

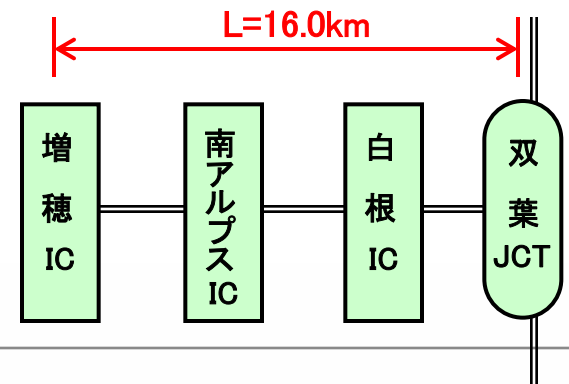
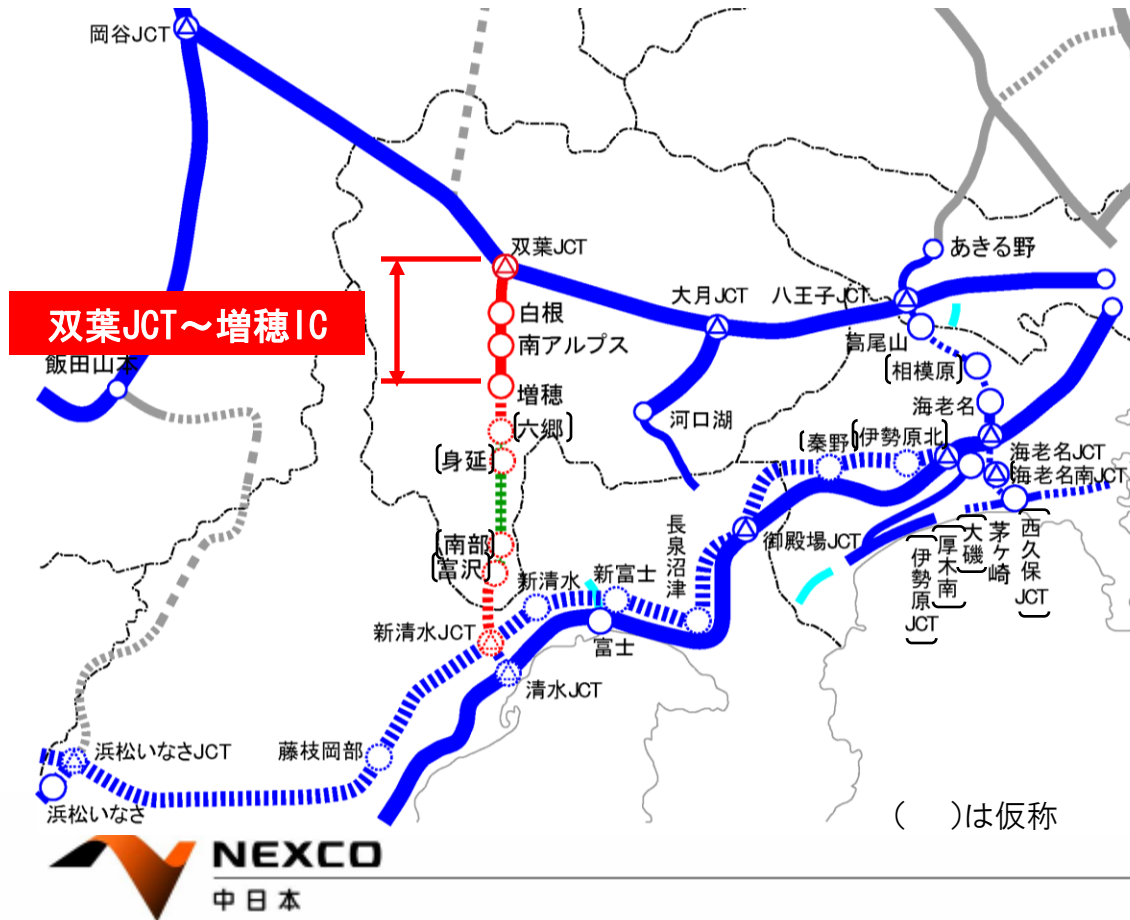
事後評価(案)

中部横断自動車道(双葉JCT～増穂)

評価対象事業の概要

事業の概要

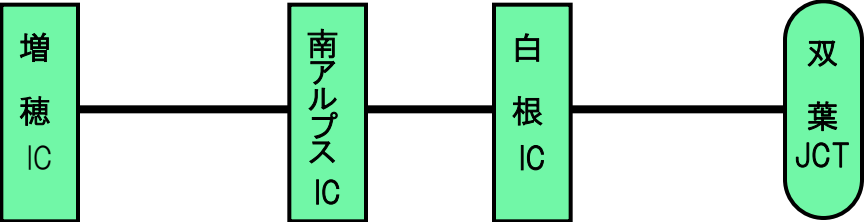
- 道路名: 中部横断自動車道
- 区間名: 山梨県甲斐市～山梨県南巨摩郡富士川町【双葉JCT～増穂IC】
- 延長: 約16km
- 規格: 第1種第3級 設計速度80km/h
- 車線数: 暫定2車線(完成4車線)



