資料5

一般国道474号（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）
（道路事業）

説明資料

令和8年6月19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．評価の視点
（１）事業の必要性等に関する視点
①災害に強い道路機能の確保・・ Ｐ ３
②広域ネットワークの構築 ・・ 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

３．事業の進捗及び見込みの視点 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ ７

４．事業費の見直しについて
（１）飯喬道路 ・・・ Ｐ １１
（２）青崩峠道路 ・・ Ｐ １５
（３）水窪佐久間道路 ・・・ Ｐ ２１

５．費用対効果分析
（１）3便益による事業の投資効果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ ２３
（２）一体評価区間の考え方 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ ２４

６．コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ ２５

７．県・政令市への意見聴取結果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ Ｐ ２６

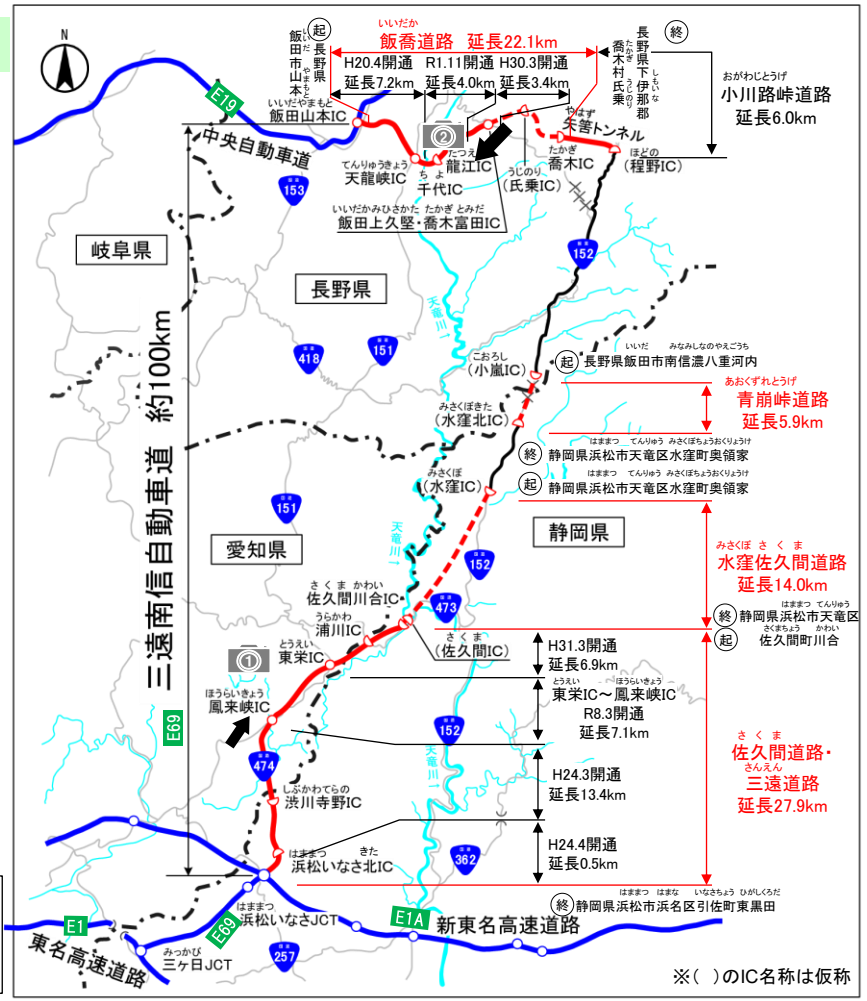
８．対応方針（原案） ・・ Ｐ ２７

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、災害に強い道路機能を確保するとともに、広域ネットワークの構築、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。

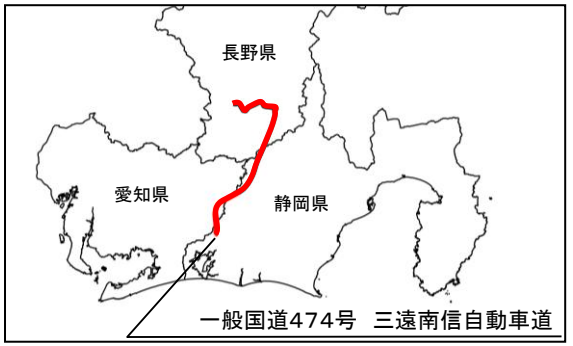
三遠南信自動車道の全体位置図



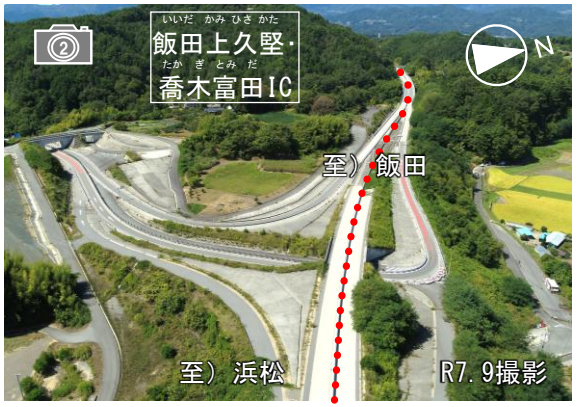
凡例
- 三遠南信自動車道 高速道路 (開通済)
- 三遠南信自動車道 高速道路 (事業中)
- 現道改良区間

■佐久間道路・三遠道路





■飯喬道路



1. 事業概要

(2)計画概要

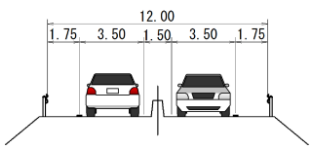
■飯喬道路は、平成4年度に事業化し、延長14．6kmが2車線で開通しています。
■青崩峠道路は、昭和58年度に事業化しています。
■水窪佐久間道路は、平成31年度に事業化しています。
■佐久間道路・三遠道路は、平成5年度に事業化し、令和8年3月に東栄IC ～鳳来峡IC区間が開通し、全線が2車線で開通しています。

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	―	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 [開通済　27．9km]
前回の再評価	令和6年度 (指摘事項なし:継続)	令和6年度 (指摘事項なし:継続)	令和6年度 (指摘事項なし:継続)	令和6年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	1，784億円(58億円増)	901億円(129億円増)	965億円(65億円増)	2，025億円(増減無し)

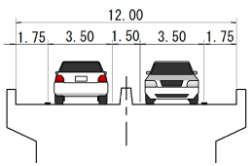
標準断面図

(2車線区間)

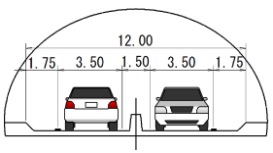
【土工部】



【橋梁部】

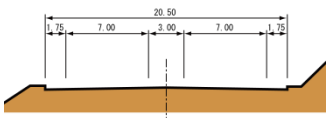


【トンネル部】

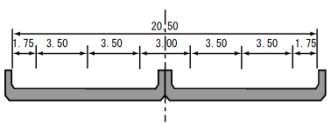


(4車線区間)

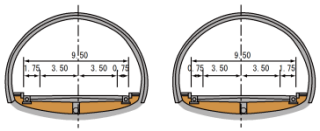
【土工部】



【橋梁部】



【トンネル部】



単位：m

2. 評価の視点

(1)事業の必要性等に関する視点

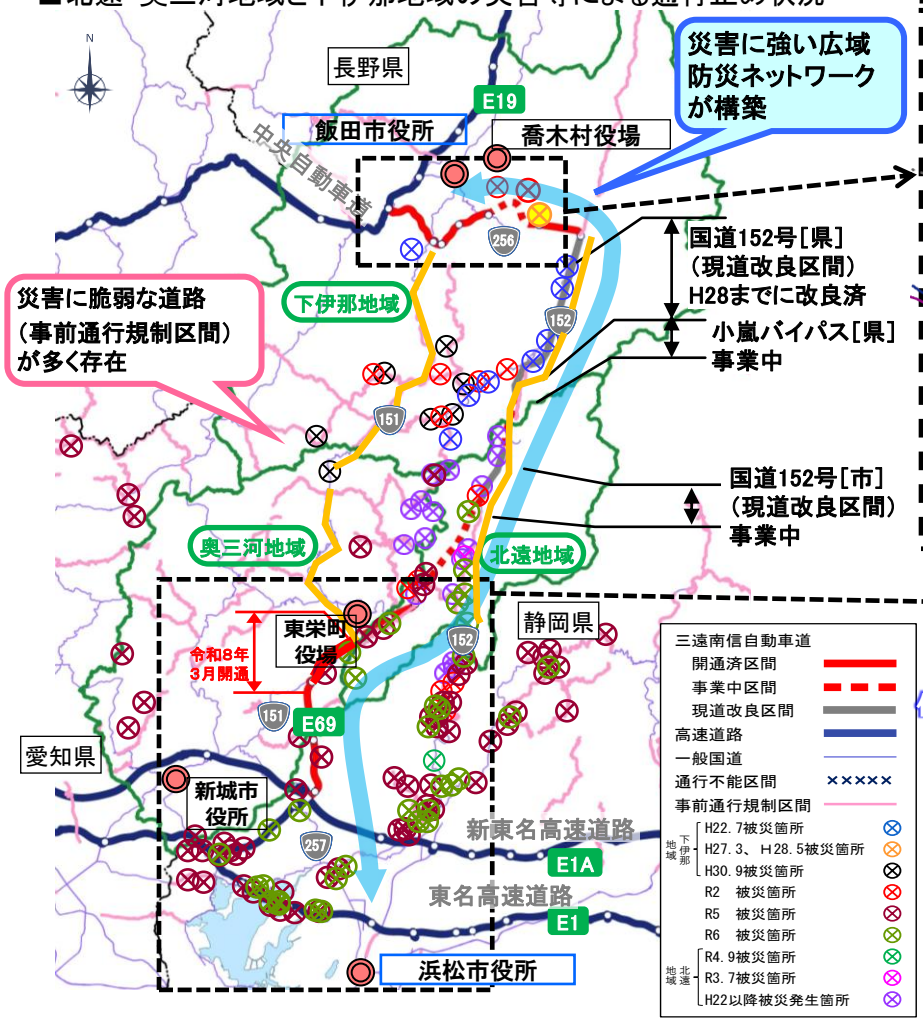
① 災害に強い道路機能の確保

■北遠地域、奥三河地域、下伊那地域における三遠南信地域では事前通行規制区間の存在や豪雨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。

■三遠南信地域では国道や県道で通行止めが発生した場合、三遠南信自動車の整備により信頼性の高い代替路として機能を確保します。

■三遠南信自動車道の整備により、災害に強い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(飯田市等へのアクセス)



■通行止め発生状況(浜松市等へのアクセス)



＜国道152号＞

【出典】浜松市より受領

国道151号・国道152号
県道の
通行止め

三遠南信自動車道が
災害時の代替路
として機能を確保します

2. 評価の視点

（1）事業の必要性等に関する視点

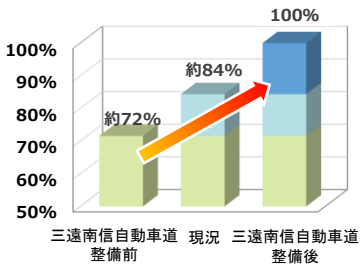
② 広域ネットワークの構築

■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、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。
■三遠南信自動車道の全線開通により、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。
■特に中部地域は航空宇宙産業が盛んで、新たな企業取引が創出されるなど、企業の連携強化や産業クラスターの拡大に寄与されます。

