

一般国道19号 塩尻北拡幅

(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 . 事業の必要性および効果	3
(1) 国道 1 9 号の交通混雑状況	3
(2) 交通安全性の状況	4
(3) 沿道環境の改善 (騒音)	5
(4) 沿道環境の改善 (CO ₂ 、NO _x 、SPM)	6
(5) 広域幹線道路網の必要性	7
(6) 所要時間の短縮	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

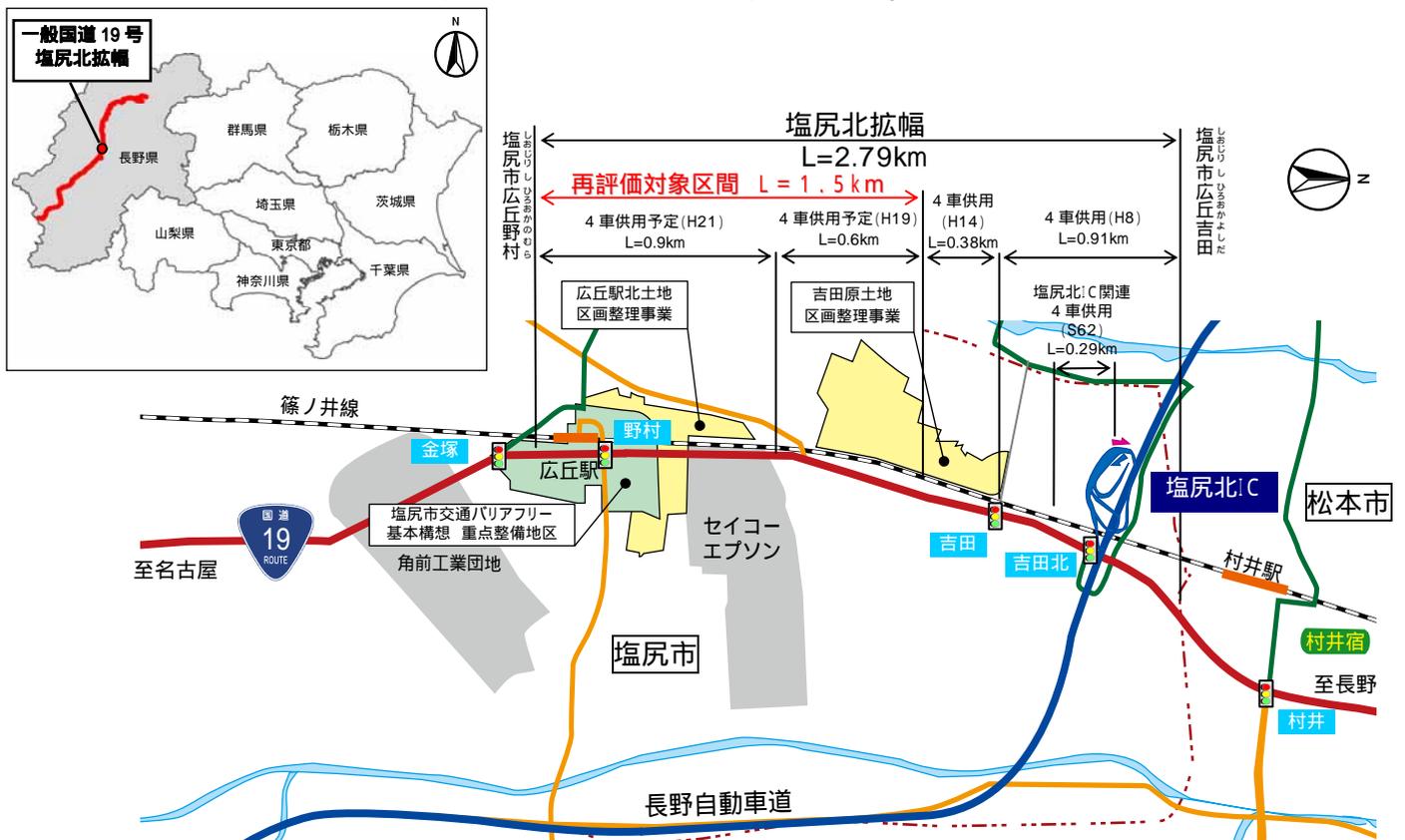
- ・ 塩尻市内の交通混雑の緩和及び交通安全の確保
- ・ 広域幹線道路網の形成

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。

長野国道管内である塩尻市高出～長野市西尾張部間（延長93.9kmうち4車線区間は8.6km）では、松本及び塩尻市内の交通渋滞対策として現道拡幅事業の促進のほか、災害発生が高い区間である生坂村～長野市間では、より安全な道路を目指した防災事業を促進しています。

