

事後評価結果（平成16年度）

担当課：日本道路公団有料道路計画課、日本道路公団高速道路計画課
担当課長名：角田直行、奥脇郁夫

路線名	北関東自動車道（友部～水戸南） 東水戸道路（水戸南～ひたちなか）	事業区分	高速自動車国道 一般国道	事業主体	日本道路公団 国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：茨城県西茨城郡友部町大字平町 至：茨城県ひたちなか市部田野	延長	31.9 km		

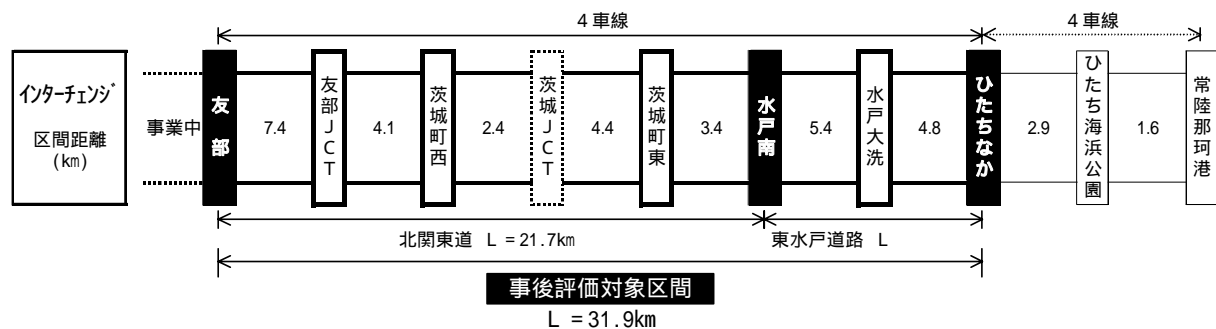
事業概要

群馬県高崎市を起点とし茨城県ひたちなか市に至る総延長147kmの国土開発幹線自動車道である「北関東自動車道」のうち常磐自動車道と接続する友部IC～水戸南IC、および北関東自動車道に並行する一般国道自動車専用道路の「東水戸道路」の水戸南IC～ひたちなかICを4車線で整備を行った。

事業の目的・必要性

関越道、東北道、常磐道および東関東道との接続による「高速道路ネットワークのリダンダンシー機能の強化」、「周辺一般道の混雑緩和」、常陸那珂港や大洗港などの「物流拠点、観光地や水産物等の産地へのアクセスの向上」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	S60年度	用地着手	H63年度	供用年	(計画) H12年度	変動	1.0倍	
		都市計画決定	S58年度	工事着手	H2年度	(暫定/完成)	(実績) H12年度			
	事業費	計画時	(名目値) 1,787億円	実績	(名目値) 2,212億円			変動	1.2倍	
			(実質値) 1,770億円		(実質値) 2,202億円					
	交通量	計画時	6,200～19,900台/日 (平成33年度)		実績	9,100台/日 (平成15年度)		変動	45～147%	
	旅行速度向上		31.4	78.8 km/h	交通事故減少	125.6	111.3件/億台キロ			
		(供用前現道 当該路線)	(H11年度)	(H16年度)	(供用前現道 供用後現道+当該路線)	(H11年度)	(H14年度)			
費用便益 分析結果 (事後)	B/C	2.8	総費用	3,091億円	総便益	8,787億円	基準年			
			事業費	2,789億円	走行時間短縮便益	8,142億円	H16年			
			維持管理費	301億円	走行経費減少便益	461億円				
			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> <ul style="list-style-type: none"> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> 最寄 IC～常陸那珂港（国際コンテナ航路発着港湾） （平日）日立南太田IC 22分（H11） ひたちなかIC 4分（H16） 18分 短縮 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 <ul style="list-style-type: none"> 国営ひたち海浜公園平均入場者数 68万人（H6～H11） 82万人（H12～H15） 約1.2倍 増加 IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果 <ul style="list-style-type: none"> 笠間（最寄り IC:友部）、大洗地域（最寄り IC:水戸大洗）の観光入込み客数 610万人（H11） 880万人(H14) 約1.4倍 増加 <p>他3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"> 高速道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 No₂：日平均値の年間98%値 0.033～0.041ppm （0.04～0.06ppm以下） CO：日平均値の年間2%除外値 2.8～2.9ppm （10ppm以下） <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境アセスメントで予測した断面について、H15年度平均交通量を用いて再現計算を行い、最も厳しい断面で実測した結果、環境保全目標値を満足する。 実測値：64dB （環境保全目標：昼間70dB） <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>友部JCT内における多自然型調整池などにより、自然環境および動植物の生息環境への配慮を行った。</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	<p>茨城県の県内総生産は平成9年度以降減少傾向である他、人口も横ばいであるなど社会経済情勢は厳しい状況にある。</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利用状況、事業の効果の発現状況から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。</p> <p>ただし、隣接する北関東道の事業中区間の供用に伴い、現在の利用状況の変化が予測されるため、その事後評価において友部～ひたちなか間の利用状況の確認を行う。</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>当該事業の効果分析に加え、更なる効果の発現に向けた検討も行うことが望ましい。</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。