

一般国道474号 さんえんなんしん 三遠南信自動車道

いいたか (飯喬道路) あおくずれとうげ (青崩峠道路) みさくぼさくま (水窪佐久間道路) さくま (佐久間道路・さんえん三遠道路)  
(道路事業)

説明資料

令和5年10月6日

中部地方整備局  
浜松河川国道事務所  
飯田国道事務所

# 目 次

<b>1. 事業概要</b>	
(1)事業目的 .....	P 1
(2)計画概要 .....	P 2
<b>2. 評価の視点</b>	
(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 .....	P 3
②災害に強い道路機能の確保 .....	P 4
③救急医療活動の支援 .....	P 5
④地域活性化の支援 .....	P 6
<b>3. 事業の進捗及び見込みの視点</b> .....	P 7
<b>4. 事業費の見直しについて</b> .....	P 11
<b>5. 費用対効果分析</b> .....	P 15
<b>6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</b> .....	P 16
<b>7. 県・政令市への意見聴取結果</b> .....	P 16
<b>8. 対応方針(原案)</b> .....	P 17

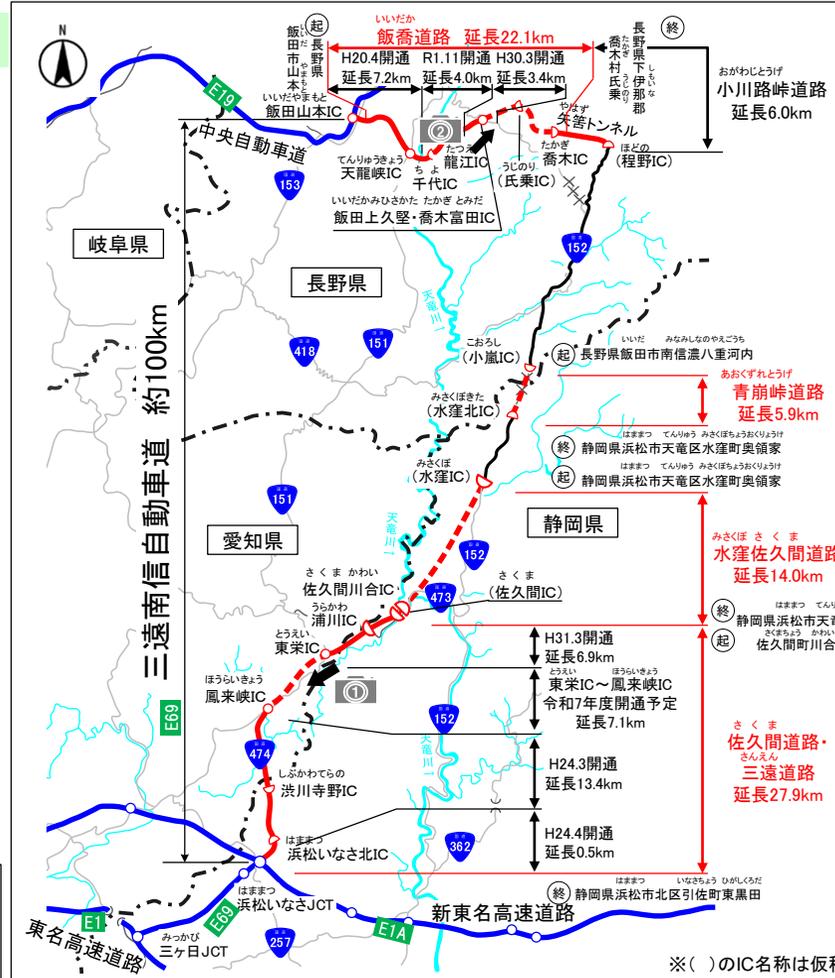
# 1. 事業概要

## (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の高規格道路（一般国道の自動車専用道路）です。
- 本事業は、新東名高速道路と中央自動車道をつなぎ、広域ネットワークを構築するとともに、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目的に計画された道路です。

### 三遠南信自動車道の全体位置図

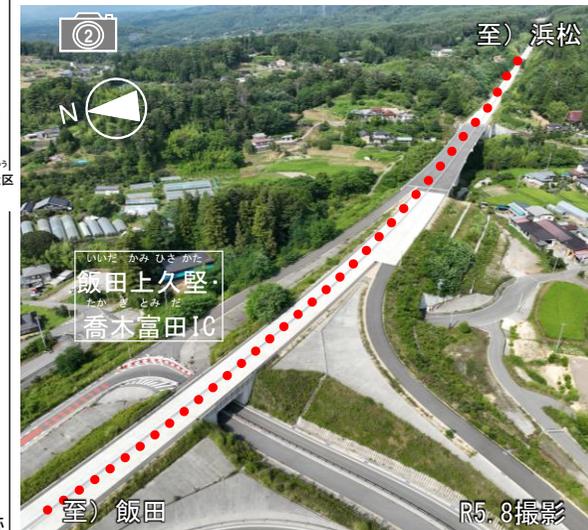
#### 佐久間道路・三遠道路



凡例	
<span style="color: red;">—</span>	開通済
<span style="color: red;">- - -</span>	事業中
<span style="color: blue;">—</span>	三遠南信自動車道
<span style="color: blue;">—</span>	高速道路
<span style="color: black;">—</span>	現道改良区間



#### 飯橋道路



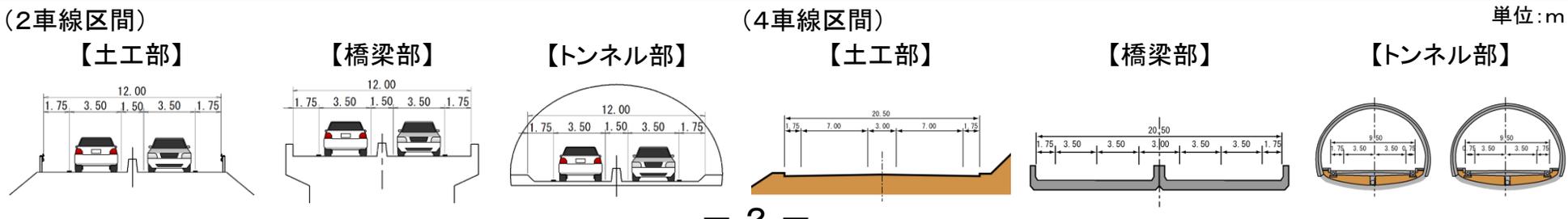
# 1. 事業概要

## (2) 計画概要

- 一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路は、平成4年度に事業化し、延長14.6kmが2車線で開通しています。
- 一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、昭和58年度に事業化しています。
- 一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路は、平成31年度に事業化しています。
- 一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は、平成5年度に事業化し、延長20.8kmが2車線で開通しています。

