

平成28年度 東日本高速道路株式会社 事業評価監視委員会

【高速自動車国道の暫定区間の車線数の増加に係る事業の審議結果について】

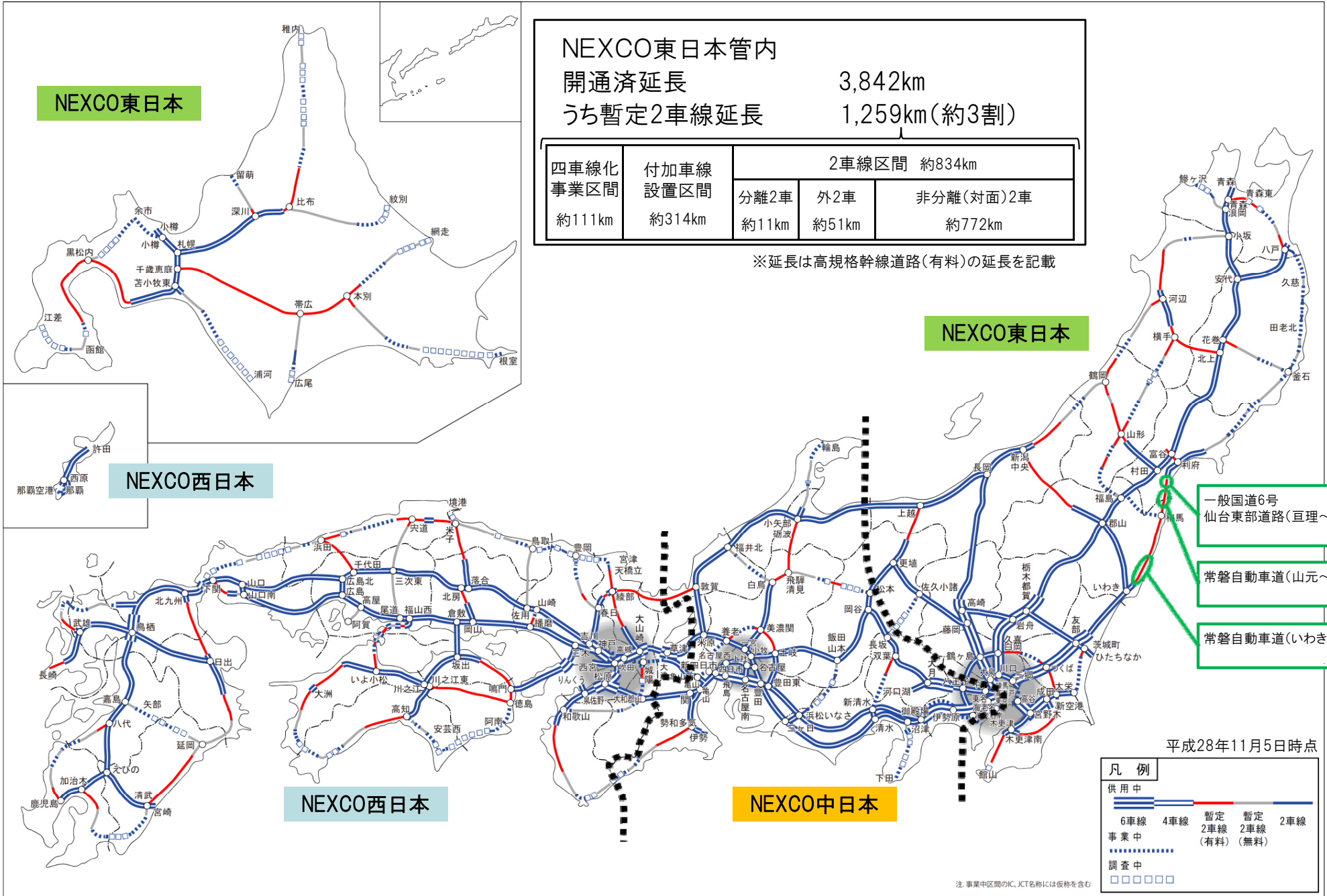
東日本高速道路(株)