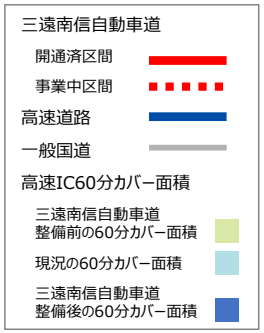
■高速IC60分カバー面積の拡大



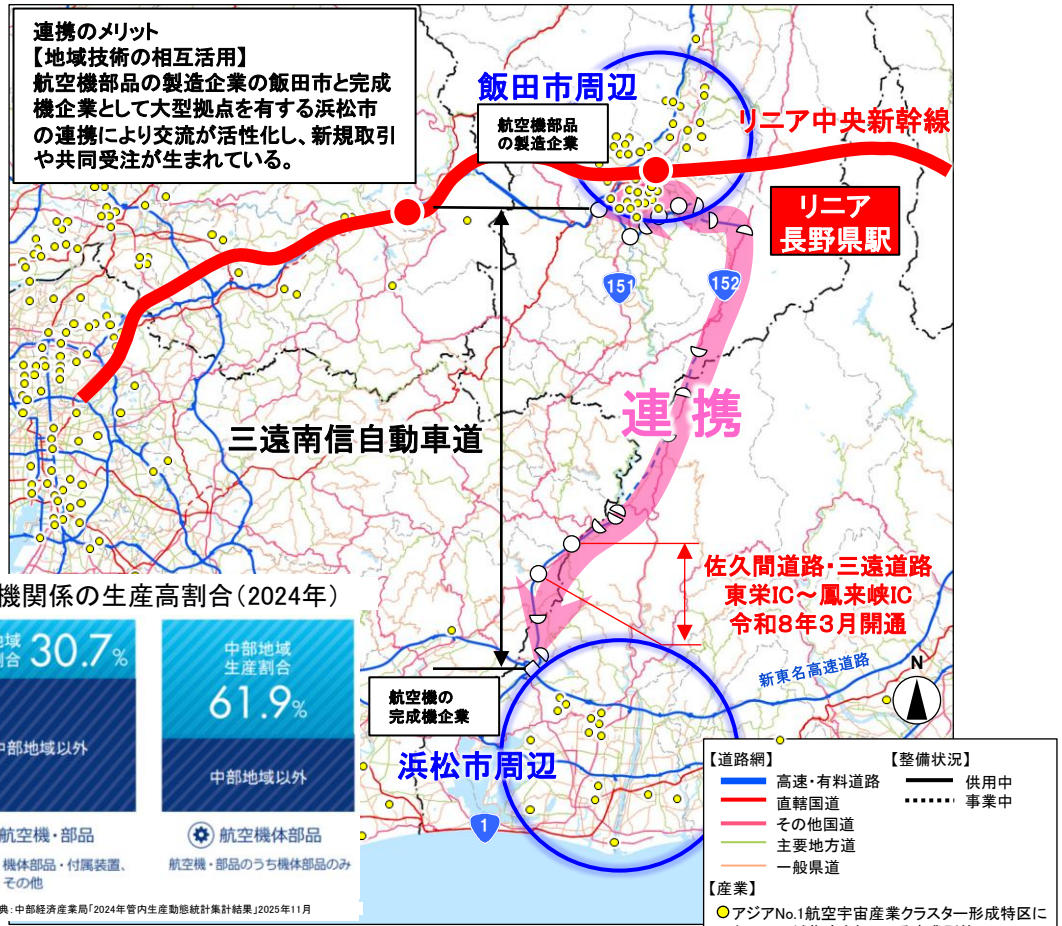
■高速IC60分カバー面積



三遠南信地域で
60分カバー面積が
約30%上昇



■航空宇宙産業の連携イメージ



■航空機関係の生産高割合（2024年）

※ 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：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
出典：（現況）令和2年国勢調査、ETC2.0プローブデータ R7.10
（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

(1)事業の必要性等に関する視点

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5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、狭あいな箇所がある国道151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



出典：（現況）ETC2.0プローブデータ R7.10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

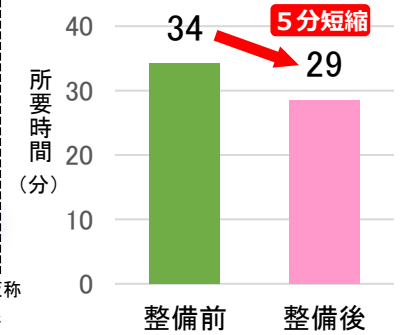
■飯喬(いいだか)道路開通による飯田市立病院への所要時間の変化



※(　)内は仮称

整備前ルート：矢筈トンネル～上飯田線～市道～下条米川飯田線～伊那生田飯田線～国道153号～市道
整備後ルート：矢筈トンネル～飯喬道路～国道256号 ～国道151号～国道153号～市道

＜上村地区から飯田市立病院の所要時間＞



出典　ETC2.0プローブデータ(8時台平日平均)
整備前：R1.10　整備後：R7.10
(事業中区間は設計速度にて算出)

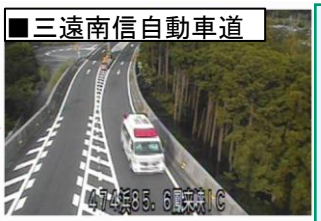
■佐久間道路・三遠道路開通による走行性・安全性の向上

＜開通前＞
■並行する国道151号



カーブが多いことによる揺れやブレーキ操作による搬送時の安全性が課題

＜開通後＞
■三遠南信自動車道



走行性が良くなり、搬送時間短縮
患者への負担軽減

【新城市消防署の声】

- 三遠南信開通により、**搬送時間短縮**や**揺れの軽減につながり**、傷病者の方にとって**より負担の少ない救急搬送ができるようになる**と思います。また、災害や事故で国道151号が通れなくなった場合にも**代わりのルートを確保できる**ため、消防活動の面でも大きな意義があると感じています。

出典：R8.4ヒアリング調査結果

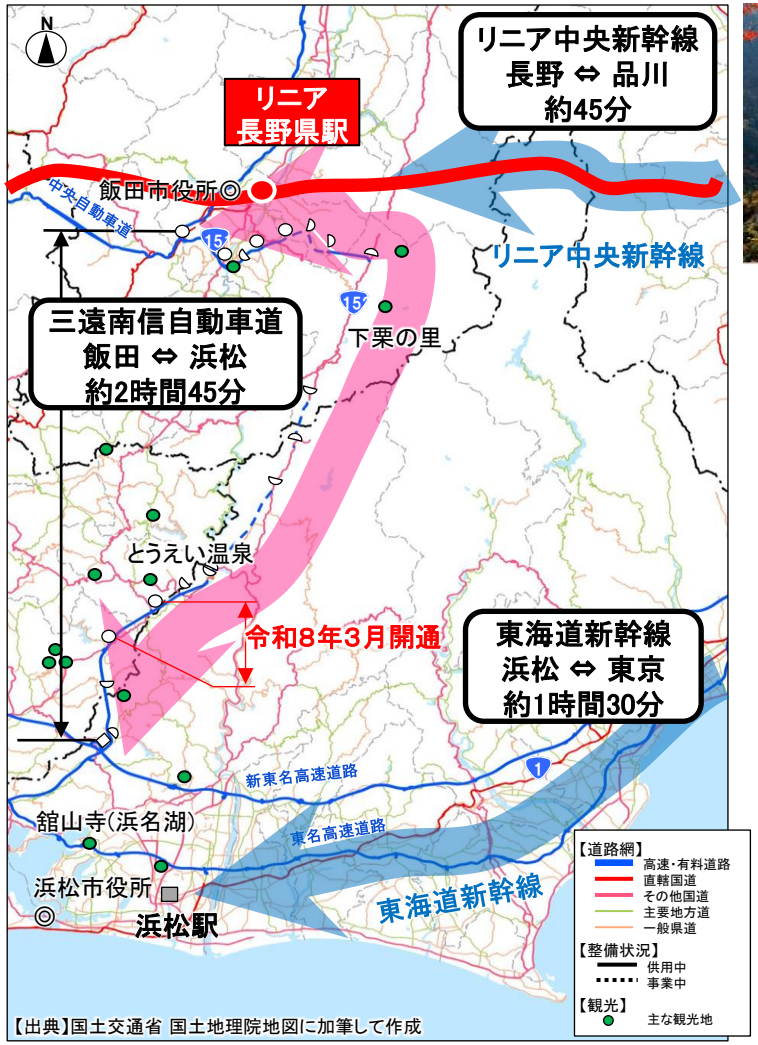
2. 評価の視点

（1）事業の必要性等に関する視点

④ 地域活性化の支援

■三遠南信自動車道沿線地域では、豊かな自然環境を活かした観光・レジャー施設など、観光スポットが多数立地しています。
■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。
■リニア長野県駅を利用した日帰り観光や周遊観光が可能となり、リニア中央新幹線の開業等による効果を最大化させます。

■リニア中央新幹線を活用した周遊観光イメージ



【出典】国土交通省 国土地理院地図に加筆して作成

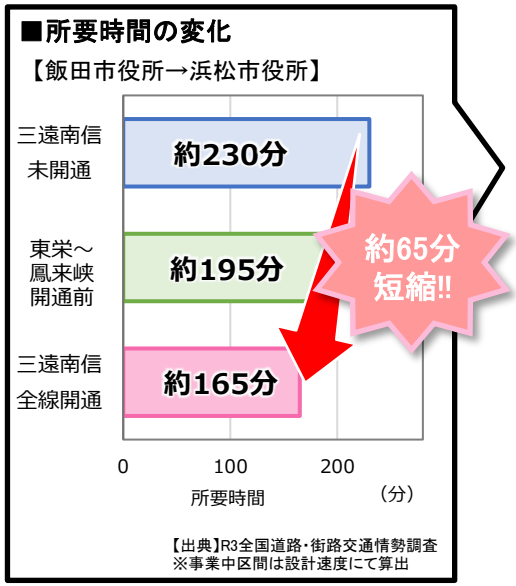
■沿線地域の観光スポット







■三遠南信自動車道の全線開通によるリニア新幹線の観光周遊活性



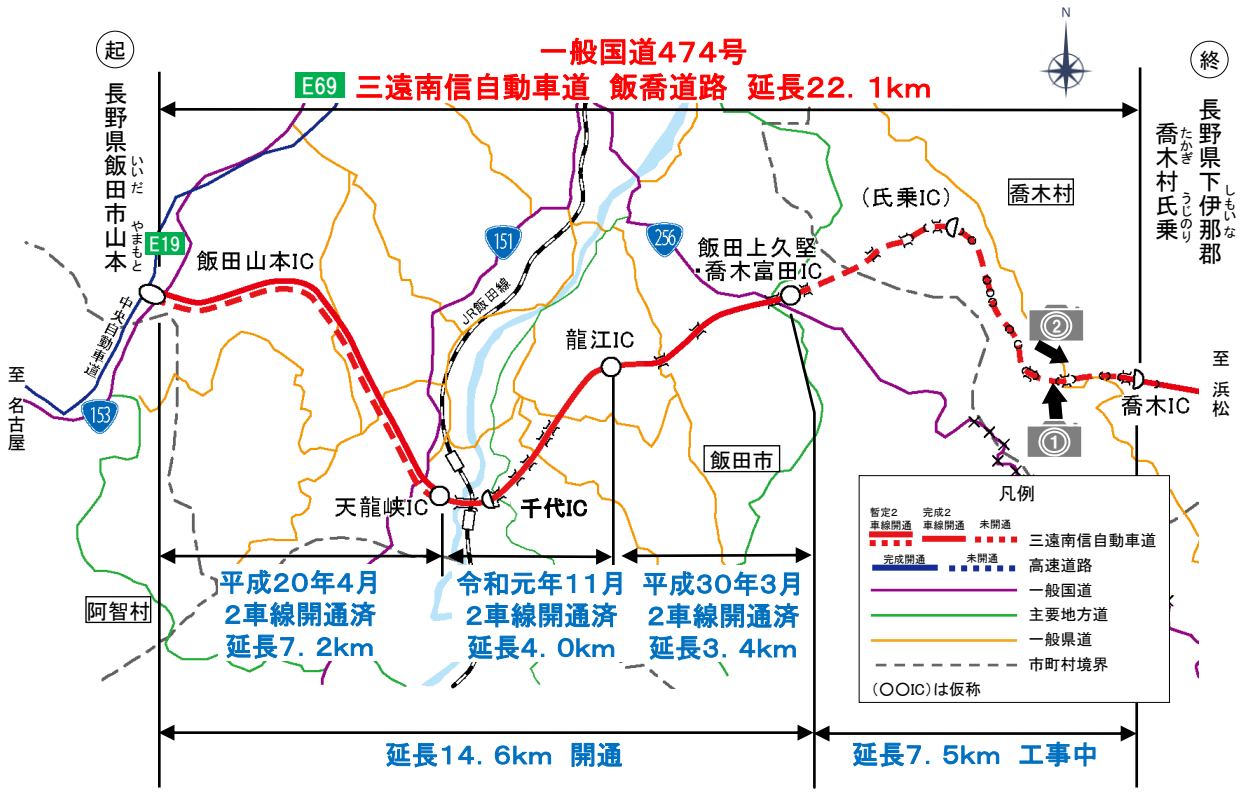


全線開通によりリニア長野駅との連携で
日帰り・周遊観光が可能に！

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（飯喬道路）

■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。

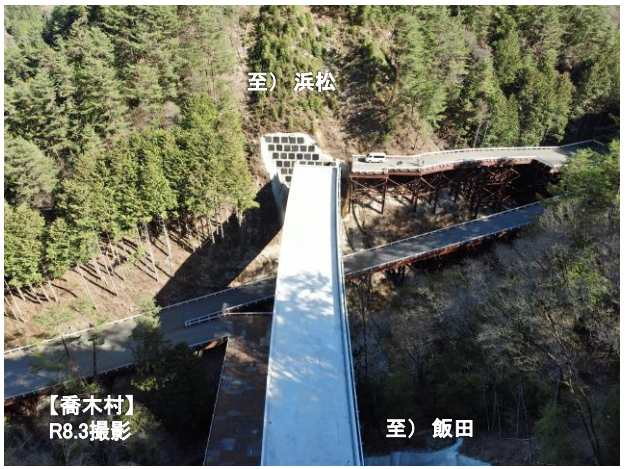


区間	一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路
備考	【用地取得率】 100% ⇒ 100% （R5年度末 ⇒ R7年度末） 【事業進捗率】 約87% ⇒ 約90% （R5年度末 ⇒ R7年度末）

