（再評価）

資料３－２－①
平成２８年度第７回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

中部横断自動車道
（富沢～六郷）

平成28年11月22日

国土交通省　関東地方整備局

目　次

1. 事業の概要 …… 1

2. 事業の進捗状況 …… 13

3. 事業の評価 …… 22

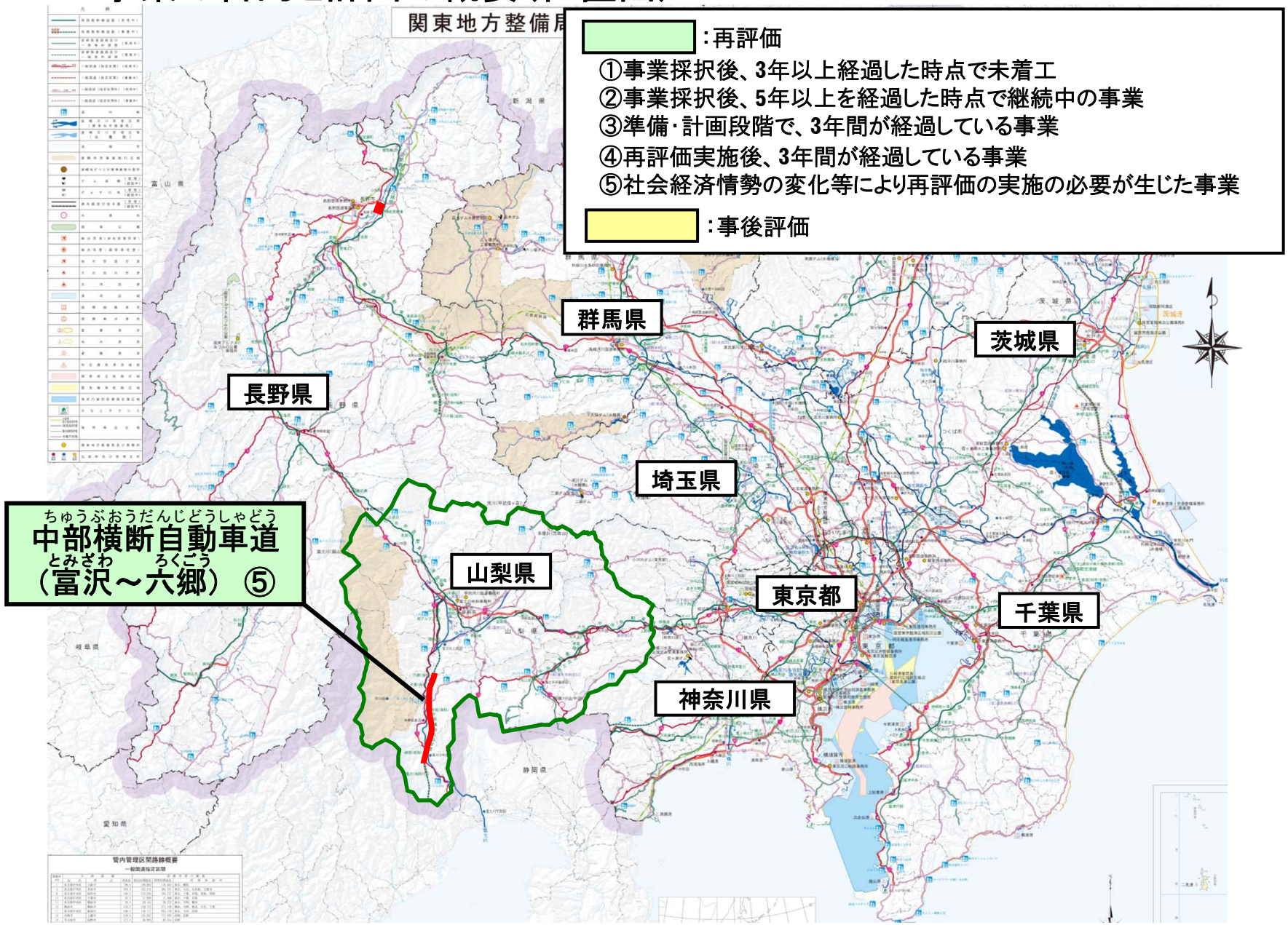
4. 事業の見込み等 …… 25

5. 関連自治体等の意見 …… 26

6. 今後の対応方針（原案）…… 27

1. 事業の概要

（1）－1　事業の目的と計画の概要（位置図）



1. 事業の概要

（1）－2　事業の目的と計画の概要

目的

・広域的な高速道路ネットワークの形成
・物流の効率化、救急医療活動の支援
・災害時の代替道路の確保

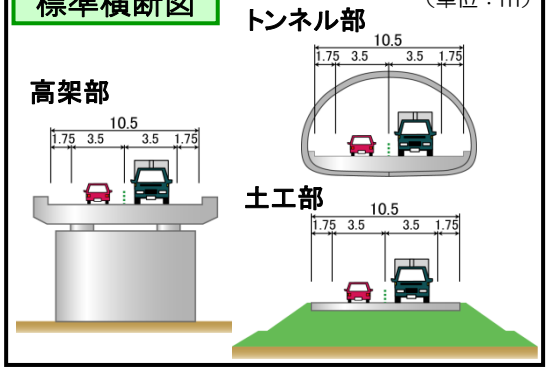
計画の概要

区　　間：自）山梨県南巨摩郡南部町（やまなし みなみこま なんぶ）
　　至）山梨県西八代郡市川三郷町（やまなし にしやつしろ いちかわみさと）
計画延長：28.3km
幅　　員：10.5m
構造規格：第1種第3級
設計速度：80km/h
車線数：4車線（当面2車線で整備）
計画交通量：11,500～16,800台/日
事業化　平成10年12月 施行命令
　　：平成18年　2月 直轄高速方式への整備計画変更
事業費：約2,604億円（前回評価 2,004億円）

