

## 対 応 方 針 ( 原 案 )

### ( 1 ) 再評価

- |                   |              |
|-------------------|--------------|
| 1 . 北海道縦貫自動車道     | 大沼～国縫        |
| 2 . 北海道横断自動車道 根室線 | 夕張～十勝清水      |
| 3 . 日本海沿岸東北自動車道   | 中条～荒川        |
| 4 . 常磐自動車道        | 常磐富岡～新地      |
| 5 . 常磐自動車道        | 山元～亘理        |
| 6 . 東関東自動車道 水戸線   | 三郷～高谷 J C T  |
| 7 . 東関東自動車道 水戸線   | 鉾田～茨城 J C T  |
| 8 . 北関東自動車道       | 伊勢崎～岩舟 J C T |
| 9 . 第三京浜道路 ( 改築 ) |              |

### ( 2 ) 事後評価

- |                  |               |
|------------------|---------------|
| 1 . 北海道縦貫自動車道    | 旭川鷹栖～士別剣淵     |
| 2 . 東北縦貫自動車道 八戸線 | 青森 J C T ～青森東 |
| 3 . 東北縦貫自動車道 八戸線 | 八戸 J C T ～八戸北 |

## 再評価結果（原案）

担 当 課：建設事業部建設課

担当課長名：武藤 克実

<b>事業名</b> 北海道縦貫自動車道（大沼～国縫）	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	東日本高速道路(株)
<b>起終点</b> 自：北海道茅部郡森町字赤井川 至：北海道山越郡長万部町字国縫	<b>延長</b>	67.2 km		
<b>事業概要</b> 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。				
H 6 年度事業化	H - 年度都市計画決定 (H 年度変更)	H 9 年度用地着手	H 9 年度工事着手	
<b>全体事業費</b>	約1,362億円	<b>事業進捗率</b>	72 %	<b>供用済延長</b> 21.7km
<b>計画交通量</b>	4,300～6,400台 / 日			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B / C</b> (事業体) 1.9 (残業) 5.3	<b>総費用</b> (残業)/(事業全体) 608 / 1,741 億円 事業費：312/1,445億円 維持管理費：296/ 296億円	<b>総便益</b> (残業)/(事業全体) 3,237 / 3,237億円 走行時間短縮便益：2,763 / 2,763億円 走行経費減少便益： 356 / 356億円 交通事故減少便益： 118 / 118億円	<b>基準年</b> 平成20年
<b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C = 5.9 (交通量 +10%) B/C = 4.8 (交通量 -10%) 事業費変動 : B/C = 5.1 (事業費 +10%) B/C = 5.6 (事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C = 5.4 (事業期間 -1年) B/C = 5.2 (事業期間 +1年)				
<b>事業の効果等</b> 拠点都市間を連絡し、相互の連携が強化される 高度な医療施設までの搬送時間が短縮される 緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する <span style="float: right;">他 13 項目に該当</span>				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 道南圏と道央圏の連絡は、現在国道 5 号が主に担っていることから、物流・観光・防災への対応などの機能が集中している。国道 5 号への負担解消のためにも、高速道路の早期整備が必要である。				
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 隣接する七飯～大沼間は新直轄区間として整備中。 平成18年11月に八雲～国縫間が開通。				
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 現在工事中。				
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 今後も引き続き工事の推進を図る予定。				
<b>施設の構造や工法の変更等</b> 新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。				
<b>対応方針</b>		継続事業		
<b>対応方針決定の理由</b> 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。				
<b>事業概要図</b>				

