

参 考 資 料

参 - 1 平成21年度の完成予定区間(箇所)

参 - 2 平成21年度 完成予定区間の概要

道央自動車道 落部IC ~ 八雲IC

の施設名称は仮称

道東自動車道 占冠IC ~ トナムIC

日本海沿岸東北自動車道 中条IC ~ 荒川IC

東関東自動車道 茨城南IC ~ 茨城JCT

首都圏中央連絡自動車道 つくばIC ~ つくばJCT

首都圏中央連絡自動車道 川島IC ~ 桶川JCT

上信越自動車道(拡幅) 豊田飯山IC ~ 信濃町IC

参 - 3 道路管理に関するアウトカム指標

参 - 4 NEXCO東日本 管内図

参考-1 平成21年度 開通・完成予定区間



< 新規開通予定区間 >

路線名	道路名	区 間	延長	協定上の 完成予定
高速自動車国道				
北海道縦貫自動車道	道央自動車道	落部IC ~ 八雲IC (注)	16.0 km	H22年11月
北海道横断自動車道	道東自動車道	占冠IC ~ トマムIC	26.2 km	H21年11月
日本海沿岸東北自動車道	日本海東北自動車道	中条IC ~ 荒川IC	9.7 km	H21年 9月
東関東自動車道	東関東自動車道	茨城南IC ~ 茨城JCT	8.8 km	H22年 3月
一般有料道路				
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	圏央道	つくばIC ~ つくばJCT	4.3 km	H22年 3月
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	圏央道	川島IC ~ 桶川JCT	5.7 km	H22年 3月

(注)道央自動車道 落部IC ~ 八雲ICは協定の完成予定年度を前倒し

< 拡幅(4車線化等)完成予定区間 >

路線名	道路名	区 間	延長	協定上の 完成予定
関越自動車道	上信越自動車道	豊田飯山IC ~ 信濃町IC	8.6 km	H21年11月

印の施設名称は仮称です。

参考 - 2

平成21年度 開通予定区間 [道央自動車道 落部IC ~ 八雲IC]



開通区間	道央自動車道 落部IC ~ 八雲IC
延長	16.0 km
幅員及び車線数	3.5 m × 2車線(暫定)
設計速度	100 km / h
インターチェンジ等	1箇所 ・落部IC 北海道二海郡八雲町東野 (道道落部インター線に連結)

路線概要

道央自動車道は既に八雲IC ~ 士別剣淵IC (L=397.6 km) が開通しています。

今回の開通で函館方面へ高速道路が延伸され、既供用区間の機能の強化、一般国道5号バイパス機能の強化が期待され札幌と函館の都市間の移動時間が短縮され、より安全で快適な移動が可能となります。



印の施設名称は仮称です。

平成21年度 開通予定区間

[道東自動車道 占冠IC ~ トمامIC]

NEXCO

開通区間 道東自動車道 占冠IC ~ トمامIC

延長 26.2 km

幅員及び車線数 3.5 m × 2車線(暫定)

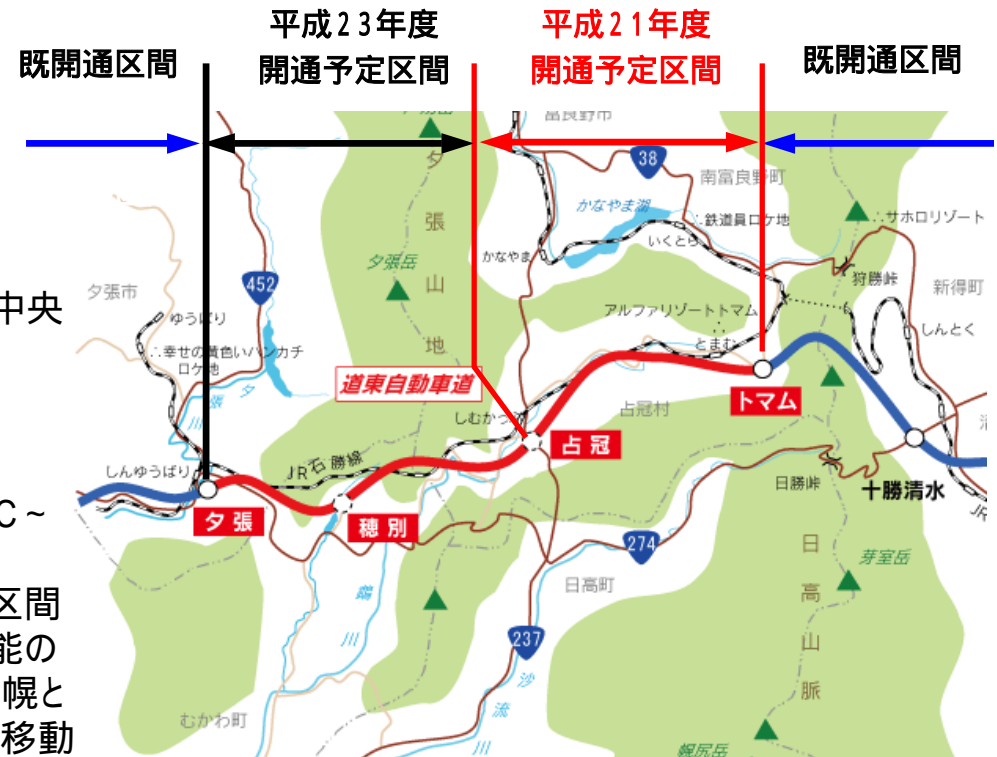
設計速度 100 km / h

インターチェンジ等 1箇所
 ・占冠IC 北海道勇払郡占冠村字中央
 (道道占冠インター線)