事業名	一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路	一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路	一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路	一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路
区間	(起)長野県飯田市山本 (終)長野県下伊那郡喬木村氏乗	(起)長野県飯田市南信濃八重河内 (終)静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家	(起)静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家 (終)静岡県浜松市天竜区佐久間町川合	(起)静岡県浜松市天竜区佐久間町川合 (終)静岡県浜松市北区引佐町東黒田
道路規格	第1種第3級(飯田山本IC～飯田上久堅・喬木富田IC) 第1種第4級(飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC)	第1種第4級	第1種第3級	第1種第3級
設計速度	80km/h(飯田山本IC～飯田上久堅・喬木富田IC) 60km/h(飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC)	60km/h	80km/h	80km/h
車線数	4車線(飯田山本IC～天龍峡IC) 2車線(天龍峡IC～喬木IC)	2車線	2車線	2車線
事業化	平成4年度	昭和58年度	平成31年度	平成5年度
計画交通量	8,500台/日	3,200台/日	7,900台/日	9,500台/日
用地着手年度	平成7年度	平成23年度	令和4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
延長 [供用済延長]	22.1km [2車線開通済 14.6km]	5.9km	14.0km	27.9km [20.8km]
前回の再評価	令和4年度 (指摘事項なし:継続)	令和4年度 (指摘事項なし:継続)	令和4年度 (指摘事項なし:継続)	令和4年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	1,674億円(増減無し)	772億円(96億円増)	900億円(増減無し)	1,940億円(増減無し)

標準断面図



# 2. 評価の視点

## (1) 事業の必要性等に関する視点

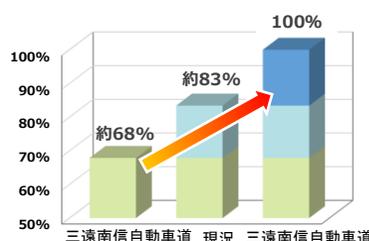
### ① 広域ネットワークの構築

- 三遠南信自動車道の整備により、北遠地域、奥三河地域、下伊那地域の高速IC60分カバー面積が大幅に増加し、ほぼ100%となり、高速ネットワークへのアクセス性の向上に寄与します。
- 飯橋道路周辺の地域では、これまでの開通に伴い周辺産業団地の分譲面積が増加しており、新たな産業団地の造成等、設備投資が進展しています。
- 三遠南信自動車道の全線開通により、産業団地から高速道路へのアクセス性が向上し、更なる産業の活性化が期待されます。

#### ■ 高速IC60分カバー面積の拡大



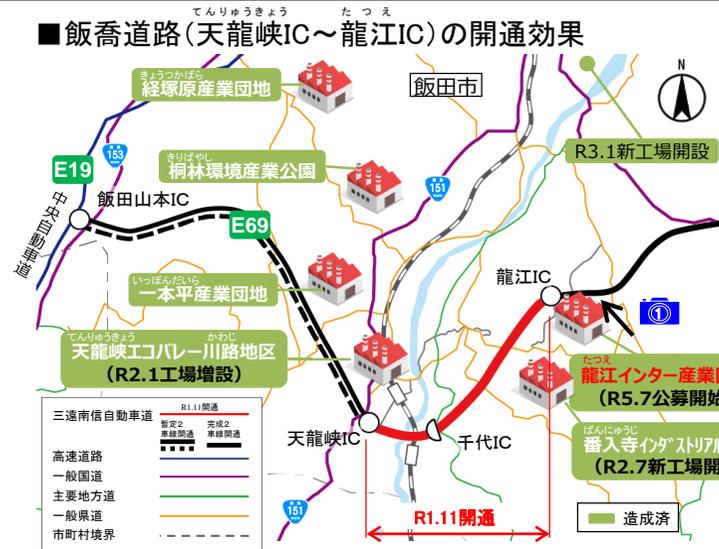
#### ■ 高速IC60分カバー面積



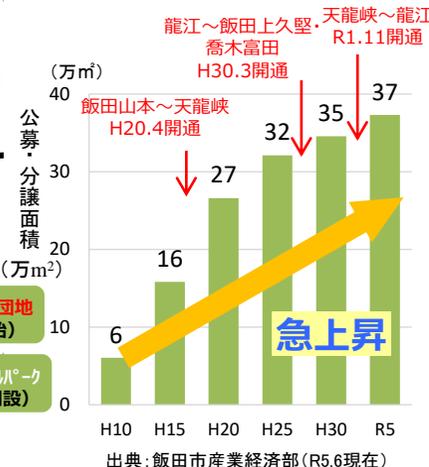
三遠南信地域で60分カバー面積が約30%上昇



#### ■ 飯橋道路(天龍峡IC～龍江IC)の開通効果



#### ■ 産業団地の分譲面積の推移



#### <自治体や企業の声>

(飯田市)  
三遠南信自動車道を利用することで、企業の販路拡大が期待できるため、龍江IC付近に産業団地を造成した。今後、三遠南信自動車道の全線開通により、更なる販路拡大・企業活動活性化に期待する。

(R2.7に工場増設した企業)  
増設にあたり、製品を下伊那地域方面に輸送する際の利便性に長けており、三遠南信自動車道が今後全線整備され、更なる販路拡大が期待できるため、立地しました。

#### <龍江IC付近の新産業団地の状況>



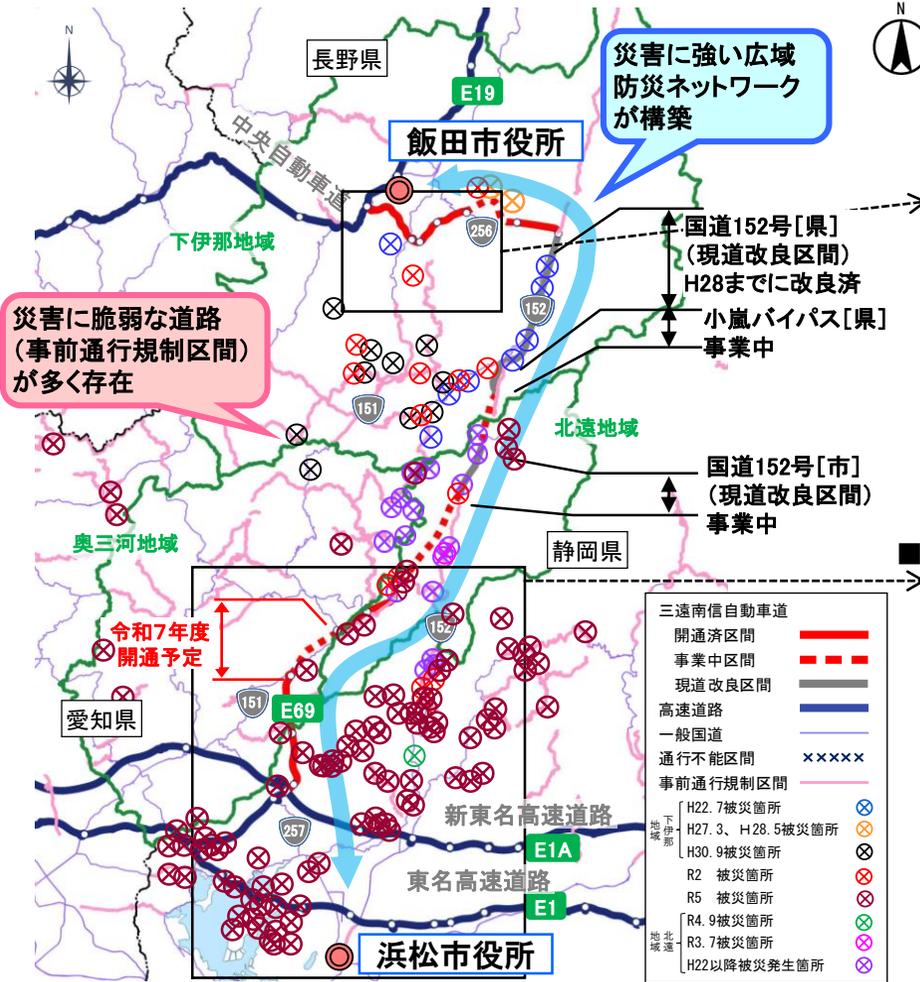
※ 北遠地域：浜松市天竜区(佐久間町、水窪町)  
奥三河地域：東栄町、設楽町、豊根村、津具村・富山村  
下伊那地域：旧下伊那郡(上村、南信濃村、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村)  
出典：(現況)令和2年国勢調査、ETC2.0プローブデータ R4.10  
(整備前)三遠南信自動車道が全線未整備として算出、(整備後)事業中区間は設計速度にて算出