事業期間と事業費

- 平成14年3月に双葉JCT～白根IC開通後、段階的に供用開始
- 施行命令から全区間供用開始まで約13年

<事業期間>

			
基本計画	H元.2.27		
都市計画決定	S63.2.15	H3.1.24	
整備計画	H3.12.3		
施行命令	H5.11.19		
供用開始	H18.12.16	H16.3.20	H14.3.30

<事業費>

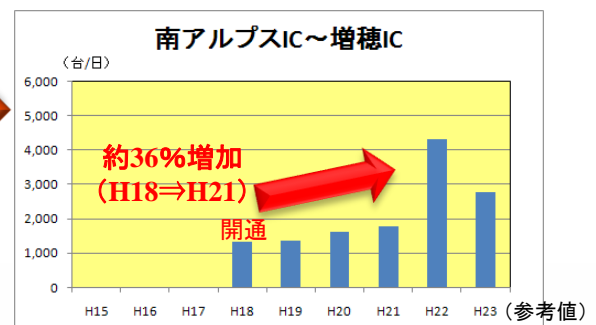
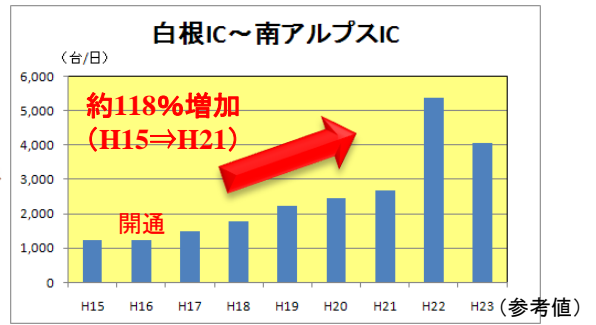
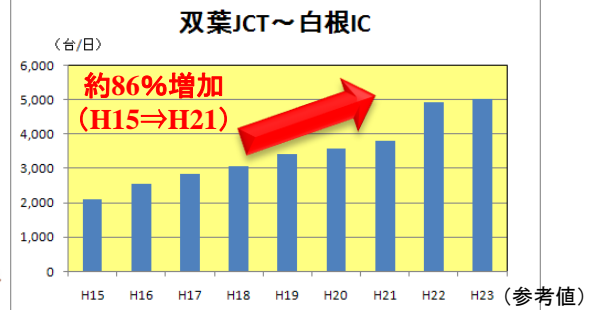
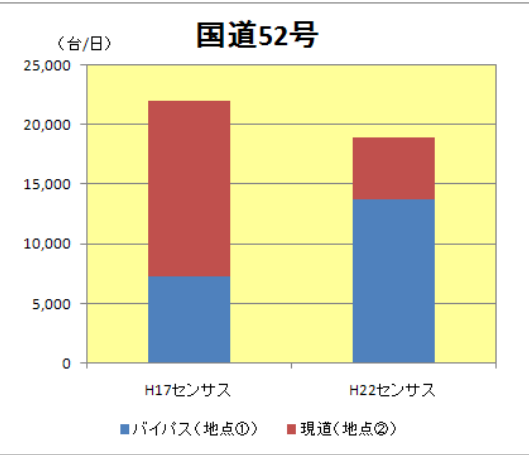
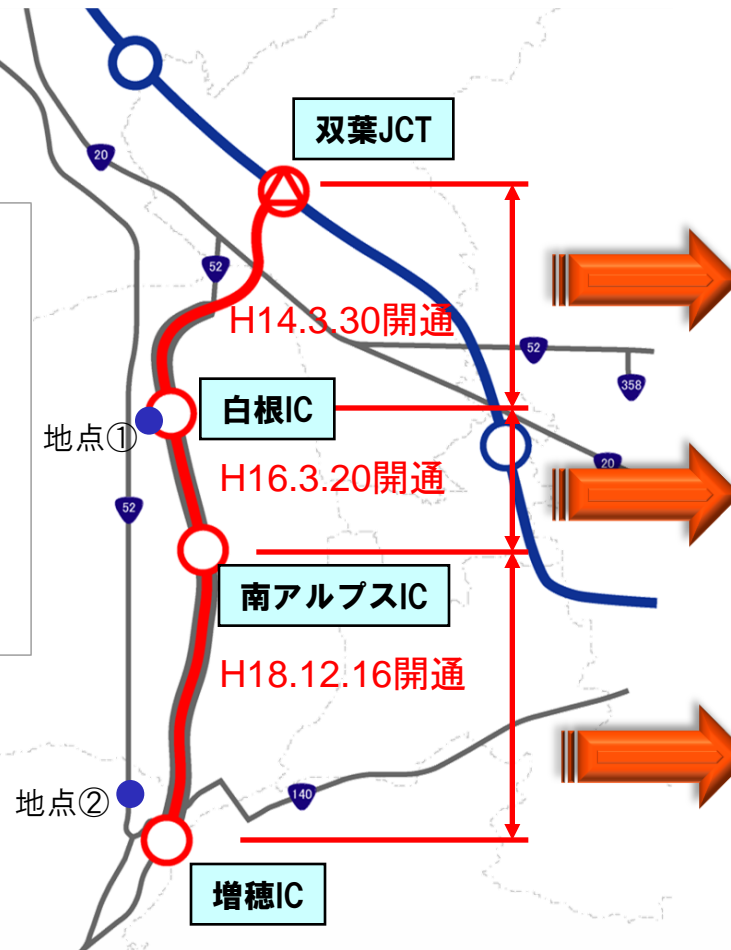
事業費	約848億円
-----	--------

