

(再評価)

資料 3－3－①

平成 29 年 度 第 1 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 (八千穂～佐久南)

平成29年7月7日

国土交通省 関東地方整備局

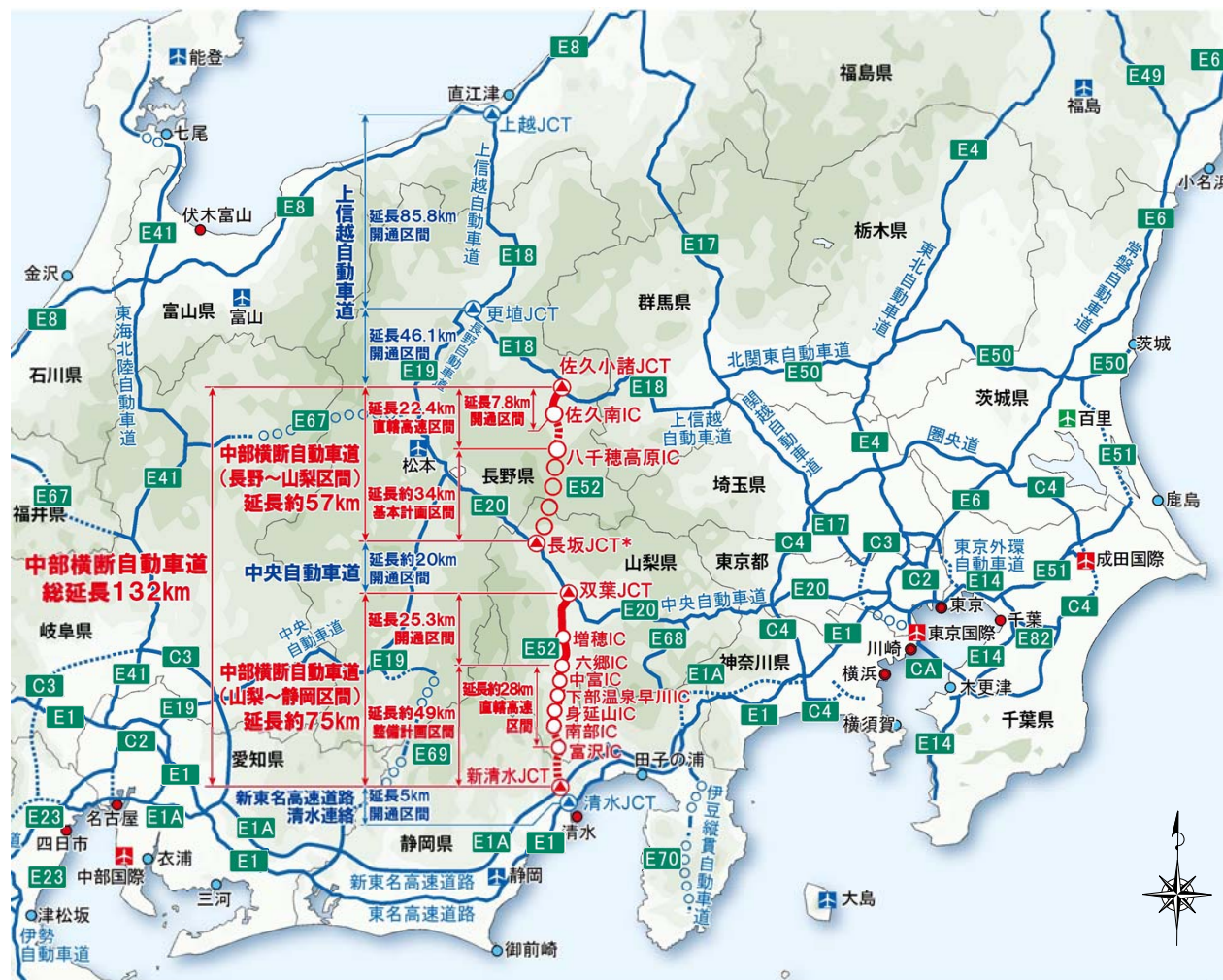
目 次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況	8
3. 事業の評価	20
4. 事業の見込み等	22
5. 関連自治体等の意見	23
6. 今後の対応方針(原案)	24

1. 事業の概要

(1)－1 中部横断自動車道の全体事業概要、高速ネットワークの形成

- ・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、八千穂高原IC～佐久南IC間は、平成16年から新直轄方式により事業を開始し、整備を実施中。



H29.4末時点

1. 事業の概要

(1)－2 事業の目的と計画の概要

- ・中部横断自動車道(八千穂高原IC～佐久南IC)は、国道141号とJR小海線、千曲川と並行し、市街地を避け、田畑の耕作地や山地を通過している。

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

計画の概要

区 間: 自) 長野県南佐久郡佐久穂町千代里
 至) 長野県佐久市桜井

計画延長・幅員: 14.6km・10.5m

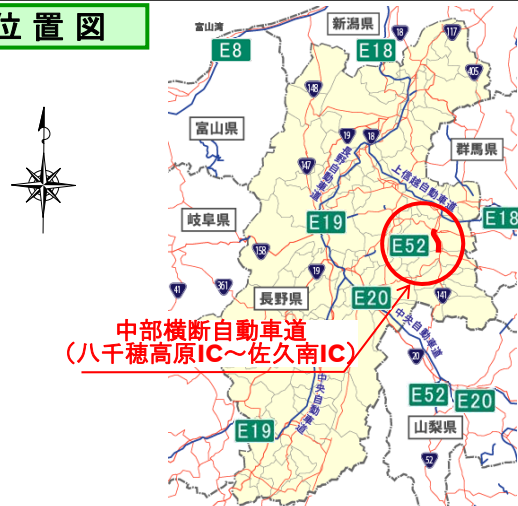
車 線 数: 4車線(当面2車線で整備)

計 画 交 通 量: 10,800～12,300台/日

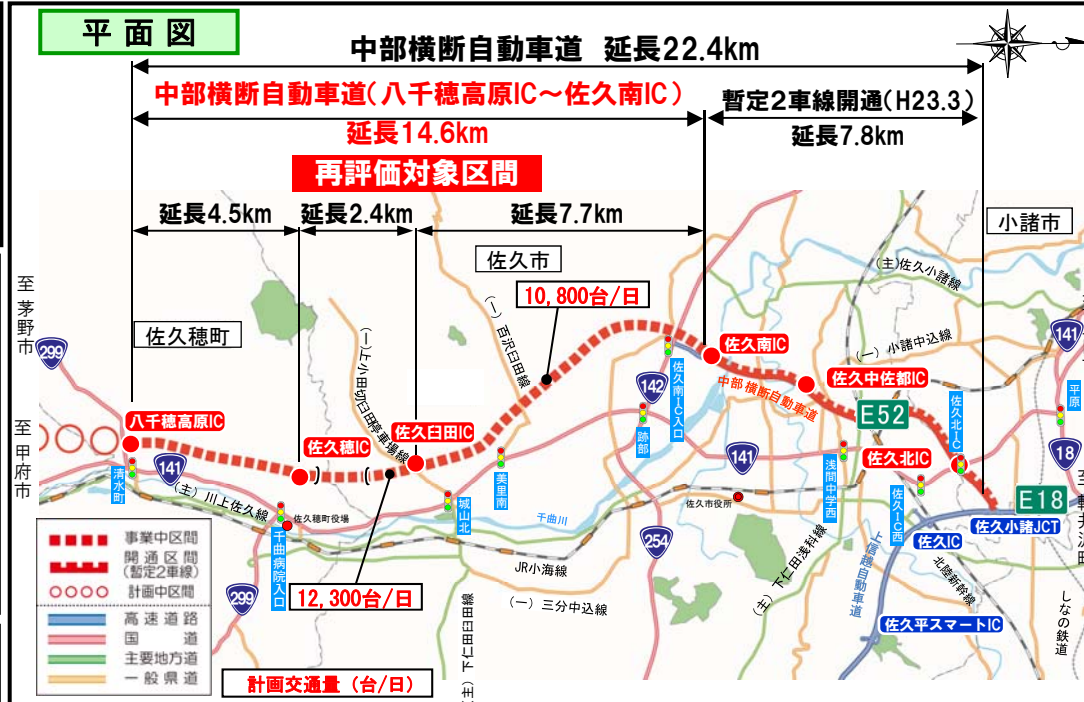
事 業 化: 平成16年1月直轄高速方式への整備計画変更

事 業 費: 約852億円(前回再評価約779億円)

