

# 一般国道19号 松本拡幅

( 再 評 価 )

平成19年10月16日

関東地方整備局

## 目 次

1 . 事業の目的 .....	1
2 . 計画の概要 .....	2
3 . 事業の必要性及び効果 .....	3
( 1 ) 慢性的な交通混雑 .....	3
( 2 ) 交通安全の確保 .....	4
( 3 ) 地域活性化の促進 .....	5
( 4 ) 時間短縮による通勤・通学の支援 .....	6
( 5 ) 老朽橋の架け替えの必要性 .....	7
( 6 ) 沿道環境の改善 .....	8
4 . 事業の経緯と進捗 .....	9
( 1 ) 事業の経緯 .....	9
( 2 ) 当初の予定 .....	10
( 3 ) 現在の状況 .....	10
5 . 費用対効果 .....	11
6 . 今後の対応方針(原案) .....	12
( 1 ) 事業の必要性に関する視点 .....	12
( 2 ) 事業進捗の見込みの視点 .....	12
( 3 ) 対応方針(原案) .....	12

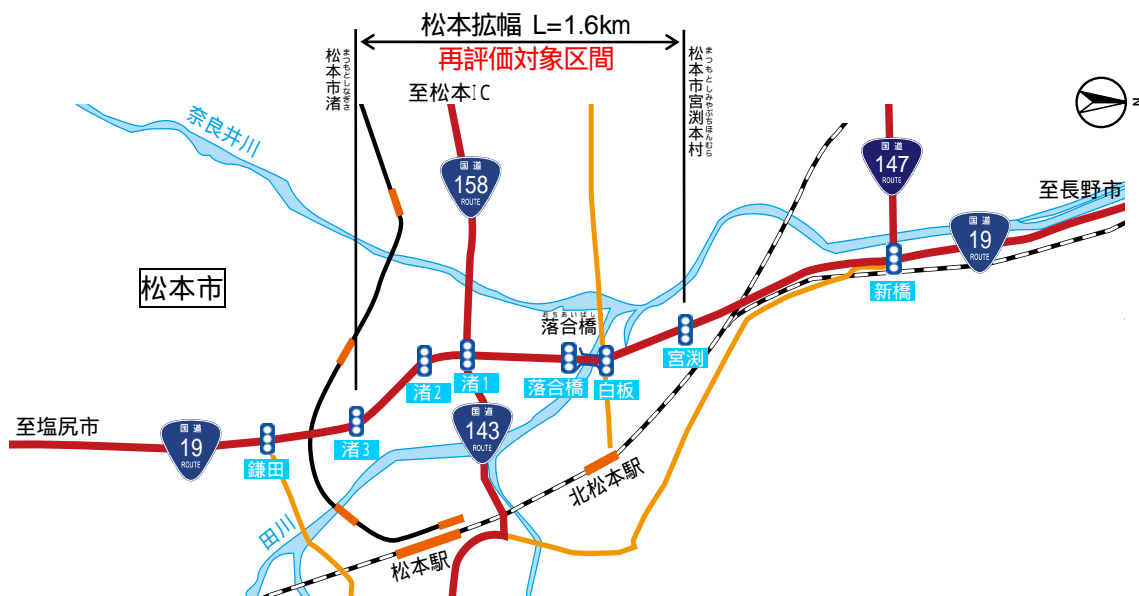
# 1. 事業の目的

- ・ 松本市内の交通混雑の緩和及び交通安全の確保
- ・ 地域の活性化の支援

一般国道19号は、名古屋市を起点とし、多治見市、木曾福島町、塩尻市、松本市を経て長野市に至る長野と中部圏とを連絡する延長約270kmの主要幹線道路です。

松本市内の中心部を通過する国道19号は、都市内交通の増加と市中心部に集中する道路網のために、慢性的な渋滞を引き起こし、交通事故の増大が生じています。また、渚一丁目交差点・白板交差点は主要渋滞ポイントに位置づけられています。

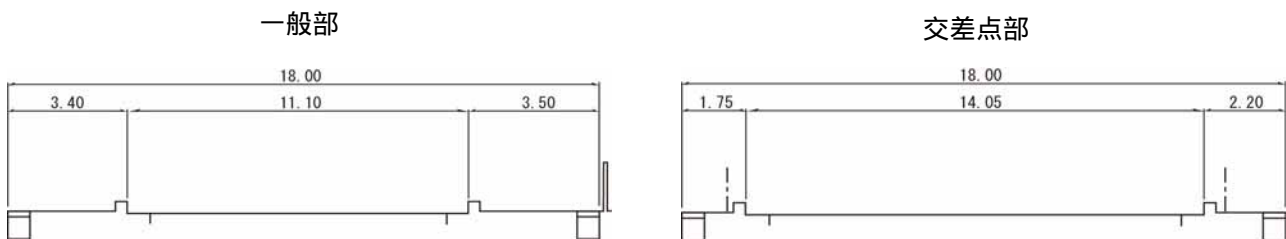
松本拡幅事業は、これらの交通混雑の緩和や交通安全の確保、地域の活性化の支援を目的として、平成10年3月に全長11.4kmが都市計画決定され、そのうち主要渋滞ポイントである交差点の立体化を含む松本市渚～宮渚本村間(L=1.6km)が平成10年度に事業化されました。



