

(再評価)

資料 3 - 4 - ①

平成 28 年度 第 4 回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

一般国道20号 下諏訪・岡谷バイパス

平成28年9月2日

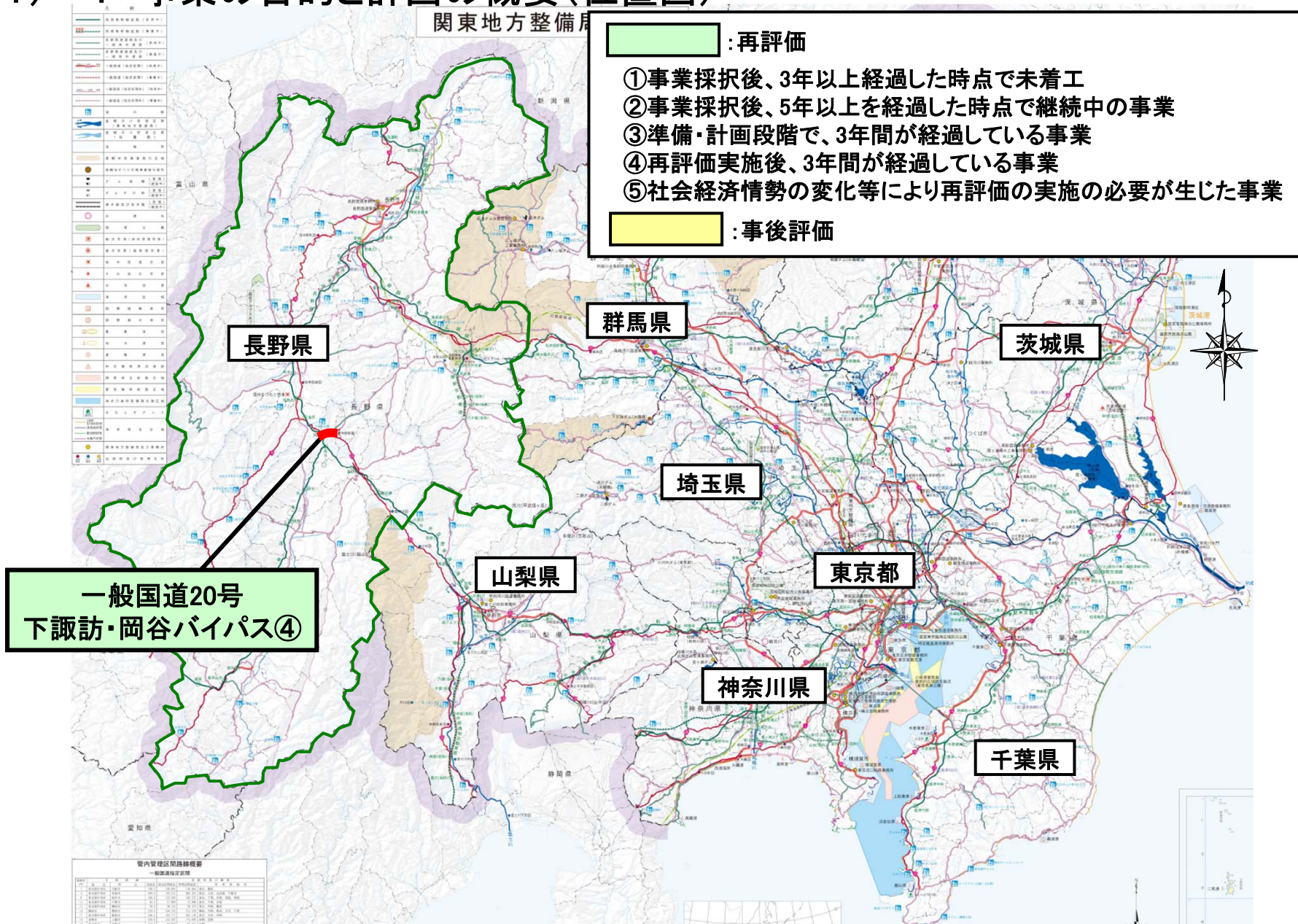
国土交通省 関東地方整備局

目次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	7
3. 事業の評価	.....	9
4. 事業の見込み等	.....	12
5. 関連自治体等の意見	.....	13
6. 今後の対応方針(原案)	.....	14

1. 事業の概要

(1) - 1 事業の目的と計画の概要(位置図)