# 2. 評価の視点

## ② 災害に強い道路機能の確保

- 北遠地域、奥三河地域、下伊那地域は、事前通行規制区間の存在や災害等による通行止めが多く発生しており、道路ネットワークが脆弱です。
- 令和2年7月と10月の豪雨に伴い、三遠南信地域では、国道や県道の複数箇所では災害による通行止めが発生しましたが、部分供用した飯喬道路や佐久間道路・三遠道路が都市間のアクセス道路として機能し、リダンダンシー効果を発揮しました。
- 三遠南信自動車道の全線開通により、災害に強い道路での広域防災ネットワークが構築されます。

### ■北遠・奥三河地域と下伊那地域の災害等による通行止め状況



### ■通行止め発生状況 (泰阜村へのアクセス)



### <県道 天竜公園阿智線>



- 三遠南信自動車道 暫定2車線 完成2車線 未開通
- 高速道路 主要地方道 一般国道
- R2.7豪雨災害による通行止め箇所

### <泰阜村職員の声>

- ・令和2年7月の豪雨災害により、アクセス路が通行止めになりました。
- ・天龍峡IC~龍江ICの開通により、千代ICを利用する迂回ルートがあったため大きな影響はなかった。

### ■通行止め発生状況 (浜松市へのアクセス)



### <国道152号>



国道152号・県道  
**全面通行止め**

三遠南信自動車道が  
**災害時の代替路**  
として機能

# 2. 評価の視点

## ③ 救急医療活動の支援

- 三遠南信自動車道の整備の進捗により、第三次救急医療施設の60分カバー圏域が拡大しています。
- 長野県の上村地区から飯田市立病院への所要時間は7分短縮され、更なる救命率の向上が期待されます。
- また、浜松市北遠地域からの緊急搬送では、狭い箇所がある国道473号等を回避する事で、搬送時間短縮・患者への負担軽減に寄与します。

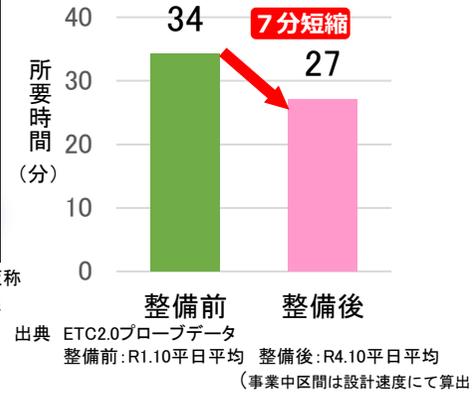
### ■第三次救急医療施設60分カバー面積の拡大



### ■飯喬道路開通による飯田市立病院への所要時間の変化



<上村地区から飯田市立病院の所要時間>



### ■佐久間道路・三遠道路開通による走行性・安全性の向上

<開通前>

国道473号

狭い箇所を通過せざるを得ず、すれ違いが困難

<開通後>

三遠南信自動車道を利用

走行性がよくなり、搬送時間短縮 患者への負担軽減

**【浜松市消防局の声】**

- 三遠南信開通により、搬送時間が短縮されるだけでなく、**安全性の向上**や**患者への身体的な負担の軽減**につながる。
- 東栄IC～鳳来峡ICの開通で**更なる効果が**見込めるため、**早期開通に期待**。

出典: R5.8ヒアリング調査結果

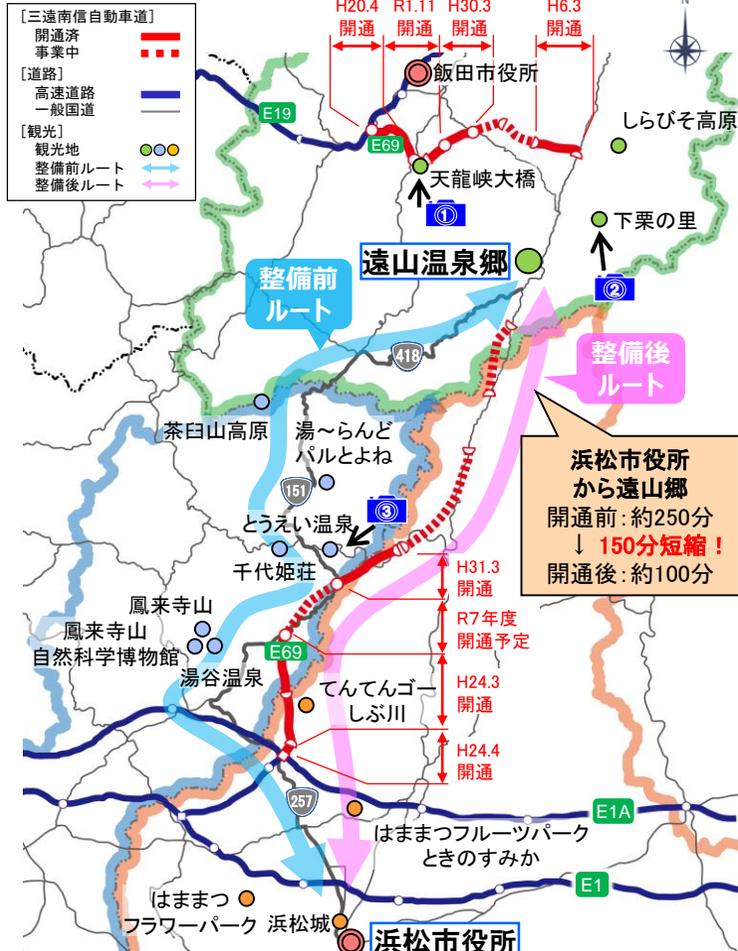
出典: (現況) ETC2.0プローブデータ R4.10平日平均 (整備前) 三遠南信自動車道が全線未整備として算出 (整備後) 事業中区間は設計速度にて算出

# 2. 評価の視点

## ④ 地域活性化の支援

- 三遠南信自動車道沿線地域の観光客数は、部分開通に伴い増加傾向にあります。
- 全線開通により、観光施設へのアクセス性が向上し、浜松市から遠山温泉郷では、約150分の短縮効果が見込まれます。
- 未整備区間を整備することにより、三遠南信地域へのアクセスが強化され、地域の観光振興に寄与します。

### ■沿線地域の観光資源へのアクセス強化



出典：平成27年全国道路・街路交通情勢調査 混雑時旅行速度より  
 未開通区間の整備後は、設計速度80km/h(一部50~60km/h)にて算出  
 【浜松→遠山郷】(整備前)国道257号～国道151号～国道418号  
 (整備後)国道257号～三遠南信自動車道～国道418号



