

◆ 再評価資料

資料—4

◇ 高規格幹線道路

番号	事業名・概要	①事業の必要性等			②事業進捗の見込み	③コスト削減	対応方針 (案)	備考
		事業の目的	将来交通量 (H42)	B/C	事業の進捗状況			
1	北海道縦貫自動車道 大沼～国縫 延長： 67.2 km (供用済： 21.7 km) 平成6年度事業化 ①事業費： 1,262 億円 進捗率： 72 % (本体工事着手：100%)	●北海道縦貫自動車道は道央圏と道南圏の連絡の強化を図り、沿線地域の産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化に不可欠な道路である。 ●国道5号の交通の分散機能や事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。	4,300～ 6,400台/日	1.9	・用地取得 ほぼ完了 ・工事 落部～八雲 土工・橋梁工事ほぼ完成 舗装・施設工事最盛期 大沼～落部 土工・橋梁工事全面展開中	落部～八雲 H22年度完成予定 大沼～落部 H24年度完成予定	コスト削減に 努める。	事業継続 八雲～国縫(21.7km) H18.11.18開通
2	北海道横断自動車道 根室線 夕張～十勝清水 延長： 81.6 km (供用済： 20.9 km) 平成9年度事業化 ①事業費： 2,438 億円 進捗率： 54 % (本体工事着手：100%)	●北海道横断自動車道は道央圏と道東圏の連絡の強化を図り、沿線地域の産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化に不可欠な道路である。 ●交通の難所である日勝峠を回避し、国道274号の異常気象時や事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。	4,400～ 4,600台/日	1.4	・用地取得 ほぼ完了 ・工事 占冠～トマム 土工・橋梁工事ほぼ完成 舗装・施設工事最盛期 夕張～占冠 土工・橋梁工事全面展開中	占冠～トマム H21年度完成予定 夕張～占冠 H23年度完成予定	コスト削減に 努める。	事業継続 トマム～十勝清水(20.9km) H19.10.21開通
3	日本海沿岸東北自動車道 中条～荒川 延長： 9.8 km (供用済： km) 平成10年度事業化 ①事業費： 303 億円 進捗率： 58 % (本体工事着手：100%)	●日本海沿岸東北自動車道は日本海沿岸地域の連絡の強化を図り、産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化に不可欠な道路である。 ●国道7号の交通の分散機能や事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。	5,600台/日	1.7	・用地取得 完了 ・工事 土工・橋梁工事完成 舗装・施設工事最盛期	中条～荒川 H21年度完成予定	コスト削減に 努める。	事業継続
4	常磐自動車道 常磐富岡～新地 延長： 55.5 km (供用済： km) 平成10年度事業化 ①事業費： 1,480 億円 進捗率： 34 % (本体工事着手：82%)	●常磐自動車道は太平洋沿岸地域の連絡の強化を図り、産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化に不可欠な道路である。 ●国道6号や東北道等の事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。	5,400～ 8,100台/日	1.4	・用地取得 ほぼ完了 ・工事 常磐富岡～相馬 土工・橋梁工事全面展開中 相馬～新地 一部土工工事着手	常磐富岡～相馬 H23年度完成予定 相馬～新地 H26年度完成予定	コスト削減に 努める。	事業継続
5	常磐自動車道 山元～亘理 延長： 11.5 km (供用済： km) 平成10年度事業化 ①事業費： 321 億円 進捗率： 76 % (本体工事着手：100%)	●常磐自動車道は太平洋沿岸地域の連絡の強化を図り、産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化に不可欠な道路である。 ●国道6号や東北道等の事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。	8,700台/日	3.0	・用地取得 ほぼ完了 ・工事 土工・橋梁工事ほぼ完成 舗装・施設工事最盛期	山元～亘理 H22年度完成予定	コスト削減に 努める。	事業継続
6	北関東自動車道 伊勢崎～岩舟JCT 延長： 39.9 km (供用済： 16.0 km) 平成5年度事業化 ①事業費： 2,247 億円 進捗率： 67 % (本体工事着手：100%)	●北関東自動車道は、首都圏から放射状に伸びる関越道・東北道・常磐道の3つの高速道路を連結し、広域的なネットワークを形成する。 ●北関東地域における総合開発を支援する基盤としての役割を果たす。	19,100～ 30,100台/日	4.8	・用地取得 完了 ・工事 土工・橋梁工事全面展開中	太田桐生～岩舟JCT H23年度完成予定	コスト削減に 努める。	事業継続 伊勢崎～太田桐生(16.0km) H20.3.8開通
7	東関東自動車道 水戸線 鉢田～茨城JCT 延長： 18.2 km (供用済： km) 平成11年度事業化 ①事業費： 517 億円 進捗率： 22 % (本体工事着手：48%)	●東関東自動車道は東関東地域の連絡の強化を図り、産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化に不可欠な道路である。 ●茨城空港のアクセス道路として、利便性向上に寄与する。国道51号の交通分散や事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。	17,200～ 17,900台/日	3.1	・用地取得 茨城南～茨城 ほぼ完了 鉢田～茨城南 未着手 ・工事 茨城南～茨城 土工・橋梁工事全面展開中 舗装・施設工事着手 鉢田～茨城南 調査・設計中	茨城南～茨城JCT H21年度完成予定 鉢田～茨城南 H27年度完成予定	コスト削減に 努める。	事業継続
8	東関東自動車道 水戸線 三郷～高谷JCT 延長： 20.1 km (供用済： 4.1 km) 平成10年度事業化 ①事業費： 10,095 億円 進捗率： 25 % (本体工事着手：22%) *三郷南～高谷JCT	●外環は、放射状に伸びる幹線道路を相互に連絡させ、都心に集中する交通を円滑に分散・導入するとともに、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせることにより、首都圏に均衡ある道路ネットワークを形成する上で不可欠な道路である。 ●市川市、松戸市においては、南北方向の新たな幹線道路として、現道の交通混雑緩和や生活道路の安全性向上等に必要な道路である。	33,800～ 48,000台/日	1.0	・用地取得 三郷南～松戸 完了 松戸～高谷 94% (面積ベース、一般部を含む) ・工事 三郷南～高谷 土工工事順次着手	三郷南～高谷JCT H27年度完成予定	コスト削減に 努める。	事業継続 三郷～三郷南(4.1km) H17.11.27開通

◇ 高規格幹線道路以外

番号	事業名・概要	①事業の必要性等			②事業進捗の見込み	③コスト削減	対応方針 (案)	備考
		事業の目的	将来交通量 (H42)	B/C	事業の進捗状況			
1	第三京浜道路(改良) ・保土ヶ谷PA(下り線)の改良 平成4年度完成 ・都筑ICの新設 平成7年度完成 ・都筑PA(上り線)の新設 平成8年度完成 ・野川ICの新設 ①事業費： 173 億円 進捗率： 49 % 昭和82年度事業化 (工事未着手)	●野川ICの新設は、京浜川崎IC(上り・OFF)の機能的な洗滞対策を目的とする事業である。	10,700台/日	1.2	・用地取得 24%	野川IC H24年度完成予定	コスト削減に 努める。	事業継続

注1) 表中の事業費は、供用中区間を含む評価区間全体の事業費

北海道縦貫自動車道(大沼^{おおぬま}～国縫^{くんぬい})

【 再 評 価 】

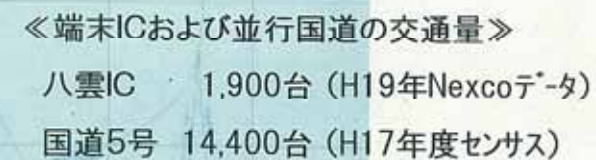
平成21年 3月13日

あ な た に、ベ ス ト・ウ ェ イ。





北海道縦貫自動車道（大沼～国縫）



2. 事業の目的および概要

(1) 事業の目的

北海道縦貫自動車道は、北海道を南北に貫き、道北・道央地域、道南・道央地域の連絡の強化を図り、沿線地域の産業、経済、文化、観光等の発展に資する路線である。

(2) 事業の概要

- ◆ 区 間 自)北海道茅部郡^{かやべ}森町^{もり}字赤井川^{あかいがわ}
至)北海道山越郡^{やまこし}長万部町^{おしやまんべ}字国縫^{くぬい}
- ◆ 計 画 延 長 67.2km (うち 21.7km供用中)
- ◆ 車 線 数 2車線
- ◆ 規 格 第1種第2級 (設計速度 100km/h)
- ◆ 全体事業費 約1,362億円

(凡 例)

	開通区間
	事業許可に基づく会社の整備
	新直轄による整備

⇒ 4時間57分 (13分短縮)

3. 事業の必要性と効果②

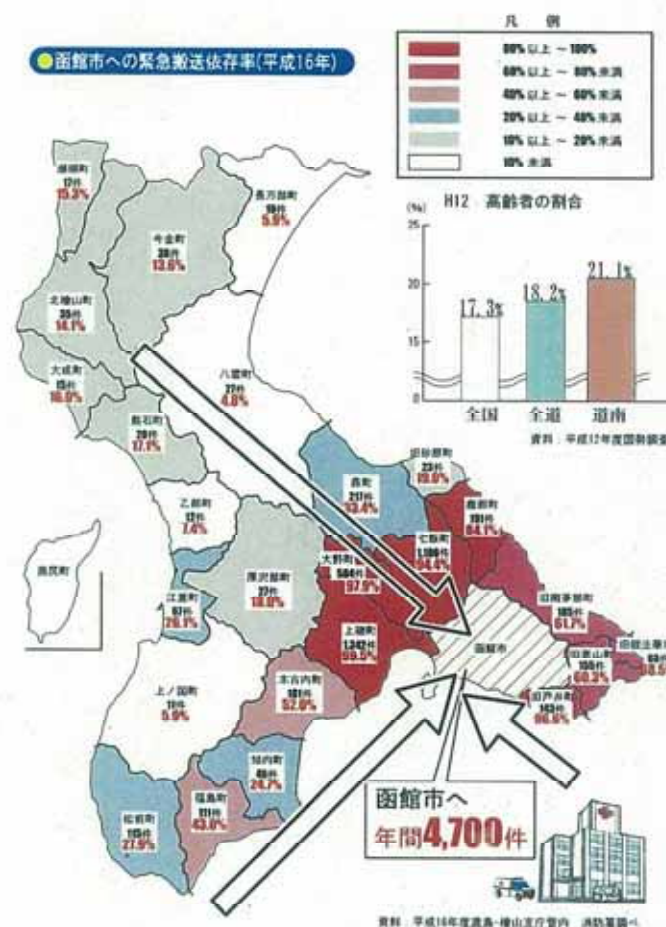
地方医療環境の改善

【大沼～八雲間の開通により】

市立函館病院(第三次緊急医療機関)への搬送時間

八雲町 ⇒ 市立函館病院 現在 73分

整備後 63分 (10分短縮)



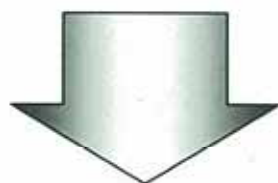
3. 事業の必要性と効果③

NEXCO

交通路の相互補完

国道5号は、道央圏と道南圏を結ぶ大動脈である。

国道5号が通行止となった場合、日本海側を迂回するルートしかなく、移動時間は大幅に増加する。



迂回時ルート
約3時間30分

北海道縦貫自動車道が整備されれば、災害時の代替路としての役割を担い、国道と相互に補完する地域間交通路が完成する。



4. 事業の進捗状況

NEXCO

	大沼～落部	落部～八雲	八雲～国縫
◆事業の経緯			
整備計画決定	平成 元年 1月		
施行命令	平成 5年11月		
実施計画認可	平成 6年 9月		
用地着手	平成11年 6月	平成11年 2月	平成10年 2月
工事着手	平成12年 2月	平成11年 2月	平成10年 2月
◆完成予定年度	平成24年度	平成22年度	平成18年11月供用
◆事業費	約1,362億円（うち用地費 約198億円）		
事業進捗率 （平成20年9月末）	72% （工事着手100%）		



