

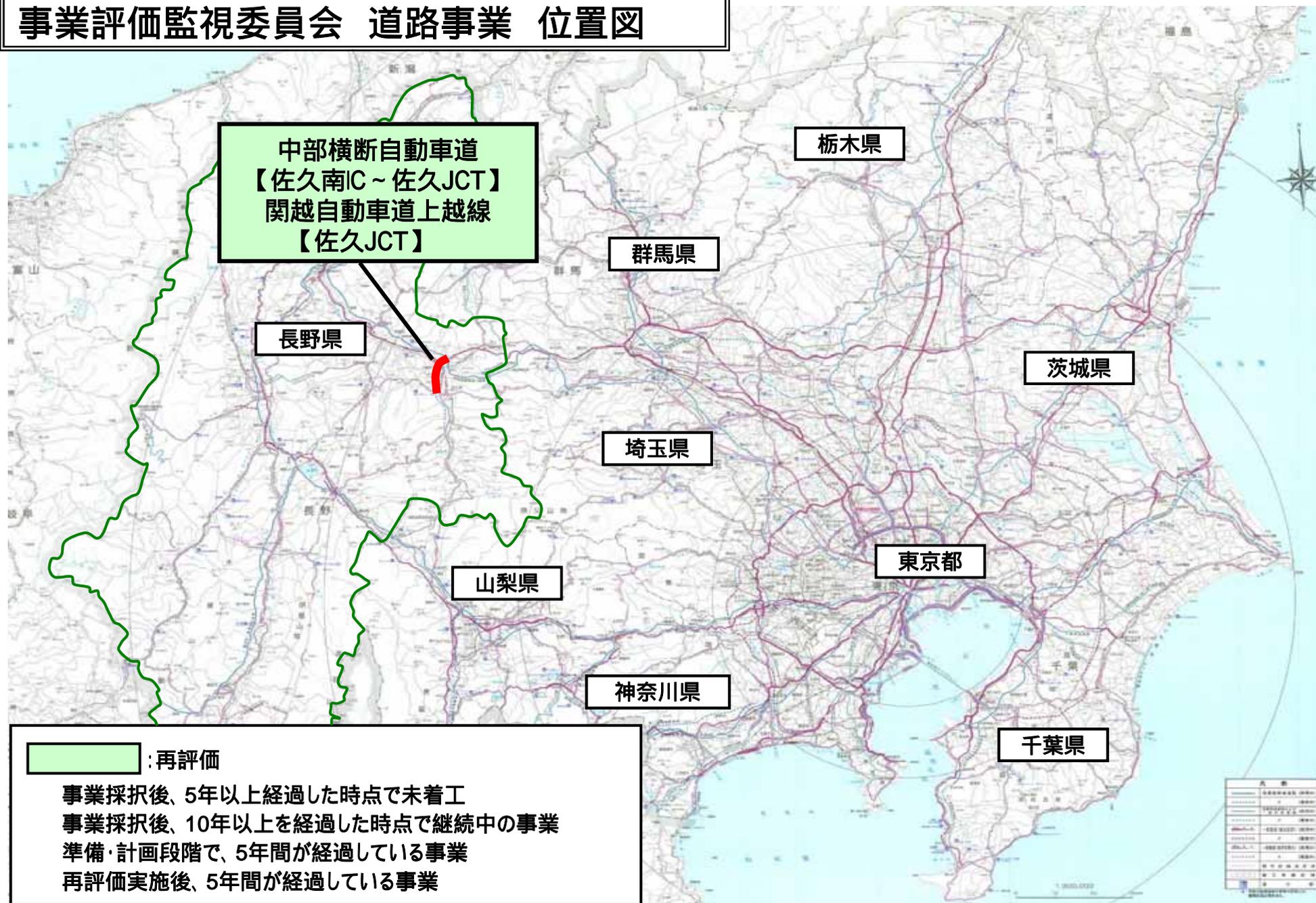
(再評価)

新直轄 中部横断自動車道 (佐久～佐久南)

