

# 一般国道52号

しみず かんれん

## 清水IC関連

(道路事業)

## 説明資料

平成25年12月12日

中部地方整備局  
静岡国道事務所

# 目 次

1. 一般国道52号 <sup>しみず</sup> 清水IC関連の事業概要	
(1)事業目的 .....	P 1
(2)計画概要 .....	P 3
2. 評価の視点	
(1)事業効果の発現状況 .....	P 4
①高速道路ICアクセスの改善 .....	P 4
②孤立集落の解消 .....	P 5
③地域住民の利便性向上 .....	P 6
④リダンダンシー機能の確保 .....	P 7
⑤地域間交流の促進 .....	P 8
3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 .....	P 9
4. 対応方針(原案) .....	P10
参考資料 .....	P11

# 1. 一般国道52号清水IC関連の事業概要

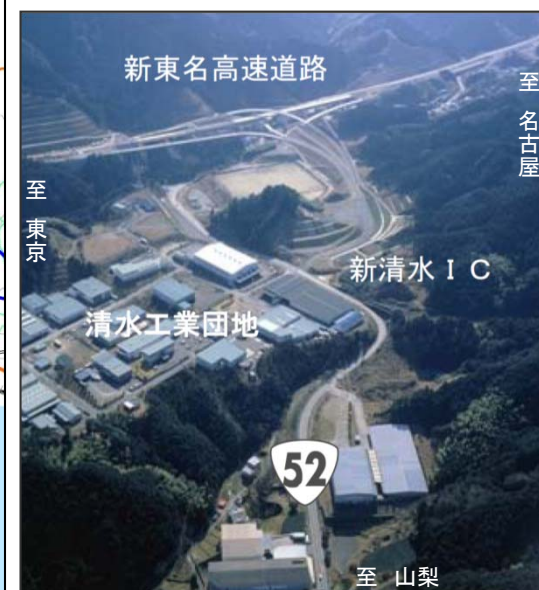
## (1) 事業目的

一般国道52号清水IC関連は、静岡県静岡市清水区<sup>しみず</sup>穴原において一般国道52号から新東名高速道路新清水ICにアクセスする約0.2kmの区間と雨量規制区間を抱える一般国道52号の新清水IC取付部約0.8kmから構成されており、高速道路ICアクセスの改善、孤立集落の解消、リダンダンシー機能の確保を目的に計画された道路です。

平成20年度にインター取付部(約0.8km)が供用し、平成24年度には新東名高速道路(御殿場JCT<sup>ごてんぱ</sup>～浜松いなさJCT<sup>はままつ</sup>)の供用とともに新清水ICアクセス部(約0.2km)が供用しました。

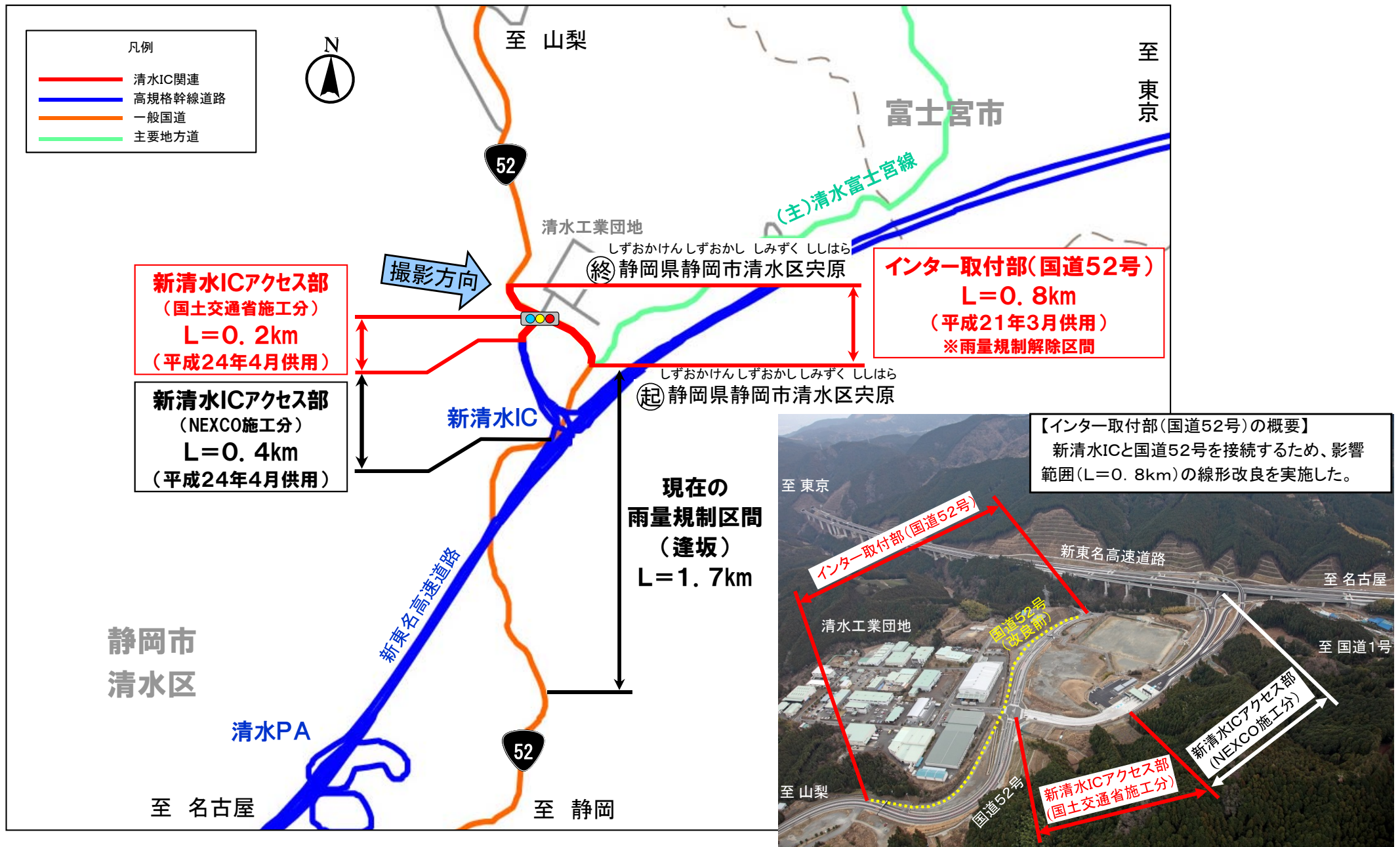
清水IC関連の整備により、高速道路ICアクセス時間の短縮、雨量規制区間の解除による孤立集落の解消等の効果が発現しています。

