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:髙松 諭

事業名	一般国道474号	事業		事業	国土交通省	
	ニ遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路	区分	一般国道	主体	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	•		延長		
	至:静岡県浜松市北区引佐町東黒田				27.9km	

事業概要

-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。

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。

H 5 年度事業化 -			H		113	I 1 3 年度用地着手		H 1 5 年度工事着手				
全体事業費 1		1, 9	940億円 事業進捗率		進捗率		約93%	約93% 供用済			20.	8 km
				(令:	和5年3月末	诗点)						
計画交通量		9,	500台	/日								
費用対効果	B/C	;	総費用		(残事業)/(事業全	体)	総便益	(残事業)/(事	[業全体]	:	基準年	
分析結果	(事業全体)	1.3	1		1, 319/8, 3	02億F	円 3,	767/10), 586億	意円	令和5年	
	(1. 1)		事業	費	: 1, 087/7,	705億	円 走行時間短縮	便益:3,5	28/10, 00)1億円		
	(残事業)	2.9	維持管	理費	: 209/48	8 億			10/539	億円		
	(6.5)	更 新	費	: 23/10	8 億	円」(交通事故減少	便益: 5	30/46	億円		

感度分析の結果

【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%)

> 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%)

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%)

事業の効果等

- ①円滑なモビリティの確保
- 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。
- ②物流効率化の支援
- ・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。 ③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。
- ④個性ある地域の形成
- ・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。
- ⑤安全で安心できる暮らしの確保
- ・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。
- ⑥安全な生活環境の確保
- ・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。
- ⑦災害への備え
- ・静岡県地域防災計画(R3.10)に第二次緊急輸送路として位置付けられている。
- ・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。
- ⑧地球環境の保全
- CO2排出量の削減が見込まれる。
- ⑨生活環境の改善・保全
- ・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

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、中央自動車道から新東名高速道路や東名高速道路を連絡することで、広域的な交流ネットワーク形成に資するとともに、医療機関への到達時間を短縮させる搬送路として、また災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な高規格道路である。

佐久間道路・三遠道路のうち、2025年度の開通見通しが公表された東栄IC~鳳来峡IC間の完成は、奥三河の山間地域から太平洋側の都市部へのアクセス性を格段に向上させ、地域の安心安全・活性化につながることから、一日も早い開通に向けて整備促進をお願いしたい。

なお、事業実施にあたっては、安全に配慮しつつ、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。

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

- ・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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約93%、用地取得率は100%。(令和5年3月末時点)
- ・鳳来峡IC~浜松いなさIC間(延長13.4km)は、平成23年度に2車線供用。
- ・浜松いなさ北IC~浜松いなさJCT間(延長〇.5km)は、平成24年度に2車線供用。
- ・佐久間川合IC~東栄IC間(延長6.9km)は、平成30年度に2車線供用。

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、令和7年度の供用を予定。

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。