

(再評価)

資料 3- 6- ②
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成23年度 第1回)

中部横断自動車道 富沢～六郷

平成23年7月21日
国土交通省 関東地方整備局

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
中部横断自動車道	富沢～六郷	L=28.3km	高規格A	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,700～14,300	2	関東地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	1,912億円	190億円	2,102億円
うち残事業分	1,603億円	190億円	1,793億円
基準年における 現在価値 (C)	1,686億円	65億円	1,751億円
うち残事業分	1,355億円	65億円	1,419億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成23年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	91億円	20億円	12億円	123億円
基準年における 現在価値 (B)	1,421億円	308億円	187億円	1,915億円
うち残事業分	1,421億円	308億円	187億円	1,915億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.1
経済的純現在価値（事業全体）	164億円
経済的内部収益率（事業全体）	4.5%
費用便益比（残事業）	1.3
経済的純現在価値（残事業）	496億円
経済的内部収益率（残事業）	5.9%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	12,700～14,300 （台/日）	±10%	1.1 ～ 1.1
事業費	1,912億円	±10%	1.0 ～ 1.2
事業期間	13年	±2年	1.0 ～ 1.1

感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	12,700～14,300 （台/日）	±10%	1.3 ～ 1.4
事業費	1,603億円	±10%	1.2 ～ 1.5
事業期間	6年	±2年	1.2 ～ 1.4

交通状況の変化

事業名：中部横断自動車道(事業全体・残事業)

(推計時点 H42年)

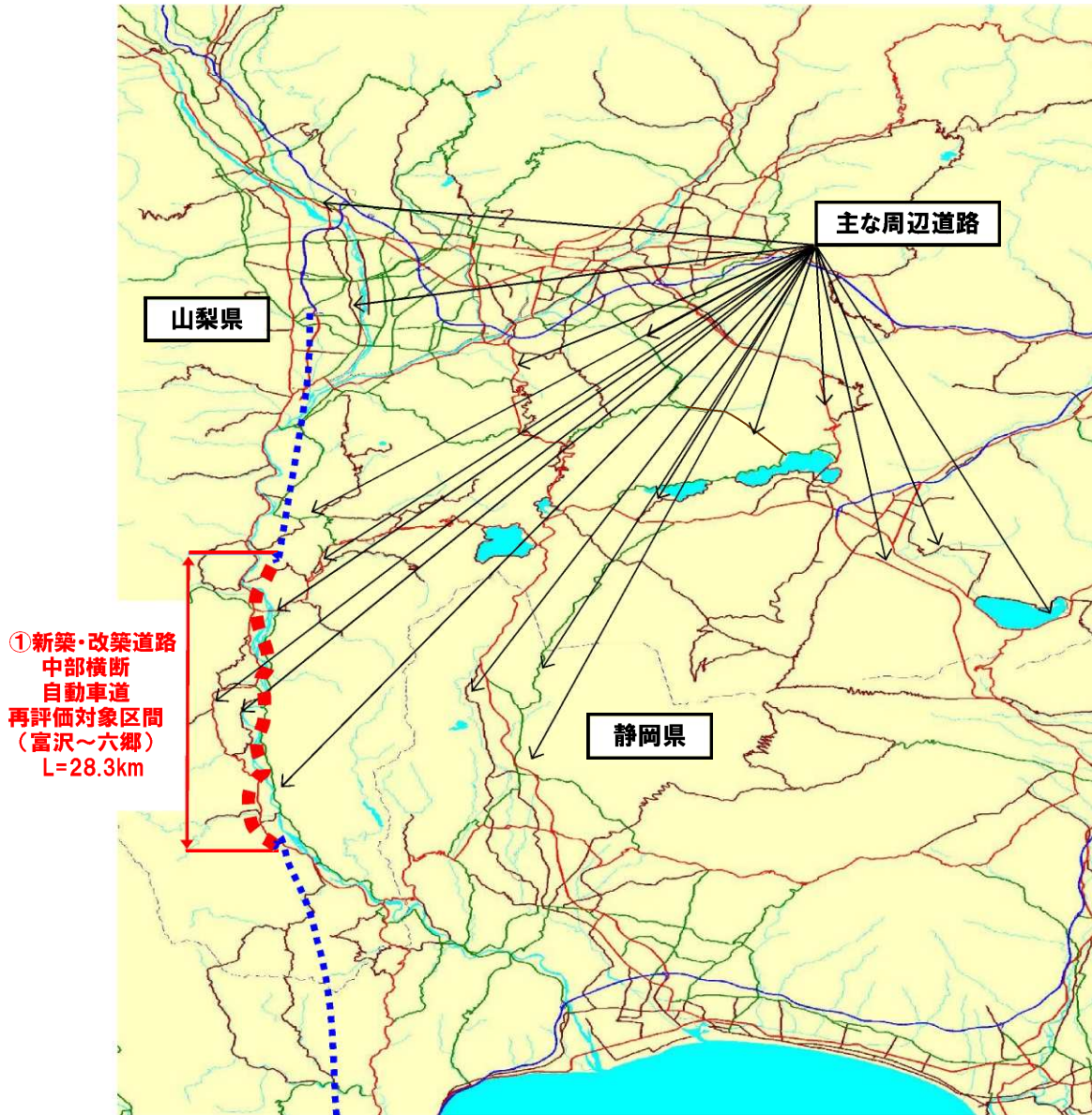
			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 28.3km	交通量	[台/日]	0	13,500	
	走行時間	[分]	0	31	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	82.41	
②主な周辺道路	国道52号 :35.2km	交通量	[台/日]	9,600	6,300
		走行時間	[分]	52	47
		走行時間費用	[億円/年]	99.10	57.94
	富士川身延線 :13.8km	交通量	[台/日]	8,800	5,200
		走行時間	[分]	22	18
		走行時間費用	[億円/年]	38.99	20.23
	市川三郷身延線 :6.6km	交通量	[台/日]	7,400	2,800
		走行時間	[分]	11	10
		走行時間費用	[億円/年]	15.60	5.67
	富士宮鳴沢線 :18.3km	交通量	[台/日]	4,800	3,500
		走行時間	[分]	29	28
		走行時間費用	[億円/年]	29.76	21.05
	国道413号 :18.1km	交通量	[台/日]	8,500	7,800
		走行時間	[分]	35	34
		走行時間費用	[億円/年]	66.89	59.57
	光子沢大野線 :6.9km	交通量	[台/日]	6,000	1,300
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	8.23	1.62
	国道139号 :30.2km	交通量	[台/日]	6,100	5,400
		走行時間	[分]	38	37
		走行時間費用	[億円/年]	46.99	41.48
国道20号 :13.4km	交通量	[台/日]	21,300	20,600	
	走行時間	[分]	19	19	
	走行時間費用	[億円/年]	73.81	69.88	
市川三郷身延線 :6.7km	交通量	[台/日]	6,000	4,300	
	走行時間	[分]	9	9	
	走行時間費用	[億円/年]	10.08	6.37	