- 落部～八雲間は用地取得および土工・橋梁工事がほぼ完成し、舗装・施設工事が最盛期である。
平成22年度の開通を目指して事業を着実に推進中である。
- 大沼～落部間は用地取得がほぼ完了し、土工・橋梁工事が全面展開中である。
平成24年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

5. 事業の投資効果

NEXCO

費用対効果分析結果

◆総便益 基準年における 現在価値(B)	走行時間短縮便益	2,763億円
	走行経費減少便益	356億円
	交通事故減少便益	118億円
	計	3,237億円

◆総費用 基準年における 現在価値(C)	事業費	1,445億円
	維持管理費	296億円
	計	1,741億円



費用便益比 $B/C = 1.9$

6. 今後の対応方針(案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 北海道縦貫自動車道は、道央圏と道南圏の連絡の強化を図り、沿線地域の産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化、地域連携軸の形成に不可欠な道路である。
- 北海道縦貫自動車道は、国道5号の交通分散機能や事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。
- 費用対効果(B/C)は、1.9である。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 落部～八雲間は用地取得および土工・橋梁工事がほぼ完成し、舗装・施設工事が最盛期である。
平成22年度の開通を目指して事業を着実に推進中である。
- 大沼～落部間は用地取得がほぼ完了し、土工・橋梁工事が全面展開中である。
平成24年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。

北海道横断自動車道 根室線

ゆうばり とかちしみず
(夕張～十勝清水)

【 再 評 価 】

平成21年 3月13日

あ な た に、ベ ス ト・ウ ェ イ。





網走

断自動車道 根室線（夕張～十勝清水）

旭川エリア
旭川空港

用地取得・ほぼ完了
工事：土工・橋梁工事
全面展開中
H23年度完成
L=34.5km

用地取得：ほぼ完了
工事：舗装・施設工事
最盛期
H21年度完成
L=26.2km

H19.10.21供
L=20.9km

北海道

札幌エリア
北海道縦貫自動車道

占冠IC
タムムIC
日勝峠
十勝清水IC
帯広エリア
帯広空港

国道274号

夕張IC
穂別IC

新千歳空港
苫小牧港

小樽港

よび並行国道の交通量※
2,200台（H19年Nexcoデータ）
10,400台（H17年度センサス）
2,000台（H19年Nexcoデータ）

トマムIC 2,000台 (H19年Nexcoデータ)

H23年度完成予定
L=34.5km

H21年度完成予定
L=26.2km

H19.10.21供用
L=20.9km

占冠IC

274. 4

トマムIC

十勝沖

帶

広エリア

10

2

トマム～十勝清水間の開通による交通状況の変化



2. 事業の目的および概要

NEXCO

(1) 事業の目的

北海道横断自動車道は、北海道を東西に貫き、道東・道央地域の連絡の強化を図り、沿線地域の産業、経済、文化、観光等の発展に資する路線である。

(2) 事業の概要

- ◆ 区 間 自)北海道ゆうばり夕張市もみじやま紅葉山
至)北海道かみかわ上川郡しみず清水町しみず字清水
- ◆ 計 画 延 長 81.6km (うち 20.9km供用中)
- ◆ 車 線 数 2車線
- ◆ 規 格 第1種第2級 (設計速度 100km/h)
- ◆ 全体事業費 約2,438億円

3. 事業の必要性と効果①

高速バスの利便性向上

【夕張～十勝清水間の開通により】

札幌～帯広間の高速バス所要時間 現在 4時間10分

整備後 3時間20分 (50分短縮)



3. 事業の必要性と効果②

物流効率化の支援

釧路・根室などから多くの生乳が、釧路港をはじめ苫小牧港や小樽港まで陸送され、航路で本州の工場に向け出荷されている。

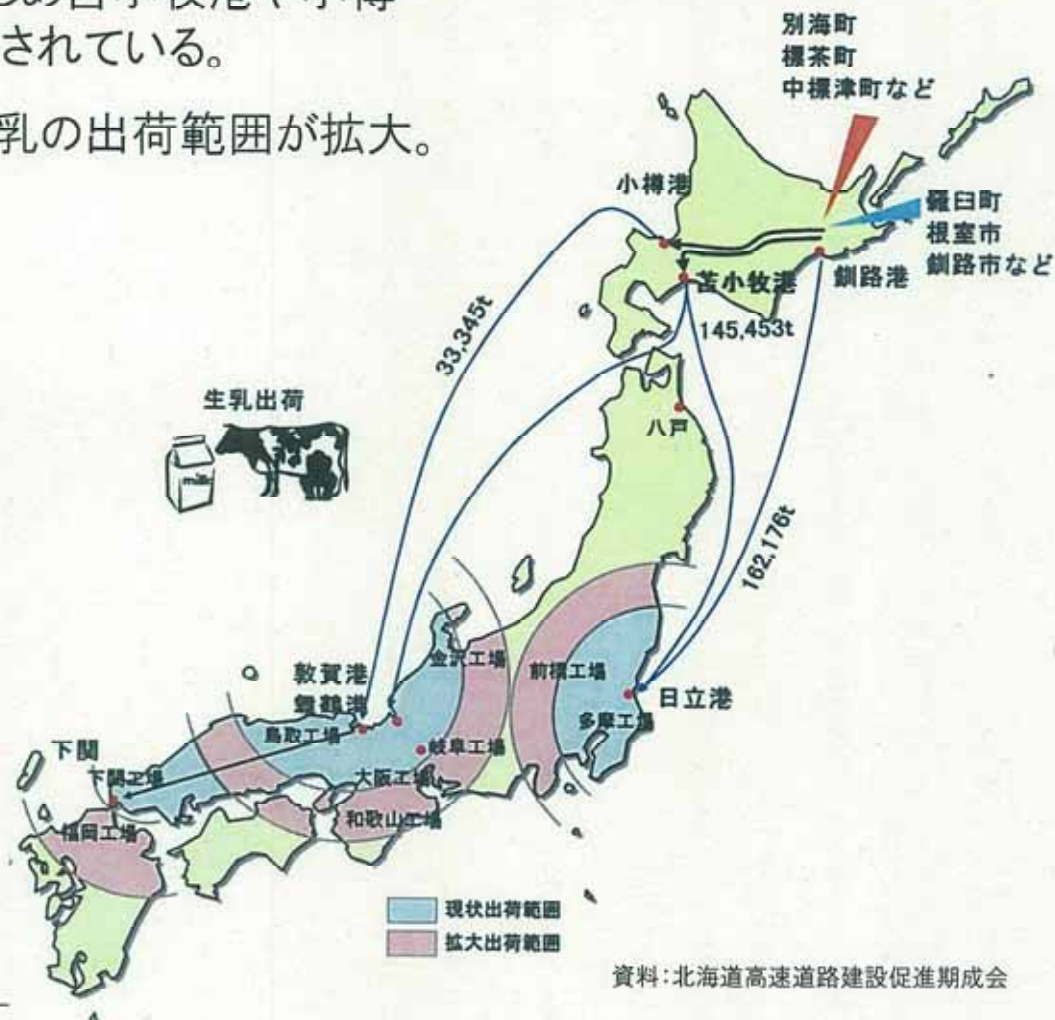
北海道横断自動車道の完成により、新鮮な牛乳の出荷範囲が拡大。

生乳の運搬には定時高速性が重要

CS（クーラーステーション）から
3日以内に届けなければなりません！

CSとは、主に本州に生乳を出荷するため、一時的に貯留し摂氏 1～2℃まで冷却する施設です。また、受入・搬出・洗浄・品質など一括管理している施設です。釧路根室管内からは「釧路CS」（標茶町）と「別海中継CS」（別海町）の2箇所のCSから出荷しています。

