

# 個別事業の評価

## 中部横断自動車道 (六郷～増穂)

# 目次



|      |                                       |         |
|------|---------------------------------------|---------|
| 1.   | 路線概要(中部横断道 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. | 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<br>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<br>①工場立地の促進                  | P7      |
| 3-4. | 個性ある地域の形成<br>①観光の活性化                  | P8      |
| 3-5. | 安全で安心できるくらしの確保<br>①救急医療の支援            | P9      |
| 3-6. | 災害への備え<br>①大規模災害時の早期復旧への貢献            | P10     |
| 4.   | 費用対効果分析方法・分析結果                        | P11～P14 |
| 5.   | 対応方針(原案)                              | P15～P16 |

# 1. 路線概要(六郷～増穂)

- 道路名:中部横断自動車道
- 区間名: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【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

■六郷～増穂：用地取得率99%、工事着手率100%(+1%) ※(%)は2014年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。



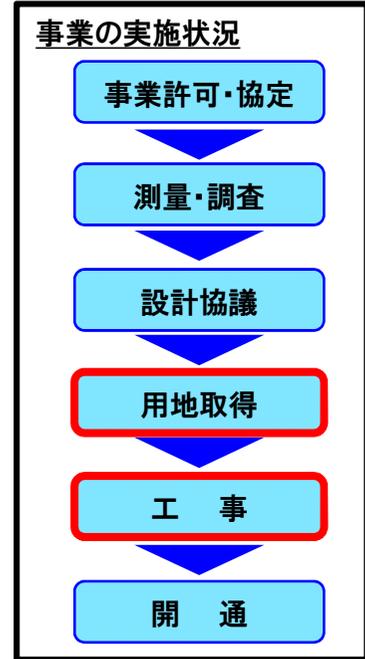
高山橋



樽峠トンネル

|        |                |
|--------|----------------|
| 区間     | 六郷IC～増穂IC      |
| 進捗状況   | 用地概成<br>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<br>工事全面展開 |
| 供用予定年度 | 2017年度         |



