

# (案)

資料 - 3

## 事後評価結果 (平成21年度)

担当課：東日本高速道路(株)計画設計課  
 担当課長名： 服 部 清 繁

路線名	常磐自動車道		事業区分	高速自動車国道		事業主体	東日本高速道路(株)		
起終点	自：福島県いわき市好間町北好間 (いわき中央IC) 至：福島県双葉郡富岡町大字上手岡 (常磐富岡IC)				延長	43.7 km			
事業概要	常磐自動車道は、東京都練馬区を起点として、埼玉県、千葉県、茨城県、福島県の太平洋側を経て、宮城県仙台市に至る延長約352kmの高規格幹線道路である。このうち、いわき中央IC～常磐富岡IC間は延長43.7kmで暫定2車線により整備した事業である。								
事業の目的・必要性	常磐自動車道は、埼玉県、千葉県、茨城県、福島県、宮城県の5県の内陸部及び太平洋沿いの主要都市を結ぶとともに、北関東道、磐越道、東北中央道、三陸道、東北道と接続することから、北関東、南東北地域相互の高規格幹線道路網を形成し、緊急時における代替・迂回等のネットワーク機能を強化するものである。主な役割としては、太平洋沿岸地域の各都市圏の連携強化及び沿線の経済発展を進め、生活、文化、情報基盤等の機能整備に寄与するものである。								
事業概要図	<p>事後評価対象区間 L = 43.7 km</p>								
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H2年度	用地着手	H5年度	供用年	(計画) H16年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	-	工事着手	H6年度	(暫定)	(実績) H16年度		
	事業費	計画時	(名目値) 1,832億円		実績	(名目値) 1,401億円		変動	0.8倍
			(実質値) 1,631億円			(実質値) 1,250億円			
	交通量	計画時	2,700台/日 (平成16年度)		実績	3,000台/日 (平成16年度)		変動	111%
	旅行速度向上	34 64 km/h (供用前現道 当該路線) (H9年度) (H17年度)		交通事故減少		99 87件/億台キ口 (供用前現道 供用後現道+当該路線) (H8-10年度) (H17-19年度)			
	費用便益 分析結果 (事前)	B/C	総費用		億円	総便益		億円	基準年
費用便益 分析結果 (事後)	1.2	総費用		2,112億円	総便益		2,571億円	基準年  H21年	
		事業費		1,911億円	走行時間短縮便益		2,047億円		
		維持管理費		201億円	走行経費減少便益		425億円		
					交通事故減少便益		99億円		
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		- 億円	便益減少額		- 億円		
	事業遅延の理由								

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>円滑なモビリティの確保  [当該路線の整備によるバス路線の利便性向上]  当該路線の整備により、富岡・浪江・相馬 東京への高速バスが開設され、年間約3万人が利用  高速バスの停留所に利用者駐車場も整備され、パーク&amp;バスライドにより利便性が向上。</p> <p>物流の効率化の支援  [物流の利便性向上]  当該路線の整備により、配送可能範囲が拡大しコンビニエンスストアの出店可能エリアが拡大  [企業進出の支援]  当該路線の整備により、沿線地域の工業団地における製造品出荷の効率が図られ、企業進出に貢  献。沿線地域の製造品出荷額は、約1割増加</p> <p>安全で安心できるくらしの確保  [三次医療機関へのアクセス向上]  三次医療機関へ60分で到達可能な圏域が増加。  開通前 約37万人 開通後 約40万人 約3万人増加  消防本部と三次医療機関の協力による「医師搬送」を高速道路を利用することにより、救急医療  を受けられる地域が更に約8万人増加</p> <p style="text-align: right;">他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>CO：日平均値の年間2%除外値 0.894～0.916 ppm (10ppm以下)  NO<sub>2</sub>：日平均値の年間98%値 0.014～0.028 ppm (0.04～0.06ppm以下)</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認</li> </ul> <p>測定値：昼間49～50dB 夜間42～46dB (環境基準：昼間70dB 夜間65dB)</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p>	<p></p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	<p>沿線人口は、全国平均と比較して減少傾向。  県内総生産は、全国と比較して同程度。  自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向にあるが、軽自動車は増加傾向。</p>
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p>	<p>費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要  性はないものとする  今後もネットワークを形成する道路の整備による効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況につい  て注視していくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく</p>
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p>	<p>特になし</p>
<p>特記事項</p>	<p>特になし</p>