平成28年12月19日

あなたに、ベスト・ウェイ。



NEXCO東日本管内の暫定2車線区間の状況



高速自動車国道等の4車線化事業の再評価について

1. 高速自動車国道等の暫定区間の車線数の増加に係る事業における再評価の手続きについて

高速自動車国道等の暫定区間の車線数の増加に係る事業については、これまで国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、高速自動車国道の整備計画(区間ごとの車線数及び工事に要する費用の概算額)を変更する必要があったが、『社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会』の中間答申(平成27年7月30日)を踏まえ、4車線化事業については、第三者委員会での議論等の透明性の確保策を前提としつつ、交通量の増大等を勘案して機動的に対応することが可能となるよう、高速自動車国道法施行令等の一部が改正など4車線化事業に伴う高速自動車国道の整備計画の変更等に係る手続きの見直しが行われたところ。

上記を踏まえ、常磐自動車道(いわき中央～広野、山元～亘理)及び一般国道6号仙台東部道路(亘理～岩沼)の暫定区間の車線数の増加に係る事業における再評価については、『国土交通省所管公共事業の再評価実施要領』及び『道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目』の規定に基づき、『国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会』の審議を経て、当該区間の高速自動車国道の整備計画が変更されたことから、当該事業の全区間で再評価が行われたものと位置付けられることから、その結果について東日本高速道路株式会社事業評価監視委員会にて、報告を行うものである。

国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(平成28年3月31日改定)抜粋

第4 再評価の実施及び結果等の公表及び関係資料の保存

1 再評価の実施手続

(5) 高速自動車国道の暫定区間の車線数の増加に係る事業については、本省等の学識経験者等から構成される委員会等での審議を経て、整備計画の変更を行った場合には、再評価の手続きが行われたものとして位置付けるものとする。

道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目(平成28年3月31日改定)抜粋

第3 再評価の実施及び結果等の公表及び関係資料の保存(実施要領第4関連)

2 高速自動車国道の暫定区間の車線数の増加に係る事業の再評価の実施

実施要領第4の1(5)に定められた「高速自動車国道の暫定区間の車線数の増加に係る事業」とは、高速自動車国道と一体となって暫定区間の車線数の増加を行うその他の道路を含む区間とする。

この場合、当該事業区間に含まれる高速自動車国道の整備計画が変更されたことをもって、当該事業の全区間で再評価手続きが行われたものと位置づけるものとする。

また、当該規定に基づいて審議が行われた場合には、その結果を事業評価監視委員会に報告するものとする。

高速自動車国道等の4車線化事業の再評価について



2. 社会資本整備審議会 道路分科会事業評価部会 委員名簿

- いしだ はるお
石田 東生 筑波大学システム情報系社会工学域教授

- おおた かずひろ
太田 和博 専修大学商学部教授

- すずき みお
鈴木 美緒 東京工業大学大学院総合理工学研究科助教

- たけうち けんぞう
竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部教授

- たじま かよ
田島 夏与 立教大学経済学部准教授

- たむら とおる
田村 亨 北海道大学大学院工学研究院教授

- はとう えいじ
羽藤 英二 東京大学大学院教授

- はらた のぼる
原田 昇 東京大学大学院工学系研究科教授

(50音順、敬称略)

○：部会長

高速自動車国道等の4車線化事業の再評価について

3. 常磐自動車道等の4車線化の事業経緯

平成27年11月13日 高速自動車国道法施行令の一部を改正する政令案の閣議決定について

平成27年11月18日 高速自動車国道法施行令の一部を改正する政令・高速自動車国道法施行規則の一部を改正する省令の公布について

平成28年 3月10日 社会資本整備審議会道路分科会
第13回事業評価部会『高速道路の暫定2車線区間について』

平成28年 3月31日 国土交通省所管公共事業の再評価実施要領及び
道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目の改定について

