

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 ろくごう ますほ 六郷～増穂	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: 山梨県西八代郡市川三郷町宮原(六郷) 至: 山梨県南巨摩郡増穂町大柵(増穂)	延長	9.3km						
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 shows the route of the Chubu Transverse Expressway (中部横断自動車道) from Mitsuoka (六郷) to Masuho (増穂). Key features include: <ul style="list-style-type: none"> Opening dates: 2017.3.19 (9.3km), 2019.3.10 (20.7km), 2019.11.17, 2021.8.29, 2019.3.10. Interchanges: 双葉JCT, 甲府昭和, 御殿場JCT, 新清水JCT, 新静岡, 清水JCT. Other roads: 富士吉田, 東富士五湖道路, 沼津. </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)H29年度/ (実績)H29年度/	変動	1.0倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) 664/-億円 (実質値) 666/-億円		実績 (暫定/完成)	(名目値) 713/-億円 (実質値) 715/-億円		変動	1.1倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	-/5,100台/日		実績 (暫定/完成)	-/7,900台/日		変動	154%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	46.1	→	78.5 km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	-	→	-	件/億台扣
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用 : 772億円 (事業費: 634億円 維持管理費: 138億円 更新費: 0億円)		総便益 : 784億円 (走行時間短縮便益: 743億円 走行経費減少便益: 22億円 交通事故減少便益: 18億円)		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 (2.1)	6.1% (3.0%)	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、今後事故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