

一般国道474号 さん えん なん しん 三遠南信自動車道
(い い だ か 飯橋道路)(あ お く ず れ と う げ 青崩峠道路)(さ く ま 佐久間道路・さん えん 三遠道路)
(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 さんえんなんしん 三遠南信自動車道の事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表	P 3
・飯喬道路	P 3
・青崩峠道路	P 5
・佐久間道路・三遠道路	P 7
3. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	P 9
①広域ネットワークの構築	P 9
②災害に強い道路機能の確保	P10
③救急医療活動の支援	P11
④地域活性化の支援	P12
(2)事業の進捗の見込みの視点	P14
(3)コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P15
4. 県・政令市への意見聴取結果	P16
5. 対応方針(原案)	P17

1. 一般国道474号 三遠南信自動車道の事業概要

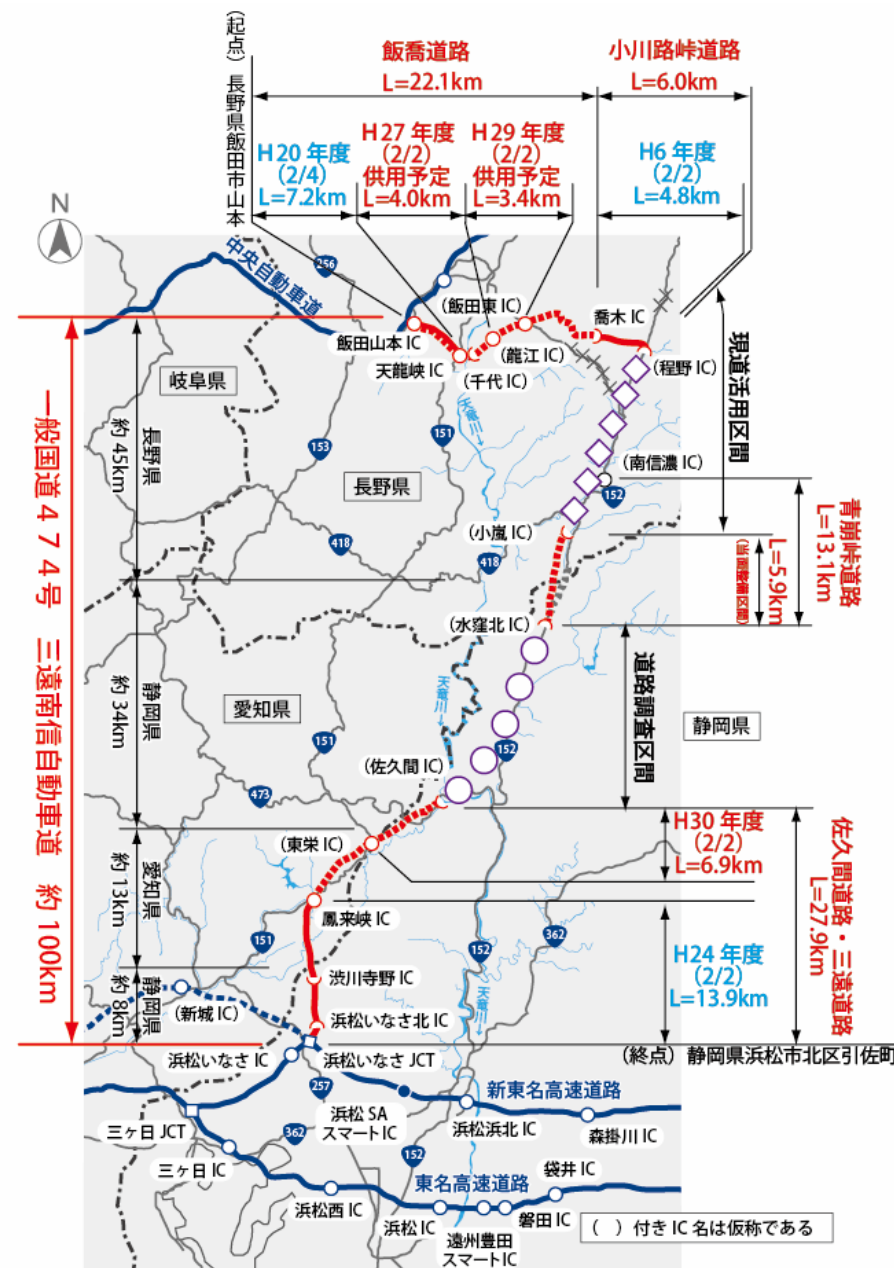
(1) 事業目的

一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路です。

本事業の一般国道474号三遠南信自動車道は、中央自動車道、新東名高速道路と連絡し、奥三河、遠州、南信州地域を通過する重要な路線で、飯橋道路、小川路峠道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路からなる自動車専用道路であり、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 全体位置図



