

一般国道474号 さんえんなんしん 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24年10月12日

中部地方整備局

目 次

1. 一般国道474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>あおくずれとうげ</small> 青崩峠道路の事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 費用対効果分析	P 3
3. 前回評価時との比較表	P 4
4. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	P 5
①広域ネットワークの構築	P 5
②災害に強い道路機能の確保	P 6
③救急医療活動の支援	P 7
④地域活性化の支援	P 8
(2)事業の進捗の見込みの視点	P 9
(3)コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P10
5. 県・政令市への意見聴取結果	P10
6. 対応方針(原案)	P11

1. 一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路の事業概要

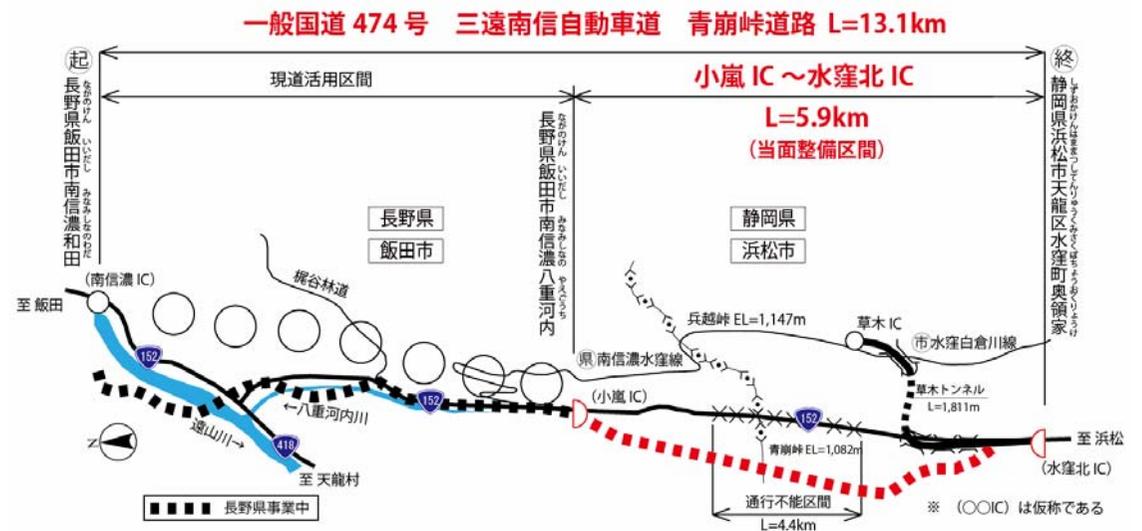
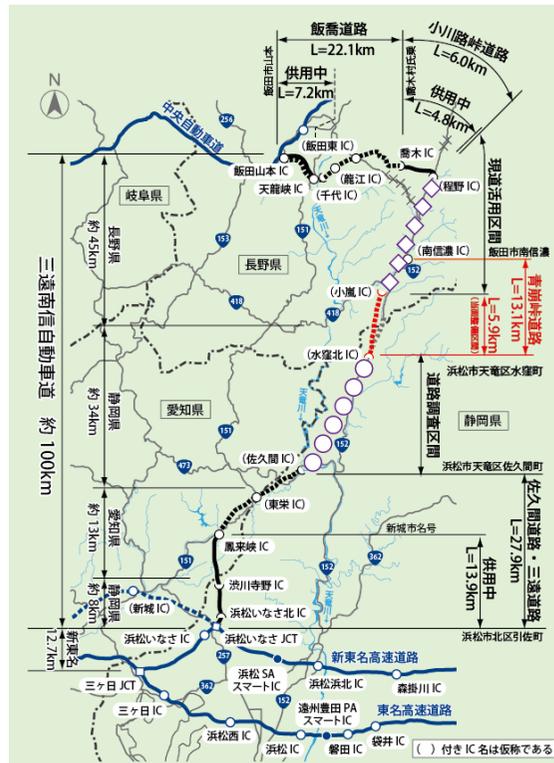
(1) 事業目的