塩尻市内では、都市交通の増加と市中心部に集中する道路網のため、市中心部を縦貫する国道19号は慢性的に渋滞が発生しています。

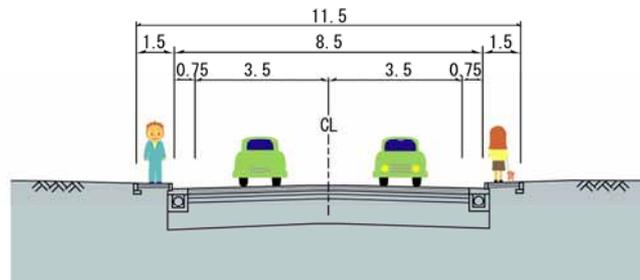
塩尻北拡幅事業は、この渋滞の緩和とともに、長野自動車道へのアクセス改善を含めた、広域幹線道路網の形成を図ることを目的として、昭和58年度より行なっている拡幅事業です。



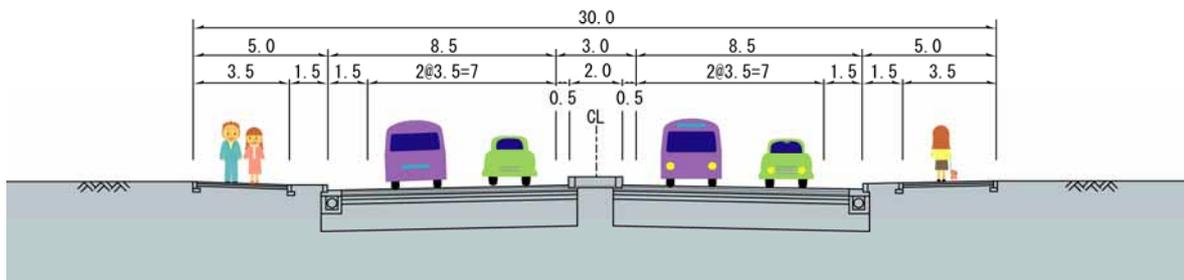
2. 計画の概要

- ・ 区 間 : 自) ながのけんしおじりしひろおかのむら 長野県塩尻市広丘野村
至) ながのけんしおじりしひろおかよしだ 長野県塩尻市広丘吉田
- ・ 計画延長 : $L = 2.79 \text{ km}$
- ・ 標準幅員 : 30.0 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 : 201億円

現況横断面図 (単位: m)



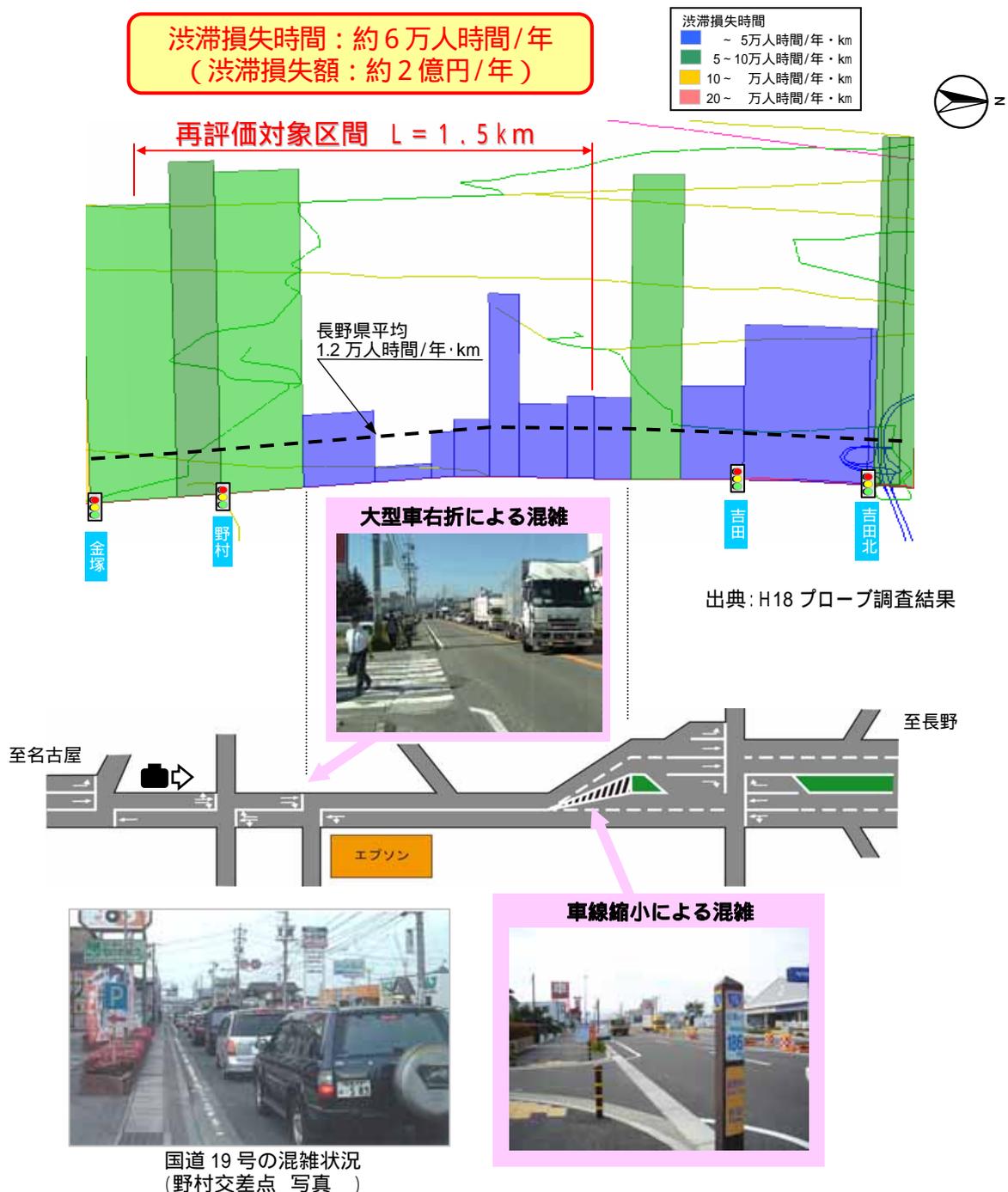
塩尻北拡幅標準横断面図 (単位: m)



