

事後評価を実施する事業の一覧表

事業名・概要	事業概要	事業の必要性等			事業による環境変化	事業を巡る社会情勢の変化	対応方針
		道路利用	住民生活・地域経済等	B/C			
北関東自動車道 高崎JCT～伊勢崎 供用延長：14.5 km 事業化年度：H5 年度 事業費：1,310 億円 供用年月：H13.3 交通量：17,300 台/日（H16年度実績） 車線数：4車線 事業実施主体：日本道路公団 （東日本高速道路株式会社）	群馬県高崎市を起点とし茨城県ひたちなか市に至る総延長147kmの国土開発幹線自動車道である「北関東自動車道」のうち高崎JCT～伊勢崎ICを4車線で整備を行った	走行時間短縮 群馬県庁～伊勢崎市役所間で約12分短縮 約40分→約28分 交通事故減少 並行する一般国道50号と北関東道（高崎JCT～伊勢崎IC）を合わせた死傷事故率が約22％減少 134.5件/億台 [＊] → 104.8件/億台 [＊] （H11～H12平均）（H14～H15平均） 並行道路の混雑緩和 北関東道（駒形～伊勢崎）に並行する一般国道17号の交通量が約1割減少 27千台/日→25千台/日 （H11）（H17）	バス路線の利便性向上 伊勢崎市から羽田空港間の早朝の高速バス路線が開設され、早朝の航空便の利用が可能となるとともに、乗り換えも不要となり利便性が向上した 観光の活性化 群馬県内の観光入込客数は3％増であるが、北関東道の沿道地域の観光入込客数は5％増であり、観光が活性化した 救急医療活動への支援 伊勢崎市内の病院から群馬県立小児医療センター（第3次医療施設）への所要時間が45分から35分へと10分（約2割）短縮した 災害救援活動の支援 谷川岳や尾瀬地方の山岳地遭難の救助活動や山林火災の消化活動の際、情報収集等の緊急車両が北関東道の利用により、迅速に現地へ到着し救援活動を実施した	6.7	高速道路の通過する周辺に自生しているシラカシやコナラ等を盛土のり面に植樹し、周辺環境との調和を図り、将来はのり面に新たな樹林が形成され、CO ₂ の削減により地球温暖化の防止に寄与する アセスメント交通量に対し、実績交通量が下回っている。環境保全目標に対し、必要な環境保全対策は実施済み、あるいは必要に応じて実施予定である	群馬県の総生産は、事業開始後平成5年から平成11年度までは増加したが、その後は減少傾向が続いている 沿道地域の人口は赤堀町・東村・玉村町は約3割増、伊勢崎市が8％増、前橋市は横ばいとなっており、沿道全体では5％増で、群馬県全体の2％増を上回っている 関東内陸の道路利用（自動車走行台キロ）は、乗用車、貨物車ともに全国値を上回っている	費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事業評価の必要性はないものとする なお、今回は部分開通であり、北関東道全線開通後、現在の利用状況に変化が生じるため、今後は部分開通ごとの事後評価は実施せず、北関東道全線開通後に全線をまとめて事後評価する
北関東自動車道 栃木都賀JCT～宇都宮上三川 供用延長：18.5 km 事業化年度：H5 年度 事業費：1,162 億円 供用年月：H12.7 交通量：12,400 台/日（H16年度実績） 車線数：4車線 事業実施主体：日本道路公団 （東日本高速道路株式会社）	群馬県高崎市を起点とし茨城県ひたちなか市に至る総延長147kmの国土開発幹線自動車道である「北関東自動車道」のうち栃木都賀JCT～宇都宮上三川ICを4車線で整備を行った	走行時間短縮 都賀町役場～JR宇都宮駅間で約15分短縮 約48分→約33分 交通事故減少 並行する一般国道4号バイパス・一般国道352号と北関東道（都賀IC～宇都宮上三川IC）を合わせた死傷事故率が約38％減少 64.2件/億台 [＊] → 40.1件/億台 [＊] （H10～H11平均）（H14～H15平均）	バス路線の利便性向上 栃木県東部（茂木町）から東京都（浜松町）の高速バス路線が開設され、乗り換え回数が減り利便性が向上し、利用客もH13からH16で倍増した 観光の活性化 栃木県内の観光入込客数は横ばいであるが、北関東道の沿道地域の観光入込客数は約3割の増であり、壬生IC付近の「おもちゃ博物館」の入場者数も約2割増加した 救急医療活動への支援 真岡市から獨協医科大学病院（第3次医療施設）への所要時間が41分から30分へと11分（約3割）短縮した 緊急輸送道路通行止時の代替路線の形成 栃木県庁と栃木市役所の災害救助支援において、第1次緊急輸送道路である東北道が通行止めとなった場合、北関東道が迂回路となり代替路線を形成する	4.9	高速道路の通過する周辺に自生しているシラカシやコナラ等を盛土のり面に植樹し、周辺環境との調和を図り、将来はのり面に新たな樹林が形成され、CO ₂ の削減により地球温暖化の防止に寄与する アセスメント交通量に対し、実績交通量が下回っている。環境保全目標に対し、必要な環境保全対策は実施済み、あるいは必要に応じて実施予定である	栃木県内の総生産は、平成5年の事業開始後、増減を繰り返し、平成11年以降は増加傾向である 沿道地域の人口は上三川町は約2割増、石橋町が7％増、宇都宮市5％増など増加傾向で栃木県全体の2％増を上回っている。一方、壬生町は横ばい、都賀町は4％減となっている 関東内陸の道路利用は、乗用車、貨物車ともに全国値を上回っている	費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事業評価の必要性はないものとする なお、今回は部分開通であり、北関東道全線開通後、現在の利用状況に変化が生じるため、今後は部分開通ごとの事後評価は実施せず、北関東道全線開通後に全線をまとめて事後評価する

