

平成20年 2月 21日
中日本高速道路株式会社
事業評価監視委員会
資料 2



中央自動車道(改築)上野原～大月

事後評価(案)



目 次

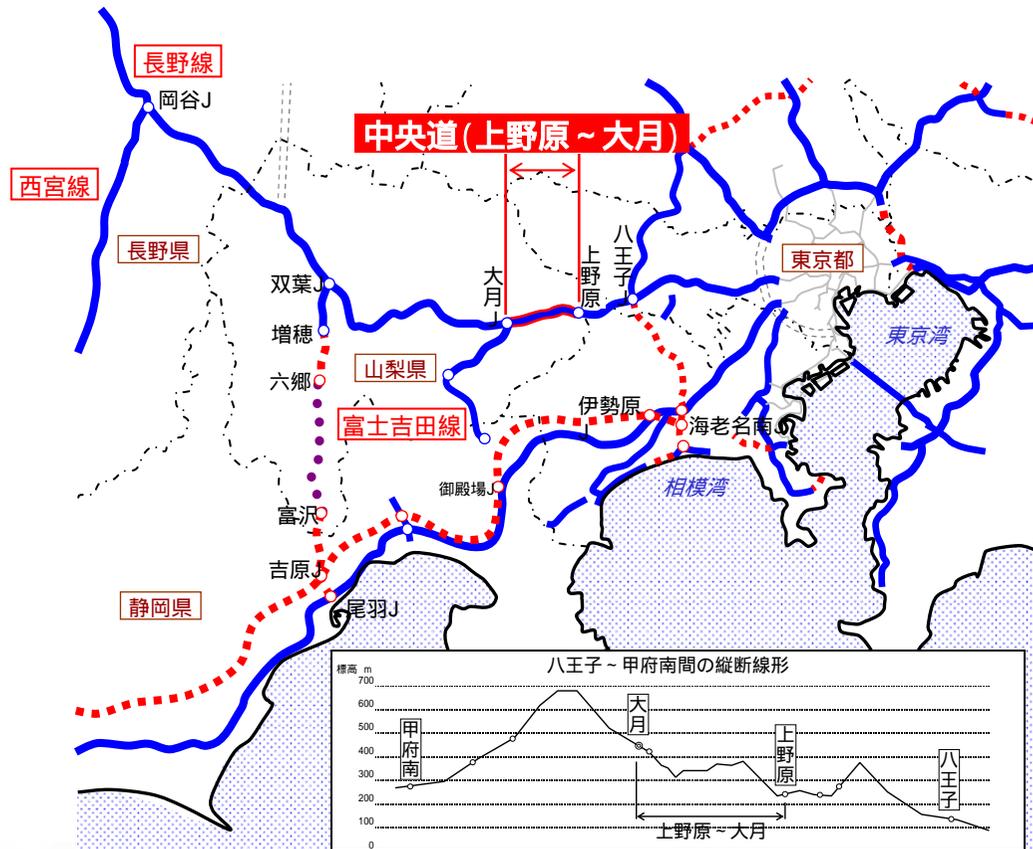


1. 評価対象事業の概要
2. 事業を巡る社会経済情勢
3. 中央自動車道の交通状況
4. 事業の効果
5. お客様のご意見
6. 評価

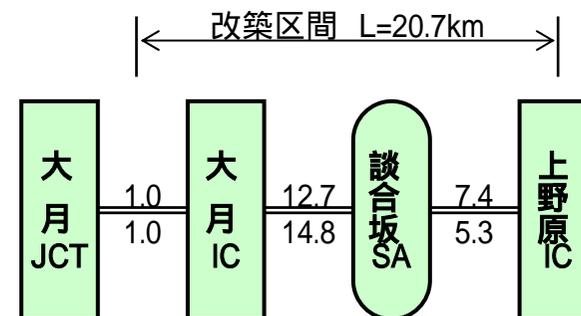
1. 評価対象事業の概要

(1) 事業の概要

中央自動車道は3つの路線(富士吉田線・西宮線・長野線)から構成される広域ネットワーク道路である。当該区間は、起点部(高井戸)から30km程度で山岳地帯に入り、厳しい道路線形、トンネル群による交通の隘路が複数点在し、行楽シーズンや休日を中心に渋滞が多発。本事業は、当該区間の渋滞解消を目的として、4車線から6車線への拡幅事業を実施したものの。



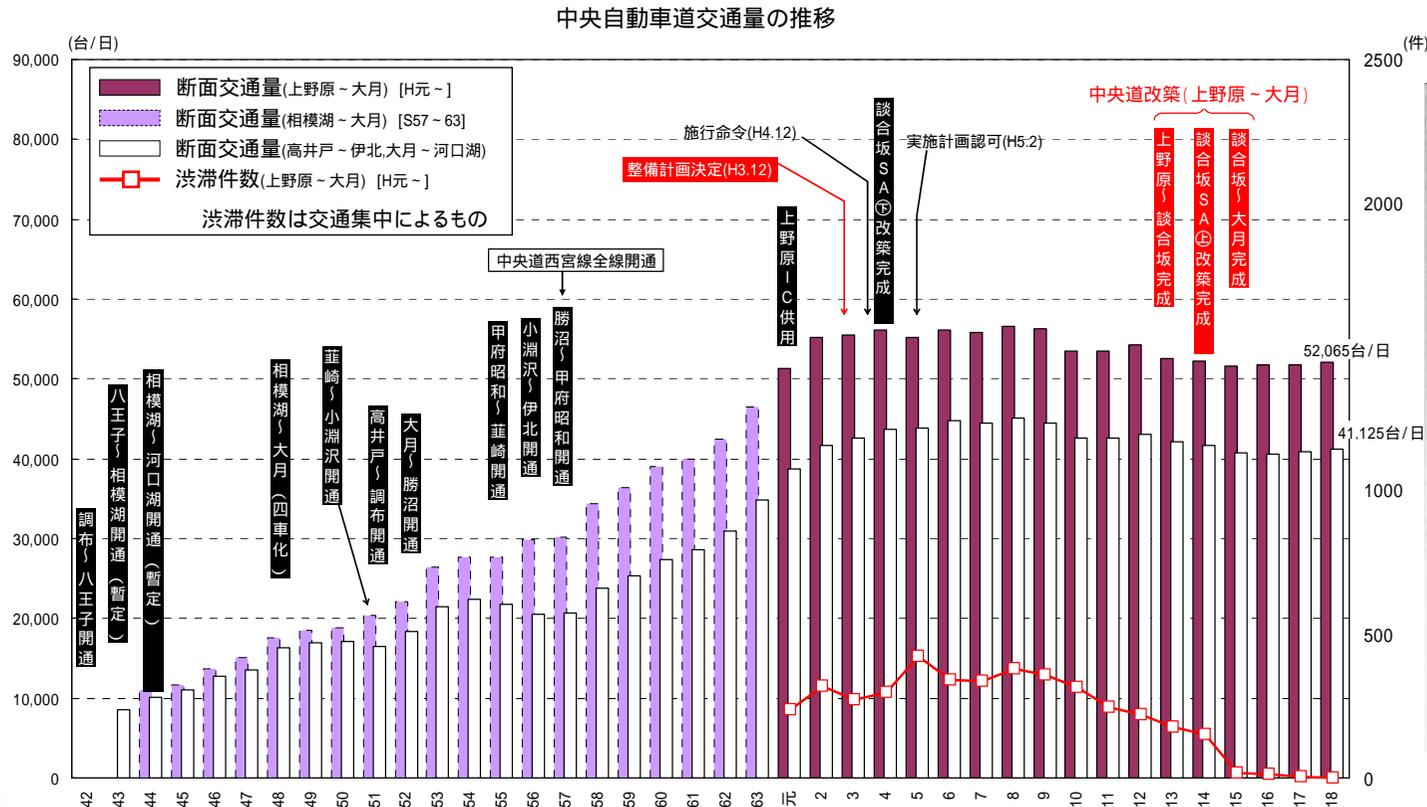
改築前の状況(上野原IC付近)



(2) 事業の背景

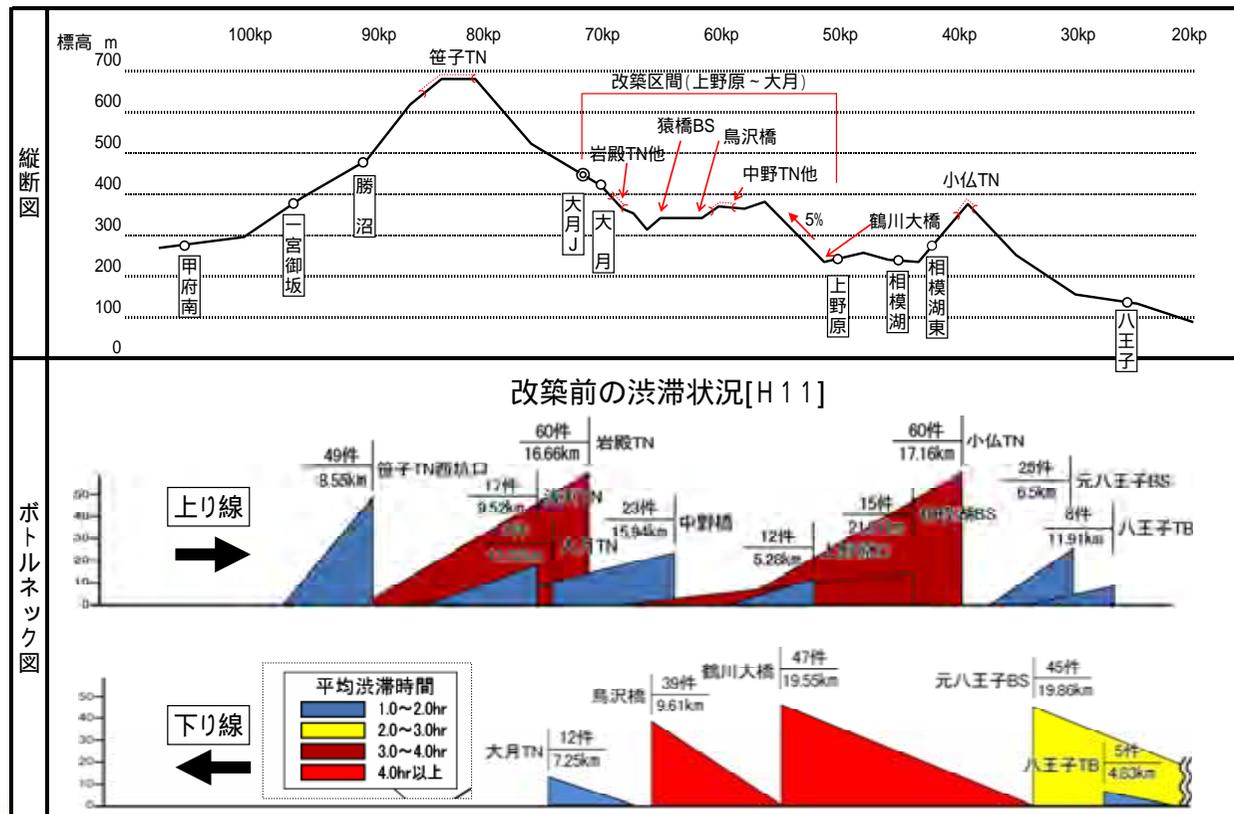
中央自動車道は、昭和57年の全線開通以来着実に交通量が増加し(平成以降の断面交通量は、約4.2万台/日、大型車混入率20~30%)、特に観光・レジャー交通の集中する休日等においては慢性的な渋滞が発生していた。

そこで、本来の高速道路が持つ高速性・定時性・安全性・快適性を回復するため、上野原IC~大月JCTにおいて、平成3年に改築事業の整備計画が策定された。



(2) 事業の背景

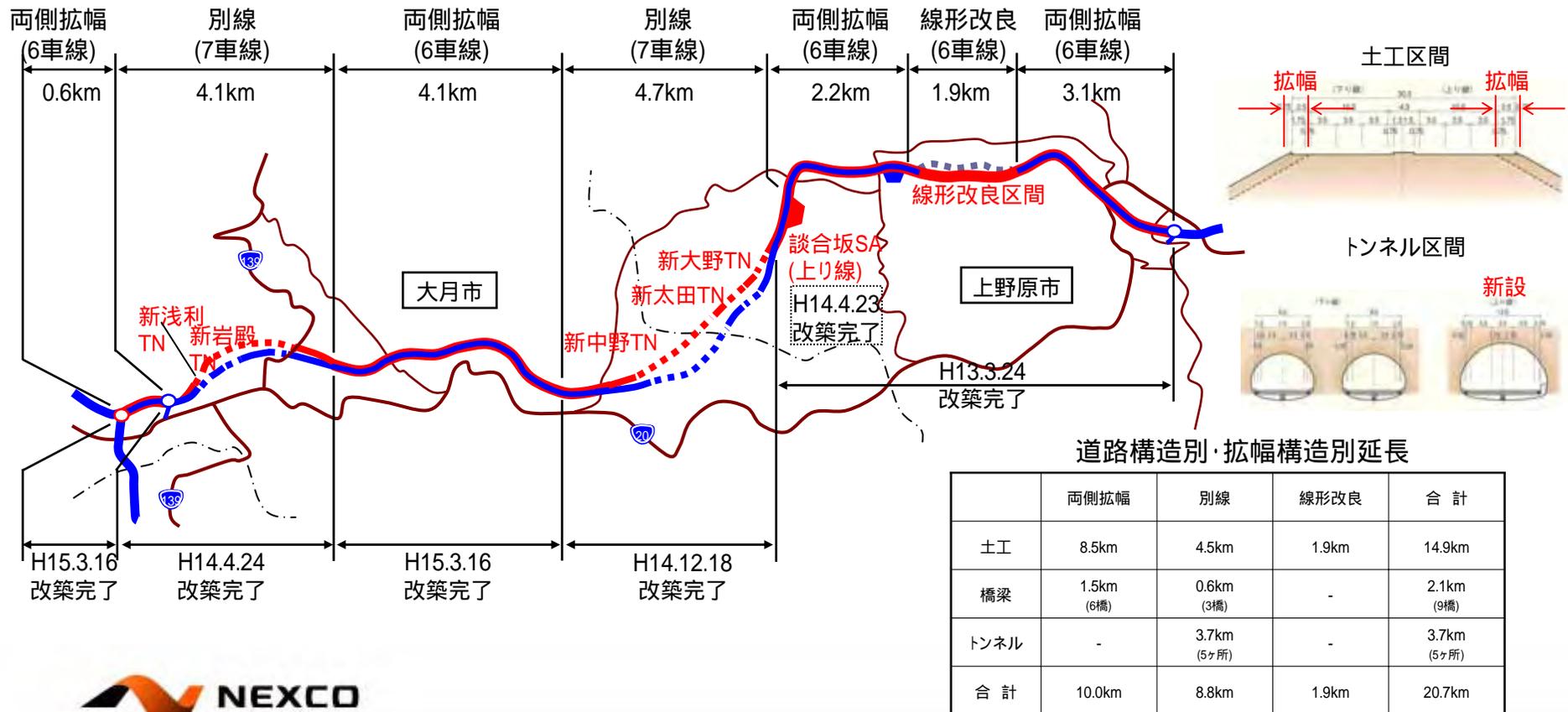
本事業区間は大月JCTで富士吉田線と接続するため、交通量が増加し断面交通量は5万台/日を超える区間である。
 また、山岳地帯を通過するため、平地部に比べて平面・縦断線形とも厳しく(最急縦断勾配5%)、トンネル・橋梁が連続する区間が多いため、交通の隘路(ボトルネック)が複数点在し渋滞が多発していた。



トンネル連担区間(中野トンネル付近)

(3) 事業の特色

本事業は、平成3年に整備計画が決定され、平成4年に施行命令を受けた。
 本事業では、本線の6車線改築、大月JCTの改良、談合坂SA(上り)の拡張の大きく3つの事業を実施しており、6車線改築については、現道拡幅、別線の新設、一部の線形改良からなる。
 工事は、平成13年の上野原～談合坂SA間の完了を皮切りに順次完成した区間を開通させ、平成15年3月に当該区間すべての改築を完了した。



(4) 事業期間と事業費

NEXCO

本事業は平成5年に着手し、平成13年全区間の完成を予定していたが、大月市域において用地交渉に時間を要したため、約2年遅れて平成15年3月に全区間で改築完了。
事業費は1,080億円を予定していたが、地すべり対策工の追加などにより約200億円の増額となった。

事業期間

		大月JCT	大月IC	談合坂SA			上野原IC
工事着手		平成5年1月					
改築完了	当初計画	平成15年3月		平成13年3月			
	実績		平成14年4月	平成15年3月	平成14年12月	平成13年3月	
事業期間		10年3ヶ月	9年4ヶ月	10年3ヶ月	10年	8年3ヶ月	

談合坂SA(上り線)は平成14年4月完了

事業費

当初計画	1,080億円
実績額	1,280億円
差	+ 200億円

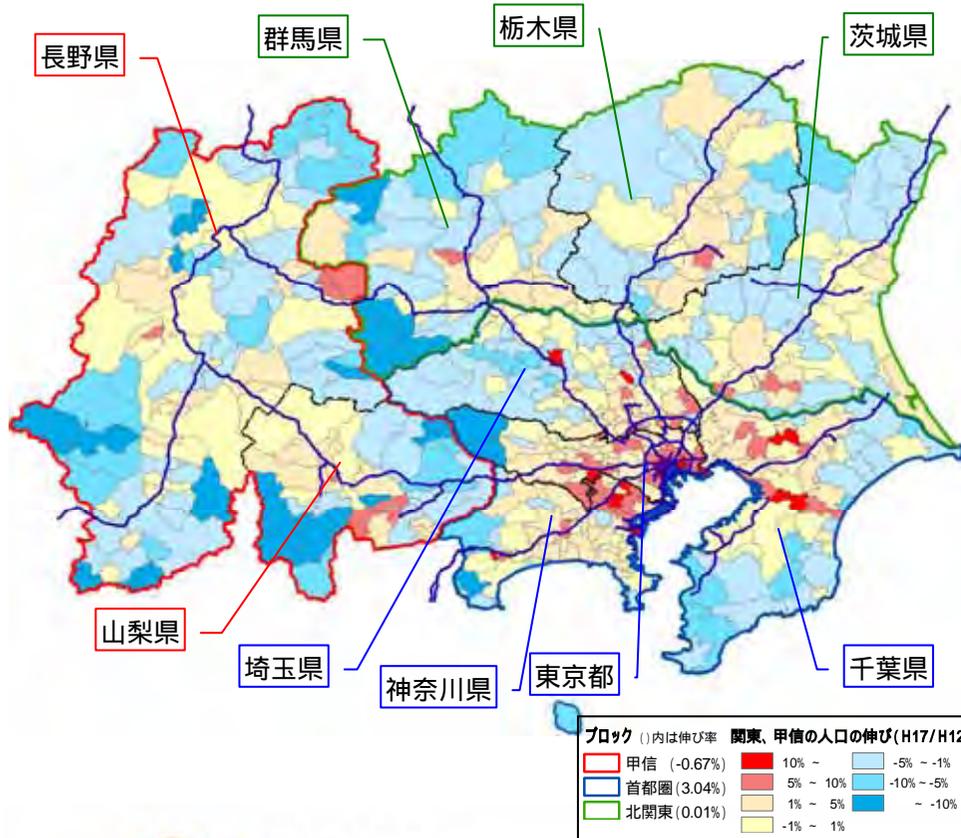
2. 事業を巡る社会経済情勢

(1) 関東甲信地方の地域特性

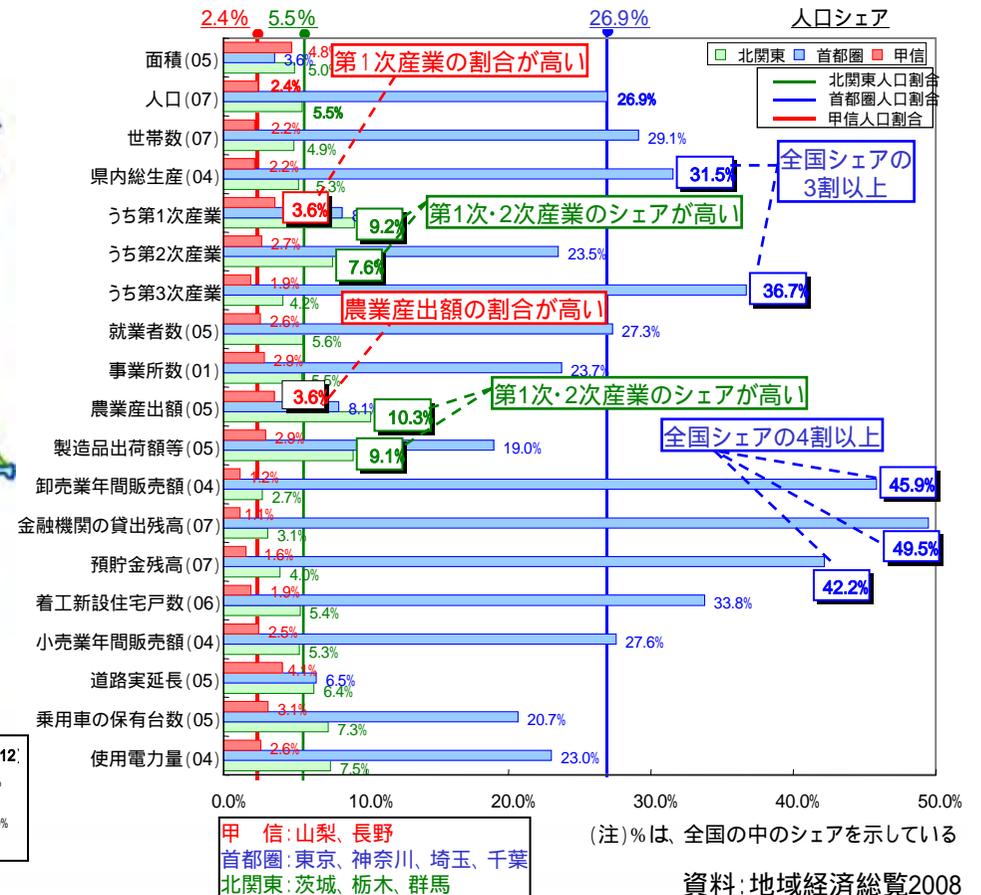
主要指標でみた関東地方の位置付け

人口は、平成12年から17年にかけて首都圏中心部は増加傾向、北関東は横ばい、甲信は減少傾向
 首都圏は、県内総生産、第3次産業が全国シェアの3割以上
 甲信は、第1次産業及び農業産出額の割合が高く、人口シェアと比較して1.5倍