路線概要

道東自動車道は既に千歳JCT ~ 夕張IC(L=42.1 km)トمامIC ~ 本別・足寄IC(L=103.3 km)が開通しています。

今回の開通で、道央圏と道東圏がさらに一歩近づき、既供用区間の機能の強化、道央と道東を結ぶ一般国道274号バイパス機能の強化が期待され、道内屈指の交通の難所・日勝峠を回避し、札幌と帯広・釧路の都市間の移動時間が短縮され、より安全で快適な移動が可能となります。



印の施設名称は仮称です。

平成21年度 開通予定区間

[日本海沿岸東北自動車道 中条IC ~ 荒川IC]

NEXCO

開通区間 日本海沿岸東北自動車道 中条IC ~ 荒川IC

延長 9.7 km

幅員及び車線数 3.5 m × 2車線(暫定)

設計速度 100 km / h

インターチェンジ等 1箇所
・荒川IC 新潟県村上市南新保
(新直轄区間に連結)

路線概要

日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市(新潟中央JCT)を起点に日本海に沿って北上し、山形県を経て秋田県河辺郡河辺町(河辺JCT)に至る延長約250 kmの高規格幹線道路(自動車専用道路)です。このうち中条IC ~ 荒川IC(L = 9.7 km)は、新潟県北部の胎内市、村上市を通過しています。

今回の開通により、県北地域から新潟市域へのアクセスが向上することによって医療、経済、文化交流、観光などの地域産業の振興に大きく寄与します。



印の施設名称は仮称です。

平成21年度 開通予定区間

[東関東自動車道 茨城南IC ~ 茨城JCT]

NEXCO

開通区間	東関東自動車道 茨城南IC ~ 茨城JCT
延長	8.8 km
幅員及び車線数	3.5 m × 2車線(暫定)
設計速度	100 km / h
インターチェンジ等	2箇所 ・茨城南 IC 茨城県東茨城郡茨城町 (県道茨城鹿島線に連結) ・茨城JCT 茨城県東茨城郡茨城町 (東関東自動車道に連結)

路線概要

東関東自動車道 鉾田～茨城間は、現在千葉県市川市から茨城県潮来市まで供用されている東関東自動車道の延伸路線で、茨城県鉾田市から東茨城郡茨城町に至る延長約18 kmの高速道路です。このうち茨城南IC～茨城JCT間(L=8.8 km)は、茨城県県央の茨城町を通過しています。

今回の開通により、県中心地までの移動時間が短縮されることや、高度医療機関への30分圏域が拡大されるなどの効果が期待されます。また、茨城空港へのアクセス向上に寄与します。



印の施設名称は仮称です。

平成21年度 開通予定区間

[首都圏中央連絡自動車道 つくばIC ~ つくばJCT]

NEXCO

開通区間	首都圏中央連絡自動車道 つくばIC ~ つくばJCT
延長	4.3 km
幅員及び車線数	3.5 m × 2車線(暫定)
設計速度	100 km/h
インターチェンジ等	2箇所 ・つくばIC 茨城県つくば市 (県道取手つくば線に連結) ・つくばJCT 茨城県つくば市 (常磐自動車道に連結)

路線概要

圏央道は、都心からおよそ半径40～60kmの位置に計画されている総延長約300kmの高規格幹線道路です。横浜、厚木、八王子、川越、つくば、成田および木更津などの中核をなす都市を相互に結ぶことにより、首都圏に地域の核となる都市群を形成します。このうちつくばIC～つくばJCTはつくば市を通過します。

今回の開通により、移動時間が短縮されることや、高度医療機関への30分圏域が拡大されるなどの効果が期待されます。また、県南地域からの成田空港へのアクセス向上に寄与します。



印の施設名称は仮称です。

平成21年度 開通予定区間

[首都圏中央連絡自動車道 川島IC ~ 桶川JCT]

NEXCO

開通区間 首都圏中央連絡自動車道 川島IC ~ 桶川JCT

延長 5.7 km

幅員及び車線数 3.5 m × 4車線

設計速度 100 km/h、80 km/h

インターチェンジ等 1箇所
・桶川JCT 埼玉県桶川市
(一般国道17号に連結)

路線概要

圏央道は、都心からおよそ半径40～60kmの位置に計画されている総延長約300kmの高規格幹線道路です。横浜、厚木、八王子、川越、つくば、成田および木更津などの中核をなす都市を相互に結ぶことにより、首都圏に地域の核となる都市群を形成します。このうち川島IC～桶川JCTは川島町と桶川市を通過します。

