

# 1. 高速道路ネットワークの整備効果と採算状況

## (1) 東京外かく環状道路 (常磐道～関越道)

### (イ) 整備効果

関越道(所沢IC)から常磐道(三郷IC)までは開通前に比べ **84分短縮**

経済効果は、**年間約1,800億円**

開通後、三郷市の外かん周辺地域では、**交通事故が4割減少**

#### < 区間概要 >

延長：30km

事業費：約8,800億円

利用台数：約150,000台/日(H13)

平均断面交通量：約80,000台/日(H13)

料金レベル：33円/km(普通車)

均一料金500円(普通車)を平均利用距離約15kmで割ったkm当たり料金

### (ロ) 収支見通し

総収入(料金収入)	総費用(建設費+管理費)	総収入-総費用
0.8兆円	1.6兆円	-0.8兆円



各年度の収入、建設費及び管理費(改良費を含む)について、建設着手から今後40年後迄の期間の値を4%で割り戻し(あるいは割り増し)て算出した現在価値(H14)の累計

過去分については実績

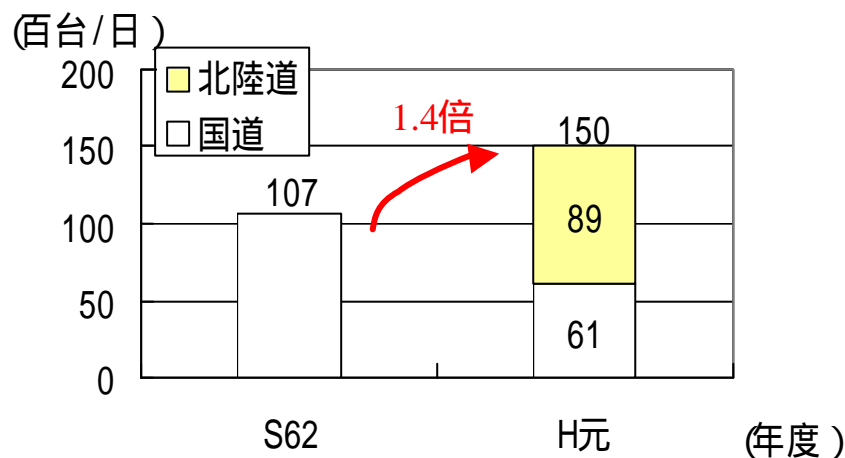
将来交通量は伸びなしとし、今後の収入と管理費についてはH13と同額と仮定(建設費はゼロ)

## (2)北陸自動車道

### (イ)整備効果

交通の難所であった親不知海岸区間の  
供用（S63.7）による、新潟・富山県境  
交通量の変化

親不知IC～朝日IC（県境）断面の交通量



対岸貿易に大きな可能性を秘める日本海側  
の港湾の利用状況

外貿コンテナ取扱量の推移（単位：千TEU）

	H元	H10	比率
北陸計	22.7	118.2	5.21
全国計	6,903.3	10,570.3	1.53

### (ロ)収支見通し

総収入(料金収入)	総費用(建設費+管理費)	総収入-総費用
4.2兆円	5.1兆円	-0.9兆円

各年度の収入、建設費及び管理費(改良費を含む)について、建設着手から今後40年後迄の期間の値を4%で割り戻し(あるいは割り増し)て算出した現在価値(H14)の累計

過去分については実績

将来交通量は伸びなしとし、今後の収入と管理費についてはH13と同額と仮定(建設費はゼロ)

### (3)山陽自動車道

#### (イ)整備効果

中国道とのダブルネットワークにより、通行止めの際に代替機能を発揮

中国道通行止め時に、交通量が山陽道に転換

20時～1時の平均交通量

	通常時交通量 (台)	通行止め時交通量 (台)(H11.5.24)
山陽自動車道 (加古川北～山陽姫路東)	518	624
中国自動車道 (加西～福崎)	176	56
合計	694	680

山陽道と中国道の直結 (H9.12)

	中国自動車道 滝野社～福崎 平均渋滞時間(時間)	平均断面交通量(台/日)		
		中国自動車道 滝野社～福崎	山陽自動車道 三木小野～山陽姫路東	合計
H6-H8の平均	203	48,007	0	48,007
H10-H12の平均	1	21,512	33,199	54,711



平成9年12月10日供用

#### (ロ)収支見通し

総収入(料金収入)	総費用(建設費+管理費)	総収入-総費用
4.0兆円	5.2兆円	-1.2兆円

各年度の収入、建設費及び管理費(改良費を含む)について、建設着手から今後40年後迄の期間の値を4%で割り戻し(あるいは割り増し)て算出した現在価値(H14)の累計

過去分については実績

将来交通量は伸びなしとし、今後の収入と管理費についてはH13と同額と仮定(建設費はゼロ)