一般国道474号三遠南信自動車道は、^{さんえんなんしん}長野県飯田市を起点とし、^{しずおか はままつ}静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路です。

本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、^{さんえんなんしん}長野県飯田市南信濃和田から^{しずおか はままつ てんりゅうみさくぼちょう}静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長13.1kmの自動車専用道路であり、そのうち^{ながの いいだ みなみしなのわだ}長野県飯田市南信濃八重河内から^{しずおか はままつ てんりゅう みさくぼ}静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmを当面整備区間として、下記の4点を主な目的として事業を推進しています。

- ① 広域ネットワークの構築
- ② 災害に強い道路機能の確保
- ③ 救急医療活動の支援
- ④ 地域活性化の支援

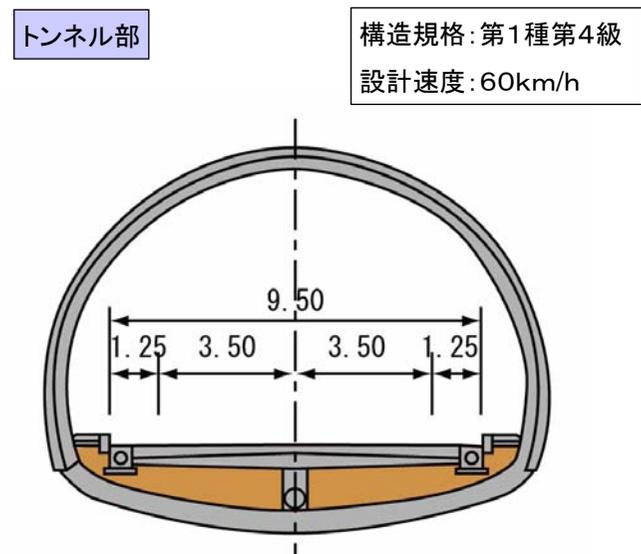
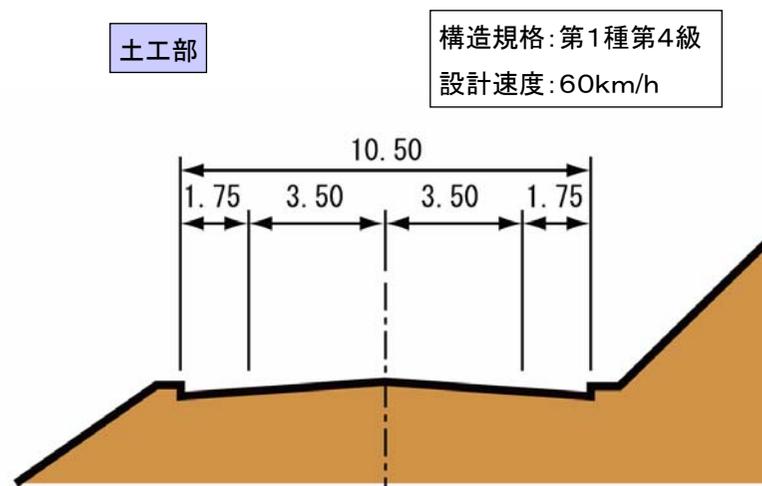
一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路の全体位置図



(2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道474号 さんえんなんしん 三遠南信自動車道
あおくずれとうげ 青崩峠道路
- 起終点 : (起点) ながの いいだ みなみしなのやえごうち 長野県飯田市南信濃八重河内
(終点) しずおか はまつ てんりゅう みさくぼちょうおくりょうけ 静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家
- 延長 : 当面整備区間5.9km(計画延長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 : 平成23年度
- 工事着手年度 : 平成23年度
- 前回の再評価 : 平成21年度
(指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 480億円

標準断面図



2. 費用対効果分析(費用便益比(B/C))

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

便益	■ 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)
費用	■ 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

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{769\text{億円} + 90\text{億円} + 14\text{億円}}{400\text{億円} + 17\text{億円}} = \frac{873\text{億円}}{418\text{億円}} = 2.1$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{769\text{億円} + 90\text{億円} + 14\text{億円}}{319\text{億円} + 17\text{億円}} = \frac{873\text{億円}}{336\text{億円}} = 2.6$$

