

# 個別事業の審議 事後評価（案）

---

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	P 2
2.	交通量の変化	P 3
3.	円滑なモビリティの確保	
①	路線整備による利便性の向上、新たな広域ネットワークの形成	P 4
②	通行止め、災害時の代替路機能	P 5
4.	物流効率化の支援 港湾へのアクセス向上	P 6
5.	個性ある地域の形成	
①	沿線への工場立地の促進	P 7
②	沿線観光地への入込客数の増加	P 8
6.	安全で安心できるくらしの確保 搬送時間の短縮による救急医療支援	P 9
7.	地球環境の保全 CO2排出量の削減	P10
8.	費用対効果分析方法・分析結果	P11～13
9.	対応方針（案）	P14

# 1.路線概要

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



	①新清水JCT～富沢IC	②六郷IC～増穂IC	③増穂IC～双葉JCT
基本計画決定	1991年12月20日	1991年12月20日	1989年 2月27日
整備計画決定	1996年12月27日	1996年12月27日	1991年12月3日
施工命令	1998年12月25日	1998年12月25日	1993年11月19日
事業許可・機構 協定締結	2006年3月31日	2006年3月31日	—
供用開始	2019年3月10日	2017年3月19日	2002年 3月30日 白根IC～双葉JCT 2004年 3月20日 南アルプスIC～白根IC 2006年12月16日 増穂IC～南アルプスIC

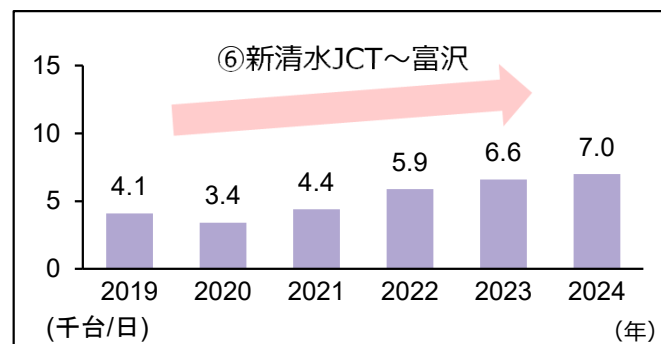
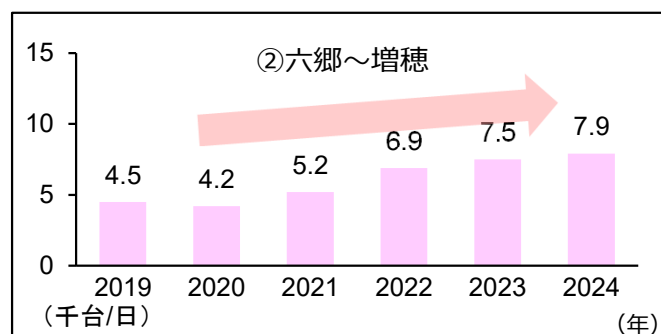
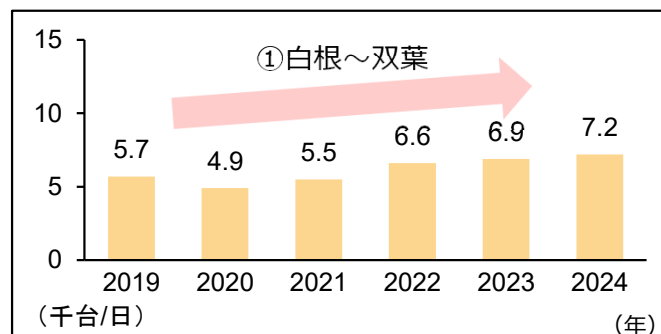
S = 1/2,800,000

## 2.交通量の変化

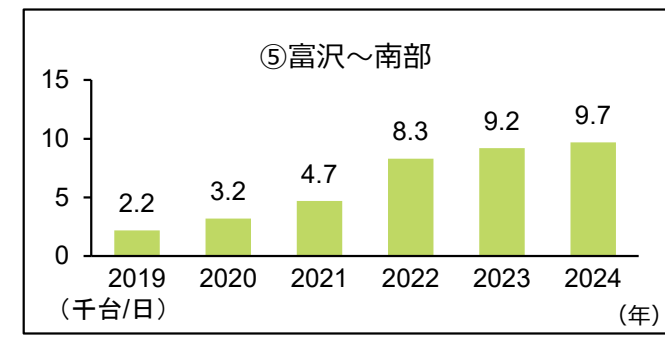
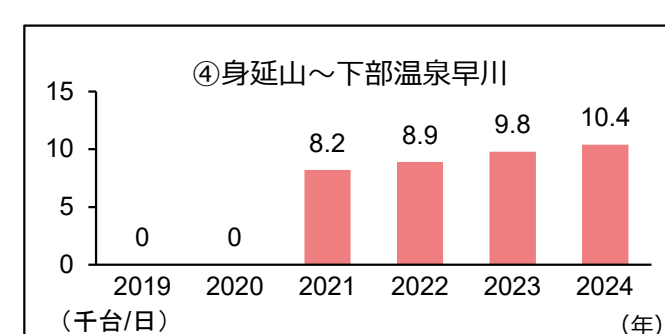
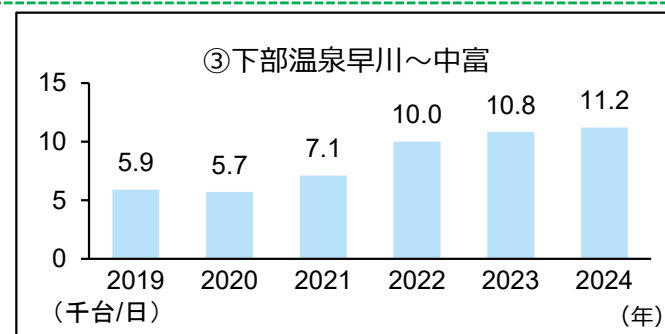
○中部横断道（新清水JCT～双葉JCT）の利用交通は年々増加傾向にあり、2024年は白根IC～双葉JCT間で7.2千台／日、六郷IC～増穂ICで7.9千台／日、新清水JCT～富沢ICで7.0千台／日が利用



