

特集 / 公共事業の評価に関する取組み

事後評価制度の試行について

高速湾岸線（3期）（4期）

首都高速道路公団計画部第一計画課

1. はじめに

首都高速道路は、国や地方公共団体等からの出資金や借入金で建設し、料金収入で返済する有料道路制度によってつくられている。現在供用している首都高速道路（約264km）の約8割は高架構造となっているが、現在建設を進めている路線の約4割はより環境に配慮したトンネル構造を採用しており、従来の高架構造に比べ建設費が増加している。

このような状況の中で、建設中路線については事業の効率性およびその実施過程の透明性のより一層の向上を図ることが必要である。また、事業が完了し供用している路線については事業効果を確認し、必要に応じて適切な改善措置が必要とされている。

首都高速道路公団（以降、公団とする）では、建設省通達に従い、平成10年度から事業の再評価を実施し、平成11年度から事後評価を試行的に実施している。

本文では、平成11年度に実施した事後評価（高速湾岸線（3期）（4期））結果の概要を紹介する。

2. 事後評価の概要

(1) 目的

公共事業の効率性およびその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規採択時評価、再評価に続いて事後評価が導入された。

事後評価は、事業完了後の事業効果、環境影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置を検討するものであり、その結果を同種事業の計画・調査等へ反映すること等を企図するものである。

(2) 対象とする事業

公団が所管とする事業のうち、管理に係る事業等を除くすべての事業を対象とする。

ただし、試行の対象とする事業は、完了後約5年以内の新設・改築事業のうち、事後評価実施主体（公団）が事業の規模・特性を考慮して一部を選定する。

(3) 事後評価の視点

- ① 事業の効果
- ② 事業による環境影響
- ③ 事業を巡る社会経済情勢等の変化
- ④ 今後の事後評価の必要性

⑤ 改善措置の必要性

(4) 事後評価の実施

事業完了後一定期間経過後（原則として事業完了後5年後）に事後評価を実施し、当該評価の結果により、以下の対応を標準として進めるものとする。

① 効果の発現が概ね十分で、改善措置が必要でないと判断した場合

⇒必要な観測によるフォローアップを実施

② 効果の発現が十分ではなく、今後の経過により効果の発現が期待できると判断した場合

⇒一定期間経過後（原則として5年後）に改めて事後評価を実施

③ 効果の発現が十分ではなく、改善措置の検討が必要であると判断した場合

⇒改善措置の内容を検討し実施した上で、さらに一定期間経過後（原則として5年後）に改めて事後評価を実施

(5) 公団の役割と対応方針の決定

公団が、必要となるデータの収集、整理等および改善措置の検討等を行い、必要に応じて建設省と協議した上で、対応方針を決定する。

(6) 改善措置の検討の視点

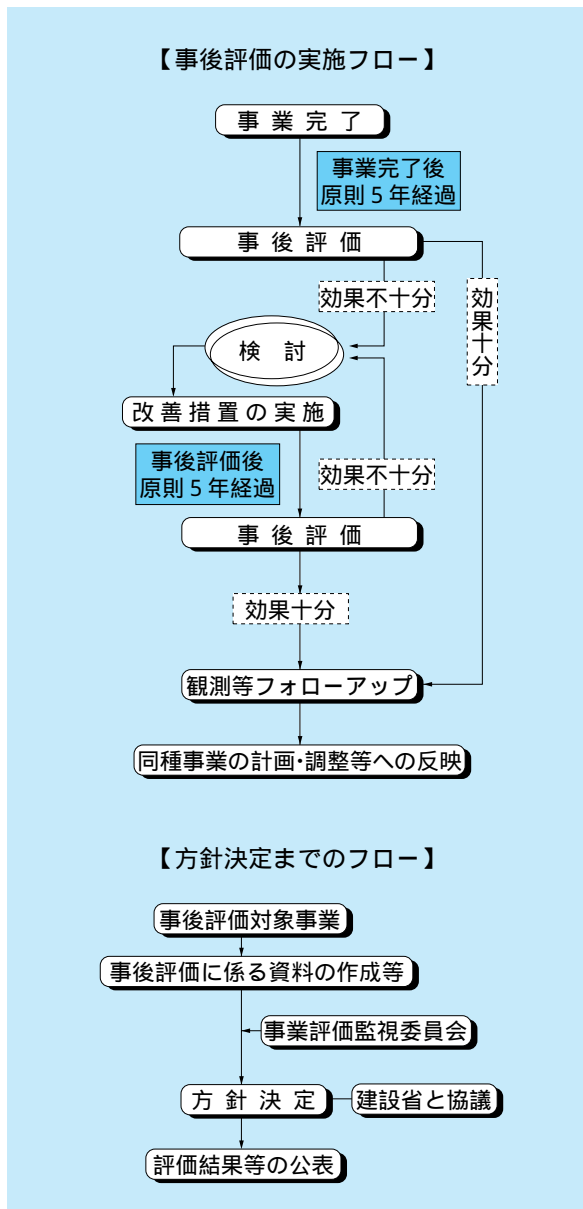
改善措置の検討は、事業の目的等を踏まえ、運用面、施設面等の視点から行うものとする。

