

事後評価結果（平成27年度）

担当課：首都高速道路(株)計画調整課

担当課長名：清野 勝

路線名	高速川崎縦貫線			事業区分	都市高速道路			事業主体	首都高速道路株式会社			
起終点	<small>かわさきしかわさきくだいしがわらいつちようめ</small> 自：川崎市川崎区大師河原一丁目 <small>かわさきしかわさきくうきしまちようちさき</small> 至：川崎市川崎区浮島町地先						延長	5.5 km				
事業概要	高速川崎縦貫線は川崎市を縦貫し、川崎市内各地を相互に連絡するとともに、横浜羽田空港線、東京湾岸道路、東京湾アクアライン等の幹線道路と一体となったネットワークを形成する。これにより、業務核都市川崎の育成を図り、川崎市南部地域の環境改善のためにも重要な役割を担う。											
事業の目的・必要性	本路線は、首都圏の各地域及び市内拠点間の交流と連携を図るとともに、川崎市南部の沿道環境改善に寄与する。											
事業概要図												
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H2年度	用地着手	H2年度	供用年	(計画) H22年度	変動	1.0倍			
		都市計画決定	H2年度	工事着手	H2年度		(実績) H22年度	変動	1.0倍			
	事業費	計画時	(名目値) 5,244億円		実績	(名目値) 5,198億円		変動	-			
			(実質値) -			(実質値) 4,917億円						
	交通量	計画時	1.4万台/日 (平成42時点)		実績	1.0万台/日 (平成26年)		変動	71%			
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	20.1 → 80.0 km/h (H17) (指定最高速度)		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該道路)		69件/億台km → 34件/億台km (H17) (H22)						
	費用便益 分析結果 (前回再評価)	B/C	総費用：7,653億円		総便益：8,573億円		基準年：H21年					
	1.1	事業費：7,398億円 維持管理費：255億円		走行時間短縮便益：7,225億円 走行経費減少便益：1,020億円 交通事故減少便益：328億円								
費用便益 分析結果 (事後)	B/C	総費用：9,257億円		総便益：9,729億円		基準年：H27年						
	1.1	事業費：8,902億円 維持管理費：355億円		走行時間短縮便益：8,234億円 走行経費減少便益：1,162億円 交通事故減少便益：333億円								
事業遅延によるコスト増	費用増加額		-		便益増加額		-					
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> <ul style="list-style-type: none"> ●第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・川崎駅～羽田空港間の所要時間が約10分短縮。 ●リダンダンシー機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・1号横羽線及び湾岸線を結ぶ路線であり、両路線における事故や災害による突発的な通行止め発生時にリダンダンシー機能を発揮。 ●拠点間プロジェクト等の支援に関する効果 <ul style="list-style-type: none"> ・京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区(殿町キングスカイフロント)、多摩川リバーサイド地区整備構想等へのアクセス路として支援。 <p style="text-align: right;">他16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 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>【大気環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速川崎縦貫線周辺地域におけるNO₂、SPMは、年々減少傾向。 NO₂削減率：約4割減少(開通前(H13年)：0.034ppm→開通後(H26年)：0.022ppm) SPM削減率：約6割減少(開通前(H13年)：0.044ppm→開通後(H26年)：0.020ppm) ※一般環境大気測定局(大師)観測データ <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境ロードプライシングの適用路線となり、大型車の湾岸線誘導を促進している。
<p>事業評価監視委員会の意見</p>	<p>対応方針(案)のとおり了承</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	<p>特になし</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>本事業については、所要時間の短縮、渋滞緩和等の効果のほか、周辺地域への企業立地が進展するなど経済活動への波及効果も発現されており、今後の事業評価及び改善措置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>同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はない。</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。