### 一般国道52号清水IC関連の全体位置図



# 1. 一般国道52号清水IC関連の事業概要

## 一般国道52号清水IC関連の詳細図



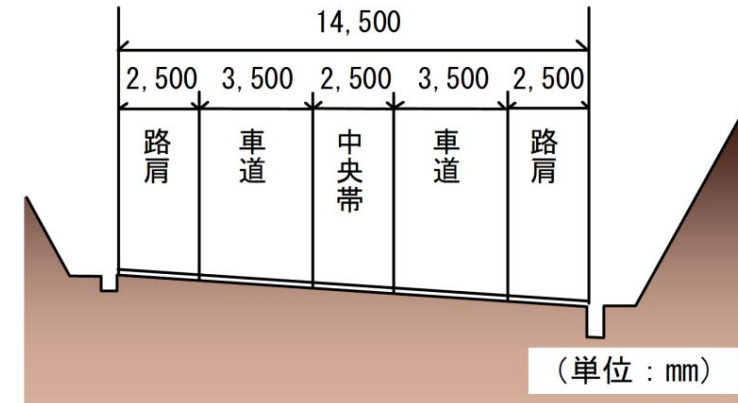
## (2) 計画概要

- 道路規格 : 新清水 I C アクセス部 : A 規格  
                  : インター取付部 (国道 5 2 号) : 第 3 種 3 級
- 設計速度 : 新清水 I C アクセス部 : 4 0 km/h  
                  : インター取付部 (国道 5 2 号) : 5 0 km/h
- 車線数 : 2 車線
- 都市計画決定 : 平成 3 年度
- 事業化 : 平成 8 年度
- 用地着手年度 : 平成 1 3 年度
- 工事着手年度 : 平成 1 6 年度
- 事業完成年度 : 平成 2 3 年度
- 全体事業費 : 約 2 5 億円 (約 9 3 億円※)

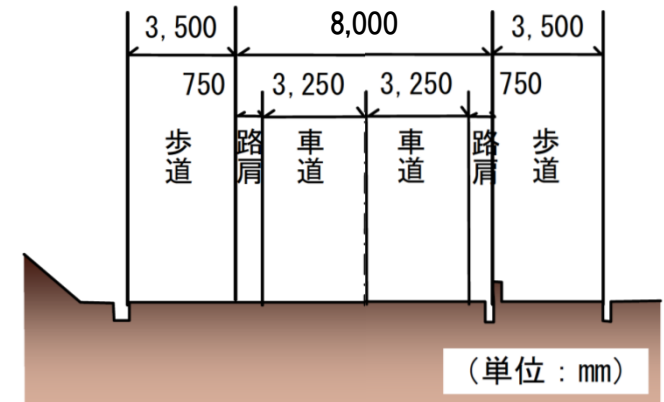
※NEXCO施工分を含む

## 標準断面図

[新清水ICアクセス部]



[インター取付部(国道52号)]



