

個別事業の評価

中部横断自動車道 (新清水JCT～富沢、六郷～増穂)

目次



1.	路線概要(中部横断道 新清水JCT～富沢、六郷～増穂)	P2
2.	事業進捗の見込みの視点	P3
3.	事業の必要性に関する視点	
3-1.	前回(2011年)の委員会での審議結果	P4
3-2.	円滑なモビリティの確保 ①所要時間の短縮 / ②高速バスの利便性向上	P5～P6
3-3.	物流効率化の支援 ①工場立地の促進	P7
3-4.	個性ある地域の形成 ①観光の活性化	P8
3-5.	安全で安心できるくらしの確保 ①救急医療の支援	P9
3-6.	災害への備え ①大規模災害時の早期復旧への貢献 / ②国道52号通行止め時の迂回路	P10～P11
4.	費用対効果分析方法・分析結果	P12～P14
5.	対応方針(原案)	P15～P16

1. 路線概要(新清水JCT～富沢、六郷～増穂)

- 道路名:中部横断自動車道
- 区間名:静岡県静岡市～山梨県南巨摩郡富士川町【新清水JCT～富沢】
山梨県西八千代郡市川三郷町～山梨県南巨摩郡南部町～【六郷～増穂】
- 延長:約31km【新清水JCT～富沢JCT:約21km、六郷～増穂:約10km】
- 規格:第1種第3級 設計速度80km/h
- 車線数:暫定2車線(用地取得4車線)

○事業の経緯【新清水JCT～富沢、六郷～増穂】

1991年12月20日	基本計画決定
1996年12月27日	整備計画決定
2006年 3月31日	事業許可・機構協定締結



2. 事業進捗の見込みの視点

- 新清水JCT～富沢 : 用地取得率99%(+4%)、工事着手率100%(+40%)
- 六郷～増穂 : 用地取得率99%(+4%)、工事着手率99%(+54%)

※(%)は前回再評価時からの進捗を示す。

今後、用地取得を進めるとともに、取得済み区間から順次工事を着手することで、完成予定年度までに完成することが可能。



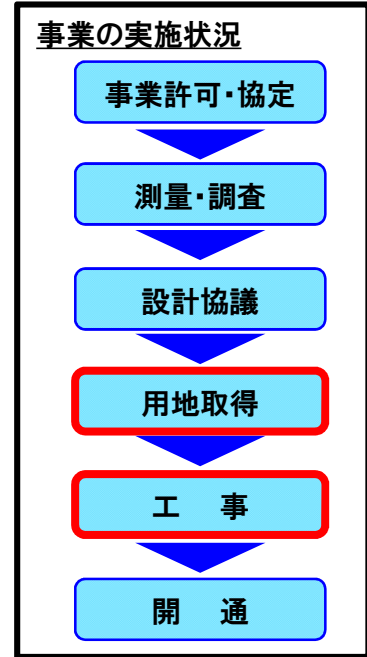
吉原高架橋



樽峠トンネル

区間	六郷IC～増穂IC
進捗状況	用地概成 工事全面展開
供用予定年度	2016年度

区間	新清水JCT～富沢IC
進捗状況	用地概成 工事全面展開
供用予定年度	2017年度



※進捗状況は
2014.9末現在

3. 事業の必要性に関する視点

3-1. 前回(2011年)の委員会での審議結果

NEXCO

事業の必要性に関する視点

- 南海トラフ巨大地震の発生が切迫している中、大きな被害が予想される静岡県域へのネットワーク確保の観点から早期整備の必要性が高まっている。
- 異常気象等による災害発生時における、既存の鉄道・国道の代替路確保の観点から、早期整備の必要性が高まっている。

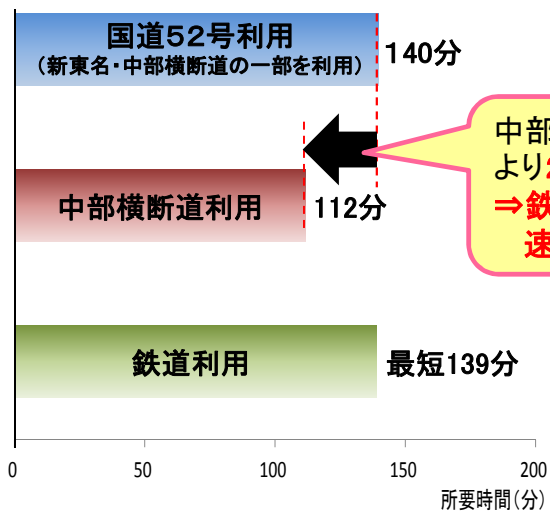
3-2. 円滑なモビリティの確保

① 所要時間の短縮



- 甲府市－静岡市間の所要時間は国道52号を利用した場合140分。また国道52号は、全国の国道平均よりも旅行速度が低く混雑度が高い状況。
- 中部横断道の整備により、甲府市－静岡市間の所要時間は112分に短縮(28分の短縮)され、鉄道利用よりも早い移動が可能。また、通過交通が中部横断道に転換されることで、国道52号の混雑の緩和に貢献。