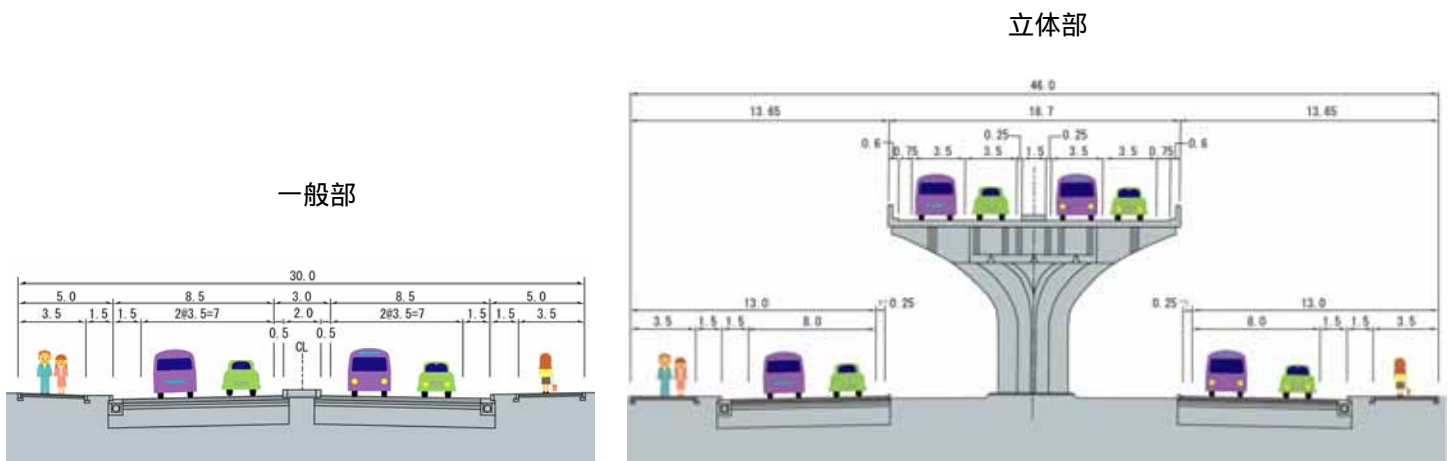
## 2. 計画の概要

- ・ 区 間 : 自) <sup>ながのけんまつもとしなぎさ</sup>長野県松本市 渚  
           至) <sup>ながのけんまつもとしみやぶちほんむら</sup>長野県松本市宮淵本村
- ・ 計画延長 : L = 1.6 km
- ・ 標準幅員 : 一般部 30.0 m  
               : 立体部 32.0 m ~ 46.0 m
- ・ 道路規格 : 第4種第1級
- ・ 設定速度 : 60 km/h
- ・ 車線数 : 4車線
- ・ 全体事業費 : 162億円

現況横断図 (単位: m)



松本拡幅標準横断図 (単位: m)