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。

## 再評価結果（原案）

担 当 課：建設事業部建設課

担当課長名：武藤 克実

事業名	北海道横断自動車道 根室線（夕張～十勝清水）			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：北海道夕張市紅葉山 至：北海道上川郡清水町字清水					延長	81.6 km
事業概要 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。							
H 9 年度事業化		H - 年度都市計画決定 (H 年度変更)		H 1 3 年度用地着手		H 1 3 年度工事着手	
全体事業費	約2,438億円	事業進捗率	54 %	供用済延長	20.9km		
計画交通量	4,400～4,600台/日						
費用対効果 分析結果	B / C (事業体)	総費用	(残業)/(事業全体)	総便益	(残業)/(事業全体)	基準年	
	1.4	1,202 / 2,709 億円	事業費：844 / 2,350 億円	3,854 / 3,854 億円	平成20年		
	(残業) 3.2	維持管理費：359 / 359 億円	走行時間短縮便益：3,333 / 3,333 億円	走行経費減少便益：418 / 418 億円	交通事故減少便益：103 / 103 億円		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施							
交通量変動： B/C = 3.5 (交通量 +10%) B/C = 2.9 (交通量 -10%) 事業費変動： B/C = 3.0 (事業費 +10%) B/C = 3.4 (事業費 -10%) 事業期間変動： B/C = 3.3 (事業期間 -1年) B/C = 3.1 (事業期間 +1年)							
事業の効果等							
拠点都市間を連絡し、相互の連携が強化される 高度な医療施設までの搬送時間が短縮される 農林水産品の流通の利便性が向上する							
他 1 3 項目に該当							
関係する地方公共団体等の意見							
札幌を中心とする道央圏と道東地域の間は、標高2,000m級の日高山脈により東西に分断されている。この分断を解消し、道東地域と道央圏を接続し、地域間の連携や交流を促進するうえで必要である。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等							
・平成19年10月にトマム～十勝清水間が開通。							
事業の進捗状況、残事業の内容等							
現在工事中。							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等							
今後も引き続き工事の推進を図る予定。							
施設の構造や工法の変更等							
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。							
対応方針		継続事業					
対応方針決定の理由		以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図							

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。

## 再評価結果（原案）

担 当 課：建設事業部建設課

担当課長名：武藤 克実

事業名	日本海沿岸東北自動車道（中条～荒川）		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：新潟県胎内市弥彦岡 至：新潟県村上市南新保				延長	9.8 km
事業概要						
日本海沿岸東北自動車道は、北陸道とあわせ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。						
H10年度事業化		H8年度都市計画決定 (H 年度変更)		H12年度用地着手		H13年度工事着手
全体事業費	約303億円	事業進捗率	58 %	供用済延長	km	
計画交通量	5,600台/日					
費用対効果 分析結果	B / C (事業体)	総費用	(残業)/(事業全体)	総便益	(残業)/(事業全体)	基準年
	1.7 (残業)	137 / 350億円 事業費：89 / 302億円 維持管理費：48 / 48億円		601 / 601億円 走行時間短縮便益：497 / 497億円 走行経費減少便益：93 / 93億円 交通事故減少便益：10 / 10億円		平成20年
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動： B/C = 4.8 (交通量 +10%) B/C = 3.9 (交通量 -10%)						
事業費変動： B/C = 4.1 (事業費 +10%) B/C = 4.7 (事業費 -10%)						
事業期間変動： B/C = 4.5 (事業期間 -1年) B/C = 4.2 (事業期間 +1年)						
事業の効果等						
日常活動圏の中心都市間へのアクセス向上が見込まれる						
高度医療施設までの搬送時間が短縮される						
緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する <span style="float: right;">他12項目に該当</span>						
関係する地方公共団体等の意見						
北陸自動車道等と連結して、沿線地域の開発を促進し、広域連携による産業、経済、文化の飛躍的発展と災害時の緊急輸送、日常の救急救命医療に大きな役割を果たす重要な路線である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
隣接する荒川～朝日間は、新直轄区間として整備中。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
現在工事中。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
今後も引き続き工事の推進を図る予定。						
施設の構造や工法の変更等						
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。						
対応方針	継続事業					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図						