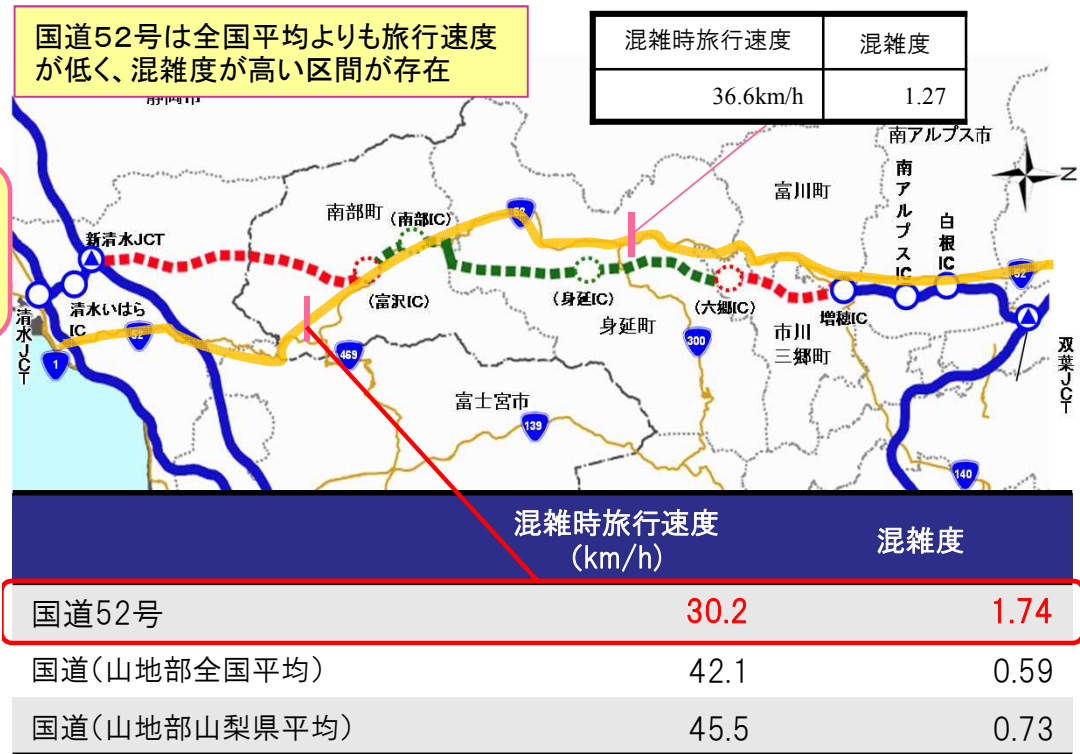
< 中部横断道による甲府市～静岡市の時間短縮効果 >



中部横断道利用により**28分短縮**・
⇒**鉄道利用より速くなる**

※所要時間の算定
 ・開通前：2010道路交通センサス混雑時旅行速度で走行した場合
 ・開通後：中部横断道（新清水JCT～増穂）を規制速度(70km/h)で、他の路線を2010道路交通センサス混雑時旅行速度で走行した場合

< 渋滞発生状況 >



出典：2010年度道路交通センサス

3-2. 円滑なモビリティの確保

② 高速バスの利便性向上



- 前回再評価時以降の2012年7月20日より、静岡と甲府・竜王を結ぶ高速バスが1日2往復で運行、一部は国道を經由し、所要時間は3時間を要している。
- 中部横断道の整備により、高速道路のみのルートでの運行が可能となり、所要時間が大幅に短縮され、利用客数の増加及び運行便数の増加による都市間の移動の利便性向上に貢献。

【高速バス事業者の動向】

- ・ 高速バス「静岡甲府線」の平日運賃が2014年9月1日から1か月間約4割引きに。
- ・ 事業者としては、今のうちからこの路線をアピールし、静岡市から山梨、長野方面への需要掘り起こしへ準備を進めている。