事業概要と主な効果事例等

北関東自動車道(高崎JCT～伊勢崎)の事業評価・・・事後評価

1．主な効果

北関東自動車道（高崎JCT～伊勢崎）の供用により

- （１）所要時間短縮
 - （２）交通事故の減少
 - （３）観光入込客数の増加
 - （４）救急医療活動への支援
- などの効果が発現されました

2．費用と効果の確認

本事業にかかる費用と生じる便益により算出される費用便益比は、6．7となります

位置図及び事業概要

北関東道（高崎JCT～伊勢崎）



・事業名

北関東自動車道(高崎JCT~伊勢崎)

・事業区分

高速自動車国道

・事業主体

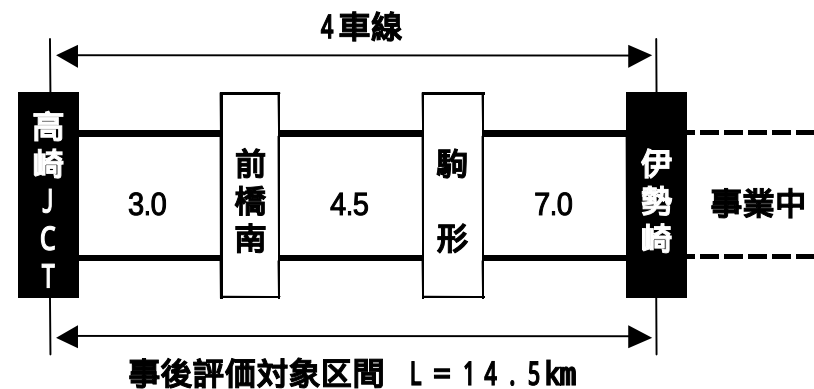
日本道路公団(東日本高速道路(株))

