

(再評価)

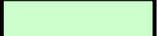
資料 1 - 4  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成20年度第4回)

# 新直轄 中部横断自動車道 (富沢～六郷)

平成21年3月18日

国土交通省 関東地方整備局

# 事業評価監視委員会 道路事業 位置図

 :再評価

- 事業採択後、5年以上経過した時点で未着工
- 事業採択後、10年以上を経過した時点で継続中の事業準備・計画段階で5年間が経過している事業
- 再評価実施後、5年間が経過している事業
- 社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業



ちゅうぶおうだんじどうしゃどう  
中部横断自動車道  
(みづ ~ ろくごう)

群馬県

栃木県

茨城県

長野県

埼玉県

東京都

山梨県

神奈川県

千葉県

# 1. 事業の目的と計画の概要

## (1) 目的

- ・災害時の代替道路の確保
- ・救急医療活動の支援、物流の効率化
- ・広域的な高速道路ネットワークの形成

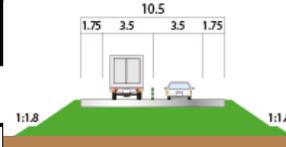
## (2) 計画の概要

区間	: 自) 山梨県南巨摩郡南部町 至) 山梨県西八代都市川三郷町
計画延長	: L = 28.3 km
車線数	: 4車線(当面2車線で整備)
幅員	: 10.5 m
道路規格	: 第1種第3級
設計速度	: 80 km/h
事業化	: 平成10年12月 施行命令 平成18年2月 新直轄方式への整備計画変更
事業費	: 2004億円
計画交通量	: 13,500 ~ 17,400台/日

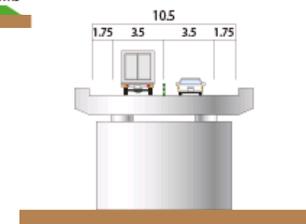
標準横断面図

単位: m

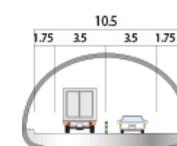
土工部



高架部



トンネル部



位置図



## 2 - 1 . 事業の必要性に関する視点

- ・評価対象区間に並行する国道52号の年間の渋滞損失額は14億円。
- ・中部横断自動車道が開通すると、東海地方へのアクセスが向上され、清水港までの輸送時間短縮による物流コスト削減や、農林水産物の安定供給が可能となる。
- ・また、中央横断自動車道で結ばれる静岡県との貨物の流動量は、全国第1位であり、開通後は、さらなる物流の効率化が期待できる。