### ■ 年平均日交通量の推移



### 新直轄区間



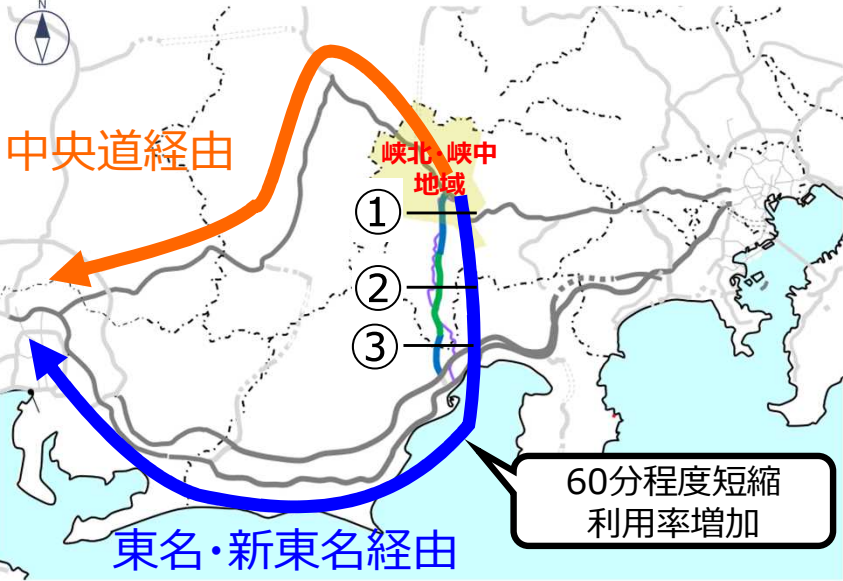
出典: (有料区間)NEXCO中日本調べ、(新直轄区間)国土交通省 トラフィックカウンターデータ

# 3.円滑なモビリティの確保

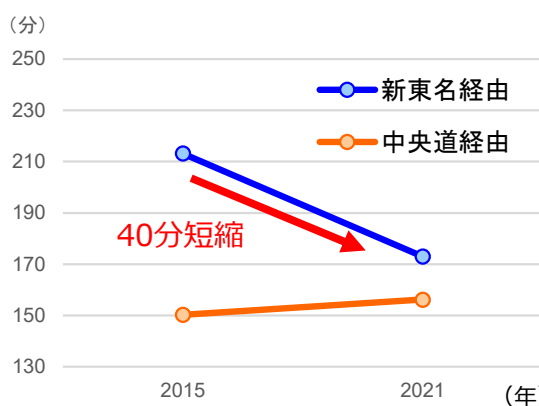
## ①路線整備による利便性の向上、新たな広域ネットワークの形成

- 中部横断道の整備により、峡北・峡中地域～名古屋市間の東名・新東名経由の所要時間が約40分短縮され、中央道経由と同程度となったことから、経路選択が複数確保され、利便性が向上。
- 中部横断道（新清水JCT～双葉JCT）開通後において、並行する国道52号の交通量を含め約15%～23%増加しており、新たな広域ネットワークが形成。

### ■山梨県峡北・峡中地域から名古屋市への所要時間比較

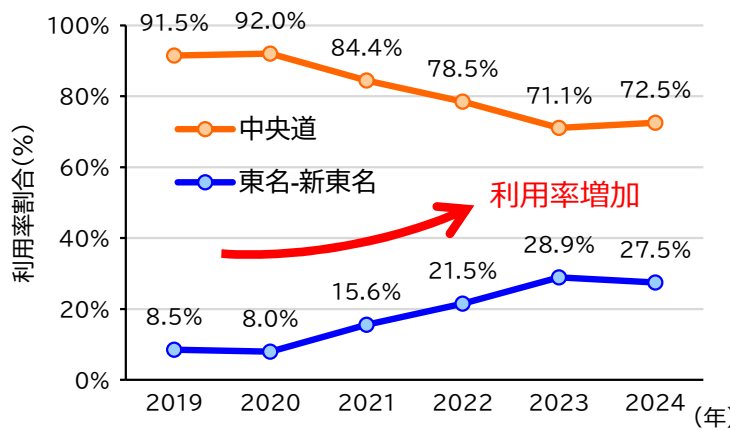


峡北峡中（双葉JCT周辺）から名古屋市への所要時間比較



出典：全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査より  
双葉JCTを起点、名二環合流部を終点として算出