平成28年 6月 6日 高速自動車国道法に基づく整備計画の変更について

平成28年 6月 8日 事業許可

4. 社会資本整備審議会道路分科会 第13回事業評価部会 審議状況

◇開催概要

日 時:平成28年3月10日(木) 10:00~12:00

場 所:中央合同庁舎第3号館国土交通省11階特別会議室

議 題:高速道路の暫定2車線区間について

◇審議結果

平成28年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価等について、事務局より説明後、調査審議を行った。

その結果、事務局より説明した事業について、「常磐自動車道の4車線化については妥当である」とのご意見を頂いた。

常磐自動車道等の4車線化に係る評価について

高速道路の暫定2車線区間のサービス向上(手続きの見直し)

<暫定2車線区間の主な事業の流れ>

都市計画決定・環境アセスメント

<実施内容>
4車線で実施

整備計画策定
(国幹会議の議を経て、大臣決定)

<計画内容>
車線数は、全区間4車線とする
さしあたり2車線の完成をもって供用を開始し、交通量の増加に応じ残りの2車線を完成するものとする

事業実施・開通

<事業内容>
用地は4車線取得
工事は2車線



- 機動的な対応
 - ・国幹会議の議を経ずに大臣決定
- 透明性の確保
 - ・第三者委員会で議論
(例: 道路分科会 事業評価部会)