関東・甲信地方の人口の伸び(H17/H12)



主要指標でみる関東地方の位置付け



2. 事業を巡る社会経済情勢

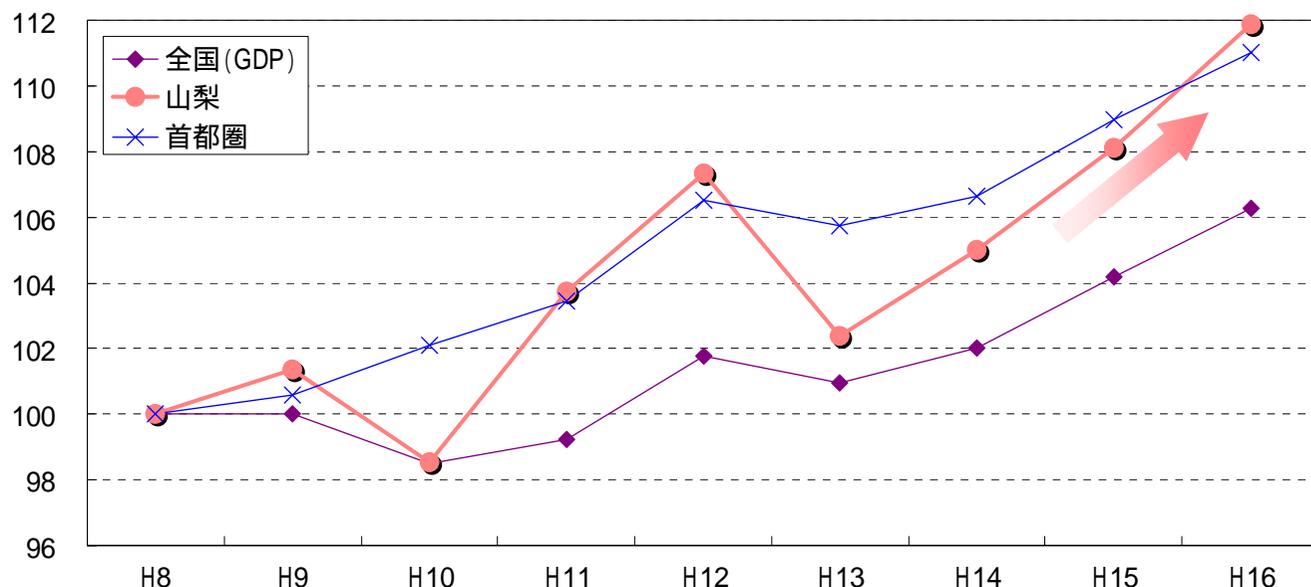
(2) 社会経済情勢

社会経済情勢 (GDPと県内総生産)



GDPは、平成10年、13年にマイナス成長を示すが、それ以降は回復基調
山梨県の県内総生産は、GDPと同様に平成10年、13年にマイナス成長を示すが、平成14年以降は、GDPを上回る伸び率
平成16年の山梨県の総生産額は、約3.4兆円で全国の約0.6%

県内総生産の伸び(実質、H8年 = 100)



首都圏: 東京、神奈川、埼玉、千葉

出典: GDP 内閣府「平成18年県民経済計算確報」
県別「平成16年県民経済計算」



2. 事業を巡る社会経済情勢

(3) 山梨県の地域特性

山梨県の地域特性(地勢・人口)

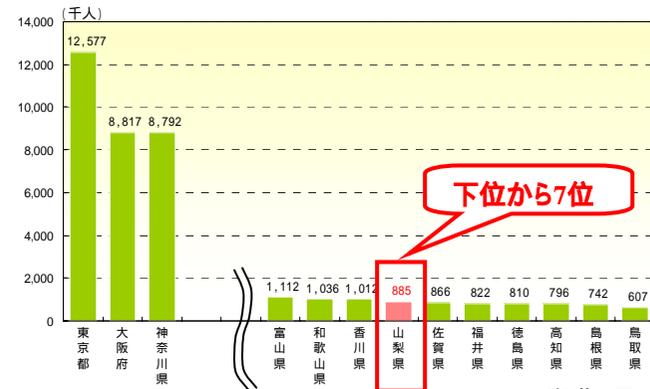


急峻な山々に囲まれた山梨県は、県全体の面積は全国32位であるが、県土の78%を森林が占め、可住地面積は全国で下位から3位
 人口は、約88万人で全国の0.7%。全国で下位から7位。
 就業者数における産業構造シェアでは、第1次・2次産業の比率が全国の比率より高い

急峻な山々に囲まれた山梨県の地形

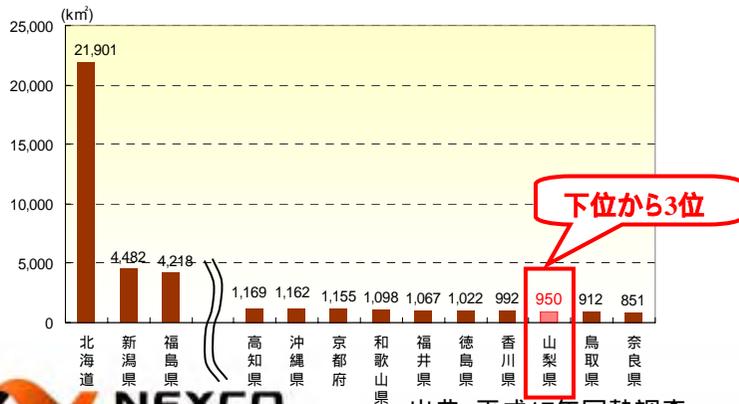


山梨県の人口(全国上位3県、下位10県)



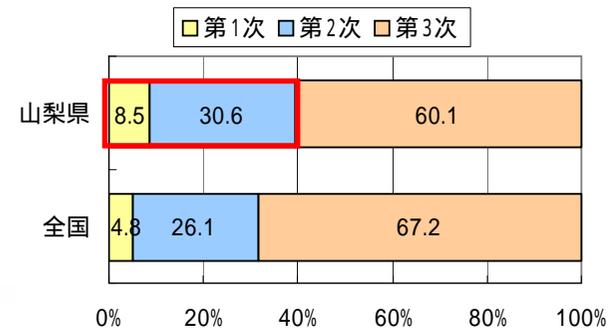
出典:平成17年国勢調査

可住地面積(全国上位3県、下位10県)



出典:平成17年国勢調査

全国と山梨県の産業構造シェア(就業者数)



出典:平成17年国勢調査



山梨県の地域特性(産業特性)



山梨県は、富士山や富士五湖、八ヶ岳など自然豊かな観光資源に恵まれた地域である。
農業は、ブドウ、モモ、スモモなどの果樹の生産が盛んであり農業生産の中核をなしている
工業は、貴金属製品、ワイン、絹織物をはじめ、風土に根ざした地場産業がある

【観光】

八ヶ岳南麓は、八ヶ岳連邦などの美しい山岳景観に囲まれており、歴史的な街並や、滞在型温泉地、高原リゾート地など、豊かな資源に恵まれた地域である。

<主な観光施設>

- ・八ヶ岳
- ・清里高原



【工業】

貴金属製品、ワイン、絹織物等々の県の風土に根ざした地場産業の他、エレクトロニクス等の先端技術産業の立地が進んでおり、活発な生産活動が行われている。

<主な工場・企業>

- ・コニカミルタ
- ・サントリー



【農業】

山梨県の農業は、ブドウ、モモ、スモモなどの落葉果樹の生産が盛んで、農業生産の中核をなしている。

<主なブランド>

- ・日川白鳳もも
- ・大石早生すもも



【観光】

富士北麓地域は、富士山や富士五湖に代表される国際的観光スポットが数多く点在しており、自然豊かな国内有数の観光地となっている

<主な観光スポット>

- ・富士山
- ・富士五湖
- ・忍野八景

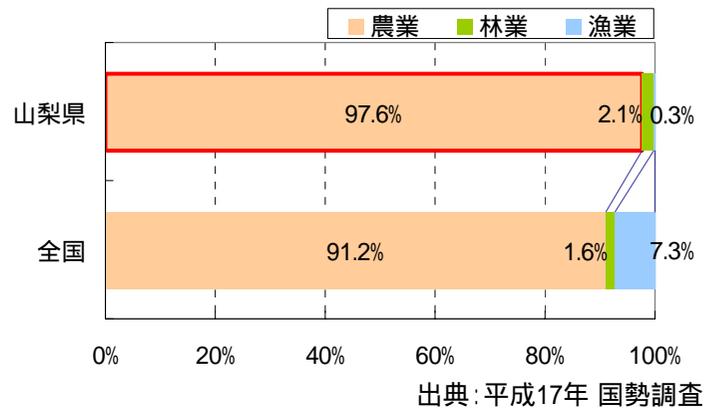


山梨県の地域特性 (農業)

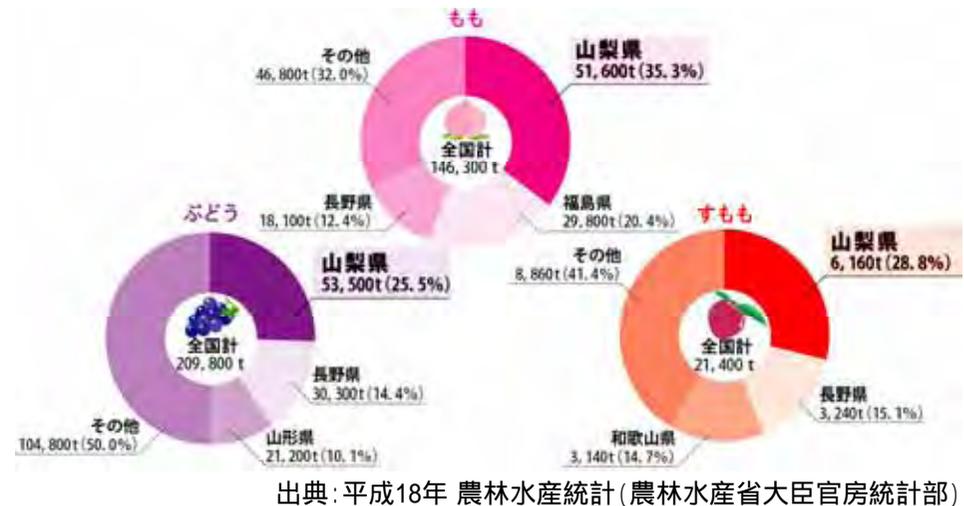


第1次産業のうち、農業就業者が圧倒的に多く約98%
 農業産出額の内訳は、果実が約6割で、ぶどう、もも、すももが収穫量全国第1位
 東京中央卸売市場でのぶどう、もも、すももの取り扱い量は、山梨県が全国第1位

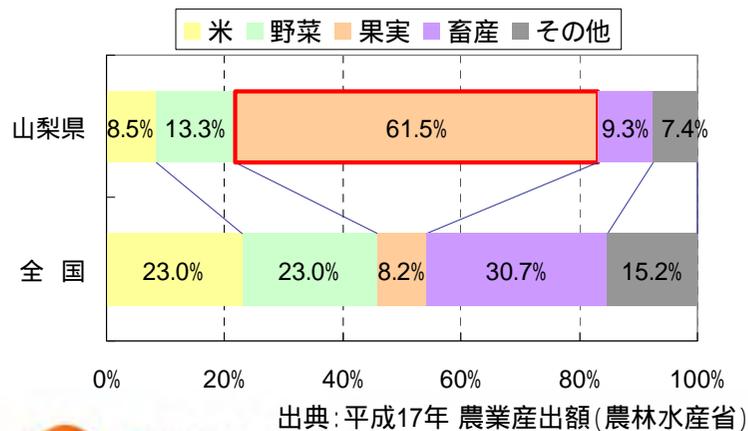
第1次産業就業者数のシェア



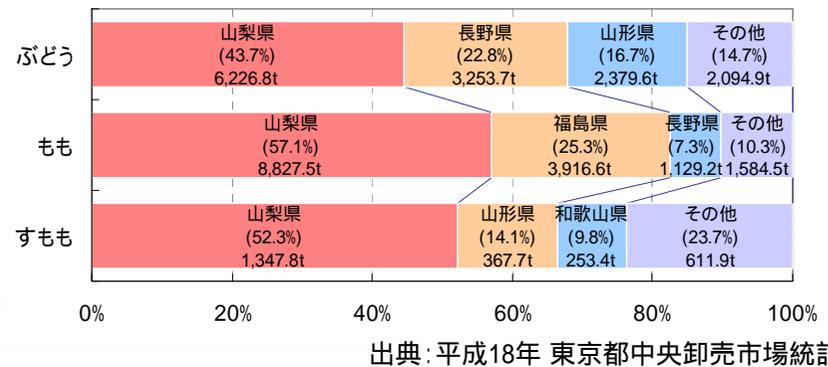
果実の収穫量全国シェア



農業産出額のシェア



東京中央卸売市場の取扱量全国シェア

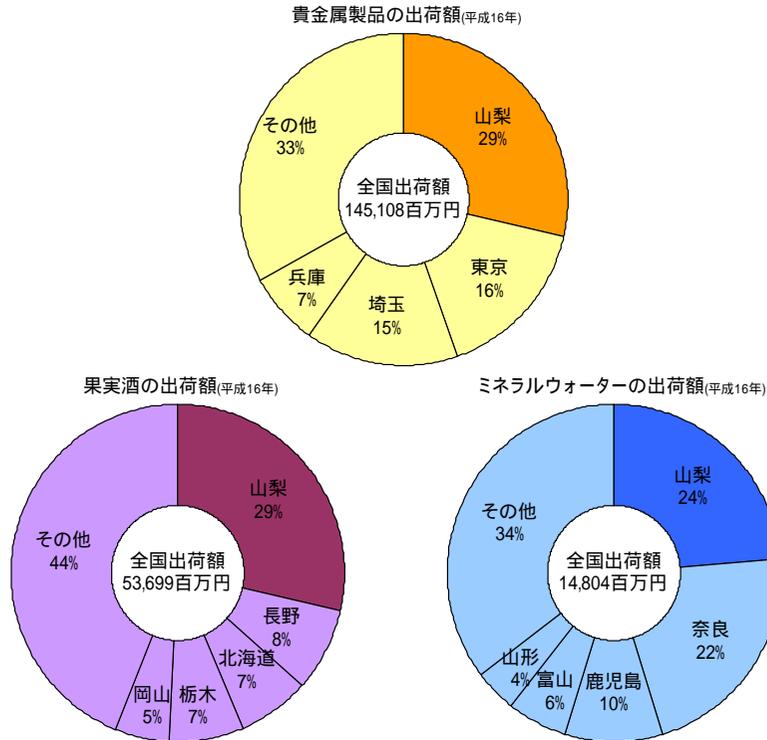


山梨県の地域特性(工業)



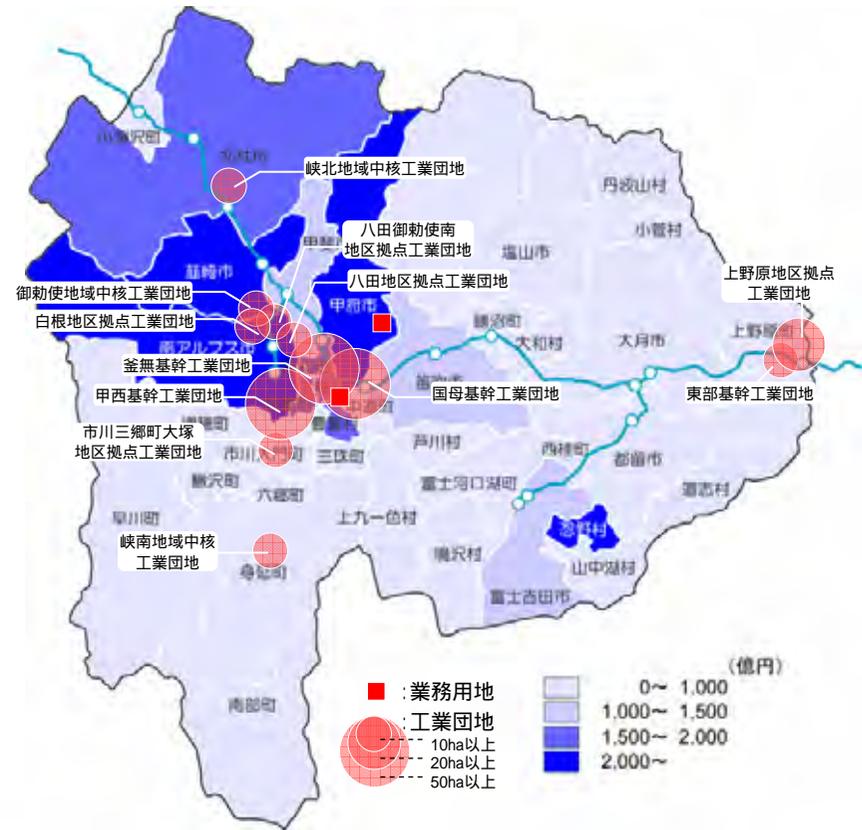
工業製品出荷額で見ると、代表的な地場産業として果実酒、貴金属製品、ミネラルウォーターが出荷額全国第1位
 県北西部は工業製品出荷額が高く、中央道沿線に工業団地が立地
 近年は電子機械の先端技術産業の立地が進んでいる。

工業製品出荷額の全国シェア



出典:平成16年度工業統計表(経済産業省調査統計部)

市町村別工業製品出荷額と工業団地の立地状況

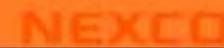


[代表企業: サントリー、ファナックなど]

出典:工業統計表 製造品出荷額(平成16年)

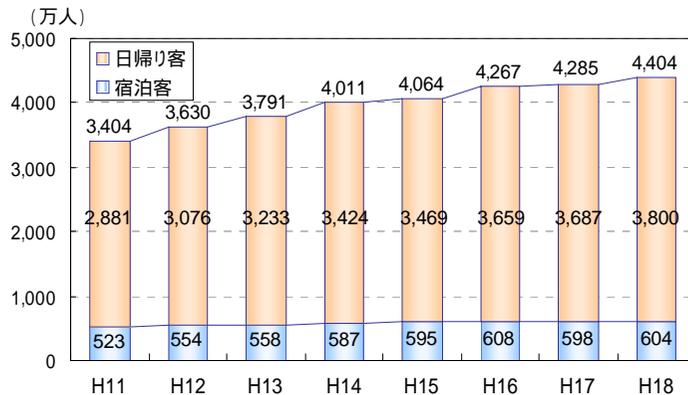


山梨県の地域特性 (観光)