事業の効果の発現状況

(1) 中部横断道(双葉JCT～増穂)

事業の効果の発現状況(交通状況)

- 開通後いずれの区間においても交通量は年々増加傾向にあります。
- 無料化社会実験一時凍結及び休日特別割引(上限千円)廃止後(H23.6.19)においても、導入前(H20)の交通量を上回っており、利用の定着が見られます。



事業の効果の発現状況(産業立地の誘発)

■中部横断道周辺には大小33の工業団地が造成(平成21年現在)されています。
 ■工業団地に立地した企業の中には、中部横断道の全線の完成に期待して立地した企業や交通アクセスの良さから立地した企業もいます。

<中部横断道沿線の工業団地分布>



- 凡例**
- : 造成済み工業団地
 - : 未分譲の土地がある工業団地
 - : 未造成の工業団地

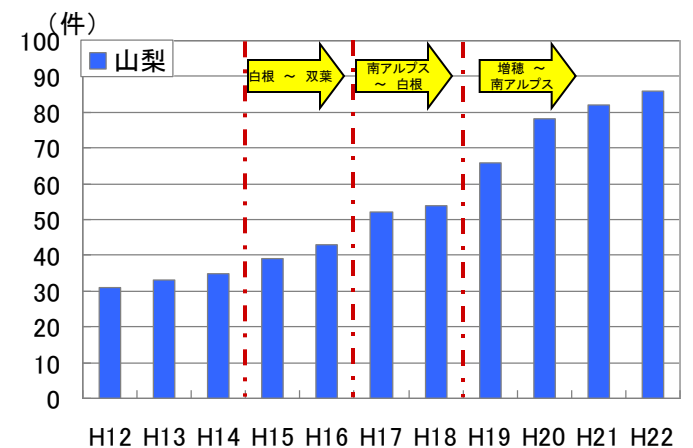
《地域の声》

- ・第二東名高速の建設が閣議決定されたことから、立地しました。中央道と東名をつなぐ中部横断道の建設も進んでおり、完成に期待しています。
- ・中部横断道のインターチェンジに近く、部材調達に便利な場所として立地しました。また、愛知県の方に出張する場合、中部横断道を利用しております。
- ・中部横断道の計画があったことなど、総合的に判断して立地しました。

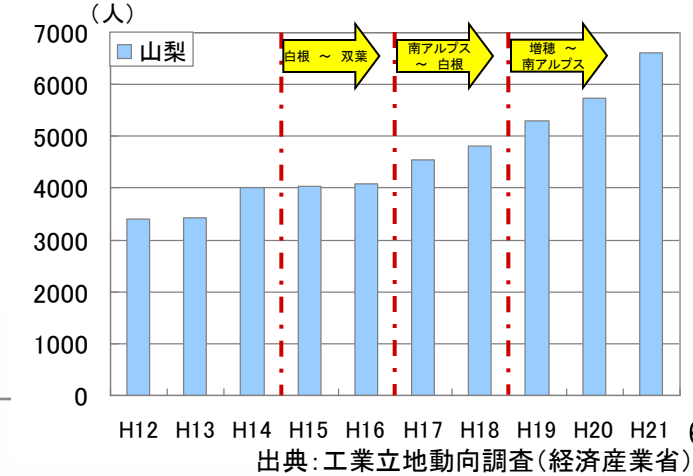
資料: やまなし産業立地コミッションHP、
 中部横断道企業ヒアリング結果より抜粋 (H23.8)

出典: 山梨県の工業団地及び事業用地図
 (山梨県地域産業活性化協議会: 平成21年)