●生乳の本州工場出荷範囲の拡大 関係機関聞き取り調査



資料：北海道高速道路建設促進期成会

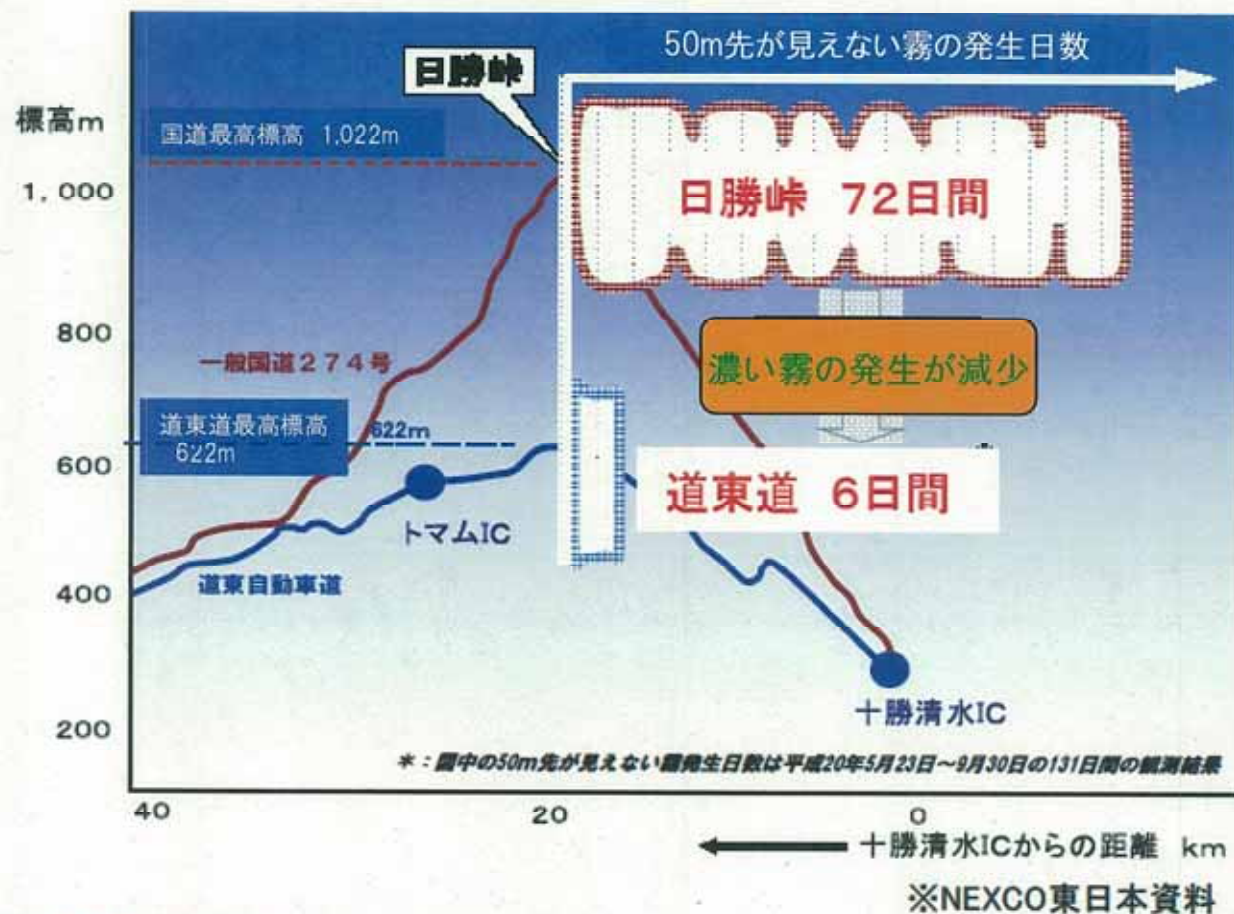


東日本

3. 事業の必要性と効果③

道路交通環境の向上

交通の難所である日勝峠(標高1,022m)を回避して、日高山脈を越えることが可能



日勝峠の現状

※写真: 北海道開発局より提供



3. 事業の必要性と効果④

NEXCO

地方医療環境の改善

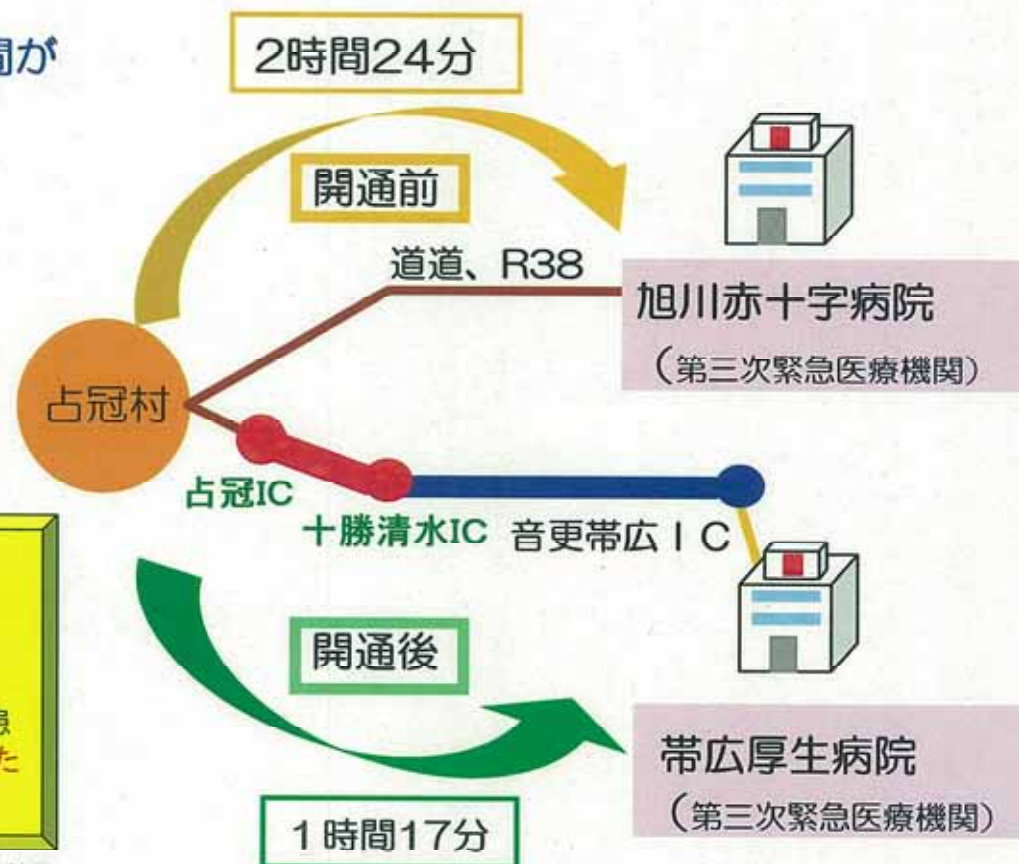
占冠村から帯広方面の医療機関までの搬送時間が大幅に短縮し、搬送先の選択肢が増える

《救急搬送選択肢の増加》

帯広方面への搬送距離、搬送時間の短縮により、開通前の富良野、旭川方面に加え、**搬送先の選択肢として帯広を追加！**

- ◆救急医療現場の声(富良野消防署占冠支署)
 - 従来は富良野方面に搬送していたが、搬送時間の短縮により清水、帯広への搬送など、**搬送先の選択肢が増加し、より確実性の高い医療体制となりました。**
 - また、トマムICの開通に伴い、帯広の病院との循環器系疾患の患者さんの受け入れ態勢を整えるなど、**道東道を利用した救急体制を築いています。**

※帯広開発建設部実施のヒアリング調査結果



(占冠～十勝清水 開通の場合)

4. 事業の進捗状況

NEXCO

	夕張～占冠	占冠～トママ	トママ～十勝清水
◆事業の経緯			
整備計画決定	平成 9年 3月		
施行命令	平成10年12月		平成 9年12月
実施計画認可	平成11年 4月		平成10年 1月
用地着手	平成15年 2月	平成15年 7月	平成14年 1月
工事着手	平成15年 3月	平成15年 9月	平成14年 1月
◆完成予定年度	平成23年度	平成21年度	平成19年10月供用
◆事業費	約2,438億円（うち用地費 約67億円）		
事業進捗率 （平成20年9月末）	54% （工事着手100%）		



- 占冠～トママ間は用地取得および土工・橋梁工事がほぼ完成し、舗装・施設工事が最盛期である。
平成21年度の開通を目指して事業を着実に推進中である。
- 夕張～占冠間は用地取得がほぼ完了し、土工、橋梁工事が全面展開中である。
平成23年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

5. 事業の投資効果

NEXCO

費用対効果分析結果

◆総便益 基準年における 現在価値(B)	走行時間短縮便益	3,333億円
	走行経費減少便益	418億円
	交通事故減少便益	103億円
	計	3,854億円

◆総費用 基準年における 現在価値(C)	事業費	2,350億円
	維持管理費	359億円
	計	2,709億円



費用便益比 $B/C = 1.4$

6. 今後の対応方針(案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 北海道横断自動車道は、道央圏と道東圏の連絡の強化を図り、沿線地域の産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化、地域連携軸の形成に不可欠な道路である。
- 北海道横断自動車道は、交通の難所である日勝峠を回避し、国道274号の異常気象時や事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。
- 費用対効果(B/C)は、1.4である。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 占冠～トマム間は用地取得および土工・橋梁工事がほぼ完成し、舗装・施設工事が最盛期である。
平成21年度の開通を目指して事業を着実に推進中である。
- 夕張～占冠間は用地取得がほぼ完了し、土工、橋梁工事が全面展開中である。
平成23年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。

日本海沿岸東北自動車道

なかじょう あらかわ
(中条～荒川)

【 再 評 価 】

平成21年 3月13日

あ な た に、ベ ス ト・ウ ェ イ。



1. 位置図

NEXCO



1. 位置図

NEXCO

日本海沿岸東北自動車道（中条～荒川）

新直轄区間(L=20km)

H21年度完成予定
L=9.8km

用地取得：完了
工事：舗装・施設工事
最盛期

《端末ICおよび並行国道の交通量》

中条IC 5,300台（H19年Nexcoデータ）

国道7号 19,400台（H17年度センサス）

東日本

2. 事業の目的および概要

NEXCO

(1) 事業の目的

日本海沿岸東北自動車道は、北陸自動車道と一体となって日本海沿岸地域の産業、経済、文化の交流発展を推進する路線である。

(2) 事業の概要

- ◆区 間 自)新潟県胎内市弥彦岡
至)新潟県村上市南新保
- ◆計 画 延 長 9.8km
- ◆車 線 数 2車線
- ◆規 格 第1種第2級（設計速度 100km/h）
- ◆全体事業費 約303億円

3. 事業の必要性と効果①

NEXCO

高速バスの利便性向上

新潟県は高速バスの利用が活発で、
H17年の利用人数は約240万人

現在の運行状況：4往復／日

整備前：新潟亀田IC～中条IC利用

整備後：新潟亀田IC～荒川IC利用

北陸道 鳥原BS駐車場利用状況



3. 事業の必要性と効果②

NEXCO

地方医療環境の改善

村上市から第三次救急医療施設「新潟県立新発田病院」への救急搬送時間が短縮

また、日本海沿岸東北自動車道では、県北地域からの更なる救急搬送時間短縮のため、地域と一体となって「救急車退出路」を整備し、1分1秒でも早い搬送を目指している

(加治川紫雲寺BSに併設。H21.3月完成予定)



岩船地域から新発田病院への搬送人数(H19年)

⇒ 228人 (岩船地域は県北地域の北部で村上市・関川村を指す)



3. 事業の必要性と効果③

NEXCO

交通路の相互補完

日本海沿岸東北自動車道が整備されることで、
国道7号が通行止めになった場合の迂回路として
機能する。



3. 事業の必要性と効果④

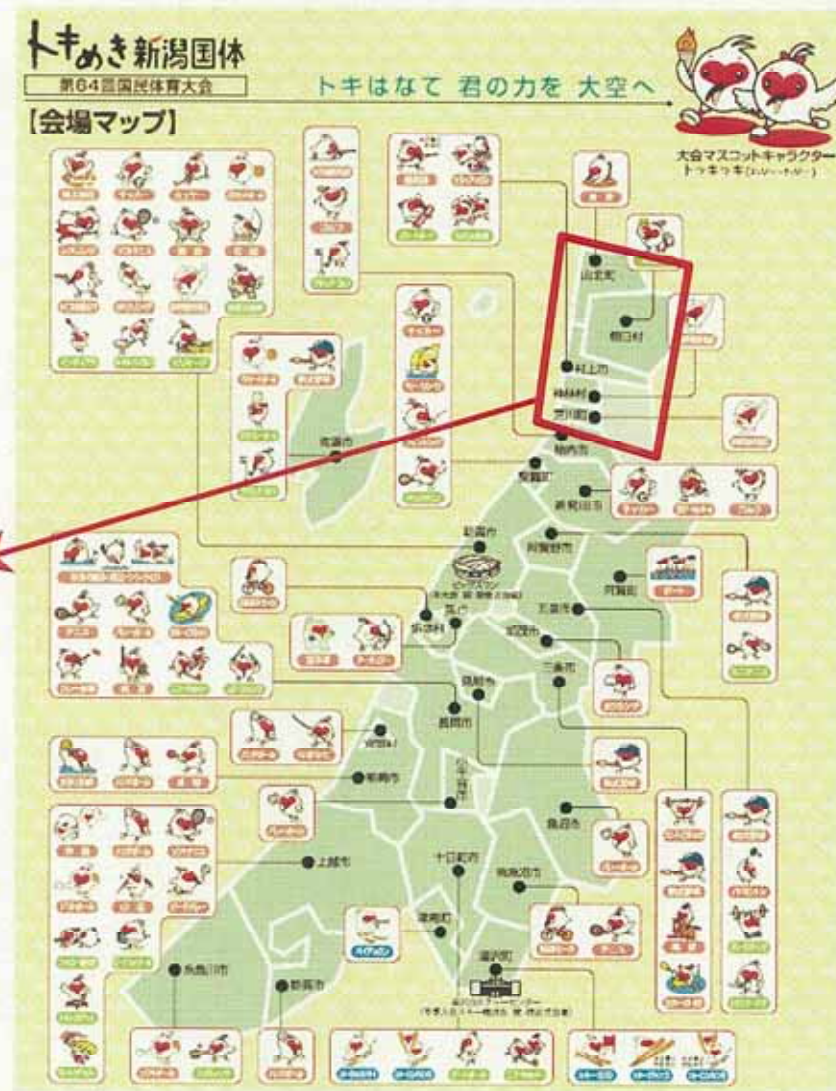
NEXCO

大規模イベントの支援

平成21年9月に開催される
第64回国民体育大会(新潟国体)に
おいて、選手や観客の移動を支援する

村上市競技内容

地域(旧市町村名)	競 技
山 北	相撲
朝 日	3B体操(デモ)
村 上	銃剣道、トライアスロン スケートボード、リズム体操(デモ)
神 林	高校軟式野球
荒 川	高校軟式野球



