

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：高松 諭

事業名	一般国道474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>みさくぼさくま</small> 水窪佐久間道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家 至：静岡県浜松市天竜区佐久間町川合			延長	14.0km
事業概要					
<p>一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。</p> <p>本事業の一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路は、静岡県浜松市天竜区水窪町から静岡県浜松市天竜区佐久間町に至る延長約14.0kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</p>					
H31年度事業化		—		R4年度用地着手	
全体事業費		900億円		事業進捗率 約2% 供用済延長 0.0km	
		(令和5年3月末時点)			
計画交通量		7,900台/日			
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)
	(事業全体) 1.3 (1.6)	1,319/8,302億円	事業費：1,087/7,705億円 維持管理費：209/488億円 更新費：23/108億円	3,767/10,586億円	令和5年
	(残事業) 2.9 (1.6)			走行時間短縮便益：3,528/10,001億円 走行経費減少便益：210/539億円 交通事故減少便益：30/46億円	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量変動：B/C=1.1~1.4(交通量 ±10%) 【残事業】 B/C=2.6~3.1(交通量 ±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=1.3~1.3(事業費 ±10%) B/C=2.6~3.1(事業費 ±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=1.2~1.3(事業期間±20%) B/C=2.7~2.9(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。 ・第一種空港（中部国際空港）、第二種空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が期待される。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾（御前崎港、三河港）へのアクセス向上が期待される。 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携プロジェクト（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する。 <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（聖隷三方原病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

三遠南信道路建設促進期成同盟会から早期整備を要望

浜松市長の意見：

「対応方針（原案）」案に対し異議はない。

一般国道474号三遠南信自動車道は、三遠南信地域を結ぶ地域連携の基軸であり広域交流や物流の活性化において重要な役割を果たすほか、災害時には「命の道」として、信頼性の高いネットワークを構築する高規格道路である。

現在事業中の佐久間道路・三遠道路（東栄IC～鳳来峡IC）では、令和7年度開通予定に向けて工事が順調に進められていることに加え、青崩峠道路においては、本年5月26日に静岡・長野県境の難所である青崩峠トンネル（仮称）が貫通し、全線開通に向けた地元の期待が高まっている。

青崩峠道路の開通見通しを早期に公表するとともに、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業促進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・浜松市天竜区佐久間町・水窪町では事前通行規制区間や災害等による通行止めが多く発生しており、道路ネットワークが脆弱な地域である。

・浜松市天竜区水窪町は、三次救急医療まで60分以上を要する高次医療サービスの空白地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約2%、用地取得率は約1%。（令和5年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・水窪IC（仮称）～佐久間IC（仮称）間（延長14.0km）について早期供用を目指して整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。

・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

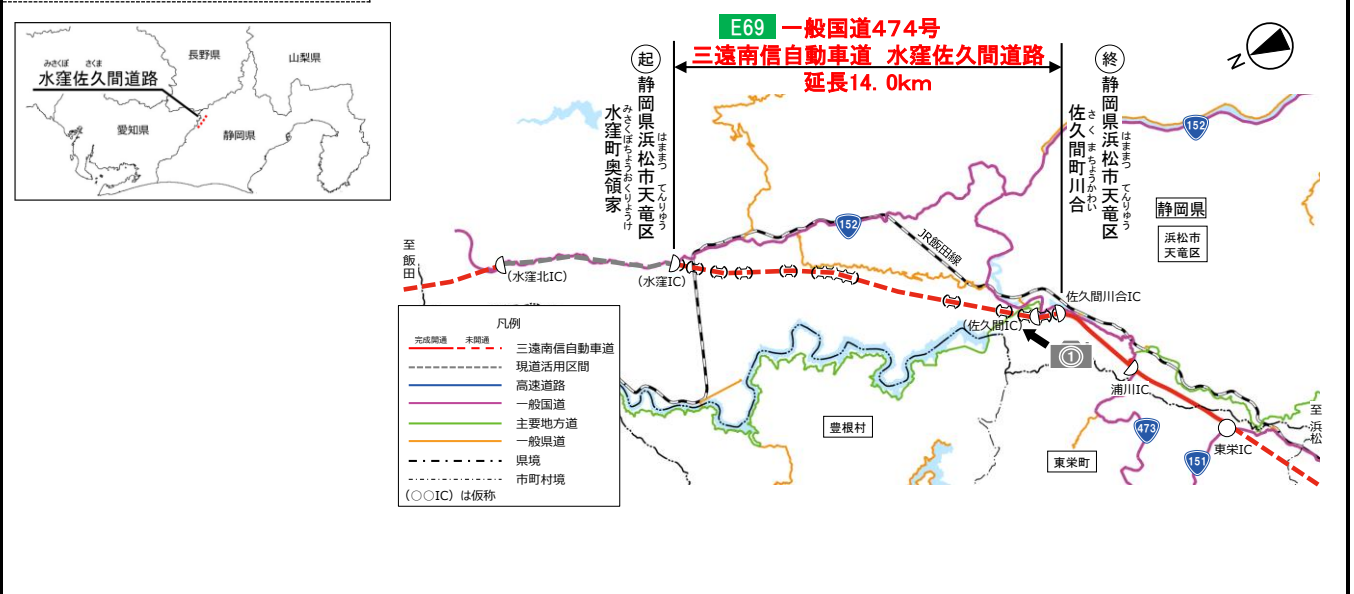
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。