

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課： 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

事業名	一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路	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：長野県飯田市山本 至：長野県下伊那郡喬木村氏乗			延長	22.1km
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の高規格道路である。					
本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1km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に計画された道路である。					
H4年度事業化		都市計画決定対象外		H7年度用地着手	
H10年度工事着手					
全体事業費	1,726億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約87%	供用済延長	14.6km
計画交通量	8,500台/日				
費用対効果	B/C (事業全体) 1.2(1.1) 対(参考) 1.8(1.7) [2%] 2.2(2.3) [1%]	EIRR (事業全体) 4.8% (4.2%)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,275/8,716億円 事業費:1,060/8,172億円 維持管理費:190/444億円 更新費:24/100億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 3,830/10,840億円 走行時間短縮便益:3,575/10,222億円 走行経費減少便益:224/563億円 交通事故減少便益:31/55億円	基準年 令和6年
果分析	(残事業) 3.0(2.3) (参考) 4.0(3.1) [2%] 4.6(3.6) [1%]	(残事業) 15.9% (11.1%)	感度分析 (事業全体) 交通量 B/C=1.1~1.4(±10%) 事業費 B/C=1.2~1.3(±10%) 事業期間 B/C=1.2~1.3(±20%)	(残事業) 交通量 B/C=2.7~3.3(±10%) 事業費 B/C=2.8~3.3(±10%) 事業期間 B/C=2.9~3.0(±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。					
・利便性の向上が期待できるバス路線(信南交通)が存在する。					
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。					
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。					
③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。					
・アクセスが向上する主要な観光地(天龍峡・天竜川下り等)が存在する。					
④安全で安心できる暮らしの確保					
・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					
・長野県地域防災計画(R5.2)に第一次緊急輸送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。					
・並行区間等の事前通行規制区間の代替路線を形成する。					
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排出量の削減が見込まれる。					
・SPM排出量の削減が見込まれる。					
⑧他のプロジェクトとの関係					
・他機関との連携プログラム(南信州リニア未来ビジョン)に位置づけられている。					

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、三遠南信自動車道建設促進奥三河期成同盟会等より三遠南信自動車道の早期全線開通の要望を受けている。

長野県知事の意見：

- ・対応方針（原案）に対して異存ありません。
- ・一般国道474号三遠南信自動車道（飯橋道路）は、広域ネットワークの構築や災害に強い道路機能の確保、また救急医療活動の支援など、地域活性化に寄与する極めて重要な高規格道路です。
- ・残る3工区においても着実に工事が進められており、沿線地域では早期開通への期待が一層高まっています。引き続き事業を推進し、一日も早い開通をお願いします。
- ・なお、事業の実施にあたっては、安全に配慮しつつ、効率的な事業推進、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。

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

- ・下伊那地域のうち、唯一、旧上村・旧南信濃村は、飯田市中心部までの所要時間が60分以上必要である。
- ・旧上村と旧南信濃村は、通行不能区間や雨量等事前通行規制区間に囲まれ、規制発生時には飯田市中心部へのアクセスが困難である。

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%。（令和6年3月末時点）
- ・飯田山本IC～天龍峡IC間（延長7.2km）は、平成20年度に暫定2車線供用。
- ・天龍峡IC～龍江IC間（延長4.0km）は、令和元年度に2車線供用。
- ・龍江IC～飯田上久堅・喬木富田IC間（延長3.4km）は、平成29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

- ・飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC間（延長7.5km）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

- ・トンネル発生土の重金属対策においては吸着層工法を採用しており、吸着材については費用対効果が最も得られる材料に見直しを行い、コスト縮減を図った。
- ・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。

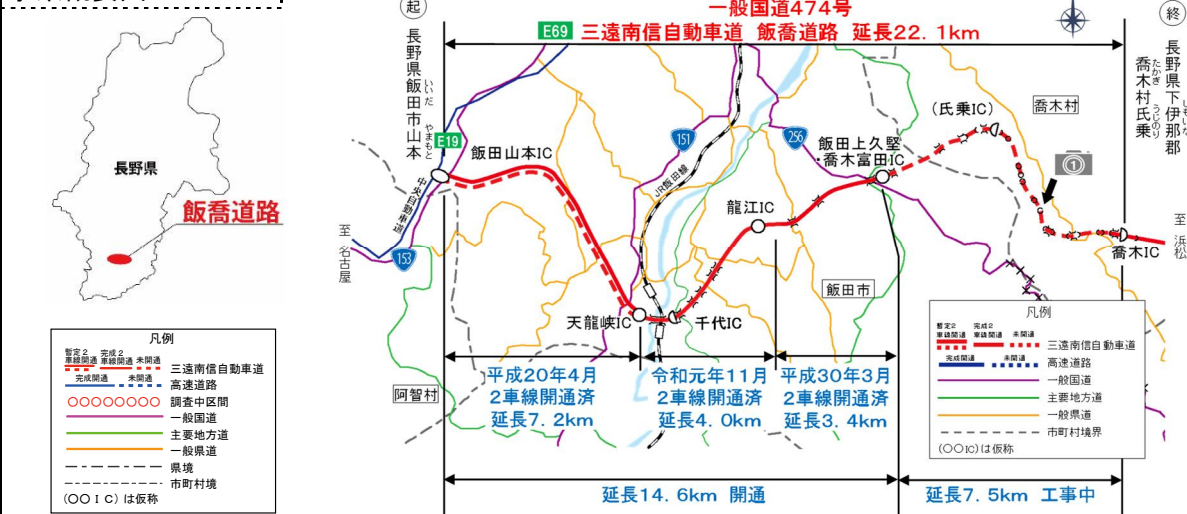
対応方針

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、飯田山本IC～浜松いなさJCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。