

再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：奥村 康博

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 佐久間道路・三遠道路 <small>さくまさんえん</small>	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佐久間町川合 <small>てんりゅう さくまちょうかわい</small> 至：静岡県浜松市北区引佐町東黒田 <small>いなさちょうひがしくろだ</small>			延長	27.9 km
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全長約100kmの高規格幹線道路である。</p> <p>本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9km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>					
H5年度事業化		—	H13年度用地着手		H15年度工事着手
全体事業費	1764億円	事業進捗率 (平成31年3月時点)	約87%	供用済延長	20.8 km
計画交通量	9,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (1.2) (残事業) 4.5 (8.8)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,496/5,671億円 事業費：1,214/5,389億円 維持管理費：282/282億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 6,804/6,804億円 走行時間短縮便益：6,292/6,292億円 走行経費減少便益：425/425億円 交通事故減少便益：88/88億円	基準年	令和元年
感度分析の結果					
<p>(事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.3(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=4.1~5.1(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.2~1.2(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=4.3~5.0(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=4.3~5.0(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、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場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"> ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾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幹線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"> ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が期待される。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等に死傷事故率500件/億台km以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消により、当該区間の安全性の向上が期待される。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヵ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。 ・緊急輸送道路が通行止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>⑧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>⑨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：

新東名・三遠南信自動車道建設促進奥三河期成同盟会、三遠南信地域経済開発協議会・三遠南信自動車道早期開通既成同盟会、東三河懇話会、浜松市による提言・要望

- ・日常生活に密着し、かつ災害時の救援、復旧・復興活動の基幹となる道路整備を強力に推進するため東栄IC～鳳来峡ICの事業推進をお願いしたい。

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、東名高速道路や新東名高速道路と合わせ、広範な交流ネットワークを形成し、広域連携の推進を目指す三遠南信地域の骨格となる高規格幹線道路である。また、緊急輸送路の確保や命をつなぐ道としても医療機関への早急な搬送が可能となる等、国土強靱化に資する道路である。さらに、本市の北遠地域の拠点間の連携が図られ、地域活性化や観光振興等、地域創生に資する道路として、地域にとって大きなストック効果が見込まれる。

本道路は、唯一の未事業化区間であった水窪佐久間道路が今年度に新規事業化され、全線開通に向けた道筋が整ったところである。今後も事業を継続し、早期開通に向けて一層の事業推進をお願いしたい。

なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

愛知県知事の意見

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道474号三遠南信自動車道は、東三河、遠州、南信州地域を有機的に連絡する幹線道路として、中央自動車道と新東名高速道路、さらには東名高速道路とを結び、広域的なネットワークを形成する大変重要な高規格幹線道路である。本道路が整備されることで、県境を越えた広域的な連携と交流が図られる。さらに、医療機関への救急車両の搬送路、災害時の緊急輸送道路としての機能も有しており、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも、重要な道路である。そのため、県内唯一の未開通区間である東栄IC～鳳来峡IC間の工事を推進し、早期に開通時期を明確にするとともに、一日も早い開通をお願いしたい。

なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減を図るなど、より効率的な事業推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

- ・奥三河・北遠地域は、高速道路ネットワークが未形成で、ICアクセスの30分カバー圏域外である。
- ・北遠地域の道路は山岳部という地形のため、防災面で脆弱なネットワークである。
- ・県境付近では高齢化の進展等により、救急出動件数が増加傾向にあり、土砂災害等による通行止めで円滑な救急活動に支障がある。
- ・三遠南信自動車道の開通後、南信州と東三河・遠州地域との企業マッチングの割合や企業立地が増加している。
- ・平成31年4月に水窪佐久間道路の新規事業化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約87%。用地取得率は100%。（平成31年3月末）
- ・全線27.9kmのうち、20.8kmを供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・東栄IC～鳳来峡IC間（L=7.1km）は、早期開通に向けて工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・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。

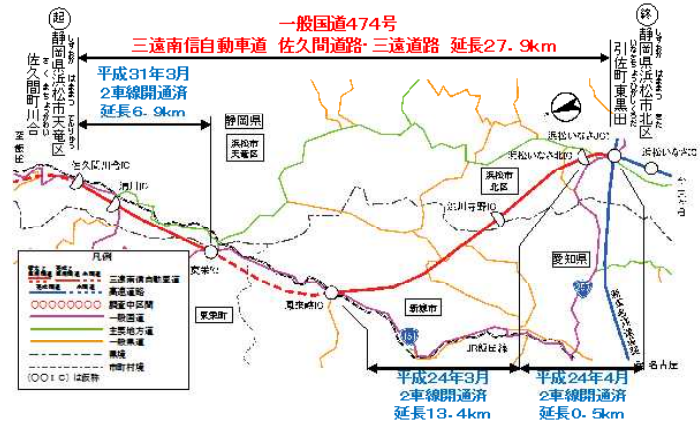
対応方針

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。