

一般国道474号 三遠南信自動車道

あおくずれとうげ
青崩峠道路

(道路事業)

説明資料

平成21年11月18日

飯田国道事務所

目 次

<small>あおくずれとうげ</small>			
1. 青崩峠道路の事業概要	.....	P	1
(1) 三遠南信自動車道の事業概要	.....	P	1
1) 事業目的	.....	P	1
2) 計画概要	.....	P	2
(2) 青崩峠道路の概要	.....	P	3
1) 事業目的	.....	P	3
2) 計画概要	.....	P	3
(3) 整備方針	.....	P	5
(4) 事業の進捗状況	.....	P	5
(5) 事業進捗の見込み	.....	P	5
<small>あおくずれとうげ</small>			
2. 青崩峠道路の事業の必要性	.....	P	6
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	.....	P	6
(2) 事業の投資効果	.....	P	10
(3) 費用便益比(B/C)	.....	P	14
3. コスト縮減や代替案立案等の可能性	.....	P	15
(1) コスト縮減	.....	P	15
(2) 代替案立案の可能性	.....	P	15
4. 対応方針(原案)	.....	P	16

1. 青崩峠道路の事業概要

(1) 三遠南信自動車道の事業概要

1) 事業目的

三遠南信自動車道(一般国道474号)は、長野県飯田市山本から静岡県浜松市北区引佐町に至る延長約100kmの高規格幹線道路であり、中央道、新東名と連絡し、地域間の連携強化、奥三河、遠州、南信州地域の秩序ある開発、発展に大きく寄与する重要な路線で、飯喬道路、小川路峠道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路などから成る一般国道の自動車専用道路です。

- ①既存の高速交通体系から取り残された地域への高速サービスの提供
- ②災害に強い道路網の構築・地域医療サービス向上への支援
- ③三遠南信地域の交流促進、連携強化による地域の活性化の支援等に寄与する高規格幹線道として広域的な役割を期待されています。

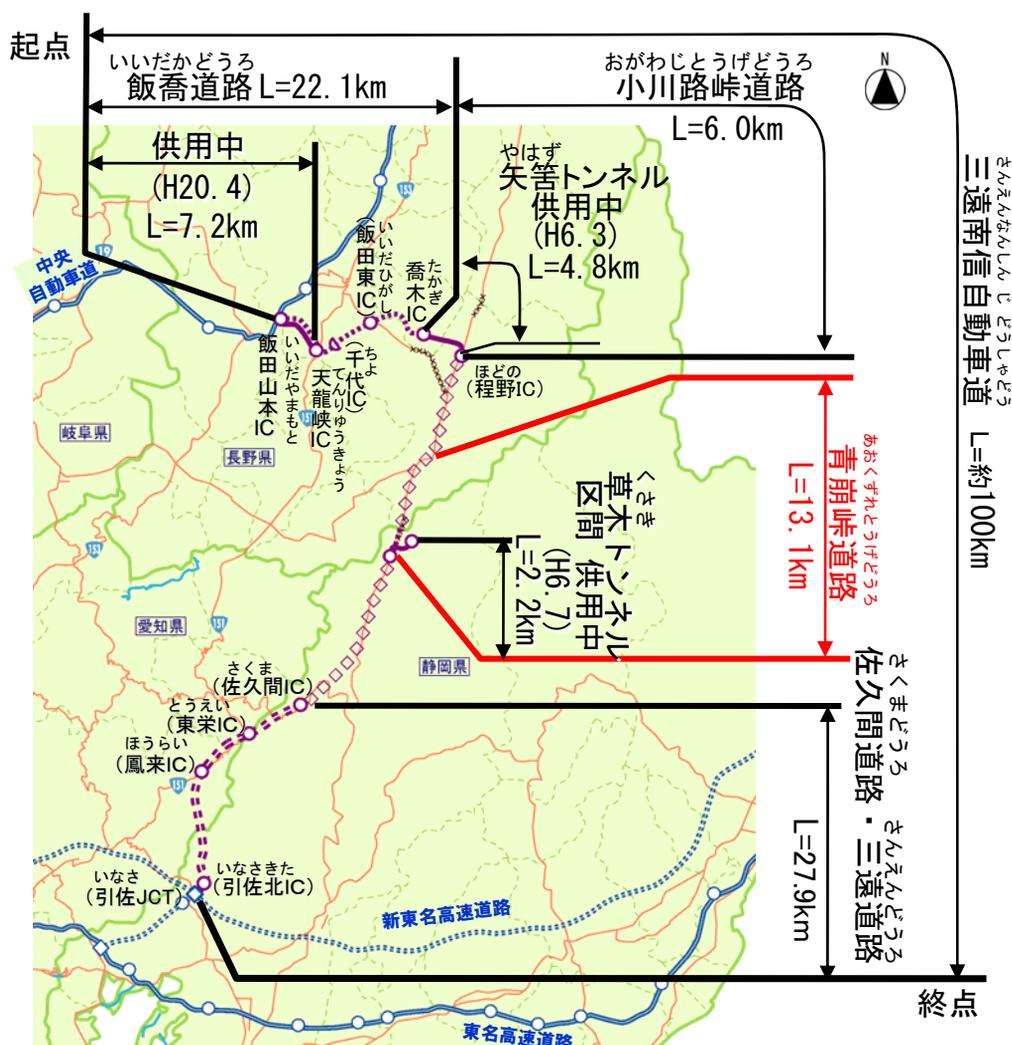
高規格幹線道路網図



開通	——	高規格幹線道路とは、高速交通サービスの普及、主要拠点間の連絡強化を目標とし、地域中枢、中核都市、地域の発展の核となる地方都市及び周辺地域等から概ね1時間程度で利用可能となることを目標として整備しています。
事業中	----	
計画中(現道活用区間)	◇◇◇◇	

