

# 【審議】一般国道126号 千葉東金道路

とうがね まつおよこしば  
(東金JCT～松尾横芝)  
(4車線化)

## 【再評価】

東日本高速道路(株)

令和7年12月22日

あなたに、ベスト・ウェイ。



# 1. 位置図(1)

NEXCO



NEXCO東日本		
	高速自動車国道	営業中
		建設中
	一般有料道路	営業中
		建設中
	インターチェンジ (IC)	
	インターチェンジ (IC) (建設中)	
	ジャンクション (JCT)	
	ジャンクション (JCT) (建設中)	

※建設中区間のICおよびJCTは、すべて仮称  
令和 7年12月22日現在

**評価対象区間**  
**一般国道126号千葉東金道路**  
**(東金JCT～松尾横芝)**  
**L=15.7km**

[illegible]

区 間	区間延長	4車化工事延長	土工	橋梁	トンネル	備 考
東金JCT～松尾横芝IC	15.7km	13.5km	11.1km	2.4km	—	新設:橋梁8橋
比率(%)	—	100%	82.2%	17.8%	—	

## 2. 事業の目的および概要(1)

### ①事業の目的

千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝ICは、千葉県東金市から千葉県山武市に至る総延長約16kmの、首都圏中央連絡自動車道の一部となって高規格道路ネットワークを形成する有料道路である。首都圏中央連絡自動車道のネットワーク整備に伴い増加する交通量に対応するため4車線化を行うものである。

### ②事業の概要

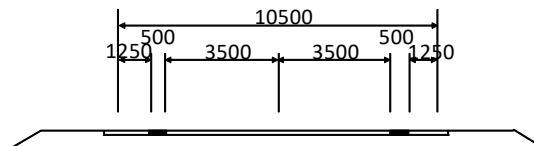
- ◆ 区 間 自)千葉県東金市<sup>とうがね たんのお</sup>丹尾  
至)千葉県山武市<sup>さんむ まつお やつ</sup>松尾町谷津
- ◆ 計 画 延 長 15.7km (うち 2.2km付加車線設置済み)
- ◆ 車 線 数 4車線
- ◆ 規 格 第1種第2級 (設計速度:100km/h)
- ◆ 事 業 費 全体 1,271億円  
今回対象4車線化事業費 185億円