②主な周 辺道路	富士河口 湖芦川線 :5.8km	交通量	[台/日]	5,100	3,600
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	9.07	5.68
	青木ヶ原 船津線 :6.2km	交通量	[台/日]	1,900	500
		走行時間	[分]	9	9
		走行時間費用	[億円/年]	3.74	0.83
	笛吹芦川 市川三郷 線 :13.6km	交通量	[台/日]	5,000	4,300
		走行時間	[分]	21	21
		走行時間費用	[億円/年]	19.45	16.61
	山中湖忍 野富士吉 田線 :12.4km	交通量	[台/日]	6,900	6,500
		走行時間	[分]	19	19
		走行時間費用	[億円/年]	21.51	19.83
	国道358 号 :19.3km	交通量	[台/日]	5,100	4,700
		走行時間	[分]	30	29
		走行時間費用	[億円/年]	28.79	26.49
	国道137 号 :28.8km	交通量	[台/日]	10,400	10,100
		走行時間	[分]	42	42
		走行時間費用	[億円/年]	77.92	75.80
	国道300 号 :8.1km	交通量	[台/日]	5,800	5,100
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	11.43	9.78
南アルプ ス甲斐線 :7.9km	交通量	[台/日]	10,200	9,700	
	走行時間	[分]	12	11	
	走行時間費用	[億円/年]	21.43	19.81	
朝霧富士 宮線 :9.7km	交通量	[台/日]	2,500	2,000	
	走行時間	[分]	12	12	
	走行時間費用	[億円/年]	7.05	5.68	
R138東富 士五湖道 路 :16.6km	交通量	[台/日]	3,700	3,500	
	走行時間	[分]	15	15	
	走行時間費用	[億円/年]	9.91	9.22	
③その他道路合計 :5541.6km	走行時間費用	[億円/年]	40,095.74	40,052.02	