写真① 下伊那郡喬木村氏乗付近の工事進捗状況



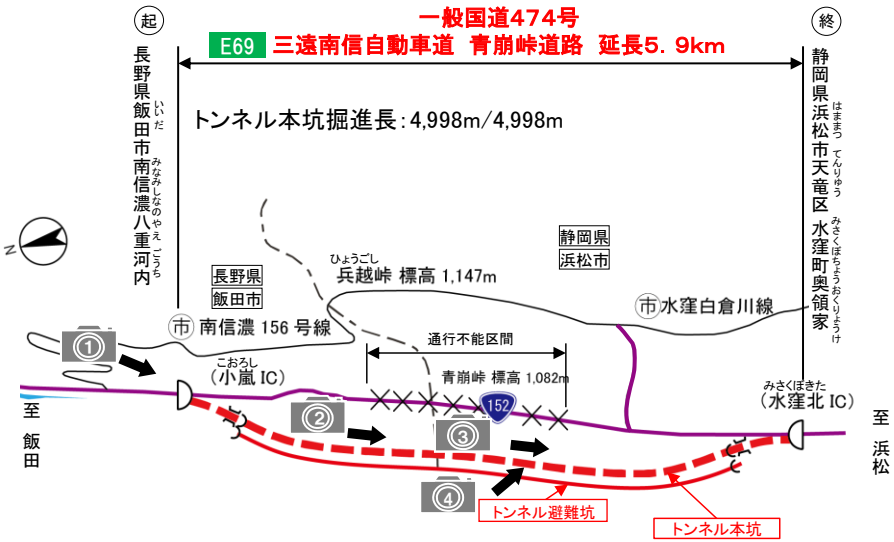
写真② 下伊那郡喬木村氏乗付近の工事進捗状況



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、トンネル設備工に着手しています。

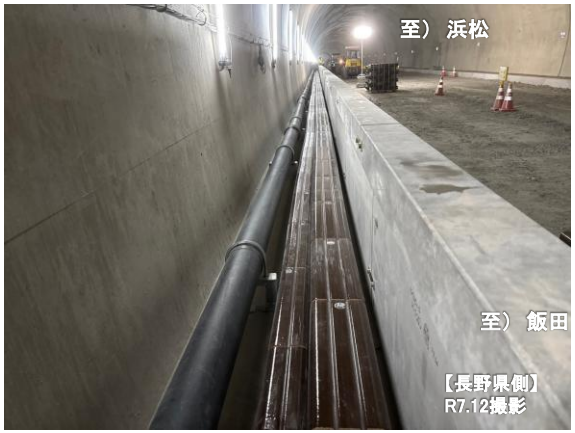


区間	一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路
備考	【用地取得率】 100% ⇒ 100% （R5年度末 ⇒ R7年度末） 【事業進捗率】 約73% ⇒ 約91% （R5年度末 ⇒ R7年度末）

①



②



③



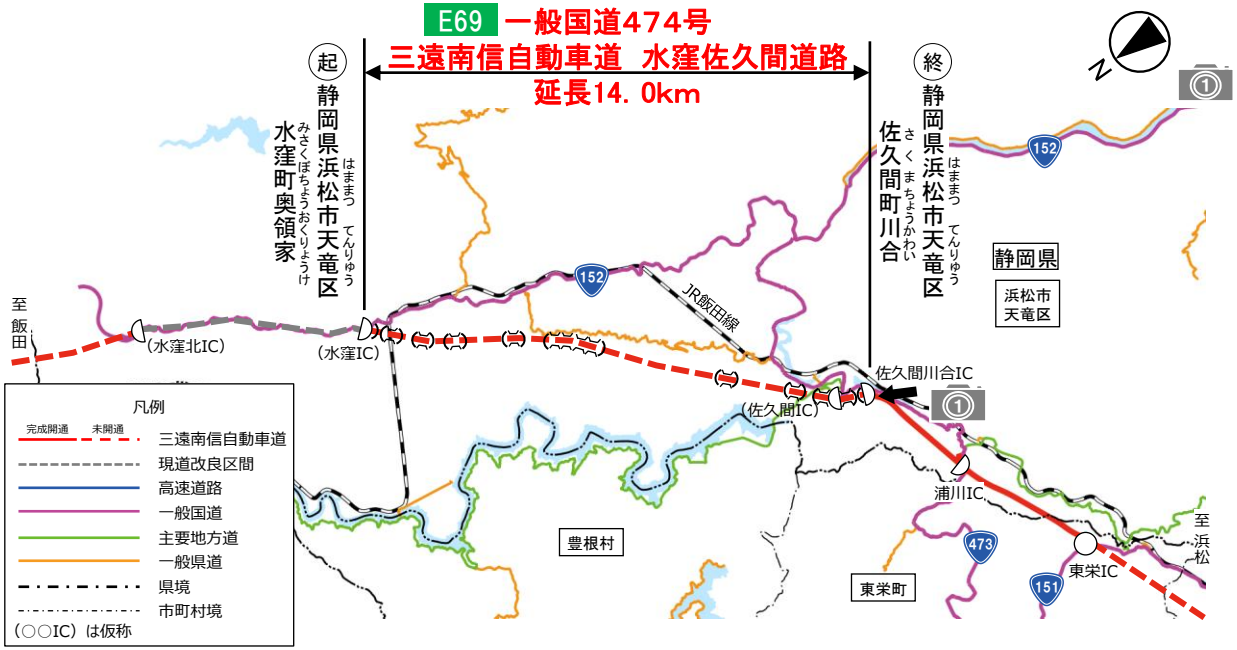
④



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、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

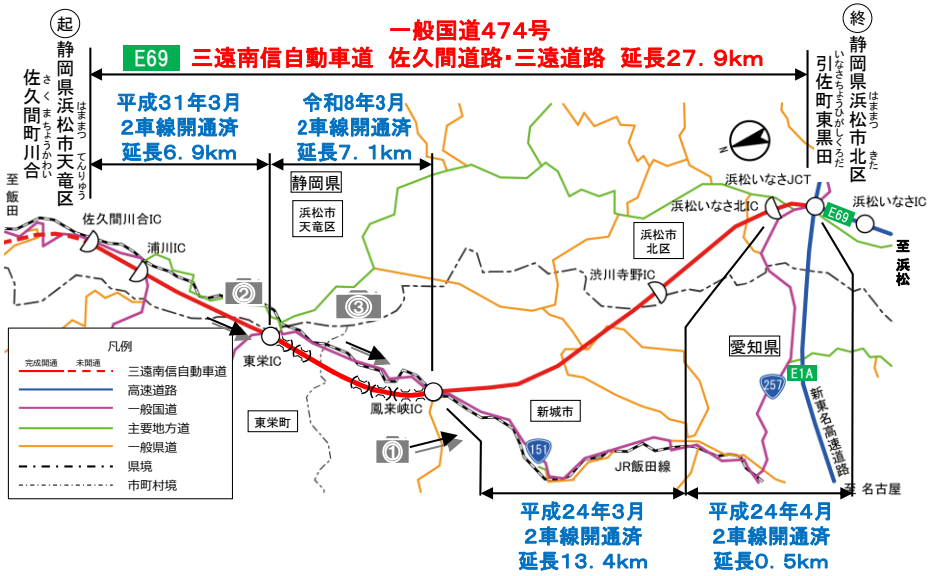


区間	一般国道474号　三遠南信自動車道 水窪佐久間道路
備考	【用地取得率】 約49%　⇒　約70% （R5年度末　⇒　R7年度末） 【事業進捗率】 約3%　⇒　約5% （R5年度末　⇒　R7年度末）

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、令和8年3月14日に開通しました。



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% （R5年度末　⇒　R7年度末） 【事業進捗率】 約97%　⇒　約99% （R5年度末　⇒　R7年度末）

■開通後の状況

写真① 鳳来峡IC



写真② 東栄IC



写真③ 三遠池場・川合トンネル



4. 事業費の見直しについて：飯喬道路

■事業費増加の要因

①作業ヤード仮設工法の変更
②残土処分場の変更に伴う増額
③物価上昇による資機材・労務単価の増加 …… 合計58億円増

事業費増額の要因	増額
①作業ヤード仮設工法の変更 ■基準改定に伴い大型土のうを用いた作業ヤードの確保が不可能となったため、組立足場を用いた作業ヤードの確保に変更	11億円
②残土処分場の変更に伴う増額 ■地元調整により、残土処分場の修正設計を行った結果、新たな残土処分場の開設が必要となり、運搬距離の延伸に伴い運搬費用が増加	25億円
③物価上昇による資機材・労務単価の増加 ■建設資機材の上昇による、トンネル、橋梁等の工事費の増加	22億円
合計	58億円