4. 事業の進捗状況

NEXCO

	中条～荒川
◆事業の経緯	
都市計画決定	平成 8年11月
整備計画決定	平成 8年12月
施行命令	平成10年 4月
実施計画認可	平成10年 4月
用地着手	平成12年12月
工事着手	平成13年 7月
◆完成予定年度	平成21年度
◆事業費	約303億円（うち用地費 約62億円）
事業進捗率 （平成20年9月末）	58% （工事着手100%）

- 用地取得および土工・橋梁工事が完成し、舗装・施設工事が最盛期である。
平成21年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。



5. 事業の投資効果



費用対効果分析結果

◆総便益 基準年における 現在価値(B)	走行時間短縮便益	497億円
	走行経費減少便益	93億円
	交通事故減少便益	10億円
	計	601億円

◆総費用 基準年における 現在価値(C)	事業費	302億円
	維持管理費	48億円
	計	350億円



費用便益比 $B/C = 1.7$

6. 今後の対応方針(案)

NEXCO

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 日本海沿岸東北自動車道は、日本海沿岸地域の産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化、地域連携軸の形成に不可欠な道路である。
- 日本海沿岸東北自動車道は、国道7号の交通分散機能や事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。
- 費用対効果(B/C)は、1.7である。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 用地取得および土工・橋梁工事が完成し、舗装・施設工事が最盛期である。平成21年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。

じょうばんとみおか しんち
常磐自動車道(常磐富岡～新地)

【 再 評 価 】

平成21年 3月13日

あな た に、ベ ス ト・ウ ェ イ。





1. 位置図

NEXCO

常磐自動車道（常磐富岡～新地）



2. 事業の目的および概要

NEXCO

(1) 事業の目的

常磐自動車道は、関東地方と東北地方南部の太平洋沿いの主要地方都市を結び、産業、経済、文化の発展に資する路線である。

(2) 事業の概要

- ◆区 間 自)福島県双葉郡富岡町大字上手岡^{とみおかまち かみておか}
至)福島県相馬郡新地町杉目字飯樋^{しんちまち すぎのめ いいどい}
- ◆計 画 延 長 55.5km
- ◆車 線 数 2車線
- ◆規 格 第1種第2級（設計速度 100km/h）
- ◆全体事業費 約1,480億円

3. 事業の必要性と効果①

交通路の相互補完

- ①首都圏と仙台圏を結ぶ常磐道と東北道の距離はほぼ等距離
- ②福島県浜通り地方から宮城県南部の発展に寄与
- ③東北道、磐越道、北関東道と共にラダー型ダブルネットワークを構築
- ④国道6号の渋滞緩和、東北道の事故・災害・異常気象発生時には、磐越道と共に代替ルートを確認

常磐自動車道の整備により、東北地方の高速道路網が強化されることで、高い安心感を地域に提供することができる



東北道、磐越道が大雪で通行止となり、国道6号の交通集中渋滞が発生

3. 事業の必要性と効果②

高速バスの利便性向上

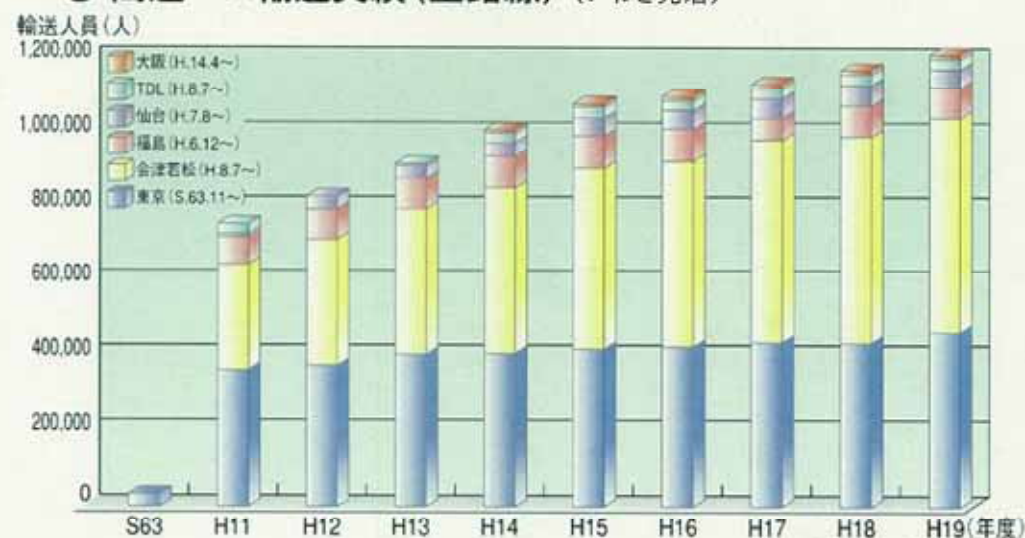
(現在) いわき～仙台間 磐越道及び東北道を経由したルート ⇒ 2時間45分 ⇒ (5往復/日)
 (将来) いわき～仙台間 常磐道を経由したルート ⇒ 2時間12分 (33分短縮) ⇒ (便数の増)

高速バス路線図



資料：各社時刻表 (H19.10)

● 高速バス輸送実績(全路線) (いわき発着)



資料：東北運輸局HP

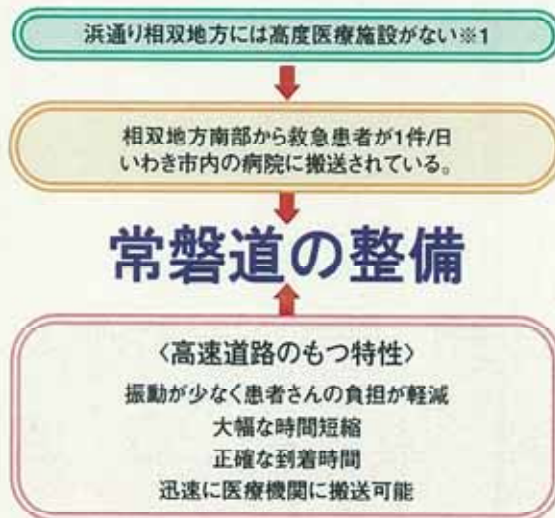
3. 事業の必要性と効果③

NEXCO

地域医療環境の改善

いわき
・相馬市⇒いわき市立磐城総合共立病院 約 34分短縮
(約126分⇒約92分)

いわき
・浪江町⇒いわき市立磐城総合共立病院 約 12分短縮
(約 80分⇒約68分)



3. 事業の必要性と効果④

NEXCO

物流効率化の支援

水産物の市場拡大

- ・相双地域の漁港では、沖合漁業の他、船曳網漁業、刺し網漁業、かご漁業等の沿岸漁業、海面養殖業が営まれている。
- ・常磐道の延伸により、鮮度の良い海産物の出荷及び安定供給を支え、各漁港における出荷量及び出荷市場のさらなる拡大が期待される。

①松川浦漁港（漁獲量14,600t/年）

②真野川漁港（漁獲量1,340t/年）

③請戸漁港（漁獲量1,670t/年）

【主たる魚種】

いかなご、かれい、たら、たこ類、貝類



3. 事業の必要性と効果⑤

NEXCO

地域産業の支援・地域の活性化

- ・相双地域では多くの工業団地の整備が進んでいる。
 - ・常磐道の延伸により、工業団地と高速道路のアクセスが向上。
- ⇒企業誘致、雇用機会の増加等の効果が期待される。

名 称	用地面積 (千㎡)	分譲済面積 (千㎡)	事業主体
相馬中核工業団地(西地区)	685	497	中小企業基盤整備機構
相馬中核工業団地(東地区)	2,847	2,753	中小企業基盤整備機構
相馬南第二工業団地	81	20	福島県農業振興公社
原町南工業団地	610	200	南相馬市
浪江南工業団地	386	整備中	浪江町
双葉工業団地	175	161	双葉町
大熊東工業団地	346	276	大熊町

常磐道沿線の工業団地の整備



4. 事業の進捗状況

NEXCO

	常磐富岡～相馬	相馬～新地
◆事業の経緯		
都市計画決定	平成 8年12月	
整備計画決定	平成 8年12月	平成10年12月
施行命令	平成10年 4月	平成10年12月
実施計画認可	平成10年 4月	平成11年 1月
用地着手	平成13年 2月	平成16年12月
工事着手	平成14年10月	平成17年 6月
◆完成予定年度	平成23年度	平成26年度
◆事業費	約1,480億円（うち用地費 約292億円）	
事業進捗率 （平成20年9月末）	34% （工事着手82%）	



- 常磐富岡～相馬間は用地取得がほぼ完了し、土工・橋梁工事を前面展開中である。
平成23年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。
- 相馬～新地間は用地取得がほぼ完了し、一部土工工事に着手している。
平成26年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

5. 事業の投資効果

費用対効果分析結果

◆総便益 基準年における 現在価値(B)	走行時間短縮便益	1,722億円
	走行経費減少便益	342億円
	交通事故減少便益	72億円
	計	2,137億円

◆総費用 基準年における 現在価値(C)	事業費	1,389億円
	維持管理費	158億円
	計	1,547億円



費用便益比 B/C = 1.4

6. 今後の対応方針(案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 常磐自動車道は、太平洋沿岸地域の産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化、地域連携軸の形成に不可欠な道路である。
- 常磐自動車道は、国道6号や東北道等の交通分散機能や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。
- 費用対効果(B/C)は、1.4である。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 常磐富岡～相馬間は用地取得がほぼ完了し、土工・橋梁工事を前面展開中である。平成23年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。
- 相馬～新地間は用地取得がほぼ完了し、一部土工工事に着手している。平成26年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。

常磐自動車道(山元^{やまもと}～亘理^{わたり})

【 再 評 価 】

平成21年 3月13日

あ な た に、ベ ス ト・ウ ェ イ。



1. 位置図

NEXCO



——	高速自動車国道 (供用中)
- - - -	(事業中: 当社)
- - - -	(事業中: 新宮崎)
——	一般有料道路等 (供用中)
- - - -	(事業中: 当社)
- - - -	(事業中: 直轄)
- - - -	中日本高速道路網

1. 位置図

NEXCO

常磐自動車道（山元～亶理）



2. 事業の目的および概要

NEXCO

(1) 事業の目的

常磐自動車道は、関東地方と東北地方南部の太平洋沿いの主要地方都市を結び、産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。

(2) 事業の概要

- ◆ 区 間 自)宮城県亘理郡山元町小平^{やまもとちょう こだいら}
至)宮城県亘理郡亘理町逢隈中泉^{わたりちょう おおくまなかいずみ}
- ◆ 計 画 延 長 11.5km
- ◆ 車 線 数 2車線
- ◆ 規 格 第1種第2級（設計速度 100km/h）
- ◆ 全体事業費 約321億円

3. 事業の必要性と効果①

交通路の相互補完

- ①首都圏と仙台圏を結ぶ常磐道と東北道の距離はほぼ等距離
- ②福島県浜通り地方から宮城県南部の発展に寄与
- ③東北道、磐越道、北関東道と共にラダー型ダブルネットワークを構築
- ④国道6号の渋滞緩和、東北道の事故・災害・異常気象発生時には、磐越道と共に代替ルートを確認



常磐自動車道の整備により、東北地方の高速道路網が強化されることで、高い安心感を地域に提供することができる



※ラダー（英ladder）：はしごの意味



国道6号の交通集中渋滞状況

3. 事業の必要性と効果②

NEXCO

所要時間の短縮

・山元町 ⇄ 仙台市

約11分短縮 (約49分⇒約38分)

