

常磐自動車道(いわき^{ちゅう おう}中央 ~ 常磐富岡^{じょう ばん とみ おか}間)

日本海沿岸東北自動車道(いわき^{いわ き}岩城 ~ 河辺^{かわ べ}JCT間)

日本海沿岸東北自動車道・琴丘能代道路(しょうわ^{しょう わ}男鹿^{お が}半島^{はん とう} ~ 八竜^{はち りゅう}間)

富津館山道路

事後評価の概要及び対応方針(案)

あなたに、ベスト・ウェイ。



事後評価対象事業一覧



NEXCO

	路線名	区間	区分	延長	所在地	事業者
1	常磐自動車道	いわき中央 ~ 常磐富岡	高速自動車国道	43.7km	福島県	NEXCO東日本
2	日本海沿岸東北自動車道	岩城 ~ 河辺JCT	高速自動車国道	16.7km	秋田県	NEXCO東日本
3	日本海沿岸東北自動車道・琴丘能代道路	昭和男鹿半島 ~ 八竜	高速自動車国道・一般国道	33.7km	秋田県	国交省東北地方整備局 及びNEXCO東日本
4	富津館山道路	富浦 ~ 富津竹岡	一般国道	19.2km	千葉県	国交省関東地方整備局 及びNEXCO東日本

事後評価対象事業位置図

日本海沿岸東北自動車道・琴丘能代道路

しょうわおがはんとう はちりゅう

(昭和男鹿半島～八竜)

延長:約3.4km

日本海沿岸東北自動車道

いわき かわべ

(岩城～河辺JCT)

延長:約1.7km

常磐自動車道

ちゅうおう しょうばんとみおか

(いわき中央～常磐富岡)

延長:約4.4km

富津館山道路

延長:約1.9km



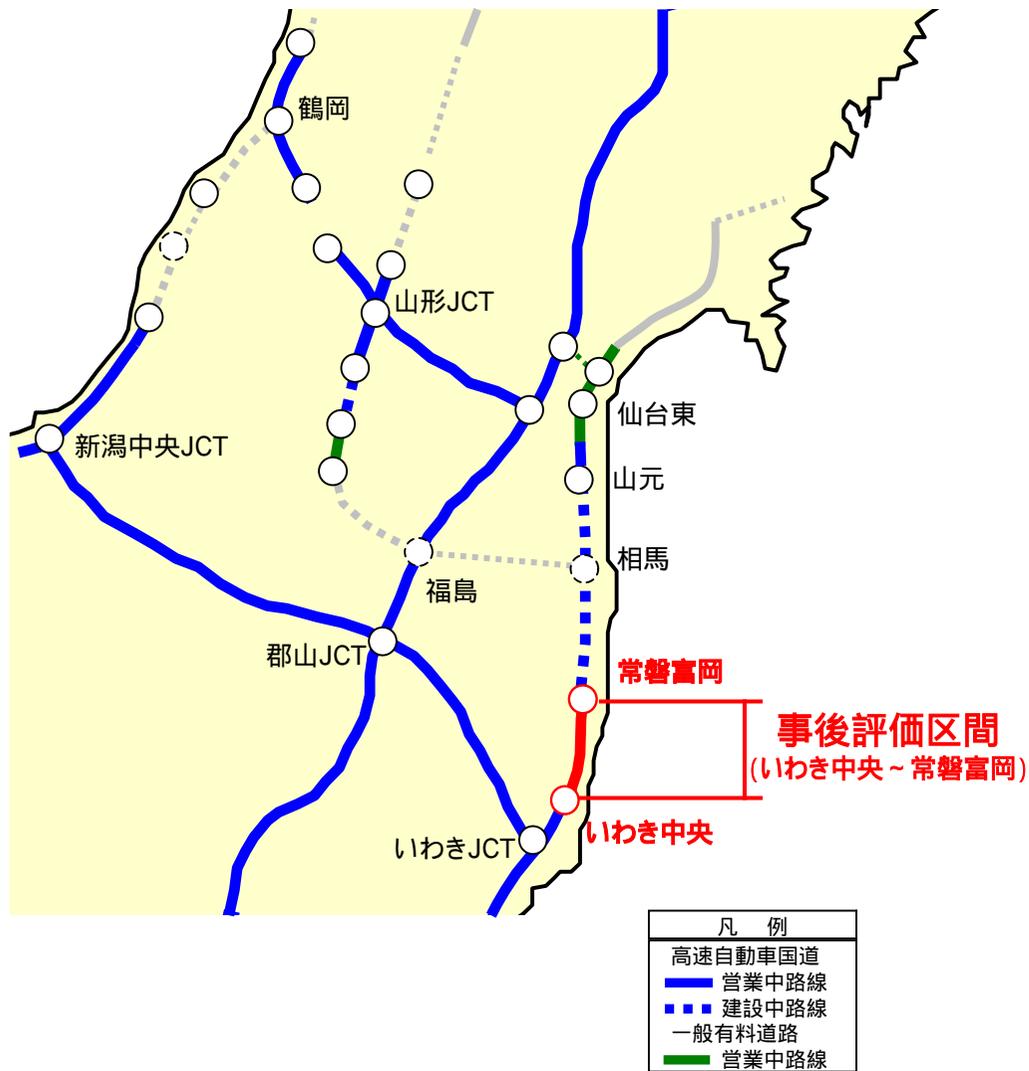
常磐自動車道(いわき^{ちゅう おう}中央 ~ 常磐^{じょう ばん とみ おか}富岡間)

あなたに、ベスト・ウェイ。



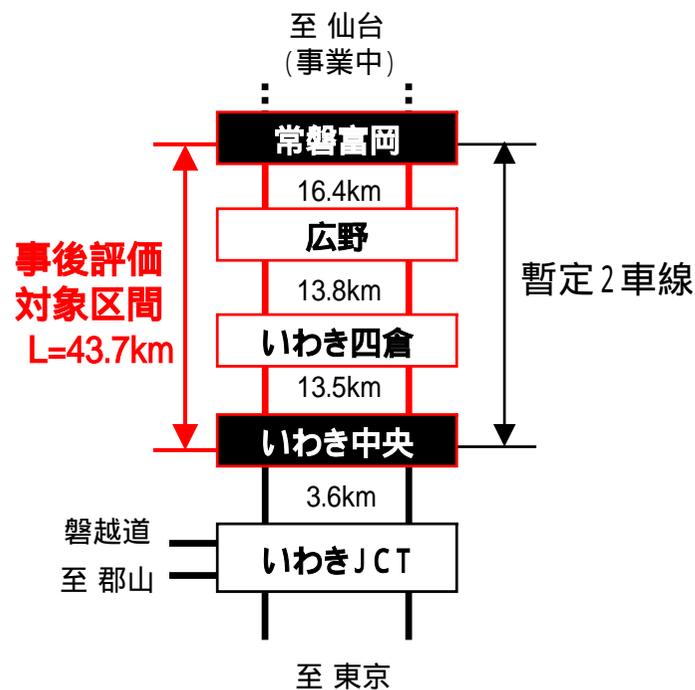
1. 事業の概要

位置図



路線概要

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す。



1. 事業の概要

事業経緯

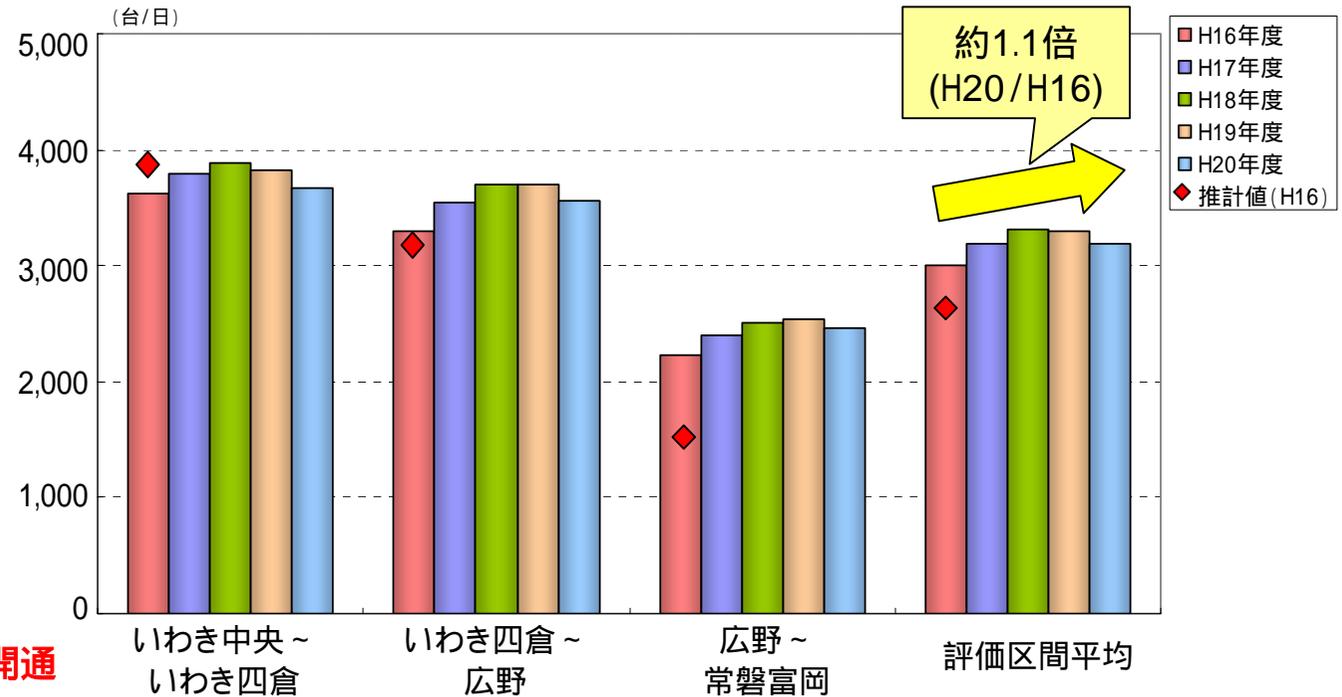
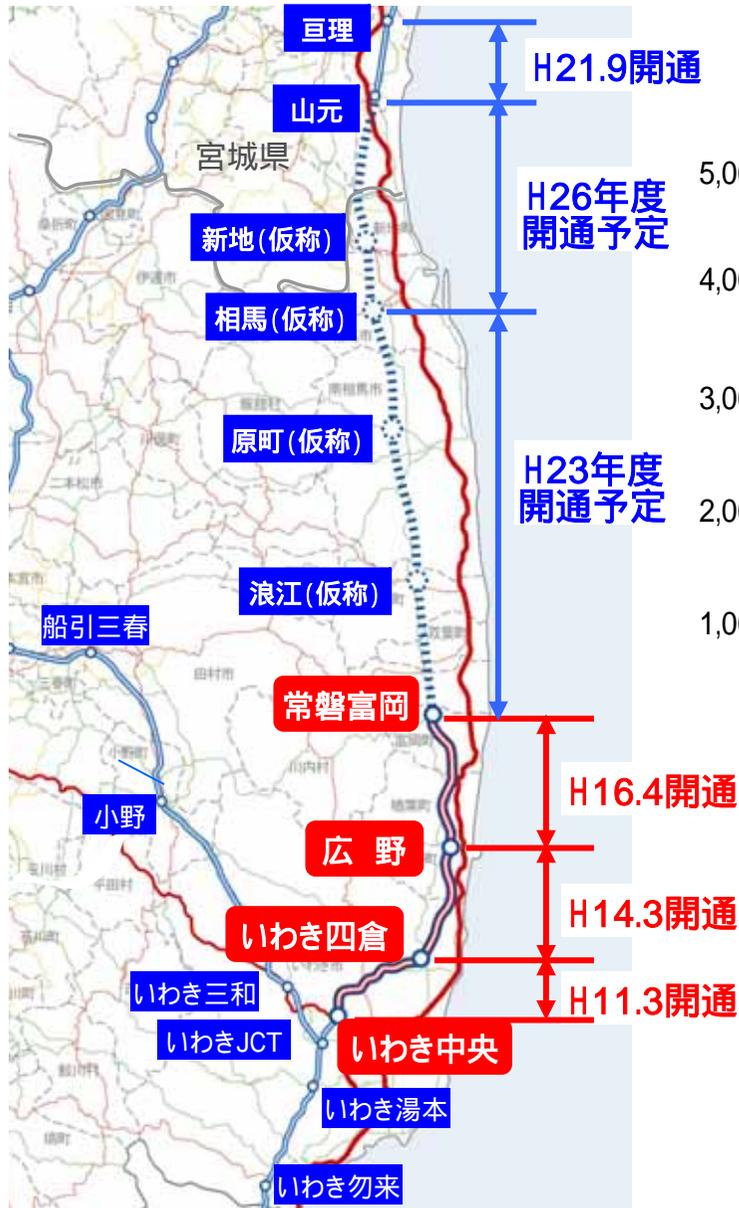
		いわき中央～いわき四倉間	いわき四倉～広野間	広野～常磐富岡間
事業経緯	整備計画策定	平成 元年 1月31日	平成 3年12月 3日	
	施行命令	平成 2年 8月14日	平成 5年11月19日	
	実施計画認可	平成 2年 9月 6日	平成 5年12月20日	
	供 用	平成11年 3月25日	平成14年3月23日	平成16年4月14日
事業期間	計 画	8年 7ヶ月	11年 3ヶ月	
	実 績	8年 7ヶ月(±0ヶ月)	8年3ヶ月(3年)	10年4ヶ月(11ヶ月)
事業費	計 画	1,832億円		
	実 績	1,401億円 (431億円)		

残事業費14億円(檜葉PA)含む



2. 事業の効果(直接効果) 交通量

常磐道(いわき中央～常磐富岡)の平均交通量は過去5年間で約1.1倍に増加



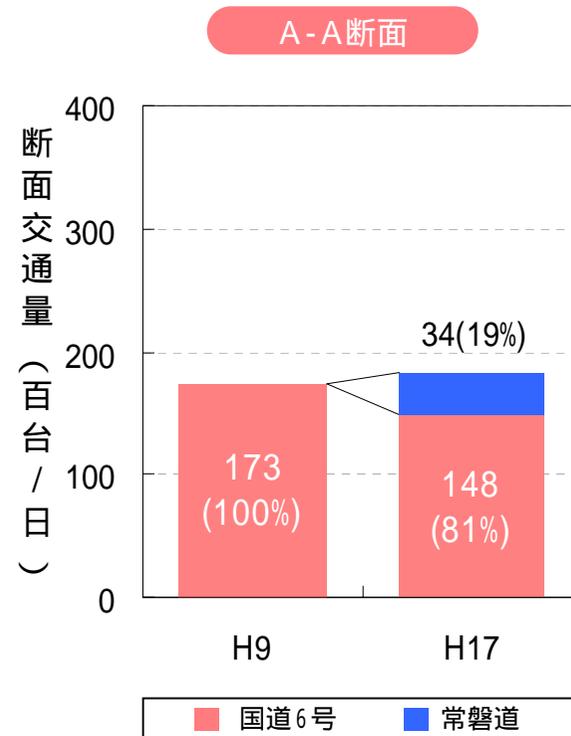
出典: NEXCO東日本業務データ

2. 事業の効果(直接効果) 高速道路と一般道の交通分担

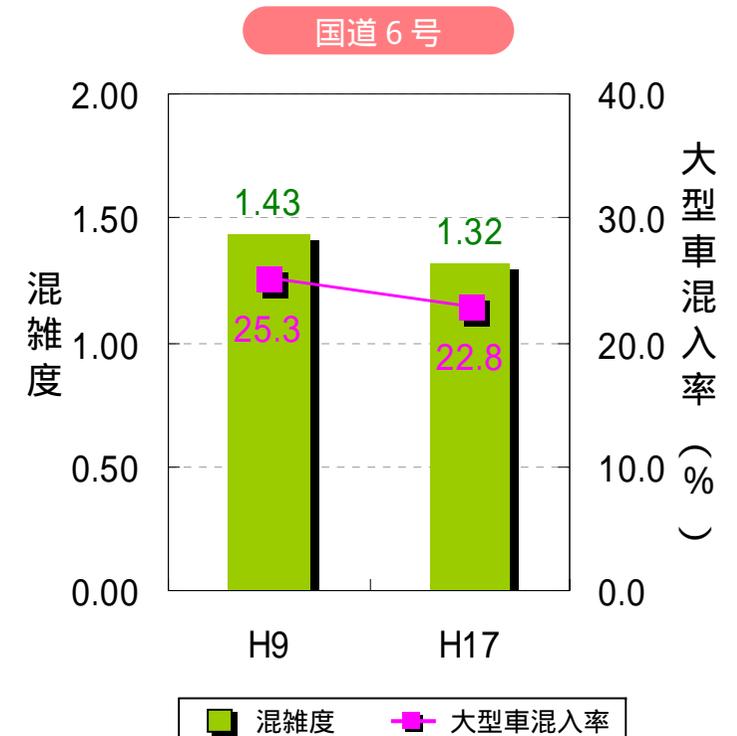
常磐道(いわき中央～常磐富岡)の開通に伴い、並行する国道6号の交通分担率が低下
 並行する国道6号の大型車混入率や混雑度が低下



断面交通量の変化



混雑度・大型車混入率の変化



出典: H9・H17道路交通センサス

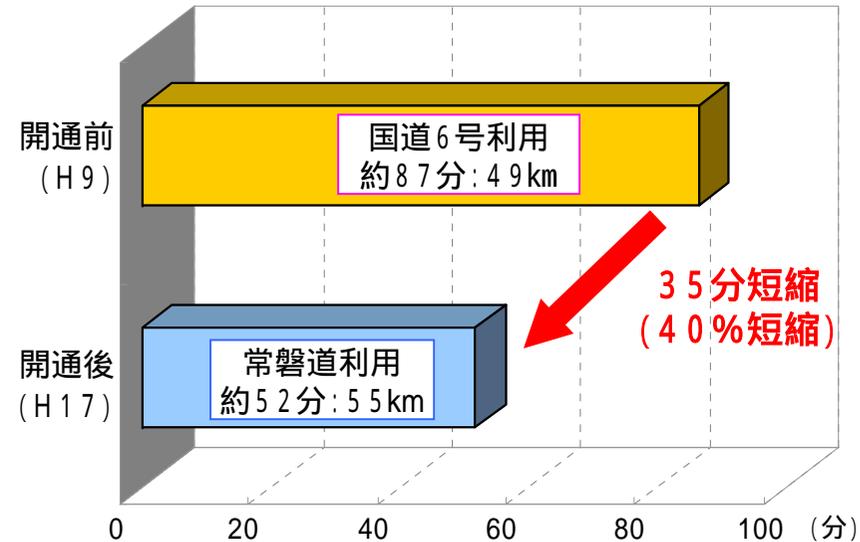
2. 事業の効果(直接効果) 旅行速度の向上

常磐道(いわき中央～常磐富岡)の開通により、いわき市から大熊町までの旅行速度が約30km/h向上(34km/h→64km/h)し、所要時間が約35分短縮

いわき市役所 大熊町役場のアクセスルート



所要時間の変化



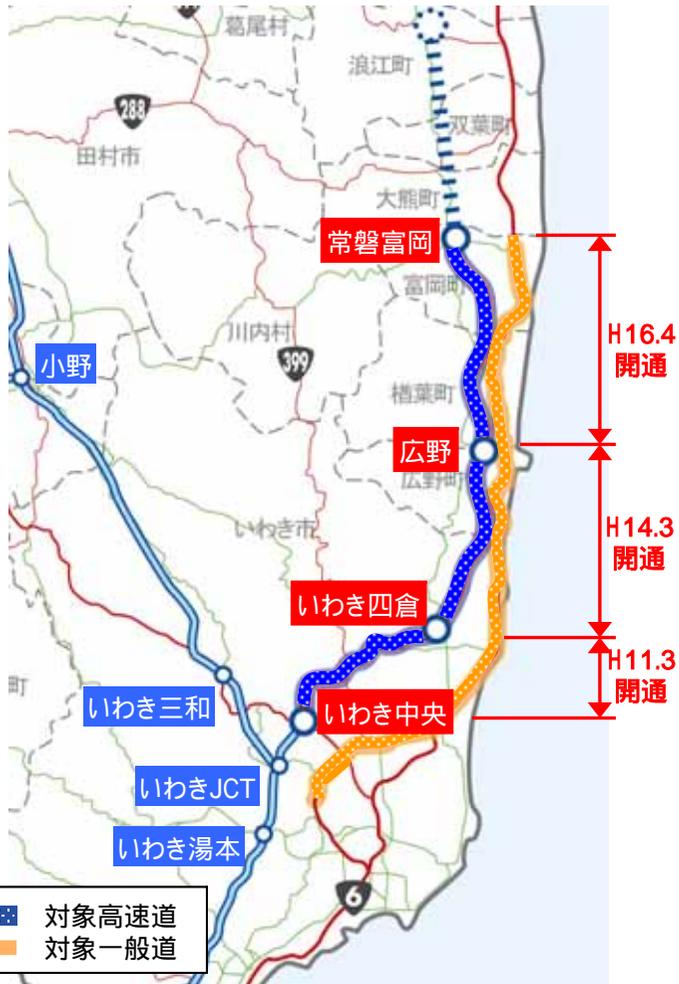
出典: H9・H17道路交通センサス

お客様の声

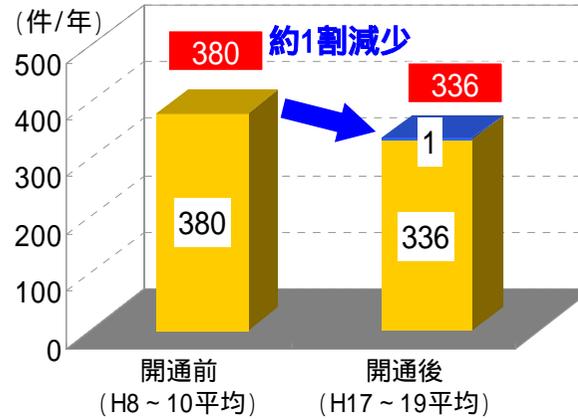
- ・便利になり、大変満足しています。(南相馬市、70歳代以上男性)
- ・相馬、仙台へ早くつながれば良いですが、現状でも満足しています。(相馬市、30歳代男性)
- ・仕事で使うので時間短縮や渋滞がなく便利になりました。(宮城県、40歳代男性)

2. 事業の効果 (直接効果) 交通事故減少

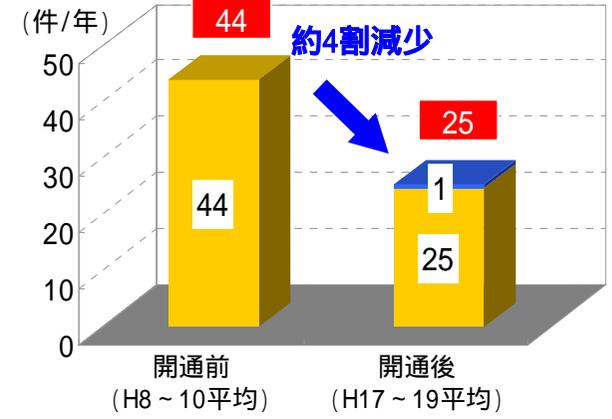
高速道路に並行する一般道の死傷事故件数は常磐道(いわき中央～常磐富岡)の開通前と比べ約1割減少し、重大事故(重傷者、死者が発生した事故)は約4割減少
死傷事故率についても約1割減少



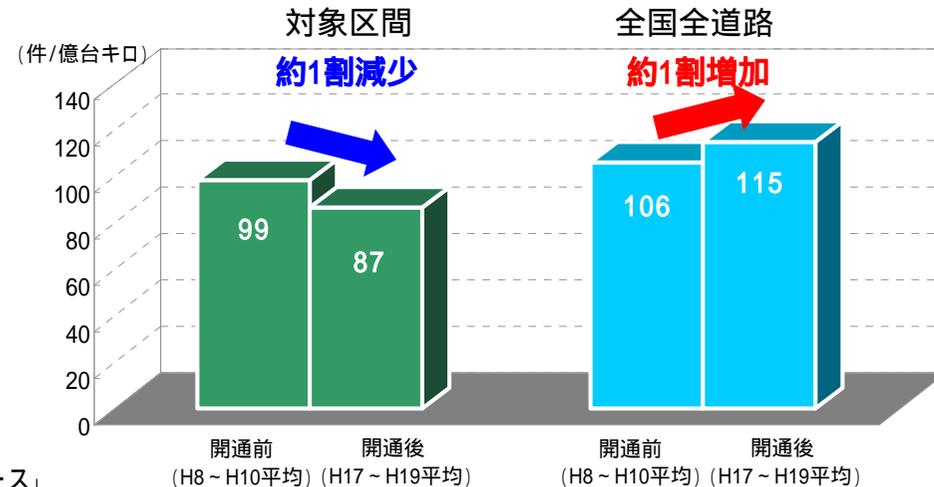
死傷事故件数
(死亡、重傷、軽傷の合計)