		走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 5847.4km	走行時間短縮便益 [億円/年]	40,695.48	40,607.95	87.53

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名: 中部横断自動車道

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成23年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 ()台トリップ/日
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
転換率式を用いた配分		<input type="checkbox"/>	
Q-V式と転換率式の併用による配分		<input checked="" type="checkbox"/>	
均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		<input type="checkbox"/>	
簡易手法		<input type="checkbox"/>	
簡易手法の採択理由		小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()		<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
	(考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載	
		関東地方整備局の実績値により設定	
雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input type="checkbox"/>	
その他			
4. その他			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 中部横断自動車道(事業全体)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				単価(億円)		延長(km)	
				0.14	28.3	3.99	
-13年目	H 17	1.2653	93.2	30.97	37.84		
-12年目	H 18	1.2167	92.5	9.75	11.54		
-11年目	H 19	1.1699	91.7	19.14	21.98		
-10年目	H 20	1.1249	91.2	50.36	55.90		
-9年目	H 21	1.0816	90.0	71.44	77.27		
-8年目	H 22	1.0400	90.0	64.38	66.96		
-7年目	H 23	1.0000	90.0	62.92	62.92		
-6年目	H 24	0.9615	90.0	63.75	61.30		
-5年目	H 25	0.9246	90.0	121.58	112.41		
-4年目	H 26	0.8890	90.0	300.00	266.70		
-3年目	H 27	0.8548	90.0	258.40	220.88		
-2年目	H 28	0.8219	90.0	626.15	514.65		
-1年目	H 29	0.7903	90.0	233.27	184.35		
供用開始年次	H 30	0.7599	90.0			3.80	2.89
1年目	H 31	0.7307	90.0			3.80	2.78
2年目	H 32	0.7026	90.0			3.80	2.67
3年目	H 33	0.6756	90.0			3.80	2.57
4年目	H 34	0.6496	90.0			3.80	2.47
5年目	H 35	0.6246	90.0			3.80	2.37
6年目	H 36	0.6006	90.0			3.80	2.28
7年目	H 37	0.5775	90.0			3.80	2.19
8年目	H 38	0.5553	90.0			3.80	2.11
9年目	H 39	0.5339	90.0			3.80	2.03
10年目	H 40	0.5134	90.0			3.80	1.95
11年目	H 41	0.4936	90.0			3.80	1.88
12年目	H 42	0.4746	90.0			3.80	1.80
13年目	H 43	0.4564	90.0			3.80	1.73
14年目	H 44	0.4388	90.0			3.80	1.67
15年目	H 45	0.4220	90.0			3.80	1.60
16年目	H 46	0.4057	90.0			3.80	1.54
17年目	H 47	0.3901	90.0			3.80	1.48
18年目	H 48	0.3751	90.0			3.80	1.43
19年目	H 49	0.3607	90.0			3.80	1.37
20年目	H 50	0.3468	90.0			3.80	1.32
21年目	H 51	0.3335	90.0			3.80	1.27
22年目	H 52	0.3207	90.0			3.80	1.22
23年目	H 53	0.3083	90.0			3.80	1.17
24年目	H 54	0.2965	90.0			3.80	1.13
25年目	H 55	0.2851	90.0			3.80	1.08
26年目	H 56	0.2741	90.0			3.80	1.04
27年目	H 57	0.2636	90.0			3.80	1.00
28年目	H 58	0.2534	90.0			3.80	0.96
29年目	H 59	0.2437	90.0			3.80	0.93
30年目	H 60	0.2343	90.0			3.80	0.89
31年目	H 61	0.2253	90.0			3.80	0.86
32年目	H 62	0.2166	90.0			3.80	0.82
33年目	H 63	0.2083	90.0			3.80	0.79
34年目	H 64	0.2003	90.0			3.80	0.76
35年目	H 65	0.1926	90.0			3.80	0.73
36年目	H 66	0.1852	90.0			3.80	0.70
37年目	H 67	0.1780	90.0			3.80	0.68
38年目	H 68	0.1712	90.0			3.80	0.65
39年目	H 69	0.1646	90.0			3.80	0.63
40年目	H 70	0.1583	90.0			3.80	0.60
41年目	H 71	0.1522	90.0			3.80	0.58
42年目	H 72	0.1463	90.0			3.80	0.56
43年目	H 73	0.1407	90.0			3.80	0.53
44年目	H 74	0.1353	90.0			3.80	0.51
45年目	H 75	0.1301	90.0			3.80	0.49
46年目	H 76	0.1251	90.0			3.80	0.48
47年目	H 77	0.1203	90.0			3.80	0.46
48年目	H 78	0.1157	90.0			3.80	0.44
49年目	H 79	0.1112	90.0	-74.68	-8.30	3.80	0.42
合計				1837.45	1686.41	190.00	64.52
単純事業費計				1912.13		190.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