出典：静岡新聞 2014年8月31日付 『期待も伸びる中部横断道』



現在高速バス「静岡甲府線」は静岡駅～甲府・竜王を約3時間で結び、1日2往復の頻度で運行。



甲府・竜王

静岡駅

開通前
180分

開通後
150分

30分
短縮

バス事業者 の声



○静岡甲府線は中部横断の全線供用を見据えて運行しており、早期の開業を期待する。

○国道52号は台風や降雪で通行止めが多い路線である。今年も1月15日の降雪や10月6日の台風で通行止めとなった。JR身延線も然りであるが、バスは国道52号が通行止めとなれば運休となるため、中部横断道整備によって運休が回避され、移動の信頼性が向上されることを期待する。

周辺住民 アンケート結果



- 自分が観光目的で山梨県に行きやすくなる。(静岡市・30代女性)
- 観光・買い物など、静岡⇄山梨の行き来がとて増えると思う。(甲府市・30代女性)
- 海、山、それぞれの観光資源や魅力を多くの人と満喫できることを期待しています。(静岡市・40代男性)

※所要時間の算定

- ・ 開通前：静岡甲府線時刻表の発着時間
- ・ 開通後：中部横断道（新清水JCT～増穂）を規制速度(70km/h)で、他の路線を2010道路交通センサス混雑時旅行速度で走行した場合

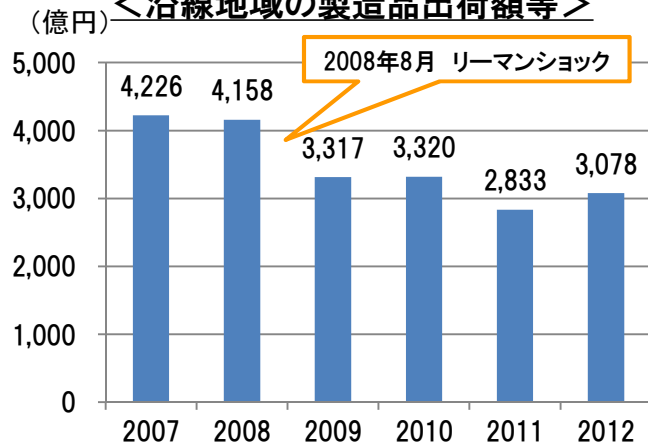
3-3. 物流効率化の支援

①工場立地の促進

NEXCO

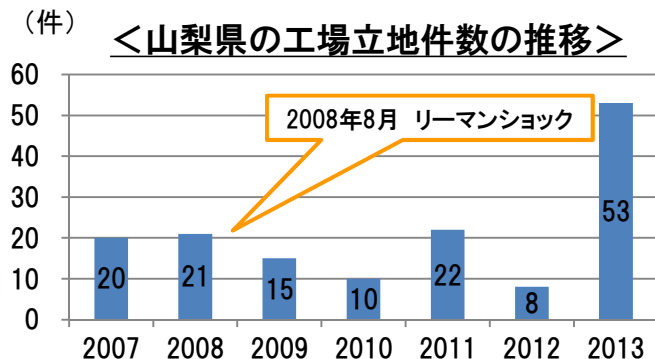
- 山梨県内の当該区間周辺市町村の工業製品出荷額は、前回再評価時以降、横ばい傾向。また山梨県から清水港への船積港別貨物量は、東京港、横浜港に次いで全体の約10%を占めている。
- 中部横断道の開通により、清水港から甲府市への所要時間が119分から95分と大幅に短縮され、物流拠点へのアクセス向上による地域産業の活性化に貢献。

＜沿線地域の製造品出荷額等＞



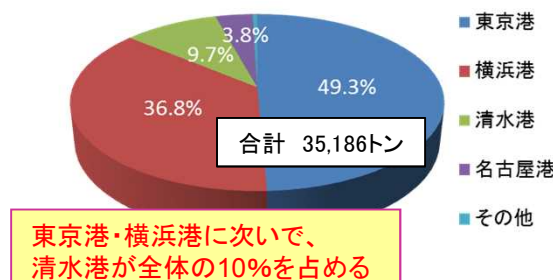
出典：工業統計調査
(甲府市・南部町・身延町・市川三郷町の合計)

