

## 再評価結果(令和8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、渡邊 良一

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							
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。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、首都圏の道路交通の円滑化、沿道環境の改善、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。							
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2,140億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約46%	供用済延長	1km		
計画交通量	16,000～23,700台／日						
費用 (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,006/2,361億円 事業費: 773/2,128億円 維持管理費: 234/ 234億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,640/2,640億円 走行時間短縮便益: 2,469/2,469億円 走行経費減少便益: 118/ 118億円 交通事故減少便益: 53/ 53億円		基準年 令和7年		
対効果分析 (残事業)	1.1 [2%] 1.7 [1%] 2.1 [1%]	4.6% (残事業) 12.6%	感度分析 (事業全体) 交通量 B/C=1.01～1.2(±10%) 事業費 B/C=1.1～1.2(±10%) 事業期間 B/C=1.1～1.2(±20%)	(残事業) 交通量 B/C=2.4～2.9(±10%) 事業費 B/C=2.4～2.8(±10%) 事業期間 B/C=2.5～2.7(±20%)			
事業の効果等							
(1)交通混雑の緩和・交通安全の確保							
・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選定。周辺には他にも主要渋滞箇所が点在。並行する(主)成田小見川鹿島港線及び(主)成田松尾線の交通事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約4割を占める。							
・圏央道(大栄～横芝)の整備により現道からの転換が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。							
(2)企業活動・地域づくりへの貢献							
・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4割を占める重要な拠点。							
・圏央道(大栄～横芝)の開通により、成田国際空港へのアクセス性が向上し、産業集積に寄与。							
・ミッシングリンクの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。							
(3)農林水産物の輸出への貢献							
・令和4年1月に新成田市場が新たに開場。新成田市場は「ワンストップ輸出拠点機能」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。							
・圏央道の整備によって市場へのアクセスが向上し、産業の活性化に寄与。							
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、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、首都圏の広域道路ネットワークを形成し、また、第3滑走路の新設など「第2の開港プロジェクト」が進む成田空港のポテンシャルを最大限に生かす上でも、大変重要な道路である。							

県内では、全線開通を見越して、成田空港周辺での大型国際物流施設の開発が表明されるとともに、圏央道沿線での企業の立地が進むなど、地域の活性化等の大きな経済効果が表れているところであります。県民や県内の経済団体からも、開通に対する期待は非常に大きい。

県内唯一の未開通区間である大栄・横芝間については、令和8年度までの確実な開通に向け、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）。
- ・令和元年度に成田国際空港の更なる機能強化（B滑走路延伸・C滑走路新設等）に係る施設変更を国土交通省が許可、令和10年度の供用開始に向け工事が進捗。

#### 事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成19年度に都市計画決定し、平成20年度に事業化、平成25年度に用地着手、平成27年度に工事着手。
- ・用地進捗率は100%（令和7年3月末時点）。
- ・現在は、改良工事、トンネル工事、橋梁工事、舗装工事等を実施。

#### 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・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

- ・地質条件を踏まえた対策工法の追加、産業廃棄物処理工の追加、横断管路、架空線管理者との協議による対策工法の追加、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
- ・下層路盤をセメント安定処理から鉄鋼スラグへ変更することによりコスト縮減を実施。

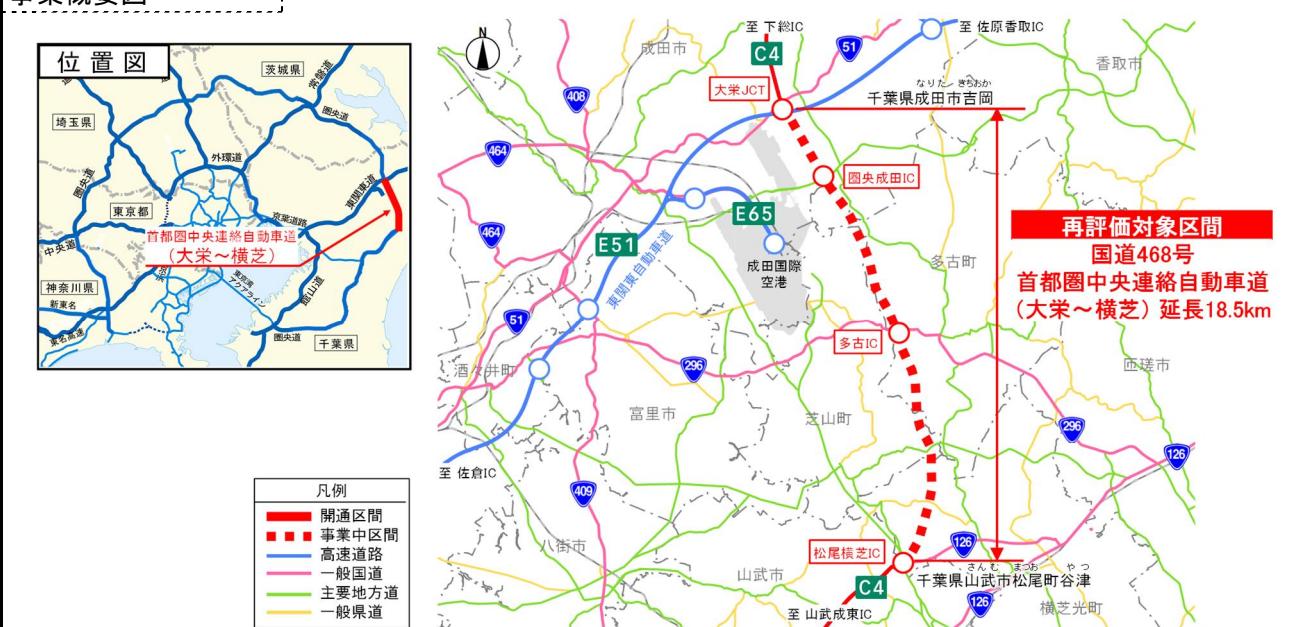
#### 対応方針

#### 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)