・起終点

自)群馬県高崎市上滝町
 至)群馬県伊勢崎市三和町

・延長 14.5 km

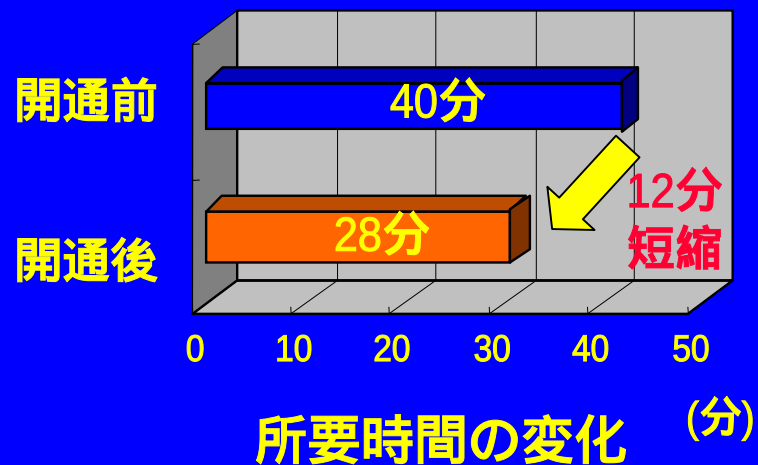
・全体事業費 1,310億円



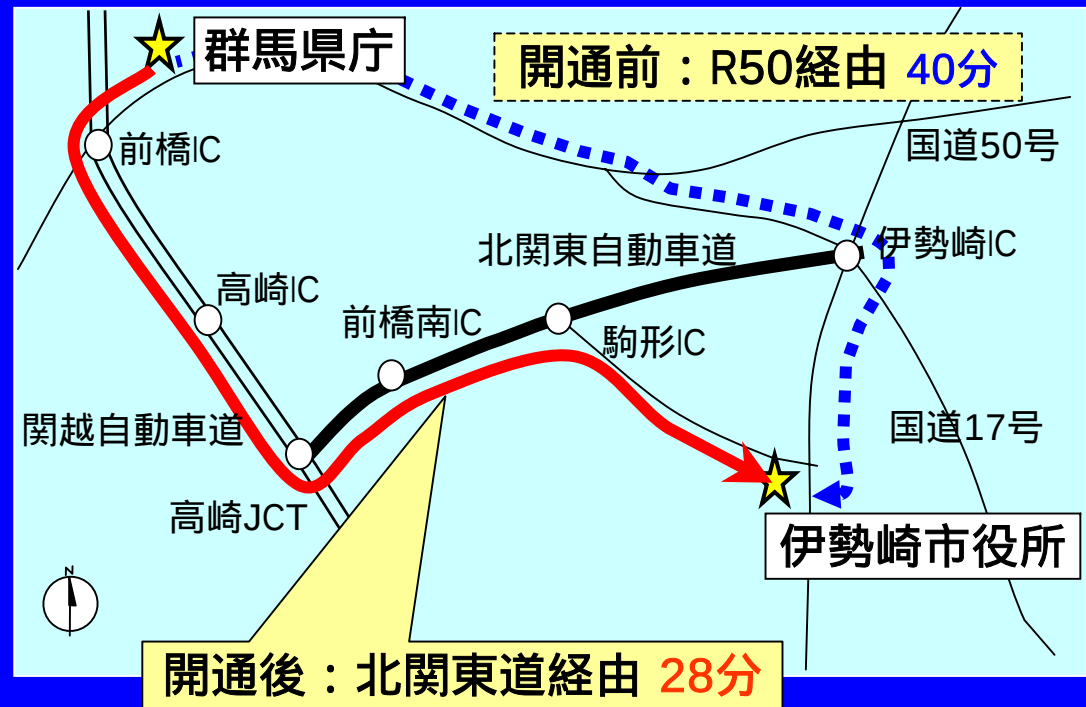
(1) 所要時間短縮

- 北関東道の利用により、群馬県庁から伊勢崎市役所までの所要時間は、12分短縮されました

(開通前40分 開通後28分 → 12分短縮)



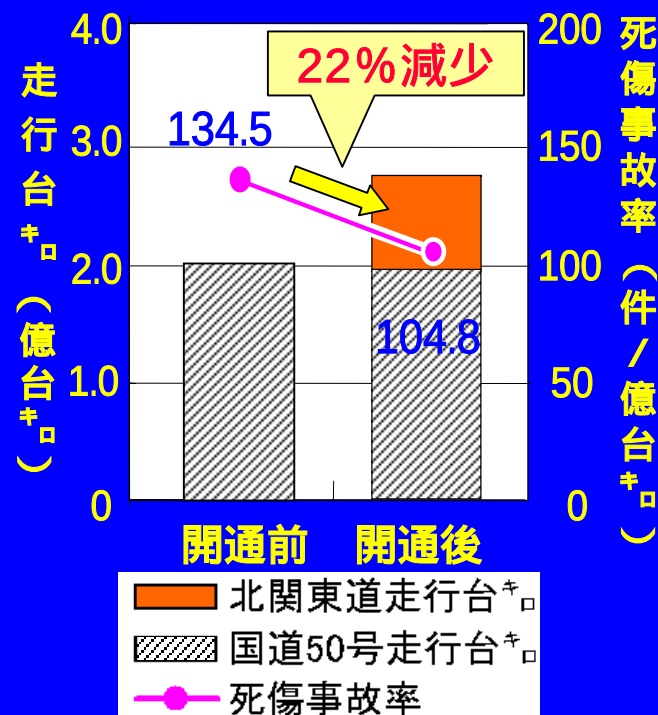
北関東道と並行一般道の所要時間の変化



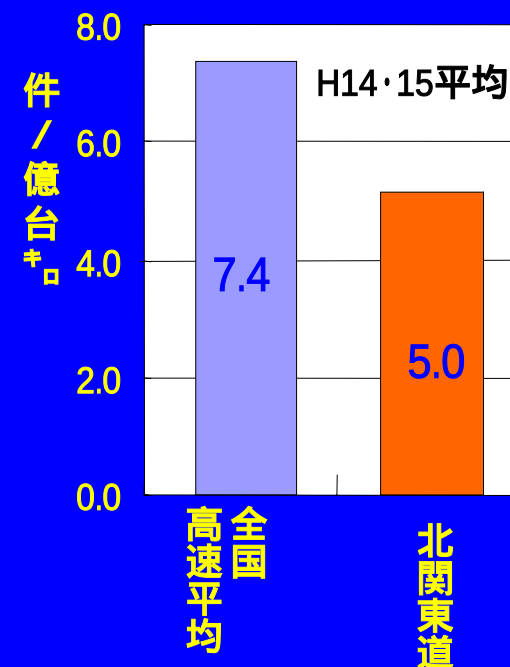
(2) 交通事故の減少

- 並行する国道50号と北関東道を合わせた死傷事故率は22%減少しました
- 北関東道の死傷事故率は全国の高速道路平均値を下回り、主な事故原因は脇見運転やハンドル操作ミスで、ドライバーへの交通安全啓発活動を実施（横断幕等）しています