箇所名：中部横断自動車道(残事業)

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.14	28.3	3.99	
-13年目	H 17	1.2653	93.2				
-12年目	H 18	1.2167	92.5				
-11年目	H 19	1.1699	91.7				
-10年目	H 20	1.1249	91.2				
-9年目	H 21	1.0816	90.0				
-8年目	H 22	1.0400	90.0				
-7年目	H 23	1.0000	90.0				
-6年目	H 24	0.9615	90.0	63.75	61.30		
-5年目	H 25	0.9246	90.0	121.58	112.41		
-4年目	H 26	0.8890	90.0	300.00	266.70		
-3年目	H 27	0.8548	90.0	258.40	220.88		
-2年目	H 28	0.8219	90.0	626.15	514.65		
-1年目	H 29	0.7903	90.0	233.27	184.35		
供用開始年次	H 30	0.7599	90.0			3.80	2.89
1年目	H 31	0.7307	90.0			3.80	2.78
2年目	H 32	0.7026	90.0			3.80	2.67
3年目	H 33	0.6756	90.0			3.80	2.57
4年目	H 34	0.6496	90.0			3.80	2.47
5年目	H 35	0.6246	90.0			3.80	2.37
6年目	H 36	0.6006	90.0			3.80	2.28
7年目	H 37	0.5775	90.0			3.80	2.19
8年目	H 38	0.5553	90.0			3.80	2.11
9年目	H 39	0.5339	90.0			3.80	2.03
10年目	H 40	0.5134	90.0			3.80	1.95
11年目	H 41	0.4936	90.0			3.80	1.88
12年目	H 42	0.4746	90.0			3.80	1.80
13年目	H 43	0.4564	90.0			3.80	1.73
14年目	H 44	0.4388	90.0			3.80	1.67
15年目	H 45	0.4220	90.0			3.80	1.60
16年目	H 46	0.4057	90.0			3.80	1.54
17年目	H 47	0.3901	90.0			3.80	1.48
18年目	H 48	0.3751	90.0			3.80	1.43
19年目	H 49	0.3607	90.0			3.80	1.37
20年目	H 50	0.3468	90.0			3.80	1.32
21年目	H 51	0.3335	90.0			3.80	1.27
22年目	H 52	0.3207	90.0			3.80	1.22
23年目	H 53	0.3083	90.0			3.80	1.17
24年目	H 54	0.2965	90.0			3.80	1.13
25年目	H 55	0.2851	90.0			3.80	1.08
26年目	H 56	0.2741	90.0			3.80	1.04
27年目	H 57	0.2636	90.0			3.80	1.00
28年目	H 58	0.2534	90.0			3.80	0.96
29年目	H 59	0.2437	90.0			3.80	0.93
30年目	H 60	0.2343	90.0			3.80	0.89
31年目	H 61	0.2253	90.0			3.80	0.86
32年目	H 62	0.2166	90.0			3.80	0.82
33年目	H 63	0.2083	90.0			3.80	0.79
34年目	H 64	0.2003	90.0			3.80	0.76
35年目	H 65	0.1926	90.0			3.80	0.73
36年目	H 66	0.1852	90.0			3.80	0.70
37年目	H 67	0.1780	90.0			3.80	0.68
38年目	H 68	0.1712	90.0			3.80	0.65
39年目	H 69	0.1646	90.0			3.80	0.63
40年目	H 70	0.1583	90.0			3.80	0.60
41年目	H 71	0.1522	90.0			3.80	0.58
42年目	H 72	0.1463	90.0			3.80	0.56
43年目	H 73	0.1407	90.0			3.80	0.53
44年目	H 74	0.1353	90.0			3.80	0.51
45年目	H 75	0.1301	90.0			3.80	0.49
46年目	H 76	0.1251	90.0			3.80	0.48
47年目	H 77	0.1203	90.0			3.80	0.46
48年目	H 78	0.1157	90.0			3.80	0.44
49年目	H 79	0.1112	90.0	-48.08	-5.35	3.80	0.42
合計				1555.08	1354.95	190.00	64.52