(2) 計画概要

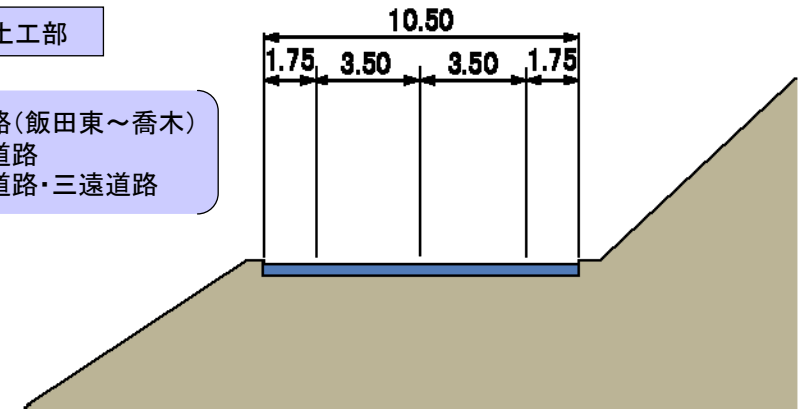
- 事業名 : 一般国道474号 ^{さんえんなんしん}三遠南信自動車道
- 起終点 : (起点) ^{ながの いいだ やまと}長野県飯田市山本
(終点) ^{しずおか はままつ きたく いなさちやう ひがしくろだ}静岡県浜松市北区引佐町東黒田
- 延長 : 約100km
- 道路規格 : 第1種第3級(飯橋道路の一部、佐久間道路・三遠道路)
第1種第4級(飯橋道路の一部、青崩峠道路)
- 設計速度 : 80km/h(飯橋道路の一部、佐久間道路・三遠道路)
60km/h(飯橋道路の一部、青崩峠道路)
- 車線数 : 4車線(飯橋道路の一部)
2車線(飯橋道路の一部、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路)

		^{いいだか} 飯橋道路	^{あおくずれとうげ} 青崩峠道路	^{さくま} 佐久間道路・ ^{さんえん} 三遠道路
起終点	起点	^{ながの いいだ} 長野県飯田市 ^{やまと} 山本	^{ながの いいだ} 長野県飯田市 ^{みなみしなの やえごうち} 南信濃八重河内	^{しずおか はままつ てんりゆう} 静岡県浜松市天竜区 ^{さくまちょう かわい} 佐久間町川合
	終点	^{ながの しもいな} 長野県下伊那郡 ^{たかぎ うじのり} 喬木村氏乗	^{しずおか はままつ てんりゆう} 静岡県浜松市天竜区 ^{みさくぼちやう おくりやうけ} 水窪町奥領家	^{しずおか はままつ きたく} 静岡県浜松市北区 ^{いなさちやう ひがしくろだ} 引佐町東黒田
事業化		平成4年度	昭和58年度	平成5年度
用地着手年度		平成7年度	平成23年度	平成13年度
工事着手年度		平成10年度	平成23年度	平成15年度
前回の再評価		平成21年度 (指摘事項なし:継続)	平成21年度 (指摘事項なし:継続)	平成21年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費		1, 354億円	480億円	1, 500億円

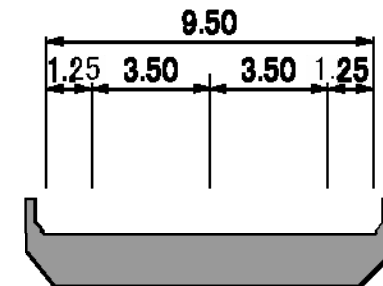
標準断面図

土工部

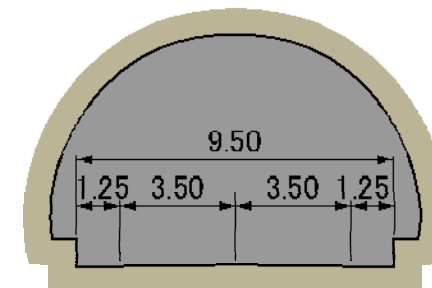
飯橋道路(飯田東～喬木)
青崩峠道路
佐久間道路・三遠道路



橋梁部



トンネル部



2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表：飯喬道路

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

便益	■ 走行時間短縮便益	飯喬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	飯喬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	飯喬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造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	飯喬道路の整備に要する費用(工事費、用地費等)
	■ 維持管理費	飯喬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