### 渋滞損失時間の現状



### 物流の効率化



### 清水港

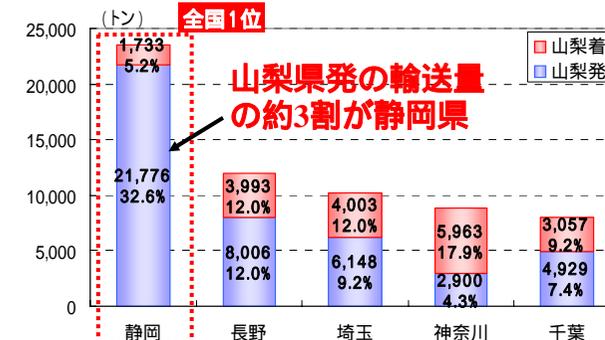
特定重要港湾

東京港、横浜港と同規模のコンテナバースを24時間荷役可能  
山梨県からの海外向け貨物は主に東京港や横浜港

輸送距離が約40km短縮することにより

中部横断自動車道の開通によりさらなる物流の効率化が期待できる

### 山梨県の貨物の県間流動量(上位5県)



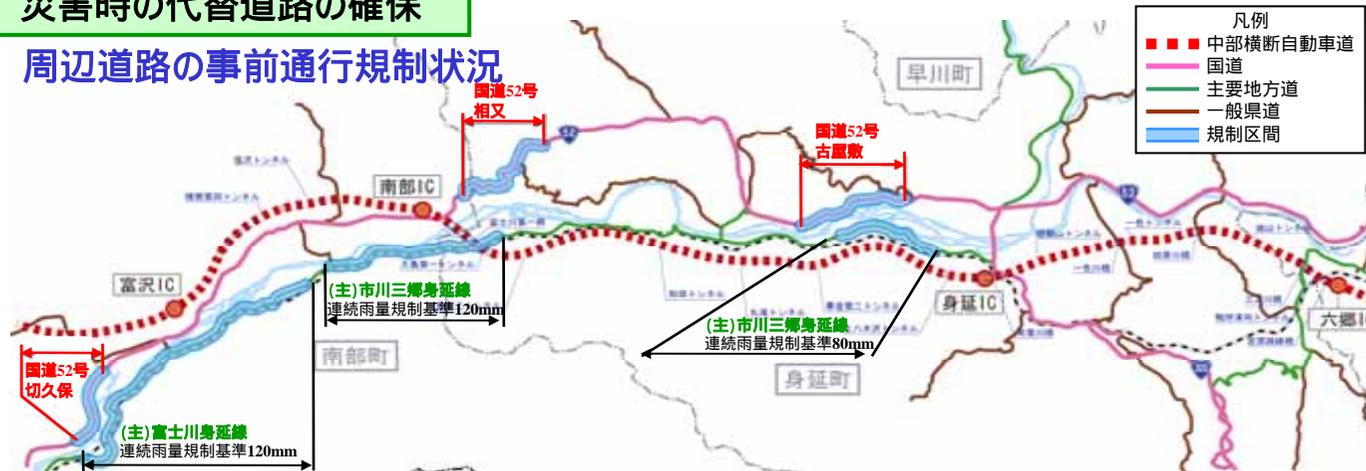
出典：H17物流センサス(都道府県間流動量(代表輸送機関別) - 重量 - )

## 2 - 2 . 事業の必要性に関する視点

- ・当該路線が通過する峡南地域は、富士川沿いの急峻な山間地で、地形・地質特性から事前通行規制区間が多数存在し、並行する国道52号の通行規制回数は全国平均の約5倍。
- ・当該地域は、国道52号等の周辺道路が脆弱であり、雨量通行規制時に加え、台風や地震等の災害時にも孤立する集落があり、災害時の代替道路の確保が求められる。

### 災害時の代替道路の確保

#### 周辺道路の事前通行規制状況



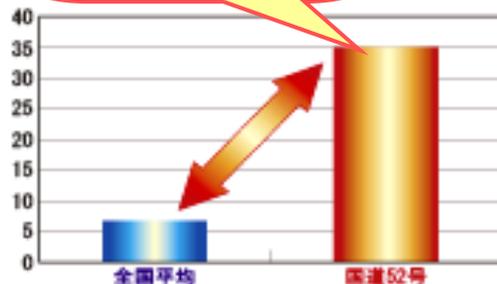
#### 国道52号の事前通行規制区間の状況

事前規制区間	延長 (km)	規制基準 (連続雨量)	規制回数
古屋敷	2.4	150mm	21回
相又	3.1	200mm	28回
切久保	1.3	200mm	18回

