

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 (飯喬道路) あおくずれとうげ (青崩峠道路) みさくほさくま (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6年11月8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

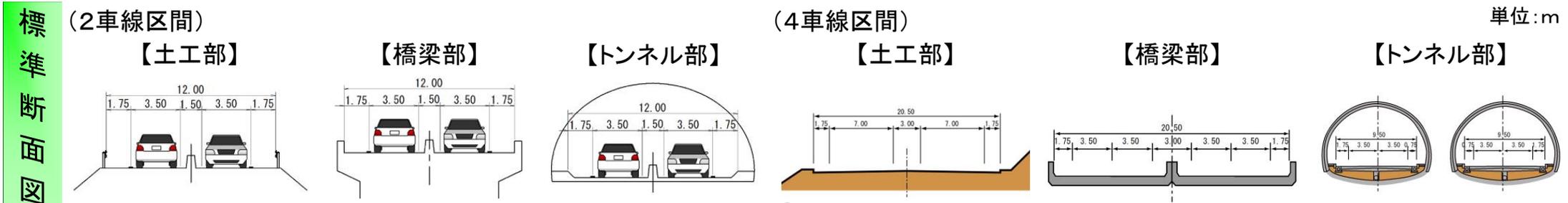
1. 事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 事業の進捗及び見込みの視点	P 3
3. 事業費の見直しについて	P 7
4. 費用対効果分析	
(1)3便益による事業の投資効果.....	P 13
(2)一体評価区間の考え方.....	P 14
5. 県・政令市への意見聴取結果.....	P 15
6. 対応方針(原案)	P 16

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。

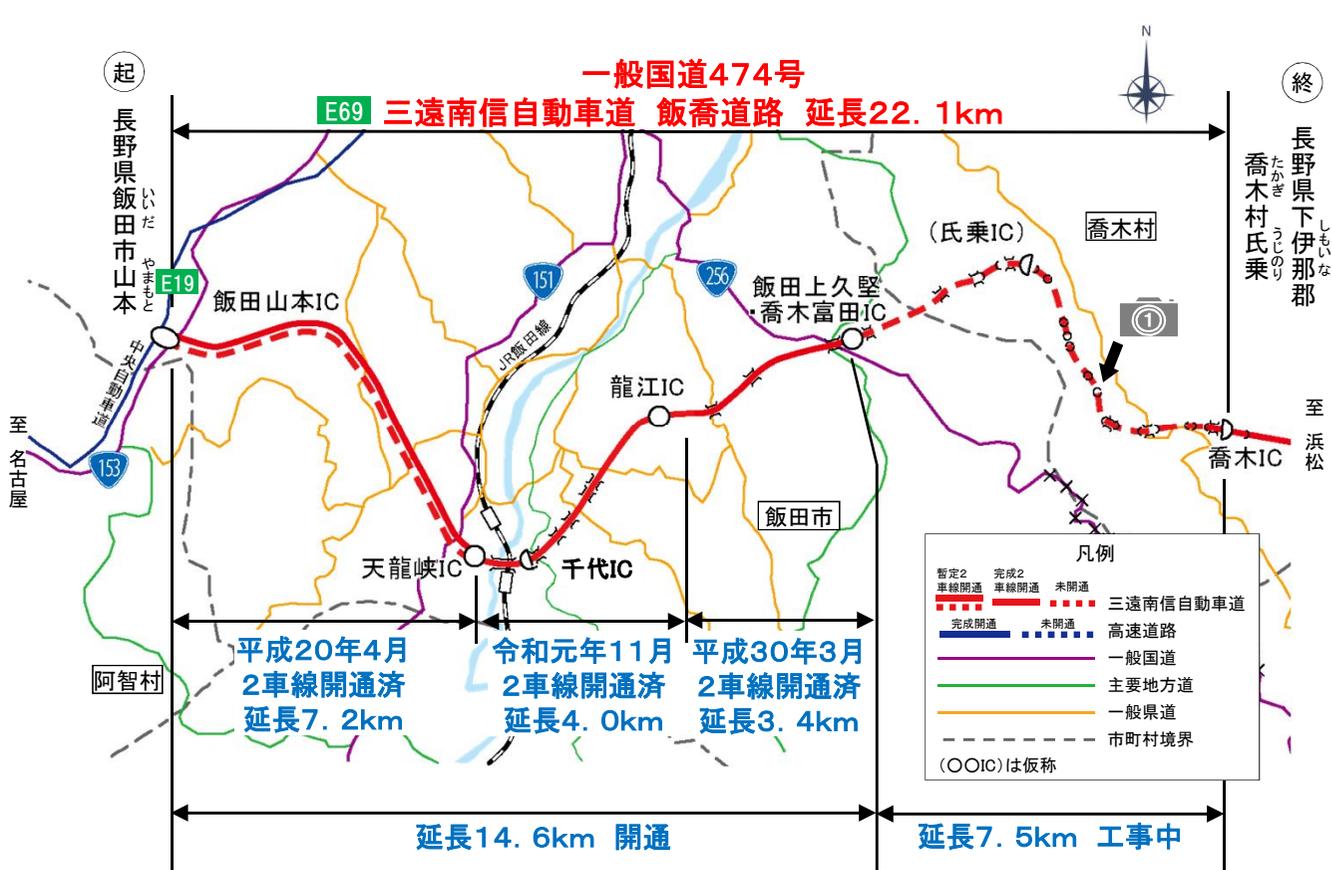
事業名	一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路	一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路	一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路	一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路
区間	(起)長野県飯田市山本 (終)長野県下伊那郡喬木村氏乗	(起)長野県飯田市南信濃八重河内 (終)静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家	(起)静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家 (終)静岡県浜松市天竜区佐久間町川合	(起)静岡県浜松市天竜区佐久間町川合 (終)静岡県浜松市浜名区引佐町東黒田
道路規格	第1種第3級(飯田山本IC～飯田上久堅・喬木富田IC) 第1種第4級(飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC)	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	工事未着手	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5年度 (指摘事項なし:継続)	令和5年度 (指摘事項なし:継続)	令和5年度 (指摘事項なし:継続)	令和5年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	1,726億円(52億円増)	772億円(増減無し)	900億円(増減無し)	2,025億円(85億円増)



