

事後評価結果（平成24年度）

担当課：東日本高速道路(株)高速道路計画課

担当課長名：小林 正 俊

担当課：中日本高速道路(株)建設チーム

担当課長名：和田 宣 史

路線名	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (八王子JCT~青梅)	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株) 中日本高速道路(株)
起終点	自：東京都八王子市裏高尾町（八王子JCT） 至：東京都青梅市今井5丁目（青梅IC）			延長	20.3 km

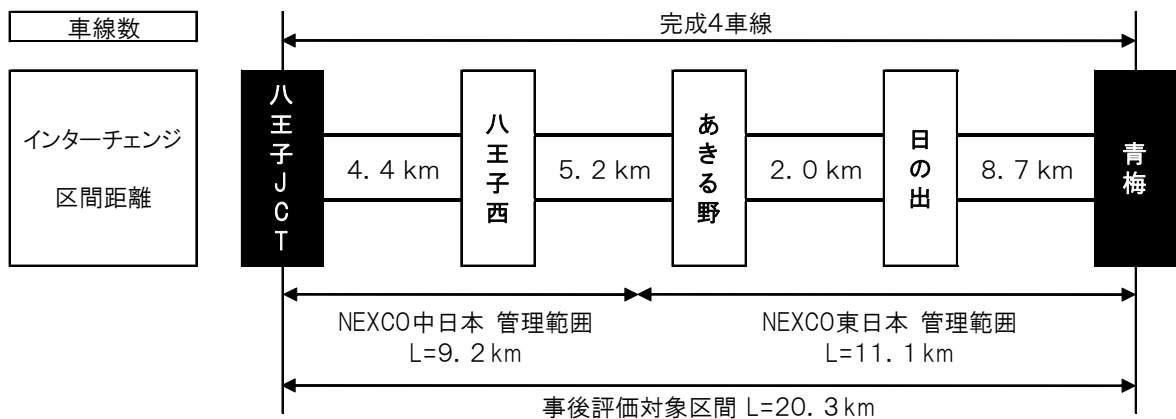
事業概要

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、八王子JCT～青梅区間は、その一部を形成する延長20.3kmの自動車専用道路である。

事業の目的・必要性

圏央道は、3環状9放射の道路ネットワークを形成し、東京都心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の道路交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で極めて重要な路線である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S60年度	用地着手	H2年度	供用年	(計画) H19年度	変動	1.0倍	
		都市計画決定	S63年度	工事着手	H5年度	※1	(実績) H19年度			
	事業費	計画時	(名目値) 3,890億円 (実質値) 3,362億円		実績	(名目値) 4,196億円 (実質値) 3,627億円		変動	1.1倍	
	交通量	計画時	20,800台/日 (平成23年度)		実績	28,100台/日 (平成23年度)		変動	135%	
	旅行速度向上	22 → 75 km/h (供用前現道→当該路線)		(H11年度) (H22年度)		交通事故減少	140 → 51件/億台キロ (供用前現道→供用後現道+当該路線)		(H11-13年度) (H22年度)	
	費用便益分析結果(事前)	B/C	2.7	総費用	2,300億円	総便益	6,150億円	基準年		
				事業費	2,213億円		5,178億円	H15年		
				維持管理費	90億円		687億円			
							286億円			
	費用便益分析結果(事後)	B/C	2.9	総費用	5,960億円	総便益	17,117億円	基準年		
			事業費	5,630億円		15,735億円	H24年			
			維持管理費	331億円		1,068億円				
						314億円				
事業遅延によるコスト増	費用増加額		— 億円		便益減少額		— 億円			
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>◆災害への備え [東北地方と西日本をつないだ命の道] 東日本大震災直後、東名ルート的大型車交通量は89%に減少したが、内陸に位置する圏央道は112%に増加した。東北地方と首都圏・西日本をつなぐ災害時の代替路機能を発揮。 また、西日本から東北地方への自衛隊災害救助派遣の際には、余震による大津波警報で東名ルートが利用できない中、圏央道を介した中央道ルートが選択され、迅速な移動に貢献。</p> <p>◆都市の再生・地域活性化の支援 [沿線地域で進む企業立地] 沿線地域の工業団地には約1000社が立地。 [企業進出に伴う税収増加を財源とした高齢者支援制度の実現] 企業立地や大型店舗の進出に伴う固定資産税等の増収分を財源とし、後期高齢者医療制度の自己負担分を全額補助する制度が実現。</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</p> <p>特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<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。 CO：日平均値の年間2%除外値 0.945~1.356 ppm (10ppm以下) NO₂：日平均値の年間98%値 0.046~0.051 ppm (0.04~0.06ppmのゾーン又はそれ以下) <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。 測定値：昼間58~65dB 夜間53~64dB (環境基準：昼間70dB 夜間65dB) <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>沿線人口は、全国平均と比較して増加傾向。 県内総生産は、全国と比較して同程度。 自動車保有台数は、貨物自動車および乗用車は減少傾向にあるが軽自動車は増加傾向。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>環状道路機能の発揮、渋滞緩和、地域活性化への支援など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価の必要はないものとする。 ただし、大気環境・騒音・振動などの生活環境、動植物の状況などの自然環境について、当該区間の環境影響評価における事後調査を実施する。 当該区間は環状道路としての効果が大きいが発現されていることが確認できたことから、今後も首都圏の3環状道路の早期整備に向け努力していく。</p>
	<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> <p>本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。 事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと思われる。</p>
	<p>特記事項</p> <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。
 ※ 1 当該評価区間の最終供用年を記載（日の出～青梅：H13年度、あきる野～日の出：H16年度、八王子JCT～あきる野：H19年度）