

(事後評価)

資料3-4-①

平成29年度第5回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道19号 塩尻北拡幅

平成30年1月11日

国土交通省 関東地方整備局

# 目 次

1. 事業の目的・概要	.....	1
2. 事業の経緯と周辺状況	.....	2
3. 事業目的の達成状況	.....	3
4. 今後の事業へ活かすレッスン	.....	10
5. まとめ	.....	11

# 1. 事業の目的・概要

## (1) 事業の目的と計画の概要

- ・国道19号塩尻北拡幅は、塩尻市の北部(松本市境)に位置し、長野自動車道(塩尻北IC)とアクセス。
- ・塩尻市は首都、中京、北陸圏への交通の要所であることから、製造業が盛んであり、沿道及び周辺では工場・工業団地が複数立地。

### 目的

- 交通渋滞の緩和
- 交通事故の削減
- 地域振興の支援

### 計画概要

区 間：自)長野県塩尻市広丘野村 ひろおかのむら  
ひろおかのよしだ  
 至)長野県塩尻市広丘吉田

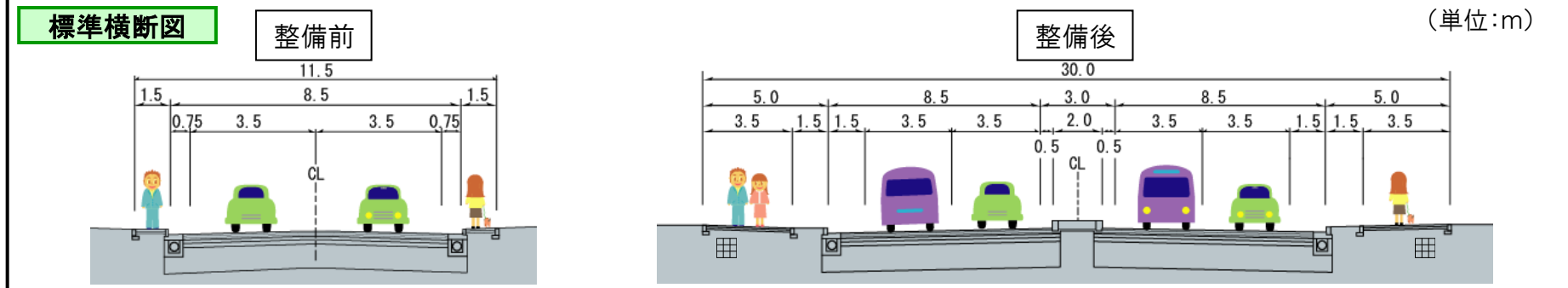
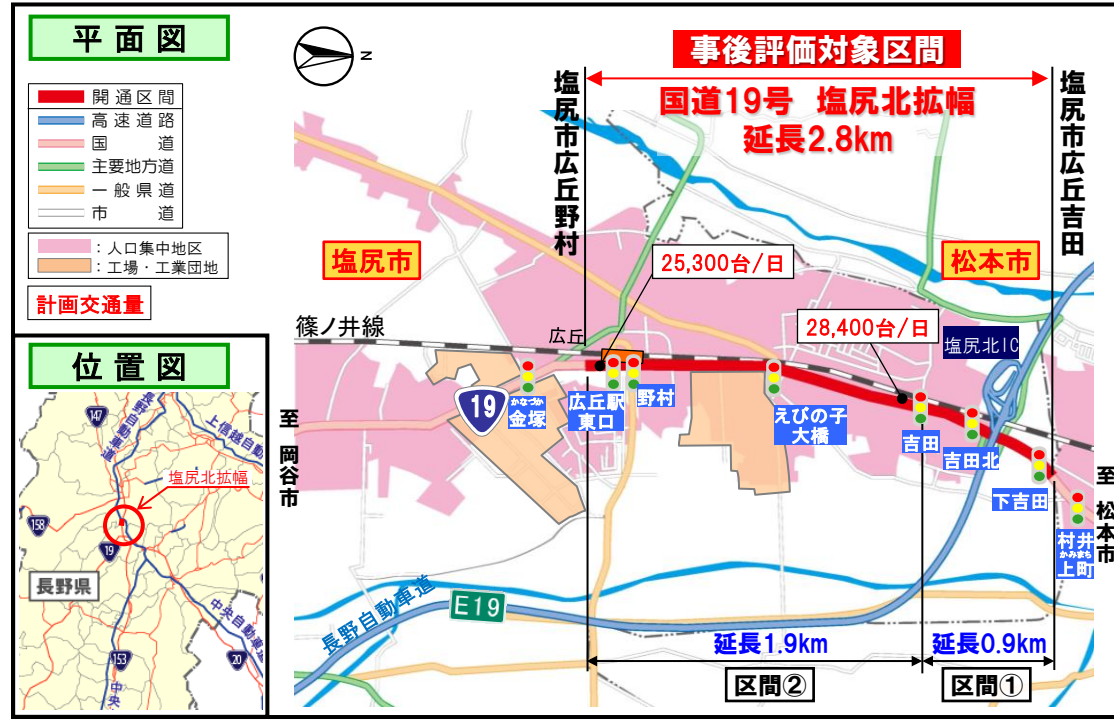
計画延長・幅員：2.8km・30m

