

(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

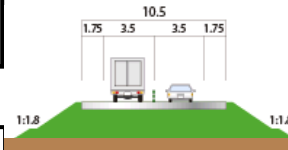
## (2) 計画の概要

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

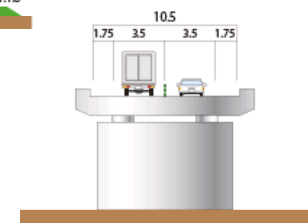
標準横断面図

単位: m

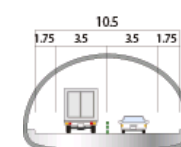
土工部



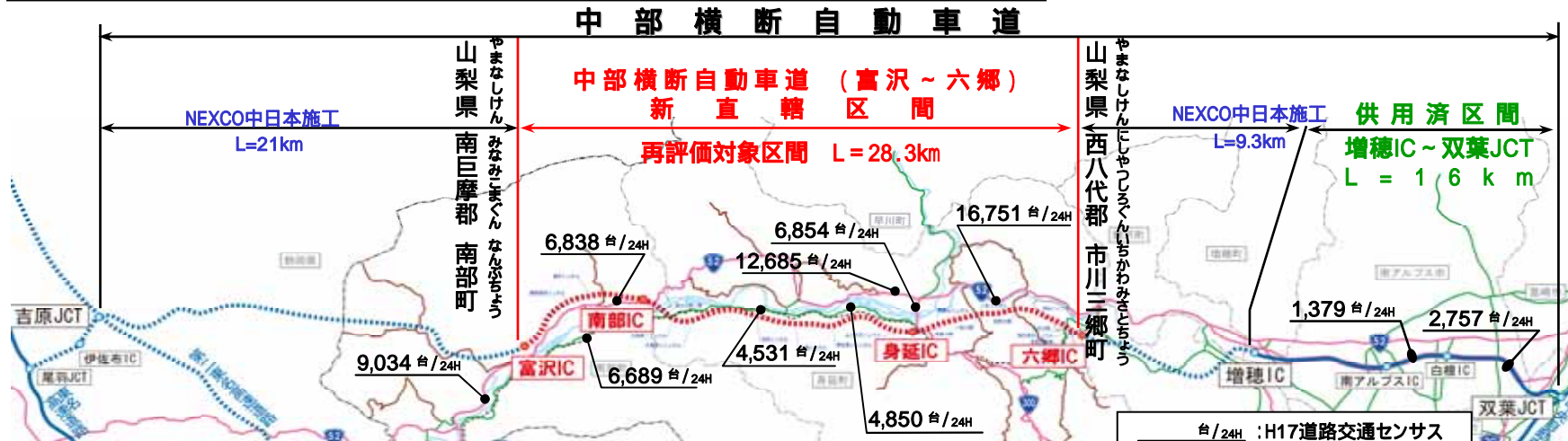
高架部



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

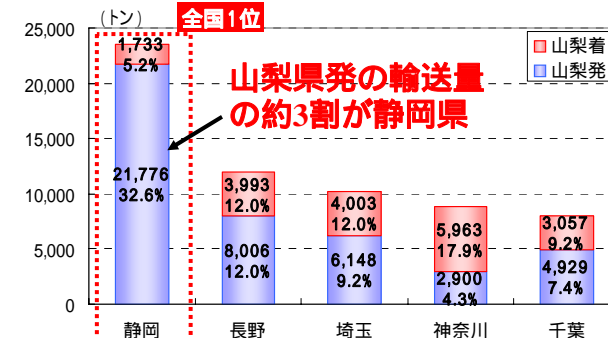
特定重要港湾

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)