平成21年3月18日

国土交通省 関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図



1. 事業の目的と計画の概要

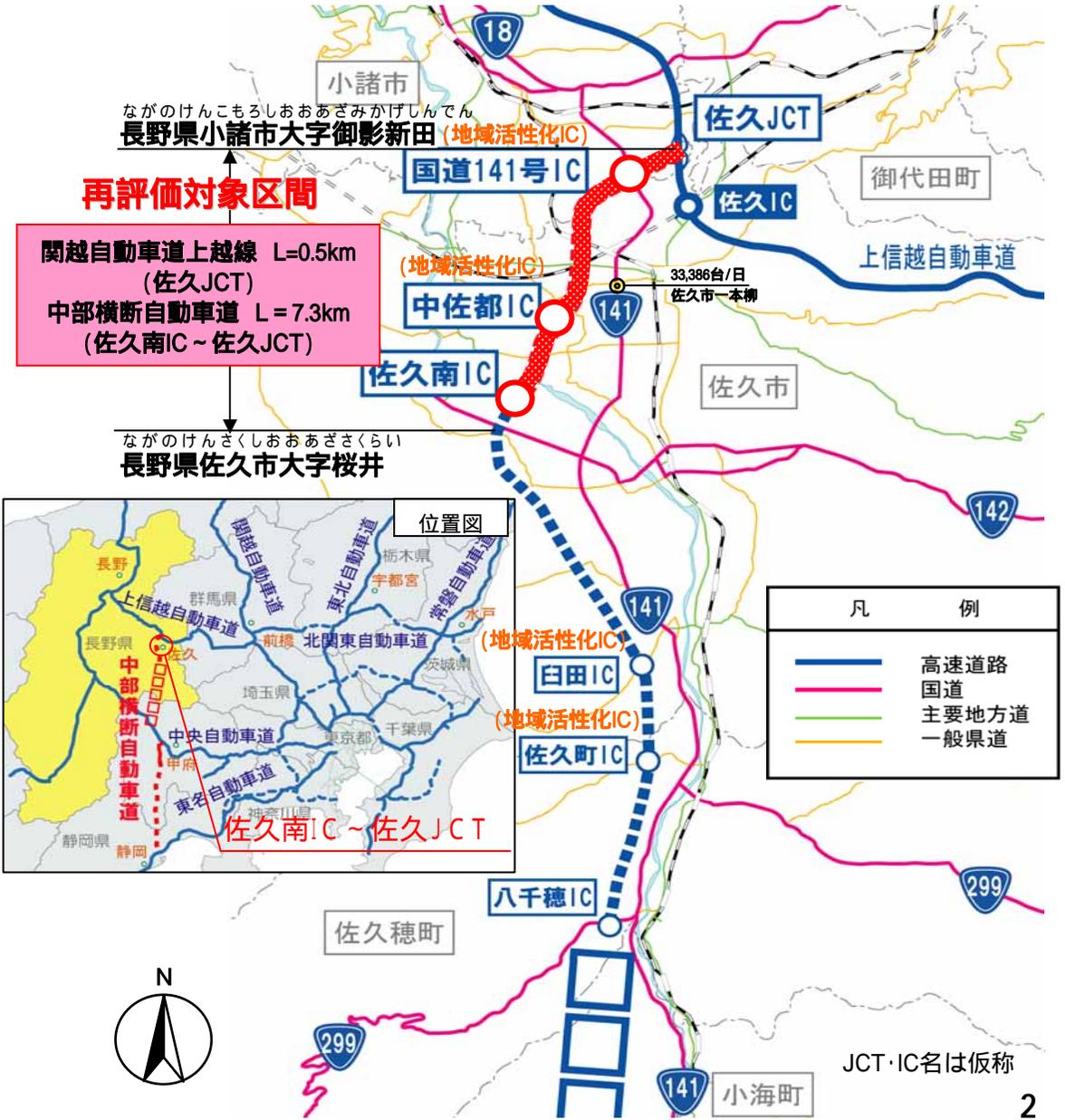
(1) 目的

- ・高速ネットワークの形成
- ・並行する一般国道141号の混雑緩和
- ・救急医療体制の支援、物流の効率化
- ・地域間交流・地域開発の促進

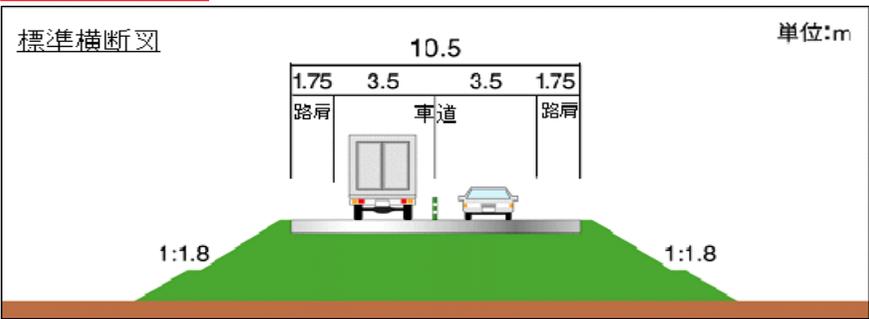
(2) 計画の概要

区 間 自) 長野県佐久市大字桜井
 至) 長野県小諸市大字御影新田

延長 : L=7.8 km
幅員 : W=10.5 m (先行2車線)
道路規格 : 第1種第3級