4. 事業費の見直しについて：飯喬道路

①作業ヤード仮設工法の変更（＋11億円）

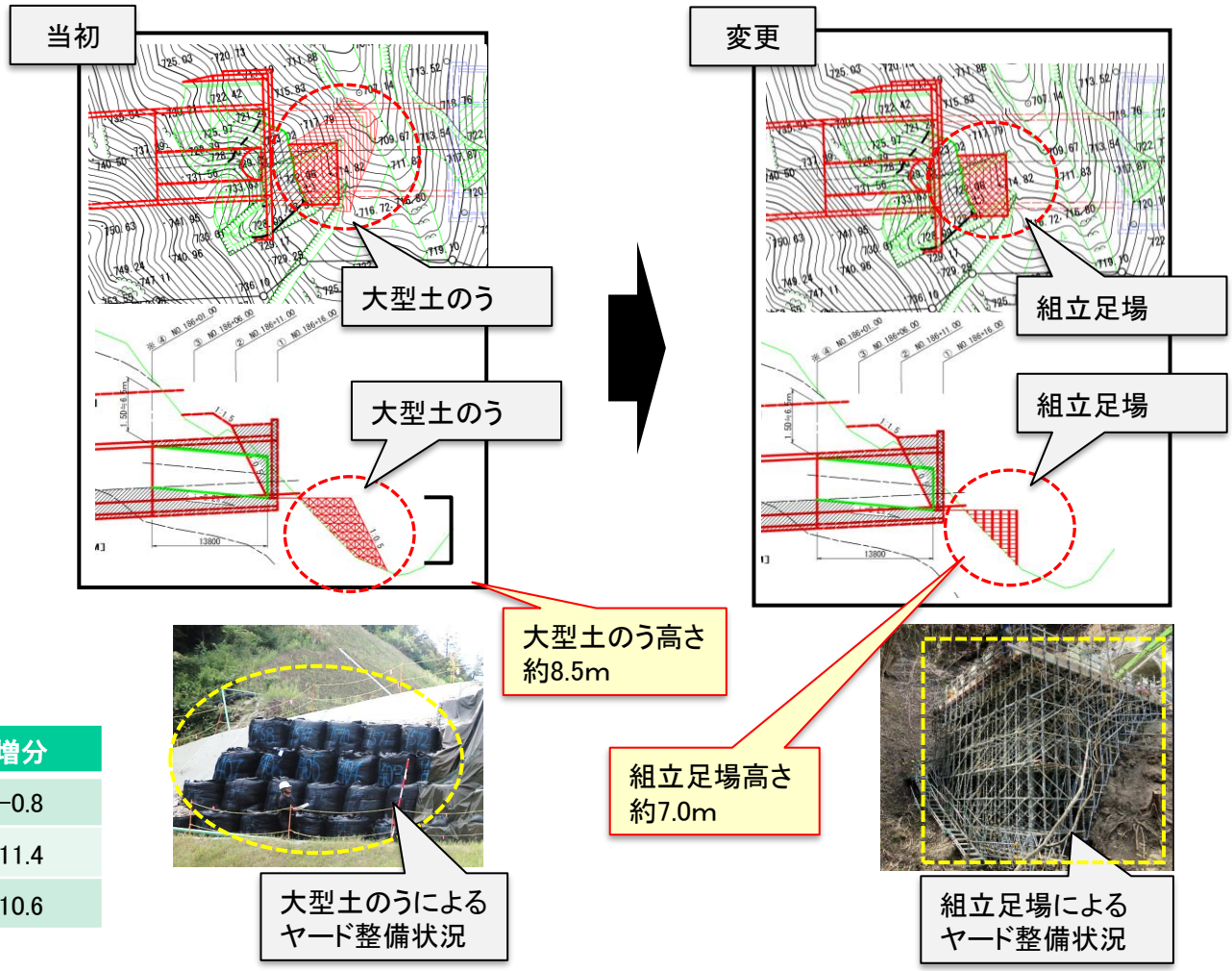
■当初計画ではトンネル坑口の作業ヤード確保にあたり、大型土のうを用いて作業ヤードを確保する計画でした。
■しかし、「耐候性大型土のう積層工法設計・施工マニュアル（R5改定）」において、大型土のうの設置高さの規定が見直されたことから、規定を超える高さの作業ヤード確保の再検討が必要となりました。
■再検討の結果、組立足場を用いた作業ヤードの仮設方法に変更しました。

■位置図



■増額内訳

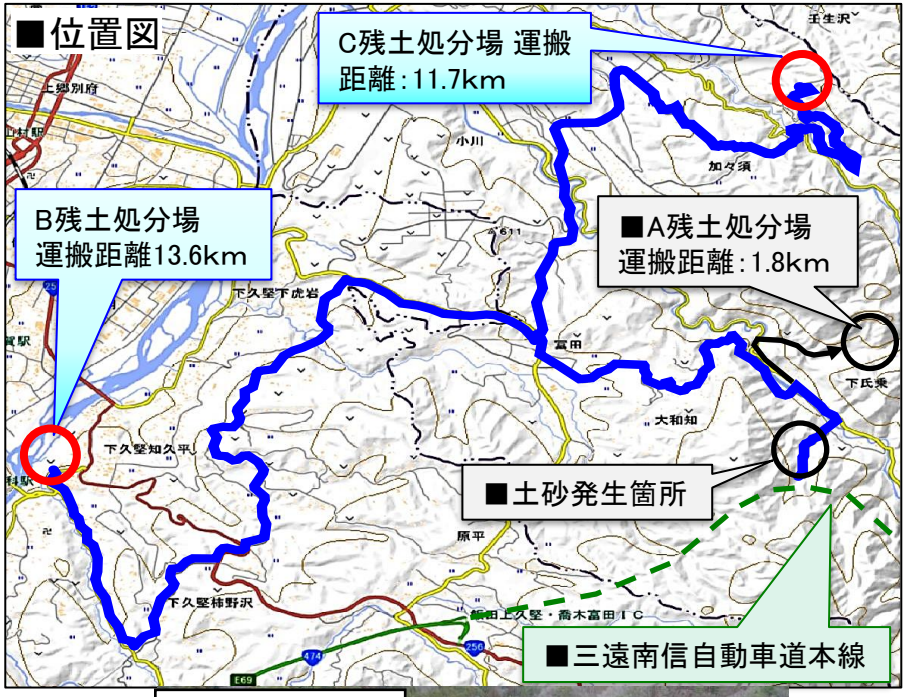
工種	当初	変更	増分
大型土のう	0.8	0	−0.8
組み立て足場	―	11.4	11.4
金額（億円）	0.8	11.4	10.6



4. 事業費の見直しについて：飯喬道路

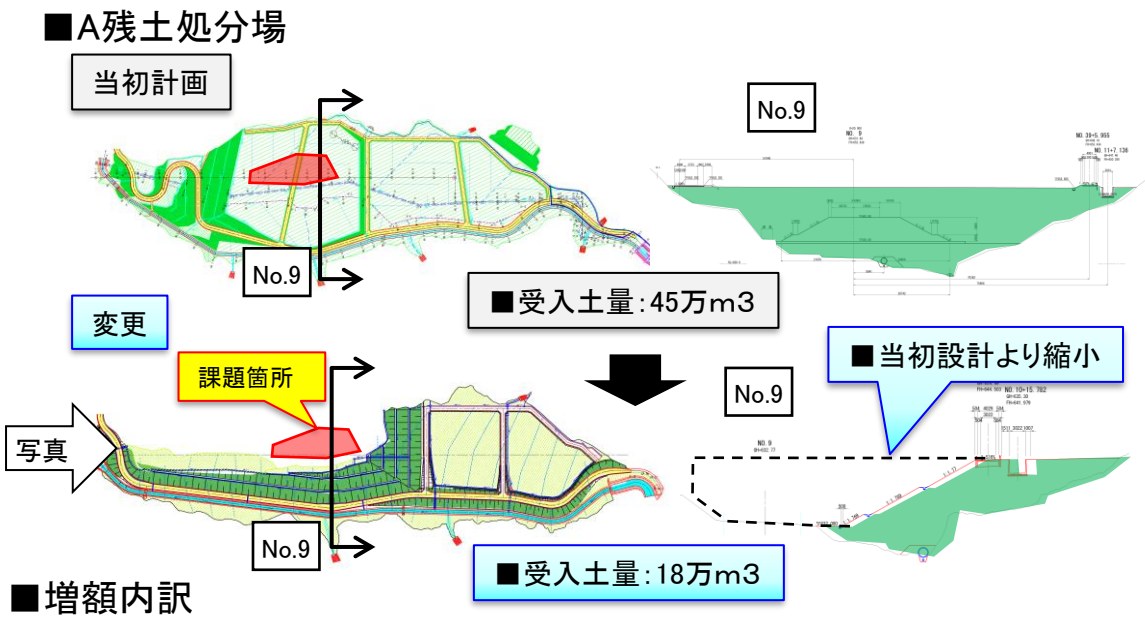
②残土処分場の変更に伴う増額（＋25億円）

■ 当初計画では、切土、トンネル掘削から発生する残土はA残土処分場へ約45万m3を搬入する計画としていました。
■ しかし、地権者との調整が難航し、地元自治体による用地取得が困難となりました。
そのため、用地取得困難箇所を回避し、残土処分場の修正設計を行った結果、搬入可能量が約18万m3に減少することが判明しました。
■ それに伴い、新たな残土処分場が必要となり、残土処分場の確保は出来たものの、運搬距離の延伸に伴い運搬費用が増加しました。



写真（A残土処分場）





■増額内訳

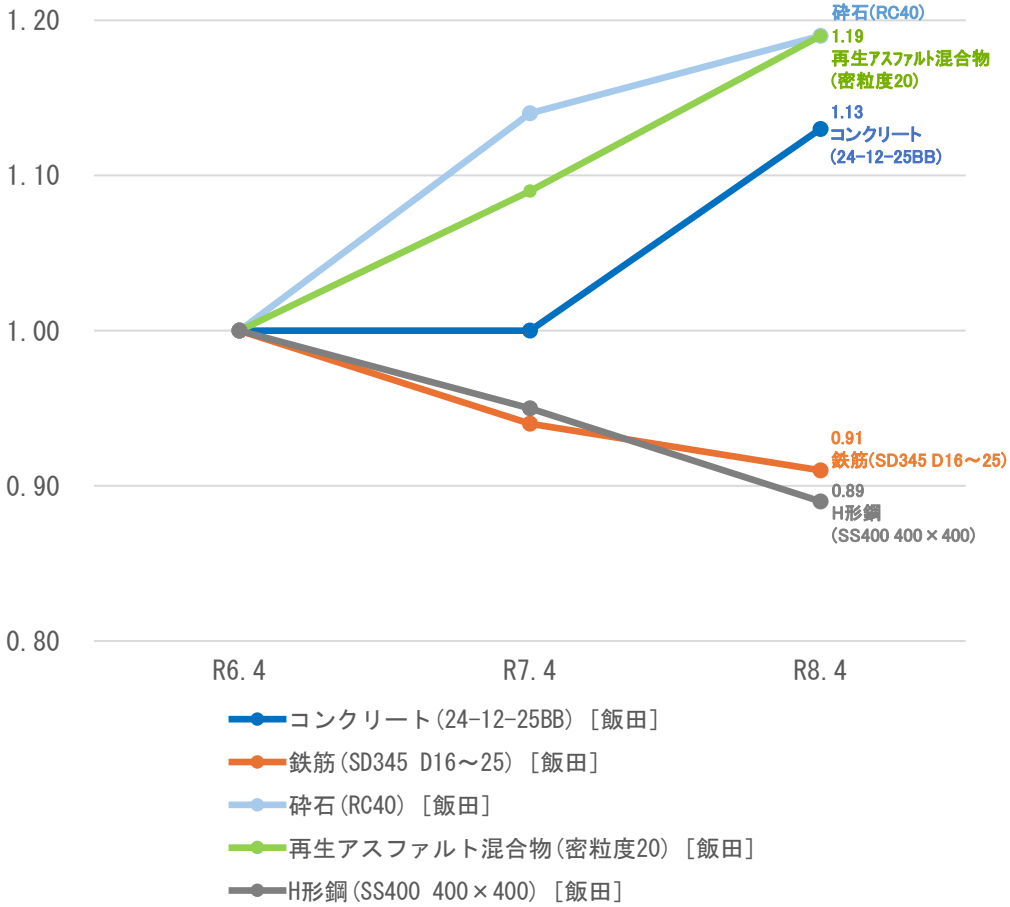
残土処分先	運搬距離(km)	受入土量(万m3)		増額（億円）		
		当初	変更	運搬先変更	受入地整備	合計
（当初）A残土処分場	1.8	45	18	−2.5	0	−2.5
（追加）B残土処分場	13.6	0	13	9.2	0	9.2
（追加）C残土処分場	11.7	0	14	9.9	8.3	18.2
計		45	45	16.5	8.3	24.8