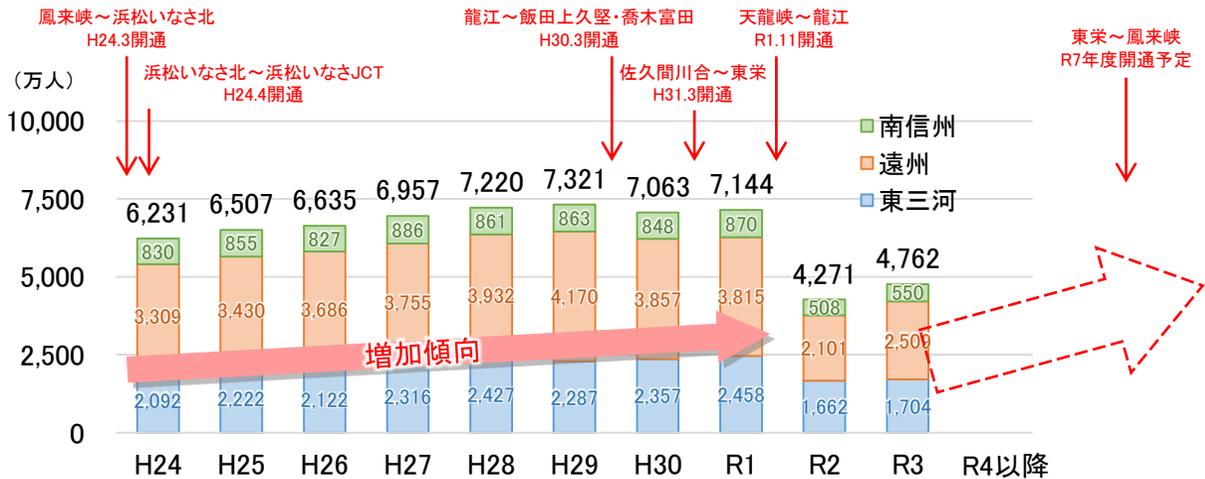
天龍峡大橋(飯田市)  
 出典：飯田国道事務所



下栗の里(飯田市)  
 出典：遠山郷観光協会HP



とうえい温泉(東栄町)  
 出典：浜松河川国道事務所



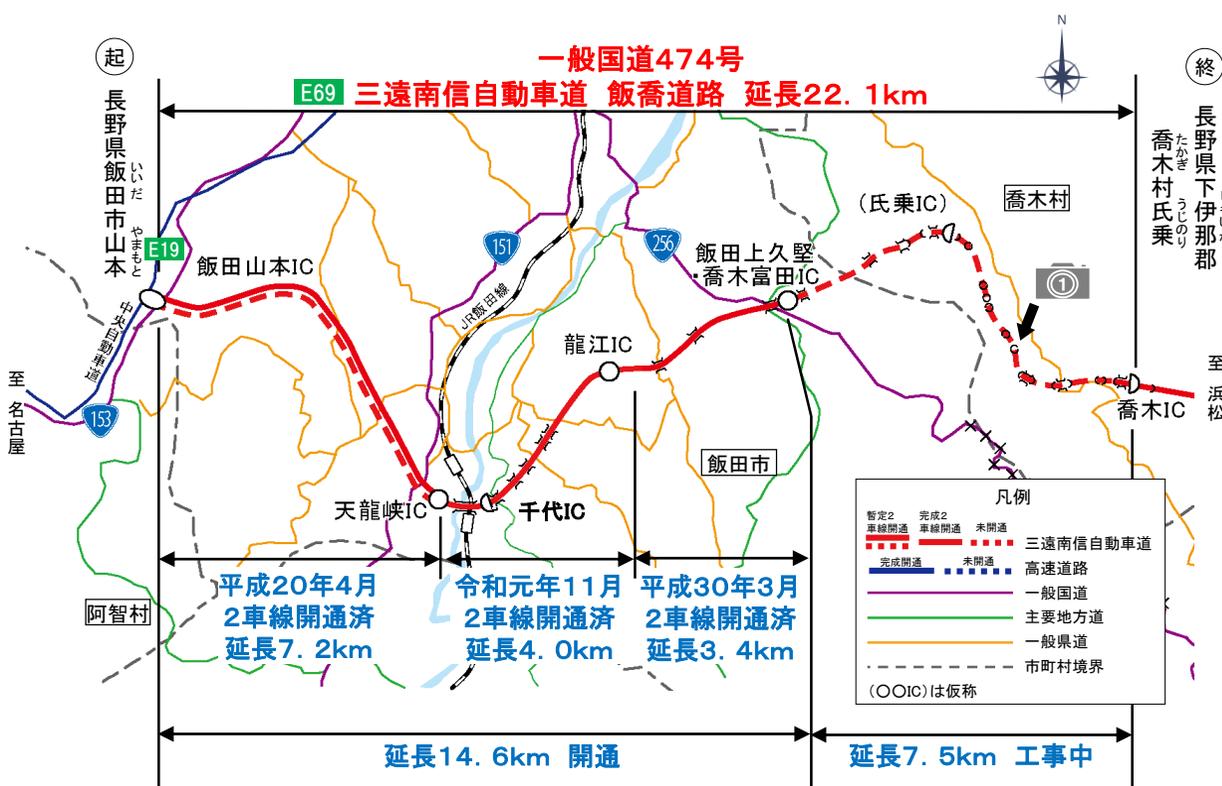
出典：愛知県観光レクリエーション利用者統計、静岡県観光交流の動向、長野県観光地利用者統計調査

南信州地域：飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村、伊那市、駒ヶ根市、辰野町、箕輪町、飯島町、南箕輪村、中川村、宮田村  
 遠州地域：浜松市、湖西市、磐田市、掛川市、袋井市、御前崎市、菊川市、森町、牧之原市  
 東三河地域：新城市、東栄町、豊根村、豊橋市、豊川市、蒲郡市、田原市、設楽町

# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 事業の進捗の見込み状況(飯橋道路)

■飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC(延長7.5km)は、改良工、上部工、下部工を推進します。



区間	一般国道474号 三遠南信自動車道 飯橋道路
備考	【用地取得率】 100% ⇒ 100% (R3年度末 ⇒ R4年度末) 【事業進捗率】 約87% ⇒ 約84% (R3年度末 ⇒ R4年度末)