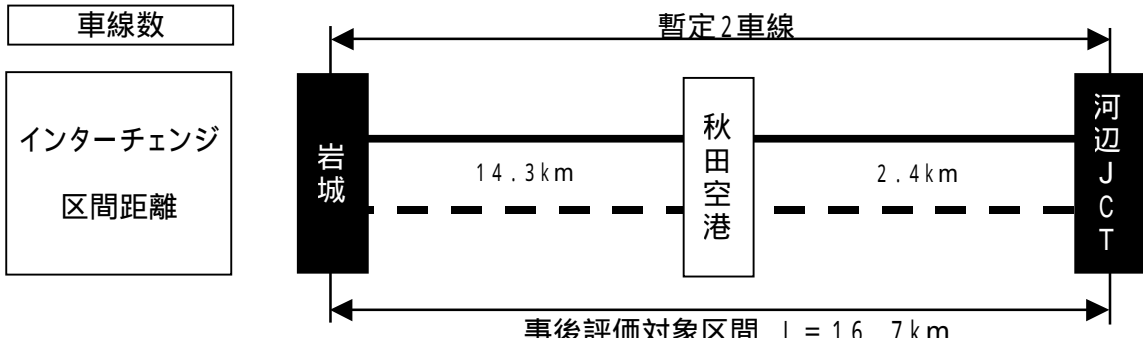
総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

# (案)

## 事後評価結果 (平成21年度)

担当課：東日本高速道路(株)計画設計課

担当課長名： 服部 清繁

路線名	日本海沿岸東北自動車道		事業区分	高速自動車国道		事業主体	東日本高速道路(株)			
起終点	自：秋田県由利本荘市岩城内道川(岩城IC) 至：秋田県秋田市河辺松淵(河辺JCT)					延長	16.7km			
<b>事業概要</b> 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として、日本海に沿って新潟県、山形県、秋田県を経て東北縦貫自動車道に連結し、青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路である。このうち、岩城IC～河辺JCT間は延長16.7kmで暫定2車線により整備した事業である。										
<b>事業の目的・必要性</b> 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県、山形県、秋田県、青森県の4県の日本海沿い及び内陸部の主要都市を結ぶとともに、北陸道、磐越道、山形道、秋田道、東北道と接続することから、日本海沿岸地域相互の高規格幹線道路網を形成し、緊急時の代替・迂回等のネットワーク機能を強化するものである。主な役割としては、日本海沿岸地域の各都市圏の連携強化及び沿線の経済発展を進め、生活、文化、情報基盤等の機能強化に寄与するものである。										
<b>事業概要図</b> 										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H8年度	供用年	(計画) H14年度	変動	1.0倍	
		都市計画決定	-	工事着手	H8年度	(暫定)	(実績) H14年度			
	事業費	計画時	(名目値) 715億円	実績	(名目値) 583億円			変動	0.8倍	
			(実質値) 631億円		(実質値) 533億円					
	交通量	計画時	1,000台/日 (平成15年度)		実績	800台/日 (平成15年度)		変動	80%	
	旅行速度向上	34 54km/h (供用前現道 当該路線) (H11年度) (H17年度)		交通事故減少		28 27件/億台キロ (供用前現道 供用後現道+当該路線) (H11-13年度) (H17-19年度)				
	費用便益分析結果(事前)	B/C	総費用		億円	総便益		億円	基準年	
	費用便益分析結果(事後)	1.1	総費用		901億円	総便益		978億円	基準年	
			事業費	765億円		走行時間短縮便益	858億円			
			維持管理費	136億円		走行経費減少便益	78億円			
					交通事故減少便益	41億円			H21年	
事業遅延によるコスト増		費用増加額		-		億円		便益減少額		
事業遅延の理由										

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>物流効率化の支援  [ 農林水産品の流通の利便性の向上 ]  「秋田由利牛」の出荷に高速道路を利用し、牛のストレスが低減され品質向上に貢献。  県内各地域から広域由利市場（由利本荘市）への子牛の輸送にあたり子牛の負担軽減に貢献</p> <p>[ 企業進出の支援 ]  当該路線の整備以降、企業進出が進み、沿線の工業団地の分譲率が増加</p> <p>個性ある地域の形成  [ 観光の支援 ]  沿線の海水浴場では、当該路線の整備後利用客が増加。  アクセスが向上したことにより、岩手県からの利用客が増加。</p> <p>安全で安心できるくらしの確保  [ 三次医療機関へのアクセス向上 ]  ・ 三次医療機関へ60分で到達可能な圏域が増加。  開通前 約1万人      開通後 約6万人      約5万人増加  他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>CO：日平均値の年間2%除外値    0.894～0.901    ppm（10ppm以下）  NO<sub>2</sub>：日平均値の年間98%値    0.022～0.023    ppm（0.04～0.06ppm以下）</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認</li> </ul> <p>測定値：昼間48～60dB    夜間44～51dB    （環境基準：昼間70dB    夜間65dB）</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線人口は、全国平均と比較して減少傾向。  県内総生産は、全国と比較して減少傾向。  自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向にあるが、軽自動車は増加傾向。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする</p> <p>今後もネットワークを形成する道路の整備による効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視していくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