・角田市 ⇄ 仙台市

約 8分短縮 (約66分⇒約58分)

【全線(常磐富岡～亶理)開通により】

いわき市 ⇄ 仙台市

約33分短縮 (約165分⇒約132分)

地域医療環境の改善

・山元町⇒東北大学付属病院

約11分短縮 (約51分⇒約40分)

・角田市⇒東北大学付属病院

約 8分短縮 (約68分⇒約60分)



3. 事業の必要性と効果③

NEXCO

地域産業の支援・地域の活性化

- ・周辺地域では多くの工業団地の整備が進んでいる。
 - ・常磐道の延伸により、工業団地と高速道路のアクセスが向上。
- ⇒企業誘致、雇用機会の増加等の効果が期待される。

名 称	用地面積 (千㎡)	分譲済面積 (千㎡)	事業主体
中島工業団地	160	152	角田市
川根工業団地	197	120	大河原町
槻木工業団地	144	38	柴田町
山元中央工業団地	102	0	山元町
仙台空港岩沼臨空・矢野目	1,017	992	伊藤忠商事、宮城県土地 開発公社
愛島西部工業団地	452	133	五洋建設ほか

常磐道沿線の工業団地の整備



3. 事業の必要性と効果④

NEXCO

物流効率化の支援

◆山元町特産の『いちご』の出荷・安定供給に寄与

山元～亶理間の高速道路利用により、鮮度の良い「いちご」の出荷及び安定供給に寄与する。

【出荷量と主な出荷先】

1,450t（県内2位）

（※1位は亶理町）H18年度データ

北海道(札幌、室蘭他):約4割
仙台中央卸市場:約5割
青森、東京など:約1割



4. 事業の進捗状況

NEXCO

	山元～亶理
◆事業の経緯	
都市計画決定	平成 8年12月
整備計画決定	平成 8年12月
施行命令	平成10年 4月
実施計画認可	平成10年 4月
用地着手	平成13年 2月
工事着手	平成13年 3月
◆完成予定年度	平成22年度
◆事業費	約321億円（うち用地費 約89億円）
事業進捗率 （平成20年9月末）	76% （工事着手100%）



亶理町高屋付近



長湍橋

現場状況写真

- 用地取得がほぼ完了、土工・橋梁工事がほぼ完成し、舗装・施設工事が最盛期である。
平成22年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

5. 事業の投資効果

NEXCO

費用対効果分析結果

◆総便益 基準年における 現在価値(B)	走行時間短縮便益	927億円
	走行経費減少便益	139億円
	交通事故減少便益	35億円
	計	1,101億円

◆総費用 基準年における 現在価値(C)	事業費	324億円
	維持管理費	45億円
	計	369億円



費用便益比 B/C = 3.0

6. 今後の対応方針(案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 常磐自動車道は、太平洋沿岸地域の産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化、地域連携軸の形成に不可欠な道路である。
- 常磐自動車道は、国道6号や東北道等の交通分散機能や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。
- 費用対効果(B/C)は、3.0である。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 用地取得がほぼ完了、土工・橋梁工事がほぼ完成し、舗装・施設工事が最盛期である。
平成22年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。

北関東自動車道

いせさき いわふね
(伊勢崎～岩舟JCT)

【 再 評 価 】

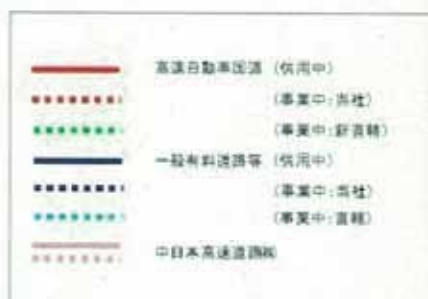
平成21年 3月13日

あな た に、ベ ス ト・ウ ェ イ。



1. 位置図

NEXCO



北関東自動車道
(伊勢崎～岩舟JCT)
L=39.9km



1. 位置図

NEXCO

北関東自動車道（伊勢崎～岩舟JCT）



2. 事業の目的および概要

(1) 事業の目的

北関東自動車道は、群馬、栃木、茨城3県の主要都市と茨城港を結ぶと共に、東京から放射状に伸びる関越道、東北道及び常磐道と連結して高速道路ネットワークを強化し、更に上信越道、中部横断道と一体となって、東京から100～150km圏を環状に結ぶ「関東環状道路」を形成する路線である。

(2) 事業の概要

- ◆ 区 間 自)群馬県伊勢崎^{いせさき}市三和^{さんわちよう}町
 至)栃木県下都賀郡岩舟^{いわふねまち}町大字小野寺^{おのでら}
- ◆ 計 画 延 長 39.9km（うち、16.0km供用中）
- ◆ 車 線 数 4車線
- ◆ 規 格 第1種第2級（設計速度 100km/h）
- ◆ 全体事業費 約2, 247億円

3. 事業の必要性と効果①

NEXCO

所要時間の短縮

隣接する生活圏の所要時間が短縮され、地域交流の活性化に貢献



3. 事業の必要性と効果②

物流効率化の支援

茨城港(常陸那珂港区)へのアクセス向上で企業活動の可能性が拡大



	整備前	整備後
太田国際貨物ターミナルから 東京湾へ ⇒ 茨城港(常陸那珂港区)	(OICT)	
	136分	95分

太田国際貨物ターミナル
総面積: 695ha
年間計画取扱貨物量: 2,600万トン

地域産業を支援し、沿線地域の活性化に貢献する



3. 事業の必要性と効果④

NEXCO

地方医療環境の改善

- ・第三次医療機関である足利赤十字病院への搬送できるエリアが拡大する



4. 事業の進捗状況

NEXCO

	伊勢崎～太田桐生	太田桐生～足利	足利～岩舟JCT
◆事業の経緯			
都市計画決定	平成 2年12月 (群馬県)	平成 2年12月(群馬県) 平成 3年 2月(栃木県)	
整備計画決定	平成 8年12月	平成 8年12月	
施行命令	平成 9年12月	平成10年 4月	平成 9年12月
実施計画認可	平成10年 1月	平成10年 4月	平成10年 1月
用地着手	平成11年12月	平成12年 9月	
工事着手	平成13年 1月	平成14年 7月	
◆完成予定年度	平成20年 3月供用	平成23年度	
◆事業費	約2,247億円 (うち用地費 約722億円)		
事業進捗率 (平成20年9月)	67% (工事着手100%)		



- 用地取得は完了し、土工・橋梁工事を全面展開中である。
平成23年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

5. 事業の投資効果

費用対効果分析結果

◆総便益 基準年における 現在価値(B)	走行時間短縮便益	10,783億円
	走行経費減少便益	1,031億円
	交通事故減少便益	367億円
	計	12,181億円

◆総費用 基準年における 現在価値(C)	事業費	2,250億円
	維持管理費	301億円
	計	2,551億円



費用便益比 B/C = 4.8

6. 今後の対応方針(案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 北関東自動車道は、首都圏から放射状に伸びる関越道・東北道・常磐道の3つの高速道路を連結し、広域的なネットワークを形成する。
- 北関東地域における総合開発を支援する基盤としての役割を果たす。
- 費用対効果(B/C)は、4. 8である。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 用地取得は完了し、土工・橋梁工事を全面展開中である。
平成23年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。

東関東自動車道 水戸線

ほこた いばらき
(鉾田～茨城JCT)

【 再 評 価 】

平成21年 3月13日

あ な た に、ベ ス ト・ウ ェ イ。



1. 位置図

NEXCO



東関東自動車道水戸線
(鉾田～茨城JCT)
L=18.2km

1. 位置図

NEXCO

東関東自動車道 水戸線（鉾田～茨城JCT）



2. 事業の目的および概要

(1) 事業の目的

東関東自動車道水戸線は、北関東自動車道、常磐自動車道と一体となって東関東地域と首都圏との結びつきをより一層強化し、東関東地域の発展に資する路線である。

(2) 事業の概要

- ◆ 区 間 自) 茨城県鹿島郡鉾田町大字飯名^{ほこたまち いいな}
至) 茨城県東茨城郡茨城町大字小鶴^{いばらきまち こづる}
- ◆ 計 画 延 長 18.2km
- ◆ 車 線 数 2車線
- ◆ 規 格 第1種第2級（設計速度 100km/h）
- ◆ 全体事業費 約517億円

3. 事業の必要性と効果①

NEXCO

特急停車駅への利便性向上

鉾田から、常磐線の『スーパーひたち』停車駅である「水戸駅」が近くなり、利便性が向上する



3. 事業の必要性と効果②

茨城空港への利便性向上

民間共用化事業が進む茨城空港までのアクセスがよりスムーズになる



空港までの所要時間

	[整備前]		[整備後]
前橋から	羽田空港へ 166分		茨城空港へ 115分 (51分短縮)
宇都宮から	羽田空港へ 164分		茨城空港へ 65分 (99分短縮)
水戸から	羽田空港へ 153分		茨城空港へ 31分 (122分短縮)

※市役所を起点とし、茨城空港へのアクセスについては車利用で、羽田空港へのアクセスについては電車利用とする

計画概要	
項目	内容
開港予定	平成21年度開港予定
施設整備の概要	新滑走路(新設)長さ2,700m 幅45m 現滑走路(補強)長さ2,700m 幅45m
就航想定路線	北海道、大阪、福岡、沖縄 韓国、中国
就航予定航空機	中型ジェット機 (B767クラス およそ200~300人乗り) 小型ジェット機 (B737クラス およそ130人乗り)

3. 事業の必要性と効果③

NEXCO

地方医療環境の改善

第三次高度医療機関への搬送時間が短縮され、地域医療環境が向上する



鉾田市から国立水戸医療センターへ
整備前 整備後
43分 25分
18分短縮

3. 事業の必要性と効果④

物流効率化の支援

- ・茨城県の出荷量は、52,800トンで全国第1位（鉾田市周辺でその7割以上を出荷）
- ・北関東エリア（栃木・群馬）への販路拡大に期待される。



資料：平成16年度 野菜生産出荷統計（農林水産省統計情報部）



鉾田ICから各市場への所要時間



3. 事業の必要性と効果⑤

NEXCO

交通路の相互補完

国道51号の代替路線として機能



4. 事業進捗状況

NEXCO

	銚田～茨城南	茨城南～茨城JCT
◆事業の経緯		
都市計画決定	平成 8年12月	
整備計画決定	平成 9年 3月	
施行命令	平成10年12月	
実施計画認可	平成11年 4月	
用地着手	未着手	平成15年 3月
工事着手	未着手	平成17年 7月
◆完成予定年度	平成27年度	平成21年度
◆事業費	約517億円（うち用地費 約173億円）	
事業進捗率 （平成20年9月末）	22% （工事着手48%）	

- 茨城南～茨城JCT間は用地取得がほぼ完了し、土工・橋梁工事を全面展開中で、舗装・施設工事にも着手している。平成21年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。
- 銚田～茨城南間は、調査・設計を実施しており、今後設計協議を行っていく予定である。平成27年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。



茨城南～茨城JCT



茨城南～茨城JCT

5. 事業の投資効果

費用対効果分析結果

◆総便益 基準年における 現在価値(B)	走行時間短縮便益	1,400億円
	走行経費減少便益	174億円
	交通事故減少便益	77億円
	計	1,652億円

◆総費用 基準年における 現在価値(C)	事業費	449億円
	維持管理費	83億円
	計	533億円



費用便益比 B/C = 3.1

6. 今後の対応方針(案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 東関東自動車道水戸線は、東関東地域の産業・経済・文化の発展、物流の効率化、医療の高度化、地域連携軸の形成に不可欠な道路である。
- 茨城空港のアクセス道路として、利便性向上に寄与する。
- 常磐道は、国道51号の交通分散や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。
- 費用対効果(B/C)は、3.1である。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 茨城南～茨城JCT間は用地取得がほぼ完了し、土工・橋梁工事を全面展開中で、舗装・施設工事にも着手している。平成21年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。
- 鉾田～茨城南間は、調査・設計を実施しており、今後設計協議を行っていく予定である。平成27年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。