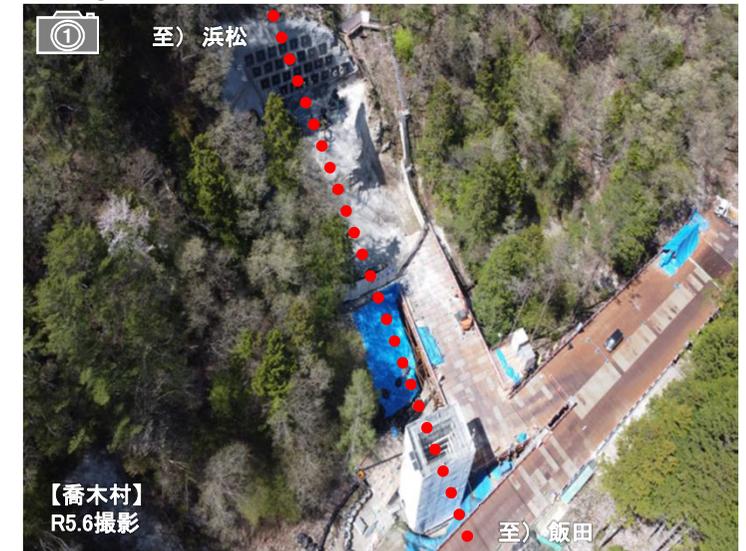
2. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込み状況(飯喬道路)

■飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC(延長7.5km)は、改良工及び橋梁上・下部工、トンネル工を推進します。



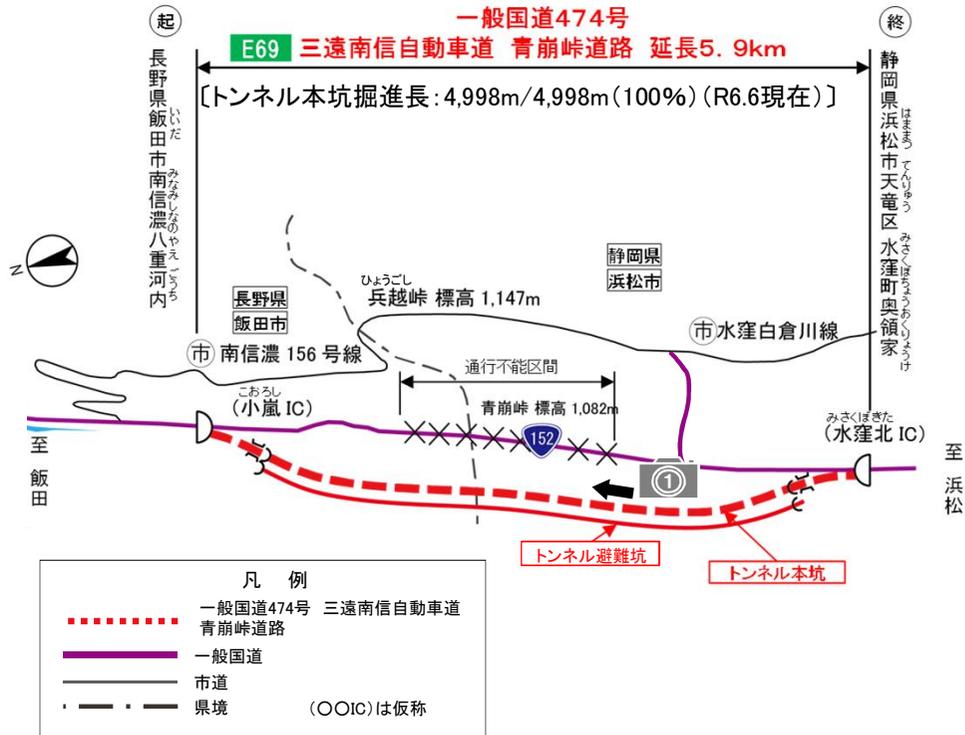
写真① 下伊那郡喬木村氏乗付近の工事進捗状況



2. 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)

■小嵐IC(仮称)～水窪北IC(仮称)間(延長5.9km)は、改良工及びトンネル内工を推進します。



区間	一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路
備考	【用地取得率】 100% ⇒ 100% (R4年度末 ⇒ R5年度末) 【事業進捗率】 約76% ⇒ 約73% (R4年度末 ⇒ R5年度末)

写真① 青崩峠トンネル(仮称)の工事進捗状況



2. 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、用地買収を推進するとともに、調査設計を推進しています。