重大事故件数
(死亡、重傷の合計)



死傷事故率



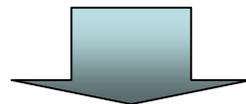
出典 高速道路;NEXCO東日本「交通事故統計」
一般道路;(財)交通事故総合分析センター「交通事故総合データベース」

2. 事業の効果(直接効果) 費用便益分析結果

費用便益比(B / C)は、1.2

便 益 (現在価値：H21)	走行時間短縮便益	2,047億円
	走行経費減少便益	425億円
	交通事故減少便益	99億円
	計	2,571億円

費 用 (現在価値：H21)	事業費	1,911億円
	維持管理費	201億円
	計	2,112億円



費用便益比 B/C = 1.2

3. 客観的評価指標 円滑なモビリティの確保(高速バスの利便性向上)

- ◆ 常磐道(いわき中央～常磐富岡)の開通により、富岡・浪江・相馬 東京への高速バスが開設され、年間約3万人の利用があり、地域の利便性向上に貢献

新たに開設されたバスルート



パーク&バスライドの実施状況

停留所と利用者専用駐車場(いわき中央IC)



高速バスの各停留所に駐車場が整備され、利用者の2次交通を確保、利便性が向上

停留所と利用者専用駐車場(常磐富岡IC)



停留所	駐車台数
道の駅南相馬	10
原町営業所	25
双葉町役場	10
大熊町役場	30
常磐富岡IC	50
広野IC	35
いわき中央IC	257
合計	417

高速バス会社の声

・元々、双葉地方の方もいわき 東京線を利用しており、お客様の要望もあったため、常磐富岡IC開通を契機に東京 浪江線を開設しました。
 ・いわき、双葉地方は、車社会であるため、パーク&バスライドの実現により、二次交通が確保でき、高速バスの利便性向上・利用者増加につながっています。

地元自治体の声

・高速バスは、JRよりも料金が安いこともあり、町民の足として利用されています。

出典: 常磐交通

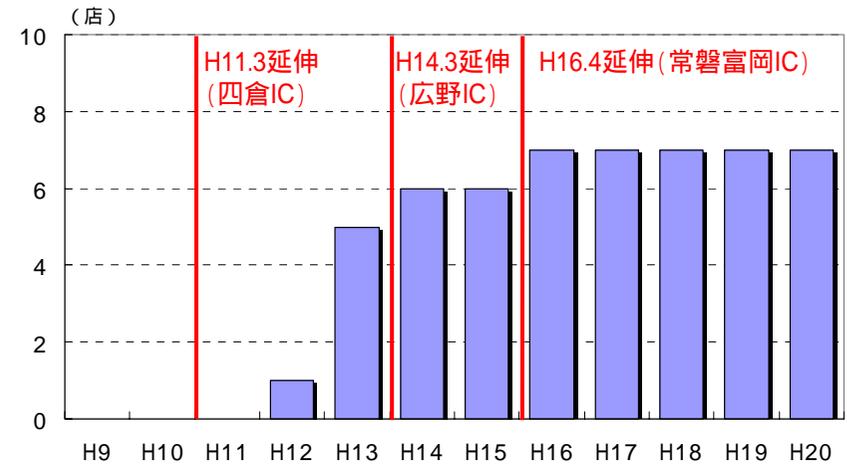
3. 客観的評価指標 物流効率化の支援(流通の利便性向上)

常磐道(いわき中央～常磐富岡)の開通によって、双葉地方へコンビニエンスストアが新規出店
 高速道路を利用することで、弁当類を3時間以内で配送が可能となり、出店可能エリアが拡大

浜通り地域における店舗展開状況



双葉地方における出店数の推移



出典: 大手コンビニチェーン

大手コンビニの声

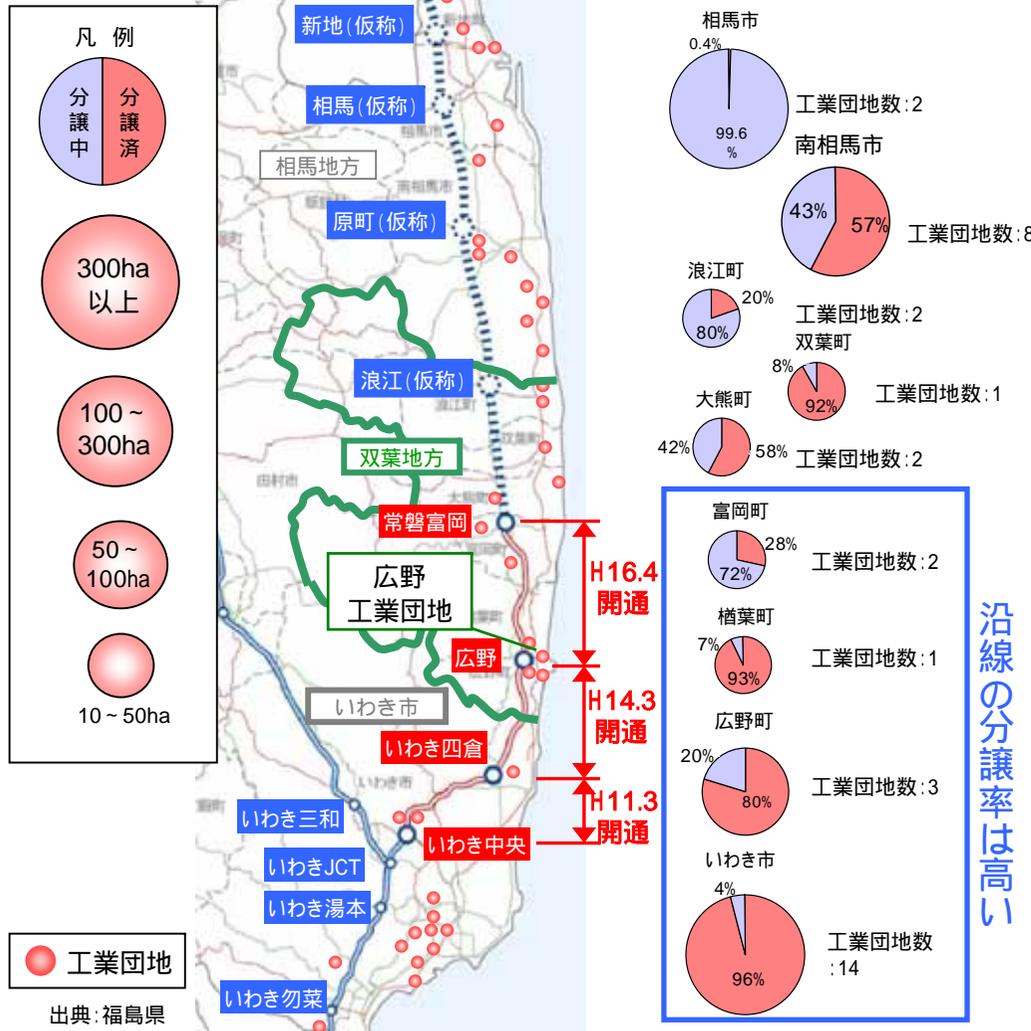
- ・弁当類は賞味期限が短く、できるだけ早く、長い時間店頭に並べたい商品です。配送には高速道路を利用します。
- ・高速道路の延伸により、配送時間が短縮されたのは新規の店舗展開が可能になったことのほかに、配送車の運用管理についても効率化が図られました。

3. 客観的評価指標 物流効率化の支援(企業進出)



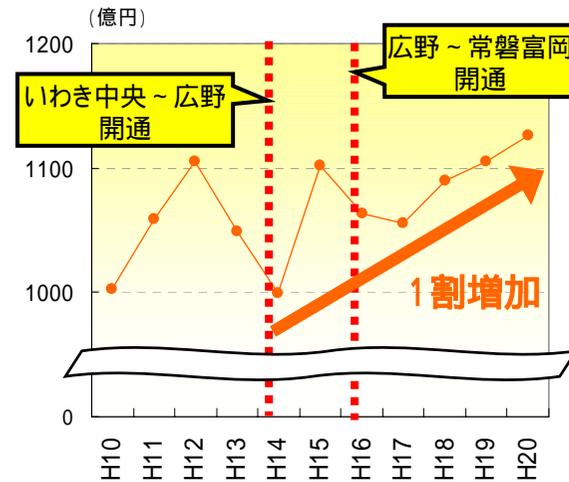
- ◆ 常磐道(いわき中央～常磐富岡)の開通により、双葉地方の工業団地における製造品出荷の効率化や企業進出に貢献
- ◆ 双葉地方の製造品出荷額が約1割増加

工業団地の立地状況(H20年度)



双葉地方の製造品出荷額

広野IC・常磐富岡IC整備後、双葉地方の製造品出荷額が増加し、第2次産業を牽引



出典: 福島県「工業統計調査結果報告書」

広野工業団地立地企業の声

・当社では、取引先が特許をもっている「免震構造物」をつくっており、出荷先が関西、九州など全国に及ぶため、常磐道整備後、関東や西日本へ輸送しやすくなりました。

・現在、仙台方面への輸送は、広野ICから磐越道を経由して、東北道で行っているため、常磐道が仙台につながると製品輸送の更なる効率化が見込めます。

町役場職員の声

・平成12年に3区画増設しましたが、高速道路ICが近いこともあり、平成20年までに完売しました。

3. 客観的評価指標 安全で安心できる暮らしの確保 (第三次医療機関)

- ◆ 常磐道(いわき中央～常磐富岡)の整備により、第三次救急医療機関である「総合磐城共立病院」に60分 で到達可能な人口が約3万人増加
- ◆ 消防と総合磐城共立病院の協力による「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8万人増加し、双葉地方の救急医療環境の改善に大きく貢献

第三次救急医療機関の圏域拡大

総合磐城共立病院への60分圏内人口

整備前(H9)	約37万人
整備後(H17)	約40万人
医師搬送(H17) (広野IC ドッキング)	約48万人

医師搬送による初期医療の迅速化

双葉町から総合磐城共立病院への搬送時間

医師搬送の連携なし
 国道6号利用：100分
 常磐道利用：62分

医師搬送の連携あり
 広野ICドッキング：32分

救急搬送における高速道路使用状況

・双葉地方の救急搬送のうち年間300件程度は高速道路を利用

高速道路利用件数		286
H20年度	救急搬送	272
	医師搬送	14

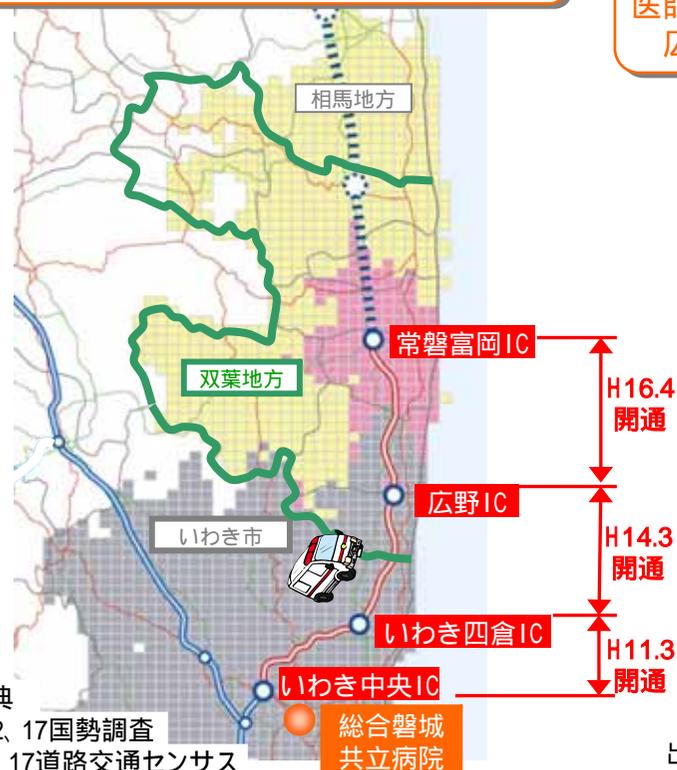
出典：双葉地方広域市町村圏組合

沿線消防本部の声

・双葉地方は十分な設備・収容力を備えた医療施設が足りず、管外、特にいわき市の総合磐城共立病院に救急搬送を行うケースが多いため、高速道路利用による搬送時間短縮の効果は大きいです。

・高速道路利用により、横揺れ等が少ない安定した走行ができるようになり患者の負担が軽減、救命率の向上にも寄与しているのではないかと思います。

治療開始までの「60分」は高い生存率を確保できる「ゴールデンアワー」と呼ばれており、救急医療では重要な時間帯とされている。



出典：H17道路交通センサス

出典
 H12、17国勢調査
 H9、17道路交通センサス

4. 事業による環境変化 大気環境

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



予測結果(CO)

区間	予測地点名 (アセス時予測評価地点)	CO:一酸化炭素(単位:ppm)		評価
		環境基準	現況予測値	
1 2 3 いわき中央IC ~ いわき四倉IC	いわき市中平久窪	1時間値の 1日平均値が 10ppm以下	0.894	すべて 環境基準を 満足している
	いわき市下小川		0.896	
	いわき市駒込		0.894	
4 5 いわき四倉IC ~ 広野IC	いわき市大久町		0.901	
	広野町大平		0.894	
6 7 広野IC ~ 常磐富岡IC	榎葉町上小埜		0.916	
	富岡町上手岡	0.908		

予測結果(NO₂)

区間	予測地点名 (アセス時予測評価地点)	NO ₂ :二酸化窒素(単位:ppm)		評価
		環境基準	現況予測値	
1 2 3 いわき中央IC ~ いわき四倉IC	いわき市中平久窪	1時間値の 1日平均値が 0.04 ~ 0.06ppm以下	0.027	すべて 環境基準を 満足している
	いわき市下小川		0.028	
	いわき市駒込		0.027	
4 5 いわき四倉IC ~ 広野IC	いわき市大久町		0.015	
	広野町大平		0.014	
6 7 広野IC ~ 常磐富岡IC	榎葉町上小埜		0.024	
	富岡町上手岡		0.015	

現況予測に用いたバックグラウンド濃度は、路線近傍の常時観測局のH19年度の年平均値

4. 事業による環境変化 交通騒音

騒音測定を実施し、全地点で環境基準を下回ることを確認



調査結果 ¹(騒音)

区間	調査地点名	時間帯 ²	環境基準 ²	H21測定値 ²	評価
1 いわき中央IC ~ いわき四倉IC	いわき市駒込	昼間	70dB	50dB	すべて 環境基準を 満足している
		夜間	65dB	46dB	
2 いわき四倉IC ~ 広野IC	いわき市大久町	昼間	70dB	49dB	
		夜間	65dB	42dB	
3 広野IC ~ 常磐富岡IC	富岡町上手岡	昼間	70dB	49dB	
		夜間	65dB	45dB	

1 調査日 2009年10月13日(火) ~ 14日(水)

2 現在の環境基準における時間帯区分と評価値

・時間帯 昼間:6時~22時、夜間:22時~6時

・評価値 等価騒音レベル(Leq)

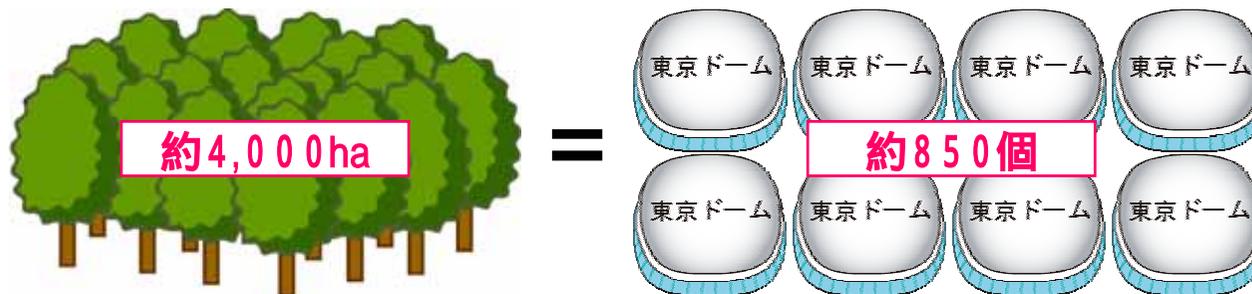
4. 事業による環境変化 CO₂、NO_x、SPM

NEXCO

- ◆ 当該区間の開通により、自動車からのCO₂、NO_x、SPMの排出量が削減され、沿線環境の改善と温暖化防止に貢献

CO₂の削減量：42,400t/年

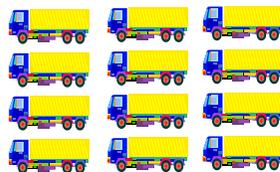
東京ドームの約850個の森林面積が吸収・固定する二酸化炭素の量に相当



- 1 植林によるCO₂吸収量はアメリカの6つの都市のサンプル結果(20年生未満の樹木から構成される樹林)に基づき10.6t-CO₂/ha/年とした(出典)土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス
- 2 東京ドーム建築面積4.68haとして計算

NO_xの削減量：78t/年

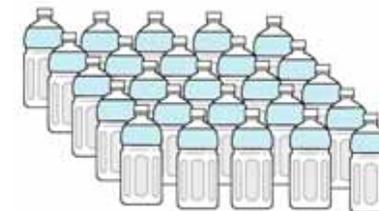
大型車4万台が川口～青森間を往復したときの排出量に相当



川口JCT～青森IC間片道約680kmを大型車が80km/hで走行した場合に産出するNO_x量に換算

SPMの削減量：4t/年

500mlペットボトル
4万本相当



SPM100g=500mlで換算

算出方法 削減量は、「定量的評価指標の算出方法(案)」に基づき算出

5. 本事業の取り組み(環境への取り組み)

景観への配慮・発生材の有効活用

四倉PAでは建設現場で発生した発生材などを再利用して建築や園地内の景観配慮。



園地内の
景観配慮



建設現場で発生した自然石を景石、石組に再利用。

他路線での発生材の再利用

磐越道4車線化工事で不要となった交通管理施設(簡易中分のラバーポールや縁石など)の有効活用のため再利用。



再利用前の設置状況

【ラバーポールの再利用】



既存のポールに新しい反射体付カバーを取り付け再利用。

再利用 約550本
(延長約5km相当)

【縁石の再利用】



既存の縁石を洗浄して視線誘導標を取り付け再利用。

再利用 約320個
(延長約1km相当)

5. 本事業の取り組み(利用促進)

平成20年度より、利用促進の取り組みとして、「いわきフラガール&浜街道パス」(H20)を実施

『いわきフラガール&浜街道パス』概要(H20年度)

ドラ割 ETC車限定 週末4日間のうち連続する最大2日間 対象エリアが乗り放題!!

いわきフラガール&浜街道パス

2008.12.5(Fri)~2009.3.2(Mon)

前都庁の業務エリアから前都庁自動車道利用でいわき市周辺の地域との高速道路の往復利用に加え、前都庁エリア内の高速道路が利用可能中、乗り放題となる「フラガールフリーパス」です。

特典付!

- ★うつくしま浜街道「ポータブルコットンパック」
- ★うつくしま浜街道「オリジナルウェットティッシュ」
- ★観光施設優待割引券
- ★伊藤園「お~いお茶」ペットボトル飲料

特典は常磐道(下り)守谷SAまたは友部SAのインフォメーションでお試しください。

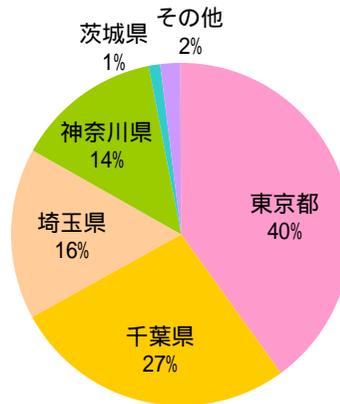
販売価格
普通車 6,000円
軽自動車等 5,000円

ご利用区間
荒巻エリア 三郷料金所スマート 三郷 荒巻 柏
いわきエリア いわき三和 三和 三和料金所 三和料金所 三和料金所 三和料金所 三和料金所 三和料金所

お申込方法
ご利用開始日の前日までにNEXCO東日本のホームページ「ドラ割」からお申込ください。
PC版 <http://travel.driveplaza.com/>
モバイル版 <http://m.driveplaza.com/travel/>
E-NEXCO pass会員なら、ドラ割ご利用で100ポイントプレゼント!

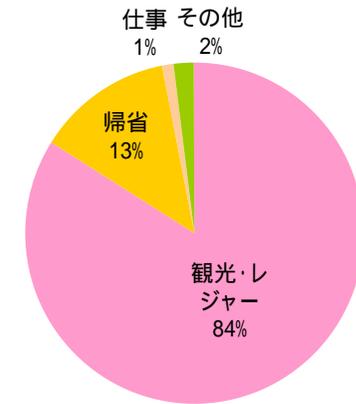
NEXCO東日本お客様センター
0570-024-024

申込者の居住地(H20年度)



総申込数: 583件

申込者の利用目的(H20年度)



アンケート回答数: 213件

『いわきフラガール&浜街道パス』の内容
週末4日間のうち連続する最大2日間にいわき市周辺地域の高速道路が乗り放題 + 都心からいわき市周辺地域間の往復通行料(ETC車限定)
タイアップした約70施設での入場料、宿泊料の割引等や記念品の特典付

平成21年度は、「うつくしま浜街道遊遊フリーパス」として現在実施中
いわき市を中心とした「うつくしま浜街道観光推進会議」と連携した企画

6. 評価結果及び対応方針(案)

(1) 評価結果

- ◆ 常磐自動車道(いわき中央～常磐富岡間)の直接便益(時間短縮・経費節減・事故減少)を対象とした現時点での費用便益比は1.2となる
- ◆ 高速バスの利便性向上、物流効率化の支援、救急医療活動の支援など、様々な整備効果を確認

(2) 対応方針(案)

- ◆ 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

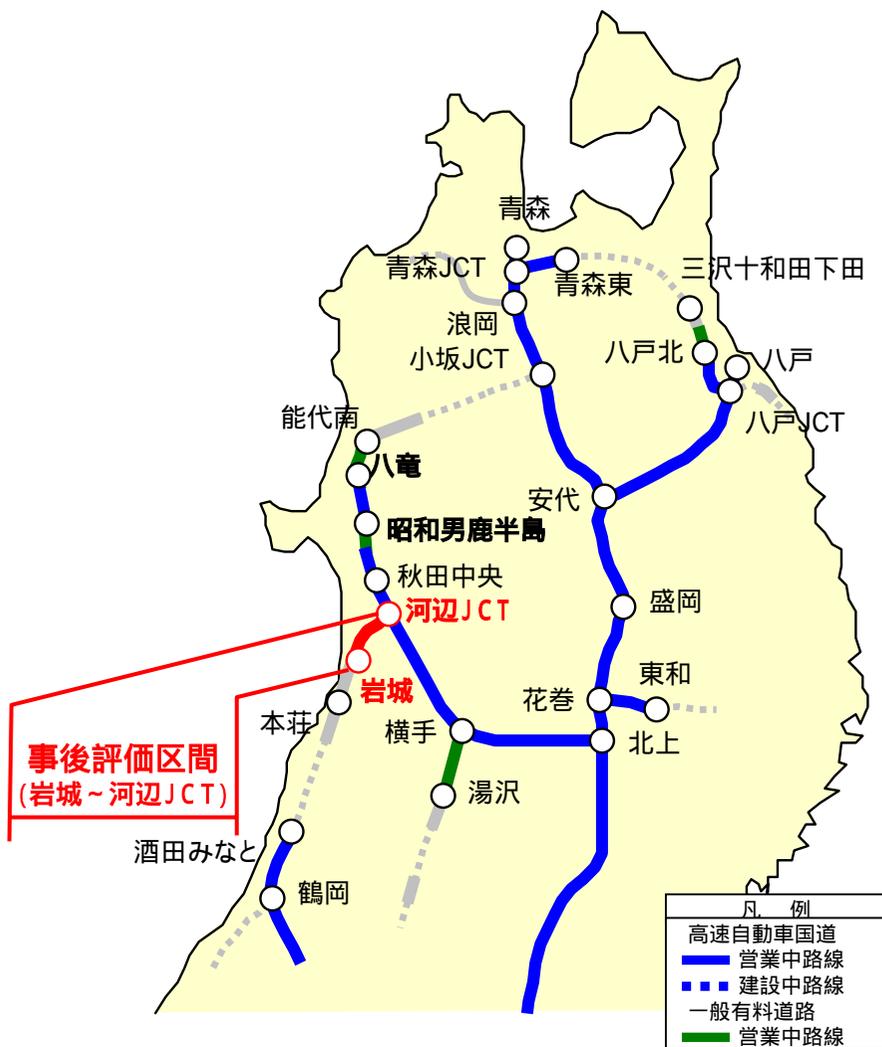
日本海沿岸東北自動車道(岩城^{いわき}～河辺^{かわべ}JCT)