車線数：4車線

計画交通量：25,300～28,400台/日

事業期間：昭和58～平成24年度

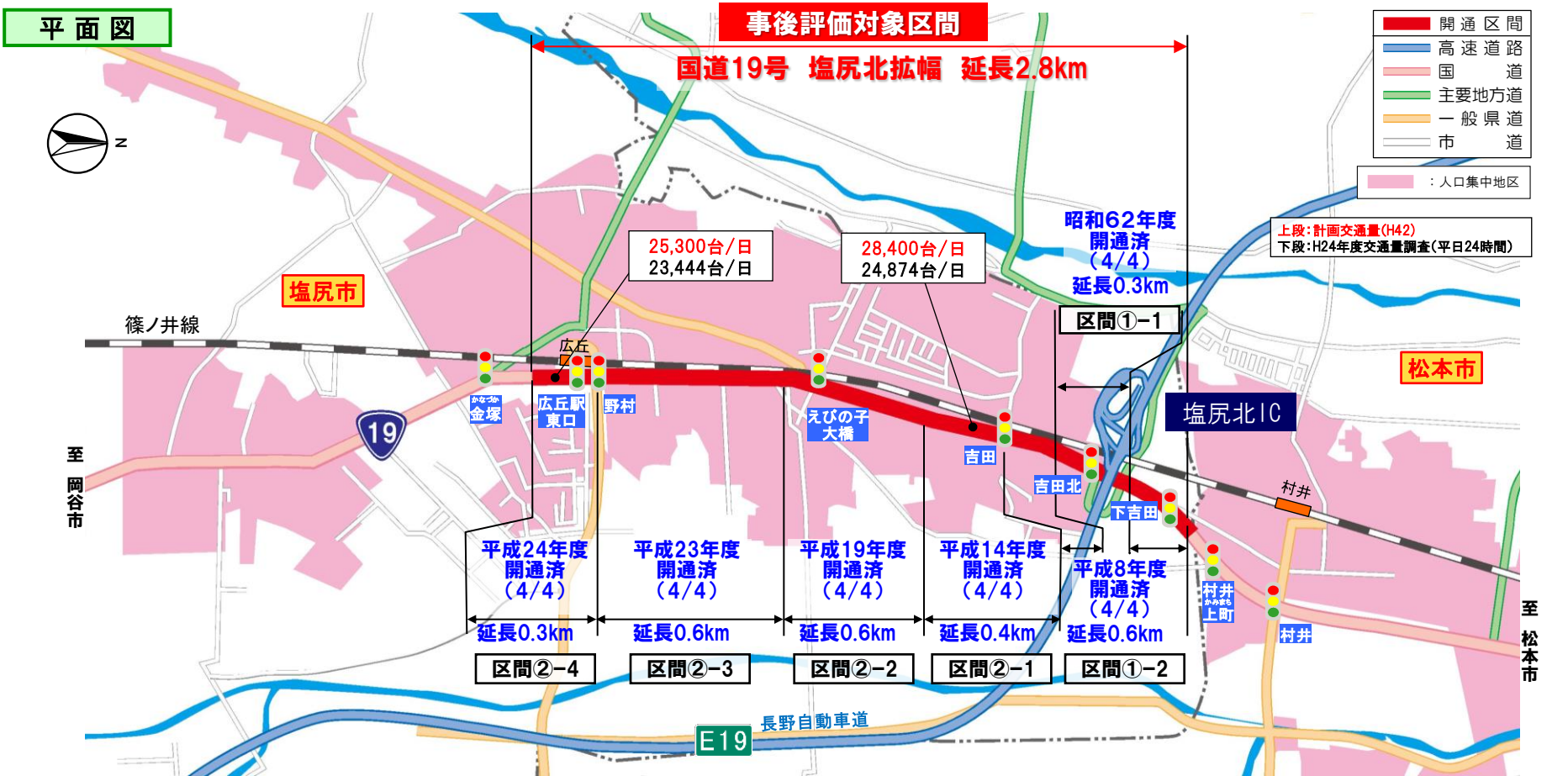
事業費：約201億円



# 2. 事業の経緯と周辺状況

## (1) 事業の経緯

- 昭和55年度 : 都市計画決定
- 昭和58年度 : 事業着手・用地買収着手
- 昭和61年度 : 工事着手
- 昭和62年度～ : 順次開通
- 平成24年度 : 全線4車線開通