<山梨県の工業団地内立地件数の累計>



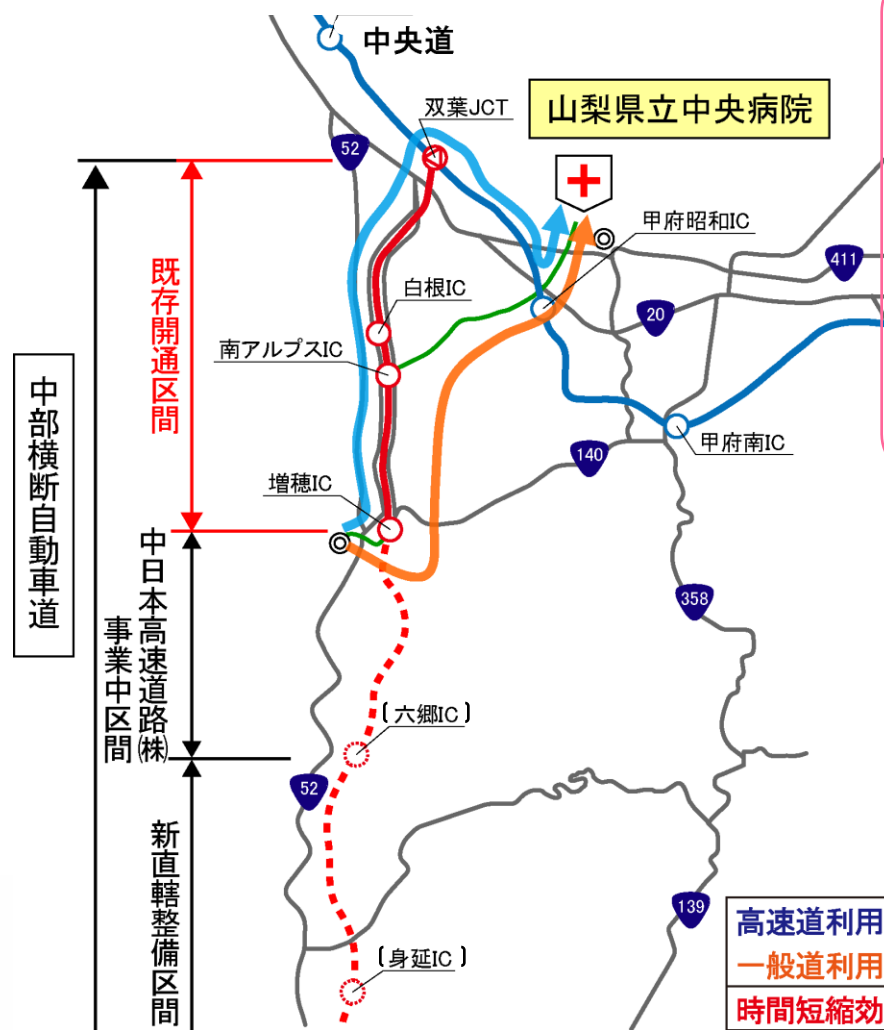
<山梨県の雇用予定従業者数の累計>



事業の効果の発現状況(救急医療活動の支援)

■中部横断道(双葉JCT～増穂)の供用により、旧増穂町から第三次救急医療施設(山梨県立中央病院:甲府市)までの搬送時間が、これまでより約6分短縮し救命率向上に寄与しています。

<第三次救急医療施設へのアクセス>

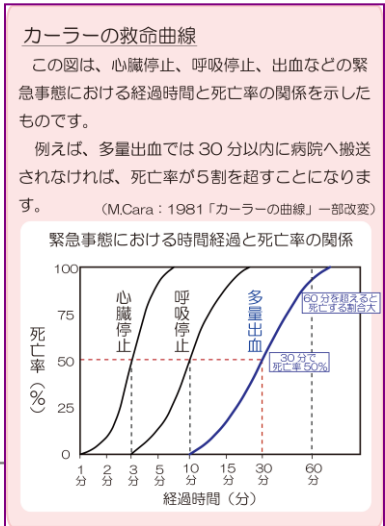


《地域の声》

- ・中部横断道の一部開通以前は、三次医療機関に搬送するのに混雑している市内を抜けなければならなかった。
- ・中部横断道が一部開通し三次医療機関へのアクセスは向上した。特に、身延町からは30分程度所要時間が短縮され、現状で整備効果はあったと言える。

資料: 中部横断道企業ヒアリング結果より抜粋 (H23.8)

高速道利用	33分
一般道利用	39分
時間短縮効果	6分



事業実施による環境の変化(大気・騒音)

■環境アセスメントにおける評価地点において、環境基準を満足することを確認。

<大気環境予測結果>

予測地点	道路構造	項目	現況予測値	評価
双葉町下今井	盛土	NO ₂ [ppm]	0.028	○
		CO[ppm]	1.1	○
		SPM[mg/m ³]	0.046	○
八田村野牛島	高架	NO ₂ [ppm]	0.029	○
		CO[ppm]	1.1	○
		SPM[mg/m ³]	0.046	○
白根町上八田	高架	NO ₂ [ppm]	0.030	○
		CO[ppm]	1.1	○
		SPM[mg/m ³]	0.046	○
白根町在家塚	高架	NO ₂ [ppm]	0.030	○
		CO[ppm]	1.1	○
		SPM[mg/m ³]	0.046	○
櫛形町十五所	高架	NO ₂ [ppm]	0.030	○
		CO[ppm]	1.1	○
		SPM[mg/m ³]	0.046	○
若草町十日市場	高架	NO ₂ [ppm]	0.030	○
		CO[ppm]	1.1	○
		SPM[mg/m ³]	0.046	○
甲西町清水	高架	NO ₂ [ppm]	0.030	○
		CO[ppm]	1.1	○
		SPM[mg/m ³]	0.046	○

※：環境基準（大気質）
 NO₂：0.06ppm以下
 CO：10ppm以下
 SPM：0.10mg/m³以下

<騒音環境予測結果>

予測地点	基準時間帯	近接区間			背後地		
		環境基準	予測値	評価	環境基準	予測値	評価
双葉町下今井	昼間	70dB	51dB	○	65dB	52dB	○
	夜間	65dB	46dB	○	60dB	47dB	○
八田村野牛島	昼間	70dB	68dB	○	65dB	63dB	○
	夜間	65dB	59dB	○	60dB	54dB	○
白根町上八田	昼間	70dB	70dB	○	65dB	64dB	○
	夜間	65dB	61dB	○	60dB	55dB	○
白根町在家塚	昼間	70dB	69dB	○	65dB	64dB	○
	夜間	65dB	60dB	○	60dB	55dB	○
櫛形町十五所	昼間	70dB	70dB	○	65dB	65dB	○
	夜間	65dB	61dB	○	60dB	56dB	○
若草町十日市場	昼間	70dB	70dB	○	65dB	65dB	○
	夜間	65dB	61dB	○	60dB	56dB	○
甲西町清水	昼間	70dB	70dB	○	65dB	64dB	○
	夜間	65dB	61dB	○	60dB	55dB	○

