

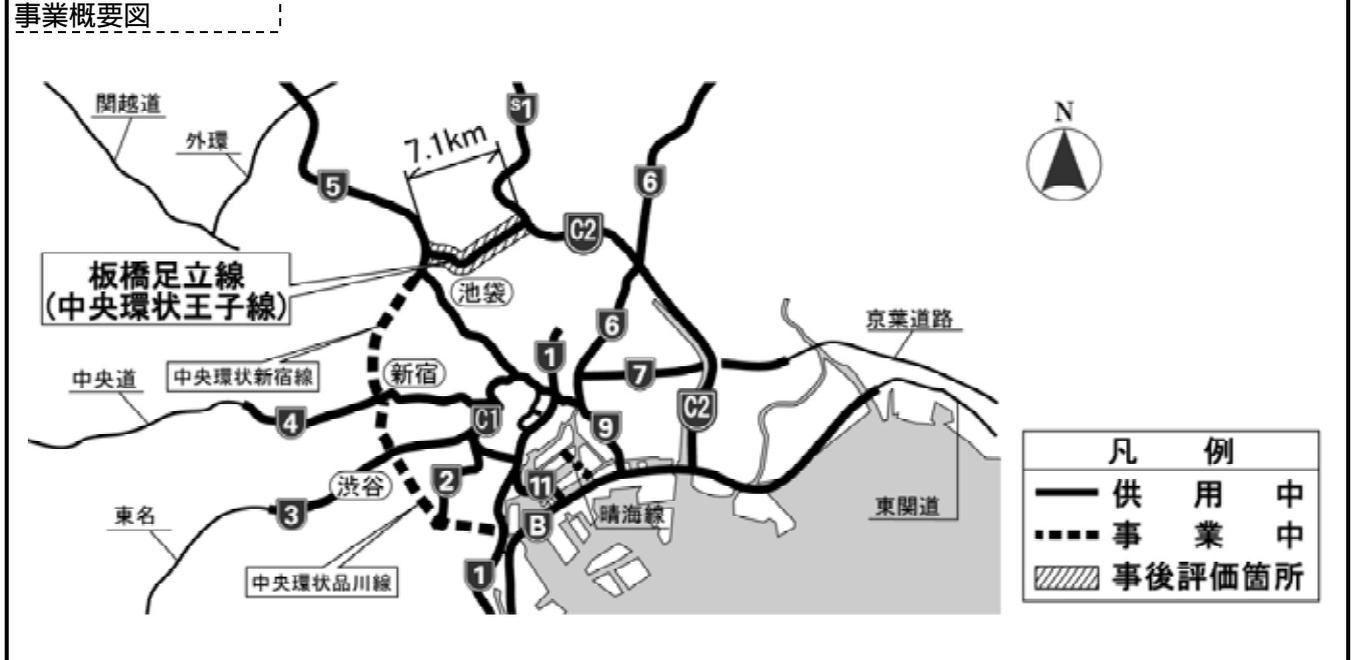
## 事後評価結果（平成18年度）

担当課：首都高速道路(株)計画調整グループ  
担当課長名：林 寛之

事業名	首都高速道路 板橋足立線（中央環状王子線）	事業区分	都市高速道路	事業主体	首都高速道路（株）
起終点	自：東京都板橋区板橋二丁目 至：東京都足立区江北二丁目	延長	7.1 km		

