

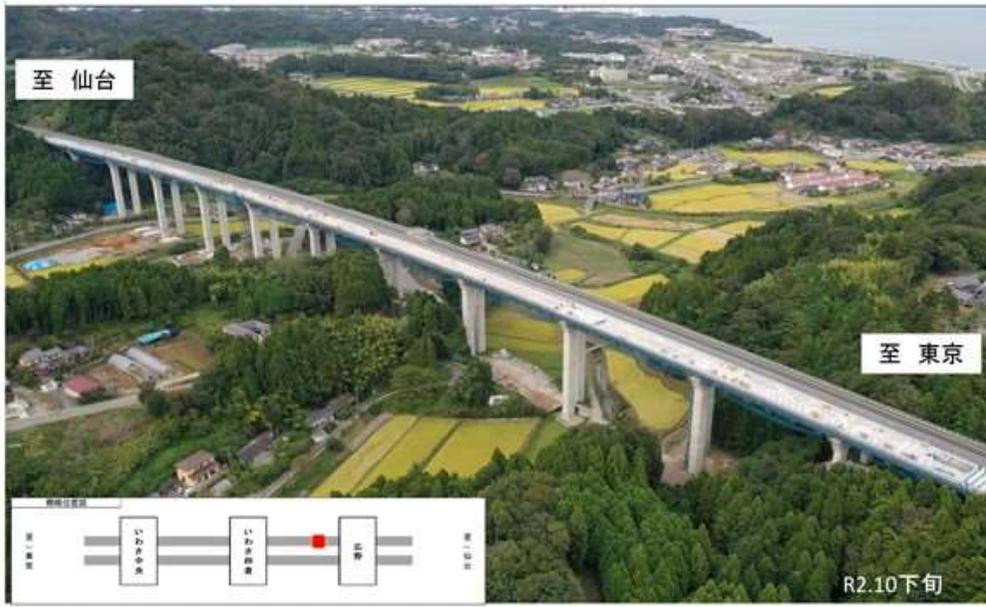
【審議】事業再評価 一括審議案件 説明資料

東日本高速道路(株)
令和 2年12月15日



(1) 常磐自動車道(いわき中央～亶理)
一般国道6号 仙台東部道路(亶理～仙台港北)

進捗状況(令和2年11月末現在)



(1) 常磐自動車道(いわき中央～亶理) 一般国道6号 仙台東部道路(亶理～仙台港北)

1. 目的

- ・高規格道路ネットワークの形成
- ・4車線化による円滑な交通の確保

2. 事業概要

事業区間：自^{よしまち}福島県いわき市好間町北好間(いわき中央IC)
至^{せんだい みやぎの なかの}宮城県仙台市宮城野区中野(仙台港北IC)

計画延長・幅員：150km・23.5m
車線数：4車線
計画交通量：9,300～39,400台/日
事業化：昭和61年度
全体事業費：(前回)約6,328億円(今回)約6,568億円

3. 事業の進捗状況

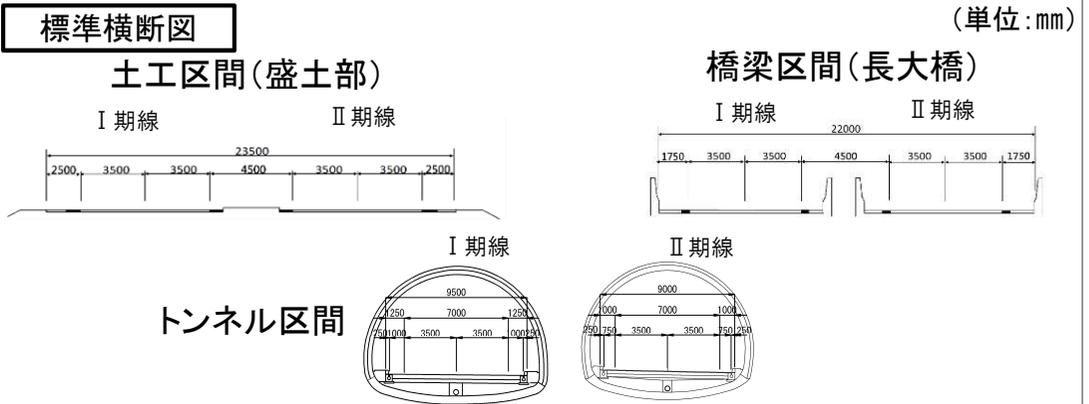
- ・平成27年3月までに全線暫定2車線開通済み
- ・平成28年6月にいわき中央IC～広野IC間及び山元IC～岩沼IC間の4車線化工事に着手。