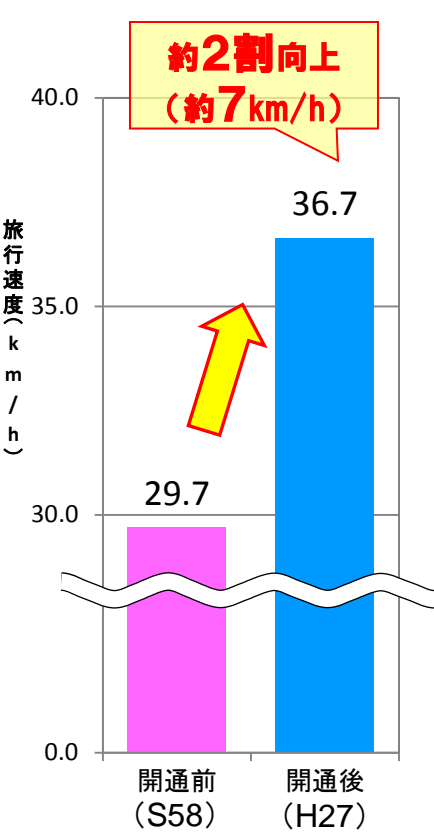
# 3. 事業目的の達成状況

## (1)-1 交通渋滞の緩和【交通状況の変化】

- ・混雑時平均旅行速度を事業化時の昭和58年と開通後の平成27年で比べると、約2割(7km/h)向上。
- ・塩尻北拡幅の整備により、拡幅区間内は交通渋滞が概ね解消され、定時性が向上。

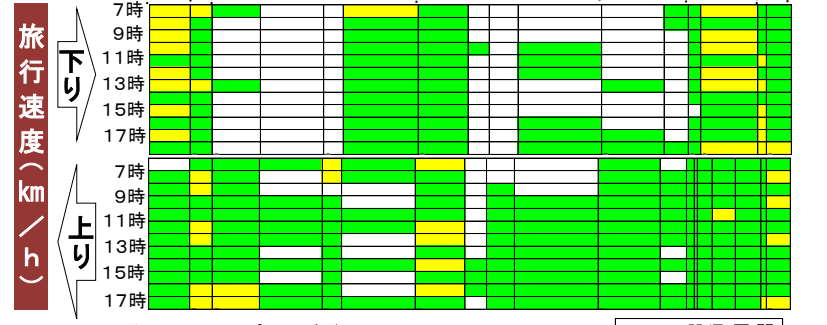
### 国道19号(塩尻北拡幅)の交通状況

#### ■混雑時平均旅行速度



資料) 開通前: S58一般交通量調査  
ピーク時平均旅行速度  
開通後: H27一般交通量調査結果  
混雑時旅行速度上下平均

#### ■渋滞状況の変化(野村交差点付近)



資料) ETC2.0プローブデータ(H28.4~H29.3・平日)