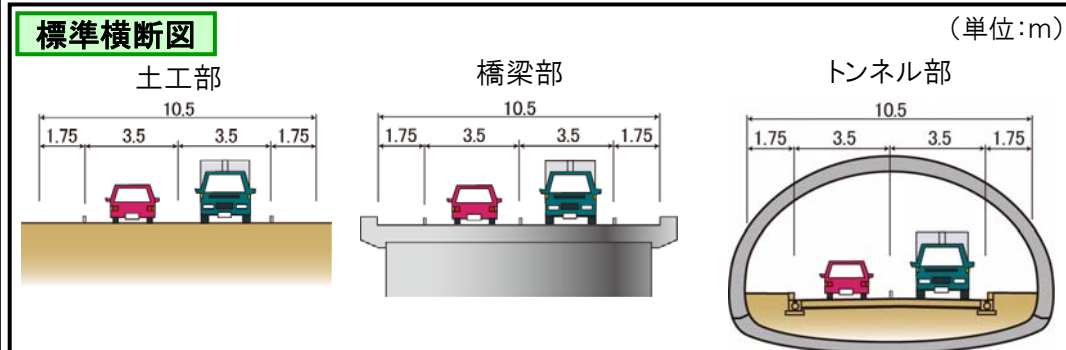
位置図



平面図



標準横断面図

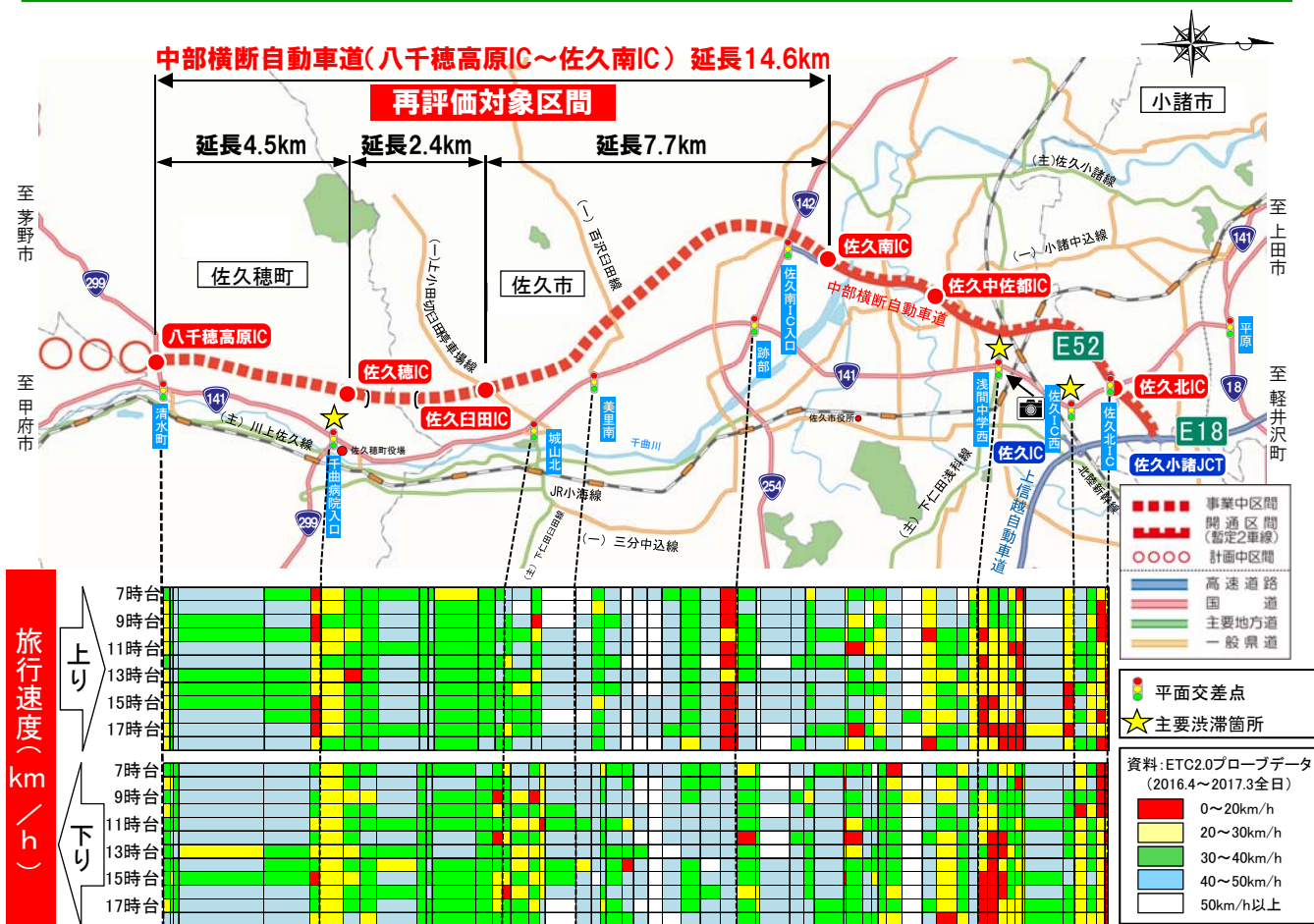


1. 事業の概要

(2)－1 事業の必要性(国道141号(現道)の交通状況)

- ・平成23年3月の暫定2車線開通後に所要時間は短縮したものの、浅間中学西交差点周辺では渋滞が残存。
- ・中部横断自動車道(八千穂高原IC～佐久南IC)の整備により、高速道への交通転換に伴う国道141号(現道)渋滞緩和が見込まれる。

国道141号(現道)の交通状況

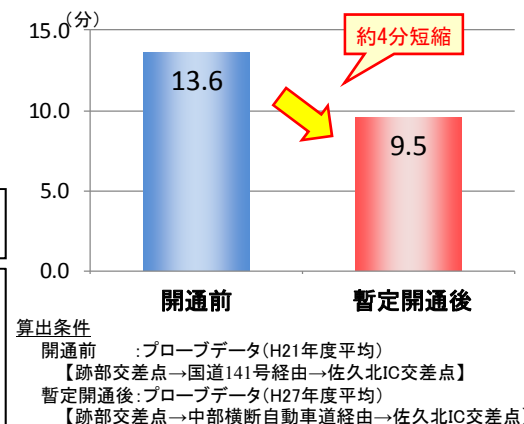


国道141号(現道)の交通状況



浅間中学西交差点の交通状況

暫定2車線開通後の所要時間

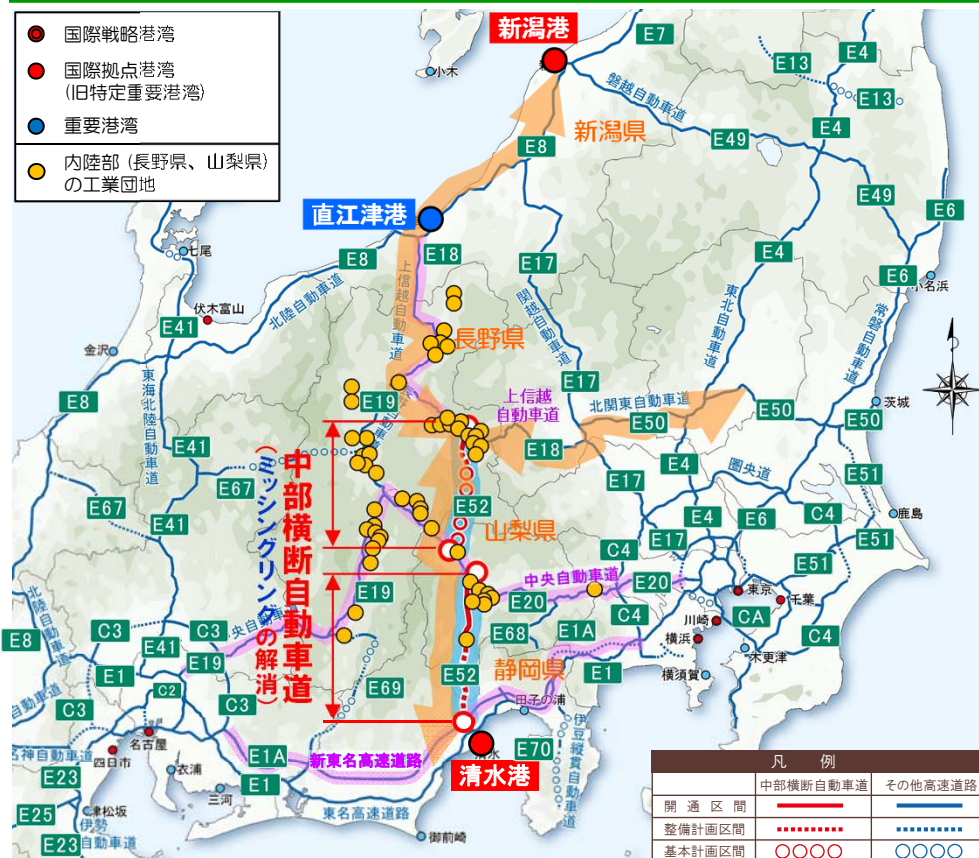


1. 事業の概要

(2)－2 事業の必要性(高速ネットワークの形成・広域防災)