あなたに、ベスト・ウェイ。



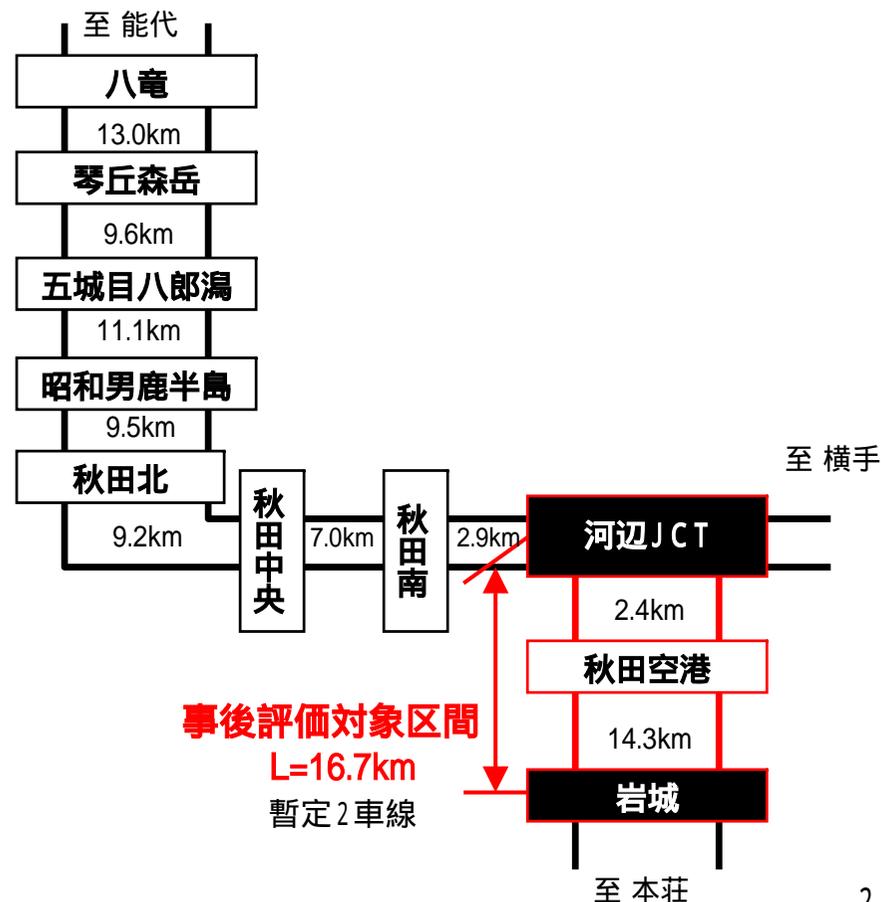
1. 事業の概要

位置図



路線概要

日本海沿岸東北自動車道は新潟市を起点として、日本海に沿って新潟県・山形県・秋田県を経て東北自動車道に連結し、青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路です。

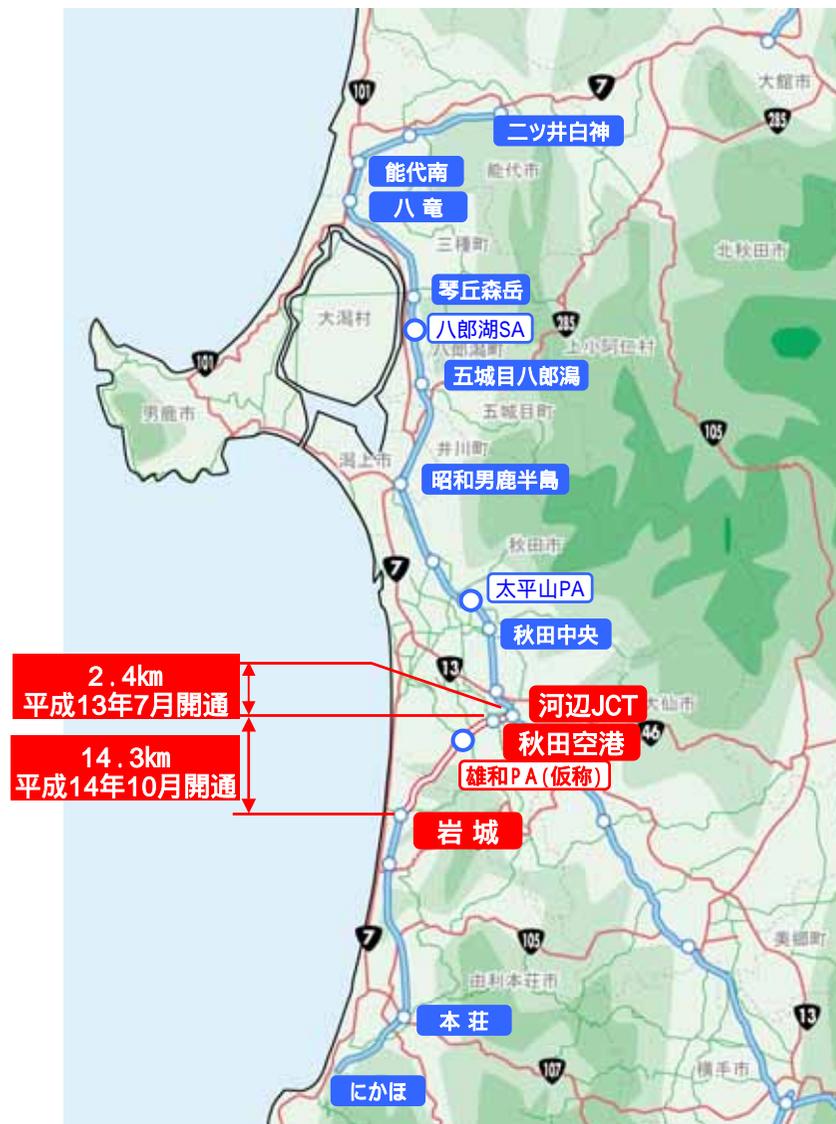


1. 事業の概要

事業経緯

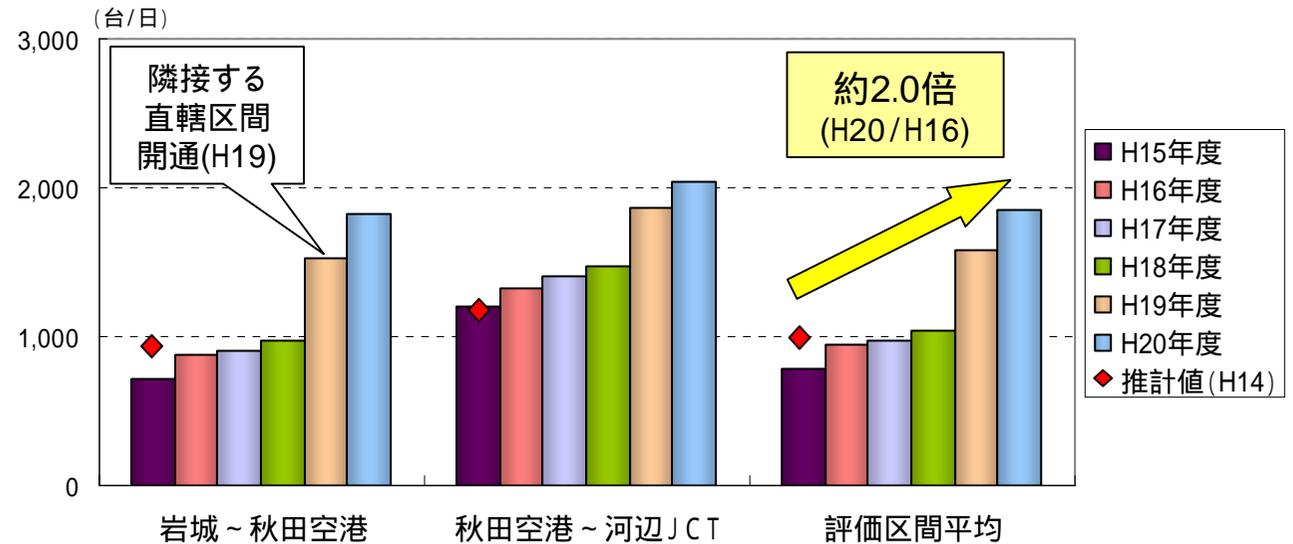
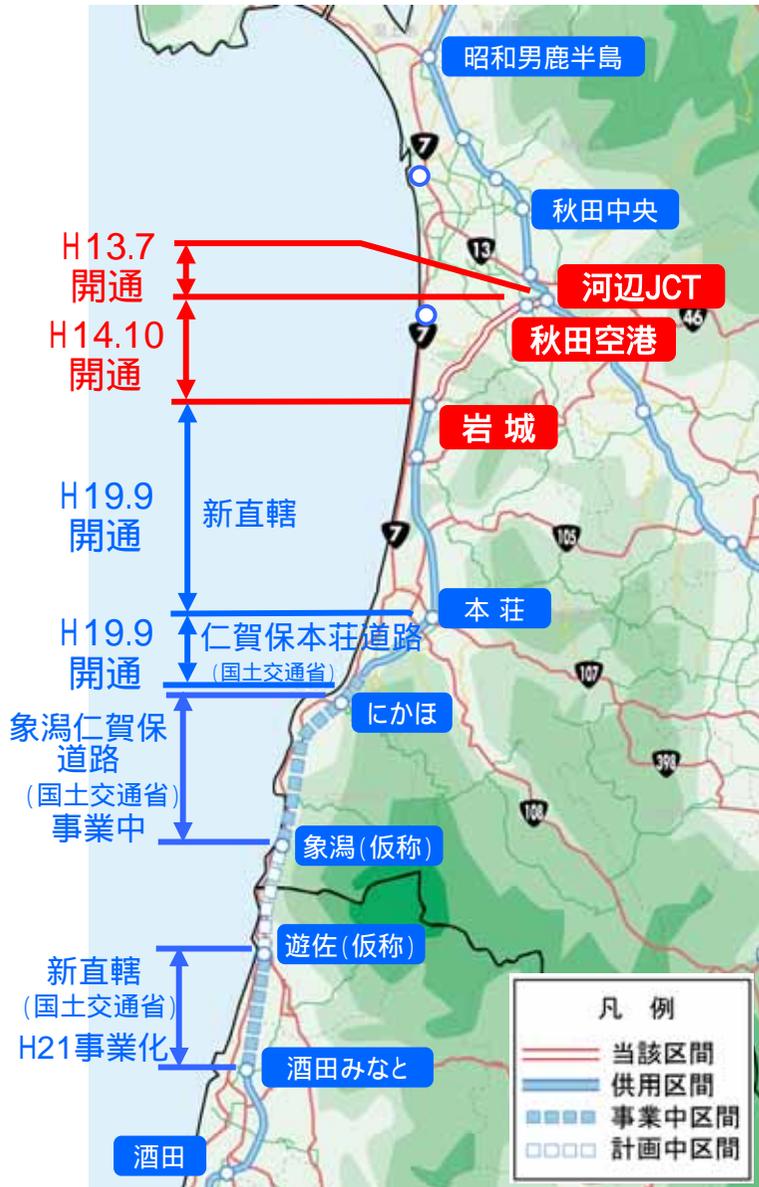
		岩城～秋田空港間	秋田空港～河辺JCT間
事業経緯	整備計画策定	平成 4年 1月20日	
	施行命令	平成 5年11月19日	
	実施計画認可	平成 5年12月20日	
	供 用	平成14年10月26日	平成13年 7月 7日
事業期間	計 画	9年 3ヶ月	
	実 績	8年10ヶ月 (5ヶ月)	7年6ヶ月 (1年9ヶ月)
事業費	計 画	715億円	
	実 績	583億円 (132億円)	

残事業費13億(雄和PA)含む



2. 事業の効果(直接効果) 交通量

日沿道(岩城～河辺JCT)の平均交通量は過去5年間で約2.0倍に増加



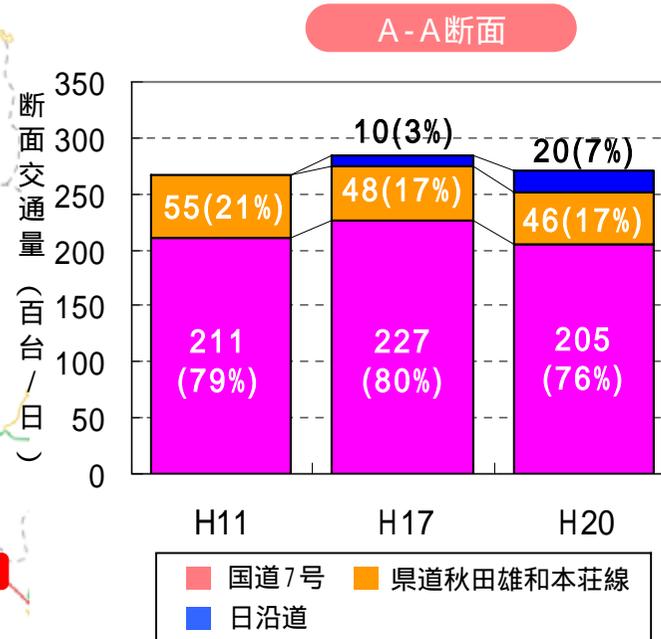
出典:NEXCO東日本業務データ

2. 事業の効果(直接効果) 高速道路と一般道の交通分担

日沿道(岩城～河辺JCT)の開通に伴い、並行する県道秋田雄和本荘線の交通分担率が低下
 並行する県道秋田雄和本荘線の混雑度や大型車混入率が低下



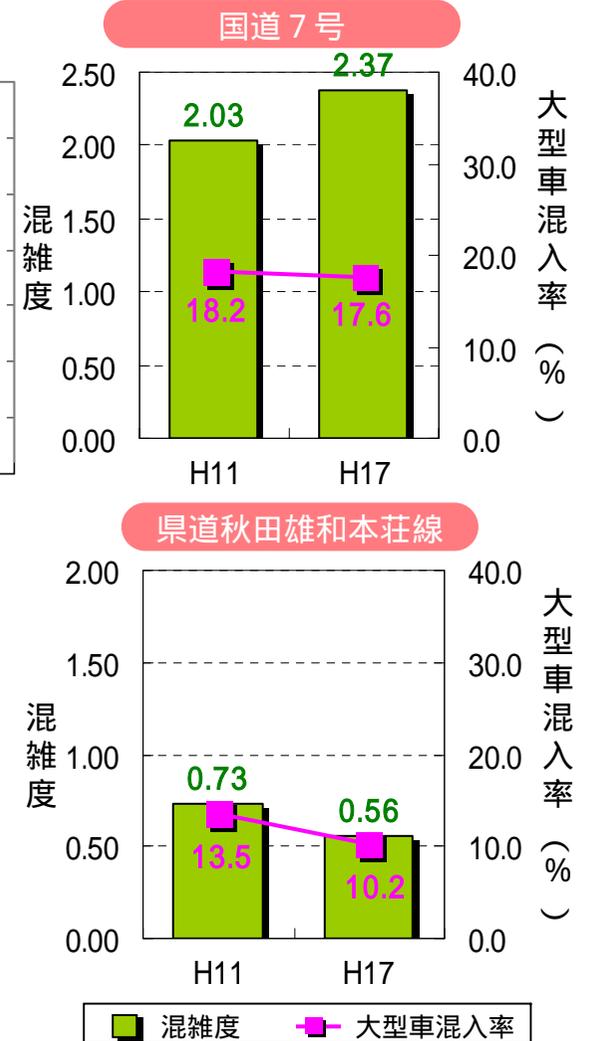
断面交通量の変化



出典: H11・H17道路交通センサス
 H20: 国道7号 国土交通省 常観データ
 日沿道 NEXCO東日本 業務データ
 (測定日: H20.10.8)

H20の県道秋田雄和本荘線は、常観測定箇所がないため、H17と同様の分担と仮定した交通量

混雑度・大型車混入率の変化



出典: H11・H17道路交通センサス 24

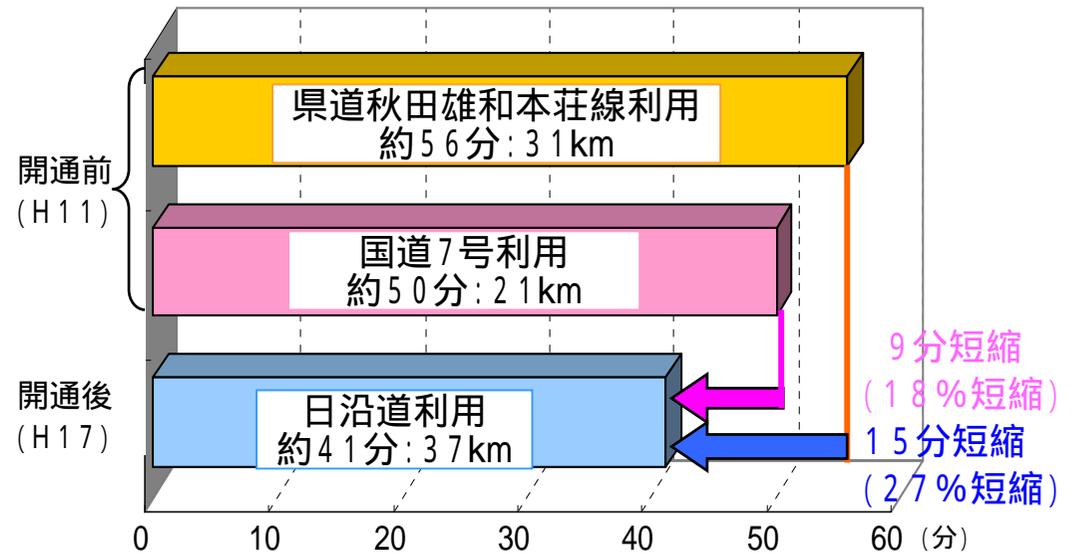
2. 事業の効果(直接効果) 旅行速度の向上

日沿道(岩城～河辺JCT)の開通により、秋田県庁から由利本荘方面までの旅行速度が約20km/h向上(34→54km/h)し、所要時間が約15分短縮

岩城総合支所 秋田県庁のアクセスルート



所要時間の変化



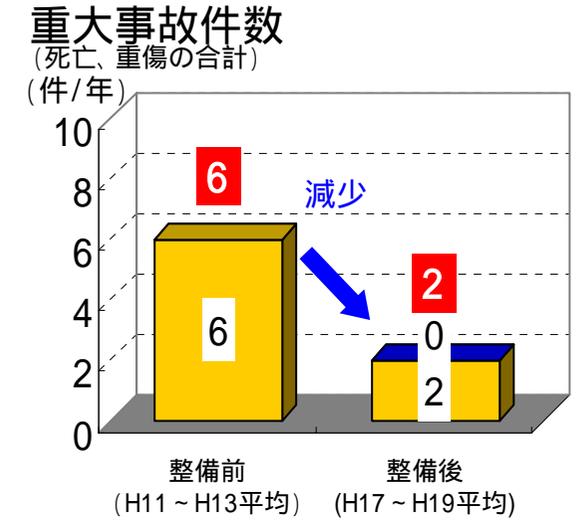
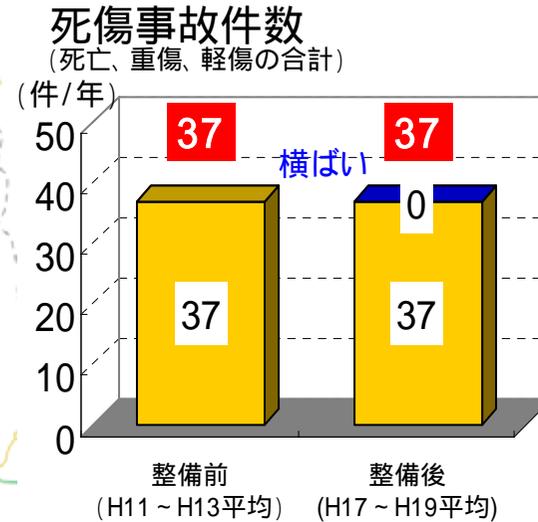
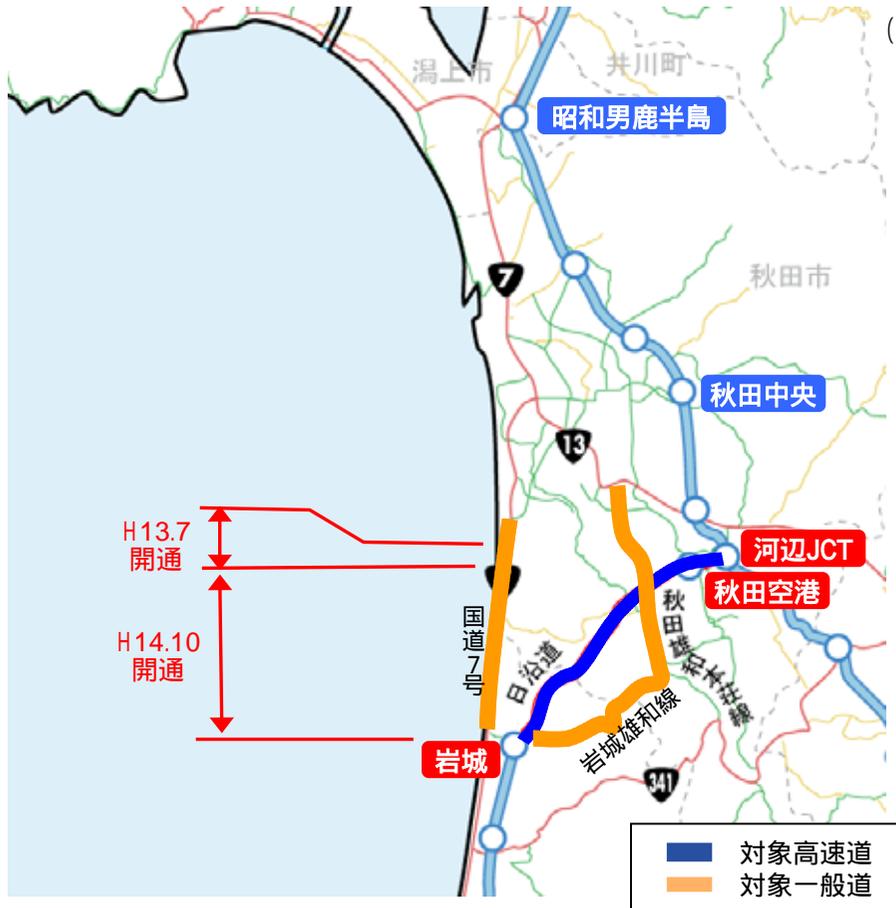
出典: H11、17道路交通センサス

お客様の声

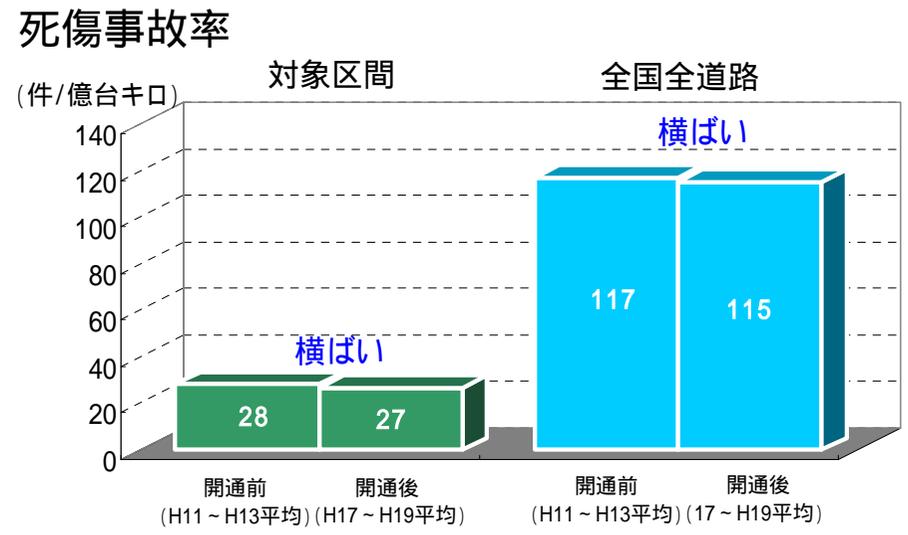
- ・観光の時に利用して満足しています。
(秋田市、60歳代男性)
- ・仕事で使っていますが、時間が短くなり便利になりました。
(秋田市、50歳代男性)

