分	一般国道 国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)	
起終点	自： <small>さいたまけんひきぐんかわじま</small> 埼玉県比企郡川島町 至： <small>いばらきけんさしまぐんごかまち</small> 茨城県猿島郡五霞町	延長	32.3km	
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。川島～五霞間は、その一部を形成する延長32.3kmの自動車専用道路である。				
H6年度事業化	都市計画決定 H8年度（川島IC～埼玉・茨城県境） H6年度（埼玉・茨城県境～五霞IC）	H11年度用地着手	H14年度工事着手	
全体事業費	約4,862億円	事業進捗率	57%	
計画交通量	35,000～48,000台/日			
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.7 (残事業) 3.5	総費用： (残事業)/(事業全体) 2,010/5,055億円 (事業費：1,766/4,692億円) (維持管理費：243/363億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) 7,131/8,347億円 (走行時間短縮便益：6,137/7,144億円) (走行費用減少便益：539/646億円) (交通事故減少便益：455/557億円)	基準年： 平成22年
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量：B/C= 3.4～3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 3.3～3.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 3.5～3.6（事業期間 ±20%）				
事業の効果等 (1)沿線の地域づくり支援、活性化 圏央道沿線では企業立地が活発化。埼玉県では、平成18年度から圏央道インターチェンジ周辺の産業集積を図るため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、産業基盤づくりを積極的に推進。 (2)交通混雑の緩和 圏央道に並行する国道16号（国道254号～国道4号間）の損失時間は、約336.0千人時間/年・kmで、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約17倍となっている。圏央道の整備により、国道16号の交通混雑の緩和が見込まれる。 (3)安全安心な通行の確保 圏央道に並行する国道16号（国道254号～国道4号間）の死傷事故率は、全国平均の約2倍にあたる200件/億台km以上の区間が多数存在する。圏央道の整備により、国道16号の交通事故の減少が見込まれる。 (4)埼玉県内の東西方向の幹線機能の強化（地域連携の強化） 圏央道の開通により、埼玉県内の東西方向（幸手市～入間市間）の所要時間が大幅に短縮され、脆弱な東西軸を強化。				
関係する地方公共団体等の意見 埼玉県知事からの意見：首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、関越道・東北道・常磐道を結び、外環道とともに本県の高規格道路ネットワークを形成し、社会経済活動を支える極めて重要な幹線道路です。本県における慢性的な交通渋滞の緩和や地域の活性化などを図る上でも、その役割は非常に大きいものがあります。また、東日本の交通・物流の拠点としての本県の優位性が飛躍的に高まることから、県が先頭に立って、圏央道沿線の産業基盤づくりを推進し、企業立地を進めています。これらのことから、本事業を継続するとともに、より一層の整備推進を図られ、一日も早い圏央道の全線開通を強く望みます。また、事業実施に当たっては引き続き、コスト縮減に十分留意し、効率的効果的な整備をお願いします。 茨城県知事からの意見：圏央道は、首都圏三環状道路を形成する高規格幹線道路として、本県の発展に不可欠な道路であり、企業誘致や物流の効率化などに大きく寄与することから、より一層のコスト縮減を図りながら、開通目標どおりの整備をお願いします。				
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 圏央道沿線では企業立地が活発化し、埼玉県では、平成18年度から圏央道インターチェンジ周辺の産業				

集積を図るため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、産業基盤づくりを積極的に推進している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に川島IC～桶川北本IC間の5.7kmが開通し、平成22年度内に白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT間の3.3kmが開通予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は94%完了。引き続き全線4車線完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

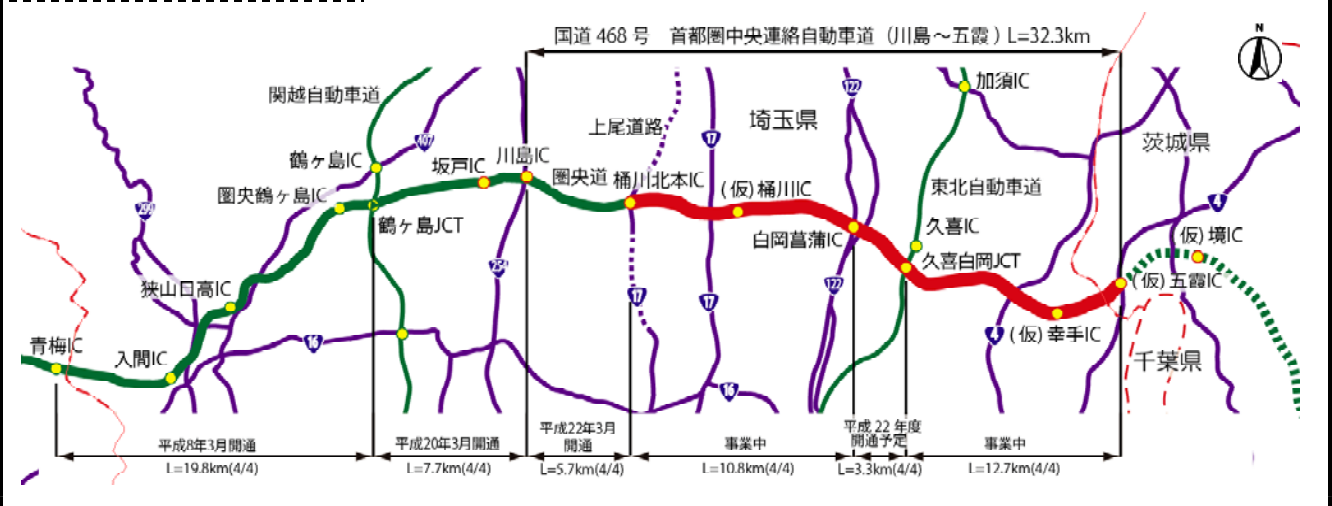
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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。