

# 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：奥村 康博

事業名	中部横断自動車道(富沢～六郷)		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			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137km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4車線（当面2車線で整備）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3,154億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約88%	供用済延長	8.4km	
計画交通量	12,200～15,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (0.7) (残事業) 13.0 (2.9)	総費用 (残事業)/(事業全体) 359/6,345億円 事業費：304/6,067億円 維持管理費：54/279億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 4,671/7,779億円 走行時間短縮便益：4,180/6,716億円 走行費用減少便益：427/903億円 交通事故減少便益：64/160億円	基準年 令和元年		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.2（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=13.0～13.2（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%）事業費：B/C=12.0～14.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%）事業期間：B/C=12.7～13.3（事業期間±20%）						
<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、上信越道、中央道、新東名の3本の高規格道路を結び、高速ネットワークを形成。 ・「国土形成計画（全国計画）」においては「日本海・太平洋2面活用型国土」が提唱され、ネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、双方の連携強化が求められる。 ・上信越道と一体となって、日本海側と太平洋側の国際拠点港湾等と内陸部が連結され、広域的な物流体系を形成。 ・内陸路線と沿岸路線が接続するネットワークを形成するとともに、広域的な災害時の代替路や救急・救援ルートとしても機能。 (2) 物流の効率化 ・山梨県から東京港・横浜港への輸送ルートは、高速道路が整備されており、ドライバーに負担が少ない輸送が可能。 ・一方、清水港と直結する国道52号は、特殊車両が走行する際に、徐行に加え前後誘導車の配置が必要な通行支障箇所が存在するなど、走行性や速達性に課題があり、ドライバーへの負担が増大。 ・中部横断自動車道の整備により、走行性の向上と所要時間の短縮が図られ、物流効率化を促し、さらに労働環境改善などにも寄与。 (3) 農産品の海外輸出支援 ・現在、清水港では農水産物の輸出促進に向け、2024年に2016年の約2倍にあたる200億円の輸出を目標とし、リーファーコンテナ電源供給設備等、港湾施設を整備中。 ・山梨の主要農産品であるモモ・ブドウ等の海外（台湾・香港）への青果物輸出は、山梨県知事のトップセールスをはじめとした海外への山梨ブランドのアピールを積極的に取り組み、増加傾向。 ・中部横断自動車道の整備、清水港の取り組みの相乗効果によって山梨県産の果実の高付加価値化に期待。 (4) 救急医療活動の支援 ・中部横断自動車道の整備により、身延町役場から山梨県立中央病院への所要時間が約17分短縮するなど、周辺地域から第3次医療施設までの所要時間が短縮され、1時間以内に搬送可能な圏域が拡大することで、救命率の向上が見込まれる。 (5) 災害時における代替道路の確保 ・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2箇所存在しており、過去には大雨により度々通行止めが発生。 ・災害時に通行止めとなった場合は集落が孤立することから、信頼性の高い代替道路の確保が必要。 ・中部横断自動車道の整備により、孤立集落の解消や交通の寸断の解消が期待される。						

(6) インバウンド観光の獲得

- ・清水港は平成29年に国際旅客船拠点形成港湾に指定され、寄港した国際クルーズ船の乗客数は平成24年から約130倍に増加。
- ・中部横断自動車道沿線にはアジア圏の訪日旅行者に人気のある観光資源が集中。
- ・中部横断自動車道の整備により、新たな観光ルートが形成されることで、山梨県への国際クルーズ船の訪日外国人観光客の獲得に期待。

関係する地方公共団体等の意見

山梨県知事の意見：

- ・中部横断自動車道は、新東名高速道路と中央自動車道、上信越自動車道を結び、太平洋と日本海を連絡する新たな物流の大動脈となる、重要な高速道路であり、早期全線開通を念願しております。
- ・既に開通した区間における事業効果や更なる利用促進にむけた広報など積極的に情報発信を行うとともに、明年の全線開通による高速道路ネットワークを生かした本県へのアクセスを広くPRすることにより、企業誘致や観光振興などに努め、開通効果を最大限発揮できるよう様々な施策を推進しております。
- ・このため、引き続きコスト縮減などを図るとともに、事業を継続し一日も早い全線の開通をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

安全に配慮したうえで、以下の付帯意見を引き続き付すことをもって原案どおり了承とする。

- ①安全に考慮しつつ、出来る限り早期に供用出来るよう工程管理に努めること。
- ②引き続きコスト縮減を図るとともに、更なる事業費増加とならないようコスト管理の徹底に努めること。
- ③地元とも連携し、供用後にストック効果が発現されるよう努めること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成3年12月 新清水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 新清水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100%（平成27年度取得完了）
- ・3工区（下部温泉早川IC～六郷IC）については、平成31年3月に開通。
- ・2工区（南部IC～下部温泉早川IC）については、想定以上に工事が難航する中、未だトンネル掘削工事が残されている状況であり、引き続き、安全に配慮しつつ工事を推進。
- ・1工区（富沢IC～南部IC）については、令和元年11月の開通となる見込み。
- ・開通後は、環境モニタリング調査及び工事用道路撤去を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・トンネル支保構造の強化・補助工法の追加に伴う事業費増加が発生。
- ・前回再評価以降、脆い地山の出現割合が想定以上に高いこと、湧水・切羽崩落が顕著に発生するなど、さまざまな難航事象が発生しており、安全に配慮しつつ工事を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル支保構造の強化・補助工法の変更。
- ・第2種要対策土の処分について、県、町との調整により、近隣の用地を確保することで、中間処理施設から封じ込め盛土に見直し。
- ・施工範囲周辺が地すべり地形であることが新たに確認されたため、切土法面の施工方法を見直し。

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、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。