**事業概要**  
首都圏3環状の最も内側のリングである中央環状線の北側区間7.1km。当該路線の開通で中央環状線の約6割が完成。

**事業の目的・必要性**  
環状線としての迂回・分散機能により、首都高速道路の効率的な利用を図る 都心環状線の渋滞緩和  
明治通りなどの環状方向街路の渋滞緩和 沿道地域の環境改善に寄与



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度: S61年度 都市計画決定: S60年度	用地着手: S61年度 工事着手: S61年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) /H14 (実績) /H14	変動	1.0倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) - / 4,100億円 (暫定/完成) (実質値) - / 4,596億円	実績 (名目値) - / 3,950億円 (暫定/完成) (実質値) - / 4,428億円			変動	1.0倍
	<b>交通量 (当該路線)</b>	計画時 (暫定/完成)	- / 6.0万台/日	実績 (暫定/完成)	- / 6.1万台/日	変動	102%
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道 当該路線)	27.5	58.8 km/h	(供用直前年次) H11年度	(供用後年次) H17年度	<b>交通事故減少</b> (供用前現道 供用後現道+当該路線)	200.5
<b>費用対効果 分析結果 (再評価)</b>	B / C 3 . 1	総費用 : 5,566億円 (事業費: 5,168億円 維持管理費: 398億円)	総便益 : 17,103億円 (走行時間短縮便益: 15,541億円 走行経費減少便益: 1,189億円 交通事故減少便益: 373億円)			基準年 平成11年	
<b>費用対効果 分析結果 (事後)</b>	B / C 2 . 9	総費用 : 6,143億円 (事業費: 5,954億円 維持管理費: 189億円)	総便益 : 18,110億円 (走行時間短縮便益: 17,375億円 走行経費減少便益: 588億円 交通事故減少便益: 147億円)			基準年 平成18年	
<b>事業遅延によるコスト増</b>		費用増加額	億円		便益減少額	億円	
<b>事業遅延の理由</b>							

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>環状線としての迂回・分散</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・板橋足立線への交通転換により、都心環状線・6号向島線の交通量が減少、川口線・5号池袋線は増加</li> <li>(都心環状線(竹橋JCT～神田橋JCT)：6%・8,000台/日 減少)</li> <li>(6号向島線(江戸橋JCT～箱崎JCT)：10%・15,000台/日 減少)</li> <li>(川口線：12,000台/日 増加)</li> <li>(5号池袋線：15,000台/日 増加)</li> <li>・川口線 3号渋谷線(約11,900台/日)の交通の約8割(約9,900台/日)が板橋足立線利用に転換</li> <li>・5号池袋線 東関道(約9,500台/日)の交通の約7割(約6,900台/日)が板橋足立線利用に転換 所要時間短縮</li> <li>・池袋 湾岸線 葛西(東京ディズニーリゾート)の所要時間が約20分短縮</li> <li>(H14.5平日平均ピーク時：60分 H18.5平日平均ピーク時：42分)</li> <li>一般道路の渋滞緩和</li> <li>・環七通り、明治通りの大型車交通量が2割減少</li> <li>(環七通り上十条4丁目(H11：1.7万台/日 H17：1.3万台/日))</li> <li>(明治通り滝野川1丁目(H11：0.6万台/日 H17：0.5万台/日))</li> <li>・明治通りを經由する西巢鴨～江北(江北橋東)間の所要時間が12分短縮</li> <li>(H11：約28分 H17：約16分)</li> <li>地域の安全性の向上</li> <li>・幹線道路の渋滞緩和により、生活道路から幹線道路に交通が転換し、板橋足立線沿線警察署管内の生活道路の交通事故が3割減少</li> <li>(H13：761件/年 H15：512件/年)</li> </ul> <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> <p>高速道路沿道の開通前後の測定結果を見ると、概ね減少傾向である。</p> <p>N02</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滝野川局 開通前：0.034ppm 開通後：0.031ppm (-6%)</li> </ul> <p>SPM</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滝野川局 開通前：0.036mg/m3 開通後：0.036mg/m3 (横ばい)</li> </ul> <p>【騒音】</p> <p>高速道路沿道の開通前後の測定結果を見ると、概ね減少傾向である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・滝野川2丁目 昼間)開通前：69db 開通後：64db (-7%)</li> <li>夜間)開通前：56db 開通後：56db (横ばい)</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</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>事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。</p> <p>なお、中央環状線の機能や効果をより高めるため、中央環状新宿線・品川線の早期整備やボトルネック対策が重要。</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>なし</p>
	<p>特記事項</p> <p>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。