## 2. 事業の目的および概要(2)

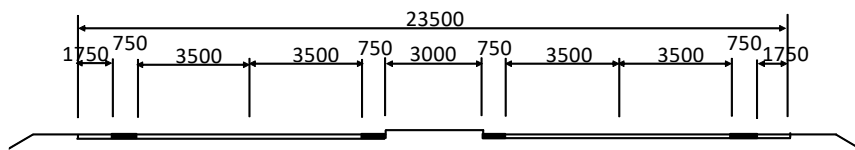
### ③標準横断面図

【土工部】

現況



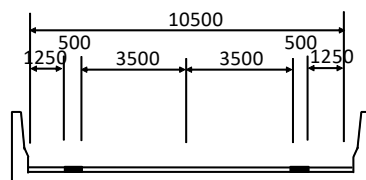
4車線化



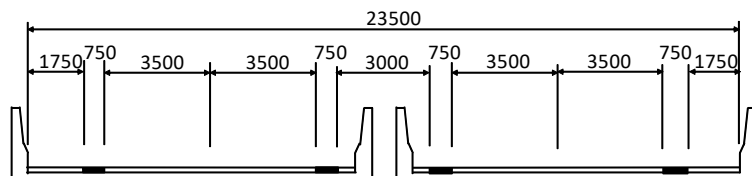
単位:mm

【中小橋部】

現況

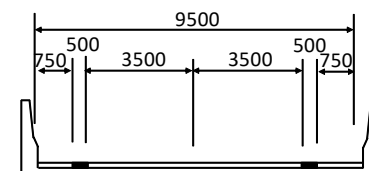


4車線化

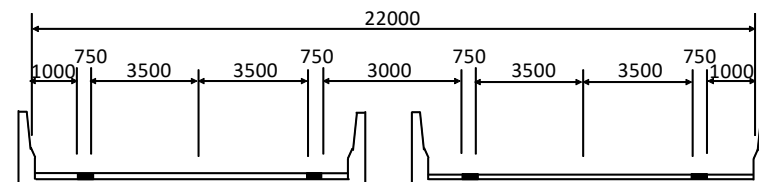


【長大橋部】

現況



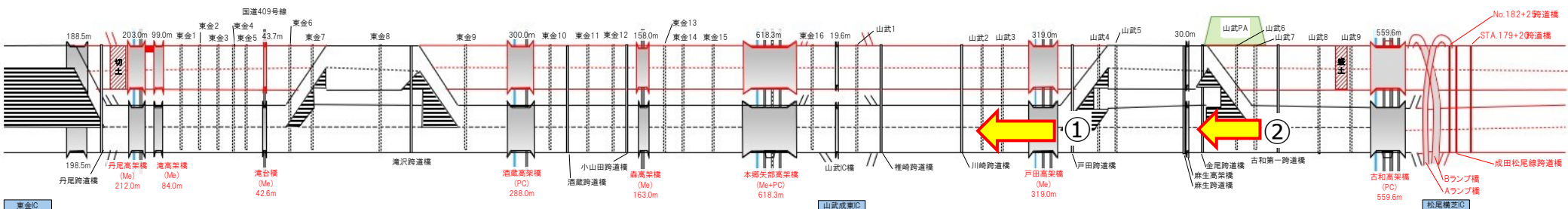
4車線化





## 2. 事業の目的および概要(3)

### ④現況写真



①戸田跨道橋から東金方面（暫定2車線）



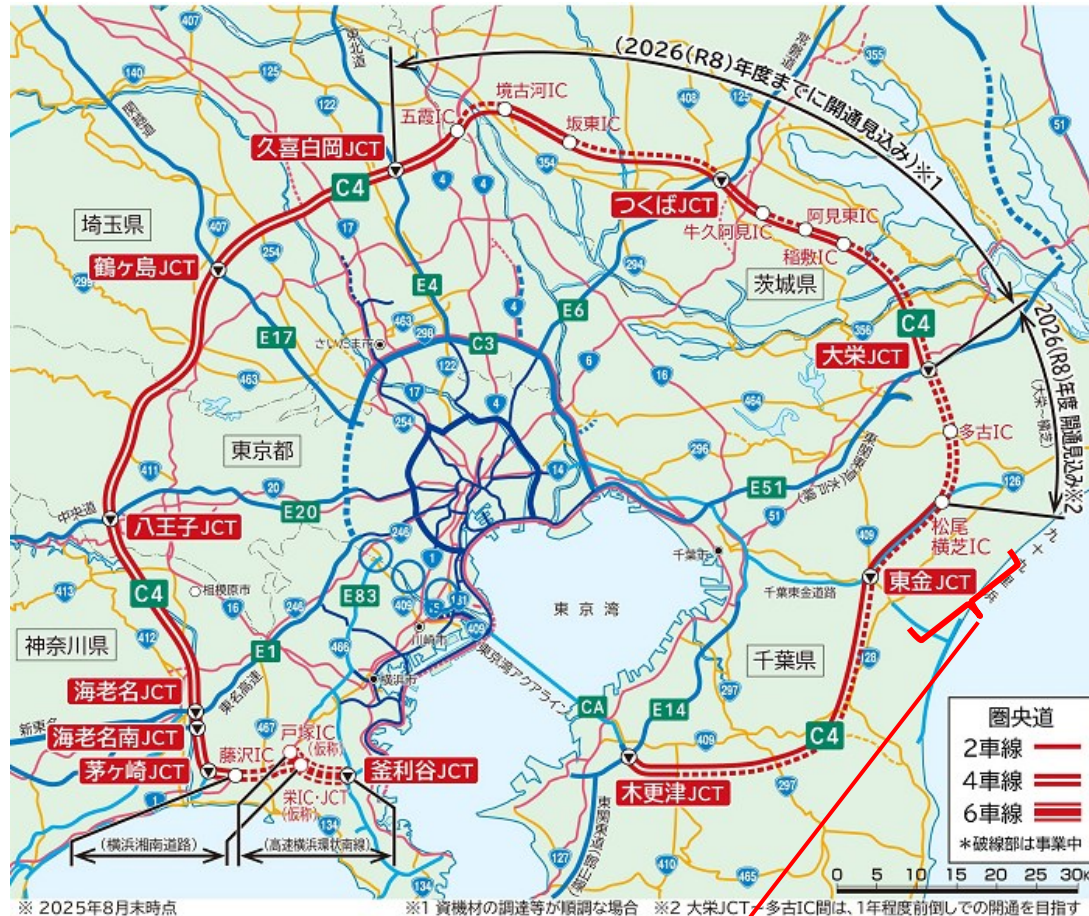
②古和第二跨道橋から東金方面（付加車線工事中（外々運用））





## 2. 事業の目的および概要(3)

### 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)



評価対象区間  
一般国道126号千葉東金道路  
(東金JCT～松尾横芝)  
L=15.7km

○首都圏3環状道路は都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中枢にあたる首都圏の経済活動とくらしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路。

○当該事業区間は**首都圏中央連絡自動車道の一部**を成している。

○首都高速中央環状線(中央環状線)

◆都心から約8km、延長約47km

○東京外かく環状道路(外環道)

◆都心から約15km、延長約85km

○首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

◆都心から半径約40～60km  
延長約300km

# 3. 事業の必要性と効果(1)

## 平日と休日の平均交通量

- 暫定2車線区間の、東金JCTから松尾横芝IC間の休日交通量は9,500～10,800台/日。
- 一方、平日交通量は10,200～11,800台/日で、**休日に対する割合は1.07～1.09**である。
- 全日平均における大型車混入率は、19～21%となっている。



区間	令和6年交通量(台/日)					
	全日平均	大型車混入率	平日平均	大型車混入率	休日平均	大型車混入率
松尾横芝IC ～山武成東IC	10,000	21%	10,200 <1.07>	25%	9,500	10%
山武成東IC ～東金JCT	11,500	19%	11,800 <1.09>	23%	10,800	10%








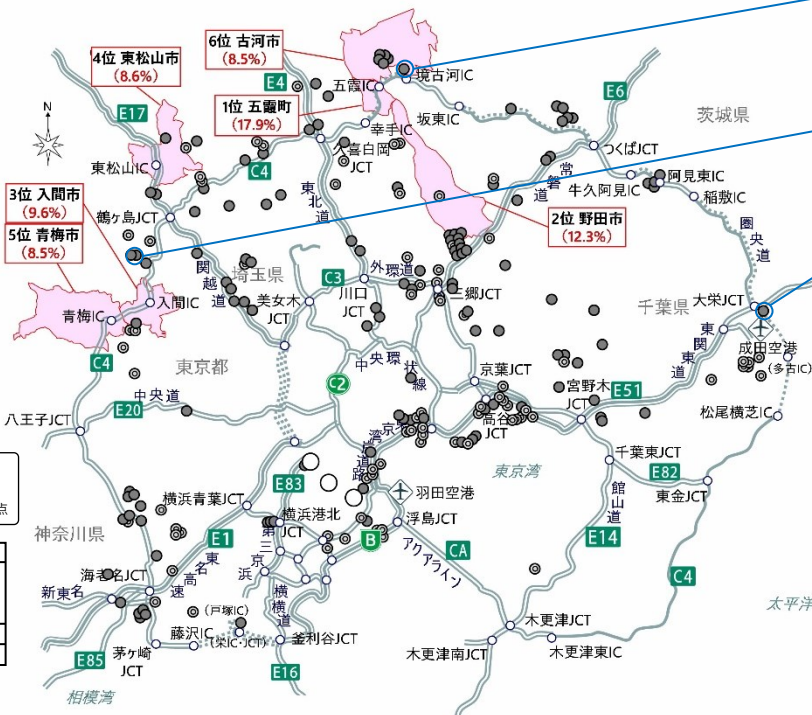
- 圏央道の沿線自治体において、基準地価(工業地)が上昇。
- 圏央道沿線市町では、大型物流施設等の立地や生産性の向上により雇用や税収が増加。

## ※B7再評価資料（大栄ICT～松尾横芝IC）抜粋

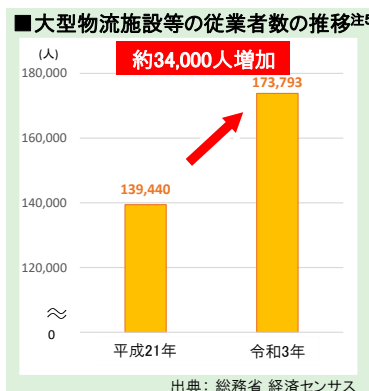
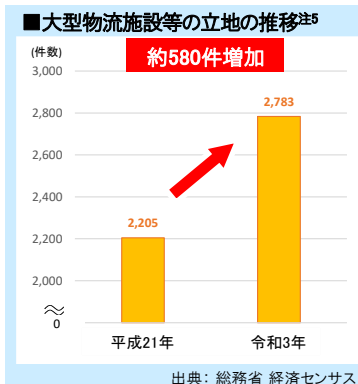
：工業地の基準地価格  
(H28→H29)上昇率が  
関東地整管内トップ10の  
地点を有する沿線自治体  
(データ：R5都道府県地価調査)  
( )内の値はH28→H29の  
地価上昇率