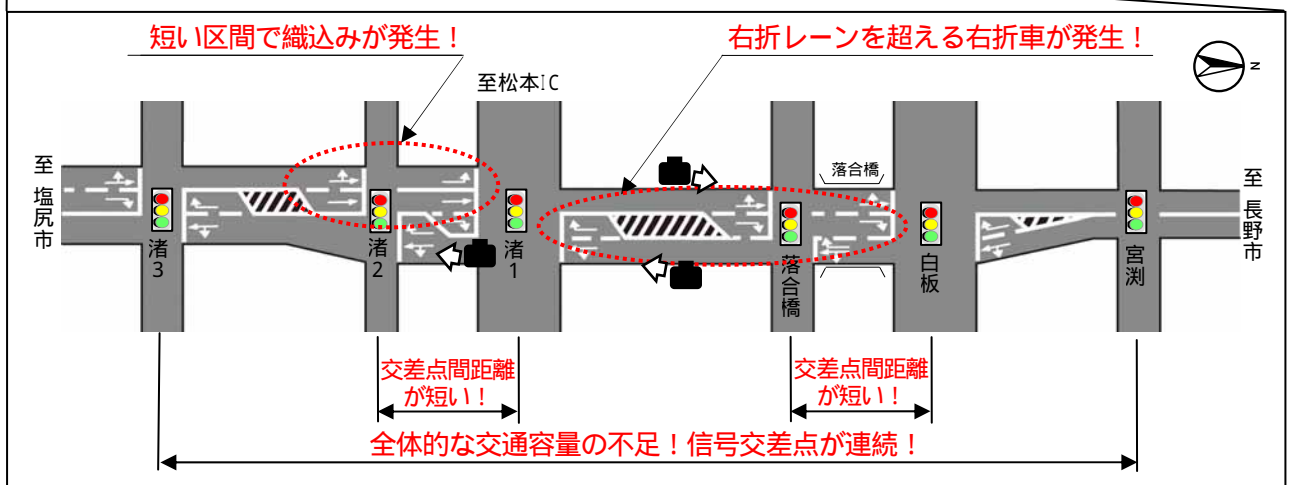
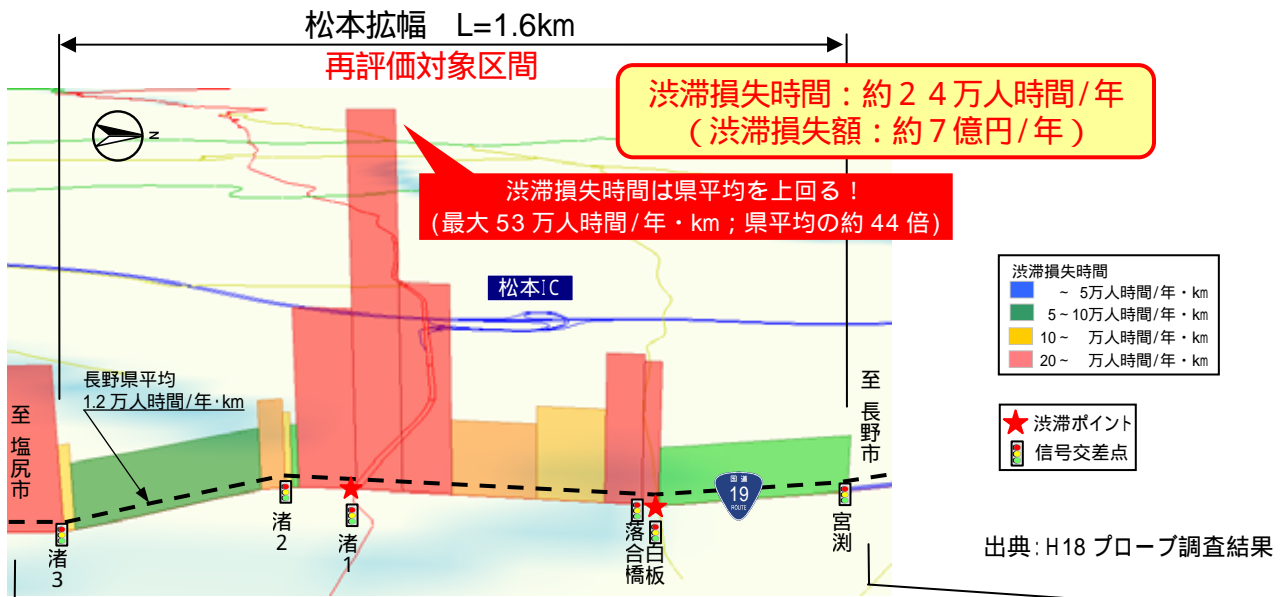


# 3. 事業の必要性及び効果

## (1) 慢性的な交通混雑

国道19号の松本拡幅事業区間には、国道158号と交差する渚一丁目交差点、その北側で県道倭北松本停車場線と交差する白板交差点が主要渋滞ポイントとなっています。また、全体的な交通容量の不足や信号交差点の連続などにより、慢性的な交通混雑が発生し、渚交差点付近では、渋滞損失時間が県平均の4.4倍になっています。

【現況：H18 渋滞損失時間】



渚一丁目交差点～渚二丁目交差点  
(織込み区間が存在)



渚一丁目地先の交通混雑：上り方向  
(交差点の交通容量不足による渋滞)



渚一丁目地先の交通混雑：下り方向  
(交差点の交通容量不足による渋滞)

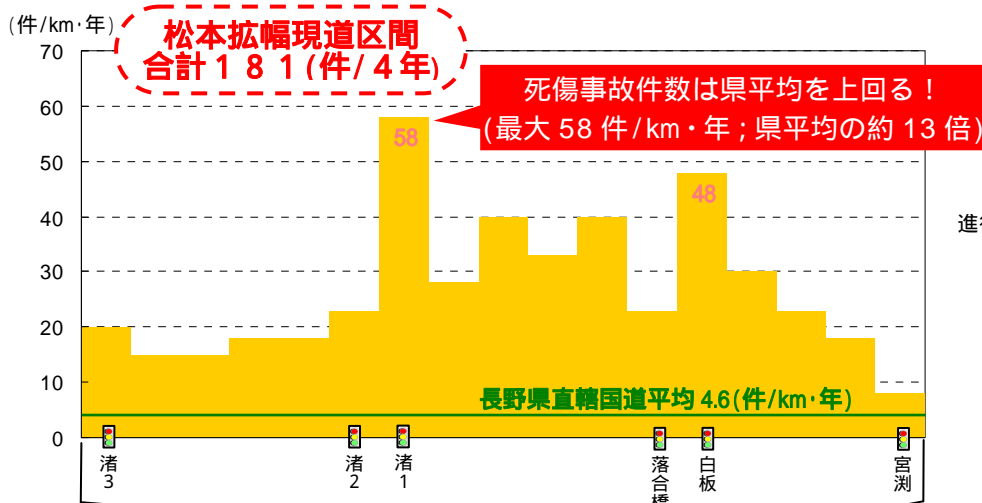
## (2) 交通安全の確保

国道19号の松本<sup>まつもと</sup>拡幅区間における死傷事故件数は、県平均を上回り、特に<sup>なぎさ</sup>渚一丁目交差点付近では県平均の1.3倍となっています。