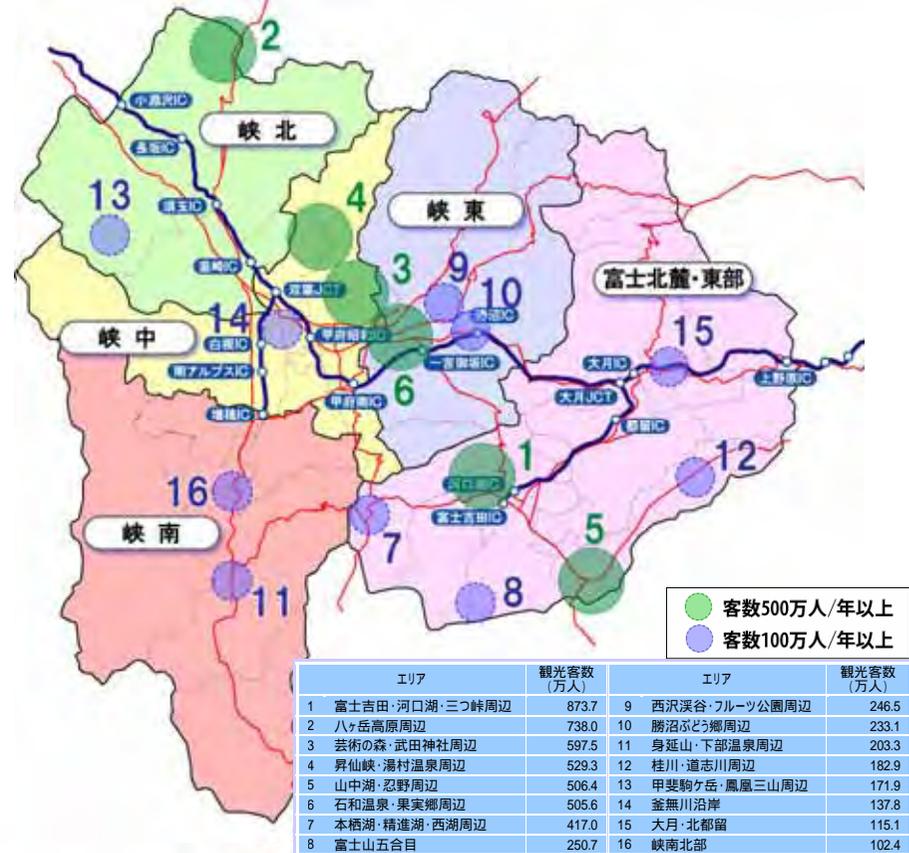
山梨県への観光入り込み客数は、年間約4,400万人
 日帰り客が圧倒的に多く増加傾向、宿泊客は横ばい
 東京、神奈川方面からの観光客が多く、交通手段はマイカー利用が75%
 峡北・峡中・峡東地域、富士北麓・東部地域に観光客が集中

観光入り込み客数の推移



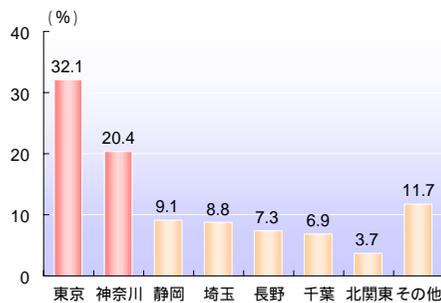
出典:平成18年山梨県観光客動態調査

観光入り込み状況の分布



出典:平成18年山梨県観光客動態調査

観光客の来訪元 (都道府県別)



出典:平成18年山梨県観光客動態調査

観光客の交通手段



出典:平成18年山梨県観光客動態調査



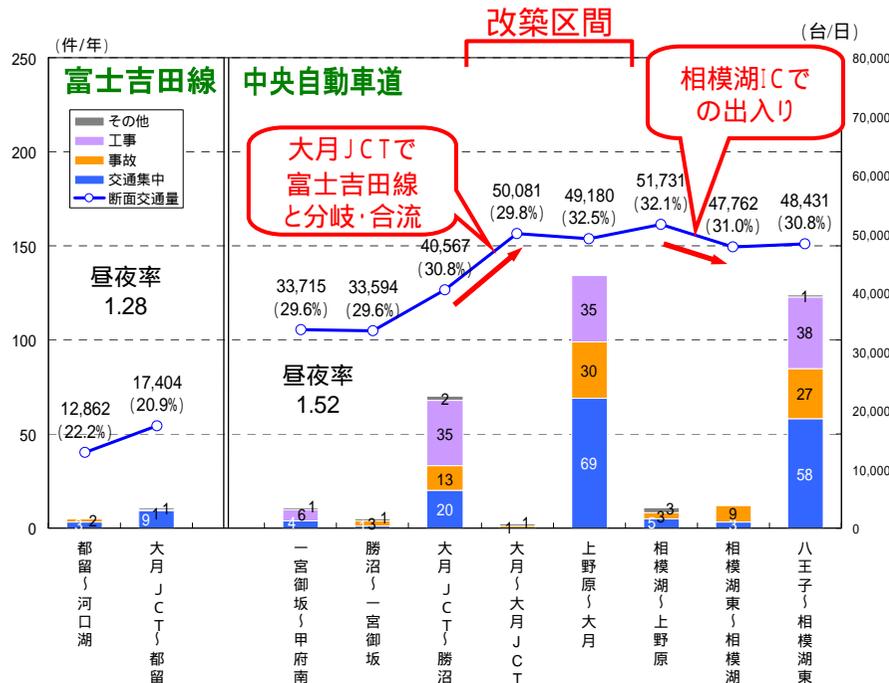
3. 中央自動車道の交通状況

(1) 交通特性

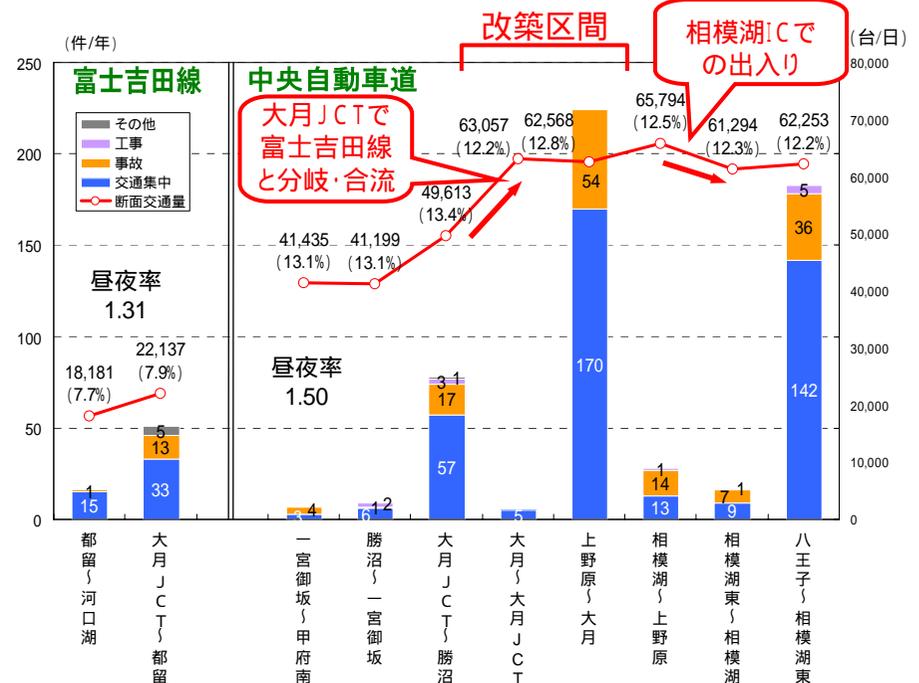
交通特性(区間交通量と渋滞発生状況)

中央自動車道(八王子～甲府南)の断面交通量は、平日約34～52千台/日(大混率約31%)、休日約41～66千台/日(大混率約13%)で平日に比べ休日交通量が2割程度多く、観光道路的な特徴を示す。
 また、富士吉田線が合流する大月JCT以東で交通量が大幅に増加し、相模湖IC以東で若干交通量が減少している。
 なお、富士吉田線も同様の傾向で平日約13～17千台/日(大混率約22%)、休日約18～22千台/日(大混率約8%)
 交通渋滞は交通量が多く、急峻山地部を通過する八王子～相模湖東間、上野原～大月間及び大月～勝沼間で発生している。また、富士吉田線では大月JCT～都留間で多く発生している。

区間交通量と渋滞発生状況 [平日] (H11-246日)



区間交通量と渋滞発生状況 [休日] (H11-119日)



出典: NEXCO中日本資料



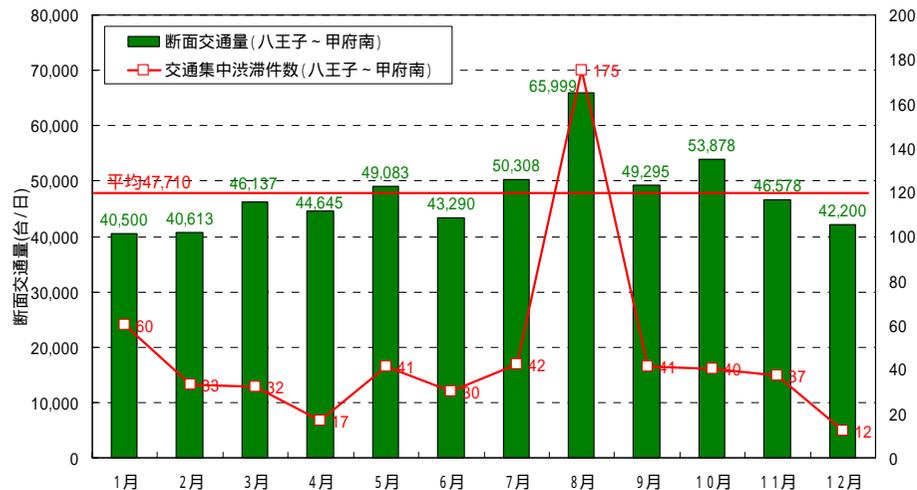
中央道(上野原～大月)	53,500台/日 (25%)	平休比1.2	昼夜率1.57	渋滞件数358件/年 (H11)
名神(関が原～米原J)	54,400台/日 (42%)	平休比1.1	昼夜率1.74	渋滞件数150件/年 (H18)
東名阪(桑名～四日市J)	52,300台/日 (23%)	平休比0.9	昼夜率1.36	渋滞件数 5件/年 (H18)
伊勢道(津～久居)	31,900台/日 (16%)	平休比1.2	昼夜率1.25	渋滞件数 1件/年 (H18)

交通特性(交通量の月変動)

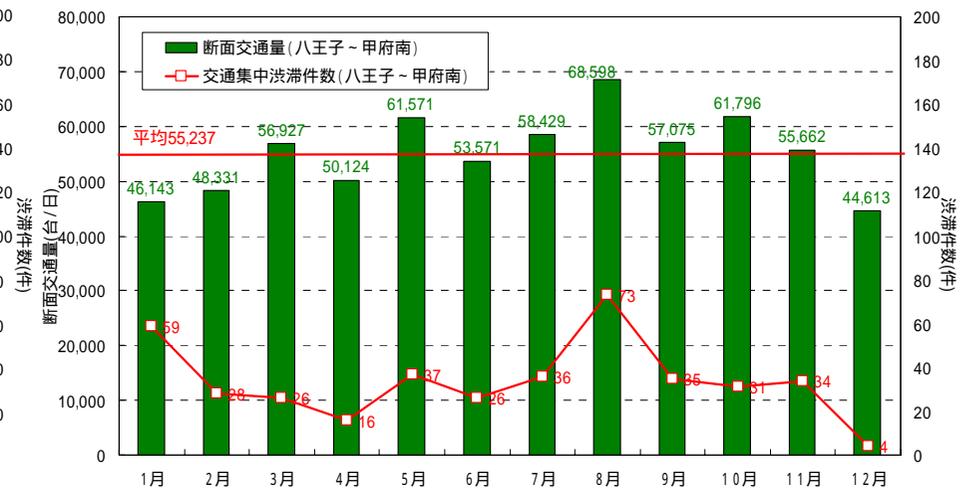
月別利用を見ると8月の繁忙期が突出しており、夏から秋の交通量が多く、交通集中による渋滞が増加。休日は8月繁忙期に加えて、春、GWや夏から秋の観光シーズンに交通量が増加しており、**観光道路的傾向**が高い。

また、交通集中による渋滞は休日に多く発生していることがわかる。[休日:土日・祝日]

月別交通量と月別交通集中渋滞件数 [全日](H11)



月別交通量と月別交通集中渋滞件数 [休日](H11)

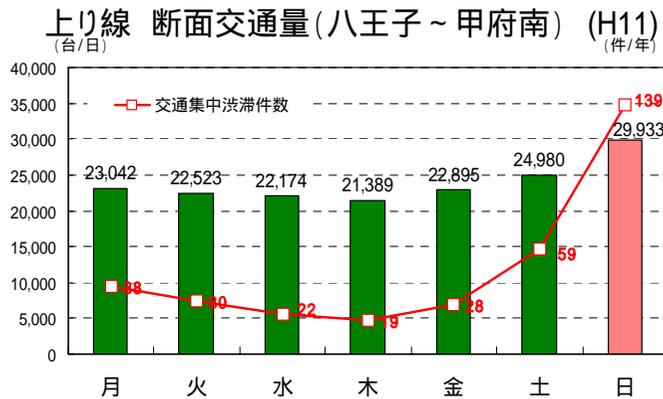


交通特性(交通量の曜日変動)

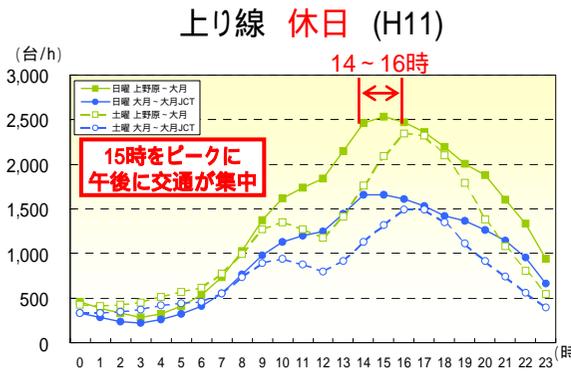


平日交通量41千台/日、休日交通量55千台/日で**土曜日、日曜日の交通量が多い**。
上り線は日曜日の交通量が多く、時間帯では12時以降に多くなり始め15時をピークに減少。
下り線は土曜日の交通量が多く、時間帯では、6～8時台にピークを迎え、以降はなだらかに減少。
 平日は、上り線は15時から17時、下り線は9～11時にピークを示している。

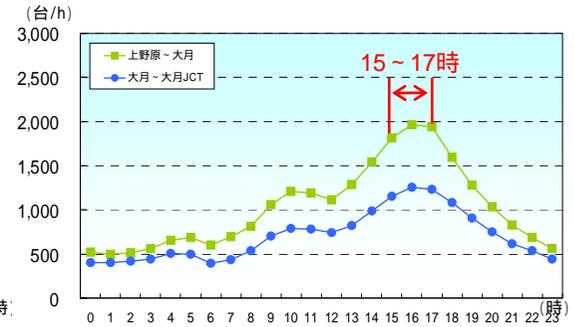
曜日別交通量と交通集中渋滞件数



時間帯別交通量



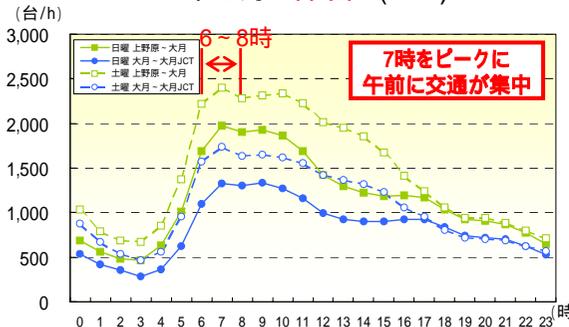
上り線 平日 (H11)



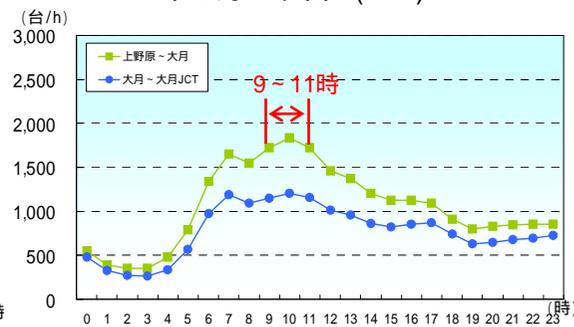
下り線 断面交通量(八王子～大月JCT) (H11)



下り線 休日 (H11)



下り線 平日 (H11)

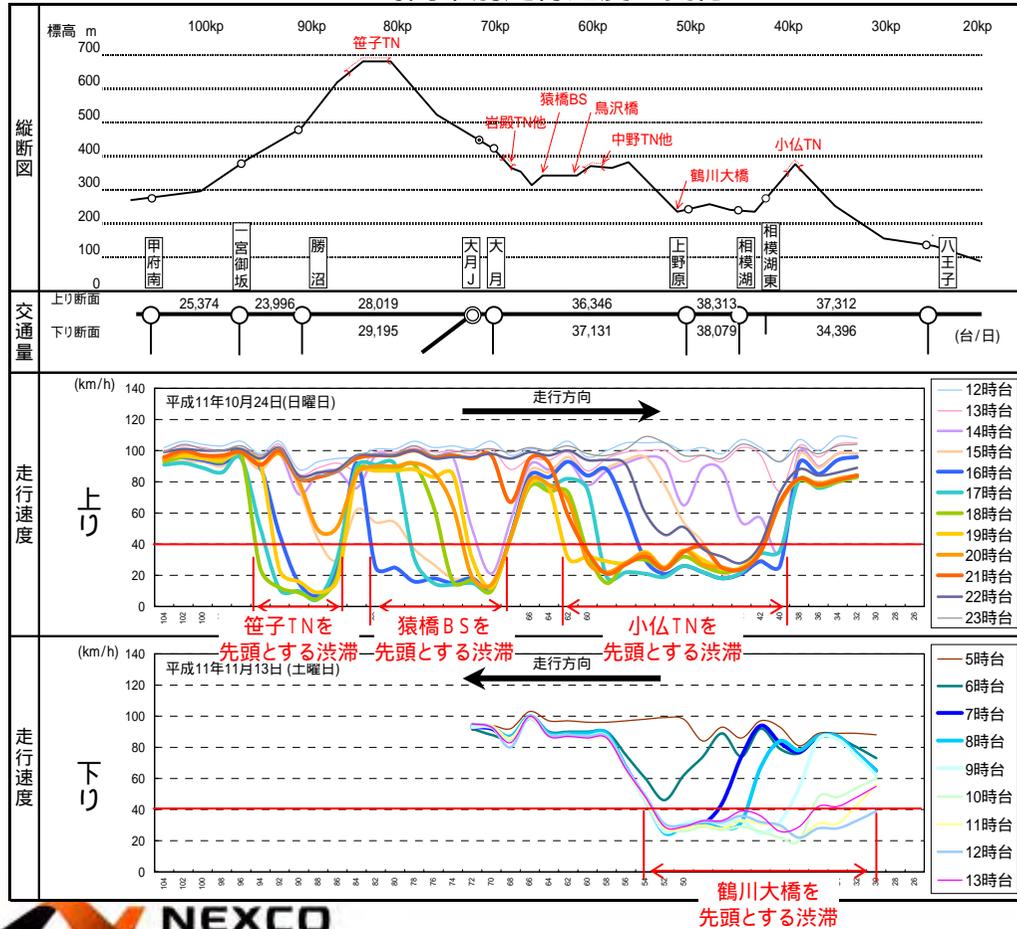


出典: NEXCO中日本資料

交通特性(渋滞の発生状況)

上り線の代表的なボトルネックは、小仏TN、猿橋BS、笹子TNの3箇所。
 このうち、**笹子TNの渋滞**は交通安全上の観点から、猿橋BS先頭の渋滞後尾が笹子TN内に延伸することを防止するために、**1車線規制を行ったことによるものが多い。**
 下り線の代表的なボトルネック箇所は、**鶴川大橋、鳥沢橋**となっており、いずれもサグによるものである。

時間帯別走行速度の変化



<代表的なボトルネック箇所と原因>

(上り線)

小仏TN	上り勾配($I=+3.2\%$)に加え、頂点の小仏TNでの交通容量低下の影響を受けて渋滞が発生。
猿橋BS	猿橋BS付近におけるサグ($I=-1.3\% +2.5\%$)の影響を受けて渋滞が発生。
笹子TN	笹子TN以東における渋滞を笹子TN内に入れたいために行う流入規制によるもの、及び上り勾配($I=+5\%$)に加え、頂点の笹子TNでの交通容量低下の影響を受けて渋滞が発生。

上記の他、中野橋、TN部やIC等の分合流部においても渋滞が発生する場合がある。

(下り線)

鶴川大橋	鶴川大橋付近におけるサグ($I=-0.3\% +5.0\%$ $L=1.8\text{km}$)、特に上り勾配の影響を受けて渋滞が発生。
鳥沢橋	鳥沢橋付近におけるサグ($I=-3.7\% +3.2\%$)の影響を受けて渋滞が発生。

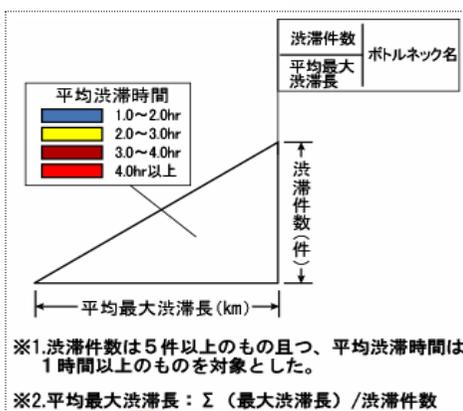
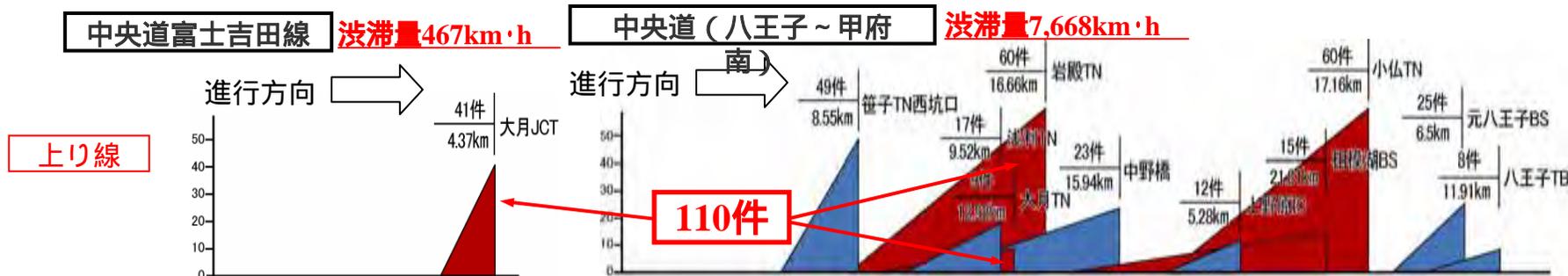
交通特性 (主要ボトルネックにおける交通集中渋滞)

