

事後評価結果(7年度)

担 当 課: 中日本高速道路(株)経営企画課

担当課長名: 原田 雅也

事業名	中部横断自動車道 新清水JCT～富沢	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路(株)				
起終点	自: 静岡県静岡市清水区吉原(新清水JCT) 至: 山梨県南巨摩郡南部町福士(富沢)	延長	20.7km						
事業概要	<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>								
事業の目的・必要性	<p>中部横断自動車道は新東名高速道路をはじめ、中央自動車道、上信越自動車道が接続され、静岡・山梨・長野県との連携・交流を促進するとともに、沿線の方々が安心して暮らせるネットワークの構築、物流体系の確立や広域的観光ゾーンの形成・支援等に寄与するもの。</p>								
事業概要図	<p>The map illustrates the Chubu Cross-Country Expressway route. Key interchanges and opening dates are marked: 2017.3.19 opening (9.3km) between 増穂 and 六郷; 2019.3.10 opening between 六郷 and 富沢; 2021.8.29 opening between 富沢 and 新清水JCT; 2019.11.17 opening between 新清水JCT and 新静岡. Other interchanges shown include 双葉JCT, 甲府昭和, 富士吉田, 御殿場JCT, and 沼津. The route is color-coded: blue for existing roads, green for the new expressway, and red for the 2017 opening section.</p>								
事業の 効果 等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H10年度 H8年度	用地着手 工事着手	H19年度 H17年度	供用年 (暫定/完成)	(当初)H30年度/ (実績)H30年度/	変動	1.0倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) 1,555/-億円 (実質値) 1,553/-億円		実績 (暫定/完成)	(名目値) 1,751/-億円 (実質値) 1,748/-億円		変動	1.1倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	-/6,300台/日		実績 (暫定/完成)	-/7,000台/日		変動	111%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	46.1 (供用直前年次)	→	86.0 km/h (供用後年次) R3年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	-	→	-	件/億台扣 年度 (供用後年次) 年度
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用 : 1,731億円 (事業費: 1,484億円 維持管理費: 248億円 更新費: 0億円)		総便益 : 1,539億円 (走行時間短縮便益: 1,485億円 走行経費減少便益: 26億円 交通事故減少便益: 28億円)		基準年	2008年	

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	11,093億円	総便益	16,249億円	基準年
	1.5 (1.4)	6.1% (5.8%)	事業費: 10,375億円 維持管理費: 633億円 更新費: 85億円		走行時間短縮便益: 14,424億円 走行経費減少便益: 1,565億円 交通事故減少便益: 260億円		2025年
事業遅延による コスト増	費用増加額		-		便益減少額	-	
			-億円				-億円
事業遅延の理由							
-							
交通量変動の理由							
景気の緩やかな回復基調を受けた交通量の増等							
客観的評価指標に対応する事後評価項目							
<ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保(渋滞緩和・新たなバス路線の見込) ・物流効率化の支援(港湾へのアクセス向上) ・安全で安心できるくらしの確保(三次医療施設へのアクセス向上) 							
他10項目について効果の発現が見られる。							
その他評価すべきと判断した項目							
特になし							
事業による 環境 変化	環境影響評価に対応する項目						
	当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。 CO2: 5万t/年削減 NO2: 120t/年削減 SPM: 9.9t/年削減						
その他評価すべきと判断した項目							
特になし							
事業評価監視委員会の意見							
対応方針(案)のとおり今後の事後評価の必要性はないものと考えられる							
事業を巡る社会経済情勢等の変化							
H14 中部横断自動車道(白根～双葉JCT)開通 H16 中部横断自動車道(南アルプス～白根)開通 H18 中部横断自動車道(増穂～南アルプス)開通 H29 中部横断自動車道(六郷～増穂)開通 H31 中部横断自動車道(下部温泉早川～六郷)、(富沢～南部)、(新清水JCT～富沢)開通 R3 中部横断自動車道(南部～下部温泉早川)開通							
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性							
定量的に計算可能な便益に加え、それ以外にも多くの効果が得られていることから、今後事後評価の必要性はない							
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性							
特になし							
特記事項							
特になし							

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※B/Cの値は、新清水JCT～双葉JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果