4. 主な事業の効果

- ・物流効率化の支援(国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上)
- ・災害への備え(被災地における復旧復興支援、代替路線の形成)
- ・安全で安心できる暮らしの確保(三次医療施設へのアクセス向上)
- ・4車線化による旅行時間の短縮等サービス水準の改善および反対車線への突破による死亡事故の減少

5. 事業の投資効率性

【事業全体】	(前回)	(今回)	【残事業】	(今回)
総便益B:	24,464億円	28,439億円	B:	1,011
総費用C:	9,939億円	12,247億円	C:	237
	B/C=2.5	B/C=2.3	B/C:	4.3



7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする
- ・本事業は、高規格道路ネットワークを形成する有料道路であり、沿線地域の産業、経済の発展等の観点から、事業の必要性・重要性は高く、整備による効果発現を図ることが適切である。

(1) 常磐自動車道(いわき中央～亶理) 一般国道6号 仙台東部道路(亶理～仙台港北)

○事業費の変更概要(約240億円増額の内訳)

項目	主な変更理由	差額(億円:税込)	
①切土部掘削の変更	・特殊発破工法で使用する特殊火薬の製造中止による油圧式割岩工法への変更 ・岩質調査結果による油圧式割岩工法の施工数量の変更	+約 68	+約128
②大久トンネル北坑口部対策等の追加	・有識者委員会の検討結果による地滑り対策工の追加等 ・有識者委員会の検討結果によるトンネル補強工の追加	+約 15	+約 27
③本線外盛土場の変更	・計画していた受入れ先との協議による本線外盛土場の変更		+約 26
④好間トンネル補強工等の追加	・現地ボーリング調査結果によるトンネル補強工の追加 ・I期線トンネルの変状対策工の追加	+約 18	+約 23
⑤のり面对策工等の追加	・風化地山ののり面对策工の追加、台風被害等による災害復旧工の追加		+約 12
⑥構造型式の変更	・地質調査結果による擁壁構造の変更及び杭基礎工の追加		+約 12
⑦本線外工事用道路の追加	・地元協議結果による本線外工事用道路の追加		+約 10
⑧地山崩落対策工の追加	・異常出水による大口径深礎の地山崩落対策工の追加		+約 3
⑨発生材の再利用	・本線路肩防護柵に支給材を使用		▲約 1