## 2. 評価の視点：一般国道52号清水IC関連

### (1) 事業効果の発現状況

#### ① 高速道路ICアクセスの改善

- 清水IC関連の整備により、清水工業団地から最寄りの高速道路ICまでの所要時間が大きく短縮され、また、清水区及び旧芝川町では、新たに235箇所の事業所が高速道路IC15分圏内となり、立地企業の競争力向上に貢献しました。
- 清水工業団地の企業では、新東名高速道路を利用することで目的地までの所要時間が大幅に削減され、自社便での1日2往復が可能となったため輸送コストが約25%削減されています。

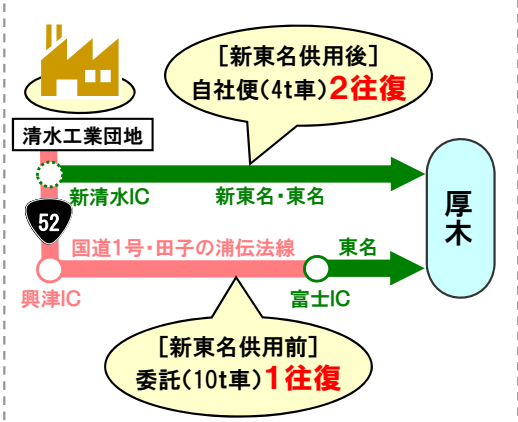
#### □ 高速道路ICアクセス時間の短縮



#### □ 高速道路IC15分圏の分布



#### 企業活動の変化



＜清水工業団地企業の声＞  
 新東名高速道路の利用で**運送時間が約1時間短縮し、自社便(4t車：2往復)を活用できるようになりました。これにより、約25%の輸送コスト削減を達成できました。**



※企業ヒアリング調査結果(H25.1.29)より

※民間フローデータ(H24.4.15日～H25.3.31日)の平日12時間平均旅行速度より算出

## 2. 評価の視点：一般国道52号清水IC関連

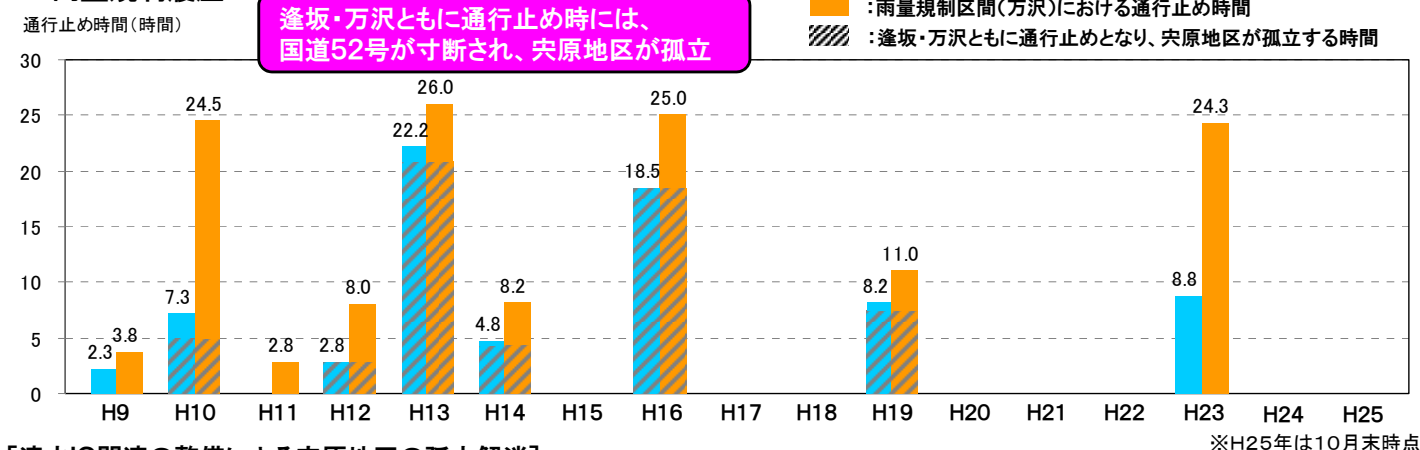
### ② 孤立集落の解消

■ 国道52号の宍原地区においては、静岡側・山梨側それぞれに雨量規制区間が存在し、両区間ともに通行止めとなると完全に孤立していましたが、清水IC関連の整備により、インター取付部区間（0.8km）については平成21年3月に雨量規制区間が解除され、平成24年4月の新東名高速道路の供用により、名古屋方面・東京方面への移動が可能となり、宍原地区の孤立化が解消されました。