平成元年～平成19年度までの雨量による規制の合計回数

#### 頻繁に発生する国道52号の通行規制

全国平均の約5倍！



H13～H17までの累積

#### 脆弱なネットワーク

国道52号の寸断により約7千世帯が孤立状態に！



土砂崩れにより寸断された国道52号（身延町）H16.10

#### 中部横断自動車道が整備により、代替ルートが確保され、孤立世帯を低減



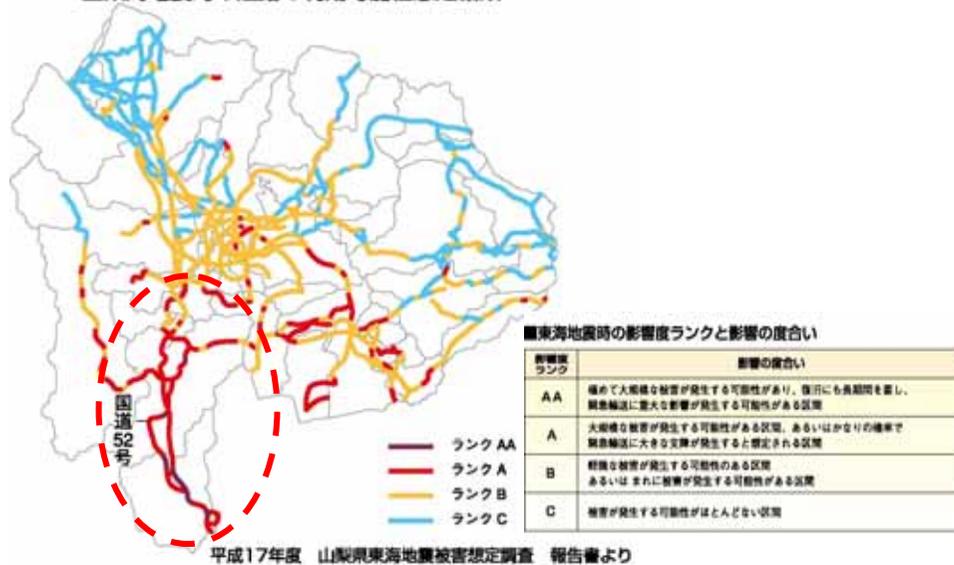
## 2 - 3 . 事業の必要性に関する視点

- ・当該地域は、国道52号等の周辺道路が、東海地震時の影響度の高い路線に想定されており、緊急輸送ルートの整備が求められている。
- ・中部横断自動車道の整備により、東名高速道路が通行止めになった場合、代替路線として、中部横断道 - 中央自動車道ルートが確保される。

### 広域的な高速道路ネットワークの形成

#### 東海地震の影響度の高い圏域

東海地震時の道路の利用可能性想定結果



当該地域の路線は東海地震による影響度が高く、緊急輸送への影響が懸念

#### 高速道路ネットワークの形成による代替機能の確保



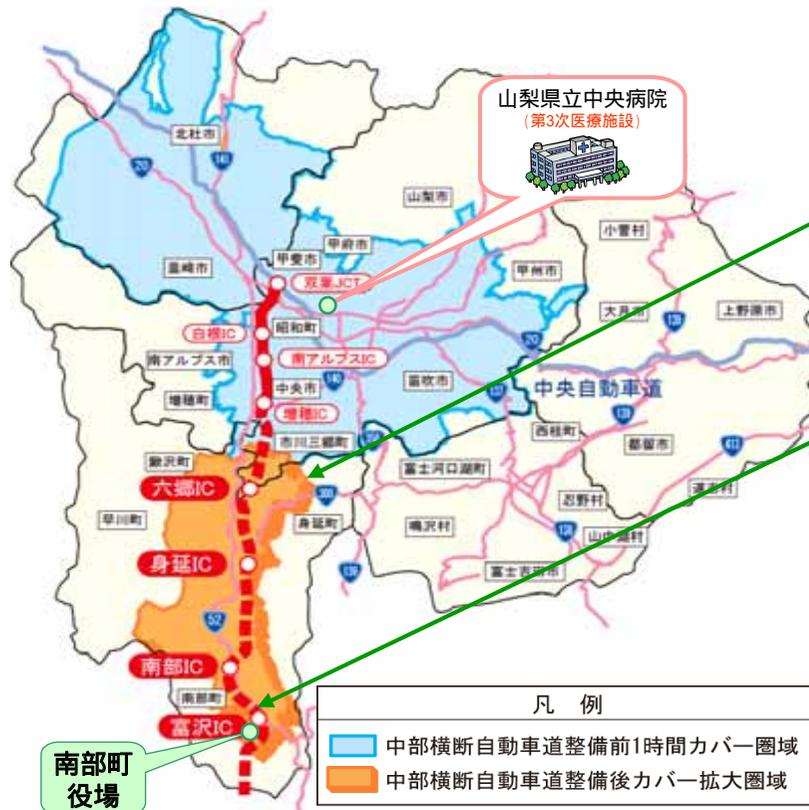
中部横断自動車道の整備により広域的な高速道路ネットワークが形成され、高速道路が途絶した場合の迂回ルートが確保される。