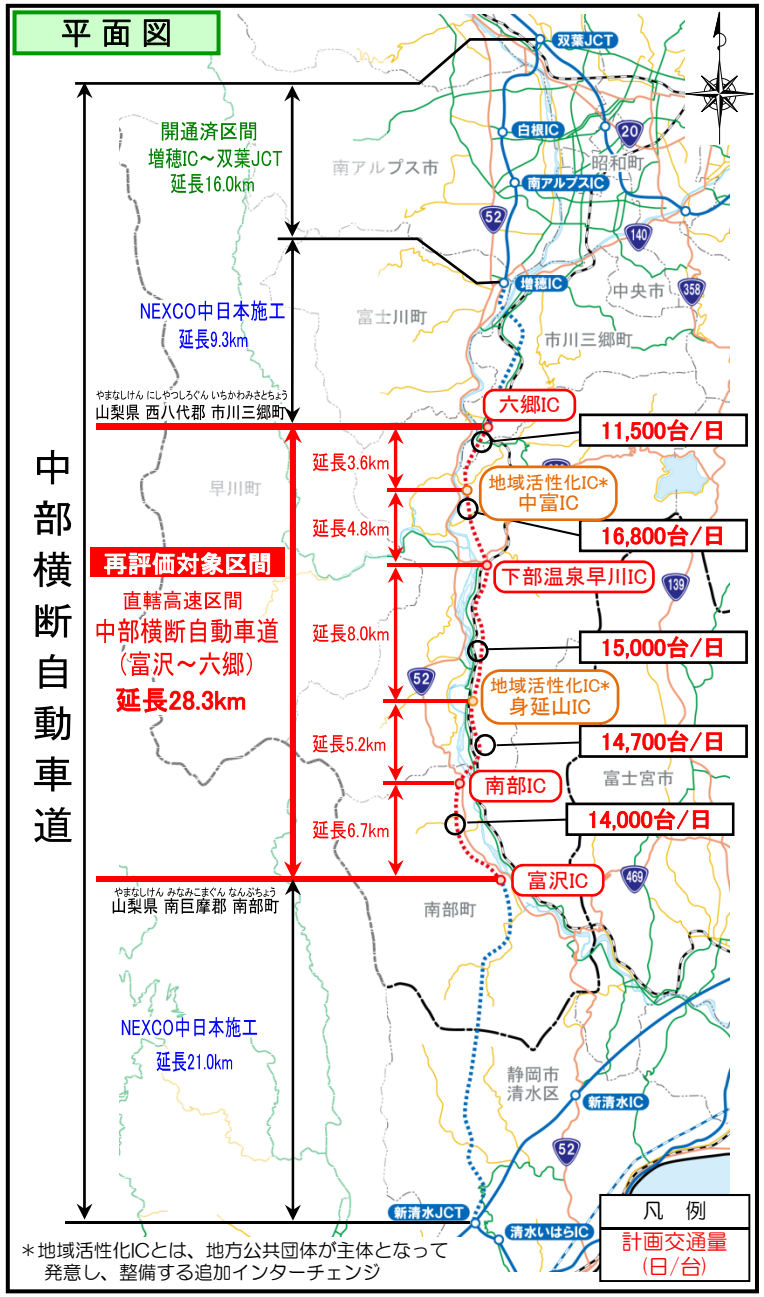
位置図

標準横断図

（単位：m）



平面図

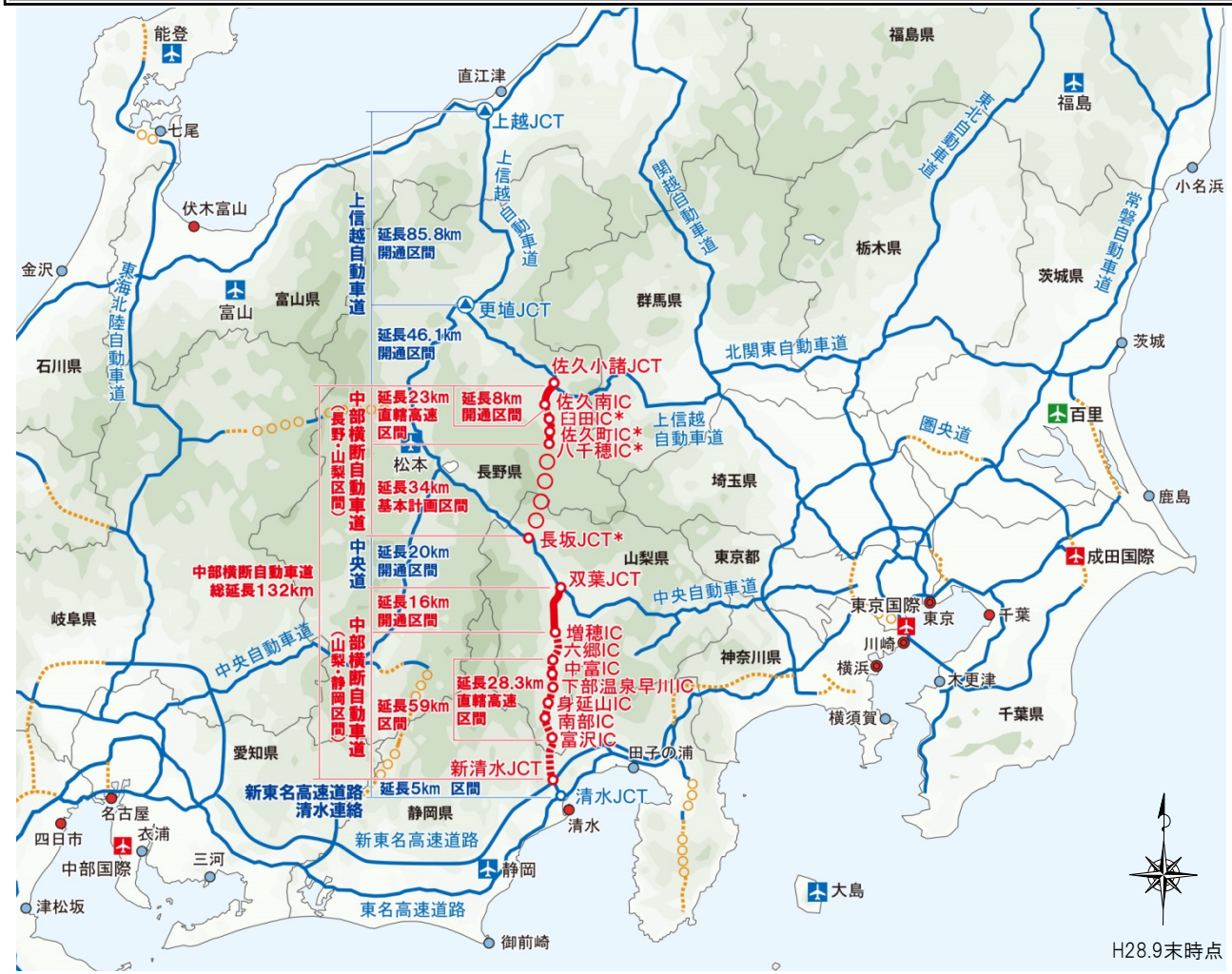


＊地域活性化ICとは、地方公共団体が主体となって発意し、整備する追加インターチェンジ

1. 事業の概要

（1）－3　事業の目的と計画の概要（中部横断自動車道全体事業の概要）

・中部横断自動車道は、静岡県静岡市から長野県小諸市に至る総延長約132kmの高速自動車国道。
・中部横断自動車道の整備により新東名や中央道、上信越道が接続され、太平洋及び日本海の臨海地域と長野県・山梨県との連携の促進、物流体系の確立や広域的観光ゾーンの開発・支援等に寄与するものと期待。
・このうち、富沢IC～六郷IC間は、平成18年から直轄高速方式により事業を開始し、整備を実施中。



H28.9末時点

凡　例		
	中部横断自動車道	その他高規格幹線道路
開　通　区　間	━━━	━━━
整備計画区間・事業中	┅┅┅	┅┅┅
基本計画区間・計画中	○○○○	○○○○

＊IC・JCT名は仮称

1. 事業の概要

（1）－4　事業の目的と計画の概要（周辺の状況）

・中部横断自動車道（富沢～六郷）は、南アルプス山脈と富士山に挟まれた山岳地域を通過し、富士川やJR身延線、国道52号と並行。
・通過する箇所の現在の土地利用は、大部分が山地林。

＊地域活性化ICとは、地方公共団体が主体となって発意し、整備する追加インターチェンジ

1. 事業の概要

(1)－5　事業の目的と計画の概要(国道52号の交通特性)

・中部横断自動車道に並行する国道52号の交通特性は、周辺地域に起終点をもつ内々交通が43%。
・起終点のどちらかが周辺地域にある内外交通が34% 、周辺地域を通過する外々交通(主に山梨県中心部から静岡県)は、約23%となっている。

中部横断周辺の主な利用交通特性

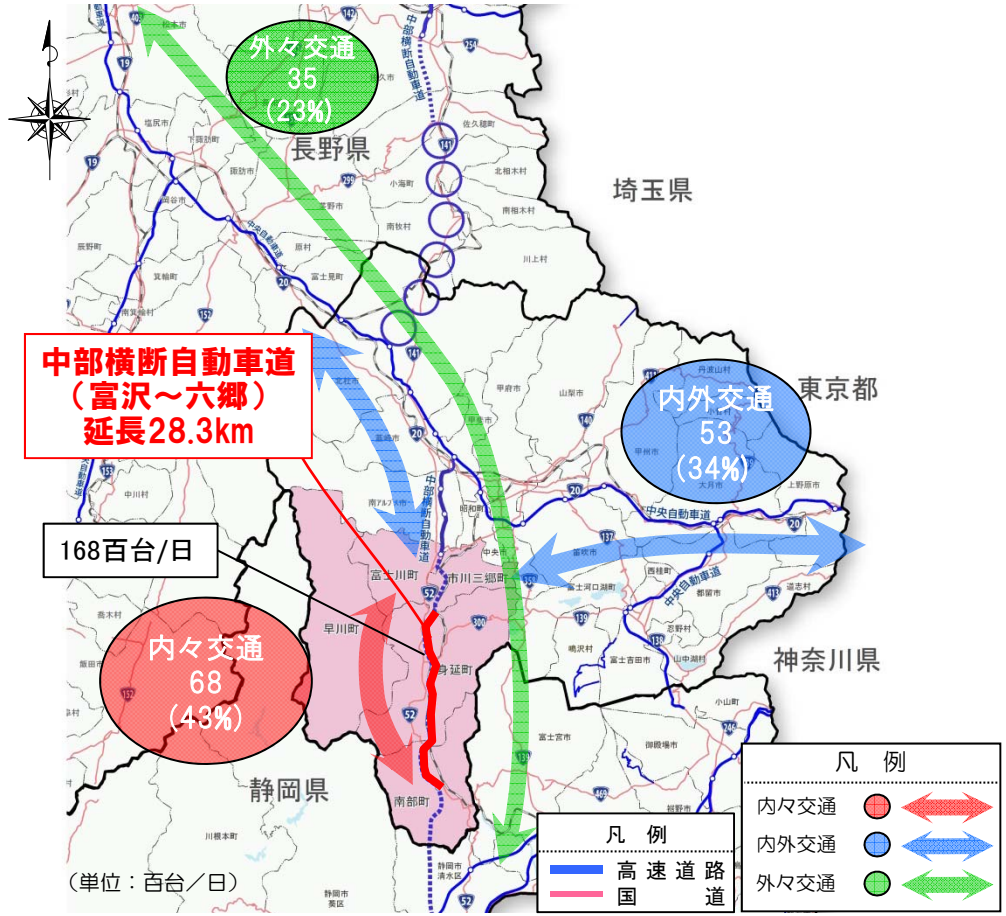


表　国道52号の交通特性

国道52号OD内訳	交通量(百台/日)	比率
周辺地域(内々)	68	43%
周辺地域とその他の地域(内外)	53	34%
周辺地域 ⇔ その他県内	46	29%
周辺地域 ⇔ 他県	7	5%
通過交通(外々)	35	23%
合計	156	100%

内々交通が43%
内外交通が34%
外々交通が23%

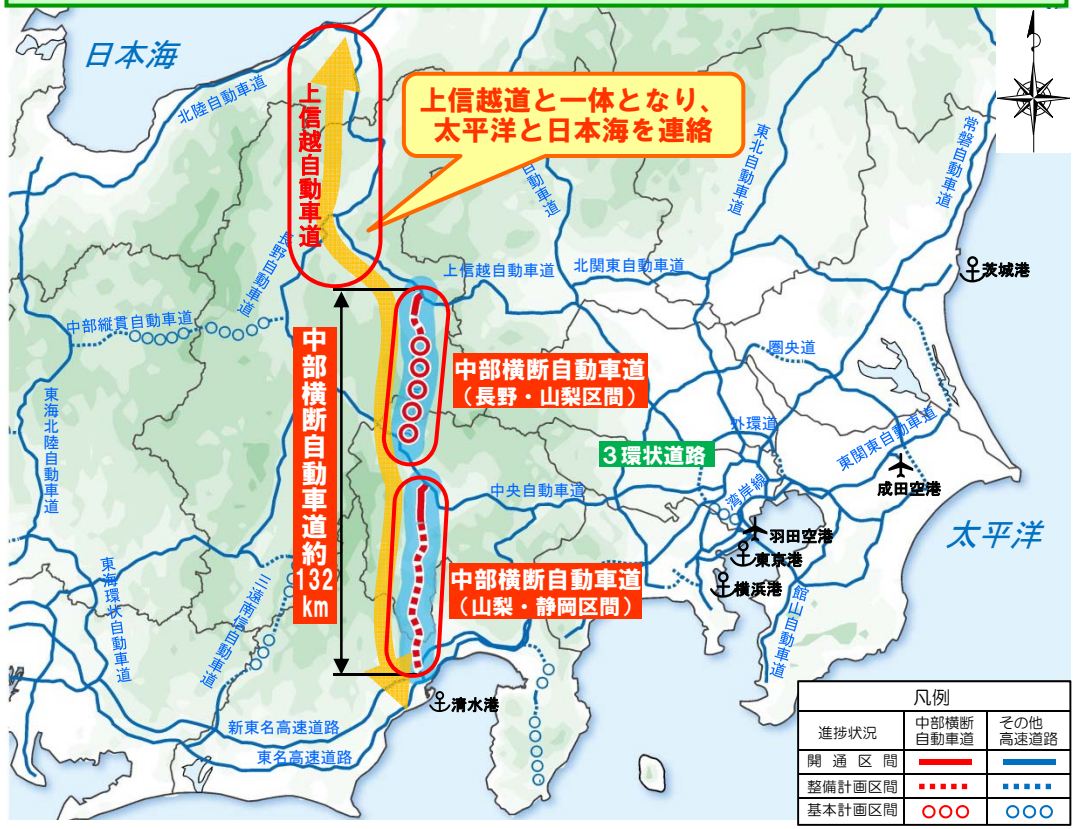
※周辺地域とは、当該事業が通過する地域及び隣接する地域の身延町、市川三郷町、富士川町、南部町、早川町の5市町
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

1. 事業の概要

（2）－1　事業の必要性（広域ネットワークの形成）

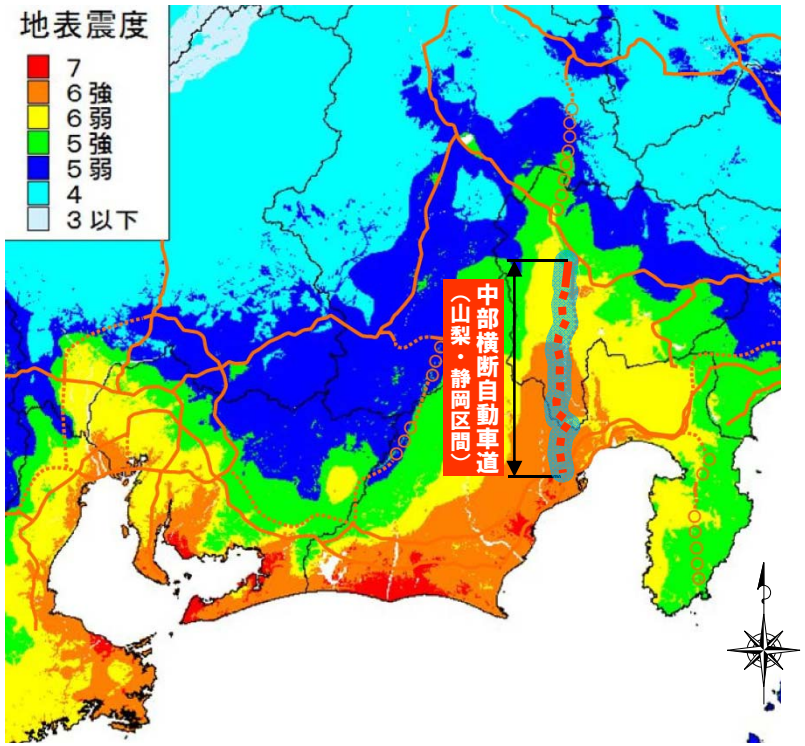
・中部横断自動車道は、上信越道、中央道、新東名の3本の高規格道路を結び、高速ネットワークを形成。
・「国土形成計画（全国計画）」においては「日本海・太平洋2面活用型国土」が提唱され、ネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、双方の連携強化が求められる。
・上信越道と一体となって、日本海側と太平洋側の国際拠点港湾等と内陸部が連結され、広域的な物流体系を形成。
・内陸路線と沿岸路線が接続するネットワークを形成するとともに、東海・東南海地方の被災時の代替路や広域的な災害時の救急・救援ルートとしても機能。

