

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課、高速道路課
担当課長名：茅野 牧夫、吉岡 幹夫

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>もばら きさらづ</small> (茂原～木更津)	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： <small>ちばけんちばけんもばらししいしがみ</small> 千葉県千葉市茂原市石神 至： <small>ちばけんきさらづしいんなり</small> 千葉県木更津市犬成			延長	28.5km
事業概要					
<p>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、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークを形成し、首都圏全体の道路交通円滑化や機能の再編成等を図る目的の事業である。</p> <p>茂原～木更津区間は、現在事業中である圏央道（東金茂原道路）に接続し、東京湾アクアライン、館山自動車道及び千葉東金道路と連絡することとなり、千葉県と東京都及び神奈川県とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成されるとともに、房総半島における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与するとともに、緊急医療活動のアクセス向上、災害時には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する道路である。</p>					
H4年度事業化		H6年度都市計画決定		H10年度用地着手	
H12年度工事着手					
全体事業費		約2,198億円		事業進捗率	
		76%		供用済延長	
		28.5km			
計画交通量					
17,600～25,500台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益	
	(事業全体) 1.2	(残事業)/事業全体 302/2,558億円		(残事業)/事業全体 616/3,135億円	
	(残事業) 2.0	事業費：285/2,336億円 維持管理費：17/222億円		走行時間短縮便益：504/2,652億円 走行費用減少便益：61/298億円 交通事故減少便益：52/185億円	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.2（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.0～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費 ±10%）事業費：B/C=1.9～2.3（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±3年）事業期間：B/C=2.0～2.3（事業期間±3年）</p>					
事業の効果等					
①ネットワークの形成					
<ul style="list-style-type: none"> 圏央道（茂原～木更津）は、東関東ルート等の主要渋滞箇所を迂回する新たなルートとなる。また、ICアクセス30分圏域が拡大、圏域人口が約12万人増加。地域住民のアクセス向上が実現。 					
②道路交通の円滑化					
<ul style="list-style-type: none"> 圏央道に並行する国道409号では、全車交通量が約1,300～1,800台/12h減少し、大型車交通量も約200～500台減少。大型車の交通転換により、並行する一般道路の渋滞が緩和される。 					
③地域の活性化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> 房総地域の各観光地へのアクセス性が大幅に向上し、観光入込客数も増加している（九十九里地域では約3割、南房総地域では約7割増加）。 茂原駅～羽田空港・横浜駅への高速バスは、圏央道開通後に所要時間が短縮し、利用者数も約3割増加している。また、利用者からも「便利になった」との評価を得ている。 圏央道（茂原～木更津）の開通にあわせ、新規の工場や大規模小売店舗の立地面積が増加している。 					
④沿線の地域づくり支援、活性化					
<ul style="list-style-type: none"> 平成29年度より茂原にはる工業団地の分譲開始が予定されており、首都圏各地および成田、羽田の両空港への交通アクセスが優れていることから、多くの企業の集積が期待される。 					
⑤救急医療活動の支援					
<ul style="list-style-type: none"> 第三次救急医療施設の30分圏域が拡大し、第三次救急医療施設の千葉県人口カバー率が89%⇒95%（+6%）へ向上した。 茂原市役所から第三次救急医療施設までのアクセス時間は、開通前の約4割の時間に短縮。 					
⑥災害時の道路ネットワークの強化					
<ul style="list-style-type: none"> 内陸部に位置する圏央道の開通により、災害時のネットワーク強化が期待される。 圏央道の開通により、災害時に東関東道等の内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。また、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等からのルートが確保される。 					

関係する地方公共団体等の意見

千葉県知事からの意見：

- ・ 圏央道（茂原～木更津）は、館山道及び東京湾アクアライン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、災害時の道路ネットワークを強化する極めて重要な道路である。
- ・ その結果を最大限に発現するためには、沿線地域等から、（仮称）かずさインターチェンジの整備や、円滑な交通の確保に向けた、早期の4車線化が求められている。
- ・ 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、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

館山道・富津館山道路（平成19年）全線供用／東京湾アクアライン（平成9年）全線供用

事業の進捗状況、残事業の内容等！

- ・ 平成4年度に事業化、用地進捗率99%、事業進捗率76%（平成26年3月末時点）
- ・ 平成18年度：木更津東IC～木更津JCT間 延長7.1km（4/4）開通。
- ・ 平成24年度：茂原長南IC～木更津東IC間 延長21.4km（2/4）部分開通。
- ・ 今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。