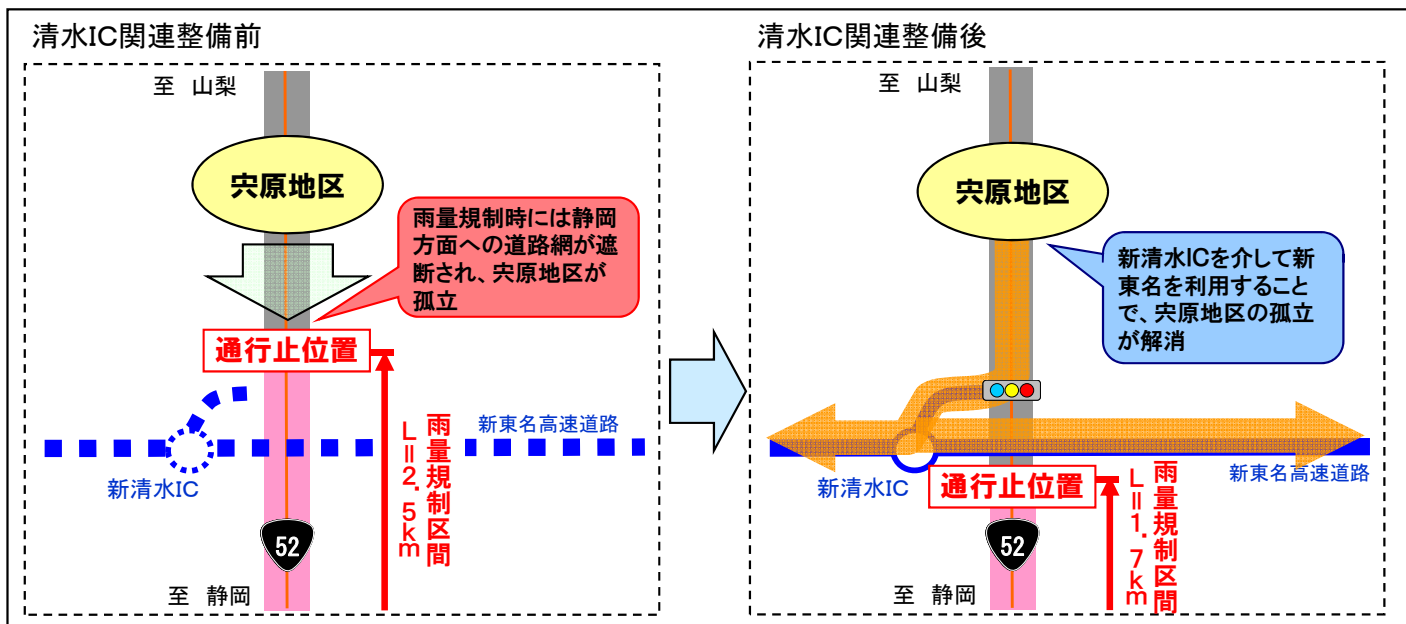
#### □ 雨量規制区間の解除



#### □ 雨量規制履歴



#### [清水IC関連の整備による宍原地区の孤立解消]



# 2. 評価の視点：一般国道52号清水IC関連


## ③ 地域住民の利便性向上

- 清水IC関連の整備により、新東名高速道路を利用することで静岡県立総合病院（第三次救急医療施設）への搬送時間が約13分短縮され、死亡率（多量出血）の低下が見込まれます。また、搬送患者の負担軽減など、救急活動に貢献しました。
- 清水IC関連の整備により、国道52号の交通量が約3割減少し、国道52号沿線地域の安全性・利便性が向上しています。
- 新東名供用に伴い清水PAが設置されたことで、清水PAでの雇用が新たに創出されています。

### □ 救急医療活動の改善

[宍原地区⇒静岡県立総合病院への搬送ルート]

<静岡市消防局の声>  
 山道を走行することがなくなり、カーブが減り路面状態も良くなったため、**安静に搬送できるようになりました。また、搬送時間が短縮され、傷病者への負担が軽減されました。**



[宍原地区から各病院までの搬送時間]

搬送先病院	新東名供用前所要時間	新東名供用後所要時間	短縮時間
静岡県立総合病院	約38分	約25分	約13分
静岡市立清水病院	約35分	約27分	約8分
桜ヶ丘総合病院	約32分	約22分	約10分
静岡済生会総合病院	約36分	約26分	約10分
清水駿府病院	約34分	約24分	約10分

