

(再評価)

資 料 4

令和7年度第1回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一括審議案件資料

1. 中部横断自動車道(富沢～六郷)

令和7年8月4日

国土交通省 関東地方整備局

令和7(2025)年度 第1回 事業評価監視委員会 一括審議案件一覧

事業区分	事業名	再評価理由 ※1	事業採択	前回評価	全体事業費 (億円)	完成予定年度 ※2	B/C	前回評価からの主な変更点 及び理由	再評価の視点	関係自治体の意見	前回評価時の付帯意見及び対応	対応方針 (原案)
道路	1 中部横断自動車道(富沢～六郷)	⑤	H17	R5	3,222	R11	1.5 (0.7) ※3	前回評価から事業費に変更はあるが、事業全体に顕著な変化は生じていない。	本事業は、全線開通により、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、災害時の代替路の確保が図られたところであり、事業の必要性・重要性は高く、残る事業を実施することが妥当と考えます。	(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、重要な高速道路です。 ・既に開通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、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、国は県や沿線市町村と連携しながら、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事業完了をお願いいたします。	なし	継続

※1 再評価理由

①:事業採択後3年間が経過した時点で未着工の事業

②:事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業

③:準備・計画段階で3年間が経過している事業

④:再評価実施後5年間が経過している事業

⑤:社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

※2 費用便益比算定上設定した完成予定年度

※3 上段の値は、一体評価区間の費用便益分析結果を示す。下段()書きの値は、単独区間の費用便益分析結果を示す。

(1) 中部横断自動車道(富沢～六郷)

1. 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
- ・災害時の代替路の確保

2. 事業概要

区間：自)山梨県南巨摩郡南部町
至)山梨県西八代郡市川三郷町

計画延長・幅員：28.3km・10.5m

車線数：2車線

計画交通量：12,000～15,200台/日

事業化：平成10年度(1998年度) 施行命令
平成17年度(2005年度)
直轄高速方式への整備計画変更

全体事業費：(前回)3,154億円 (今回) 3,222億円

3. 事業の進捗状況等

- ・令和3年8月29日に全線開通済。工事用道路の撤去及び建設発生土の対応等を実施中。
- ・原材料費やエネルギーコストが高騰。
- ・要対策土の処分及び流出対策(約43億円)、工事用道路の撤去(約15億円)、材料単価・労務費の上昇(約10億円)による事業費増加(約68億円)。

4. 事業の効果等

- ・中部横断自動車道の開通により、移動・輸送時間が短縮され、山梨県を中心に経済活動が活性化。経済効果は、全体で約367億円/年。
- ・開通により、沿線での企業立地が、直近6カ年で9件、今後5カ年の計画として5件あり、地域の雇用を創出。

5. 事業の投資効率性

【事業全体】	(前回)	(今回)
総便益B:	約10,600億円 (約2,036億円)	約16,299億円 (約3,380億円)
総費用C:	約7,620億円 (約4,146億円)	約11,093億円 (約4,764億円)
B/C =	1.4 (0.7)	1.5 (0.7)
算出マニュアル: (前回) R4.2 (今回) R7.2		
基礎データ: (前回) H27センサス (今回) H27センサス		
B/C算定上設定した完成年度: (前回) R11(2029) (今回) R11(2029)		
※ B/Cの値は新清水JCT～双葉JCTを対象とした場合		
() 書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果		

6. 概要図

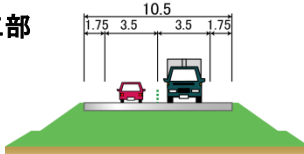
位置図



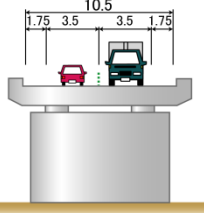
標準断面図

(単位: m)

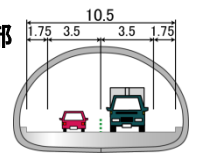
土工部



高架部



トンネル部



日平均交通量: R6.7.29(月)～8.4(日)
(トラフィックカウンター計測値)

NEXCO中日本施工
増穂IC～双葉JCT
延長16.0km

NEXCO中日本施工
六郷IC～増穂IC
延長9.3km

整備区間
新清水JCT～双葉JCT
延長74.3km

再評価対象区間
直轄高速区間
中部横断自動車道
(富沢～六郷)
延長28.3km

令和3年8月29日
全線開通

NEXCO中日本施工
新清水JCT～富沢IC
延長20.7km

中部横断自動車道(供用済)

* 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

7. 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、全線開通により、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、災害時の代替路の確保が図られたところであり、事業の必要性・重要性は高く、残る事業を実施することが妥当と考える。

(1) 中部横断自動車道(富沢～六郷)

事業費変更の内容①

要対策土の処分及び流出対策による増加……………約43億円 増額
 ・重金属類の環境基準を超えた掘削土(約20万m³)について、仮置きによる濃度低下対策を実施したが環境基準値を下回らず、処分先を変更して封じ込め対策を行う必要が生じた。
 ・変更した処分先での封じ込めにあたり、道路・河川へ流出しないよう流出対策費用が増加。