4. 事業費の見直しについて：飯喬道路

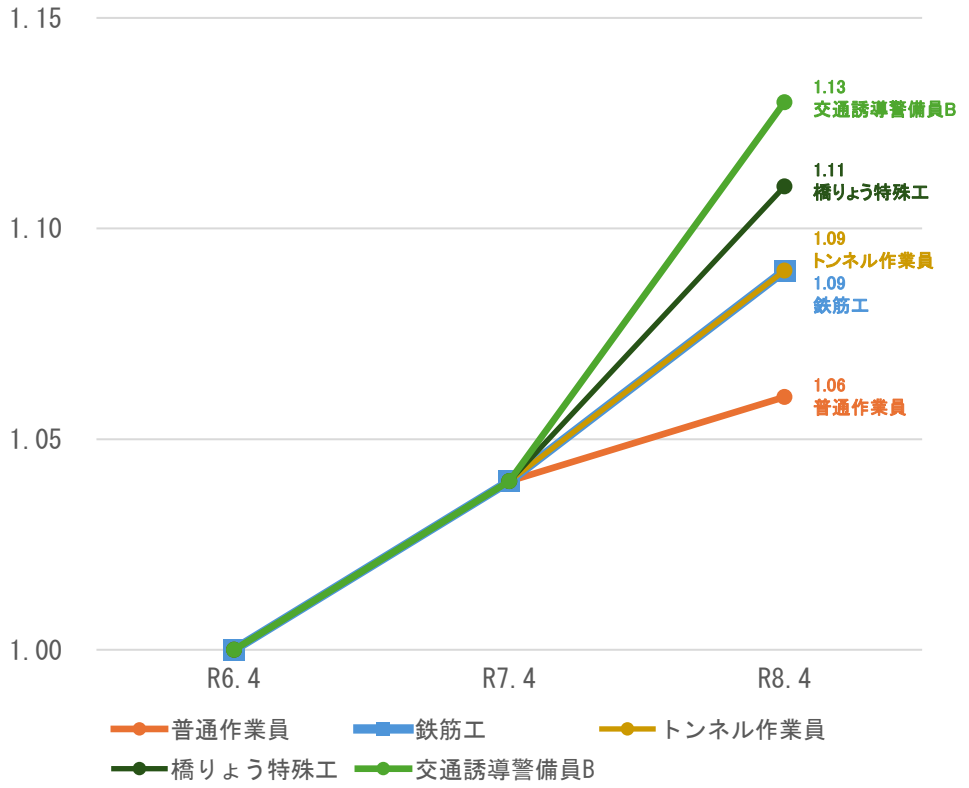
③物価上昇による資機材及び労務単価の増加（＋22億円）

■原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時（令和6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、R6.4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0.89～1.19倍となっています。
■労務単価についても、前回評価時から約1.06～1.13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、トンネル、橋梁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（R6.4を基準に算出）



■ 労務単価の伸び率（R6.4を基準に算出）（長野県）



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岩塊処理の追加
②積雪時の安全対策に必要な設備の追加
③地盤改良工法の変更
④避難坑における覆工厚の変更
⑤物価上昇による資機材・労務単価の増加 ･･･ 合計129億円増

事業費増額の要因	増額
①岩塊処理の追加 ■トンネルの発破掘削により発生した岩塊の有効活用のための小割、運搬について、想定よりも多くの岩塊及び硬質な岩が発生し、岩塊処理費用が増加	61億円
②積雪時の安全対策に必要な設備の追加 ■冬期の橋梁部の凍結防止や土工区間の急勾配区間におけるスリップ等による交通事故対策として、ロードヒーティングを設置する計画へ見直し	24億円
③地盤改良工法の変更 ■擁壁及び函渠の基礎部において、施工前の地耐力確認の結果、当初計画していた地盤改良工法では地耐力不足であることが判明したため、地盤改良工法を変更	15億円
④避難坑における覆工厚の変更 ■現地調査で吹付コンクリートに一部浮きや剥離等の損傷があることが判明したため、覆工厚を200mmから300～500mmへ見直し	14億円
⑤物価上昇による資機材・労務単価の増加 ■建設資機材の上昇によるトンネル等の工事費の増加	15億円
合計	129億円

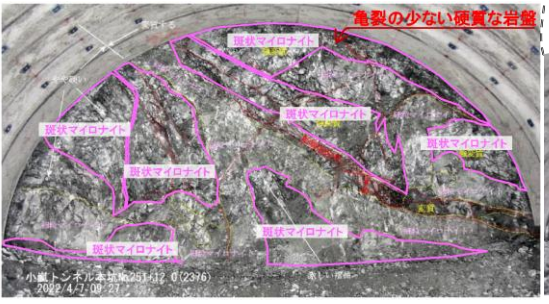
4. 事業費の見直しについて：青崩峠道路

①岩塊処理の追加（＋61億円）

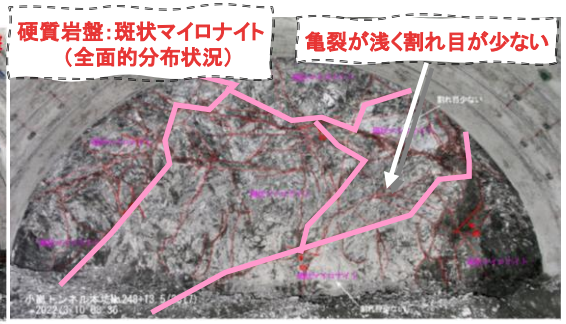
■トンネル本坑掘削後に発生する岩塊処理量については、トンネル避難坑の実績から岩塊処理割合を設定し、本線盛土へ転用する土量を算出した結果、全掘削量の12%と算定していました。
■しかし、トンネル本坑の掘削において、亀裂が浅く割れ目が少ない斑状マイロナイトが鏡面全面に分布しており、想定よりも多くの岩塊が発生したことで、岩塊処理割合が避難坑より高い結果となり（全掘削量の34%）、本線盛土に転用するにあたって、増分の岩塊処理（破砕）が必要となりました。

■斑状マイロナイト分布状況の変化

＜R5年再評価時に提示＞



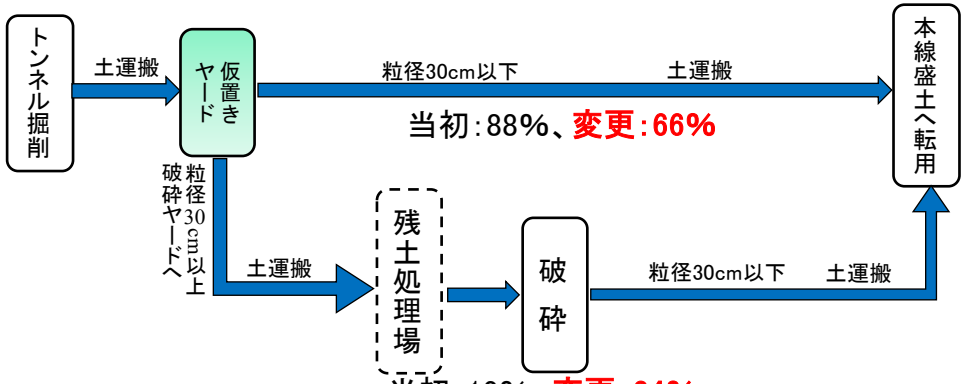
＜左記以降の掘削断面の一例＞



：斑状マイロナイト

・硬質な岩盤である斑状マイロナイトが全面的に分布
⇒想定よりも多くの岩塊が発生

■トンネル掘削から本線盛土転用までのフロー



⇒想定より多くの岩塊処理が必要となった

◎土木工事共通仕様書
路体盛土工
○一層の仕上り厚
受注者は、路体盛土工の施工においては、一層の仕上り厚を30cm以下とし、各層ごとに締固めなければならない。
○岩塊、玉石の路体盛土
受注者は、路体盛土工の主材料が岩塊、玉石である場合は、空隙を細かい材料で充填しなければならない。止むを得ず30cm程度のものを使用する場合は、路体の最下層に使用しなければならない。

■岩塊の発生と破砕状況

＜岩塊発生状況＞



＜破砕状況＞



■増額内訳

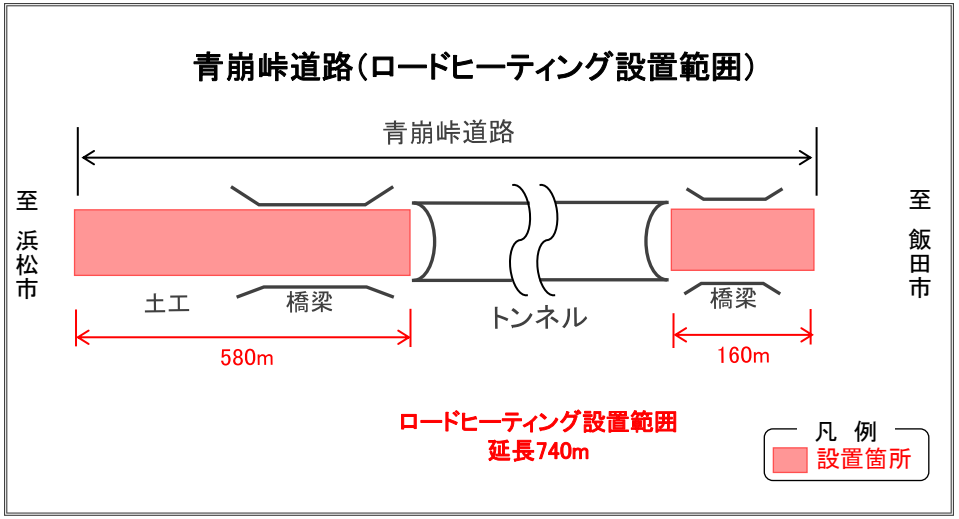
項　目	岩塊処理量（万m3）	合計（億円）
岩塊処理（前回評価）【岩塊処理割合】	6.9【12%】	13.8
岩塊処理（ 見 直 し ）【岩塊処理割合】	22.4【34%】	74.9
増分	+15.5	61.1

4. 事業費の見直しについて：青崩峠道路

②積雪時の安全対策に必要な設備の追加（＋24億円）

■青崩峠道路は積雪寒冷地に位置し、冬期には積雪がある地域です。
■トンネル坑口部の橋梁では路面凍結しやすく、土工区間の急勾配区間も含め、トンネルを走行した車両が明かり部に出た際には、スリップ等による交通事故が懸念されます。交通事故により車両滞留が発生することで除雪作業の妨げになります。
■ロードヒーティングの設置により冬期の交通事故を減らし、安全・安心で円滑な走行空間を確保します。

■平面図



縦断勾配の厳しい区間におけるスリップ事故



＜国道19号木祖村薮原＞



＜国道153号阿智村浪合＞

ロードヒーティング設置の効果事例

ロードヒーティングにより、路面轍部の雪が融解



＜国道153号阿智村浪合（治部坂峠）＞

浜松市側坑口



飯田市側坑口



■増額内訳

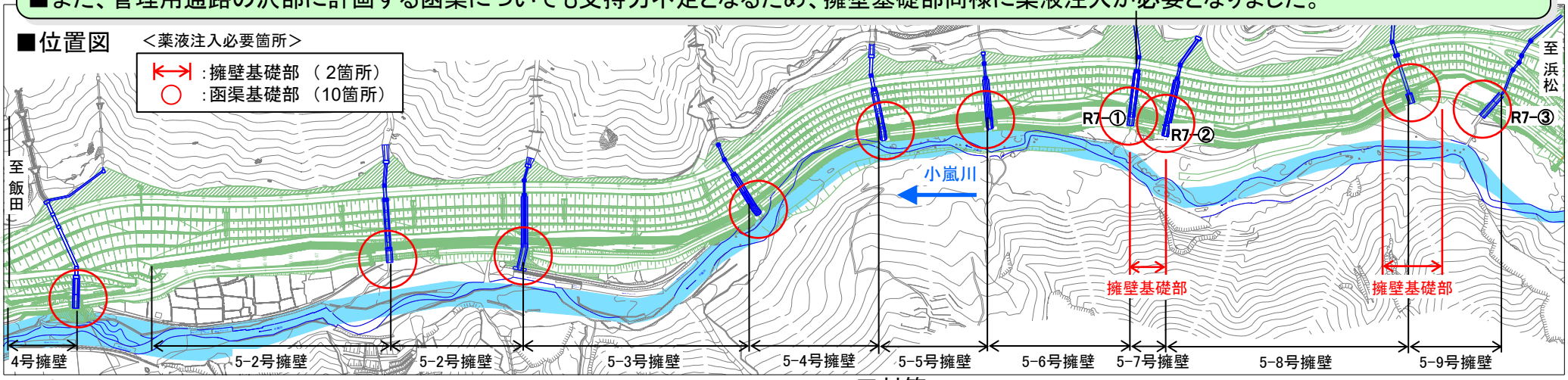
項　目	数量	金額
ロードヒーティング	740m	24.3億円

4. 事業費の見直しについて：（青崩峠道路）

③地盤改良工法の変更（＋15億円）

■5-7号及び5-8号～5-9号擁壁基礎部において、当初設計時はH27に実施した平板載荷試験による地耐力確認から、浅層混合改良での地盤改良(改良深1.0m)にて施工可能と想定していました。
■しかし、工事着手前に現地を確認した結果、基礎施工箇所である沢部は水衝部となっており、経年変化により脆弱化していることが判明しました。このため、改めて平板載荷試験を実施したところ、浅層混合改良では支持力が不足する結果となり、薬液注入による地盤改良（改良深5.9m）が必要となりました。
■また、管理用通路の沢部に計画する函渠についても支持力不足となるため、擁壁基礎部同様に薬液注入が必要となりました。