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。

# 再評価結果（原案）

担当課：建設事業部建設課

担当課長名：武藤 克実

事業名	常磐自動車道（常磐富岡～新地）		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：福島県双葉郡富岡町大字上手岡 至：福島県相馬郡新地町杉目字飯樋				延長	55.5 km
事業概要：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。						
H10年度事業化		H8年度都市計画決定 (H年度変更)		H12年度用地着手		H14年度工事着手
全体事業費	約1,480億円	事業進捗率	34%	供用済延長	km	
計画交通量	5,400台～8,100台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業体)	総費用 (残業)/(事業全体) 856 / 1,547億円		総便益 (残業)/(事業全体) 2,137 / 2,137億円		基準年 平成20年
	(残業)	事業費：698 / 1,389億円 維持管理費：158 / 158億円		走行時間短縮便益：1,722 / 1,722億円 走行経費減少便益：342 / 342億円 交通事故減少便益：72 / 72億円		
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施						
交通量変動： B/C = 2.7 (交通量 +10%) B/C = 2.2 (交通量 -10%)						
事業費変動： B/C = 2.3 (事業費 +10%) B/C = 2.7 (事業費 -10%)						
事業期間変動： B/C = 2.6 (事業期間 -1年) B/C = 2.4 (事業期間 +1年)						
事業の効果等						
拠点都市間を連絡し相互の連携が強化される						
高度医療施設までの搬送時間が短縮される						
緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する <span style="float: right;">他13項目に該当</span>						
関係する地方公共団体等の意見						
東北道・磐越道と共にネットワーク化が図られることにより、その大きな整備効果が発現される。地域の自立的な発展や物流の効率化、東北道の事故・災害時の代替機能、医療の高度化などを支援する上で早期整備が望まれる区間である。緊急避難路・輸送路としても早期整備が必要な路線である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
隣接する新地～山元間が平成18年3月に事業許可。現在、常磐富岡～巨理間全区間で事業中。						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
現在工事中。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
今後も引き続き工事の推進を図る予定。						
施設の構造や工法の変更等						
新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。						
対応方針	継続事業					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図						
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;"> <p>供用中区間 <span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: black; margin-right: 5px;"></span></p> <p>事業中区間 <span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: gray; margin-right: 5px;"></span></p> </div> </div>						

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。

# 再評価結果（原案）

担当課：建設事業部建設課

担当課長名：武藤 克実

事業名	常磐自動車道（山元～亶理）		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：宮城県亶理郡山元町小平 至：宮城県亶理郡亶理町逢隈中泉				延長	11.5 km
事業概要	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。					
H10年度事業化	H8年度都市計画決定 (H 年度変更)		H12年度用地着手		H12年度工事着手	
全体事業費	約321億円	事業進捗率	76 %	供用済延長	km	
計画交通量	8,700台/日					
費用対効果 分析結果	B / C (事業体) 3.0 (残業) 10.3	総費用 (残業)/(事業全体) 107 / 369億円 事業費：62 / 324億円 維持管理費：45 / 45億円	総便益 (残業)/(事業全体) 1,101 / 1,101億円 走行時間短縮便益：927 / 927億円 走行経費減少便益：139 / 139億円 交通事故減少便益：35 / 35億円	基準年 平成20年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	： B/C = 11.4 (交通量 +10%)		B/C = 9.3 (交通量 -10%)			
事業費変動	： B/C = 9.8 (事業費 +10%)		B/C = 11.0 (事業費 -10%)			
事業期間変動	： B/C = 10.6 (事業期間 -1年)		B/C = 10.0 (事業期間 +1年)			
事業の効果等	拠点都市間を連絡し相互の連携が強化される 高度医療施設までの搬送時間が短縮される 緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する					
関係する地方公共団体等の意見	他13項目に該当					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	東北道・磐越道と共にネットワーク化が図られることにより、その大きな整備効果が発現される。地域の自立的な発展や物流の効率化、東北道の事故・災害時の代替機能、医療の高度化などを支援する上で早期整備が望まれる区間である。緊急避難路・輸送路としても早期整備が必要な路線である。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	隣接する新地～山元間が平成18年3月に事業許可。現在、富岡～亶理間全区間で事業中。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	現在工事中。					
施設の構造や工法の変更等	今後もし引き続き工事の推進を図る予定。					
対応方針	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。					
対応方針決定の理由	継続事業					
事業概要図	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					