佐久間川合IC周辺の状況

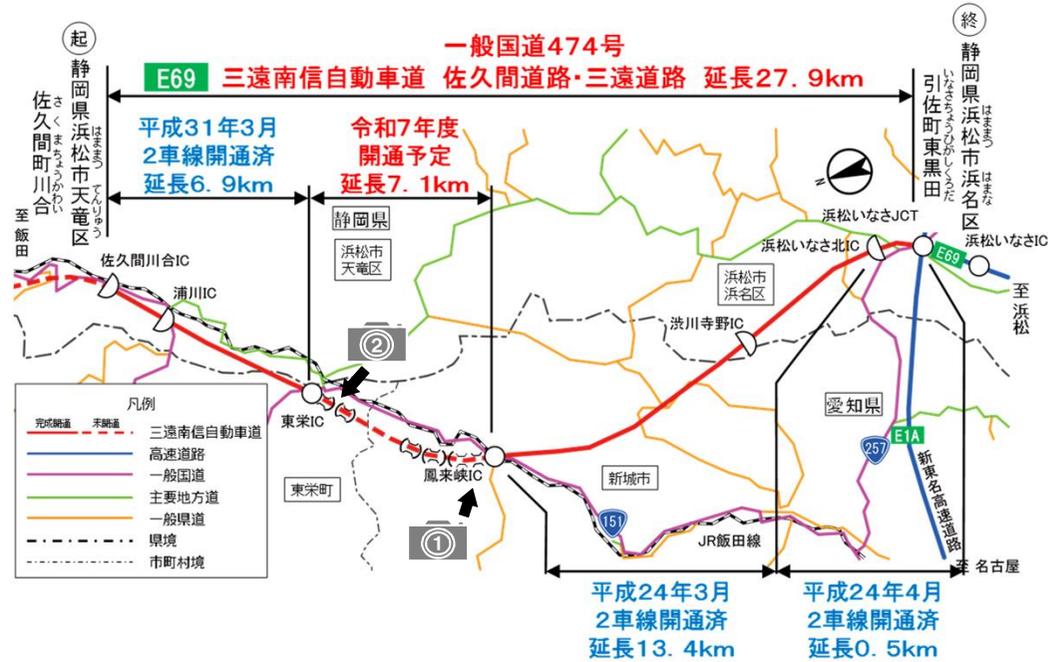


区間	一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路
備考	<p>【用地取得率】 約1% ⇒ 約49% (R4年度末 ⇒ R5年度末)</p> <p>【事業進捗率】 約2% ⇒ 約3% (R4年度末 ⇒ R5年度末)</p>

2. 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)

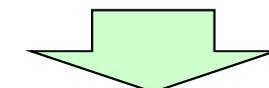
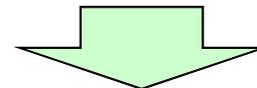
■ 東栄IC～鳳来峡IC間(延長7.1km)は、改良工及び橋梁上部工、トンネル工を実施しており、令和7年度開通に向けて工事を推進します。



■ 橋梁工事(8号橋)進捗状況



■ トンネル工事(東栄工区)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	【用地取得率】 100% ⇒ 100% (R4年度末 ⇒ R5年度末) 【事業進捗率】 約93% ⇒ 約97% (R4年度末 ⇒ R5年度末)



3. 事業費の見直しについて: 飯喬道路

■事業費増加の要因

①地質条件の変更(工事用道路の地形不一致に伴う計画変更)

②物価上昇による資機材及び労務単価の増加

..... 52億円増

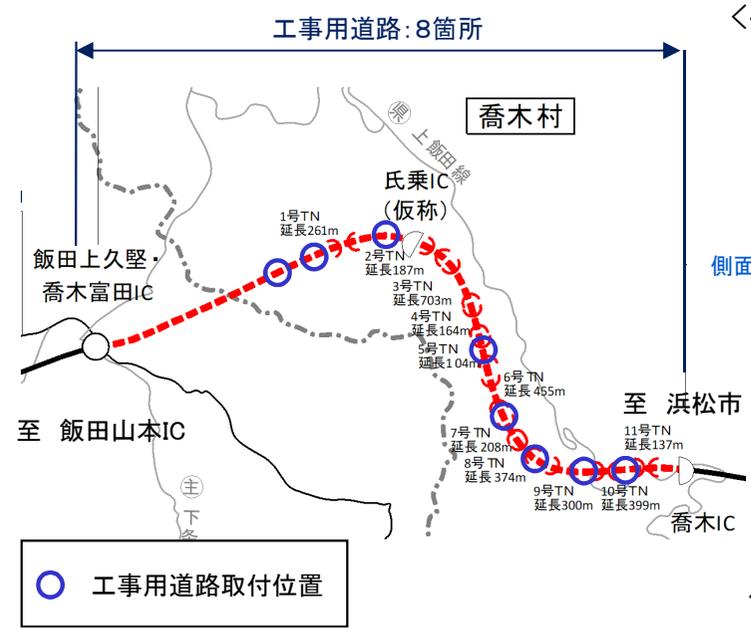
事業費増額の要因	増額
<p>①地質条件の変更(工事用道路の地形不一致に伴う計画変更)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■工事用道路の仮橋について、当初設計においては、地質調査や航空レーザー測量により得られた地形データから、仮橋の杭長や根入れ長さの設計をしていました。 ■仮橋の杭施工に着手したところ、当初想定の支持層より低い位置に支持層があることが判明し、杭長の変更が必要となりました。 ■また、伐採を行い詳細な測量を実施した結果、地形不一致が判明し、杭長の変更が必要となりました。 	<p>11億円</p>
<p>②物価上昇による資機材及び労務単価の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ■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ます。 ■建設資材価格の伸び率では、R4.4を基準とした場合、コンクリート、鉄筋等の鋼材の価格が約1.12~1.24倍となっており、労務単価についても、前回評価時から約1.08~1.16倍と増加しています。 ■主に建設資材価格の上昇の影響を受け、橋梁、改良、舗装等の工事費の増加が必要となりました。 	<p>41億円</p>

