

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	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	5.9km
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青崩峠道路は、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。					
S58年度事業化		都市計画決定対象外		H23年度用地着手	
H23年度工事着手					
全体事業費	772億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)	約73%	供用済延長	0.0km
計画交通量	3,200台/日				
費用対効果	B/C (事業全体) 1.2(1.5) 対(参考)1.8(2.3) [2%] 効2.2(2.9) [1%]	EIRR (事業全体) 4.8% (5.8%)	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
成果分析	(残事業) 3.0(9.0) (参考)4.0(12.1) [2%] 4.6(14.2) [1%]	(残事業) 15.9% (37.2%)	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。					
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。					
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(遠山温泉郷等)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 ・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。					
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（青崩峠道路）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。
- ・昨年5月には、青崩峠トンネル（仮称）が貫通し、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、本県が進めている関連事業（小嵐バイパス）と調整を図るとともに、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。

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、信頼性の高い道路ネットワークを構築する重要な道路である。
- ・現在、佐久間道路・三遠道路の東栄IC～鳳来峡IC間が令和7年度開通予定、静岡・長野県境の難所である青崩峠道路においては、青崩峠トンネル（仮称）が昨年貫通、水窪佐久間道路においては工事着手に向けた調査設計・用地取得を推進されており、全線開通に向けた地元の期待が高まっている。
- ・本道路の更なる整備促進とストック効果の早期実現を目指すとともに、青崩峠道路については開通見通しの早期公表をお願いしたい。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

- ・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市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となる。
- ・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

- ・事業進捗率は約73%、用地取得率は100%。（令和6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

- ・小嵐IC（仮称）～水窪北IC（仮称）間（延長5.9km）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

- ・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。

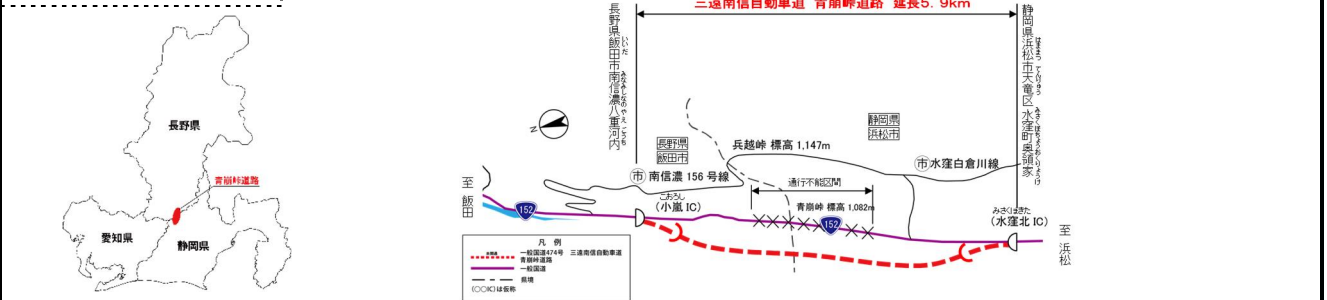
対応方針

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。