3 . 事業の必要性及び効果

(1) 国道19号の交通混雑状況

国道19号は、^{まつもとし}松本市と^{しおじりし}塩尻市を南北に結ぶ主要道路であり、また沿道に工業団地および商業施設、交通施設があることから、1kmあたりの渋滞損失時間が県平均の7倍に相当する箇所が存在する、混雑の激しい路線となっております。

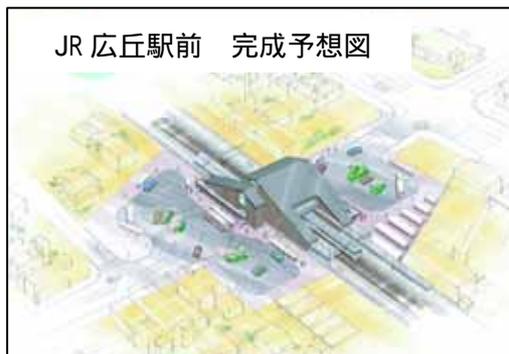
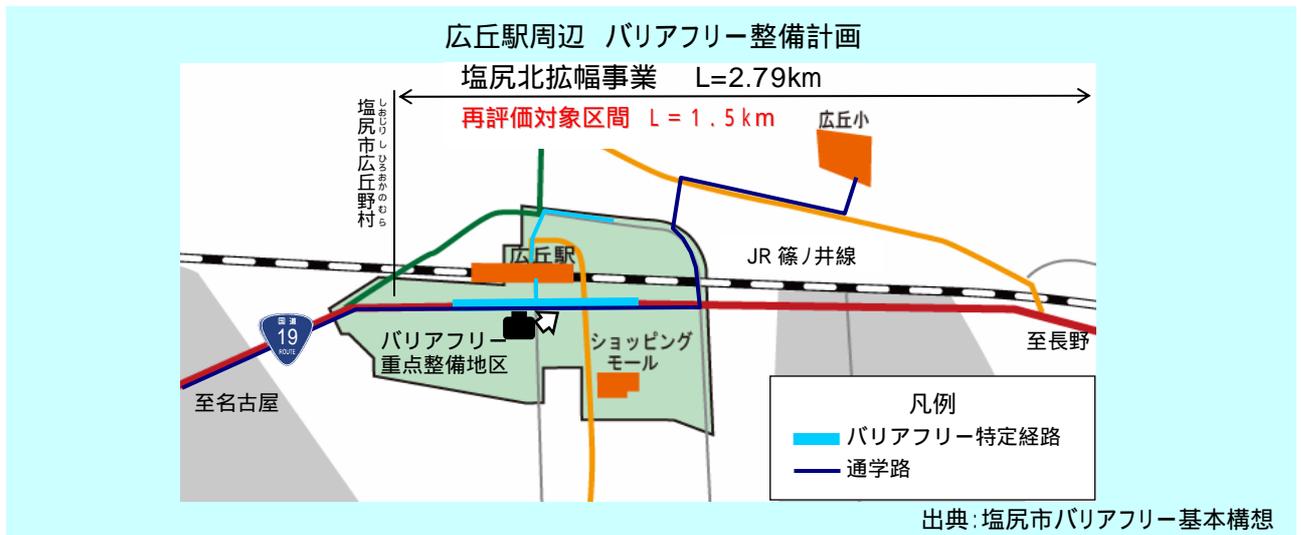


