

事後評価結果（平成25年度）

担当課：中日本高速道路(株)建設第一ム

担当課長名： 和田 宣史

路線名	東海北陸自動車道 (飛騨清見～小矢部砺波)	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：岐阜県高山市清見町夏麻 <small>たかやましきよみちょうなつまや</small> 至：富山県小矢部市水島 <small>おやべしみずしま</small>			延長	68km				
事業概要									
東海北陸自動車道は、中部圏の南北に縦断し、かつ名神高速道路と北陸自動車道を結び、中部圏における骨格的交通網の中核を成し、東海地域・北陸地域の一体的発展に大きく寄与する路線である。									
事業の目的・必要性									
東海北陸自動車道は、一般国道156号に平行して中部圏を南北に縦断し名神高速道路と北陸自動車道に連絡し広域的なネットワークを形成する延長約185kmの路線であり、このうち当該事後評価区間は、飛騨清見から北陸自動車道と連絡する小矢部砺波間の地域の活性化に寄与する重要な区間である。									
事業概要図									
事業の効果等	事業期間	事業化年度	S53年度	用地着手	S56年度	供用年	(計画) H15年度	変動	1.3倍
		都市計画決定	-	工事着手	S62年度		(実績) H20年度		
	事業費	計画時	(名目値) 3,016億円 (実質値) 4,486億円	実績	(名目値) 2,671億円 ※1 (実質値) 3,981億円			変動	0.89倍 0.89倍
	交通量	計画時(H20)	3,019台/日	実績(H20)	7,421台/日			変動	2.46
	旅行速度向上	(供用前現道→当該路線)	39.6km/h (38.7km/h→78.3km)	交通事故減少	(供用前現道→供用後現道+当該路線)	14.9件/億台km (39.9件/億台km→25.0件/億台km)			
費用便益分析結果(事前) ※2	B/C	総費用	-	総便益	-	基準年			
	-	事業費	-	走行時間短縮便益	-				
		維持管理費	-	走行経費減少便益	-				
			-	交通事故減少便益	-				
費用便益分析結果(事後) ※3	B/C	総費用	4,516億円	総便益	4,797億円	基準年			
	1.1	事業費	3,782億円	走行時間短縮便益	4,040億円				
		維持管理費	734億円	走行経費減少便益	575億円				
				交通事故減少便益	182億円				H25年
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									
遅延なし									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ●当該路線の整備による生活圏域の拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・東海北陸道全通により、高山市の生活圏域（約2時間）が2.3倍に拡大 ●高速バスの利用拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・富山と名古屋を結ぶ高速バスの便数が東海北陸全通後22便増加 ●三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へアクセス向上、時間短縮に寄与する。 ●自然災害による国道156号及び41号の通行止め時における代替路線を形成する <ul style="list-style-type: none"> ・一般道が自然災害により長期間にわたり通行不能となった事象が発生しており、その際に無料措置を取るなど代替路として寄与している。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域交流の活性化（昇龍道プロジェクトの活性化に寄与） ・高速道路利用による通学圏域の拡大
<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"> ・当該区間の整備により国道156号、国道41号等の平行区間における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する。 <p>CO₂：約2万トン/年削減 NOx：約71トン/年削減 SPM：約4トン/年削減</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>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>国際拠点港湾である伏木富山港の国際コンテナ貨物量の推移が平成20年度の全通時から年々増加傾向で1.2倍に推移しており、名古屋方面から直近の小杉ICの大型車の交通量が約2倍に増加している状況。</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>費用対効果分析結果や利用状況、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>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：（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。

※2：当該事業における、事前の費用対便益分析は実施していない。

※2：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。