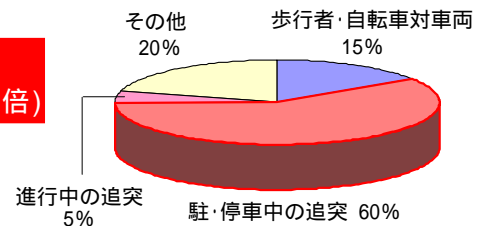
松本<sup>まつもと</sup>拡幅区間において、死傷事故件数の多くは、交通混雑による駐車中の追突事故となっています。

松本<sup>まつもと</sup>拡幅の整備により、現道2車線区間の4車線化および交差点部の立体化によって、中央分離帯の設置や交通容量の拡大が図られ、追突事故が減少し、交通安全が確保されます。

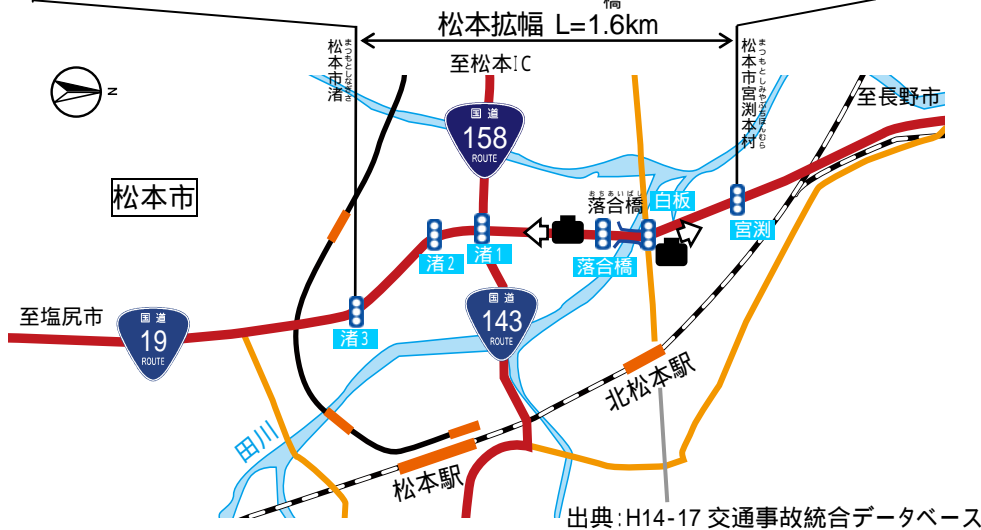
1kmあたりの死傷事故件数



死傷事故件数の内訳



松本拡幅区間の死傷事故件数は車両相互の駐・停車中の追突事故が約6割！

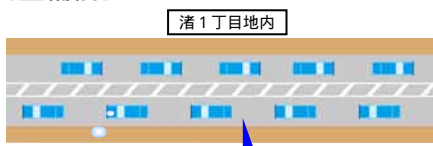


渚1丁目地先の交通混雑



白板地先の交通混雑

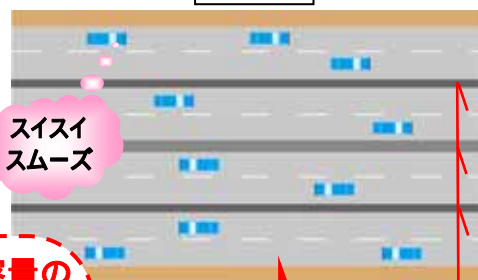
【整備前】



イライラハラハラ

現道2車線(平面交差)

【整備後】



スイスイスムーズ

2車線(下り・平面交差)

4車線(立体交差)

2車線(上り・平面交差)

4車線(平面交差)