- ・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。

高速ネットワークの形成

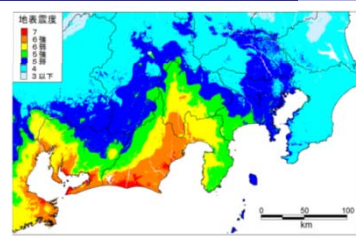


内陸路線と並行する沿岸路線が接続



■ 南海トラフ巨大地震発生の可能性
マグニチュード8以上の発生確率は
今後30年以内に60～70%と推定

南海トラフ巨大地震(M9.0)の震度分布
出典:南海トラフの巨大地震モデル検討会
(H24.8)



資料:国土交通省 国土数値情報工業用地データ(H21)をもとに作成

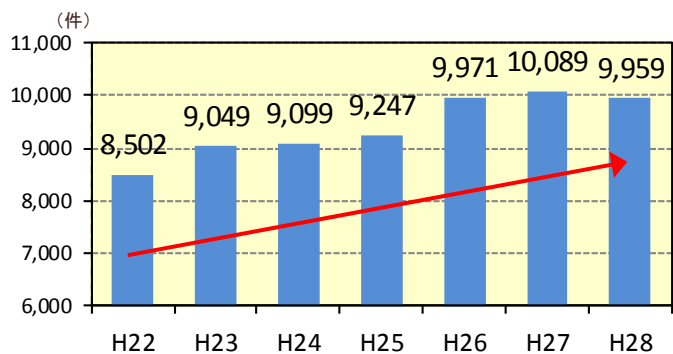
1. 事業の概要

(2)－3 事業の必要性(救急医療体制の支援)

- ・佐久地域(佐久市、佐久穂町を含む11市町村)の救急搬送件数は、近年増加傾向。
- ・救急搬送ルートである国道141号(現道)には、狭小幅員区間や線形不良箇所も存在し、走行性が悪い。
- ・中部横断自動車道(八千穂高原IC～佐久南IC)の整備により、佐久地域から救命救急医療施設である厚生連佐久総合病院(佐久医療センター:H26.3開院)へのアクセス性が向上し、救命率の改善が見込まれる。

周辺地域の救急搬送の現状

■救急搬送件数の推移



資料:佐久広域連合消防本部資料

■地域の声(佐久広域連合消防本部)

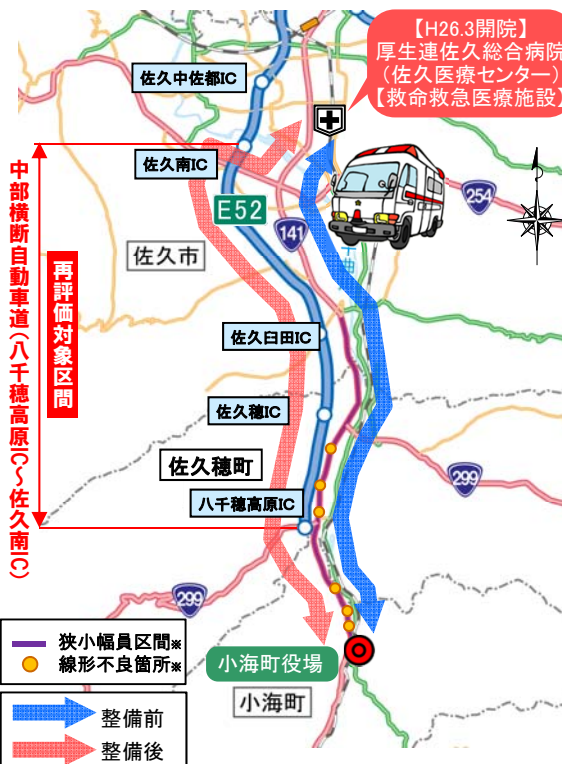


- ・救急搬送ルートである国道141号には、狭小幅員区間や線形不良などの課題があります。
- ・そのため、中部横断自動車道の開通による救急搬送活動の改善が期待されます。

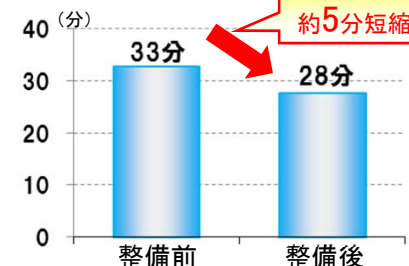
佐久広域連合消防本部へのヒアリング(H27.10.7)より

アクセス性向上による救命率の改善

■救急搬送ルート
(小海町～佐久医療センター)

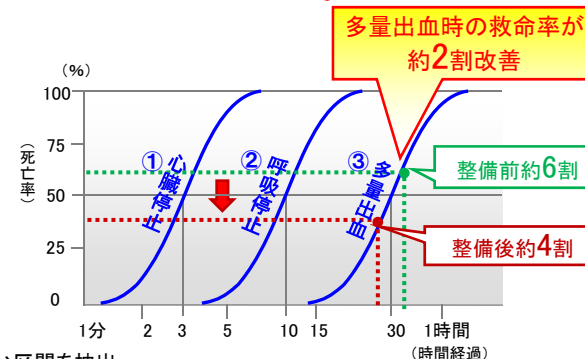


■病院収容所要時間



算出条件

整備前:H22センサス 混雑時旅行速度
整備後:中部横断自動車道 70km/h
起点:小海町役場、
終点:厚生連佐久総合病院
(佐久医療センター)



※狭小幅員区間:第3種第2級 of 車線幅員の規定値(3.25m)を満たさない区間を抽出
線形不良箇所:最小曲線半径がR=150m未満の曲線箇所を抽出

出典 Cara,M: L'achèvement Thérapeutique, Gestions Hospitalières, Vol. 162, pp. 17-26, 1977.

1. 事業の概要

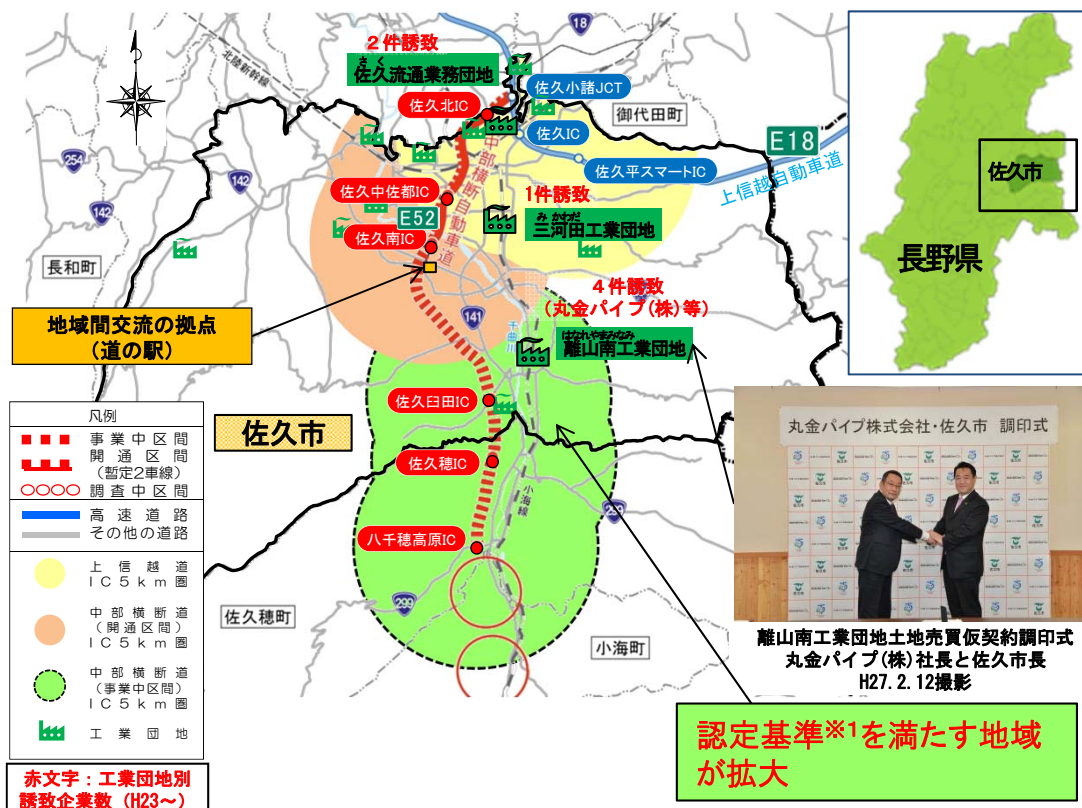
(2)－4 事業の必要性(地域産業の活性化)