＜山梨県の工場立地件数の推移＞



出典：立地動向調査

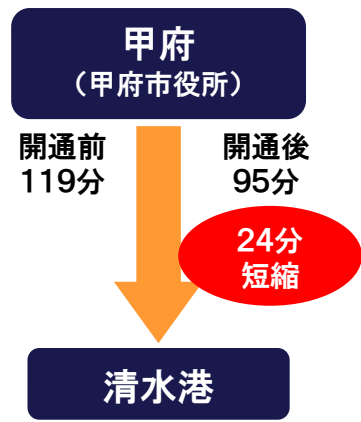
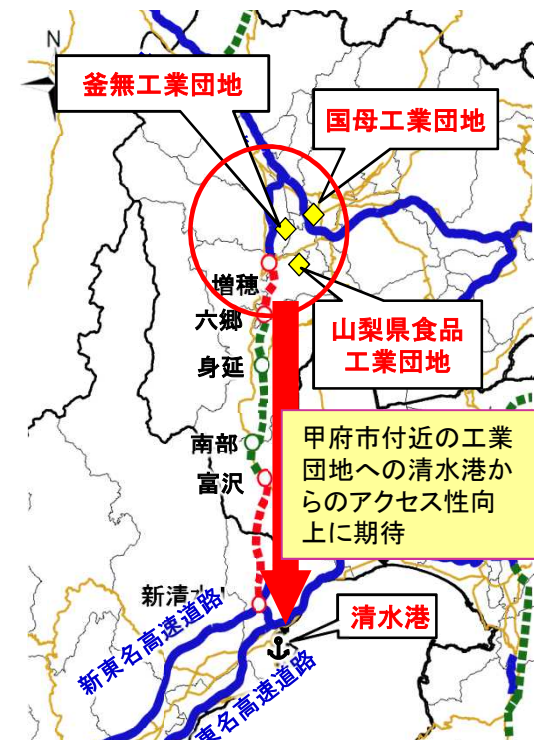
＜山梨県からの船積港別貨物量＞



東京港・横浜港に次いで、清水港が全体の10%を占める

出典：2013全国輸出入コンテナ貨物流動調査

＜中部横断道沿線と清水港のアクセス＞



国母工業団地の声

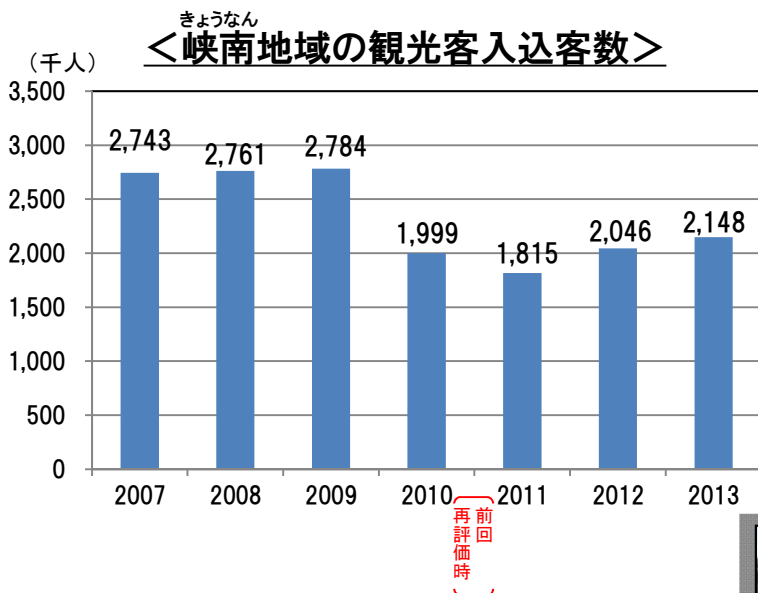
○中部横断道が完成されメリットが具体化すれば、清水港や静岡空港に目を向けることになるだろう。

※所要時間の算定
 ・開通前：2010道路交通センサス混雑時旅行速度で走行した場合
 ・開通後：中部横断道（新清水JCT～増穂）を規制速度（70km/h）で、他の路線を2010道路交通センサス混雑時旅行速度で走行した場合

3-4. 固定ある地域の形成

① 観光の活性化

- 前回の再評価時以降、沿線地域の観光入込客数は約200万人程度で横ばい傾向。
- 中部横断道の整備により、これまで近隣にICが無かった観光エリアへのアクセス圏が拡大し、観光入込客数の増加による地域の活性化に貢献。



