

再評価結果(令和7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:西川 昌宏、松本 健

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										
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13,312億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約87%		供用済延長 111.9km (うち暫定2車線74.6km)		
計画交通量 22,200～54,100台／日										
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用		(残事業)/(事業全体)		総便益		(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体)	(事業全体)	1,745/21,281億円		8,762/34,659億円					
	1.6		〔事業費:1,023/19,980億円〕		〔走行時間短縮便益:8,587/32,114億円〕					
	参考 2.4 [2%]	5.7%	維持管理費:722/1,301億円		走行経費減少便益:104/2,141億円				令和6年	
	参考 3.1 [1%]				交通事故減少便益:71/404億円					
	(残事業)	(残事業)								
	5.0									
(参考)	6.1 [2%]	34.9%								
	6.7 [1%]									
事業の効果等										
①交通混雑の緩和 ・4車線化により、交通集中による渋滞が解消。										
②企業活動・地域づくり支援 ・大型物流施設等の立地や生産性の向上が期待される。										
関係する地方公共団体等の意見										
茨城県知事の意見: 圏央道は、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、事業継続は妥当と考える。 圏央道の4車線化について2026年度までの全線供用目標のとおり、早期完成に向けて、事業推進を図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。 本県の区間は令和7年春に4車線化供用開始と伺っておりますが、一日も早い全線4車線化を強く希望します。 全線4車線化については、令和8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いたします。										
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国際空港などの拠点間を環状につなぎ、										

域道路ネットワークを形成するとともに、沿線地域においては、観光施設への入込客数の増加や、物流施設等の立地の進展など、経済に好循環をもたらすストック効果が現れている。

4車線化事業区間である県境・大栄間については、速度低下や安全性の低下、大規模災害時等における交通遮断などの課題もあることから、早期整備が必要である。

内回りの神崎パーキングエリア(仮称)については、昨年度に続き、供用が遅れるとの見通しが示された。軟弱地盤上の困難な工事であり、やむを得ないものと思慮するものの、道の駅「発酵の里こうごき」と連携した整備も進められており、地元の期待も大きく、1日も早い供用を期待する。

については、供用中の圏央道の安全な交通を確保しつつ、工程管理をしっかりと行い、これ以上遅れることがないように、新たな供用目標に向け、4車線化工事とともに、着実に事業を推進していただきたい。

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、コスト削減を図りながら、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

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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

- ・用地進捗率は約99%(令和6年3月末時点)。
- ・平成27年10月までに、川島IC～久喜白岡JCT間19.7km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)。
- ・令和5年3月までに、久喜白岡JCT～幸手IC、境古河IC～坂東IC間17.6km開通済み(完成4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

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

- ・神崎PA(仮称)における軟弱地盤対策の追加、函渠工の見直し、調整池の追加、物価・労務費上昇等により事業費増加。
- ・引き続きコスト削減に取り組んでいく。

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、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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)