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の。

# (案)

## 事後評価結果 (平成21年度)

担当課：東日本高速道路(株)計画設計課

担当課長名： 服部 清 繁

路線名	日本海沿岸東北自動車道、 一般国道7号 琴丘能代道路		事業区分	高速自動車国道 一般国道	事業主体	国土交通省東北地方整備局 東日本高速道路(株)			
起終点	自：秋田県 <small>かたがみ</small> 市 <small>しょうわ</small> 昭和 <small>あおくぼ</small> 大久保 (昭 <small>しょうわ</small> 和 <small>あ</small> 男 <small>が</small> 鹿 <small>はんとう</small> 半島 IC)			延長	33.7 km				
	至：秋田県 <small>やまもと</small> 山本郡 <small>みたね</small> 三種町 <small>うかわ</small> 鶴川 (八 <small>はちりゅう</small> 竜 IC)								
事業概要									
日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として、日本海に沿って新潟県、山形県、秋田県を経て東北縦貫自動車道に連結し、青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路である。昭和男鹿半島IC~八竜間は延長33.7kmで暫定2車線により整備し、このうち、琴丘森岳IC~八竜IC間の延長13.0kmは国土交通省との合併施行により一般有料道路琴丘能代道路として整備した事業である。									
事業の目的・必要性									
日本海沿岸東北自動車道は、新潟県、山形県、秋田県、青森県の4県の日本海沿い及び内陸部の主要都市を結びとともに、北陸道、磐越道、山形道、秋田道、東北道と接続することから、日本海沿岸地域相互の高規格幹線道路網を形成し、緊急時の代替・迂回等のネットワーク機能を強化するものである。主な役割としては、日本海沿岸地域の各都市圏の連携強化及び沿線の経済発展を進め、生活、文化、情報基盤等の機能強化に寄与するものである。									
事業概要図									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H元年度	用地着手	H元年度	供用年	(計画) H14年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	-	工事着手	H5年度	(暫定)	(実績) H14年度		
	事業費	計画時	(名目値) 1,096億円		実績	(名目値) 1,020億円		変動	0.9倍
			(実質値) 985億円			(実質値) 925億円			
	交通量	計画時	3,100台/日 (平成15年度)		実績	2,600台/日 (平成15年度)		変動	84%
	旅行速度向上	(供用前現道 当該路線)		31	55km/h	(供用前現道 供用後現道+当該路線)		37	25件/億台キロ
				(H11年度)	(H17年度)			(H11-13年度)	(H17-19年度)
費用便益 分析結果 (事前)	B/C	総費用		億円	総便益		億円	基準年	
費用便益 分析結果 (事後)	1.5	総費用		1,614億円	総便益		2,394億円	基準年 H21年	
		事業費		1,363億円	走行時間短縮便益		2,045億円		
		維持管理費		250億円	走行経費減少便益		247億円		
					交通事故減少便益		102億円		
事業遅延によるコスト増	費用増加額		- 億円		便益減少額		- 億円		
事業遅延の理由									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>円滑なモビリティの確保  [当該路線の整備によるバス路線の利便性向上]  日沿道の開通により、能代市 秋田市の路線が高速バスで復活し、年間約3万人が利用。  平成19年には能代市 仙台市の路線が新設され、沿線地域の利便性が向上。</p> <p>物流効率化の支援  [農林水産品の流通の利便性の向上]  比内地鶏の雛の輸送に高速道路を利用することで、時間短縮(約30分短縮)や雛への負担軽減が図られ、物流の効率化へ貢献</p> <p>[企業進出の支援]  当該路線の整備以降、企業進出が進み、沿線の工業団地の分譲率が増加</p> <p>安全で安心できるくらしの確保  [三次医療機関へのアクセス向上]  三次医療機関へ60分で到達可能な圏域が増加。  開通前 約44万人 開通後 約49万人 約5万人増加  救急車退出路の整備により、秋田市内の三次医療機関への救急搬送効率が向上。  他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目  特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認</li> </ul> <p>CO : 日平均値の年間2%除外値 0.667 ~ 0.680 ppm (10ppm以下)  NO<sub>2</sub> : 日平均値の年間98%値 0.016 ~ 0.017 ppm (0.04 ~ 0.06ppm以下)</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認</li> </ul> <p>測定値：昼間46 ~ 54dB 夜間36 ~ 48dB (環境基準：昼間70dB 夜間65dB)</p> <p>その他評価すべきと判断した項目  特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線人口は、全国平均と比較して減少傾向。  県内総生産は、全国と比較して減少傾向。  自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向にあるが、軽自動車は増加傾向。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする</p> <p>今後もネットワークを形成する道路の整備による効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視していくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

