

再評価結果（令和6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：高松 諭、小林 賢太郎

事業名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（大栄～横芝）		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：千葉県成田市吉岡 至：千葉県山武市松尾町谷津				延長	18.5km		
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、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。</p> <p>大栄～横芝間は、圏央道（つくば～大栄）に接続し、千葉東金道路、東関東自動車道水戸線と連絡することにより、千葉県と茨城県等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成するものであり、沿線都市間の連絡強化、企業活動・地域づくり支援、災害時の代替路確保を目的とした延長18.5kmの自動車専用道路である。</p>							
H20年度事業化	H19年度都市計画決定		H25年度用地着手		H27年度工事着手			
全体事業費	約1,940億円		事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約45%	供用済延長	—km		
計画交通量	15,600～23,200台/日							
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1	総費用 (残事業)/事業全体	1,179 / 1,998億円		総便益 (残事業)/事業全体	2,108 / 2,108億円	基準年 令和5年
	(残事業)	1.8	事業費： 維持管理費： 更新費：	963/1,782億円 216/ 216億円 / 億円		走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	1,936/1,936億円 133/ 133億円 39/ 39億円	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C= 0.95～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.01～1.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 0.97～1.1（事業期間 ±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C= 1.6～2.0（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.7～1.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.7～1.9（事業期間 ±20%）</p>							
事業の効果等	<p>①交通混雑の緩和・交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する（主）成田松尾線の文化センター入口交差点は主要渋滞箇所に特定。周辺には他にも主要渋滞箇所が点在。</li> <li>・並行する（主）成田小見川鹿島港線および（主）成田松尾線の交通事故類型別発生状況は、車両相互の追突事故が約5割。</li> <li>・圏央道（大栄～横芝）の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>②企業活動・地域づくり支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道（大栄～横芝）の沿線に位置する成田国際空港は国内空港での航空貨物取扱量第1位であり、全国の航空貨物取扱量の約5割を占める重要拠点。</li> <li>・圏央道（大栄～横芝）の整備により、成田国際空港へのアクセス性が向上し、産業集積を支援。また、ミッシングリンク解消による輸送範囲の拡大など、産業のポテンシャル発揮に寄与。</li> </ul> <p>③農林水産物の輸出支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道（大栄～横芝）の沿線に新生成田市場（成田市公設地方卸売市場）が新たに開場（令和4年1月）。</li> <li>・新生成田市場は「ワンストップ輸出機能」を備えた日本初の物流拠点であり、農林水産物の輸出拡大に貢献。</li> <li>・圏央道（大栄～横芝）の整備により、新生成田市場へのアクセス性が向上し、産業の活性化に寄与。</li> </ul>							

関係する地方公共団体等の意見

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、首都圏の広域道路ネットワークを形成する極めて重要な高規格道路である。

圏央道などの幹線道路網の整備進展により、令和4年の県内の企業立地件数が過去最高となっており、さらに、当該区間の沿線地域では、開通を見越し、新たな開発が計画されるなど、県民の開通に対する期待は非常に大きいところだが、令和6年度開通が困難になったことは残念である。

新たな開通目標のうち、大栄・国道296号IC間については、前倒しでの開通が示されたが、目標が確実に達成されるよう強力に事業を推進してほしい。

なお、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

- ・圏央道「東金JCT～木更津東IC間」が暫定2車線供用（平成25年4月27日）。
- ・圏央道「神崎IC～大栄JCT間」が暫定2車線供用（平成27年6月7日）。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成20年度に事業化、事業進捗率45%、用地進捗率99%（令和5年3月末時点）。
- ・現在は、改良工事、トンネル工事、橋梁工事、函渠工事等を実施。
- ・引き続き、早期開通に向け事業促進を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・令和元年7月に土地収用法に基づく事業認定告示。令和5年度に用地取得が完了（用地取得率100%）。
- ・引き続き、早期開通に向け事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・土質改良の追加、重金属（鉛）含有土運搬処分等の追加、埋蔵文化財発掘調査範囲等の増加、トンネル補助工法の変更、労務費・材料単価の上昇により事業費増加。
- ・本線横断構造物（跨道橋）を集約することによりコスト縮減を図った。

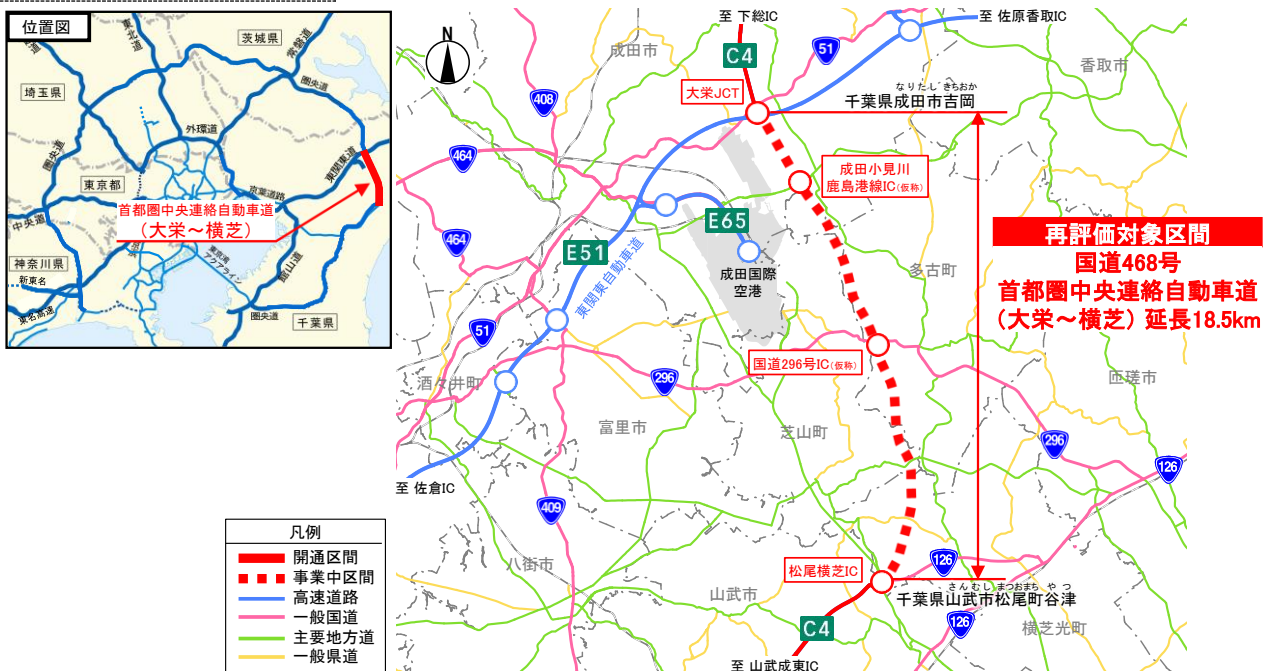
対応方針

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。