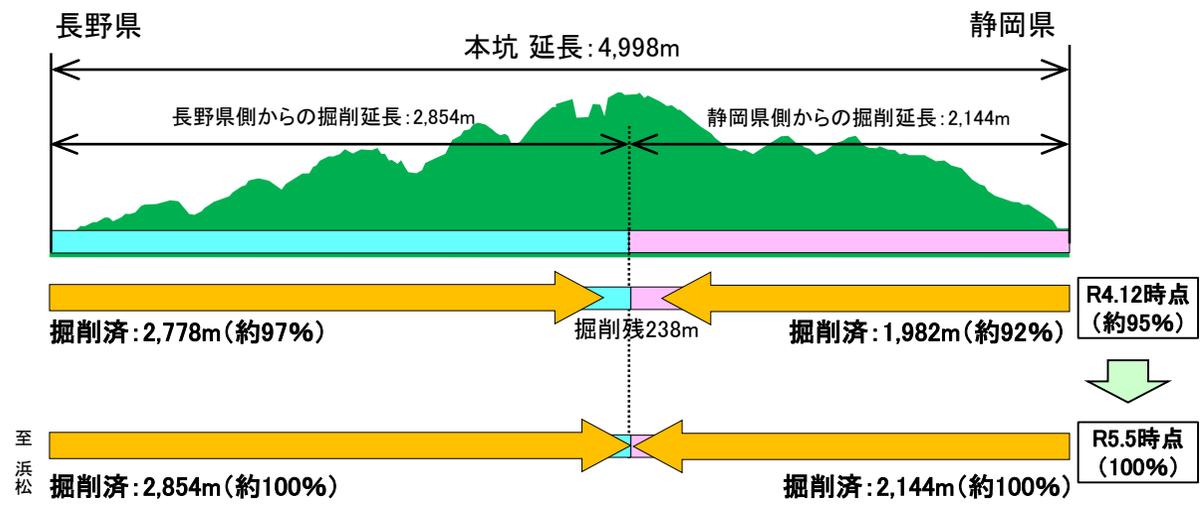
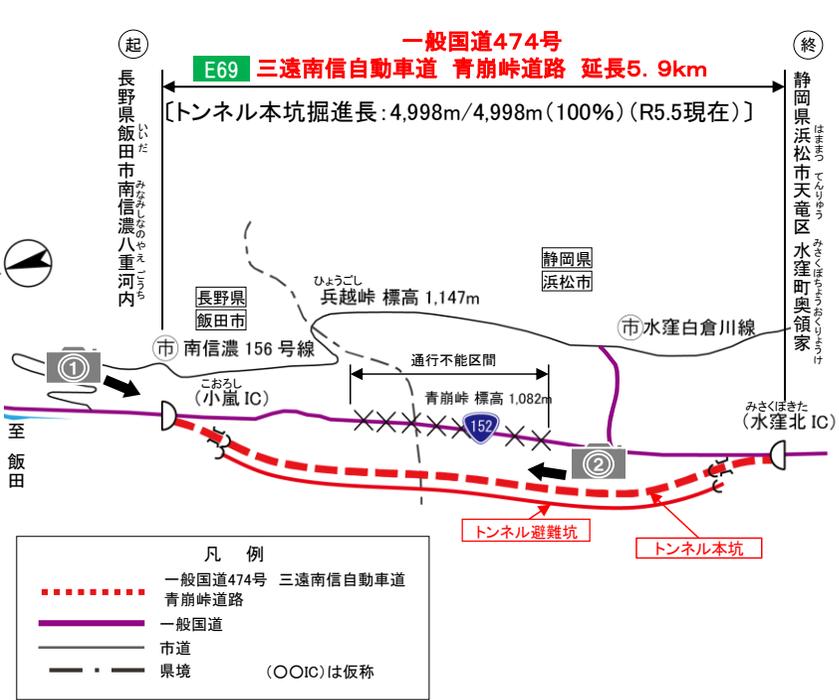
写真① 下伊那郡喬木村氏乗付近の工事進捗状況



# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 事業の進捗の見込み状況(青崩峠道路)

- 令和5年5月に青崩峠トンネル(仮称)が貫通しました。
- 小嵐IC(仮称)～水窪北IC(仮称)間(延長5.9km)は、改良工、トンネル内工事を推進します。



区間	一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路
備考	<b>【用地取得率】</b> 100% ⇒ 100% (R3年度末 ⇒ R4年度末) <b>【事業進捗率】</b> 約67% ⇒ 約76% (R3年度末 ⇒ R4年度末)



# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 事業の進捗の見込み状況(水窪佐久間道路)

■水窪IC(仮称)～佐久間川合IC間(延長14.0km)は、令和4年度より用地買収に着手しており、早期工事着手に向けて調査設計を推進します。



## 佐久間川合IC周辺の状況

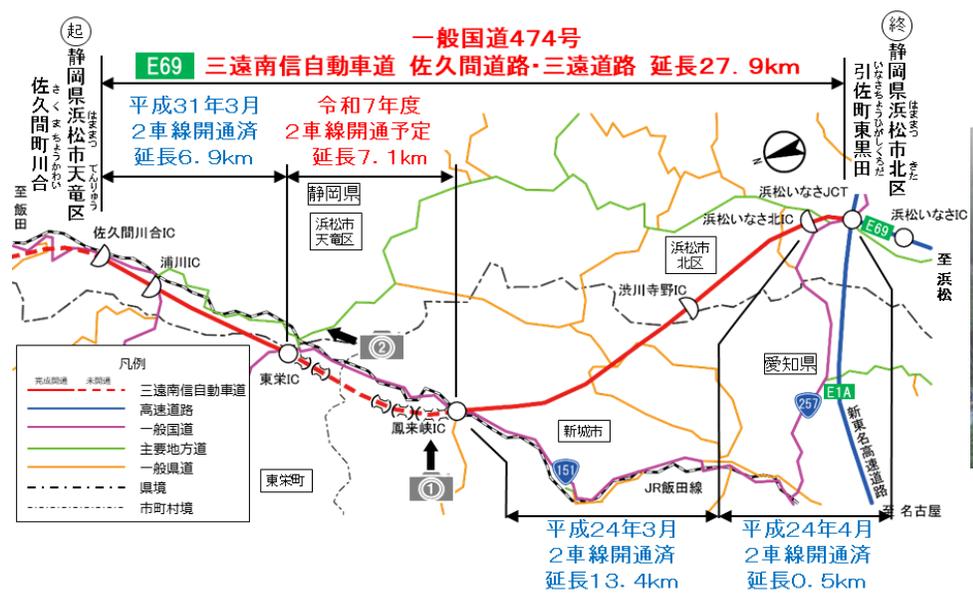


区間	一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路
備考	<b>【用地取得率】</b> 0% ⇒ 約1% (R3年度末 ⇒ R4年度末)  <b>【事業進捗率】</b> 約1% ⇒ 約2% (R3年度末 ⇒ R4年度末)

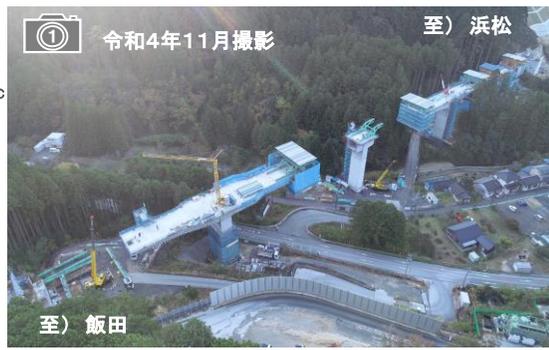
# 3. 事業の進捗及び見込みの視点

## 事業の進捗の見込み状況(佐久間道路・三遠道路)

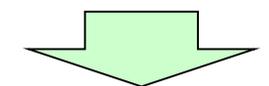
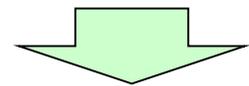
■東栄IC～鳳来峡IC間(延長7.1km)は、橋梁上部工、トンネル工事等を実施しており、令和7年度開通に向けて工事を推進します。



### ■橋梁工事(新城工区)進捗状況



### ■トンネル工事(東栄町工区)進捗状況



区間	一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路
備考	<p>【用地取得率】 100% ⇒ 100% (R3年度末 ⇒ R4年度末)</p> <p>【事業進捗率】 約92% ⇒ 約93% (R3年度末 ⇒ R4年度末)</p>