高速自動車国道法施行令(政令)改正

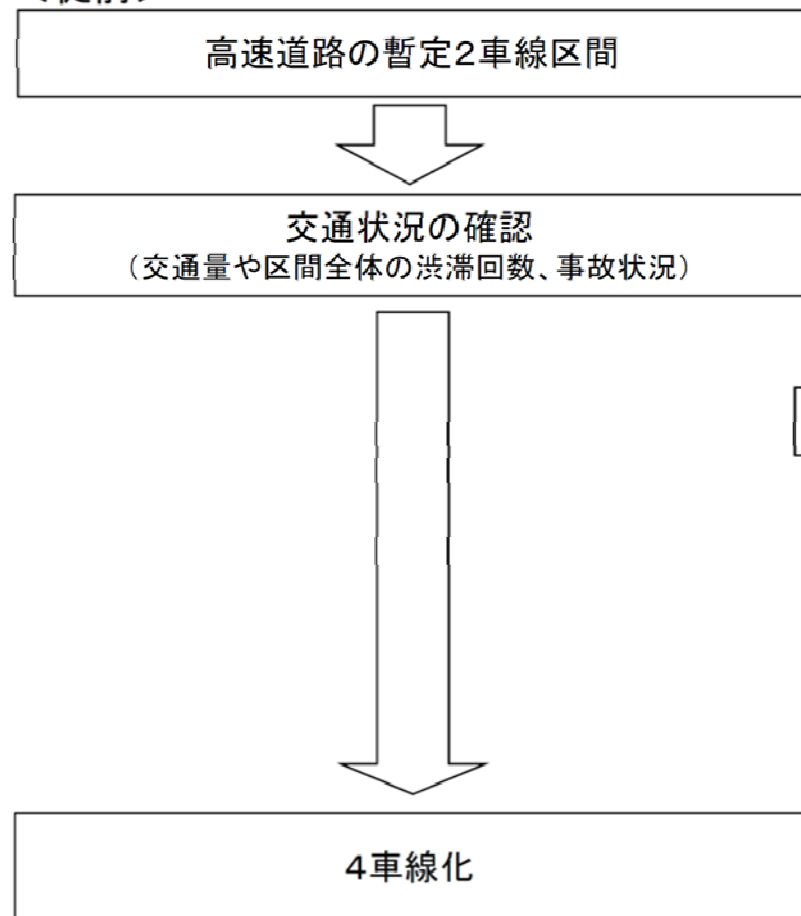
H27/11/13 閣議決定
H27/11/18 公布・施行

常磐自動車道等の4車線化に係る評価について

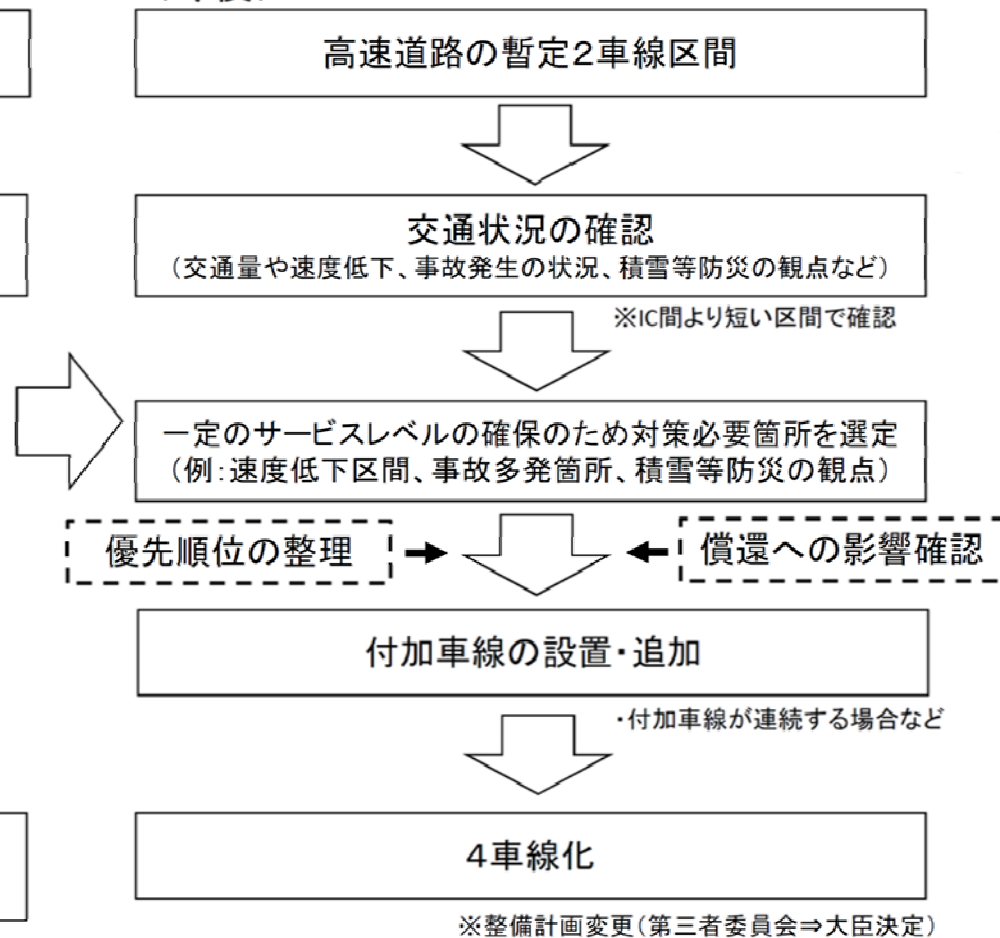
今後の高速道路の暫定2車線区間のサービス向上(進め方(案))

- ETC2.0により得られるデータも活用し、きめ細やかに交通状況を把握した上で、高速道路として必要な一定のサービスレベル確保のため、対策が必要な箇所を選定
- 付加車線の設置・追加を行うこととし、連続する場合は4車線化を実施