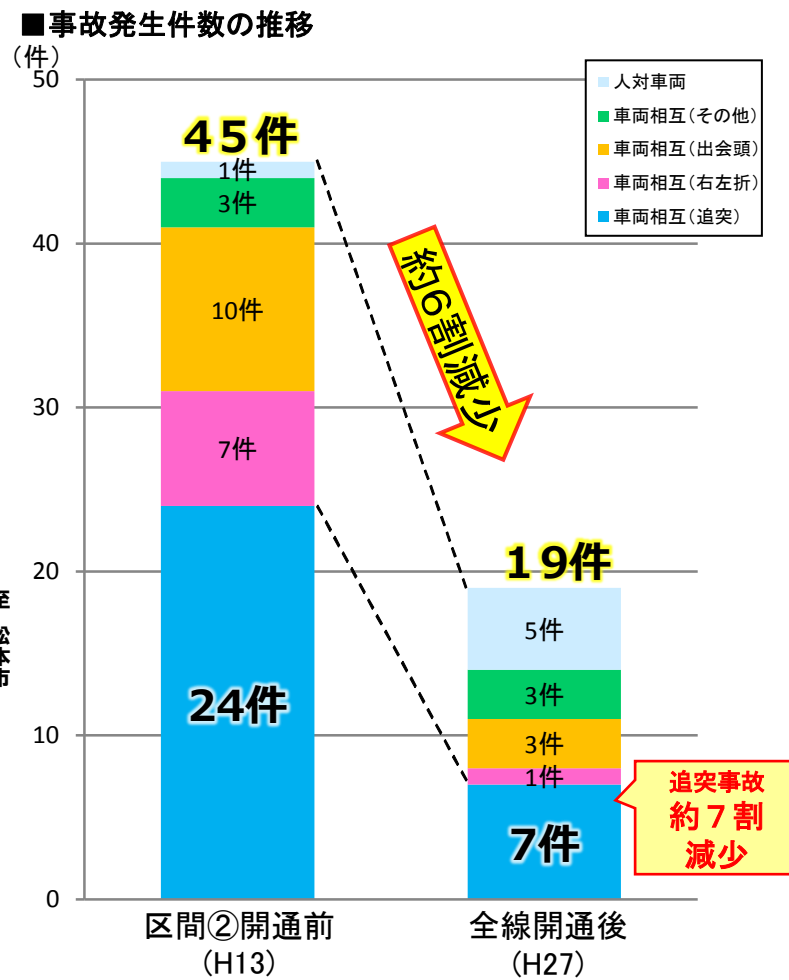
■ 開通区間	■ 20~30km/h未滿	■ 国道
■ 高速道路	■ 30~40km/h未滿	■ 主要地方道
■ 一般県道	■ 40km/h以上	■ 一般国道
■ 市道		■ 人口集中地区

# 3. 事業目的の達成状況

## (1)-2 交通事故の削減

- ・交通事故発生件数を、区間②開通前と全線開通後で比べると、約6割減少。
- ・特に、交通渋滞が概ね解消したことで、渋滞に起因する追突事故の割合が約7割減少。

国道19号(塩尻北拡幅)の交通事故発生状況



# 3. 事業目的の達成状況

## (1)-3 地域振興の支援【工業団地整備による企業誘致】

- ・塩尻北拡幅により、長野自動車道(塩尻北IC)へのアクセス性が向上することから、塩尻市が工業団地を複数整備し、企業を誘致。
- ・また、市の基幹産業である情報通信機械器具製造工場が規模を拡大。

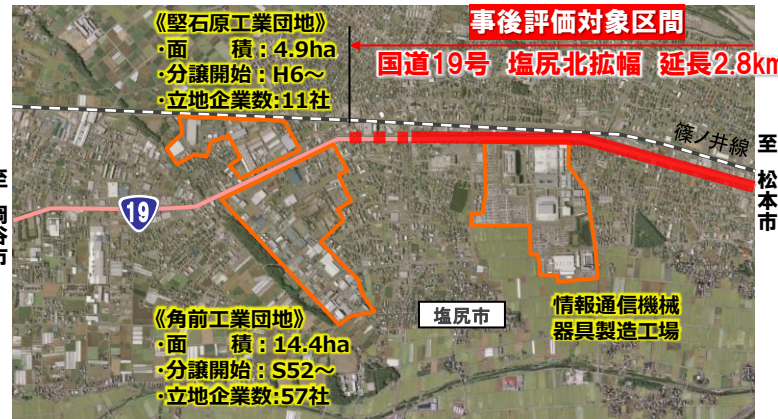
国道19号(塩尻北拡幅)沿線における工業団地等の整備状況



事業化前(昭和49年)



開通後(平成23年)



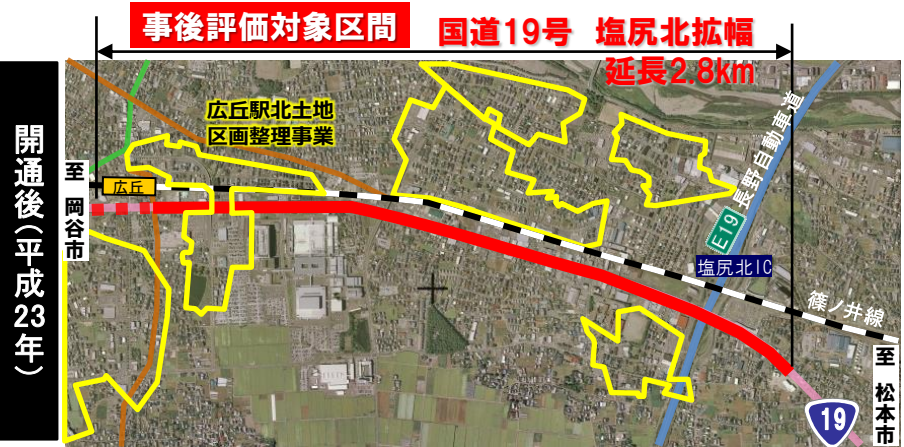
※端末(区間②-4)事業中(H24年度開通)  
 資料: 国土地理院 電子国土基本図(オルソ画像)、塩尻市提供(工業団地概要)