※静岡市消防局ヒアリング調査結果（H25.10.21）より

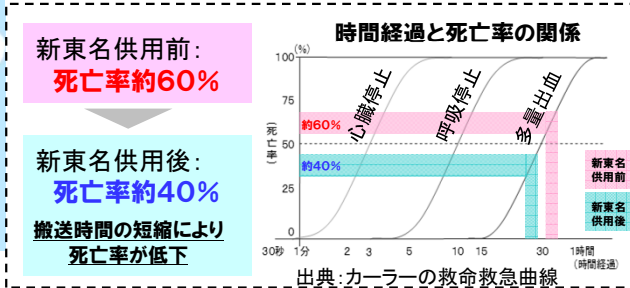


※静岡県立総合病院は第三次救急医療施設に指定

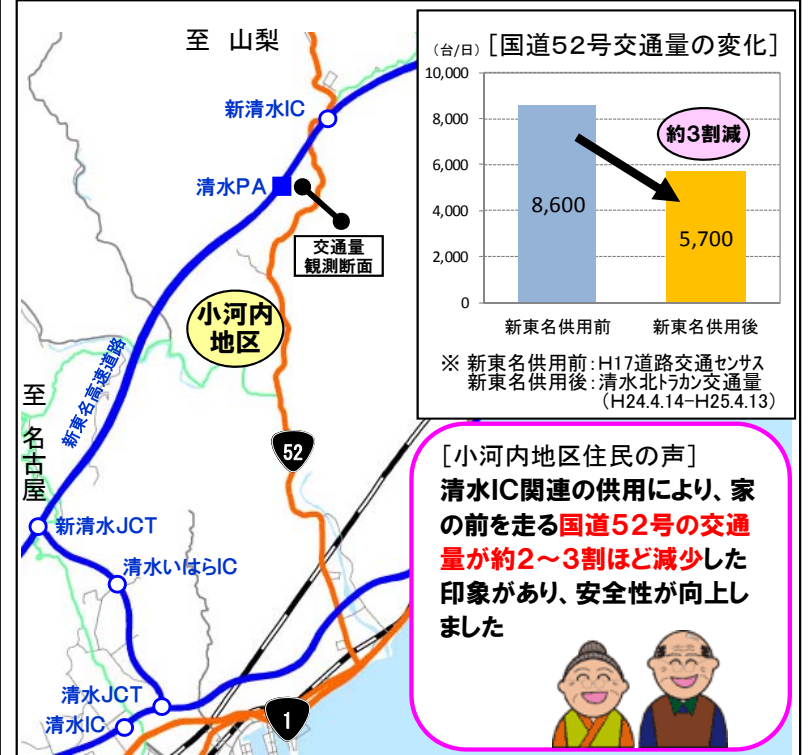
[静岡県立総合病院からの30分圏域図]




[搬送時間短縮による死亡率（多量出血）の低下]



### □ 住民生活の変化



[清水PAにおける新たな雇用]



新東名供用に伴い清水PAが新たに設置されたことで、**清水PAでの新たな雇用が創出され、小河内地区では約10人程度がパート勤めをしています。**

※小河内地区住民へのヒアリング調査結果（H25.10.24）より



## 2. 評価の視点：一般国道52号清水IC関連

### ④ リダンダンシー機能の確保

- 国道52号の通行止め時には大幅な迂回を強いられていましたが、清水IC関連整備後は、新東名高速道路を経由することで通常通りの出荷が可能となりました。
- 清水IC関連の整備により、越波等による由比地区（国道1号、東名）の通行止め時にも、新東名高速道路を活用することで、当該地域における物流活動の維持が可能となり、リダンダンシー機能が発揮されました。

#### □ 国道52号の迂回路としての機能

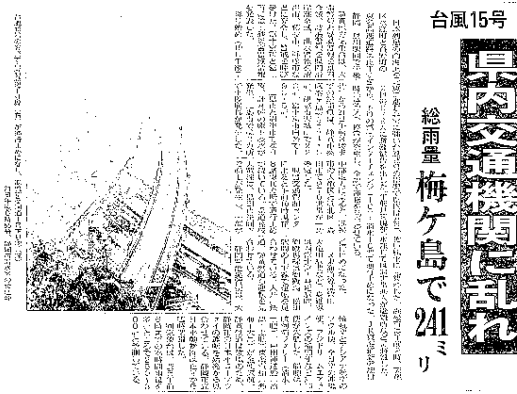


＜清水工業団地企業の声＞  
国道52号が止まると富士宮方面から迂回していましたが、新東名供用後は通行止め時も普段どおり出荷できているため、輸送経路に対する不安や心配がなくなりました。