出典：山梨県観光入込客統計調査報告書
 ※峡南地域：身延町、早川町、南部町、市川三郷町

< 沿線地域の観光資源 >



沿線自治体観光課の声



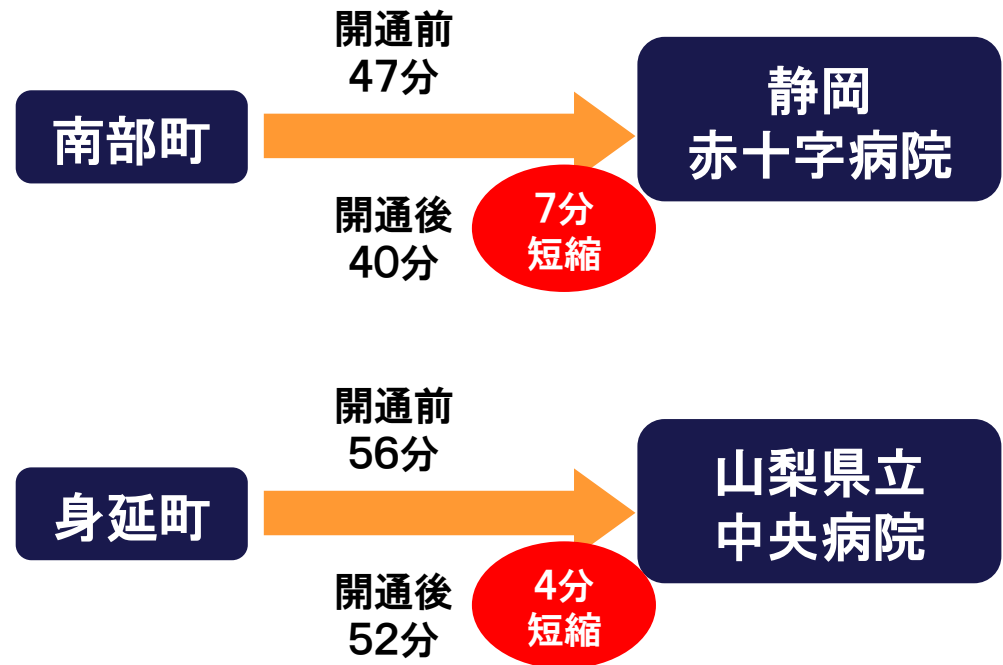
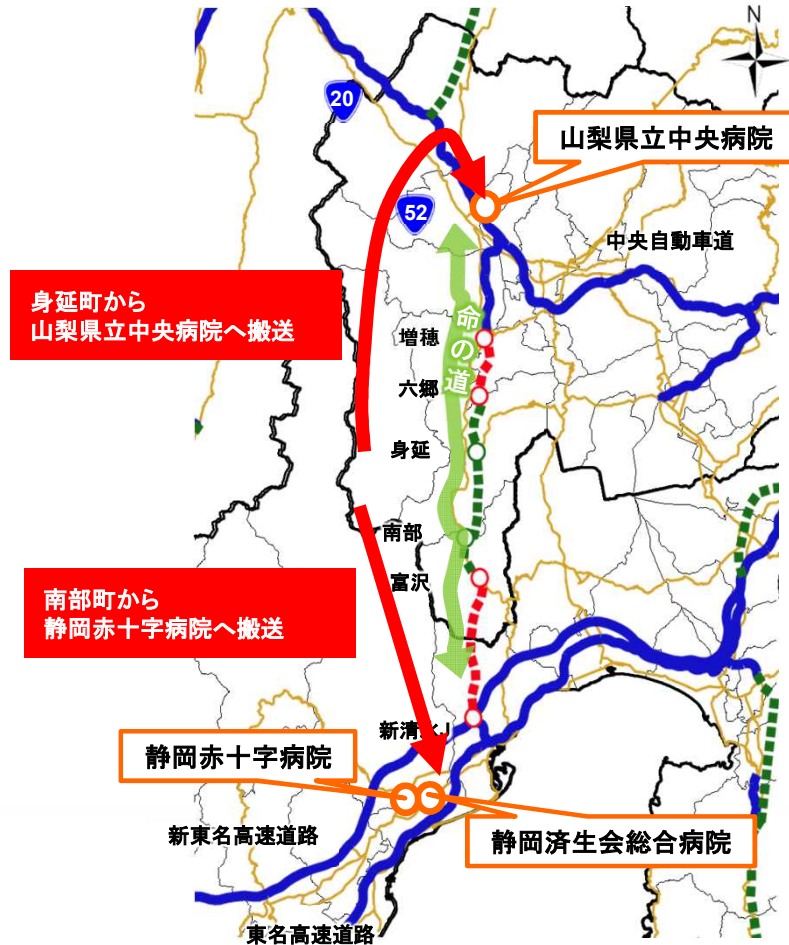
- 現在は近県や首都圏からの観光客が多いです。国道52号沿い(下部温泉、身延山、なかとみ和紙の里など)や国道300号沿い(本栖湖、道の駅しもべなど)が一般的な観光回遊ルートです。
- 中部横断道開通によって、中京・関西圏からの観光客の増加を期待します。また、他の高速道路や羽田空港、静岡空港からのアクセスが向上することで、更に遠方からの入込や外国人観光客の増加にも期待しています。
- 今後はSAなどでの観光情報の発信を強化していただきたいです。また、中部横断道の片側2車線化を早期に実現していただきたく思います。