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。

## 再評価結果（原案）

担 当 課：建設事業部建設課

担当課長名：武藤 克実

事業名	ひがしかんとう 東関東自動車道 水戸線（三郷～高谷JCT）			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：埼玉県三郷市番匠免 至：千葉県市川市高谷					延長	20.1 km				
事業概要	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心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。										
H9年度事業化	S44年度都市計画決定 （S60年度変更）		H9年度用地着手		H9年度工事着手						
全体事業費	約10,095億円	事業進捗率	25%	供用済延長	4.1km						
計画交通量	33,800～48,000台/日										
費用対効果 分析結果	B/C (事業体)	総費用 (残業)/(事業全体)	総便益 (残業)/(事業全体)	基準年							
	1.0 (残業) 1.6	5,689 / 9,084億円 事業費：5,490/8,885億円 維持管理費：199 / 199億円	9,181 / 9,181億円 走行時間短縮便益：8,141 / 8,141億円 走行経費減少便益：581 / 581億円 交通事故減少便益：458 / 458億円	平成20年							
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施										
交通量変動	B/C = 1.8 (交通量 +10%)		B/C = 1.5 (交通量 -10%)								
事業費変動	B/C = 1.5 (事業費 +10%)		B/C = 1.8 (事業費 -10%)								
事業期間変動	B/C = 1.7 (事業期間 -1年)		B/C = 1.6 (事業期間 +1年)								
事業の効果等	広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する 日常活動圏の中心都市間へのアクセス向上が見込まれる 緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する <span style="float: right;">他12項目に該当</span>										
関係する地方公共団体等の意見	外環道路の整備は、「走行時間の短縮」「生活道路の安全向上」「大気環境の改善」などの効果はもちろん、大きな経済効果をもたらすものと予測しており、沿線地域における経済の活性化に大きく寄与するものと期待している。										
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・三郷JCT～三郷南間が平成17年11月供用開始。 ・一般部も一部供用中。										
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在工事中。										
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	今後も引き続き工事の推進を図る予定。										
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。										
対応方針	継続事業										
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。										
事業概要図	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;"> <table border="1" style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td>供用中区間</td> <td style="width: 20px; height: 10px; background-color: black;"></td> </tr> <tr> <td>事業中区間</td> <td style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray;"></td> </tr> </table> </div> <div style="flex-grow: 1;"> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p>東関東自動車道 水戸線 (三郷～高谷JCT)</p> </div> </div>							供用中区間		事業中区間	
供用中区間											
事業中区間											

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。

# 再評価結果（原案）

担当課：建設事業部建設課

担当課長名：武藤 克実

事業名	ひがしかんとう 東関東自動車道 水戸線（銚田～茨城JCT）		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：茨城県鹿島郡銚田町大字飯名 至：茨城県東茨城郡茨城町大字小鶴				延長	18.2 km
事業概要	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。					
H11年度事業化	H8年度都市計画決定 (H年度変更)		H14年度用地着手		H17年度工事着手	
全体事業費	約517億円	事業進捗率	22%	供用済延長	km	
計画交通量	17,200～17,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業体) 3.1 (残業) 4.3	総費用 (残業)/(事業全体) 387 / 533億円 事業費：304 / 449億円 維持管理費：83 / 83億円	総便益 (残業)/(事業全体) 1,652 / 1,652億円 走行時間短縮便益：1,400 / 1,400億円 走行経費減少便益：174 / 174億円 交通事故減少便益：77 / 77億円	基準年 平成20年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C = 4.7 (交通量 +10%) B/C = 3.8 (交通量 -10%) 事業費変動：B/C = 4.0 (事業費 +10%) B/C = 4.6 (事業費 -10%) 事業期間変動：B/C = 4.4 (事業期間 -1年) B/C = 4.1 (事業期間 +1年)					
事業の効果等	拠点都市間を連絡し相互の連携が強化される 高度医療施設までの搬送時間が短縮される 緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する 他12項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見	成田国際空港や首都圏の北の玄関口「茨城空港」のアクセス道路として機能するばかりでなく、鹿島港・茨城港を高速道路で結ぶ物流の基盤強化に欠かせない重要な路線である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	隣接する潮来～銚田間が都市計画決定。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在工事中。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	今後も引き続き工事の推進を図る予定。					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。					
対応方針	継続事業					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図						

