

再評価結果(平成28年度事業継続箇所)

担当課:道路局 高速道路課

担当課長名:吉岡 幹夫

事業名	ひがしかんとう 東関東自動車道 水戸線 (銚田～茨城町JCT)		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:茨城県銚田市飯名 至:茨城県東茨城郡茨城町大字小鶴				延長	17km
事業概要	東関東自動車道水戸線は北関東自動車道、常磐自動車道と一体となって東関東地域と首都圏との結びつきをより一層強化し、東関東地域の発展に資する路線である。					
H11年度事業化	H8年度都市計画決定		H14年度用地着手		H17年度工事着手	
全体事業費	約504億円		事業進捗率	59%	供用済延長	8.8 km
計画交通量	12,700～12,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (残事業) 6.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 261 / 639億円 事業費:158 / 535億円 維持管理費:104 / 104億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,559 / 1,559億円 走行時間短縮便益:1,298 / 1,298億円 走行経費減少便益:153 / 153億円 交通事故減少便益:109 / 109億円	基準年 平成27年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C = 6.6 (交通量 +10%) B/C = 5.4 (交通量 -10%) 事業費変動 : B/C = 5.6 (事業費 +10%) B/C = 6.3 (事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C = 6.3 (事業期間-1年) B/C = 6.1 (事業期間+1年)					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) 災害への備え(緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) 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が見込まれる) <p style="text-align: right;">他 7項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	茨城県知事の意見:本県にとって、東関東自動車道水戸線は、国内外の輸出入拠点である鹿島港や茨城港、さらに茨城空港や成田空港などを結び、広域的な交流・連携を促進することはもとより、今後想定される首都直下地震の際には、常磐道の代替路線として緊急輸送路の役割を担う極めて重要な道路であることから、事業を継続し、平成29年度のできるだけ早い時期の開通に向け整備推進をお願いしたい。					
事業評価監視委員会の意見	対応方針(原案)のとおり了承。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成22年3月11日に茨城空港が開港。平成20年10月に隣接する潮来～銚田間が都市計画決定。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	銚田IC～茨城空港北IC間は、『事業推進プロジェクトチーム』により事業を推進し、土工工事に着手しているところ。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	平成29年度の完成を目指して事業を着実に推進している。					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図						

※ 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。

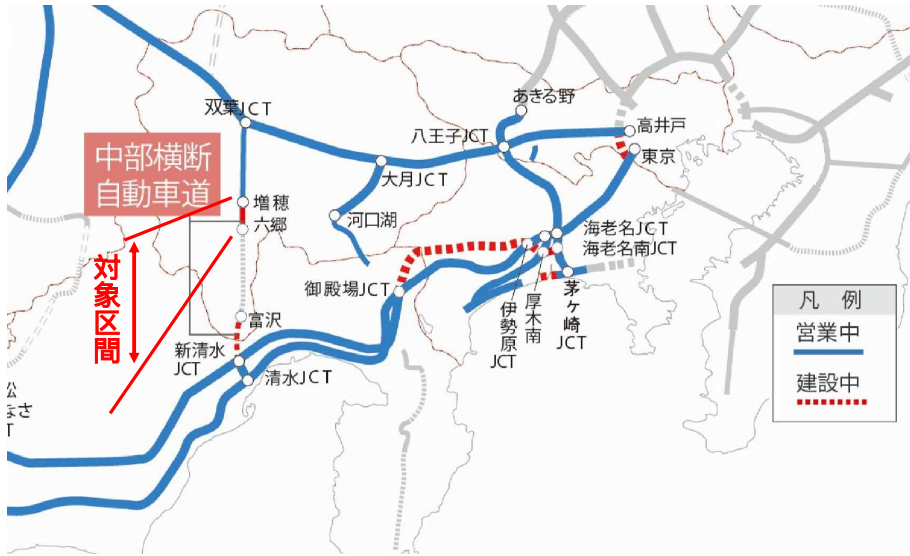
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担当課： 道路局高速道路課