※：基準時間帯
 昼間：午前6時から午後10時まで
 夜間：午後10時から翌日の午前6時まで

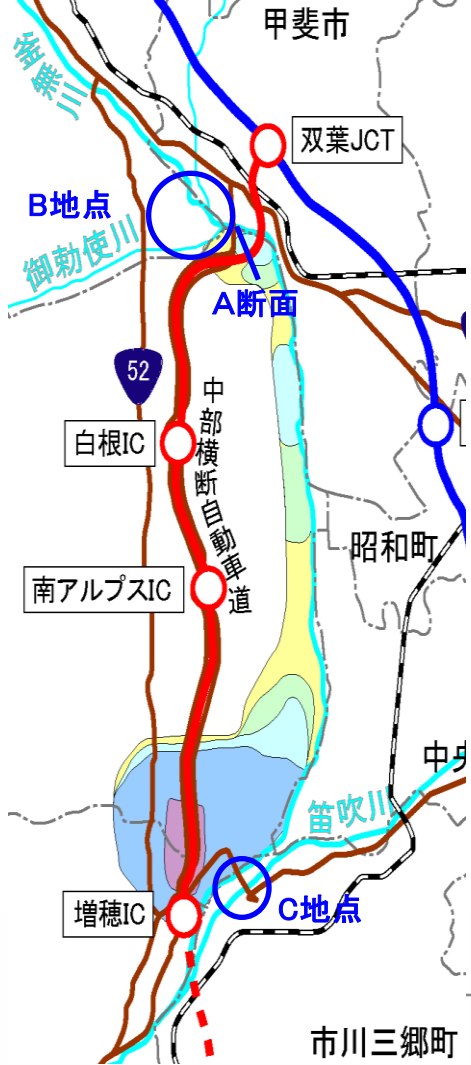


事業の投資効果

(2) 中部横断道全線

事業の投資効果(国道52号の災害時に代替路として機能)

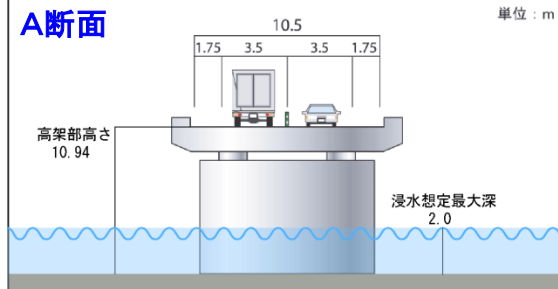
- 釜無川(かまなしがわ)および御勅使川(みだいがわ)に囲まれている南アルプス市東部は、洪水が発生すると河川をまたぐ道路が冠水して通行が困難となります。
- 中部横断道(双葉JCT~増穂)は、高架構造となっているため、国道52号が冠水した場合でも走行することができ、緊急車両の通行や避難路として寄与することができます。



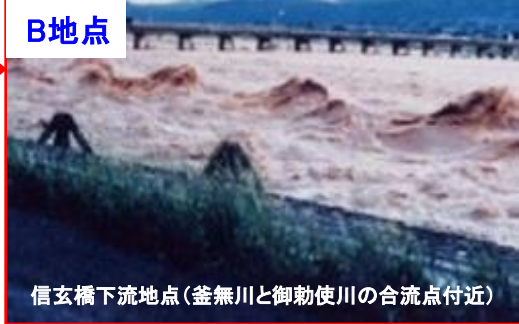
<山梨県の過去の洪水被害>

洪水年月日	原因	被害状況(山梨県)
明治29年9月	台風	死者33名、負傷者45名、家屋全壊・半壊500戸
明治40年8月	台風	死者115名、負傷者148名、家屋全壊・半壊・破損・流失9597戸
明治43年8月	台風	死者10名以上、葎崎(釜無川)、日下部及び石和(笛吹川)、釜無川・笛吹川・芦川の合流点付近の堤防決壊
昭和10年8月	台風	死者行方不明44名、負傷者26名、家屋流出68戸
昭和22年9月	カスリーン台風	死者13名、道路・橋被災
昭和34年8月	7号台風	死傷者851名、行方不明33名、家屋全壊・半壊・流出6536戸、家屋浸水14495戸、山梨市他数カ所において決壊
昭和34年9月	伊勢湾台風(15号台風)	死傷者102名、行方不明1名、家屋全壊・半壊・流出5668戸、家屋浸水1636戸
昭和36年6月	梅雨前線	死傷者10名、行方不明1名
昭和41年9月	26号台風	死傷者224名、行方不明82名
昭和47年9月	20号台風	死傷者18名
昭和57年8月	10号台風	死者7名、負傷者28名
昭和58年8月	5・6号台風	死者2名、負傷者22名
昭和60年6月	6号台風	死者1名、負傷者2名
平成3年9月	18号台風 梅雨前線	死者1名、負傷者2名