## 2 - 4 . 事業の必要性に関する視点

- ・ 峡南地域では、第3次救急医療施設まで1時間以上の搬送時間を要していたが、中部横断自動車の整備により、約9割の住民に対して1時間以内の搬送が可能となる。
- ・ 南部町から山梨県立中央病院まで、約50分短縮し、また、加減速の必要となる信号交差点の数も減少することから、より早く、より安全な救急搬送を実現する。

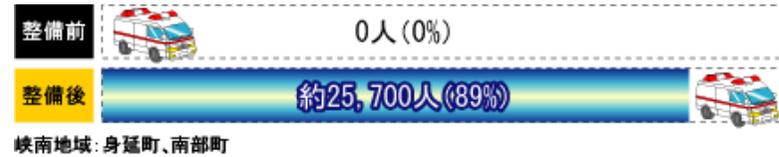
### 高次救急医療施設への搬送路の確保

山梨県立中央病院までの1時間カバー圏が拡大！



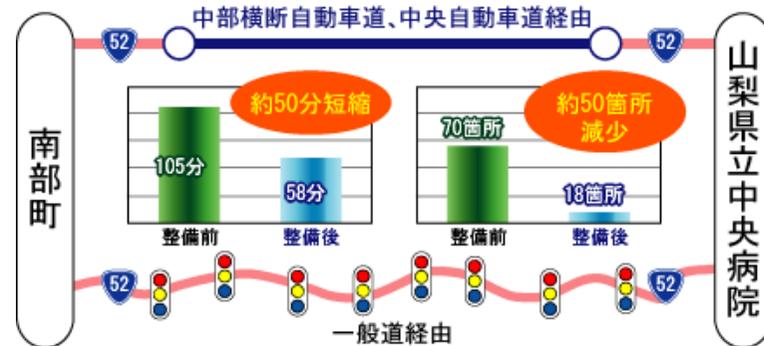
中部横断自動車道整備により、峡南地域の約9割の住民が1時間以内での搬送が可能に！

峡南沿線地域の山梨県立中央病院1時間カバー人口



より早く、より安全な救急搬送を実現！

南部町～山梨県立中央病院までの搬送時間と信号交差点数



# 3. 費用対効果

## 事業全体

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)
	1,575億円	319億円	93億円	1,987億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,603億円		49億円	1,652億円	
					1.2

## 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)
	1,575億円	319億円	93億円	1,987億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	1,490億円		49億円	1,539億円	
					1.3