■位置図



■当初

・H27に実施した平板載荷試験結果を元に、浅層混合改良として設計

■変更

・工事着手前の現地確認により、基礎施工箇所である沢部は水衝部となっており、経年変化により脆弱化していることが判明。

⇒改めて平板載荷試験を実施したところ、浅層混合改良では支持力不足となったため、薬液注入に変更。

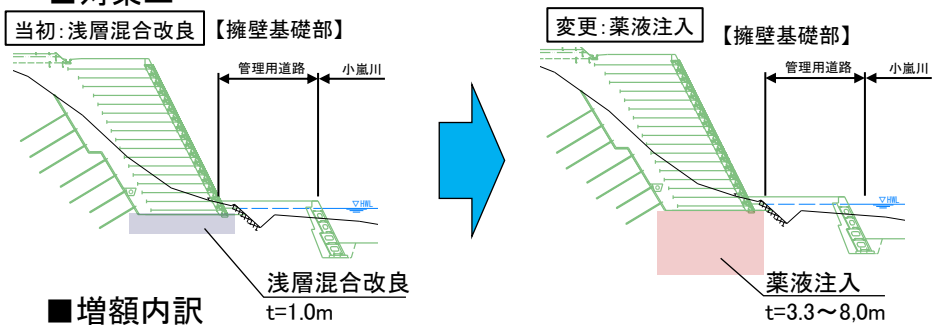
工事着手前の平板載荷試験結果

試験位置	設計支持力 (KN/m2)	試験値 (KN/m2)
R7-①	150	68.3
R7-②	150	122.6
R7-③	183	75.5



沢部の状況

■対策工



■増額内訳

項目	数量	金額	備考
当初	12箇所（浅層混合改良 t=1.0m）	0.1億円	
変更	12箇所（薬液注入 t=5.9m）	15.1億円	15.0億円(増)

4. 事業費の見直しについて：青崩峠道路

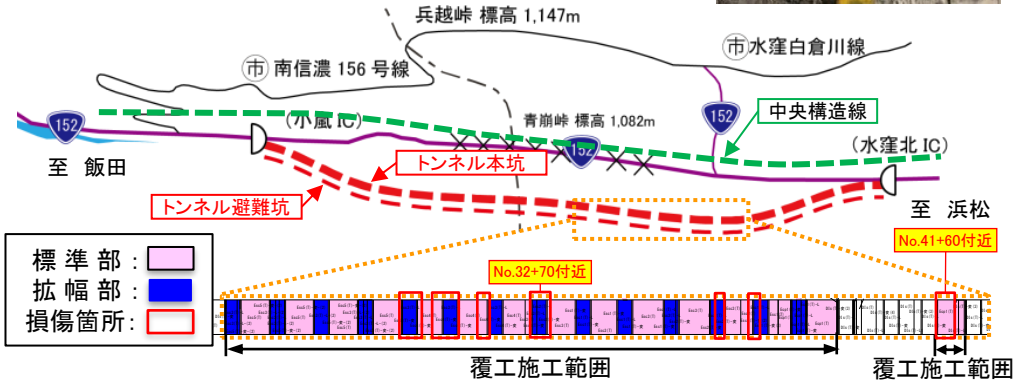
④避難坑における覆工厚の変更（＋14億円）

■青崩峠道路の避難坑について、当初計画では、設計基準等に基づき覆工厚を設定していました。
■しかし、吹付コンクリートに圧縮破壊に起因する一部浮きや剥離等の損傷があることが判明しました。
■有識者等により構成する青崩峠道路トンネル施工検討委員会にて対策を検討し、覆工厚を200mmから、300～500mmへ見直しを行いました。

■施工現場の特徴

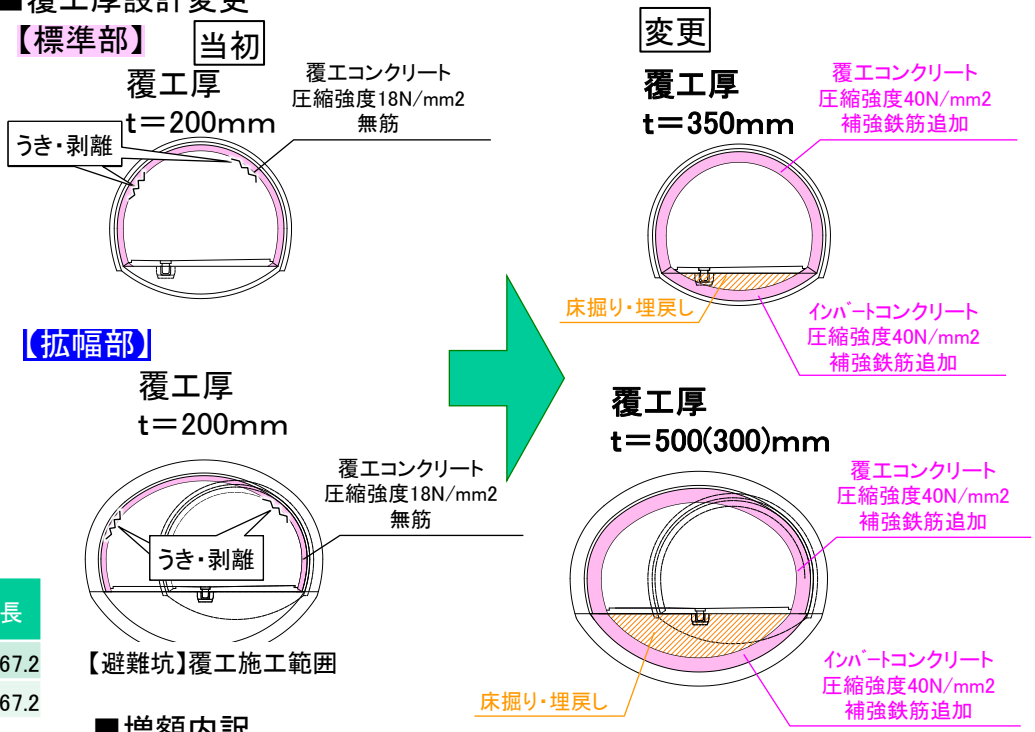
・青崩峠道路周辺は、中央構造線が南北に縦断し、断層運動による破砕帯やプレートの影響による隆起により地形・地質は急峻かつ複雑。
　また、最大土被り約600mの地山荷重の大きな力も加わり、現場条件は非常に厳しい状況。





避難坑 覆工延長	標準部 t=200	拡幅部 t=200	拡幅部 t=300	標準部(増厚部) t=350	拡幅部(増厚部) t=500	増厚部 延長	総延長
当初覆工延長	1018.6	448.6	－	－	－	－	1467.2
変更覆工延長	891.6	－	288.0	127.0	160.6	－	1467.2

■覆工厚設計変更



■避難坑　損傷状況

No.32+70付近



No.41+60付近



■増額内訳

項　目	当初(m)	変更(m)	増分(億円)
覆工厚 t=200mm	1467.2	891.6	−8.8
覆工厚 t=300mm	0	288.0	4.3
覆工厚 t=350mm	0	127.0	3.0
覆工厚 t=500mm	0	160.6	15.7
金額（億円）	23.7	39.9	14.2

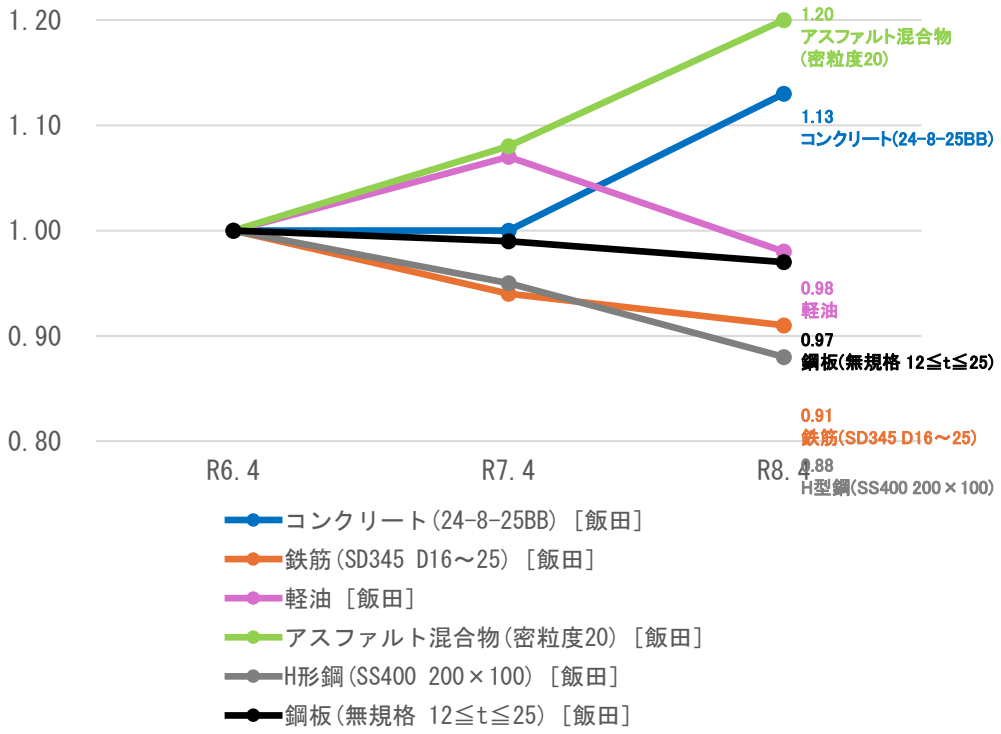
※損傷箇所以外の拡幅部は、一律で200mmから300mmに覆工厚を変更。

4. 事業費の見直しについて：青崩峠道路

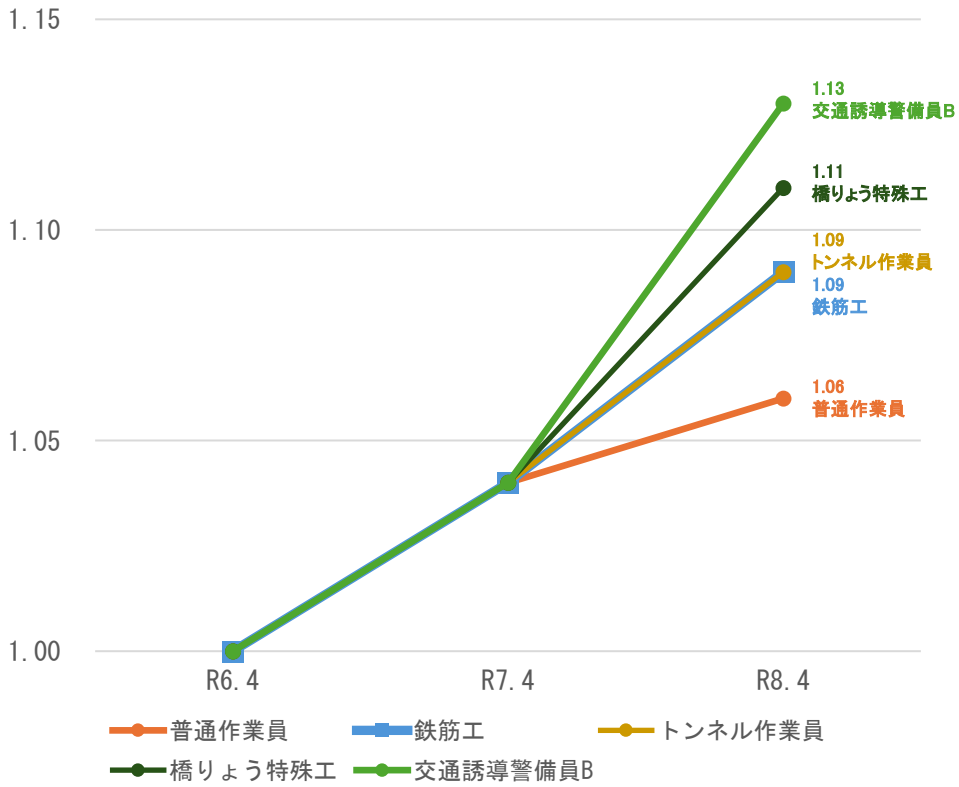
⑤物価上昇による資機材および労務単価の増加（＋15億円）

■原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時（令和6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、R6.4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0.88～1.20倍となっています。
■労務単価についても、約1.06～1.13倍と増加しています。
■コンクリート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りました。