中央分離帯の設置による上下線の分離

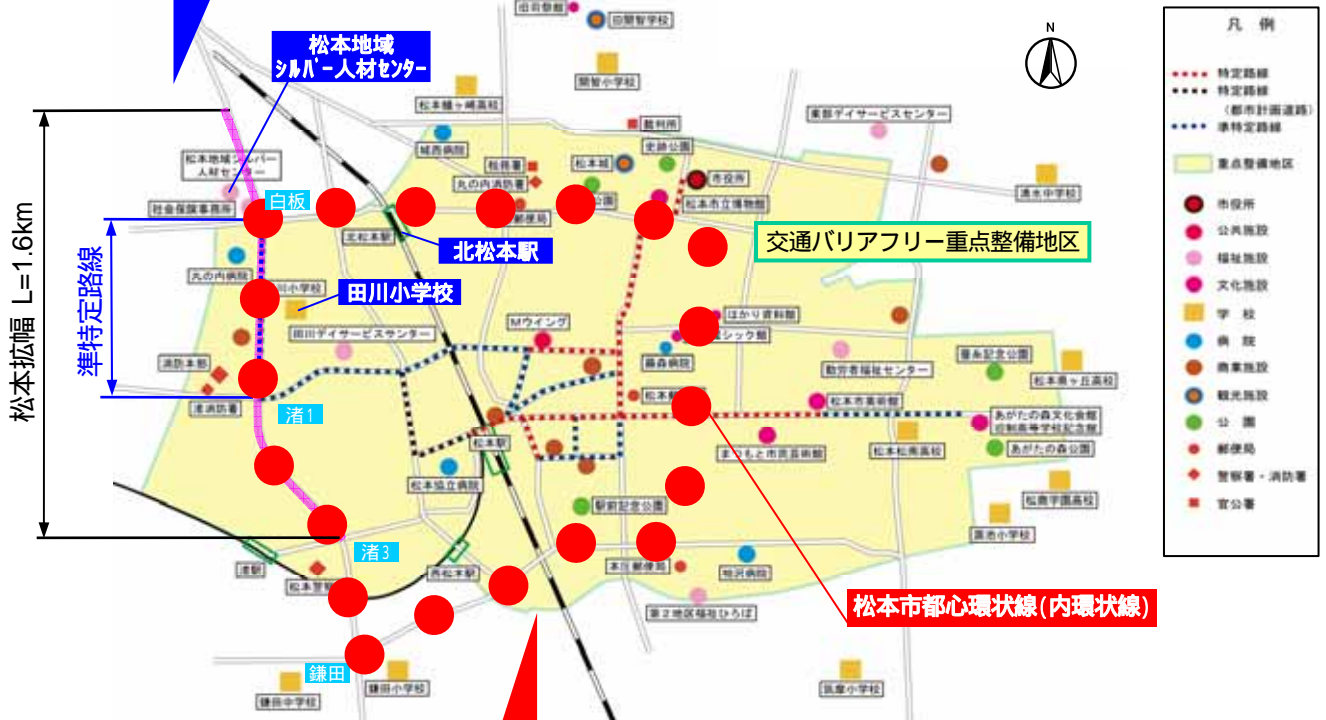
中央分離帯の設置や交通容量の拡大が図られ、交通安全が確保されます！

### (3) 地域活性化の促進

国道19号の松本拡幅事業区間は、松本市第3次道路整備五箇年計画に位置づけられている「松本都心環状道路(内環状線)」の一部を担い、松本市内のネットワーク強化や交通集中の解消を目指します。

また、松本市交通バリアフリー基本構想における準特定経路に指定され、田川小学校への通学や松本地域シルバー人材センターなどへの安全な経路を確保し、「福祉のまち松本」を象徴するバリアフリー化された移動経路の確立します。

