

参 考 資 料

- 参 - 1 平成22年度 開通・完成予定区間(箇所)
- 参 - 2 平成22年度 開通予定区間の概要
 - 北関東自動車道 佐野田沼IC ~ 岩舟JCT
 - 首都圏中央連絡自動車道 つくば中央IC ~ つくばJCT
 - 首都圏中央連絡自動車道 菖蒲白岡IC(仮称) ~ 久喜白岡JCT(仮称)
- 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

参-1 平成22年度 開通・完成予定区間(箇所)



< 開通予定区間 >

路線名	道路名	区 間	延長(km)	備 考
高速自動車国道				
北関東自動車道	北関東自動車道	佐野田沼IC ~ 岩舟JCT	5.3	
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	つくば中央IC ~ つくばJCT	4.3	
一般国道468号(首都圏中央連絡自動車道)	圏央道	菫蒲白岡IC(仮称) ~ 久喜白岡JCT(仮称)	3.3	

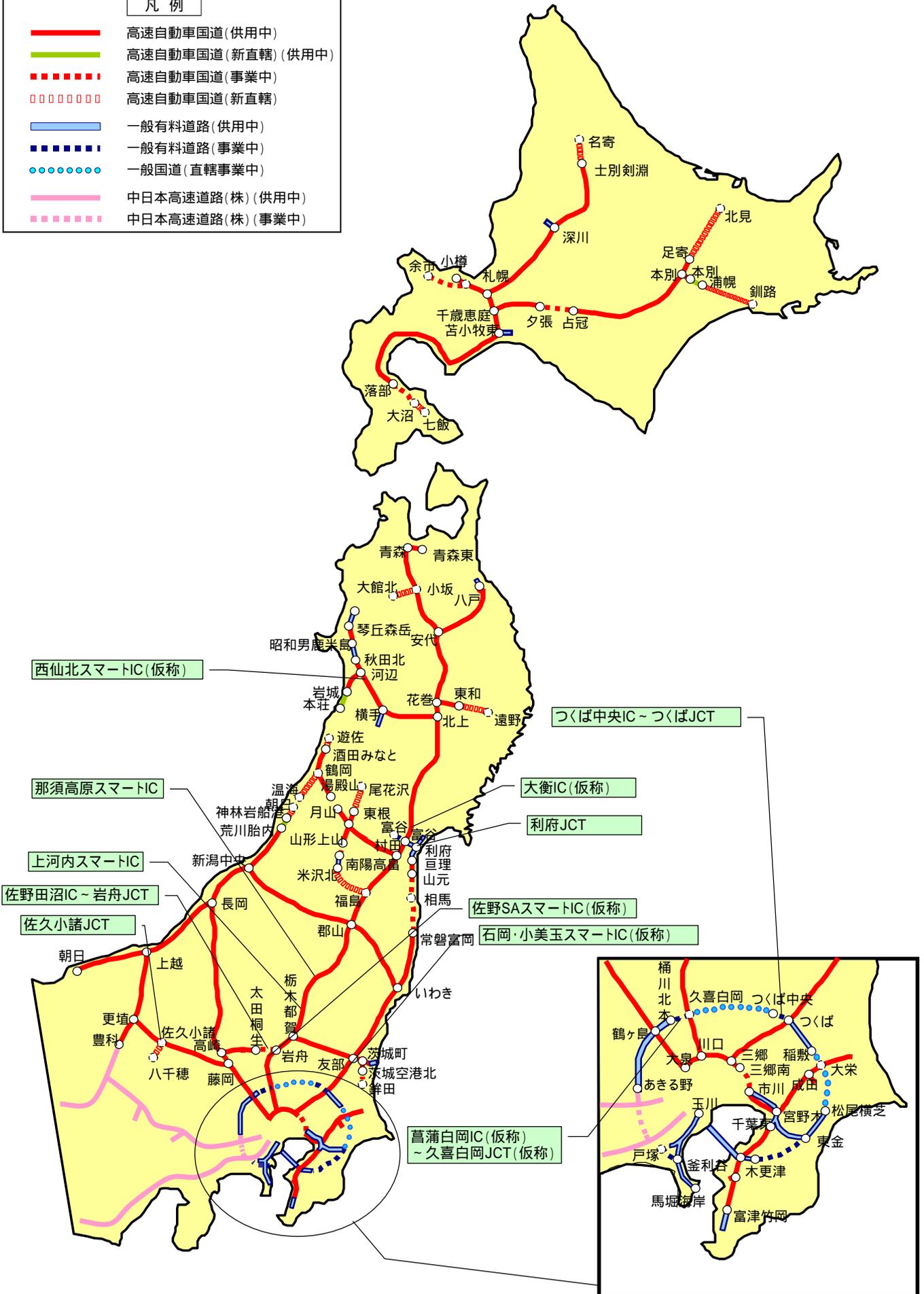
参-1 平成22年度 開通・完成予定区間(箇所)