■建設資材単価の伸び率（R6.4を基準に算出）



■労務単価の伸び率(R6年度を基準に算出)（長野県）



4. 事業費の見直しについて：水窪佐久間道路

■ 事業費増加の要因

①物価上昇による資機材・労務単価の増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・合計65億円増額

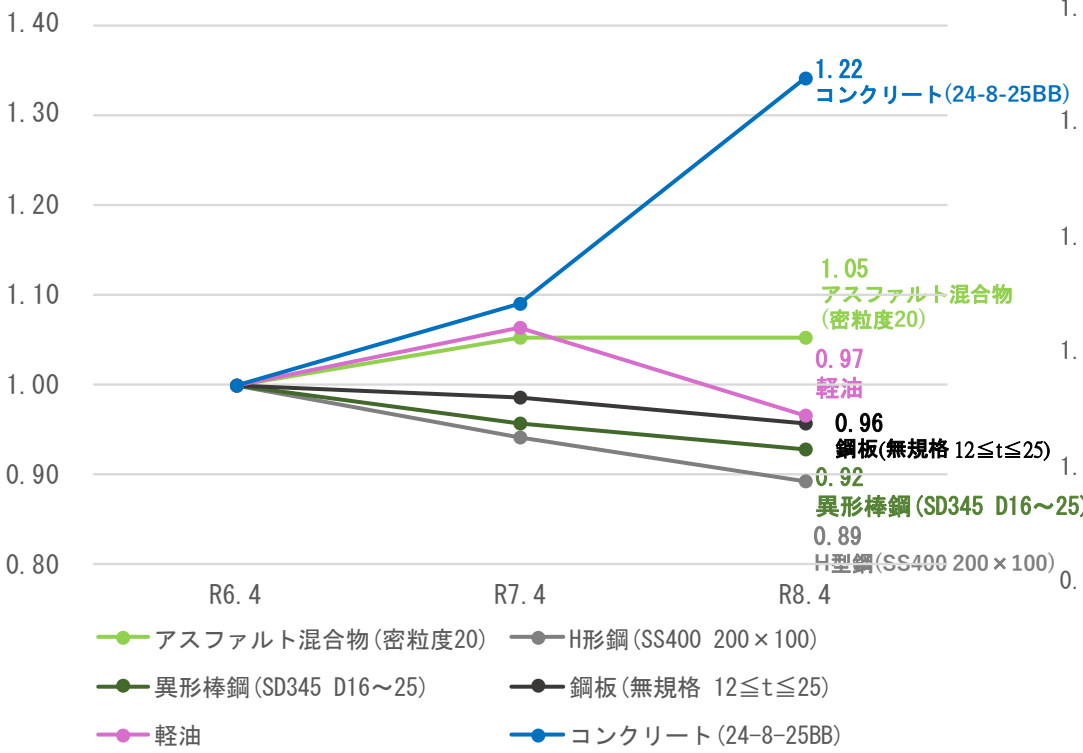
事業費増額の要因	増額
①物価上昇による資機材・労務単価の増加 ■建設資材価格の上昇を受け、トンネル・橋梁等の工事費が増加	65億円

4. 事業費の見直しについて：水窪佐久間道路

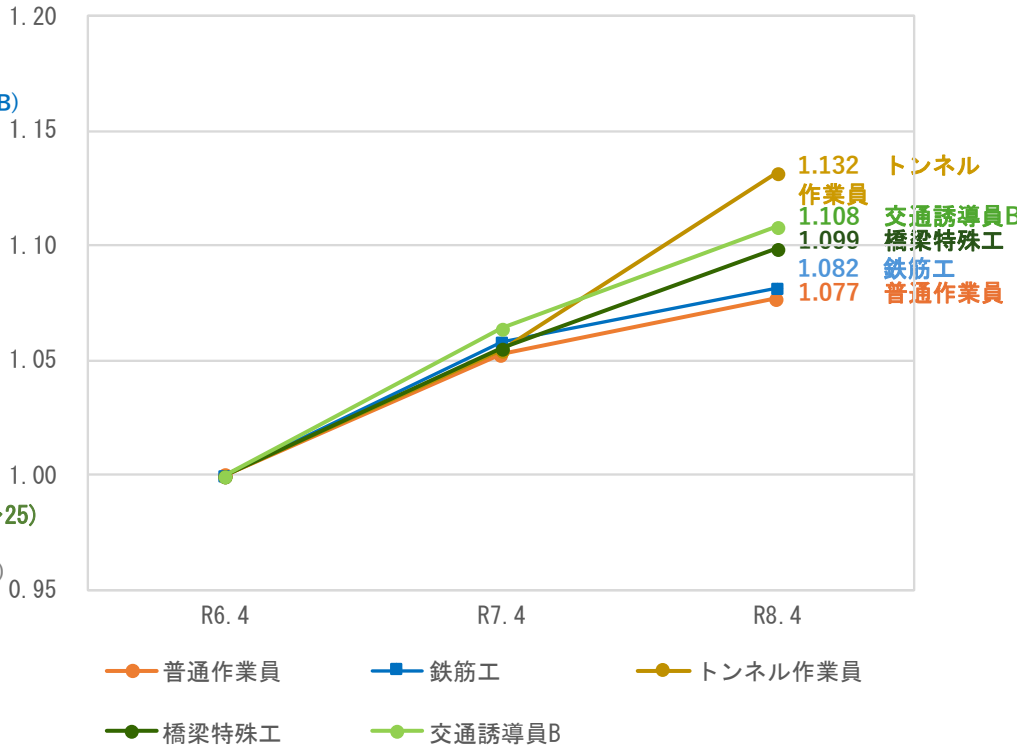
①物価上昇による資機材及び労務単価の増加（＋65億円）

■原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時（令和6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、R6.4を基準とした場合、生コン、アスファルト混合物等の価格が約0.89倍～1.22倍となっています。
■労務単価についても、前回評価時から約1.08～1.13倍と増加しています。
■主にコンクリートや労務単価の上昇の影響を受け、トンネル・橋梁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（R6.4を基準に算出）



■労務単価の伸び率（R6.4を基準に算出）（静岡県）



5. 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

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

【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	10,222	563	55	10,840	8,172	444	100	8,716	1.2
今回評価時	12,498	757	65	13,320	9,725	523	143	10,392	1.3
〔参考〕社会的割引率2%	17,932	1,080	96	19,107	9,271	766	349	10,386	1.8
〔参考〕社会的割引率1%	22,358	1,343	122	23,823	9,034	966	559	10,559	2.3

【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	3,575	224	31	3,830	1,060	190	24	1,275	3.0
今回評価時	3,135	261	30	3,426	1,014	176	12	1,203	2.8
〔参考〕社会的割引率2%	4,902	407	47	5,356	1,066	282	37	1,385	3.9
〔参考〕社会的割引率1%	6,335	526	61	6,921	1,092	370	63	1,525	4.5

＜感度分析結果＞

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.2～1.4
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　事業区間を飯喬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】3.1
　　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】1.4　【残事業】10.3
　　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】1.7　【残事業】1.8
　　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】-

【前回再評価からの変更点】
1. 費用便益分析マニュアルの改訂(R5マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単位の更新、社会的割引率1%、2%のケースについて試算。
2. 費用便益分析の基準年次(R6年度→R8年度)
3. 費用便益分析のGDPデフレーター(R6年度→R8年度)
4. 飯喬道路の事業費増(58億円)
5. 青崩峠道路の事業費増(129億円)
6. 水窪佐久間道路の事業費増(65億円)

5. 費用対効果分析

(2)一体評価区間の考え方



区間等	佐久間道路・三遠道路				水窪佐久間道路	現道改良	青崩峠道路	現道改良	小川路峠道路	飯喬道路 延長22.1km			B/C
	浜松いなさ北IC～浜松いなさJCT 延長0.5km	鳳来峡IC～浜松いなさ北IC 延長13.4km	東栄IC～鳳来峡IC 延長7.1km	佐久間川合IC～東栄IC 延長6.9km	水窪IC～佐久間川合IC 延長14.0km	水窪北IC～水窪IC	小嵐IC～水窪北IC 延長5.9km	程野IC～小嵐IC	延長4.8km	3工区 飯田上久堅・喬木富田IC～喬木IC 延長7.5km	2工区 天龍峡IC～飯田上久堅・喬木富田IC 延長7.4km	1工区 飯田山本IC～天龍峡IC 延長7.2km	
一体評価区間（事業全体）	○	○	○	○	○		○		○	○	○	○	1.3
一体評価区間（残事業）					○		○			○		○	2.8

※○印は費用対効果分析の対象

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

■当初計画では、飯喬道路2号橋における上部工の架設時荷役設備の架設工法について、タワークレーンを使用した工法を計画していました。
■当該箇所の架設工法の見直しを行い、クローラクレーンによる方法へ計画を変更することでコスト縮減が図られます。

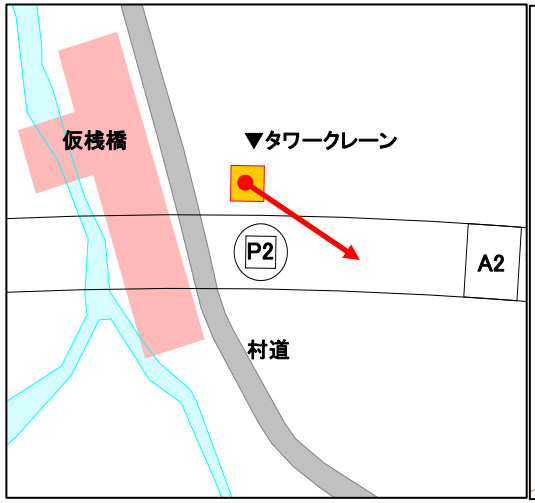
■当初計画（タワークレーンの使用）

作業ヤードの条件（制約）
・P2側：村道の架設時一時通行止めの許可が取れず作業ヤードとしての利用が不可

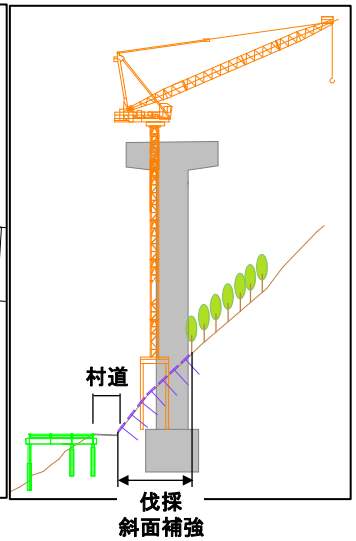
＜2号橋周辺現況＞



＜平面図＞



＜ P2断面図＞

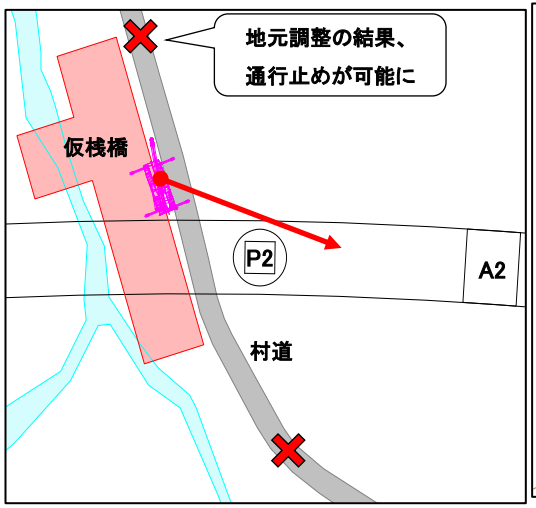


経済性・施工性
・斜面上にタワークレーン架台の設置が必要になり、伐採、斜面補強が必要
・タワークレーン架台の設置が必要なため経済性で劣る

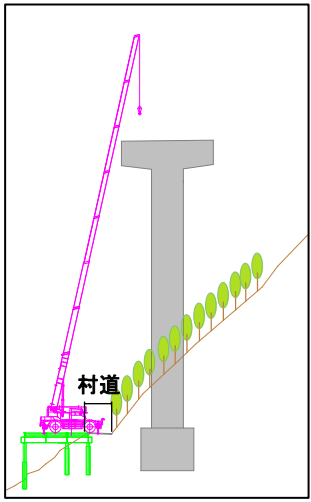
■変更計画（クローラクレーンの使用）

作業ヤードの条件
・P2側：架設時一時通行止めの許可が取れ、作業ヤードを広く使えるようになった

＜平面図＞



＜ P2断面図＞



経済性・施工性
・タワークレーン架台設置部の伐採、地山補強が不要となった
・架設計画の見直しにより、タワークレーンに比べ経済的となった
（設備費は−48百万円）

■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、「災害に強い道路機能の確保」、「広域ネットワークの構築」、「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。

