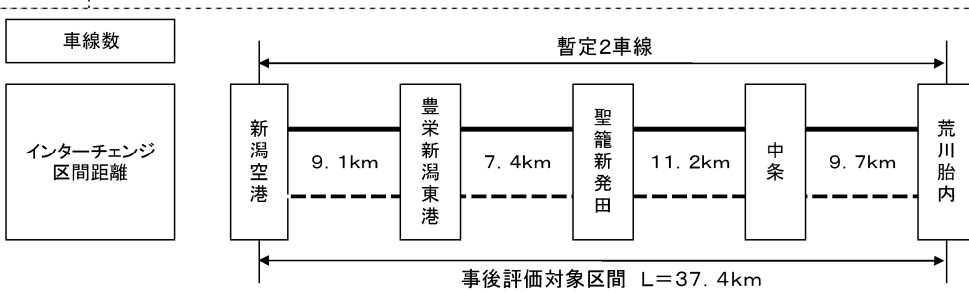


事後評価結果（平成24年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)高速道路計画課

担当課長名： 小 林 正 俊

路線名	日本海沿岸東北自動車道		事業区分	高速自動車国道		事業主体	東日本高速道路(株)			
起終点	白：新潟県新潟市江南区江口（新潟空港IC） 至：新潟県村上市南新保（荒川胎内IC）					延長	37.4km			
事業概要 日本海沿岸東北自動車道（日東道）は、新潟県新潟市を起点として、日本海に沿って山形県・秋田県を経て東北自動車道に連結し、青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路である。このうち、新潟空港IC～荒川胎内IC間は延長37.4kmで2車線により整備した事業である。										
事業の目的・必要性 日東道は、新潟県、山形県、秋田県、青森県の4県の日本海沿い及び内陸部の主要都市を結ぶとともに、北陸道、磐越道、山形道、秋田道、東北道と接続することから、日本海沿岸地域相互の高規格幹線道路網を形成し、緊急時の代替・迂回等のネットワーク機能を強化するものである。主な役割としては、日本海沿岸地域の各都市圏の連携強化及び沿線の経済発展を進め、生活、情報基盤等の機能強化に寄与するものである。										
事業概要図										
										
事業の効果等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H8年度	供用年	(計画) H21年度	変動	1.0倍	
		都市計画決定	H3年度	工事着手	H8年度		(実績) H21年度	変動	1.0倍	
	事業費	計画時	(名目値) 1,890億円 (実質値) 1,632億円		実績	(名目値) 1,502億円 (実質値) 1,297億円		変動	0.8倍	
	交通量	計画時	8,300台/日 (平成23年度)		実績	13,800台/日 (平成23年度)		変動	166%	
	旅行速度向上	34 → 59 km/h (供用前現道→当該路線) (H11年度) (H22年度)			交通事故減少	41 → 18件/億台キロ (供用前現道→供用後現道+当該路線) (H11-13年度) (H22年度)				
	費用便益分析結果	B/C	総費用	350億円		総便益	601億円		基準年	
		1.7	事業費	302億円		走行時間短縮便益	497億円		H20年	
		維持管理費	48億円		走行経費減少便益	93億円				
					交通事故減少便益	10億円				
費用便益分析結果	B/C	総費用	2,261億円		総便益	2,755億円		基準年		
(事前)	1.2	事業費	1,959億円		走行時間短縮便益	2,478億円		H24年		
(事後)		維持管理費	302億円		走行経費減少便益	148億円				
					交通事故減少便益	129億円				
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"> ◆円滑なモビリティの確保 [当該路線の整備によるバス路線の利便性向上] 当該路線の整備により新潟⇄村上線、富山⇄仙台線への高速バスが開設され、年間約7万人が利用 ◆物流の効率化の支援 [農林水産品の流通の利便性の向上] 「村上牛」の出荷に高速道路を使用し、牛のストレスや品質が低減され品質向上に貢献 ◆安全で安心のできる暮らしの確保 [第三次医療機関へのアクセス向上] 第三次医療機関への搬送時間が短縮 村上市役所～県立新発田病院 約52分→約41分 ◆災害への備え [災害時の代替機能の確保] 東日本大震災直後、日東道の大型車交通量は144%に増加し、東北道の代替路機能を発揮。 他数項目について効果の発現が見られる。 <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</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"> ・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。 CO：日平均値の年間2%除外値 0.609～0.622 ppm (10ppm以下) NO₂：日平均値の年間98%値 0.015～0.024 ppm0.04～0.06ppmのゾーン又はそれ以下 <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 測定値：昼間51～57dB 夜間50～53dB (環境基準：昼間65dB 夜間60dB) <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見 特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線人口は、全国平均と比較して同程度。 県内総生産は、全国と比較して減少傾向。 自動車保有台数は、貨物自動車および乗用車は減少傾向にあるが軽自動車は増加傾向。</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>災害時の代替路としての機能発揮、救急医療活動の支援など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価の必要はないものとする。 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。</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>本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと思われる。</p>
	<p>特記事項 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。

※ 1 事前はH20年度に実施した中条～荒川胎内の再評価（全体事業）を記載

※ 1 当該評価区間の最終供用年を記載（新潟空港～中条：H14年度、中条～荒川胎内：H21年度）