< 完成予定箇所 >

路線名	道路名	箇所	備考
高速自動車国道			
東北縦貫自動車道弘前線	東北自動車道	<small>おおひら</small> 大衡IC(仮称)	
関越自動車道上越線	上信越自動車道	佐久小諸JCT	
東北縦貫自動車道弘前線	東北自動車道	佐野SAスマートIC(仮称)	
東北縦貫自動車道弘前線	東北自動車道	上河内スマートIC	改築(仙台方面の出入口を追加、全車種対象へ改良)
東北縦貫自動車道弘前線	東北自動車道	那須高原スマートIC	改築(仙台方面の出入口を追加、全車種対象へ改良)
東北横断自動車道釜石秋田線	秋田自動車道	西仙北スマートIC(仮称)	改築(スマートICへの移行)
常磐自動車道	常磐自動車道	<small>おみたま</small> 石岡・小美玉スマートIC(仮称)	
一般有料道路			
一般国道47号(仙台北部道路)	仙台北部道路	利府JCT	改築(仙台北部道路と三陸自動車道石巻方面を結ぶランプの追加)

参 - 1 平成22年度 開通・完成予定区間(箇所)

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)
	一般国道(直轄事業中)
	中日本高速道路(株)(供用中)
	中日本高速道路(株)(事業中)



平成22年度 開通予定区間の概要

[首都圏中央連絡自動車道 つくば中央IC ~ つくばJCT]



開通区間	首都圏中央連絡自動車道	つくば中央IC ~ つくばJCT
延長	4.3 km	
幅員及び車線数	3.5 m × 2車線	
設計速度	100 km / h	
インターチェンジ等	2箇所	
	・つくば中央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、つくば中央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。



平成22年度 開通予定区間の概要

[首都圏中央連絡自動車道 菖蒲白岡IC ~ 久喜白岡JCT]



開通区間 首都圏中央連絡自動車道 菖蒲白岡IC(仮称) ~ 久喜白岡JCT(仮称)

延長 3.3 km

幅員及び車線数 3.5 m × 4車線

設計速度 100 km / h

インターチェンジ等 2箇所
・菖蒲白岡IC(仮称) 埼玉県久喜市
(一般国道122号に連結)
・久喜白岡JCT(仮称) 埼玉県久喜市
(東北自動車道に連結)

路線概要



圏央道は、都心からおよそ半径40 ~ 60 kmの位置に計画されている総延長約300 km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。

このうち菖蒲白岡IC ~ 久喜白岡JCTは久喜市と白岡町を通過します。

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。

参-3 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	H21年度(見込値)	H22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	616万台時間/年 ³	- ³
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	70時間/(km・年) ⁴	68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	83% ⁵	83%
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	94%	97%
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	97% ⁸	100%
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	66%	68%
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	94%	96%
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21年の本線渋滞損失時間は、利便増進(休日特別割引)の影響により、本線渋滞が例年より大幅に増加したため、目標値を大きく超過しました。また、平成22年度(目標値)については、無料化社会実験等の影響を受けることが見込まれるため記載していません。
- 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H21.2平均で82.3%(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21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)
	一般国道(直轄事業中)
	中日本高速道路(株)(供用中)
	中日本高速道路(株)(事業中)