死傷事故率と走行台^{キロ}の推移



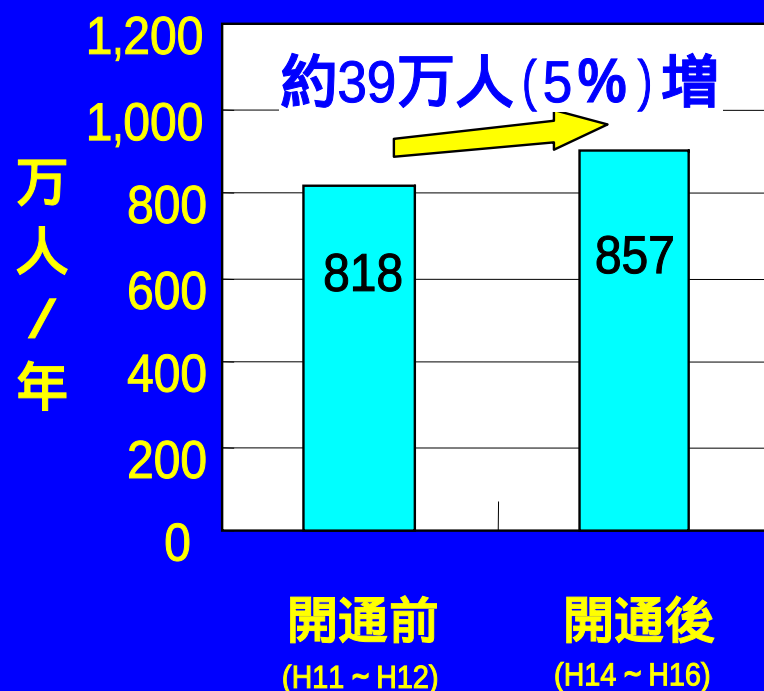
高速道路の死傷事故率



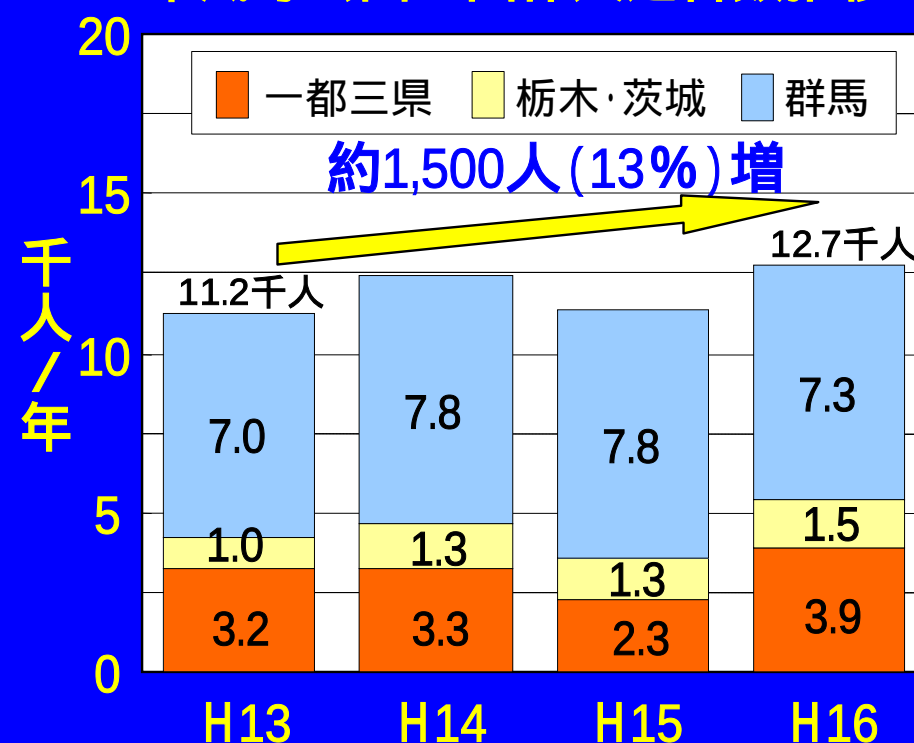
(3) 観光入込客数の増加

- 群馬県内全体の観光入込客数は3%増ですが、北関東道の沿道地域では5%増加しました
- 群馬県下有数の伊勢崎市華蔵寺公園の団体入込客数は開通後、13%増となりました

