

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道474号 <small>さんえんなんしん</small> 三遠南信自動車道 <small>さくま</small> 佐久間道路・ <small>さんえん</small> 三遠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県浜松市天竜区佐久間町川合 至：静岡県浜松市北区引佐町東黒田			延長	27.9km
事業概要					
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全長約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佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、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、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。					
H5年度事業化		—		H13年度用地着手	
H15年度工事着手		—		H13年度用地着手	
全体事業費	1,500億円	事業進捗率	58%	供用済延長	13.9km
計画交通量	9,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.1	(残事業)/事業全体 569/1,572億円 事業費：526/1,485億円 維持管理費：43/87億円	(残事業)/事業全体 670/1,773億円 走行時間短縮便益：592/1,572億円 走行経費減少便益：46/147億円 交通事故減少便益：32/54億円	平成24年	
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=1.0~1.2(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=1.1~1.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.0~1.2(事業費±10%) 事業費：B/C=1.1~1.3(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.0~1.4(事業期間±20%) 事業期間：B/C=1.1~1.3(事業期間±20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。					
・新幹線駅（JR浜松駅）へのアクセス向上が期待される。					
・空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が期待される。					
②物流効率化の支援					
・御前崎港等へのアクセス向上が期待される。					
③国土・地域ネットワークの構築					
・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。					
・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。					
・現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消される。					
・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。					
④個性ある地域の形成					
・地域連携プロジェクトの支援が期待される。					
・主要な観光地（鳳来寺山）へのアクセス向上が期待される。					
⑤安全で安心できるくらしの確保					
・第三次救急医療施設（聖隷三方原病院）へのアクセス向上が期待される。					
⑥安全な生活環境の確保					
・死傷事故率500件/億台km以上である区間の安全性の向上が期待できる。					
⑦災害への備え					
・第二次緊急輸送道路としての位置づけられている。					
・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。					
・現道等の事前通行規制区間を解消する。					
⑧地球環境の保全					
・CO2排出量の削減が見込まれる。					
⑨生活環境の改善・保全					
・NO2排出量の削減が見込まれる。					
・SPM排出量の削減が見込まれる。					
関係する地方公共団体等の意見					
地域から頂いた主な意見等：					

三遠南信自動車道建設促進（遠州地域・奥三河）期成同盟会・三遠南信道路建設促進議員協議会

三遠南信地域経済開発協議会・浜松市による提言・要望

- ・日常生活に密着し、かつ災害時の救援、復旧・復興活動の基幹となる道路整備を強力に推進するため 佐久間道路・三遠道路（佐久間IC [仮称]～東栄IC [仮称]）の工事全面展開及び（東栄IC [仮称]～鳳来峡IC）の事業推進をお願いしたい。

浜松市長の意見

- ・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。

愛知県知事の意見

- ・「対応方針（原案）」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。
- ・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。

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

- ・奥三河・北遠地域は、高速道路ネットワークが未形成であり、ICアクセスの60分カバー圏域外である。
- ・北遠地域の道路は山岳部という地形のため、防災面で脆弱なネットワークである。
- ・奥三河・北遠地域のほとんどが第三次救急医療施設から60分カバー圏域外である。
- ・奥三河地域では、近年の人口減少、少子高齢化の進行による担い手不足で、「花祭り」を保全・継承するために都市部との交流が不可欠ですが、道路整備の遅れにより、円滑な交流が確保されていないのが実情である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は58%。用地取得率は92%。（平成23年度末）
- ・全線27.9kmのうち、13.9kmを供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・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。

施設の構造や工法の変更等

- ・トンネル内空断面や掘削補助工法を見直すことにより約3億円のコスト縮減。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。

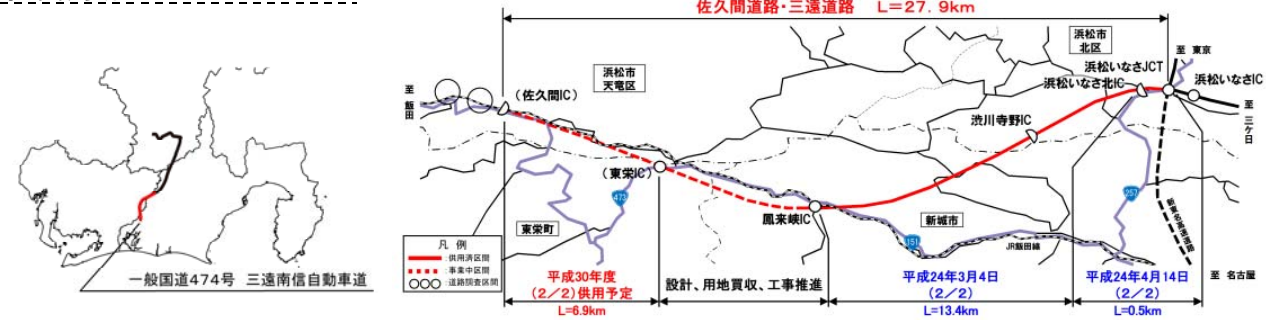
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。