**【交通バリアフリー基本構想における準特定経路の指定】**  
交通弱者のためのバリアフリー化された安全な経路の確保のために、国道19号の清一丁目交差点から白板交差点までバリアフリー化された移動経路のネットワークを確立します。

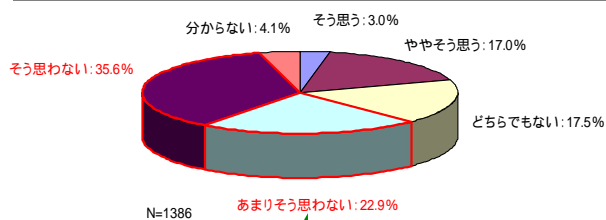


**【松本市第3次道路整備五箇年計画の位置づけ】**  
松本市都心環状線(内環状線)の一部を担い、松本市内のネットワーク強化や交通集中の解消を目指します。

出典：松本市第3次道路整備五箇年計画  
松本市交通バリアフリー基本構想

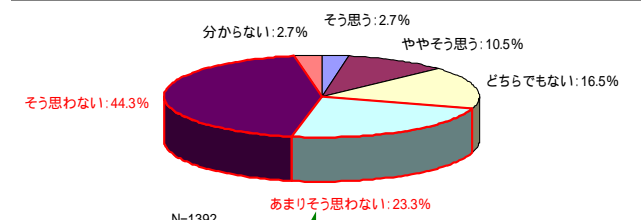
#### 【地域住民の意見(住民アンケート調査)】

**幹線道路(国道・県道・市道)の整備ができています**



**「幹線道路(国道・県道・市道)の整備ができていないと思わない」という意見が約6割!**

**安心して歩ける歩道が整備されている**



**「安心して歩ける歩道が整備されていると思わない」という意見が約7割!**

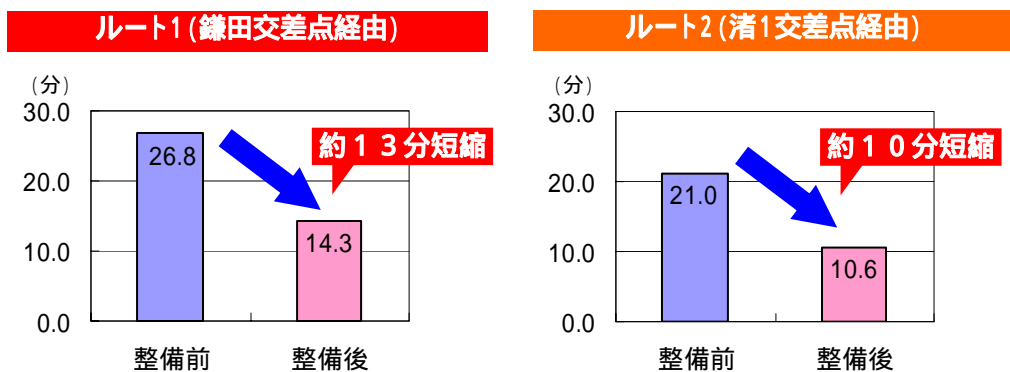
出典：松本市総合計画策定に係る基礎調査報告書

#### (4) 時間短縮による通勤・通学の支援

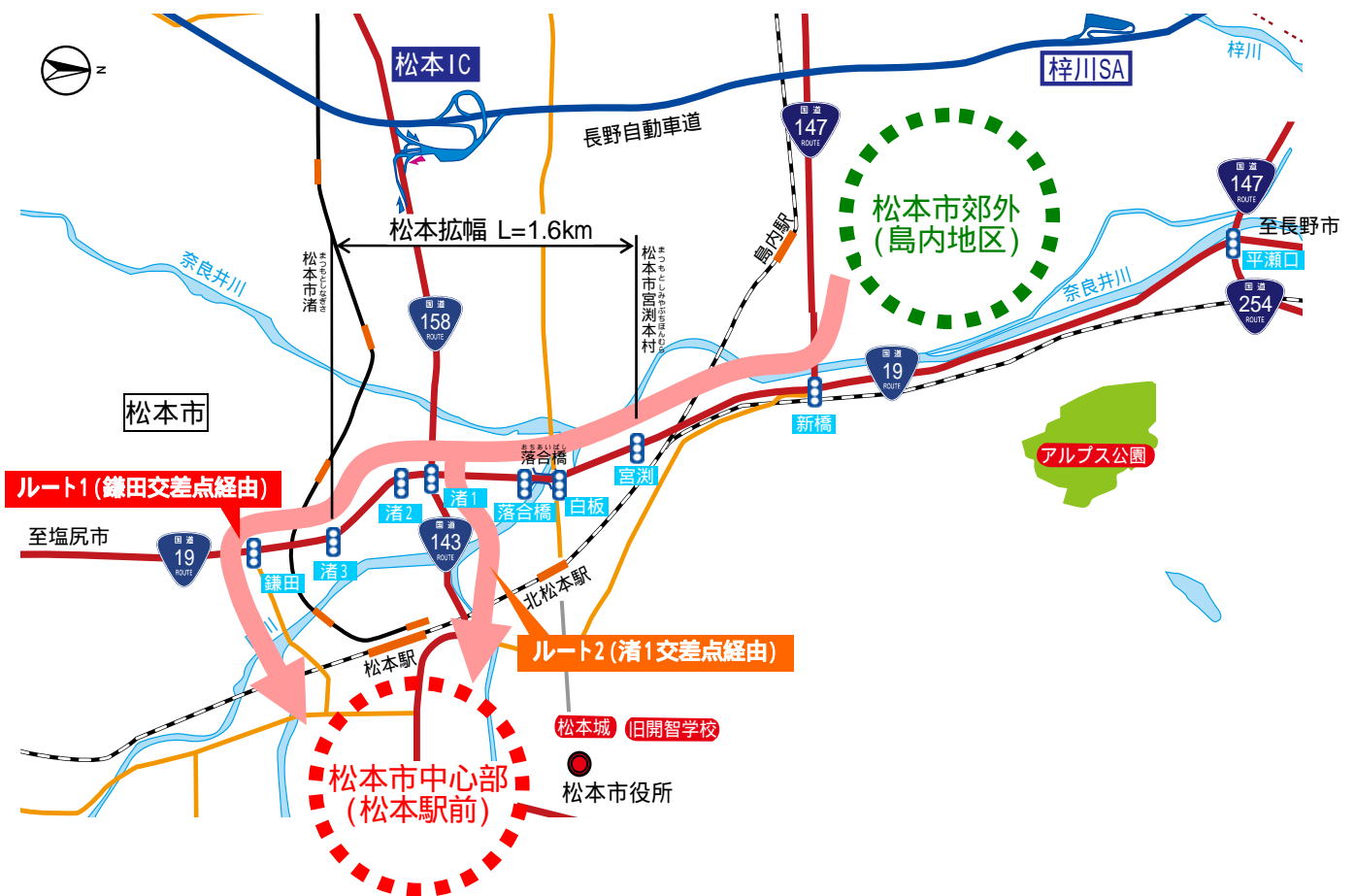
松本市内の中心部を通過する国道19号は、都市内交通の増加と市中心部に集中する道路網のために、朝・夕の通勤・通学時には慢性的な交通混雑を引き起こしています。

松本拡幅の整備により、現道2車線区間の4車線化および交差点部の立体化によって、松本市郊外の住宅地(島内地区)から松本市中心部(JR松本駅前)へ向かう通勤・通学時間が最大で約13分短縮することから、通勤・通学の支援が期待されます。