2) 計画概要

路線名	: 三遠南信自動車道	
事業種別	: 一般国道474号(高規格幹線道路)	
起終点	: 長野県飯田市山本～静岡県浜松市北区引佐町	
全体延長	: 約100km (車線数: 4車線・2車線)	
設計速度	: 80km/h・60km/h	
開通済延長	: 小川路峠道路 矢筈トンネル 4.8km	
	: 青崩峠道路 草木トンネル 2.2km	
	: 飯橋道路 第1工区 7.2km	
事業化区間	: 飯橋道路(平成4年度)	L=22.1km
(事業化年度)	: 小川路峠道路(昭和59年度)	L=6.0km
	: 青崩峠道路(昭和58年度)	L=13.1km
	: 佐久間道路・三遠道路(平成5年度)	L=27.9km



※ (○ IC) は仮称である

◇: 現道活用区間

(2) 青崩峠道路の概要

1) 事業目的

一般国道474号^{あおくずれとうげどうろ}青崩峠道路は、高規格幹線道路「三遠南信自動車道」^{さんえんなんしんじどうしゃどう}の一部を構成し、長野県飯田市南信濃和田^{ながのけんいいたしみなしなのわだ}から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家^{しずおかけんはまつしてんりゅうくみさくぼちようおくりょうけ}に至る延長13.1kmの自動車専用道路です。

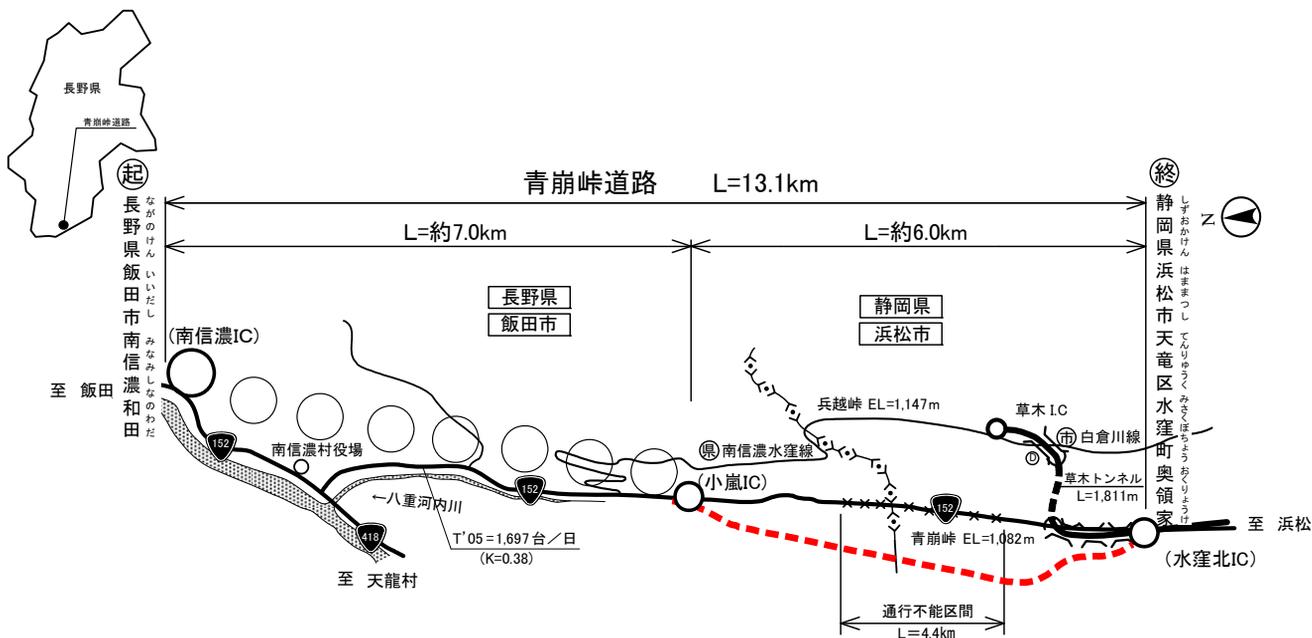
次の4点を主な目的として事業を推進しています。

- ① 広域交流促進、三遠南信地域の連携強化
- ② 救急医療サービスの支援
- ③ 災害に強い地域間ネットワークの構築
- ④ 地域活性化の支援

2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道474号^{さんえんなんしんじどうしゃどう} 三遠南信自動車道 青崩峠道路^{あおくずれとうげどうろ}
- 起終点 : (起点) 長野県飯田市南信濃和田^{ながのけんいいたしみなしなのわだ}
(終点) 静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家^{しずおかけんはまつしてんりゅうくみさくぼちようおくりょうけ}
- 延長 : 13.1km
- 道路規格 : 第1種第4級
- 設計速度 : 60km/h
- 車線数 : 2車線
- 事業化 : 昭和58年度
- 用地着手年度 : 昭和60年度
- 工事着手年度 : 昭和61年度
- 前回の再評価 : 平成17年度(指摘事項なし:継続)
- 全体事業費 : 約930億円