担当課長名： 吉岡 幹夫

事業名	中部横断自動車道 ろくごう ますほ 六郷～増穂		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) 山梨県西八代郡市川三郷町宮原 やつしろ いちかわみさと みやはら みなみこま ふじかわ おおくぬぎ 至) 山梨県南巨摩郡富士川町大 槻			延長	10 km	
事業概要	中部横断自動車道は静岡・山梨・長野3県を最短ルートで結びとともに、東名・中央・上信越自動車道とネットワークを形成することにより、沿線地域の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に資する路線である。					
H11年度事業化	H8年度都市計画決定		H19年度用地着手		H19年度工事着手	
全体事業費	729億円		事業進捗率	25%	供用済延長	0 km
計画交通量	7,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.1 (残事業) 2.5	337/764億円 事業費： 274/701億円 維持管理費： 63/63億円		848/848億円 走行時間短縮便益： 680/680億円 走行費用減少便益： 127/128億円 交通事故減少便益： 40/40億円		平成27年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	: B/C=2.8 (交通量 +10%)		B/C=2.3 (交通量 -10%)			
事業費変動	: B/C=2.3 (事業費 +10%)		B/C=2.7 (事業費 -10%)			
事業期間変動	: B/C=2.5 (事業期間 -1年)		B/C=2.4 (事業期間 +1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する） 物流効率化の支援（重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる） 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が見込まれる） <p style="text-align: right;">他12項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p><山梨県> 中部横断自動車道の新清水～増穂間は、高規格幹線道路網計画のミッシングリンクとなっており、当該区間の整備は本県の切なる願いである。 当該区間を含む中部横断自動車道の整備により、日本海及び太平洋の臨海地域と本県との連携が強化され、清水港等の活用による海外との物流の促進や広域的観光の振興による本県経済の発展が促される。 また、平成26年2月の豪雪では、高速道路が、救助や緊急輸送路の基軸として、多大な効果を発揮することが改めて認識されたところであり、東海・東南海地震や富士山噴火などによる重大な災害の発生が危惧されている現在、中部横断自動車道は、広域的防災体制を強化するとともに、災害時の緊急輸送路としての役割を担うなど、国民の命と暮らしを守るために不可欠な「命の道」となる。 本県の政策には、当該事業の進捗に併せて進めている項目も多いことから、計画どおり本事業を継続するとともに、増穂～六郷間の平成28年度完成を切にお願いしたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）のとおり了承。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 甲府市から静岡市間の所要時間は国道52号を利用した場合、140分を要している。 隣接する富沢～六郷間は、新直轄として整備中。 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	工事实施中					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	今後も引き続き用地取得の推進を図るとともに順次工事に着手する予定。					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。					

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図	 <p>The map illustrates the Chubu Cross-Country Expressway project. It shows a network of roads connecting various regions in the Chubu area of Japan. Key locations marked include 双葉JCT, 増穂六郷, 河口湖, 大月JCT, 八王子JCT, あきる野, 高井戸, 東京, 海老名JCT, 海老名南JCT, 茅ヶ崎JCT, 伊勢原JCT, 厚木南, 御殿場JCT, 富沢, 新清水JCT, and 清水JCT. A red box labeled '中部横断自動車道' (Chubu Cross-Country Expressway) is positioned over the central part of the map. A red double-headed arrow labeled '対象区間' (Target Section) indicates the specific area of focus, which is the segment between 増穂六郷 and 新清水JCT. A legend in the bottom right corner, titled '凡例' (Legend), defines the line styles: a solid blue line for '営業中' (Operational) and a dashed red line for '建設中' (Under Construction).</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