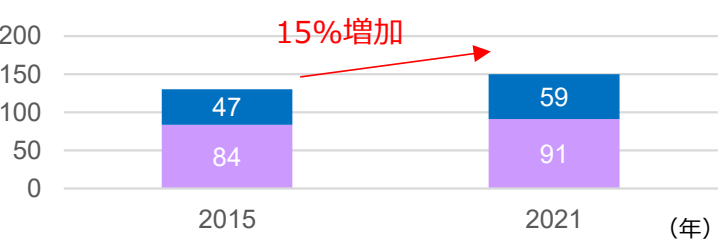
峡北峡中地域から名古屋方面の経路分担率の経年変化



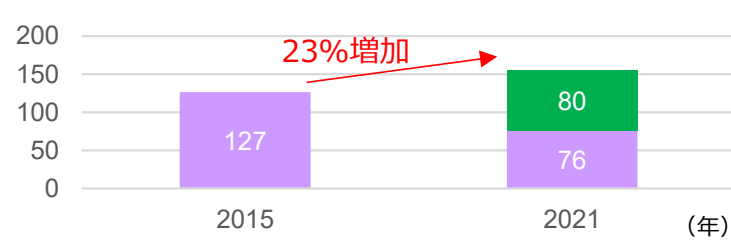
出典：ETC2.0プローブデータ

### ■中部横断自動車道及び国道52号の交通量の推移

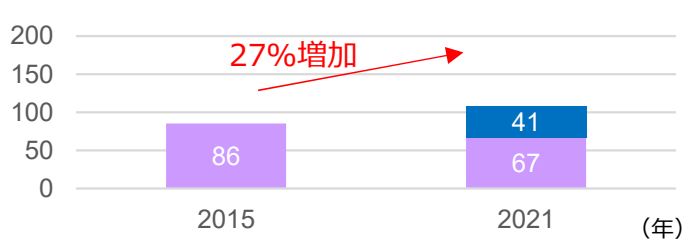
①白根～双葉



②身延山～下部温泉早川



③新清水JCT～富沢



■国道52号 ■中部横断道

■国道52号 ■中部横断道

■国道52号 ■中部横断道

出典：全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査より

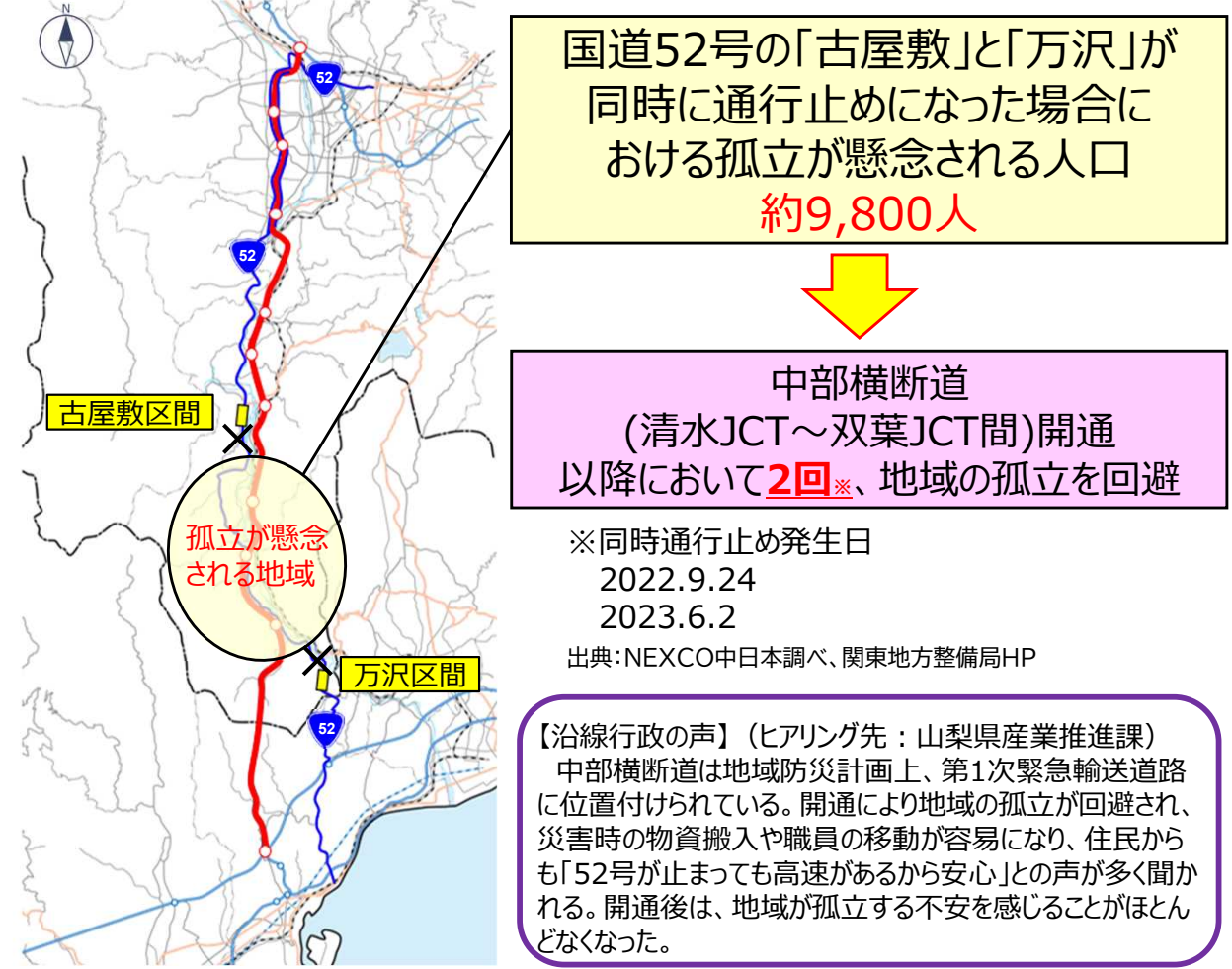


# 3.円滑なモビリティの確保

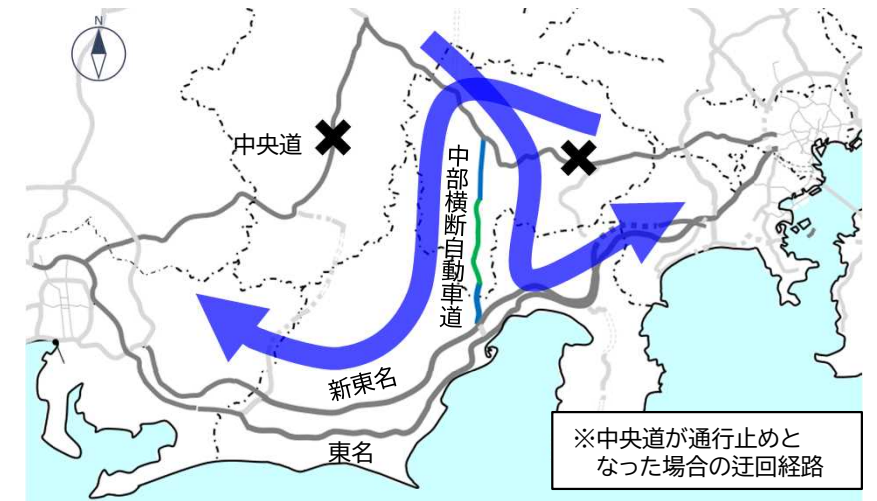
## ②通行止め、災害時の代替路機能

- 中部横断道に並行する国道52号において、大雨等による通行規制が発生した場合に、中部横断道を利用した迂回が可能となることで、孤立集落の発生を回避し、地域住民の安心感の醸成に寄与。