要対策土の処分先変更

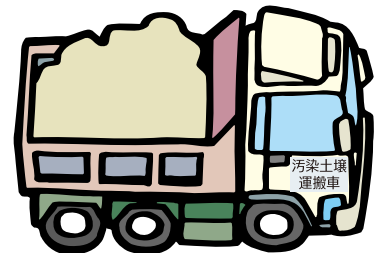


変更処分先での封じ込め

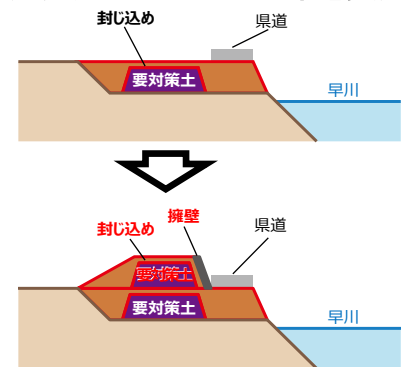


・土壌環境基準値を下回らなかったため、産業廃棄物として処分が必要となったが、処分先を比較検討し、処分費を最小限に抑えるため、処分先を変更し、対策を行う必要が生じた。

産業廃棄物処分場へ搬出



処分先で封じ込め対策を実施



事業費変更の内容②

工事用道路の撤去の追加……………約15億円 増額
 ・町へ移管予定の工事用道路(仮橋等)が点検の結果、工事用車両や重機が頻繁に利用したことで、部材の損傷が進行し、町への引き渡しが困難となったことから仮橋(7橋)の撤去費用が増加

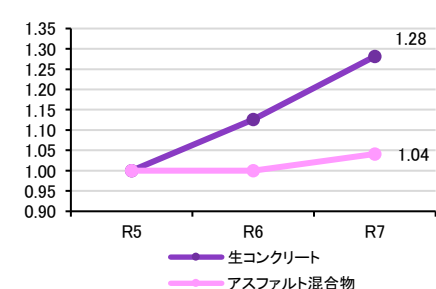
仮橋の損傷(覆工板)



事業費変更の内容③

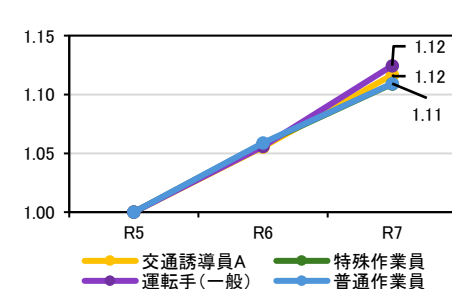
材料単価・労務費の上昇に伴う増加……………約10億円 増額
 ・原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和5年度に比べて材料単価・労務費が上昇。

建設資材単価の伸び率(R5.4を基準に算出)



出典：(一財)経済調査会による材料費の平均上昇率
 ※適用：山梨県

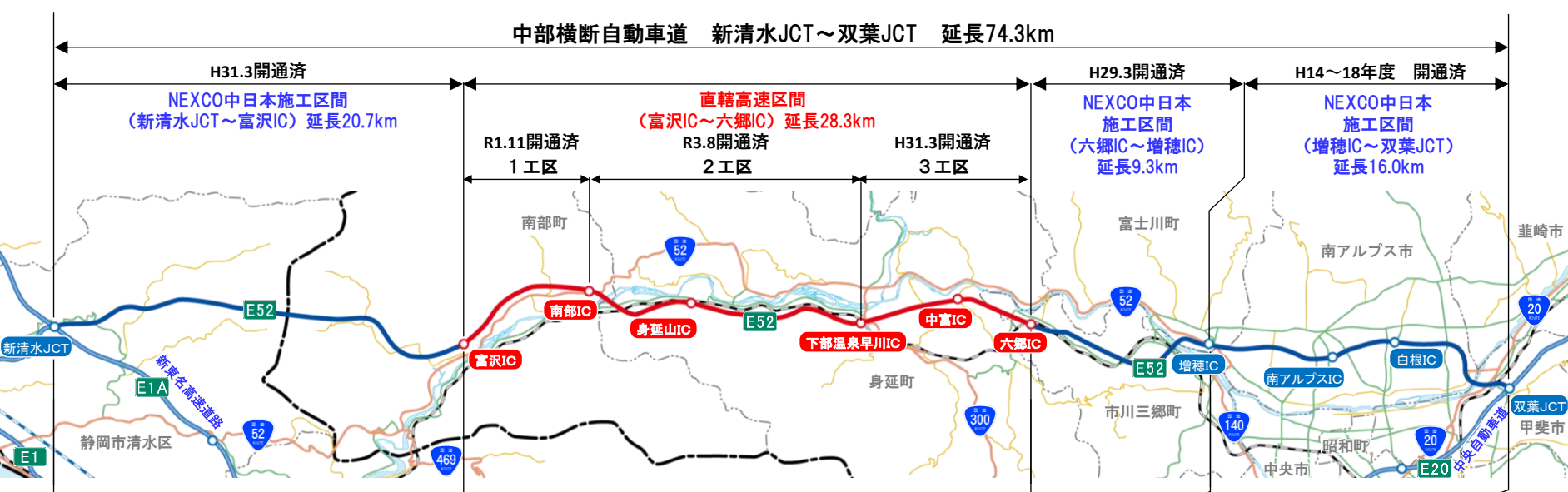
労務単価の伸び率(R5.4を基準に算出)



出典：公共労務費単価
 ※適用：山梨県

(1) 中部横断自動車道(富沢～六郷)

広域ネットワークでの費用便益分析



	開通済区間 延長20.7km 新清水JCT～富沢IC	事業中区間 延長28.3km 富沢IC～六郷IC	開通済区間 延長9.3km 六郷IC～増穂IC	開通済区間 延長16.0km 増穂IC～双葉JCT	B/C	EIRR
一体評価区間 (事業全体)	○	○	○	○	1.5	6.1%
一体評価区間 (残事業)	—	—	—	—	—	—