3-5. 安全で安心できるくらしの支援

① 救急医療の支援

- 周辺地域の救急搬送時間は、峡南地域から第三次医療施設である静岡赤十字病院まで、現況で47分を要している。
- 中部横断道の開通により、山梨県・静岡県内の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮され、迅速かつ円滑な救急搬送が可能となり、地域の救急医療に貢献。

<沿線地域からの第三次医療施設への搬送>



※所要時間の算定

- ・開通前：2010道路交通センサス混雑時旅行速度で走行した場合
- ・開通後：中部横断道（新清水JCT～増穂）を規制速度（70km/h）で、他の路線を2010道路交通センサス混雑時旅行速度で走行した場合

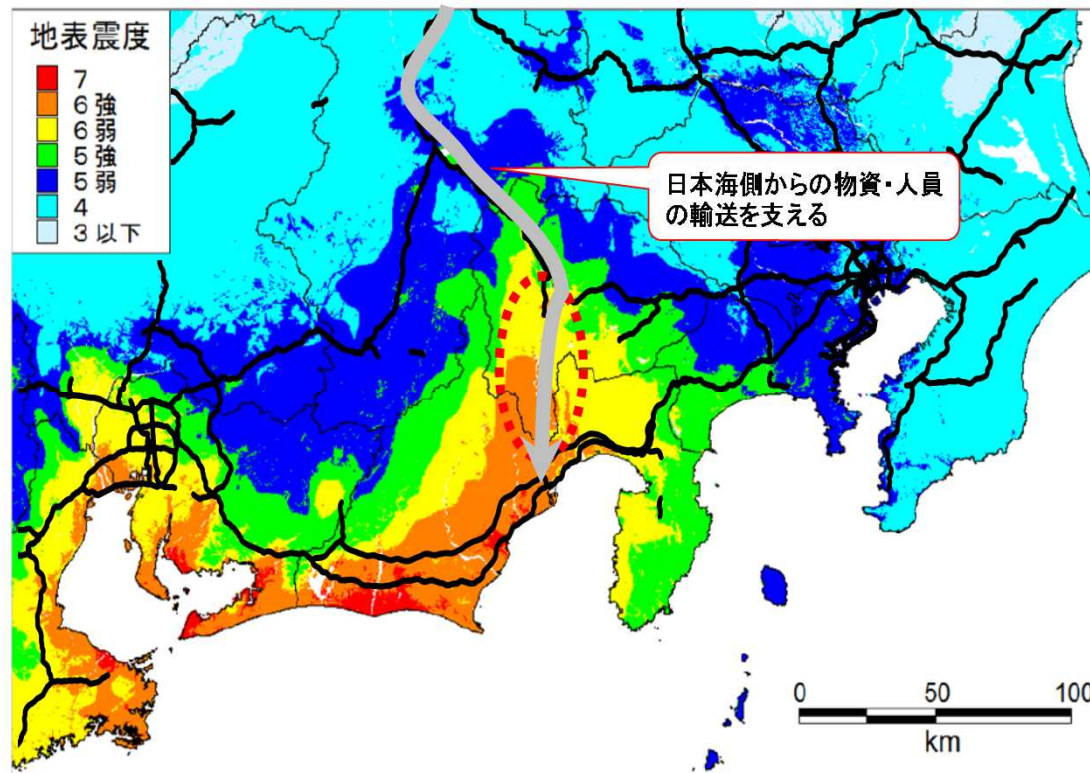
3-6. 災害への備え

①大規模災害時の早期復旧への貢献

NEXCO

- 首都直下地震や南海トラフ巨大地震の発生時の最新の被害想定でも、首都圏、中部地方、東海地方の太平洋側は、交通ネットワークが甚大な被害を受けることが想定。
- 中部横断道の整備によって、日本海・太平洋2面活用型国土の構想に基づいた、新たな交通ネットワークが整備され、災害時の救援・救護活動、早期復旧に貢献。