青崩峠道路の全体位置図

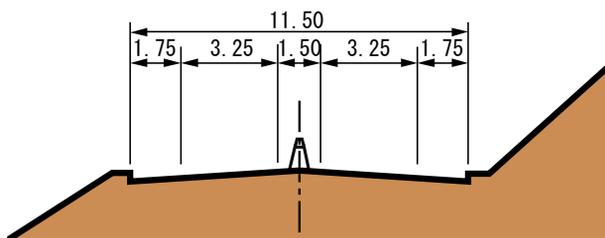


※ (〇〇 IC) は仮称である

青崩峠道路の標準断面図

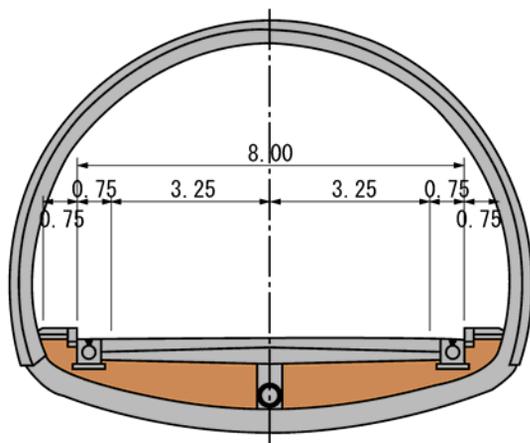
構造規格: 第1種第4級
設計速度: 60km/h

土工部



構造規格: 第1種第4級
設計速度: 60km/h

トンネル部

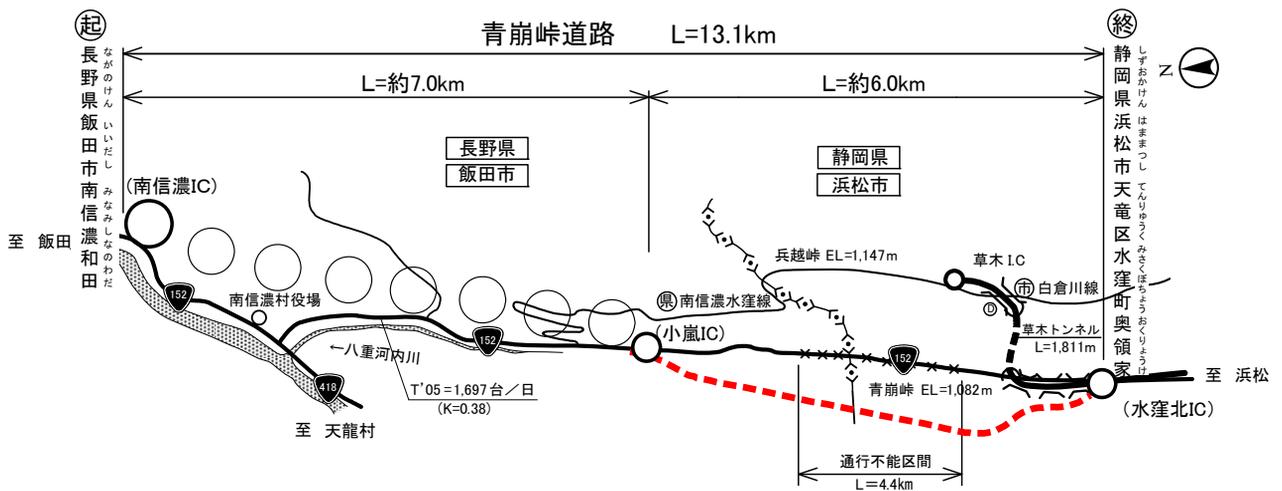


(3) 事業の進捗状況

- いいだし みなみしなの や え ごうち はままつ してんりゅう く みさくほ ちょう おくりょう け
 ■ 飯田市南信濃八重河内～浜松市天竜区水窪町奥領家間のL=約6.0kmについて、環境アセスメント評価書の縦覧を平成21年6月に終了しました。
- こ あらし みさくほ きた
 ■ 小嵐IC[仮称]～水窪北IC[仮称]について、測量、道路設計を推進しています。
- 事業進捗率は26%、用地取得は未着手です。(平成21年度末 見込み)