- ・ 中部横断自動車道(八千穂高原IC～佐久南IC)の整備により、物流総合効率化計画の認定基準(高速道路IC等の周辺5km以内)を満たす地域が拡大。認定のメリット※1により、物流施設の誘致が見込まれる。
- ・ 佐久市では、高速交通網等を活かした独自の補助制度等※2により、一部開通以降、7件の企業誘致が成立、延伸による今後の誘致も期待される。
- ・ 佐久南地区活性化計画では、交通の要所となる佐久南IC周辺に、地域間交流の拠点(道の駅)が整備され、地域産業の活性化が見込まれる。

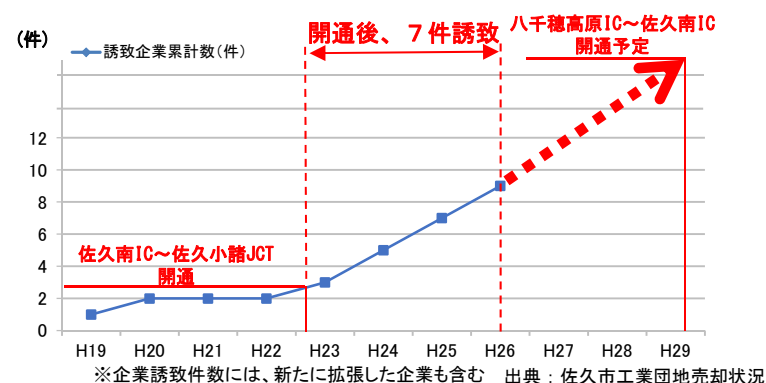
※1 認定により「法人税の割増償却や固定資産税、都市計画税等の課税標準の特例処置等」が受けられる

※2 リスク分散のための企業進出に取得費の最大50%(限度額5億円)の補助等

物流総合効率化計画認定範囲と企業誘致状況



佐久市の誘致企業累計数



地域間交流の拠点(道の駅)の整備

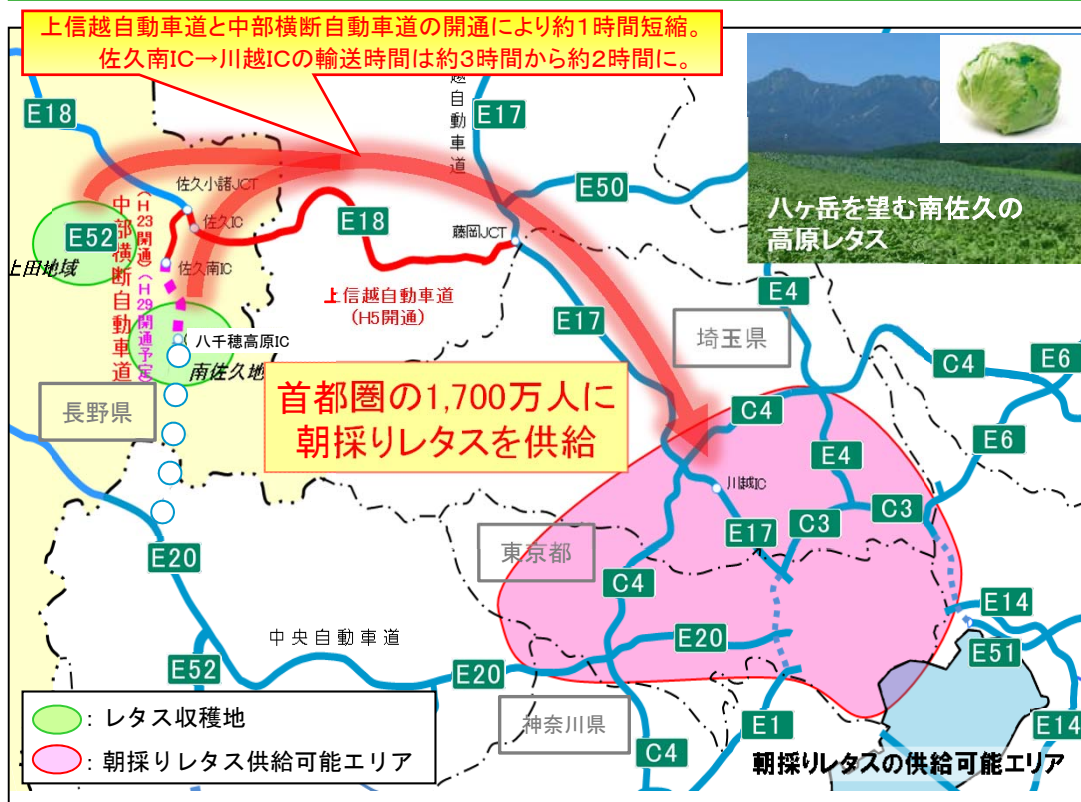


1. 事業の概要

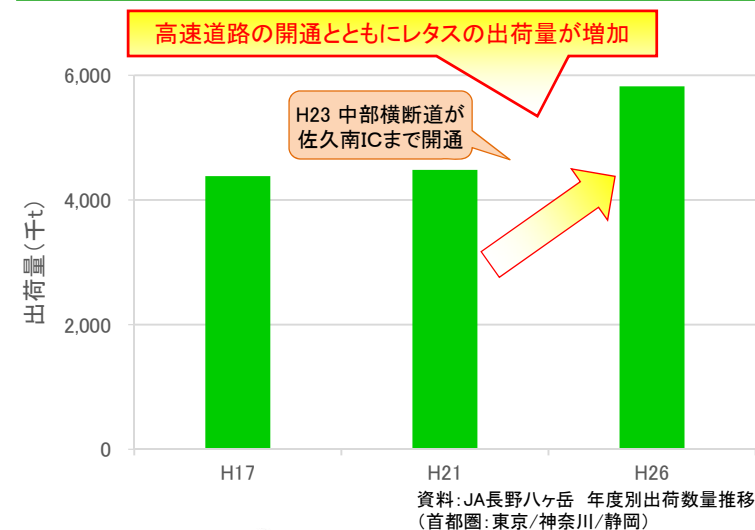
(2)－5 事業の必要性(地域産業の活性化)

- ・ 長野県の南佐久地域や上田地域は、高原レタスの栽培に適した『冷涼な気候』であり、8～9月には全国シェアの約9割を生産。
- ・ 上信越道等の高速道路網の整備により、早朝に収穫された高原レタスを開店までに首都圏の店頭へ配送することが可能となり、また、輸送時間を収穫時間に回すことができ、収穫量も増加。
- ・ 中部横断自動車道(八千穂高原IC～佐久南IC)の整備により、さらなる農業の振興・発展に寄与することが期待される。

長野県から首都圏へのレタスの出荷ルート



首都圏へのレタス出荷量の推移



2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

- 昭和62年 3月 : 高規格幹線道路網として閣議決定
- 昭和62年 9月 : 静岡県清水市(現静岡市)～長野県佐久市
予定路線として決定
- 平成 3年12月 : 長野県八千穂村(現佐久穂町)～佐久市(L=23km)
基本計画決定
- 平成 8年12月 : 佐久南IC～佐久JCT(L=8km) 整備計画決定
- 平成 9年12月 : 山梨県長坂町(現北杜市)～長野県八千穂村(現佐久穂町)
(L=34km) 基本計画決定
- 平成10年 4月 : 佐久南IC～佐久JCT(現佐久小諸JCT) (L=8km) 施工命令