<南海トラフ巨大地震の震度分布(基本ケース)>



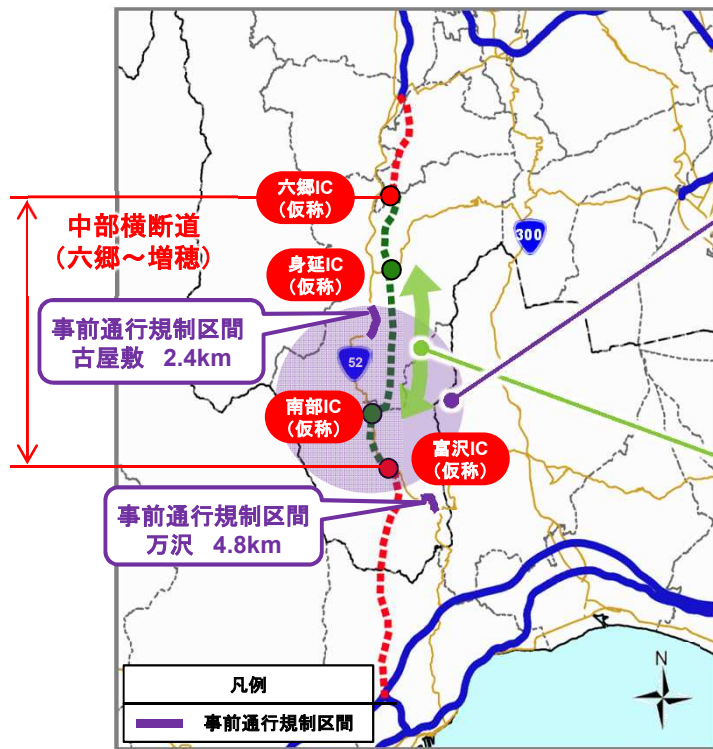
出典:南海トラフ巨大地震の被害想定(第二次報告) 2013年3月18日
(中央防災会議 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ)

3-6. 災害への備え

② 国道52号通行止め時の迂回路

- 国道52号には降雨量による事前通行規制区間が2箇所あり、災害発生時などにおいて「古屋敷区間」と「万沢区間」が通行止めとなった場合、この間の集落に居住する約13,000人が孤立状態になると推測される。
- 中部横断道の整備により、国道52号の通行止め時の迂回が可能となり、孤立集落の発生を回避、リダンダンシーの確保が可能となる。

< 中部横断道の整備に伴う脆弱なネットワークの解消 >



「古屋敷」と「万沢」が通行止めになった場合に、孤立が懸念される人口

約13,000人
 出典：2010年国勢調査地域メッシュ統計より、
 古屋敷～万沢間の人口を積み上げ算出

■ 中部横断道整備後

「古屋敷」と「万沢」が通行止めになったとしても、迂回が可能

孤立集落の発生を回避

< 台風による国道52号の通行止 >



周辺住民アンケート結果

- 周辺道路は殆どが整備されていない、山間部等の理由で雨量規制がある路線ばかり。台風の際通行止めだらけで陸の孤島となる。
 (市川三郷町・40代男性)
- 台風シーズンは通行止めになったり、冬場峠道は凍結や積雪でいつも通勤等に支障があります。だから中部横断道路には期待しています。
 (身延町・60代男性)
- 雪が降った時は中央道も通行止めになり不安だった。孤立解消になればいいと思う。
 (甲府市・40代女性)



4. 費用対効果分析方法・分析結果

中部横断自動車道(新清水JCT～富沢、六郷～増穂)の整備有・無それぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と便益の増分を比較し費用対効果を算出します。

便益及び費用については、費用便益分析マニュアルに従い下記項目を対象にしています。B/Cの算出にあたっては、基準年次における現在価値化を行い算定しています。

■便益(B:Benefit)

- ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益

■費用(C:Cost)

- ①建設費 ②維持管理費

算出条件		今 回
算出マニュアル		費用便益分析マニュアル(2008年11月 国土交通省)
基本的事項	検討年数	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年度	2014年度
交通流の推計時点		2030年度
推計の基準となる交通基礎データ		2005年度道路交通センサス
費用・便益の算定	便益	推計時点の便益を基準とし、ブロック別・車種別走行台キロの伸び率により算定
	費用	当該区間の実績及び類似区間の実績をベースに算定
残事業B/Cにおける便益・費用		基準年次以降の便益、費用を計上

4. 費用対効果分析方法・分析結果



(新清水J～富沢)

■全体事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)	経済的内部収益率 (EIRR)
	1,482億円	216億円	57億円	1,755億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	1,425億円	93億円		1,519億円		