- 東名・新東名と中央道の広域なダブルネットワークを結ぶ役割を担い、どちらかが通行止め時において広域迂回による高速道路ネットワークの冗長性を確保。

### ■災害時の孤立に対する冗長性



### ■広域迂回路としての冗長性

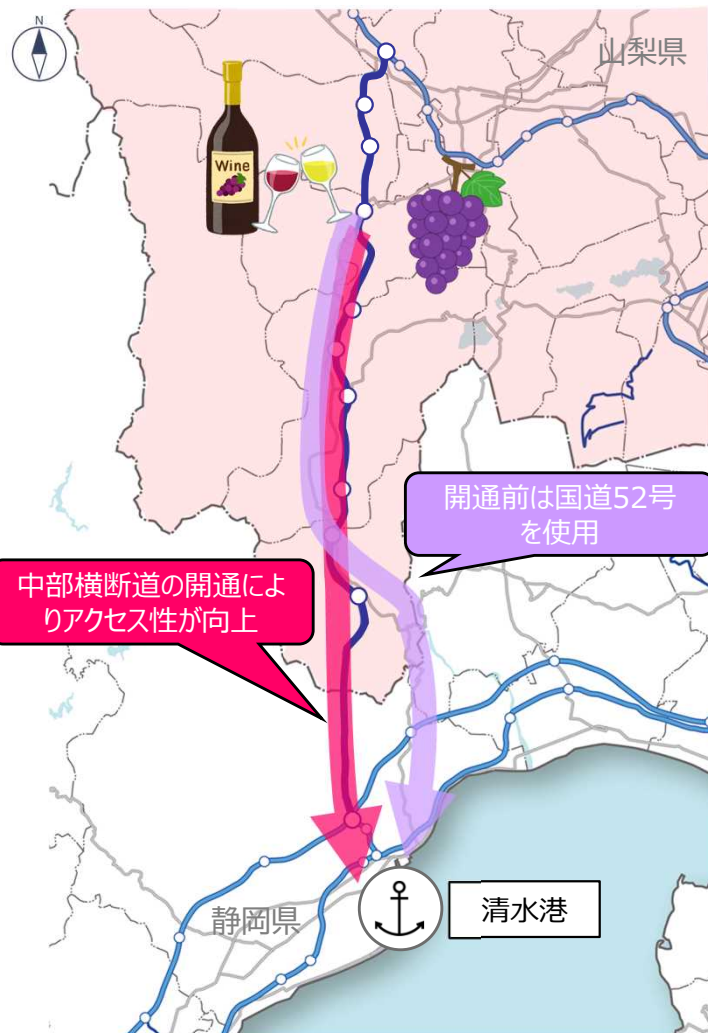


ケース	通行止発生路線	該当回数	述べ該当時間(時)
1	中央道(上)	52	218.5
2	中央道(下)	52	205.2
3	新東名・東名同時(上)	1	0.4
4	新東名・東名同時(下)	2	11.0

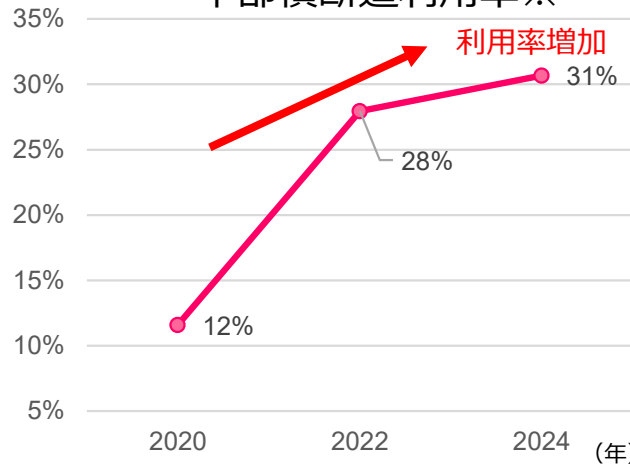
出典:NEXCO中日本調べ  
 ※「中央道」もしくは「新東名・東名同時」で通行止めが発生した時に、中部横断道が広域迂回路として機能したと想定される回数と述べ時間  
 ※中部横断道(清水JCT～双葉JCT)開通時(2021.8)以降の通行止めデータを集計

# 4.物流効率化の支援 港湾へのアクセス性向上

- 中部横断道の開通により、山梨県から清水港へのアクセス性が向上。  
アクセス路の経路選択においては、中部横断道の利用割合が増加。
- 清水港では、山梨県産ワインをはじめとする酒類や農産物が輸出されるなど、山梨県産品輸出が拡大。