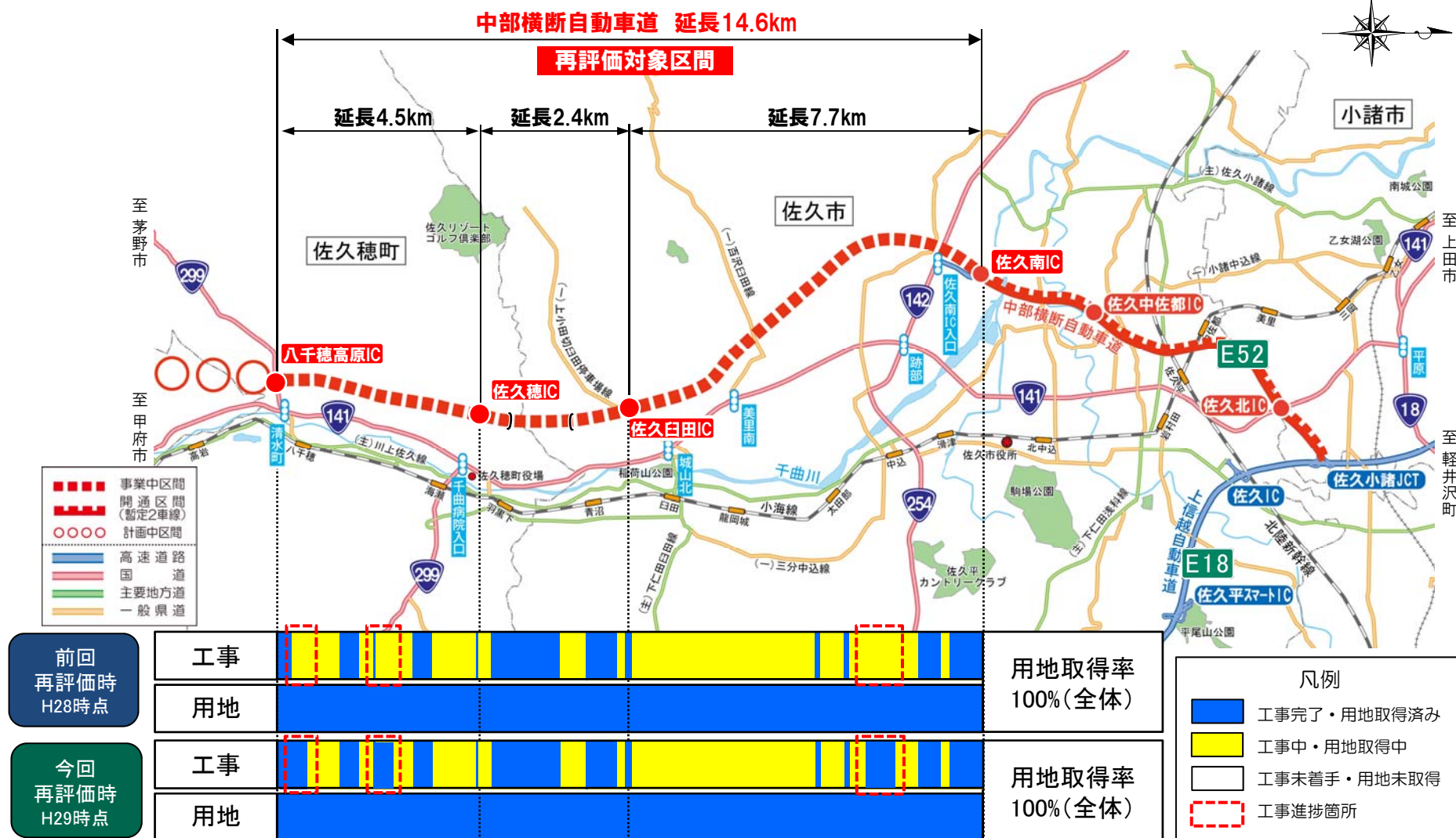
- 平成10年12月 : 八千穂村(現佐久穂町)～佐久市(L=23km)
整備計画決定
- 平成16年 1月 : 八千穂高原IC～佐久JCT(現佐久小諸JCT) (L=23km)
直轄高速方式に変更
- 平成22年12月 : 長坂JCT～八千穂高原IC(L=34km) 計画段階評価の試行
- 平成23年 3月 : 佐久南IC～佐久小諸JCT(L=7.8km) 開通
- 平成25年 7月 : 都市計画変更(八千穂高原IC～佐久小諸JCT : L=2.3km)
- 平成26年 3月 : 事業認定告示(佐久臼田IC～国道142号 : L=7.0km)
- 平成27年 6月 : 事業認定により用地取得完了



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・中部横断自動車道(八千穂高原IC～佐久南IC)の用地取得は完了。 ・引き続き、橋梁工事等を行い、工事の促進を図り、平成29年度中の開通を目指す。 |
|--|



2. 事業の進捗状況

(3) 主な整備状況

① 佐久穂町千代里地区 (橋面舗装完了)

■ 前回再評価時 (H28)



■ 今回再評価時 (H29)



中部横断自動車道(八千穂高原IC~佐久南IC)

延長14.6km

再評価対象区間



③ 佐久市伴野地区(土工推進)

■ 前回再評価時 (H28)



■ 今回再評価時 (H29)



② 佐久市前山地区(土工推進)

■ 前回再評価時 (H28)



■ 今回再評価時 (H29)



2. 事業の進捗状況

(4)－1 事業費変更の概要

①	軟弱地盤対策に伴う増加	・ ・ ・ ・ ・	(約53億円増額)
②	硬質地盤の掘削工法に伴う増加	・ ・ ・ ・ ・	(約20億円増額)

項目		事業変更内容	増額
①	軟弱地盤対策に伴う増加	○掘削土を盛土材として流用するために必要な強度を確保するための掘削土の土質改良の増加。 ○切土法面部に軽石流堆積物の層が出現したことにより、法面对策工を追加したことによる増加。 ○高含水粘性土は、盛土材への流用が不可能なため、土砂処分費が追加。 ○盛土部において現地盤に軟弱層が確認されたため、地盤改良工の追加及び盛り土材の粘着力増加が必要となったことによる増加。	約53億円
②	硬質地盤の掘削工法に伴う増加	○切土部において、当初想定以上に硬質な地盤が出現し、掘削工法の変更が必要となったことによる増加。	約20億円
合計			約73億円

2. 事業の進捗状況

(4)－2 費用対効果(事業費変更内容①)

①軟弱地盤対策による増加

＋約53億円

・軟弱地盤対策追加による増加

・当初のボーリングデータにより想定した岩盤線に基づき、改良が必要な土量を227万m³と想定していたが、ボーリング位置が道路中心ではなかったために現地掘削をしたところ想定していた岩盤線が出現しない等の理由により、改良が必要な土量が 251万m³と多くなったことから掘削土改良(安定処理工)が増加。【①-1 ＋約14億円】

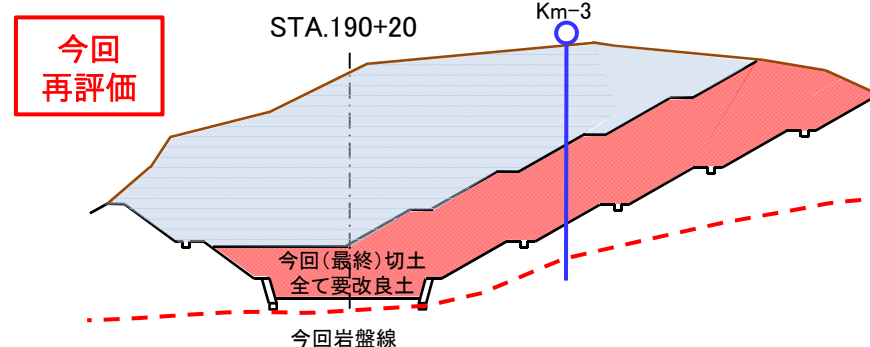
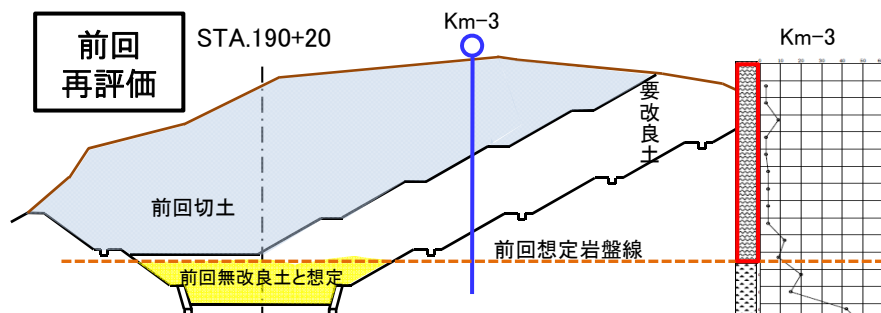
■ 主な切土箇所



①軟弱地盤対策による増加 約53億円（内①-1 約14億円）

■ 要改良土量 ※要改良土量については、場外搬出土量も含まれる。

前回再評価			今回再評価	
280万m3		→	280万m3	
要改良土 227万m3	土砂 173万m3	+16万m3	土砂 189万m3	要改良土 251万m3
	軟岩 54万m3		軟岩 64万m3	
無改良土 53万m3	軟岩 34万m3	+10万m3	軟岩2万m3	無改良土 27万m3
	転石19万m3	-32万m3	硬質な地層約6万m3	
			+6万m3	



