第5章 評価項目に関する整備効果の比較評価

章 内 目 次

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価.....	5-1
5.1. 起終点パターンの比較評価.....	5-2
5.1.1. 起終点の比較可能な項目の検討.....	5-2
5.1.2. 起終点パターンの比較評価の検討.....	5-3
(1) 整備効果の比較.....	5-3
(2) 比較評価の検討.....	5-4

5. 評価項目に関する整備効果の比較評価

4章の検討を踏まえ、「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」記載の評価項目を参考に、定量的に評価可能な項目を検討した。そして、計画段階評価に向け、各評価項目について交通課題対策案の整備効果の比較評価を検討した。

また、4章で立案した起終点のパターンに対して整備効果の比較評価を検討し、比較評価を検討する交通課題対策案を整理した。

5.1. 起終点パターンの比較評価

5.1.1. 起終点の比較可能な項目の検討

広域道路に求められる役割・機能の評価のための評価項目を、政策目標ごとに再整理し、本地域の状況を踏まえた評価の視点・留意点を踏まえ、起終点パターンの比較評価に必要な評価項目を選定した。

■求められる役割・機能に基づく評価項目の検討

政策目標	評価項目候補一覧
A. ゲートウェイへのアクセス強化	・空港・港湾から物流拠点までの所要時間 ・交通拠点までの平均所要時間 ・羽田空港等から観光地までの平均所要時間 ・重要物流道路としての機能の有無
B. 災害への備えとしての道路網の強化	・防災拠点間の所要時間
C. 都心部の渋滞緩和	・都心部を通過する交通割合
D. 交通分担の整序化	・渋滞損失時間 ・都市・地域拠点までの平均所要時間

評価の視点・留意点
■ 沿線地域に主要な拠点多く立地 ⇒羽田空港・京浜港等の玄関口となる施設が立地、インバウンド需要への対応が重要
■ 災害時のネットワーク・拠点アクセス、減災対応が重視 ⇒首都圏の防災拠点となる東扇島等が立地、多摩川の治水対策の要望

評価項目
・主要拠点間の所要時間の短縮   ・観光地までの所要時間の短縮   ・防災拠点間の所要時間の短縮   ・都心部の渋滞緩和   ・幹線道路の渋滞緩和

■構想段階プロセスガイドラインに基づく評価項目の設定

配慮すべき事項	ガイドラインの分野	評価項目(例)
事業性、施工性、周辺環境への影響	⑤事業性	事業や維持管理に関わる費用、事業に要する期間、施工時の影響、用地取得に関するリスク、不測の事態に対する計画の柔軟性等

■ 幹線道路・生活道路の両面に課題発生 ⇒環八等の一般道の交通渋滞、生活道路の安全性低下等が顕著
■ 土地利用条件が多く、影響の配慮が重要 ⇒埋蔵文化財・史跡が点在し、高度な土地利用地域

配慮すべき事項
・事業性(用地取得に関するリスク)   ・川崎縦貫道路計画との関係

5.1.2. 起終点パターンの比較評価の検討

(1) 整備効果の比較

5.1.1 で検討した比較評価項目に基づき、第4章で検討した複数のルート案の整備効果を定量的・定性的に比較した。

比較案		川崎側で 湾岸線に接続	東京側で 湾岸線に接続
政策目標	A. 東名高速等から我が国のゲートウェイへのアクセス強化		
	B. 首都直下地震等の災害への備えとしての道路網の強化		
	C. 都心の渋滞緩和	・外環外側から都心部に向かう区間において速度低下が発生。 ・特に西側の速度低下が顕著 ⇒交通転換により渋滞緩和に期待	・外環外側から都心部に向かう区間において速度低下が発生。 ・特に西側の速度低下が顕著 ⇒交通転換により渋滞緩和に期待
	D. 交通分担の整序化	・環八通りの渋滞損失時間：約 26.2 万人時間/年・km ・国道 409 号の渋滞損失時間：約 15.9 万人時間/年・km ⇒交通転換により渋滞緩和に期待	・環八通りの渋滞損失時間：約 26.2 万人時間/年・km ・国道 409 号の渋滞損失時間：約 15.9 万人時間/年・km ⇒交通転換により渋滞緩和に期待

(2) 比較評価の検討

前項の比較を基に各起終点案に関して比較評価を行った。評価結果を次頁に示す。

表 5-1 起終点パターンの比較評価

比較案	
起終点位置図	
政策目標	A. 東名高速等から我が国のゲートウェイへのアクセス強化
	B. 首都直下地震等の災害への備えとしての道路網の強化
	C. 都心の渋滞緩和
	D. 交通分担の整序化
事業性（用地取得等）	
川崎縦貫道路計画との関係	

地図出典：地理院地図を基に作成