

再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

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	高規格A	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ご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
事業概要 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2,604億円	事業進捗率	65%
		供用済延長	0km
計画交通量 11,500～16,800台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 0.9 (残事業) 2.8	総費用 (残事業)/(事業全体) 844/2,620億円 (事業費：764/2,540億円) (維持管理費：80/80億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,344/2,344億円 (走行時間短縮便益：2,041/2,041億円) (走行費用減少便益：231/231億円) (交通事故減少便益：72/72億円)
基準年 平成28年			
感度分析の結果 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=0.9～0.9(交通量±10%) 事業費：B/C=0.9～0.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=0.8～0.97(事業期間±20%) 【残事業】交通量：B/C=2.7～2.9(交通量±10%) 事業費：B/C=2.4～2.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.6～3.0(事業期間±20%)			
事業の効果等			
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、東海・東南海地方の被災時の代替路や広域的な災害時の救急・救援ルートとしても機能。			
②物流の効率化 ・山梨県を発着する物流動向は、入出荷ともに、静岡県との割合が多く、中部横断自動車道沿線は事業所数も多いため、山梨県は国際拠点港湾である清水港(静岡県)の後背地。 ・清水港と直結する国道52号は狭小区間やカーブ区間が多いため、国際海上コンテナが走行するには、徐行に加え前後誘導車の配置が必要となっており、定時性や速達性が課題。 ・中部横断自動車道の整備により、通行支障箇所を通過せずに通行可能となるとともにアクセス時間の短縮により、物流効率化に寄与。			
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51分であり、全国平均の約39分よりも12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 ・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。 ・国道52号においても防災対策を実施しているものの、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。			
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、沿線地域の産業・経済・観光・文化等の発展に寄与するとともに、東海・東南海地震や富士山噴火等の防災面並びに緊急医療等においても必要不可欠な道路であり、多くの県民が大きな期待を寄せ、早期実現を念願しております。 また、これまで平成29年度の全線開通に向けて、沿線の自治体や民間企業、経済団体は開通後の当該道			

路を最大限に利活用するための様々な取り組みを準備・実行してきたところであります。
 このため、事業進捗等については大変心配しており、当該原案に対して以下の意見を申し添えます。

- ①事業期間の延伸は最小限に努めること。
- ②事業費増加の要因に対し、更なる工夫・コスト縮減を図ること。
- ③地方負担の低減に努めること。

・以上の点を踏まえ、事業を継続し一日も早い全線の供用をお願いします。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。
 中部横断自動車道（富沢～六郷）については、以下の付帯意見をもって 原案どおり継続とする。

- ①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

- ・中富IC・身延山IC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100%取得済み。
- ・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

難航事象の対策実施により、工事工程の遅延が発生。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル支保構造・補助工法の変更や工事用道路の構造見直し等により事業費増加の要因が発生。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

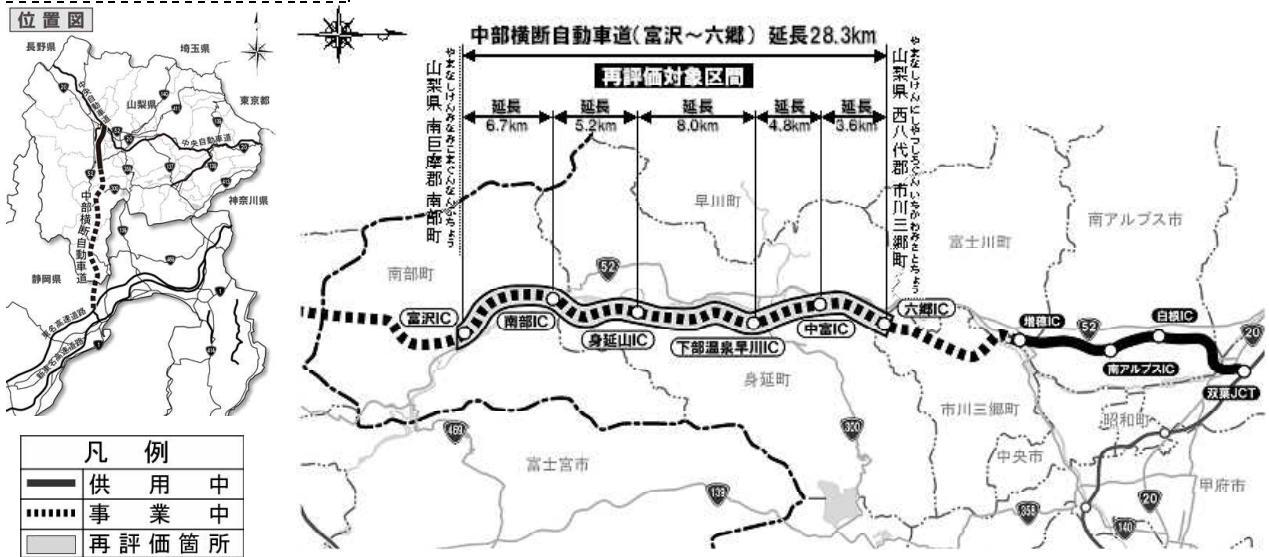
対応方針

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。