首都圏における環状ネットワークを形成



出典:中部横断自動車道パンフレット（甲府河川国道事務所発行）記載内容をもとに作成

東海・東南海・南海地震の震度想定分布



出典:内閣府 防災情報のページHP
「南海トラフの巨大地震モデル検討会（第二次報告）追加資料
9.地表震度分布図（基本ケース；地域毎拡大）
「基本ケース 地表震度_関東・中部」をもとに作成

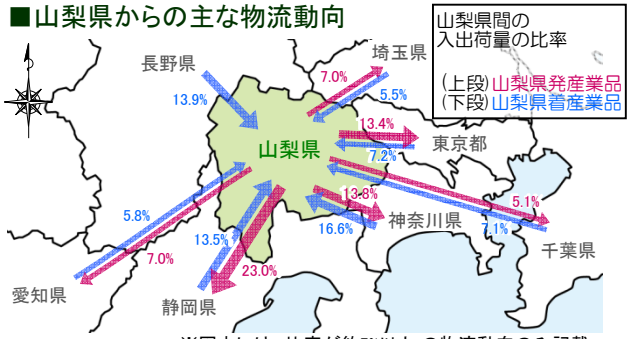
1. 事業の概要

（2）－2　事業の必要性（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、静岡県の割合が多く、中部横断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。

山梨県の物流動向

■山梨県からの主な物流動向



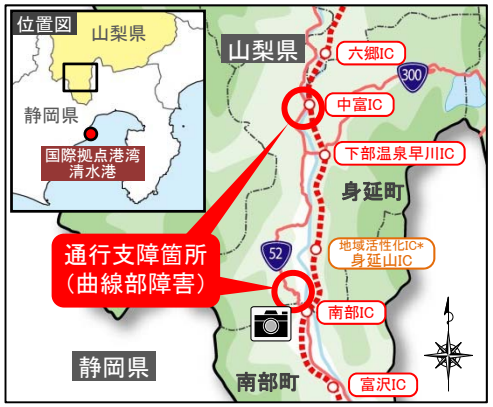
※図中には、比率が約5%以上 の物流動向のみ記載。
山梨県の総入荷量：36,092(トン/3days) ※山梨県内の入荷量除く
山梨県の総出荷量：37,660(トン/3days) ※山梨県内の出荷量除く
出典：H22物流センサス

■中部横断自動車道
沿線市町村の事業所数

市町村名	事業所数
甲斐市	2,973
昭和町	1,529
中央市	1,449
南アルプス市	2,905
富士川町	744
市川三郷町	791
身延町	892
早川町	91
南部町	471

出典：H26経済センサス

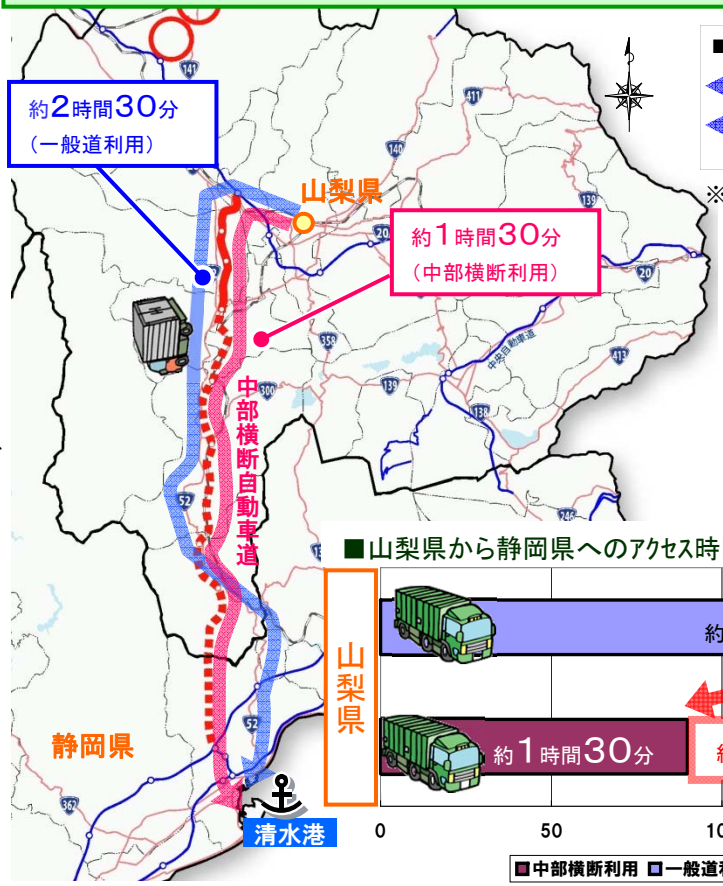
■国道52号の通行支障箇所



国道52号の通行支障箇所

H28.10撮影

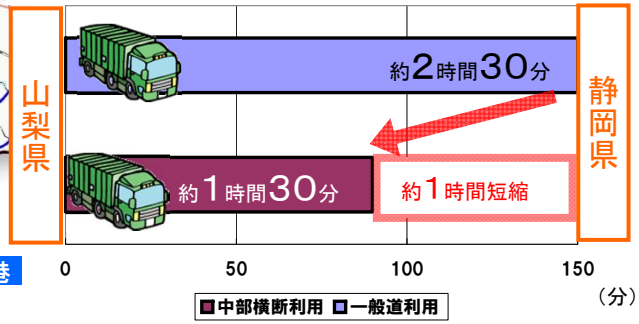
中部横断自動車道の整備に伴う物流の効率化



■想定される搬送路
整備前の搬送路
中部横断整備後の搬送路

※山梨県：山梨県庁
静岡県：清水港

■山梨県から静岡県へのアクセス時間の短縮



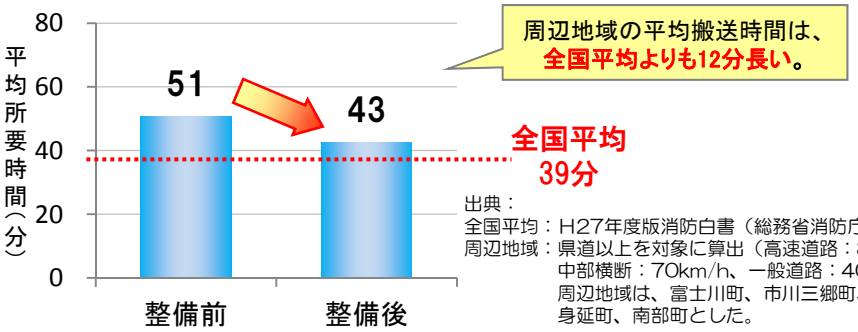
1. 事業の概要

(2)－3　事業の必要性(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搬送時間は約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、所要時間の減少に伴い、救命率の改善が見込まれる。

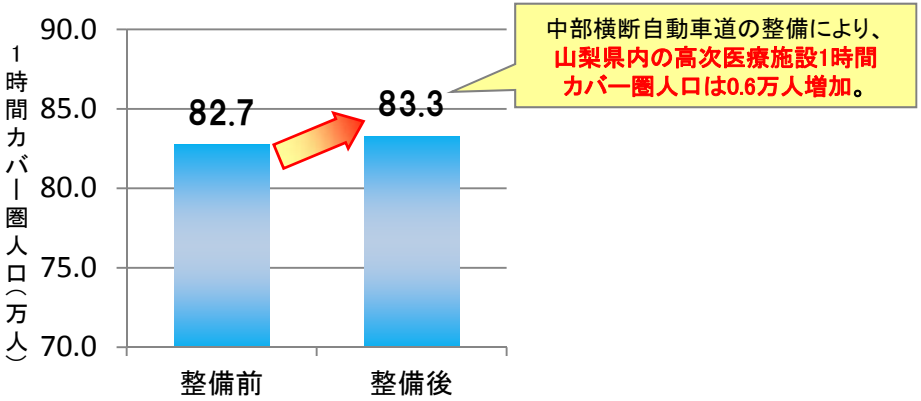
中部横断自動車道の周辺地域の現状

■第3次医療施設までの平均搬送時間(周辺地域の平均値)



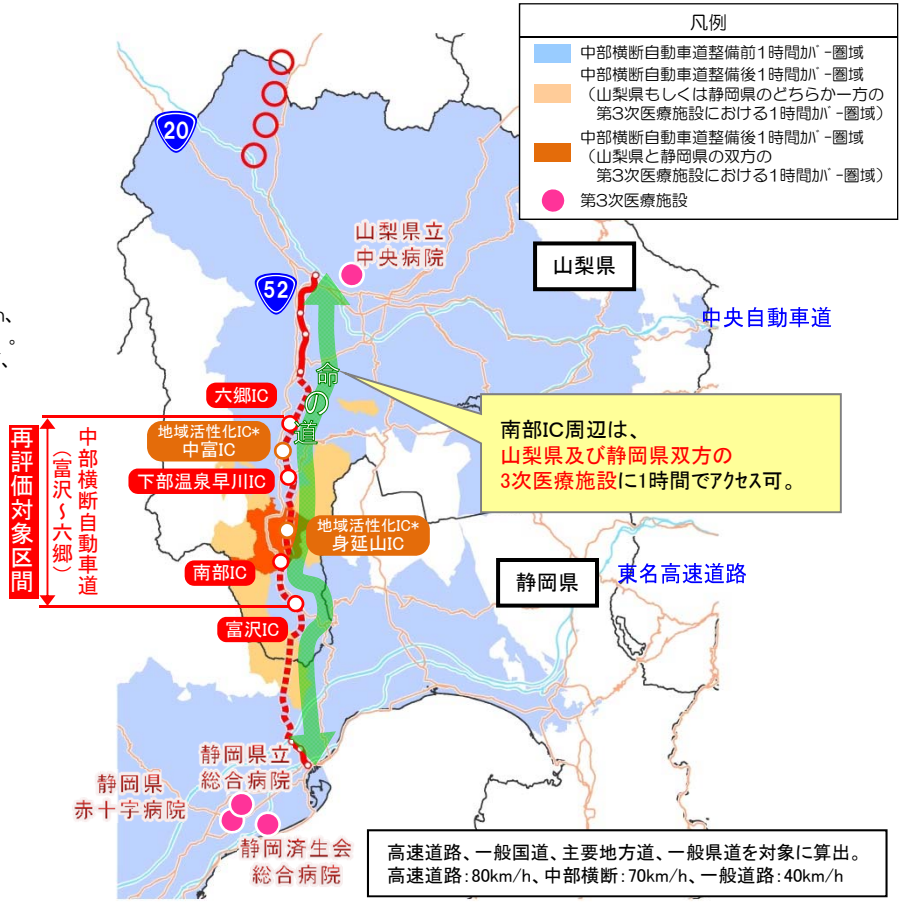
出典：
全国平均：H27年度版消防白書（総務省消防庁）
周辺地域：県道以上を対象に算出（高速道路：80km/h、中部横断：70km/h、一般道路：40km/h）。
周辺地域は、富士川町、市川三郷町、早川町、身延町、南部町とした。