東関東自動車道 水戸線

みさと こうや

(三郷～高谷JCT)

東京外かく環状道路

【再評価】

平成21年 3月13日

あなたに、ベスト・ウェイ。



1. 位置図

NEXCO

東関東自動車道水戸線
(三郷～高谷JCT)
L=20.1km



1. 位置図

NEXCO

東関東自動車道 水戸線（三郷～高谷JCT）



2. 事業の目的および概要

(1) 事業の目的

東京外かく環状道路(外環)は、都心から半径約15kmのエリアを結ぶ全長約85kmの幹線道路で、首都圏の交通混雑の緩和や都市間の円滑な交通確保の実現を目的とする3環状9放射ネットワークを形成する路線である。

(2) 事業の概要

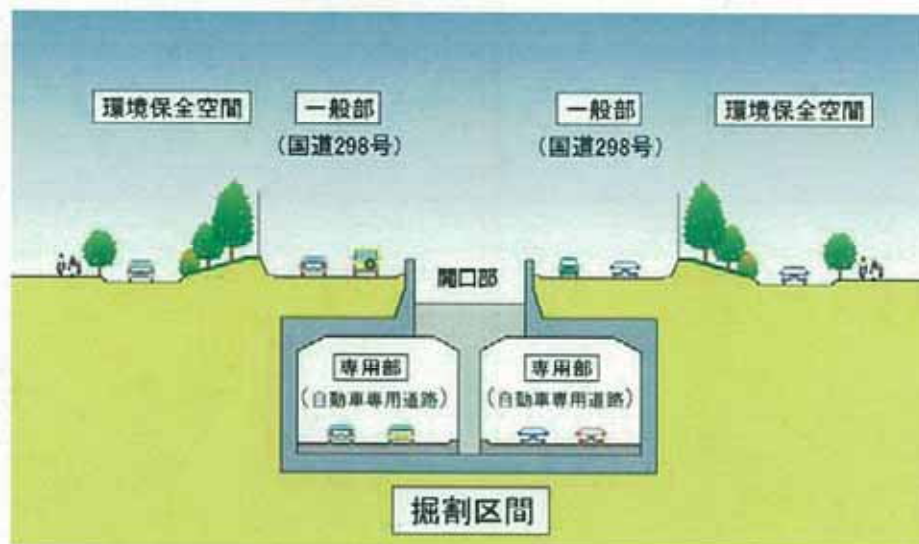
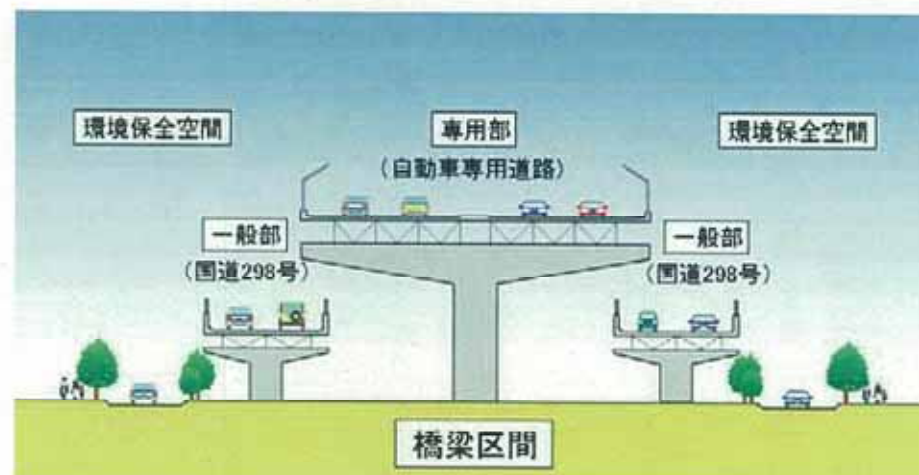
- ◆ 区 間 自)埼玉県三郷市^{みさと}番匠^{ばんしょうめん}免
至)千葉県市川市^{いちかわ}高谷^{こうや}
- ◆ 計 画 延 長 20.1km (うち 4.1km供用中)
- ◆ 車 線 数 4車線
- ◆ 規 格 第1種第3級 (設計速度:80km/h)
- ◆ 全体事業費 約10,095億円

2. 事業の目的および概要

NEXCO

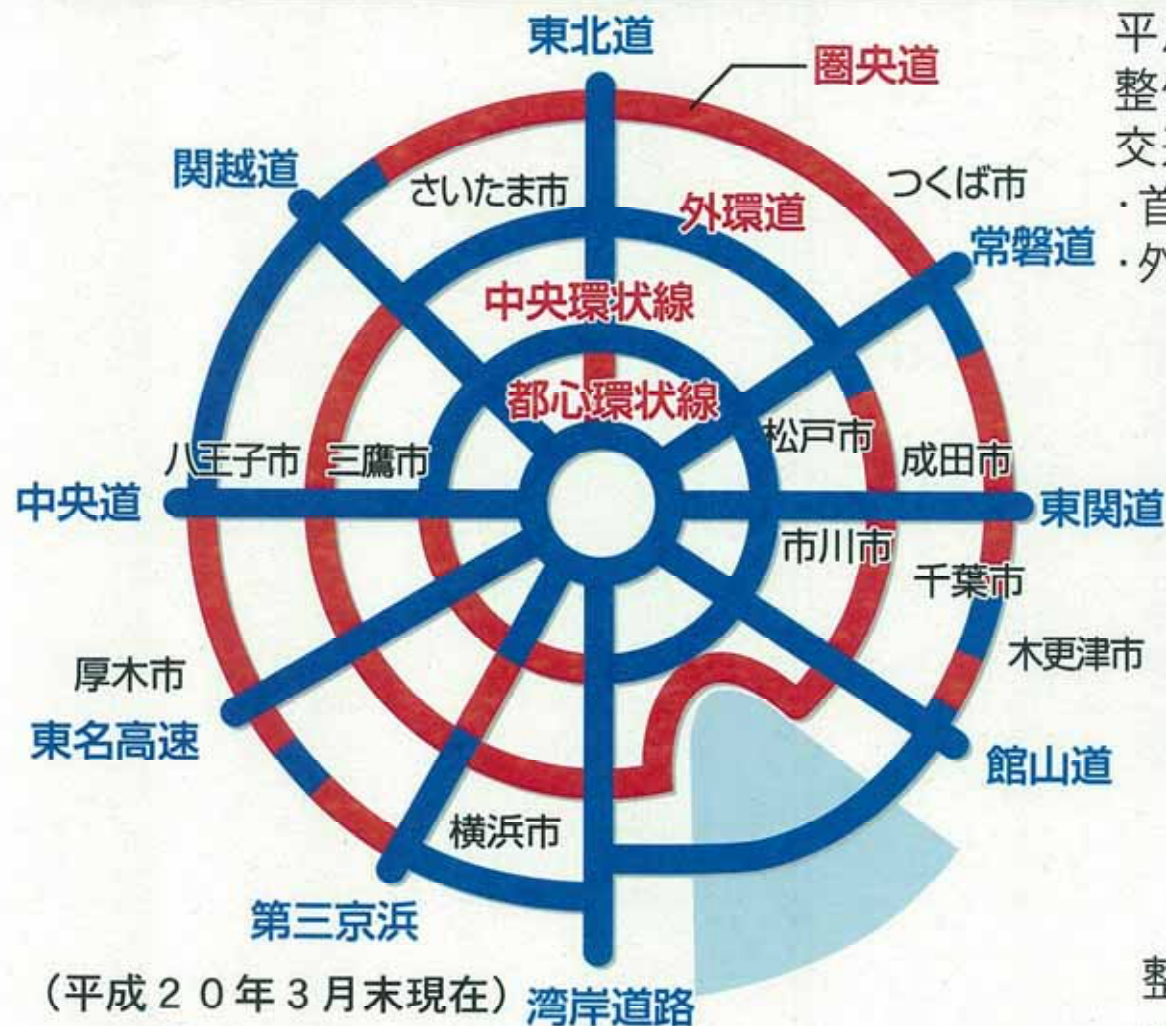
(3) 横断図

一般部(国道298号)と
専用部(自動車専用道路)が併設され、
東日本高速道路(株)が専用部を建設



3. 事業の必要性と効果①

首都圏の道路交通の円滑化(3環状9放射の整備)



平成20年3月末現在

整備状況:放射9割、環状2割

交通状況:

- ・首都高都心環状線利用交通の6割は通過交通
- ・外環内側の主要渋滞ポイントは約200箇所



首都高速道路神田橋JCT付近



整備状況:完成

- ・外環内側の主要渋滞ポイントは概ね解消

3. 事業の必要性と効果②

NEXCO

交通の分散導入



3. 事業の必要性と効果③

NEXCO

通過交通の抑制



都心通過交通の都心流入を抑制



3. 事業の必要性と効果④

NEXCO

非常時の代替ルートの機能



事故や災害時などで不通区間が生じても
速やかな迂回が可能



3. 事業の必要性と効果⑤

NEXCO

所要時間の短縮



凡 例

— 整備無し
— 整備有り

例：浦安方面へのアクセス時間

さいたま市：整備前 97分
整備後 61分

36分
短縮

柏市：整備前 95分
整備後 52分

43分
短縮

※整備前アクセス時間は、H17道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いて算出

4. 事業進捗状況

NEXCO

	三郷～三郷南	三郷南～松戸	松戸～高谷JCT
◆事業の経緯			
都市計画決定	昭和44年 5月(当初・全区間) 昭和60年10月(変更・埼玉県) 平成 8年12月(変更・千葉県) 平成10年 7月(変更・東京都)		
整備計画決定	平成 8年12月	平成10年12月	平成 8年12月
施行命令	平成 9年12月	平成11年12月	平成10年12月
実施計画認可	平成10年 1月	平成12年 1月	平成11年 1月
用地着手	平成10年 1月	平成12年 1月	平成11年 1月
工事着手	平成10年 1月	平成12年 1月	平成11年 1月
◆完成予定年度	平成17年11月完成	平成27年度	
◆事業費	約10,095億円 (うち用地費 約1,870億円)		
事業進捗率 (平成20年9月末)	25% [工事着手(三郷南～高谷JCT) 22%]		



- H21.2事業認定申請(千葉県区間)
- 三郷南～高谷間は土工工事に順次着手している。
- 平成27年度の完成を目指して事業を推進中である。

用地進捗(面積ベース)

- ・三郷南～松戸: 完了
- ・松戸～高谷: 94%
- ※一般部含む

5. 事業の投資効果



費用対効果分析結果

◆総便益 基準年における 現在価値(B)	走行時間短縮便益	8,141億円
	走行経費減少便益	581億円
	交通事故減少便益	458億円
	計	9,181億円

◆総費用 基準年における 現在価値(C)	事業費	8,885億円
	維持管理費	199億円
	計	9,084億円



費用便益比 $B/C = 1.0$

6. 今後の対応方針(案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 外環は、放射状に伸びる幹線道路を相互に連絡させ、都心に集中する交通を円滑に分散・導入するとともに、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせることにより、首都圏に均衡ある道路ネットワークを形成する上で不可欠な道路である。
- 市川市、松戸市においては、南北方向の新たな幹線道路として、現道の交通混雑緩和や生活道路の安全性向上等に必要な道路である。
- 費用対効果(B/C)は、1.0である(専用部)。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 用地取得について、三郷南～松戸間は完了し、松戸～高谷間は約94%(面積ベース・一般部を含む)となっている。
- 三郷南～高谷間は土工工事に順次着手している。
- 平成27年度の完成を目指して事業を推進中である。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。