■ 山梨県→清水港における大型車の中部横断道利用率※

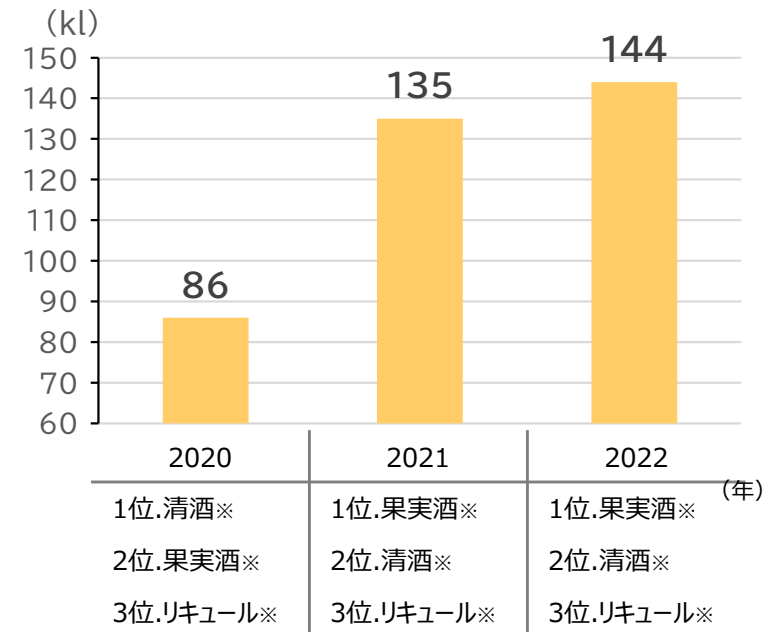


出典：ETC2.0プローブデータ  
※出発地は北杜市、韮崎市、甲斐市、甲府市、昭和町、中央市、南アルプス市で集計  
増穂IC-南アルプスIC間を通過した車両を、中部横断道利用者として集計

【静岡県港湾局の声】

中部横断道の開通で、山梨-清水港間の輸送時間の短縮が図られたことにより、山梨県の荷主企業で他港から清水港に切り替え、新規利用につながった事例がある。また、山梨県産の農産物（シャインマスカット等）を台湾やシンガポール等へ輸出するにあたって清水港が利用された事例がある。

■ 山梨県産酒類輸出力



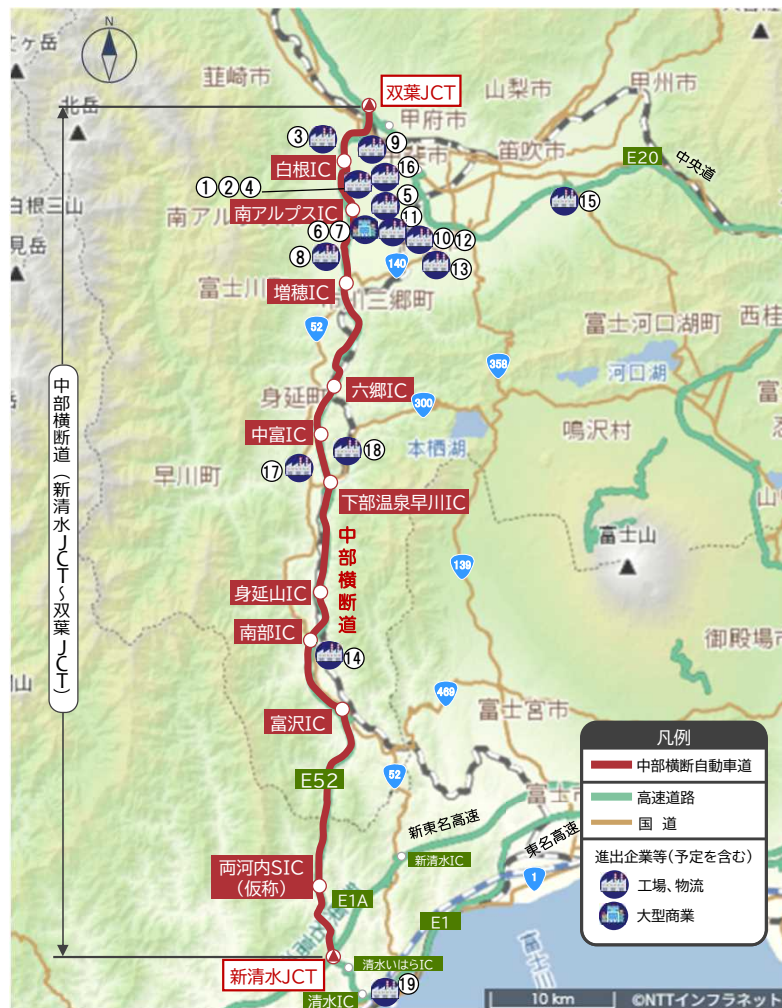
出典：酒類製造業及び酒類卸売業の概況 国税庁HPより作成  
※各年酒類輸出力の上位品目



# 5.個性ある地域の形成

## ①沿線への工場立地の促進

- 中部横断道の沿線では、高速道路への良好なアクセス性から企業立地が進んでおり、地域の雇用創出に貢献。
- 中部横断道（新清水JCT～双葉JCT）開通により、更なる企業立地の計画があり、地域の産業振興に繋がっている。



	業種等	所在地	操業・開設時期
①	物流センター	南アルプス市	検討中
②	物流センター	南アルプス市	検討中
③	化粧品工場	南アルプス市	R8予定
④	蓄電機器工場	南アルプス市	R8.9予定
⑤	半導体材料工場	南アルプス市	R7前半
⑥	大型商業施設	南アルプス市	R7
⑦	地域交流施設	南アルプス市	R6
⑧	洗口液工場	南アルプス市	R3
⑨	物流倉庫	南アルプス市	R2
⑩	物流センター	中央市	R6
⑪	物流センター	中央市	R5
⑫	物流センター	中央市	R4
⑬	物流センター	中央市	R2以降(操業済)
⑭	物流センター	南部町	R3
⑮	JA統合共撰所	笛吹市	R3
⑯	パワー半導体工場	甲斐市	R6
⑰	合板工場	身延町	R1
⑱	除菌水生成作業場	身延町	R2
⑲	国際物流センター	静岡市町	R2