3. 事業費の見直しについて: 飯喬道路

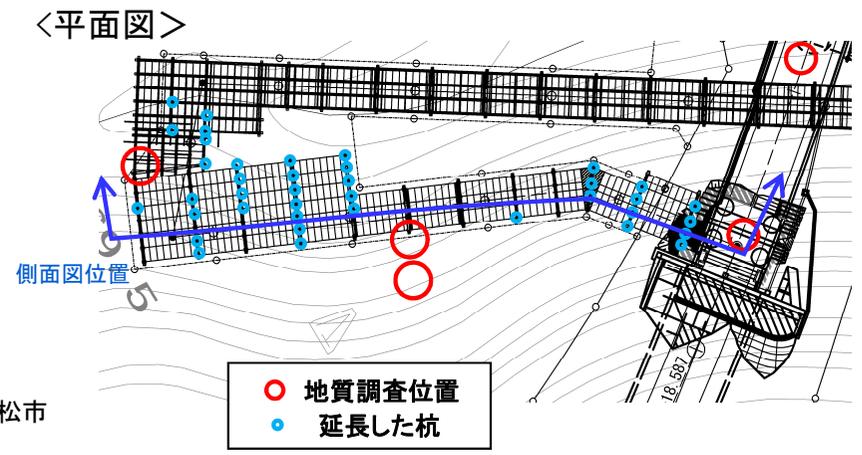
①地質条件の変更(工事用道路の地形不一致に伴う計画変更)(+ 11億円)

- 工事用道路の仮橋について、当初設計においては、地質調査や航空レーザー測量により得られた地形データから、仮橋の杭長や根入れ長さの設計をしていました。
- 仮橋の杭施工に着手したところ、当初想定の支持層より低い位置に支持層があることが判明し、杭長の変更が必要となりました。
- また、伐採を行い詳細な測量を実施した結果、地形不一致が判明し、杭長の変更が必要となりました。

■ 位置図



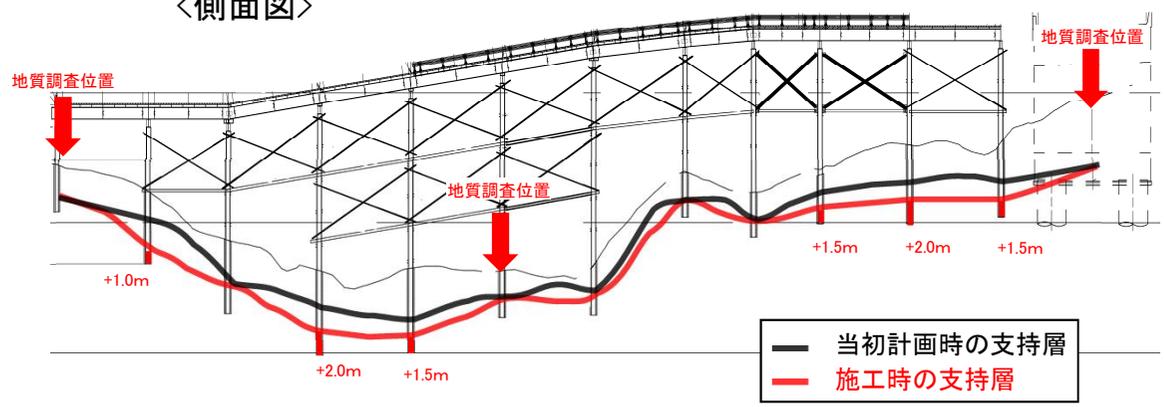
■ 地質不一致状況



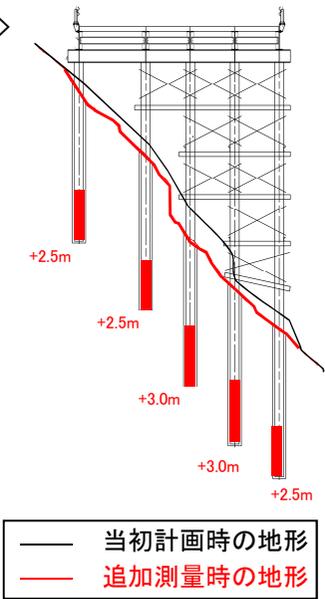
■ 地形不一致状況



<側面図>



<断面図>



■ 増額内訳

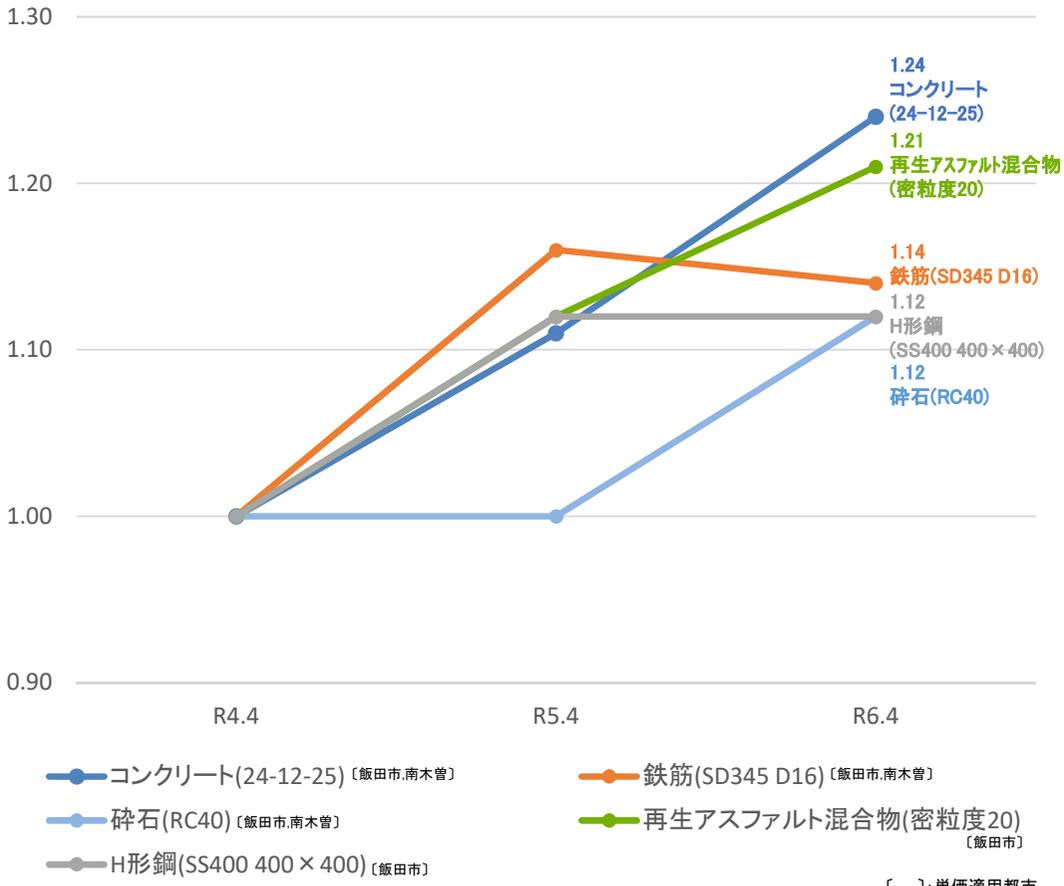
	当初	変更	増分
鋼材重量(t)	約7,300	約7,900	約600
金額(億円)	133	144	11