事業名	近畿自動車道 名古屋神戸線 よっかいち 四日市JCT～菟野	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自)三重県四日市市伊坂町 よっかいち いさか 至)三重県三重郡菟野町菅羽 みえ こもの おとわ			延長	14km
事業概要	新名神高速道路は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。				
H10年度事業化	H3年度都市計画決定(四日市JCT～四日市北JCT) H6年度都市計画決定(四日市北JCT～菟野)	H20年度用地着手	H22年度工事着手		
全体事業費	1,530億円	事業進捗率	32%	供用済延長	0km
計画交通量	40,400台/日～52,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C 事業全体) 4.0 残事業) 8.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 782/1,581億円 事業費：629/1,428億円 維持管理費：152/152億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 6,256/6,256億円 走行時間短縮便益：5,422/5,422億円 走行費用減少便益：615/615億円 交通事故減少便益：219/219億円	基準年	平成27年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施				
交通量変動	: B/C=8.8 (交通量 +10%)		B/C=7.2 (交通量 -10%)		
事業費変動	: B/C=7.4 (事業費 +10%)		B/C=8.7 (事業費 -10%)		
事業期間変動	: B/C=8.3 (事業期間 -1年)		B/C=7.6 (事業期間 +1年)		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する） 物流効率化の支援（重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる） 個性ある地域の形成（主要な観光地へのアクセス向上が期待される） <p style="text-align: right;">他12項目に該当</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p><三重県>「近畿自動車道名古屋神戸線（四日市JCT～菟野）」は、東名、名神高速道路等とのネットワーク化によるリダンダンシーの確保、東名阪自動車道の慢性的渋滞解消、産業支援や地域の活性化に資する道路であるため、事業を継続し、早期完成されるようお願いいたします。また、平成27年9月に発生した法面崩落により、供用が遅延となった四日市JCT～新四日市JCT間についても安全を確保したうえで1日も早く開通できるようお願いします。合わせて、菟野～亀山西JCT間における（仮称）鈴鹿PAスマートIC及び亀山西JCTのフルジャンクション化が本線と同時供用されるようお願いいたします。</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）のとおり了承。</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>・前回の再評価時以降、東名阪道四日市JCT～亀山JCTでは、交通量が増加している。また、東名阪道の渋滞対策として、前回の再評価時以降、2012年12月から、四日市JCT付近で暫定三車線運用を開始し、渋滞回数は昨年と比較して減少しているが、依然として渋滞が発生している。</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>用地取得及び工事実施中</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>今後も引き続き用地取得の推進を図るとともに順次工事着手する予定。</p>				
施設の構造や工法の変更等	<p>新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。</p>				
対応方針	<p>事業継続</p>				
対応方針決定の理由	<p>以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>				
事業概要図					

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。

事業名	東海北陸自動車道 白鳥～飛騨清見		事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)
起終点	自) 岐阜県郡上市白鳥町那留 至) 岐阜県高山市清見町夏蔵				延長	4.1 km
事業概要	東海北陸自動車道は、中部圏を南北に縦断し、かつ名神高速道路と北陸自動車道をつなぎ、中部圏における骨格的交通網交通網の中核を成し、東海地域・北陸地域の一体的発展に大きく寄与する路線である。					
S 6 3 年度事業化	都市計画決定 -			S 6 3 年度用地着手	H 1 年度工事着手	
全体事業費	2,885億円		事業進捗率	66%	供用済延長	4.1 km
計画交通量	9,700～10,800台/日					
費用対効果分析結果	B / C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) 1.3 (残事業) 1.04	559/4,479億円 事業費：468/3,711億円 維持管理費：91/768億円		582/5,732億円 走行時間短縮便益：456/4,402億円 走行費用減少便益：90/931億円 交通事故減少便益：36/398億円		平成27年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	: B/C=1.1 (交通量 +10%)		B/C=0.9 (交通量 -10%)			
事業費変動	: B/C=1.0 (事業費 +10%)		B/C=1.1 (事業費 -10%)			
事業期間変動	: B/C=1.1 (事業期間 -1年)		B/C=1.0 (事業期間 +1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する） 物流効率化の支援（重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる） 個性ある地域の形成（主要な観光地へのアクセス向上が期待される） <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p><岐阜県> 本自動車道は、東海・北陸地方における最も重要な幹線道路であり、強靱な国土を形成する重要な高速道路ネットワークであることから、白鳥IC～飛騨清見IC間の4車線化事業を促進し、計画どおり平成30年度までに完成されたい。また、地域経済への波及効果が大いことから、事業を進める際には地元企業、地元特産品を活用されたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）のとおり了承。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成20年7月の東海北陸道前線開通以降、平均交通量が約3割増加したことにより交通集中による渋滞回数が大幅に増加しており、前回評価以降年間100回を超える渋滞が継続的に発生している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	用地取得、工事着手ともに100%					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	暫定2車線で供用中であり、4車線化工事の進捗を図っている。					
施設の構造や工法の変更等	新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト削減を図っていく。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図						

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。