だいさんけいひん

第三京浜道路(改築)事業

【再評価】(案)

平成21年 3月13日



目 次

NEXCO

1 - 1	事業の目的	.....	2
1 - 2	事業の概要	.....	3
2 - 1 - 1	事業の必要性	.....	4
2 - 1 - 2	社会経済情勢等の変化①	.....	5
2 - 1 - 3	社会経済情勢等の変化②	.....	6
	《参考》第三京浜道路の交通状況	.....	7
	《参考》京浜川崎 I C の渋滞状況	.....	8
	《参考》周辺道路の渋滞状況	.....	9
2 - 2 - 1	事業の効果①	.....	10
2 - 2 - 2	事業の効果②	.....	11
2 - 3 - 1	事業の進捗状況	.....	12
2 - 4 - 1	事業の進捗の見込み	.....	13
	《参考》関連事業の状況	.....	14
2 - 5	事業の投資効果	.....	15
3.	まとめ（案）	.....	16

1-1 事業の目的

NEXCO

第三京浜道路(改築)事業は、当路線が横浜新道、首都高速高速神奈川2号三ツ沢線及び横浜横須賀道路と接続し道路網が整備されたこと、沿道の宅地開発が進んだこと等により、当路線の交通量が増加し、インターチェンジ(IC)で恒常的な渋滞が生じていたことから、ICの渋滞緩和及び道路利用者へのサービス向上を目的として、ICの新設及び休憩施設(PA)の新設・改築を行うものである。

当事業のうち、保土ヶ谷PAの改築、都筑ICの新設、都筑PAの新設は、それぞれ平成4年、7年及び8年に完成している。残る野川IC(新設)については、隣接する京浜川崎ICの渋滞解消を目的として計画されており、事業の進捗を図るべく関係機関との調整・検討を鋭意進めているところである。



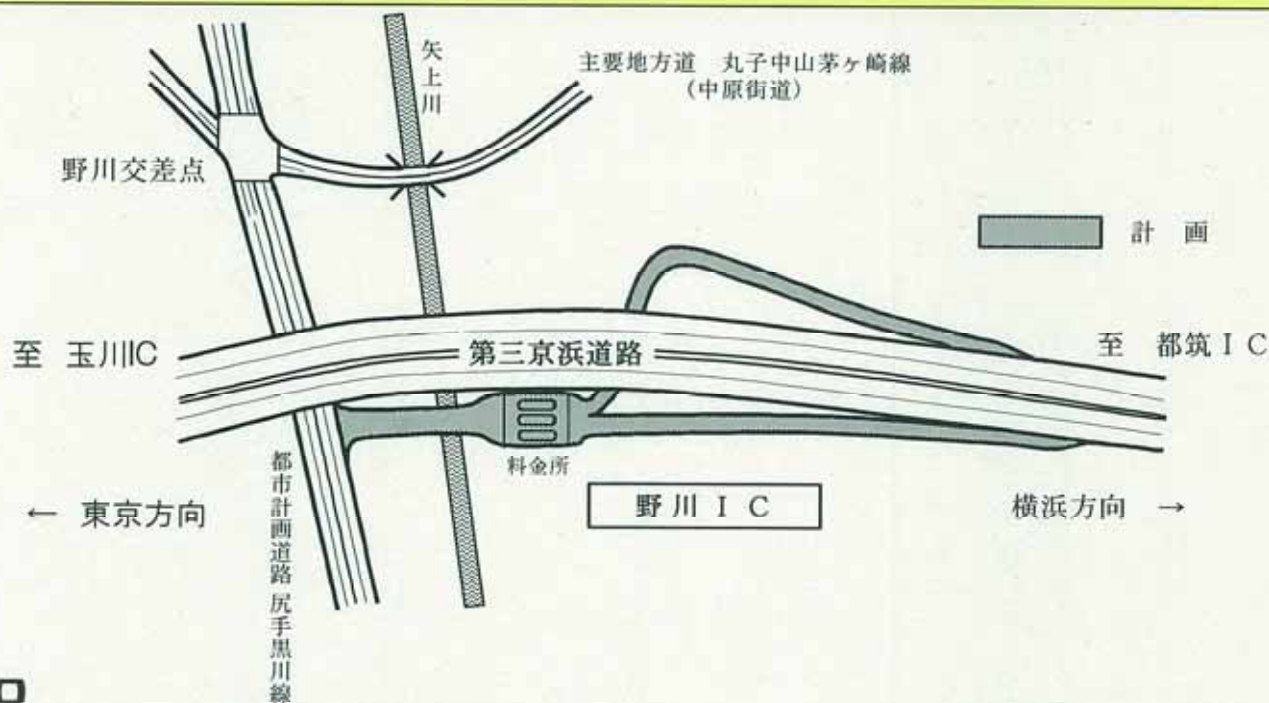
1-2 事業の概要

NEXCO

第三京浜道路(改築)事業では、平成4年に保土ヶ谷PA(下り線)の改築、平成7年に都筑ICの新設、平成8年に都筑PA(上り線)の新設を完成している。残る野川インターチェンジ事業の概要は下記の通りである。

残事業(野川インターチェンジ)の事業概要

- | | |
|-----------------------|----------------------------|
| ◎ 設置場所 : 川崎市宮前区野川 | ◎ 形 式 : ハーフダイヤモンド型(横浜方向のみ) |
| ◎ 取付道路 : 都市計画道路 尻手黒川線 | ◎ 事業許可 : 昭和62年12月26日 |
| ◎ 事業費 : 約173億円 | ◎ 進捗状況 : 用地取得・事業調整中 |

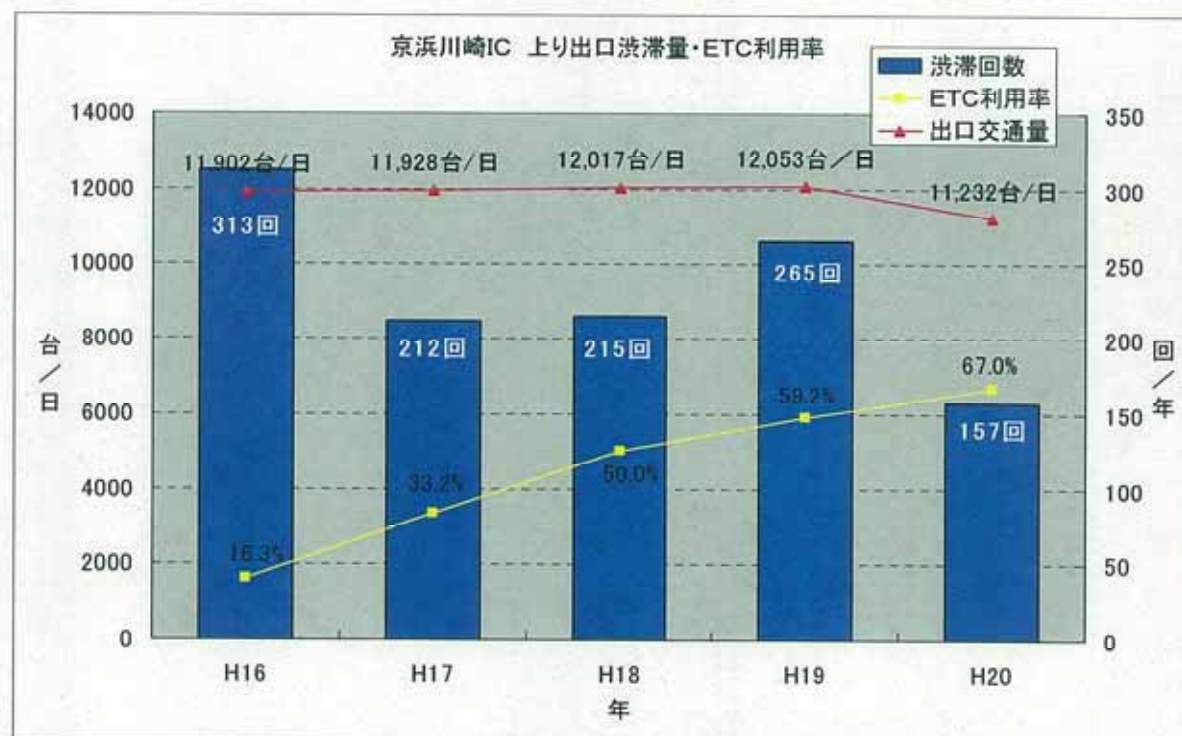


2-1-1 事業の必要性

NEXCO

京浜川崎ICの渋滞状況

- 京浜川崎IC上り線の出口は、1日あたり約11,200台に利用されており、平成20年の渋滞回数は、157回/年(第三京浜道路本線にまで伸びた渋滞)発生している。
- 渋滞は恒常化しており、その影響(最後尾)は第三京浜道路本線にまで及んでいる。



写真① 渋滞状況



【H20年実績】

渋滞回数 157回/年
平均最大渋滞長は約740m

【H19年実績】

渋滞回数 265回/年
※2月から翌年3月にかけて、出口直近で工事規制があり、その影響で渋滞回数が増加したと思われる。

2-1-2 社会経済情勢等の変化①

NEXCO

周辺道路の交通状況

□ 第三京浜道路の京浜川崎IC～野川IC間周辺の道路の交通量は、ほぼ横這いの傾向となっている。

京浜川崎IC周辺の一般道の交通状況



出典：H17道路交通センサス

2-1-3 社会経済情勢等の変化②

NEXCO

周辺道路の混雑状況

- 現在京浜川崎IC周辺には、第三京浜に並行する道路として一般国道246号、主要地方道丸子中山茅ヶ崎線及び東京丸子横浜線等が、また、交差する道路として一般国道409号及び主要地方道鶴見溝口線等があるが、いずれの路線も慢性的に交通混雑が発生している。