● 平成27年12月時点 ● 令和7年1月時点

凡例（令和7年8月時点）	
 6車線  4車線  2車線	開通済
	事業中
	調査中



注3:事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む



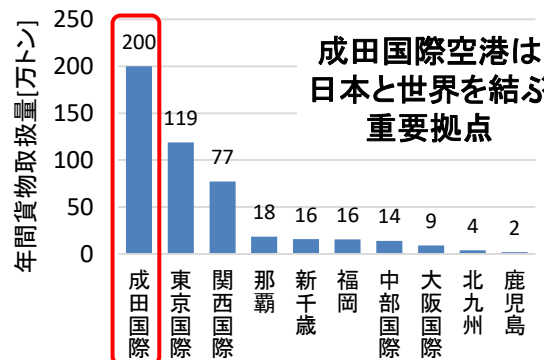
注6:固定資産税(家屋):固定資産(家屋)の評価額に応じて課せられる税

# 3. 事業の必要性と効果(3)

## 圏央道の効果[企業活動・地域づくりへの貢献]

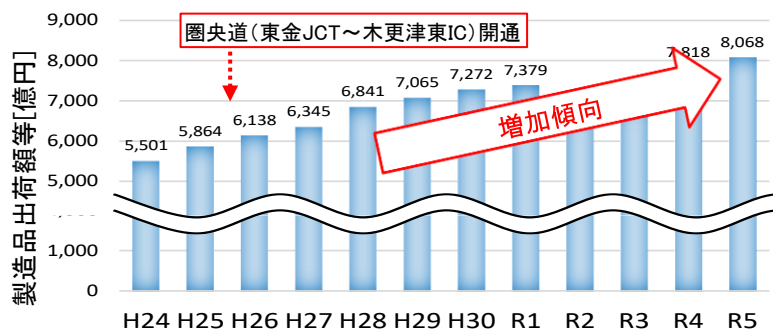
- 成田国際空港は、国内空港での航空貨物取扱量第1位であり、全国の航空貨物取扱量の約4割を占める重要拠点。
- 圏央道(大栄～横芝)の開通により、成田国際空港へのアクセス性が向上。
- ミッシングリンクの解消による輸送範囲の拡大など、産業のポテンシャル発揮に寄与。

国内主要空港の貨物取扱量(上位10空港)



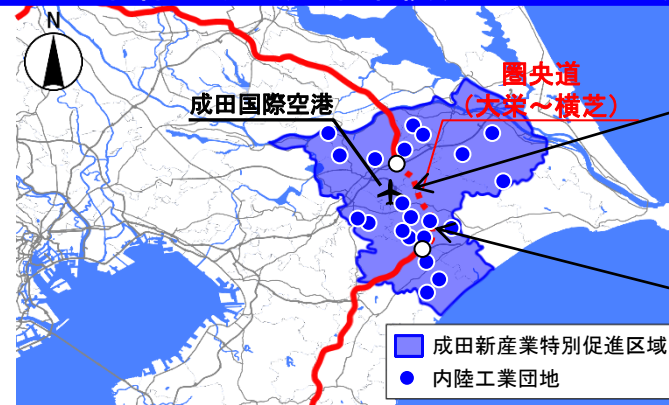
出典: 令和6年度空港管理状況調査

成田新産業特別促進区域9市町の製造品出荷額等



出典: 工業統計、経済センサス-活動調査、経済構造実態調査

沿線地域の産業集積、ポテンシャル発揮をバックアップ

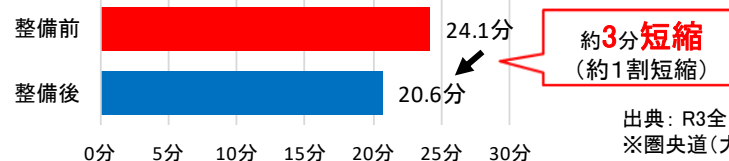


### ■成田新産業特別促進区域基本計画のポイント

成田空港周辺9市町において、首都圏の広域的な幹線道路網を構成する圏央道や北千葉道路等の交通・物流インフラに加え、国内外に豊富なネットワークを有し、国内最大の貿易港である成田国際空港を核に、国際的な産業拠点の形成を目指していく。

出典: 成田新産業特別促進区域基本計画(R5.3策定)  
※地域未来投資促進法に基づき、千葉県と成田空港周辺9市町村が共同で作成した基本計画

### ■所要時間短縮効果(横芝工業団地→成田国際空港)



出典: R3全国道路・街路交通情勢調査  
※圏央道(大栄～横芝): 整備後は100km/h

※R7再評価資料(大栄JCT～松尾横芝IC) 抜粋

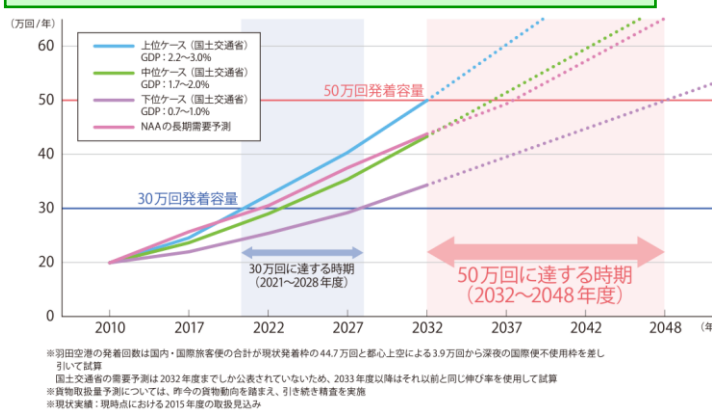


# 3. 事業の必要性と効果(4)

## 圏央道の効果[成田空港周辺道路の交通需要増]

○第3滑走路(C滑走路)の新設など「成田空港の拡張事業」により、年間発着容量が50万回まで拡大予定。旅客数・空港内従業員数が現在の約2倍、貨物取扱量が現在の1.5倍となり、今後、成田空港周辺道路の交通需要が増加