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。





# 再評価結果（原案）

担当課：建設事業部建設課

担当課長名：武藤 克実

事業名	第三京浜道路（改築）		事業区分	一般国道	事業主体	東日本高速道路(株)
起終点	自：東京都世田谷区上野毛1丁目 至：神奈川県横浜市保土ヶ谷区岡沢町				延長	16.6 km
事業概要	第三京浜道路（改築）は、当路線が接続する道路網の整備、沿道の宅地開発等により、当路線の交通量が増加し、ICで恒常的な渋滞が生じていたことから、連絡等施設の新設及び改築を行う事業である。現在、残る野川ICの事業を進めており、野川ICの完成により当路線の京浜川崎ICの渋滞解消が期待される。					
S 6 2 年度事業化	H 年度都市計画決定 (H 年度変更)		S 6 3 年度用地着手	S 6 3 年度工事着手		
全体事業費(野川IC)	約173億円	事業進捗率(野川IC)	49 %	供用済延長	km	
計画交通量(野川IC)	10,700台/日					
費用対効果 分析結果 (野川IC)	B / C (事業全体) 1.2 (残業) 3.3	総費用 (残業)/(事業全体) 86 / 227億円 事業費：72 / 213億円 維持管理費：14 / 14億円	総便益 (残業)/(事業全体) 279 / 279億円 走行時間短縮便益：256 / 256億円 走行経費減少便益：22 / 22億円 交通事故減少便益：1 / 1億円	基準年 平成20年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	B/C = 3.6 (交通量 +10%)		B/C = 2.9 (交通量 -10%)			
事業費変動	B/C = 3.0 (事業費 +10%)		B/C = 3.6 (事業費 -10%)			
事業期間変動	B/C = 3.3 (事業期間 -1年)		B/C = 3.1 (事業期間 +1年)			
事業の効果等	日常活動圏の中心都市（神奈川県庁）へのアクセス向上が見込まれる 災害への備え（対象区間が第一次緊急輸送道路として位置づけられている）					
関係する地方公共団体等の意見	京浜川崎ICの渋滞対策について、早期に効果が発現されるよう要望されている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	京浜川崎IC及びその周辺道路では、依然として慢性的な交通混雑が発生している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	保土ヶ谷PA改築はH4年、都筑IC新設はH7年、都筑PA新設はH8年に完成 現在、残る野川ICについて、用地取得・事業調整中である。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>川崎市は、野川交差点付近の交通円滑化による地域の合意形成を図る環境作りを目指し、交差点付近の道路改良や都市計画道路の整備を順次進めている。</li> <li>「川崎市域における第三京浜道路渋滞対策調整会議」で京浜川崎ICの渋滞対策及び野川ICの進め方について検討していく。</li> </ul>					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図						