車線数 : 4車線 (当面2車線で整備)
事業化 : 平成10年4月 施行命令
 平成15年12月 (第1回国幹会議)
 新直轄方式への整備計画変更
事業費 : 412億円
計画交通量 : 4,600 ~ 15,900台/日



標準横断面



JCT・IC名は仮称

2. コスト縮減のポイント (H16事業監理委員会より)

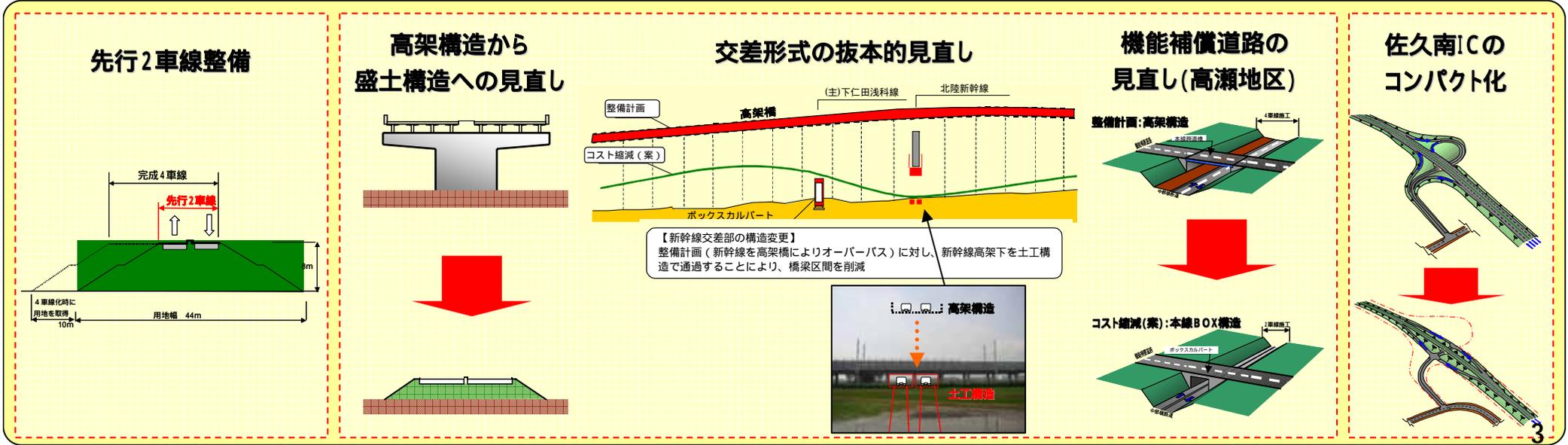
再評価対象区間 (佐久南IC ~ 佐久JCT)におけるコスト縮減のポイント

- 先行2車線整備
- 高架構造から盛土構造への見直し
- 新幹線交差形式の抜本の見直し(高架 アンダー)
- 機能補償道路見直し(OV 本線BOX)
- 佐久南ICのコンパクト化(ランペット型 平面Y型)