※進捗状況は  
2015.12末現在

## 3. 事業の必要性に関する視点

### 3-1. 2014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。

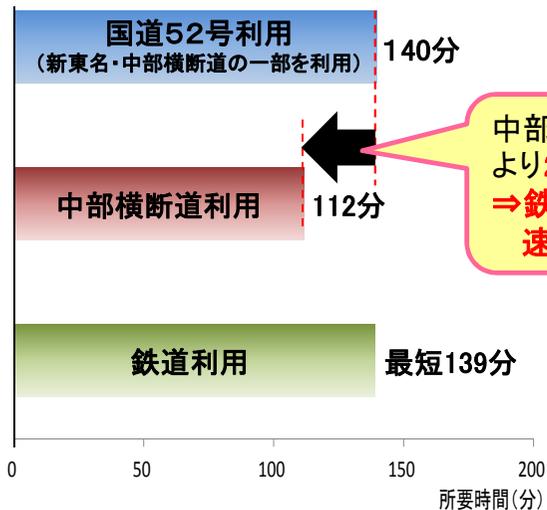
# 3-2. 円滑なモビリティの確保

## 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。

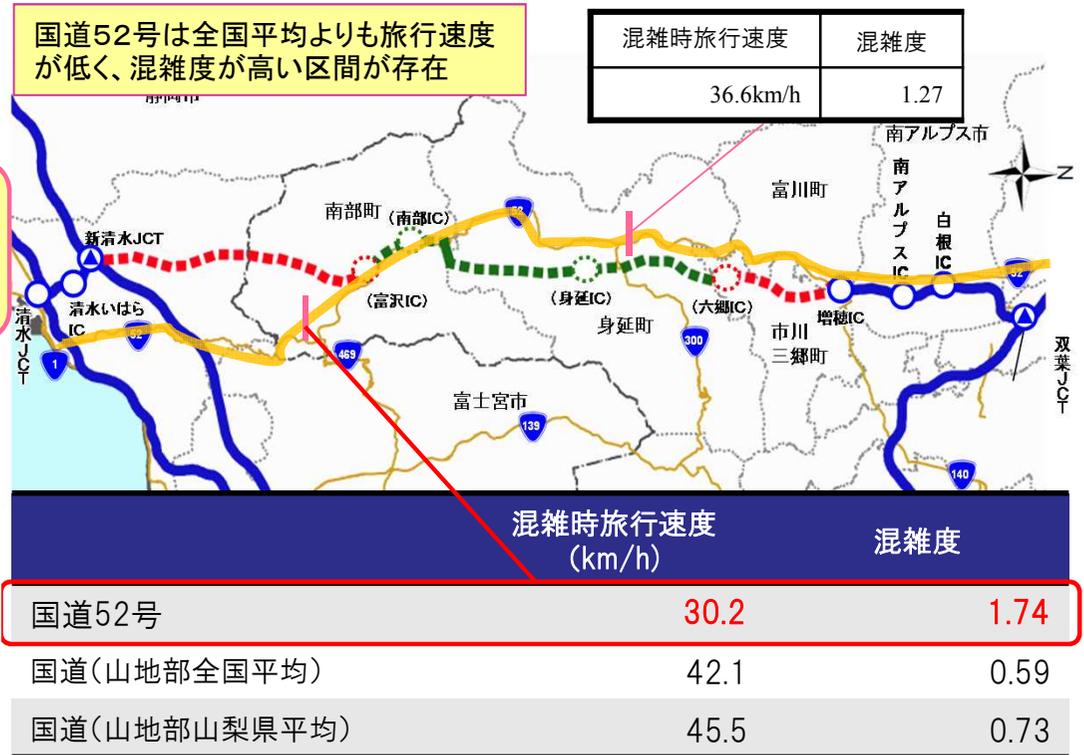
### < 中部横断道による甲府市～静岡市の時間短縮効果 >



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

- 2011年再評価時以降の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、一部は国道を経由し、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カ月間約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。



### 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。2014年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



- 山梨県内の当該区間周辺市町村の工業製品出荷額は、2011年再評価時以降、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＞



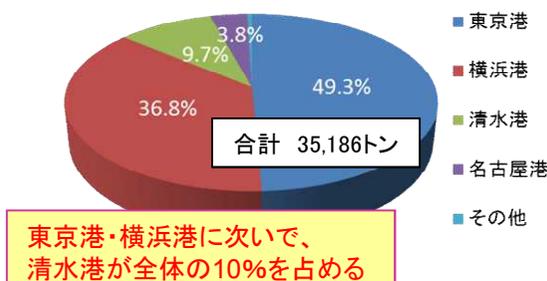
出典：工業統計調査  
(甲府市・南部町・身延町・市川三郷町の合計)

＜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＞



甲府  
(甲府市役所)

開通前  
119分

開通後  
95分

24分  
短縮

清水港

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

- 2011年再評価時以降、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



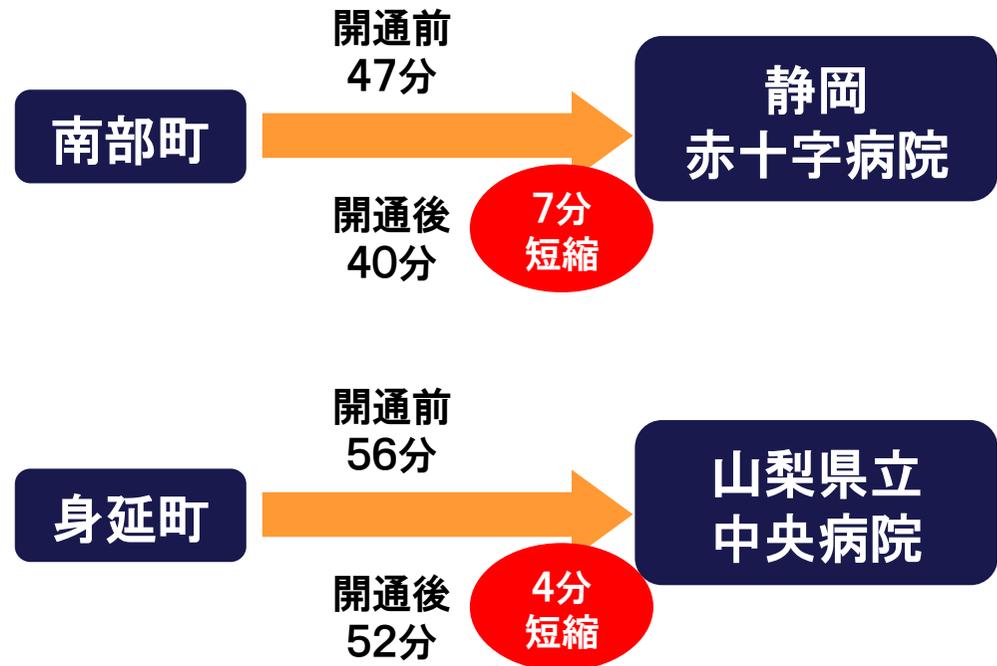
- 現在は近県や首都圏からの観光客が多いです。国道52号沿い(下部温泉、身延山、なかとみ和紙の里など)や国道300号沿い(本栖湖、道の駅しもべなど)が一般的な観光回遊ルートです。
- 中部横断道開通によって、中京・関西圏からの観光客の増加を期待します。また、他の高速道路や羽田空港、静岡空港からのアクセスが向上することで、更に遠方からの入込や外国人観光客の増加にも期待しています。
- 今後はSAなどでの観光情報の発信を強化していただきたいです。また、中部横断道の片側2車線化を早期に実現していただきたく思います。