改築事業評価区間の交通集中による渋滞量は年間約13,600km・h発生。

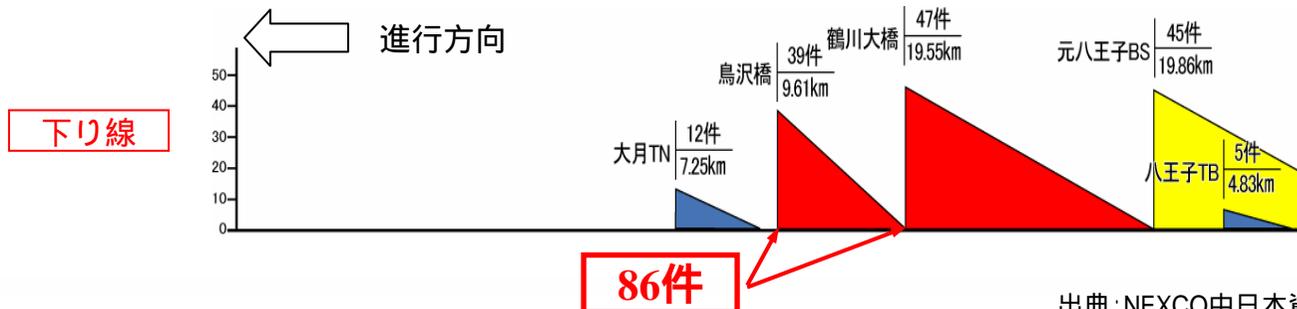
(上り線約8,140km・h、下り線約5,430km・h)

上り方面では3時間を超える渋滞が改築事業区間(上野原～大月間)とそこに接続する富士吉田線で110件発生している。下り方面では4時間を超える渋滞が上野原IC～大月IC間で86件発生している。

主要ボトルネックにおける交通集中渋滞発生状況(H11)



中央道(上野原～大月) 渋滞量5,432km・h



出典: NEXCO中日本資料

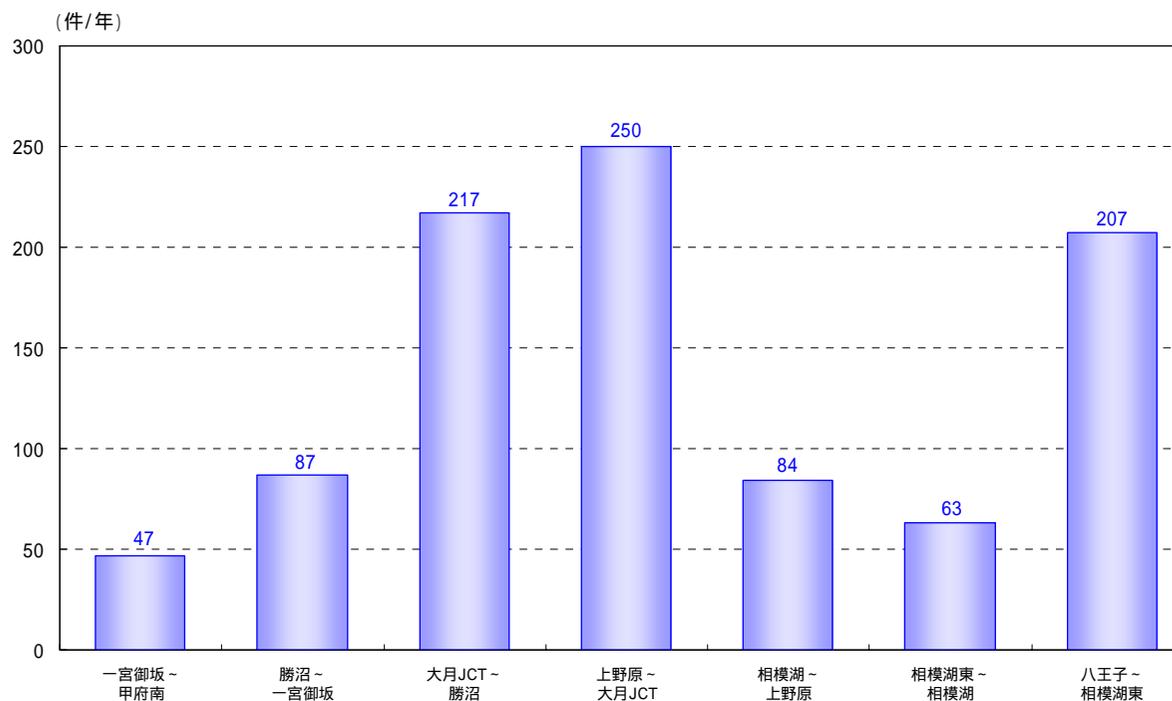
渋滞量は改築区間の影響範囲(カッコ内の改築事業評価区間)の渋滞量を示す。渋滞量には図示していない値(4件以下、1時間未満)を含む

交通特性(区間別交通事故発生件数)

NEXCO

中央自動車道の事故件数を見ると、渋滞の発生が多い大月JCT～勝沼、上野原～大月JCT、八王子～相模湖東においての事故発生件数が多い。

H11 中央自動車道(八王子～甲府南) 区間別事故発生状況



死傷事故・道路損傷事故以外の軽微な事故を含む

3. 中央自動車道の交通状況

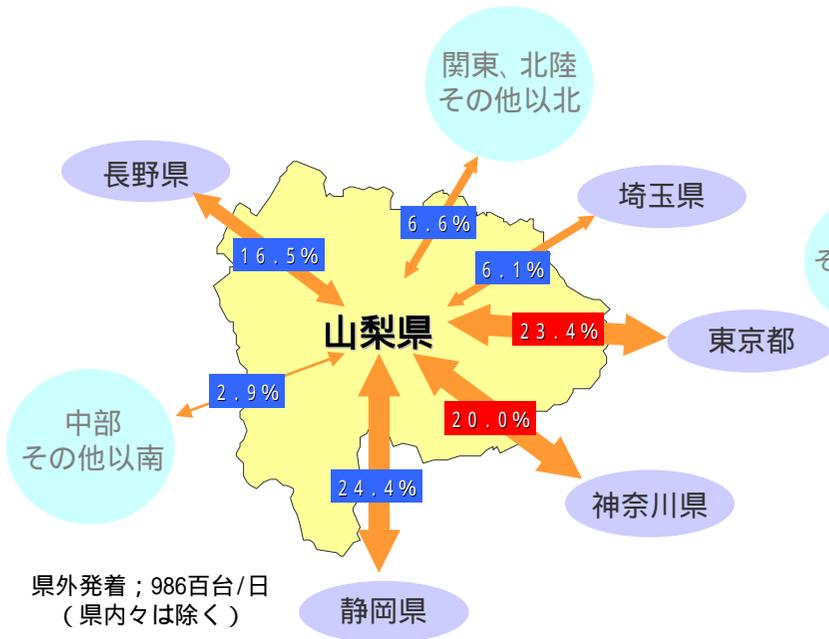
(2) 交通利用状況

交通利用状況(山梨県の交通流動)



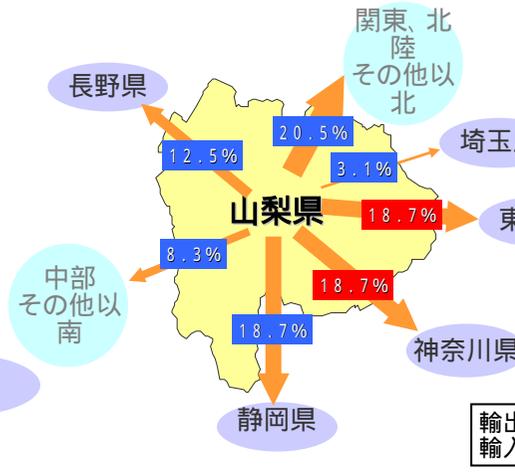
全車の交通流動は、東京・神奈川方面と結びつきが強く、県外流動の約4割以上
1世帯当りの自動車保有台数は、全国9位で自動車依存社会

全車の交通流動

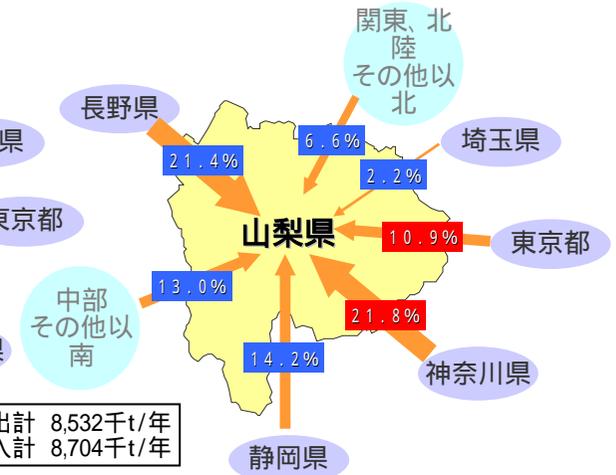


出典：平成17年 道路交通センサス

貨物量流動(山梨県 県外)



貨物量流動(県外 山梨県)



出典：国土交通省 総合政策局 情報管理部平成17年「貨物地域流動調査」

1世帯当りの自動車保有台数(全国上位10)



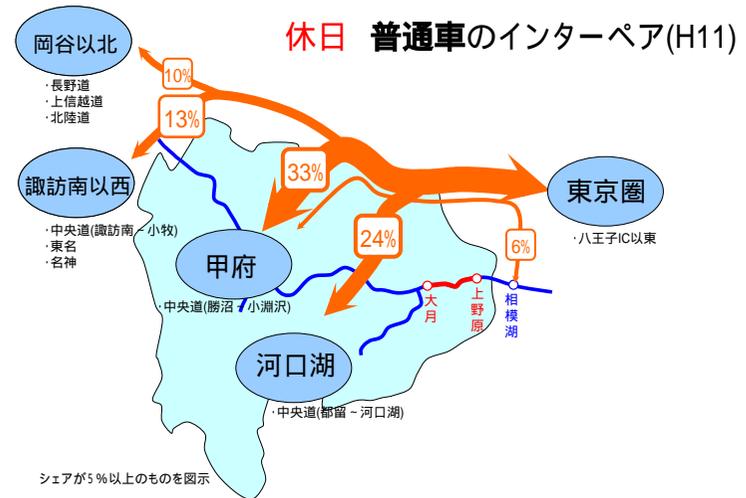
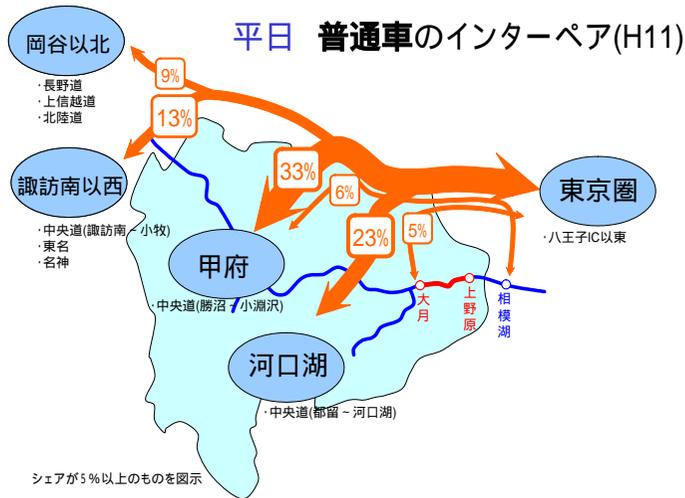
出典：自動車保有車両数月報(H17)



交通利用状況 (高速道路の利用状況: 普通車)



上野原IC ~ 大月IC間の普通車の使われ方をみると、平日・休日とも山梨県内発着のシェアが7割以上。そのほとんどが相模湖IC以東の東京圏からの利用となっている。相模湖ICの利用が平日・休日とも13%と多い。国道412号利用の神奈川県内への出入口として機能。



上野原 ~ 大月間通過交通インターペア (平日)

H11[平日] 普通車 (台)

	大月	甲府	河口湖	諏訪南以西	岡谷伊北	計
上野原	403	780	557	53	41	1,834
相模湖	367	2,148	773	658	731	4,677
東京圏	1,661	12,248	8,297	4,661	3,386	30,253
計	2,431	15,176	9,627	5,372	4,158	36,764

H11[平日] 普通車 (%)

	大月	甲府	河口湖	諏訪南以西	岡谷伊北	計
上野原	1	2	2	0	0	5
相模湖	1	6	2	2	2	13
東京圏	5	33	23	13	9	82
計	7	41	26	15	11	100

山梨県内発着74%
相模湖IC利用13%

上野原 ~ 大月間通過交通インターペア (休日)

H11[休日] 普通車 (台)

	大月	甲府	河口湖	諏訪南以西	岡谷伊北	計
上野原	198	631	426	88	78	1,421
相模湖	388	3,260	1,045	1,069	1,193	6,955
東京圏	2,318	18,191	13,407	7,148	5,485	46,549
計	2,904	22,082	14,878	8,305	6,756	54,925

H11[休日] 普通車 (%)

	大月	甲府	河口湖	諏訪南以西	岡谷伊北	計
上野原	0	1	1	0	0	3
相模湖	1	6	2	2	2	13
東京圏	4	33	24	13	10	85
計	5	40	27	15	12	100

山梨県内発着72%
相模湖IC利用13%

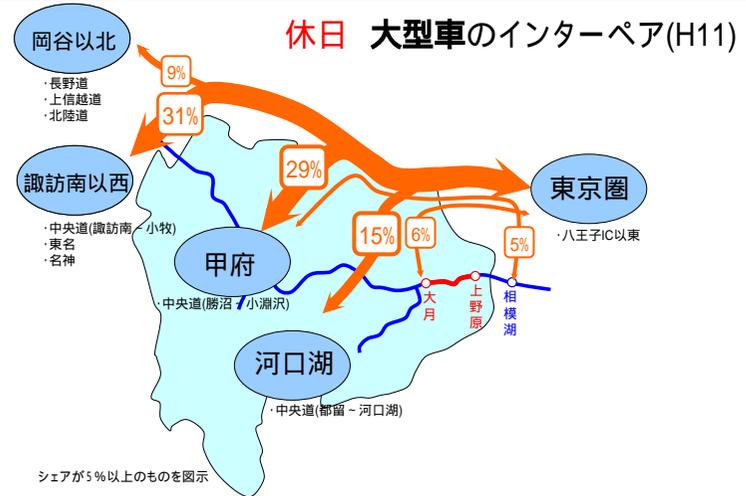
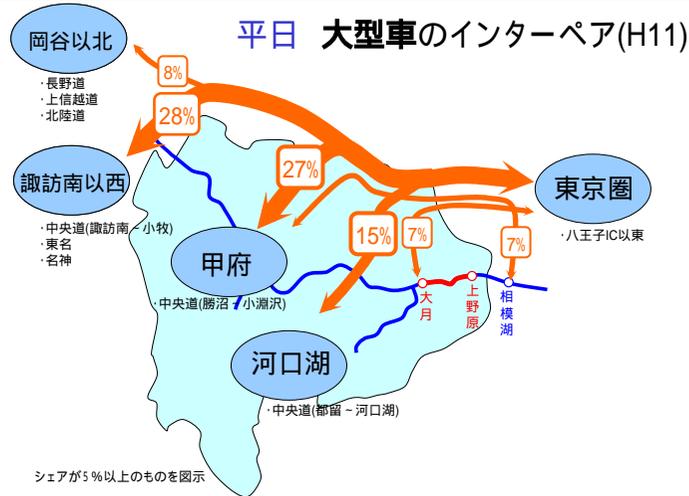


出典: NEXCO中日本資料

交通利用状況 (高速道路の利用状況: 大型車)



上野原IC ~ 大月IC間の大型車の使われ方をみると、普通車に比べ平日・休日とも山梨県内発着のシェアが6割程度と減少し、代わりに山梨県内を通過するシェアが4割程度に増加。(長距離トリップの増加)
相模湖ICの利用は大型車についても平日13%と多い。神奈川県内への出入口として機能。



上野原 ~ 大月間通過交通インターペア (平日)

H11[平日] 大型車 (台)

	大月	甲府	河口湖	諏訪南以西	岡谷伊北	計
上野原	76	135	108	16	6	341
相模湖	368	982	159	194	235	1,938
東京圏	1,101	3,991	2,311	4,193	1,141	12,737
計	1,545	5,108	2,578	4,403	1,382	15,016

H11[平日] 大型車 (%)

	大月	甲府	河口湖	諏訪南以西	岡谷伊北	計
上野原	1	1	1	0	0	2
相模湖	2	7	1	1	2	13
東京圏	7	27	15	28	8	85
計	10	34	17	29	9	100

山梨県内発着61%
相模湖IC利用13%
山梨県内通過38%

上野原 ~ 大月間通過交通インターペア (休日)

H11[休日] 大型車 (台)

	大月	甲府	河口湖	諏訪南以西	岡谷伊北	計
上野原	23	43	28	4	1	99
相模湖	83	308	49	72	74	586
東京圏	360	1,793	935	1,915	588	5,591
計	466	2,144	1,012	1,991	663	6,276

H11[休日] 大型車 (%)

	大月	甲府	河口湖	諏訪南以西	岡谷伊北	計
上野原	0	1	0	0	0	2
相模湖	1	5	1	1	1	9
東京圏	6	29	15	31	9	89
計	7	34	16	32	11	100

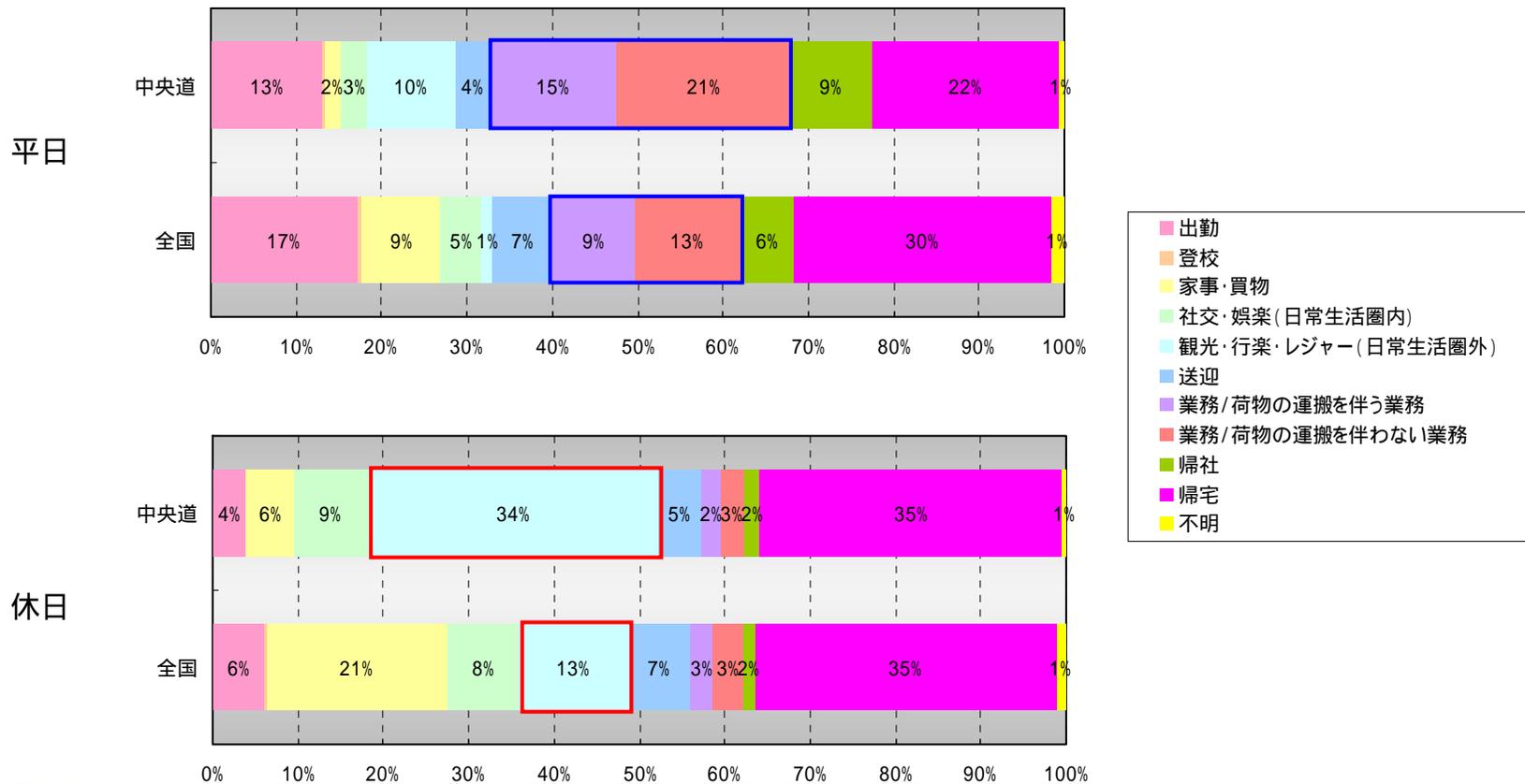
山梨県内発着57%
相模湖IC利用9%
山梨県内通過43%



出典: NEXCO中日本資料

交通利用状況(利用目的)

