

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

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>あおくずれとうげ</small> 青崩峠道路	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：長野県飯田市南信濃八重河内 至：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家		延長 5.9 km						
事業概要 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の高規格幹線道路です。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、長野県飯田市南信濃和田から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長13.1kmの自動車専用道路であり、そのうち長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmを当面整備区間として、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ます。								
S58年度事業化	-	H23年度用地着手						
H23年度工事着手								
全体事業費	480億円	事業進捗率						
計画交通量	3,000台/日	供用済延長						
0.0 km								
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">(事業全体) 2.3</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">(残事業) 3.5</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 2.3	(残事業) 3.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"> 総費用 (残事業)/事業全体 292/445億円 事業費：270/423億円 維持管理費：22/22億円 </td> <td style="width: 30%;"> 総便益 (残事業)/事業全体 1028/1028億円 走行時間短縮便益：958/958億円 走行経費減少便益：66/66億円 交通事故減少便益：4.3/4.3億円 </td> <td style="width: 40%;"> 基準年 平成27年 </td> </tr> </table>	総費用 (残事業)/事業全体 292/445億円 事業費：270/423億円 維持管理費：22/22億円	総便益 (残事業)/事業全体 1028/1028億円 走行時間短縮便益：958/958億円 走行経費減少便益：66/66億円 交通事故減少便益：4.3/4.3億円	基準年 平成27年
B/C	(事業全体) 2.3	(残事業) 3.5						
総費用 (残事業)/事業全体 292/445億円 事業費：270/423億円 維持管理費：22/22億円	総便益 (残事業)/事業全体 1028/1028億円 走行時間短縮便益：958/958億円 走行経費減少便益：66/66億円 交通事故減少便益：4.3/4.3億円	基準年 平成27年						
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C= 2.1~ 2.5(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C= 3.2~ 3.8(交通量 ±10%) 事業費 : B/C= 2.2~ 2.5(事業費 ±10%) 事業費 : B/C= 3.2~ 3.9(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C= 2.2~ 2.5(事業期間±20%) 事業期間 : B/C= 3.5~ 3.7(事業期間±20%)								
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・現道等における交通不能区間を解消する。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（遠山温泉郷等）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・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。 ・現道等の特殊通行規制区間を解消する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。								

関係する地方公共団体等の意見

長野県知事の意見：

本事業は、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、地域活性化に寄与し、真の地方創生を実現するうえで必要不可欠な事業です。

ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。

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お願いいたします。

浜松市長の意見：

○「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。

一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、東名高速道路や新東名高速道路と連絡することで、広範な交流ネットワーク形成に資するとともに、医療機関への搬送路や災害時の緊急輸送路としての役割を果たす重要な高規格幹線道路です。

また、地域活性化や観光振興等、地域にとって大きなストック効果が見込まれる道路です。

今後も事業を継続し、早期開通に向けて青崩峠道路の一層の事業推進をお願いしたい。

なお、事業実施にあたっては、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。

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

- ・国道152号の長野県と静岡県境は通行不能区間となっているため、越県するには狭隘で脆弱な兵越林道を利用する必要がある。
- ・下伊那地域は事前通行規制区間が多く存在し、平成22年7月豪雨では通行止めにより旧上村・旧南信濃村が一時孤立化している。
- ・平成22年7月豪雨災害時のような通行止めが発生した場合、救急医療施設へのアクセスが絶たれ、救命救急が困難な状況である。
- ・遠山郷周辺と静岡県を結ぶ国道152号は通行不能区間であるため、観光交流・地域間交流に支障をきたしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は25%、用地取得率は100%に至っています（平成27年3月末時点）
- ・小嵐IC [仮称] ~水窪北IC [仮称] 間（延長5.9km）は工事を推進

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・小嵐IC [仮称] ~水窪北IC [仮称] 間（延長5.9km）は早期開通を目指しています。

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する。

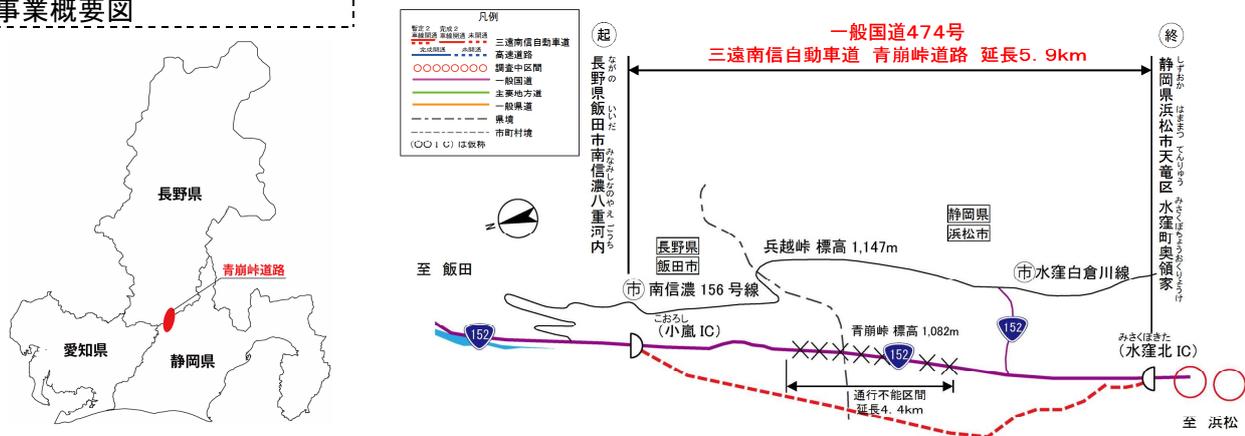
対応方針

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。