# 4. 事業費の見直しについて(青崩峠道路)

## ■ 事業費増加の要因

- ①物価上昇による資機材及び労務単価の増加
- ②トンネル掘削箇所の変保構造の変更(二重支保工へ変更)
- ③トンネル掘削残土の岩塊処理の追加

..... 96億円増

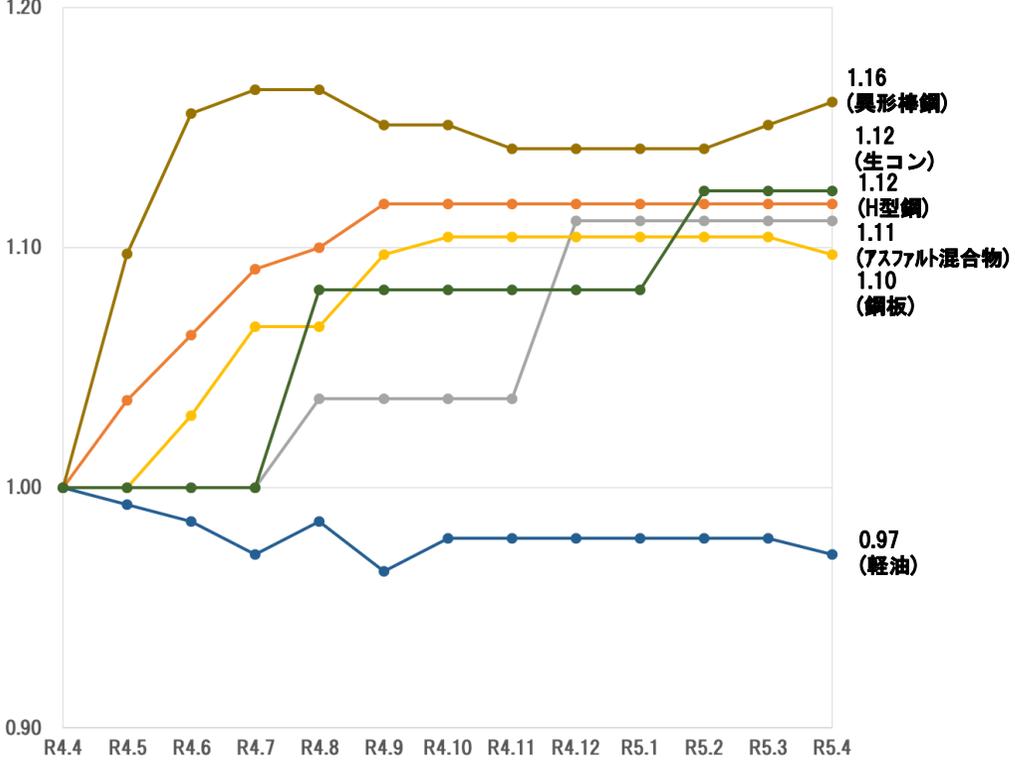
事業費増額の要因	増額
<p>①物価上昇による資機材及び労務単価の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時(令和4年度)に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇している。</li> <li>■ 建設資材価格の伸び率では、R4.4を基準とした場合、鋼板、H鋼、異形棒鋼等の鋼材価格が約1.1倍～1.2倍となっている。</li> <li>■ 労務単価についても、概ね1.07倍と前回評価から増加している。</li> <li>■ 鋼材価格や労務単価の上昇に伴い、トンネル等の工事費の増加が必要となった。</li> </ul>	28億円
<p>②トンネル掘削箇所の変保構造の変更(二重支保工へ変更)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 青崩峠トンネルは、地質構造が複雑な中央構造線近傍に計画されており、地質に関するリスク把握が極めて難しい為、工事進捗に併せて支保工等の変位を計測し、施工検討委員会において、支保パターンや補助工法を検討しながら掘削を進めてきた。</li> <li>■ 前回再評価以降、変更した支保パターンにおいて掘削を進めたところ、静岡側で吹付コンクリートのクラックやロックボルトの破断が確認された。</li> <li>■ その為、前回想定した支保パターンEやE'から、EⅡやEⅢ、EdⅠと支保パターンの変更(ランクアップ)が必要となった。</li> </ul>	55億円
<p>③トンネル掘削残土の岩塊処理の追加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 当初計画では、トンネル掘削に伴い発生する残土は、隣接する盛土施工箇所に直接運搬する計画であった。</li> <li>■ 掘削の進捗に伴い青崩峠トンネルに広く分布する斑状マイロナイト部において、亀裂の少ない硬質な岩盤が確認され、発破掘削により発生した岩塊が大きく、盛土材として使用するための岩塊破碎及びそれに伴う残土の二次運搬が追加が必要となった。</li> </ul>	13億円

# 4. 事業費の見直しについて(青崩峠道路)

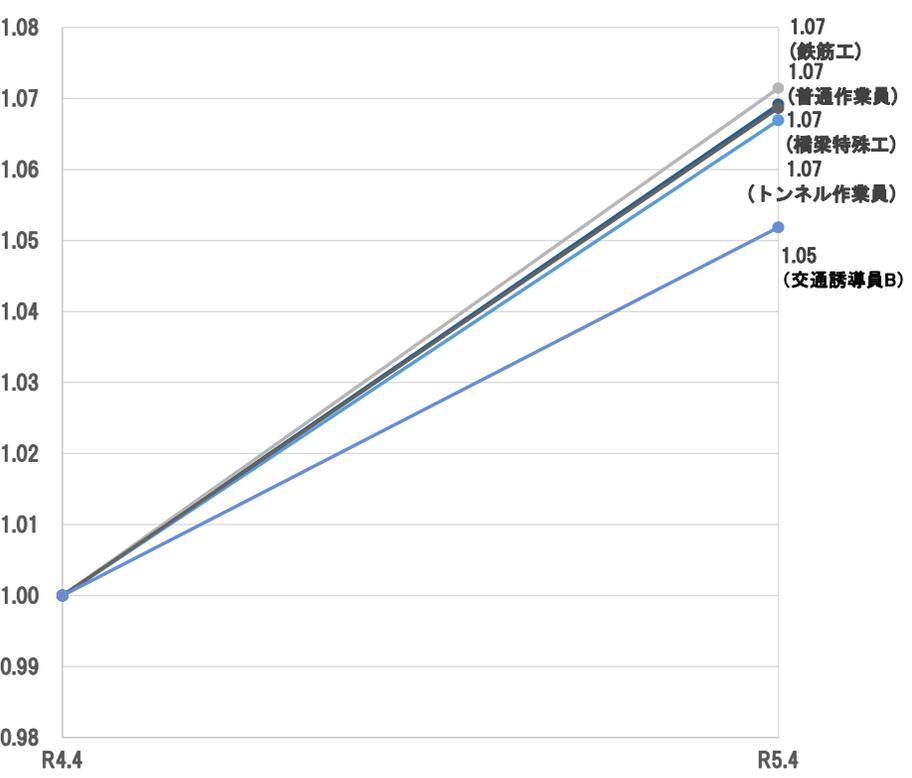
①物価上昇による資機材及び労務単価の増加 ..... +28億円

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時(令和4年度)に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇している。
- 建設資材価格の伸び率では、R4.4を基準とした場合、鋼板、H鋼、異形棒鋼等の鋼材価格が約1.1倍~1.2倍となっている。
- 労務単価についても、概ね1.07倍と前回評価から増加している。
- 鋼材価格や労務単価の上昇に伴い、トンネル等の工事費の増加が必要となった。

■建設資材単価の伸び率 (R4.4を基準に算出)