(7) 事業評価監視委員会

公団が作成した評価結果および改善措置等について審議を行い、不適切な点や改善すべき点があると認められる場合等においては、意見の具申を行う。

(8) 評価結果の公表

事後評価の結果、対応方針等については、結論に至った経緯等とともに公表する。



3. 試行結果（高速湾岸線（3期）（4期））

(1) 事業概要

高速湾岸線（3期）（4期）は、自動車専用道路として東京湾環状道路の一部を形成し、大黒ふ頭地区と大井ふ頭内の大田区東海を結ぶ路線であり、横浜・川崎・東京の臨海部相互を連絡し、市街地通過交通をバイパスさせることにより、交通渋滞を解消し、湾岸地域相互間の交通機能の向上を図るとともに、市街地の環境改善に資するものである。

また、羽田空港へのアクセス道路としての機能を確保する上で重要な路線である（図 1 参照）。

(2) 事業の経緯

高速湾岸線（3期）（4期）は、大田区東海一丁目から横浜市鶴見区大黒ふ頭までの20.6kmである。昭和52年8月および12月に都市計画決定し、

図 1 高速湾岸線（3期）
（4期）の概要

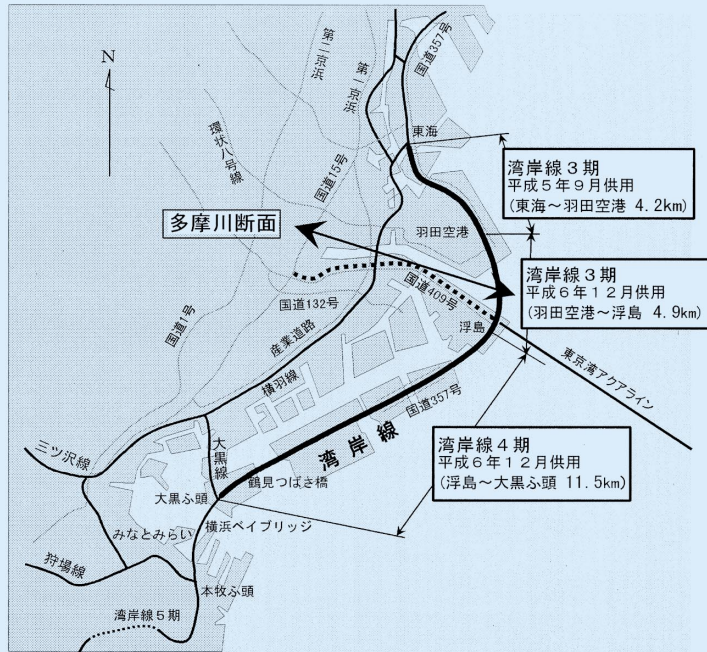


図 2 多摩川断面の交通量の推移

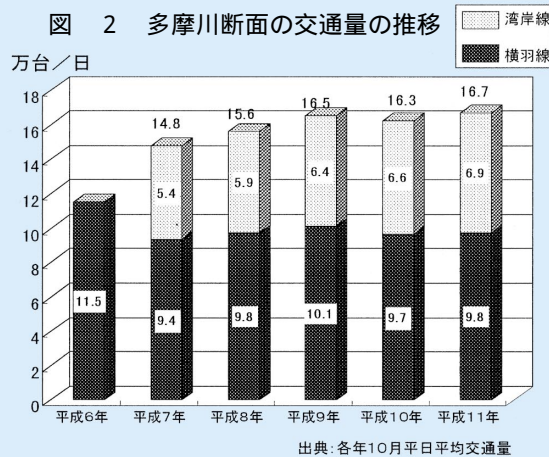
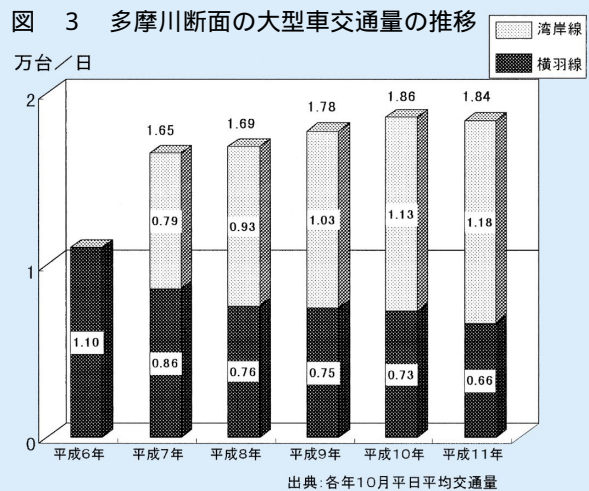