# 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

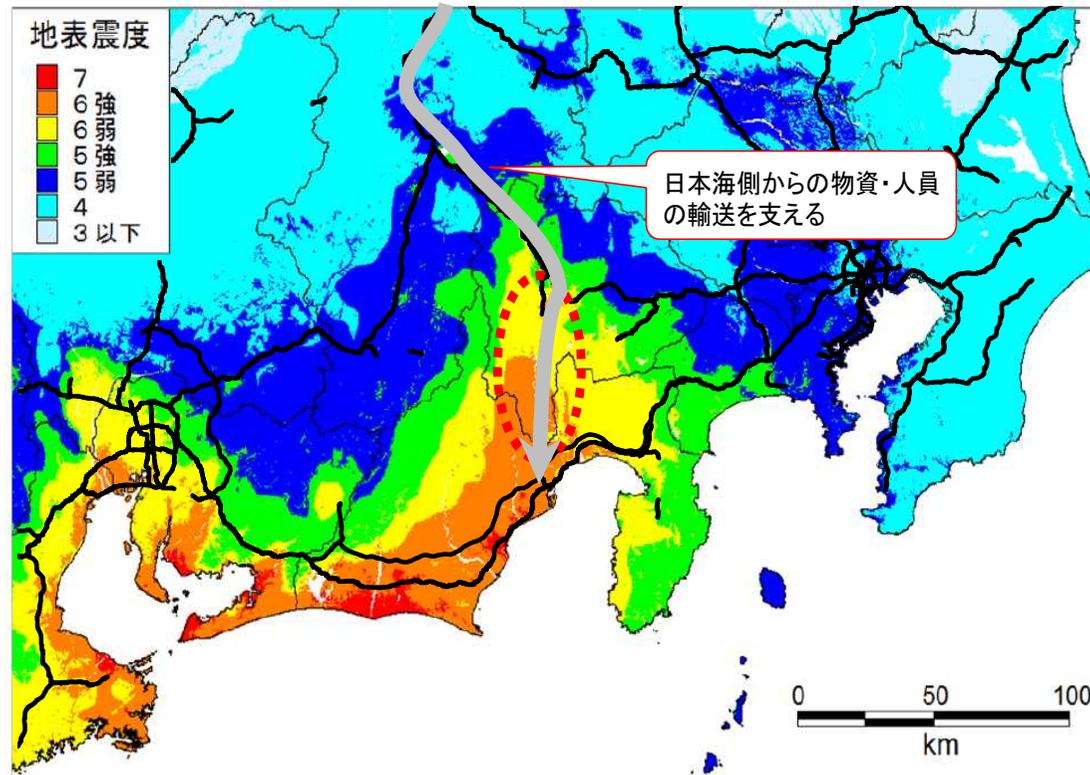
## 3-6. 災害への備え

### 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)

## 4. 費用対効果分析方法・分析結果

中部横断自動車道(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   | 2015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



## (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) |
|-------|----------|----------|----------|-------|------------|----------------|
|       | 680億円    | 128億円    | 40億円     | 848億円 |            |                |
| 費用(C) | 事業費      |          | 維持管理費    | 総費用   |            |                |
|       | 701億円    | 63億円     |          | 764億円 |            |                |

### ■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) |
|-------|----------|----------|----------|-------|------------|----------------|
|       | 680億円    | 128億円    | 40億円     | 848億円 |            |                |
| 費用(C) | 事業費      |          | 維持管理費    | 総費用   |            |                |
|       | 274億円    | 63億円     |          | 337億円 |            |                |