※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

◇前回再評価時 事業全体=1.1 残事業=1.8

◇今回再評価時 事業全体=2.1 残事業=2.6

【前回再評価時からの変更点】

1. 将来交通需要推計手法の改善
 - ① 生成交通量推計手法の改善(推計モデル及び将来フレーム設定を統一)
 - ② 需要推計に係る条件設定の変更(ネットワークの設定について、現況に加え、事業化済みの箇所のみを考慮)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H21→H24)
3. 事業延長の変更
 - ① 13.1km→5.9km(当面整備区間に変更)

3. 前回評価時との比較表

事 項	前回評価 (H21再評価)	今回評価 (H24再評価) 当面整備区間(小嵐IC～水窪北IC)	備 考
全体事業費	930億円	480億円	・全線整備→当面整備
費用対効果(B/C)	1. 1	2. 1	
事業全体	総費用(C)	955億円	・全線整備→当面整備 ・基準年次の変更
	総便益(B)	1, 048億円	・全線整備→当面整備 ・将来交通需要推計手法の改善 ・基準年次の変更
費用対効果(B/C)	1. 8	2. 6	
残事業	総費用(C)	575億円	・全線整備→当面整備 ・基準年次の変更
	総便益(B)	1, 048億円	・全線整備→当面整備 ・将来交通需要推計手法の改善 ・基準年次の変更
事業を巡る社会情勢等 の変化	●落石、崩土等による通行制限 13箇所(H18～H20) 年平均4箇所	●落石、崩土等による通行制限 19箇所(H21～H23) 年平均6箇所 ●H22. 7豪雨による孤立集落発生	
事業の進捗状況	事業 26% 用地 0%	事業 12% 用地 17%	

4. 評価の視点

(1) 事業の必要性等に関する視点

① 広域ネットワークの構築

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■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兵越林道*を利用する必要があります。
そのため、旧南信濃村から浜松市へ移動する場合、兵越林道を利用したルートで約180分を要します。

2) 事業の投資効果

■青崩峠道路の整備により、旧南信濃村から浜松市間の所要時間が約140分になり、約40分短縮します。

※兵越林道：国道152号に並行する長野県と静岡県を越県する道路の通称（長野県側：県道南信濃水窪線、静岡県側：浜松市道水窪白倉川線）

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■青崩峠道路周辺のネットワーク形成状況



<国道152号通行不能区間>



<兵越林道>

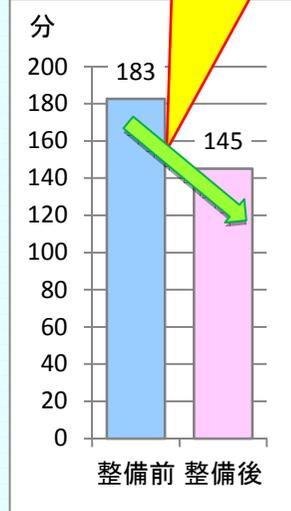


2) 事業の投資効果

■飯田市旧南信濃村～浜松市役所までの所要時間



青崩峠道路の整備により旧南信濃村から浜松市役所までの所要時間が約40分短縮



出典：H22道路交通センサス（昼間非混雑時旅行速度）
三遠南信自動車道：設計速度にて算出

4. 評価の視点

② 災害に強い道路機能の確保

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 国道152号の通行不能区間を迂回する兵越林道※は、すれ違いが困難であるとともに、降雨や積雪による通行規制があります。
- 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化しました。

2) 事業の投資効果

- 青崩峠道路の整備により、狭隘で脆弱な兵越林道※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。
- 三遠南信地域では災害時に相互応援を行う協定を結んでおり、通行不能区間を解消することで災害時の広域的な防災体制がより強化されます。