【沿線行政の声】（ヒアリング先：山梨県産業推進課）  
 中部横断道の平成31年の部分開通以降※、沿線市町に製造業及び物流業の事業所数が増加している。  
 また南アルプス市や甲斐市では、産業用地の整備が進んでおり、南アルプスIC周辺では、産業導入に向けた開発を進めようとしている。  
 ※H31.3開通：新清水J～富沢、下部温泉早川～六郷  
 R1.11開通：富沢～南部

⑧洗口液工場



⑥南アルプスIC新産業拠点整備事業（大型商業エリア）



出典：南アルプス市HP『南アルプスIC新産業拠点整備事業造成工事の進捗状況』より



# 5. 個性ある地域の形成

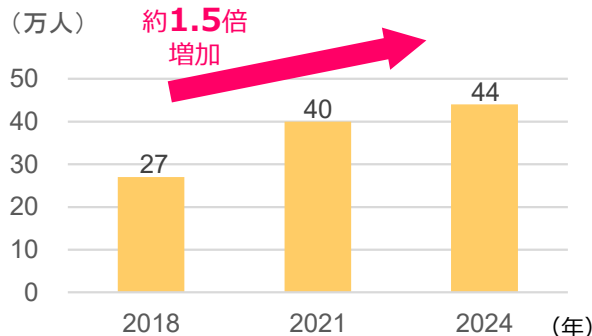
## ② 沿線観光地への入込客数の増加

- 中部横断道の開通によるアクセス性向上により、沿線自治体への観光客の増加に貢献。  
特に、峡南南部エリアでは観光客数の増加率が県内でトップクラスの伸びを示している。
- 沿線の道の駅など地域施設の売上も増加しており、域内での消費拡大を通じて地域経済の好循環に寄与。

### ■ 沿線における入込客数増加



峡南南部エリア観光入込客数

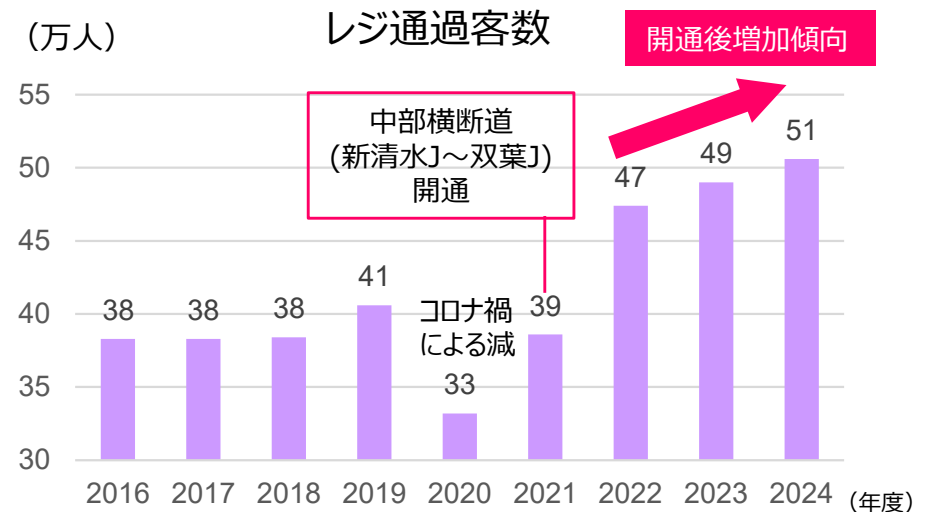


出典：山梨県HP（山梨県観光入込客統計調査）



出典：道の駅富士川HP

### ■ 沿線「道の駅富士川」の集客の変化



※道の駅富士川提供資料

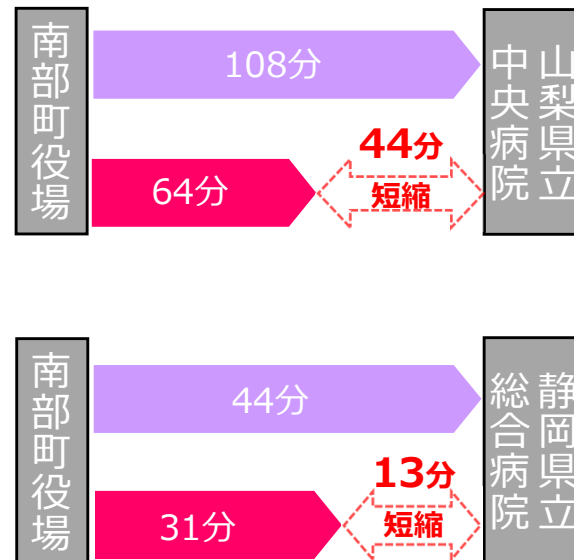
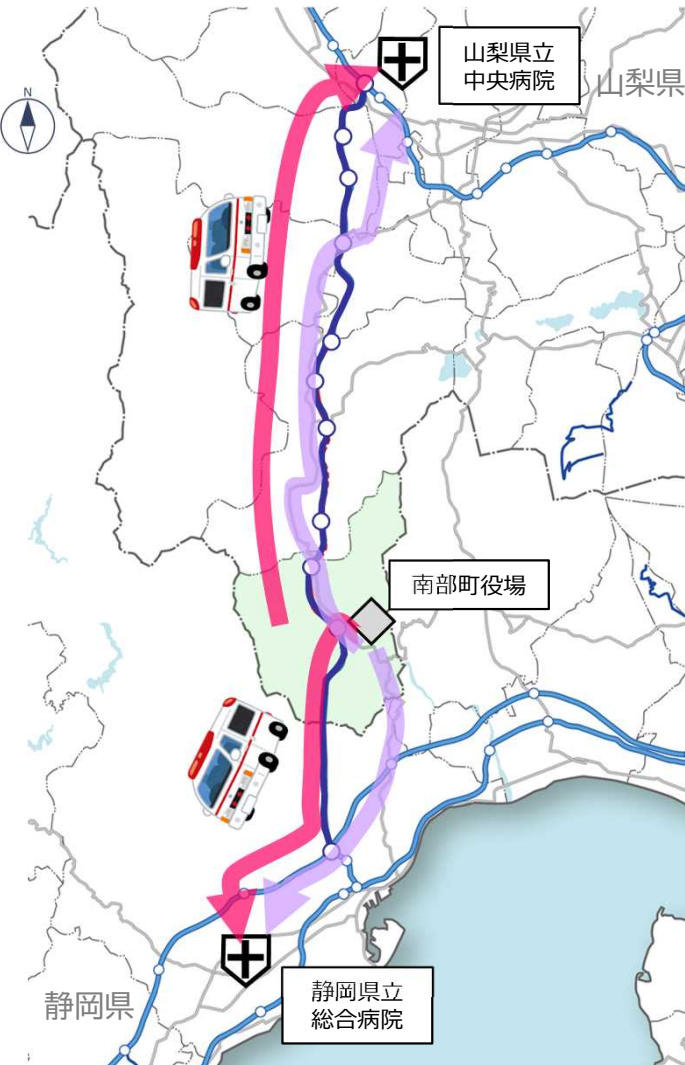
#### 【道の駅富士川の声】