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: 2015年度

## 4. 費用対効果分析方法・分析結果



### ■事業費増加の要因

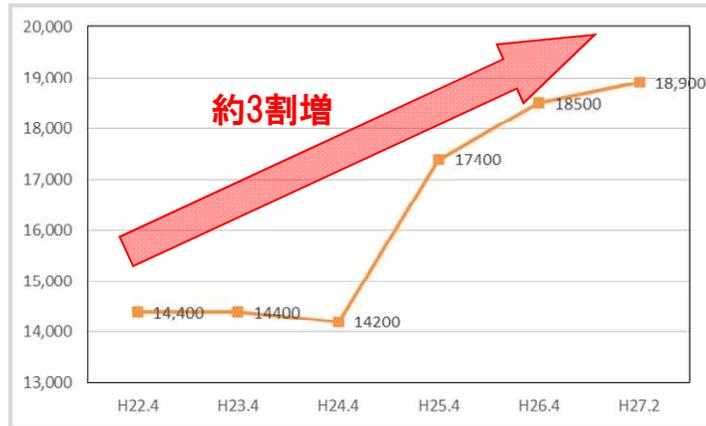
| [税込]       |                                                                                            |       |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 項目         | 事業費の増加要因                                                                                   | 増加額   |
| ①物価アップによる増 | ○労務費、材料費の単価上昇によるもの                                                                         | 約18億円 |
| ②重金属処理による増 | ○市川三郷町のトンネル施工に着手したところ、土壌汚染対策法基準を超過する重金属(ヒ素・セレン)が検出されたため、増穂IC等の盛土内への封じ込めや最終処分場へ外部搬出を追加するもの。 | 約41億円 |
| 小計         |                                                                                            | 約59億円 |

# 4. 費用対効果分析方法・分析結果

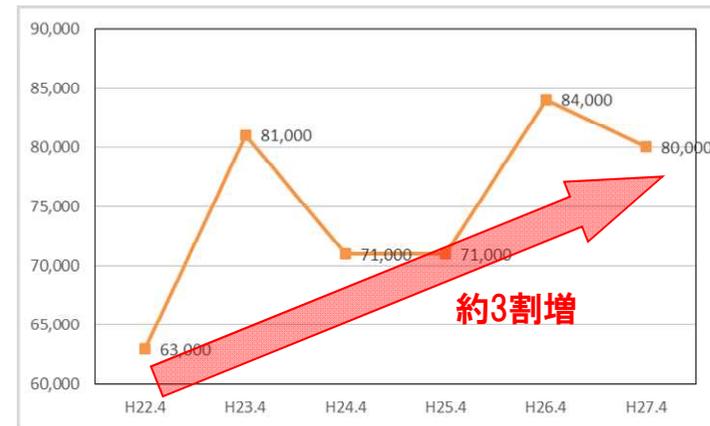
## ①物価アップによる増【約18億円増額】

平成22年以降、労務単価等の急激な上昇が続いているため事業費の増額が必要

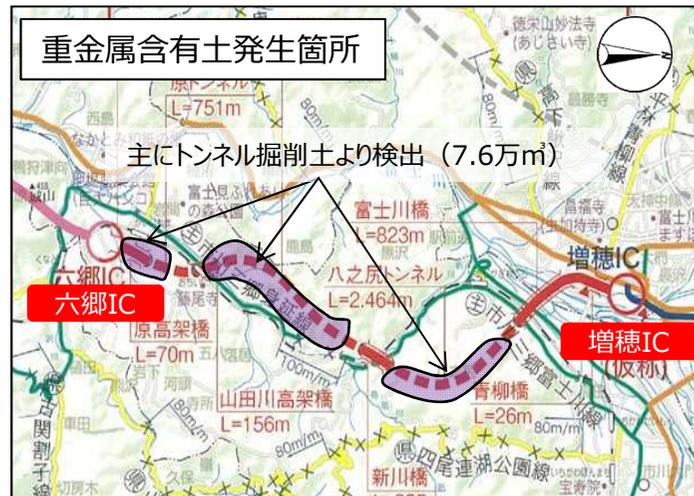
### ①労務単価の推移 山梨県内における普通作業員



### ②材料単価の推移 山梨県内におけるH鋼材



## ②重金属処理による増【約41億円増額】



汚染土判定状況

## 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

事業の必要性は2014年評価時と同様。なお費用便益比(B/C)は算出の結果1.1 (2014年評価時1.2)  
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)

- ◆六郷～増穂 1.1

## 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～増穂間は、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。

当該区間を含む中部横断自動車道の整備により、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、平成26年2月の豪雪では、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現在、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、災害時の緊急輸送路としての役割を担うなど、国民の命と暮らしを守るために不可欠な「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年度完成を切にお願いしたい。

### (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。