①切土部掘削の変更



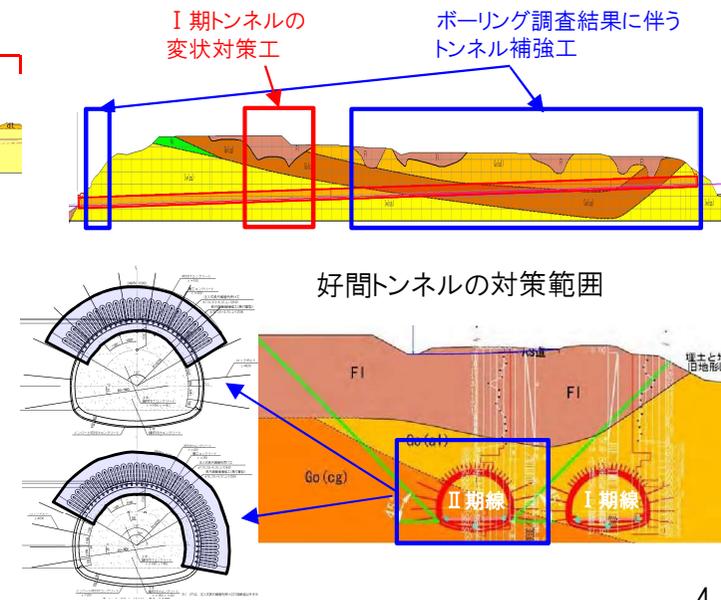
油圧式割岩工法

②大久トンネル北坑口対策等の追加



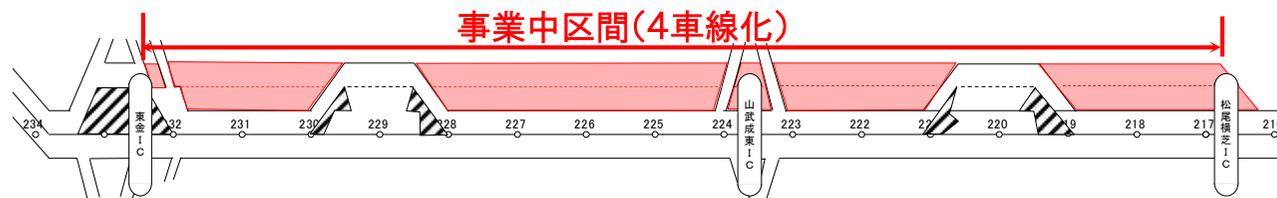
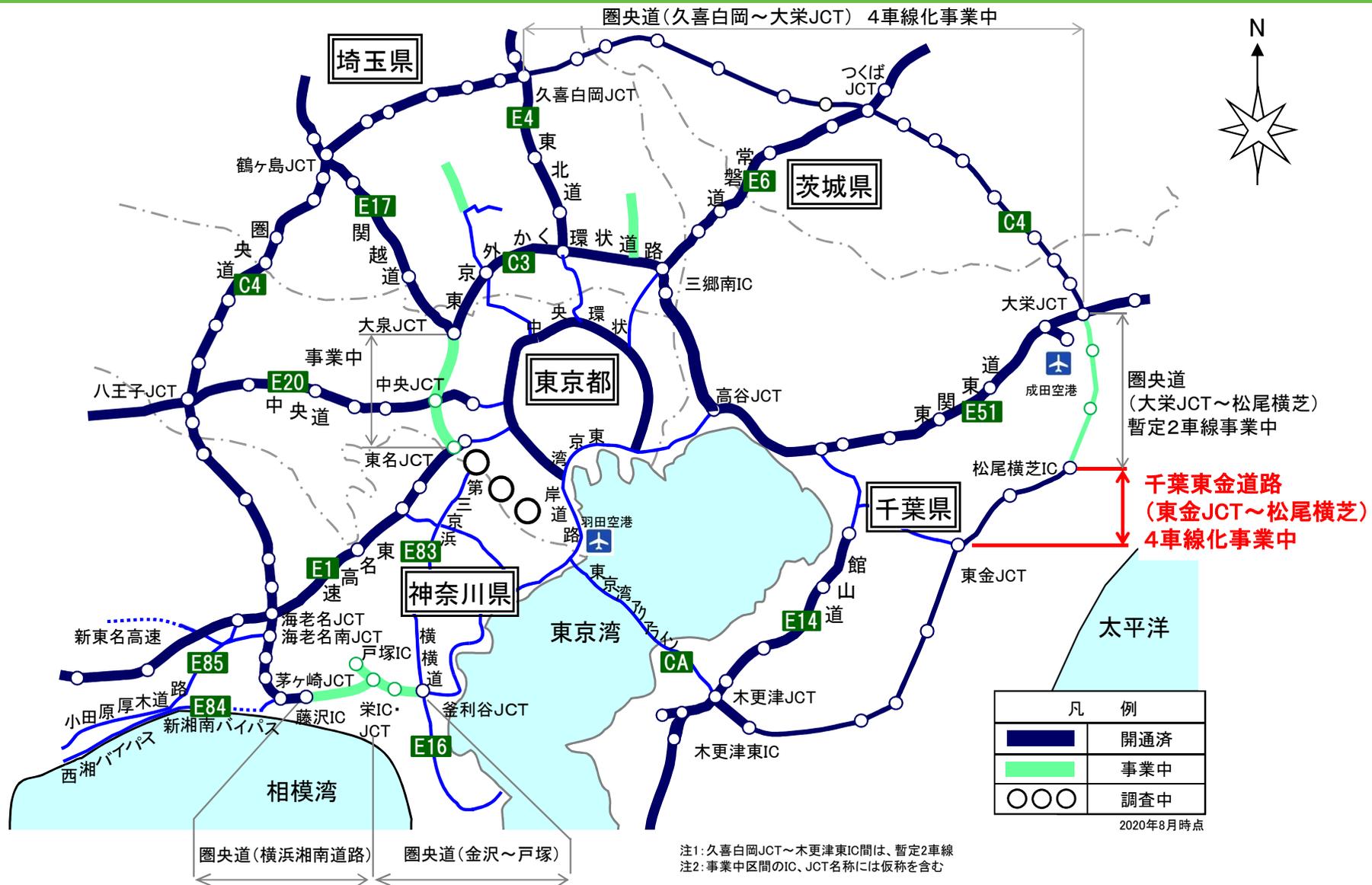
大久トンネル北坑口部

④好間トンネル補強工等の追加



好間トンネルの補強工

(2) 一般国道126号 千葉東金道路(東金JCT~松尾横芝)



(2) 一般国道126号 千葉東金道路(東金JCT～松尾横芝)

- 1. 目的**
- ・高規格道路ネットワークの形成
 - ・4車線化による円滑な交通の確保

2. 事業概要

事業区間：自)千葉県東金市丹尾(東金JCT)
 至)千葉県山武市松尾町谷津(松尾横芝IC)

計画延長・幅員：16km・23.5m

車線数：4車線

計画交通量：14,400～15,400台/日

事業化：平成2年度

全体事業費(前回)約1,268億円(今回)約1,271億円

3. 事業の進捗状況

- ・平成10年4月までに全線暫定2車線開通済み
- ・平成12年7月4車線化事業着手
- ・設計が一部完了し工事発注に向けた準備中

4. 主な事業の効果

- ・都市の再生(首都圏環状道路の一部を形成)
- ・災害への備え(代替路線の形成)
- ・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)