(4) 事業進捗の見込み

- こ あらし みさくほ きた
 ■ 小嵐IC[仮称]～水窪北IC[仮称]、L=6.0kmについて、早期供用を目指す。



※ (○ IC) は仮称である

2) 進む高齢化と水準が低い医療サービス

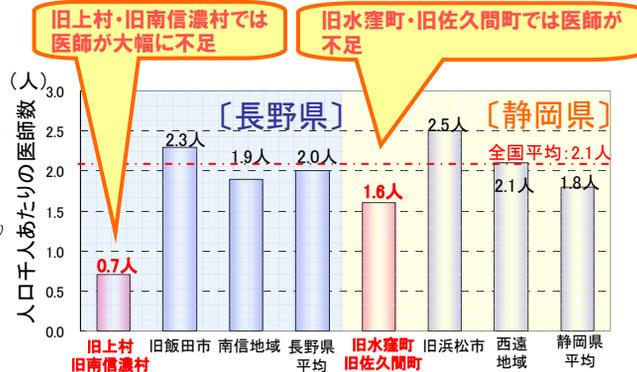
- 長野県内旧上村・旧南信濃村、静岡県内旧水窪町・旧佐久間町といった青崩峠道路沿線の地域のほとんどは、65歳以上の**高齢者割合が全国平均(22.1%)を上回っています。**
- また、**人口あたりの医師数は、全国平均を大幅に下回っています。**
- さらに、**第3次救急医療施設への所要時間は、60分以上かかる現状にあります。**

◆進む高齢化(高齢化人口割合)

65歳以上の高齢者割合は、全国平均(22.1%)を上回る地域がほとんど
2人に1人が高齢者の地域も存在

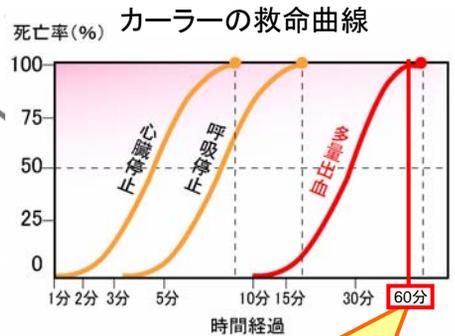


◆地域別に見た人口千人当たりの医師数



出典: 厚生労働省 H18医師、歯科医師、薬剤師調査
※旧上村・旧南信濃村、旧飯田市、旧水窪町・旧佐久間町の医師数、人口は、合併前のデータ(H16)を補正して算出

◆第3次救急医療施設への60分アクセス圏



救命救急が困難な状況

長野・静岡・愛知県境の地域は、60分以内に第3次救急医療施設へアクセスできない。

※規制速度により算出 ◇ 現道活用区間

3) 脆弱な道路網

- 長野県と静岡県を結ぶ主要路線である**国道152号は、通行不能期間があり、地域の生活に大きな影響を与えています。**
- また、**通行不能区間に並行する国道152号の代替路である旧兵越林道[※]は、狭隘で脆弱な路線**です。
- 国道152号では、平成19年度に発生した降雨災害により、**のべ380日にわたる復旧作業等により、通行止め**となりました。

※旧兵越林道：長野県側 県道南信濃水窪線、浜松市側 市道白倉川線の通称

◆青崩峠道路沿線の規制区間



◆狭隘な路線である旧兵越林道[※]



◆青崩峠道路に並行する路線の通行止め日数・回数



出典：飯田建設事務所資料

4) 地域産業の現状

- 青崩峠道路が通過する遠山郷(旧上村・旧南信濃村)には、様々な観光資源を有する遠山郷の主要な観光施設である道の駅遠山郷では、県内ナンバーをはじめ、浜松ナンバー等の県外客が多く訪れます。
- 現況では、遠山郷までの所要時間が、飯田市から約1時間半、浜松市から約3時間を要しています。
- 近年、南信地域及び遠山郷では、観光入込み客数が減少傾向にあります。

◆主な観光資源

遠山郷をはじめとして、優れた観光資源を多数有する三遠南信地域

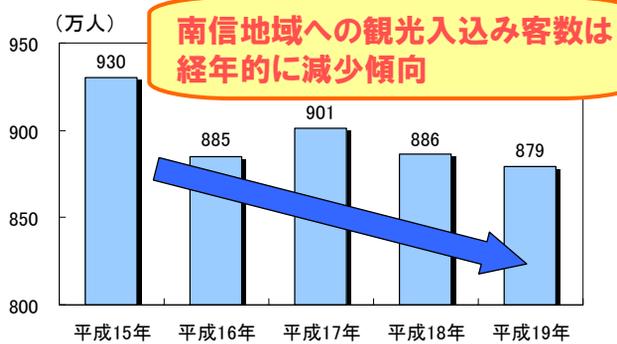
飯田市から遠山郷の所要時間は約1時間半



※規制速度により算出 ◇: 現道活用区間

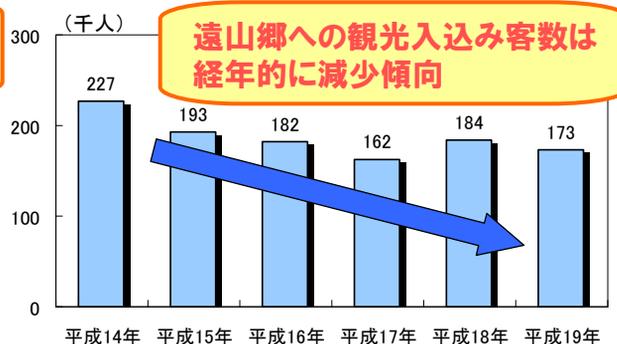
出典: 遠山郷観光協会HP

◆南信地域における観光入込み客数の推移



出典: 観光地利用者統計調査結果(長野県)