中部横断道の開通後、静岡や愛知からの来訪者が増えた印象であり、特に増穂PA下りからの利用客が増加している。

# 6.安全で安心できるくらしの確保 搬送時間の短縮による救急医療支援

○中部横断道の開通で、沿線地域から第3次救急医療施設への救急搬送時間が大幅に短縮し、重篤患者に対する救急医療診療が可能となる等、沿線住民の命を守る道路として貢献。

## ■ 救急搬送時の所要時間の変化

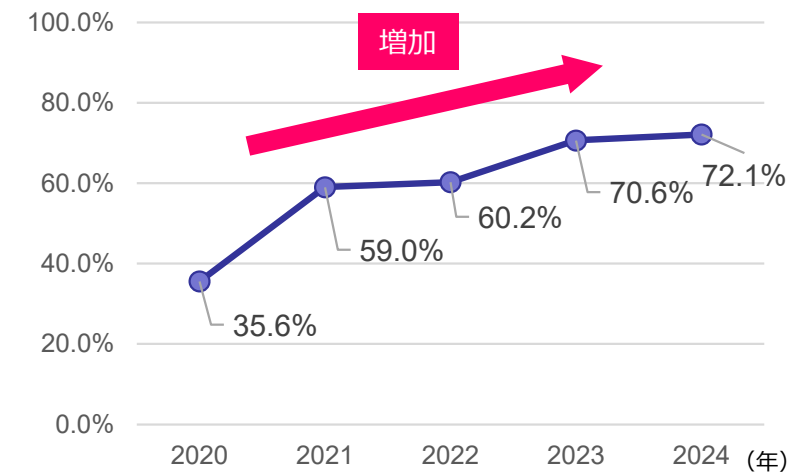


### 凡例

- 国道52号経由  
※中部横断道整備無し
- 中部横断道経由  
※清水JCT～双葉JCT開通済み

出典：令和3年全国道路・街路交通情勢調査  
一般交通量調査より算出

## ■ 救急搬送時の中部横断道利用率



出典 峡南消防提供資料

※静岡、山梨県の第2次、第3次救急医療施設へ救急搬送する際に中部横断道を利用した割合

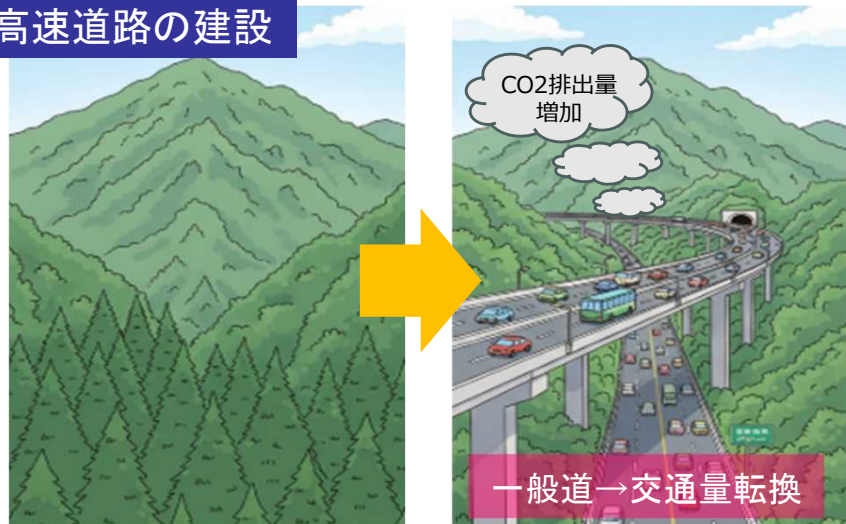
【救急関係者からの声】（ヒアリング先：峡南消防本部）  
中部横断道開通に伴い、静岡県内、南アルプス市内、甲府市内への搬送時間の短縮により峡南消防本部の管外にある3次医療機関での診療が容易になった。  
また、中部横断道の走行については、道路のつなぎ目等で凹凸が少ないため、走行時に衝撃を傷病者に感じさせない快適な走行ができると共に、一般道と比べて交差点がないため、衝突事故の防止になっている。

# 7.地球環境の保全

## 自動車走行CO2排出量の削減

○中部横断道の供用により、交通が既存道路から中部横断道に転換することで、既存道路の交通が整流化され、自動車走行による二酸化炭素排出量が約5万トン/年削減。（推計値）