<従前>



<今後>

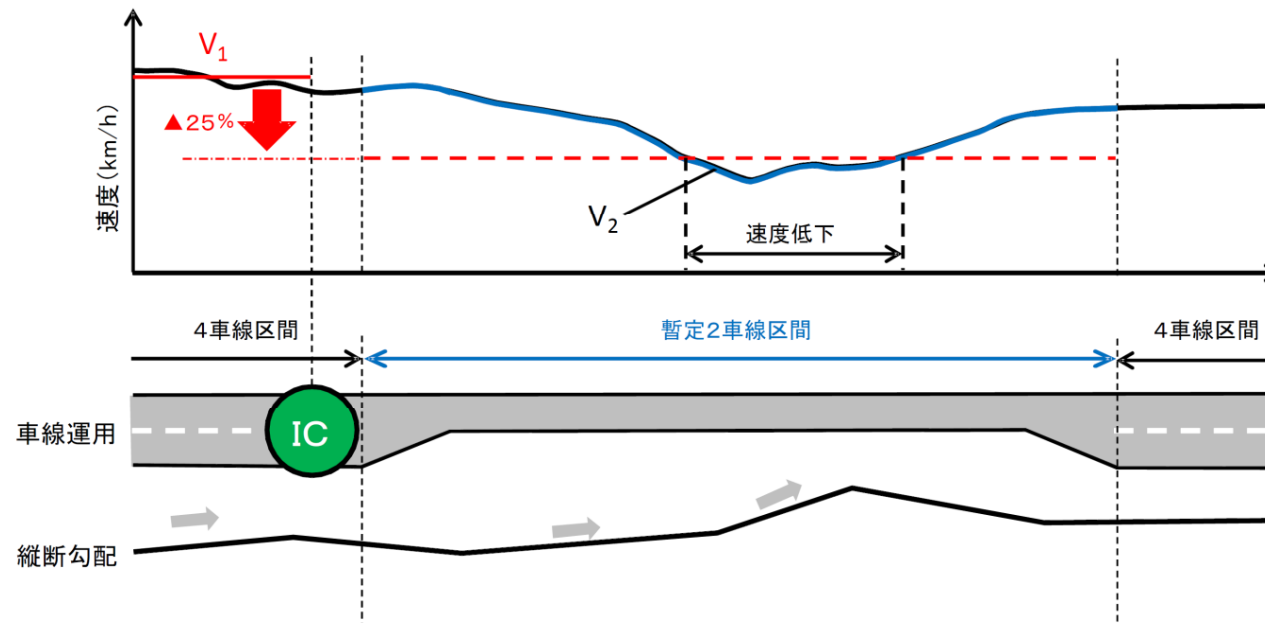


常磐自動車道等の4車線化に係る評価について

高速道路の暫定2車線区間のサービス向上(対策必要箇所の選定基準(案))

速度低下

暫定2車線区間における速度(V_2)が、近傍の4車線区間の平常時の速度(V_1)に比べ、著しく低下(概ね▲25%)している箇所を抽出



事故発生リスク

インターチェンジ等の分合流部での事故や反対車線側への飛び出し事故の状況を確認

常磐自動車道等の4車線化に係る評価について



1. 事業概要

＜山元～岩沼＞
 ■起終点: わたりぐん やまもとちょう いわぬまし おしわけ
 宮城県亶理郡山元町～宮城県岩沼市押分
 (うち宮城県亶理郡亶理町～宮城県岩沼市押分は仙台東部道路)