2. 事業の効果(直接効果) 交通事故減少

日沿道(岩城～河辺JCT)及び並行する一般道の重大事故件数は開通前と比べ減少



■ 国道7号、県道秋田雄和本荘線、岩城雄和線 ■ 日沿道



出典: 高速道路; NEXCO東日本「交通事故統計」
一般道路; (財)交通事故総合分析センター「交通統合データベース」

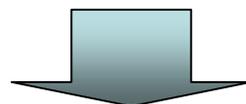
2. 事業の効果(直接効果) 費用便益分析結果

NEXCO

費用便益比(B / C)は、1.1

便 益 (現在価値：H 2 1)	走行時間短縮便益	8 5 8 億円
	走行経費減少便益	7 8 億円
	交通事故減少便益	4 1 億円
	計	9 7 8 億円

費 用 (現在価値：H 2 1)	事 業 費	7 6 5 億円
	維持管理費	1 3 6 億円
	計	9 0 1 億円



費用便益比 B/C = 1.1

3. 客観的評価指標 物流効率化の支援(農林水産・畜産業)

広域由利家畜市場では、年間約3,000頭の子牛の取引(H20:県内の約65%)があり、県北地域・男鹿地域からの子牛の輸送時に、負担軽減のため高速道路を利用
 由利本荘地域では、ブランド牛「秋田由利牛」を生産。肥育した牛の出荷に高速道路を利用することで、輸送中の牛のストレスが低減され品質向上に貢献

子牛の出荷<広域由利家畜市場へ>



広域由利家畜市場(由利本荘市)



写真:JA秋田しんせいHP

秋田県内の子牛を集め、毎月1回セリを開催し、年間3,000頭を取引

資料:農協ヒアリング

秋田由利牛(肥育牛)の出荷<食肉工場へ>



農協の声

・「秋田由利牛(肥育牛)」を河辺の食肉業者へ出荷する際は、日沿道を100%近く利用しています。
 以前は、輸送により牛に“あたり”(ぶつかりによる皮下出血)が発生し、品質が低下していました。
 日沿道の利用により、ブレーキ、カーブが少なくなり、牛のストレスや荷痛みが回避され品質向上につながっています。

3. 客観的評価指標 物流効率化の支援(企業進出)

日沿道の周辺には、秋田新都市工業団地(秋田市内)、七曲臨空港工業団地(秋田市内)、本荘工業団地(由利本荘市内)が立地

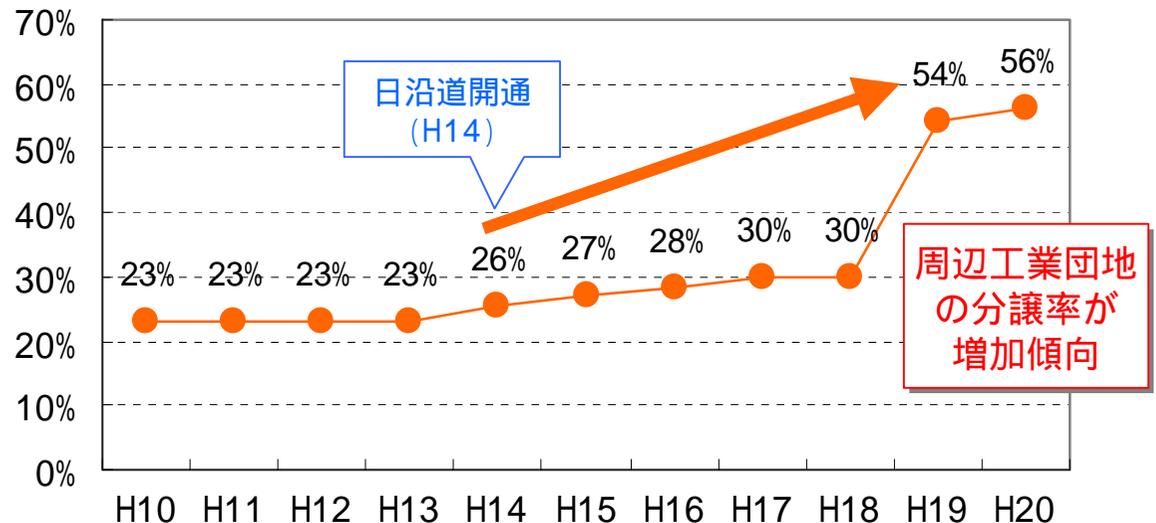
日沿道(岩城～河辺JCT)の開通後は、企業進出が進み周辺工業団地の分譲率が増加

工業団地の立地状況



出典: 秋田県工業団地ガイド

周辺工業団地の分譲率の推移



【日沿道周辺】

秋田新都市工業団地、七曲臨空港工業団地、本荘工業団地の合算値

出典: 秋田県

秋田県企業誘致関係者の声

・日沿道の開通前後で企業の進出件数が増加しています。高速道路の整備によって物流拠点から市場(取引先)もしくは物流拠点間の時間短縮により、企業における当該地域の魅力が向上していると思われます。

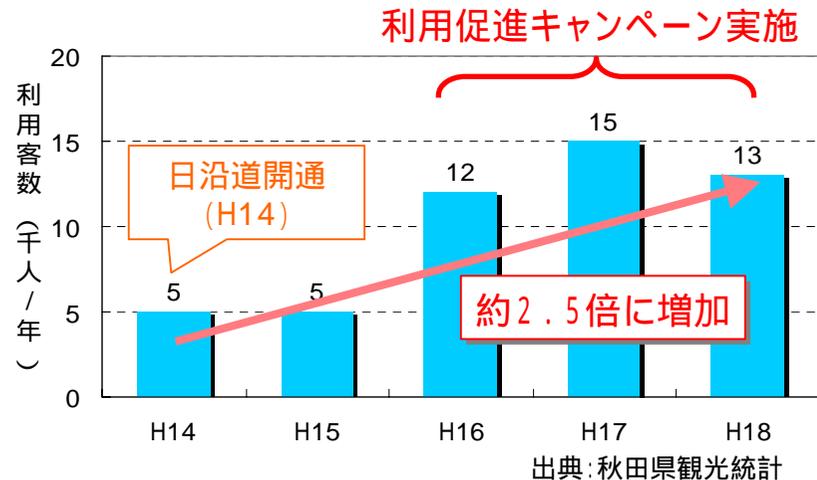
3. 客観的評価指標 個性ある地域の形成(観光の支援)

岩城IC近傍の道川海水浴場は、日沿道(岩城～河辺JCT)の開通後利用客が増加
来場者の高速道路利用が約4割に増加し、岩手県からの来場者が約6割に増加

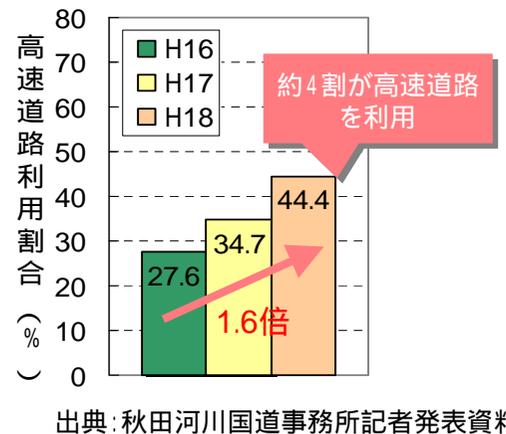
当該区間沿線の海水浴場



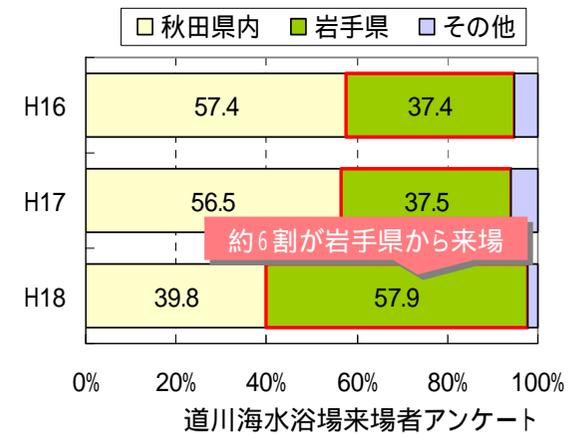
海水浴場の利用客数の推移



海水浴客の高速道路利用割合



海水浴客の居住地構成割合



3. 客観的評価指標 安全で安心できる暮らしの確保 (第三次医療機関)

日沿道(岩城～河辺JCT)の開通により、第三次救急医療機関である「秋田大学医学部附属病院」へ60分で到達可能な人口が約5万人増加するなど、高速道路沿線地域の救急医療環境を大幅に改善

第三次医療機関の60分圏域拡大

秋田大学医学部附属病院への60分圏内人口

■ 日沿道開通前 (H12)	約1万人
■ 日沿道開通後 (H17)	約2万人
■ 新直轄開通後 (H19)	約6万人

人口は、由利本荘市・仁賀保市を対象に集計

秋田大学医学部
附属病院

H13.7
開通

H14.10
開通

H19.9
開通

岩城



太平山PA

秋田中央

河辺JCT

秋田空港

本荘

にかほ

治療開始までの「60分」は高い生存率を確保できる「ゴールデンアワー」と呼ばれており、救急医療では重要な時間帯とされている。

救急搬送における高速道路利用状況 (H20)

- ・由利本荘方面からの救急搬送のうち年間75件程度は高速道路を利用

出典: 由利本荘市消防本部

沿線消防関係者の声

- ・搬送ルートについては、道路の状況が良い高速道路を一番に選定し、次に国道、県道・・・のように確実なルートとその都度考えて決めています。
- ・高速道路は信号機が無く歩行者もいません。また道路の状況も良く搬送時間の短縮もできます。患者への負担軽減を第一に考える立場であるため、安全安心な高速道路の効果は大きいと考えます。

4. 事業による環境変化 大気環境

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



現況予測地点
 (= アセス時予測評価地点)
 周辺常時観測局

予測結果(CO)

区間	予測地点名 (アセス時予測評価地点)	CO:一酸化炭素(単位:ppm)		評価
		環境基準	現況予測値	
1 2 3 岩城IC ~ 秋田空港IC	由利本荘道川	1時間値の 1日平均値が 10ppm以下	0.894	すべて 環境基準を 満足している
	秋田市下黒瀬		0.899	
	秋田市下浜櫛田		0.901	
4 秋田空港IC ~ 河辺JCT	秋田市戸島	0.894		

予測結果(NO₂)

区間	予測地点名 (アセス時予測評価地点)	NO ₂ :二酸化窒素(単位:ppm)		評価
		環境基準	現況予測値	
1 2 3 岩城IC ~ 秋田空港IC	由利本荘道川	1時間値の 1日平均値が 0.04 ~ 0.06ppm以下	0.022	すべて 環境基準を 満足している
	秋田市下黒瀬		0.023	
	秋田市下浜櫛田		0.023	
4 秋田空港IC ~ 河辺JCT	秋田市戸島	0.022		

現況予測に用いたバックグラウンド濃度は、路線近傍の常時観測局のH19年度の年平均値

4. 事業による環境変化 交通騒音

騒音測定を実施し、全地点で環境基準を下回ることを確認



■ 測定地点
(= アセス時予測評価地点)

調査結果 1(騒音)

区間	調査地点名	時間帯 ²	環境基準 ²	H21測定値 ²	評価
1 岩城IC ~ 秋田空港IC	秋田市下黒瀬	昼間	70dB	48dB	すべて環境基準を満足している
		夜間	65dB	44dB	
2 秋田空港IC ~ 河辺JCT	秋田市戸島	昼間	70dB	60dB	
		夜間	65dB	51dB	

1 調査日 2009年10月5日(月)~6日(火)

2 現在の環境基準における時間帯区分と評価値

・時間帯 昼間:6時~22時、夜間:22時~6時

・評価値 等価騒音レベル(L_{eq})

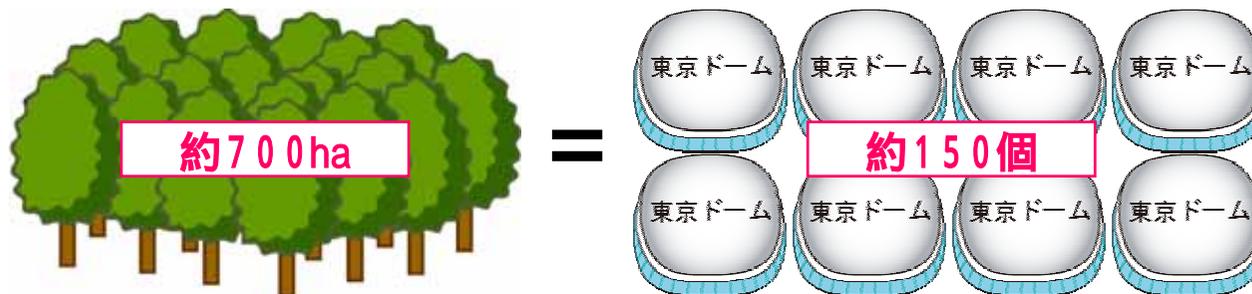
4. 事業による環境変化 CO₂、NO_x、SPM

NEXCO

- ◆ 当該区間の開通により、自動車からのCO₂、NO_x、SPMの排出量が削減され、沿線環境の改善と温暖化防止に貢献

CO₂の削減量：7,500t/年

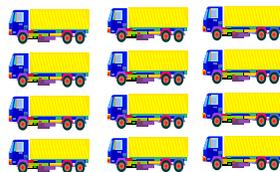
東京ドームの約150個の森林面積が吸収・固定する二酸化炭素の量に相当



- 1 植林によるCO₂吸収量はアメリカの6つの都市のサンプル結果(20年生未満の樹木から構成される樹林)に基づき10.6t-CO₂/ha/年とした
出典)土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス
- 2 東京ドーム建築面積4.68haとして計算

NO_xの削減量：10t/年

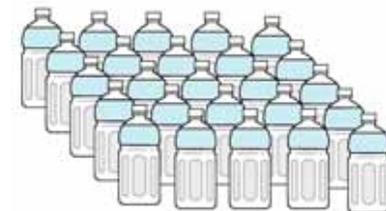
大型車5千台が川口～青森間を往復したときの排出量に相当



川口JCT～青森IC間片道約680kmを大型車が80km/hで走行した場合に産出するNO_x量に換算

SPMの削減量：0.6t/年

500mlペットボトル
6千本相当



SPM100g=500mlで換算

算出方法 削減量は、「定量的評価指標の算出方法(案)」に基づき算出

5. 本事業の取り組み (環境への取り組み)

NEXCO

動物進入防止対策

立入防止柵のかさ上げ等を実施し、野生動物の高速道路への侵入防止に努めている

動物侵入防止対策

立入防止柵のかさ上げ

シカの侵入対策: 4.7 km 施工



立入防止柵の下部すき間閉塞

小動物の侵入対策: 10.0 km 施工



5. 本事業の取り組み(利用促進)

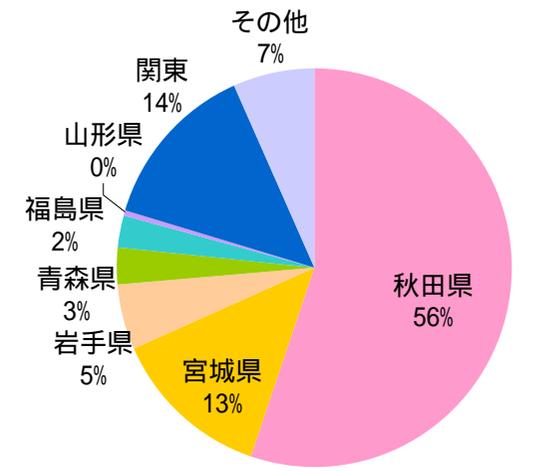
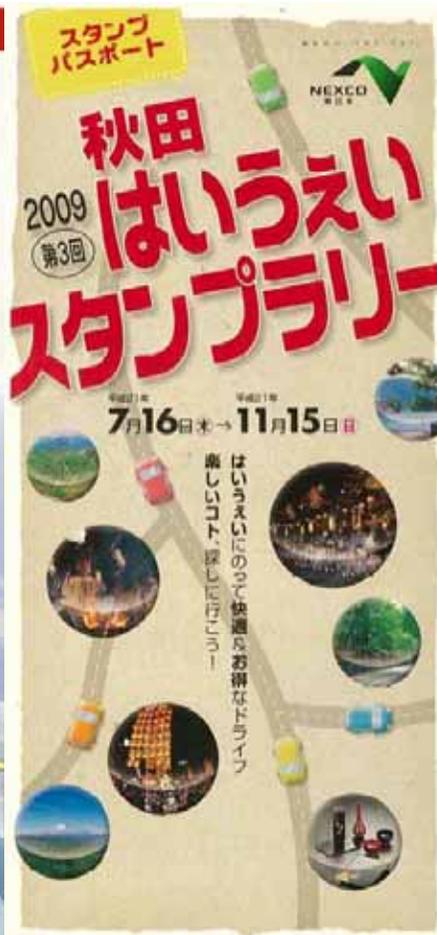
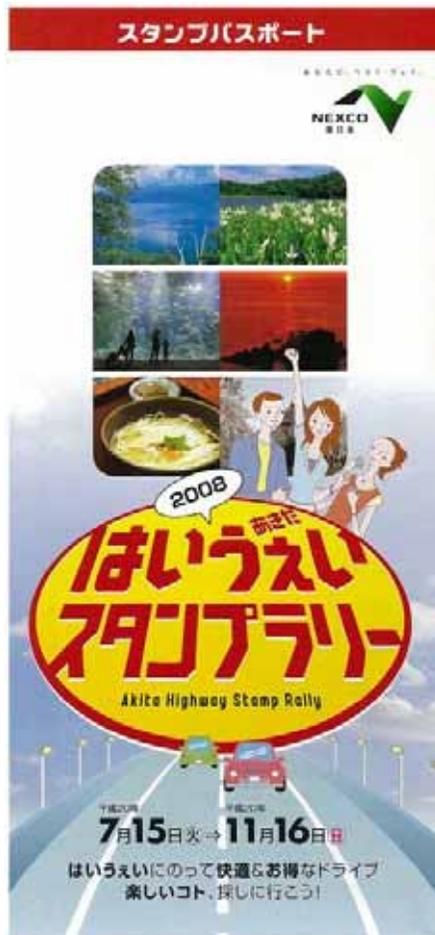
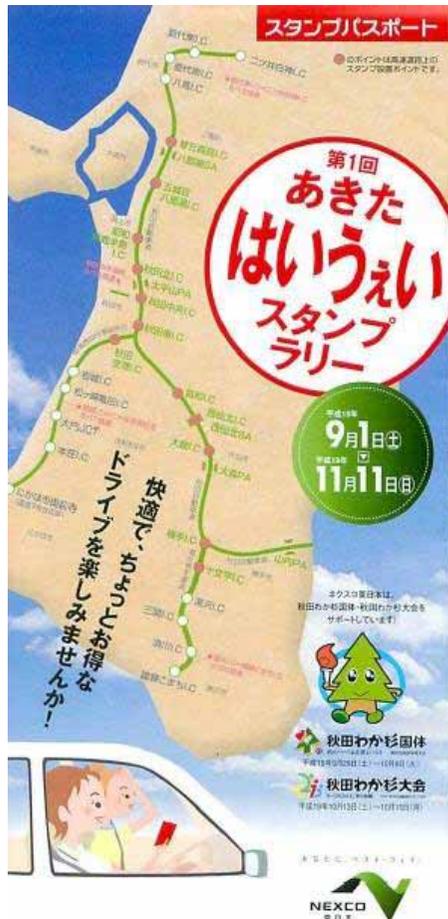
NEXCO及び秋田県内の行政・観光・企業等で秋田県内の高速道路及び沿線の観光施設等の利用促進を目的に平成19年度より、地域の観光施設等と提携した「秋田はいうえいスタンプラリー」を実施。

第1回(H19)

第2回(H20)

第3回(H21)

スタンプラリー応募者の居住地
第3回(H21)



応募総数: 491件

『秋田はいうえいスタンプラリー』の内容

秋田県内の十和田・男鹿・県南エリアの観光施設及び県内SAPA料金所(計62箇所)のスタンプラリー。

応募者には抽選で宿泊券、地元特産品などを進呈。

6. 評価結果及び対応方針(案)

(1) 評価結果

- ◆ 日本海沿岸東北自動車道(岩城～河辺JCT間)の直接便益(時間短縮・経費節減・事故減少)を対象とした現時点での費用便益比は1.1となる
- ◆ 物流効率化の支援、観光の支援、救急医療活動の支援など、様々な整備効果を確認

(2) 対応方針(案)

- ◆ 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

日本海沿岸東北自動車道・琴丘能代道路しょうわ おがはんとう はちりゅう(昭和男鹿半島～八竜間)

あなたに、ベスト・ウェイ。



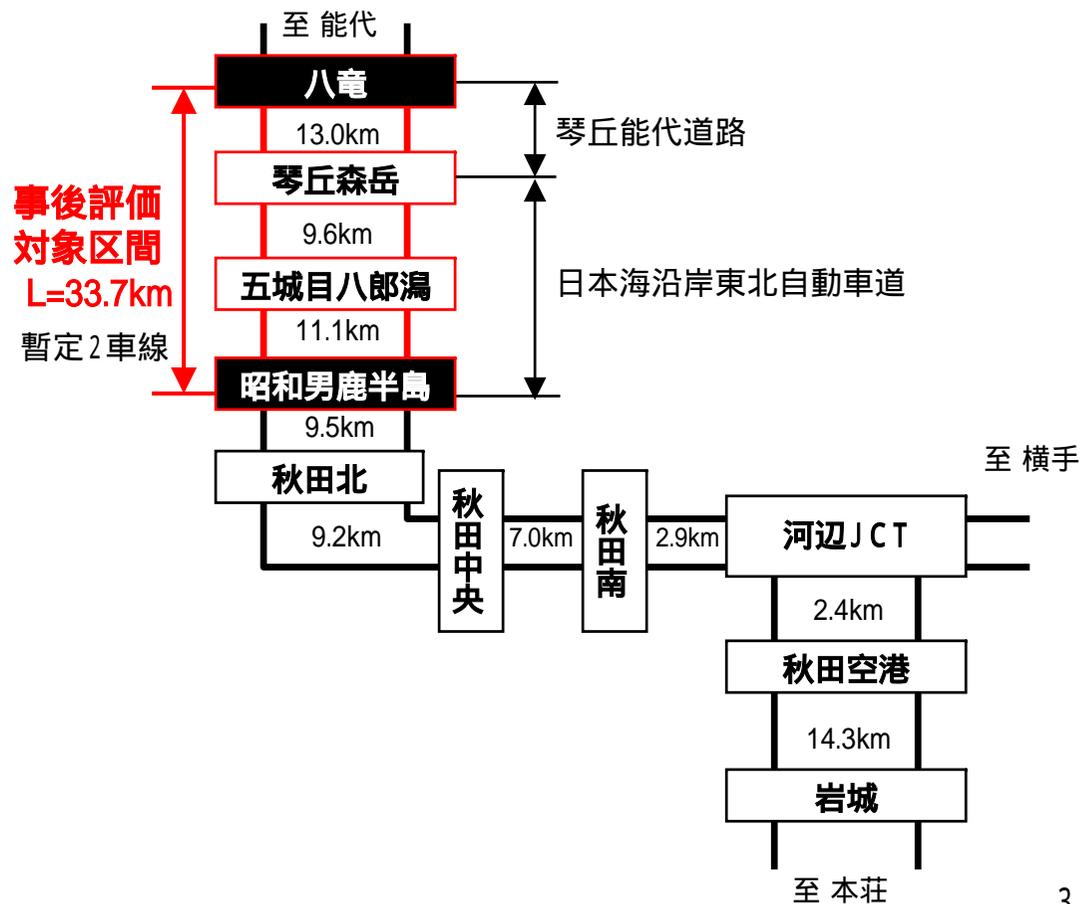
1. 事業の概要

位置図



路線概要

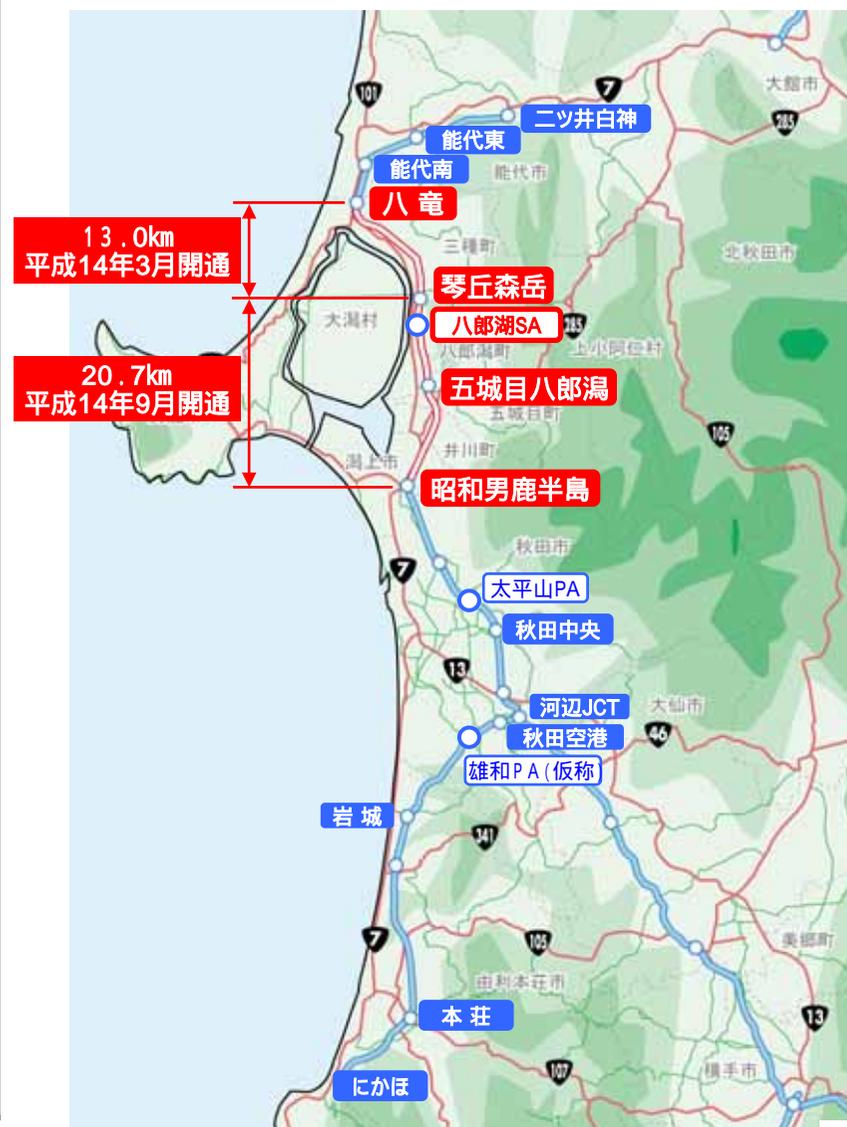
日本海沿岸東北自動車道は新潟市を起点として、日本海に沿って新潟県・山形県・秋田県を経て東北自動車道に連結し、青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路です。