<高架部と氾濫時の想定最大深>



<洪水時の写真>



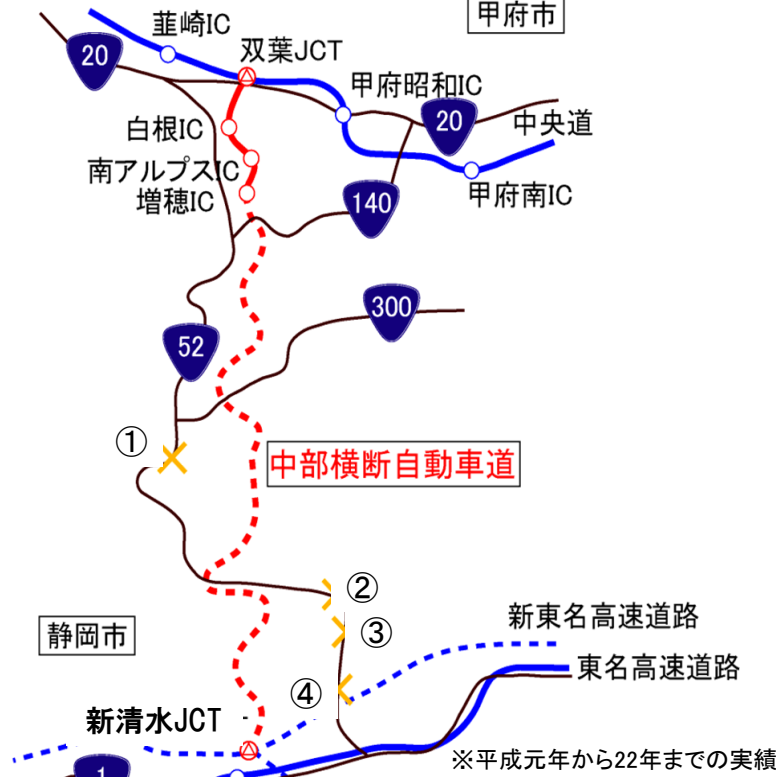
<凡例>

- 浸水想定深
- 5.0m以上
 - 2.0m~5.0m
 - 1.0m~2.0m
 - 0.5m~1.0m
 - 0.0m~0.5m
- 中部横断自動車道
 - 国道

事業の投資効果(迂回機能)

- 国道52号は一部で事前に通行規制をかけるなど、豪雨、土砂災害等による通行止めが数多く発生しています。
- 中部横断道の整備により、国道52号の雨量規制に伴う通行規制の影響で孤立する世帯数を削減することができ、孤立の不安を解消することが出来ます。

<国道52号の事前通行規制区間位置及び実績>



No	規制区間名	規制延長 (km)	規制基準値 (mm・連続)	規制回数	規制時間 (延べ)
①	古屋敷	2.4	200	22	234時間55分
②	万沢	4.8	200	18	157時間10分
③	富士見峠	4.9	200	17	142時間
④	逢坂	2.5	200	13	95時間30分

出典: 甲府河川国道事務所資料、静岡国道事務所資料

<国道52号の災害履歴>

国道	起点 (km)	終点 (km)	事前通行区間内外	住所	災害発生日	災害形態	交通規制内容
一般国道52号	19.5	24.3	○ (200) 万沢	南巨摩郡富沢町越渡	S52.8.17	法面崩落 (V=5560m ³)	
					S57.8.3	法面崩落 (V=1200m ³)	
					H3.9.29	法面崩落 (V=1500m ³) / 23.66~23.69kp 擁壁洗掘	
	29.7	30.0	×	南巨摩郡富沢町福士	S54.10	土砂崩落 (V=300m ³)	
					S55.5	土砂崩落 (V=30m ³)	
					S56.6	土砂崩落 (V=10m ³)	
					S57.8	土砂崩落 (V=30m ³)	
	30.26	30.28	×	南巨摩郡富沢町福士	H2.9.30	土砂崩落 (V=200m ³)	片側交互 5h
	32.93	32.96	×	南巨摩郡南部町杉之久保	H3.9.29	土砂崩落 (V=3700m ³)	
	38.3	41.4	○ (150) 相又	南巨摩郡南部町中野	H3.10.2	法面崩壊 (V=2500m ³) / 39.1kp 土砂崩壊	
					H10.9.16	40.43kp 陥没 (L=35m)	通行止、片側交互 97日
	43.55		×	南巨摩郡身延町相又下	H15.8.9	土砂・立木崩落 (V=160m ³)	
	43.96		×	南巨摩郡身延町相又下	H14.7.10	土砂・立木崩落 (V=10m ³)	通行止、片側交互
	45.7	45.8	×	南巨摩郡身延町船原	H3.9.19	擁壁洗掘倒壊 (L=30m) / 45.7kp 土砂崩壊	
					H1.8.30	50.3kp 路面崩壊 (V=5600m ³)	通行止 213h
	49.6	52.0	○ (150) 古屋敷	南巨摩郡身延町波木井	H3.9.28	49.68~49.69kp 土砂崩落 (V=1500m ³)	
					H9.4.6	51.51kp 法面崩壊 (L=20m, V=150m ³)	通行止、片側交互 122h
					H3.9.19	擁壁倒壊 (L=22m) / 53.96~53.98kp 土砂崩壊	
53.96		×	南巨摩郡身延町下山	H3.9.19	擁壁倒壊 (L=22m) / 53.96~53.98kp 土砂崩壊		
60.30		×	南巨摩郡身延町手打沢	H16.10.9	土砂流出 (V=1,350m ³) / ガードレール50m、車両1台、家屋1棟 人的被害なし	通行止107h	
63.5	65.7	○ (150) 殿沢	南巨摩郡殿沢町十谷~箱原	S50.6	落石		
				S51.5	落石		
				S51.5	落石		
				S57.8.2	土砂流出		
				S58.6	落石		
				S58.7	モルタル吹付崩落 (V=13m ³)		
				H5.7.26	64.99~65.02kp 土砂流出 (V=250m ³)	通行止 5h	
67.8	69.5	○ (200) 清水堀	南巨摩郡殿沢町鬼島~栄町	S57.8.3	土砂流出		
				H5.7.26	68.94~68.95kp 土砂流出 (V=100m ³)	通行止 5h	
				H12.9.16	68.40kp 土砂崩落	通行止 89h	