■残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)	経済的内部収益率 (EIRR)
	1,482億円	216億円	57億円	1,755億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	883億円	93億円		976億円		

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。
 注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
 注3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

4. 費用対効果分析方法・分析結果



(六郷～増穂)

■全体事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)	経済的内部収益率(EIRR)
	666億円	125億円	37億円	829億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	623億円	62億円		685億円		

■残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比(B/C)	経済的内部収益率(EIRR)
	666億円	125億円	37億円	829億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	356億円	62億円		419億円		

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。
 注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
 注3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年:2014年度

5. 対応方針(原案)

(1)事業進捗の見込みの視点

- ◆現在、用地取得率99%、工事着手率99%~100%。
- ◆今後、用地取得を進めるとともに、取得済み区間から順次工事を着手することで、完成予定年度までに完成することが可能。

(2)事業の必要性に関する視点

円滑なモビリティの確保

- ◆甲府市~静岡市間の移動時間が28分短縮され、通過交通が中部横断道に転換されることにより国道52号の混雑緩和。また、既存の甲府~静岡間の高速バスの所要時間も大幅に短縮され、利用客数・運行便数の増加による移動の利便性向上に貢献。

物流効率化の支援

- ◆清水港から甲府市への所要時間が大幅に短縮され、物流拠点へのアクセス向上による産業立地の誘発に貢献。

個性ある地域の形成

- ◆これまで近隣にICが無かった観光エリアへのアクセスが向上し、観光入込客数の増加による地域の活性化に貢献。

安全で安心できるくらしの確保

- ◆沿線地域から第三次救急医療施設への救急搬送時間が短縮され、迅速かつ円滑な救急医療可能となり、地域の救急医療に貢献。

災害への備え

- ◆日本海・太平洋2面活用型国土の構想に基づいた、新たな交通ネットワークが整備され、災害時の救援・救護活動、早期復旧に貢献。

費用便益比(B/C)

- ◆新清水JCT~富沢 1.2
- ◆六郷~増穂 1.2

5. 対応方針(原案)

(3)都道府県・政令市からの意見

【山梨県】

中部横断自動車道の新清水JCT～富沢間及び増穂～六郷間は、高規格幹線道路網計画のミッシングリンクとなっており、当該区間の整備は本県の切なる願いである。

当該区間の整備により、日本海及び太平洋の臨海地域と本県との連携が強化され、清水港等の活用による海外との物流の促進や広域的観光の振興による本県経済の発展が促される。

また、先の東日本大震災では、高速道路が、救助や緊急輸送路の基軸として、多大な効果を発揮することが改めて認識されたところであり、東海・東南海地震や富士山噴火などによる重大な災害の発生が危惧されている昨今において、中部横断自動車道は、広域的防災体制を強化するとともに、緊急輸送路としての役割を担うなど、防災、住民の安心安全に不可欠な「命の道」となる。

本県の政策には、当該事業の進捗に併せて進めている項目も多いことから、計画どおり本事業を継続するとともに、増穂～六郷間の平成28年度完成、新清水JCT～富沢間の平成29年度完成を切にお願いしたい。

【静岡県】

中部横断自動車道は、東名、新東名と一体となって広域的な高速道路網を構築し、沿線地域の産業、経済、文化、観光などの振興と活性化に貢献するとともに、静岡県と山梨県を結ぶ南北方向の交通機能を確保することで、予想される富士山噴火や南海トラフ巨大地震等の災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な道路である。

今後、新東名高速道路から中央自動車道までが、平成29年度に確実につながるよう本区間の事業推進をお願いしたい。

5. 対応方針(原案)

(3) 都道府県・政令市からの意見

【静岡市】

静岡県中部地域において、中部横断自動車道は南北軸を担うこととなりますが、現在、主に南北軸の交通を支えている国道52号は一部に事前通行規制区間が存在します。本年10月6日に県内を横断した台風18号の際にも、一部区間が通行止めとなりましたが、異常気象時に備えた災害に強い道路として中部横断自動車道の早期全線開通が期待されています。

中部横断自動車道は、関東大連携構想の一翼も担っており、本市のみならず日本の物流や経済活動、地域交流や観光産業に与える影響は大きく、各界からも早期完成を望む声が届いております。

現在事業を進めている区間の完成予定時期に向けた着実な整備推進を希望するとともに、地域住民の切なる願いに応えていただきますようお願い申し上げます。

(4) 対応方針

- ◆ 当事業は継続が妥当。
今後も引続き、完成予定年度に向けて事業を継続する。