

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名：一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路 起終点：自：長野県飯田市山本 至：長野県下伊那郡喬木村氏乗	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 中部地方整備局 延長：22.1km
事業概要：三遠南信自動車道は飯田市・浜松市を結ぶ全長約100kmの路線であり、東名・新東名・中央道を高速ネットワークで連絡することで災害に強い道路網の構築、地域医療サービスの向上、観光・交流における地域間連携等の地域間の強化、三遠南信地域の秩序ある開発や発展に寄与する道路である。その一部を構成する飯高道路は、長野県南信地域への高速交通サービスの提供、主要観光地へのアクセス強化、一般国道256号の通行不能区間の解消等を目的に計画された飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1kmの一般国道の自動車専用道路です。		
H4年度事業化：H一年度都市計画決定 H7年度用地着手 H10年度工事着手		
全体事業費：約1,354億円 事業進捗率：54% 供用済延長：7.2km		
計画交通量：16,300台/日		
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 1.8 (残事業) 1.4	総費用：(残事業)/(事業全体) 540/1,399億円 (事業費)：480/1,339億円 (維持管理費)：60/60億円 総便益：(残事業)/(事業全体) 782/2,491億円 (走行時間短縮便益)：564/1,908億円 (走行経費減少便益)：181/512億円 (交通事故減少便益)：37/71億円
感度分析の結果：(残事業) 残事業（事業全体）について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.4(交通量+10%) B/C=1.2(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.3(事業費+10%) B/C=1.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.4(事業期間+10%) B/C=1.5(事業期間-10%)		
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【85,019万人時間/年⇒84,676万人時間/年 約4%削減】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在。【信南交通阿南線】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成。【飯田市→浜松市 約4時間→約2時間】 ・南信地域の上村地区、南信濃地区から飯田地方生活圏の飯田市中心部へのアクセス向上。 【飯田市上村地区(旧上村) 100分→30分、飯田市南信濃地区(旧南信濃村) 80分→50分】 ③個性ある地域の形成 ・三遠南信地域一体での活性化を目的にした「三遠南信連携ビジョン」を支援。 ・天龍峡等などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・飯田市立病院（三次医療施設）への搬送時間60分圏域が拡大。 ⑤災害への備え ・国道256号等の事前通行規制区間の回避可能。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が約518千t/年(約2%)削減。【26,483千t/年→25,965千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約1.6t/年(約34%)削減。【4.74t/年→3.13t/年】 ・SPM排出量が約0.1t/年(約34%)削減。【0.26t/年→0.17t/年】		
関係する地方公共団体等の意見 ・飯喬道路は、地域交流の促進に重要な役割を果たすことが期待されており、長野県をはじめとする関係3県5市9町12村の首長で構成される三遠南信道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。 ・県知事の意見： ○三遠南信自動車道は、高速交通ネットワークの拡大はもとより、長野・愛知・静岡3県の交流促進や地域経済の活性化、さらに救急医療圏の拡大や災害時の代替機能確保など、本県の骨格となる極めて重要な道路であると認識。 ○急峻な地形が多い本県における道路整備は、トンネルや橋梁等の構造物が多く含まれ、通常に比べ工事費が増高することから費用便益比が低い数値となるのは必然であり、単にこの数値にとらわれることなく、現行の便益計算方法に含まれない効果についても適切に評価することが必要であると考えている。 ○地元飯田市をはじめとした沿線市町村からも、早急な整備を熱望されているところであり、長野県と		

しては、「事業継続」を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請する。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・第1工区の開通にあわせ企業が立地、第2工場建設など製造業が活発化。
- ・未開通区間沿線では、高齢化が進展し、医療体制において地域格差など生じている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・飯田山本IC～天龍峡IC間（L=7.2km）について、平成20年4月13日に暫定2車線供用。
- ・天龍峡IC～飯田東IC〔仮称〕間（L=7.4km）、詳細設計、改良工事及び橋梁工事推進中。
- ・飯田東IC〔仮称〕～喬木IC間（L=7.5km）測量・地質調査推進中。
- ・事業進捗率54%。用地取得率は89%（平成21年度末見込み）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

天龍峡IC～喬木IC間L=14.9kmについて、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

新技術・新工法の採用および柔軟な構造と線形を選定しコスト縮減を図る予定。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考える。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。