### 高速道路の建設



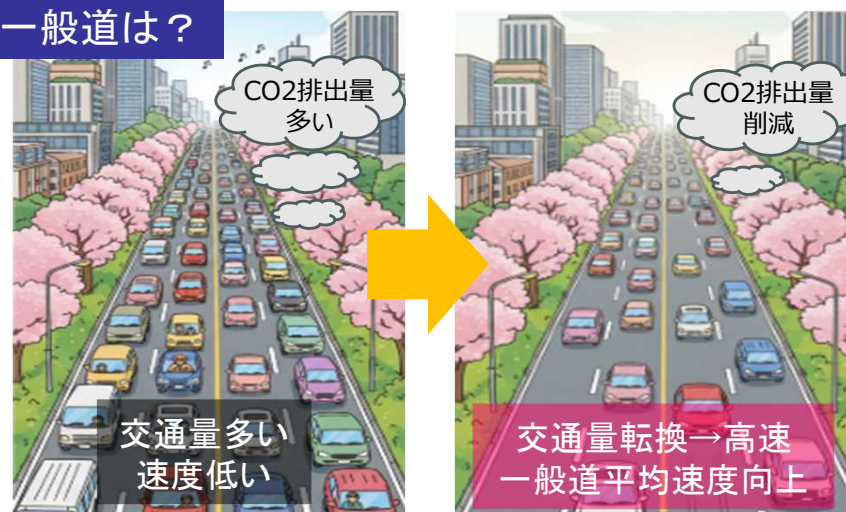
### 高速道路供用による自動車走行CO2排出量の変化

高速道路	一般道	全体
10万トン/年	-15万トン/年	-5万トン/年

算出条件：東京都・埼玉県・群馬県・神奈川県・静岡県・山梨県・長野県・愛知県・岐阜県の道路（県道以上）を走行する車両の二酸化炭素排出量を、中部横断道の整備有無（新清水JCT～双葉JCT）で比較（CO<sub>2</sub>排出削減量＝整備前CO<sub>2</sub>排出量-整備後CO<sub>2</sub>排出量）

※1：二酸化炭素排出量は『客観的評価指標の定量的評価指標の算出方法について（国土交通省道路局H15.11）』に基づき算出  
原単位は『CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPMの排出原単位の改訂について（国土交通省道路局H24.2）』より引用。

### 一般道は？



### 一般道の平均速度向上（例）

路線	平均速度の変化
国道52号	+1.4km/h

（参考）CO2排出量の原単位

リンク平均 走行速度 (km/h)	CO2 (g-CO2/km・台)	
	小型	大型
30	171	856
35	159	794
40	150	742
45	142	700
50	137	668
55	133	645
60	131	632

渋滞緩和によってストップ＆ゴーが減り  
平均速度は向上  
燃費が改善しCO2排出量が減少

※2：中部横断道の建設自体によって排出される二酸化炭素については考慮していない。

# 8.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～双葉JCT）の整備の有・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
- 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
- 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

・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 ③更新費

算出条件		今 回
算出マニュアル		費用便益分析マニュアル(2025年8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	2025年度
	供用開始年度	2006年度、2017年度、2019年度、2022年度
交通流の推計時点		2040年度
推計の基準となる交通基礎データ		2015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、地域ブロック別・車種別走行台キロの伸び率により算定
	費用	当該区間の実績をベースに算定



# 8.費用対効果分析方法・分析結果

## ■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)
	14,424億円	1,565億円	260億円	16,249億円		
費用 (C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	1.5	6.1%
	10,375億円	633億円	85億円	11,093億円		

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：2025年度

# 8.費用対効果分析方法・分析結果

## ■事業の投資効果のまとめ

項目		事業全体 (億円)
費用	事業費	10,375
	維持管理費	633
	更新費	85
	総費用(C)	11,093
便益	走行時間短縮便益	14,424
	走行経費減少便益	1,565
	交通事故減少便益	260
	総便益(B)	16,249
B / C		1.5
その他の主な 効果	円滑なモビリティの確保	・路線整備による利便性の向上、新たな広域ネットワークの形成 ・通行止め、災害時の代替路機能
	物流効率化の支援	・港湾へのアクセス性向上
	個性ある地域の形成	・沿線への工場立地の促進 ・沿線観光地への入込客数の増加
	安全で安心できるくらしの確保	・搬送時間の短縮による救急医療支援
	地球環境の保全	・CO2排出量の削減

# 9 .対応方針（案）

## （１）評価結果

### ①対象区間 中部横断自動車道（新清水JCT～双葉JCT）の全線開通により

- ・中部横断道の交通量は約7～8千台となっており、並行する国道52号の交通量を含め約15%～23%増加し、新たな広域ネットワークが形成された
- ・峡北・峡中地域～名古屋市間の東名・新東名経由の所要時間が約40分短縮され、中央道経由と同程度となったことから、経路選択が複数確保され、利便性が向上した
- ・並行する国道52号において、大雨等による通行規制が発生した場合に、中部横断自動車道を利用した通行規制区間の迂回が可能となることで、孤立集落の発生を回避し、地域住民の安心感の醸成に寄与している
- ・山梨県から清水港へのアクセス性が向上。アクセス路の経路選択においては、中部横断自動車道の利用割合が増加した
- ・清水港では、酒類や農産物など山梨県産の輸出が拡大した
- ・沿線では、高速道路への良好なアクセス性から、企業立地が進んでおり、地域の雇用創出に貢献した
- ・アクセス性向上により、沿線自治体への観光客の増加に貢献した
- ・沿線地域から第3次救急医療施設への救急搬送時間が大幅に短縮し、重篤患者に対する救急医療診療が可能となる等、沿線住民の命を守る道路として貢献している
- ・既存道路の交通が整流化され、自動車走行によるCO2排出量が削減した（約5万トン/年-CO2）

### ②中部横断自動車道（新清水JCT～双葉JCT）の費用便益比は1.5と算定

## （２）対応方針（案）

- ・費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から整備効果が得られており、本事業としては、今後事後評価の必要性はない
- ・中部横断自動車道の直轄事業区間（富沢～六郷）については、現在、国土交通省にて再評価手続き中である