今回の開通により、既開通区間とともに埼玉県内に新たに東西の交通軸が形成され、移動時間が短縮されます。これにより県内及び近隣中核都市と相互交流を深め地域社会の活性化に役立つとともに、県内各地域の調和のとれた発展を促進します。



印の施設名称は仮称です。

平成21年度 開通予定区間

[上信越自動車道(拡幅) 豊田飯山IC ~ 信濃町IC間]

NEXCO

開通区間	上信越自動車道(拡幅)	豊田飯山IC ~ 信濃町IC
延 長	8.6 km	
車線数	2車線を4車線に拡幅	
設計速度	80 km / h	
インターチェンジ等	—	

路線概要

上信越道は、関越道から分岐し、長野道、北陸道と接続し、群馬県、長野県、新潟県を結ぶ動脈としての役割を担い物流・観光等に寄与するとともに、関越道と中央道等を連結する高速道路ネットワークを構成し、災害時の代替路線としてダブルネットワーク機能の一端を担っています。

信州中野IC ~ 信濃町IC間は、平成9年に暫定2車線で開通、平成11年から4車線化に着手し、平成17年4月に信州中野IC ~ 豊田飯山ICの4車線化が完成しています。

今回の完成により、この区間で発生する混雑期(夏休み、行楽シーズン等)の交通集中による渋滞解消が図られ、より円滑で快適な走行が可能となります。



参考-3 道路管理に関するアウトカム指標、数値目標



より効果的、効率的に事業を執行するための、渋滞の緩和・解消といった事業の実施により、発生する効果や成果(アウトカム)を表す指標や事業量の数値目標は、以下のとおりです。

アウトカム指標数値目標	定 義	H20年度(見込値)	H21年度(目標値)
本線渋滞損失時間	本線渋滞 ¹ が発生することによる利用者の損失時間 ²	374万台時間/年 ³	424万台時間/年
路上工事による車線規制時間	道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間	78時間/(km・年) ⁴	78時間/(km・年)
ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用者の割合	73% ⁵	77%
死傷事故率	走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数 ⁶	11.0件/億台キロ	11.0件/億台キロ
舗装保全率	舗装路面の健全度 ⁷ を表す車線の延長比率	92%	93%
橋脚補強完了率	古い基準を適用した橋梁で、耐震補強を必要とする橋脚のうち、補強が完了している橋脚基数の割合	92% ⁸	97%
利用時間確保率(営業率)	道路が利用可能な時間 ⁹ の比率	99.8% ¹⁰	99.5%
顧客満足度	CS調査等で把握する維持管理に関するお客さまの満足度(5段階評価)	3.6	3.6
高機能舗装率	高機能舗装整備延長の割合	63%	66%
強化型防護柵整備率	古い基準を適用した防護柵で、強化型防護柵を必要とする防護柵延長のうち、強化型に整備している防護柵延長の割合	90%	94%
ETC停止処理率	カード挿し忘れ等のトラブルにより、ETC車が専用レーンで停止する割合	0.16%	0.16%

- 1 高速道路では、時速40km以下で低速走行あるいは停止・発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態をいいます。
- 2 損失時間は、渋滞通過のために生じた遅れ時間を、法定速度と渋滞時の平均走行速度(25Km/h)の差で算定した時間と影響台数で積算した年間総損失時間をいいます。渋滞損失時間は、1～12月までの暦年の損失時間を示しています。
- 3 平成20年の本線渋滞損失時間は、交通量の減少により本線渋滞が例年より大幅に減少したため、目標値より大きく減少しました。
- 4 新潟県中越沖地震の災害復旧事業に関わる車線規制時間は、含まれていません。
- 5 年度末月の平均利用率(台数の割合)を示しています。収入に占めるETC利用の割合はH21.1平均で79.8%(概略試算値・高速道路のみ)となります。
- 6 会社が管理する道路のうち一部の道路は除かれています。また、2つの会社にわたる道路については走行台キロ比で事故件数を按分しています。死傷事故率は、1～12月までの暦年の事故率を示しています。
- 7 舗装の健全度とは、概ね5年以内には舗装補修を必要としない状態をいいます。
- 8 補強対象橋脚の工事契約率は100%です。
- 9 降雨、降雪に因る通行止め(災害、地震等を除く)と、事故や工事による通行止時間を除く、通行可能な時間をいいます。利用時間確保率は、1～12月までの暦年の確保率を示しています。
- 10 平成20年の利用時間確保率は、雪に起因した通行止が例年より減少したため、目標値より大きく向上しました。

NEXCO東日本 管内図

凡例

- 高速自動車国道 (供用中)
- 高速自動車国道 (新直轄) (供用中)
- - - - 高速自動車国道 (事業中)
- 高速自動車国道 (新直轄)
- 一般有料道路 (供用中)
- - - - 一般有料道路 (事業中)
- 一般有料道路 (直轄事業中)
- 中日本高速道路(株)
- 高速自動車国道 (供用中)
- - - - 中日本高速道路(株)
- 一般有料道路 (事業中)