■山梨県における第3次医療施設1時間カバー圏人口



出典：H22国勢調査メッシュデータ

山梨県及び静岡県の第3次医療施設の1時間ｶﾊﾞｰ圏が拡大



＊地域活性化ICとは、地方公共団体が主体となって発意し、整備する追加インターチェンジ

1. 事業の概要

（2）－4　事業の必要性（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。

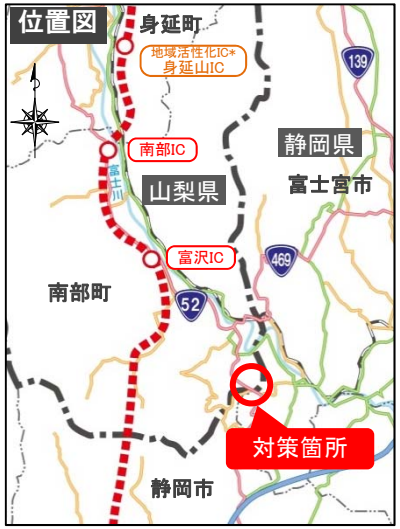
多発する国道52号の通行止め

■国道52号の雨による通行規制履歴（H23年度～H27年度）

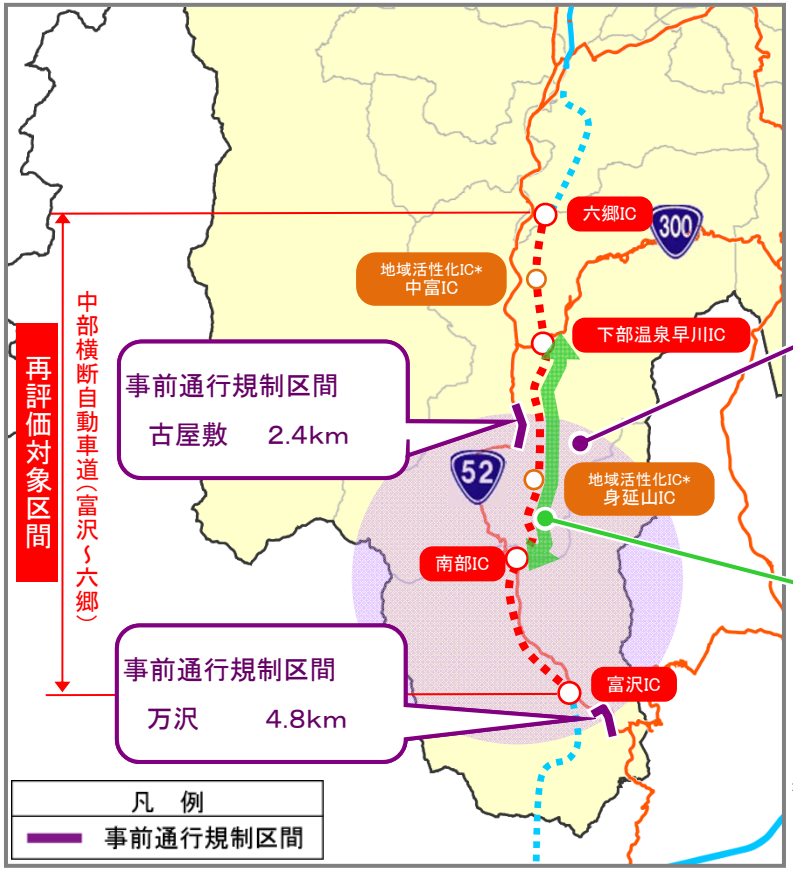
規制区間名	規制回数	のべ規制時間
万沢	7回	60時間10分
古屋敷	7回	57時間00分

出典：甲府河川国道事務所提供資料

■国道52号における防災対策
（万沢地区防災事業）



中部横断自動車道の整備に伴う脆弱なネットワークの解消



「古屋敷」と「万沢」が通行止めになった場合に、孤立が懸念される人口

約12,500人

出典：H22国勢調査より算出

■中部横断自動車道整備後

「古屋敷」と「万沢」が通行止めになったとしても、迂回が可能

＊地域活性化ICとは、地方公共団体が主体となって発意し、整備する追加インターチェンジ

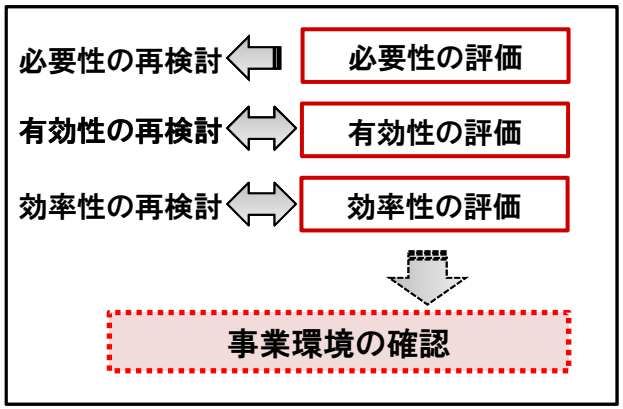
1. 事業の概要

(2)－5　事業の必要性((参考)防災機能の評価)

・東日本大震災の経験を踏まえ、現行の3便益B/Cでは十分に評価できない防災機能を評価。

防災機能評価の基本的考え方

・防災機能の評価に当たっては、事業の「必要性の評価」「有効性の評価」「効率性の評価」の3つの観点により評価を行う。



【必要性】
・国や地方公共団体が策定する防災に関する計画や地域の課題等を踏まえ、当該事業を実施しない場合において、道路の防災機能等が十分でない又は支障を来すことを明らかにすることにより評価

【有効性】
・当該事業の実施による改善の度合いを数値等により計測し、その有効性を評価

【効率性】
・効率的に事業実施が行われることについて、複数案や過去の実績等との費用の比較により評価

具体的な評価方法

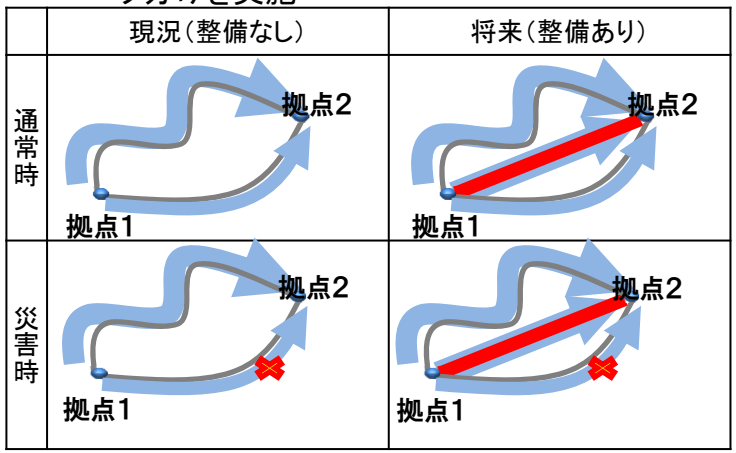
【対象災害】地震、津波、豪雨・豪雪、火山

【拠点設定】地域の防災計画等に基づき、災害発生時に甚大な被害を受ける地域や孤立する恐れのある地域、救助・救援活動や広域的な物資の輸送の拠点等を設定

支援拠点		被災拠点	
広域	・都道府県庁、政令市役所所在地 ・陸上自衛隊駐屯地	地震	・震度7以上の市町村
交通	・地域境界の最寄IC ・空港 ・港湾(重要港湾以上) ・貨物ターミナル駅	津波	・浸水する市町村
地域	・圏域中心都市 ・広域輸送物資拠点 ・災害拠点病院 ・道の駅、SA/PA ・建設・交通当局の事務所	豪雨・豪雪	・落雪、土砂災害、雪崩等により孤立する恐れのある市町村
		火山	・火山災害警戒地域に指定される市町村

【ネットワーク設定】主要地方道以上のネットワークを対象

【指標】整備の有無、災害の有無による拠点間の期待所要時間を算出し、数値に基づきランク分けを実施

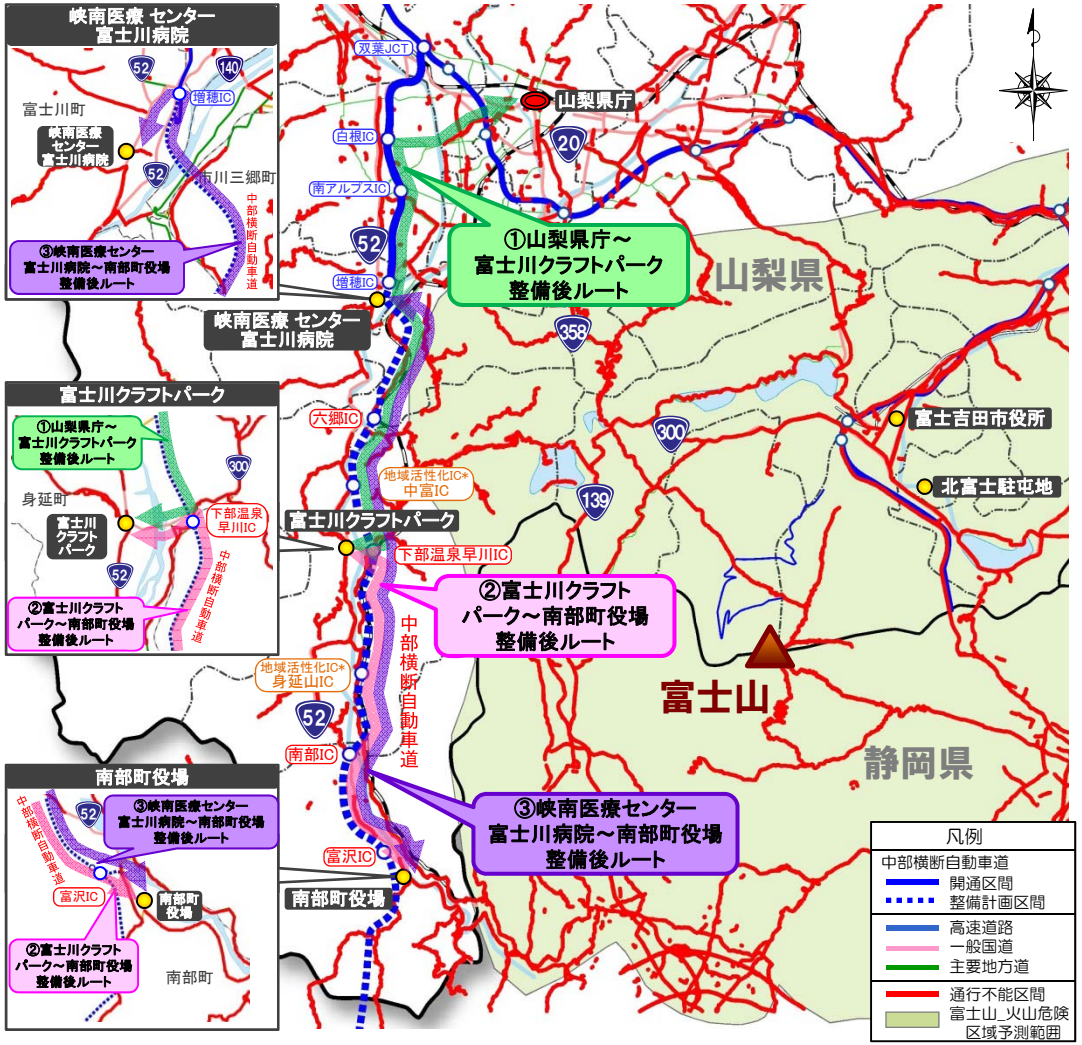


ランク	脆弱度	解釈
A	0	災害時も通常時と同じ期待所要時間
B	0より大～1/3未満	災害時は通常時の1.5倍未満の期待所要時間
C	1/3以上～1未満	災害時は通常時の1.5倍以上の期待所要時間
D	1	災害時には到達不可能

