

再評価結果（平成28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：川崎 茂信、吉岡 幹夫

事業名	一般国道468号 <small>しゅとけんちゅうおうれんらくじどうしゃどう かわじま ごか</small> 首都圏中央連絡自動車道（川島～五霞）	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	延長	32.3km		
事業概要					
<p>一般国道468号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。</p>					
H6年度事業化		H6年度都市計画決定		H11年度用地着手	
H14年度工事着手					
全体事業費	約5,033億円	事業進捗率	95%	供用済延長	32.3km
計画交通量	42,300～49,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 9.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 370/5,987億円 事業費：200/5,532億円 維持管理費：170/456億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,328/9,912億円 走行時間短縮便益：2,855/8,430億円 走行費用減少便益：201/792億円 交通事故減少便益：271/690億円	基準年 平成27年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C= 1.5～1.8（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= 8.3～9.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.7～1.7（事業費 ±10%）事業費：B/C= 8.5～9.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.6～1.7（事業期間±3年）事業期間：B/C= 8.3～9.8（事業期間±3年）</p>					
事業の効果等					
<p>①幹線道路の渋滞緩和 ・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339.7千人時間/年・km。 ・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。</p> <p>②幹線道路の交通事故の減少 ・国道16号（国道254号～国道4号間）の死傷事故率は、63.8件/億台km。また、国道16号南中曽根交差点では、542.36件/億台km。 ・本事業の整備により、国道16号の交通事故の減少や安全性の向上が期待される。</p> <p>③高速ネットワークの形成 ・成田空港は、国内に4つ存在する拠点空港のうちの一つで、近年は国内外のLCC（LowCost Carrier（格安航空会社））が参入し、国内線の着陸回数・乗降客数が増加。 ・本事業の整備により、成田空港までの大幅な移動時間の短縮が期待される。</p> <p>④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。</p>					

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、東名高速、中央道、関越道、東北道などを結び、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、既に圏央道の全線開通をみこし、多くの企業の立地が進んでいる。

また、東北道や東名高速などの放射状に伸び、国土を形成する高速度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であるとともに、本県のみならず、日本全体の社会経済活動に絶大な影響力を發揮するものである。

県内唯一の未開通区間である桶川北本ICから白岡菖蒲IC間が11月末までに開通することとなっており、東北道から東名高速までが繋がることで圏央道の効果が飛躍的に向上することを期待している。

引き続き、東北道以東区間の4車線化について、コスト縮減に十分留意しながら、早期整備に努めて頂きたい。

茨城県知事の意見

本県にとって、圏央道は、広域交流を活発にし、企業誘致の促進や、県内立地企業の競争力強化、観光客の増加など、沿線地域の活性化を図るうえで必要不可欠な基幹的インフラであり、既に沿線地域では全線開通を見据えた企業立地が進んでおります。また、今後予想される首都直下地震などの際には、緊急輸送路として大きな役割を担う大変重要な道路でもあるため、引き続きコスト縮減に努めながら、国と東日本高速道路(株)が連携して重点的に事業を進め、一日も早い暫定2車線による全線開通を図るとともに、早期の4車線化をお願いいたします。

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。

平成22年3月に川島IC～桶川北本IC間L=5.7kmが4/4車線で、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、平成27年3月に久喜白岡JCT～境古河IC間L=19.6kmが2/4車線で、平成27年10月に桶川北本IC～白岡菖蒲IC間L=10.8kmが4/4車線で開通。

桶川北本IC～白岡菖蒲IC間の開通と同時に接続する上尾道路Ⅰ期既開通区間が4車線化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地進捗率は100%（平成26年8月現在）

平成27年10月31日に桶川北本IC～白岡菖蒲IC間が4/4車線で開通

久喜白岡JCT～五霞IC間については、今後の交通状況を踏まえ、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

—

施設の構造や工法の変更等

- ・発生土の受入条件を満足しない軟弱な土砂が想定以上に確認され、土質改良を行う必要が生じた。
- ・地質条件(地下水位)の相違に伴い、地中連続土留壁の設置深さ等を変更する必要が生じた。
- ・通学児童等の歩行者安全対策として、地元要望も踏まえ横断歩道橋を設置する必要が生じた。
- ・農耕車両安全横断対策として跨道橋を設置する必要が生じた。

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。