- 延長: 13.7km(4車線、設計速度100km/h)
- 全体事業費: 約400億円(税込)
- 計画交通量: 約 17,300台/日

＜いわき中央～広野＞
 ■起終点: よしままち ふたばくん ひろのまち
 福島県いわき市日間町～福島県双葉郡広野町

- 延長: 26.6km(4車線、設計速度100km/h)
- 全体事業費: 約900億円(税込)
- 計画交通量: 約 15,900台/日

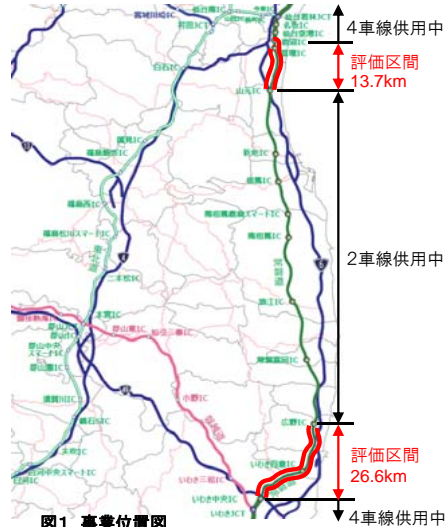
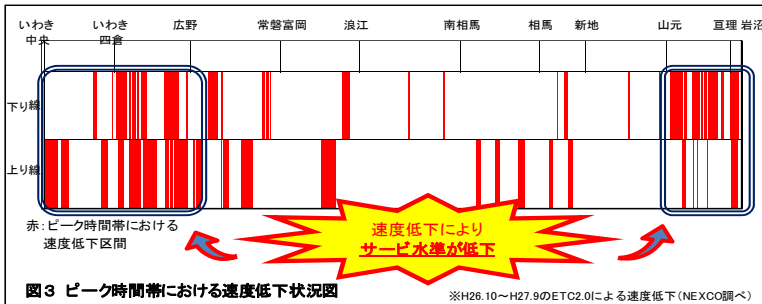
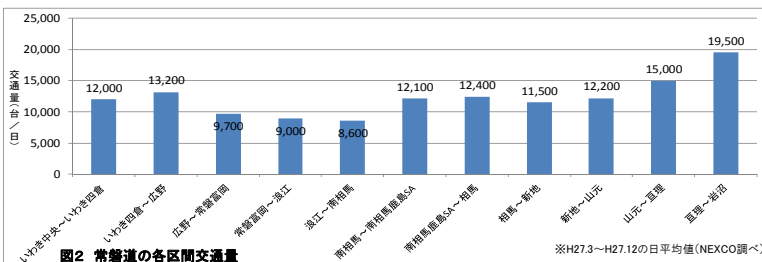


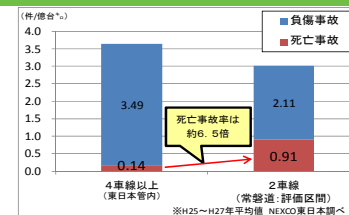
図1 事業位置図

2. 道路交通上の課題

- 交通集中等によるサービス水準の低下
 - ・常磐道的全線開通により交通量が増大し、暫定2車線区間では最大で約2万台の交通量(図2)
 - ・暫定2車線区間では、交通集中時や上り坂、サグ部、合流部等で速度低下が見られる状況であり、サービス水準が低下(図3)
 - ・復興事業の本格化に伴い、並行する国道6号の慢性的な渋滞が発生



- 反対車線への突破事故の発生
 - ・過去3年間の交通死亡事故の全てが反対車線への突破事故
 - ・当該区間は暫定2車線の整備のため、簡易な構造で上下線を区分
 - ・中央線を突破し反対車線の車両との衝突が大きな原因



3. 整備効果

【費用対便益】		総費用	732 億円	総便益	947 億円	基準年
3便益 B/C	1.3	事業費	694 億円	走行時間短縮便益	968 億円	平成27年
		維持管理費	38 億円	走行経費減少便益	-36 億円	
				交通事故減少便益	15 億円	

- 経済的内部収益率(EIRR): 5.5%
 - ※1: 総費用・総便益については、基準年(H27)における現在価値を記入
 - ※2: 便益には、3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)を計上
 - ※3: 総費用のうち、事業費については、2車線構造継続の際に生じる安全対策費(396億円)を控除している
- サービス水準の改善
 - ・常磐自動車道を走行する旅行時間が短縮するなど浜通り地方の交通状況が改善
 - 【旅行時間】(いわき中央IC～岩沼IC間を走行した場合の試算値)
 - 現況 約104分 ⇒ 4車線整備後 約95分 (9分短縮 ▲9%)
- 道路構造改良に伴う反対車線への突破による死亡事故が減少
 - ・中央分離帯が設置されることにより、安全性が向上
 - 【反対車線への突破による死亡事故件数 ※現況はH25～H27のデータ】
 - 現況 3件 ⇒ 整備後 0件



- 道路空間増大による道路機能強化
 - ・安全性・信頼性が向上し、地域経済、地域社会を支える幹線道路(縦貫道路)として機能
 - ・東北道とのダブルネットワークを形成し、リダンダンシーの強化
 - 平成28年1月18日の大雪時には、通行止めとなった東北道の代替路として機能し、常磐道の交通量は平常時と比べて最大で2.5倍に増加



常磐自動車道等の4車線化等の状況

NEXCO