3. 事業費の見直しについて: 飯喬道路

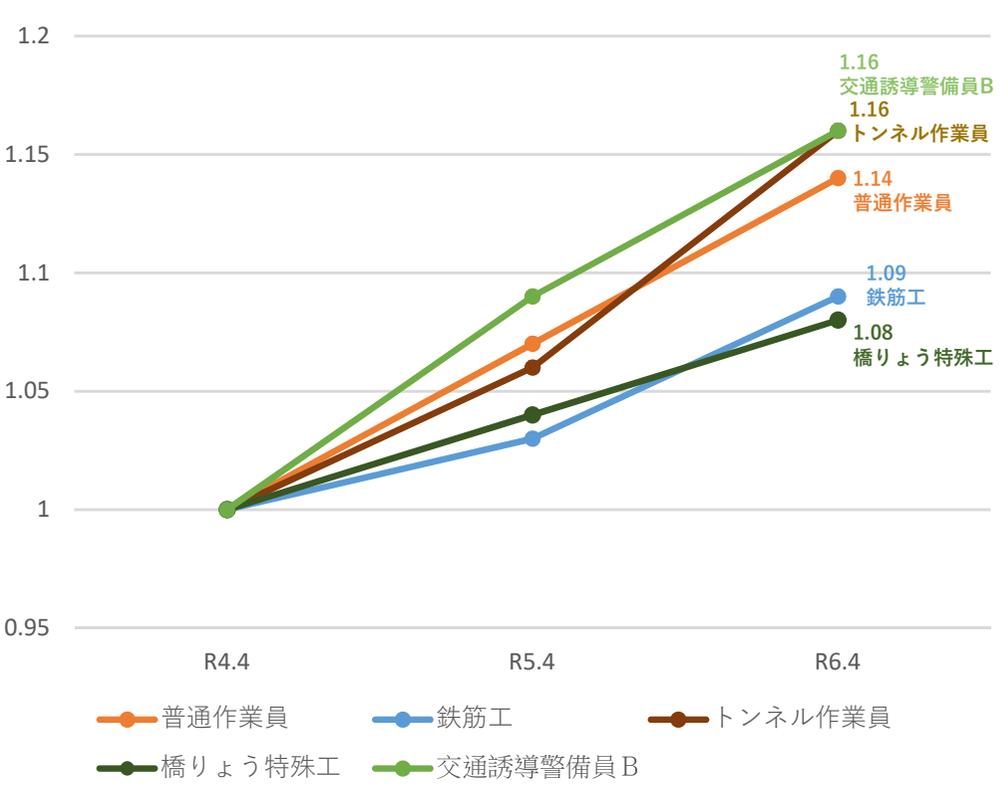
②物価上昇による資機材及び労務単価の増加(+41億円)

- 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ます。
- 建設資材価格の伸び率では、R4.4を基準とした場合、コンクリート、鉄筋等の鋼材の価格が約1.12~1.24倍となっており、労務単価についても、前回評価時から約1.08~1.16倍と増加しています。
- 主に建設資材価格の上昇の影響を受け、橋梁、改良、舗装等の工事費の増加が必要となりました。

■ 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(R4.4を基準に算出)(長野県)



[]: 単価適用都市

3. 事業費の見直しについて(佐久間道路・三遠道路)

■ 事業費増加の要因

①掘削工法の変更

②物価上昇による資機材及び労務単価の増加

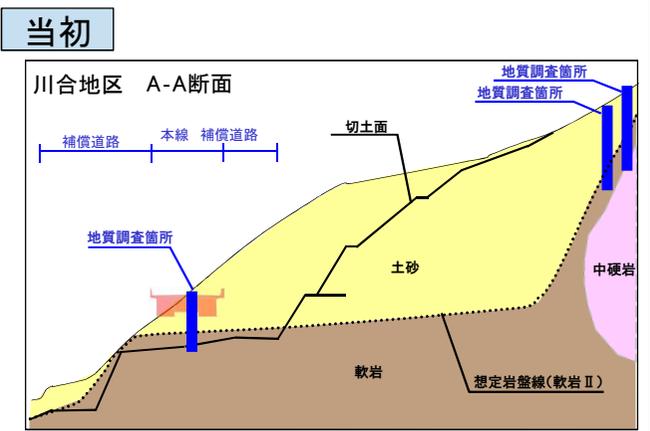
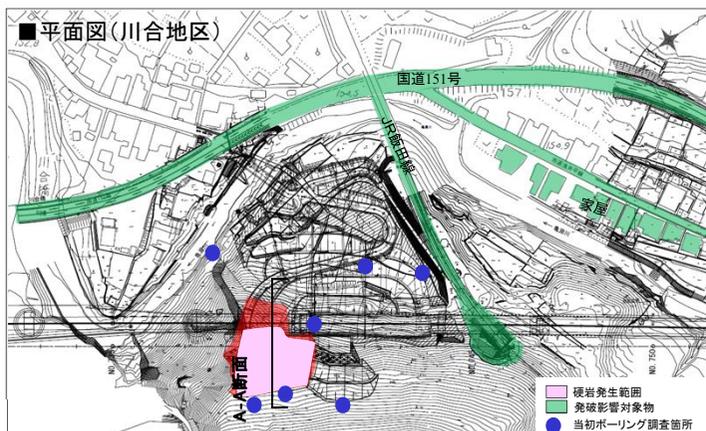
..... 85億円増

