

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

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 至：山梨県西八代郡市川三郷町 <small>やまなしけんみなみこまぐんなんぶちよう 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の高速自動車国道である。 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活動の支援、災害時の代替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	35%	供用済延長	0km
計画交通量	12,200～16,600台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.2	総費用 (残事業/事業全体)	956/1,972億円	
	(残事業)	2.4	事業費：861/1,876億円 維持管理費：95/95億円	総便益 (残事業/事業全体)	2,302/2,302億円
				走行時間短縮便益：1,953/1,953億円 走行費用減少便益：265/265億円 交通事故減少便益：85/85億円	基準年：平成26年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C= 1.1～1.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.1～1.2（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.1～1.2（事業期間±1年） 【残事業】交通量：B/C= 2.3～2.5（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 2.2～2.6（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 2.4～2.7（事業期間±1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、第二東名高速道路の3本の高規格幹線道路を結び、広域ネットワークを形成。 ・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機能。 ・環状ネットワークの形成により中京圏と首都圏間の災害復旧や被災支援が強化。 ②物流の効率化 ・山梨県の物流動向では、入出荷ともに、静岡県との割合が多く、国際拠点港湾の清水港（静岡県）の後背地であるが、直結する国道52号は狭小区間やカーブ区間が多く、国際海上コンテナが走行するためには、徐行に加え前後誘導車の配置が必要であり、定時制や速達性が課題。 ・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ルート拡大が見込まれる等、物流の効率化に貢献。 ③救急医療活動の支援 ・中部横断自動車道の周辺地域における救急輸送の平均時間は約57分であり、全国平均の約39分よりも18分も長い時間を要する。 ・中部横断自動車道の整備により、山梨県及び静岡県内の第3次医療施設まで1時間以内で搬送可能な圏域が拡大し、救命率の改善が見込まれる。 ④災害時における代替道路の確保 ・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号の交通の秩序化が図られる。 ・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： 中部横断自動車道は、本県の産業・経済や観光の発展に寄与すると同時に、大規模な災害発生の際には県民の生命を守る「命の道」となるものであり、必要不可欠な道路である。 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され、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。 なお、以下の意見を申し添える。 ①現在、精査中の増額分の事業費が確定した段階で、速やかに事業評価委員会に諮りたい。 ②さらなるコスト縮減を図ること。					

③ 地方負担の軽減を講じること。上記の事業費の精査が確定した時点で、速やかに増額分の内容を県に説明すること。

事業評価監視委員会の意見  
事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等  
中富IC（仮称）・身延山IC（仮称）が地域活性化ICとして追加設置の認可。  
富士山静岡空港の開港などの地域開発が進行している。

事業の進捗状況、残事業の内容等  
平成3年12月 吉原JCT～増穂IC間の基本計画決定、平成8年12月 同区間の整備計画決定。  
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間を直轄高速方式で整備）  
用地進捗率99%、事業進捗率35%（平成26年3月末時点）  
平成20年度より工事に着手し、現在、橋梁工事、トンネル工事及び改良工事を実施中。

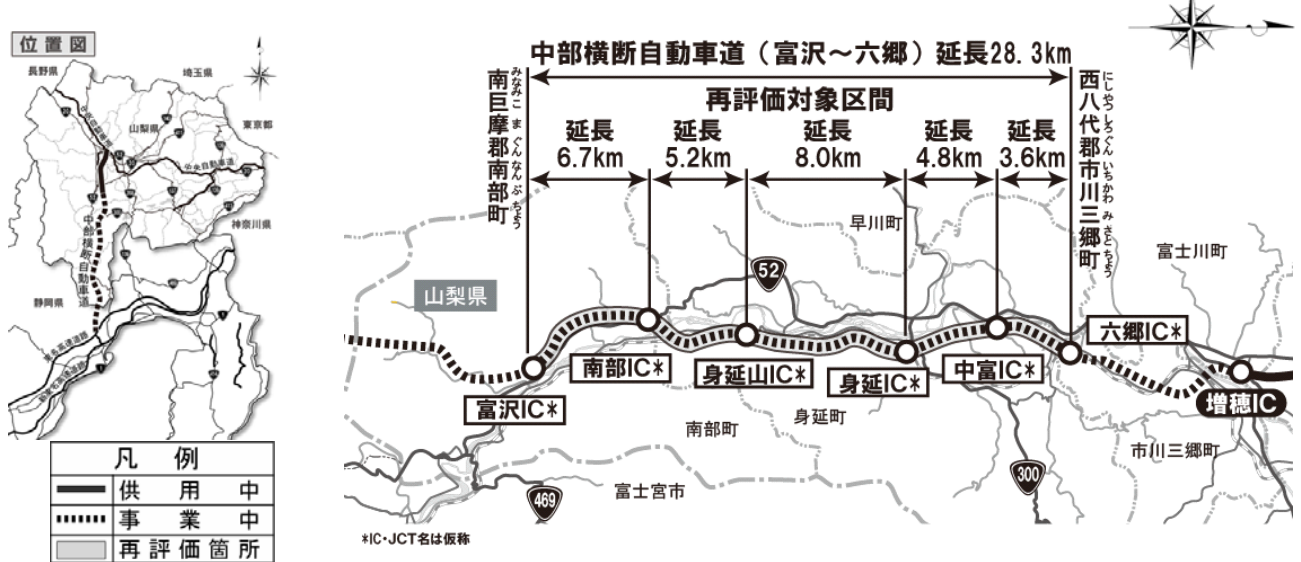
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等  
・平成28年度：身延IC～六郷IC（2/4）開通予定  
・平成29年度：富沢IC～身延IC（2/4）開通予定

施設の構造や工法の変更等  
要対策土処理計画や工事用道路計画の見直し等により事業費増加の要因が発生。現在、コスト縮減も含め事業費等の精査を実施中。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由  
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。