1. 事業の概要

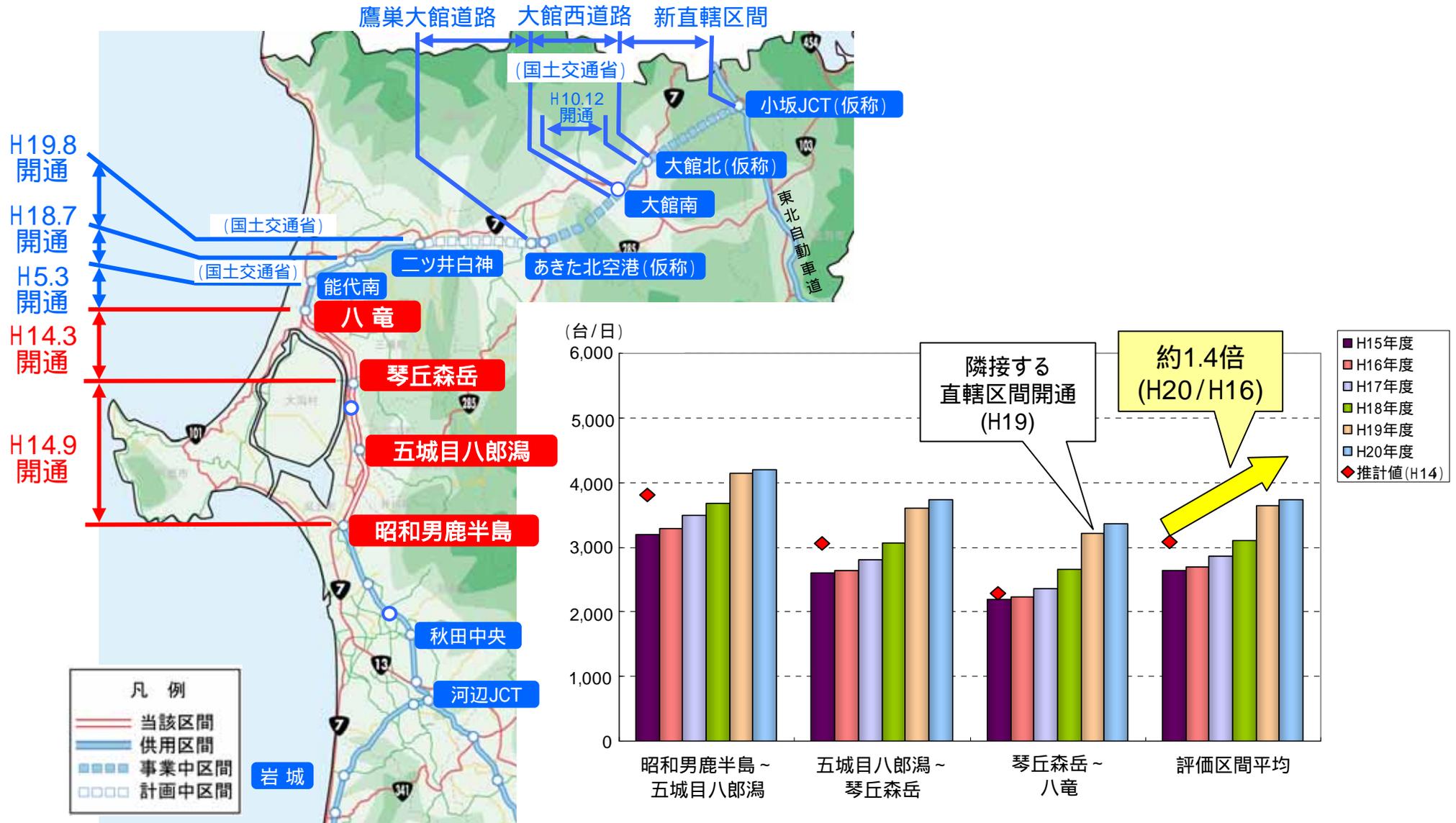
事業経緯

		日本海沿岸東北自動車道 昭和男鹿半島～ 琴丘森岳間		琴丘能代道路 琴丘森岳～八竜間
事業経緯	整備計画 策定	平成 3年12月 3日	事業化 (直轄)	平成元年度
	施行命令	平成 5年11月19日	事業許可	平成13年 4月18日
	実施計画 認可	平成 5年12月20日	事業方式	合併施行方式
	供 用	平成14年 9月28日	供 用	平成14年 3月30日
事業期間	計 画	9年 3ヶ月	計 画	13年
	実 績	8年 9ヶ月 (5ヶ月)	実 績	13年 (±0ヶ月)
事業費	計 画	758億円	計 画	338億円(うち有料道路 事業費23億円)
	実 績	539億円(219億円)	実 績	481億円(+143億円) (うち有料道路事業費 23億円(±0億円))



2. 事業の効果(直接効果) 交通量

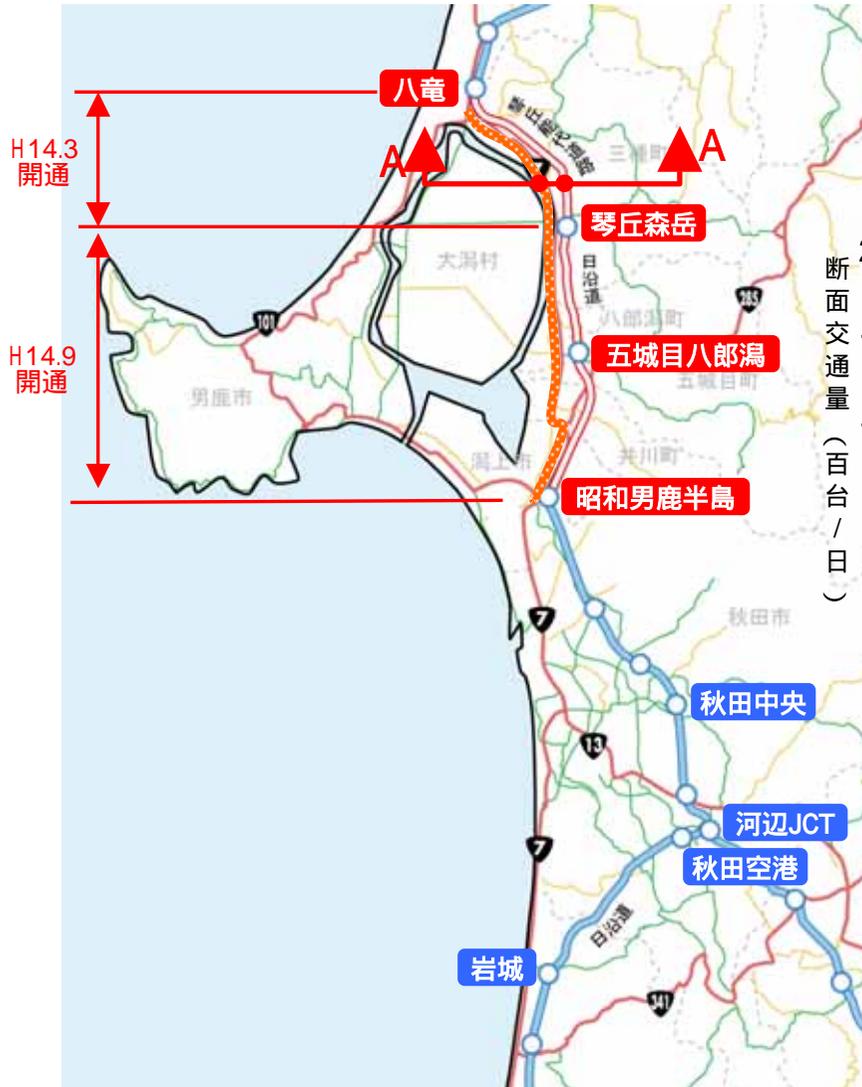
当該区間の平均交通量は過去5年間で約1.4倍に増加



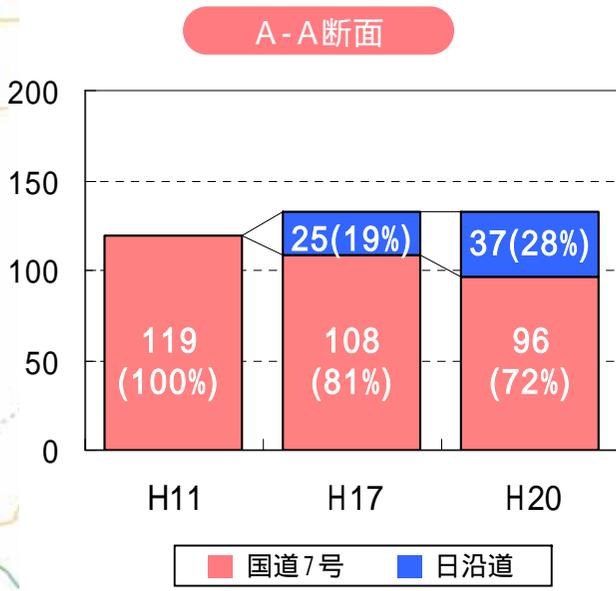
出典: NEXCO東日本業務データ

2. 事業の効果(直接効果) 高速道路と一般道の交通分担

当該区間の開通に伴い、並行する一般道の交通分担率が低下
 並行する一般道の大型車混入率や混雑度が低下



断面交通量の変化



混雑度・大型車混入率の変化



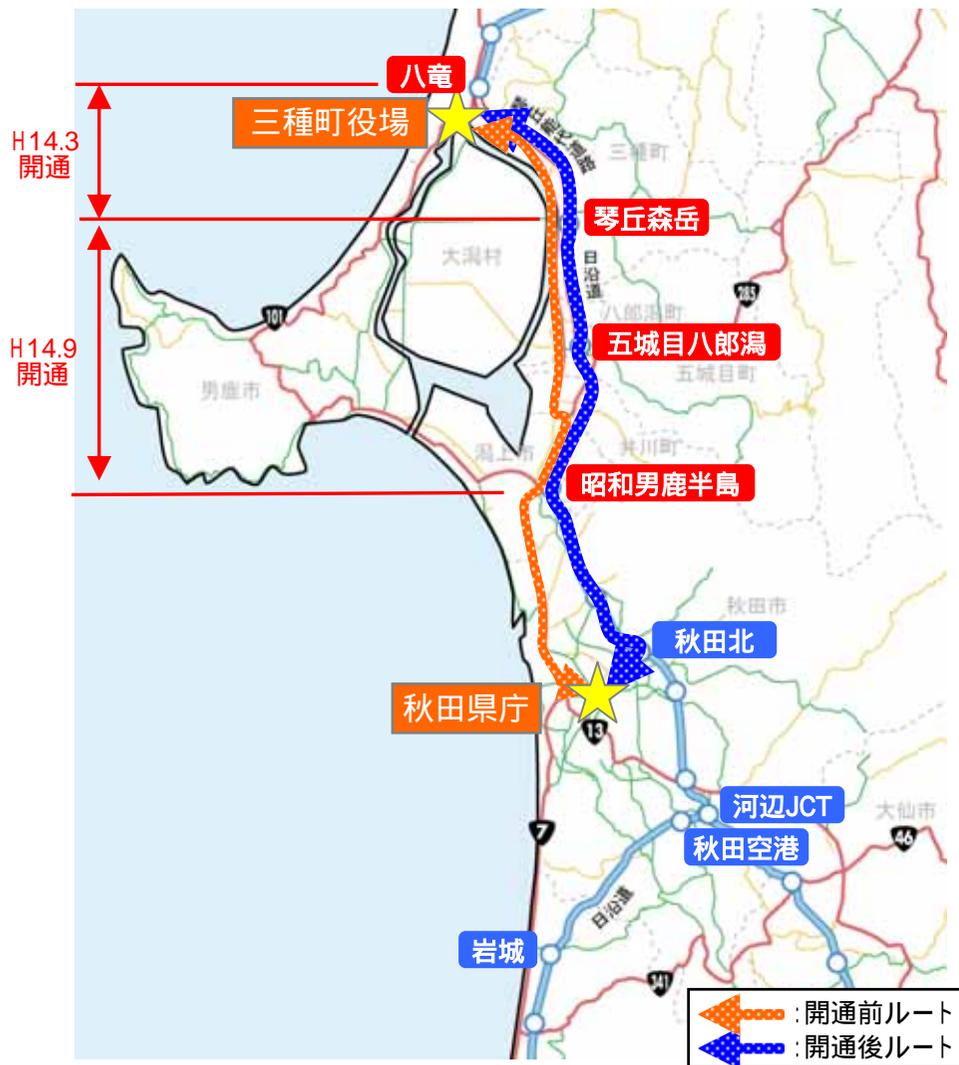
出典: H11・H17道路交通センサス
 H20: 国道7号 国土交通省 常観データ
 日沿道 NEXCO東日本 業務データ
 (測定日: H20.10.8)

出典: H11・H17道路交通センサス

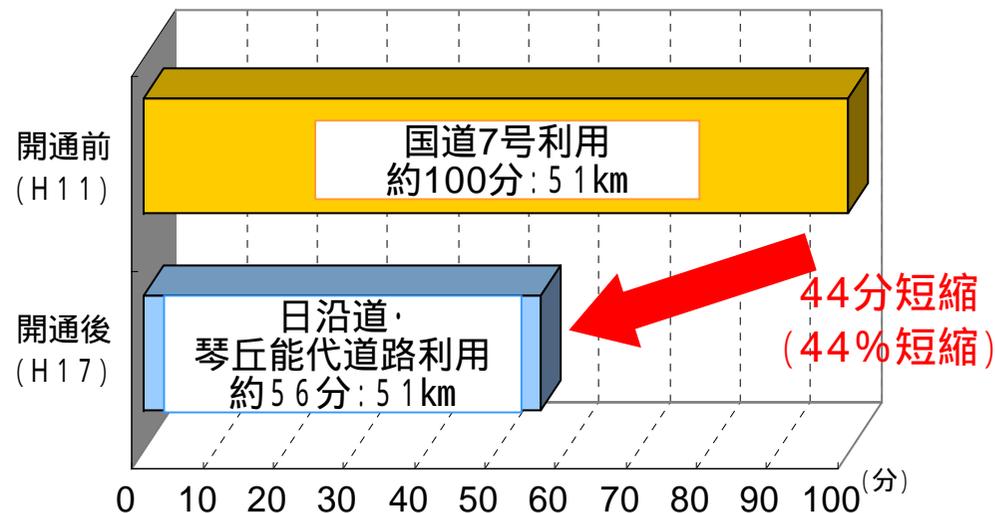
2. 事業の効果(直接効果) 旅行速度の向上

当該区間の開通により、三種町から秋田市までの旅行速度が約24km/h向上(31→55km/h)し、所要時間が約44分短縮

三種町役場 秋田県庁までのアクセスルート



所要時間の変化



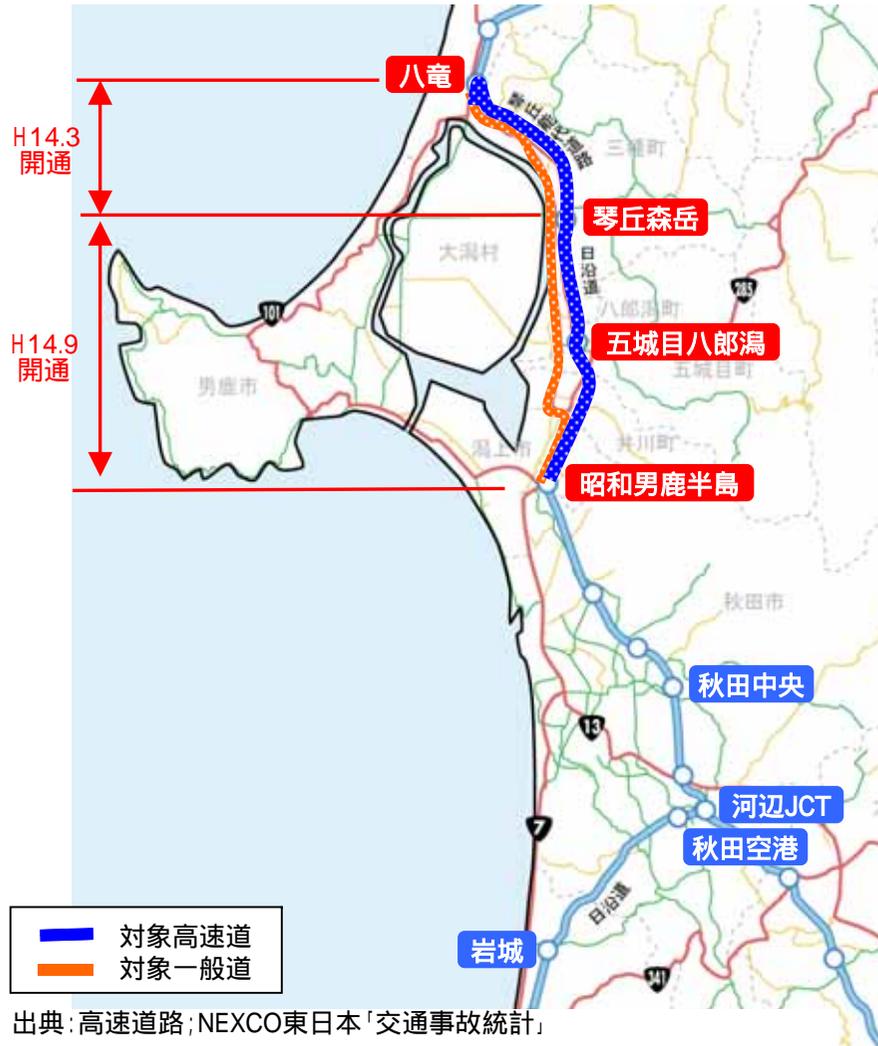
出典: H11、H17道路交通センサス

お客様の声

- ・通院のときの送迎に使っていますが、便利になりました。(三種町、70歳代以上男性)
- ・秋田市から大館市には行きやすくなりました。(秋田市、20歳代男性)
- ・観光の時に利用して満足しています。(秋田市、60歳代男性)

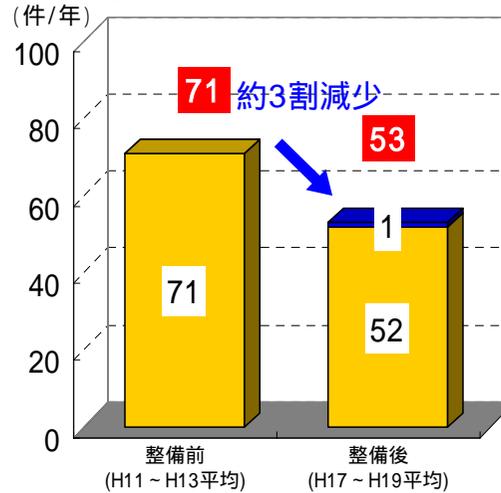
2. 事業の効果 (直接効果) 交通事故減少

当該区間に並行する一般道の死傷事故件数は開通前と比べ約3割減少し、重大事故件数(重傷者、死者が発生した事故)は約3割減少
 死傷事故率については約3割減少

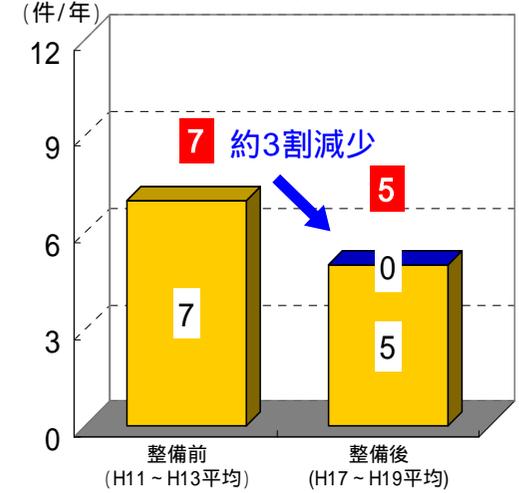


出典: 高速道路; NEXCO東日本「交通事故統計」
 一般道路; (財)交通事故総合分析センター「交通統合データベース」

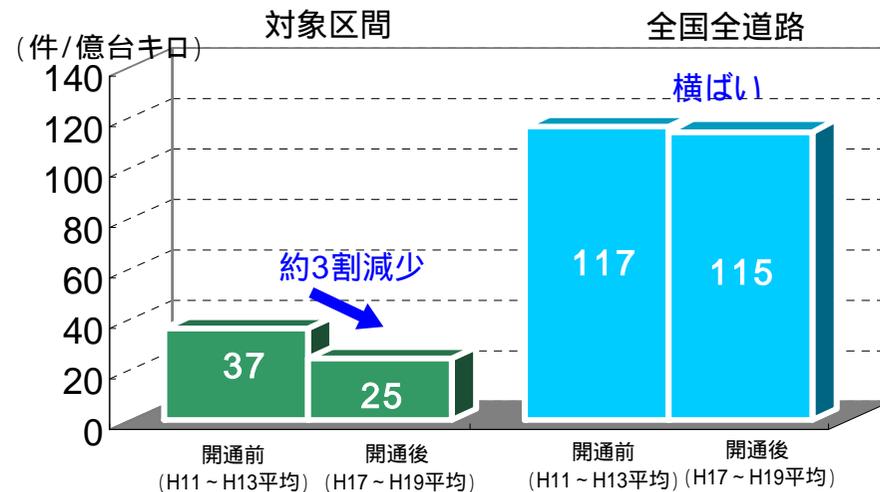
死傷事故件数
 (死亡、重傷、軽傷の合計)



重大事故件数
 (死亡、重傷の合計)