◆遠山郷における観光入込み客数の推移



※遠山郷: しらびそ高原、遠山郷温泉、下栗の里、南アルプスの合計

出典: 観光地利用者統計調査結果(長野県)

(2) 事業の投資効果

1) 広域交流促進、三遠南信地域の連携強化

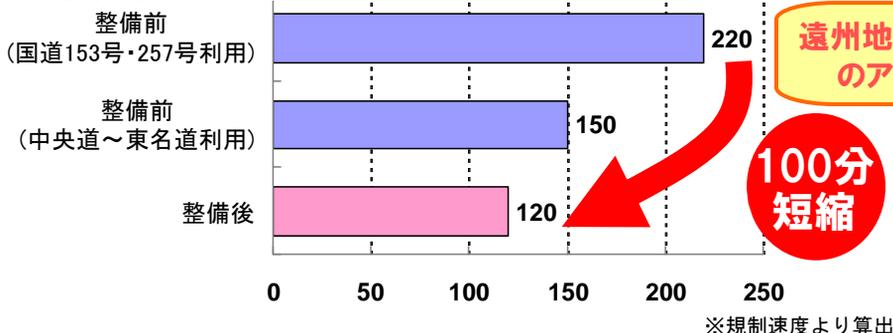
- 三遠南信地域では、高規格幹線道路ICへのアクセス時間が60分を要する地域が解消され、三遠南信地域の高速ネットワークが確保されます。
- 長野県と静岡県を結ぶ主要路線である国道152号の通行不能区間を回避することとなり、三遠南信地域の生活の利便性が向上します。

◆ 高速交通体系への60分圏域と中心都市間連絡の所要時間の変化



※規制速度により算出 (〇IC)は仮称である ◇:現道活用区間

中心都市間(浜松市から飯田市)

