

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課、高速道路課  
担当課長名：前佛 和秀、長谷川 朋弘

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
<b>事業概要</b> 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。						
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13,218億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	72%	供用済延長	111.9km (うち暫定2車線 92.2km)	
計画交通量	22,900～54,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,411/17,820億円 事業費：2,782/16,708億円 維持管理費：630/1,113億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,554/26,383億円 走行時間短縮便益：4,408/24,327億円 走行費用減少便益：61/1,579億円 交通事故減少便益：85/477億円	基準年	令和2年
	(残事業)	1.3				
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.5～1.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.5（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.3～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）						
<b>事業の効果等</b> ①企業活動、地域づくり支援 ・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。 ・茨城県の工場立地面積は平成30年度から2年連続全国第1位。 ②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。 ・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）。 ・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。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 茨城県知事の意見： ・圏央道は、平成29年2月に本県区間が全線開通し、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おり、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。 ・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ており、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したい。 ・また、坂東PA（仮称）についても、4車線化に併せ早期供用するようお願いしたい。 埼玉県知事の意見： ・圏央道は、交通の円滑化や沿線地域の活性化はもとより、災害時の緊急輸送道路としての役割を担い、首都圏の国際競争力の強化や国土強靱化を図るためにも、極めて重要な道路です。 ・圏央道の沿線では、多くの企業の立地が進み、物流の効率化による生産性の向上が期待されるなど、大き						

なストック効果が現れています。

- ・本県は、久喜白岡ジャンクション以東の4車線化整備を要望してきたところであり、一日も早い4車線化を強く希望します。
- ・圏央道の4車線化については、財政投融資の活用により、2022年度から順次供用し、2024年度に全線供用するという予定に従い、早期に整備を進めるようお願いします。

千葉県知事の意見：

- ・圏央道は、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地域経済の活性化を図り、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。
- ・圏央道沿線地域における観光入込客数の増加や輸送時間の短縮など、経済に好循環をもたらすストック効果が現れている。
- ・一方で、県境・大栄間は暫定2車線であり、低速車両による速度低下、重大な事故の発生時や大規模災害時の交通機能確保などの課題があることから、安全で円滑な交通の確保や、防災力の向上を図るためにも、早期の4車線化が必要である。
- ・また、圏央道を安全で快適に利用するためにも、神崎パーキングエリア（仮称）の早期整備が必要である。
- ・については、事業の継続が必要であり、供用目標の令和6年度までに4車線化及び神崎パーキングエリア（仮称）を確実に供用するよう、事業の推進を図られたい。
- ・事業費については、県の負担増とならないよう有料道路事業を活用するとともに、引き続き、コスト縮減を図りながら、効率的に事業を実施されたい。

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%（令和2年3月末、面積ベース）。  
平成27年10月までに、川島IC～久喜白岡JCT間19.8km開通済み（完成4車線）。  
平成29年2月までに、久喜白岡JCT～大栄JCT間92.2km開通済み（暫定2車線）。

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

道の駅「発酵の里こうざき」と一体となった休憩施設（神崎PA（仮称））を整備。

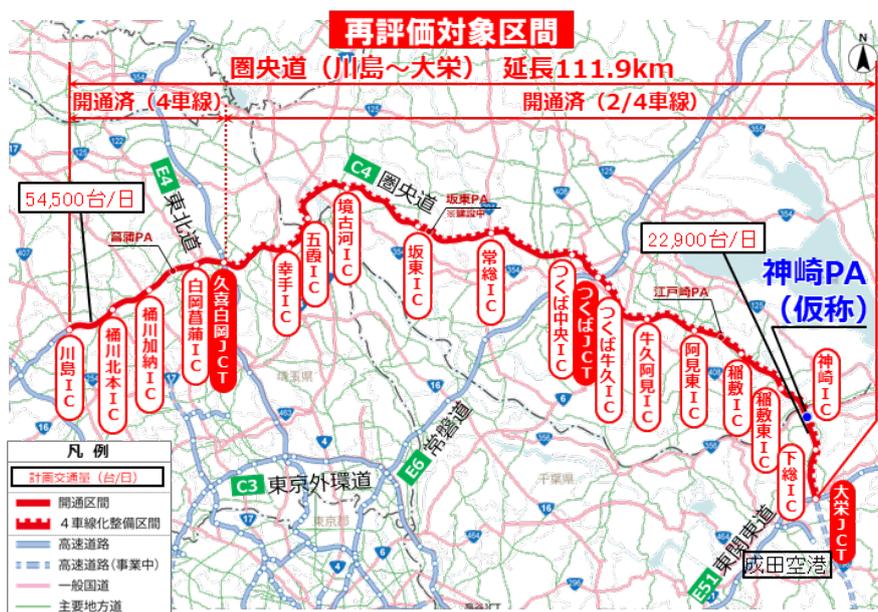
対応方針

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、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、早期の効果発現を図ることが必要。

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。