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の。

# (案)

## 事後評価結果 (平成21年度)

担当課：東日本高速道路(株)計画設計課

担当課長名： 服 部 清 繁

路線名	一般国道127号 富津館山道路		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：千葉県南房総市富浦町深名(富浦IC) 至：千葉県富津市竹岡(富津竹岡IC)					延長	19.2km			
<b>事業概要</b> 一般国道127号富津館山道路は、千葉県南房総市から千葉県富津市に至る延長19.2kmの自動車専用道路で、国土交通省との合併施行により、暫定2車線で整備した事業である。										
<b>事業の目的・必要性</b> 一般国道127号は、内房地区における唯一の幹線道路であるが、幅員が狭小且つ線形不良箇所が連続しており、気象条件に左右されやすいことから、東京湾アクアラインや館山自動車道と一体となった高速道路網として当道路を整備することにより、安定した交通路を確保し、南房総地域のリゾート開発を促進し、産業・文化・流通面で地域活性化に寄与するものである。										
<b>事業概要図</b>										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S46年度	用地着手	S61年度	供用年	(計画) H14年度	変動	1.03倍	
		都市計画決定	-年度	工事着手	S62年度	(暫定)	(実績) H16年度			
	事業費	計画時	(名目値) 1,700億円 (実質値) 1,577億円	実績	(名目値) 1,266億円 (実質値) 1,157億円			変動	0.74倍	
	交通量	計画時	5,000台/日 (平成16年度)	実績	5,100台/日 (平成16年度)			変動	102%	
	旅行速度向上	26 68km/h (全通前現道 当該路線) (H9年度) (H17年度)		交通事故減少		96 56件/億台キ口 (全通前現道 全通後現道+当該路線) (H11年度) (H17-19年度)				
	費用便益 分析結果 (当初)	B/C	2.4	総費用	2,030億円	総便益	4,950億円	基準年	H13年	
	費用便益 分析結果 (事後)	B/C	1.2	総費用	2,129億円	総便益	2,620億円	基準年	H21年	
事業遅延によるコスト増		費用増加額	-9億円		便益減少額	32億円				
<b>事業遅延の理由</b> 用地買収の難航に伴う事業遅延										

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>円滑なモビリティの確保  [ 高速バス路線の利便性向上 ]  ・当該路線及び隣接高速道路の整備により、高速バス路線が新設され高速バス便数も増加し、年間約64万人の利用があり、沿線地域の利便性が向上。</p> <p>[ 渋滞の解消 ]  ・観光シーズンの混雑期に発生していた一般国道127号の渋滞が、当該区間の開通によりほぼ解消し、所要時間が約25分短縮（JR竹岡駅～南房総市役所）</p> <p>安全で安心できるくらしの確保  [ 三次医療機関へのアクセス向上 ]  ・三次医療機関へ60分で到達可能な圏域が増加。  開通前 約69万人      開通後 約77万人      約8万人増加</p> <p>物流の効率化の支援  [ 農林水産業（農業）の物流の効率化 ]  ・当該路線沿線の安房地域の主要産業である花きの生産において、高速道路を利用することで、定時性を確保することができ、高品質な商品の出荷に貢献  他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目  特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】  ・最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認  CO：日平均値の年間2%除外値 0.8～0.9 ppm（10ppm以下）  NO<sub>2</sub>：日平均値の年間98%値 0.022～0.025 ppm（0.04～0.06ppm以下）</p> <p>【騒音】  ・騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認  測定値：昼間50～58dB 夜間45～53dB（環境基準：昼間70dB 夜間65dB）</p> <p>その他評価すべきと判断した項目  特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線人口は、全国平均と比較して減少傾向。  県内総生産は、全国と比較して増加傾向。  自動車保有台数は、貨物自動車は減少傾向にあるが、軽自動車は増加傾向。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はないものとする  今後もネットワークを形成する道路の整備による効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視していくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

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の。