

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 佐久間道路・三遠道路			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：静岡県浜松市天竜区佐久間町川合 至：静岡県浜松市浜名区引佐町東黒田							延長		27.9km	
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浜名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に計画された道路である。													
H5年度事業化				都市計画決定対象外				H13年度用地着手			H15年度工事着手		
全体事業費		2,025億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)			約97%		供用済延長			20.8km	
計画交通量		9,500台／日											
費用対効果分析	B/C	EIRR		総費用 (残事業)/(事業全体)				総便益 (残事業)/(事業全体)				基準年	
	(事業全体)	(事業全体)		1,275/8,716億円				3,830/10,840億円					
	1.2(1.1)	4.8%		事業費：1,060/8,172億円				走行時間短縮便益：3,575/10,222億円					
	1.8(1.6) [2%]	(4.2%)		維持管理費：190/444 億円				走行経費減少便益：224/563 億円				令和6年	
	2.2(1.9) [1%]			更新費：24/100 億円				交通事故減少便益：31/55 億円					
	(残事業)	(残事業)											
	3.0(6.1)	15.9%											
(参考)	4.0(7.7) [2%]	(39.3%)											
	4.6(8.7) [1%]												
	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見込まれる。													
・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見込まれる。													
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見込まれる。													
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が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少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(R5.2)等に第一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。													

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、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。

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。
- ・2025年度の開通が予定されている東栄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

- ・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

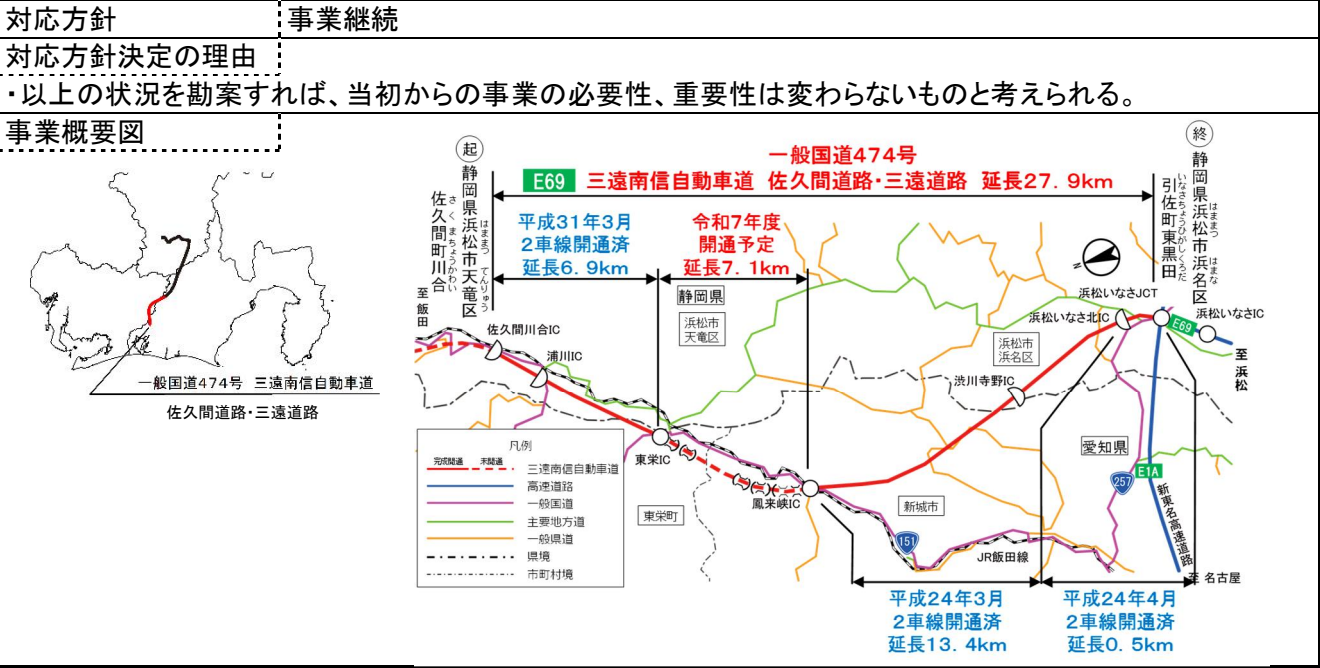
- ・事業進捗率は約97%、用地取得率は100%。（令和6年3月末時点）
- ・鳳来峡IC～浜松いなさ北IC間（延長13.4km）は、平成23年度に2車線供用。
- ・浜松いなさ北IC～浜松いなさJCT間（延長0.5km）は、平成24年度に2車線供用。
- ・佐久間川合IC～東栄IC間（延長6.9km）は、平成30年度に2車線供用。

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

- ・橋梁上部工事では、視覚的にイメージしやすいBIM/CIMモデルを活用し、仮組立時に取合いが確認できない付属物に対しての整合照査や、既設構造物との設置手順のシミュレーション等を実施することで、施工性を向上させ、作業時間の短縮を図っている。
- ・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。



※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。