

(再評価)

資料 4 - 4 - ①  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成23年度第2回)

# 一般国道19号 松本拡幅

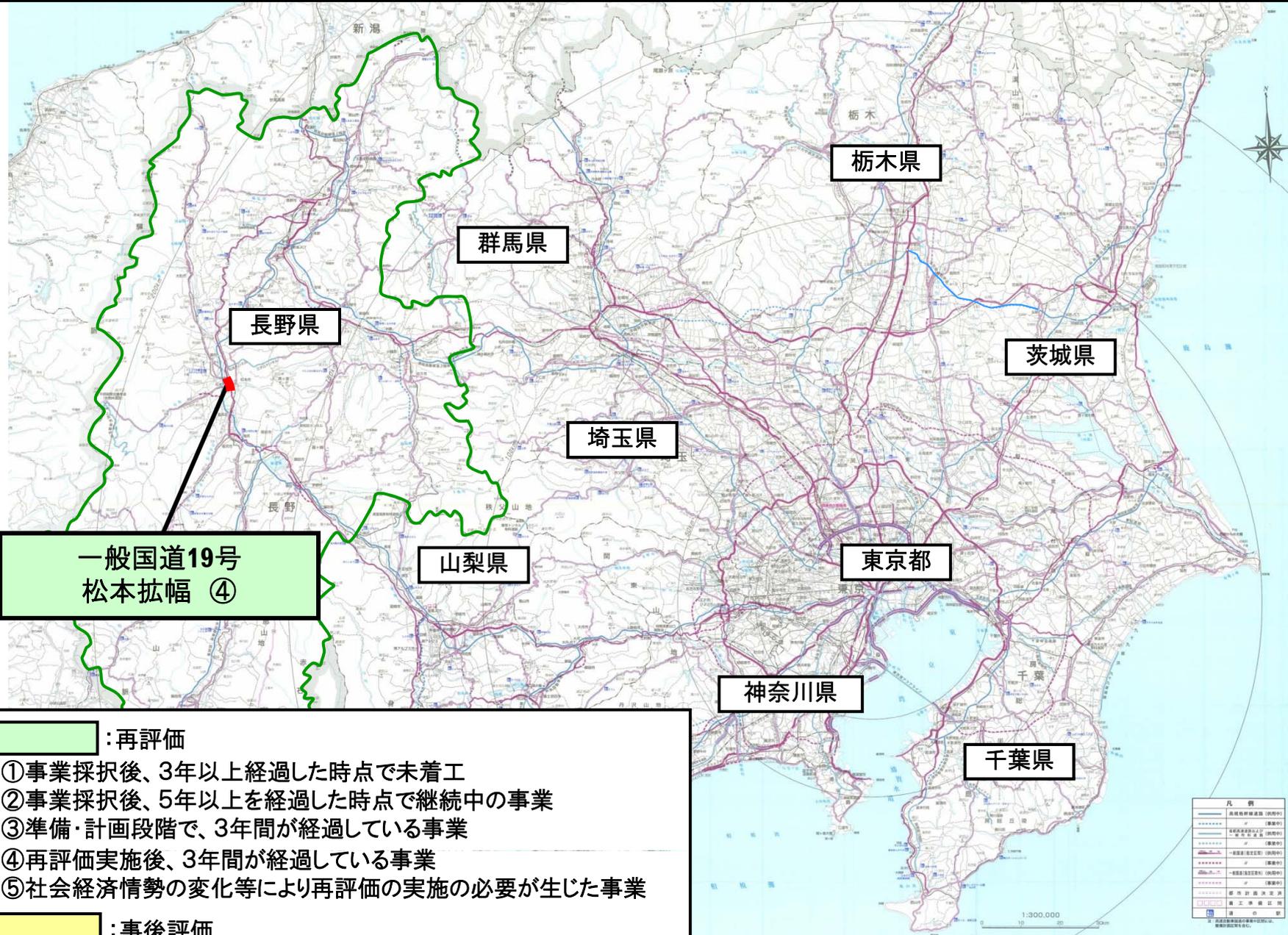
平成23年8月11日

国土交通省 関東地方整備局

# 目 次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	4
4. 事業の必要性に関する視点	6
5. 費用対効果	10
6. 事業進捗の見込みの視点	15
7. 今後の対応方針(原案)	16