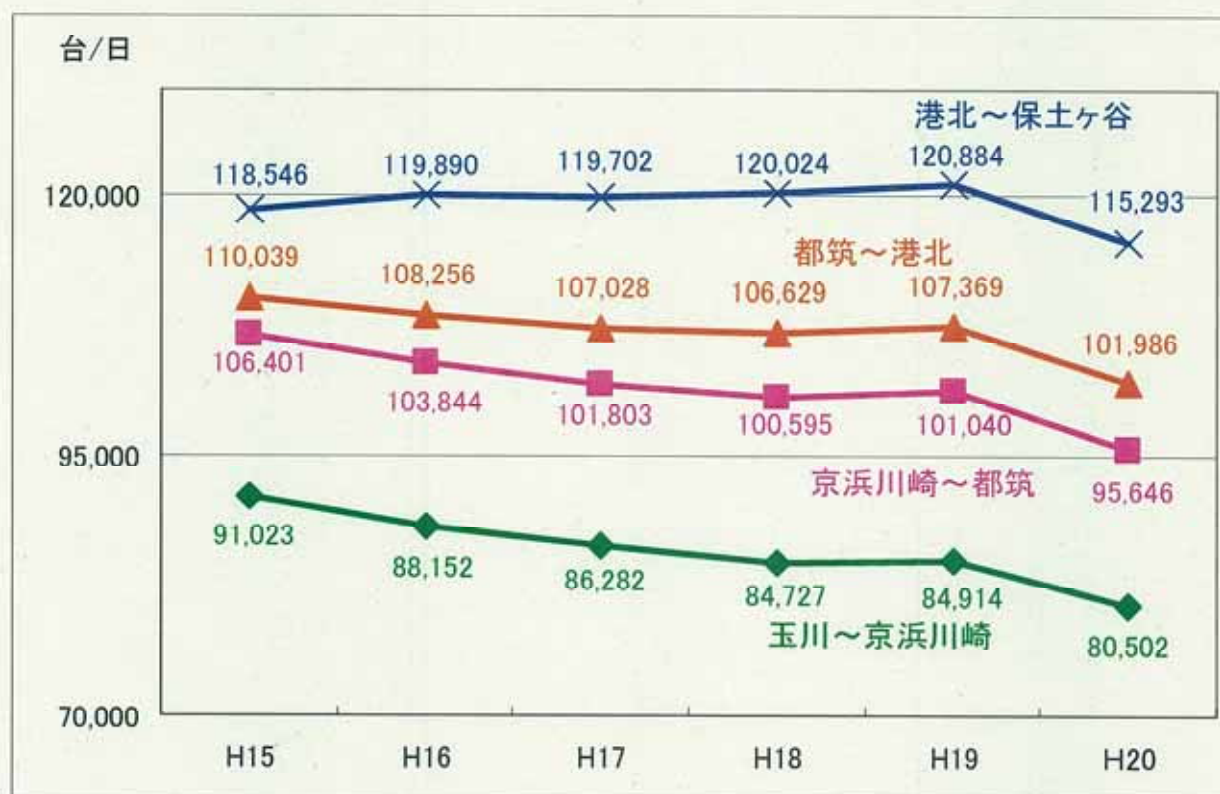


《参考》第三京浜道路の交通状況

NEXCO

第三京浜道路の交通状況

□ 第三京浜道路の交通量は、若干減少傾向となっている。



《参考》京浜川崎ICの渋滞状況

NEXCO



H20. 12. 19撮影

《参考》周辺道路の渋滞状況

NEXCO

一般国道409号



一般国道409号



小杉菅線



川崎市



H21. 2. 17撮影

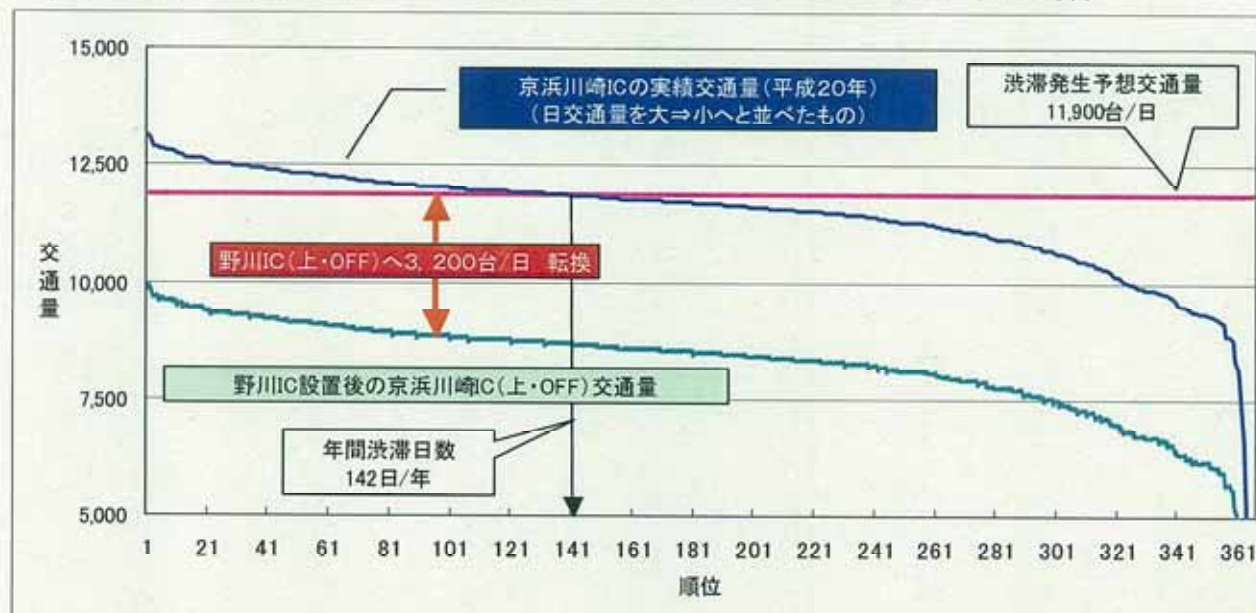
2-2-1 事業の効果①

NEXCO

整備効果①: 京浜川崎ICの渋滞解消

- 野川ICを整備することにより、京浜川崎IC(上り線)出口渋滞が解消され、あわせて安全性の向上が期待される。

野川IC設置後の京浜川崎IC(上り・OFF)の推計交通量と渋滞の関係



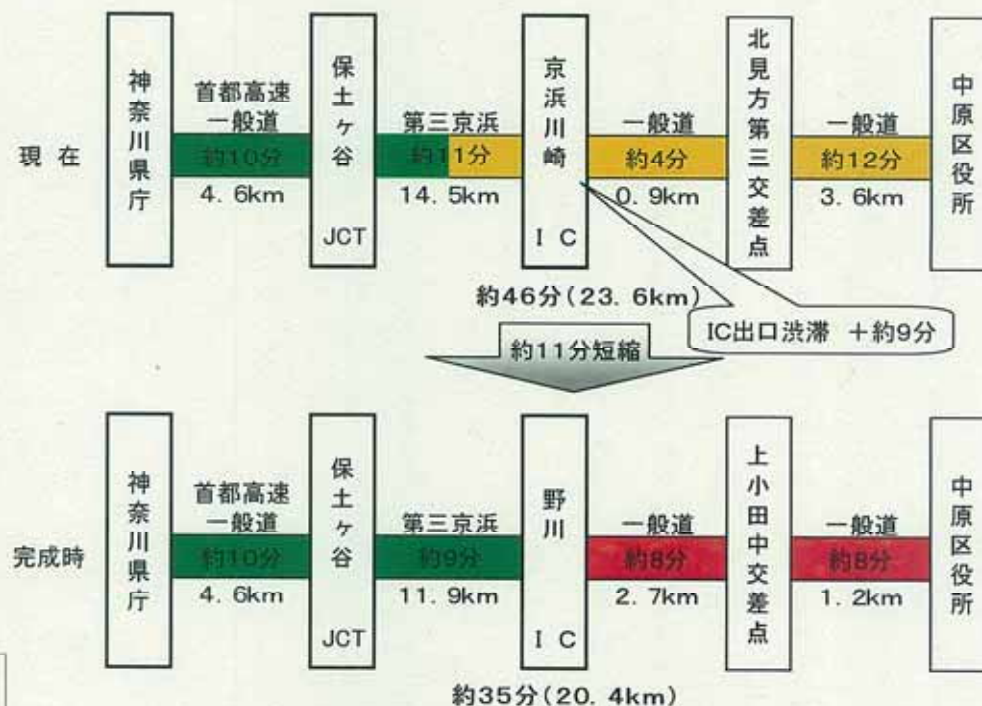
2-2-2 事業の効果②

NEXCO

整備効果②: 所要時間短縮による地域間の広域交流の促進

□ 野川IC設置により、神奈川県庁から中原区役所までの所要時間(片道)が、約11分間短縮される。

神奈川県庁→中原区役所



※所要時間の算定方法

○一般道

H17道路交通センサス混雑時平均旅行速度(平日)

○高速道路

第三京浜道路: 80km/h

首都高速: 60km/h

IC出口渋滞: NEXCO東日本 調査

2-3-1 事業の進捗状況

- 保土ヶ谷PAの改築、都筑IC及び都筑PAの新設は完成。
- 残る野川ICについては、用地取得、事業調整中。 用地取得率 24%(面積比)

第三京浜道路(改築)事業に関する主な経緯

- ◆ 昭和60年 6月 川崎市からJHに京浜川崎IC付近の交通混雑緩和要望
- ◆ 昭和62年11月 川崎市議会 同意採択(附帯決議) → ・野川交差点の立体化 ・任意買収方式の遵守
- ◆ 昭和62年12月 事業変更許可(野川IC、都筑ICの新設 保土ヶ谷PA改築)
- ◆ 平成 2年 6月～ 野川IC用地買収着手
- ◆ 平成 3年 4月 野川IC地元説明会を実施(JHと川崎市の共同)
- ◆ 平成 4年12月 保土ヶ谷PA(下り線)の改築完成
- ◆ 平成 7年 4月 都筑ICの新設完了
- ◆ 平成 8年 4月 都筑PA(上り線)の改築完成
- ◆ 平成11年 1月 JH事業評価監視委員会
- ◆ 平成16年 2月 JH事業評価監視委員会
- ◆ 平成16年 3月 (主)丸子中山茅ヶ崎線 野川交差点(北側)車線、歩道の幅員拡幅、右折レーンの延伸
- ◆ 平成18年 3月 機構との協定締結・事業許可
- ◆ 平成21年 2月 川崎市域における第三京浜道路渋滞対策調整会議の設立

2-4-1 事業の進捗の見込み



関連事業の状況

- ◎ 野川ICは、近接する野川交差点における改良事業との一体的な整備が必要である。
- ◎ 川崎市は、野川交差点付近の交通円滑化により、地域の合意形成を図る環境作りを目指し、野川交差点付近の道路改良や都市計画道路(宮内新横浜線等)の整備を順次進めている。

調整会議の活用

- ◎ 「川崎市域における第三京浜道路渋滞対策調整会議」の場で、当該事業の目的である京浜川崎ICの渋滞対策及び野川ICの進め方について検討を行っていく。

「川崎市域における第三京浜道路渋滞対策調整会議」

- ☆ 検討期間 平成21年度内を目標
- ☆ 構成 川崎市建設局
NEXCO東日本 関東支社 建設事業部 横浜工事事務所
- ☆ 設立 平成21年2月
第1回会議 現在の第三京浜道路及び周辺道路の渋滞状況など



..... :新設事業
..... :現道の改築・改良事業

2-5 事業の投資効果

NEXCO

事業の投資効果

□ 野川ICの設置による費用便益比は、1.2 である。

■ 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	合 計
基準年における 現在価値(B)	256億円	22億円	1億円	279億円

■ 費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年における 現在価値(C)	213億円	14億円	227億円

■ 算定結果

B/C	279億円/227億円	1.2
-----	-------------	-----

3. まとめ(案)

NEXCO

前回事業再評価から今年度で一定期間(5年間)が経過するため、以下の3つの視点で再評価を行った。

① 事業の必要性に関する視点

- ◎ 京浜川崎IC(上り:OFF)の慢性的な渋滞対策など事業の必要性、重要性は、変わっていない。
- ◎ $B/C = 1.2$

② 事業の進捗の見込みの視点(今後の進め方)

- ◎ 川崎市は、野川交差点付近の交通円滑化により、地域の合意形成を図る環境作りを目指し、野川交差点付近の道路改良や都市計画道路(宮内新横浜線等)の整備を順次進めている
- ◎ 「川崎市域における第三京浜道路渋滞対策調整会議」の場で、当該事業の目的である京浜川崎ICの渋滞対策及び野川ICの進め方について検討を行っていく。

③ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ◎ 「川崎市域における第三京浜道路渋滞対策調整会議」の場で、早期に効果が発揮される対策についても検討する。

当該事業については、関連事業との調整も含め継続とする。