死傷事故率



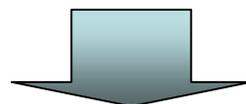
2. 事業の効果(直接効果) 費用便益分析結果

NEXCO

費用便益比(B / C)は、1.5

便 益 (現在価値：H21)	走行時間短縮便益	2,045億円
	走行経費減少便益	247億円
	交通事故減少便益	102億円
	計	2,394億円

費 用 (現在価値：H21)	事業費	1,363億円
	維持管理費	250億円
	計	1,614億円



費用便益比 B/C = 1.5

3. 客観的評価指標 円滑なモビリティの確保(高速バスの利便性向上)

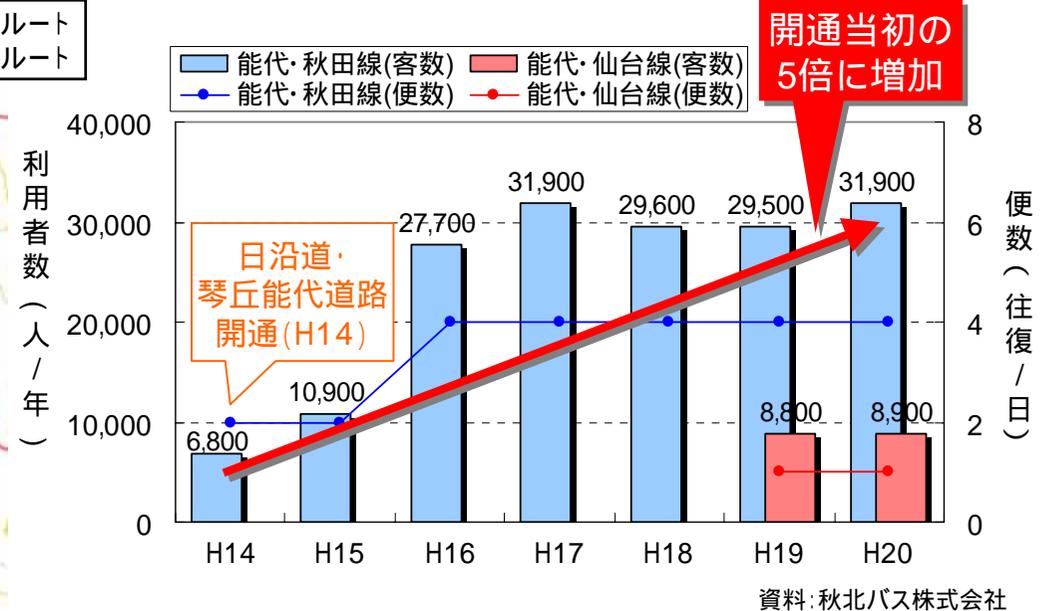
当該区間の開通に伴い、能代市～秋田市の路線が高速バスで復活し、年間約3万人の利用があり、地域の利便性向上に貢献

平成19年には能代市～仙台市的高速バスが開設

高速バスの走行ルート



高速バスの利用客数の推移



「能代～秋田」の高速バスが
9年ぶりに復活

平成14年8月、高速の開通に伴いバス
路線が復活。以前より約45分短縮。



資料/北羽新報 平成14年6月4日

上図は平日ルート、ルートは曜日によって異なる。

高速バス会社の声

・高速道路の開通に合わせて高速バスの運行を開始しました。中学・高校生は、土日祝日や夏休みなどは学生証の掲示で片道500円にしていることから、利用客は学生の方が多く、部活や買物で移動する学生を応援しています。

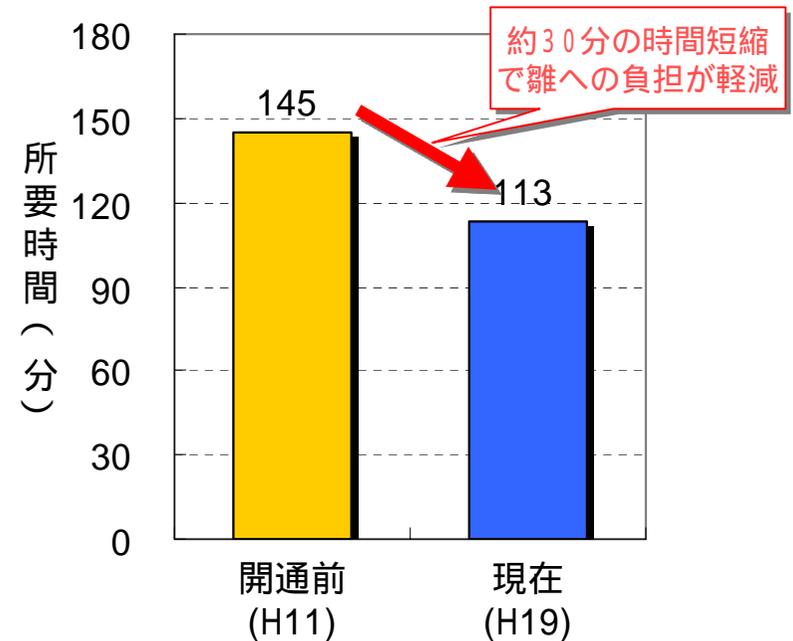
3. 客観的評価指標 物流効率化の支援(農林水産・畜産業)

比内地鶏は日本三大美味鶏の一つとして、秋田を代表する特産品
大仙市の生産センターから雛を飼育地の秋田県北地域へ輸送する際に高速道路を利用しており、輸送時間の短縮や輸送中の雛への負担軽減に貢献

雛の出荷ルート(大仙市 秋田県北地域の場合)



運送時間の短縮



出典: H11、H17道路交通センサス

比内地鶏の雛生産者の声

・秋田県北地方へ比内地鶏の雛を出荷する際、長時間輸送、国道105号の急カーブ区間は雛に悪影響を及ぼしていました。
日沿道・琴岡能代道路の利用により雛への影響(弱り)が少なくなりました。

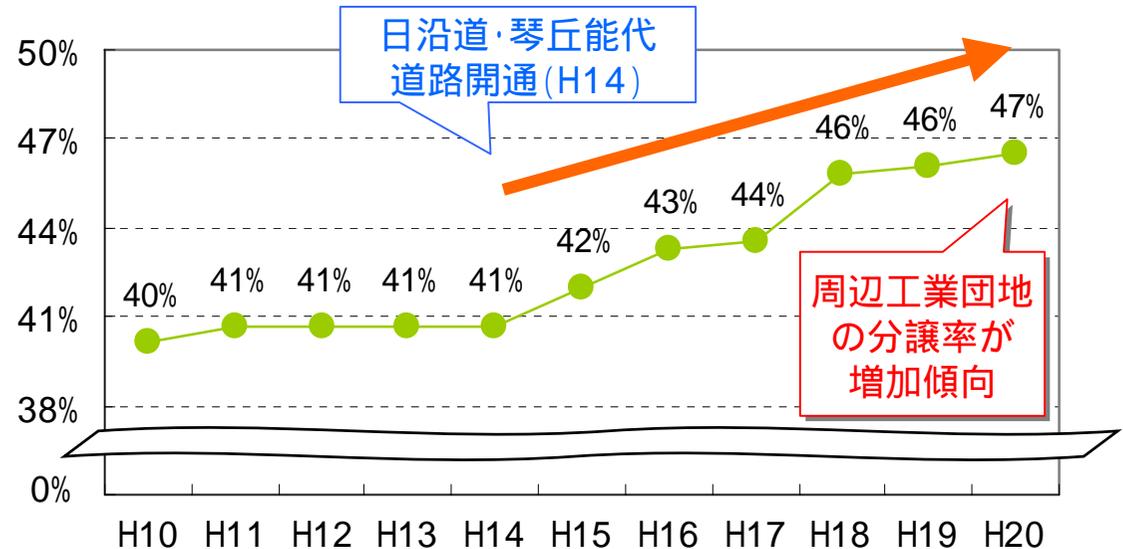
3. 客観的評価指標 物流効率化の支援(企業進出)

当該区間の周辺には、能代工業団地(能代市内)、昭和工業団地(潟上市内)が立地
 当該区間の開通後は、企業進出が進み、周辺工業団地の分譲率が増加傾向

工業団地の立地状況



周辺工業団地の分譲率



【日沿道・琴丘能代道路周辺】 能代工業団地と昭和工業団地の合算値
 出典:秋田県

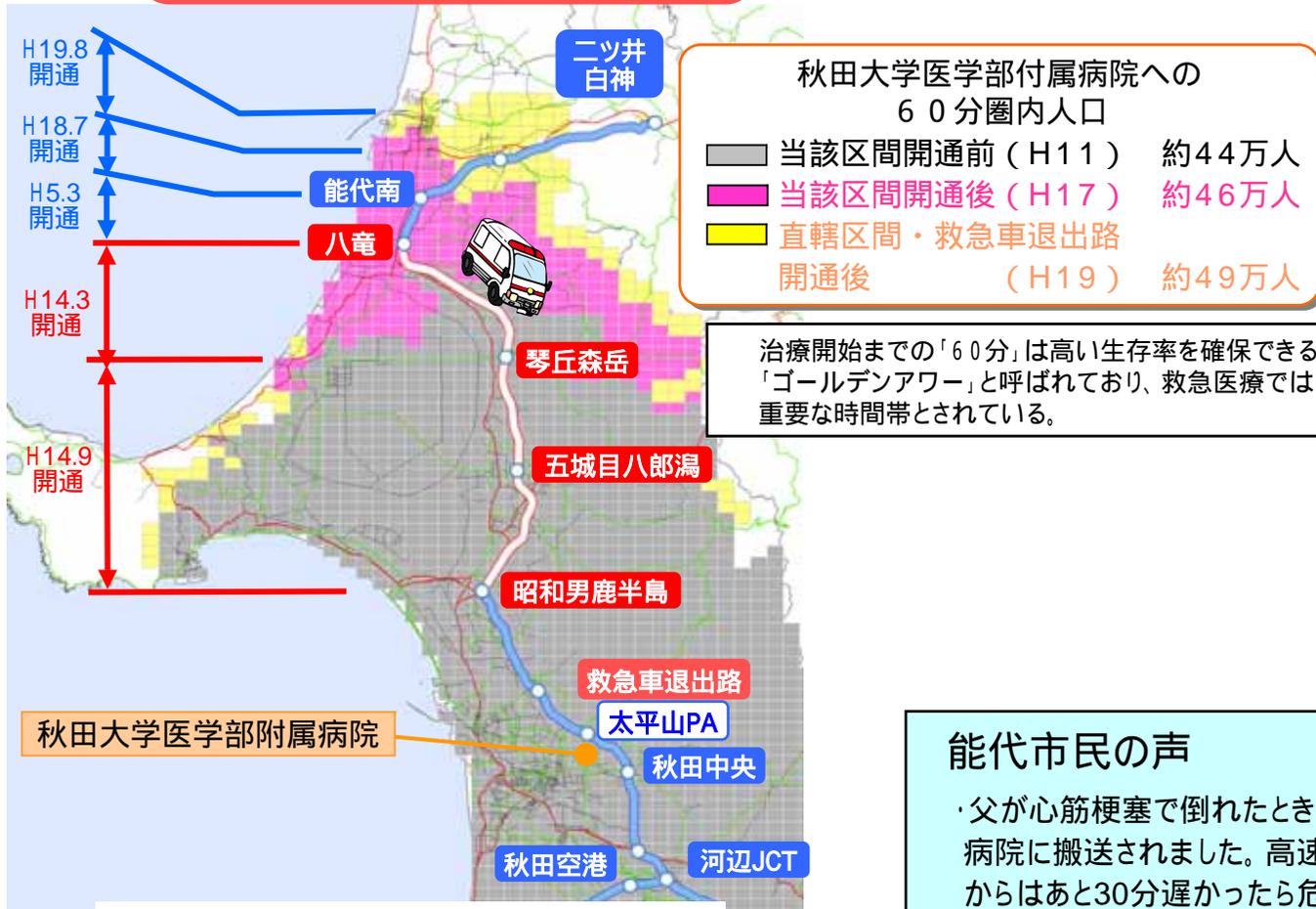
秋田県企業誘致関係者の声

・日沿道、琴丘能代道路の開通前後で企業の進出件数が増加しています。高速道路の整備によって物流拠点から市場(取引先)もしくは物流拠点間の時間短縮により、企業における当該地域の魅力が向上していると思われます。

3. 客観的評価指標 安全で安心できる暮らしの確保 (第三次医療機関)

当該区間の整備により、第三次救急医療機関である「秋田大学医学部附属病院」へ60分で到達可能な人口が約5万人増加するなど、沿線地域の救急医療環境を大幅に改善
救急医療施設へのアクセス向上のため、太平山PA上り線に救急車専用の退出路を整備。運用開始から平成21年末までの間に176回の利用(1.6日に1回の頻度)

第三次医療機関の60分圏域拡大



太平山PA(上り) 救急車退出路の設置によるアクセス強化

176回利用 (H21.3.24 ~ H21.12.31)



能代市方面からのみ利用可能

能代市民の声

・父が心筋梗塞で倒れたときに、能代市内では対応できず、秋田市内の病院に搬送されました。高速道路で搬送し一命をとりとめました。医者からはあと30分遅かったら危険だったかもしれないと言われました。

出典: H12、H17国勢調査及びH11、H17センサス

4. 事業による環境変化 大気環境

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



現況予測地点
 (= アセス時予測評価地点)
 周辺常時観測局

予測結果(CO)

	区間	予測地点名 (アセス時予測評価地点)	CO:一酸化炭素(単位:ppm)		評価
			環境基準	現況予測値	
1	昭和男鹿半島IC ~ 五城目八郎潟IC	井川町八幡	1時間値の 1日平均値が 10ppm以下	0.680	すべて 環境基準を 満足している
		五城目町大川西野		0.673	
3	五城目八郎潟IC ~ 琴丘森岳IC	三種町鯉川		0.678	
4	琴丘森岳IC ~ 八竜IC	三種町高屋敷		0.667	
5		三種町昼寝		0.667	

予測結果(NO₂)

	区間	予測地点名 (アセス時予測評価地点)	NO ₂ :二酸化窒素(単位:ppm)		評価
			環境基準	現況予測値	
1	昭和男鹿半島IC ~ 五城目八郎潟IC	井川町八幡	1時間値の 1日平均値が 0.04 ~ 0.06ppm以下	0.017	すべて 環境基準を 満足している
		五城目町大川西野		0.016	
3	五城目八郎潟IC ~ 琴丘森岳IC	三種町鯉川		0.017	
4	琴丘森岳IC ~ 八竜IC	三種町高屋敷		0.017	
5		三種町昼寝		0.016	

現況予測に用いたバックグラウンド濃度は、路線近傍の常時観測局のH19年度の年平均値

4. 事業による環境変化 交通騒音

騒音測定を実施し、全地点で環境基準を下回ることを確認



■ 測定地点
(= アセス時予測評価地点)

調査結果¹(騒音)

	区間	調査地点名	時間帯 ²	環境基準 ²	H21測定値 ²	評価
1	昭和男鹿半島IC ~ 五城目八郎潟IC	五城目町大川西野	昼間	70dB	53dB	すべて環境基準を満足している
			夜間	65dB	42dB	
2	五城目八郎潟IC ~ 琴丘森岳IC	三種町鯉川	昼間	70dB	46dB	
			夜間	65dB	36dB	
3	琴丘森岳IC ~ 八竜IC	三種町昼寝	昼間	70dB	54dB	
			夜間	65dB	48dB	

1 調査日 2009年10月5日(月)~6日(火)

2 現在の環境基準における時間帯区分と評価値

・時間帯 昼間:6時~22時、夜間:22時~6時

・評価値 等価騒音レベル(Leq)

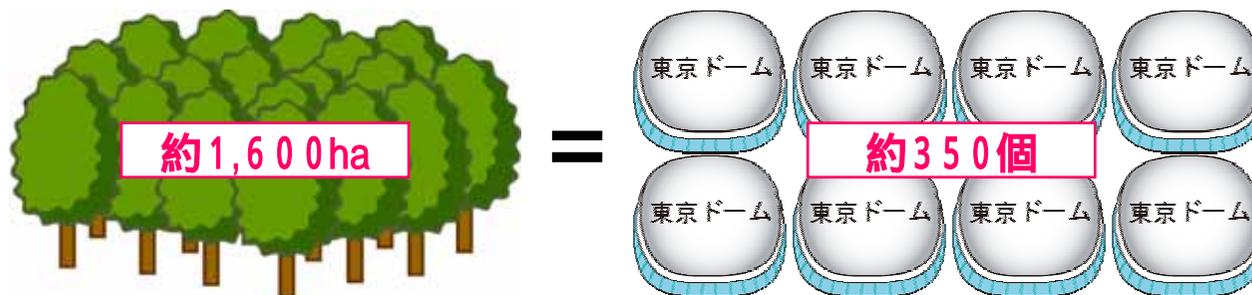
4. 事業による環境変化 CO₂、NO_x、SPM

NEXCO

- ◆ 当該区間の開通により、自動車からのCO₂、NO_x、SPMの排出量が削減され、沿線環境の改善と温暖化防止に貢献

CO₂の削減量：16,500t/年

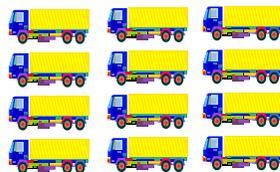
東京ドームの約350個の森林面積が吸収・固定する二酸化炭素の量に相当



- 1 植林によるCO₂吸収量はアメリカの6つの都市のサンプル結果(20年生未満の樹木から構成される樹林)に基づき10.6t-CO₂/ha/年とした(出典)土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス
- 2 東京ドーム建築面積4.68haとして計算

NO_xの削減量：23t/年

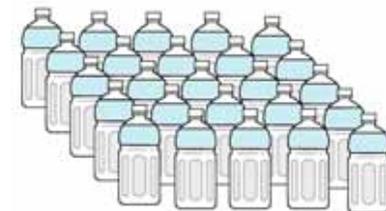
大型車1万台が川口～青森間を往復したときの排出量に相当



川口JCT～青森IC間片道約680kmを大型車が80km/hで走行した場合に産出するNO_x量に換算

SPMの削減量：1t/年

500mlペットボトル1万本相当



SPM100g=500mlで換算

算出方法 削減量は、「定量的評価指標の算出方法(案)」に基づき算出

5. 本事業の取り組み(利用促進)【再掲】

NEXCO

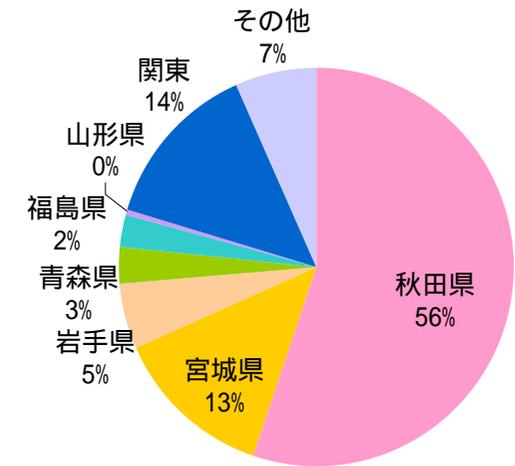
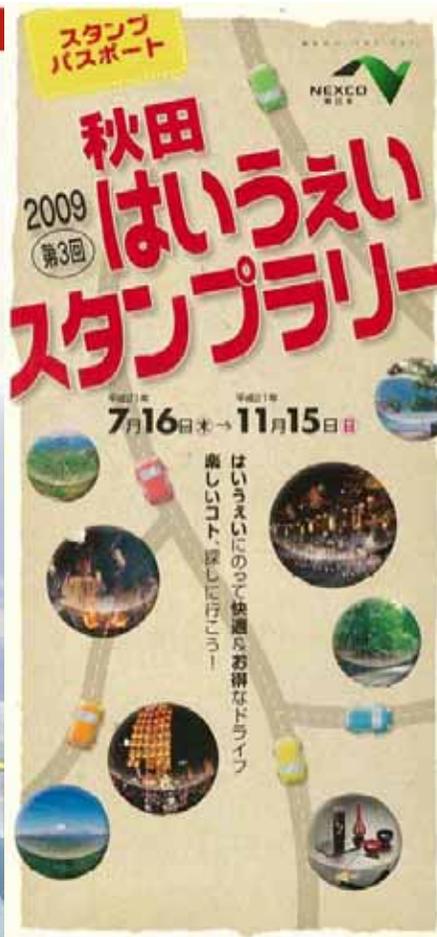
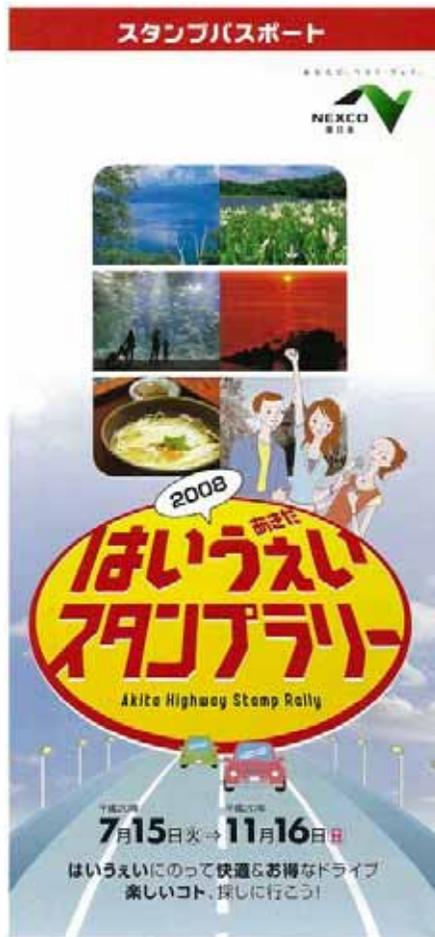
NEXCO及び秋田県内の行政・観光・企業等で秋田県内の高速道路及び沿線の観光施設等の利用促進を目的に平成19年度より、地域の観光施設等と提携した「はいうえいスタンプラリー」を実施

第1回(H19)

第2回(H20)

第3回(H21)

秋田スタンプラリー応募者の居住地
第3回(H21)



応募総数: 491件

『秋田はいうえいスタンプラリー』の内容

秋田県内の十和田・男鹿・県南エリアの観光施設及び県内SAPA料金所(計62箇所)のスタンプラリー。

応募者には抽選で宿泊券、地元特産品などを進呈。

6. 評価結果及び対応方針(案)

(1) 評価結果

- ◆ 日本海沿岸東北自動車道(昭和男鹿半島～琴丘森岳間)及び琴丘能代道路(琴丘森岳～八竜間)の直接便益(時間短縮・経費節減・事故減少)を対象とした現時点での費用便益比は1.5となる
- ◆ 高速バスの利便性向上、物流効率化の支援、救急医療活動の支援など、様々な整備効果を確認

(2) 対応方針(案)

- ◆ 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

富津館山道路

あなたに、ベスト・ウェイ。



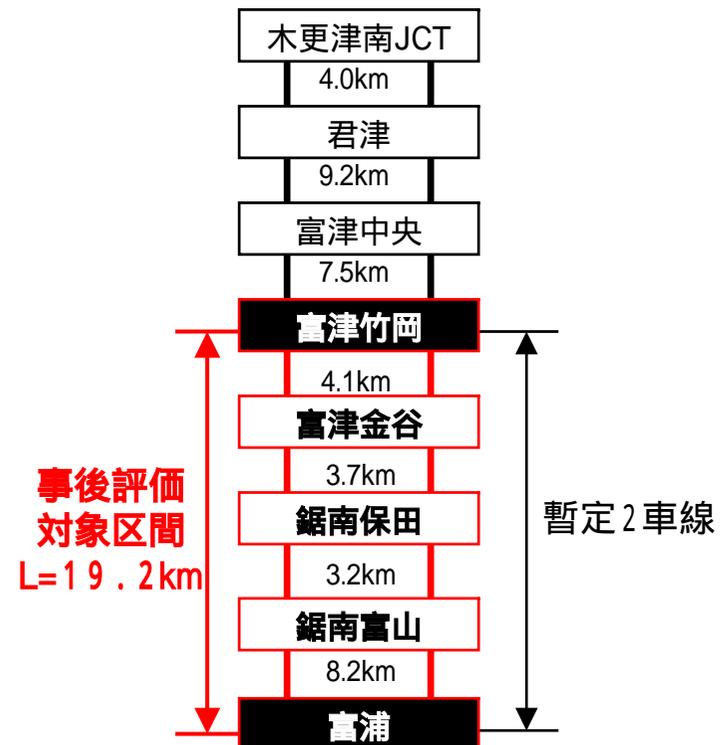
1. 事業の概要

位置図



路線概要

- ◆ 一般国道127号富津館山道路は、千葉県富津市竹岡から千葉県南房総市富浦町深名に至る延長19.2kmの自動車専用道路です。
- ◆ 館山自動車道、東京湾アクアライン、首都圏中央連絡自動車道などの幹線道路と一体となって千葉県の広域的な道路網を形成します。