中央自動車道の利用目的を全国平均と比べてみると、平日は「業務」のシェアが高く、休日は「観光・行楽・レジャー」のシェアが高いことがわかる。



4. 事業の効果

(1) 事業の効果について

事業の効果について



事業の効果を「道路利用の直接効果」と「沿道及び地域社会」に分けて整理

事業の効果

区分	対象	項目	事例紹介
道路利用者	道路利用	走行時間短縮	渋滞状況の変化、所要時間の変化
		走行経費減少	走行経費の減少
		交通事故減少	交通事故の減少、大月JCT改良(参考資料)
沿線及び地域社会	活力	円滑なモビリティの確保	高速バスの定時性、利便性向上
		物流効率化の支援	物流の効率化[食品製造工場、運送業者、農業]
		都市の再生	-
		国土・地域ネットワークの構築	-
		個性ある地域の形成	観光の活性化、レジャーの活性化、沿線地域の活性化
	暮らし	安全で安心できる暮らしの確保	救急医療活動への貢献
	安全	安全な生活環境の確保	国道20号の安全性の向上
		災害への備え	-
	環境	生活環境の改善・保全	大気・騒音環境
		地球環境の保全	環境改善への効果(CO2,NOX,SPM排出量の削減効果)(参考資料)
	その他	その他のプロジェクト支援	-
都市空間の有効活用		-	

道路利用者の直接効果
(費用便益分析の対象)

客観的評価指標に対応する
事後評価項目の策定について
(国土交通省道路局)

4. 事業の効果

(2) 道路利用の直接効果

渋滞状況の変化 (渋滞件数・渋滞量)

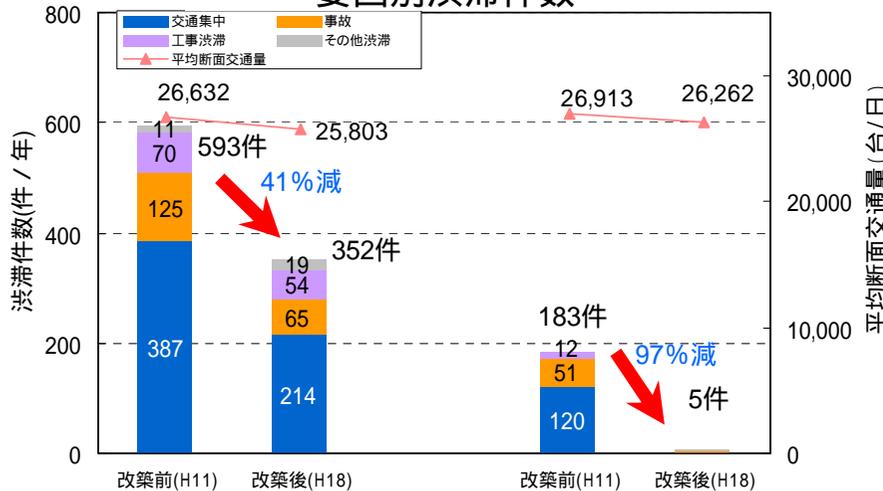


現在の交通量(平成18年)は、環境アセスメント時の計画交通量とほぼ同等。
 改築事業によって、上り線は渋滞発生件数で約4割、渋滞量(km・h)で約6割の減少。
 一方、下り線は渋滞発生件数で約9割以上、渋滞量(km・h)もほぼ10割近くの減少となっている。
上り線の渋滞改善効果は55%減少にとどまるが、下り線の渋滞はほぼ解消している。
 なお、全渋滞のうち交通集中渋滞と事故渋滞が渋滞量の9割以上を占めている。

中央自動車道(八王子～甲府南間)の渋滞状況の変化

上野原～大月間年平均断面交通量(H18) 52,065台/日 [計画交通量(H12) 53,200台/日]

要因別渋滞件数



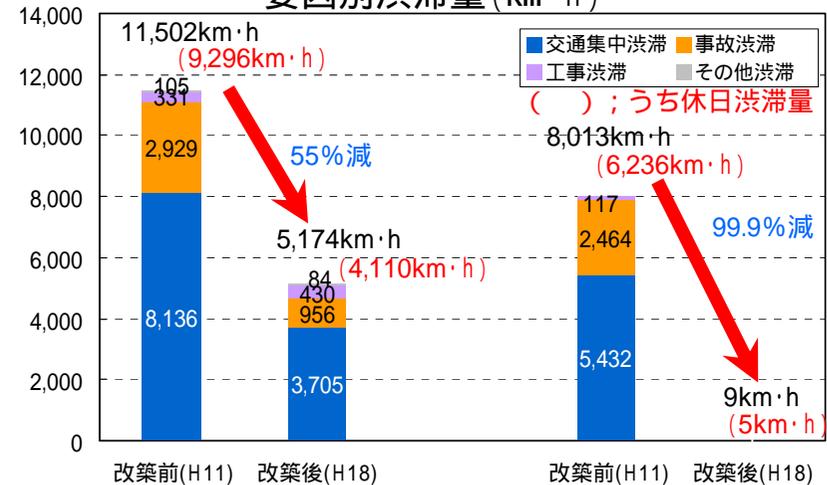
上り線

下り線

〔八王子～甲府南
大月JCT～河口湖〕¹

〔上野原～大月JCT〕¹

要因別渋滞量(km・h)



上り線

下り線

〔八王子～甲府南
大月JCT～河口湖〕¹

〔上野原～大月JCT〕¹

1改築区間及びその影響範囲までのインター区間を対象とした。(改築事業評価区間)

2平均断面交通量は上野原IC～大月ICとした。

〔改築前後(H11とH18)の交通量は、左図に記載したとおり、2～3%程度であり、改築前後でほぼ同等〕

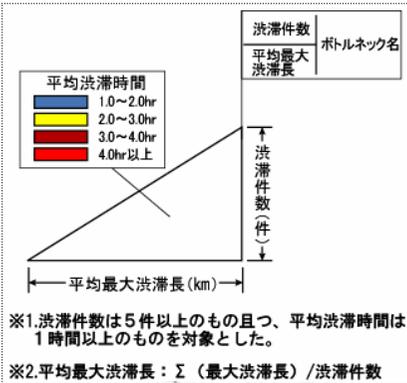
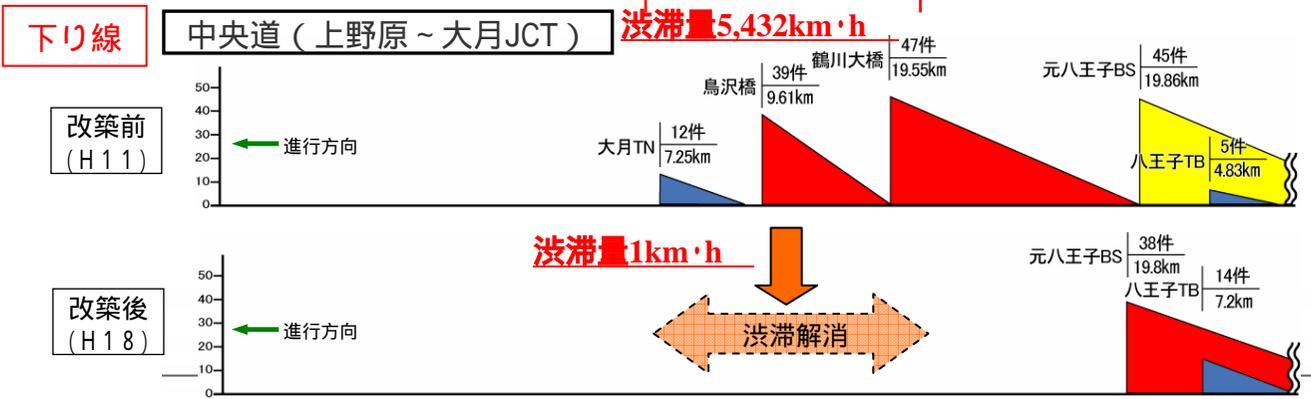
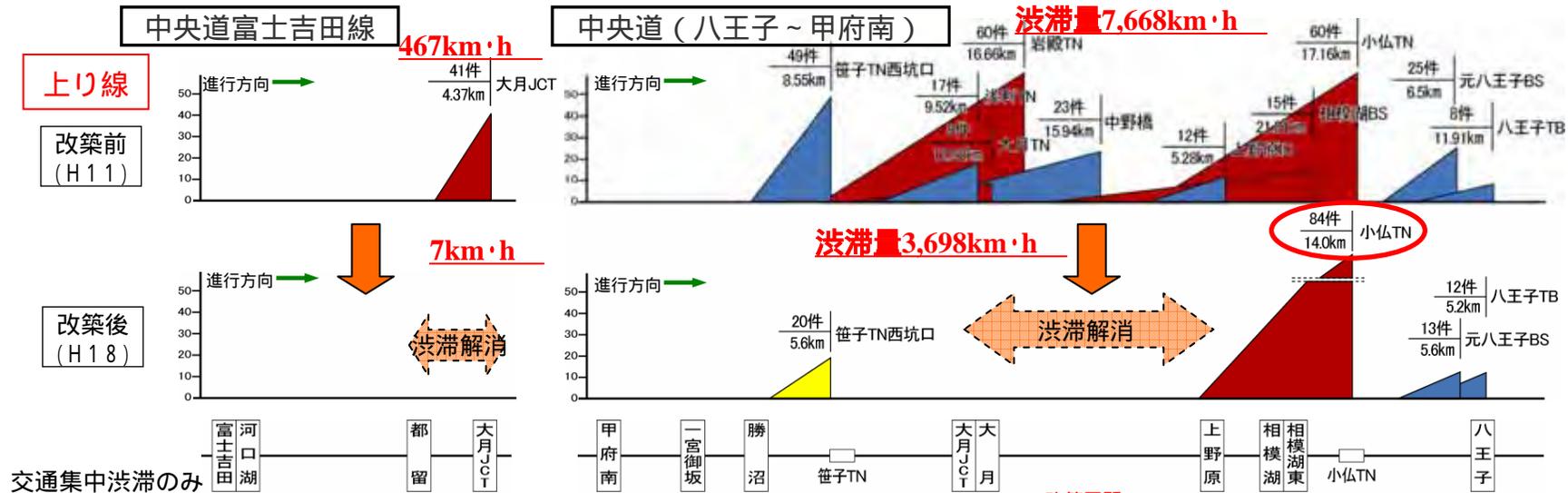
出典: NEXCO中日本資料



渋滞状況の変化(主要ボトルネックにおける交通集中渋滞)

上り線では上野原IC～大月JCT間及び大月JCT～都留IC間で発生していた渋滞は解消。
 上り線の渋滞は下流側の小仏トンネルに集約された形となっており、小仏トンネル部の渋滞回数は増加。
 一方、下り線では鶴川大橋などのボトルネックが解消し、上野原IC以西の渋滞は全て解消。

主要ボトルネックにおける交通集中渋滞の変化



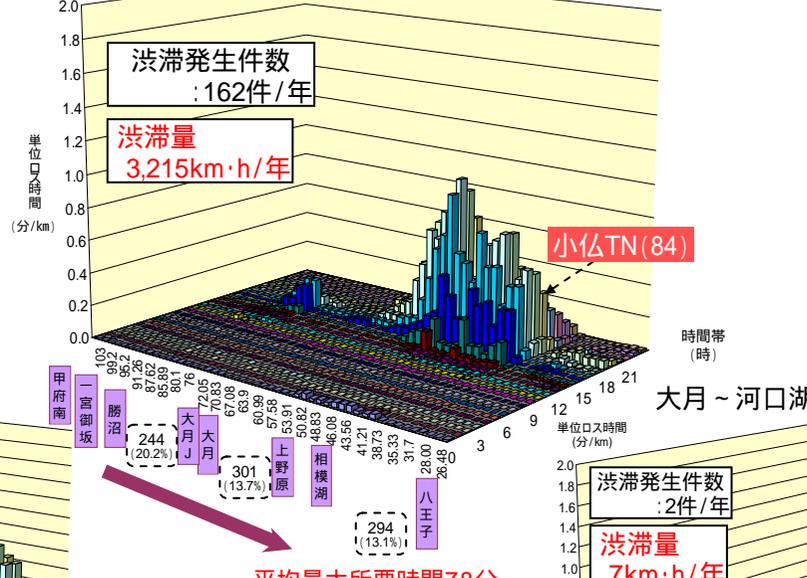
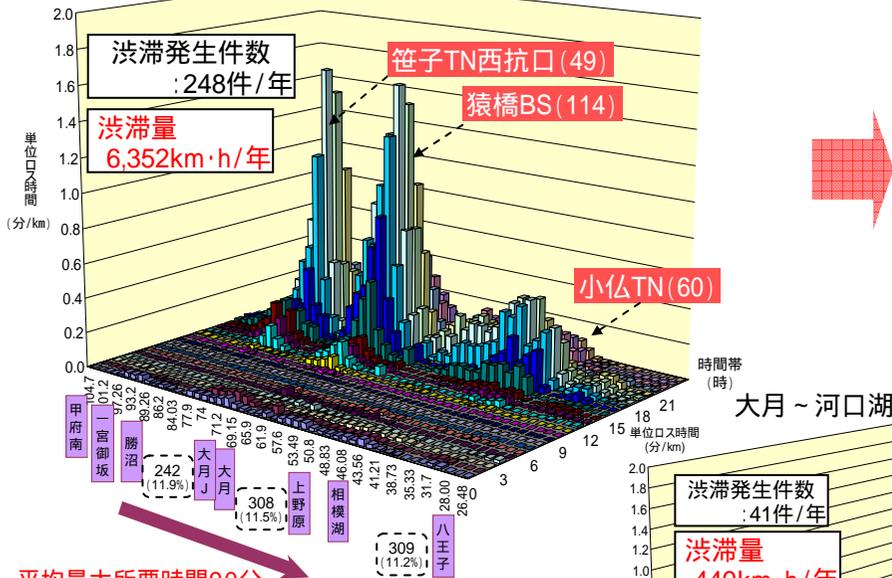
出典: NEXCO中日本資料

渋滞量は改築区間の影響範囲(カッコ内の改築事業評価区間)の渋滞量を示す。渋滞量には図示していない値(4件以下、1時間未満)を含む

渋滞状況の変化 (単位ロス時間: 上り線・休日)

改築前の夕方には、笹子TN西坑口, 猿橋BS, 小仏TNの3箇所では渋滞が発生していることがわかる。猿橋BSや笹子TN西坑口付近の渋滞は、小仏TN付近に比べて単位ロス時間が大きい。改築後は、笹子TN西坑口, 猿橋BSの渋滞はほぼなくなり、小仏TNの1箇所に集約されている。改築後の小仏TN部の渋滞は、渋滞回数が増加したことなどから、単位ロス時間は増加している。富士吉田線では、改築によって渋滞が解消したことがわかる。

交通集中による単位ロス時間の変化(上り線<八王子IC~甲府南IC, 大月JCT~河口湖IC>:休日平均値)
改築前(平成11年) 八王子IC~甲府南IC
改築後(平成18年) 八王子IC~甲府南IC



平均最大所要時間90分
■ ボトルネック箇所
 ()内は渋滞発生件数
 []平均断面交通量(百台/日)
 ()内は大型車混入率
 平均最大所要時間は八王子IC~甲府南IC間

平均最大所要時間78分

グラフの値は、交通集中渋滞に起因する単位ロス時間の年間総量を、年間休日日数で割ったもの



出典: NEXCO中日本資料

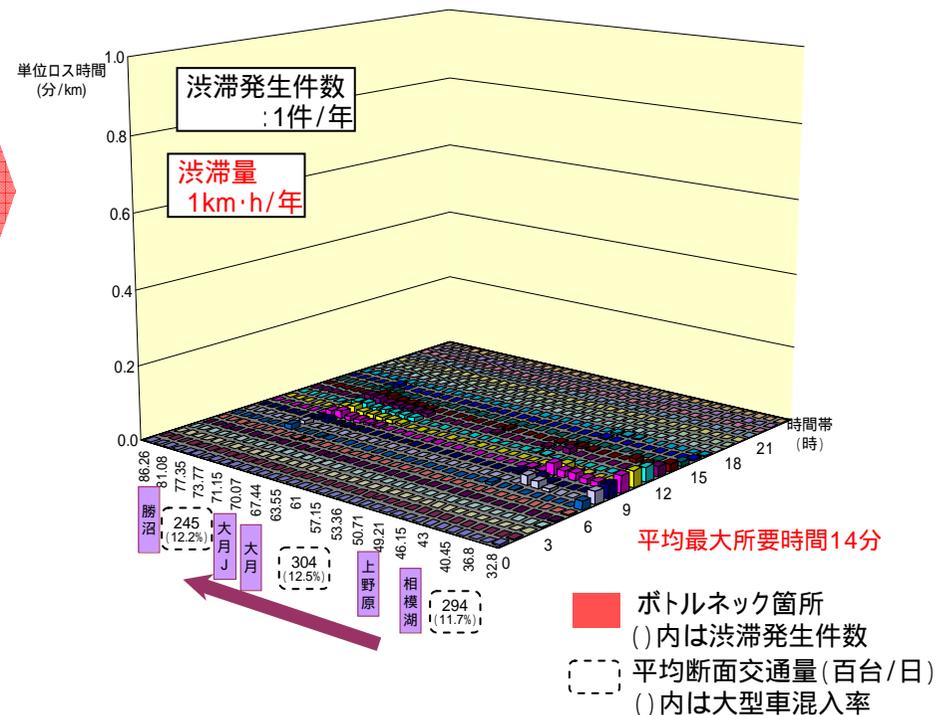
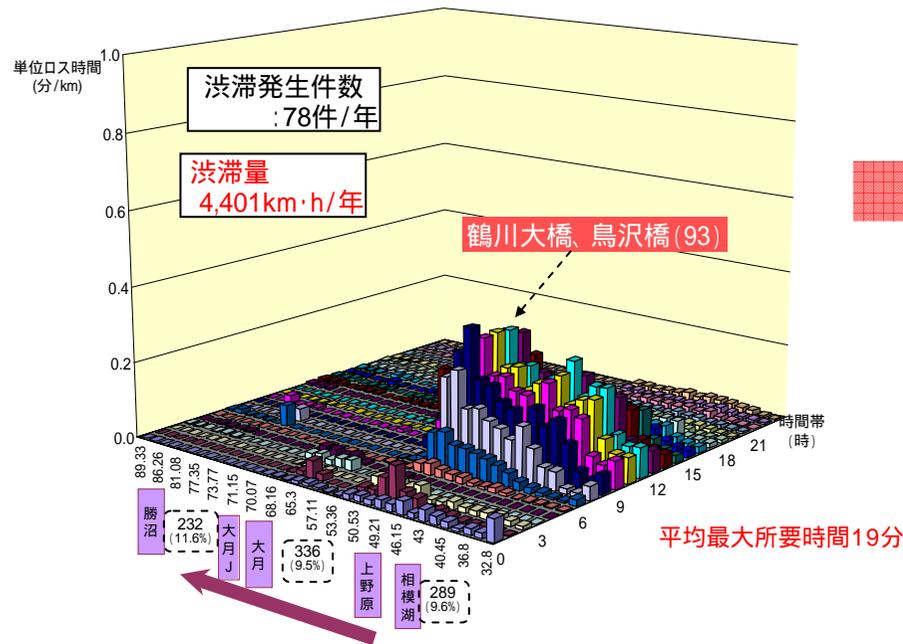
渋滞状況の変化(単位ロス時間:下り線・休日)

改築前の日中は、鶴川大橋または鳥沢橋付近で渋滞が発生していたが、改築後は、渋滞はほぼ解消。

交通集中による単位ロス時間の変化(下り線上野原IC～大月JCT):休日平均値)

改築前(平成11年)

改築後(平成18年)