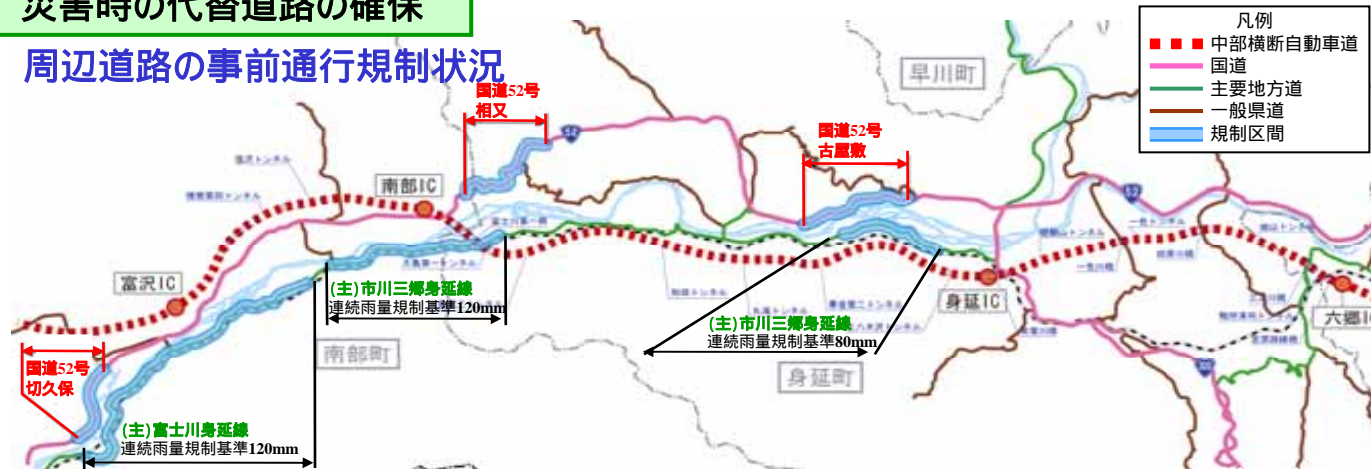
出典：H17物流センサス(都道府県間流動量(代表輸送機関別) - 重量 - )

## 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



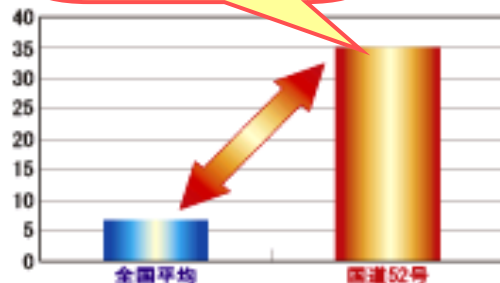
#### 国道52号の事前通行規制区間の状況

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。

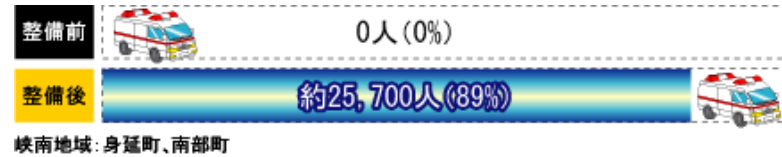
### 高次救急医療施設への搬送路の確保

山梨県立中央病院までの1時間カバー圏が拡大！



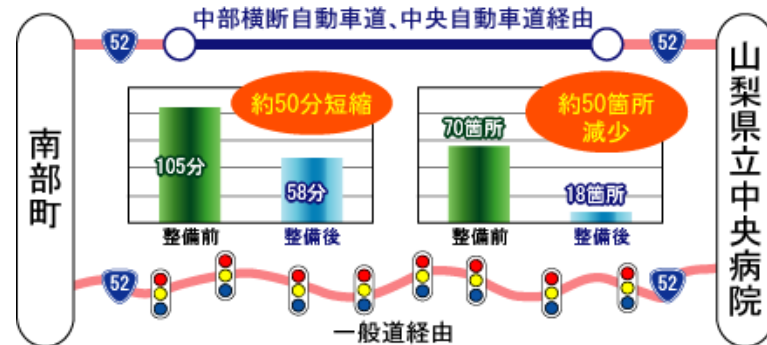
中部横断自動車道整備により、峡南地域の約9割の住民が1時間以内での搬送が可能に！

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	

## 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	

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

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。