【松本市郊外(島内地区)から松本市中心部への所要時間】



出典: H17 道路交通センサス  
H18 プローブ調査結果



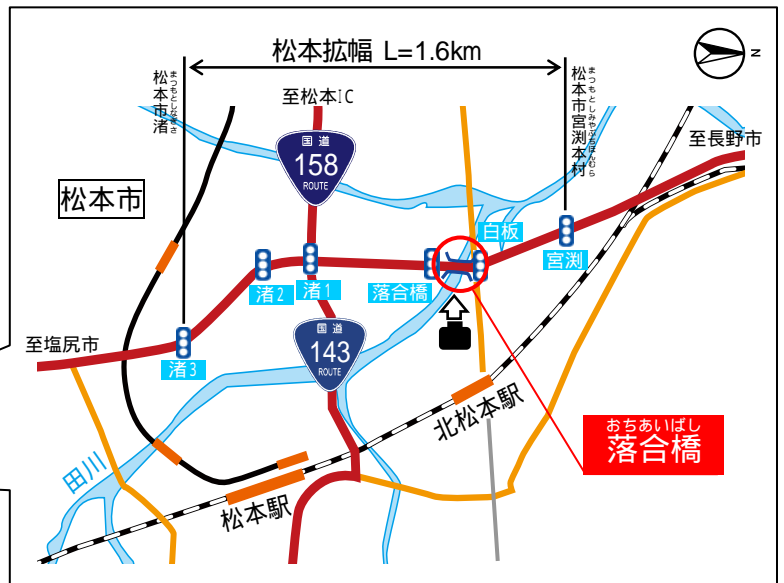


( 5 ) 老朽橋の架け替えの必要性

国道19号の松本拡幅事業区間は、長野県地域防災計画における第一次緊急輸送道路に位置づけられています。

老朽化により架け替えが必要とされた落合橋(昭和33年架橋、L=54.0m)が当該事業により整備され、緊急輸送道路としての信頼性、安全性が確保されます。

【長野県の緊急輸送ネットワーク】



【落合橋の概要】

橋名	おちあいばし 落合橋
場所	まつもと市 白坂
施工年度	昭和33年7月
橋長	L = 54.0m
幅員	W = 16.0m
車道	上り：5.5m、下り：5.5m
歩道	上り：2.5m、下り：2.5m
設計荷重	20t
橋種及び形式	鉄筋コンクリート・ゲルバー桁橋



老朽化した落合橋(全景)



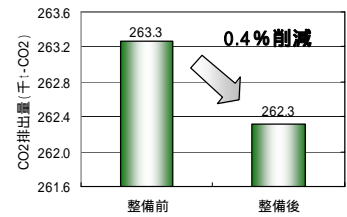
老朽化した落合橋(桁端部の様子)

## (6) 沿道環境の改善

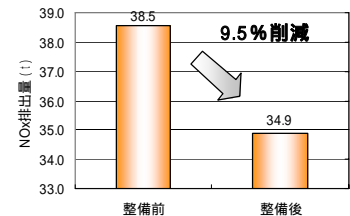
まつもと  
松本拡幅の整備により、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPMの年間排出量が削減されます。

まつもと  
松本拡幅周辺の広範囲に及ぶ地域のCO<sub>2</sub>の年間排出量は約940t-CO<sub>2</sub>削減され、森林吸収面積で日比谷公園の約6倍に相当します。NO<sub>x</sub>の年間排出量は約3.7t削減され、東京都を走行する大型車に換算すると約11,900台に相当します。SPMの年間排出量は約0.3t削減され、ペットボトル約3,400本分に相当します。

CO<sub>2</sub>・・・年間940t-CO<sub>2</sub>(0.4%)削減  
(森林約89haの二酸化炭素吸収量に相当)  
(日比谷公園(約16ha)の面積の約6倍に相当) **約6倍**



NO<sub>x</sub>・・・年間3.7t(9.5%)削減  
(東京都を走行する大型車に換算すると約11,900台に相当)  
大型車1台が東京都における平均距離を走行した場合のNO<sub>x</sub>排出量 **約11,900台**  
大型車の速度を40km/h、平均走行距離を70km/台として換算



SPM・・・SPMを年間0.3t(9.2%)削減  
(500mlペットボトル約3,400本分に相当)  
ペットボトル1本(500ml)に入るSPMを約100gとして計算

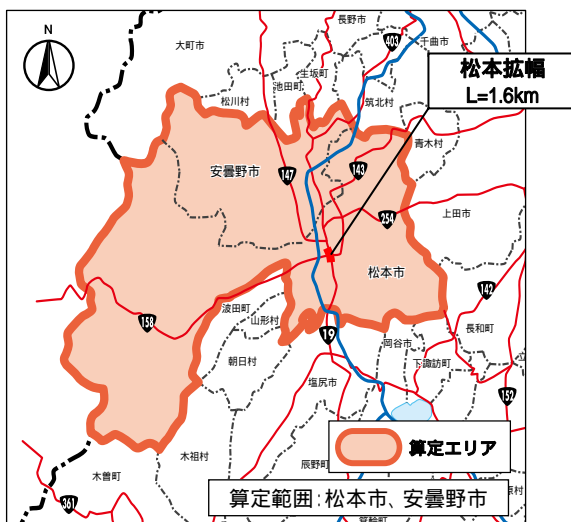
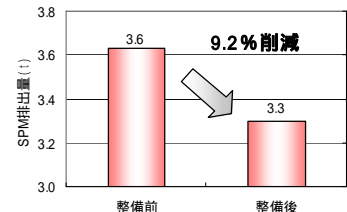
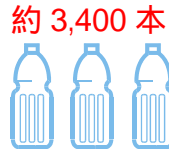