(2) 交通安全性の状況

塩尻市では、^{しおじりし} 広丘駅周辺地区の移動円滑化基本構想を策定しており、^{ひろおか} 国道 19 号を含む広丘駅周辺の道路が、これらをつなぐバリアフリー特定経路として設定されております。

しかしながら、現況の国道 19 号は歩道幅員が狭小であり、歩行通行のみならず、車道の通行に支障を来す状況にあります。

^{しおじりきた} 塩尻北拡幅の整備により、歩道幅員が 3.5m (歩行者の交通量が多い歩道において、車いす使用者がいつでもすれ違える幅員) となり、交通安全性および移動円滑性が確保されます。



狭い歩道上の児童を避けて、センターライン側に寄る大型車両



通学状況(広丘駅付近)

整備前

現在の幅員では、人がすれ違う程度しか幅員の余裕がないため、車いす等による移動は困難

1.50m

0.75m 0.75m

整備後

車いす使用者がいつでもすれ違える幅員を確保することから、高齢者および身体障害者等の移動の円滑化が図られる

3.50m

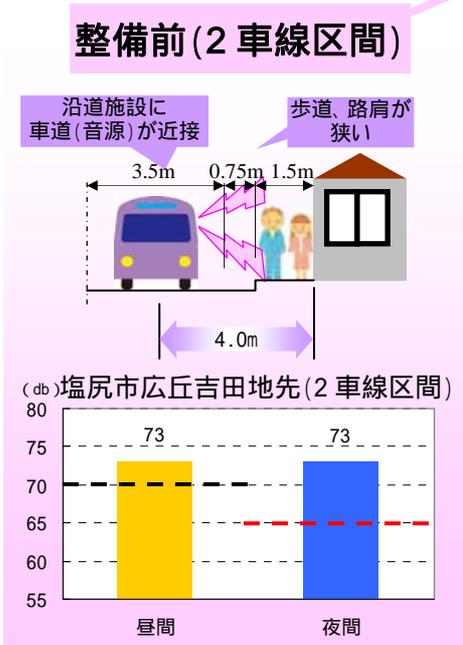
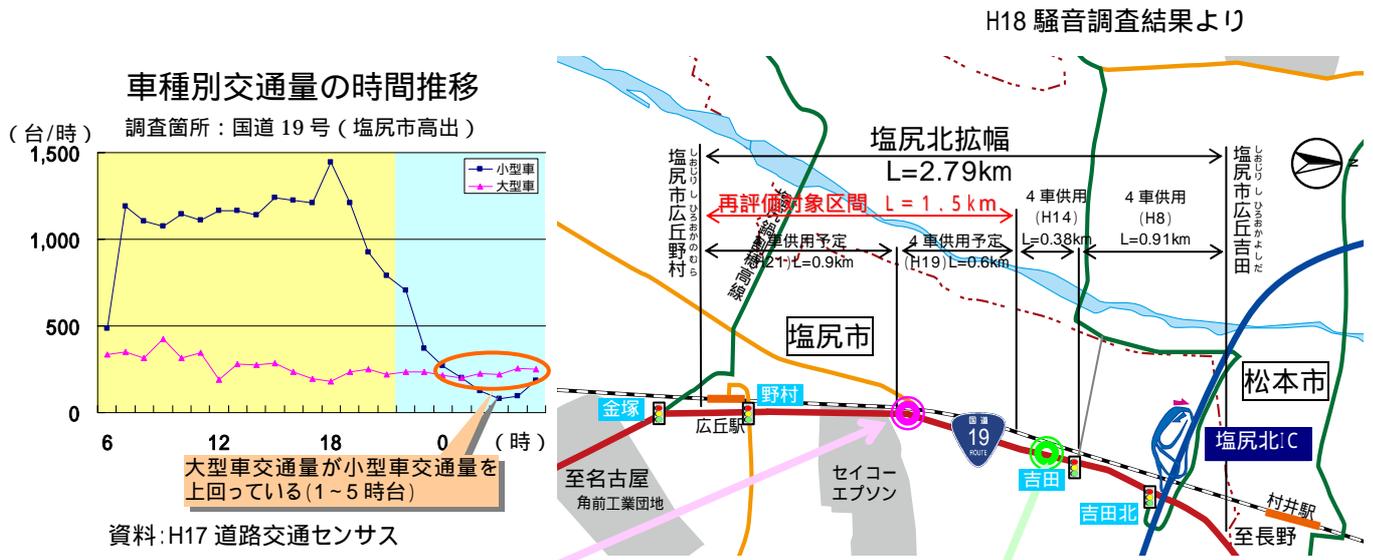
1.00m 1.00m 0.75m 0.75m