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。

# (原案)

## 事後評価結果 (平成20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	北海道縦貫自動車道 (旭川鷹栖 ~ 士別剣淵)		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：北海道上川郡鷹栖町 至：北海道士別市南町			延長	45.8 km				
事業概要	北海道縦貫自動車道は函館市を起点として、室蘭市、札幌市、岩見沢市、旭川市を經由し、稚内市に至る延長約680 kmの高速自動車国道。このうち旭川鷹栖IC ~ 士別剣淵IC間は約46 km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	北海道縦貫自動車道は、分散した都市間を結ぶ高速道路ネットワークの形成を図るとともに、空港や港湾などの物流拠点、観光地や農産物の生産地等とのアクセスの向上や地域の医療活動への貢献などにより地域の発展に寄与する。								
事業概要図									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H2年度	用地着手	H6年度	供用年	(計画) H16年度	変動	0.9倍
		都市計画決定	-年度	工事着手	H7年度	(暫定)	(実績) H15年度		
	事業費	計画時	(名目値)	840億円	実績	(名目値)	724億円	変動	0.9倍
			(実質値)	912億円		(実質値)	792億円		
	交通量	計画時	3,840台/日 (平成16年度)		実績	2,780台/日 (平成16年度)		変動	72%
	旅行速度向上 (全通前現道 当該路線)	49 63 km/h (H11年度) (H17年度)		交通事故減少 (全通前現道 全通後現道+当該路線)		66 60件/億台キ口 (H9~11年度) (H16~18年度)			
費用便益 分析結果 (事後)	B / C	総費用		1,167億円	総便益		1,493億円	基準年	
	1.3	事業費		891億円	走行時間短縮便益		1,088億円	H20年	
		維持修繕費		276億円	走行経費減少便益		273億円		
	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  [ 高速バス路線の利便性向上 ]  ・ 新たなバス便が 4 路線 7 便開設（札幌～枝幸、札幌～紋別など）  ・ 札幌市 名寄市への所要時間  開通前 205分 開通後 185分 約20分短縮</p> <p>個性ある地域の形成  [ 主要な観光地へのアクセス向上 ]  ・ 旭山動物園の入園者増加に伴う旭川市内の渋滞を高速誘導対策等により緩和  誘導前 7km渋滞（h16） 誘導後 1km渋滞（h17） 6kmの渋滞減少</p> <p>安全で安心できるくらしの確保  [ 第三次医療施設へのアクセス向上 ]  ・ 新たに第三次医療を 60 分で利用できる圏域が増加し 1 市町村 2.3 万人増加  整備前 11市町村41.1万人 整備後 12市町村43.4万人</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>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】  ・ 高速道路沿道の常時監視測定局の測定データに環境アセスメント時の高速道路寄与分を合算しても環境保全目標（環境基準）を下回る。  NO<sub>2</sub>：日平均値の年間98%値 0.035～0.037ppm（0.04～0.06ppm以下）  CO：日平均値の年間2%除外値 0.60～0.62 ppm（10ppm以下）</p> <p>【騒音】  ・ 環境アセスメント予測断面で現地測定した結果、環境基準値を下回る。  実測値：（昼間）54dB（夜間）47dB（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  地形の改変を極力抑え、自然のり面を残し中央帯部に約800本の既存林を保存</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>旭川空港までの所要時間の短縮や利用圏域の増加により、利用者、貨物輸送量とも増加傾向。高速道路の開通にあわせ、当該区間周辺の工業団地の分譲率が増加するなど地域産業が活性化。</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、今後の事業評価の必要性はないと考える。  今後も利用状況について注視してゆくとともに、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。また、近接する道路の整備によるネットワークの効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況を確認していく。</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。

# (原案)

## 事後評価結果 (平成20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	東北縦貫自動車道 八戸線 ( <small>あおもり</small> 青森JCT ~ <small>あおもりひがし</small> 青森東)	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：青森県青森市大字諏訪沢 ( <small>すわのさわ</small> 青森東IC) 至：青森県青森市大字岩渡 ( <small>いわたり</small> 青森JCT)	延長	15.6 km		

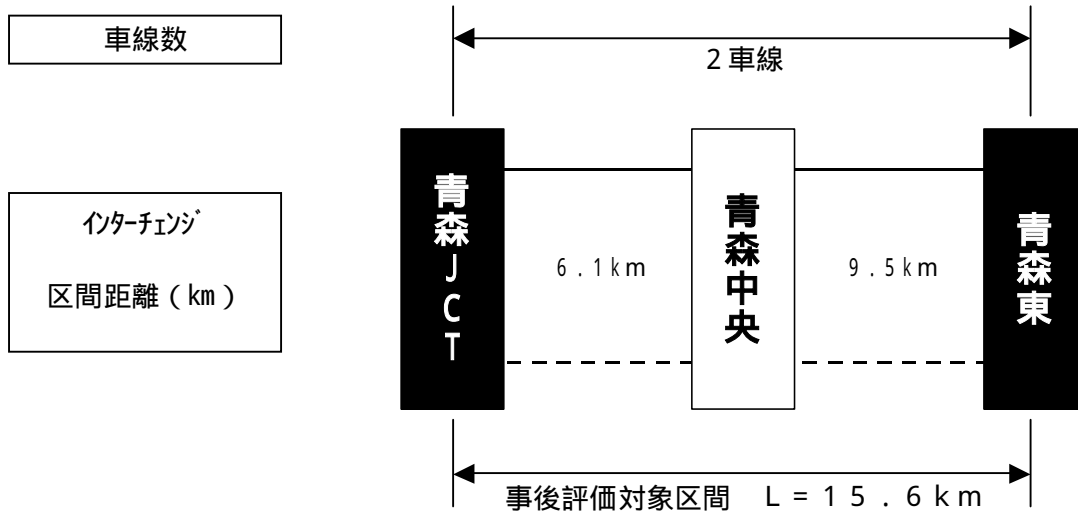
### 事業概要

東北縦貫自動車道八戸線は、東京都練馬区を起点として、安代JCTで弘前線と分岐し、一戸町、八戸市、三沢市を經由して、青森市に至る延長約700kmの高速自動車国道。このうち青森東IC～青森JCT間は約16km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