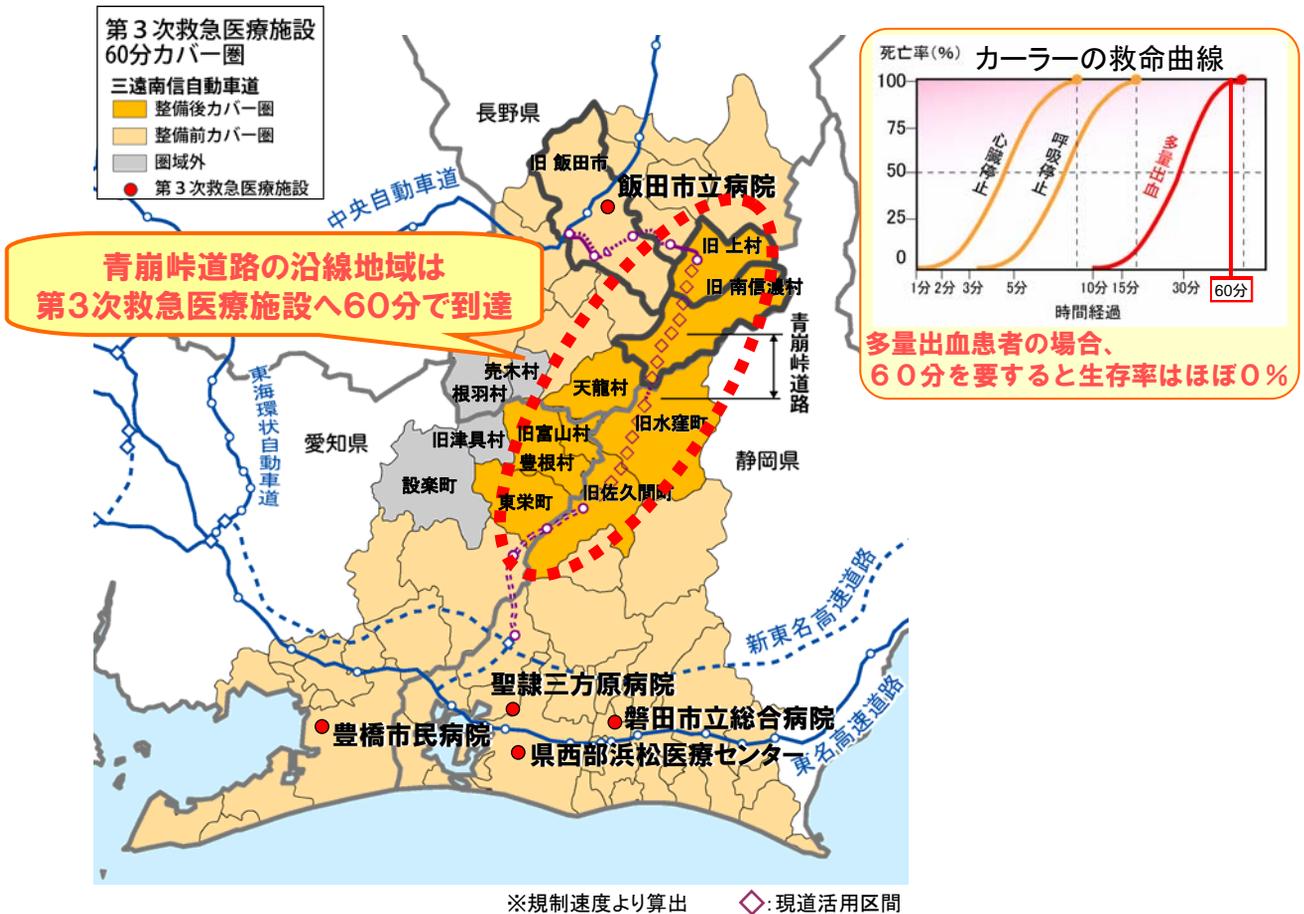


遠州地域から南信地域のアクセスが向上

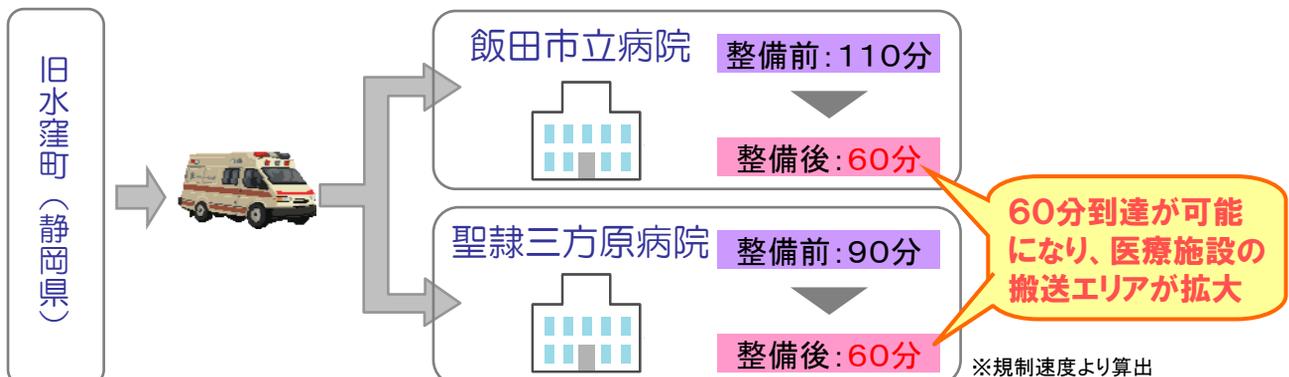
2) 救急医療サービスの支援

■ 青崩峠道路沿線の長野県内旧上村・旧南信濃村、静岡県内旧水窪町・旧佐久間町では、三遠南信自動車道の整備により、**第3次救急医療施設へ60分での搬送が可能**となり、救命率の向上が期待されます。

◆ 第3次救急医療施設からの60分アクセス圏が拡大



◆ 救急搬送利用による患者への負担軽減



3) 災害に強い地域間のネットワークの構築

- 青崩峠道路の整備により、**狭隘で脆弱な旧兵越林道***を回避することができ、**安心・安全な災害に強いネットワークが形成**されます。
- また、三遠南信地域では、市町村間で、災害時に相互応援を行う協定が結ばれており、青崩峠道路が県境を結ぶことで、災害時の地域の安全性、信頼性の強化となります。

※旧兵越林道：長野県側 県道南信濃水窪線、浜松市側 市道白倉川線の通称

◆三遠南信自動車道の整備による災害に強い地域の構築



◆三遠南信災害時相互応援協定の支援

- 【三遠南信災害時相互応援協定】** 平成8年締結
- (1) 被災者の救出・救護、応急復旧等に必要な職員の派遣
 - (2) 救出、医療、防疫、施設の応急復旧等に必要な資機材(車両を含む。)及び物資の提供又は貸与
 - (3) 食料、飲料水、生活必需品等の救援物資及びその供給に必要な資器材(車両を含む。)の提供
 - (4) 児童生徒等その他被災者の一時受入れ
 - (5) 全各号に掲げるもののほか、特に要請のあった事項

※「三遠南信地域連携ビジョン」において、「三遠南信災害時相互応援協定」の充実(広域的な連携による災害廃棄物処理等)による、安全安心な地域づくりの促進が謳われています。