(3) 沿道環境の改善 (騒音)

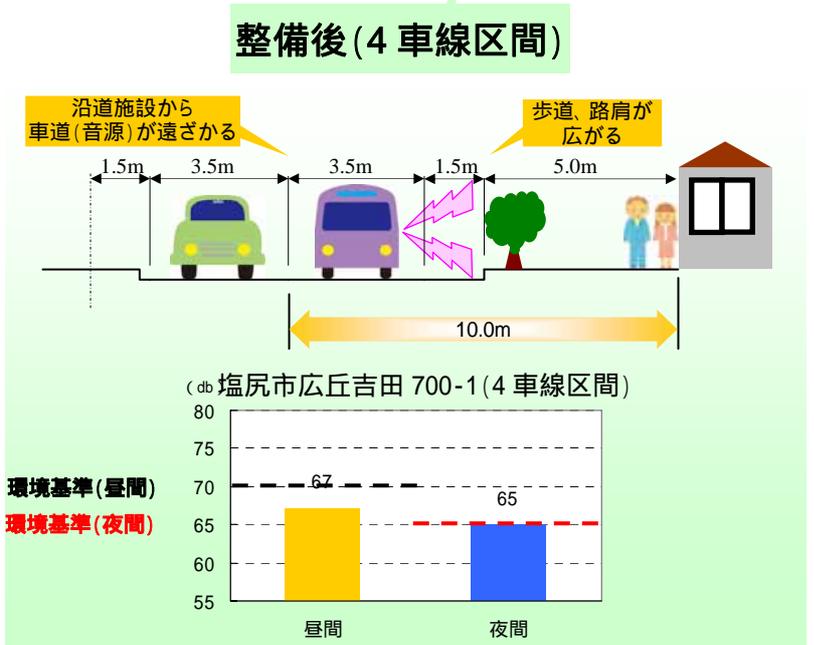
国道 19 号塩尻北拡幅の対象区間は、大型車は小型車に比べて交通量の時間変動が小さく、夜間 (22 時 ~ 6 時) では、小型車を上回る時間帯が存在します。

以上のことから、当該区間は騒音の影響を受けやすく、一部区間では環境基準を上回り、特に夜間の騒音値は顕著であり、早急な環境対策が必要です。

塩尻北拡幅の整備により、沿道施設から音源となる車道位置が遠ざかるため、騒音値は昼間 73 67(db)、夜間 73 65(db) と、環境基準をクリアし、沿道環境を改善します。



環境基準を超過



環境基準をクリア

出典: H18 騒音調査結果

(4) 沿道環境の改善(CO₂、NO_x、SPM)

塩尻北拡幅の整備により、CO₂、NO_x、SPMの年間排出量が削減されます。

塩尻北拡幅周辺の広範囲に及ぶ地域のCO₂の年間排出量は約1,600t -CO₂削減され、森林吸収面積で日比谷公園の約10倍に相当します。

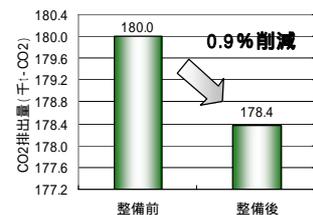
NO_xの年間排出量は約1.1t削減され、東京都を走行する大型車に換算すると約3,700台に相当します。

SPMの年間排出量は約0.1t削減され、ペットボトル約1,000本分に相当します。

CO₂・・・年間1,600t -CO₂(0.9%)削減

(森林約153haの二酸化炭素吸収量に相当)

(日比谷公園(約16ha)の面積の約10倍に相当) **約10倍**

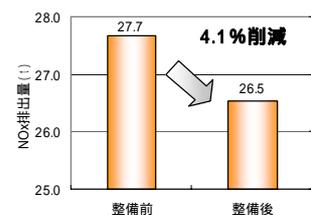


NO_x・・・年間1.1t (4.1%)削減

(東京都を走行する大型車に換算すると約3,700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_x排出量

