

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道468号首都圏中央連絡自動車道 <small>しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしゃどう</small> (川島～五霞) <small>かわじまごか</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点	自：埼玉県比企郡川島町 至：茨城県猿島郡五霞町 <small>さいたまけんひきぐんかわじままち</small> <small>いばらきけんさしまぐんごかまち</small>			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	[埼玉・茨城県境～五霞IC] H6年度都市計画決定 (H一年度変更) [川島IC～埼玉・茨城県境] H8年度都市計画決定 (H一年度変更)	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	82%	供用済延長	9.0km
計画交通量	43,000～50,300台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,378/5,490億円 (事業費：1,081/5,060億円 維持管理費：297/431億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,635/9,604億円 (走行時間短縮便益：3,704/8,059億円 走行経費減少便益：340/820億円 交通事故減少便益：592/724億円)	基準年	平成25年
感度分析の結果					
【事業全体】交通量：B/C=1.5～2.2 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.7～1.8 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.5～2.0 (事業期間±4年)		【残事業】交通量：B/C=2.3～5.0 (交通量±10%) 事業費：B/C=3.1～3.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C=3.1～3.5 (事業期間±4年)			
事業の効果等					
①高速ネットワークの形成 ・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、関越道・東北道・常磐道を結び、外環道とともに埼玉県の高速度ネットワークを構成。					
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260.7千人時間/年・kmと全国平均(26.3千人時間/年・km)の約10倍となっている。 ・本事業の整備により、国道16号の交通渋滞の緩和が期待される。					
③沿線の地域づくり支援、活性化 ・埼玉県では、平成18年度から圏央道沿線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、産業基盤づくりを推進。第一次先導モデル地区の3地区では、分譲区画すべてが契約済。 ・「川島インター産業団地」周辺では、川島IC開通前後で土地利用が大きく変化し、雇用機会の創出をはじめ町税歳入額も増加し、地域の活性化に貢献。					
関係する地方公共団体等の意見					
埼玉県知事の意見： 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速度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道路である。 本県は圏央道沿線の産業基盤づくりを推進し、圏央道沿線にはすでに圏央道の開通を見越し、多くの企業の立地が進んでいる。また、関越道や東北道などの放射状に伸びる高速道路を環状に結ぶ圏央道は、災害時における緊急輸送の要としても絶大な力を発揮するものである。 引き続き、コスト縮減に十分留意しながら、一日も早い完成に努めていただきたい。					
茨城県知事の意見： 本県にとって、圏央道は沿線地域の活性化はもとより、国内立地企業の国際競争力強化を図るうえで必要不可欠な基幹インフラであり、既に沿線地域では全線開通を見据えて企業立地が進みつつある。また今後予想される首都直下地震の際に緊急輸送路として極めて大きな役割が期待されている。このため、国と東日本					

高速道路(株)が連携して重点的に事業を進め、引き続きコスト縮減等に努めながら事業のスピードアップを図り、一日も早い全線開通をお願いしたい。

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。

平成22年3月に川島IC～桶川北本IC間L=5.7km、平成23年5月に白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT間L=3.3kmが4/4車線で供用。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成14年度より工事着手し、平成23年5月までに9.0kmを4/4車線で部分供用済み。

未供用区間の用地取得率は平成25年5月末時点で99%取得済。引き続き、効果の早期発現のため、事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

—

施設の構造や工法の変更等

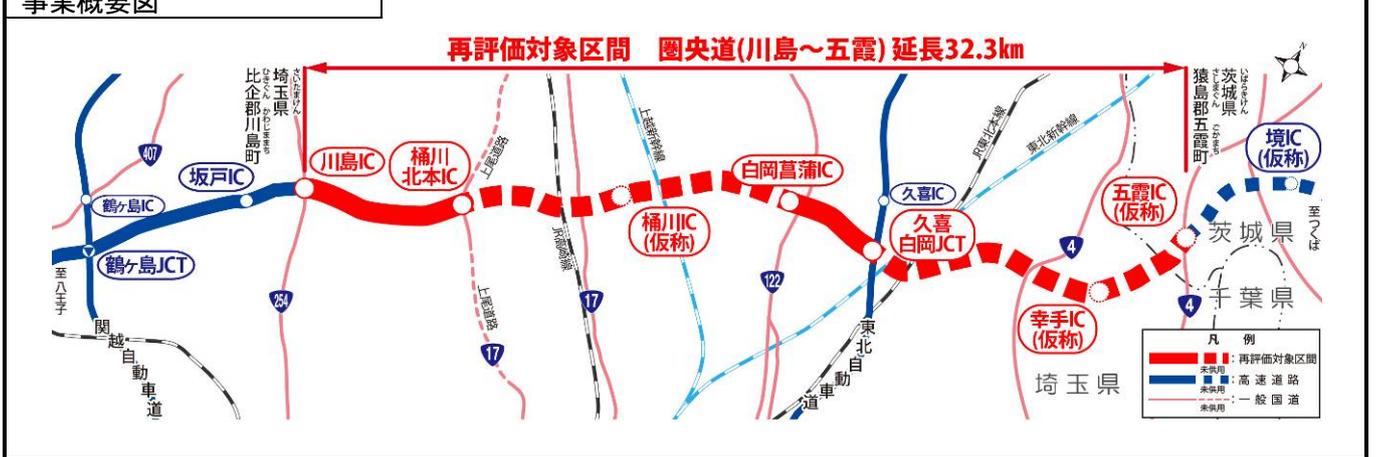
—

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果および進捗状況、関係する地方公共団体の意見、事業評価監視委員会による審議の結果を踏まえると、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適切である。

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。