◇B／C(事業全体)	=	$\frac{1826\text{億円} + 158\text{億円} + 27\text{億円}}{1425\text{億円} + 74\text{億円}}$	=	$\frac{2011\text{億円}}{1499\text{億円}}$	=	1. 3
◇B／C(残事業)	=	$\frac{580\text{億円} + 41\text{億円} + 13\text{億円}}{403\text{億円} + 53\text{億円}}$	=	$\frac{634\text{億円}}{455\text{億円}}$	=	1. 4

※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=1.8 残事業=1.4

◇今回再評価時 事業全体=1.3 残事業=1.4

【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. 暫定供用を考慮

2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表：飯喬道路

事 項		前回評価 (H21再評価)	今回評価 (H24再評価)	備 考
全体事業費		1, 354億円	1, 354億円	
費用対効果(B／C)		1. 8	1. 3	
事業全体	総費用(C)	1, 399億円	1, 499億円	・基準年次の変更
	総便益(B)	2, 491億円	2, 011億円	・将来交通需要推計手法の改善 ・基準年次の変更 ・暫定供用を考慮
費用対効果(B／C)		1. 4	1. 4	
残事業	総費用(C)	540億円	455億円	・基準年次の変更
	総便益(B)	782億円	634億円	・将来交通需要推計手法の改善 ・基準年次の変更 ・暫定供用を考慮
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 49箇所(H18～H20) 年平均16箇所	●落石、崩土等による通行制限 55箇所(H21～H23) 年平均18箇所 ●H22. 7豪雨による孤立集落発生	
事業の進捗状況		事業 54% 用地 69%	事業 59% 用地 83%	

2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表：青崩峠道路

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

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

◇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
◇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
 - ①13.1km→5.9km(当面整備区間に変更)

2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表：青崩峠道路

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	418億円	・全線整備→当面整備 ・基準年次の変更
	総便益(B)	1, 048億円	873億円	・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	336億円	・全線整備→当面整備 ・基準年次の変更
	総便益(B)	1, 048億円	873億円	・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%	

2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表：佐久間道路・三遠道路

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

便益	■ 走行時間短縮便益:	佐久間道路・三遠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:	佐久間道路・三遠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:	佐久間道路・三遠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	佐久間道路・三遠道路の整備に要する費用(工事費、用地費等)
	■ 維持管理費	佐久間道路・三遠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

◇B／C(事業全体)	=	$\frac{1,572\text{億円} + 147\text{億円} + 54\text{億円}}{1,485\text{億円} + 87\text{億円}}$	=	$\frac{1,773\text{億円}}{1,572\text{億円}}$	=	1.13
◇B／C(残事業)	=	$\frac{592\text{億円} + 46\text{億円} + 32\text{億円}}{526\text{億円} + 43\text{億円}}$	=	$\frac{670\text{億円}}{569\text{億円}}$	=	1.18

※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=1.2 残事業=2.5

◇今回再評価時 事業全体=1.1 残事業=1.2

【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)

2. 費用対効果分析及び前回評価時との比較表：佐久間道路・三遠道路

事 項		前回評価 (H21再評価)	今回評価 (H24再評価)	備 考
全体事業費		1, 400億円	1, 500億円	・トンネル区間の工事費の増加 (地質状況が当初想定より悪い)
費用対効果(B／C)		1. 2	1. 1	
事業全体	総費用(C)	1, 365億円	1, 572億円	・基準年次の変更
	総便益(B)	1, 586億円	1, 773億円	・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)		2. 5	1. 2	
残事業	総費用(C)	641億円	569億円	・基準年次の変更
	総便益(B)	1, 586億円	670億円	・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 15箇所(H18～H20) 年平均5箇所	●落石、崩土等による通行制限 17箇所(H21～H23) 年平均6箇所	
事業の進捗状況		事業 50% 用地 90%	事業 58% 用地 92%	