H15年度 第1回国幹会議
事業費：544億円

132億円
(24%)

H16年度 事業監理委員会
事業費：412億円



3. 事業の必要性に関する視点

(1) 周辺道路の交通状況

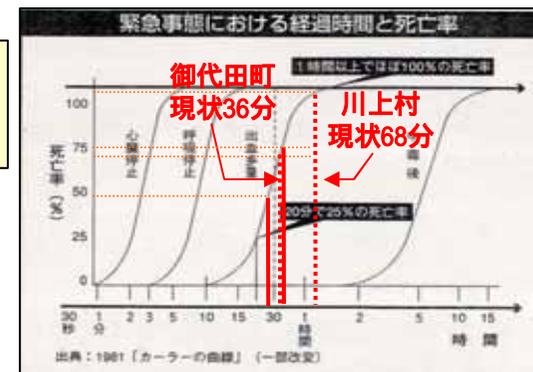
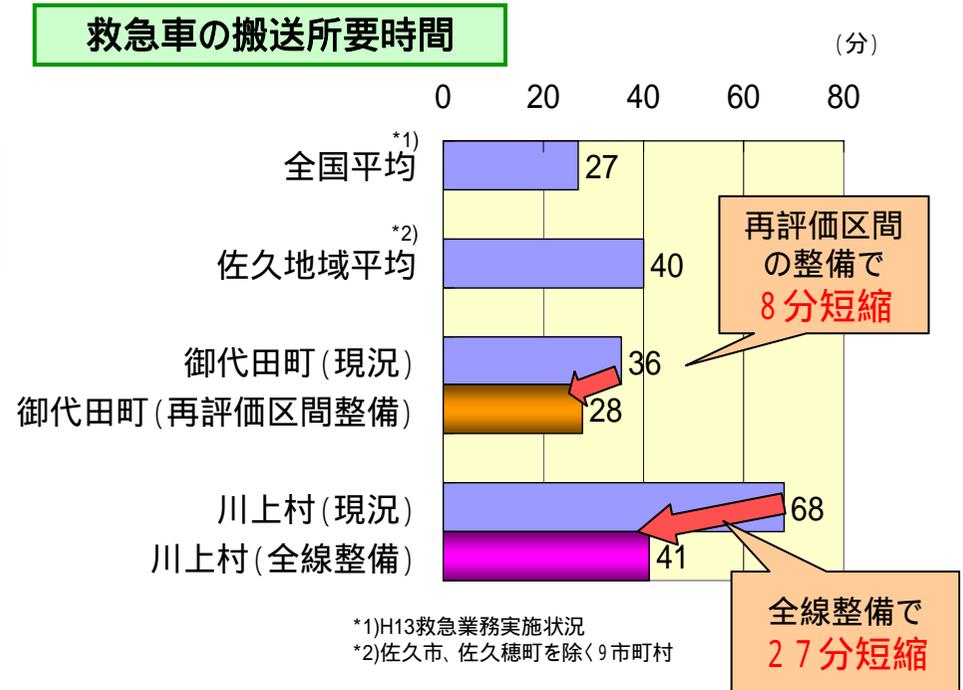
- ・年間約34億円の経済損失が発生（渋滞損失時間：113万人時間/年）。
- ・八千穂IC～佐久JCT(L=22.4km)の約6割の渋滞が佐久の市街地で発生。