図 3 多摩川断面の大型車交通量の推移



高速湾岸線（3期）は昭和59年1月、高速湾岸線（4期）は昭和60年12月に事業着手した。平成5年9月に大田区東海から大田区羽田空港までの4.2kmを供用し、平成6年12月に大田区羽田空港から横浜市鶴見区大黒ふ頭までの16.4kmを供用した。

(3) 事業の効果

① 交通量の推移

高速湾岸線（3期）（4期）供用に伴う交通量の推移を、多摩川断面の交通量で比較する（図1参照）。

横羽線の交通量は、供用前11.5万台/日（平成6年）が供用後9.8万台/日（平成11年）となり約1.7万台減少した。

なお、湾岸線の交通量は平成11年において約7万台/日であり、横羽線とあわせると供用前に比べ、約5.2万台増加した（図2参照）。

特に大型車交通量の推移をみると、横羽線の交通量は、供用前1.1万台/日（平成6年）が供用後0.66万台/日（平成11年）となり、約4千台（4割）減少した。

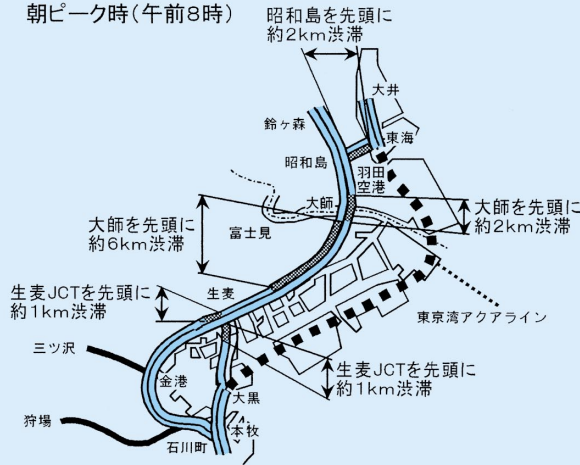
なお、湾岸線の交通量は平成11年において1.18

図 4 高速湾岸線（3期）（4期）開通による渋滞状況の変化

開通前

平成6年9月の平日平均

朝ピーク時(午前8時)



現況

平成11年9月の平日平均

朝ピーク時(午前8時)



図 5 高速道路利用の所要時間の短縮

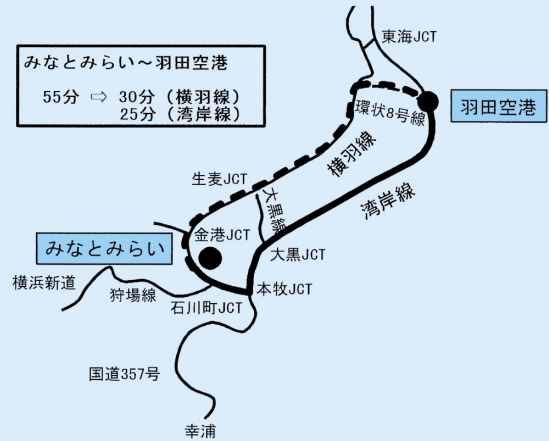
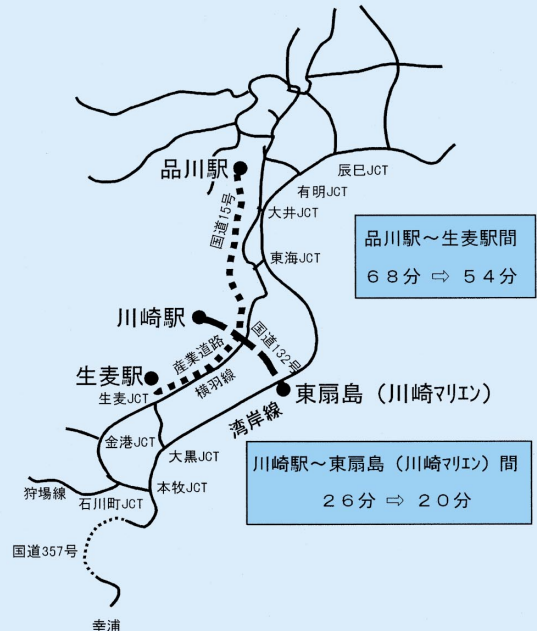