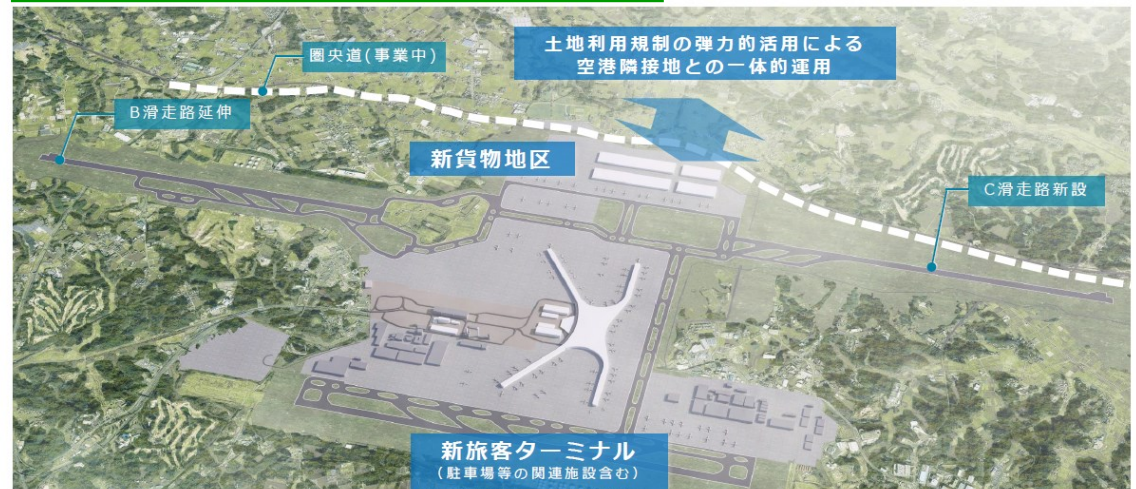
### ■拡張事業により発着回数年間50万回へ



### ■発着50万回時に期待される効果

旅客数	現在 4,000万人	約2倍	今後 7,500万人
貨物取扱量	現在 200万トン	約1.5倍	今後 300万トン
空港内従業員数	現在 4万人	約2倍	今後 7万人

### ■『新しい成田空港』構想

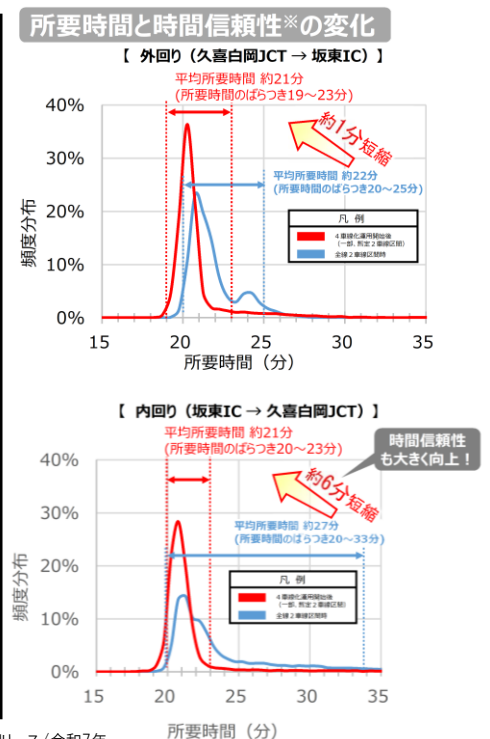
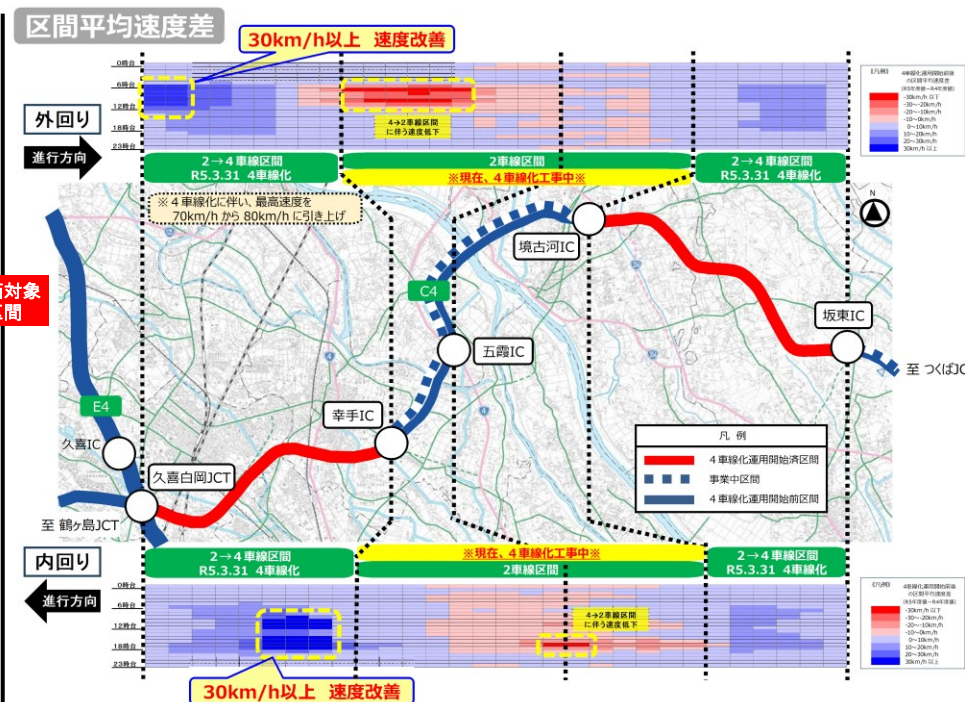


- ・イメージCGは現状の航空写真に「更なる機能強化」の計画内容を合成したものをベースにして、新旅客ターミナルと新貨物地区等の配置イメージを示したものです。
- ・既存施設（貨物施設、整備関連施設等）については、現状のまま示しております。
- ・配置計画については今後の検討により変更が生じる場合があります。またCG内表現の一部について簡略化しております。

# 3. 事業の必要性と効果(5)

## 圏央道の効果[旅行速度・時間信頼性の向上]

- 4車線化整備による、平均速度・時間信頼性の向上が期待できる。
- 事例：圏央道 久喜白岡JCT～坂東IC区間(L=28.7km)では、4車線化に伴い、  
 区間平均速度：最大30km/h以上改善  
 時間信頼性：内回り 平均所要時間約6分短縮、所要時間のばらつき約10分短縮  
 外回り 平均所要時間約1分短縮、所要時間のばらつき約1分短縮