1. 事業の概要

(1) - 2 事業の目的と計画の概要

目的

- ・国道20号の混雑の緩和
- ・国道20号の交通安全の確保

計画の概要

ながのけんすわぐん しもすわまちひがしまち
 ながのけんおかやししまい
 区 間：自) 長野県諏訪郡下諏訪町東町
 至) 長野県岡谷市今井

計画延長：6.3km(再評価対象区間5.4km)

幅 員：16.0～25.0m

道路規格：第3種第2級

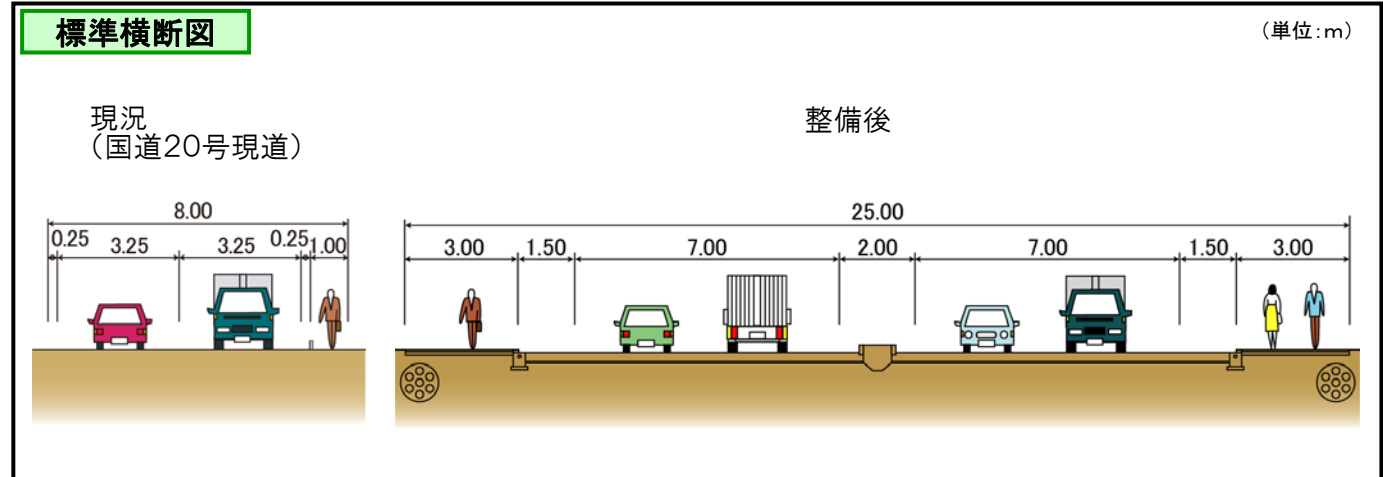
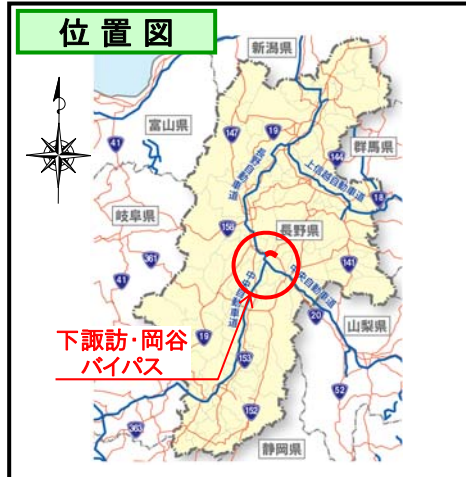
設計速度：50～60km/h

車 線 数：2～4車線

計画交通量：6,300～18,900台/日

事業化：平成4年度

事業費：約464億円



1. 事業の概要

(1) - 4 事業の目的と計画の概要(国道20号(現道)の交通特性)

- ・国道20号(現道)の交通特性は、周辺地域を通過する外々交通が35%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が35%、周辺地域に起終点のある内々交通が30%となっている。

