

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名：中部横断自動車道(富沢～六郷) <small>ちゅうぶおうだんじどうしゃどう とみざわ ろくごう</small>	事業区分：高速自動車 国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局			
起終点：自：山梨県南巨摩郡南部町 <small>やまなしけんみなみこまぐんなんぶちよう</small> 至：山梨県西八代郡市川三郷町 <small>やまなしけんにしやつしろぐんいちかわみさとちよう</small>		延長 28.3km			
<b>事業概要</b> 中部横断自動車道は、日本列島の中央部を南北に結ぶ延長約132kmの国土開発幹線自動車道である。富沢～六郷間は、広域的な高速道路ネットワークを形成し、物流の効率化や救急医療活動の支援、災害時の代替道路の確保等を図ることを目的とした、南巨摩郡南部町から西八代郡市川三郷町までの延長28.3kmの2車線の道路事業である。					
H17年度事業化 (整備計画変更)	H一年度都市計画決定	H18年度用地着手	H20年度工事着手		
全体事業費	約2,004億円	事業進捗率	16%	供用済延長	0km
計画交通量	12,700～14,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,419/1,751億円 事業費：1,355/1,686億円 維持管理費：65/65億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,915/1,915億円 走行時間短縮便益：1,421/1,421億円 走行費用減少便益：308/308億円 交通事故減少便益：187/187億円	基準年 平成23年
	(残事業)	1.3			
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C= 1.1～1.1 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C= 1.3～1.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C= 1.0～1.2 (事業費 ±10%) 事業費：B/C= 1.2～1.5 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C= 1.0～1.1 (事業期間±2年) 事業期間：B/C= 1.2～1.4 (事業期間±2年)					
<b>事業の効果等</b> (1) 広域ネットワークの形成 ・中部横断自動車道は、上信越自動車道、中央自動車道、東名高速道路の3本の高規格道路を結び、広域ネットワークを形成。 ・上信越自動車道と一体となって日本列島の中央部を縦断し、太平洋と日本海とが高速道路により連結。 ・首都圏における環状ネットワークを形成するとともに、首都圏被災時の代替路としても機能。 (2) 物流の効率化 ・中部横断自動車道が整備されると、静岡県へのアクセス時間の短縮に加え、中京圏の中心地である愛知県への搬送路の拡大が見込まれるため、物流の効率化に貢献。 (3) 医療活動の支援 ・中部横断自動車道の周辺地域の救急輸送の平均時間は約57分であり、全国平均の約36分よりも長い状況。 ・中部横断自動車道を利用することにより、第3次医療施設への救急率の改善が見込まれる。 (4) 安全安心な通行の確保 ・国道52号は、大型車混入率が高いものの十分な歩道が確保されていない状況。 ・中部横断自動車道が整備されると、大型車などの通過交通が転換し、国道52号の安全性が向上。 ・中部横断自動車道が通過する地域は、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が多数存在。 ・過去には大雨により度々通行止めを実施しており、災害時に通行止めとなった場合は孤立する集落が発生し、代替道路の確保が必要。					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 山梨県知事の意見：中部横断自動車道の富沢～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し、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、沿線地域住民を救急病院へ迅速に搬送するための「命の道」となることや災害時における救援物資や人員を送るための「被災者支援の道」となる等が期待される。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、本事業を継続するとともに、平成29年度完成を切にお願いしたい。					
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 平成21年度に富士山静岡空港開港。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 平成20年度より工事に着手し、現在、改良、橋梁及びトンネル工事を実施中。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>					

用地の取得は90%(平成23年6月末現在)完了。今後も、用地取得・工事を実施し、早期に供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

現在、新工法の採用による橋梁形式の合理化などのコスト縮減のメニューを検討中。

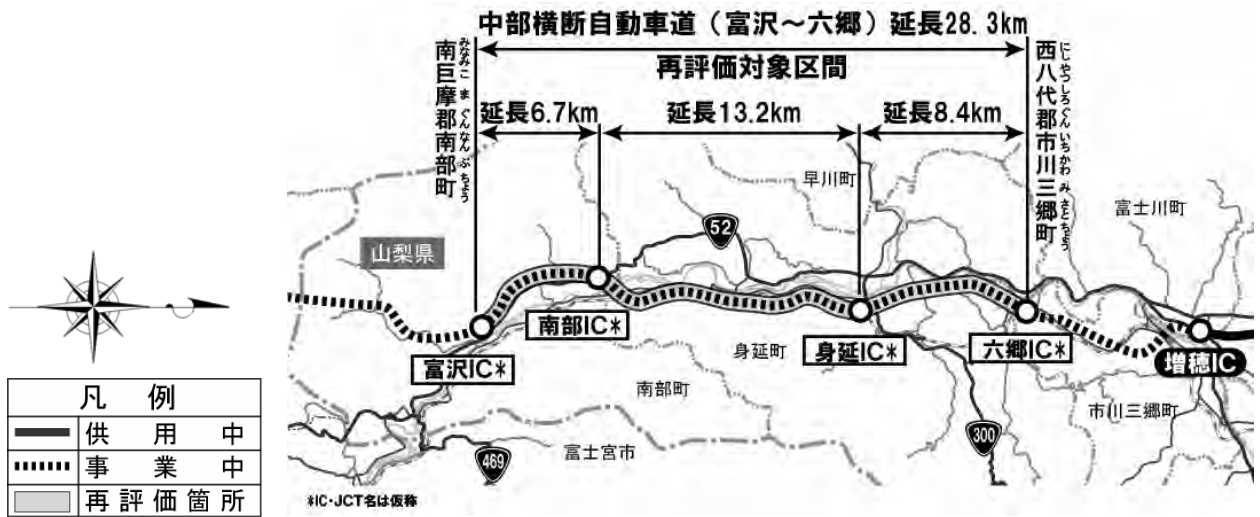
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、コスト縮減の内容、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。