# 3. 事業目的の達成状況

## (1)-4 地域振興の支援【沿線開発の促進】

- ・塩尻北拡幅区間の周辺では、複数の土地区画整理事業が推進され、宅地の利用が増進し、人口集中地区面積が開通前後で約3倍に拡大。
- ・また、広丘駅北土地区画整理事業では、駅舎などの公共施設を拡幅事業と合わせ再整備。

区画整理の進捗状況



凡例	
<span style="border: 1px dashed yellow; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	土地区画整理事業
<span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	事業区間

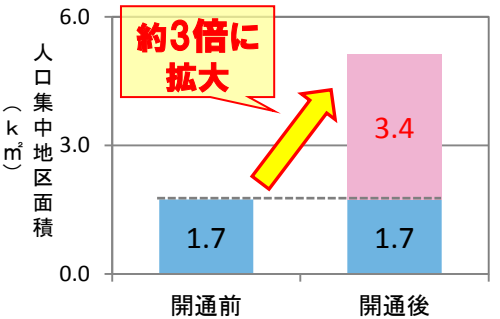
※端末(区間②-④)事業中(H24年度開通)  
資料:国土地理院 電子国土基本図(オルソ画像)

国道19号(塩尻北拡幅)沿線における人口集中地区の変化



<span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	開通区間	<span style="background-color: #add8e6; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	人口集中地区(S55時点)
<span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	高速道路	<span style="background-color: #ffb6c1; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	人口集中地区(S56~H27拡大箇所)
<span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	国道	<span style="border: 2px dashed magenta; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	沿線地区※内の人口集中地区
<span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	主要地方道	※沿線地区…塩尻市広丘地区、塩尻市吉田地区	
<span style="border: 1px solid yellow; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	一般県道		
<span style="border: 1px solid gray; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	市道		

沿線地区の人口集中地区面積の変化



人口集中地区とは  
1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、  
2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

(出典:総務省)