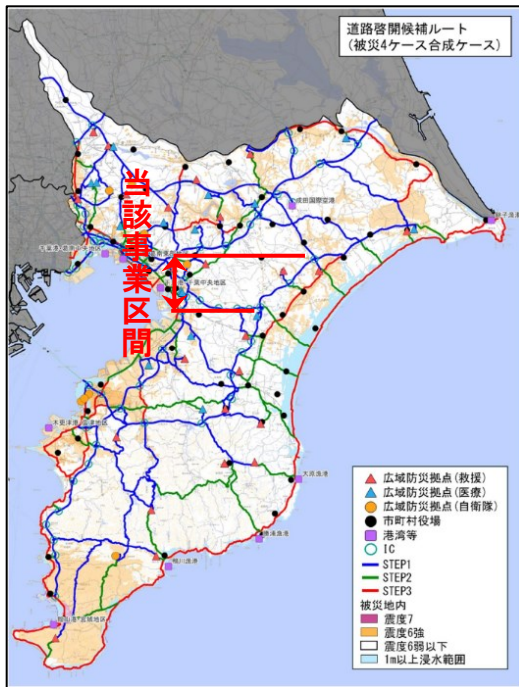


# 3. 事業の必要性と効果(6)

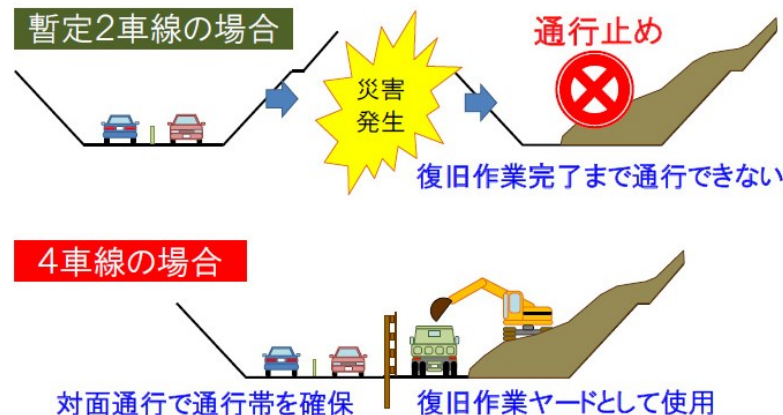
## 災害時における救命・救援ルート確保

- 災害時において、「千葉県道路啓開計画」の要として機能する重要な道路である。
- 広範囲に浸水が予測されている九十九里・南房総沿岸部について、津波被害が発生した地域へ道路啓開を行い、救命・救援ルートを迅速に確保する。
- 4車線化することにより、上記、機能の確実性強化に加え、被災後の復旧作業ヤードの確保、片側2車線を活用した対面通行による早期の交通機能を確保。

「千葉県道路啓開計画」 啓開候補路線



出典 千葉県公式HP



出典 NEXCO東日本HP



出典 NEXCO西日本

【4車線区間における早期の交通機能確保の事例】  
九州道で法面崩落が発生した際、4車線のうち被害のない2車線を活用し、約8時間で一般車両の下り線の通行を確保

・東北道 国見IC～白石IC



(約16時間後)

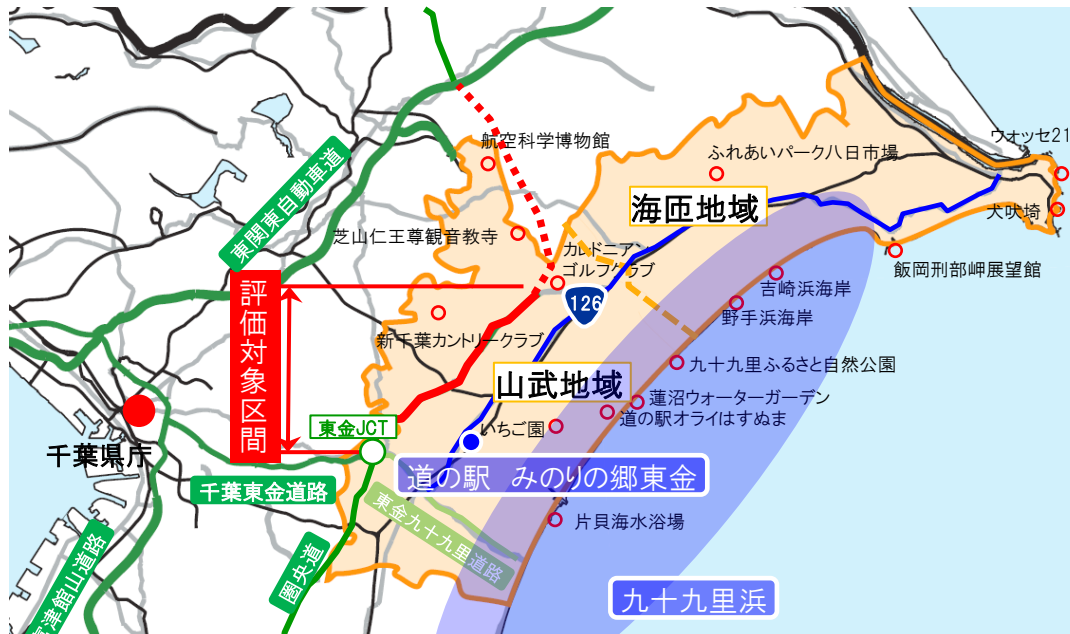


出典 NEXCO東日本 定例会見資料(抜粋)

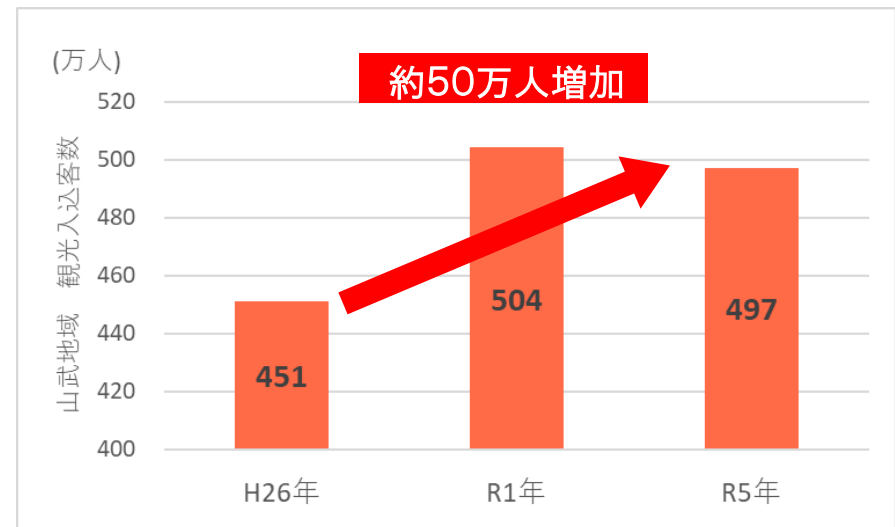
### 3. 事業の必要性と効果(7)

#### 山武地域の観光客数の増加

- 千葉東金道路は千葉地域と山武・海匠<sup>かいそう</sup>地域を結ぶ道路として観光等に重要な役割を担っている。
- 特に夏季の九十九里浜一体の観光地とともに、沿線の「道の駅 みのりの郷 東金」など山武地域の観光入込客数が、平成26年から約50万人増加している。