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0.1t (3.8%)削減

(500mlペットボトル約1,100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

約1,000本

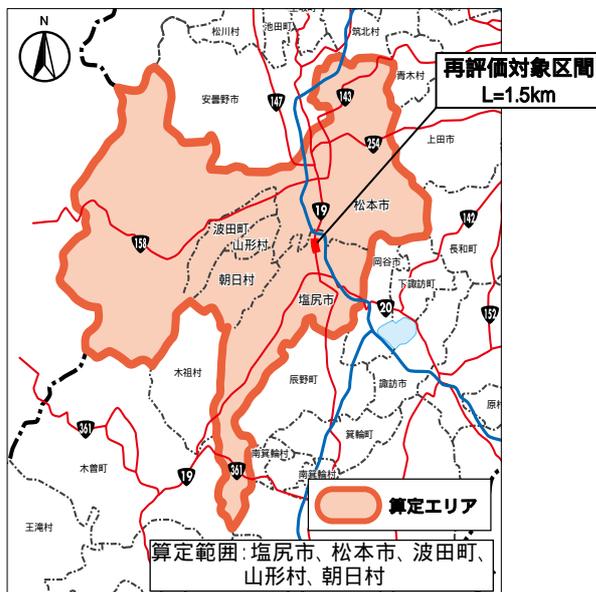
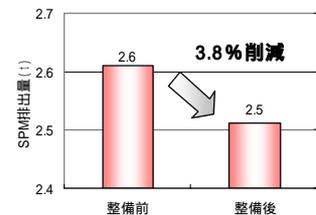


図 CO₂ 排出量算定範囲



図 NO_x、SPM 排出量算定範囲

(5) 広域幹線道路網の必要性

塩尻市が地域連携プロジェクトとして平成8年度よりすすめている「21世紀活力圏創造基本計画」では、高速道路や空港を活用した産業・物流拠点の整備を目指しています。

また、塩尻市都市計画マスタープランでは、国道19号は、沿道に工業団地を集積し、塩尻北IC周辺に流通拠点を設け、今後のさらなる産業活性化・物流促進を図ることを基本方針としています。

さらには、塩尻市高出から松本市にかけて、4車線の広域幹線道路として都市計画決定を受けています。

以上のことから、塩尻北拡幅の整備による、広域幹線道路の早期形成の必要性が高まっています。

地域連携プロジェクトにおける塩尻市の取り組み
(21世紀活力圏創造基本計画)

圏域名	構成市町村	基本計画の主な特徴等
長野県松本・塩尻地域	松本市、塩尻市、山形村	歴史と文化を活かした商都松本の活性化と高速道路や空港等を活用した産業・物流拠点の整備