※兵越林道：国道152号に並行する長野県と静岡県を越える道路の通称（長野県側：県道南信濃水窪線、静岡県側：浜松市道水窪白倉川線）

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■ 兵越林道の状況写真



■ H22.7豪雨災害時孤立集落発生状況



出典：長野県飯田建設事務所

■ 三遠南信地域における事前通行規制区間



出典：長野県飯田建設事務所（国道・県道）

■ 国道152号被災状況（H22.7.14）



出典：長野県飯田建設事務所

2) 事業の投資効果

■ 三遠南信災害時相互応援協定の支援



「三遠南信地域連携ビジョン」※における災害時の相互応援協定

1. 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機材（車両を含む。）の提供
4. 児童生徒その他被災者の一時受入れ
5. 前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

三遠南信地域連携ビジョン：東三河、遠州、南信州地域エリアの市町村にて設立された「三遠南信250万流域都市圏の創造」をテーマにした三遠南信地域一体での地域づくり

4. 評価の視点

③ 救急医療活動の支援

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

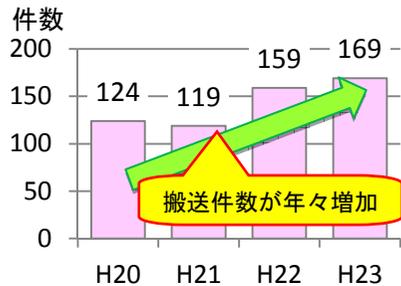
- 旧上村・旧南信濃村の救急出動件数は年々増加傾向にあり、その搬送人員の約8割が高齢者です。
- 平成22年7月豪雨災害時のような通行止めが発生した場合、救急医療施設へのアクセスが絶たれ、救命救急が困難な状況です。

2) 事業の投資効果

- 青崩峠道路の整備により、平成22年7月豪雨災害時のような通行止めが発生しても、静岡県側の病院へのアクセスが確保されます。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■ 救急出動件数の推移(旧上村・旧南信濃村)



出典: 飯田広域消防本部救急統計

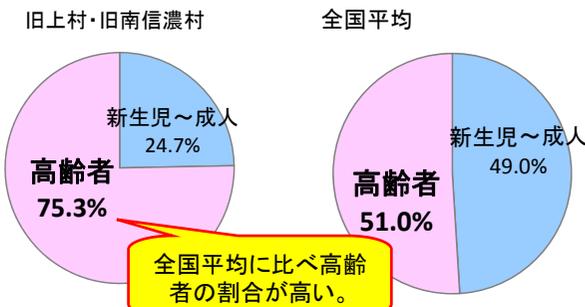
■ 消防本部へのヒアリング

全市町村に救急車を配備していないため、最も近い消防署が現地に向かい時間を要する場合があります。

段差や線形の悪い搬送ルートは、患者への負担が大きいです。

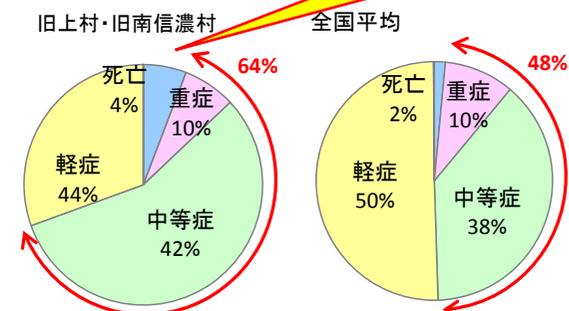


■ 救急出動人員の内訳(H23)