渋滞損失時間の現状



(2) 救急医療体制の改善

- ・佐久総合病院は東信地域で唯一の第3次医療施設。アクセス道路は国道141号のみ。
- ・救急搬送時間は平均40分(最大で68分)で、全国平均をはるかに下回る。
- ・中部横断道の整備により、佐久総合病院からのカバー圏域が北部・南部に大幅拡大



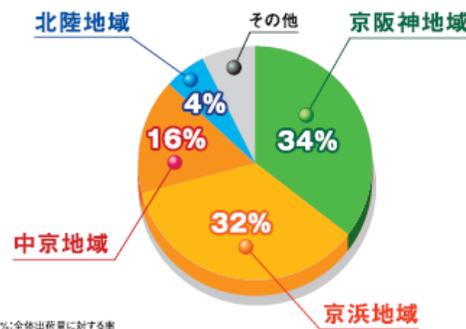
- < 出血多量の場合 >**
現状は絶望的。
- ・御代田町で70%の死亡率
50%以下まで向上。
 - ・川上村で100%の死亡率
75%まで向上。

(3) 物流の効率化による農産物の発展 (全線開通の効果)

- ・佐久地域は日本有数のレタス産地 (全国シェアの20%)
全国各地へ出荷しているほか、台湾やフィリピンにもシェア拡大中
- ・長時間輸送による輸送コスト・荷傷みが現状の課題
- ・中部横断道全線が開通すると、輸出が横浜港 清水港 (特定重要港湾) となり、現状の課題軽減の他、低コスト・高付加価値化を期待。

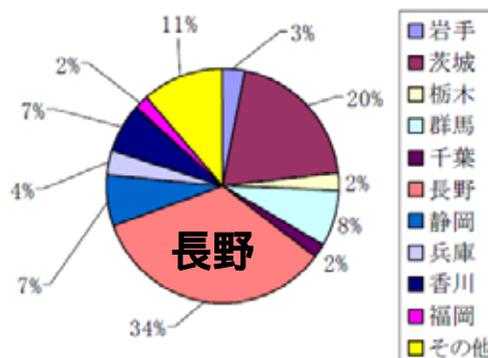


佐久地域の主要な出荷先



※%: 全県出荷量に対する率

中央卸売市場の入荷割合



東京農産流通指導センター論文より

長野県の出荷量は全国シェアの40%

- ・佐久地域は県出荷の半分を生産
- ・主に川上村・南牧村で生産 (労働人口の約16%がレタス農家)