3. 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

■三遠南信地域のうち、長野県と静岡県との県境付近の地域は、高速道路ネットワークが未形成の状態となっているため、高規格幹線道路のICから60分以内に到達できない地域が存在します。

■国道152号の長野県と静岡県境は通行不能区間となっており、越県するには狭小道路である兵越林道※¹を利用する必要があります。そのため、飯田市から浜松市の都市間を移動する場合、国道151号を利用したルートで約200分を要します。

2) 事業の投資効果

■三遠南信地域すべてがICアクセス60分カバー圏域となり、飯田市から浜松市間の所要時間が約170分と大幅に短縮します。

※1 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

■高規格幹線道路ICへの所要時間



出典: H22道路交通センサス(昼間非混雑時旅行速度)

60分カバー圏域は最寄の高規格幹線道路ICから旧市町村役場までの所要時間にて算出

2) 事業の投資効果

■高規格幹線道路ICへの所要時間の変化



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
60分カバー圏域は最寄の高規格幹線道路ICから旧市町村役場までの所要時間にて算出

※2 事業中区分: 飯橋道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路が対象

■飯田市～浜松市間の所要時間



3. 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

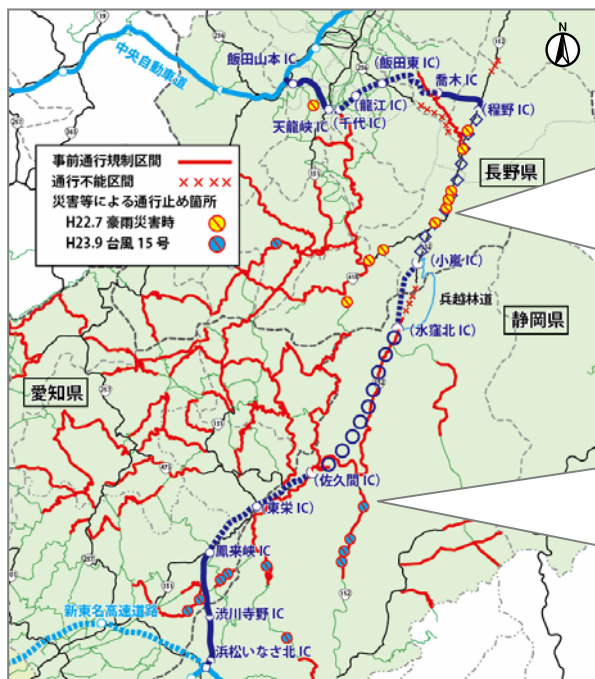
- 三遠南信自動車道の周辺の生活道路である国道や県道は、事前通行規制区間が多く存在します。
- 平成22年7月豪雨や平成23年9月の台風15号では、各地で落石や崩土などによる通行止めが発生し一時孤立化(旧上村・旧南信濃村)するなど、生活環境に大きな影響を及ぼしました。

2) 事業の投資効果

- 災害時においても事前通行規制区間を回避することができ、日常生活の中心地である飯田市や浜松市中心部へのアクセスが改善されます。
- 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、災害時の広域的な防災体制がより強化されます。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■事前通行規制区間と通行止め発生箇所



出典:長野県、愛知県、浜松市

■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

■H23.9台風15号災害時通行止め状況

台風通過後も国道152号(龍山)で大型車通行規制が続き、地域の産業や生活に大きな影響



国道152号(天竜区龍山)H23.9.23撮影

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

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

「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

3. 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

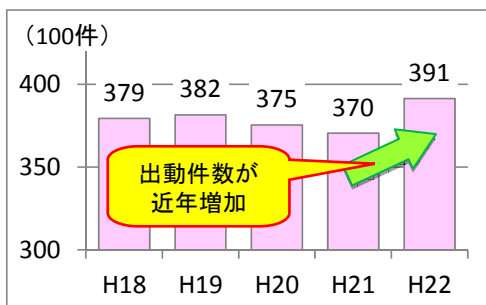
- 三遠南信地域の救急出動件数は増加しており、その搬送人員に占める高齢者の割合は全国平均に比べ高い状況です。
- 三遠南信自動車道沿線地域には、第三次救急医療施設に60分以内でたどり着けないエリアが存在しており、救命救急が困難な状況です。