図 6 一般街路利用の所要時間の短縮



万台/日であり、横羽線とあわせると供用前に比べ、約7千台（7割）増加した（図 3 参照）。

② 渋滞の推移

供用前の平成6年9月の平日平均（朝ピーク時：午前8時）においては、大師を先頭に約6kmを含め、数カ所において渋滞が発生していた。

供用後の平成11年9月においては、大井集約を先頭に約1kmの渋滞のみとなり、渋滞がほぼ解消された（図 4 参照）。

③ 所要時間の短縮

高速湾岸線（3期）（4期）供用に伴う首都高速道路利用による所要時間について、みなとみらいから羽田空港への所要時間を比較する（図 5 参照）。

供用前に横羽線を経由して所要時間約55分であったのが、供用後では所要時間が約30分になり、25分短縮した。

一方、湾岸線を経由すると所要時間が約25分であり、所要時間が30分短縮した。

また、一般道路利用による所要時間について、

品川駅から生麦駅および川崎駅から東扇島（川崎マリエン）への所要時間を比較する（図 6 参照）。

品川駅から生麦駅間の所要時間は、供用前の68分が54分に短縮し、川崎駅から東扇島（川崎マリエン）間は、26分が20分に短縮するなど、一般道路の交通状況の改善にも貢献した。

（4）事業による環境影響

高速湾岸線（3期ㄨ4期）の供用後、横羽線の利用交通量が減少し、渋滞が解消したため走行がスムーズになったことおよび湾岸線に大型車が転換したことに伴い、NO_x排出量とCO₂排出量が削減しており、横羽線周辺地域の環境改善に寄与していると考えられる。

（5）事業を巡る社会情勢等の変化

① 羽田空港は、現在国内航空の6割に当たる約5,000万人の利用客、約58万tの航空貨物を取り扱う、わが国の重要な拠点空港である。

高速湾岸線（3期）のうち東海から羽田空港は、平成5年9月に西旅客ターミナル（ビックパード）の開業と同時に部分開通した。

全空港利用者の約3割が道路を利用、そのうち約5割が湾岸線を利用しており、空港利用者数の大幅な増加を支える大動脈となっている。

② 平成8年に、川崎港東扇島においてこれまで取り扱っていなかったコンテナ貨物を扱う外貿コンテナふ頭や、横浜港大黒ふ頭において横浜港流通センターが新しく整備された。

東京湾における貨物取扱量は横ばいであるが、東扇島、大黒ふ頭では供用以降、取扱量が増加している。

③ 冷蔵倉庫の保管能力で見ると、東扇島、大黒ふ頭とも飛躍的に増加しており、現在では、神奈川県全体の約60%が両ふ頭に集中している。

（6）今後の事後評価および改善措置の必要性

以上の結果より、高速湾岸線（3期ㄨ4期）の事業効果は発揮されており、本事業に対する今後の事後評価および改善措置は必要ない。

（7）対応方針

観測によるフォローアップを行い、同種事業の計画・調整等へ反映する。また、さらなる湾岸線への交通誘導を図り、環境改善に努める。

4. おわりに

首都高速道路公団では、平成11年度に本文で紹介した高速湾岸線（3期ㄨ4期）と、箱崎JCT改良の2事業について事後評価を試行的に実施した。高速湾岸線（3期ㄨ4期）は、本文に記述したような結果となり、箱崎JCT改良についても同様に、事業効果が発揮されており、改善措置の必要はないこととなった。今後の対応方針は、観測によるフォローアップを行い、同種事業の計画・調整等に反映すること、より一層の渋滞緩和に努めることとなった。

公団では現在、ネットワークの早期整備や渋滞対策などの事業を進めているが、現在建設中または計画中の路線は、トンネル構造を採用している。トンネルの建設は、高架構造に比べコストが高く、完成までに長い時間が必要となる。そこで公団としては、コスト意識の徹底と運営の一層の効率化を進めるとともに、今回紹介した事後評価と同様に、事業が完了し供用している路線の事業効果を確認し、明らかにしていく必要がある。

このことにより、今後のネットワークの早期整備や渋滞対策事業の必要性を周知していくことが公団事業の推進に重要である。

<http://www.shuto-kousoku.go.jp>