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。

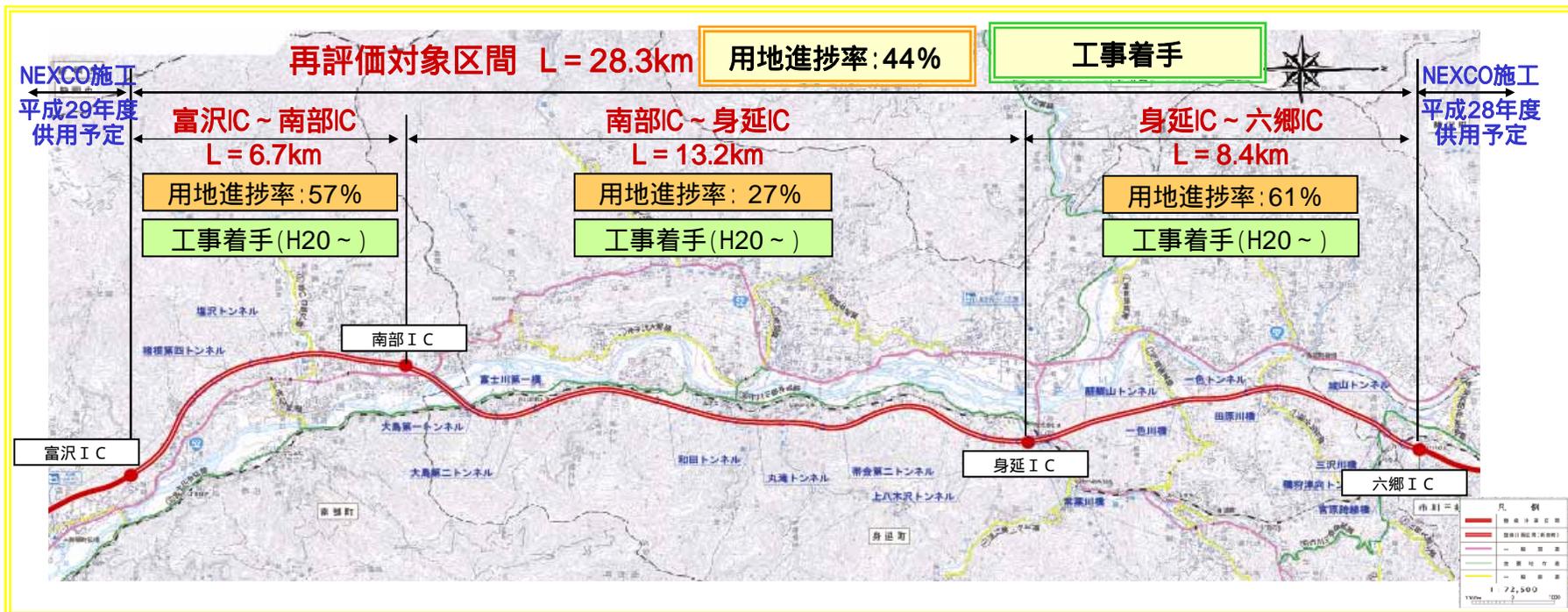
注3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成20年度

# 4 . 事業進捗の見込みの視点

## ・中部横断自動車道の経緯

- 平成 3年            吉原JCT ~ 増穂IC間の基本計画決定
- 平成 8年            同区間の整備計画決定
- 平成10年            同区間の施工命令
- 平成18年2月        吉原JCT ~ 増穂IC間の整備計画の変更  
(富沢IC ~ 六郷IC間を新直轄方式で整備)
- 平成19年3月        用地買収着手
- 平成20年 ~         工事着手



# 4 . 事業進捗の見込みの視点

未供用区間・暫定供用区間にかかる工程表

		事業着手 (新直轄)	用地買収着手		工事着手		
年度		H17	H18	H19	H20	H21	H22
用地	富沢IC～南部IC		1%	39%	57%		
	南部IC～身延IC				27%		
	身延IC～六郷IC			1%	61%		
	進捗率(面積)		1%	15%	44%		
工事	富沢IC～南部IC						
	南部IC～身延IC						
	身延IC～六郷IC						

注1) 表中の数字はIC間の進捗率(H21.2末現在)

## 5. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・太平洋の臨海地域と長野・山梨県との連携・交流を促進する高速道路ネットワークを形成し、地域経済の発展、物流の効率化等に寄与する道路である。
- ・評価対象区間と並行する国道52号は、雨による通行規制区間を多数要しており、災害時の代替道路の確保が必要。
- ・当該区間の周辺地域では高次医療施設までの搬送時間が1時間以上もかかるが、中部横断自動車道の整備により、1時間以内で搬送できる圏域が広がり、救急・医療活動を支援できる。
- ・費用対効果(B / C)は1.2である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は約44%である。
- ・平成20年度から工事に着手。
- ・今後は、早期に先行2車線での供用を図るべく用地買収・工事を推進。

### (3) 対応方針(原案)

#### 事業継続

- ・用地取得は順調に進んでおり、全区間で工事に着手するなど、早期の効果発現を図ることが適切である。