災害時の地域の安全性、信頼性の向上や連携を促進

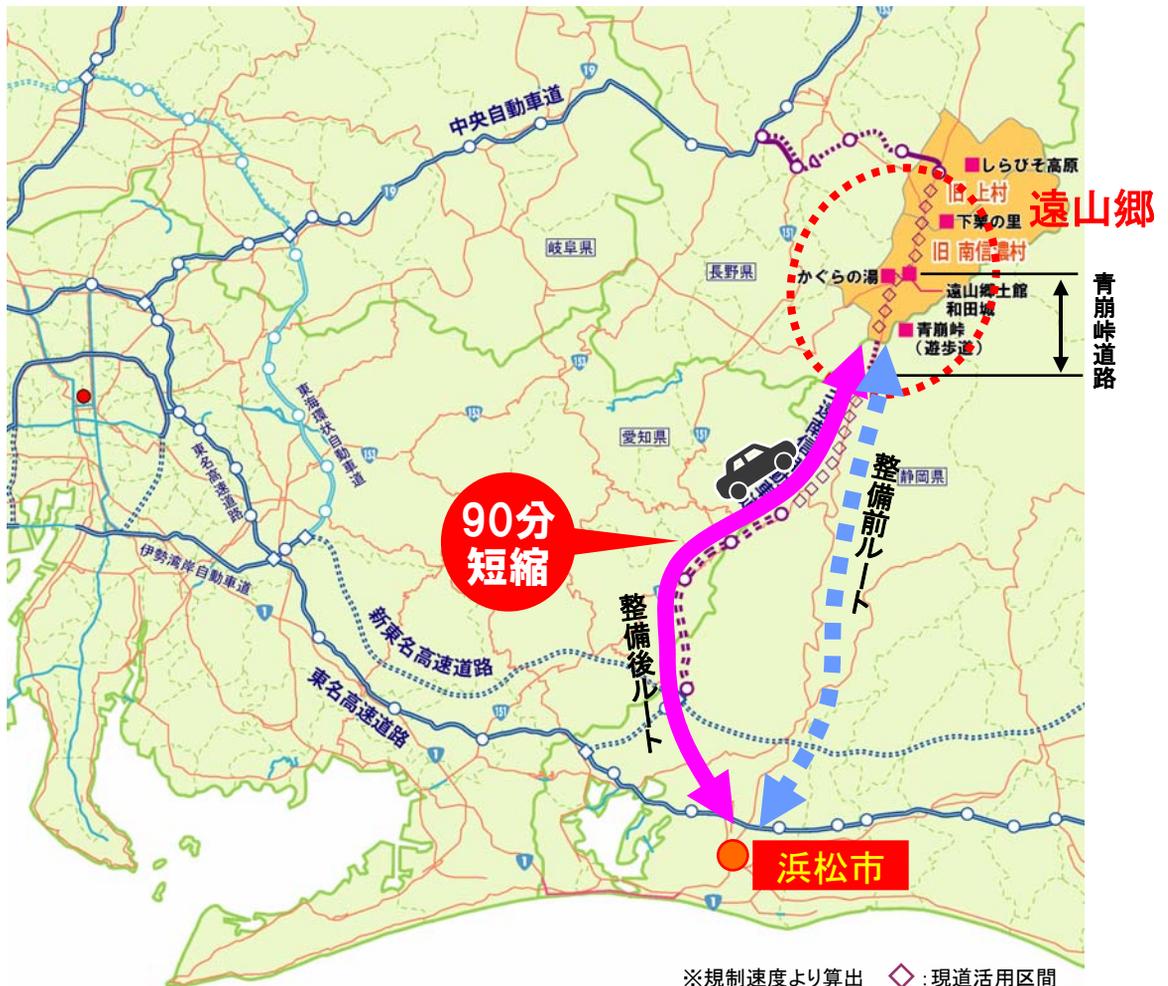
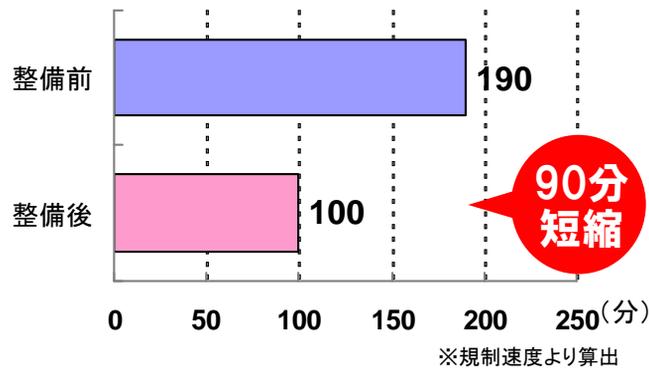


上記の図は、協定による6ブロックと各ブロック代表都市を示す

4) 地域活性化の支援

- 青崩峠道路の整備により、遠山郷(旧上村・旧南信濃村)へのアクセス性が向上します。
- 青崩峠道路等の整備により、遠山郷までの集客エリアが拡大し、三河・遠州地域との観光交流の促進が期待されております。
- 青崩峠道路等の整備により、遠山郷までの所要時間は、浜松市からが90分短縮されます。

◆ 浜松市から遠山郷(旧上村・旧南信濃村)へのアクセスが向上



(3)費用便益比(B/C)

$$\diamond \text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

- 走行時間短縮便益：青崩峠道路の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、整備した場合の走行時間費用を減じた差額
- 走行経費減少便益：青崩峠道路の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額(例：燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)
- 交通事故減少便益：青崩峠道路の整備がない場合の交通事故による社会的損失額(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損害額等)から、整備した場合の交通事故による社会的損失額を減じた差額(交通事故による社会的損失：運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)
- 事業費：青崩峠道路の整備に要する費用(工事費、用地費等)
- 維持管理費：青崩峠道路を供用後の道路管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