国道20号(現道)の主な交通特性

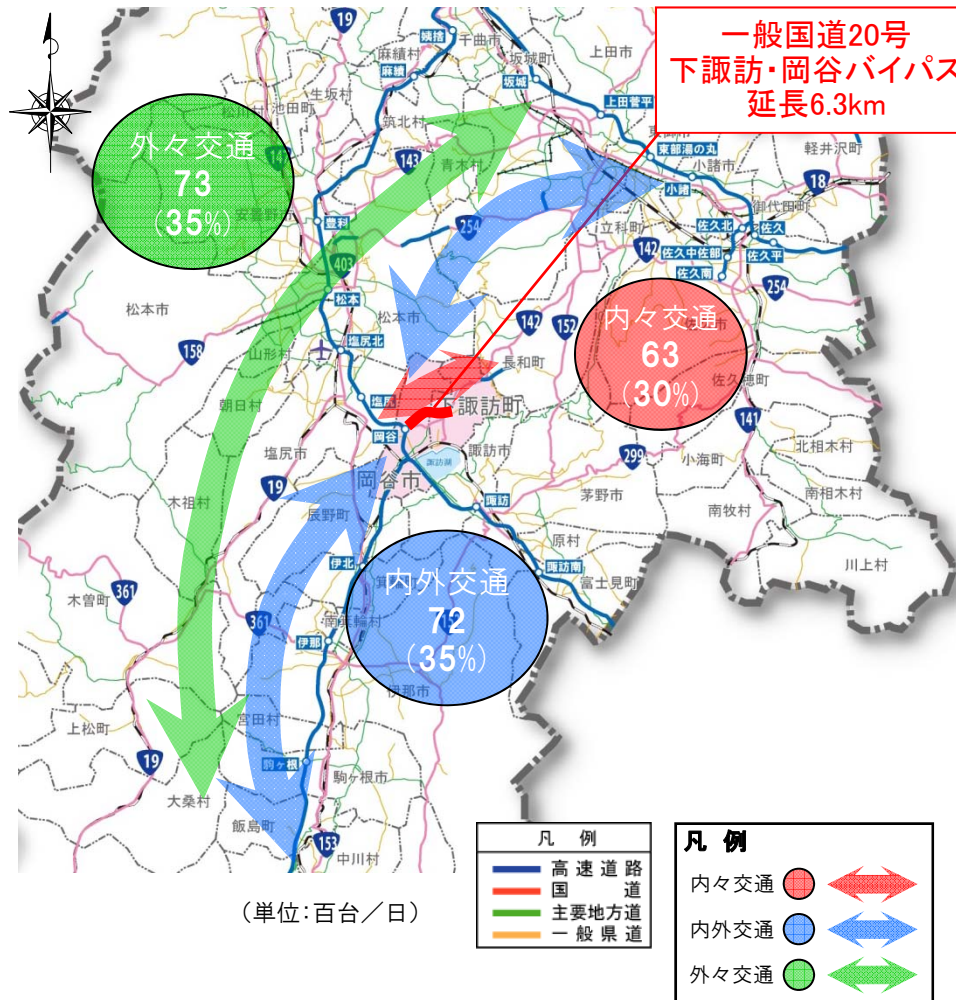


表 国道20号(現道)のOD内訳

国道20号(現道)のOD内訳	交通量 (百台/日)	比率
通過交通(外々)	73	35%
周辺地域とその他の地域(内外)	72	35%
周辺地域⇄長野県	69	33%
周辺地域⇄他県	3	2%
周辺地域(内々)	63	30%
合計	208	100%

外々交通が35%

内外交通が35%

内々交通が30%

※周辺地域とは当該事業が通過する岡谷市と下諏訪町
 ※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある

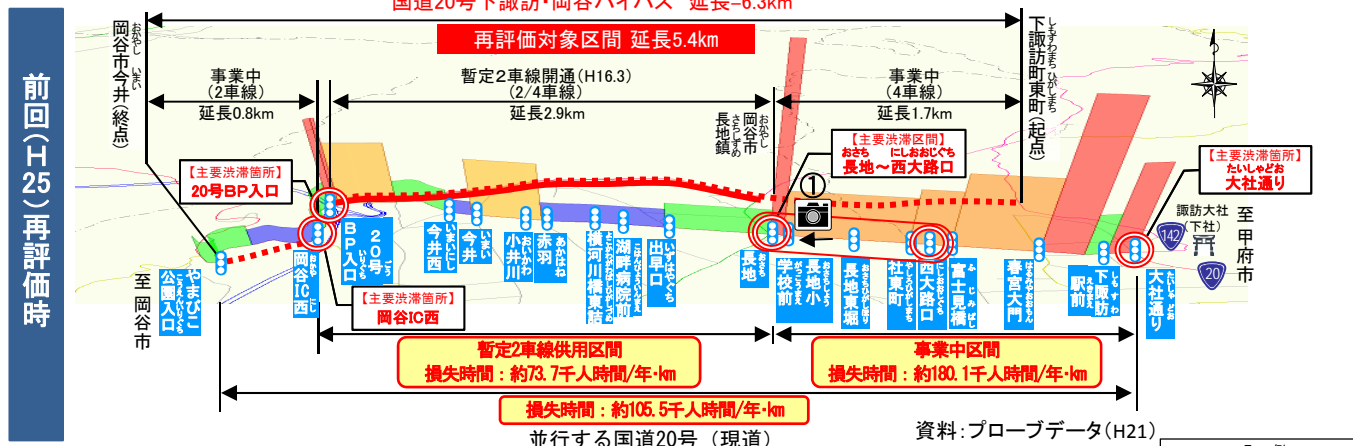
1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(国道20号(現道)の渋滞状況)

