

事後評価結果（平成17年度）

担当課：東日本高速道路(株)計画設計チーム
担当課長名：大越良記

路線名	北関東自動車道（高崎JCT～伊勢崎）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	日本道路公団 （東日本高速道路(株)）				
起終点	自：群馬県高崎市上滝町 至：群馬県伊勢崎市三和町	延長	14.5 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」のうち関越自動車道と接続する高崎JCT～伊勢崎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」、「物流拠点、観光拠点等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									
 <p style="text-align: center;">事後評価対象区間 L = 14.5 km</p>									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H5年度 S62年度	用地着手 工事着手	H7年度 H7年度	供用年 (暫定/完成)	(計画) H12年度 (実績) H12年度	変動	1.0倍
	事業費	計画時	(名目値) 1,478億円 (実質値) 1,503億円	実績	(名目値) 1,310億円 (実質値) 1,332億円			変動	0.9倍
	交通量	計画時	10,800～20,200台/日 (平成13年度)		実績	17,300台/日 (平成16年度)		変動	85.6%～ 160.2%
	旅行速度向上	33.9 90.0 km/h (供用前現道 当該路線) (H11年度) (H17年度)		交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線)		134.5 (H11・12年度)	104.8件/億台キロ (H14・15年度)		
	費用便益 分析結果 (事後)	B/C	総費用：1,698億円 事業費：1,586億円 維持修繕費：112億円		総便益：11,373億円 走行時間短縮便益 10,453億円 走行経費減少便益：705億円 交通事故減少便益：215億円		基準年		H17年
	事業遅延によるコスト増	6.7	費用増加額		便益減少額				
	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> <p>個性ある地域の形成 [I C 等から主要な観光地へのアクセス向上] ・ 北関東道沿線の観光入込客数 818 万人/年 (H10～12) 857 万人/年 (H14～16) 約 5 % 増加</p> <p>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] ・ 伊勢崎市内 群馬県立小児医療センターへの救急搬送時間 開通前 国道17号・50号経由 45分 開通後 北関東道経由 35分 10分短縮</p> <p style="text-align: right;">他 7 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"> ・ 高速道路沿道の常時監視測定局（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下回る。 NO₂：日平均値の年間98%値 0.04～0.05ppm (0.04～0.06ppm以下) CO：日平均値の年間2%除外値 1.39～1.42ppm (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、平成16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、環境保全目標値を下回る。 実測値：53dB (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>自生種の植樹による盛土のり面の樹林化、ゲンジボタルの生息地の復元（伊勢崎IC付近）</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	<p>群馬県内の総生産は、事業開始時（平成5年度）から平成11年度まで増加したが、それ以降は減少傾向が続いている。また、人口は平成5年から平成12年までに約2%増加し、その後は横ばいとなっている。</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、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事業評価の必要性はないものとする。</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>なお、今回は部分開通であり、北関東道全線開通後、現在の利用状況に変化が生じるため、今後は部分開通ごとの事後評価は実施せず、北関東道全線開通後に全線をまとめて事後評価する。</p>
<p>特になし</p>	<p>特になし</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。