

再評価結果（平成24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号首都圏中央連絡自動車道 (茂原～木更津) <small>しゅとけんちゆうおうれんらくじどうしやどう もはら きさらぎ</small> | 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：千葉県茂原市石神 至：千葉県木更津市犬成 <small>ちばけんもはらししがみ ちばけんきさらぎしいんなり</small> | 延長 | 28.5km |
| 事業概要 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60km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、首都圏全体の機能の再編成を図る上で重要な路線である。茂原～木更津区間は、その一部を形成する延長28.5kmの自動車専用道路である。 | | |
| H4年度事業化 | | H6年度都市計画決定 |
| 全体事業費：約2,198億円 | | 事業進捗率：69% |
| 計画交通量：16,100～26,400台/日 | | 供用済延長：7.1km |
| 費用対効果分析結果 | B/C： (事業全体) 1.2 (残事業) 2.9 | 総費用：(残事業)/(事業全体) 673/2,470億円 (事業費：513/2,268億円 維持管理費：160/203億円) |
| | | 総便益：(残事業)/(事業全体) 1,930/3,004億円 (走行時間短縮便益：1,573/2,373億円 走行費用減少便益：204/396億円 交通事故減少便益：153/235億円) |
| 基準年：平成23年 | | |
| 感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2～1.2(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3(事業期間±3年) | | |
| 【残事業】交通量：B/C=2.8～3.0(交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.7～3.1(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.6～4.0(事業期間±3年) | | |
| 事業の効果等 (1)沿線の地域づくり支援、活性化 ・圏央道（仮称：茂原長南IC～木更津JCT）の整備により、沿線の4市5町1村において、高速ICまでの所要時間30分の圏域が増加し、広域交流圏域の拡大が図られる。 ・周辺には茂原工業団地をはじめ工業団地が立地するほか勝浦漁港などがあり、首都圏へのアクセス向上により、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進、観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。 (2)緊急医療活動のアクセス向上 ・圏央道（茂原～木更津）の整備により、第三次医療施設（救急救命センター）である国保君津中央病院までの所要時間が約35%短縮され、救命率の向上が期待される。 (3)災害時における緊急輸送路の確保 ・東日本大震災では外房地域沿岸部を中心に津波による浸水被害が広範囲に発生。 ・圏央道の整備により、災害時に外房地域や南房総地域への緊急輸送道路ネットワークを構築し、広域支援ルートとなるとともに、沿岸部における南北道路の代替路としての役割を果たす。 | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 千葉県知事の意見 ・圏央道は、常磐道、東関東道及び東京湾アクアライン等と一体となって高速道路ネットワークを形成し、地域経済の活性化や観光立県千葉の実現に資するとともに、災害時の緊急輸送路としても機能するなど、極めて重要な道路である。 ・その効果を最大限に発現するためには、圏央道全体の早期完成を図る必要がある。 ・なお、当区間については、外房地域等へのアクセスを強化するため、沿線地域等から、一日も早い開通が求められている。 ・これらのことから、事業の継続が必要であるので、引き続きコスト縮減に努めながら、開通目標に基づいた事業の推進を図りたい。 | | |
| 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 ・東京湾アクアライン（平成9年）全線供用 ・館山道・富津館山道路（平成19年）全線供用 | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 ・用地取得率は約98%であり、土地収用法も活用しながら用地取得を図る。 ・工事については、暫定2車線での整備を行い、道路の整備効果の早期発現を図る。 | | |

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成24年度の暫定2車線供用予定。道路の整備効果の早期発現を図り、その後、全線4車線完成に向け事業を促進させる。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル陥没事故に伴う対策及び工法等の変更によりコスト増加

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。

※ 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。