1. 事業の概要

事業経緯

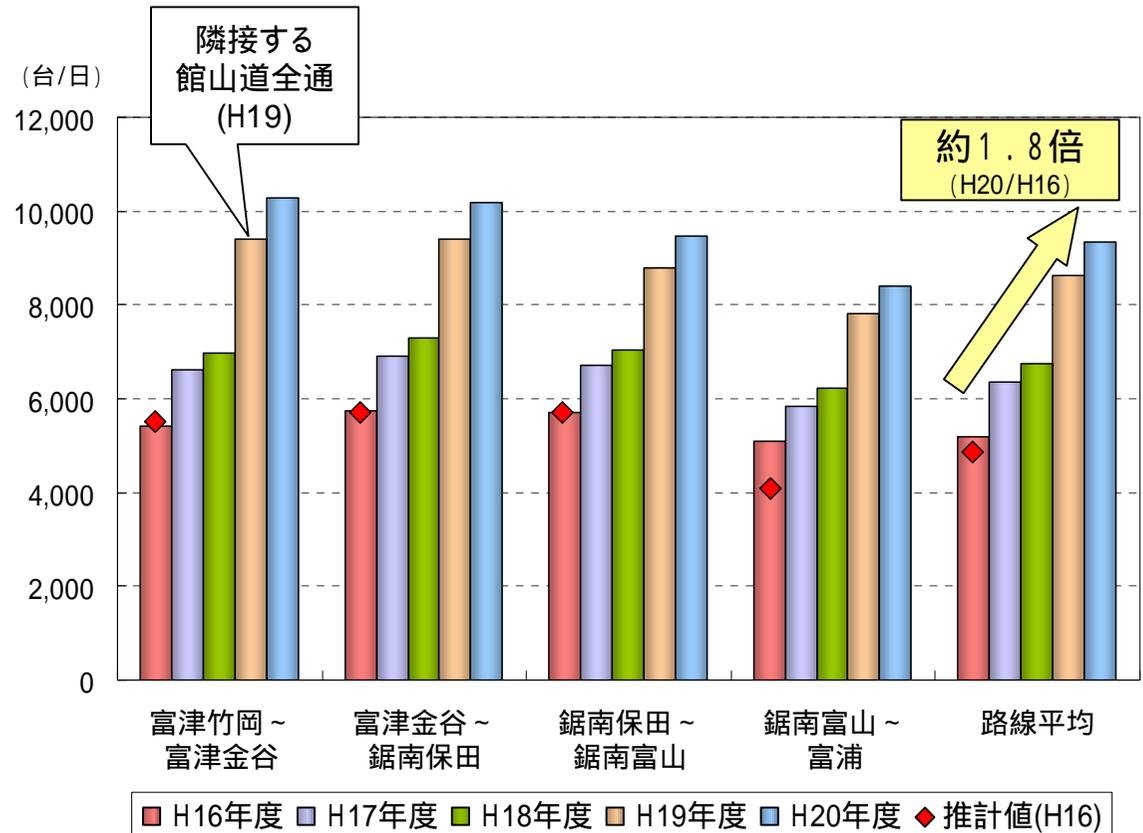
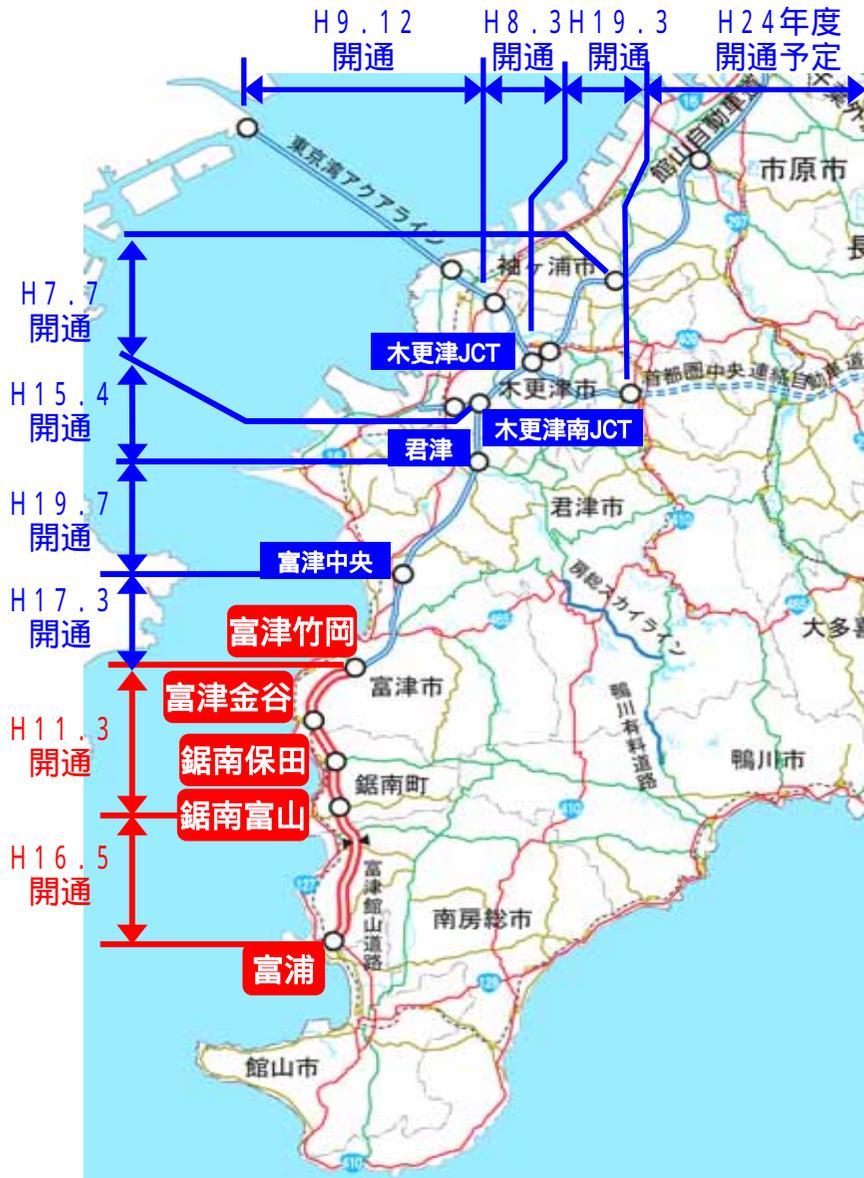
		富津竹岡～鋸南富山間	鋸南富山～富浦間
事業経緯	事業化(直轄)	昭和46年度	
	事業許可	平成9年10月24日	
	事業方式	合併施行方式	
	供用	平成11年3月27日	平成16年5月29日
事業期間	計画	28年	32年
	実績	28年(±0ヶ月)	33年(+1年2ヶ月)
事業費	計画	1,700億円 (うち有料道路事業費121億円)	
	実績	1,266億円 (434億円) (うち有料道路事業費103億円 (18億円))	

残事業費9億円(富山PA)含む



2. 事業の効果(直接効果) 交通量の状況

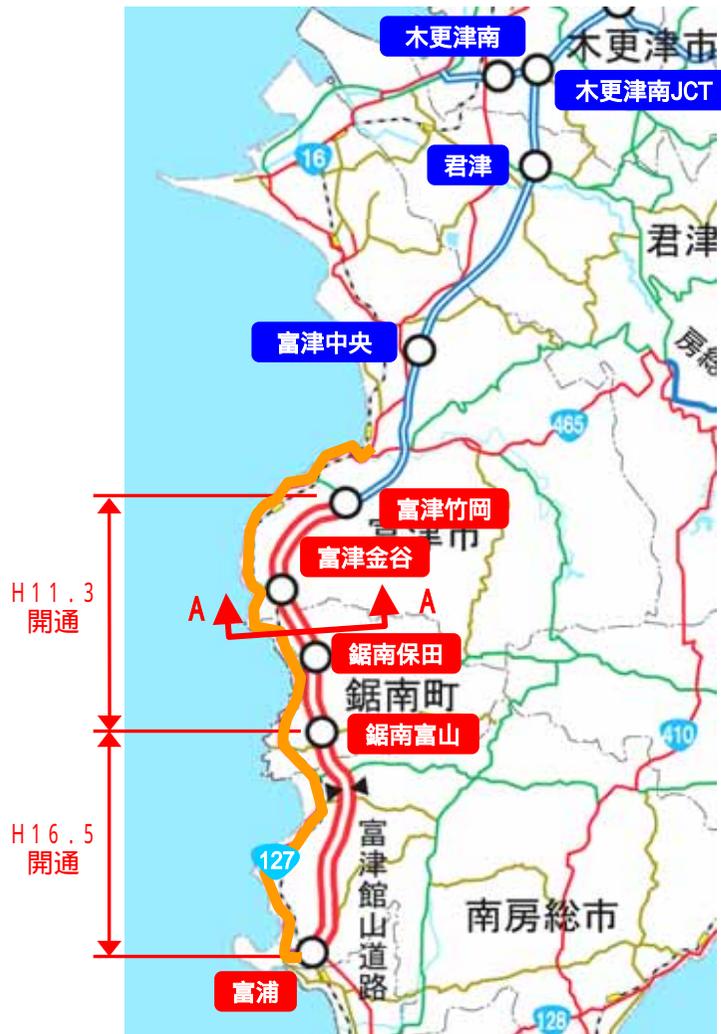
◆ 富津館山道路の平均交通量は過去5年間で約1.8倍に増加



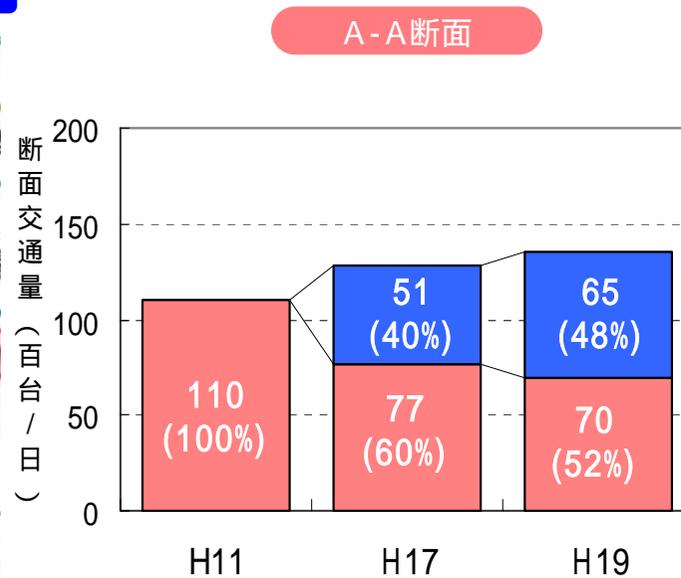
出典: NEXCO東日本業務データ

2. 事業の効果(直接効果) 高速道路と一般道の交通分担

- ◆ 富津館山道路の開通により、並行する国道127号の交通分担率が低下
- ◆ 並行する一般道の大型車混入率や混雑度が低下

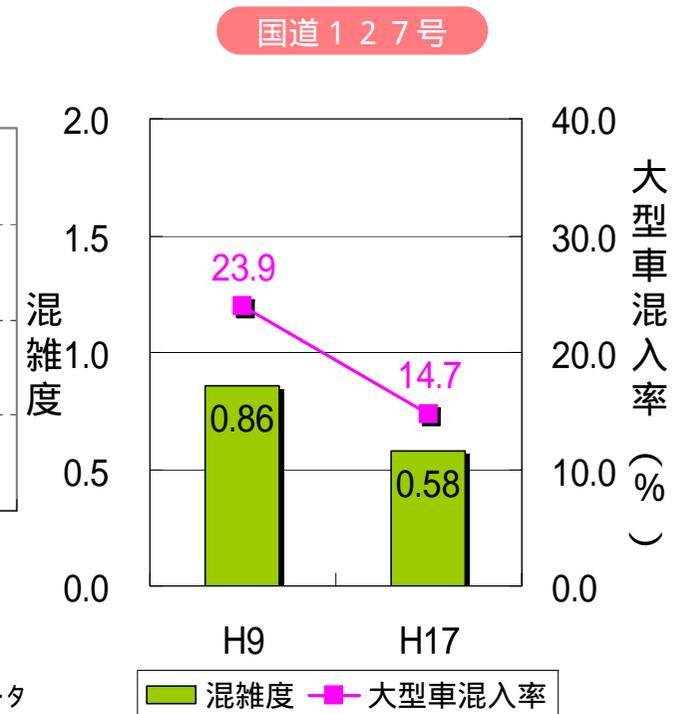


断面交通量の変化



出典: H11・H17道路交通センサス
 H19: 国道127号 国土交通省 常観データ
 富津館山道路 NEXCO東日本 業務データ
 (測定日: H19.11.6)

混雑度・大型車混入率の変化

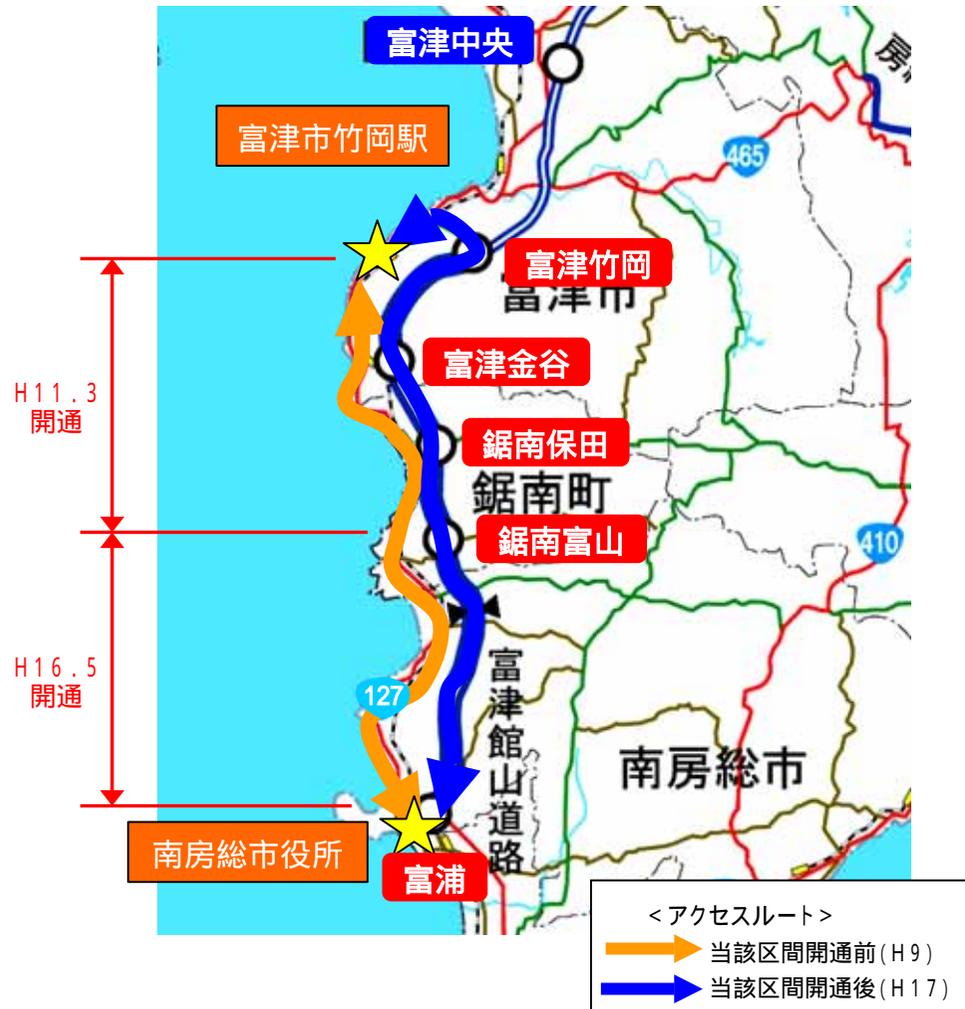


出典: H9、H17道路交通センサス

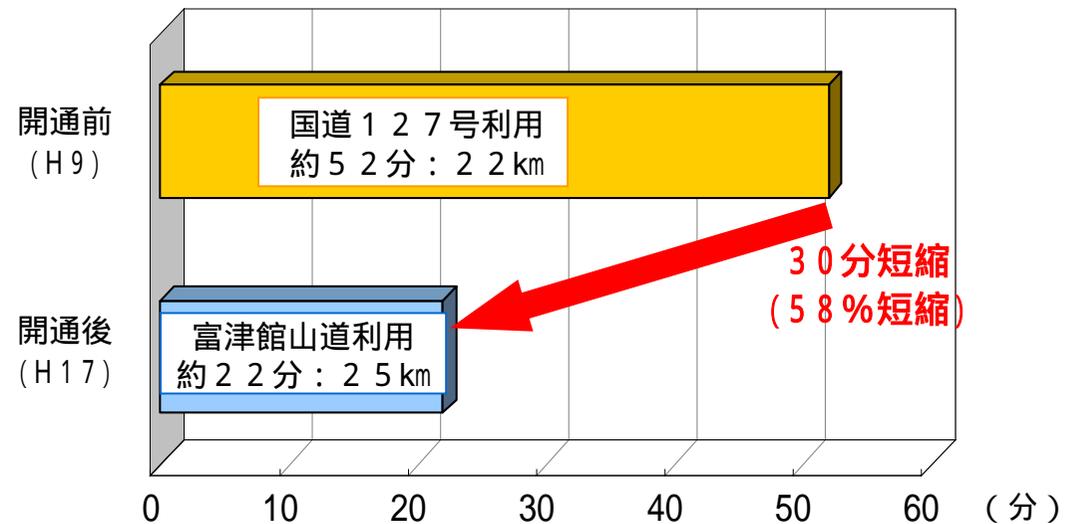
2. 事業の効果(直接効果) 旅行速度の向上

- ◆ 富津館山道路の開通により、南房総市役所から富津市(JR竹岡駅)間の旅行速度が約42km/h向上(26km/h→68km/h)し、所要時間が約30分短縮

南房総市役所 富津市竹岡駅のアクセスルート



所要時間の変化



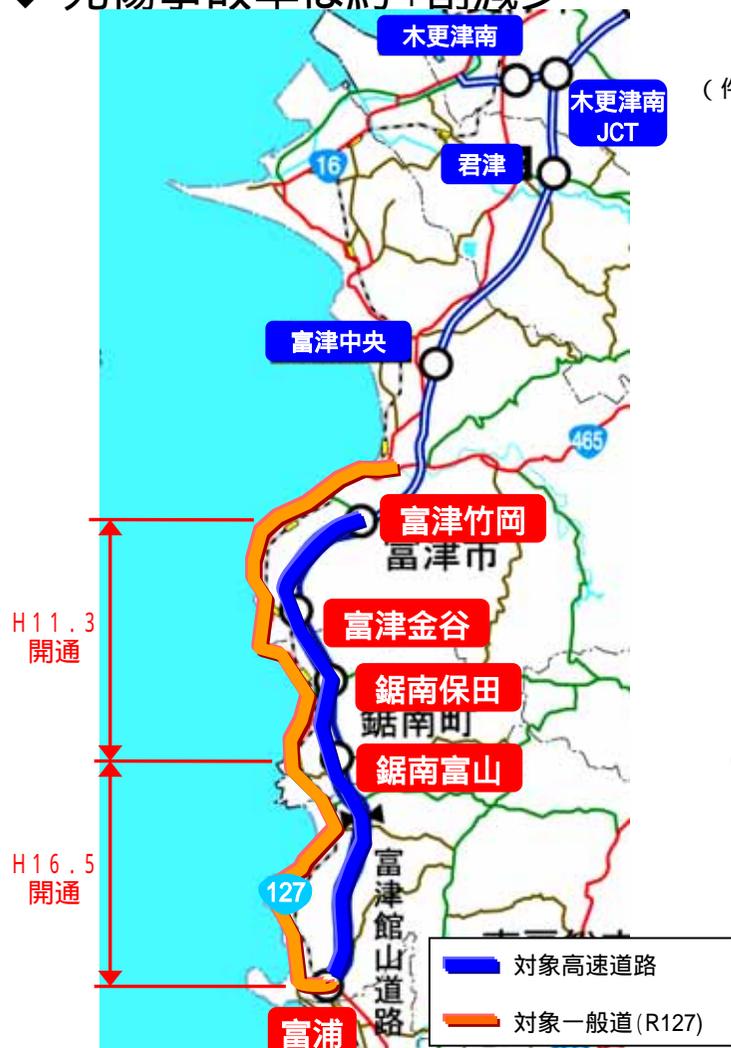
出典: H9、H17道路交通センサス

お客様の声

・南房総市から君津・木更津まで通勤する従業員は、高速道路を利用することで30分～40分の時間短縮になり、疲労軽減になっています。(地元スーパー代表取締役専務)

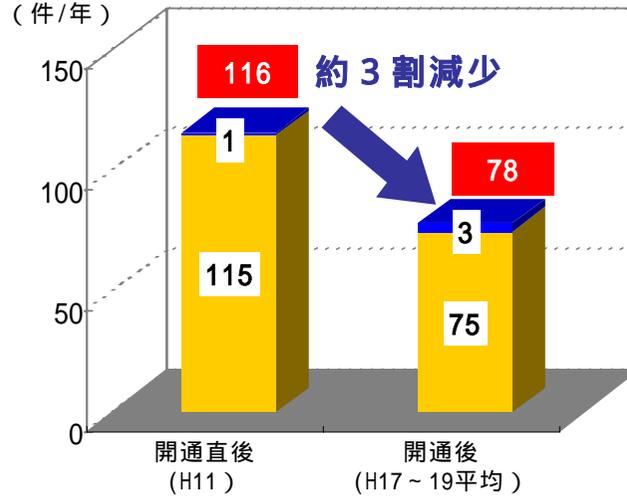
2. 事業の効果(直接効果) 交通事故減少

- ◆ 富津館山道路及び並行する一般道の事故件数は開通直後と比べ約3割減少し、重大事故(重傷者、死者が発生した事故)は約5割減少
- ◆ 死傷事故率は約4割減少

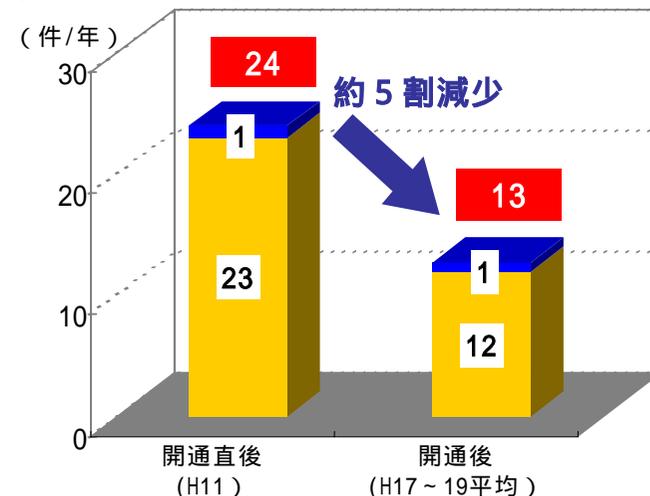


出典 富津館山道路: NEXCO東日本「交通事故統計」
一般道路: 国土交通省 千葉国道事務所

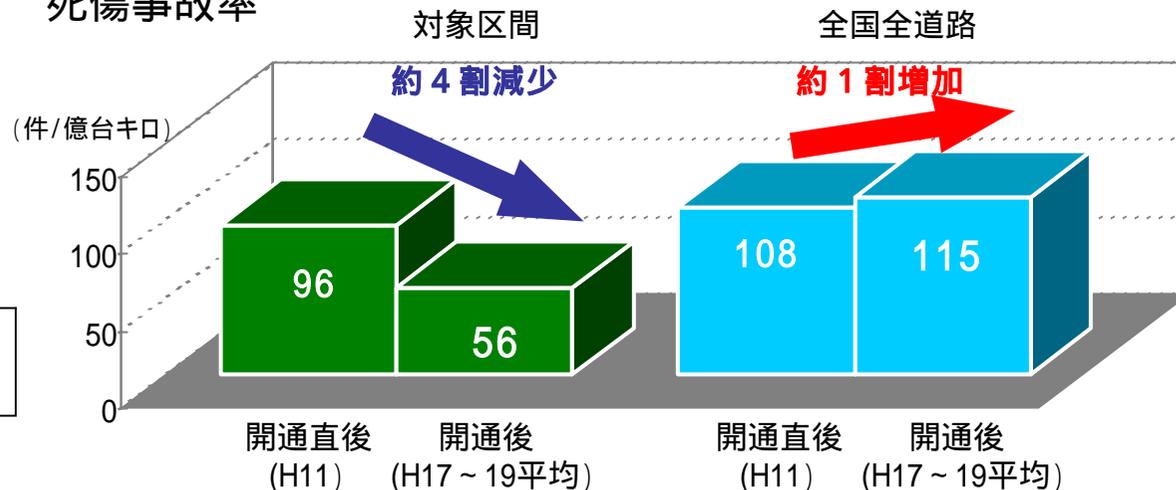
死傷事故件数
(死亡、重傷、軽傷の合計)
(件/年)