■ ボトルネック箇所
()内は渋滞発生件数
□内は平均断面交通量(百台/日)
()内は大型車混入率

グラフの値は、交通集中渋滞に起因する単位ロス時間の年間総量を、年間休日日数で割ったもの

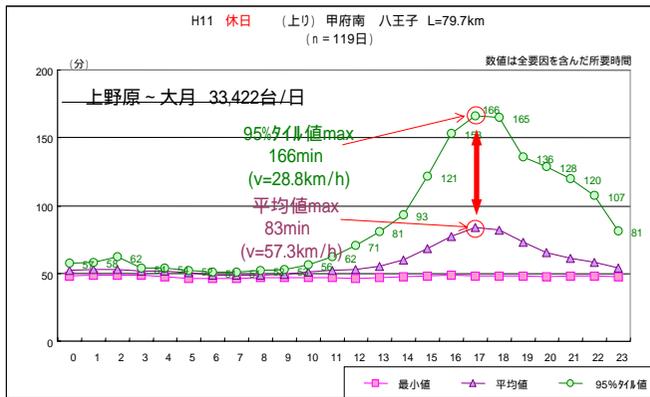
平均最大所要時間は上野原IC～大月JCT間
出典:NEXCO中日本資料

所要時間の変化(時間帯別平均所要時間:休日)



上り線・八王子～甲府南間の休日におけるピーク時の平均所要時間は約11分短縮、旅行速度は約7km/hアップした。また、ピーク時の余裕時間は約23分短縮、信頼性(定時性)が向上。
 下り線・八王子～大月間の休日におけるピーク時の平均所要時間は約5分短縮、旅行速度は約11km/hアップし、規制速度で走行可能。また、ピーク時の余裕時間は約23分短縮、信頼性(定時性)が向上。

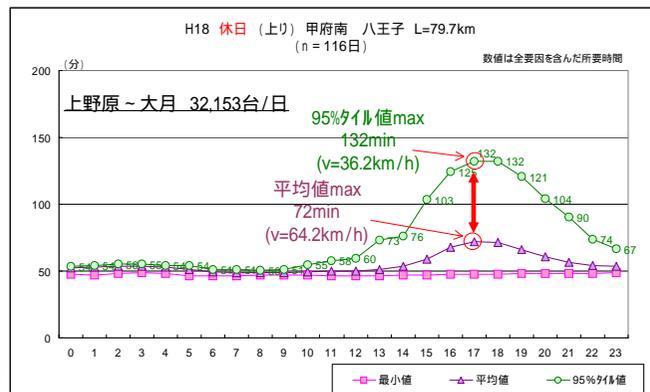
【上り線(八王子～甲府南):休日】 時間帯別の所要時間の変化
 改築前(H11) (通常約60分)



ピーク時
 余裕時間 8 3分

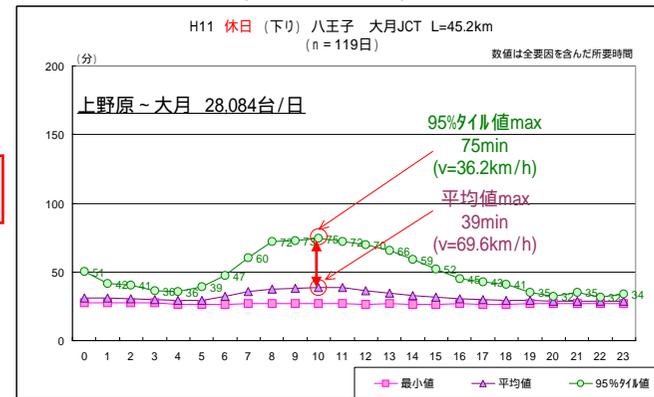


改築後(H18)



ピーク時
 余裕時間 6 0分

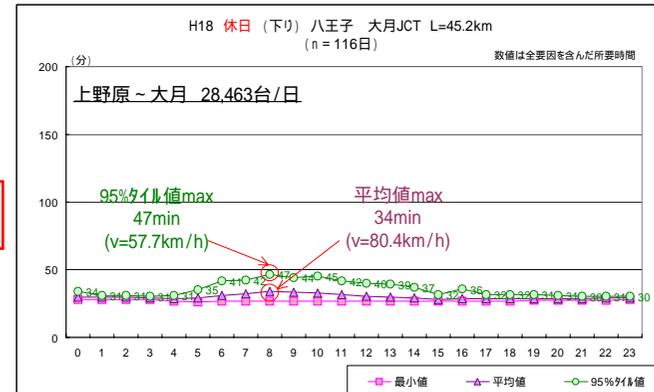
【下り線(八王子～大月):休日】 時間帯別の所要時間の変化
 改築前(H11) (通常約34分)



ピーク時
 余裕時間 3 6分



改築後(H18)



ピーク時
 余裕時間 1 3分



余裕時間(BT) = (所要時間の95%タイル値) - (平均所要時間)

出典: NEXCO中日本資料

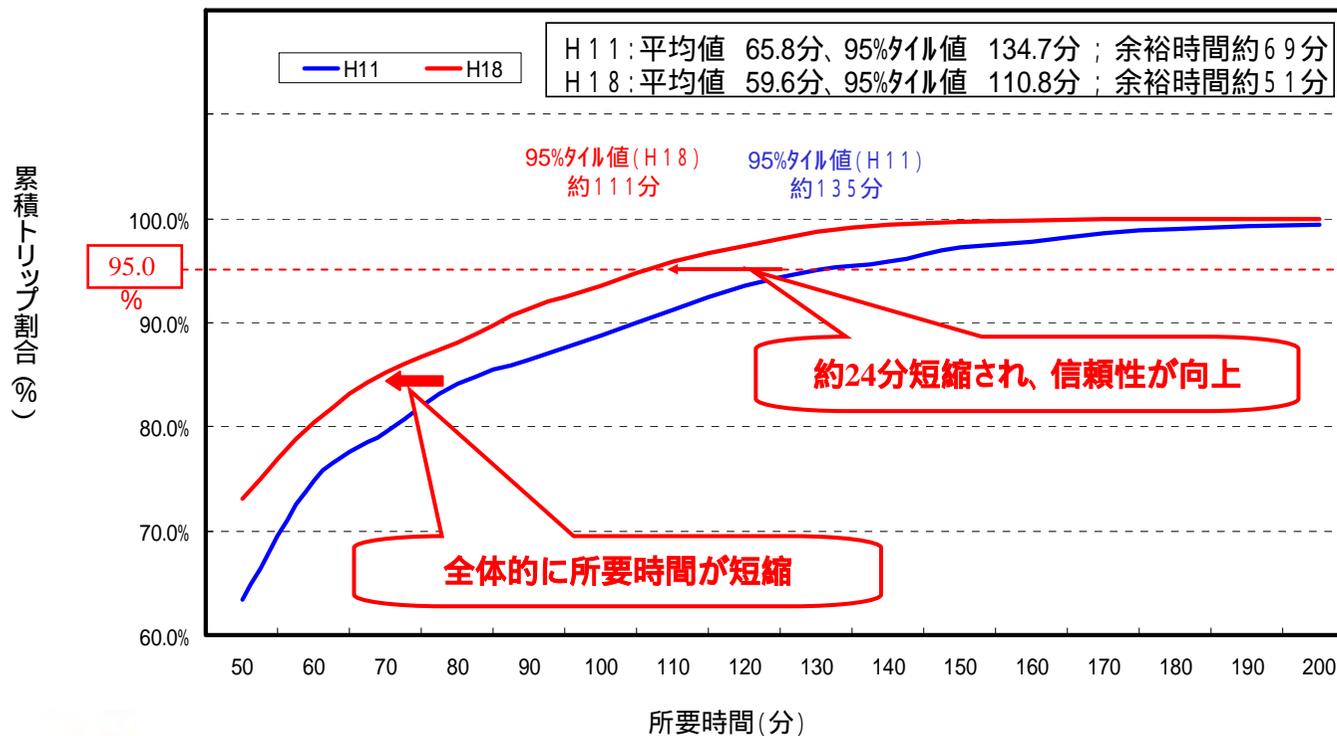
所要時間の変化(所要時間分布:上り線・休日午後)

余裕時間指標(BTI)は改築前1.05から改築後0.85と0.20ポイント改善しており、信頼性が向上。
 改築前は所要時間が180分(3時間)以上となることもあり、最大の所要時間は330分(5時間半)となることもあったが、
 改築後は180分を超えることは無くなっている。
 改築前は笹子トンネル西坑口部でトンネル内の交通安全のため、1車線規制を行うことがあり、この影響で所要時間が大幅に増加していた。

(上り線) 八王子～甲府南 L=79.7km 所要時間の累積曲線

(土曜日・日曜・祝日 12～24時) H11(n=119日×12h)、H18(n=116日×12h)

BTI; 1.05 (改築前)
0.85 (改築後)



所要時間別トリップ数 所要時間別トリップ割合(累積)

	H11	H18		H11	H18
50	906	1017	50	63.4%	73.1%
60	164	102	60	74.9%	80.4%
70	66	67	70	79.6%	85.2%
80	65	41	80	84.1%	88.1%
90	33	44	90	86.4%	91.3%
100	33	32	100	88.7%	93.6%
110	36	31	110	91.2%	95.8%
120	32	22	120	93.5%	97.4%
130	22	18	130	95.0%	98.7%
140	12	9	140	95.9%	99.4%
150	20	4	150	97.3%	99.6%
160	8	3	160	97.8%	99.9%
170	11	1	170	98.6%	99.9%
180	6	1	180	99.0%	100%
190	4	0	190	99.3%	100%
200	1	0	200	99.4%	100%
210	0	0	210	99.4%	100%
220	1	0	220	99.4%	100%
230	0	0	230	99.4%	100%
240	2	0	240	99.6%	100%
250	3	0	250	99.8%	100%
260	1	0	260	99.9%	100%
270	0	0	270	99.9%	100%
280	0	0	280	99.9%	100%
290	0	0	290	99.9%	100%
300	0	0	300	99.9%	100%
310	1	0	310	99.9%	100%
320	0	0	320	99.9%	100%
330	1	0	330	100%	100%

$$BTI(\text{余裕時間指標}) = \frac{(\text{所要時間の95\%タイル値}) - (\text{平均所要時間})}{(\text{平均所要時間})} ; (\text{信頼性を表す指標})$$

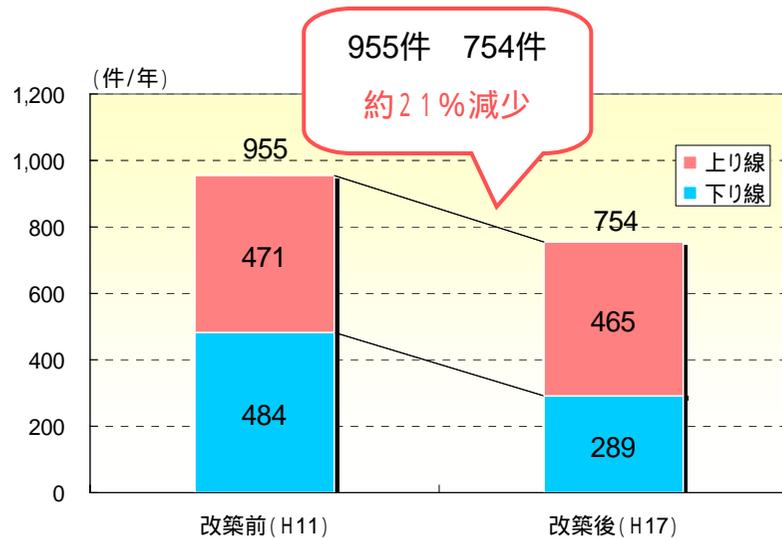
出典: NEXCO中日本資料

交通事故の減少(中央道・国道20号)

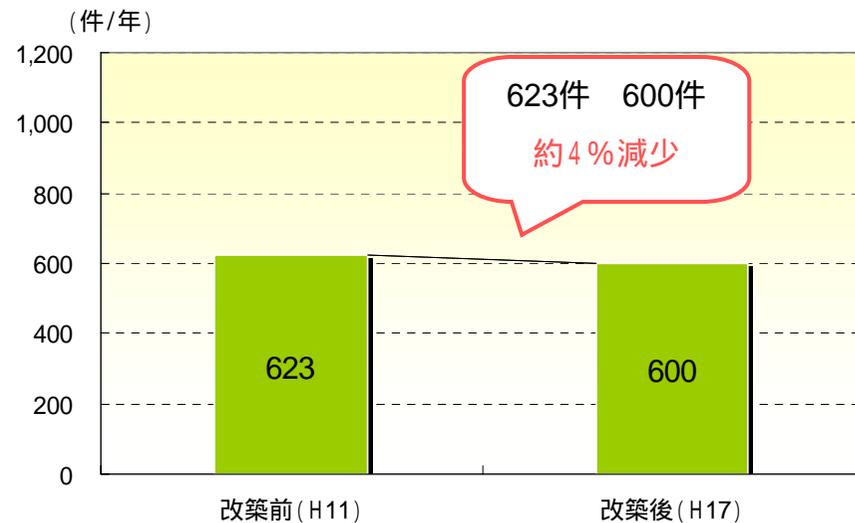
NEXCO

中央自動車道(八王子～甲府南)における事故件数は、**改築後に約2割減少**している。
上り線はほぼ横ばい、下り線は約6割に減少している。
国道20号の事故件数は、**改築後にわずかに減少**している。

中央自動車道の事故件数
(八王子IC～甲府南IC)



国道20号の事故件数
(八王子IC～甲府南ICの並行区間)



死傷事故・道路損傷事故以外の軽微な事故を含む

費用便益分析



便益 (現在価値: H19)	走行時間短縮便益	1,748 億円
	走行経費減少便益	94 億円
	交通事故減少便益	57 億円
	計	1,899 億円
費用 (現在価値: H19)	事業費	1,490 億円
	維持管理費	76 億円
	計	1,565 億円

四捨五入の関係で合計が合わない場合がある
渋滞対策に直接関与しない談合坂SAの拡張工事費を除く

費用便益分析 B/C=1.2

4. 事業の効果

(3) 沿道及び地域社会 活 力

高速バスの定時性、利便性向上

中央道を利用し山梨県を発着する高速バスは157便あり、ほとんどが新宿駅をはじめ東京方面への路線であり、東京方面への重要な交通手段となっている。平成15年以降、高速道路ネットワークの延伸や中央道の渋滞緩和により、新規路線が10便開設されている。

改築後は、中央道の渋滞緩和や定時性が図られ、お客様からの信頼性が向上している。

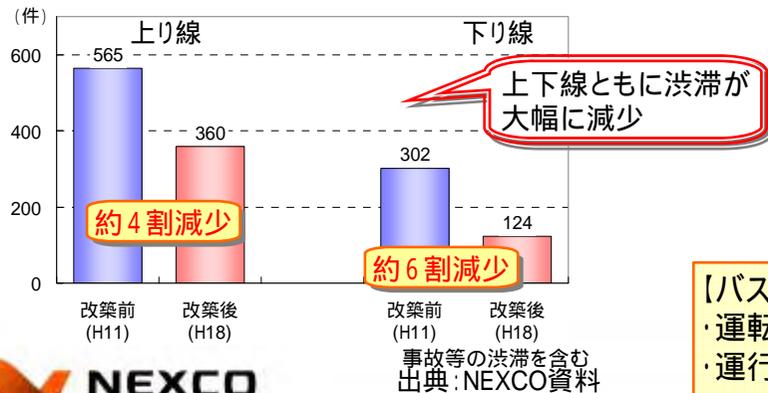
さらに、運行時間短縮による燃料費、円滑・走行性の向上による運転手のストレス負担が大幅に減少。

中央道を利用し山梨県を発着する高速バスの運行ルート
平成15年以降には、2路線・10便が新設され営業圏域が拡大

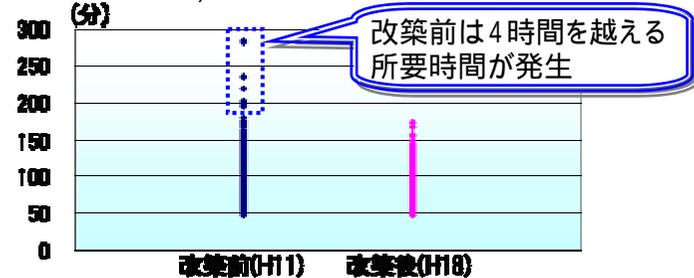


便数は片道。
()は、甲府駅発着し甲府南ICまたは勝沼ICを利用する便
出典：高速バス時刻表

中央道(八王子IC～勝沼IC間)の年間上下線の渋滞回数

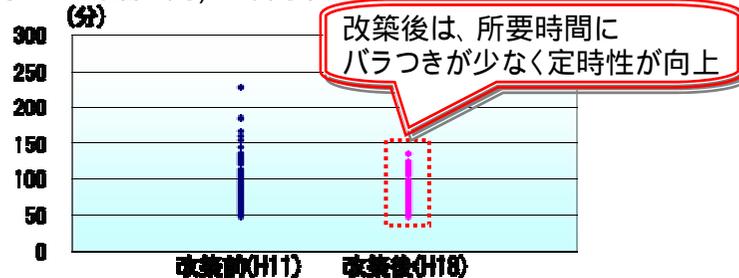


中央道(八王子IC～勝沼IC間)の年間上り線の所要時間



1時間ごとの所要時間を年度別にプロット(点が集中しているほど一定時刻で走行)
出典：NEXCO資料

中央道(八王子IC～勝沼IC間)の年間下り線の所要時間



1時間ごとの所要時間を年度別にプロット(点が集中しているほど一定時刻で走行)
出典：NEXCO資料

【バス事業者の声】

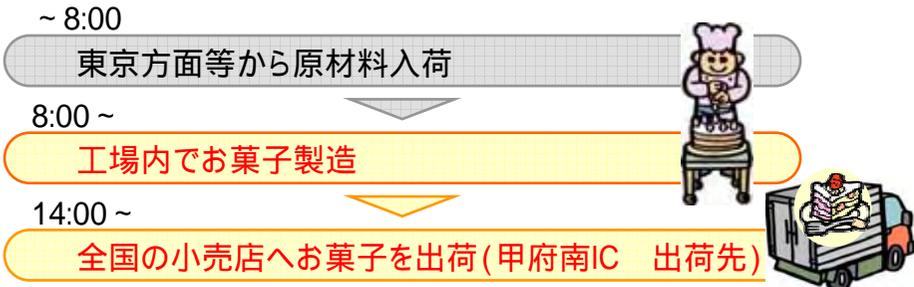
- ・運転手から“ストレスや疲労が減った”、“走行性が向上した”という声を聞く。
- ・運行時間が短くなったことにより休憩時間を確保できるようになった。

物流の効率化(食品製造工場)

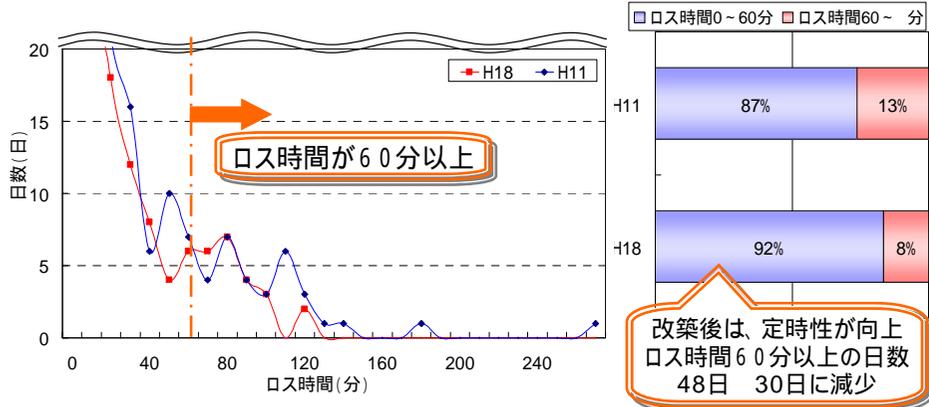


山梨県内の食品製造工場では、1日行程でお菓子を製造している。
 東北方面への出荷は14:00に工場を出発し26:00までに岩手県の配送センターへ納入することになっており、休日等に中央道で渋滞が発生している場合は、国道140号を利用していった。(年60回程度利用)
 改築後は上り線の渋滞が減少し、定時性が向上したことで、国道140号の利用が半分程度に減り、ドライバーの負担が軽減されるとともに、お菓子の荷崩れが少なくなった。

食品製造工場の入荷から出荷までの行程



中央道(八王子IC ~ 甲府南IC間)の年間上り線(14 ~ 19時)のロス時間分布



当該時間帯の最大所要時間を1日の代表値として整理



中央道の渋滞を回避して国道140号を利用する頻度が減少



出典: 中央道(八王子IC ~ 甲府南IC間); NEXCO資料, その他区間; 道路交通センサス

食品製造工場の声
 お菓子を東北方面へ出荷する時、休日等に中央道が渋滞していると国道140号を利用していったが、改築後は半分程度になった。国道利用がなくなり、ドライバーの負担軽減やお菓子の荷崩れが少なくなった。また、原材料を東京方面から入荷する際は、入荷時の遅延により製造ラインへの影響が発生することがあったが、改築後はなくなった。

物流の効率化(運送業者)



