

事後評価結果（平成19年度）

担当課：中日本高速道路株式会社 計画設計チーム

担当課長名：阿部 文彦

路線名	中央自動車道 (上野原～大月) (改築)	事業区分	一般有料等	事業主体	中日本高速道路株式会社					
起終点	自：山梨県上野原市上野原 至：山梨県大月市大月町花咲	延長	20.7 km							
事業概要										
中央自動車道の上野原IC～大月JCT間の渋滞解消のため4車線から6車線への拡幅及び連絡施設（大月ジャンクション）の改良等を行った。										
事業の目的・必要性										
中央自動車道（上野原～大月）は山岳地帯を通過することから、厳しい道路線形やトンネル群による交通の隘路が複数点在することに加え、平成元年以降は交通量が5万台/日を超え、休日を中心に渋滞や速度低下の発生が恒常化した。このため、高速道路本来の機能である高速性や定時性を確保するため、本事業が計画された。なお、お客様の利便性向上を図るため、混雑していた休憩施設の拡張も併せて計画された。										
事業概要図										
<p style="text-align: center;">*下り線ラフのみ</p> <p style="text-align: center;">事後評価対象区間 L = 20.7 km</p>										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H4年度	用地着手	H6年度	供用年	(計画) H12年度	変動	1.24倍	
		都市計画決定	-	工事着手	H8年度	(暫定/完成)	(実績) H14年度			
	事業費	計画時	(名目値) 1,080億円		実績	(名目値) 1,280億円		変動	1.19倍	
			(実質値) 1,070億円			(実質値) 1,250億円		変動	1.18倍	
	交通量	計画時	-		実績	52,000～53,100台/日 (平成18年)		変動	-	
	旅行速度向上	改築前	上り線(八王子～甲府南) 57.3 km/h	改築後	64.2 km/h	交通事故減少	19.0	14.9	件/億台・日	
		休日ピーク時平均	下り線(八王子～大月) 69.6 km/h	(H11年)	(H18年)	改築前	(H11年)	(H18年)		
費用便益分析結果 (事後)	B / C	1.2	総費用	1,565億円	総便益	1,899億円	基準年			
			事業費	1,490億円	走行時間短縮便益	1,748億円	H19年			
			維持管理費	76億円	走行経費減少便益	94億円				
事業遅延によるコスト増	費用増加額	74億円	便益減少額	86億円						
事業遅延の理由										
大月市域の用地買収の遅れにより一部の事業が遅延したが、段階的な開通を行った。										

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の。

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>主要な観光地へのアクセス向上による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 山梨県内へ県外からの観光客が増加 2,335万人(H11) 2,882万人(H18) (547万人増加) 行き帰りの所要時間が短縮され滞在時間が長くなり、ツアー企画は周遊観光地が増加。 <p>三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 上野原市～山梨県立中央病院(第三次医療施設:甲府市)所要時間 当該道路渋滞時 1時間31分 1時間12分 (19分短縮) <p>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>交通集中渋滞発生時間 上野原IC～大月JCT:714時間(H11.1～12) 2時間(H18.1～12)</p> <p>ピーク時間帯の平均所要時間 上り線(八王子IC～甲府南IC)休日:83分(H11) 72分(H18) 11分短縮 下り線(八王子IC～大月JCT)休日:39分(H11) 34分(H18) 5分短縮</p> <p>ピーク時間帯の余裕時間 上り線(八王子IC～甲府南IC)休日:83分(H11) 60分(H18) 23分短縮 下り線(八王子IC～大月JCT)休日:36分(H11) 13分(H18) 23分短縮</p> <p>余裕時間:所要時間の95%タイル値と平均所要時間の差 所要時間の95%タイル値:所要時間を小さい順に並べたとき、小さいほうから数えて95%に位置する所要時間の値</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"> 高速道路沿線の一般大気観測局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境基準値を満足する。 N₂:日平均値の年間98%値 0.032～0.047ppm (0.04～0.06ppm以下) CO:日平均値の年間2%除外値 1.05～1.13ppm (10ppm以下) <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> 遮音壁については必要に応じ設置済み 環境アセスメントで予測した全ての断面について実測した結果、全ての箇所環境基準値を満足している。 実測値(昼間) 53～65dB (環境基準値:70dB) 実測値(夜間) 50～60dB (環境基準値: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>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>山梨県の県内総生産は、全国と同様に平成10年、13年にマイナス成長を示すが、平成14年度以降は県内総生産の伸びが全国を上回る。</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>費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、整備効果の発現状況から、一定の整備効果が得られており改善措置等の必要性はないことから、本区間としては、今後の事後評価の必要性はないものとする。</p> <p>ただし、今後のネットワーク整備による利用動向・渋滞状況の変化、これに伴う沿道及び地域社会に与える影響の変化については適宜フォローアップしていく。</p> <p>また、上り線については上野原～大月間の渋滞は解消したものの、下流側の小仏トンネル付近を先頭とする渋滞が課題となっている。</p> <p>当社としては、TDMや小仏トンネル手前に付加車線を設置するなど渋滞対策に取り組んでいるものの、今後のネットワークの進展や周辺の交通状況を見ながら、抜本的な渋滞対策について検討を進めていく。</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>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>