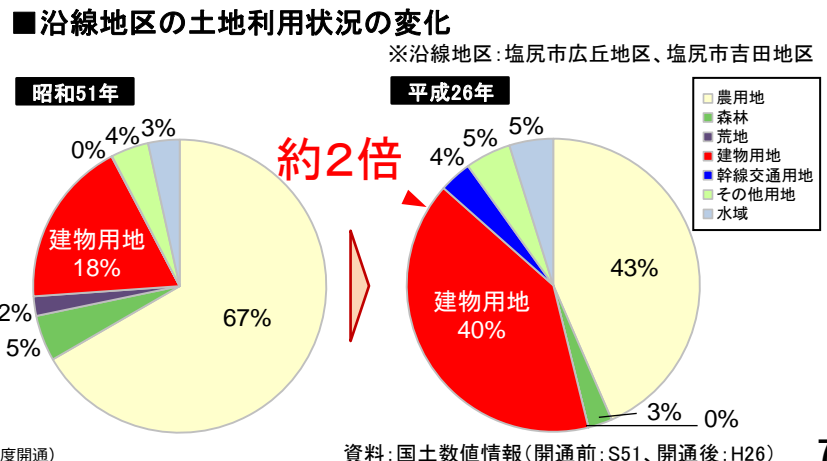
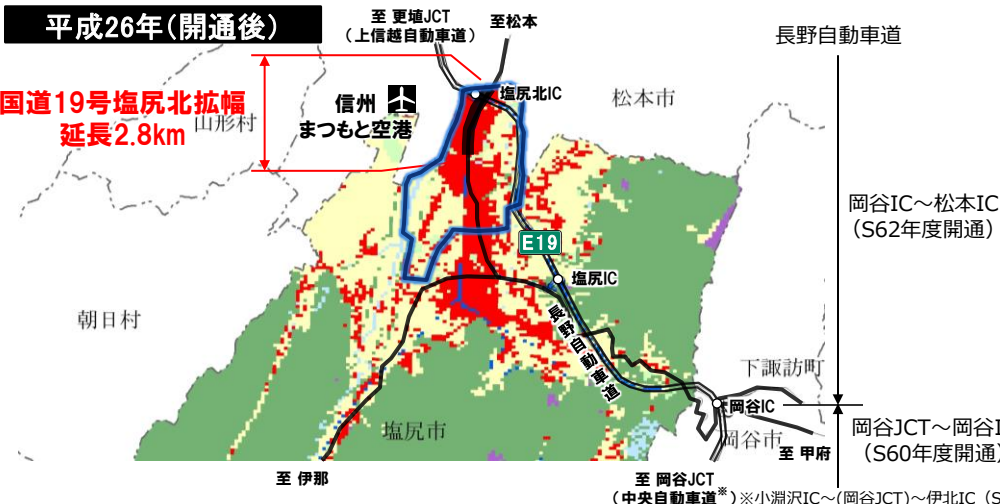
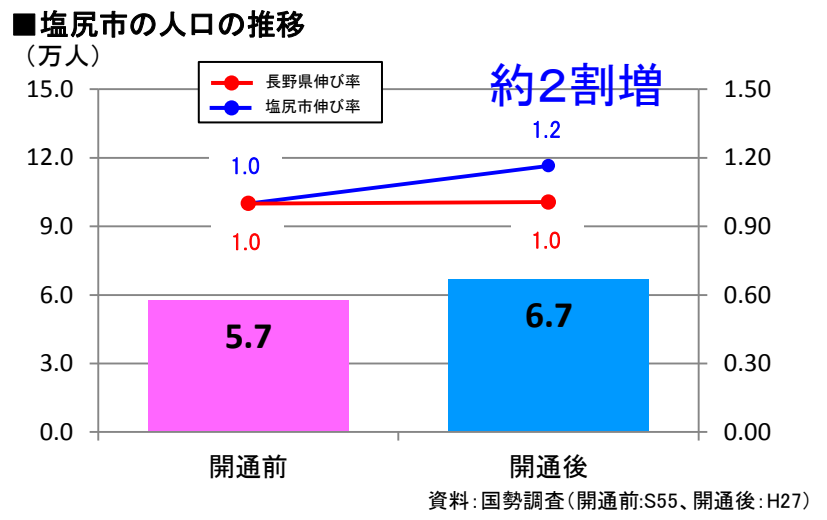
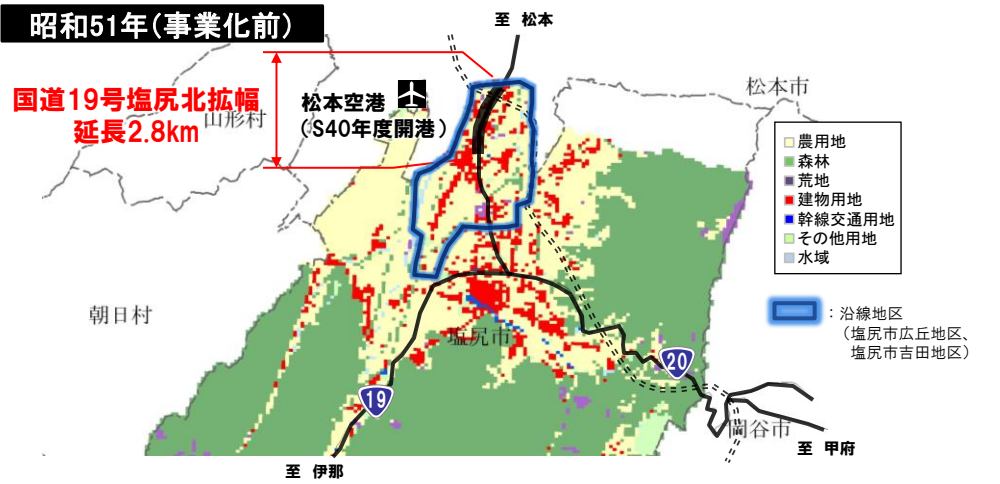


# 3. 事業目的の達成状況

## (参考) 社会経済情勢の変化【人口・土地利用状況】

- ・塩尻市の人口は、中央自動車道や長野自動車道の整備もあり、塩尻北拡幅開通前後で約2割増加しており、県全体を上回る伸び率。
- ・開通後の平成26年時点における沿線地区の建物用地比率は、事業化前の昭和51年と比べて約2倍。