単純事業費計	1603.16	190.00
--------	---------	--------

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

路線名	箇所名	車線数	延長
中部横断自動車道	富沢～六郷	2	28.3km

■事業費内訳(事業全体)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	156,867	
	改良費		式	1	25,731	
		土工	m3	1,729,301	14,288	
		軟弱地盤改良工	m3	62,762	609	
		法面工	m2	234,802	2,337	
		擁壁工	式	1	1,553	
		管渠工	m	745	89	
		函渠工	m	1,043	1,707	
		排水工	m	21,553	683	
		中央分離帯工	m	28,226	164	
		雑工	式	1	4,301	
	橋梁費		式	1	39,331	
		100m以上	m	5,275	32,897	
		100m未満	m	1,097	6,434	
	トンネル費		式	1	75,610	
		NATM	m	14,930	75,610	
		シールド				
	IC・JCT費		式	1	6,849	
		IC	箇所	4	6,849	
		JCT				
	舗装費		式	1	4,497	
		車道舗装	m2	348,457	4,497	
		歩道舗装	m2	0	0	
	附帯施設費		式	1	4,849	
		交通管理施設工	式	1	4,849	
		遮音壁				
②用地及補償費			式	1	15,003	
	用地費		m2	1,879,420	7,468	
		宅地	m2	204,794	3,686	
		田畑	m2	392,586	3,141	
		山林・原野	m2	1,282,040	641	
		その他				
	補償費		式	1	7,535	
③間接経費			式	1	28,530	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					200,400	

【単価等について】

- 工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用
- 用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
中部横断自動車道	富沢～六郷	2	28.3km

■事業費内訳(残事業)

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①工事費			式	1	138,756	
	改良費		式	1	22,620	
		土工	m3	1,631,211	13,984	
		軟弱地盤改良工	m3	61,882	607	
		法面工	m2	205,626	2,007	
		擁壁工	式	1	1,545	
		管渠工	m	745	89	
		函渠工	m	695	602	
		排水工	m	21,007	638	
		中央分離帯工	m	28,226	164	
		雑工	式	1	2,985	
	橋梁費		式	1	31,685	
		100m以上	m	4,301	27,715	
		100m未満	m	820	3,970	
	トンネル費		式	1	68,891	
		NATM	m	8,617	68,891	
		シールド		0		
	IC・JCT費		式	1	6,470	
		IC	箇所	4	6,470	
		JCT				
	舗装費		式	1	4,497	
		車道舗装	m2	348,457	4,497	
		歩道舗装	m2	0	0	
	附帯施設費		式	1	4,593	
		交通管理施設工	式	1	4,593	
		遮音壁				
②用地及補償費			式	1	9,449	
	用地費		m2	990,793	4,808	
		宅地	m2	162,500	2,925	
		田畑	m2	190,457	1,564	
		山林・原野	m2	637,836	319	
		その他		0	0	
	補償費		式	1	4,641	
③間接経費			式	1	19,887	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
全体事業費					168,091	

【単価等について】

- 工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用
- 用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
中部横断自動車道	富沢～六郷	2	28.3km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	28.3	138	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	261	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			399	

道 整 第 7 8 6 号
平成 2 3 年 7 月 1 3 日

国土交通省関東地方整備局
局 長 下 保 修 様

山梨県知事
横 内 正 明



関東地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の
作成に係る意見照会について（回答）

平成 2 3 年 6 月 3 0 日 付 け 国 関 整 企 画 第 6 3 号 で 照 会 の あ り ま し た 、 「 中 部
横断自動車道 富沢～六郷」の道路事業に対する山梨県の意見は別紙のとおり
です。

(再評価)
【道路事業】

回答様式

事業名	「対応方針（原案）」案	山梨県知事の意見
<p>中部横断自動車道 富沢～六郷</p>	<p>事業継続。 中部横断自動車道は、太平洋の臨海地域と長野・山梨県との連携・交流を促進する高速道路ネットワークを形成し、地域経済の発展、空港・港湾等のアクセス向上にも寄与する事から、早期に整備し、効果発現を図ることが重要である。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>