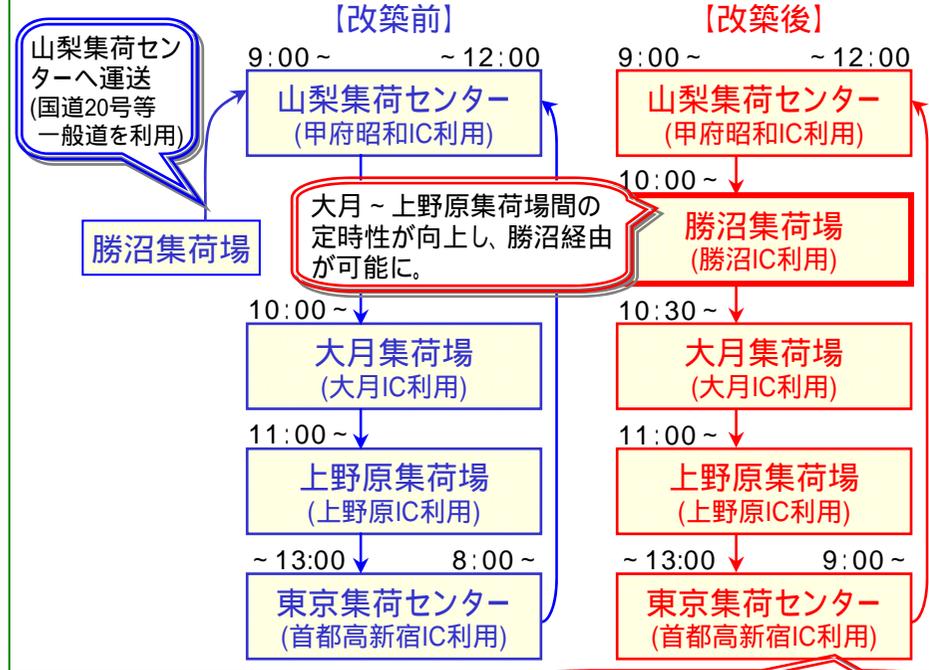
山梨県内の運送業者では、即配便と翌日便の2行程で運送しており、即配便は昼間に県外へ運送
 改築後(H15以降)は、中央道の定時性が向上したため、新たに勝沼集荷場への経路が可能となり、
 勝沼集荷場から集荷センターへの配送の手間が削減

勝沼地区から集荷センターへの運送手間が削減

即日便のスケジュール



県外への運送行程



下り線は運送時間の短縮が実現

中央道(上野原IC~甲府南IC)の年間上り線(9~11時)において
 規制速度で走行が可能な日数割合

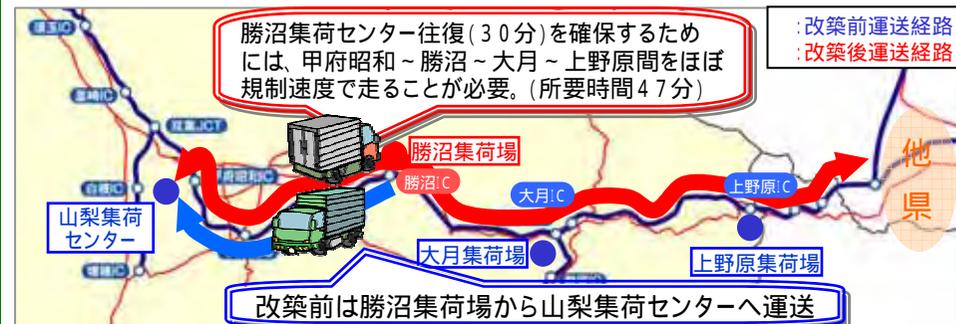
H11	43% (156日)	57% (209日)
H18	78% (284日)	22% (81日)

■ 規制速度で走行可能な日数割合
 ■ ロス時間が発生する日数割合

規制速度で走行できる日が約2倍に増加

当該時間帯の最大所要時間を1日の代表値として整理

改築後(H15以降)は、運送経路が変更となり効率的な運用が実現



運送業者の声
 中央道の渋滞緩和によって、運送ルートが変えられ効率的に集荷できるようになった。

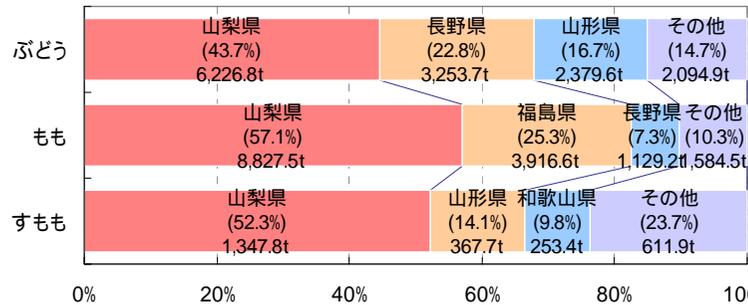


物流の効率化(農業)

NEXCO

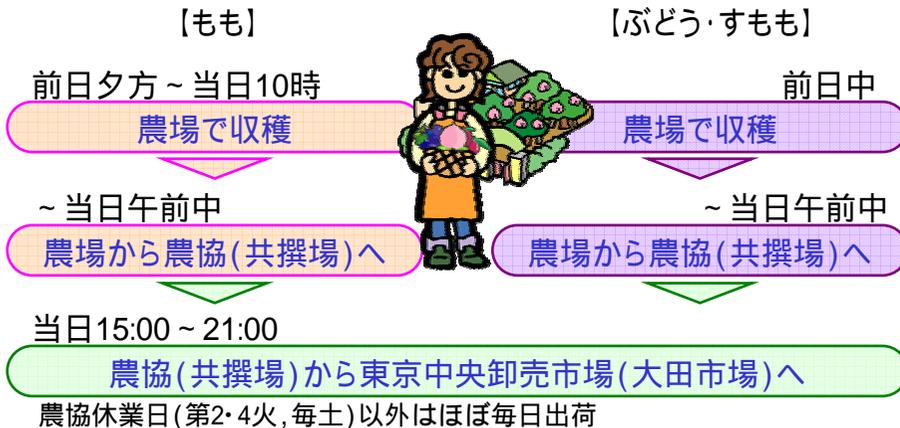
山梨県産のぶどう,もも,すももは出荷量が全国で第1位で、東京中央卸売市場での取扱量も全国1位。荷痛みの激しいももは、出荷直前まで収穫し市場へ出荷している。改築前は、お盆等の繁忙期に中央道の渋滞で市場へ延着し、競売に間に合わないことがあったが、改築後は、定刻に到着している。

東京中央卸売市場の取扱量全国シェア



出典:平成18年 東京都中央卸売市場統計

果物の出荷工程



もぎたての果物を延着することなく出荷することが可能



出典:中央道(八王子IC～勝沼IC間);NEXCO資料、その他区間;道路交通センサス

JA山梨の声

改築前は、渋滞の影響で採りたてのももが競売に間に合わないことがあったが、最近ではなくなった。

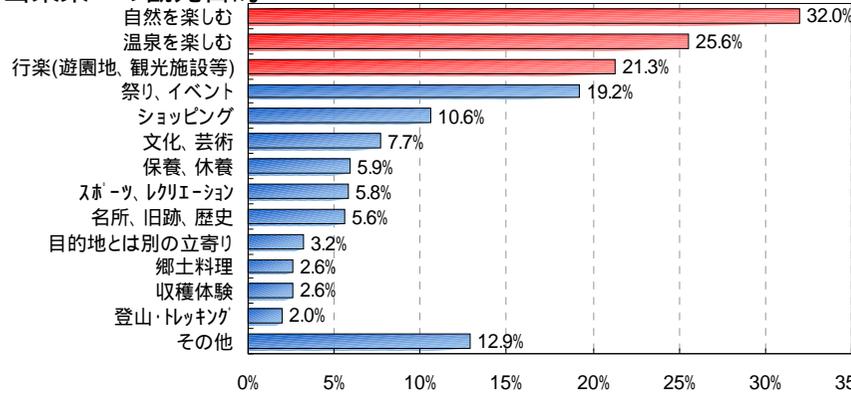


観光の活性化(富士北麓・東部地域の観光)



山梨県への観光目的は、自然、温泉、行楽(遊園地、観光施設等)が2割以上
 富士北麓・東部地域への交通手段は、マイカーに次いで高速バスが約1割
 当地域の観光入込み客数は増加傾向にあり、地域内の遊園地への来訪元は主に東京・北関東・神奈川
 当遊園地では、高速道路の所要時間が読めるようになって路線バスの新設による営業圏の拡大を実施

山梨県への観光目的



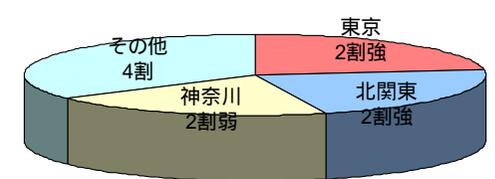
出典: H18山梨県観光客動態調査

富士北麓地域の観光入込客数



出典: 山梨県観光客動態調査

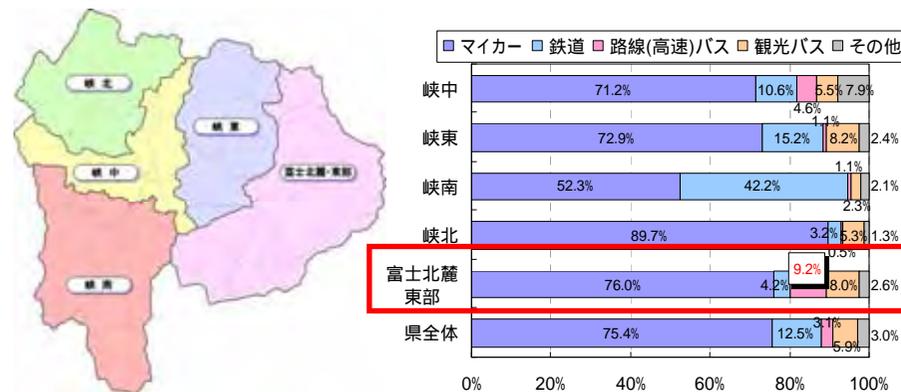
富士北麓地域の遊園地への来訪元



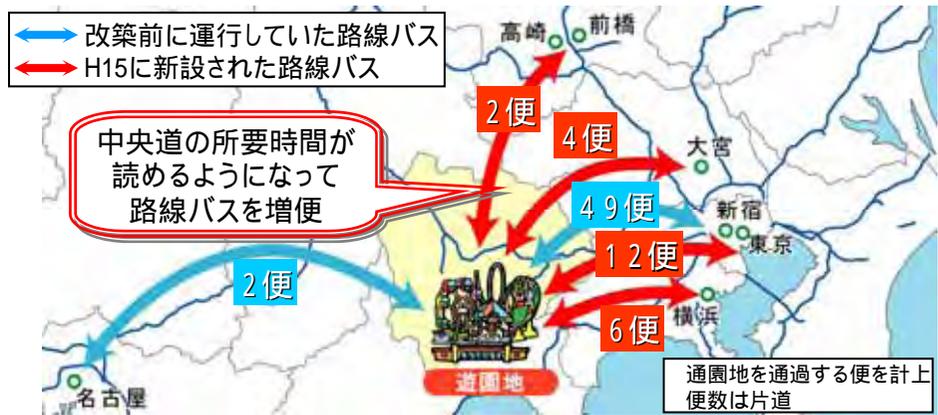
出典: 観光施設ヒアリング調査結果より

平成15年に運行路線が新設され富士吉田市の遊園地営業圏を拡大

圏域別の観光交通手段



出典: H18山梨県観光客動態調査



遊園地事業者の声

- ・中央道の渋滞が緩和して、拠点間の所要時間が読めるようになり、路線バスを増便して営業圏が拡大した。
- ・開園時には、駐車場が満車状態になることが多くなった。

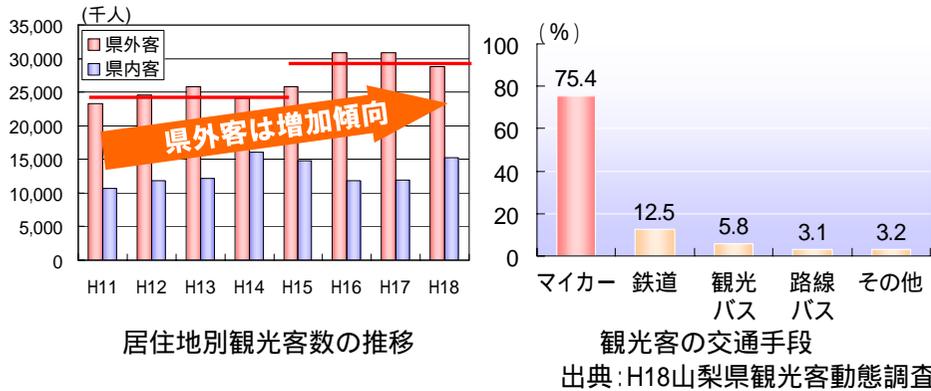


観光の活性化(峡中・峡東地域の観光)

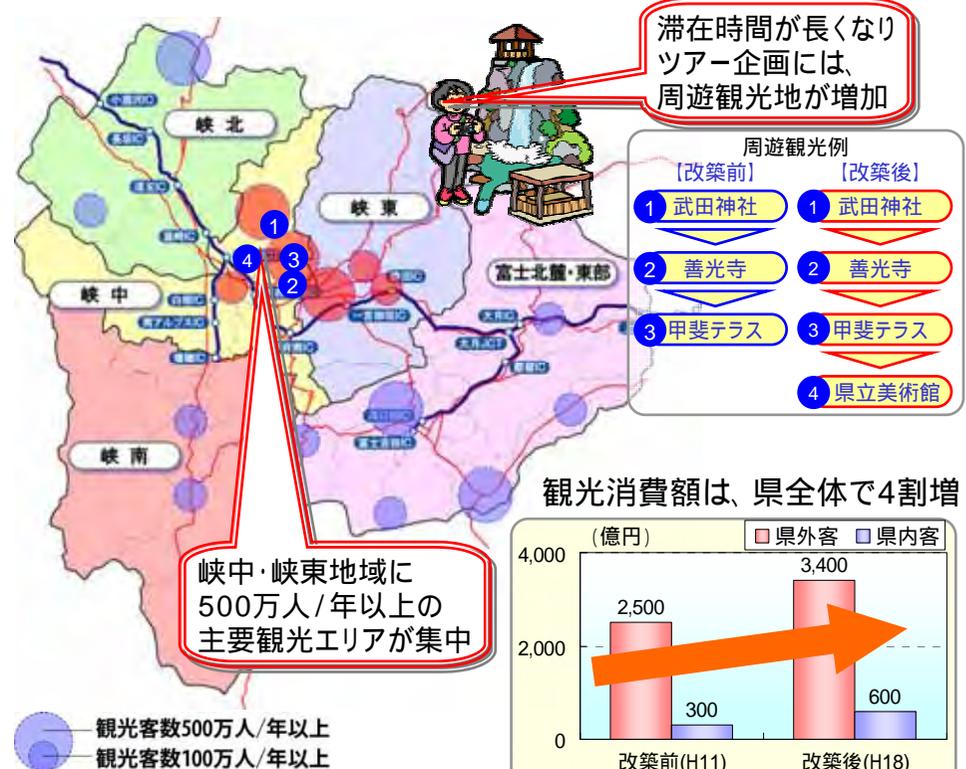


山梨県への観光客は、県外客が増加傾向にありマイカー利用が多い。[県外客は約2割増加]
 東京方面～峡中、峡東方面の定時性・信頼性が向上し、観光地での滞在時間が長くなっている。
 旅行会社のツアー企画では周遊観光地が増えており、山梨県の県外客の観光消費額は約4割増加。

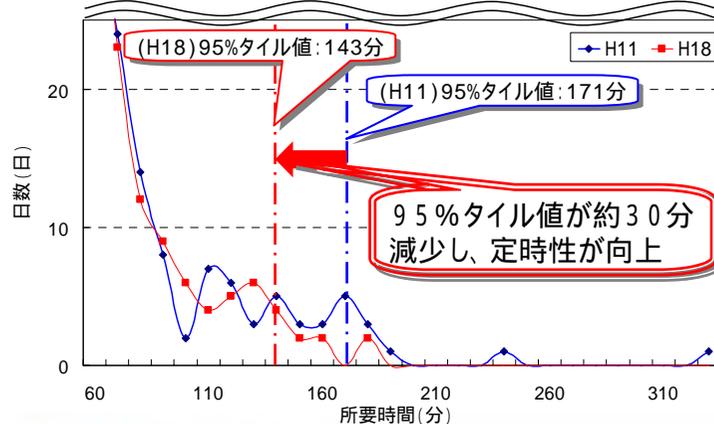
県外客は増加傾向にあり、マイカー利用が多い



観光地の滞在時間が長くなり、旅行会社では周遊観光地を追加



中央道(八王子IC～甲府南IC間)の休日上り線の所要時間分布



観光協会の声

観光客の行き、帰りの所要時間が短縮されたため、観光地の滞在時間が長くなっている。旅行会社のツアー企画は周遊観光地が増えている。



レジャーの活性化

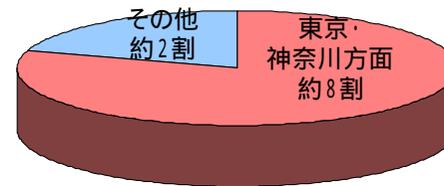
NEXCO

山梨県のゴルフ場は、富士北麓・東部地域の中央道沿線に集中
 ゴルフ客は、東京・神奈川方面が圧倒的に多く、そのほとんどが中央道を利用
 中央道下り線の渋滞緩和で定時性が確保され、ラウンド時間に遅刻するプレイヤーが減少し、また、遠方から来られるお客様が増えた。

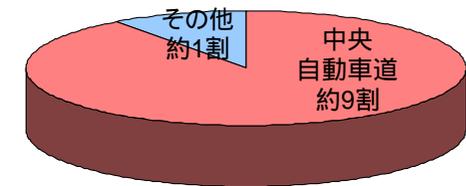
山梨県のゴルフ場立地箇所



ゴルフ客の来訪元(大月IC周辺のゴルフ場)



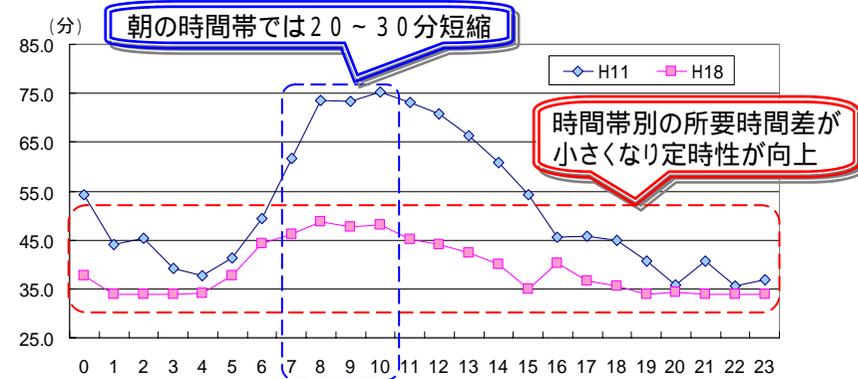
ゴルフ客の来訪元



ゴルフ客の利用する道路

出典:ヒアリング調査結果

中央道(八王子IC~大月IC間)の休日下り線の時間帯別所要時間(95%タイル値)



出典:NEXCO資料

【ゴルフ場の声】

改築前は、八王子方面のお客様が多かったが、改築後は、練馬、川崎方面等、遠方のお客様が増えた。ラウンド時間に遅れる方は、5%程度から2%弱に減少した。



沿線地域の活性化

談合坂SAの拡張によって、上野原市では地元の農作物を販売する『談合坂SAやさい村』を開設
 “新鮮・安心・安価”な地元農作物にお客様から大好評で売り上げ額も好調
 少量で市場出荷に対応できなかった地場農産物が販売可能となり、地元農家の生産意欲が向上

平成18年6月、談合坂SAに『談合坂SAやさい村』が開設

『談合坂SAやさい村』開設直後からお客様に大好評



資料:朝日新聞



特設テント販売(開設直後)



常設テント販売(現在)

【消費者の声】

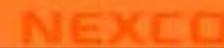
- ・直売店を目当てにサービスエリアを利用するリピーターが多い。
- ・価格は市場価格より1割～2割ほど安く、農産物の栽培記録がちゃんと紹介されているので安心して買うことができる。



4. 事業の効果

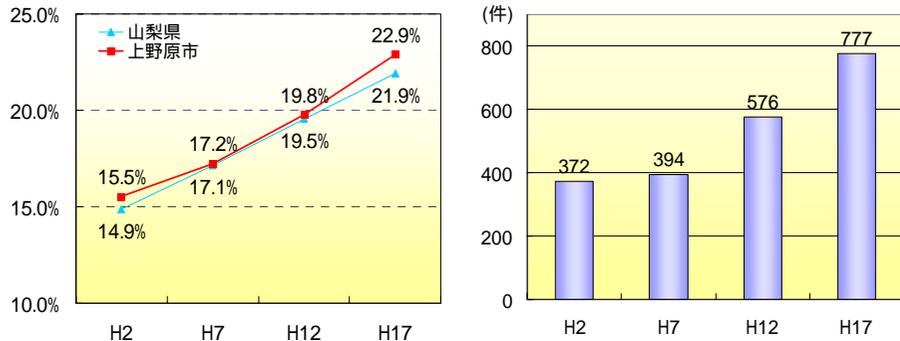
(3) 沿道及び地域社会 暮らし

救急医療活動への貢献(1)