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。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、一日も早い開通と 開通見通しの早期公表をお願いします。

・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。令和5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、一日も早い開通と 開通見通しの早期公表をお願いします。

・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します。

■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。

・本年3月14日には、全長27.9kmの佐久間道路・三遠道路が全線開通したことで、三遠南信地域のつながりがより一層強固なものとなり、先線となる水窪佐久間道路 の工事着手に対する地域の期待が益々高まっている。

・また、青崩峠道路においては、昨年3月に青崩峠トンネル（仮称）の工事が完成 したことで、早期開通に向けた地元の期待が非常に高まっている。

・引き続き各事業を推進し、三遠南信自動車道の早期全線開通をお願いしたい。

・なお、事業実施に当たっては、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。

7. 県・政令市への意見聴取結果

■愛知の意見

【佐久間道路・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、新東名高速道路、東名高速道路、更には現在調道、新東名高速道路、東名高速道路、更には現在調査の進査が進められている浜松湖西豊橋道路と連絡することにより、沿線地域の交流をはじめ、地方創生や物流の円滑化に資する広域ネットワークを形成するとともに、医療機関への搬送路や災害時における緊急輸送路の確保等、地域の安全・安心、国土強靱化を実現していく上でも、極めて重要な役割を果たす高規格道路です。

・佐久間道路・三遠道路においては、本年3月14日の東栄I C ～ 鳳来峡IC の開通により県内区間の全線が開通され、奥三河地域をはじめとする山間地域への広域アクセス性の向上や、救急医療活動の負担軽減、産業や観光の活性化など、多様な整備効果が創出されるものと大いに期待されます。

・佐久間道路・三遠道路の全線開通の効果を最大限発揮させていくため、飯喬道路など、現在事業中の区間の一日も早い開通に向けて整備促進をお願いします。

・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ていただくようお願いします。

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。

※今後修正の可能性があります。

資料5（参考資料）

一般国道474号　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）（道路事業）

費用便益分析に含まれない効果

令和8年6月19日

中部地方整備局
浜松河川国道事務所
飯田国道事務所

費用便益分析結果

※今後修正の可能性があります。

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	9,725億円	1,014億円
	維持管理費	523億円	176億円
	更新費	143億円	12億円
	費用（C）	10,392億円	1,203億円
便益	走行時間短縮便益	12,498億円	3,135億円
	走行経費減少便益	757億円	261億円
	交通事故減少便益	65億円	30億円
	便益（B）	13,320億円	3,462億円
B／C		1.3	2.8

その他効果	時間信頼性向上	所要時間のばらつきを考慮した余裕時間が短縮（約38億円）
	CO2排出削減	走行速度が改善することで温室効果ガス（CO2）排出量が低減（約50億円）

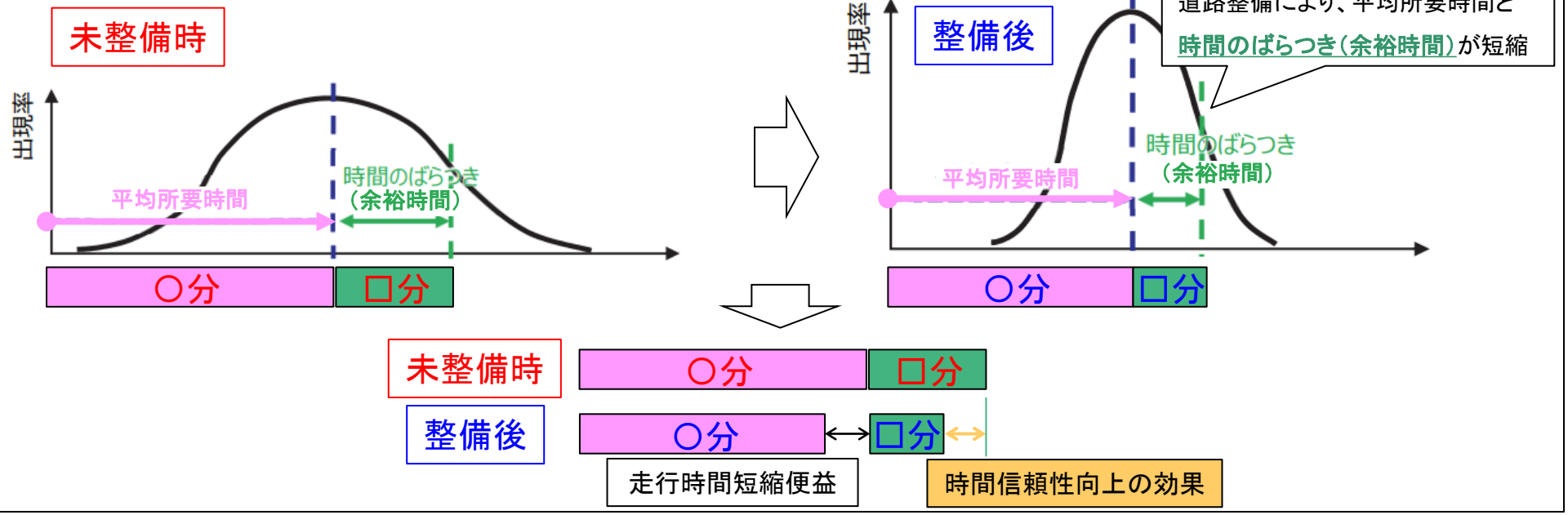
1. 時間信頼性向上便益

○道路整備による所要時間が短縮する効果だけでなく、所要時間のばらつき（余裕時間）を縮小する効果があり、その効果を評価。

＜計算手法＞

未整備時		整備後						時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)により算出
時間のばらつき（余裕時間）	－	時間のばらつき（余裕時間）	×	交通量	×	貨幣価値	＝	時間信頼性向上の効果

＜算出イメージ＞



▼時間信頼性向上便益算出結果

		総余裕時間費用（億円／年）		③時間信頼性向上便益（億円／年）①-②	④時間信頼性向上便益現在価値換算（億円）
		①未整備	②整備後		
事業全体	全線完成供用	2,722.6	2,723.6	0.99	37.88

時間信頼性向上の効果

「時間信頼性向上便益算定マニュアル（案）」に基づき便益換算した結果、
約38億円の効果が見込まれる

※R22単純価値をもとに3便益合計の比率で一体評価の検討期間について算出し現在価値化した便益

2. CO_2排出削減便益

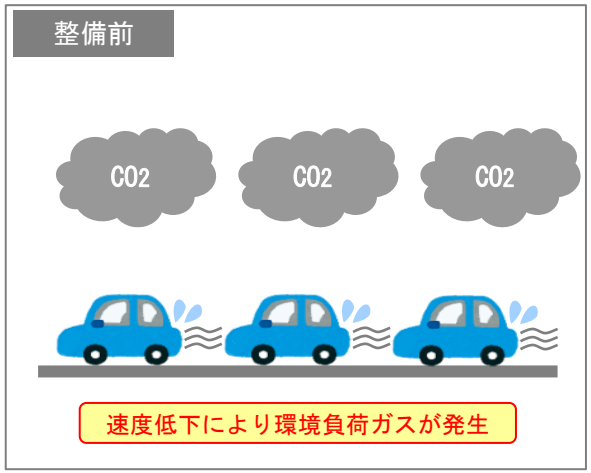
※今後修正の可能性があります。

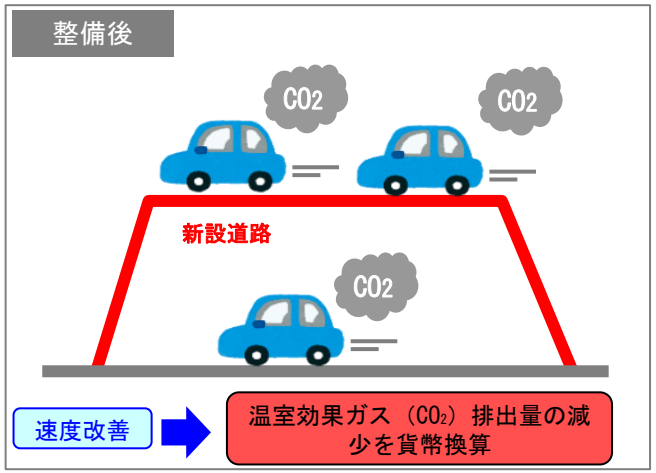
○道路整備により走行速度が改善することで、CO_2排出量が低減されることによる効果を評価。

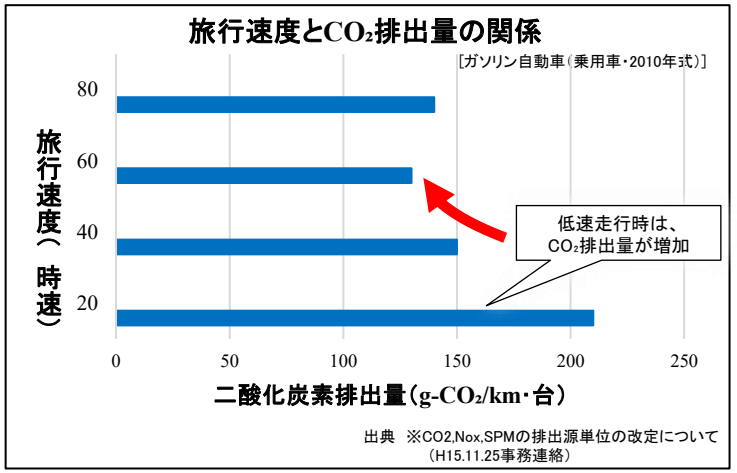
＜計算手法※1＞

単年度便益＝（整備前のCO_2排出量－整備後のCO_2排出量）×貨幣価値×365

＜算出イメージ＞

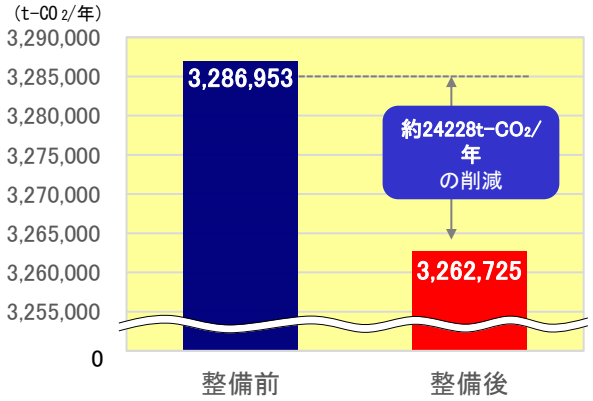






＜年間CO_2排出量＞※

※令和22年度（全線暫定２車線開通時点）の排出量



平成15年11月25日付け事務連絡「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法について」の別紙『客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)』より算定

CO_2排出削減便益の効果

１年間に生じる環境改善便益

（整備なし：3,287千t-CO_2/年　－　整備あり：3,263千t-CO_2/年）

×CO_2の貨幣価値原単位※２：10,600円/t-c　＝　**約2.6億円/年**

※R22年度の単純価値

（基準年における現在価値）

道路整備によるCO_2排出量削減便益
50億円と試算

※R22単純価値をもとに3便益合計の比率で一体評価の検討期間について算出し現在価値化した便益

出典　※１ 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（H22 国土技術政策総合研究所）
※２ 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）（R7.9 国土交通省）