※企業ヒアリング調査結果 (H25.1.29) より

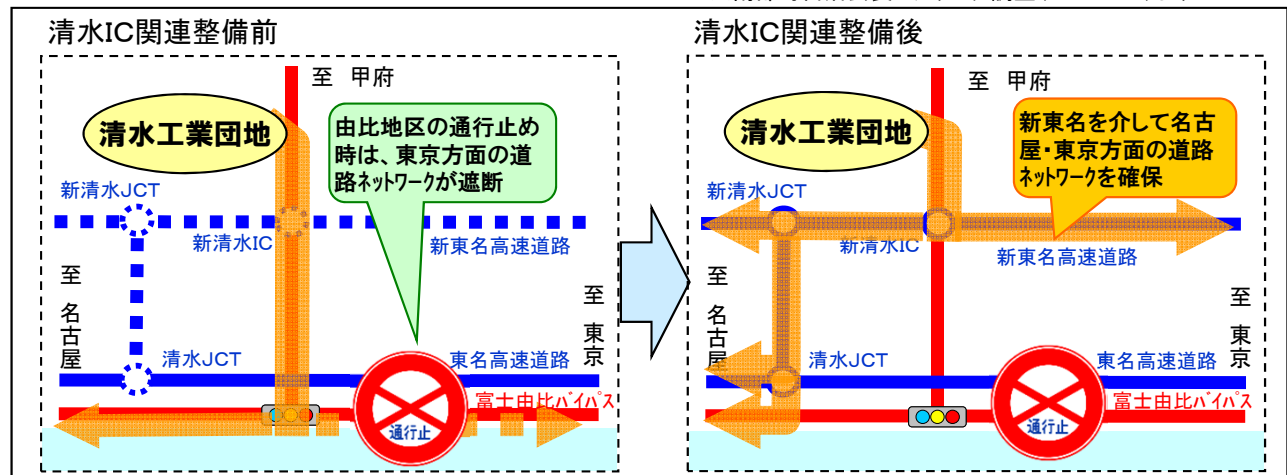
#### □ 国道1号の迂回路としての機能

##### 新聞記事：由比地区における通行止め



※新聞記事：H23.9.21静岡新聞

##### [由比地区通行止め時のネットワーク]



※南部町自治会長ヒアリング調査 (H25.10.24) より

#### 由比地区の通行止め履歴(過去10年)

日付	東名高速道路の通行止め履歴		国道1号富士由比BPの通行止め履歴		備考
	区間	通行止時間	区間	通行止時間	
H19.7.15	富士IC～清水IC	8.6時間	-	-	台風4号による通行止め
H21.10.8	富士IC～清水IC	6.0時間	-	-	台風18号による通行止め
H22.2.28	富士IC～清水IC	8.8時間	静岡BP庵原交差点～富士由比BP道の駅富士	9.4時間	チリ地震に伴い、東名・国道1号ともに通行止め
H23.3.11	富士IC～清水IC	22.6時間	静岡BP清見寺IC～富士由比BP宮島東交差点	20.8時間	東日本大震災に伴い、東名・国道1号ともに通行止め
H23.7.19	富士IC～清水IC	36.5時間	-	-	台風6号による通行止め
H23.9.21	富士IC～清水IC	6.9時間	-	-	台風15号による通行止め
～新東名高速道路・新清水IC供用(H24.4.14)～					
H24.9.30	富士IC～清水JCT	4.4時間	-	-	台風17号による通行止め
H25.9.16	富士IC～清水JCT	6.9時間	-	-	台風15号による通行止め