重大事故件数
(死亡、重傷の合計)
(件/年)



死傷事故率



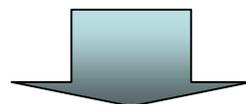
2. 事業の効果(直接効果) 費用便益分析結果

NEXCO

費用便益比(B / C)は、1.2

便 益 (現在価値：H21)	走行時間短縮便益	2,038億円
	走行経費減少便益	420億円
	交通事故減少便益	161億円
	計	2,620億円

費 用 (現在価値：H21)	事業費	1,887億円
	維持管理費	242億円
	計	2,129億円



費用便益比 B/C = 1.2

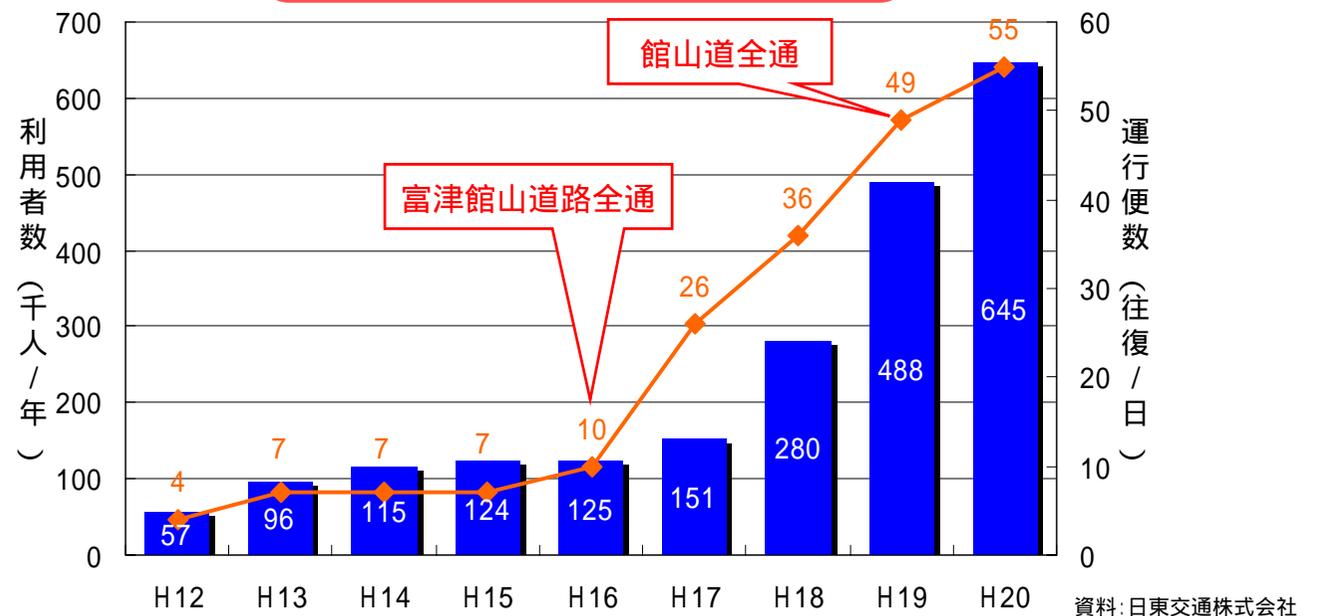
3. 客観的評価指標 円滑なモビリティの確保(高速バスの利便性向上)

- ◆ 富津館山道路が全通した平成16年度以降は、館山道の開通に合わせて、千葉市方面や横浜・羽田方面の路線が新設され、高速バスの便数も増加
- ◆ 高速バスの利用者数が平成16年度に比べ約5倍に増加し、年間約64万人の利用があり、地域の利便性向上に貢献

高速バス路線図



高速バス利用者数と運行便数の推移

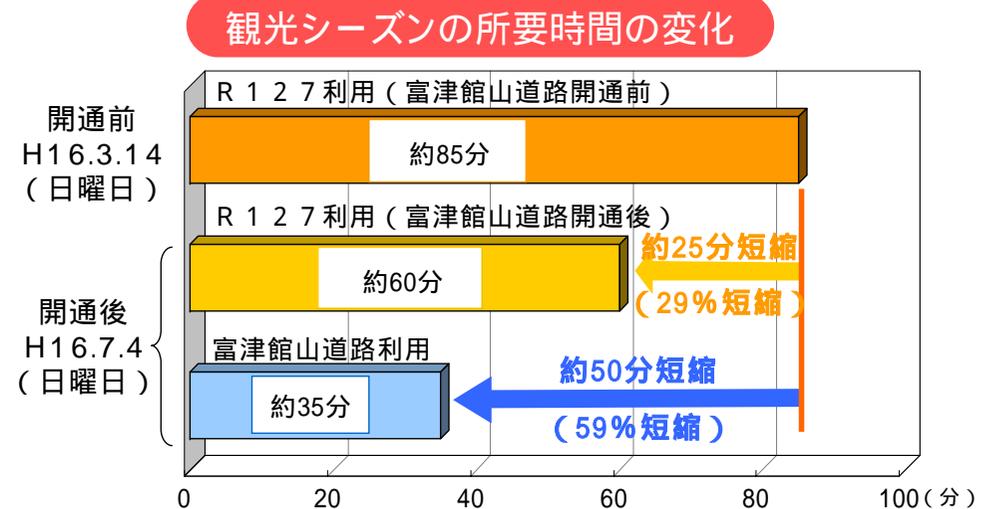
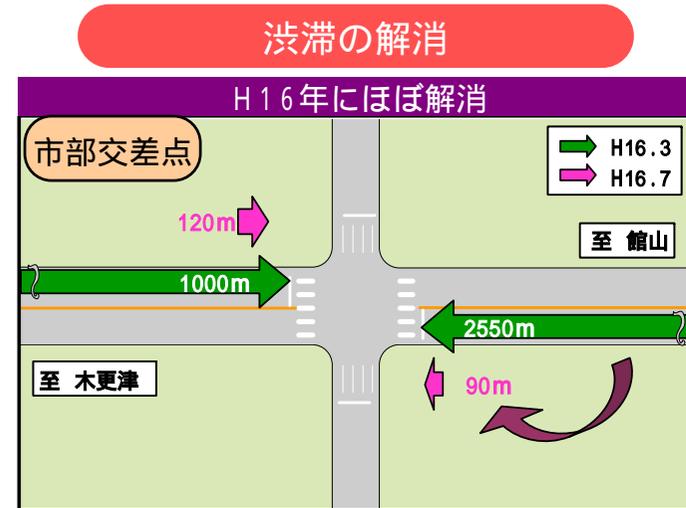


高速バスの便数と所要時間の変化

路線	便数		所要時間	
	H12	H20	H12	H20
白浜・館山～東京線(なのはな号)	4	27	130～143	106～123
白浜・館山～千葉線(南総里見号)	-	20	-	95～100
館山・君津～横浜-館山	-	4	-	110～130
羽田・横浜線 羽田-館山	-	4	-	90～95
合計	4	55		

3. 客観的評価指標 円滑なモビリティの確保(渋滞の解消)

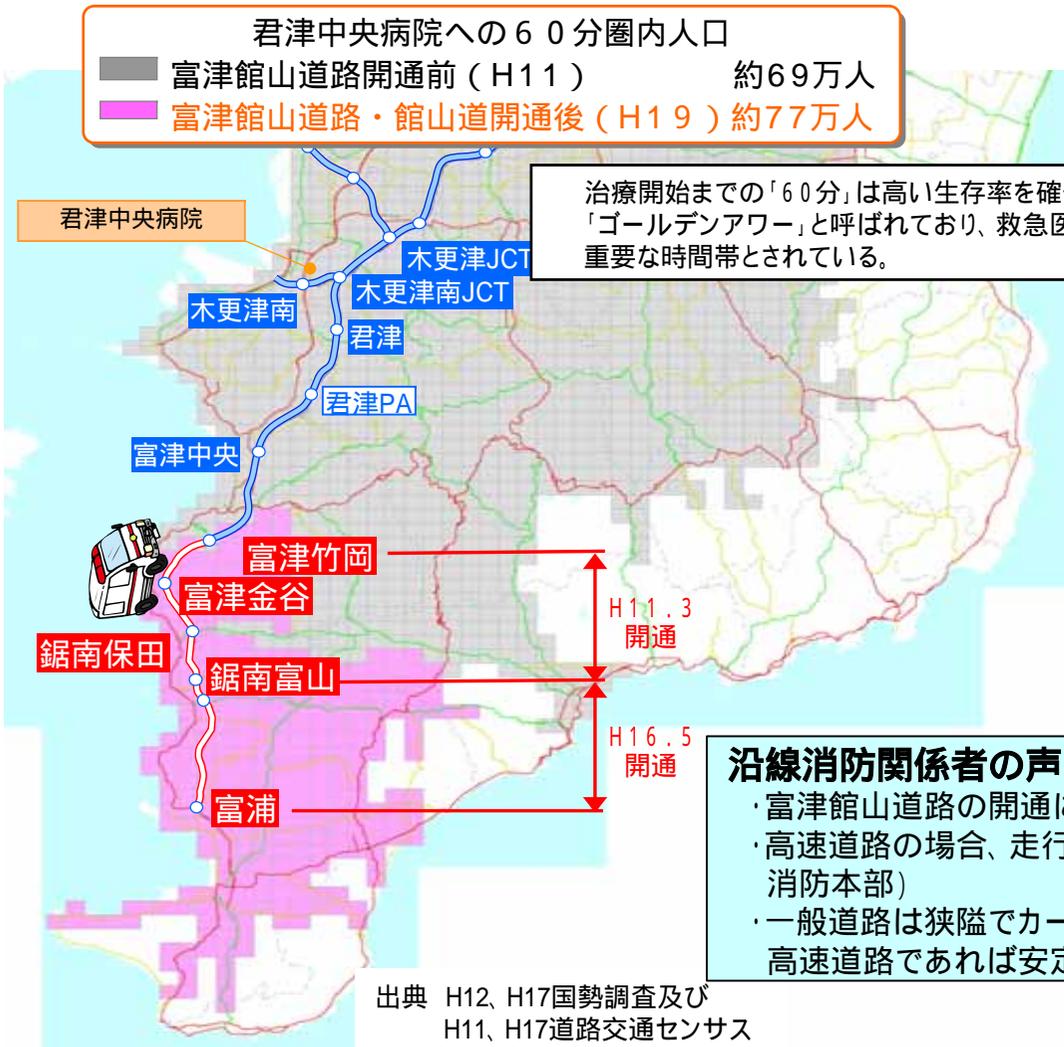
- ◆ 国道127号は狭小トンネルや急カーブが点在し、観光シーズンの混雑時には、交通集中により市部交差点等で最大約2.5kmの渋滞が発生
- ◆ 富津館山道路の開通により、国道127号の交差点部の渋滞がほぼ解消し、所要時間が約25分短縮



3. 客観的評価指標 安全で安心できる暮らしの確保 (第三次医療機関)

- ◆ 富津館山道路の開通により、第三次救急医療機関である「君津中央病院」に60分で 到達可能な人口が約8万人増加するなど、沿線地域の救急医療環境を大幅に改善

第三次医療機関の60分圏域拡大



安房郡市広域消防本部の富津館山道路利用搬送人数

- ・ 救急搬送のうち年間100件程度は富津館山道路を利用。
- ・ 平成16年に比べ約3倍に増加。



出典: 安房郡市広域消防本部資料

沿線消防関係者の声

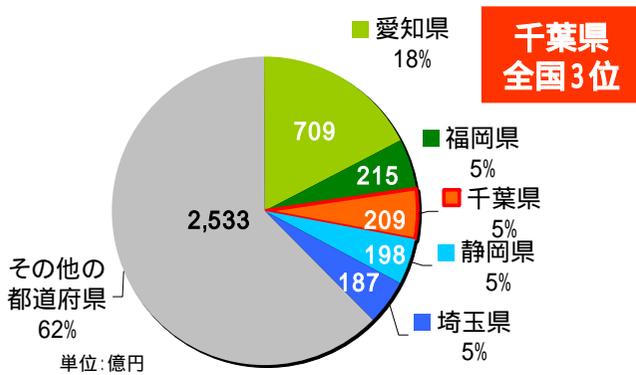
- ・ 富津館山道路の開通により搬送する病院の選択肢が広がりました。(安房郡市広域消防本部)
- ・ 高速道路の場合、走行中の救急車内での応急手当がしやすいメリットがあります。(富津市消防本部)
- ・ 一般道路は狭隘でカーブが多いことから、患者・同伴者によっては車酔いすることがあります。高速道路であれば安定した状態での搬送が可能です。(君津市消防本部)

3. 客観的評価指標 物流効率化の支援(農業)



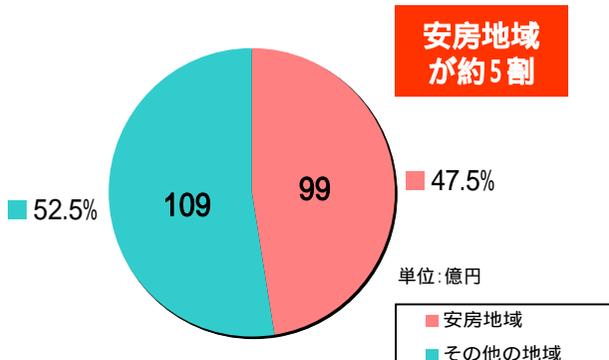
- ◆ 千葉県は花き生産が産出額全国3位。安房地域は県内の約5割を占める生産地
- ◆ 高速道路を利用することで、鮮度を保ったまま市場へ出荷することができ、取引単価が約2割高い取引(箱詰日当日の取引)実施に寄与

千葉県の花き産出額全国順位



出典: 農林水産省「農業産出額」

千葉県内の産出額の割合

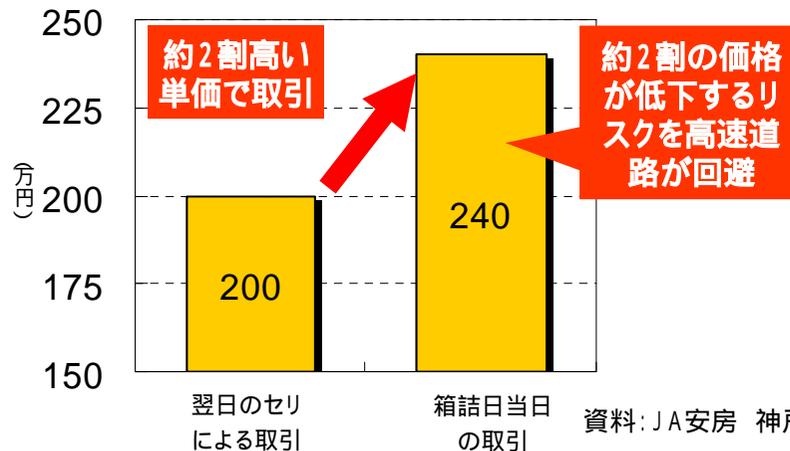


出典: 関東農政局「千葉県生産農業所得統計」

「箱詰日当日の取引」と「翌日のセリによる取引」



取引の違いによる「ひまわり」の価格の比較 (10tトラック1台分)



資料: JA安房 神戸支店ヒアリング結果より作成

運送業者の声

・大田市場への輸送では、国道127号にある危険な狭小トンネルを避け、定時につけるように、安全・安心な高速道路をいつも利用します。

・また、国道127号は線形が悪く、花きの入った箱がつぶれてしまって商品価値が下がってしまうこともあるので、高速道路を利用します。

(輸送業者A社)

4. 事業による環境変化 大気環境

◆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



予測地点
 常時観測局

予測結果(CO)

	区間	予測地点名	CO:一酸化炭素値(単位:ppm)		評価
			環境基準	今回予測値	
1	富津竹岡IC ~ 富津金谷IC	富津市竹岡	1時間値の 1日平均値が 10ppm以下	0.8	すべて 環境基準を 満足している
2	富津金谷IC ~ 鋸南保田IC	富津市金谷		0.9	
3	鋸南保田IC ~ 鋸南富山IC	鋸南町大帷子		0.9	
4	鋸南富山 ~ 富浦IC	南房総市高崎		0.8	

予測結果(NO₂)

	区間	予測地点名	NO ₂ :二酸化窒素(単位:ppm)		評価
			環境基準	今回予測値	
1	富津竹岡IC ~ 富津金谷IC	富津市竹岡	1時間値の 1日平均値が 0.04 ~ 0.06ppm以下	0.022	すべて 環境基準を 満足している
2	富津金谷IC ~ 鋸南保田IC	富津市金谷		0.025	
3	鋸南保田IC ~ 鋸南富山IC	鋸南町大帷子		0.025	
4	鋸南富山 ~ 富浦IC	南房総市高崎		0.022	

富津館山道路はアセス未実施のため、道路寄与分は「東関東自動車道千葉富津線(木更津市～富津市間)環境影響評価書」(平成3年7月、建設省関東地方建設局)の値を用いた

交通量:17,600～30,100台/日

走行速度:大型車80km/h、小型車100km/h

予測式:ブルームモデル式(有風時)、パフモデル式(無風時)

バックグラウンド濃度は平成20年度の一般局・自排局の測定データを用いた

4. 事業による環境変化 交通騒音

◆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



■ 測定地点

調査結果¹(騒音)

区間	調査地点名	時間帯 ²	環境基準	H21測定値	評価
1 富津竹岡IC～富津金谷IC	富津市竹岡	昼間	70dB	50dB	すべて環境基準を満足している
		夜間	65dB	45dB	
2 富津金谷IC～鋸南保田IC	富津市金谷	昼間	70dB	50dB	
		夜間	65dB	49dB	
3 鋸南保田IC～鋸南富山IC	鋸南町大帷子	昼間	70dB	52dB	
		夜間	65dB	51dB	
4 鋸南富山IC～富浦IC	南房総市高崎	昼間	70dB	58dB	
		夜間	65dB	53dB	

1 調査日 平成21年10月14日(水)～15日(木)

2 現在の環境基準における時間帯区分と評価値

- ・昼間: 6時から22時まで、夜間: 22時から6時まで
- ・評価値: 等価騒音レベル(L_{eq})

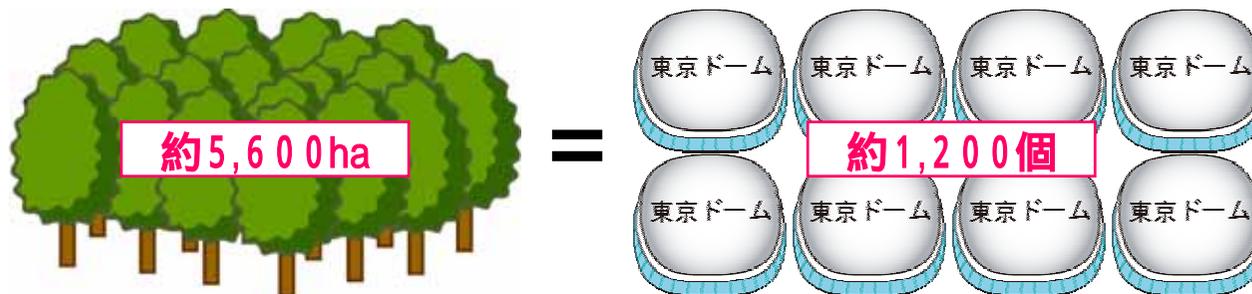
4. 事業による環境変化 CO₂、NO_x、SPM

NEXCO

- ◆ 富津館山道路の開通により、自動車からのCO₂、NO_x、SPMの排出量が削減され、沿線環境の改善と温暖化防止に貢献

CO₂の削減量：59,200t/年

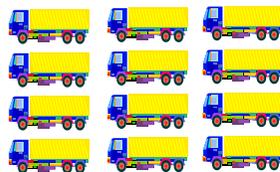
東京ドームの約1,200個の森林面積が吸収・固定する二酸化炭素の量に相当



- 1 植林によるCO₂吸収量はアメリカの6つの都市のサンプル結果(20年生未満の樹木から構成される樹林)に基づき10.6t-CO₂/ha/年とした(出典)土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス
- 2 東京ドーム建築面積4.68haとして計算

NO_xの削減量：248t/年

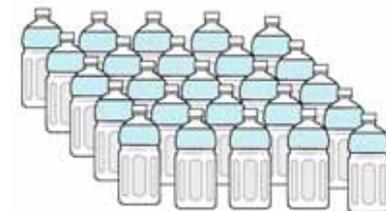
大型車13万台が川口～青森間を往復したときの排出量に相当



川口JCT～青森IC間片道約680kmを大型車が80km/hで走行した場合に産出するNO_x量に換算

SPMの削減量：12t/年

500mlペットボトル
12万本相当



SPM100g=500mlで換算

算出方法 削減量は、「定量的評価指標の算出方法(案)」に基づき算出

5. 本事業の取組み(利用促進)

◆ 平成19・20年度に利用促進の取り組みとして『南房総2days』を実施

『南房総2days』の概要(ポスター)(H20年度)

ドラ割 ETC車限定 週末2日間南房総の高速道路が乗り放題

南房総2days

ご利用期間
平成21年1月23日(金)→平成21年3月30日(月)

ご利用区間
東京湾アクアラインの往復
+ 周遊エリア内乗り放題

販売価格

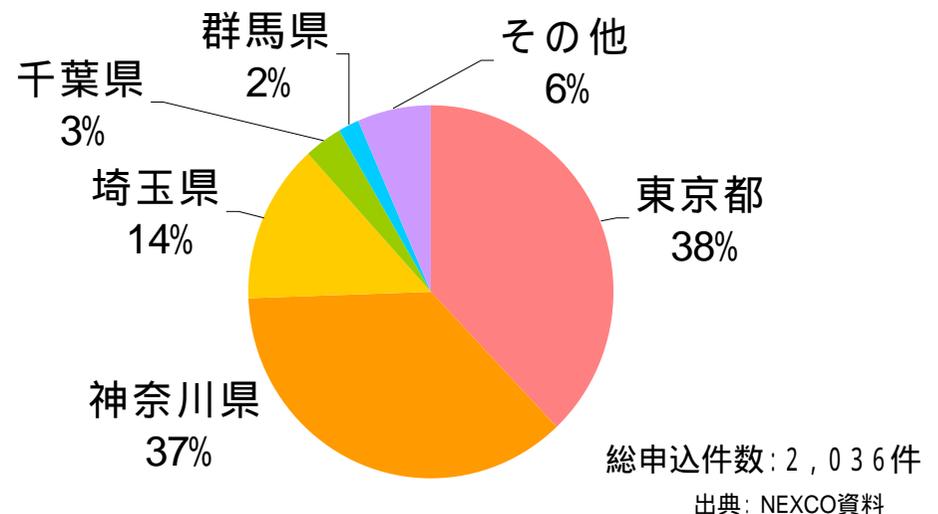
普通車	4,800円
軽自動車等	3,800円

お申込方法
ご利用開始日の前日までNEXCO東日本のホームページ『ドラぶら』からお申込下さい。
PC版 <http://travel.driveplaza.com/>
携帯版 <http://m.driveplaza.com/travel/>

E-NEXCO pass会員なら、ドラ割ご利用で100ポイントプレゼント!

TEL 0570-024-024

キャンペーン申込者の居住地の割合(H20年度)



『南房総2days』の内容

週末2日間南房総の高速道路が乗り放題 + 東京湾アクアラインの往復通行料(ETC車限定)

タイアップした189施設(マザー牧場、鴨川シーワールド等)での入場料金割引等の特典付

6. 評価結果及び対応方針(案)

(1) 評価結果

- ◆ 富津館山道路の直接便益(時間短縮・経費節減・事故減少)を対象とした現時点での費用便益比は1.2となる
- ◆ 高速バスの利便性向上、渋滞の解消、救急医療活動の支援、物流効率化の支援など、様々な整備効果を確認

(2) 対応方針(案)

- ◆ 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