2. 事業の進捗状況

(4)－3 費用対効果(事業費変更内容①)

①軟弱地盤対策による増加

＋約53億円

・軟弱地盤対策追加による増加

・切土法面部に軽石流堆積物の層が確認され、ブロック積工を連続繊維補強土＋グラウンドアンカー工に変更。

【①-2 ＋約12億円】

・掘削土のうち2.3万m³が高含水粘性土であることが判明し、路体盛土への転用が不可能となり、高含水粘性土の運搬処分が必要となった。【①-3 ＋約11億円】

・安定処理を行った改良土を路体の盛土材として使用予定であった箇所において、崩れやすい粘性土の層が確認され、すべりが想定されたことから改良材を増量して粘着力を上げた盛土材が必要となった。【①-4 ＋約16億円】

■ 施工範囲



■ 状況写真

【①-2】
湧水の状況



【①-3】
高含水粘性土



【①-4】
改良の状況



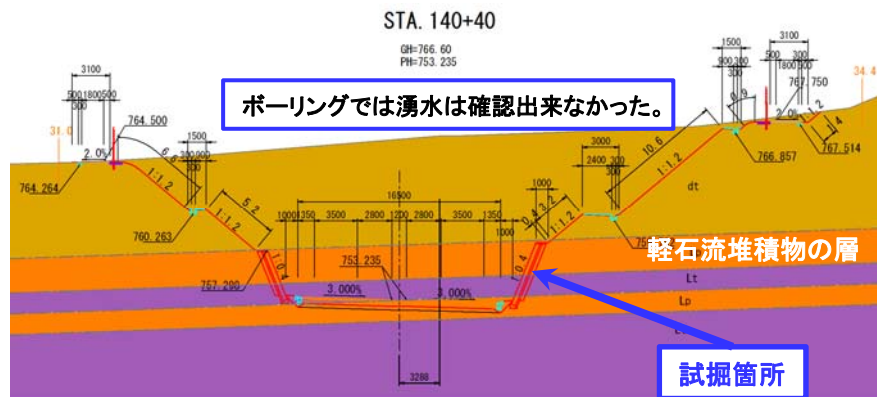
2. 事業の進捗状況

(4)－3 費用対効果(事業費変更内容①-2)

①軟弱地盤対策による増加 約53億円(内①-2 約12億円)

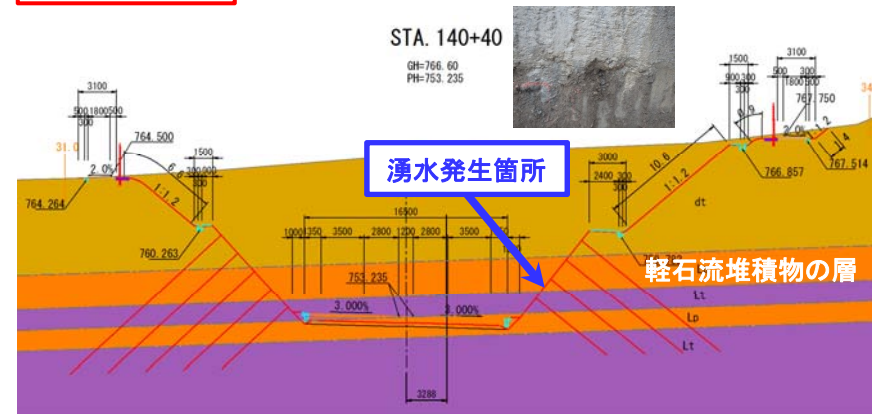
前回再評価

(ブロック積工)



今回再評価

(連続繊維補強土工+グラウンドアンカー工)



崩壊した軽石層の一部

降雨後の湧水



降雨時に湧水の影響で試掘段階から崩壊している状況



連続繊維補強土工の施工例



グラウンドアンカー工の施工例

軽石流堆積物の層は含水により軟質化しやすい地層で、降雨後の湧水により斜面崩壊の危険性があり対策が必要となった。

このため湧水対策と法面補強工として、**連続繊維補強土工及び、法面補強のためにグラウンドアンカー工を併用**することとした。

2. 事業の進捗状況

(4) - 3 費用対効果(事業費変更内容①-3)

①軟弱地盤対策による増加 約53億円 (内①-3 約11億円)

前回
再評価

調査時には、軽石層のN値が25~40であり、締まりの良い軟岩層であると判断していたため、盛土材に転用可能と判断。

今回
再評価

■試掘調査の状況

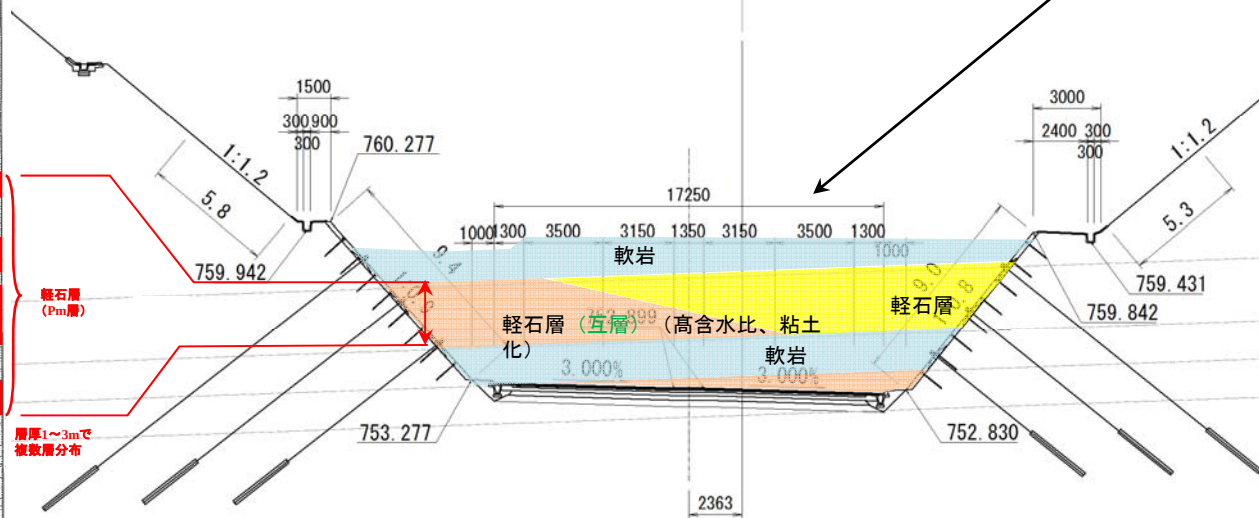
試掘調査より、高含水比・粘土化した軽石層であることが判明。改良しても十分な強度が得られないことから、場外へ運搬処分することとした。

調査・工事名 中部横断自動車道 白里～松久間第一土質調査検討業務									
ボーリング名 B1-15 調査位置 STA. 139+00 R3									
発注機関	東日本高速道路株式会社 関東支社 松久間第一土木事務所	調査期間	平成17年9月1日～17年9月9日	調査者	国土院	調査員	水野 浩	調査員	安藤 浩
調査実施者	東海建設コンサルタント株式会社	調査場所	白里～松久間第一土木事務所	調査方法	ボーリング	調査深度	20.0m	調査結果	トンビ
孔口標高	720.00m	孔口方位	北	試掘機	88-38	試掘機	トンビ	試掘機	トンビ
終掘深度	20.0m	終掘方位	北	エンジン	サウス東芝 200A-5	ポンプ	M5-551	ポンプ	M5-551

深度(m)	土質	色	状態	備考	試験項目	試験結果	試験方法	試験場所	試験日
0.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	25	標準貫入試験	現場	9/1
0.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	30	標準貫入試験	現場	9/1
1.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	35	標準貫入試験	現場	9/1
1.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	40	標準貫入試験	現場	9/1
2.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	35	標準貫入試験	現場	9/1
2.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	30	標準貫入試験	現場	9/1
3.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	25	標準貫入試験	現場	9/1
3.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	20	標準貫入試験	現場	9/1
4.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	15	標準貫入試験	現場	9/1
4.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	10	標準貫入試験	現場	9/1
5.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
5.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
6.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
6.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
7.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
7.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
8.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
8.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
9.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
9.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
10.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
10.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
11.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
11.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
12.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
12.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
13.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
13.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
14.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
14.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
15.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
15.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
16.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
16.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
17.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
17.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
18.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
18.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
19.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
19.50	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1
20.00	軽石層	黄褐色	塊状	軽石層(高含水比、粘土化)	N値	5	標準貫入試験	現場	9/1