台湾やフィリピンにもシェア拡大中



< 台湾での販売状況 >

(4) リダンダンシーの確保

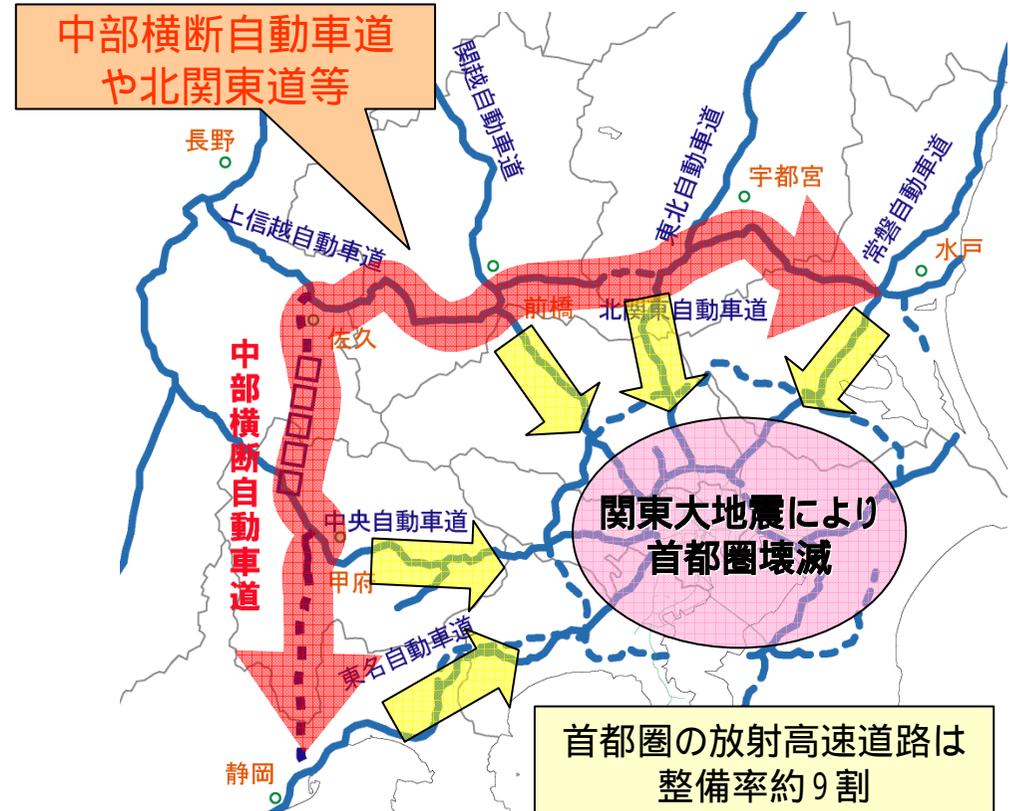
中部圏～北陸圏の連携強化

- ・ 名古屋～新潟県は、金属機械工業の物流が多く、中央道・長野道が通行止めになった場合、代替路線として東海北陸ルート及び中部横断道ルートを確認。
- ・ 首都圏の災害時に関東大環状連絡軸として機能
- ・ **中部横断自動車道、北関東道等**と放射道路との連携により、救援物資輸送の交通を効率的に分担

名古屋～新潟を結ぶ代替機能確保



首都圏の災害時に関東大環状連絡軸として機能



4. 費用対効果

事業全体

便益(B)	走行時間短縮 便益	走行経費減 少便益	交通事故減 少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	561億円	136億円	64億円	761億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	410億円		20億円	430億円	

残事業

便益(B)	走行時間短縮 便益	走行経費減 少便益	交通事故減 少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	561億円	136億円	64億円	761億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	84億円		20億円	105億円	

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

注2) 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3) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年：平成20年度

5. 事業進捗の見込みの視点

中部横断自動車道の経緯

- 平成 3年12月 八千穂～佐久間基本計画決定（第29回国幹審）
- 平成 8年11月 都市計画決定
- 平成 8年12月 佐久JCT～佐久南IC間整備計画決定（第30回国幹審）
- 平成10年 4月 佐久JCT～佐久南IC間施行命令
- 平成15年12月 新直轄方式での整備位置付け（第1回国幹会議）
- 平成18年 9月 地域活性化IC連結許可（整備計画変更）



4 . 事業進捗の見込みの視点

未供用区間・暫定供用区間にかかる工程表

		事業着手 (施行命令)	用地買収着手	工事着手	整備計画変更 (新直轄)					供用予定(2車線)
年度		H10	H12	H15	H15	H18	H19	H20	H21	H22
用地	佐久南IC～佐久JCT		5%	21%		46%	77%	98%		
工事	佐久南IC～佐久JCT			5%		86%	86%	86%		

(H21.2末現在)

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、東信地域で唯一の第3次医療施設へのアクセスを強化し、救急医療体制を支援。
- ・中部横断自動車道は、東名・中央・上信越自動車道を連結し、内陸部と臨海部の連携を強化。
- ・当該地域における南北方向の幹線道路は国道141号のみであり渋滞が顕著。
- ・中部横断自動車道は、地域経済、物流、生活等様々な活動を支える重要な路線であり、国道141号との交通分担により、円滑な交通流動を確保。
- ・費用対効果(B / C)は1.8である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は98%であり、工事は全面展開中。
- ・今後は平成22年度末に先行2車線での供用予定。

(3) 対応方針

事業継続

- ・用地・工事の進捗が進んでおり、早期の効果発現を図ることが適切である。