出典：経済産業省 HP



塩尻市土地利用方針図

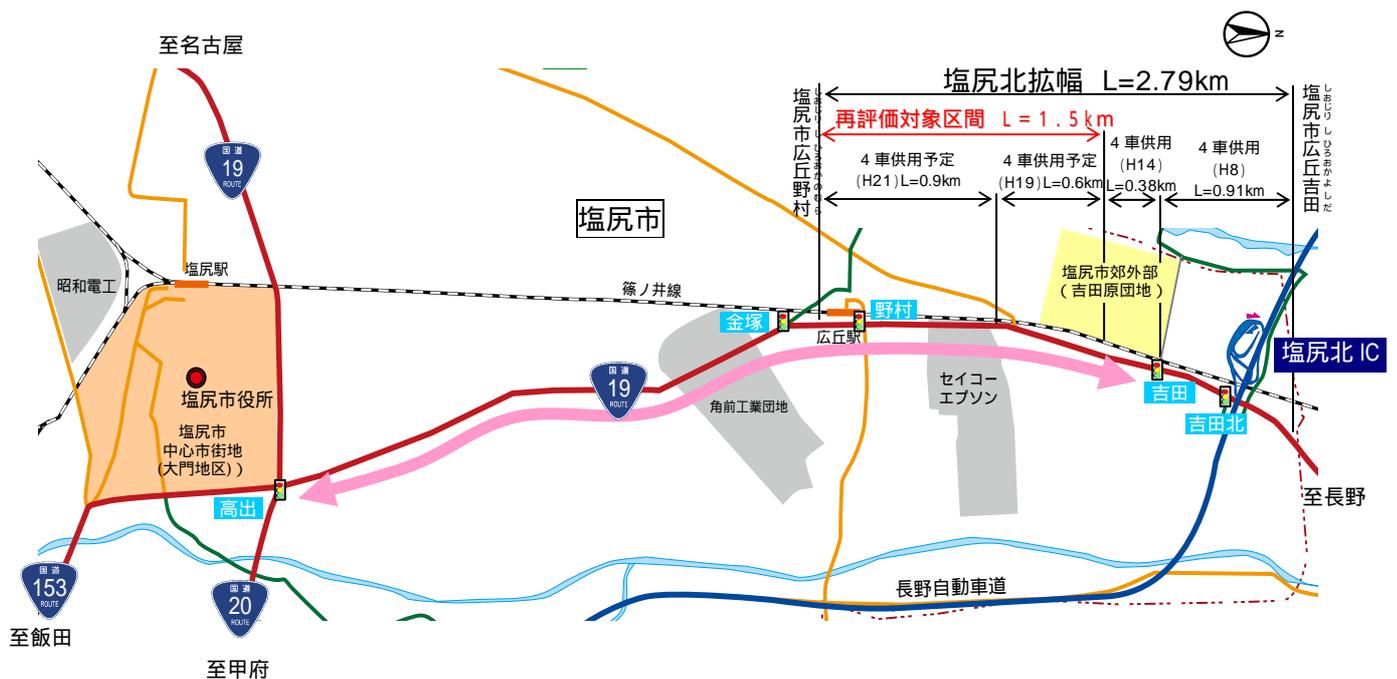
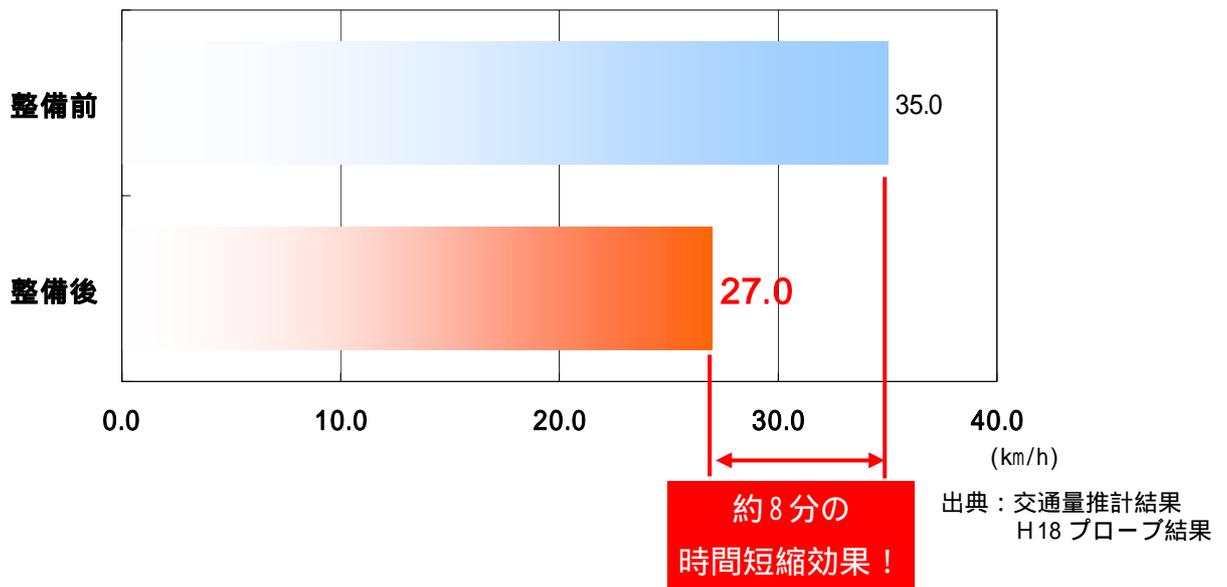
出典：塩尻市都市計画マスタープラン