2) 事業の投資効果

- 三遠南信自動車道事業中区間の整備※により、三遠南信地域における第三次救急医療施設への60分カバー圏域が拡大し、約7千人(3%)増加、南信地域では全市町村が60分カバー圏域となるなど、高次医療サービスが向上します。
- 佐久間道路・三遠道路(鳳来峡IC～浜松いなさJCT間)の開通後は搬送時間が短縮され、救急医療活動に貢献しています。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

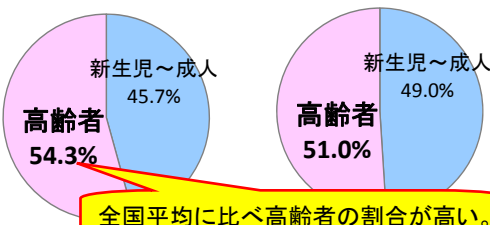
■救急出動件数の推移(三遠南信地域)



出典: 飯田広域消防本部救急統計
浜松市消防年報、新城市消防年報
三遠南信地域: 長野県飯田市・下伊那郡、静岡県浜松市、愛知県北設楽郡に設定

■救急出動人員の内訳(H22)

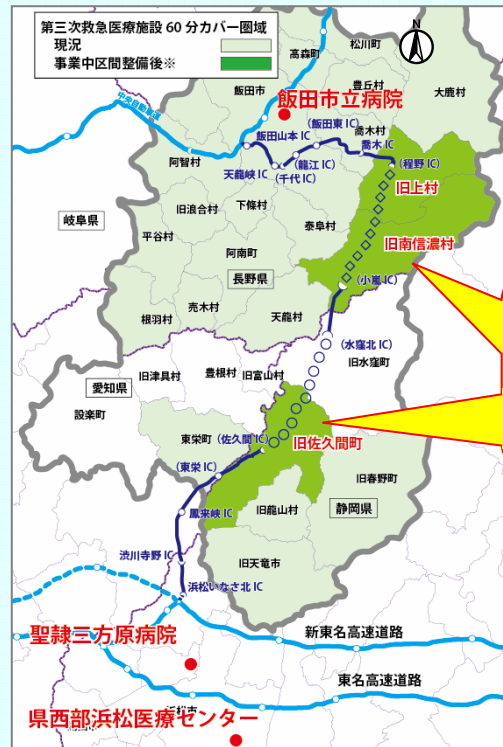
<三遠南信地域> <全国平均>



出典: 飯田広域消防本部救急統計
浜松市消防年報、新城市消防年報

2) 事業の投資効果

■第三次救急医療施設への60分カバー圏域



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
60分カバー圏域は最寄の第三次救急医療施設から旧市町村役場までの所要時間にて算出

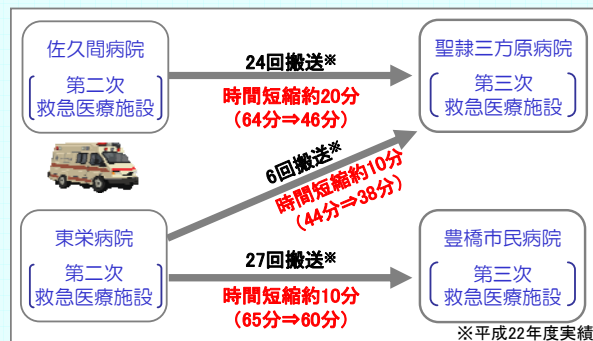
■消防本部へのヒアリング

新城市消防本部の声

三遠道路(鳳来峡IC～浜松いなさJCT)の開通前に比べて、東栄病院から豊橋市民病院間の所要時間が約10分短縮したとともに、走行性が向上し患者さんや運転手の運転時の負担軽減にもなっています。

※事業中区分: 飯橋道路、青崩峠道路、佐久間道路・三遠道路が対象

■第二次医療施設から第三次医療施設への搬送回数及び短縮時間(佐久間ICまで開通時)



搬送回数: 天竜消防署佐久間出張所、新城消防本部にアリンク結果
所要時間: 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



