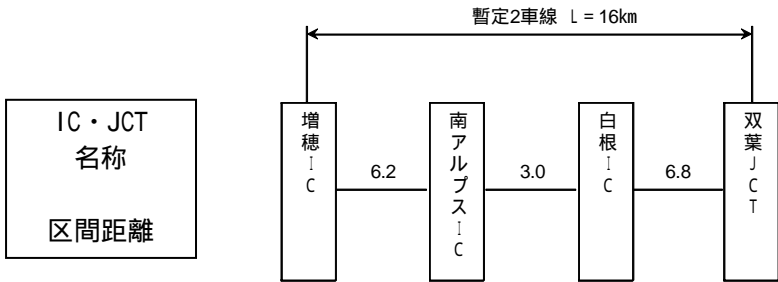


## 事後評価結果（平成23年度）

担 当 課：中日本高速道路㈱建設チーム

担当課長名：尾崎 正昭

<b>路線名</b>	中部横断自動車道 増穂～双葉JCT	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	中日本高速道路㈱		
<b>起終点</b>	自：山梨県甲斐市 至：山梨県南巨摩郡富士川町			延長	1.6 km		
<b>事業概要</b>							
<p>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ぶとともに、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。</p>							
<b>事業の目的・必要性</b>							
<p>中部横断自動車道は、静岡県静岡市を起点に、山梨県甲斐市を經由して長野県小諸市に至る延長約13.6kmの高速自動車国道です。中部横断自動車道により、新東名高速道路、中央自動車道及び上信越自動車道が接続され、周辺地域における生活、産業、観光面の活性化、水害時の交通寸断の改善、地震災害時の緊急輸送路の機能向上、高次医療施設への迅速な移動が可能となるなど、様々な効果が期待されます。</p> <p>このうち、当該事後評価区間は、新東名高速道路と中央自動車道間の一部であり、地域の活性化に寄与する重要な路線である。</p>							
<b>事業概要図</b>							
							
<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度 <sup>1</sup> : H5年度 都市計画決定: S62、H2年度	用地着手: H7年度 工事着手: H9年度	供用年 <sup>2</sup> : (計画) H18年度 (実績) H18年度	変動	1.00倍	
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) 1,237億円 (実質値) 870億円	実績 <sup>3</sup>	(名目値) 1,206億円 (実質値) 848億円	変動	0.97倍 0.97倍	
	<b>交通量</b>	計画時 (H20)	2,100台/日	実績 (H20) <sup>4</sup>	2,600台/日	変動	1.23
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道 当該路線)	19.9km/h (31.1km/h 51.0km)		<b>交通事故減少</b> (供用前現道 供用後現道+当該路線)	21.2件/億台km (91.7件/億台km 70.5件/億台km)		
	<b>費用便益 分析結果 (事後)<sup>5</sup></b>	B / C	総費用	1,292億円	総便益	1,638億円	基準年
		1.3	事業費:	1,129億円	走行時間短縮便益:	1,490億円	H23年
			維持管理費:	163億円	走行経費減少便益:	88億円	
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額:	- 億円	便益減少額:	- 億円		
<b>事業遅延の理由</b>							
遅延なし							

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>インターチェンジ等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する。身延山・下部温泉の年間観光客入込数は約150万人となっている。身延山の主要な観光地の一つである久遠寺へのアクセス向上、時間短縮に寄与する。増穂インターチェンジが供用されたことにより、今まで利用していたインターチェンジと比較し所要時間が約16分短縮される。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甲府市（山梨県）と静岡市（静岡県）のアクセス向上、時間短縮に寄与する。国道52号利用時に比べ、約5分短縮される。</p> <p>三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 新たに60分以内に三次医療施設へ到達可能となる人口（約2.8千人）等が増加する。また、富士川町役場から山梨県立中央病院までの所要時間が約6分短縮される。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・産業立地の誘発</li> </ul>
<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"> <li>・環境アセスメントにおける評価箇所において最新のバックグラウンド濃度に現況の高速道路寄与分を合算して大気環境を予測したところ、全地点で環境基準値を満足する結果となった。 NO<sub>2</sub>：現況予測値 0.028～0.030ppm（環境基準：0.04～0.06ppm以下）</li> </ul> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境アセスメントで予測した断面において、保全対象家屋が現時点で存在する全箇所環境基準値を下回る結果となった。 現況予測結果（昼間）51dB～70dB（環境基準値：70dB） （夜間）46dB～61dB（環境基準値：65dB）</li> </ul> <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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・甲信越地方の人口は、H17年と比較してH22は減少傾向</li> <li>・甲信越地方の工場立地件数は、H19以降減少傾向</li> <li>・山梨県の観光客数は、H19以降減少傾向</li> </ul>
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p>	<p>費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果の発現状況から整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性は無いものとする。</p> <p>ただし、現在建設が進められている中部横断道の延伸により、本区間の利用状況に変化が生じることが考えられる。よって、関係する区間の事後評価において、当該区間の利用状況、沿線環境についても確認する。</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>特になし</p>	
<p>特記事項</p> <p>特になし</p>	

- 1：当該評価区間の施行命令を記載
- 2：当該評価区間の最終供用年を記載。（双葉JCT～白根IC：H13年、白根IC～南アルプス：H15年）
- 3：（計画時-実績）のコスト減額要因は、新技術の採用等によるもの。
- 4：休日特別割引及び無料化社会実験の影響がないH20交通量としたもの。
- 5：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。