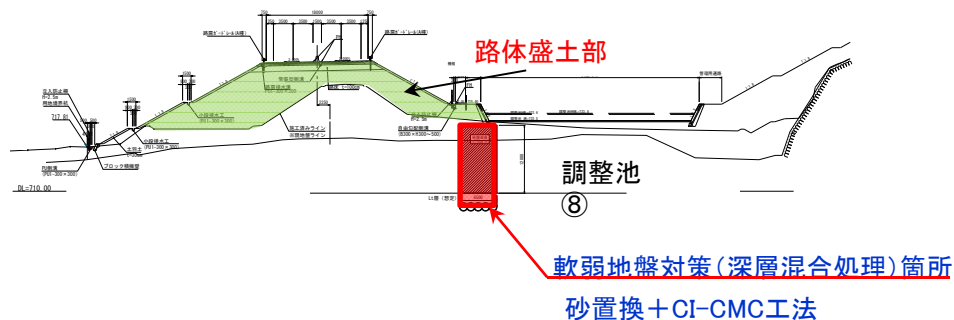
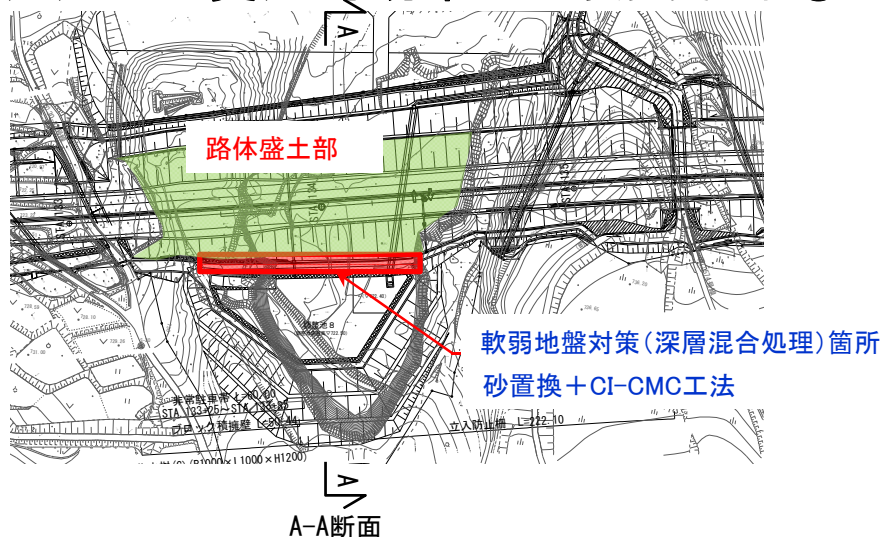
軽石層(高含水比、粘土化)



2. 事業の進捗状況

(4)－3 費用対効果(事業費変更内容①-4)

①軟弱地盤対策による増加 約53億円(内①-4 約16億円)

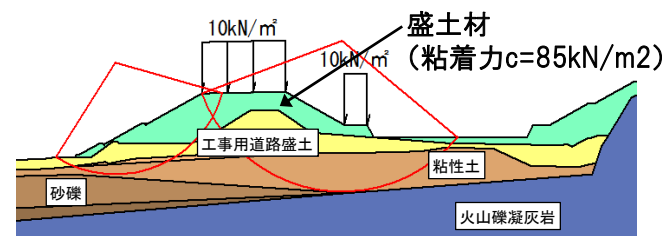


緩い粘性土の状況



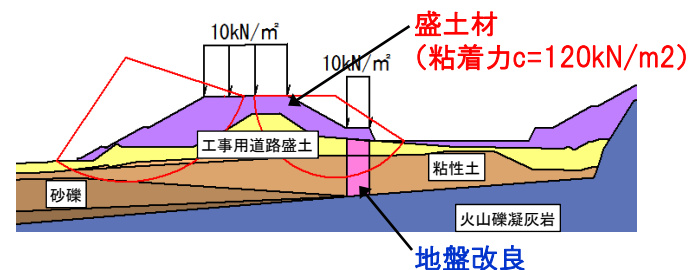
前回再評価

- 当初は粘土層の土質定数を $\phi=15^\circ$ 、 $c=15\text{kN/m}^2$ として設定した。



今回再評価

- 隣接地の掘削状況より砂粒分のほとんどない緩い粘性土の混入が確認され、 $\phi=15^\circ$ を見込める土質ではないと想定されたことから、土質試験を実施したところ、安全率を満足しなかった。
- よって、「路体盛土部に、改良材を増加して粘着力を上げた盛土材」を使用し、かつ「上り線側の盛土のり尻を地盤改良」することした。



2. 事業の進捗状況

(4)－4 費用対効果(事業費変更内容②)

②硬質な地層の掘削工法変更に伴う増加 + 約20億円

・硬質な地層を掘削するための工法変更に伴う増加

・当初はボーリング調査結果から玉石混じりの軟岩と判定していた地層が、掘削したところ固結の度合いが高い硬質な地層であり、通常(リッパドーザ32t級)の掘削工法では、作業が不可能であることが判明したことから、施工可能なリッパドーザ100t級と、エキセントリックリッパの併用施工とした。

■ 施工範囲



■ 施工状況

前回再評価



標準的工法
(リッパドーザ32t級)

今回再評価



リッパドーザ100t級



エキセントリックリッパ
(狭隘箇所で使用)

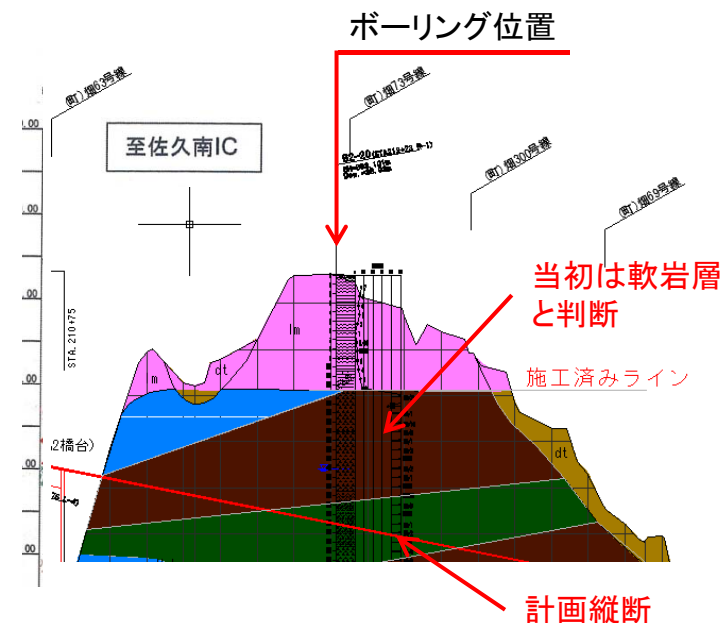
2. 事業の進捗状況

(4) - 4 費用対効果(事業費変更内容②)