##### ＜山梨県南部町住民の声＞

かかりつけの富士市の病院へ行く際に、以前は国道52号と1号を利用していましたが、現在は新東名を利用することで由比地区の通行止めに対する不安がなくなりました。

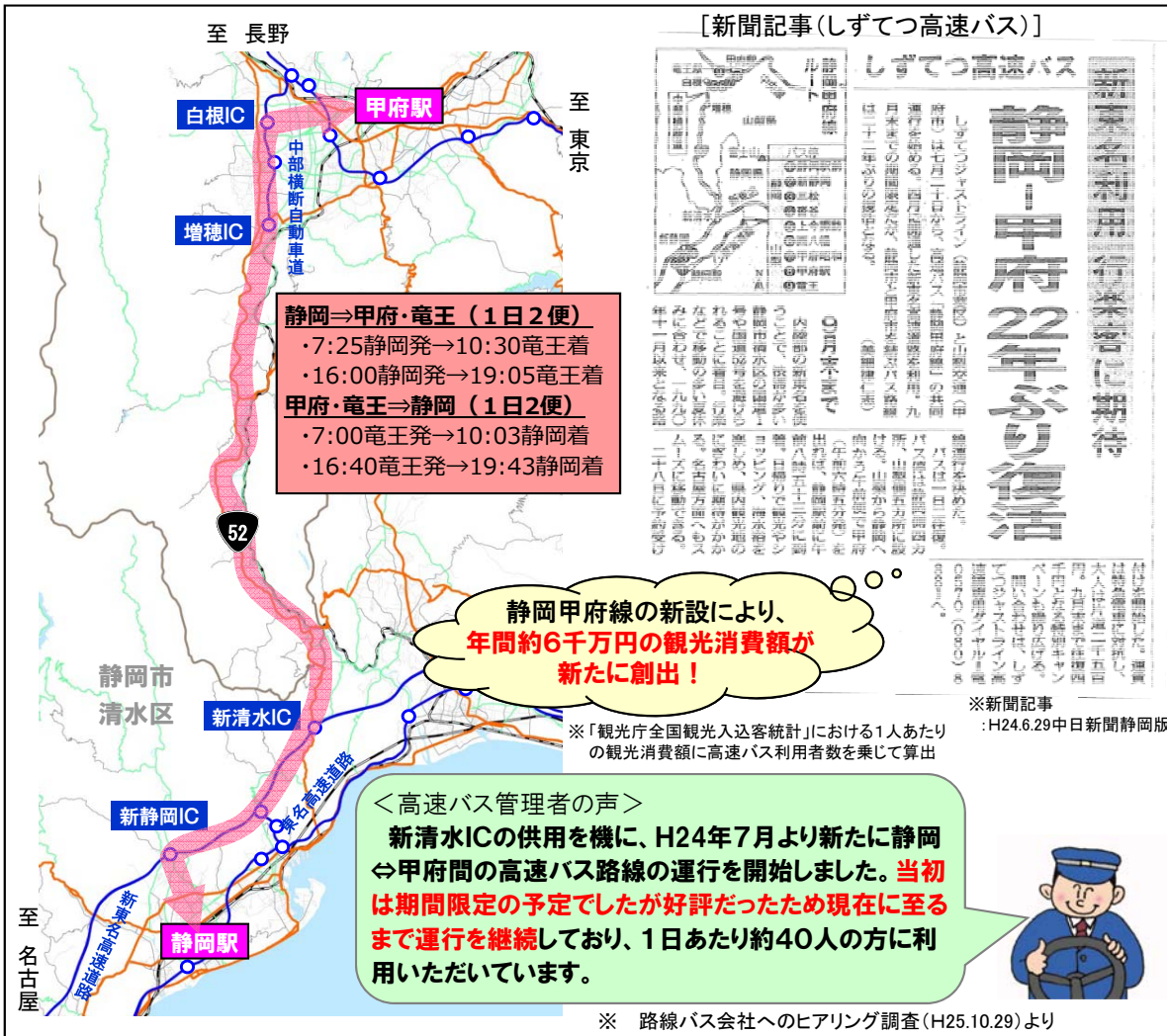


## 2. 評価の視点：一般国道52号清水IC関連

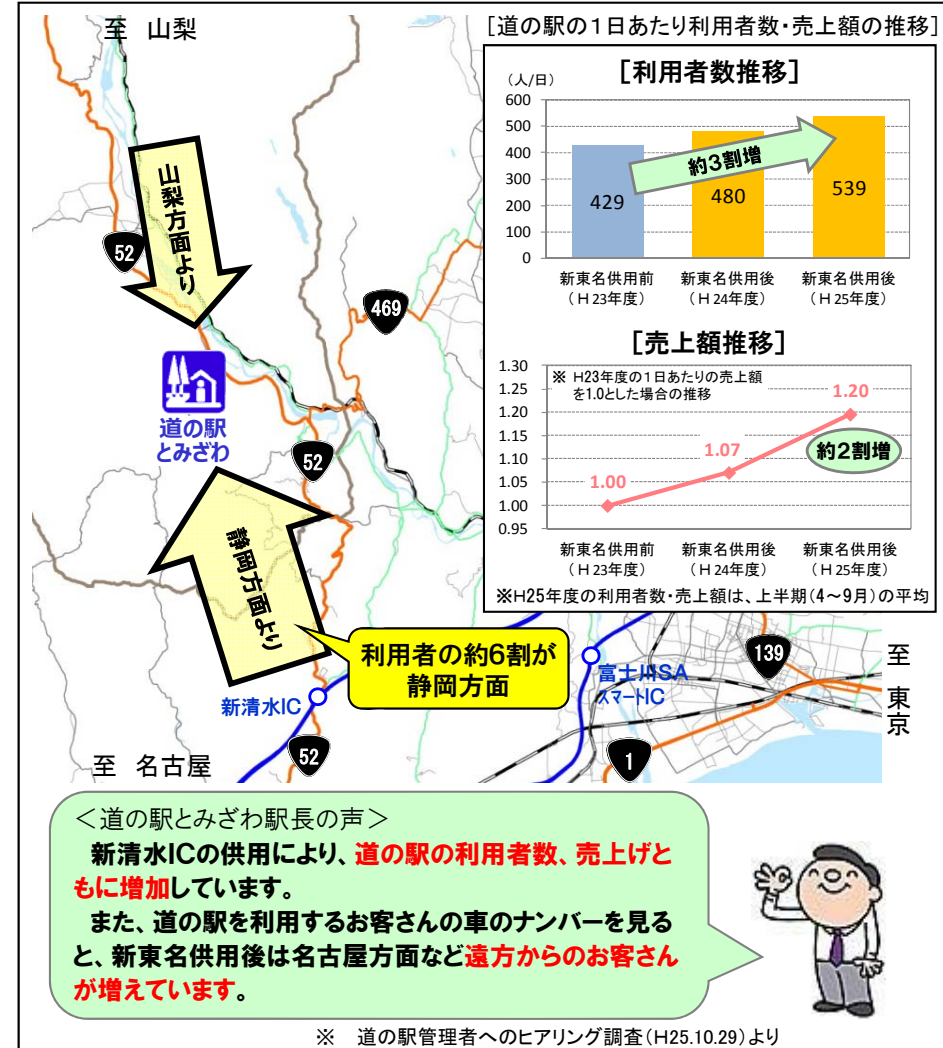
### ⑤ 地域間交流の促進

- 清水IC関連の整備により、新たに静岡と甲府を結ぶ高速バス路線が新設され、地域間交流の促進に大きく貢献しました。
- 国道52号沿線の道の駅とみざわ（山梨県南部町）では、新清水IC供用により利用者数・売上げともに増加しており、特に名古屋方面など遠方からの利用者が増加しています。

#### □ 新たな高速バス(静岡甲府線)の新設



#### □ 道の駅への来訪者数増加



### 3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化：一般国道52号清水IC関連

#### (1) 当初計画および供用の状態

事 項	前回評価 (H17再評価)	事後評価	備 考
道路構造等	2車線	2車線	
全体事業費	25億円 (93億円)	25億円 (93億円)	( ) : NEXCO施工分を含む
交通量 (新清水ICアクセス部)	5,500台/日 <計画>	4,700台/日 <実績(年間平均日交通量※)>	新東名高速道路(海老名南JCT～御殿場JCT、浜松いなさJCT～豊田東JCT)が未供用のため、計画交通量と現況交通量に乖離が生じている。 ※年平均日交通量：H24.4.14～H25.4.13の平均
事業期間	平成8年度～平成24年度 (事業期間：17年)	平成8年度～平成23年度 (事業期間：16年)	新東名高速道路(御殿場JCT～浜松いなさJCT)の供用が約1年前倒したことから、事業期間が短縮している。

#### (2) 現道の状況

事 項	前回評価 (H17再評価)	事後評価	H17再評価時 からの変化	変化の内容または理由
交通量 (国道52号)	約8,600台/日 [H17道路交通センサス]	約5,700台/日 [H24年度清水北トラカン交通量]	約2,900台/日 削減	新東名高速道路へ交通量が転換したため、 国道52号の交通量が削減
旅行速度 (国道52号)	約47km/h [H17道路交通センサス]	約53km/h [H24年度民間走行履歴データ]	約6km/h 向上	新東名高速道路へ交通量が転換したため、 国道52号の旅行速度が改善

# 3. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化：一般国道52号清水IC関連

## (4) 客観的評価指標の該当項目

- ①円滑なモビリティの確保
  - ・現道等の年間渋滞損失時間が削減。
  - ・新幹線駅(JR静岡駅)へのアクセス向上。
  - ・第三種空港(富士山静岡空港)へのアクセス向上。
- ②物流効率化の支援
  - ・国際拠点港湾(清水港)へのアクセス向上。
- ③国土・地域ネットワークの構築
  - ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。