東北縦貫自動車道八戸線は、分散した都市間を結ぶ高速道路ネットワークの形成を図るとともに、空港などの物流拠点、観光地や農産物などの生産地等とのアクセスの向上、企業の立地進行や地域への医療活動の貢献などにより地域の発展に寄与する。

### 事業概要図



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) H15年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	H3年度	工事着手	H9年度	(暫定)	(実績) H15年度		
	事業費	計画時	(名目値) 730億円 (実質値) 795億円	実績	(名目値) 599億円 (実質値) 661億円			変動	0.8倍
	交通量	計画時	4,040台/日 (平成16年度)	実績	3,230台/日 (平成16年度)			変動	80%
	旅行速度向上		31 65km/h (供用前現道 当該路線) (H11年度) (H17年度)	交通事故減少	76 69件/億台キ口 (供用前現道 供用後現道+当該路線) (H12~14年度) (H16~18年度)				
	費用便益 分析結果 (事後)	B / C 1.2	総費用	797億円 事業費: 707億円 維持修繕費: 90億円	総便益	984億円 走行時間短縮便益: 857億円 走行経費減少便益: 75億円 交通事故減少便益: 52億円		基準年	H20年
	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>物流効率化の支援  [水産品(まぐろ)の流通の利便性の向上]  ・輸送ルートの変更による時間短縮  開通前 青森IC経由国道7号利用:24分      開通後 青森中央IC利用:13分      約11分短縮</p> <p>安全で安心できるくらしの確保  [三次医療施設へのアクセス向上]  ・第三次医療機関へ60分で到達可能な圏域が増加。  開通前 約104万人      開通後 約135万人      約31万人増加  ・救急車専用の緊急退出路を整備し、青森県立中央病院(青森市)への救急効率が向上</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>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>高速道路沿道の常時監視測定局の測定データを確認した結果、アセスメント時の環境保全目標(環境基準)を下回る。</li> </ul> <p>NO<sub>2</sub>: 日平均値の年間98%値      0.026~0.027 ppm (0.04~0.06ppm以下)  CO: 日平均値の年間2%除外値      0.43 ppm (10ppm以下)</p> <p>【騒音】</p> <p>国道7号B P並行区間の一部で環境基準を上回っている。  実測値: 昼間72dB 夜間66dB (環境基準: 昼間70dB 夜間65dB)  今後は、交通状況や沿道の土地利用状況を勘案しつつ、必要に応じ関係機関と一体となって調整していく。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>地域環境の保護としてICループ内にビオトープを設置</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>高速バスルートの変更により所要時間が短縮するとともに安全性が向上。  ICから青森港への10分アクセス圏域が拡大し、港湾機能が向上。  高速道路の開通にあわせ、青森中央IC周辺に商業施設の立地が増加するなど地域産業が活性化。</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、今後の事業評価の必要性はないと考える。  今後も利用状況について注視してゆくとともに、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。また、近接する道路の整備によるネットワークの効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況を確認していく。</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。

# (原案)

## 事後評価結果 (平成20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	東北縦貫自動車道 八戸線 (八戸JCT~八戸北)	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：青森県八戸市大字坂牛 (八戸JCT) 至：青森県八戸市大字市川町 (八戸北IC)	延長	13.2 km		