○投資効率性の評価

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{801\text{億円} + 215\text{億円} + 32\text{億円}}{927\text{億円} + 38\text{億円}} = \frac{1,048\text{億円}}{965\text{億円}} = 1.1$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{801\text{億円} + 215\text{億円} + 32\text{億円}}{548\text{億円} + 38\text{億円}} = \frac{1,048\text{億円}}{586\text{億円}} = 1.8$$

※未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

○前回評価時の費用便益(B/C)との比較

前回再評価(H17)時 B/C (事業全体):1.4 (残事業):1.4

今回再評価時 B/C (事業全体):1.1 (残事業):1.8

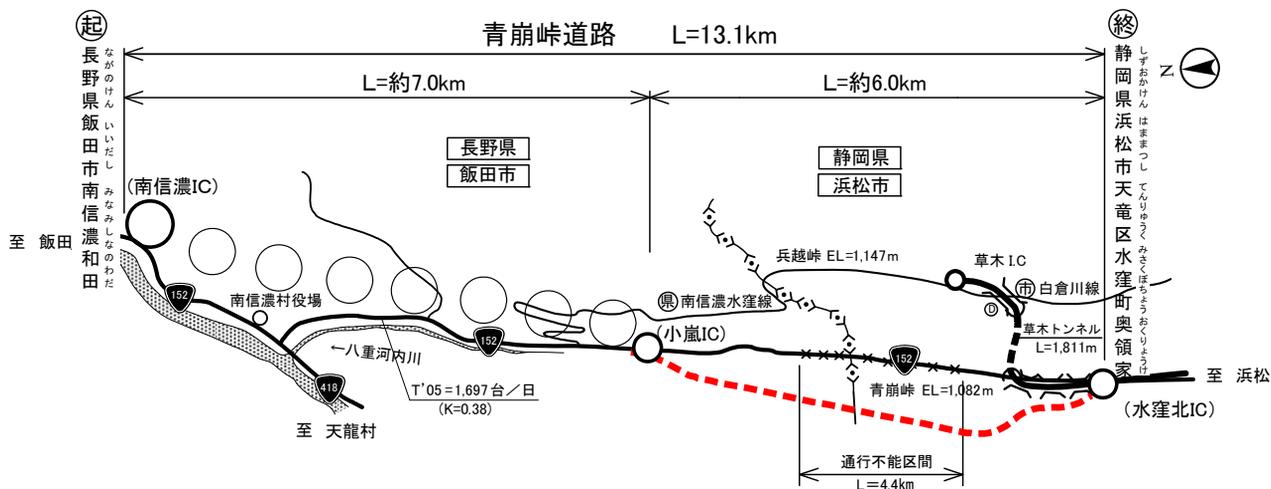
【前回再評価からの変更点】

- ・評価対象期間の見直し(40年→50年)
- ・費用便益マニュアルの改定による車種別の時間価値原単位等の変更
- ・将来の総走行台キロの改定

3. コスト縮減や代替案立案等の可能性

(1)コスト縮減

- 残事業費約690億円のうち、約10億円(約1%)のコスト縮減を図ります。
- 主な縮減内容は、以下を予定しています。
 - ・トンネルズリの有効利用、工事用道路ルートの見直し……約10億円
- 引続きコスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進します。



(2)代替案立案の可能性

- 現計画ルートは、PI方式により平成14年から平成17年に実施した青崩峠道路懇談会により、
 - ①事業費
 - ②自然環境
 - ③地質条件
 - ④工事の施工性
 - ⑤地元の意向等の観点から検討した結果、最適であると判断されたものです。

4. 対応方針(原案)

平成17年度の事業評価監視委員会から4年間が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を実施しました。

1) 事業の必要性に関する視点

事業を巡る社会情勢等の変化

- 広域交流、高速交通体系から取り残された地域
- 進む高齢化と水準が低い医療サービス
- 脆弱な道路網
- 地域産業の現状

事業の投資効果

- 広域交流促進、三遠南信地域の連携強化
- 救急医療サービスの支援
- 災害に強い地域間ネットワークの構築
- 地域活性化の支援
- 費用便益比(B/C) ①事業全体の投資効率性の評価 = 1.1
②残事業の投資効率性の評価 = 1.8

事業の進捗状況

- 飯田市南信濃八重河内～浜松市天竜区水窪町奥領家間のL=約6.0kmについて、平成21年6月環境アセスメント評価書の縦覧終了
- 小嵐IC[仮称]～水窪北IC[仮称]について、測量、道路設計を推進中
- 事業進捗率は約26%、用地取得は未着手(平成21年度末見込み)

2) 事業進捗の見込みの視点

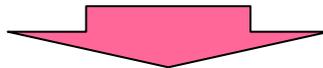
事業進捗の見込み

- 小嵐IC[仮称]～水窪北IC[仮称]、L=6.0kmについて、早期供用を目指す。

3) コスト縮減・代替案立案の可能性

コスト縮減・代替案立案の可能性

- 残事業費約690億円のうち、約10億円(約1%)のコスト縮減
(主な縮減内容:トンネルズリの有効利用、工事中道路ルートの見直し・・・約10億円)
- 現計画ルートは青崩峠道路懇談会により、事業費・自然環境・地質条件・工事の施工性・地元意向等の観点から最適と判断されたものです



以上のことから青崩峠道路の事業を継続する。