■ 山武地域における観光入込客数の推移



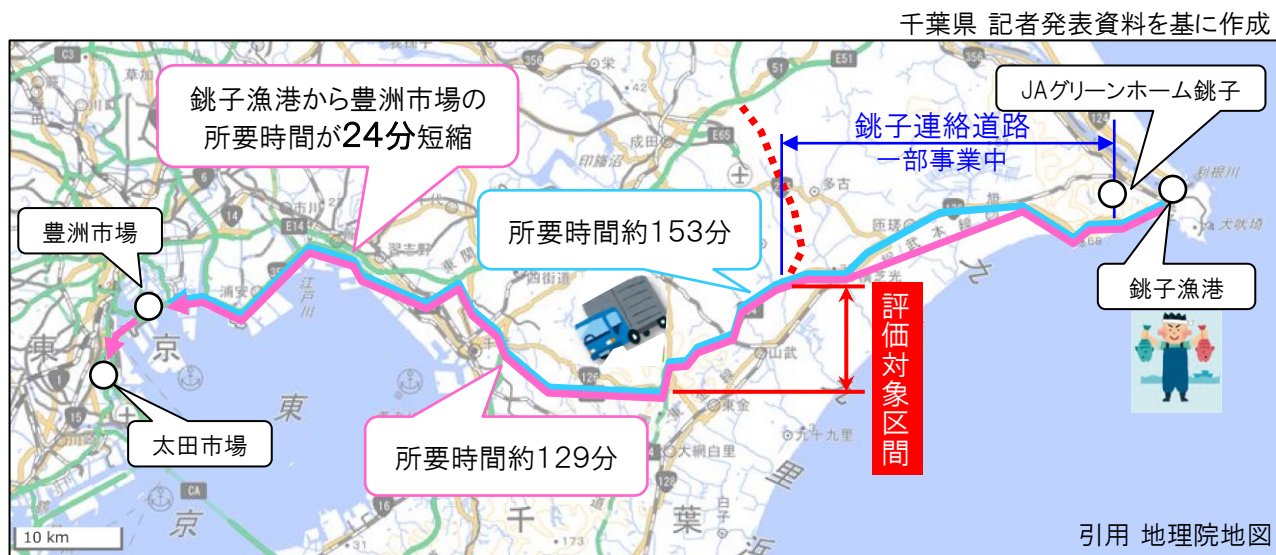
出典 千葉県 平成26年、令和1年、令和5年観光入込調査  
※令和2年～令和4年は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響あり。  
令和5年は回復傾向にあり。



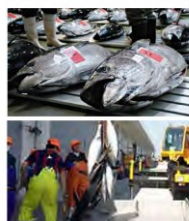
# 3. 事業の必要性と効果(8)

## 農水産業への寄与(銚子連絡道路との一体的機能)

- 銚子漁港は、年間水揚げ量が全国2位の規模を誇る、日本有数の水産物流通拠点である。
- 千葉東金道路(当該路線)と銚子連絡道路が一体的に機能することで、銚子漁港から豊洲市場までの所要時間が約129分となり、約24分短縮を図れる。
- 4車線化整備により、年間を通じて、円滑な交通が確保され、都心部への新鮮な農水産物の安定供給が可能となり、効率的な物流・品質の確保(輸送時の荷痛みの軽減等)に寄与。



### ◆銚子漁港 卸売場の様子



### <銚子漁港の主な水産物>



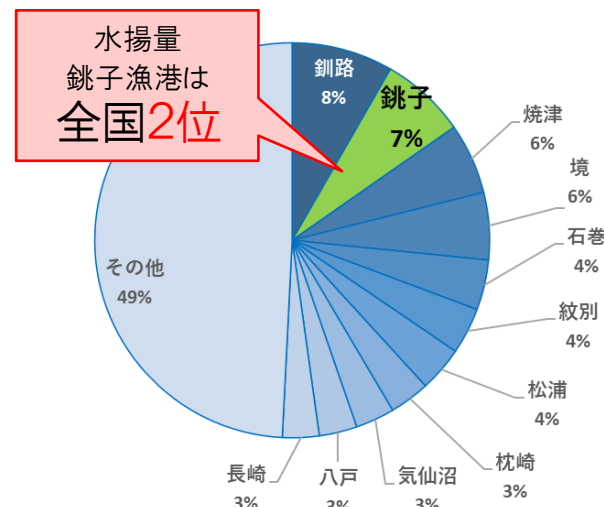
### ◆地元企業の声 (R3.3ヒアリング)

銚子は魚の産地で京浜向けの出荷が多いので道路整備が必要。搬入は時間通りに行う必要があるため、道路整備は重要。



- ← 整備前(銚子連絡道路)
- ← 整備後(銚子連絡道路)

### ■漁港別 水揚げ量(2024年)



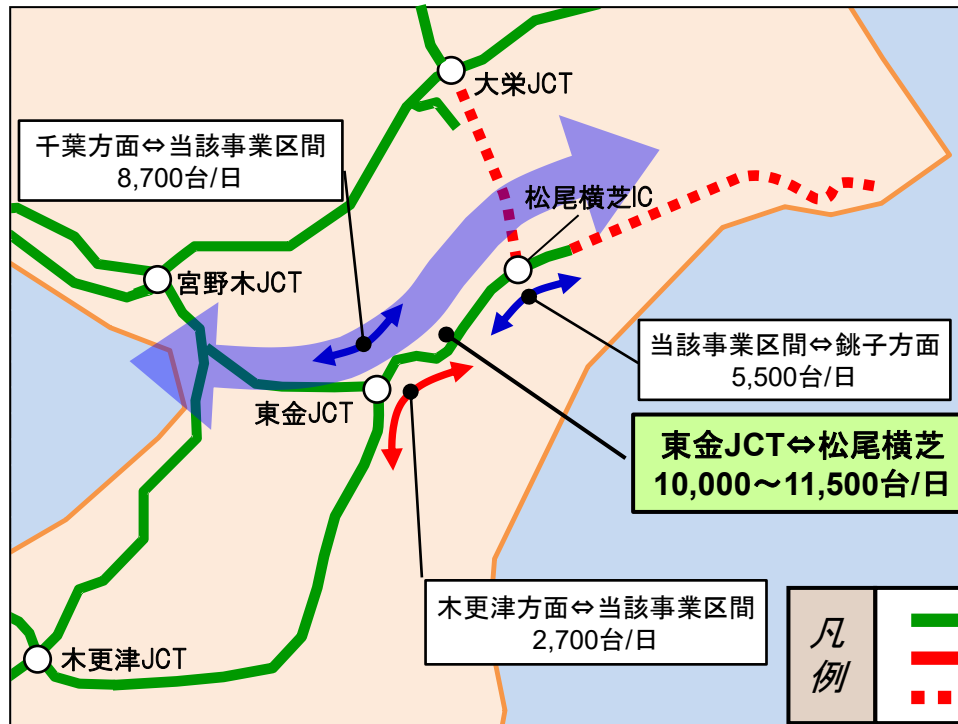
出典：水産物流通調査 (2024年)