■労務単価の伸び率 (R4年度を基準に算出)



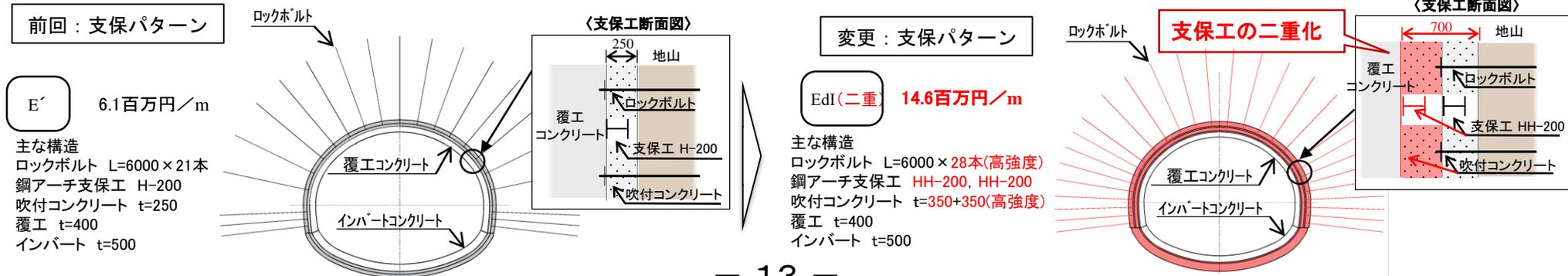
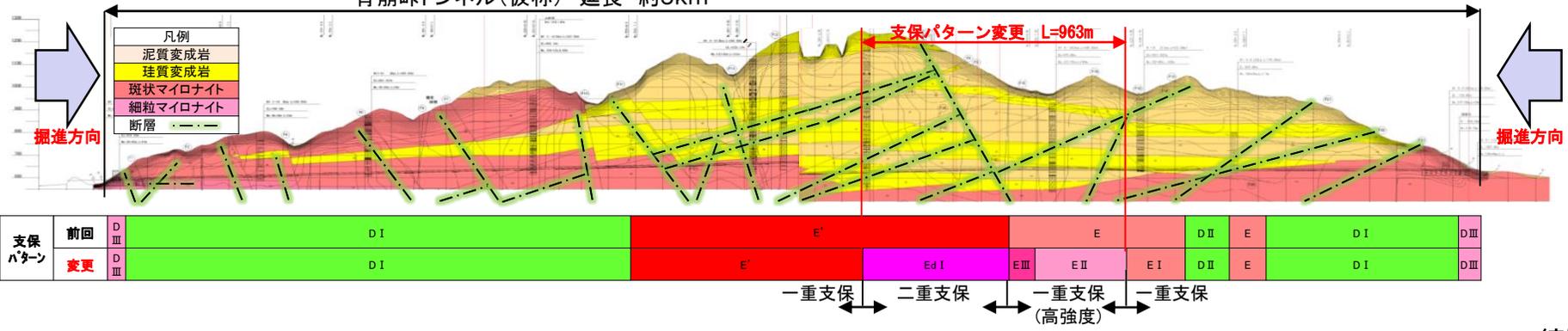
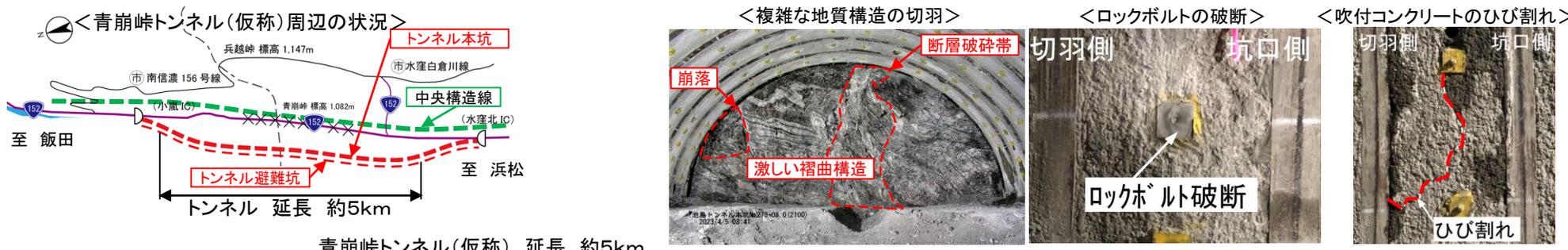
● アスファルト混合物 密粒度アスコン (20)    ● H型鋼 SS400 200×100  
 ● 異形棒鋼 SD345 D16~25    ● 鋼板 無規格 12 ≤ t ≤ 25  
 ● 軽油 1.2号    ● 生コン 24-8-25BB

● 普通作業員 伸び率    ● 鉄筋工 伸び率  
 ● トンネル作業員 伸び率    ● 橋梁特殊工 伸び率  
 ● 交通誘導員B 伸び率

# 4. 事業費の見直しについて(青崩峠道路)

## ②トンネル掘削箇所の支保構造の変更(二重支保工へ変更) ..... +55億円

- 青崩峠トンネルは、地質構造が複雑な中央構造線近傍に計画されており、地質に関するリスク把握が極めて難しい為、工事進捗に併せて支保工等の変位を計測し、施工検討委員会において、支保パターンや補助工法を検討しながら掘削を進めてきた。
- 前回再評価以降、変更した支保パターンにおいて掘削を進めたところ、静岡側で吹付コンクリートのクラックやロックボルトの破断が確認された。
- その為、前回想定した支保パターンEやE'から、EⅡやEⅢ、EdⅠと支保パターンの変更(ランクアップ)が必要となった。