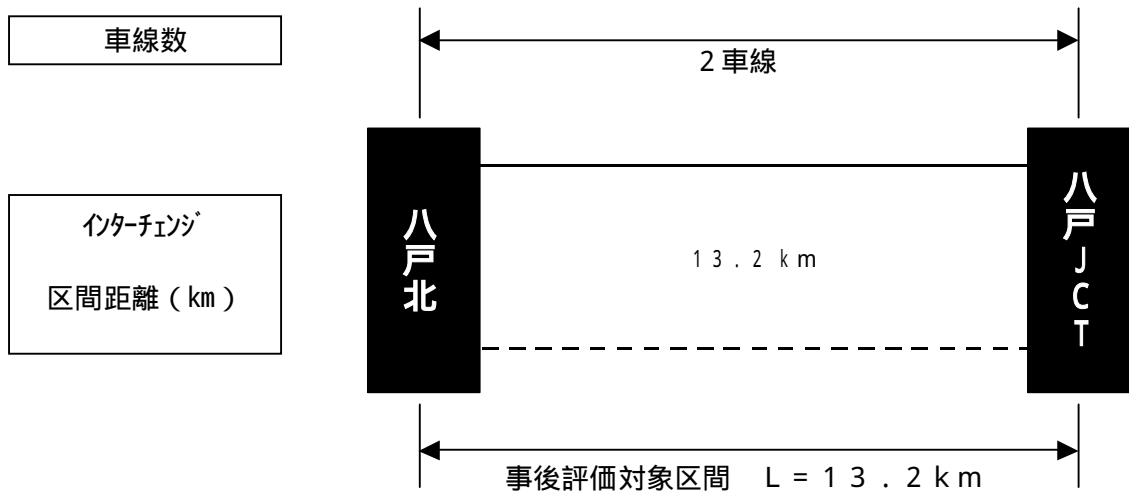
### 事業概要

東北縦貫自動車道八戸線は、東京都練馬区を起点として、安代JCTで弘前線と分岐し、一戸町、八戸市、三沢市を經由して、青森市に至る延長約700kmの高速自動車国道。このうち八戸北IC~八戸JCT間は約13km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

東北縦貫自動車道八戸線は、分散した都市間を結ぶ高速道路ネットワークの形成を図るとともに、空港などの物流拠点、観光地や農産物などの生産地等とのアクセスの向上、企業の立地進行などにより地域の発展に寄与する。

### 事業概要図



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	
		都市計画決定	H3年度	工事着手	H9年度	(暫定)	(実績) H14年度			
	事業費	計画時	(名目値) 576億円 (実質値) 625億円	実績	(名目値) 437億円 (実質値) 478億円			変動	0.8倍	
	交通量	計画時	2,340台/日 (平成15年度)	実績	1,460台/日 (平成15年度)			変動	62%	
	旅行速度向上	(供用前現道 当該路線)		33 64 km/h (H11年度) (H17年度)	交通事故減少	(供用前現道 供用後現道+当該路線)		69 49件/億台キ口 (H11~13年度) (H15~17年度)		
	費用便益 分析結果 (事後)	B/C	総費用	610億円	総便益	690億円		基準年	H20年	
		1.1	事業費	530億円	走行時間短縮便益	621億円				
			維持修繕費	79億円	走行経費減少便益	44億円				
		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>物流効率化の支援  [ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通利便性の向上 ]  ごぼうの出荷ルート of 距離・時間短縮  ・三沢市、東北町 首都圏への運搬  開通前 国道4号経由：98分      開通後 八戸道経由 68分      約30分の短縮</p> <p>都市の再生  [ 市街地再開発、区画整理等の沿道街づくりとの連携に関する効果 ]  ハイテク企業の立地が進行  ・八戸北 I C 周辺の工業団地の分譲率が八戸道の開通に合わせ増加  開通前分譲率75.2% (H11)      開通後分譲率85.9% (H19)      約11%の増加</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>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>・ 高速道路沿道の常時監視測定局の測定データを確認した結果、アセスメント時の環境保全目標（環境基準）を下回る。</li> </ul> <p>NO<sub>2</sub>：日平均値の年間98%値      0.031 ppm (0.04～0.06ppm以下)  CO：日平均値の年間2%除外値      0.38 ppm (10ppm以下)</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現地測定した結果、アセスメント時の環境保全目標（環境基準）を下回る。</li> </ul> <p>実測値：昼間50dB 夜間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>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>三沢空港や大型ショッピングモールへのアクセスが向上など地域間移動が向上。  高速利用により観光農園などへのアクセスが向上し、来園者数が増加。</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、今後の事業評価の必要性はないと考える。</p> <p>今後も利用状況について注視してゆくとともに、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。また、近接する道路の整備によるネットワークの効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況を確認していく。</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。