### 3. 事業の必要性と効果(9)

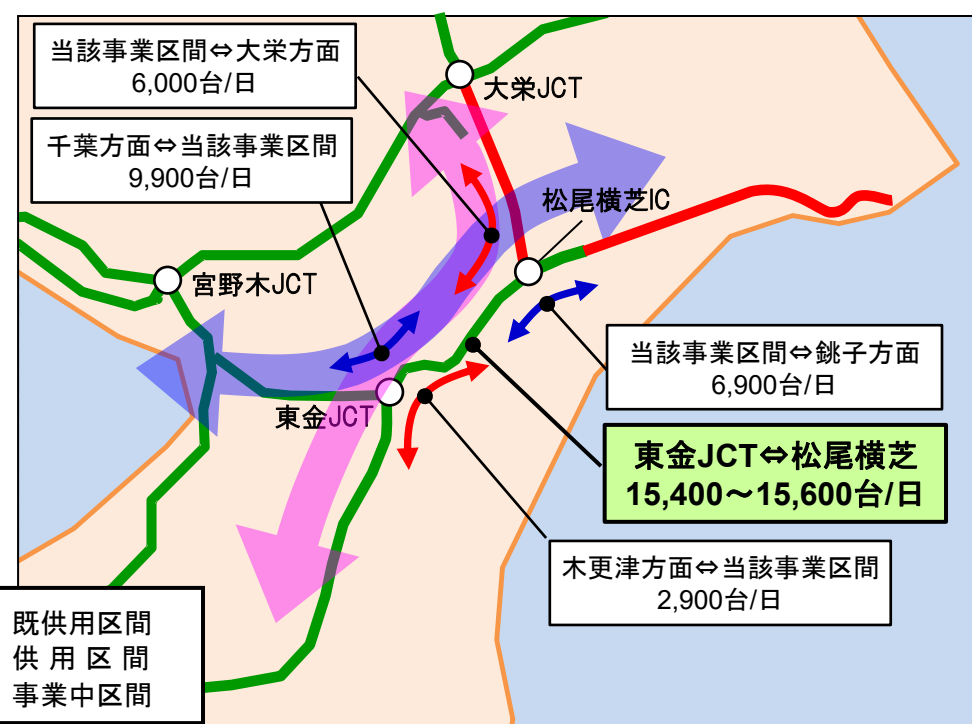
#### ネットワーク整備による交通量の増加

- 千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝IC間の交通量は、圏央道のネットワークが整備されることに伴い交通量の増加が見込まれる。
- 増加する交通量に対応し、円滑な交通を確保するため4車線化が必要である。

ネットワーク整備前



ネットワーク整備後





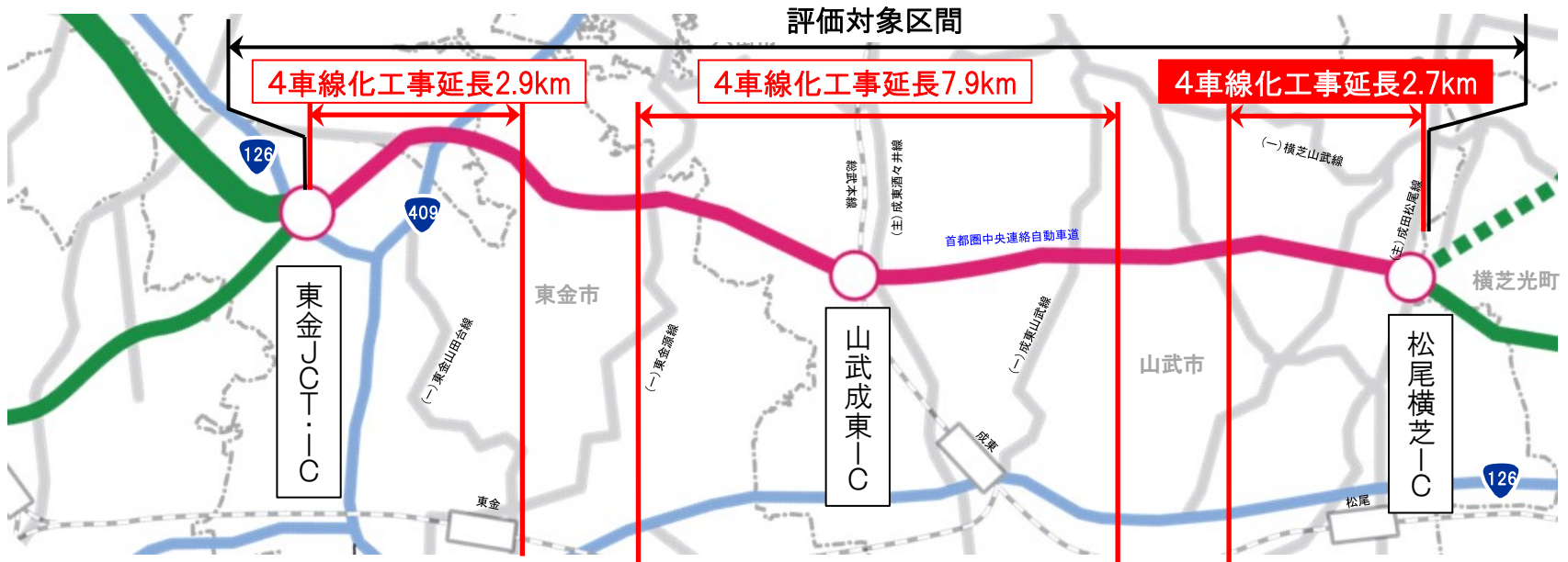
## 4. 事業進捗状況(1)

	東金JCT～松尾横芝IC
◆事業の経緯	
事業認可	平成 2年 9月
用地着手	平成 4年 6月
工事着手	平成 5年11月
暫定2車線開通	平成10年 3月
4車線化事業許可	平成12年 7月
◆完成予定年度	令和15年度
◆事業費	全体 1,271億円 今回対象4車線化事業費 185億円※

※大栄JCT～松尾横芝IC整備に伴う付加車線の設置の工事進捗に伴い事業費の一部を使用しているが、今後全体事業として事業費は適切に精査する

(令和7年12月現在)

