

## 再評価結果（平成30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：村山 一弥、伊勢田 敏

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (川島～大栄)		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：千葉県成田市吉岡				延長	111.9km
事業概要	<p>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～大栄区間は、その一部を形成し、ネットワークの形成、産業活性化の支援、災害時の代替路の確保を目的とした、延長111.9kmの自動車専用道路である。</p>					
H3年度事業化	H6年度都市計画決定	H9年度用地着手	H11年度工事着手			
全体事業費	約13,136億円	事業進捗率	71%	供用済延長	111.9km (うち暫定2車線 92.2km)	
計画交通量	21,000～48,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.8	(残事業)/(事業全体) 3,644/16,140億円 事業費：2,860/14,816億円 維持管理費：784/1,324億円	(残事業)/(事業全体) 4,226/29,737億円 走行時間短縮便益：4,156/26,928億円 走行費用減少便益：11/2,239億円 交通事故減少便益：59/571億円	平成29年		
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C=1.8～1.9（交通量±10%） 事業費：B/C=1.8～1.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.8～1.9（事業期間±2年）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±2年）</p>					
事業の効果等	<p>①企業活動、地域づくり支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道沿線の3県では、「田園都市産業ゾーン基本方針」（埼玉県）、「茨城圏央道産業コンプレックス基本計画」（茨城県）、「成田空港・圏央道沿線地域基本計画」（千葉県）に基づき産業集積を図るための基盤づくりを推進。</li> <li>・茨城県の工場立地面積は平成25年度から4年連続全国第1位。</li> <li>・平成29年9月公表の都道府県地価調査では、工業地基準地価の対前年度上昇率において、茨城県五霞町（五霞IC周辺）が全国1位（17.9%上昇）。新たな企業立地のニーズが高まるなど、活発な経済活動の動き。</li> </ul> <p>②高速ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・成田空港へのアクセス向上により、成田空港と北関東方面（群馬・栃木）を結ぶ高速バスの約7割が都心経由等から圏央道ルートに経路を変更（47/68便）。</li> <li>・成田空港と関東各地の世界遺産等へのインバウンド観光の促進に期待。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・埼玉県の意見</p> <p>圏央道は、首都圏の交通渋滞緩和や地域活力の向上、災害時の緊急輸送など、多くの役割を担う極めて重要な高規格幹線道路です。</p> <p>これまでの圏央道の整備により、圏央道の中心に位置する本県の地理的優位性は飛躍的に向上し、圏央道沿線地域を中心に多くの企業が本県への立地を進めるなど大きなストック効果が現れております。</p> <p>一方で、久喜白岡ジャンクション以東は暫定2車線であることから、安全性や速達性などの面で課題があり、圏央道を活かした更なる地域活力の向上には4車線化が不可欠と考えております。また、首都直下</p>					

型地震などの大規模災害発生時の輸送路のリダンダンシー確保の観点からも一日も早い4車線化が必要です。

つきましては、本県としても、財政投融資の活用により圏央道（久喜白岡～大栄）の4車線化が早期に実現することを強く要望いたします。

・茨城県の意見

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るとともに、今後予想される首都直下地震の際に緊急輸送道路として大きな役割を担う大変重要な道路である。

昨年2月に本県区間が全線開通したことで、県内への企業誘致や観光誘客、港湾・空港の利用促進など、様々な分野で本県の発展に大きく寄与しているところである。

本県では、かねてから圏央道の早期4車線化整備を要望してきたところであり、今回照会のあった圏央道（久喜白岡～大栄）の車線数の増加については、強く推進を求める。

県においても、圏央道関連のアクセス道路について、計画的に整備を進めることとしているので、圏央道の4車線化については、2022年度から順次供用し、2024年度に全線供用するという見込みに従い、早期に整備を進めるようお願いする。

・千葉県の意見

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、首都圏全体の交通の円滑化を図り、東京湾アクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際競争力の強化や国土強靱化を図るとともに、地方創生と地域経済の活性化を実現していく上で、極めて重要な道路です。

圏央道（久喜白岡～大栄）の車線数増加については、安全で円滑な交通の確保や防災力の向上を図るため、本県としても、一日も早い4車線化を要望してきたところであり、強く希望します。

圏央道の全線開通や4車線化に伴う整備効果を県内に波及させるため、来年度の道路ネットワーク事業予算を大幅に増額し、圏央道へのアクセス道路の整備を強力に推進してまいります。

併せて、圏央道（木更津東～大栄）の早期4車線化及び（仮称）かずさインターチェンジの早期整備についても、特段の御配慮をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

H30.3.16の第16回事業評価部会で審議し、妥当であると意見を頂いている。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線では、既に多くの工業団地の整備により企業が集積したことに加え、IC周辺に大型物流倉庫の建設や企業立地が進行中。

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地取得率は99%（平成29年3月末、面積ベース、暫定2車線部分は100%取得済）。

平成27年10月に桶川北本IC～白岡菖蒲IC間が開通し、川島～久喜白岡JCT間において完成4車線で開通。

また、平成29年2月に境古河IC～つくば中央IC間が開通し、久喜白岡JCT～大栄JCT間の全線において暫定2車線で開通。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

暫定2車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る

施設の構造や工法の変更等

事業の進捗に合わせ設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地状況変化も確認しながら、コスト縮減を図っていく

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、H30.3.16の第16回事業評価部会による審議を踏まえると、ネットワークの形成、産業活性化の支援の観点から、事業の必要性・重要性が高く、全線4車線完成整備を図ることが適切である。

事業概要図