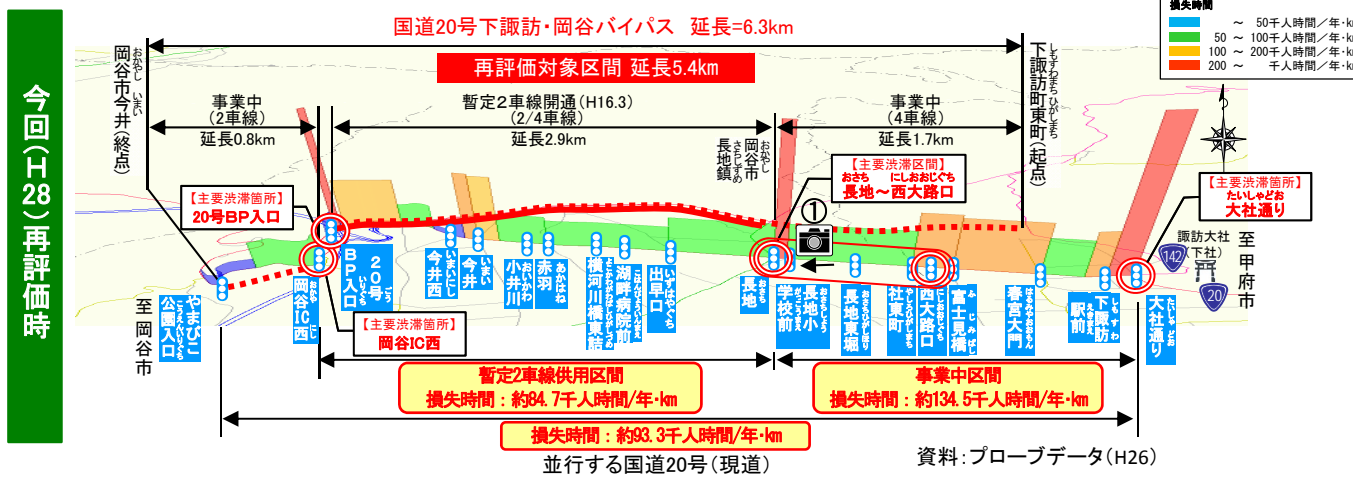
- ・国道20号(現道)の損失時間は、約105.5千人時間/年・kmから約93.3千人時間/年・kmと前回再評価時から横ばい。
- ・平成16年3月の暫定2車線開通後に所要時間は短縮したものの、長地交差点(暫定2車線開通区間への接続)や大社通り交差点(国道142号と接続)などでは渋滞が残存。
- ・下諏訪・岡谷バイパスの整備により、バイパスへの交通転換に伴う国道20号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。

国道20号(現道)の渋滞発生状況

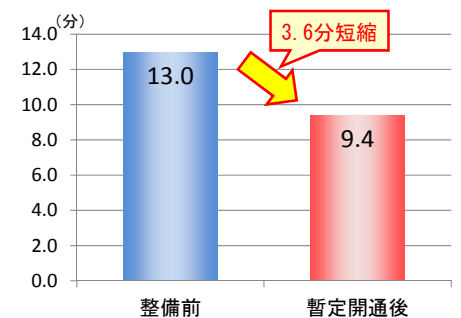
国道20号(現道)の交通状況



①長地交差点(下り)の状況



暫定開通後の所要時間



算出条件
 整備前：H11道路交通センサ(混雑時平均旅行速度)
 整備後：H22道路交通センサ(混雑時平均旅行速度)
 起点：岡谷IC、終点：諏訪大社(下社)