○用地買収はⅠ期線建設時に完了している。



過年度評価時 (R2.12)	用地買収		100%				
	工事	土工・橋梁	0%				
		舗装・施設	0%				

今回評価時 (R7.12)	用地買収		100%					
	工事	土工・橋梁	20%	※1		※1		※2
		舗装・施設	20%					

※1 路線測量・土質調査実施中

※2 大栄JCT～松尾横芝IC整備に伴う付加車線の設置

# 4. 事業進捗状況(3)

## 工事完成までの流れ

- 大栄JCT～松尾横芝IC整備に伴い、松尾横芝ICから東金JCT側2.7km区間における付加車線の設置に向けて工事中。(舗装・施設施工中)。
- R8年度に開通予定の大栄JCT～松尾横芝ICが完成することにより新たなネットワークが完成。
- ネットワーク完成後の周辺道路の交通動向を鑑みながら、事業を推進。

凡例 前回評価時(R2.12)   
今回評価時(R7.12)

周辺道路の交通動向の確認

年度	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
前回再評価															
測量・調査・設計															
土木工事				※											
橋梁工事						※									
舗装・施設工事						※									
供用開始							※								

### ■周辺道路の開通予定時期

※大栄JCT～松尾横芝IC整備に伴う付加車線の設置

年度	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
圏央道（大栄～横芝）					●	→	●								
銚子連絡道路等				●								●			●
				Ⅱ期(横芝光IC～匝瑳市,L=5km)							Ⅲ期(匝瑳市横須賀～旭市イ,L=13km)				
												八木拡幅(旭市八木～銚子市三崎町,L=5.7km)			

# 5. 事業の投資効果(1)

## 計算条件

### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22年度の交通量を整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

### ■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費、更新費※1を計上した。

### 【今回評価】

・基準年次	: 令和7年度
・供用開始年次	: 令和15年度
・分析対象期間	: 供用後50年間
・基礎データ	: 平成27年度道路交通センサス
・社会的割引率	: 4%
・交通量の推計時点	: 令和22年度
・計画交通量	: 15,400～15,600(台/日)
・全体事業費	: 約1,271億円
・総便益(B)	: 約12,962億円(約9,380億円※2)
・総費用(C)	: 約3,736億円(約1,543億円※2)
・費用便益比(B/C)	: 3. 5

### 【参考：前回評価】

令和2年度
令和8年度
供用後50年間
平成22年度道路交通センサス
4%
令和12年度
14,400～15,400(台/日)
約1,271億円
約8,225億円(約7,933億円※2)
約2,792億円(約1,537億円※2)
2. 9

### 【参考】

費用便益比(B/C)	: 3. 7(社会的割引率2%)
費用便益比(B/C)	: 3. 9(社会的割引率1%)

※1 R4.2.22の費用便益分析マニュアルの改訂から費用の算定に追加されたもの。

※2 基準年次における現在価値化前を示す。



# 5. 事業の投資効果(2)

## 費用便益分析結果

### 【事業全体】

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	11,580億円	1,241億円	141億円	12,962億円 [9,380億円]	
費用 (C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	3.5
	3,350億円	384億円	2億円	3,736億円 [1,543億円]	

感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
交通量	3.1	3.8
事業費	3.8	3.2
事業期間	(3.5)	(3.4)

### 【残事業】

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	243億円	-15億円	3億円	231億円 [683億円]	
費用 (C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	3.4
	48億円	21億円	0億円	68億円 [117億円]	

感度分析 (B/C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
交通量	3.0	3.7
事業費	3.6	3.2
事業期間	(3.7)	(3.2)

事業全体 費用便益比(B/C) : 3.5 経済的純現在価値(B-C) : 9,226億円 経済的内部収益率(EIRR) : 14.2%

残事業 費用便益比(B/C) : 3.4 経済的純現在価値(B-C) : 163億円 経済的内部収益率(EIRR) : 15.4%

# 5. 事業の投資効果(3)

## 事業の投資効果のまとめ

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	3,350億円	48億円
	維持管理費	384億円	21億円
	更新費	2億円	—
	総費用(C)	3,736億円	68億円
便益	走行時間短縮便益	11,580億円	243億円
	走行経費減少便益	1,241億円	-15億円
	交通事故減少便益	141億円	3億円
	総便益(B)	12,962億円	231億円
B/C		3.5	3.4

主な その他の効果 (東金JCT ～松尾横芝)	CO2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO2排出量が削減(35億円)
	生産性向上	圏央道が完成することで、企業立地や投資が進み、経済効果が見込まれる
	災害時のリダンダンシー確保	4車線化することにより、リダンダンシーの確保に加え、被災後の復旧作業ヤードの確保、片側2車線を活用した対面通行による早期の交通機能確保
	観光客数の増加	観光地へのアクセス向上により周遊機会の増加、国内外観光客の集客向上に寄与
	企業活動の支援	都市部への農水産物等の安定供給が可能となり物流コスト削減、ドライバーの長時間労働緩和、物流品質の向上など企業活動を支援

## 6. 関係する都道府県の意見

### 千葉県知事の意見 令和 7年12月18日

一般国道126号千葉東金道路は、東京湾アクアラインと一体となって、東日本と西日本を結ぶ大動脈となる圏央道として機能するとともに、災害時には緊急輸送道路となるなど、平常時、災害時を問わず安定した人・モノの流れを確保する上でも大変重要な道路である。

特に、東金JCTから松尾横芝IC間は、第3滑走路の新設など「第2の開港プロジェクト」が進む成田空港と羽田空港を結ぶ連携軸を形成し、高規格道路ネットワークの一部として機能する重要な役割を担っている。

一方で、東金JCTから松尾横芝IC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を抱え、さらには、令和8年度に圏央道の千葉県区間が全線開通することによる交通量の増加が見込まれることから、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。

ついては、事業の継続が必要であり、一日も早い完成に向け、4車線化工事の着実な推進を図られたい。

# 7. 今後の対応方針(原案)

## (1) 事業の必要性等に関する視点

- 千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝IC間は圏央道の一部となって高規格道路ネットワークを形成する有料道路で、沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を果たす道路である。
- 当該区間は、圏央道のネットワーク化が完成することに伴い増加する交通量に対応するためにも、4車線化が必要であり、追越車線が整備されることにより、災害発生時における円滑な救命・救援ルート確保が図られる。
- 費用便益比(B/C)は、事業全体3.5、残事業3.4である。

## (2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 4車線化に必要な用地は取得しており、大栄JCT～松尾横芝IC間の進捗状況等周辺道路のネットワーク整備と調整を図りながら、令和15年度の完成に向け事業進捗を図る。

## (3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は 『事業継続』 とする。