### 塩尻市の人口・土地利用状況

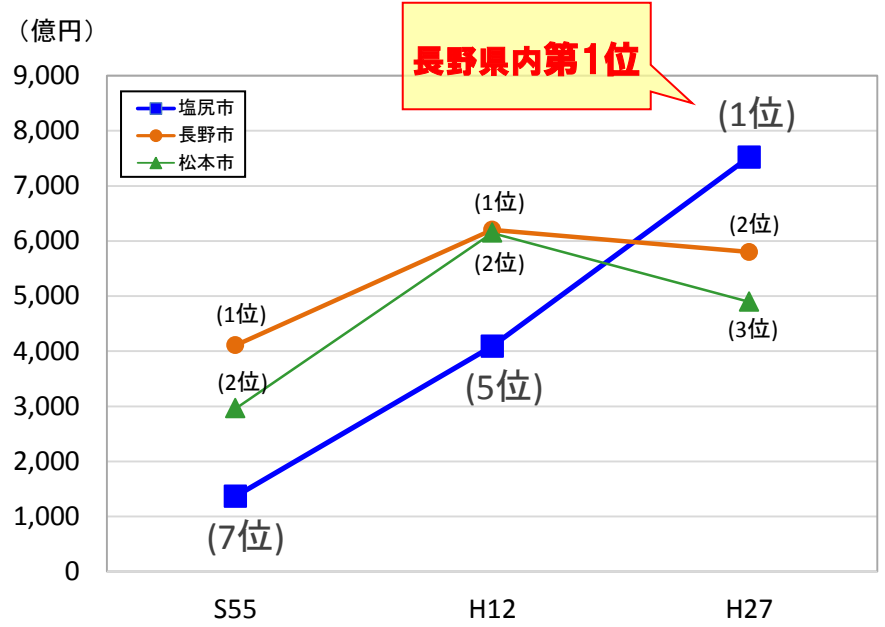


# 3. 事業目的の達成状況

## (参考) 社会経済情勢の変化【産業】

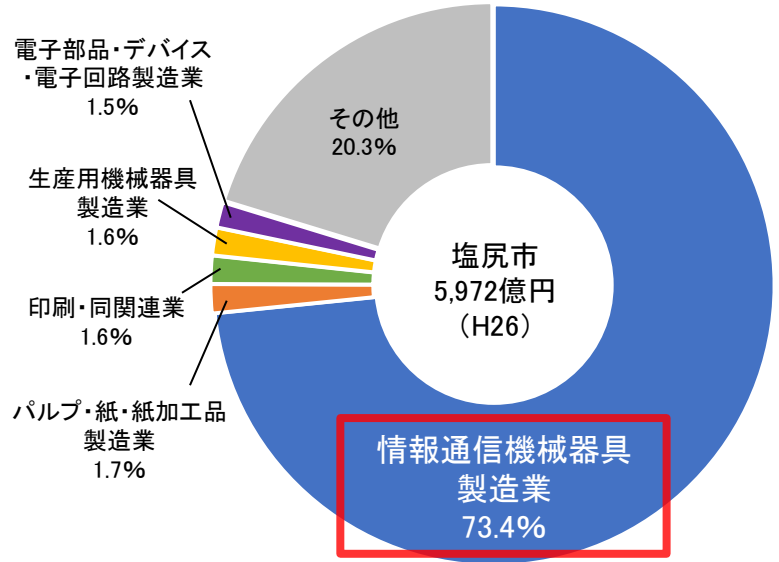
- ・塩尻市は首都、中京、北陸圏への交通の要所ということもあり、製造業が多く立地。
- ・製造品出荷額は、事業化前の昭和55年当時は県内第7位であったが、その後、出荷額が増加し、開通後の平成27年には県内第1位。
- ・塩尻市の業種別製造品出荷額は、情報通信機械器具製造業の占める割合が、全体の約7割。

塩尻市の製造品出荷額の推移(県内順位)



資料: 工業統計調査(S55, H12)、経済センサス(H27)

塩尻市における業種別製造品出荷額



資料: 工業統計調査(H26)

# 3. 事業目的の達成状況

## (2) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

	再評価時 (H19年度)	事後評価時 (H29年度)	変化の要因
事業費	約201億円	約201億円	・変更なし
計画交通量	37,900台/日※1	25,300～28,400台/日※2	・将来需要交通量、推計ネットワーク等の見直し
事業期間	昭和58年度～平成20年度 (26箇年)	昭和58年度～平成24年度 (30箇年)	・用地取得に時間を要したため
道路構造	4車線	4車線	・変更なし

※1 H11一般交通量調査に基づくH42交通量推計

※2 H17一般交通量調査に基づくH42交通量推計

参考)平成29年度時点における費用便益比算定

- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・総便益(B) : 約 454億円(約 822億円※)
- ・総費用(C) : 約 390億円(約 221億円※)
- ・費用便益比 : 1.2