事業費増額の要因	増額
<p>①掘削工法の変更</p> <p><small>しんしろ みょうごう かわい</small></p> <p>■新城市名号地区および川合地区の掘削については、令和3年度より一部着手しており、地質調査結果や過年度の実績より土砂と軟岩が主体であると想定していました。</p> <p>■引き続き、掘削工事を施工していたところ、一部箇所において想定以上の硬い岩盤が出現しました。</p> <p>■施工箇所は、JR飯田線や家屋などが近接することから、火薬発破は使用できないため、静的破碎による掘削が必要となりました。</p>	55億円
<p>②物価上昇による資機材及び労務単価の増加</p> <p>■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ます。</p> <p>■建設資材価格の伸び率では、R4.4を基準とした場合、コンクリート、鉄筋等の鋼材の価格が約1.12～1.23倍となっており、労務単価についても、前回評価時から約1.10～1.17倍と増加しています。</p> <p>■主に建設資材価格の上昇の影響を受け、橋梁、改良、舗装等の工事費の増加が必要となりました。</p>	30億円

3. 事業費の見直しについて(佐久間道路・三遠道路)

①掘削工法の変更 … +55億円

- 新城市名号地区および川合地区の掘削については、令和3年度より一部着手しており、地質調査結果や過年度の実績より土砂と軟岩が主体であると想定していました。
- 引き続き、掘削工事を施工していたところ、一部箇所において想定以上の硬い岩盤が出現しました。
- 施工箇所は、JR飯田線や家屋などが近接することから、火薬発破は使用できないため、静的破碎による掘削が必要となりました。

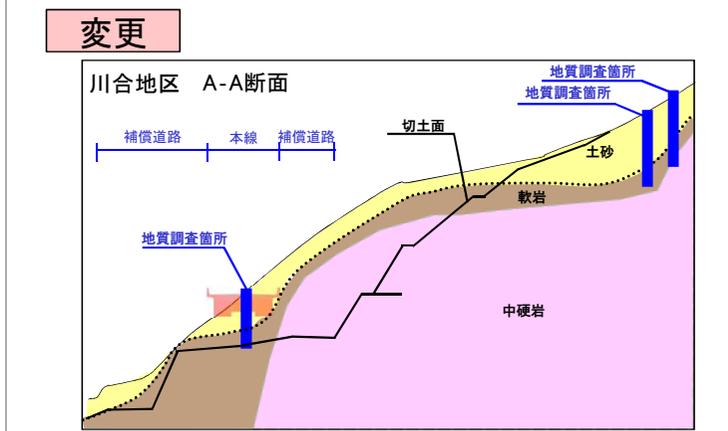


■ 想定していた掘削方法
軟岩を想定した為、大型ブレイカーによる機械掘削で施工可能と判断していた



■ 事業費(名号地区・川合地区)

変更内容	数量(万m ³)	単価(万円/m ³)	金額
土砂掘削	2.8	0.05	0.13億円
軟岩Ⅱ(機械掘削)	0.8	0.3	0.27億円
硬岩(静的破碎)	-	-	-
合計			0.4億円



■ 変更後の掘削方法
JR飯田線や家屋などが近接することから、火薬発破は使用できないため、静的破碎工法に変更



■ 事業費(名号地区・川合地区)

変更内容	数量(万m ³)	単価(万円/m ³)	金額
土砂掘削	0.7	0.05	0.04億円
軟岩Ⅱ(機械掘削)	0.3	0.3	0.1億円
硬岩(静的破碎)	2.6	21.6	55.3億円
合計			55.44億円