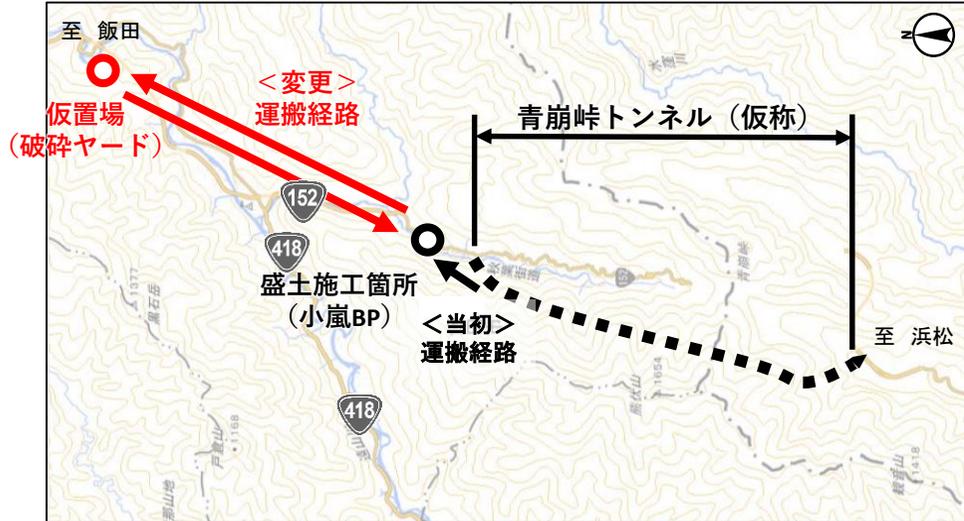


# 4. 事業費の見直しについて(青崩峠道路)

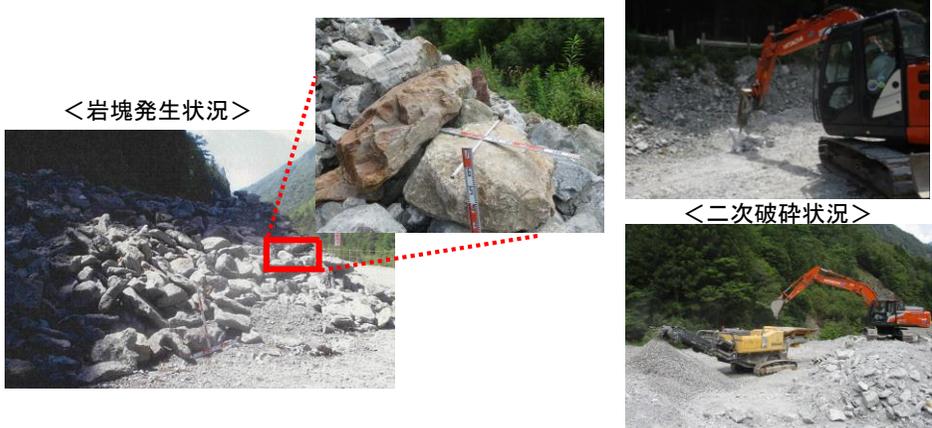
## ③トンネル掘削残土の岩塊処理の増額 ..... +13億円

■当初計画では、トンネル掘削に伴い発生する残土は、隣接する盛土施工箇所へ直接運搬する計画であった。  
 ■掘削の進捗に伴い青崩峠トンネル(仮称)に広く分布する斑状マイロナイト部において、亀裂の少ない硬質な岩盤が確認され、発破掘削により発生した岩塊が大きく、盛土材として使用するための岩塊破碎及びそれに伴う残土の二次運搬が追加で必要となった。

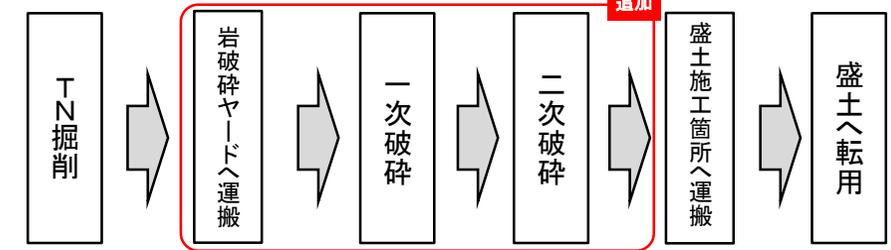
### ■位置図



### ■岩塊の発生と破碎状況



### ＜TN掘削から盛土転用までのフロー＞



### ■斑状マイロナイトの分布状況



□ : 斑状マイロナイト  
 固結した岩石が圧砕作用により微粒子集合体になったもので、主に断層に沿って形成される。圧砕岩類とも呼ばれる。マイロナイトは地下深部で再結晶している為、硬質であるが、境界部(端部)では破碎されたゾーンが見られ、このゾーンが弱線となる。

### ■事業費の増額

	項目	数量	単価	金額
当初	盛土施工箇所への運搬	6.9万m <sup>3</sup>	0.1万円/m <sup>3</sup>	0.7億円
変更	破碎ヤード及び盛土施工箇所への運搬	6.9万m <sup>3</sup>	1.1万円/m <sup>3</sup>	7.6億円
	一次破碎、二次破碎	6.9万m <sup>3</sup>	0.9万円/m <sup>3</sup>	6.2億円

# 5. 費用対効果分析

## 3便益による事業の投資効果

### ■費用便益分析(B/C)について

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

#### 【事業全体】三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	9,346	717	79	10,142	7,346	502	104	7,952	1.3
今回評価時	10,001	539	46	10,586	7,705	488	108	8,302	1.3

#### 【残事業】三遠南信自動車道 飯田山本IC～浜松いなさJCT

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	3,292	208	34	3,534	1,138	216	23	1,376	2.6
今回評価時	3,528	210	30	3,767	1,087	209	23	1,319	2.9

#### <感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.1～1.4
事業費	±10%	1.3～1.3
事業期間	±20%	1.2～1.3

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.6～3.1
事業費	±10%	2.6～3.1
事業期間	±20%	2.7～2.9

- ※1 便益算定に当たってのエリアは、「三遠南信自動車道(飯田山本IC～浜松いなさJCT)」周辺の主要な幹線道路(延長約2,908km)を対象として算出。
- ※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
- ※3 残事業のB/C算定に当たっては、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。
- ※4 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
- ※5 事業区間を飯橋道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1.3 【残事業】2.5  
 事業区間を青崩峠道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1.5 【残事業】6.5  
 事業区間を水窪佐久間道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1.6 【残事業】1.6  
 事業区間を佐久間道路・三遠道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1.1 【残事業】6.5

#### 【前回再評価からの変更点】

1. 将来道路網条件(R4年度事業化済道路網→R5年度事業化済道路網)により、飯田南バイパス等が追加。
2. 費用便益分析の基準年次(R4年度→R5年度)
3. 費用便益分析のGDPデフレーター(R4年度→R5年度)
4. 青崩峠道路の事業費増(96億円)

## 6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 三遠南信自動車道 飯喬道路・青崩峠道路・水窪佐久間道路・佐久間道路・三遠道路は、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事業で、地域の課題に大きな変化は無いことから、現計画が最も適切であると考えます。
- 本事業の舗装工事では、ICT建設機械による施工を実施しています。従来は、丁張り等を設置して高さ管理を行うとともに、コア採取や舗装厚等の出来形管理を人力で行う必要がありました。地上型レーザースキャナー及びICT建機の活用により、施工範囲を面的に管理する事ができ、丁張り設置の省略や出来形検査帳票の自動作成により出来高管理の省力化・省人化及び作業時間の短縮を図っています。今後も、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。

## 7. 県・政令市への意見聴取結果

### ■長野県の意見

#### 【飯喬道路】

- ・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(飯喬道路)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10月には、飯喬道路3工区において11号トンネル(仮称)の完成式典が行われるなど、残る区間においても着実に工事が進められ、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、安全に配慮しつつ、効率的な事業推進に努められるようお願いいたします。

#### 【青崩峠道路】

- ・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。
- ・本年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、効率的な事業推進に努められるようお願いいたします。

## 7. 県・政令市への意見聴取結果

### ■愛知県の意見

#### 【佐久間・三遠道路】

- ・「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。
- ・佐久間道路・三遠道路のうち、2025年度の開通見通しが公表された東栄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るようお願いしたい。

### ■浜松市の意見

#### 【青崩峠道路、水窪佐久間道路、佐久間道路・三遠道路】

- ・「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、信頼性の高いネットワークを構築する高規格道路である。
- ・現在事業中の佐久間道路・三遠道路(東栄IC～鳳来峡IC)では、令和7年度開通予定に向けて工事が順調に進められていることに加え、青崩峠道路においては、本年5月26日に静岡・長野県境の難所である青崩峠トンネル(仮称)が貫通し、全線開通に向けた地元の期待が高まっている。
- ・青崩峠道路の開通見通しを早期に公表するとともに、事業実施にあたっては、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。

## 8. 対応方針(原案)

- 一般国道474号 三遠南信自動車道の事業を継続する。