出典: 飯田広域消防本部救急統計

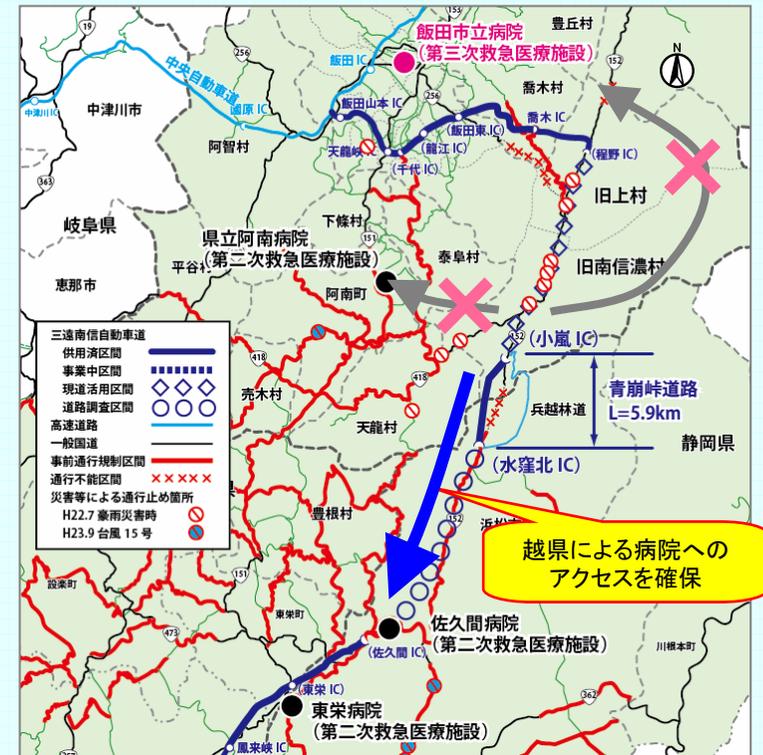
■ 程度別救急搬送人員



出典: 飯田広域消防本部救急統計
(上村・南信濃地区: H23、全国: H22)

2) 事業の投資効果

■ 救急医療施設へのアクセス



4. 評価の視点

④ 地域活性化の支援

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 国道152号沿線の旧上村・旧南信濃村には多くの観光資源を保有しており、観光客の半数以上は県外からの来訪者です。
- 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、線形も悪く狭小幅員の兵越林道*を利用するか大きく迂回する必要があるため観光交流・地域間交流に支障をきたしています。

2) 事業の投資効果

- 国道152号沿線の旧上村・旧南信濃村への所要時間が短縮され、三河地域、遠州地域との観光交流の促進が期待されます。

※兵越林道：国道152号に並行する長野県と静岡県を越境する道路の通称（長野県側：県道南信濃水窪線、静岡県側：浜松市道水窪白倉川線）

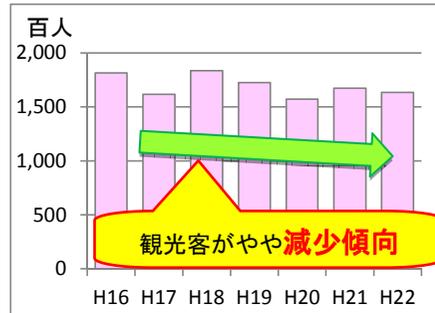
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■ 遠山郷周辺の観光資源

<国重要無形文化財指定「霜月まつり」>

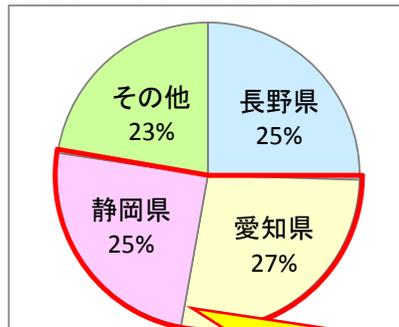


■ 遠山郷周辺の観光入込客数の推移



※しらびそ高原、下栗の里、南アルプス、遠山温泉郷
出典：長野県観光地利用者統計調査結果

■ 観光客の利用特性(遠山温泉郷)



半数以上が静岡・愛知県からの観光客

■ 観光客の意見(遠山温泉郷)

静岡県から来るとなると、すれ違いが大変な兵越林道しかないから不便。

通行止めや土砂崩れが多いので安心して利用できる三遠南信道を早く開通させてほしい



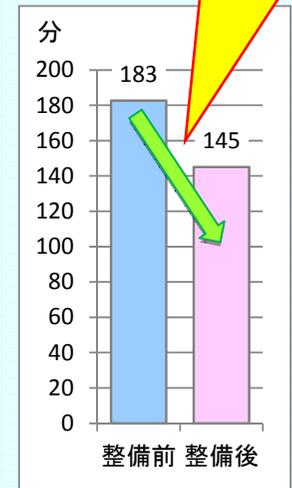
2) 事業の投資効果

■ 遠山郷周辺の観光資源



■ 浜松市から遠山温泉郷までの所要時間

青崩峠道路の整備により遠山郷周辺までの所要時間が約40分短縮



出典：H22道路交通センサス（昼間非混雑時旅行速度）
三遠南信自動車道：設計速度にて算出

出典：遠山温泉郷でのアンケート調査結果(H23.8.7)