1. 事業の概要

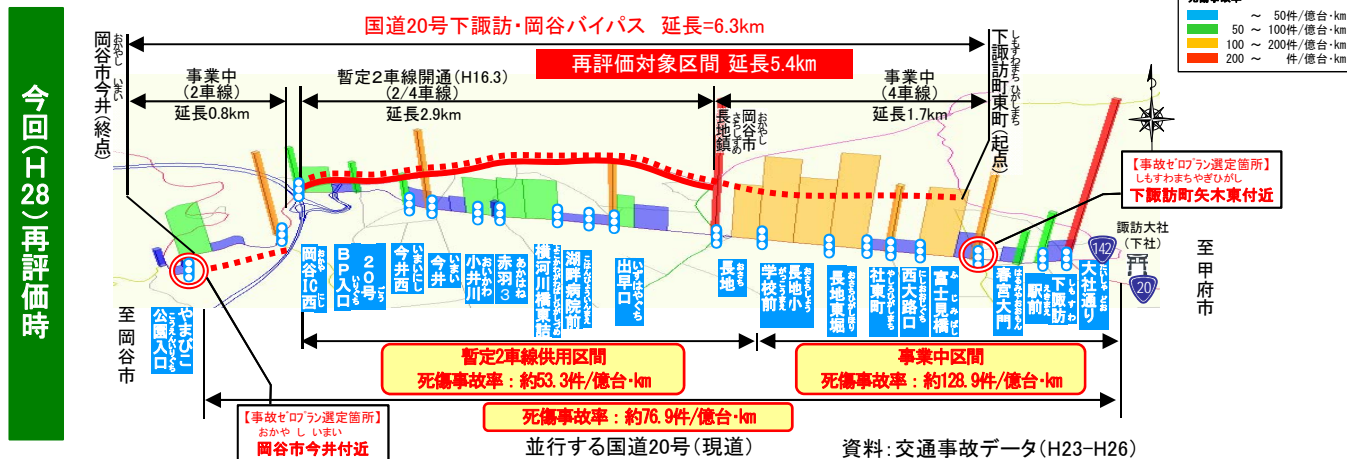
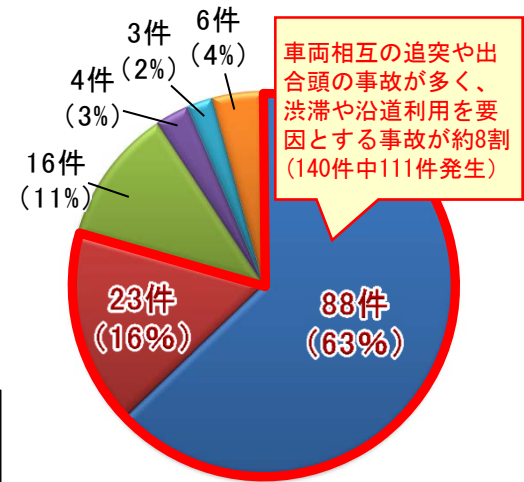
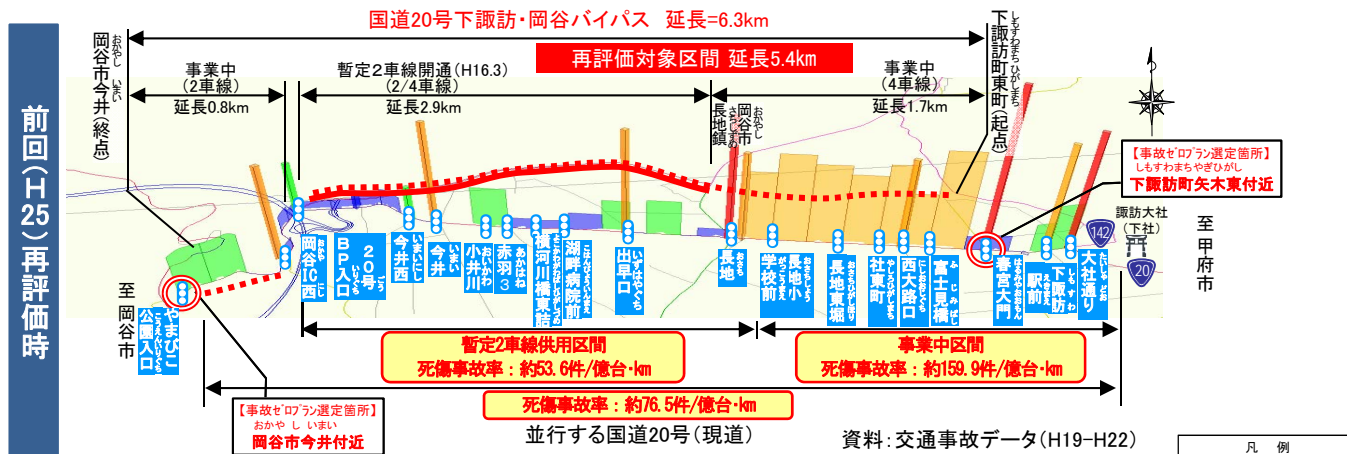
(2) - 2 事業の必要性(国道20号(現道)の交通事故状況)