沿道地域の観光入込客数推移



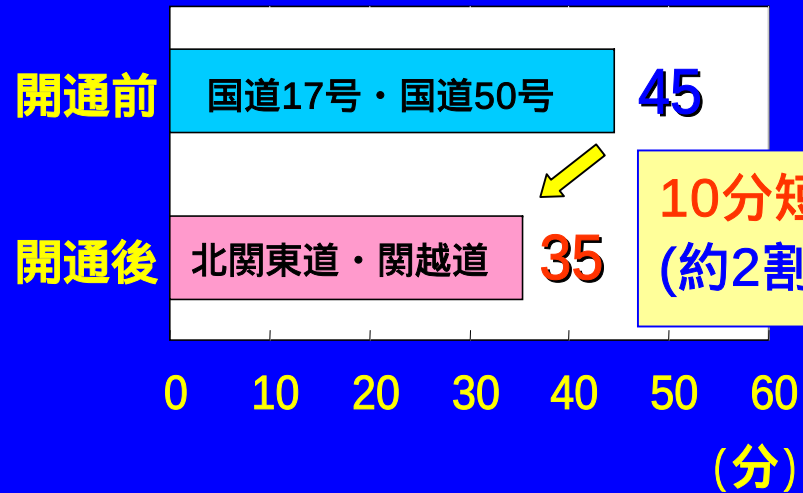
華蔵寺公園の団体入込客数推移



出典)群馬県観光客数・消費額調査、華蔵寺公園ヒアリング

(4) 救急医療活動への支援

- 伊勢崎市内の病院から群馬県立小児医療センター（第3次医療施設）への転送に係る所要時間は、10分短縮されました



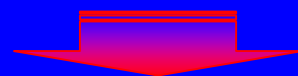
出典) 所要時間は、「道路時刻表2005～2006」によるもので(平日の10～16時の間)、一般車両による計測結果である

(5) 費用と効果の確認

- 道路整備の効果は多種多様ですが、このうち金額に換算できる効果に限定して、もたらされる便益を算出すると11,373億円となります
- これに対して建設や維持管理にかかる費用は1,698億円です
- 従って、本事業にかかる費用と生じる便益より算出される費用便益比は6 . 7となります

便 益 (現在価値：H17)	走行時間短縮便益	10,453億円
	走行経費減少便益	705億円
	交通事故減少便益	215億円
	計	11,373億円

費 用 (現在価値：H17)	事業費	1,586億円
	維持管理費	112億円
	計	1,698億円



費用便益比 $B / C = 6 . 7$

事業概要と主な効果事例等

北関東自動車道(栃木都賀JCT～宇都宮上三川)の事業評価・・・事後評価

1．主な効果

北関東自動車道（栃木都賀JCT～宇都宮上三川）の供用により

- （１）所要時間短縮
 - （２）交通事故の減少
 - （３）観光地入込客数の増加
 - （４）大規模イベントの輸送支援
- などの効果が発現されました

2．費用と効果の確認

本事業にかかる費用と生じる便益により算出される費用便益比は、4．9となります

位置図及び事業概要

北関東道（栃木都賀JCT～宇都宮上三川）



・事業名

北関東自動車道(栃木都賀JCT～宇都宮
上三川)

・事業区分

高速自動車国道

・事業主体

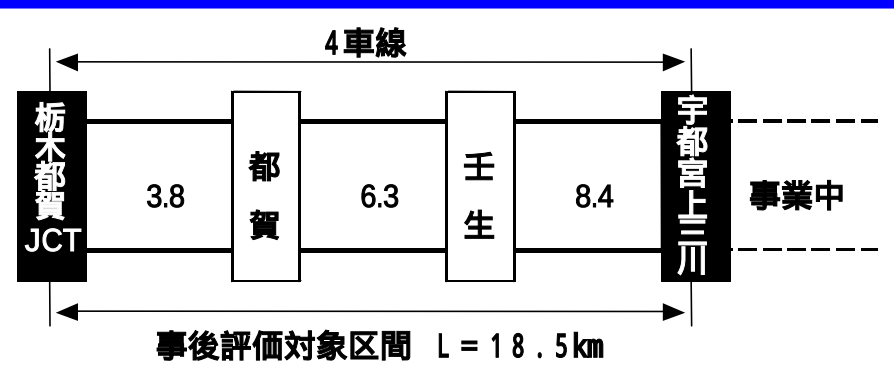
日本道路公団(東日本高速道路(株))