1. 事業の概要

(2)－5　事業の必要性((参考)防災機能の評価)

・中部横断自動車道(富沢～六郷)の整備により、当該路線を通過する主要拠点間の5ペア中3ペアでリンク評価が改善。
・本事業において、東海・東南海・南海地震時における代替性の高い輸送ルートを確保し、物資輸送拠点や災害拠点病院への所要時間が短縮するとともに、当該地域で重要な支援拠点への結びつきの改善に寄与、有効性の高い事業と評価できる。



地域が抱える課題

・東海地震では、震源により近い身延町以南の国道52号をはじめとして、300 号、139 号などの路線の一部区間で通行が困難になると想定
・国道52号は、第一次緊急輸送道路として位置づけられているが、代替路が少なく、国際コンテナ通行支障箇所を抱えており、特に物流等への影響が懸念

防災機能の評価

拠点ペア単位									評価
対象ペア			脆弱度		評価ランク		改善度		
No	支援拠点	被災拠点	整備前	整備後	整備前	整備後	通常時	災害時	
①	山梨県庁	富士川クラフトパーク	1.00	0.06	D	B	0.18	1	◎
②	富士川クラフトパーク	南部町役場	1.00	0.00	D	A	0.22	1	◎
③	峡南医療センター富士川病院	南部町役場	1.00	0.00	D	A	0.33	1	◎
④	北富士駐屯地	南部町役場	1.00	1.00	D	D	0.06	0	－
⑤	富士吉田市役所	南部町役場	1.00	1.00	D	D	0.06	0	－

※山梨県庁:都道府県庁、富士川クラフトパーク:広域的物資輸送拠点、富士川病院:災害拠点病院、北富士駐屯地:陸上自衛隊駐屯地、富士吉田市役所:圏域中心都市

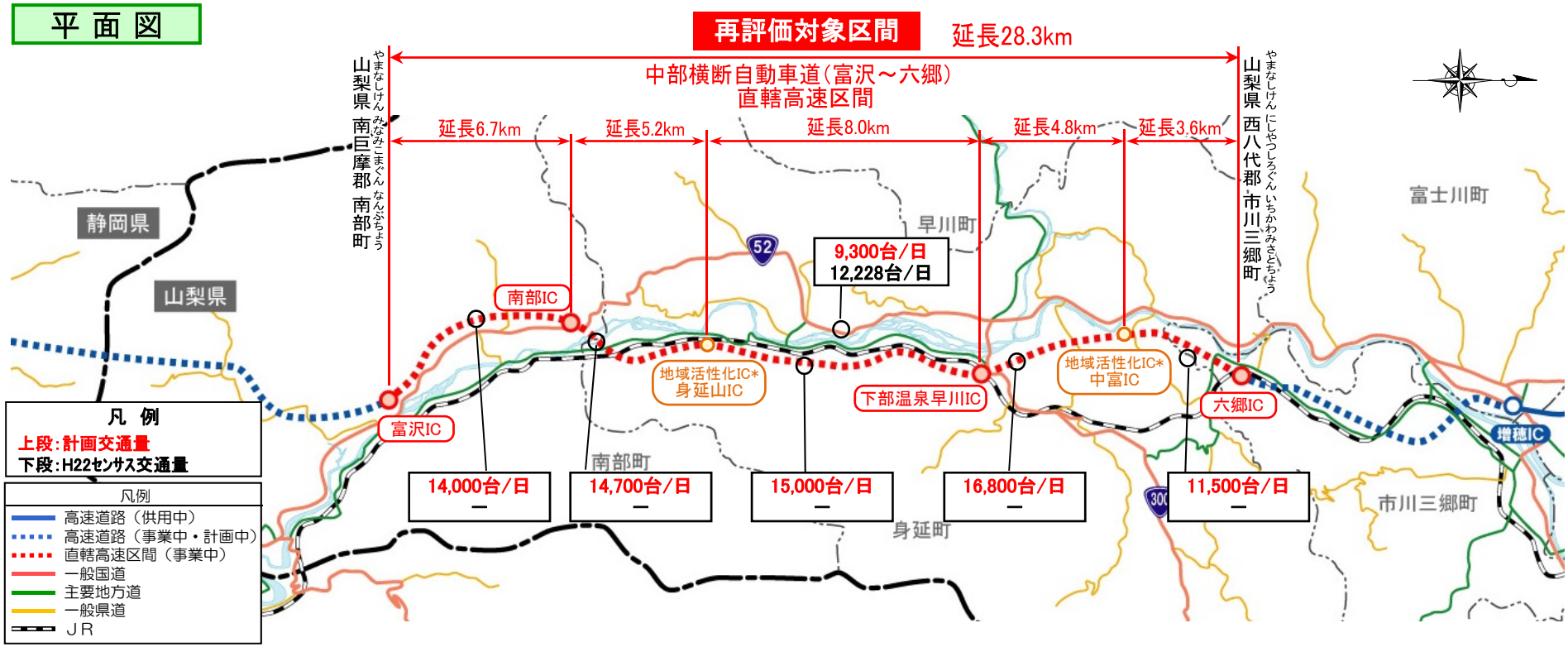
2. 事業の進捗状況

（1） 事業の経緯

○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10年12月 ： 同区間の施行命令
○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）
○平成18年度 ： 用地着手
○平成20年度 ： 工事着手
○平成24年4月 ： 地域活性化IC（身延山IC）の追加設置の認可
○平成25年6月 ： 地域活性化IC（中富IC）の追加設置の認可

※正式名称；新清水JCT

平 面 図

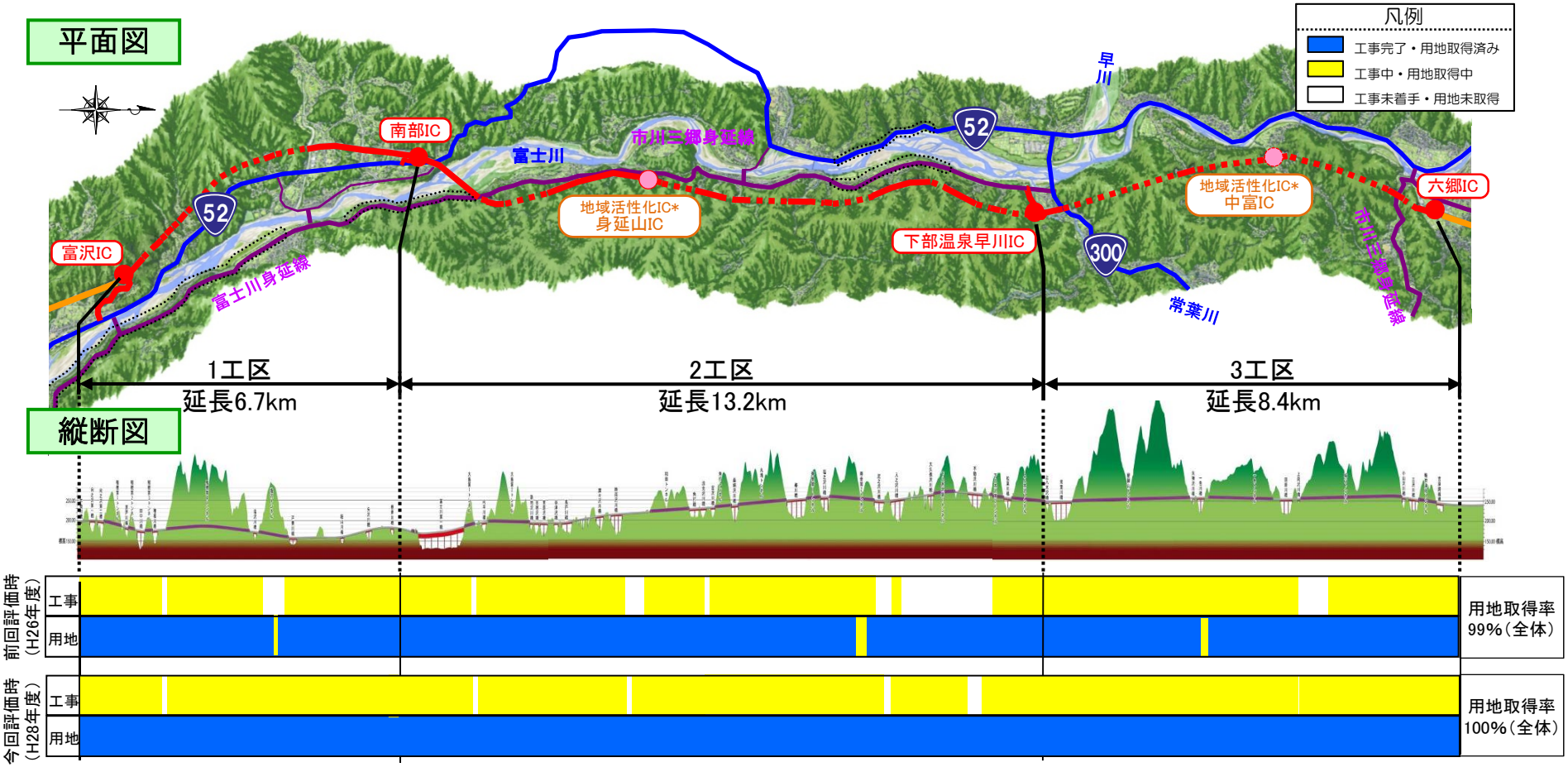


＊地域活性化ICとは、地方公共団体が主体となって発意し、整備する追加インターチェンジです。

2. 事業の進捗状況

（2）－1　残事業の概要

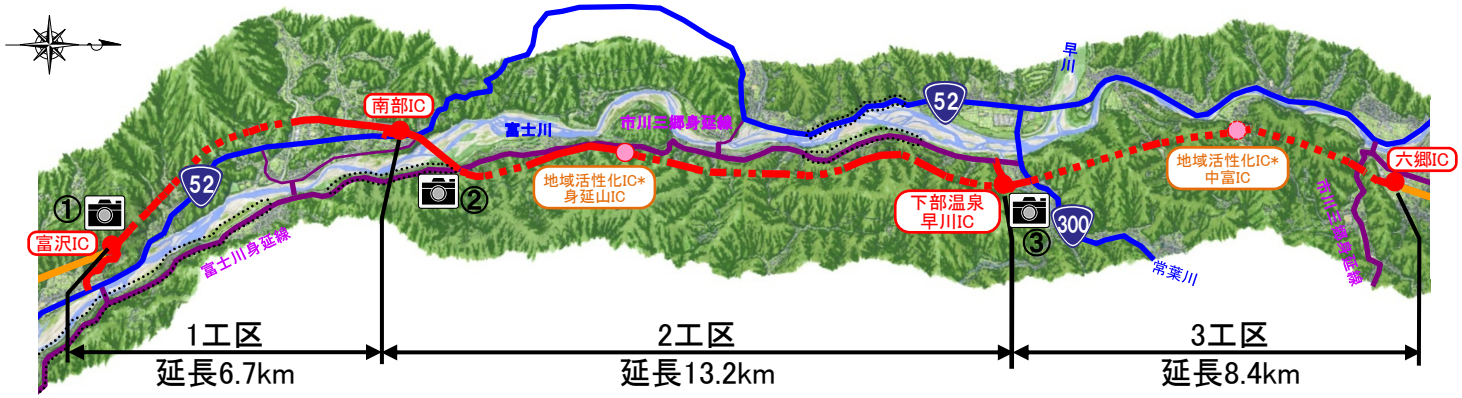
・延長約28kmの内訳は、約15kmがトンネル、約6kmが橋梁、約7kmが土工である。
・用地取得は　100%取得済。
・トンネルは、全体19本の内、完成が1本、工事中が18本。
・橋梁は、全体41橋の内、完成が12橋、工事中が29橋。