5. 事業の投資効率性

【事業全体】	(前回)	(今回)	【残事業】
			(今回)
総便益B:	6,787億円	8,225億円	B:229
総費用C:	2,255億円	2,792億円	C:103
	B/C=3.0	B/C=2.9	B/C=2.2

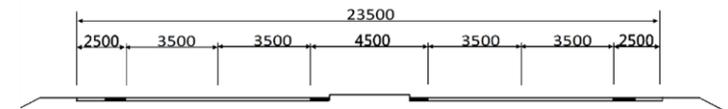
6. 概略図



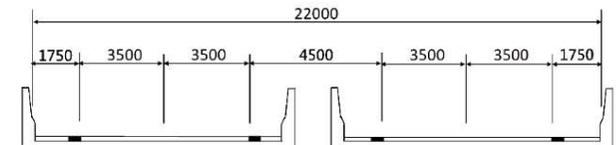
標準横断面

(単位:mm)

土工区間(盛土部)



橋梁区間(長大橋)



7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、高規格道路ネットワークを形成する有料道路であり、沿線地域の産業、経済の発展等の観点から、事業の必要性・重要性は高く、整備による効果発現を図ることが適切である。

再評価 一括審議案件一覧

事業名	再評価理由 ※1	事業採択年度	前回評価年度	全体事業費 (億円)	完成予定年度 ※2	B/C	前回再評価からの主な変更点及び理由	関係自治体の意見	前回評価時の付帯意見及び対応	対応方針 (原案)
1 常磐自動車道 (いわき中央～亘理) 一般国道6号 仙台東部道路 (亘理～仙台港北)	⑤	S61	H27	6,568 (+240)	R3 (R2)	2.3	前回再評価から事業費及び事業期間に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	<p>【宮城県知事】 常磐自動車道・仙台東部道路は、産業・経済・文化の発展や物流の効率化、医療の高度化、地域連携軸の形成に不可欠であり、国道6号・東北自動車道等の交通分散機能や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する重要な道路です。 暫定2車線区間の4車線化を行う本事業は、当該路線に求められる信頼性、安全性、快適性の確保や交通の円滑化などを図り、沿岸地域はもとより県全体の復興を成し遂げるためにも必要な事業であります。 本事業の一日も早い完成に向け、強力に事業を推進するとともに、残る新地～山元間についても早期に4車線化を図られるよう要望します。</p> <p>【福島県知事】 常磐自動車道のいわき中央インターチェンジから岩沼インターチェンジ間は暫定2車線であり、交通渋滞の多発や交通事故の発生など、様々な問題が発生しており、本来、高速道路が備えるべき定時性や安全性などの確保が大きな課題となっております。 常磐自動車道は、東北自動車道と共に、首都圏と東北地方南部の主要都市を繋ぐ、ダブルネットワークを形成する大動脈であるとともに、東日本大震災及び東京電力福島第一原子力発電所事故からの復興・再生の加速、さらには、企業立地増加・雇用拡大や交流人口拡大などによる地域経済の振興に大きな役割を果たしており、いわき中央から広野間について目標どおり令和3年度に完成を図るとともに、残る広野から山元間についても一日も早く全線4車線化を図るよう強く要望します。</p>	なし	継続
2 一般国道126号 千葉東金道路 (東金JCT～松尾横芝)	④	H2	H27	1,271 (+3)	R8 (R8)	2.9	前回再評価から事業全体に顕著な変化は生じていない。	<p>【千葉県知事】 一般国道126号千葉東金道路は、東京湾アクアラインと一体となって、東日本と西日本を結ぶ大動脈となる圏央道として機能するとともに、災害時には、都心部の高速道路の代替路としても極めて重要な道路である。 特に、東金JCTから松尾横芝IC間は、成田空港と羽田空港を結ぶ高速ネットワークの一部として機能する重要な役割を担っている。 一方で、東金JCTから松尾横芝IC間は暫定2車線であり、低速車両による速度低下、重大な事故の発生時や大規模災害時の交通機能確保などの課題があることから、安全で円滑な交通の確保や、防災力の向上を図るためにも、早期の4車線化が必要である。 については、事業の継続が必要であり、早期に4車線化工事に着手し、一日も早い完成に向け、事業の推進を図りたい。</p>	なし	継続

※1 再評価理由

- ①: 事業採択後3年間が経過した時点で未着工の事業
- ②: 事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業
- ③: 準備・計画段階で3年間が経過している事業
- ④: 再評価実施後5年間が継続している事業
- ⑤: その他

※2 費用便益比算定上設定した完成予定年度等。なお括弧書きは有料事業許可における完成予定年度