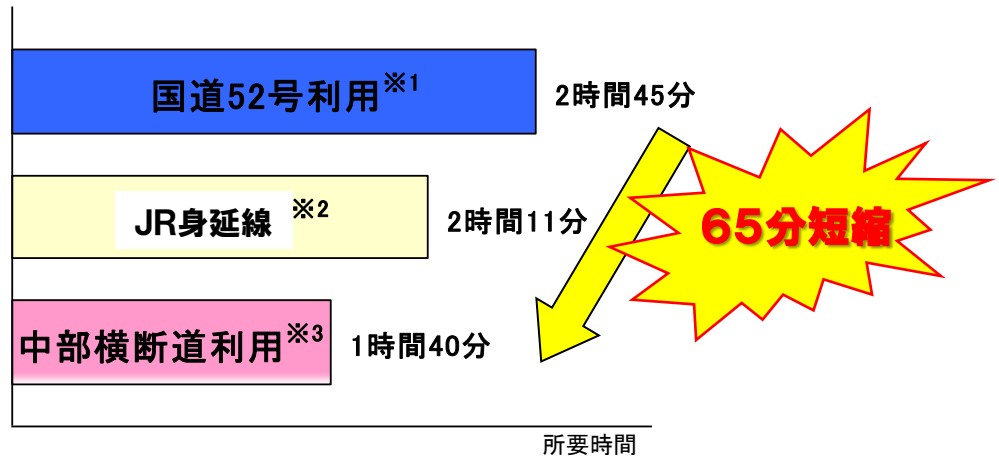
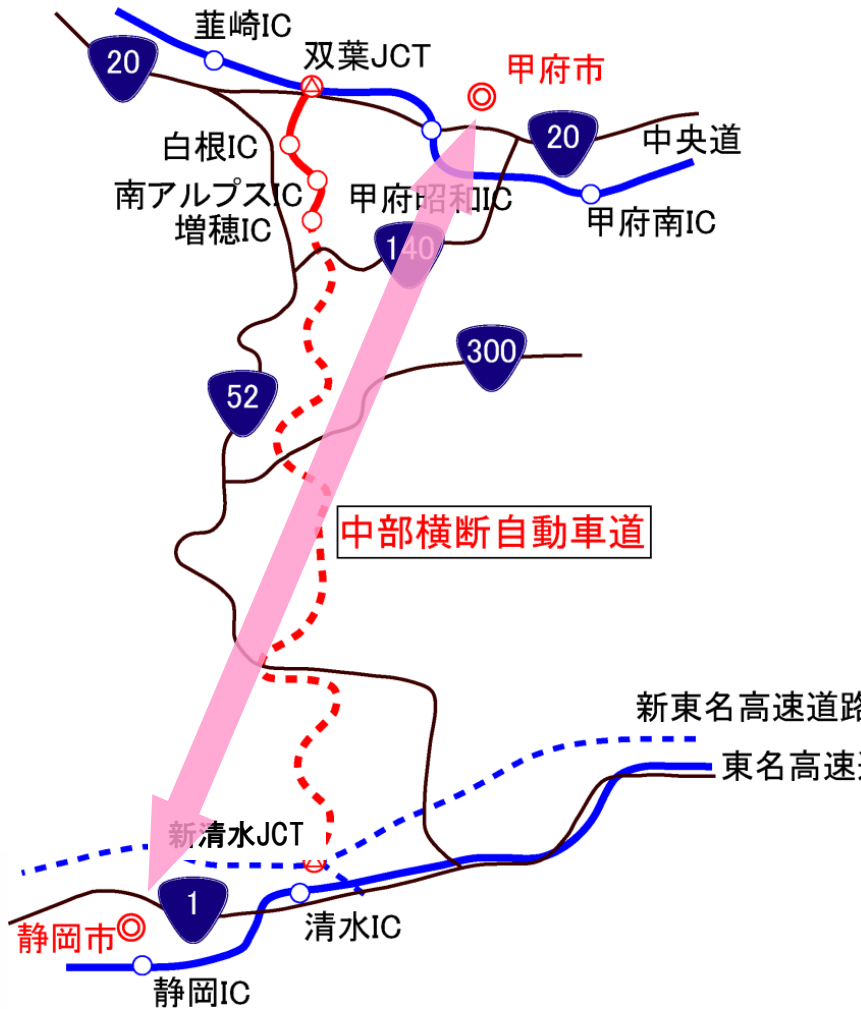
<国道52号の通行止めによる孤立世帯数>