＊地域活性化ICとは、地方公共団体が主体となって発意し、整備する追加インターチェンジ。

2. 事業の進捗状況

（2）－2　前回事業評価以降の主な進捗状況



前回評価時
（H26）

（H26.10撮影）

（H26.10撮影）

（H26.10撮影）

今回評価時
（H28）

（H28.10撮影）

（H28.8撮影）

（H28.10撮影）

2. 事業の進捗状況

（3）－1　付帯意見（平成26年12月）

・平成26年12月の事業評価監視委員会において付された付帯意見を踏まえ、「事業費の精査」が完了した内容について報告する。

■付帯意見

（2）審議

1）再評価対象事業の概要説明

・河川事業２件、道路事業５件、港湾事業１件の概要説明。

2）審議

・事務局より説明された再評価対応方針（原案）は、８件を対応方針（原案）のとおり、了承する。

＜評価対象事業＞

事業名	重点案件	事業箇所名	事業主体	対応方針（原案）	審議結果
河川		利根川・江戸川直轄河川改修事業（稲戸井調節池）	関東地方整備局	継続	対応方針（原案）のとおり了承
		江戸川特定構造物改築事業（行徳可動堰改築）	関東地方整備局	継続	対応方針（原案）のとおり了承
道路		一般国道17号　新大宮バイパス	関東地方整備局	継続	対応方針（原案）のとおり了承
		一般国道17号　与野大宮道路	関東地方整備局	継続	対応方針（原案）のとおり了承
		一般国道17号　本庄道路	関東地方整備局	継続	対応方針（原案）のとおり了承
	○	一般国道17号　上尾道路	関東地方整備局	継続	対応方針（原案）のとおり了承
		中部横断自動車道　富沢～六郷	関東地方整備局	継続	対応方針（原案）のとおり了承
港湾	○	横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	関東地方整備局	継続	対応方針（原案）のとおり了承

○：特に重点的な審議を要する案件として選定された事業

＜委員からの主な意見等＞

（道路事業）

・中部横断自動車道 富沢～六郷について、対応方針（原案）のとおり了承する。
ただし、事業費の精査が完了次第、速やかに次回再評価を実施すること。

H26.12　事業評価監視委員会

2. 事業の進捗状況

（3）－2　事業費増加の要因

①トンネル支保構造・補助工法の変更に伴う増額　・・・・・・・・・・・・・（約350億円増額）

②建設発生土の処理に伴う増額　・・・・・・・・・・・・・（約190億円増額）

③工事用道路の構造見直しに伴う増額　・・・・・・・・・・・・・（約　60億円増額）

合計（約600億円増額）

項目		事業変更内容	増減
①	トンネル支保構造・補助工法の変更に伴う増額	○施工段階において想定より脆い地盤であったため、支保構造変更、補助工法の追加などによる工事費の増額が必要となった。 ○施工段階において掘削中の突発的な湧水の発生に伴い、止水対策や排水処理の追加により工事費の増額が必要となった。	＋約350億円
②	建設発生土の処理に伴う増額	○観測井戸や川へ重金属類（セレン）の溶出したことで、安全性を強化した盛土構造の見直しを行い、それに伴う工事費が増額。 ○受入先（下山地区）の搬入処理可能量を超える第2種要対策土を場外中間処理施設で処理を行うため増額が必要となった。	＋約190億円
③	工事用道路の構造見直しに伴う増額	○工事用道路は土工による計画としていたが、想定以上に地形が急峻であり地表改変が必要な事が判明。地盤が非常に脆いため、地表改変の少ない構造に変更することが余儀なく、工事費の増額が必要となった。	＋約60億円
合計			＋約600億円

2. 事業の進捗状況

(3)－2　事業費増加の要因

①トンネル支保構造・補助工法の変更に伴う増額（約350億円増額）

- トンネル工事を行う当該地域の地盤は、掘削の際、急激に細かく砕け膨張する性質を持つ特殊な泥岩が広く分布。
- 特殊な泥岩を含む地盤の脆い箇所では、トンネル掘削面の崩落や地盤の膨張による断面変形が生じるなど、当初想定することが困難な事象が発生し、支保構造変更、補助工法の追加などによる工事費の増加が必要となった。
- また掘削中の突発的な湧水の発生に伴い、止水対策や排水処理の追加により工事費の増額が必要となった。
- これら難航事象の対策実施により、工事工程の遅延が発生。

○全19トンネルで発生している難航事象

No	トンネル名	延長	掘削長 H28.9末	崩落	変形	出水	重金属※
1	楮根第一	380	196	●			●
2	楮根第二	131	131	●			●
3	楮根第三	165	165	●	●		●
4	楮根第四	1,852	1,083	●		●	●
5	塩沢	649	125	●	●		●
6	大島第一	211	211	●			
7	大島第二	902	118	●		●	●
8	和田	731	731	●			●
9	角打	310	151				
10	丸滝	925	899				
11	帯金第一	267	154	●		●	
12	帯金第二	856	245	●			●
13	下八木沢第一	399	0				
14	下八木沢第二	284	90	●			●
15	上八木沢	672	574	●		●	●
16	醍醐山	2,410	2,410	●			●
17	一色	1,275	980	●			●
18	城山	2,087	1,428	●	●		●
19	鴨狩津向	355	355	●		●	●

重金属※：自然由来の重金属（セレン等）が基準値を超えて溶出する掘削土の発生

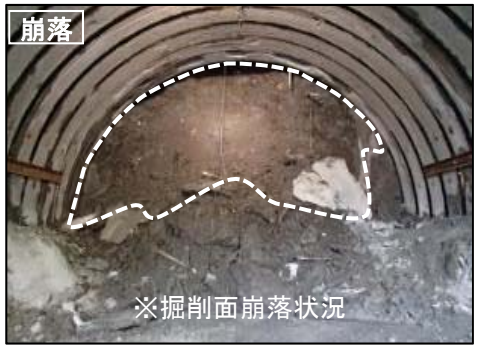
1. 脆い地盤（特殊な泥岩）

掘削による圧力解放や乾湿により急激に細かく砕ける

「スレーキング」とは

泥岩が降雨などにより水分を吸収し、乾燥収縮を繰り返すことにより、崩れて細粒化する現象。

2. トンネル工事で発生した難航事象



＜施工時の掘削面状況＞
脆い地質箇所で掘削面の崩落が頻繁に起きる状態が続き、掘削面へのモルタル吹付だけでは安定性が確保出来ない。

2. 事業の進捗状況

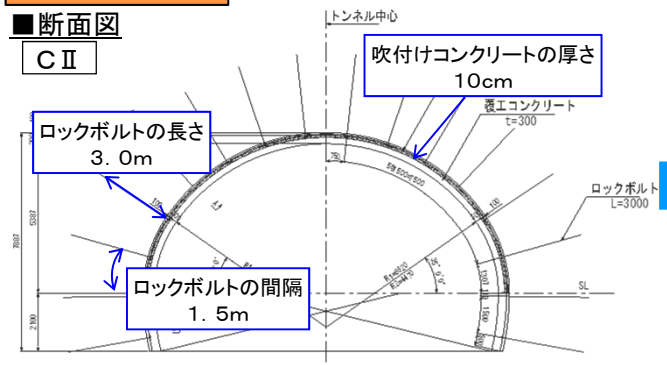
(3)－2 事業費増加の要因

1)崩落対策(支保構造変更と補助工法の追加例)

当初(設計段階)

■断面図

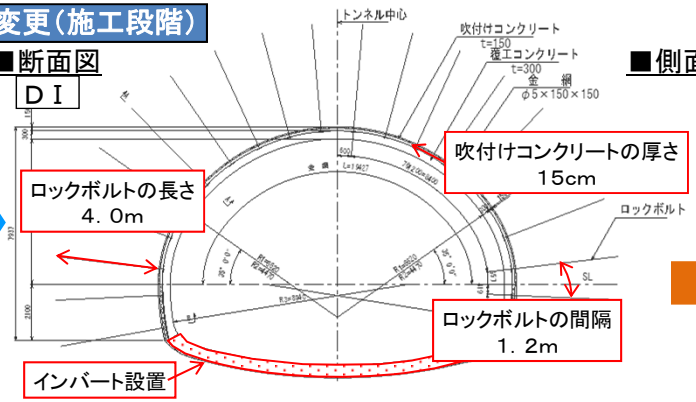
CⅡ



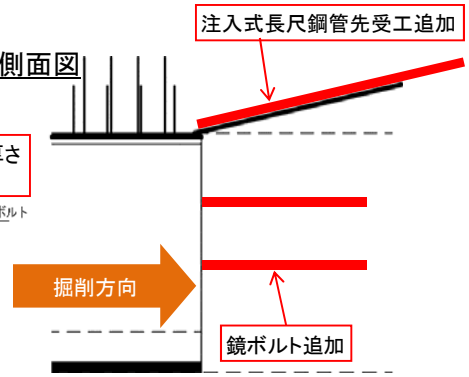
変更(施工段階)

■断面図

DⅠ

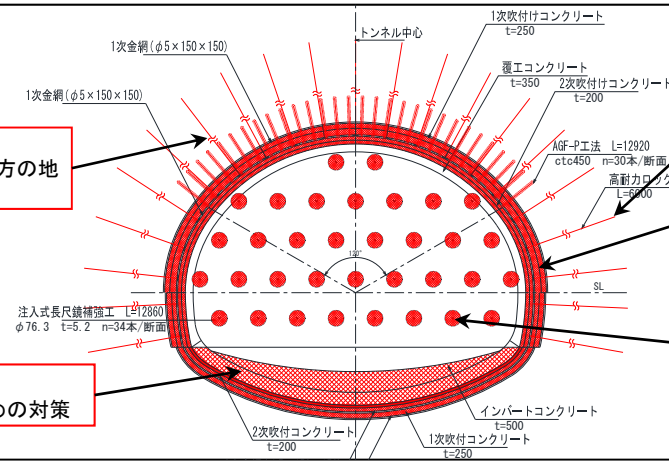


■側面図



2)変形対策(二重支保工の追加例)

■断面図



注入式長尺鋼管先受工追加
掘削時の天井崩落を防止するための前方の地山補強

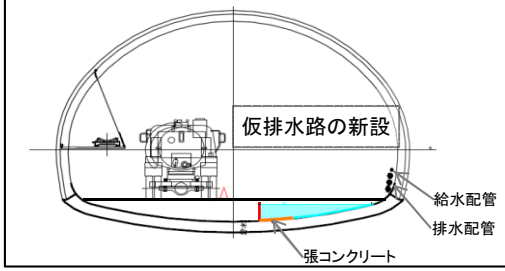
ロックボルト長
4.0m→6.0m へ変更

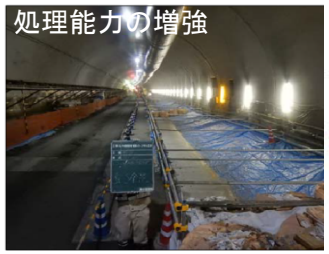
二重支保工の設置

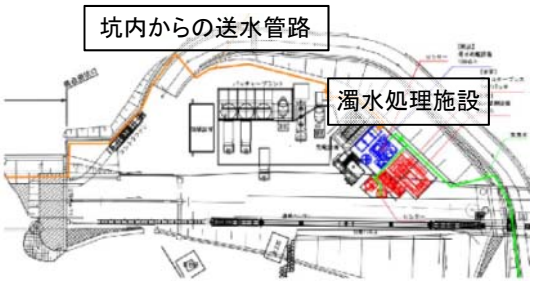
鏡補強工の施工
トンネル前方地盤の緩み抑制・掘削面安定のための対策

インバートストラット
断面早期併合により変位を抑制するための対策

3)出水対策(排水処理能力増強と濁水処理の対応例)