前回再評価

ボーリング結果より、
玉石混じりの軟岩と想定。

※ ϕ 300~900相当の転石が固結
した状態で、かつ転石が20%
以上含まれていることから、
軟岩Dと想定



今回再評価

掘削を行ったところ、玉石の固結度合いが高く、通常のリッパドーザ32t級では掘削できないことが判明。

硬質地層部を通常のリッパドーザ32t級で試験掘削

→ 60分掘削を続けても進行しないことから通常のリッパドーザ32t級では作業不可能と判断

稼動20分: 表面部が破碎される



稼動40分: 破碎の進行せず



稼動60分: 破碎の進行せず



リッパドーザによる掘削の進行ほぼなし



2. 事業の進捗状況

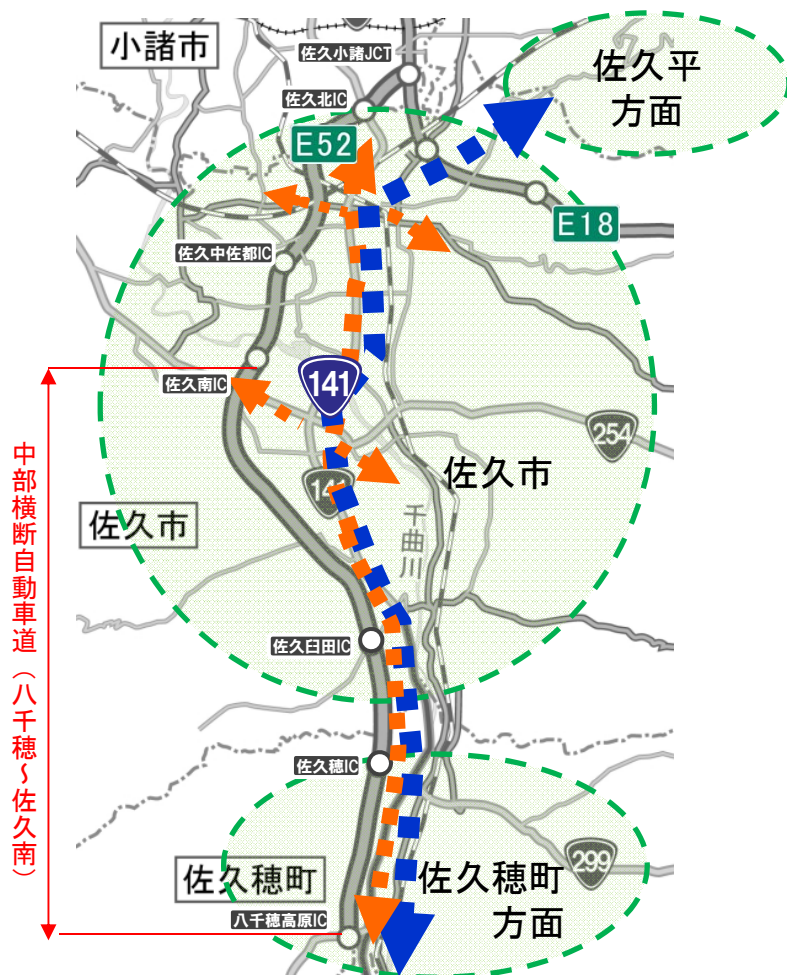
(5) 周辺地域における関連事業の進捗状況(前回再評価後にネットワークに追加された事業)

■(都)相生大手線の事業化

○中部横断自動車道(佐久中佐都IC)付近で(都)相生大手線が事業化するなどの影響により、周辺の短トリップの交通や南北方向の長トリップの交通が中部横断自動車道へ転換したことが影響していると想定される。

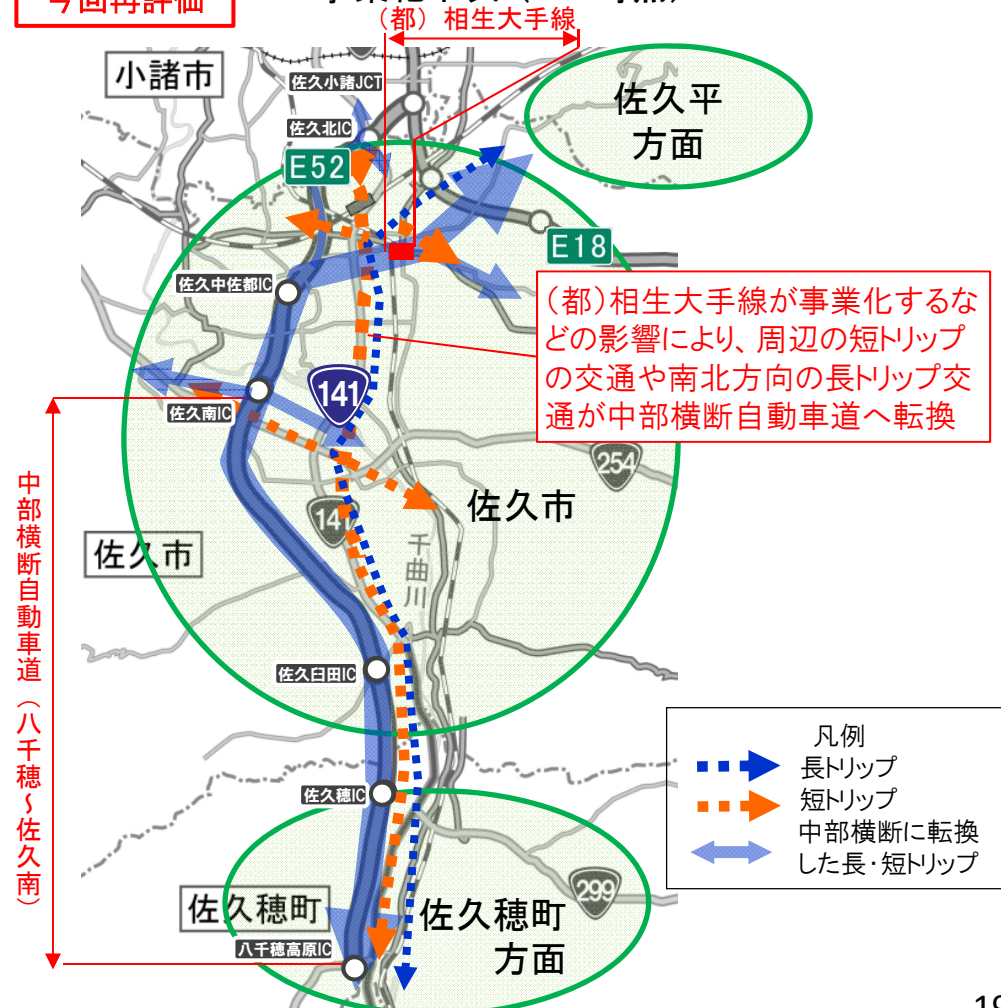
前回再評価

H42事業化ネット(H28時点)



今回再評価

H42事業化ネット(H29時点)



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：前回再評価(H28)〕

・基準年次	: 平成29年度	: 平成28年度
・供用開始年次	: 平成30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	: 10,800～12,300 (台/日)	: 10,200～12,200 (台/日)
・事業費	: 約852億円	: 約779億円
・総便益(B)	: 約1,014億円(約2,263億円※)	: 約938億円(約2,173億円※)
・総費用(C)	: 約1,006億円(約909億円※)	: 約890億円(約840億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.01	: 1.1

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

2) 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)
	701億円	206億円	107億円	1,014億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.01
	960億円		46億円	1,006億円	

3) 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)
	701億円	206億円	107億円	1,014億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	11.3
	44億円		46億円	90億円	

基準年：平成29年度

注1) 便益・費用については、平成29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。

4. 事業進捗の見込み等

(1) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成3年度基本計画決定、平成10年度整備計画決定、平成15年度新直轄整備決定、平成17年度用地着手。
- ・平成26年2月3日に土地収用法に基づく事業認定申請を行い、土地収用法による用地取得を実施するなどにより、平成27年6月に八千穂高原IC～佐久南IC間の用地取得が100%(完了)。
- ・今後は改良工事等の進捗を図り、本線の開通を平成29年度に予定、平成30年度に残工事として工事用道路の撤去を実施。

(2) 事業の計画から完成までの流れ（中部横断自動車道（八千穂高原IC～佐久南IC））

年 度		H3	...	H10	...	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
基本計画決定		基本計画決定	...		...											都市計画変更					
整備計画決定			...	整備計画決定	...	新直轄整備決定															
測量・調査・設計			...		...		測量設計	測量設計	測量設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計		
設計・用地説明			...		...			設計用地	設計用地	用地	用地										
埋蔵文化財調査	前回		...		...				埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文			
	今回		...		...				埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文	埋文		
用地	前回		...		...			14%	22%	69%	83%	91%	96%	98%	99%						
	今回		...		...			14%	22%	69%	83%	91%	96%	98%	99%	99%	99%	100%			
工事	前回		...		...				改良トンネル	改良トンネル	改良トンネル橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁		
	今回		...		...				改良トンネル	改良トンネル	改良トンネル橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	改良橋梁	残工事

前回 今回
再評価 再評価

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である

5. 関連自治体等の意見

(1) 長野県からの意見

・長野県知事の意見：

本事業は、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、災害に強い道路機能の確保などに寄与する、極めて重要な道路と認識しています。

ついては、事業を継続し、予定どおり平成29年度に確実に開通できるよう必要な予算措置と事業推進を強く要請します。

また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるよう要請します。

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。
- ・中部横断自動車道（八千穂高原IC～佐久南IC）の整備により、佐久地域から救命救急医療施設である厚生連佐久総合病院（佐久医療センター：H26.3開院）へのアクセス性が向上し、救命率の改善が見込まれる。
- ・中部横断自動車道（八千穂高原IC～佐久南IC）の整備により、沿線地域の産業振興や都市間交流の活性化が見込まれる。
- ・費用対効果(B/C)は1.01。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成3年度基本計画決定、平成10年度整備計画決定、平成15年度新直轄整備決定、平成17年度用地着手。
- ・平成26年2月3日に土地収用法に基づく事業認定申請を行い、土地収用法による用地取得を実施するなどにより、平成27年6月に八千穂高原IC～佐久南IC間の用地取得が100%。
- ・今後は改良工事等の進捗を図り、本線の開通を平成29年度に予定、平成30年度に残工事として、工事用道路の撤去を実施。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・中部横断自動車道（八千穂高原IC～佐久南IC）は、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・地域開発の促進の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。