図 CO<sub>2</sub> 排出量算定範囲

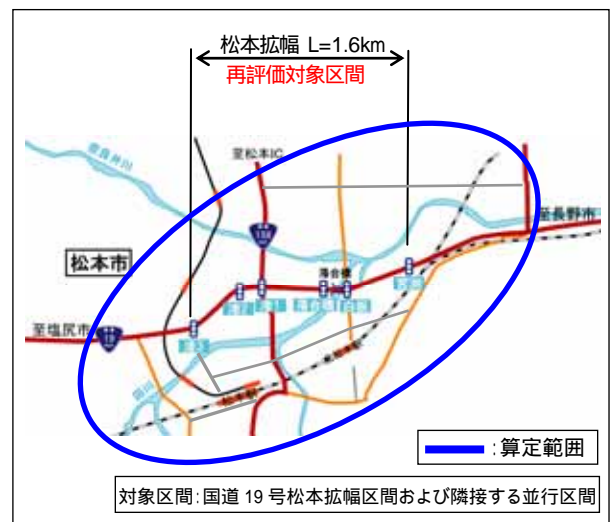


図 NO<sub>x</sub>、SPM 排出量算定範囲

## 4 . 事業の経緯と進捗

### ( 1 ) 事業の経緯

平成10年3月	都市計画決定
平成10年度	事業化
平成12年度	関係機関との協議・地元設計協議に着手
平成15年度	協議完了、幅杭設置
平成16年度	用地測量
平成17年度	用地買収着手
平成18年度～	用地買収推進



( 2 ) 当初の予定

まつもと松本拡幅事業は、まつもと松本市内の交通混雑の緩和や交通安全の確保、地域の活性化の支援を目的として、現道拡幅整備を進めています。

( 3 ) 現在の状況

全体事業費	約 1 6 2 億円
うち用地費	約 9 9 億円
執行済み額	約 2 4 億円 (約 15%)
うち用地費	約 7 億円 (約 8%)
残事業費	約 1 3 8 億円

本事業区間は 1 . 6 k m であり、整備効果を早期に発現するため、主要渋滞ポイントである なぎさ渚一丁目交差点周辺から、用地買収を進めてきております。

平成 1 5 年度に地元設計協議の合意が得られ、平成 1 7 年度より用地買収を推進しており、早期工事着手を目指しております。

## 5 . 費用対効果

### B / C 【全体事業】

路線名	一般国道 19 号
事業名	松本拡幅
延長	L = 1 . 6 km

### 便益

(単位：億円)

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成 19 年度			
基準年における 現在価値(B)	371	1	1	374

### 費用

(単位：億円)

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成 19 年度		
基準年における 現在価値(C)	127	6	133

### 算定結果

費用便益比			
B / C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 ( B )}}{\text{費用の現在価値の合計 ( C )}}$	$= \frac{374 \text{ 億円}}{133 \text{ 億円}}$
	=	2 . 8	

注) 1 . 費用及び便益額は整数止めとする。

2 . 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 6 . 今後の対応方針（原案）

### （ 1 ）事業の必要性に関する視点

国道19号は、長野<sup>ながのけん</sup>県の骨格を形成する主要幹線道路であり、松本<sup>まつもと</sup>拡幅事業は2車線道路で松本市<sup>まつもと</sup>の中心市街地を通過しているため、慢性的な渋滞が発生しており、より一層の交通円滑化、安全性確保が必要とされています。

当事業区間は、松本<sup>まつもと</sup>都心環状道路の一部を担う路線であり、関連する県道や市道においても松本<sup>まつもと</sup>拡幅事業を前提とした整備計画が進行しています。また、当該事業化区間の一部は交通バリアフリー基本構想の準特定経路に位置づけられています。

費用対効果(B/C)は2.8であります。

### （ 2 ）事業進捗の見込みの視点

当事業は、現道拡幅のため地元設計協議に時間を要していたが、平成15年度に合意が得られ、平成17年度より用地買収に着手しています。

今後とも地元の理解を得ながら、事業を推進していきます。

### （ 3 ）対応方針(原案)

当事業は、継続が妥当と考えております。

当事業は、平成10年3月に都市計画決定された全区間(L=1.4km)のうち、渋滞損失時間が県平均の4.4倍に相当する区間が含まれる1.6km区間を最優先区間として事業化を行っております。

まずは、早期に整備効果を発現すべく、平面4車線の暫定型で交通容量の拡大を図ります。