上野原市は、高齢化率の増加に伴い急病者の救急搬送が増加しており、上野原管外への搬送が増加
 管外への搬送には、中央道を利用するが、渋滞時は近隣の医療施設(大月市内)への搬送に30分を要
 している。
 改築後は、下り線の大幅な渋滞緩和により、30分で到達可能な医療施設の選択肢が増加した。

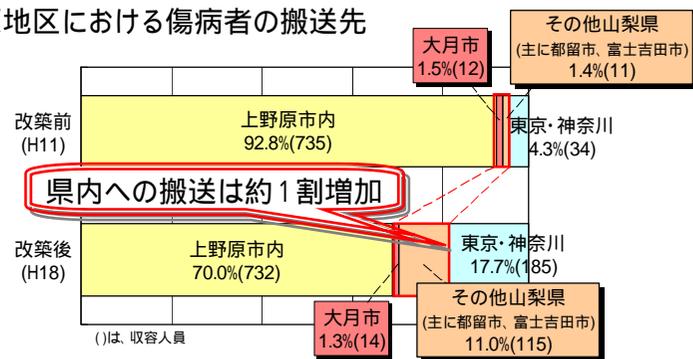
高齢化に伴い急病者の搬送件数は増加



上野原市、山梨県の高齢化率
出典: 国勢調査

上野原市の急病者の搬送件数
出典: H18上野原市消防年報

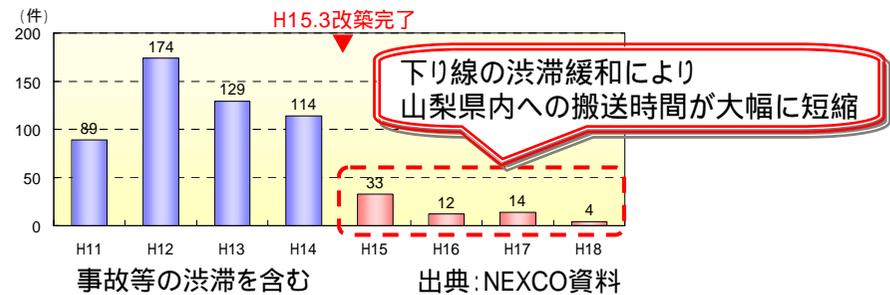
上野原地区における傷病者の搬送先



県内への搬送は約1割増加

搬送(現場から医療施設へ)及び転送(医療施設から他の医療施設へ)を含む
出典: H11・H18上野原市消防年報

中央道(上野原IC~大月IC間)下り線の年間渋滞回数の推移



下り線の渋滞緩和により
山梨県内への搬送時間が大幅に短縮

下り線の渋滞緩和により、県内の受け入れ医療施設が増加



消防本部の声
 管外への搬送には、中央道はなくてはならない存在。下り線の渋滞緩和によって、都留市、富士吉田市方面への搬送が増えた。



救急医療活動への貢献(2)



談合坂SA(上り線)の拡張に伴い、ヘリポートが設置され、常時、ドクターヘリの利用が可能となっている。山梨県のドクターヘリの要請件数は、年々増加傾向にある。ドクターヘリは、医療施設への収容時間が大幅に短縮されるとともに、医師が同乗しているため、傷病者の搭乗時点から応急措置可能で救急医療に大きく貢献している。

ヘリポートの設置により常時ドクターヘリの利用が可能

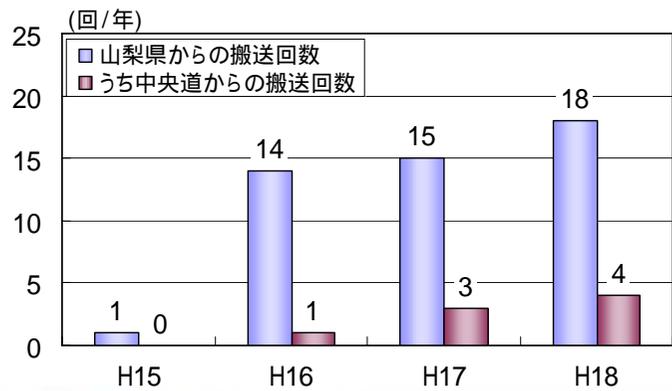


談合坂SAから第3次医療施設への所要時間



出典: 道路時刻表より算出

山梨県のドクターヘリの要請件数の推移



出典: 東海大学付属病院資料

談合坂SAからのドクターヘリ要請で人名救出

救急車を呼ぶことが出来ず、命を失った。ドクターヘリで命救われた娘

（神奈川県横浜市）を患ってしまいました。娘はヘリコプターで十数分を要して到着し、直ちに手術を行いました。命を取り留めたことには、本当に感謝しています。内田君も生きています。脳神経科の先生は、非常に丁寧な説明をしてくれました。高層救急隊の活躍を思い、感謝の気持ちを込めて、この法要に参加させていただきます。

ドクターヘリで命救われた娘

命を助けられました。今年一月、長男が神奈川県から、車で中央高速を走行中、突然、急死しました。娘は突然、呼吸を止めたので、救急車を呼ぶことが出来ず、命を失った。ドクターヘリで命救われた娘

出典: 読売新聞

【消防本部の声】
談合坂SAからドクターヘリを要請可能になり、救急医療に大きく貢献している。



4. 事業の効果

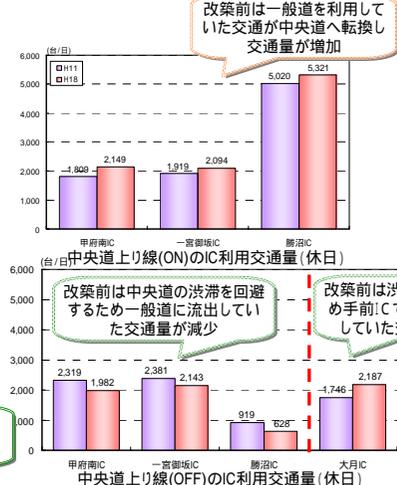
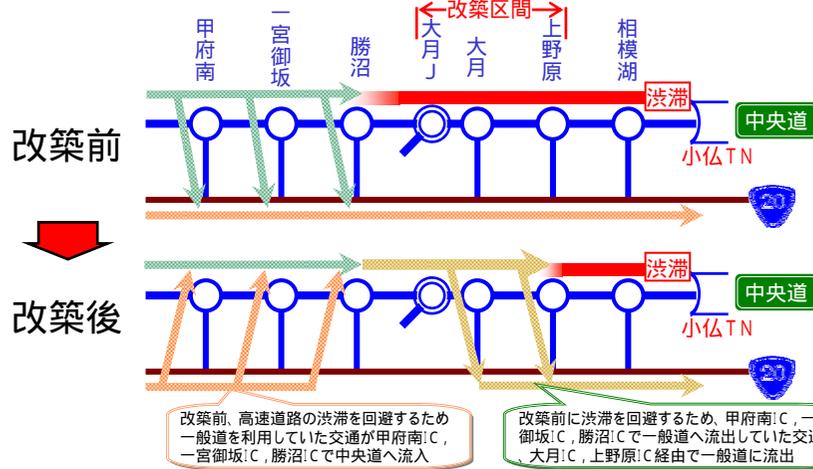
(3) 沿道及び地域社会

安全

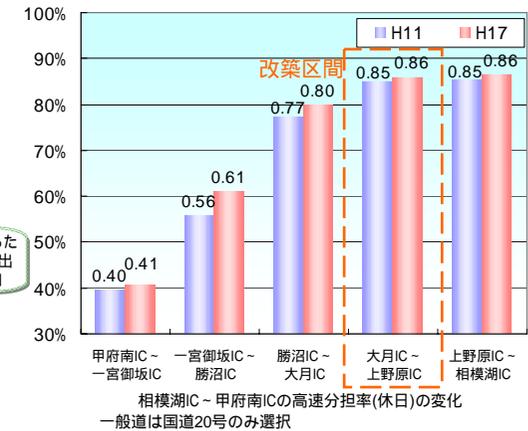
国道20号の安全性の向上

休日の上り線においては、高速道路の利用経路の変更や一般道からの転換が見受けられ、国道20号の相模湖ICまでの高速道路並行区間においては休日の交通量、交通事故が減少し、地域住民の安全性が向上している。

休日は、上野原IC～大月JCT間の渋滞緩和により、ICの利用形態が変動(上り線)

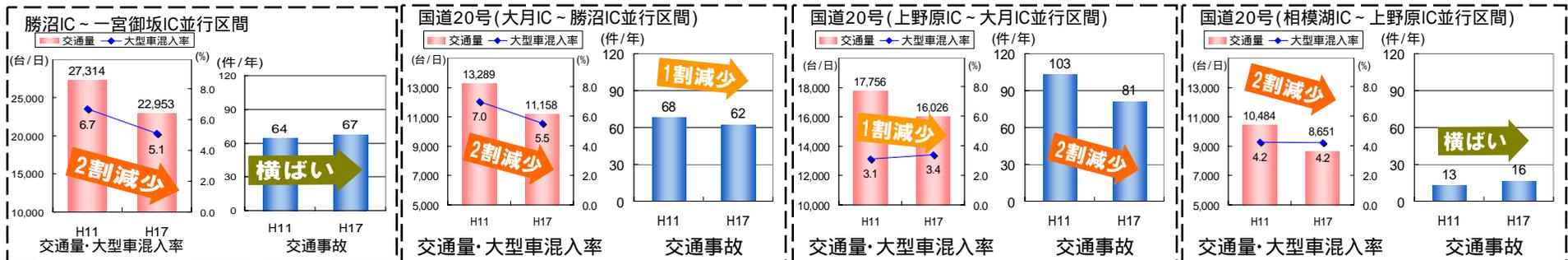


高速分担率は増加



出典: H11・H17道路交通センサス

並行する国道20号では、休日の交通量が減少するとともに、年間の交通事故が減少し、地域住民の安全性が向上



当該地域の平成11から平成17年の交通量は7%減少

【大月市民の声】

・土日などに他県ナンバーの車が少なくなり、また大型車の交通量が減少した。

4. 事業の効果

(3) 沿道及び地域社会 環境への影響

大気環境

NEXCO

中央道沿道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現況を予測した結果、アセスメント評価全断面において環境基準を下回ることを確認。

予測評価結果(CO、NO₂)

【参考】

アセス交通量(H12) 上野原～大月 53,200台/日

実績交通量 (H18) 上野原～大月 52,065台/日

アセス評価地点	道路構造	CO(一酸化炭素) (単位:ppm)		NO ₂ (二酸化窒素) (単位:ppm)		評価
		環境基準	現況予測値	環境基準	現況予測値	
上野原市原	切土	1時間値の1日平均値が 10ppm以下	1.13	1時間値の1日平均値が 0.06ppm以下	0.039	すべて環境基準を満足している
上野原市新田倉	高架		1.06		0.032	
上野原市矢坪	盛土		1.10		0.037	
大月市袴着	盛土		1.13		0.047	
大月市猿橋	切土		1.13		0.047	
大月市浅利	高架		1.05		0.039	

現況(H17)のバッググラウンド濃度とアセス時予測値(道路寄与分)による年平均値から予測

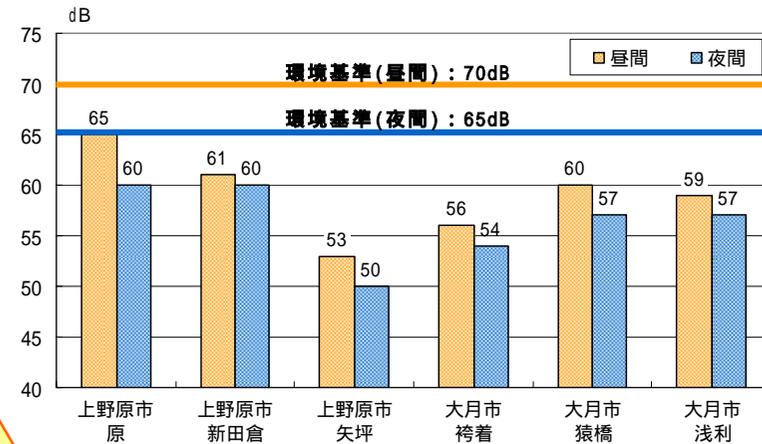
なお、アセス評価地点以外の大月市ゆりヶ丘地区(CO、NO₂)、大月市下和田地区(NO₂)において現地調査を実施しており、いずれも環境基準を満足[H16年度]

騒音環境

騒音状況を把握するため、アセス評価地点で騒音測定を実施
アセス予測断面全て(6箇所)において、騒音における環境基準を満足することを確認

現地調査結果 (L_{eq} (等価騒音レベル))

アセス時 評価地点	基準 時間帯	環境基準	騒音調査 結果	評価	対策工
上野原市 原	昼間	70dB	65dB	(- 5dB)	遮音壁 H=3.0m
	夜間	65dB	60dB	(- 5dB)	
上野原市 新田倉	昼間	70dB	61dB	(- 9dB)	遮音壁 H=2.0m
	夜間	65dB	60dB	(- 5dB)	
上野原市 矢坪	昼間	70dB	53dB	(- 17dB)	遮音壁 H=4.0m
	夜間	65dB	50dB	(- 15dB)	
大月市 袴着	昼間	70dB	56dB	(- 14dB)	遮音壁 H=3.0m
	夜間	65dB	54dB	(- 11dB)	
大月市 猿橋	昼間	70dB	60dB	(- 10dB)	遮音壁 H=5.0m
	夜間	65dB	57dB	(- 8dB)	
大月市 浅利	昼間	70dB	59dB	(- 11dB)	無し
	夜間	65dB	57dB	(- 8dB)	



沿道住民の声
(上野原新田倉)
以前は、騒音が
気になって何度も
苦情を言ったが、
最近は大いぶん
小さくなりました。



昼:午前6時から午後10時まで
夜:午後10時から翌日の午前6時まで

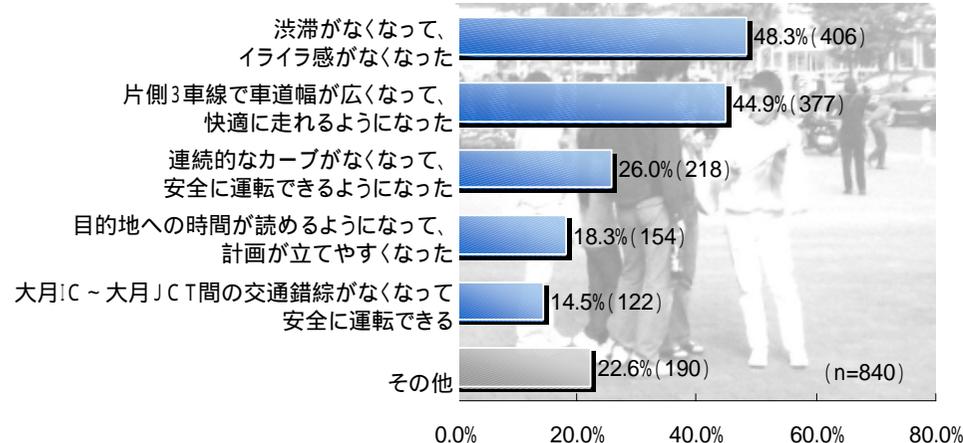
5. お客様のご意見

一般のお客様に対するアンケート結果

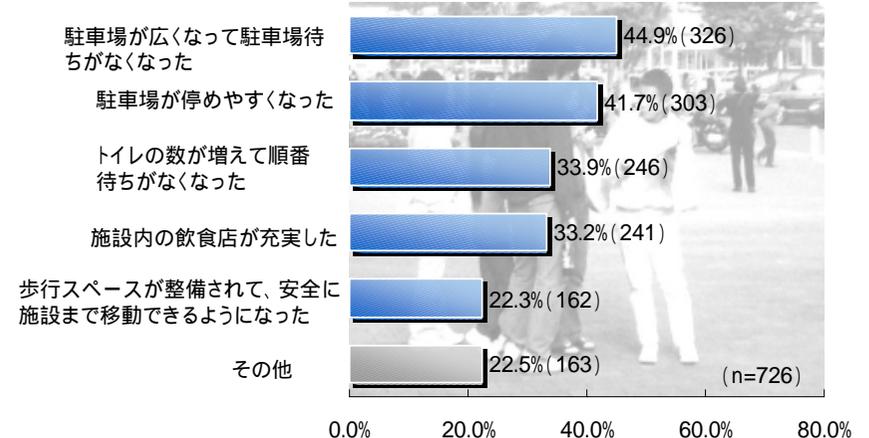


談合坂サービスエリアにおいて、本事業の改築に関するアンケート調査を実施(H19.10.21～22)
 取得サンプル905票のうち、平日に445票、休日に460票を収集
 回答者属性は男性9割・女性2割、年齢別には50歳代(25%)・30歳代(22%)・40歳代(21%)の順
 6車線拡幅事業に対する意見としては、「渋滞が解消しイライラ感が無くなった(48%)」、「車道幅が広
 くなって快適に走行できるようになった(45%)」等、多くの方が効果を実感
 談合坂SA(上り線)については、「駐車場が広くなって駐車場待ちが無くなった(45%)」、「トイレの数が
 増えて順番待ちが無くなった(34%)」等、多くの方が利便性の向上を実感
 その他の自由意見としては、舗装整備・照明設置における走行性の改善要望が多い
 また、上野原以東区間に依然として残る渋滞の解消要望、及び6車線化要望の声も多く頂いた

6車線化したことによって、どのような効果が得られたと感じますか？



談合坂SA(上り線)が拡張したことによって、どのような効果が得られたと思われますか？



企業関係者に対するヒアリング結果



中央道沿線の自治体、企業等を対象にヒアリング調査を実施(計24箇所)
 渋滞緩和による輸送効率の向上、定時性確保、安全性向上、更に談合坂サービスエリア(上り線)の拡張による利便性向上などについて言及し、各産業へのメリットを挙げる企業が多かった
 一方で、当該区間以東の4車線区間に着目が集まり、残存する渋滞解消に対する意見も多かった
 企業関係者は、当該事業の整備効果を実感しつつも、更なる道路整備による渋滞緩和に期待している

ヒアリング結果の概要

調査目的	上野原IC～大月JCT間6車線化効果の把握 談合坂サービスエリア(上り線)拡張効果の把握
調査対象	山梨県内の中央道沿線自治体、企業等 合計 : 24箇所 農協 : 2箇所 観光協会 : 2箇所 消防 : 2箇所 医療 : 2箇所 宅配 : 1箇所 製造業 : 5箇所 旅行業 : 1箇所 観光施設 : 1箇所 レジャー施設 : 2箇所 バス事業者 : 2箇所 運送業 : 2箇所 自治体 : 2箇所
調査方法	訪問聞き取り調査
調査実施日時	平成19年10月～11月

主なヒアリング結果

<p>上野原IC～大月JCT間6車線化効果</p> <p>【輸送効率の向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原材料の入荷遅延がなくなり、生産ラインへの影響が解消され効率的な製造が実現している ・県外への運送時間が短縮され、新たな集荷場への経路が可能となり運送形態の改善が図られている ・観光客の移動時間(東京・神奈川～山梨間)が短縮され、周遊する観光地が1～2つ増えていると思う <p>【定時性確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バスの定時性向上により利用者の利便性が向上している ・中央道の所要時間が読めるようになって、高速バスを増便し営業圏を拡大することができた ・下り線の定時性が向上し、ゴルフのスタート時間に遅れるお客様がいなくなった <p>【安全性向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中央道の交通事故による救急出動件数が激減した <p>談合坂SA拡張効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「談合坂やさい村」が開設され、リピーターが増えるなど地場農産物の売上げが好調である ・ヘリポートを常時着陸させることが可能となり、救急医療への貢献は非常に大きい <p>その他、意見等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・休日の上り線は、小仏トンネル付近で渋滞が発生しているため早期改善を望む ・上り線の渋滞解消のため、3車線化を望む

6 . 評価

評価結果及び対応方針案



(1) 評価結果

➤中央自動車道(上野原～大月間)の改築事業の費用便益比は1.2と試算。

1. 直接効果

下り線

下り線は代表的な鶴川大橋先頭の渋滞をはじめ上野原～大月間の交通集中渋滞が解消した。渋滞解消により混雑時の所要時間の短縮や高速道路の定時性、信頼性向上に効果を発揮している。

上り線

上り線についても上野原～勝沼間の交通集中渋滞はほぼ解消した。一方、下流側の小仏トンネル付近を先頭とする渋滞は悪化傾向となっている。八王子～甲府南間及び大月JCT～河口湖間全体の渋滞量は改築事業により半減し、混雑時の所要時間の短縮や定時性・信頼性の向上に一定の効果を発揮している。

2. 間接効果

(a) 沿道及び地域社会への整備効果としては混雑時の所要時間の短縮や定時性・信頼性向上によって、高速バスの定時性向上、製品出荷や宅配便における輸送の効率化、観光の活性化、医療活動への貢献など様々な整備効果を確認。

(b) 環境への影響については、生活環境・自然環境とも影響は軽微である。

(2) 対応方針(案)

・上野原～大月間の改築事業により、交通渋滞が解消あるいは緩和して、混雑時の所要時間の短縮と定時性・信頼性の向上による様々な整備効果が発現している。

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。

・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。

・なお、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。

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。