- ・国道20号(現道)の死傷事故率は、約76.5件/億台・kmから約76.9件/億台・kmと前回再評価時から横ばい。
- ・死傷事故率が200件/億・kmを超える交差点が2箇所※存在。また、渋滞や沿道利用を要因とする事故が多発。
- ・下諏訪・岡谷バイパスの整備により、バイパスへの交通転換に伴う国道20号(現道)の事故削減が見込まれる。

※大社通り交差点、長地交差点

国道20号(現道)の死傷事故率

国道20号(現道)の事故類型



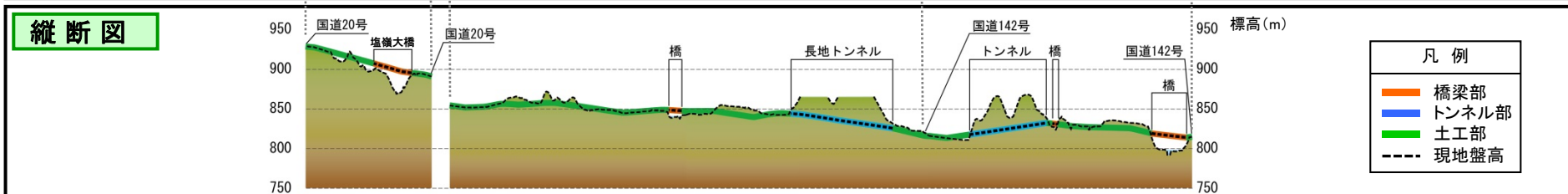
大社通り～やまびこ公園入口区間(L=5.4km)の事故の内訳

資料: 交通事故データ(H23-H26)

2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

- 平成2年度 : 都市計画決定[諏訪郡下諏訪町東町～岡谷市今井]
- 平成4年度 : 事業化
- 平成6年度 : 用地着手
- 平成10年度 : 工事着手
- 平成16年3月 : 暫定2車線開通[長野自動車道岡谷IC～岡谷市長地鎮: L=2.9km]



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・下諏訪・岡谷バイパスの用地取得率は85% (H28.3時点、面積ベース)。
- ・平成16年度に、L=2.9kmを暫定2車線で開通済。
- ・平成29年度に、岡谷市今井～岡谷インター西区間L=0.8kmを完成2車線で開通予定。



① 塩嶺大橋 下部工工事の状況



② 塩嶺大橋 上部工事の状況

前回 評価時 H25.3時点	工事	2/4車線	4車線	用地取得率 84%(全体)
	用地	[Progress bar showing completion of 2/4 lanes and start of 4 lanes]		
今回 評価時 H28.3時点	工事	2/4車線	4車線	用地取得率 85%(全体)
	用地	[Progress bar showing completion of 2/4 lanes and significant progress on 4 lanes]		

凡例	
[Blue box]	工事完了・用地取得済み
[Yellow box]	工事中・用地取得中
[White box]	工事未着手・用地未取得

3. 事業の評価

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

注: 費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

1) 計算条件 [参考: 前回評価(H25)]

- ・基準年次 : 平成25年度
- ・供用開始年次 : 平成40年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 6,300~18,900 [台/日]
- ・事業費 : 約464億円
- ・総便益(B) : 約667億円(約2,591億円※)
- ・総費用(C) : 約512億円(約503億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 1.3

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

注：費用対効果分析に係る項目は平成25年度評価時点

2) 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	511億円	130億円	27億円	667億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3
	498億円		14億円	512億円	

3) 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	328億円	72億円	21億円	421億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.8
	138億円		11億円	149億円	

