

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

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 <small>てんりゅう</small> 天竜区 <small>さくまちようかわい</small> 佐久間町川合 至：静岡県浜松市北区 <small>いなさちようひがしくらだ</small> 引佐町東黒田			延長	27.9 km
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
全体事業費	1,869億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約93%	供用済延長	20.8 km
計画交通量	9,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (1.0) (残事業) 2.2 (3.3)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 1,300/6,450億円 (事業費: 1,125/6,084億円) (維持管理費: 175/366億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 2,813/7,259億円 (走行時間短縮便益: 2,567/6,706億円) (走行経費減少便益: 209/458億円) (交通事故減少便益: 36/94億円)	基準年 令和3年	
感度分析の結果 (事業全体) 交通量 : B/C=1.1~1.2(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=2.1~2.3(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.1~1.2(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=2.0~2.4(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.1~1.2(事業期間 ±20%) 事業期間 : B/C=2.1~2.3(事業期間 ±20%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾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。 ・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 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が期待される。 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 ・並行区間等に死傷事故率500件/億台km以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消により、当該区間の安全性の向上が期待される。 ⑦災害への備え ・対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヵ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。 ・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。 ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。 ⑧地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・並行区間等における自動車からの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：

浜松市、三遠南信自動車道建設促進遠州地域期成同盟会、三遠南信道路建設促進期成同盟会、三遠南信自動車道建設促進奥三河期成同盟会、三遠南信地域経済開発協議会・三遠南信自動車道早期開通期成同盟会による提言・要望

浜松市長の意見：「対応方針（原案）」に対して異議はない。

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。

令和3年4月27日に「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年プログラム（中部ブロック版）」が策定され、現在事業中の三遠道路（東栄IC～鳳来峡IC）の令和7年度開通予定が示されたことから、地域の期待が高まっており、今後も事業を継続し、早期開通に向けて一層の事業推進をお願いしたい。

なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

愛知県知事の意見：「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（佐久間道路・三遠道路）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結することで、広域的なネットワーク形成に資するとともに、医療機関への到着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。

令和7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・活性化に繋がることから、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、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、ICアクセスの30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。
- ・県境付近では高齢化の進展等により、救急出動件数が増加傾向にあり、土砂災害等による通行止めで円滑な救急活動に支障がある。
- ・三遠南信自動車道の開通後、南信州と東三河・遠州地域との企業マッチングの割合や企業立地が増加している。
- ・水窪佐久間道路の新規事業化

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約93%。用地進捗率は100%。（令和3年3月末時点）
- ・全線27.9kmのうち、20.8km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

- ・東栄IC～鳳来峡IC間（L=7.1km）は、令和7年度（※）の供用を予定。（※トンネル工事が順調に進んだ場合）。

施設の構造や工法の変更等

- ・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。