

(仮称)蓮田SAスマートIC実施計画書

東北縦貫自動車道弘前線 蓮田SA

平成21年3月12日

〔仮称〕蓮田SAスマートIC地区協議会

－ 目 次 －

| | |
|----------------------------------|---|
| ①高速自動車国道の路線名 | 1 |
| ②連結位置及び連結予定施設 | 1 |
| ③連結を必要とする理由 | 1 |
| ④計画交通量、供用予定時期 | 1 |
| ⑤連結のために必要な工事に要する費用の概算額 | 1 |
| ⑥管理・運営形態 | 1 |
| ⑦管理・運営のために必要な費用の概算額 | 2 |
| ⑧当該 I C の設置により期待される整備効果 | 2 |
| ⑨評価時を基準年次としたときの費用便益費（B / C）及び採算性 | 3 |
| ⑩概略図面、その他必要な図面 | 4 |

①高速自動車国道の路線名

- 高速自動車国道の路線名：東北縦貫自動車道弘前線

②連結位置及び連結予定施設

- 連結位置：埼玉県蓮田市大字黒浜地内
- 連結予定施設：蓮田白岡久喜線
：市道1260号線

③連結を必要とする理由

- 高速道路へのアクセス強化
- 蓮田市民を中心とした地域住民の道路交通の利便性向上
- 都心方面からの来客による地域経済の活性化

④計画交通量、供用予定時期

- 計画交通量：約 2,467台/日
- 供用予定時期：平成22年 3月

⑤連結のために必要な工事に要する費用の概算額

- 全体事業費：約10.74億円
 - ・東日本高速道路株式会社：約10.54億円
 - ・地方公共団体（蓮田市）：約0.20億円

⑥管理・運営形態

- 管理
 - ・高速道路区域内：東日本高速道路株式会社
 - ・高速道路区域外：埼玉県、蓮田市
 - ・料金徴収施設：東日本高速道路株式会社
- 運営形態
 - 1) 運用時間：24時間
 - 2) 対象車種：普通車（車長6m以下）・軽自動車・二輪車（料金車種区分）
 - 3) 利用形態：蓮田SA上り線（東京方面） ON（入口）
蓮田SA下り線（宇都宮方面） OFF（出口）

⑦管理・運営のために必要な費用の概算額

- 管理運営費：約0.5045億円／年
 - ・ETC監視員：約0.43億円／年
 - ・保守点検費：約0.0745億円／年

⑧当該ICの設置により期待される整備効果

蓮田市は、首都圏から40km圏内、埼玉県の一部に位置し、昭和40年代から都心や大宮・浦和方面へのベッドタウンとして人口が急増し、住宅地として成長を遂げてきました。

市内には、東北自動車道が南北に縦断し、白岡町よりには蓮田SAが設置されていますが、この場所からの出入りができないため、高速道路を利用する場合には、岩槻IC又は久喜ICまで移動しなくてはなりません。

また、岩槻ICから久喜ICまでの距離は約15kmあり、国内の平均IC間隔の約1.5倍の距離になっていることから、両ICのほぼ中間に位置する蓮田SA（岩槻ICから7.7km、久喜ICから7.3km）にICの設置が強く望まれています。平成16年12月には、蓮田市商工会会長ほか29名から「蓮田サービスエリアにインターチェンジの早期整備を求めることに関する請願」が提出され、市議会において全会一致で採択されています。

現在、蓮田市では、都心から近距離にありながら、豊かな自然が残っていることから、自然環境と都市環境が調和した「四季かおるふれあいと文化を創るまち・蓮田」を将来像におき、まちづくりを進めています。特産物である梨、あるいは、季節ごとに開催されるさくらまつり、市民まつり、コスモスまつりなどをPRしながら、まちおこしの取り組みも進めています。平成18年には、蓮田SAに近接する黒浜貝塚が国（文部科学省）の史跡に指定され、周辺地域を含めた公園化の取り組みも進めています。

これらを踏まえ、蓮田SAにスマートICを設置することにより、以下の整備効果が期待できます。

1) 都心方面へのアクセス強化

蓮田SAが、岩槻ICと久喜ICのほぼ中間に位置することから、蓮田SAにスマートICを設置することで、自動車移動による目的地までの時間効率が上がります。

2) 地域住民の利便性向上

通勤、通学、レジャー等で、高速道路がより身近なものとなり、蓮田市民を中心とした地域住民の利便性が高まります。

3) 都心方面からの来客による地域経済の活性化

蓮田市と都心との時間距離が大幅に短縮されるので、地域活性化施策を展開することで、都心から蓮田市への来客を増やすとともに、地域経済の活性化に寄与します。

⑨評価時を基準年次としたときの費用便益費（B／C）及び採算性

○費用便益費（B／C）

- ・ 便益額：138.3億円
- ・ 費用：30.2億円
- ・ **B／C**：4.6

交通量推計結果をもとに、ETC利用率を用いて便益の補正を行い、費用便益比を算出した。

●費用便益比算出の設定条件

- ・ 評価基準年：平成20年度
- ・ 供用年：平成22年度
- ・ 評価期間：供用開始後50年間
- ・ 社会的割引率：4%
- ・ ETC利用率：79.9%

表 費用便益比算出結果の概要

| 項目 | | | |
|--------|----------------|--------|---------|
| コスト（C） | 単純合計 | 事業費 | 23.1億円 |
| | | 維持管理費 | 23.5億円 |
| | | 合計 | 46.6億円 |
| | 基準年における現在価値（C） | | 30.2億円 |
| 便益（B） | 初年度便益 | 時間短縮便益 | 5.9億円 |
| | | 走行経費便益 | 0.3億円 |
| | | 交通事故減少 | 0.1億円 |
| | | 合計 | 6.3億円 |
| | 基準年における現在価値（B） | | 138.3億円 |
| B／C | | | 4.6 |

○採算性

- ・増収額 : 1.98億円/年
- ・管理運営費 : 0.5045億円/年
- ・増収額が管理運営費を上回り、採算性が確保される。

・採算性

$$\begin{array}{l} \text{推計値に基づいた収入} \times \text{ETC減収率} \\ \text{(約198百万円/年:税込み)} \end{array} \geq \begin{array}{l} \text{管理・運営費} \\ \text{(50.45百万円/年:税込み)} \end{array}$$

⑩概略図面、その他必要な図面

- 位置図 : 50,000分の1
- 平面図 : 1,000分の1
- 標準横断図 : 25分の1