事業の効果効果(拠点都市間のアクセスの向上)

- 山梨県峡南地域では国道52号が唯一の幹線道路であり、甲府市～静岡市の移動は3時間程度、鉄道でも2時間10分程度かかります。
- 中部横断道の整備により、甲府市～静岡市の移動時間は、国道52号利用時に比べて約65分短縮でき利便性向上に期待できます。

<中部横断自動車道による甲府市～静岡市の時間短縮効果>



- ※1: 国道52号利用は40km/hで算出
- ※2: JR身延線利用は特急ふじかわ1号で算出
- ※3: 中部横断道利用は70km/hで算出

《地域の声》

- ・ 中部横断道ができれば、中部地域の人の動きが活発となり、観光が活性化され、南北の交流に大変良い結果で出ると思います。
- ・ 静岡・長野・新潟に近くなり、仕事・レジャーなど日帰りの日程で移動が出来便利。地域の特産物、観光などに利益をもたらします。
- ・ 中部横断道が出来れば東名高速道路へのアクセスも良いので、清水だけでなくその先まで観光範囲が広がると思う。

資料: 中部横断道住民アンケート結果より抜粋 (H19.7)

事業の投資効果(企業関係者に対するヒアリング結果)

■平成23年8月に中部横断道沿線に立地する企業にヒアリングを実施
■ヒアリングした企業関係者の立地区域によって現在供用されている範囲での整備効果の有無に差があるもののヒアリングした全ての企業から全線開通時には大きなメリットがあると回答

【交通事業者】
■国道52号は道路幅員が狭く、頻繁に通行止めになることや工事が多いなど定時性に欠けてしまう。中部横断道ができることにより、運送業界は助かると思う。

【観光施設】
■台風等の影響で国道52号、中央道等が通行止めとなり陸の孤島となってしまうため、県内外を結ぶ道路は多ければ多いほど良いと思う。

【医療施設】
■徐々に県内の道路ネットワークが整備され、いろいろなところから利用されている人が増えていると感じる。中部横断道が全線開通すれば通院される人のエリアも拡大すると考えられる。

【消防本部】
■中部横断道の一部開通以前は、三次医療機関に搬送するのに混雑している市内を抜けなければならなかった。中部横断道が一部開通し三次医療機関へのアクセスは向上した。特に、身延町からは30分程度所要時間が短縮され、現状で整備効果はあったと言える。

【一般企業】
■現段階で当社における中部横断道の効果はあまり無いと思うが、中部横断自動車道が全線開通した場合はメリットがあると思う。少なくとも商圏の拡大にはつながると思う。
■名古屋地区から納品が多い当社は今後新東名及び中部横断道が全線開通すれば物流のルートや商圏も変わると思う。現在は国道52号を通行しており、搬入元の部品メーカーも国道52号を利用しているので、完成すれば時間短縮などのメリットが有ると思う。

【商業施設】
■無料化実験中は中部横断道を利用して来店される方はいた。
■店舗への主な物流ルートは静岡からとなっている。今現在、国道52号と精進湖線を利用しているルートなので早期全線開通すれば大きな効果が生まれると思う。

評 価

費用対効果(計算条件)

$$\text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

便益	走行時間短縮便益	中部横断道(双葉JCT～増穂)の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から整備した場合の走行時間費用を減じた差額
	走行経費減少便益	中部横断道(双葉JCT～増穂)の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額
	交通事故減少便益	中部横断道(双葉JCT～増穂)の整備がない場合の交通事故による社会的損失(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損失額)から、整備した場合の社会的損失を減じた差額
費用	事業費	中部横断道(双葉JCT～増穂)の整備に要する費用(工事費、用地費等)
	維持管理費	中部横断道(双葉JCT～増穂)供用後の道路管理に要する費用(維持費(清掃・巡回)、修繕費、料金収受費等)

■ 計算条件

- ・基準年次 : 平成23年度
- ・供用年次 : 平成18年度
- ・分析対象期間 : 全線供用開始後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度

費用便益分析結果

		全体事業	備考
費用対効果(B/C)		1.3	
	総費用(C)	1,292億円	
	事業費	1,129億円	
	維持管理費	163億円	
	総便益(B)	1,638億円	
	走行時間短縮便益	1,490億円	
	走行経費減少便益	88億円	
	交通事故減少便益	61億円	

(1) 評価結果

- 中部横断道（双葉JCT～増穂）の費用便益比は1.3と試算
- 道路利用の直接効果として、所要時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少を確認。
- 地域のくらしの観点からも、沿線地域への企業進出や救急医療活動の支援などの効果を確認。

(2) 対応方針

- 費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果の発現状況から、整備効果が得られており、本区間としては、今後事後評価の必要性はないものとする。
- ただし、現在建設が進められている中部横断道の延伸により、本区間の利用状況に変化が生じることが考えられる。
- よって、関係する区間の事後評価において、当該区間の利用状況、沿線環境についても確認。