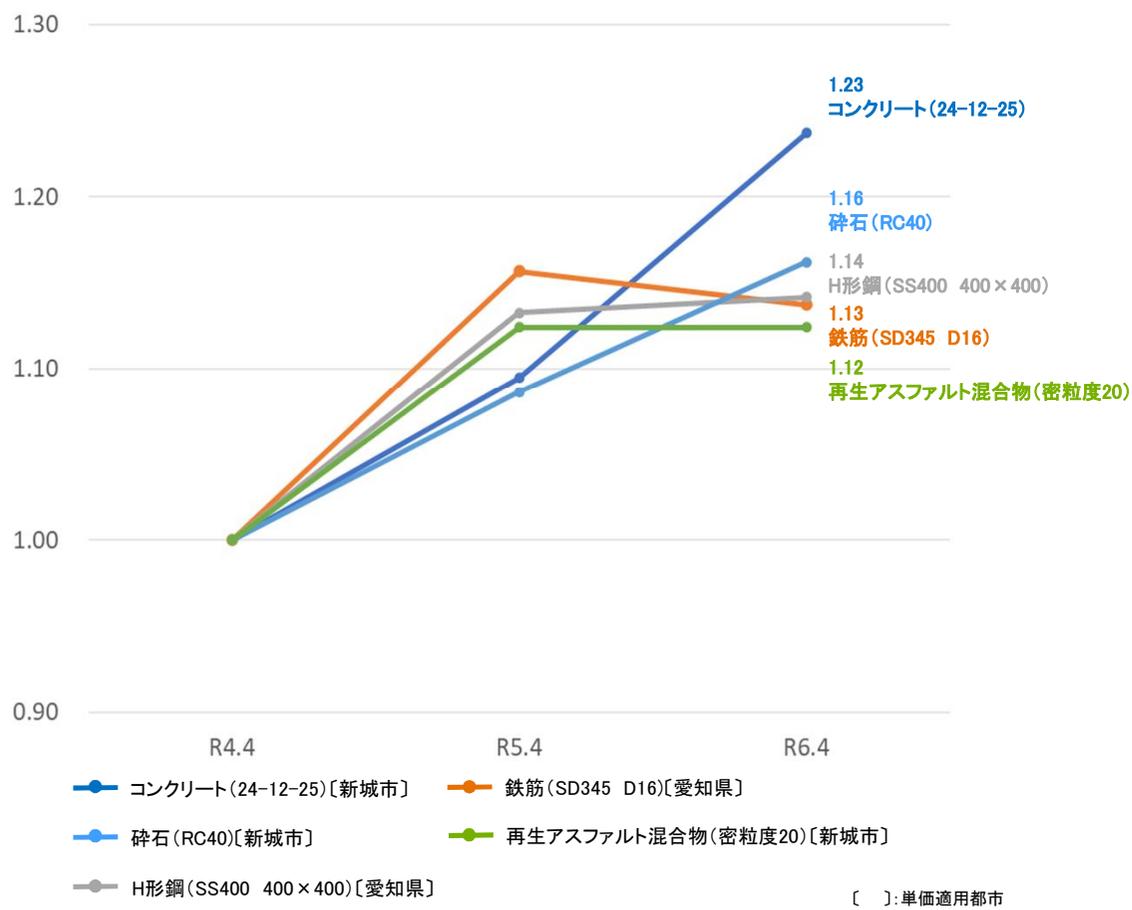
増額 55億円

3. 事業費の見直しについて(佐久間道路・三遠道路)

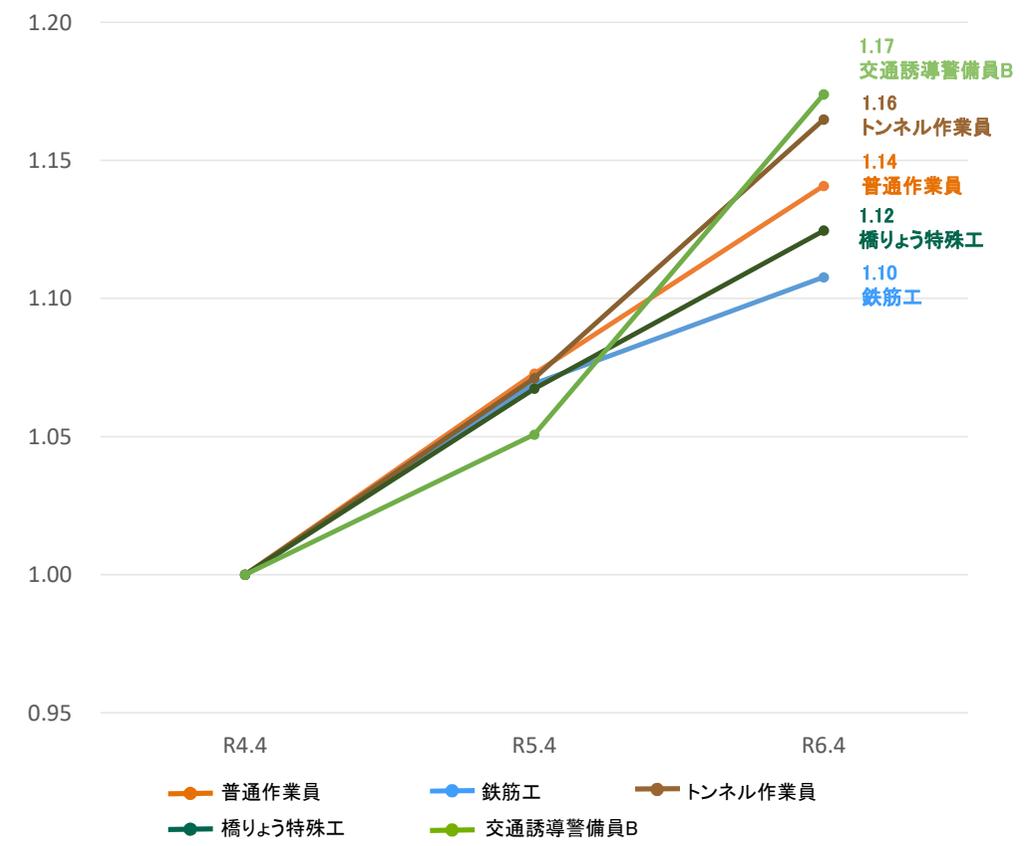
②物価上昇による資機材及び労務単価の増加 … +30億円

- 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ます。
- 建設資材価格の伸び率では、R4.4を基準とした場合、コンクリート、鉄筋等の鋼材の価格が約1.12~1.23倍となっており、労務単価についても、前回評価時から約1.10~1.17倍と増加しています。
- 主に建設資材価格の上昇の影響を受け、橋梁、改良、舗装等の工事費の増加が必要となりました。

■ 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(R4.4を基準に算出)(愛知県)



4. 費用対効果分析

(1) 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	10,001	539	46	10,586	7,705	488	108	8,302	1.3
今回評価時	10,222	563	55	10,840	8,172	444	100	8,716	1.2
[参考]社会的割引率2%	15,263	839	85	16,187	8,087	677	252	9,017	1.8
[参考]社会的割引率1%	19,412	1,067	109	20,588	8,029	873	411	9,313	2.2

<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%	1.2～1.3
事業期間	±20%	1.2～1.3

【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	3,528	210	30	3,767	1,087	209	23	1,319	2.9
今回評価時	3,575	224	31	3,830	1,060	190	24	1,275	3.0
[参考]社会的割引率2%	5,661	359	49	6,070	1,138	312	70	1,520	4.0
[参考]社会的割引率1%	7,375	471	65	7,910	1,179	414	120	1,713	4.6