3. 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

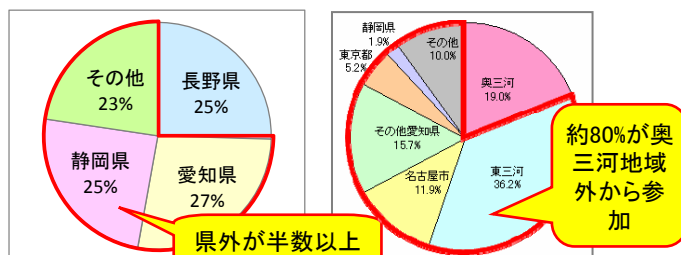
- 三遠南信自動車道の沿線は、多くの観光資源を保有しており、観光客の半数以上は県外や域外からの来訪者です。
- 観光客数は近年特に減少傾向にあり、域外からの観光客の来訪は地域活性化に重要となります。

2) 事業の投資効果

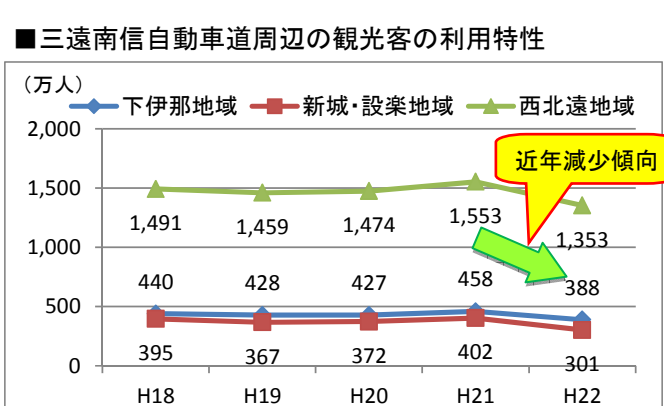
- 飯橋道路(飯田山本IC～天龍峡IC)の開通後、飯田市の主要な観光地である名勝天龍峡周辺では、観光客数が増加しました。
- 三遠南信自動車道事業中区間の整備※によるアクセス性向上から、三遠南信自動車道沿線地域の観光施設への観光客が増加し、地域の観光産業の活性化が期待されます。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 三遠南信自動車道周辺の観光客の利用特性
＜遠山温泉郷(南信地域)＞ ＜東栄町花祭り(奥三河)＞

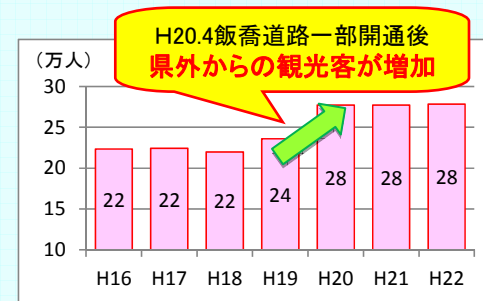


- 三遠南信自動車道周辺の観光客の利用特性

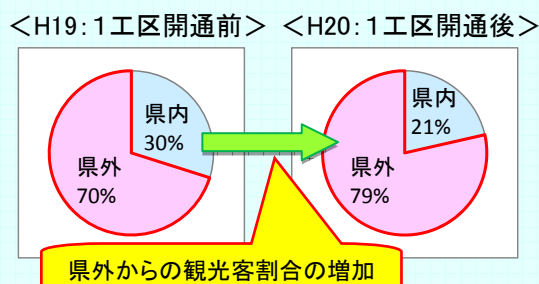


2) 事業の投資効果

- 名勝天龍峡周辺の県外から観光客数の推移



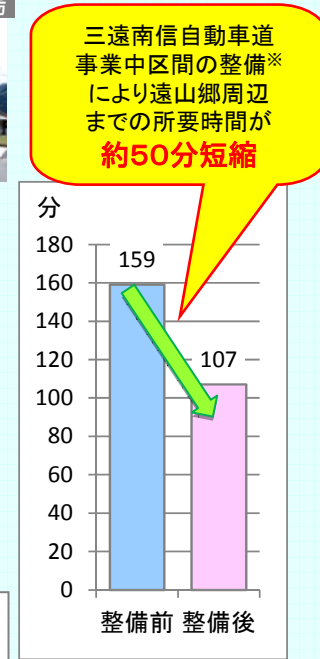
- 飯橋道路(飯田山本IC～天龍峡IC)開通前後の名勝天龍峡周辺の観光客内訳の変化