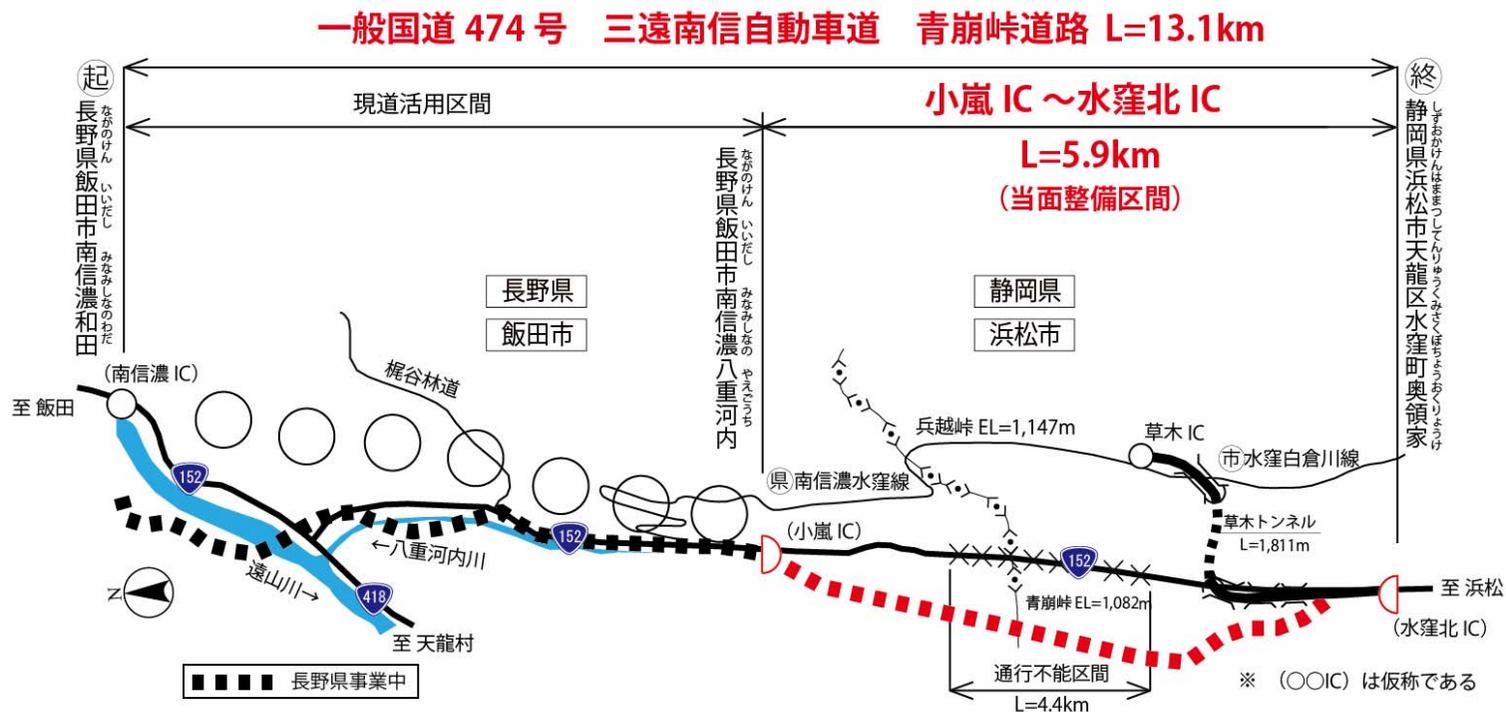
4. 評価の視点

3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は12%、用地取得率は17%に至っています。(平成23年度末)
- 小嵐IC[仮称]～水窪北IC[仮称]間(L=5.9km)は、用地、工事を推進しています。
- (参考) 前回再評価時：事業進捗率は26%、用地取得率は0%