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.7～3.3
事業費	±10%	2.8～3.3
事業期間	±20%	2.9～3.0

※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 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。

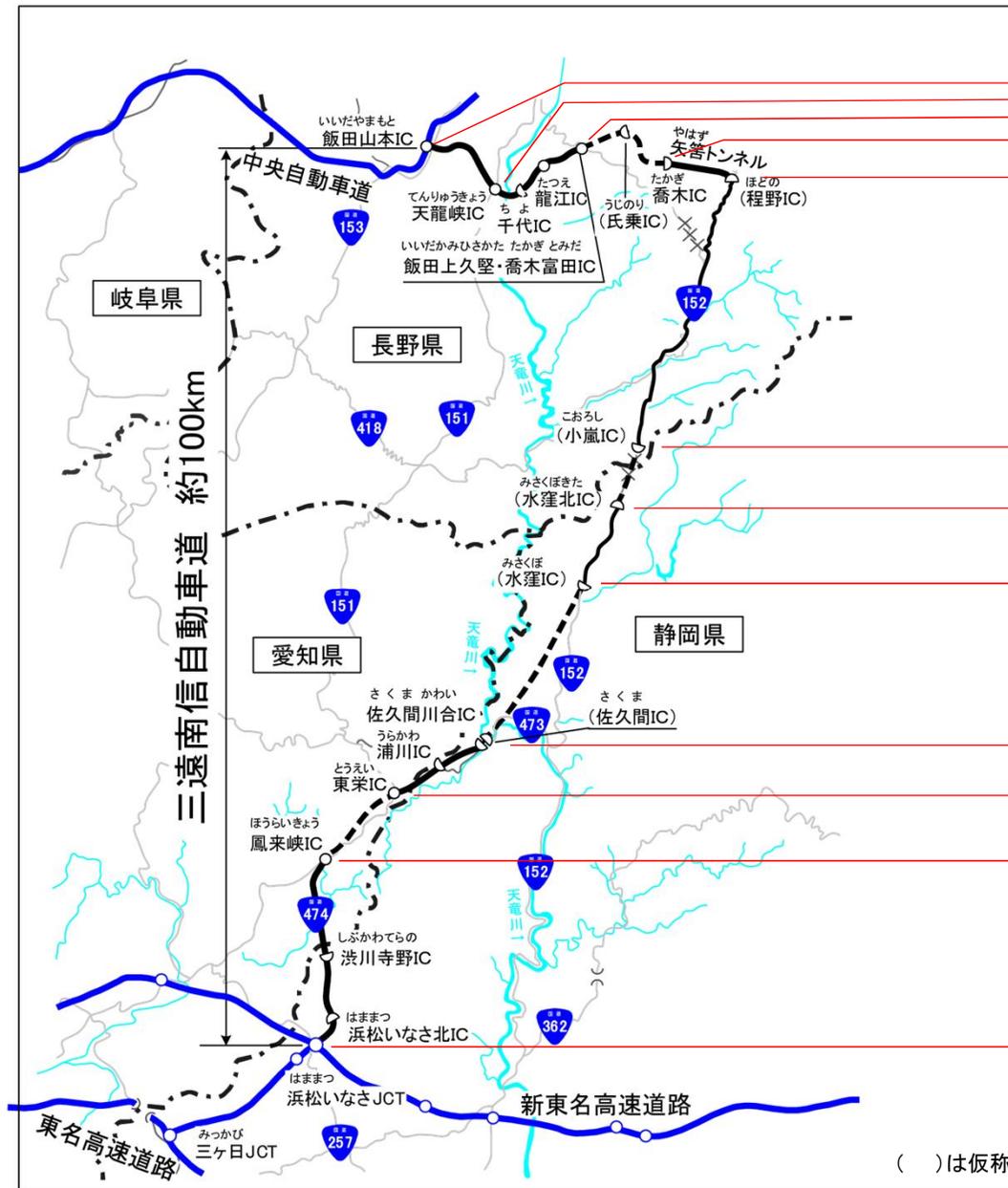
- ※4 事業区間を飯橋道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1.1 【残事業】2.3
 事業区間を青崩峠道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1.5 【残事業】9.0
 事業区間を水窪佐久間道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1.6 【残事業】1.7
 事業区間を佐久間道路・三遠道路として算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】1.1 【残事業】6.1

【前回再評価からの変更点】

- 費用便益分析マニュアルの改定(R4マニュアル→R5マニュアル)により、社会的割引率1%、2%のケースについて試算。
- 費用便益分析の基準年次(R5年度→R6年度)
- 費用便益分析のGDPデフレーター(R5年度→R6年度)
- 飯橋道路の事業費増(52億円)
- 佐久間道路・三遠道路の事業費増(85億円)

4. 費用対効果分析

(2) 一体評価区間の考え方



		一体評価区間 (事業全体)	一体評価区間 (残事業)
事業中区間 延長22.1km 飯橋道路	暫定2車線 開通区間 延長7.2km	○	○
	開通済区間 延長7.4km	○	
	事業中区間 延長7.5km	○	○
	開通済区間 延長4.8km 小川路峠道路	○	
	現道活用区間		
	事業中区間 延長5.9km 青崩峠道路	○	○
	現道活用区間		
	事業中区間 延長14.0km 水窪佐久間道路	○	○
事業中区間 延長27.9km 佐久間道路 ・三遠道路	開通済区間 延長6.9km	○	
	事業中区間 延長7.1km	○	○
	開通済区間 延長13.9km	○	
	B/C	1. 2	3. 0

()は仮称

※○印は費用便益分析の対象

5. 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。
- ・残る3工区においても着実に工事が進められており、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、一層のコスト縮減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。
- ・昨年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、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。

5. 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。
- ・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。

6. 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。