- 三遠南信自動車道周辺の主要な観光施設



- 浜松市から遠山温泉郷までの所要時間



3. 評価の視点

3) 事業の進捗状況

■事業進捗率は、飯橋道路：59%、青崩峠道路：12%、佐久間道路・三遠道路58%（平成23年度末）

■用地取得率は、飯橋道路：83%、青崩峠道路：17%、佐久間道路・三遠道路92%（平成23年度末）

■飯橋道路：全線（L=22.1km）のうち、飯田山本IC～天龍峡IC間（L=7.2km）は、暫定2車線供用しています。
天龍峡IC～飯田東IC〔仮称〕間（L=7.4km）は、工事を推進しています。
飯田東IC〔仮称〕～喬木IC間（L=7.5km）は、用地買収を推進しています。

■青崩峠道路：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。

■佐久間道路・三遠道路：全線（L=27.9km）のうち、鳳来峡IC～浜松いなさ北IC間（L=13.4km）は平成24年3月4日に浜松いなさ北IC～浜松いなさJCT間（L=0.5km）は平成24年4月14日に供用しています。
佐久間IC～東栄IC間（L=6.9km）は、工事を推進しています。
東栄IC～鳳来峡IC間（L=7.1km）は、調査を推進しています。

■（参考） 前回再評価時：

事業進捗率 飯橋道路：54%、青崩峠道路：26%、佐久間道路・三遠道路50%

用地取得率 飯橋道路：69%、青崩峠道路：0%、佐久間道路・三遠道路90%

3. 評価の視点

(2) 事業の進捗の見込みの視点

■飯喬道路

天龍峡IC～龍江IC [仮称] 間 (L=4.0km) は平成27年度、龍江IC [仮称]～飯田東IC [仮称] 間 (L=3.4km) は平成29年度の供用を予定しています。