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 小嵐IC[仮称]～水窪北IC[仮称]間(L=5.9km)は、早期供用を目指しています。

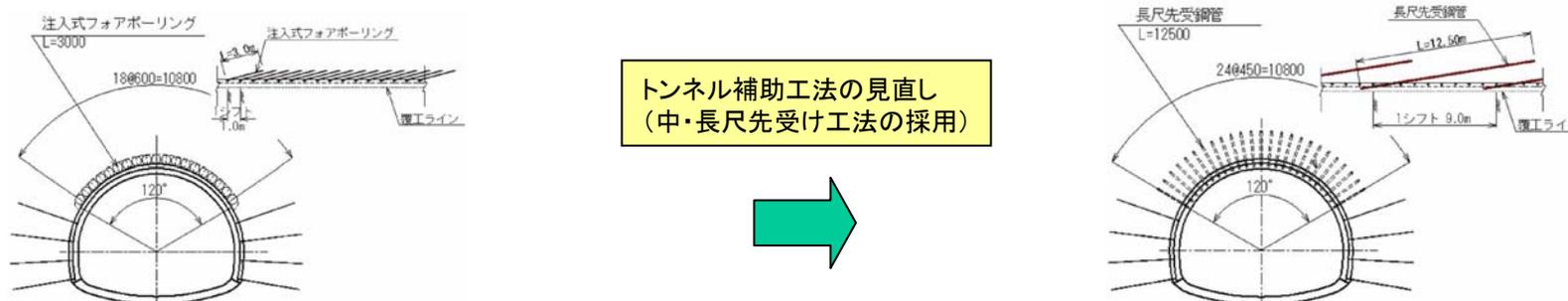


4. 評価の視点

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

1) コスト縮減

- 当該区間において、トンネル補助工法(中・長尺先受け工法の採用)を見直すことにより、約5億円のコスト縮減を図っています。
- 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きます。



2) 代替案立案等

- 青崩峠道路は、高規格幹線道路である三遠南信自動車道の一部区間を形成する道路であり、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、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、地域活性化の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

5. 県・政令市への意見聴取結果

■ 長野県の意見

- 1 本事業については、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、地域活性化に寄与する、極めて重要な事業と認識しています。事業継続を図るとともに、積極的な予算確保と早期供用に向けた事業の推進を強く要請します。
- 2 事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められたい。

■ 浜松市の意見

- 1 本事業は、三遠南信地域の交流連携の推進、災害に強いまちづくり等に寄与する重要な事業です。事業を継続し、早期供用に向けて一層推進していただきたい。

6. 対応方針(原案)

平成21年度の事業評価監視委員会から一定期間(3年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

(1) 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 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兵越林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化。
- 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。
- 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。

2) 事業の投資効果

- 青崩峠道路の整備により、旧南信濃村から浜松市間の所要時間が約140分と約40分短縮。
- 三遠南信地域では災害時に相互応援を行う協定を結んでおり、災害時の広域的な防災体制がより強化。
- 平成22年7月豪雨災害時のような通行止めが発生しても、静岡県側の病院へのアクセスが確保。
- 国道152号沿線の旧上村・旧南信濃村への所要時間が短縮され、三河地域、遠州地域との観光交流の促進が期待。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 2.1

3) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は12%(平成23年度末)
- 用地取得率は17%(平成23年度末)

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- 小嵐IC[仮称]～水窪北IC[仮称]間(L=5.9km)は、早期供用を目指しています。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 当該区間において、トンネル補助工法(中・長尺先受け工法の採用)を見直すことにより、約5億円のコスト縮減を図っています。
- 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きます。
- 青崩峠道路は、高規格幹線道路である三遠南信自動車道の一部区間を形成する道路であり、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、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、地域活性化の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難である。

以上のことから、一般国道474号三遠南信自動車道 青崩峠道路の事業を継続する。