(6) 所要時間の短縮

塩尻北拡幅の整備により、国道19号の交通容量が拡大することで、交通混雑の緩和が実現します。

特に、所要時間については、塩尻市郊外部(吉田原団地)から塩尻市中心市街地(大門地区)までの所要時間が約8分短縮され、通勤時等の速達性および定時性が確保されます。

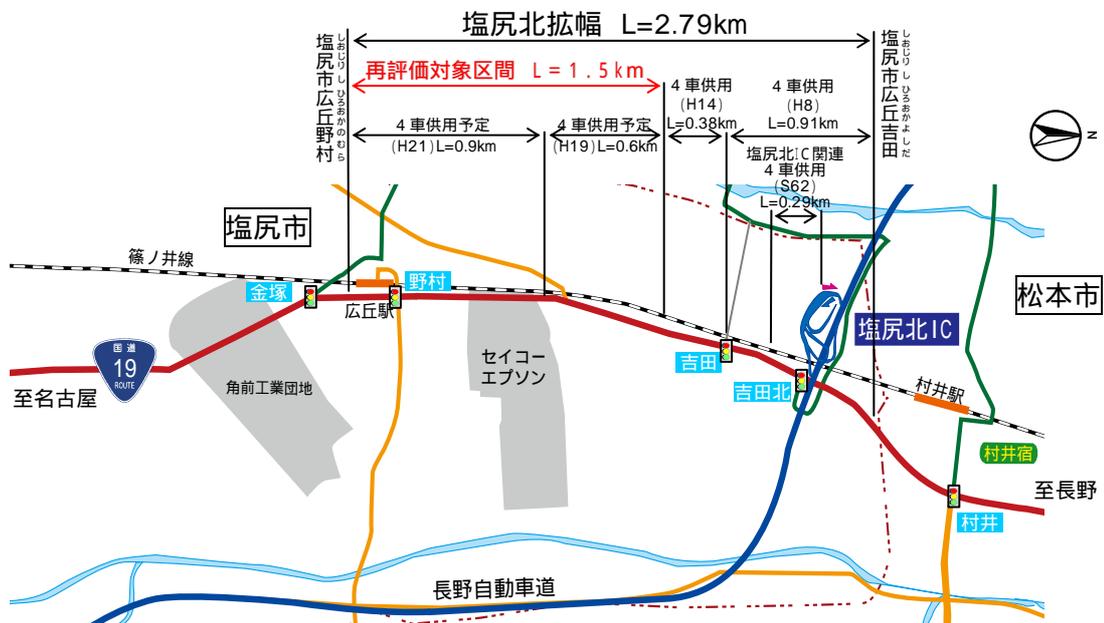
所要時間の短縮効果
(吉田原団地～大門地区)



4 . 事業の経緯と進捗

(1) 事業の経緯

昭和 5 5 年度	都市計画決定
昭和 5 8 年度	事業化 (L = 0 . 9 2 k m)
昭和 6 2 年度	塩尻北 I C 関連の L = 0 . 2 9 k m を 4 車線で供用
平成 元年度	事業化区間の延伸 (L = 0 . 3 7 k m)
平成 6 年度	事業化区間の延伸 (L = 1 . 5 k m)
平成 8 年度	昭和 5 8 年度事業化区間 (塩尻北 I C 関連を 含む) L = 0 . 9 1 k m を 4 車線で供用
平成 1 4 年度	平成元年度事業化区間 L = 0 . 3 8 k m を 4 車線で供用
平成 1 9 年度	用地買収促進、工事推進、 一部供用予定 L = 0 . 6 k m



(2) 当初の予定

塩尻北^{しおじりきた}拡幅は、塩尻^{しおじり}市内の交通混雑の緩和および交通安全の確保、広域幹線道路網の形成を目的として、整備効果を勘案しながら、優先順位の高い区間から順次、4車拡幅を進めています。

(3) 現在の状況

全体事業費	約201億円
うち用地費	約104億円
執行済み額	約179億円(約89%)
うち用地費	約97億円(約93%)
残事業費	約22億円

本事業区間は2.79kmであり、周辺地域の整備状況に併せ整備効果を早期に発現するため、順次整備を進めてきております。

まずは、長野^{ながの}自動車道塩尻北^{しおじりきた}ICへのアクセス改善を目的として、平成8年度に4車供用(L=0.91m)を行っております。その後、順次供用区間を延伸し、平成21年度には、全線供用する予定であります。

現在、塩尻^{しおじり}市内の交通基盤の強化を図るべく、塩尻北^{しおじりきた}拡幅の整備を予定通り進めております。

5 . 費用対効果

B / C 【全体事業】

路線名	国道 19 号
事業名	塩尻北拡幅
延長	L = 1 . 5 k m

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)	2 4 7	1 6	1 0	2 7 3

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)	8 4	7	9 2

算定結果

費用便益比			
B / C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	=
		$\frac{273 \text{ 億円}}{92 \text{ 億円}}$	
		= 3 . 0	

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

再評価対象区間は、慢性的な渋滞が発生し、未供用区間内には騒音値が夜間要請限度を上回る箇所が存在します。

また、国道19号に面している^{ひろおか}広丘駅前整備事業が平成21年度に完了する予定であり、長野自動車塩尻北ICとともに、当該地域の広域的ネットワークを形成します。

費用対効果(B/C)は3.0であり、投資効果が期待できます。

（ 2 ）事業進捗の見込みの視点

昭和58年度、平成元年度事業化区間に対し4車整備が完了しています。平成6年度事業化区間に対し一部の4車線整備が今年度完了する予定です。

今後、平成6年度事業化区間の残工区についても、用地買収、工事を推進し、^{ひろおか}広丘駅前整備事業に合わせ平成19年度には600m供用するなど平成20年代半ばの開通予定を前倒しし、平成21年度全線4車線供用を目指し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。

今後も引き続き、用地買収、工事の促進を図り平成21年度の全線供用を目指し事業を推進していきます。