基準年：平成25年度

注1) 便益・費用については、平成25年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

3. 事業の評価

費用対効果分析実施判定票

別添様式

年度：平成28年度

事業名：国道20号 下諏訪・岡谷バイパス

担当課：長野国道事務所 計画課

担当課長名：宮川 隆巳

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合		
事業目的		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更が無い	■
外的要因		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化が無い	■
内的要因<費用便益分析関係> ※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更が無い	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]	需要量の変化は無い	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	事業費の増加は無い	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%*以内]	前回評価時より事業期間の延長は無い	■
(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でない判断できる場合		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時における下位ケース値が基準値(B/C=1.0)を上回っている H25年度実施の下位値 [事業全体] <ul style="list-style-type: none"> ・交通量(-10%) B/C=1.2 ・事業費(+10%) B/C=1.2 ・事業期間(+20%) B/C=1.1 [残事業] <ul style="list-style-type: none"> ・交通量(-10%) B/C=2.7 ・事業費(+10%) B/C=2.6 ・事業期間(+20%) B/C=2.5 	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

4. 事業の見込み等

(1) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成2年度に都市計画決定し、平成4年度に事業化、平成6年度に用地着手、平成10年度に工事着手。
- ・下諏訪・岡谷バイパスの用地取得率は85%(H28.3時点、面積ベース)。
- ・岡谷市長地鎮～岡谷市今井(Ⅱ工区:2.9km)は、用地取得が完了しており、H16年3月に暫定2車線開通済み。
- ・平成29年度に、岡谷市今井～岡谷インター西区間L=0.8kmを完成2車線で開通予定。
- ・引き続き、用地の取得、工事の促進を図り、早期の開通を目指す。

(2) 事業の計画から完成までの流れ(下諏訪・岡谷バイパス)

年度	H2	H4	H5	H6 ～ H8	H9	H10	H11 ～ H12	H13 ～ H14	H15 ～ H16	H17 ～ H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32 ～ H34	H35	H36 ～ H37	H38 ～ H39	H40
都市計画決定	都市計画決定																											
事業化・有料事業許可		事業化																										
設計・用地説明																												
埋蔵文化財調査							埋文	埋文																				
Ⅰ工区 L=1.7km 下諏訪町東町 ～ 岡谷市長地鎮	測量・設計・調査																											
	用地																											
	工事																											
Ⅱ工区 L=2.9km 岡谷市長地鎮 ～ 岡谷市今井	測量・設計・調査																											
	用地				10%		12%	16%	53%	98%	完了																	
	工事						改良	改良 橋梁 トンネル	改良 橋梁 トンネル	暫定 2車 供用																改良 橋梁 トンネル	改良 橋梁 トンネル	完成4 車供用
Ⅲ工区 L=0.8km 岡谷市今井 ～ 岡谷市今井	測量・設計・調査																											
	用地													39%	完了													
	工事															改良	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	完成 2車 供用				

供用開始年次

前回再評価 今回再評価

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である
※平成28年3月現在、用地取得率:面積ベース

5. 関連自治体等の意見

(1) 長野県からの意見

〈長野県知事からの意見〉

一般国道20号「下諏訪岡谷バイパス」は、交通混雑の緩和や交通事故の減少等に寄与する必要不可欠な事業です。

については、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。

また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・国道20号(現道)の損失時間は、約105.5千人時間/年・kmから約93.3千人時間/年・kmと前回再評価時から横ばい。
- ・国道20号(現道)の死傷事故率は、約76.5件/億台・kmから約76.9件/億台・kmと前回再評価時から横ばい。
- ・下諏訪・岡谷バイパスの整備により、バイパスへの交通転換に伴う国道20号(現道)の渋滞緩和や交通事故の減少が見込まれる。
- ・費用対効果(B/C)は1.3。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成2年度に都市計画決定し、平成4年度に事業化、平成6年度に用地着手、平成10年度に工事着手。
- ・下諏訪・岡谷バイパスの用地取得率は、85%(H28.3時点、面積ベース)。
- ・岡谷市長地鎮～岡谷市今井(Ⅱ工区:2.9km)は、用地取得が完了しており、H16年3月に暫定2車線開通済み。
- ・平成29年度に、岡谷市今井～岡谷インター西区間L=0.8kmを完成2車線で開通予定。
- ・引き続き、用地の取得、工事の促進を図り、早期の開通を目指す。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。