2. 事業の進捗状況

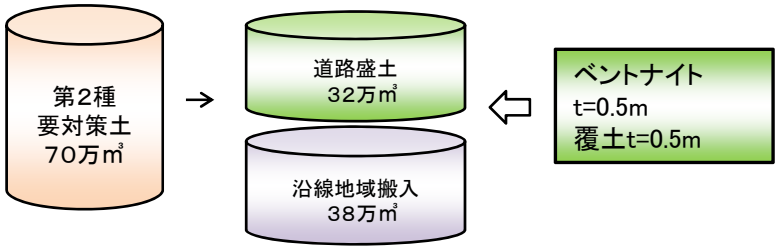
(3)－2　事業費増加の要因

②建設発生土の処理に伴う増額(約190億円増額)

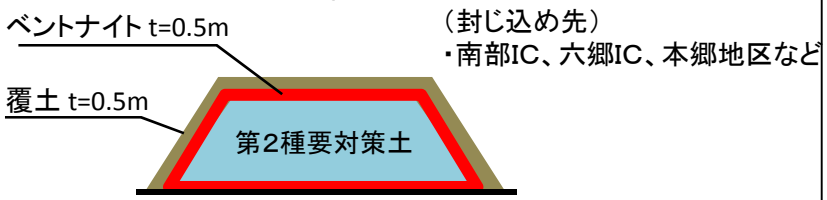
- 掘削土には自然由来の重金属類(セレン等)を含む土砂(第2種要対策土)が発生し、「封じ込め盛土」により安全な処理が必要。
- 水平ボーリングやトンネル掘削土砂の判定実績を基に第2種要対策土の発生量について見直しが生じた。
- 当初の「封じ込め盛土」の施工箇所において、観測井戸と周辺河川へセレンの溶出が発生(H25.10月)したため、安全性を強化した盛土構造の見直しを行い、それに伴う工事費の増額が必要となった。
- 受入先(下山地区)の搬入処理可能量を超える第2種要対策土を場外中間処理施設で処理を行うため工事費の増額が必要となった。

当初全体想定

◆発生土利用マニュアル(H22.2月　専門家による検討委員会)に基づく「封じ込め盛土」



＜当初構造＞

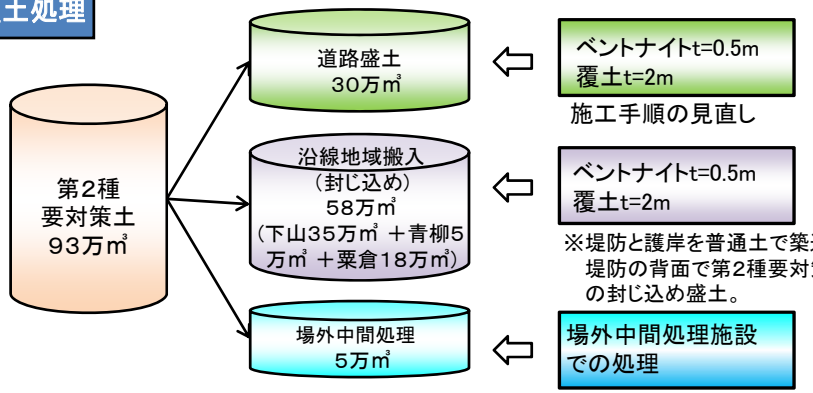


(封じ込め先)
・南部IC、六郷IC、本郷地区など

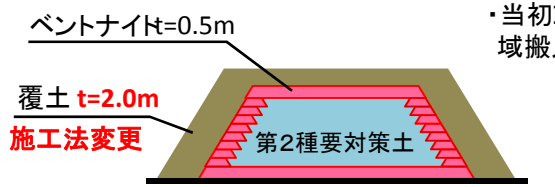
当初施工法：盛土後、法面にベントナイトを貼り付け

現時点の第2種土処理

◆マニュアル改訂(H26.2月　同検討委員会)に基づき安全強化した「封じ込め盛土」



＜封じ込め盛土　構造変更＞



(追加封じ込め先)
・当初ICの他、新たな沿線地域搬入先を追加

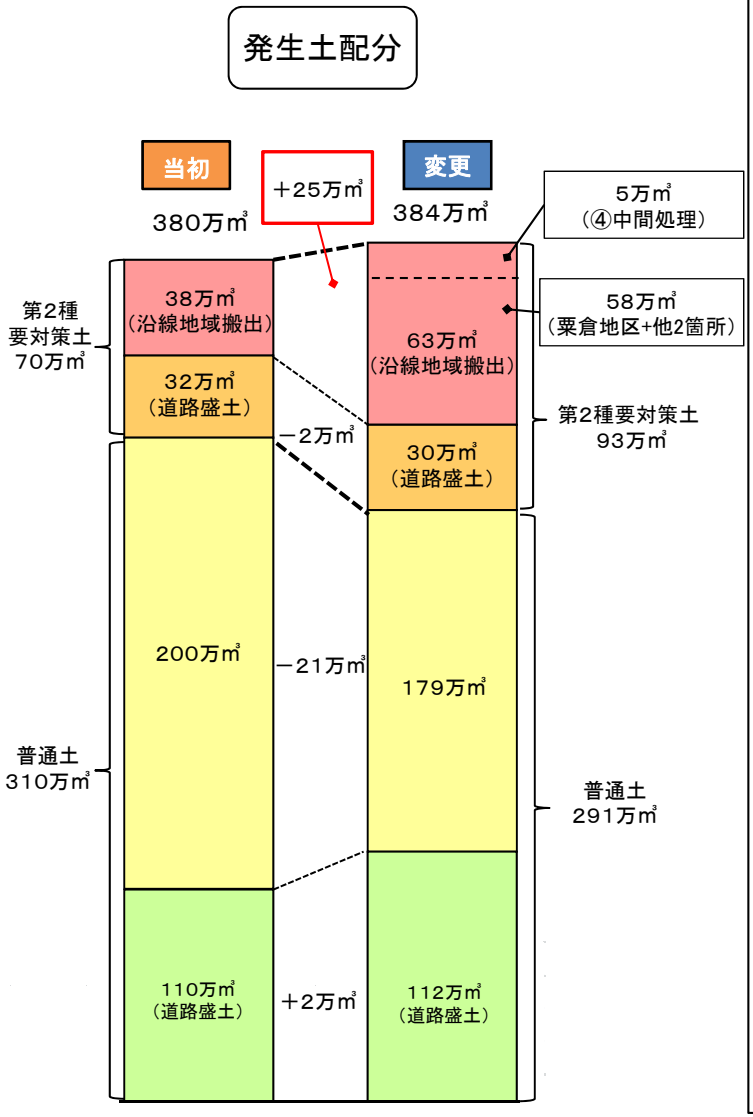
施工法変更：盛土1段毎に側面ベントナイトと覆土を先行して施工

セレン：過剰摂取で人体に影響を及ぼす物質のため、土壌汚染対策防止法にあげられる特定有害物質の一つ。トンネル掘削土砂の「泥岩」に含まれている。

2. 事業の進捗状況

（3）－2　事業費増加の要因

■建設発生土処理の内訳

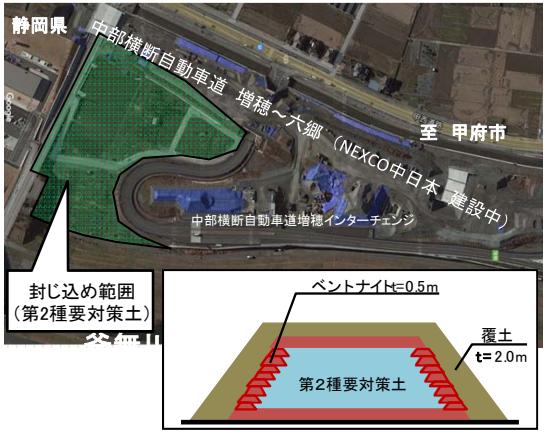


■第2種要対策土の処分先

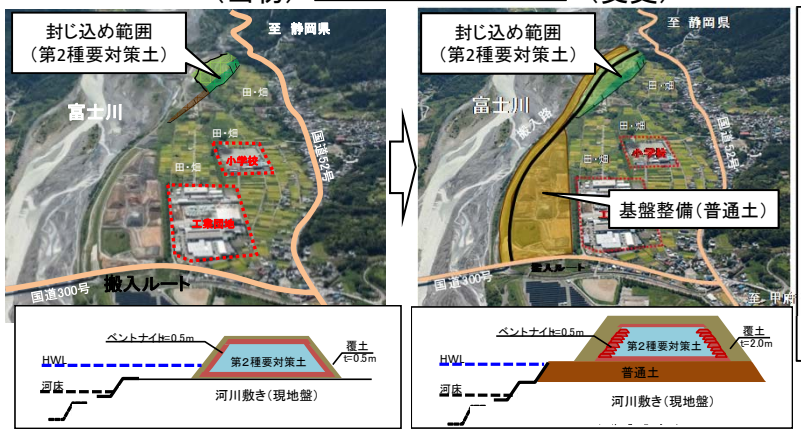
○第2種要対策土の増加と封じ込め盛土構造の変更により、
　封じ込め可能量を確保するために搬入場の追加が必要となった。