- ④安全で安心できる暮らしの確保
  - ・三次医療施設(静岡県立総合病院)へのアクセス向上。
- ⑤災害への備え
  - ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による道路寸断で孤立化する集落が解消。
  - ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。
  - ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成。
- ⑥地球環境の保全
  - ・対象道路の整備により、自動車からのCO2排出量が削減。CO2排出削減量:47千t/年(3,201千t/年⇒3,154千t/年)
- ⑦生活環境の改善・保全
  - ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(約2%削減)。
  - ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(約2%削減)。

# 4. 対応方針(原案)

評価結果を踏まえ、以下の3つの必要性について検討しました。

## (1) 今後の事業評価の必要性

- 一般国道52号清水IC関連は事業が完了しており、当初の整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます。

## (2) 改善措置の必要性

- 一般国道52号清水IC関連は当初の整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。

## (3) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 一般国道52号清水IC関連は当初の整備目的どおりの効果を確認していることから、同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要はないと考えます。

# 参考資料 費用対効果分析

## (1) 費用便益比(B/C)

$$\begin{aligned} \diamond B/C(\text{事業全体}) &= \frac{\text{(走行時間短縮便益)} \text{(走行経費減少便益)} \text{(交通事故減少便益)}}{109\text{億円} + 12\text{億円}} = \frac{423\text{億円} + 7\text{億円} + 2\text{億円}}{121\text{億円}} = 3.6(4.0)^{\ast} \\ &\quad \text{(事業費)} \quad \text{(維持管理費)} \end{aligned}$$

( )は、前回評価時

### 【前回再評価時からの変更点】

1. H25年度事業化済道路網に変更(H17→H25)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H17→H25)
3. 費用便益分析の検討年数を変更(40年→50年)

※ 平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。