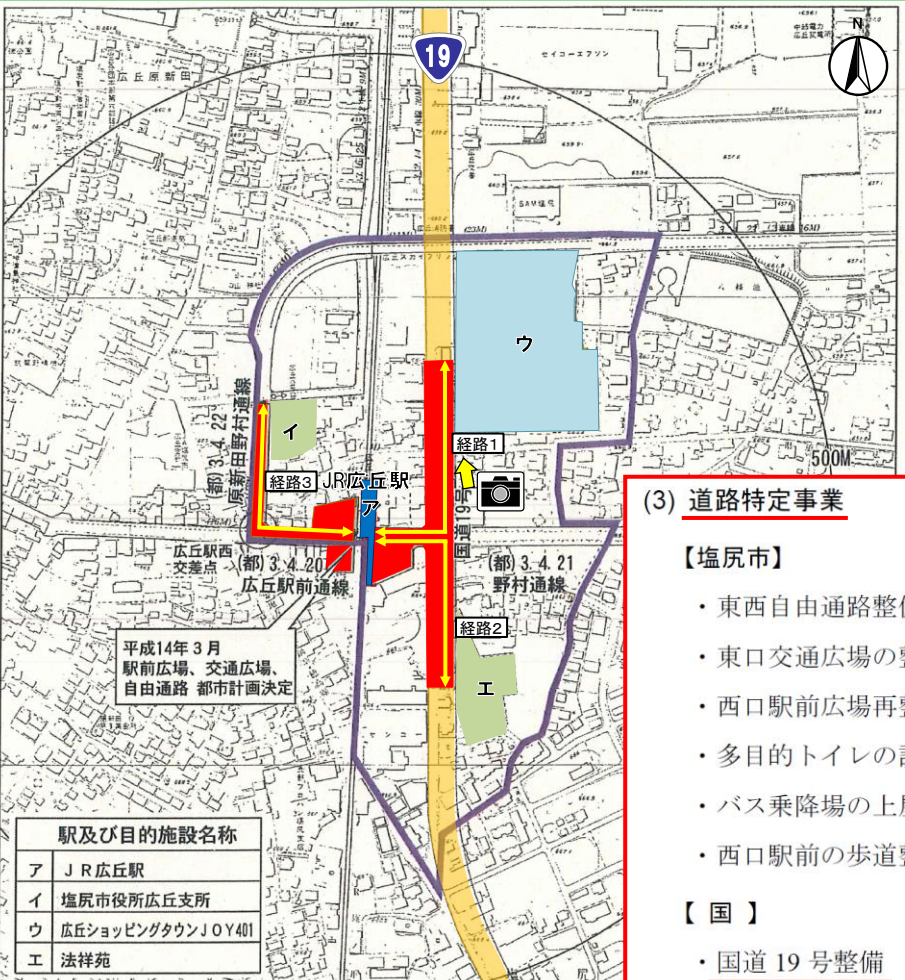
※基準年次における現在価値化前を示す。

# 4. 今後の事業へ活かすレッスン

## (1) 他事業との連携

- ・塩尻市では、平成15年に「塩尻市移動円滑化基本構想」を策定しており、広丘駅周辺地区をバリアフリー法に基づく「重点整備地区」に指定し、国道19号等を特定経路※として位置付け。
- ・広丘駅と公益、商業施設間を結ぶ経路のバリアフリー化に、塩尻北拡幅が貢献。

塩尻市移動円滑化基本構想(H15.9策定)



凡 例	
	重点整備地区
	特定経路※
	特定旅客施設
	公共公益施設
	商業・集客施設等
	経路

※特定経路とは、  
特定旅客施設と周辺の主要施設  
とを結ぶ経路のうち、特に重点的  
にバリアフリー化を図るべき経路

駅及び目的施設名称	
ア	JR広丘駅
イ	塩尻市役所広丘支所
ウ	広丘ショッピングタウンJOY401
エ	法祥苑

- ### (3) 道路特定事業
- 【塩尻市】
- ・東西自由通路整備、エレベーターの設置
  - ・東口交通広場の整備
  - ・西口駅前広場再整備
  - ・多目的トイレの設置
  - ・バス乗降場の上屋の設置
  - ・西口駅前の歩道整備（駅直近の未整備部分）
- 【国】
- ・国道19号整備

広丘駅付近 整備状況



H19.7撮影



H29.12撮影

# 5. まとめ

## (1) 今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性

○本事業の実施により、交通渋滞の緩和及び交通事故の削減、地域振興の支援等の効果が確認されており、今後の事後評価及び改善措置の必要はないものと考えられます。

## (2) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 当該事業は、市街地における現道拡幅事業であることから、用地取得に時間を要したが、土地区画整理事業との連携もあり、大きな事業期間の延伸とはならなかった。
- また、当該事業が、塩尻市が推進する広丘駅周辺地区の交通バリアフリー計画に貢献。
- 上記のように、同種事業の計画・調査にあたっては、他事業との連携により、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要である。