

事後評価結果（平成21年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)計画設計課
 担当課長名： 服 部 清 繁

路線名	常磐自動車道		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	自：福島県いわき市好間町北好間（いわき中央IC） 至：福島県双葉郡富岡町大字上手岡（常磐富岡IC）					延長	43.7 km			
事業概要	常磐自動車道は、東京都練馬区を起点として、埼玉県、千葉県、茨城県、福島県の太平洋側を経て、宮城県仙台市に至る延長約352kmの高規格幹線道路である。このうち、いわき中央IC～常磐富岡IC間は延長43.7kmで暫定2車線により整備した事業である。									
事業の目的・必要性	常磐自動車道は、埼玉県、千葉県、茨城県、福島県、宮城県の5県の内陸部及び太平洋沿いの主要都市を結ぶとともに、北関東道、磐越道、東北中央道、三陸道、東北道と接続することから、北関東、南東北地域相互の高規格幹線道路網を形成し、緊急時における代替・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、太平洋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、文化、情報基盤等の機能整備に寄与するものである。									
事業概要図	<p style="text-align: center;">事後評価対象区間 L = 43.7 km</p>									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H2年度	用地着手	H5年度	供用年	(計画) H16年度	変動	1.0倍	
		都市計画決定	-	工事着手	H6年度	(暫定)	(実績) H16年度			
	事業費	計画時	(名目値) 1,832億円 (実質値) 1,631億円		実績	(名目値) 1,401億円 (実質値) 1,250億円		変動	0.8倍	
	交通量	計画時	2,700台/日 (平成16年度)		実績	3,000台/日 (平成16年度)		変動	111%	
	旅行速度向上	(供用前現道 当該路線)		34	64 km/h	(供用前現道 供用後現道+当該路線)		99	87件/億台キロ	(H8-10年度) (H17-19年度)
	費用便益分析結果(事前)	B/C	総費用		億円	総便益		億円	基準年	
	費用便益分析結果(事後)	1.2	総費用		2,112億円	総便益		2,571億円	基準年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額		-		億円	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>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、富岡・浪江・相馬 東京への高速バスが開設され、年間約3万人が利用 高速バスの停留所に利用者駐車場も整備され、パーク&バスライドにより利便性が向上。</p> <p>物流の効率化の支援 [物流の利便性向上] 当該路線の整備により、配送可能範囲が拡大しコンビニエンスストアの出店可能エリアが拡大 [企業進出の支援] 当該路線の整備により、沿線地域の工業団地における製造品出荷の効率が図られ、企業進出に貢 献。沿線地域の製造品出荷額は、約1割増加</p> <p>安全で安心できるくらしの確保 [三次医療機関へのアクセス向上] 三次医療機関へ60分で到達可能な圏域が増加。 開通前 約37万人 開通後 約40万人 約3万人増加 消防本部と三次医療機関の協力による「医師搬送」を高速道路を利用することにより、救急医療 を受けられる地域が更に約8万人増加</p> <p style="text-align: right;">他数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>
事業による環境変化	<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 <p>CO：日平均値の年間2%除外値 0.894～0.916 ppm（10ppm以下） NO₂：日平均値の年間98%値 0.014～0.028 ppm（0.04～0.06ppm以下）</p> <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 <p>測定値：昼間49～50dB 夜間42～46dB（環境基準：昼間70dB 夜間65dB）</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>原案のどおり対応方針（案）を了承</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>沿線人口は、全国平均と比較して減少傾向。 県内総生産は、全国と比較して同程度。 自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向にあるが、軽自動車は増加傾向。</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、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ものとする</p> <p>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>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>特になし</p>
特記事項	<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。