①粟倉地区　18万㎥の処理

②青柳地区　5万㎥の処理

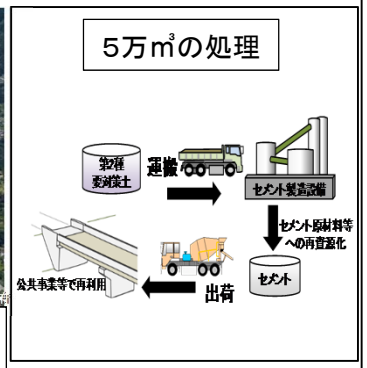


③下山地区（当初）　35万㎥の処理　（変更）



④中間処理

5万㎥の処理



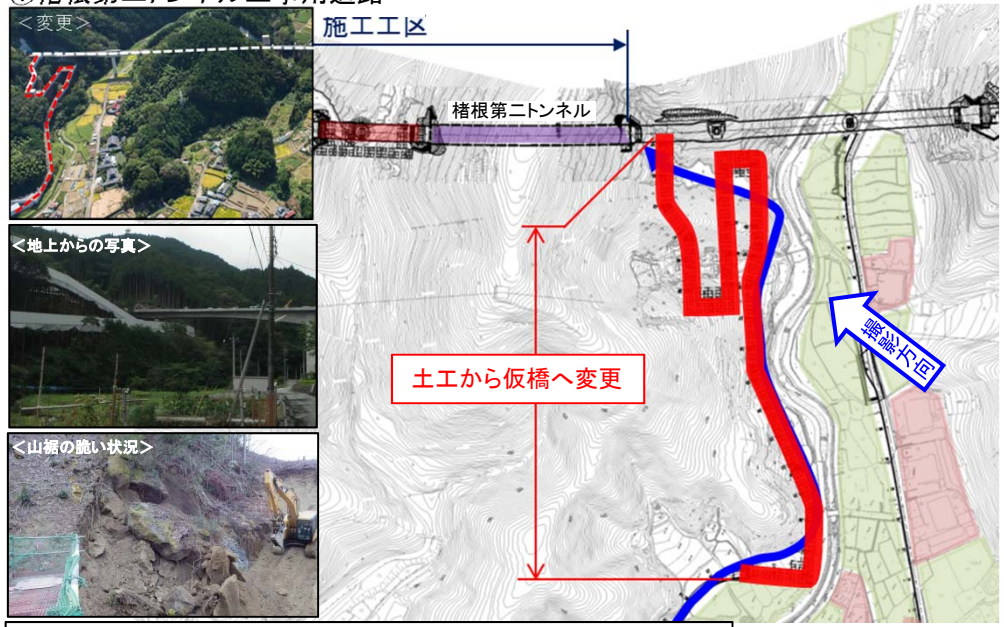
2. 事業の進捗状況

（3）－2　事業費増加の要因

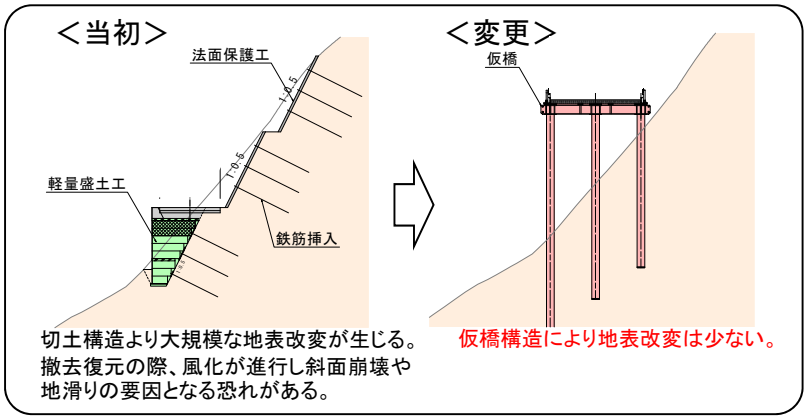
③工事用道路の構造見直しに伴う増額（約60億円増額）

- 当初、工事用道路については、経済性等を踏まえ土工により計画をしていた。
- 現地地形に基づく詳細な設計を行ったところ、想定以上に山間部の地形が急峻であり、大規模な切土・盛土等の改良が必要となった。
- 当該山間地域の地盤は掘削により露岩すると急激に細かく砕けやすい性質（スレーキング）を持つことから、地表面の改変が少ない工法(LIBRA工法)を採用するなど、工事費の増額が必要となった。

①椿根第二トンネル工事用道路



凡例
- ：集落、住宅等
- ：耕作地
- ：当初（地表改変が生じる土工構造）
- ：変更（地表改変が少ない仮橋構造）



■　LIBRA（リーブラ）工法

3. 事業の評価

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。
【3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】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

1)計算条件

		〔参考:前回評価(H26)〕
・基準年次	:平成28年度	平成26年度
・供用開始年次	:平成32年度	平成30年度
・分析対象期間	:供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	:平成17年度道路交通センサス	平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	:平成42年度	平成42年度
・計画交通量	:11,500～16,800(台/日)	12,200～16,600(台/日)
・事業費	:約2,604億円	約2,004億円
・総便益(B)	:約2,344億円(約5,934億円※)	約2,302億円(約5,769億円※)
・総費用(C)	:約2,620億円(約 2,644億円※)	約1,972億円(約2,127億円※)
・費用便益比(B/C)	: 0.9	1.2

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

1）事業全体

<table>
<tr><td rowspan="2">便益(B)</td><td>走行時間
短縮便益</td><td>走行経費
減少便益</td><td>交通事故
減少便益</td><td>総便益</td><td rowspan="4">費用便益比
（B／C）

0.9</td></tr>
<tr><td>2,041億円</td><td>231億円</td><td>72億円</td><td>2,344億円</td></tr>
<tr><td rowspan="2">費用(C)</td><td colspan="2">事業費</td><td colspan="2">維持管理費</td><td>総費用</td></tr>
<tr><td colspan="2">2,540億円</td><td colspan="2">80億円</td><td>2,620億円</td></tr>
</table>

2）残事業

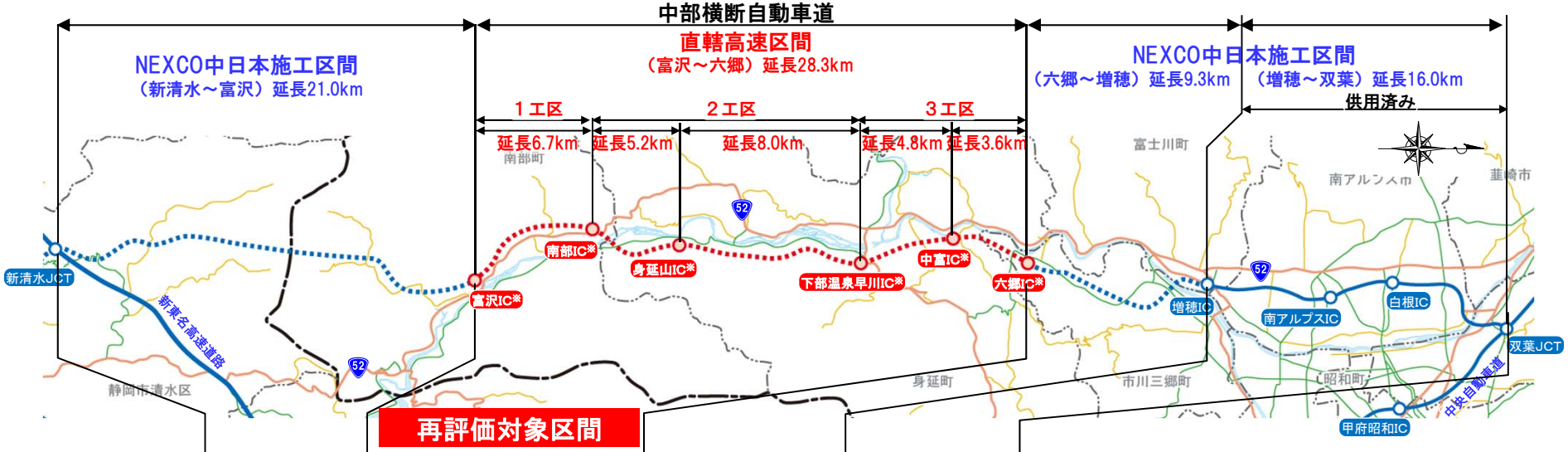
<table>
<tr><td rowspan="2">便益(B)</td><td>走行時間
短縮便益</td><td>走行経費
減少便益</td><td>交通事故
減少便益</td><td>総便益</td><td rowspan="4">費用便益比
（B／C）

2.8</td></tr>
<tr><td>2,041億円</td><td>231億円</td><td>72億円</td><td>2,344億円</td></tr>
<tr><td rowspan="2">費用(C)</td><td colspan="2">事業費</td><td colspan="2">維持管理費</td><td>総費用</td></tr>
<tr><td colspan="2">764億円</td><td colspan="2">80億円</td><td>844億円</td></tr>
</table>

注1）便益・費用については、平成28年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。
注2）費用及び便益額は整数止めとする。
注3）費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
注4）便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

基準年：平成28年度

（参考）区間別の費用便益分析の試算



	新清水～富沢 延長：21.0km	富沢～六郷 延長：28.3km	六郷～増穂 延長：9.3km	増穂～双葉 延長：16.0km	B/C	残B/C	備考
①富沢～六郷	－	○	－	－	0.9	2.8	
②新清水～増穂	○	○	○	－	1.5	5.4	

■3便益による費用便益分析

【費用】

基準年における現在価値			事業費	維持管理費
①富沢～六郷	事業全体	2,620億円	2,540億円	80億円
	残事業	844億円	764億円	80億円

【3便益】

基準年における現在価値			走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益
①富沢～六郷	事業全体	2,344億円	2,041億円	231億円	72億円
	残事業	2,344億円	2,041億円	231億円	72億円

【3便益による費用便益比】

費用便益比（B/C）		
①富沢～六郷	事業全体	2,344億円/2,620億円 ＝0.9【前回1.2】
	残事業	2,344億円/844億円 ＝2.8【前回2.4】

■中部横断自動車道（新清水～増穂）での一体評価

基準年における現在価値			事業費	維持管理費
②新清水～増穂	事業全体	5,010億円	4,765億円	245億円
	残事業	1,395億円	1,218億円	177億円

基準年における現在価値			走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益
②新清水～増穂	事業全体	7,624億円	7,140億円	277億円	206億円
	残事業	7,522億円	7,054億円	278億円	190億円

費用便益比（B/C）		
②新清水～増穂	事業全体	7,624億円/5,010億円 ＝1.5
	残事業	7,522億円/1,395億円 ＝5.4

4. 事業の見込み等

・平成3年12月に吉原JCT※～増穂IC間の基本計画決定、平成8年12月に同区間の整備計画決定。
・平成10年12月に吉原JCT※～増穂IC間の施行命令。
・平成18年2月に吉原JCT※～増穂IC間の整備計画変更（富沢IC～六郷IC間を直轄高速方式で整備）。
・平成18年度より用地取得に着手。平成20年度より工事に着手し、現在、橋梁、トンネル工事及び改良工事を施工中。
・平成31年度全線供用に向け、事業を促進する。
・開通後は、環境モニタリング調査を平成33年度まで、工事用道路撤去を平成34年度まで実施するため、事業期間は5年延伸。（H29年度→H34年度）

※正式名称：新清水JCT

■事業の計画から完成までの流れ（中部横断）

前回再評価　今回再評価

年　度		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
整備計画変更																3年間実施			
測量・調査・設計			測量 地質	地質 設計	地質 設計	地質 設計	地質 設計	地質 設計	地質 設計	調査 設計	調査 設計	調査 設計	調査 設計	調査 設計	調査 設計	環境 モニタリング	環境 モニタリング	環境 モニタリング	
設計・用地説明			設計	設計 用地	用地	用地													
埋蔵文化財調査					埋文	埋文		埋文											
用地交渉			取得開始							収用 99%	収用 99%	完了							
1工区	工事 （前回）				改良・橋梁	改良・橋梁	改良・橋梁	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	供用開始	供用開始			
	工事				改良・橋梁	改良・橋梁	改良・橋梁	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	舗装・設備	工事用道路 撤去	工事用道路 撤去	工事用道路 撤去	
2工区	工事 （前回）				改良	改良・橋梁	改良・橋梁	改良	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	供用開始		供用開始	5年間延伸	
	工事				改良	改良・橋梁	改良・橋梁	改良	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	舗装・設備	工事用道路 撤去	工事用道路 撤去	工事用道路 撤去
3工区	工事 （前回）				改良・橋梁	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	供用開始	供用開始			
	工事				改良・橋梁	改良・橋梁・TN	改良・橋梁・TN	改良・橋梁・TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	改良・橋梁 TN	舗装・設備	工事用道路 撤去	工事用道路 撤去	工事用道路 撤去	

※完成年度は、費用便益比設定した年次である

5. 関連自治体等の意見

（1） 山梨県からの意見

（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。

6. 今後の対応方針（原案）

（1）事業の必要性等に関する視点

・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。
・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。
・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。
・中部横断自動車道を利用することにより、第3次医療施設への救命率の改善が見込まれる。
・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。
・費用対効果（B/C）は0.9であるが、残事業費用対効果（残事業B/C）は2.8。

（2）事業進捗の見込みの視点

・用地取得は100%。
・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施工中。
・平成31年度全線供用に向け、事業を促進する。
・供用後は、環境モニタリング調査を平成33年度まで、工事用道路撤去を平成34年度まで実施するため、事業期間は5年延伸。

（3）対応方針（原案）

・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の観点から、事業の必要性・重要性が高く、コスト縮減を踏まえつつ早期に2車線整備を図ることが適切である。