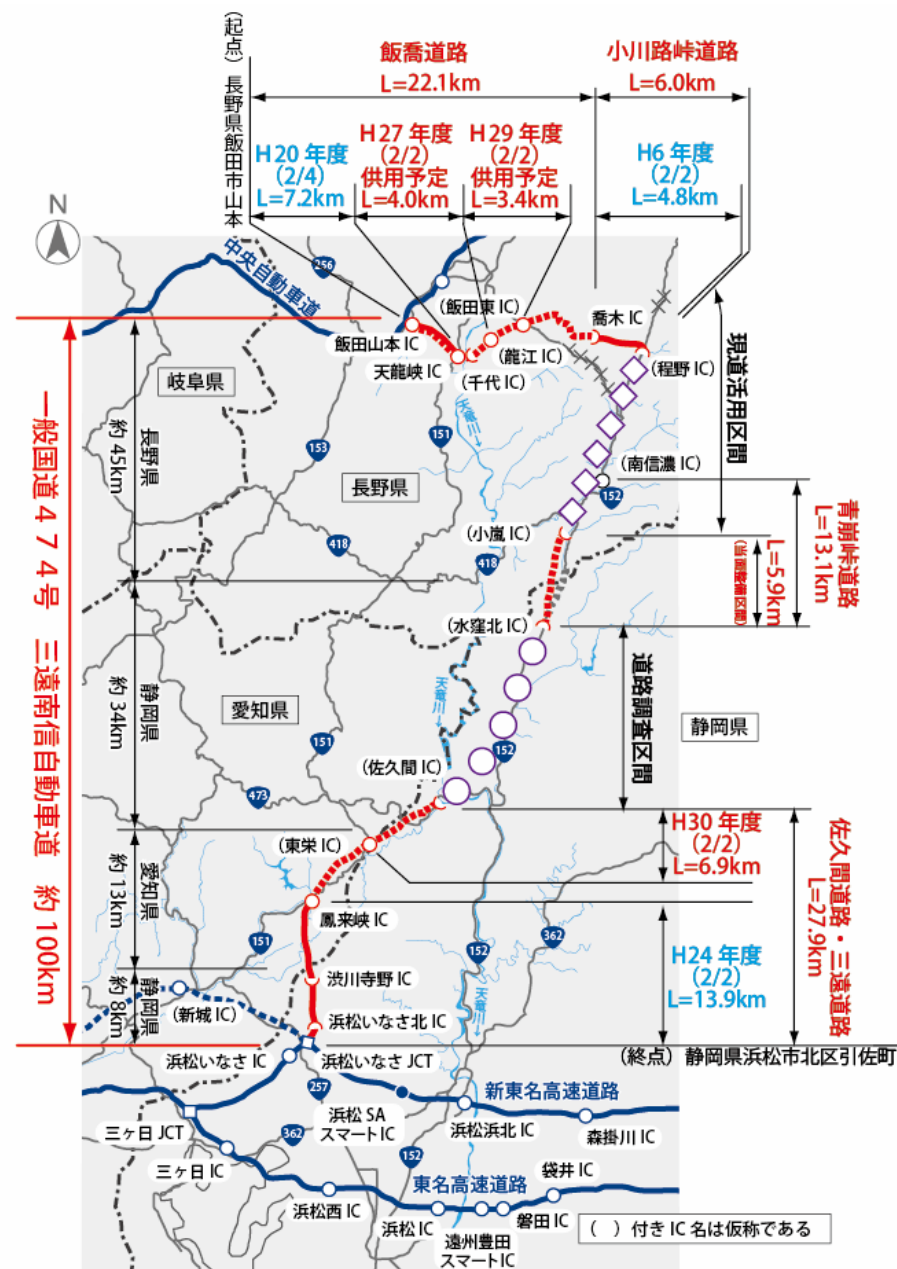
■青崩峠道路

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。

■佐久間道路・三遠道路

佐久間IC [仮称]～東栄IC [仮称] 間 (L=6.9km) は、平成30年度の供用を予定しています。

一般国道474号 三遠南信自動車道 全体位置図



3. 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

■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

■三遠南信自動車道は、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。

4. 県・政令市への意見聴取結果

<飯橋道路>

■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。

<青崩峠道路>

■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。

<佐久間道路・三遠道路>

■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。

■愛知県の意見

- 1 「対応方針(原案)」に対して異議ありません。

一般国道474号三遠南信自動車道(佐久間道路・三遠道路)は、東名高速道路や新東名高速道路と連絡することで、広範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幹線道路である。そのため、本年度から用地調査・用地買収に着手する東栄IC(仮称)～鳳来峡IC間については早期に供用時期を明確にするとともに、佐久間IC(仮称)～東栄IC(仮称)についても、工事を推進し、一日も早い全線開通をお願いしたい。

なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

5. 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おり、越県するには狭小道路である兵越林道を利用する必要あり。そのため、飯田市から浜松市の都市間を移動する場合、国道151号を利用したルートで約200分を要する。
- 平成22年7月豪雨や平成23年9月の台風15号では、各地で落石や崩土などによる通行止めが発生し一時孤立化(旧上村・旧南信濃村)するなど、生活環境に大きな影響。
- 三遠南信自動車道沿線地域には、第三次救急医療施設に60分以内でたどり着けないエリアが存在しており、救命救急が困難な状況。
- 観光客数は近年特に減少傾向にあり、域外からの観光客の来訪は地域活性化に重要。

2)事業の投資効果

- 三遠南信地域すべてがICアクセス60分カバー圏域となり、飯田市から浜松市間の所要時間が約170分と大幅に短縮。
- 災害時においても事前通行規制区間を回避することができ、日常生活の中心地である飯田市や浜松市中心部へのアクセスが改善。
- 三遠南信自動車道事業中区間の整備により、三遠南信地域における第三次救急医療施設への60分カバー圏域が拡大し、約7千人(3%)増加、南信地域では全市町村が60分カバー圏域となるなど、高次医療サービスが向上。
- 三遠南信自動車道事業中区間の整備によるアクセス性向上から、三遠南信自動車道沿線地域の観光施設への観光客が増加し、地域の観光産業の活性化が期待。
- 費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 飯橋道路=1.3、青崩峠道路=2.1、佐久間道路・三遠道路=1.1

3)事業の進捗状況

- 事業進捗率は、飯橋道路:59%、青崩峠道路:12%、佐久間道路・三遠道路58%(平成23年度末)
- 用地取得率は、飯橋道路:83%、青崩峠道路:17%、佐久間道路・三遠道路92%(平成23年度末)

(2)事業の進捗の見込みの視点

- 飯橋道路:天龍峡IC～龍江IC[仮称]間(L=4.0km)は平成27年度、龍江IC[仮称]～飯田東IC[仮称]間(L=3.4km)は平成29年度の供用を予定しています。
- 青崩峠道路: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。
- 佐久間道路・三遠道路:佐久間IC[仮称]～東栄IC[仮称]間(L=6.9km)は、平成30年度の供用を予定しています。

(3)コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 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。
- 三遠南信自動車道は、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の事業を継続する。