・起終点

自) 栃木県下都賀郡都賀町大字木 しもつが つがまち き
至) 栃木県河内郡上三川町大字磯岡 かわち かみのかわまち いそおか

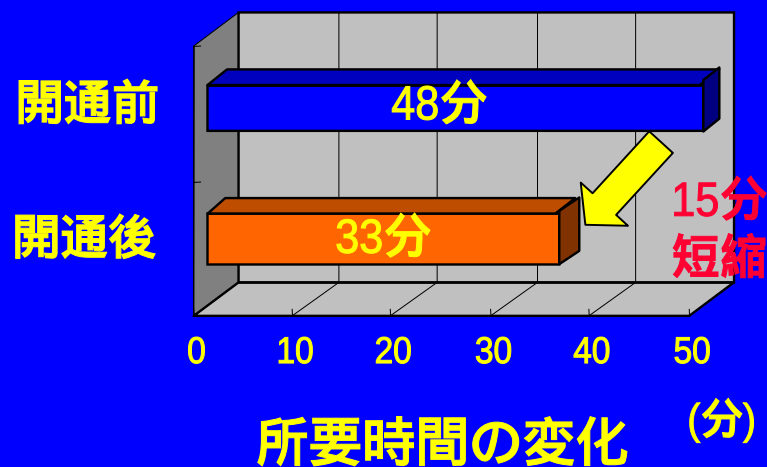
延長 18.5 km

・全体事業費 1,162億円



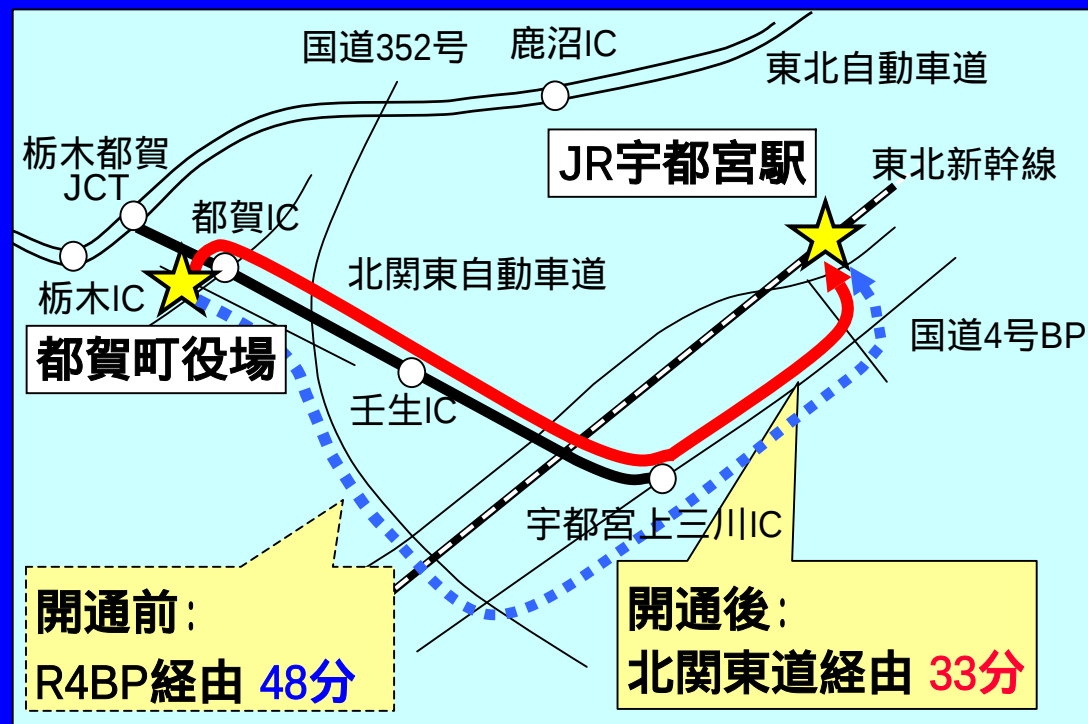
(1) 所要時間短縮

- 北関東道の利用により都賀町役場から宇都宮駅までの所要時間は、15分短縮されました
(開通前48分 開通後33分 15分短縮)



出典)道路時刻表より作成

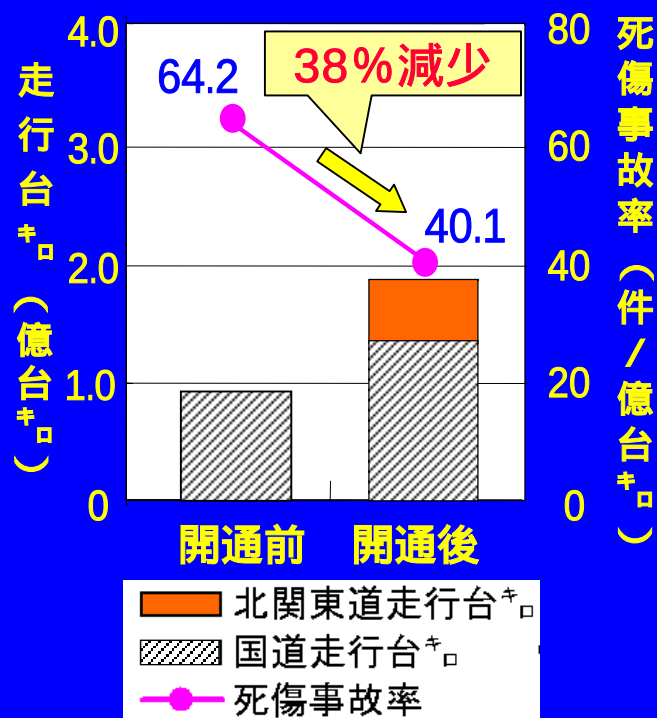
北関東道と並行一般道の所要時間の変化



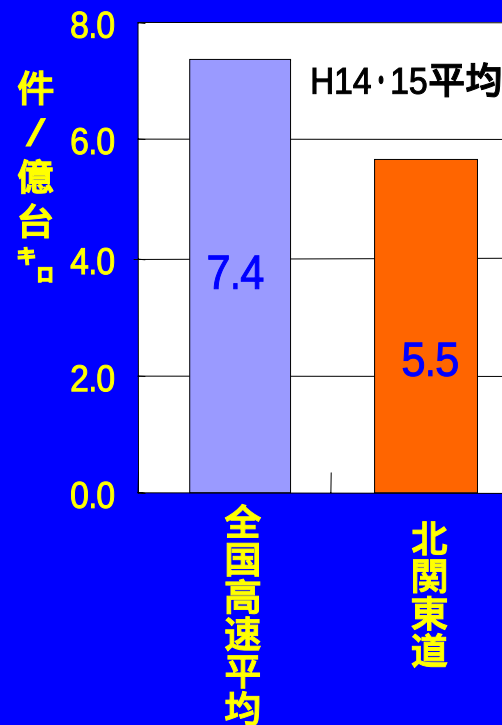
(2) 交通事故の減少

- 並行する国道4号バイパス・国道352号と北関東道合わせた死傷事故率は38%減少しました
- 北関東道の死傷事故率は全国の高速平均値を下回り、主な事故原因は脇見運転やハンドル操作ミスで、ドライバーへの交通安全啓発活動を実施（横断幕等）しています

死傷事故率と走行台^{キロ}の推移



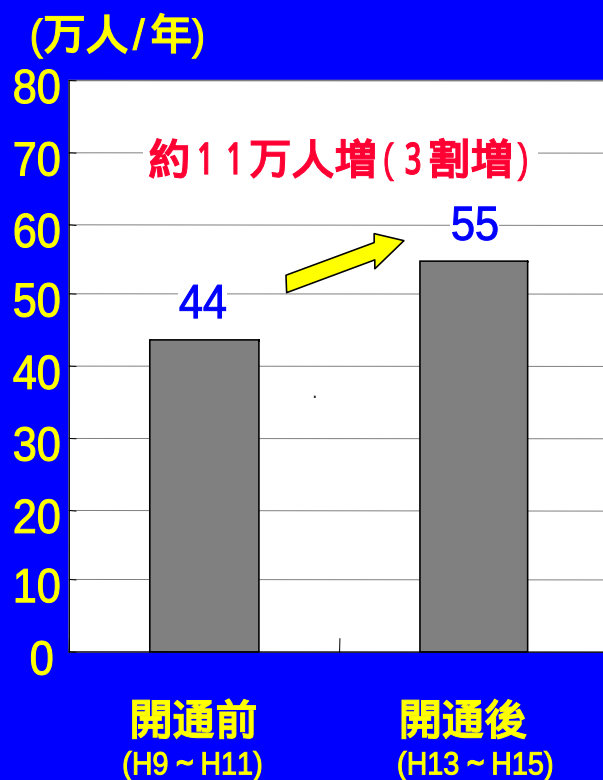
高速道路の死傷事故率



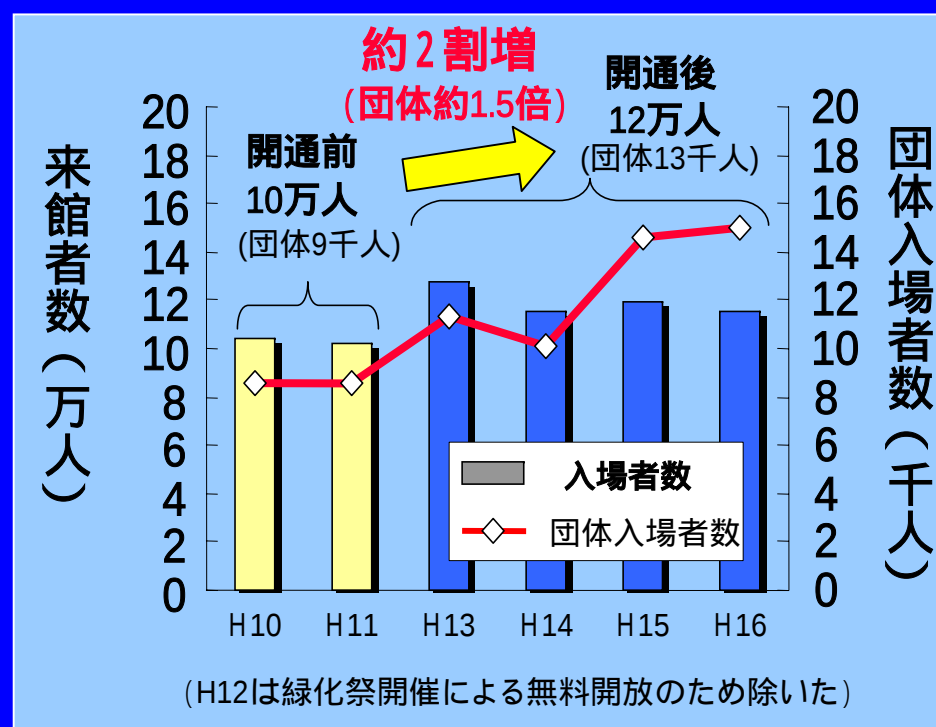
(3) 観光入込客数の増加

- 栃木県内全体の観光入込客数は横ばいですが、北関東道の沿道地域では約3割増加しました
- 壬生町のおもちゃ博物館の来館者数は、約2割増えました

沿道地域の観光入込客数推移



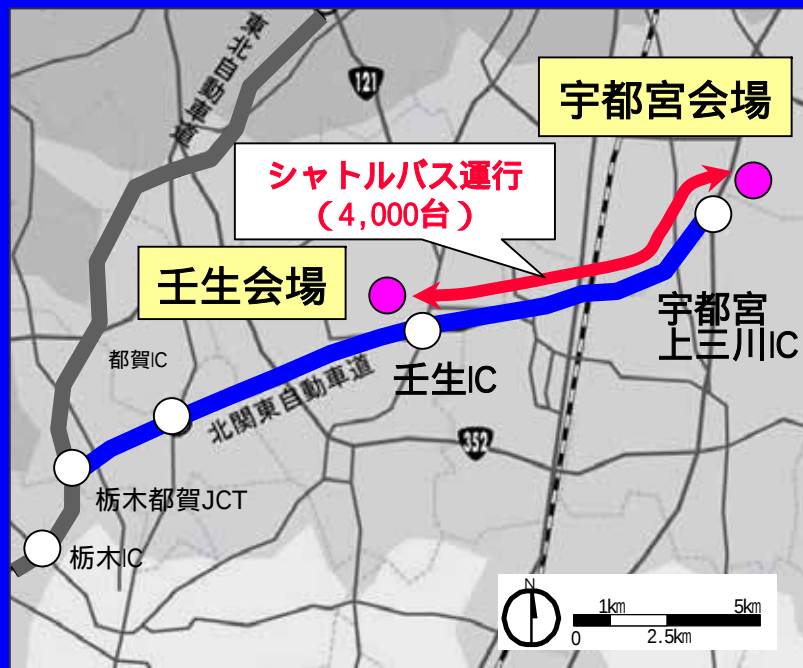
おもちゃ博物館来館者数の推移



出典) 平成16年度栃木県観光入込客数、壬生町おもちゃ博物館ヒアリング

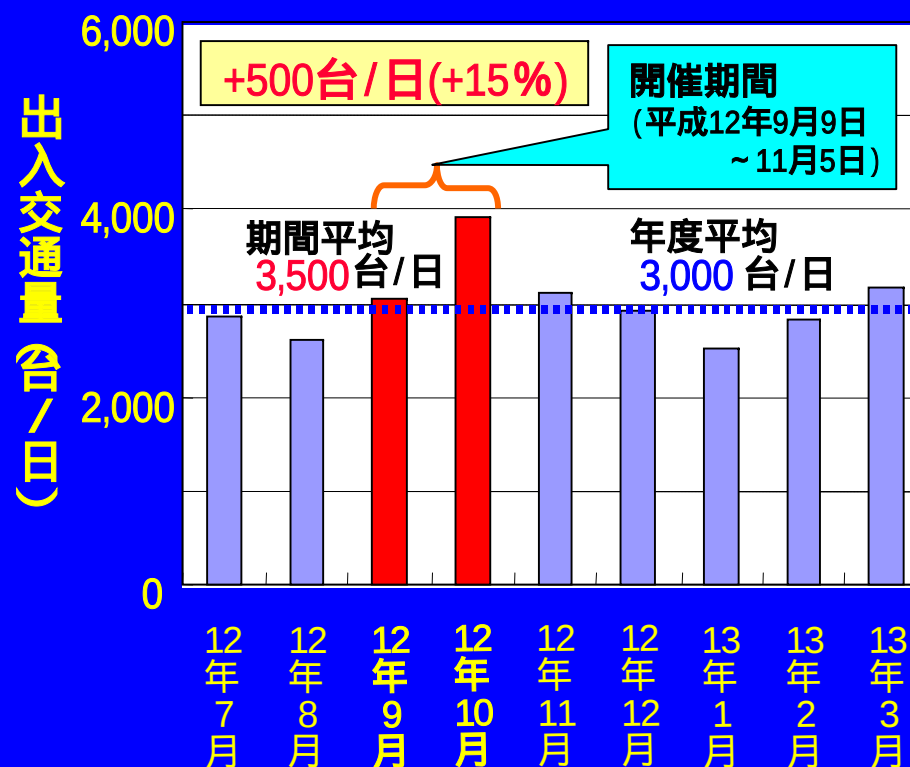
(4) 大規模イベントの輸送支援

- 全国都市緑化フェア開催時(とちぎマロニエ緑花祭2000)、北関東道のIC周辺に2会場設営されました
- 北関東道を利用したシャトルバスが期間中約4,000台運行され、スムーズな移動が可能となりました
- 壬生ICの利用交通量は平常時より、約500台/日(約15%)増えました



出典) 栃木県HP等より作成

緑化フェア開催時の壬生IC出入交通量

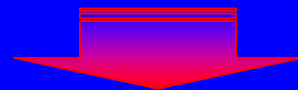


(5) 費用便益分析結果

- 道路整備の効果は多種多様ですが、このうち金額に換算できる効果に限定して、もたらされる便益を算出すると7,696億円となります
- これに対して建設や維持管理にかかる費用は1,575億円です
- 従って、本事業にかかる費用と生じる便益より算出される費用便益比は4 . 9となります

便 益 (現在価値 : H17)	走行時間短縮便益	6,907億円
	走行経費減少便益	624億円
	交通事故減少便益	165億円
	計	7,696億円

費 用 (現在価値 : H17)	事業費	1,430億円
	維持管理費	145億円
	計	1,575億円



費用便益比 $B / C = 4 . 9$