# 1. 位置図



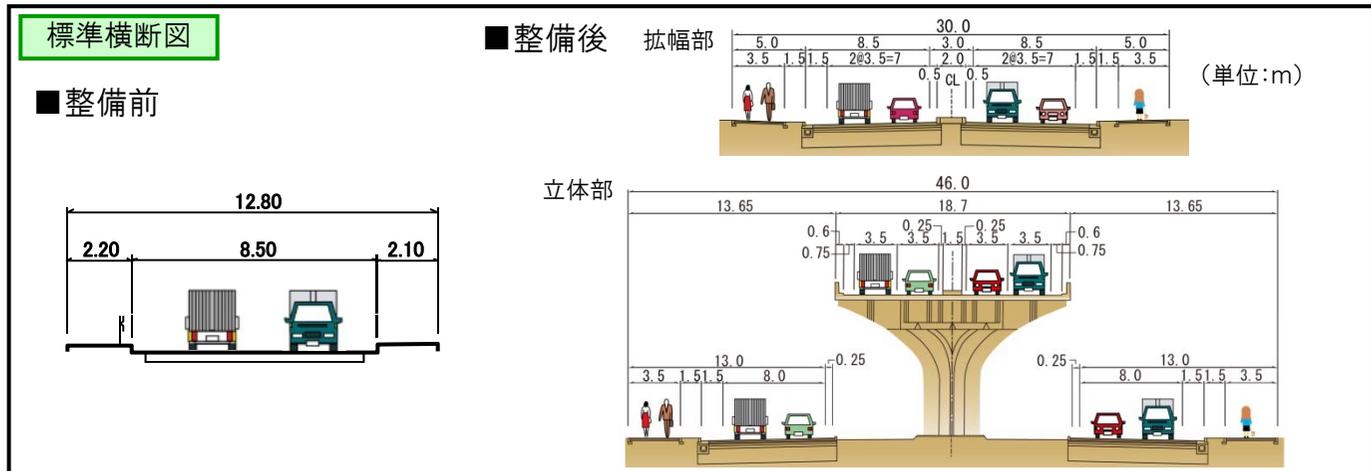
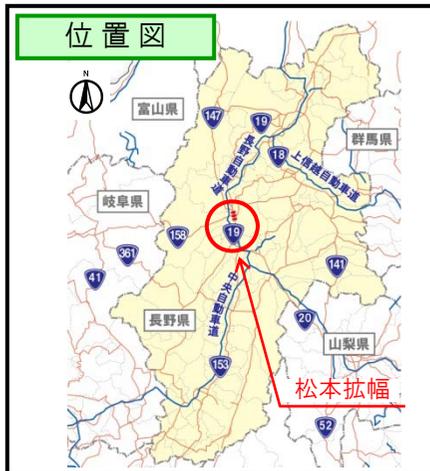
# 2. 事業の目的と計画の概要

## (1) 目的

- ・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

## (2) 計画の概要

区 間	：自) 長野県松本市渚 至) 長野県松本市宮渚本村
計画延長	：1.6km
幅 員	：拡幅部 30.0m 立体部 32.0～46.0m
道路規格	：第4種第1級
設計速度	：60km/h
車線数	：4車線
事業化	：平成10年度
事業費	：約170億円
計画交通量	：24,500～41,100台/日



## 2. 事業の目的と計画の概要

### (3) 国道19号の交通特性

- ・国道19号の交通特性は、松本市周辺地域内を往来する内々交通と、松本市周辺地域のどちらかを起終点とする内外交通が多く、全体の約91%を占めている状況。

国道19号現道の主な交通特性

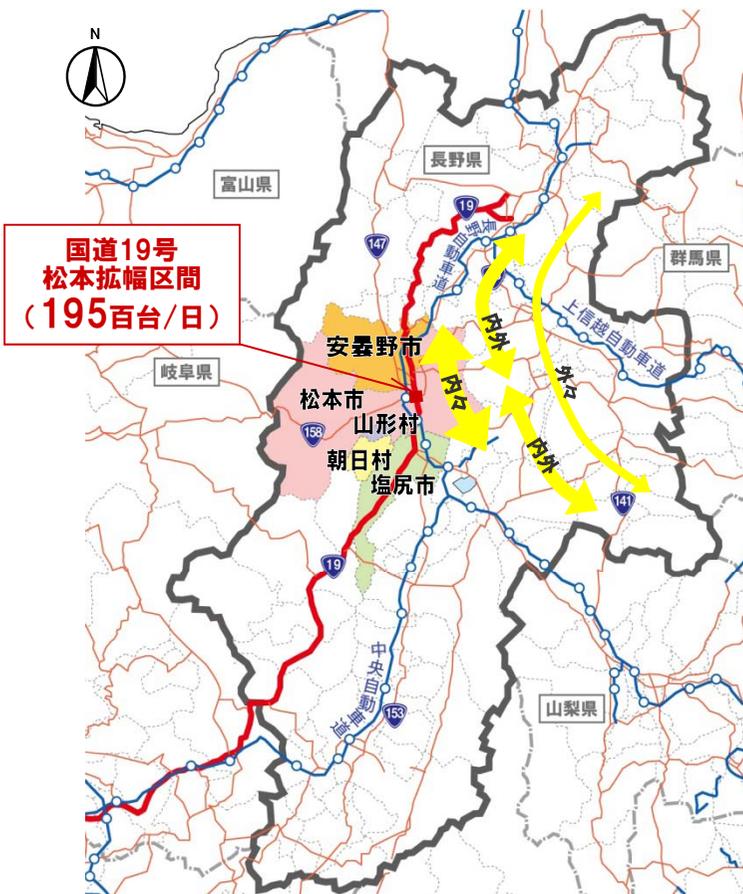


表 国道19号現道のOD内訳

国道19号のOD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	119	61%
周辺地域 ⇄ 松本市	75	39%
周辺地域 ⇄ 安曇野市	34	17%
周辺地域 ⇄ 塩尻市	9	5%
周辺地域 ⇄ 山形村	1	1%
周辺地域 ⇄ 朝日村	0	0%
周辺地域とその他の地域(内外)	59	30%
周辺地域 ⇄ その他県内	53	27%
周辺地域 ⇄ 他県	6	3%
通過交通(外々)	16	8%
合計	195	100%

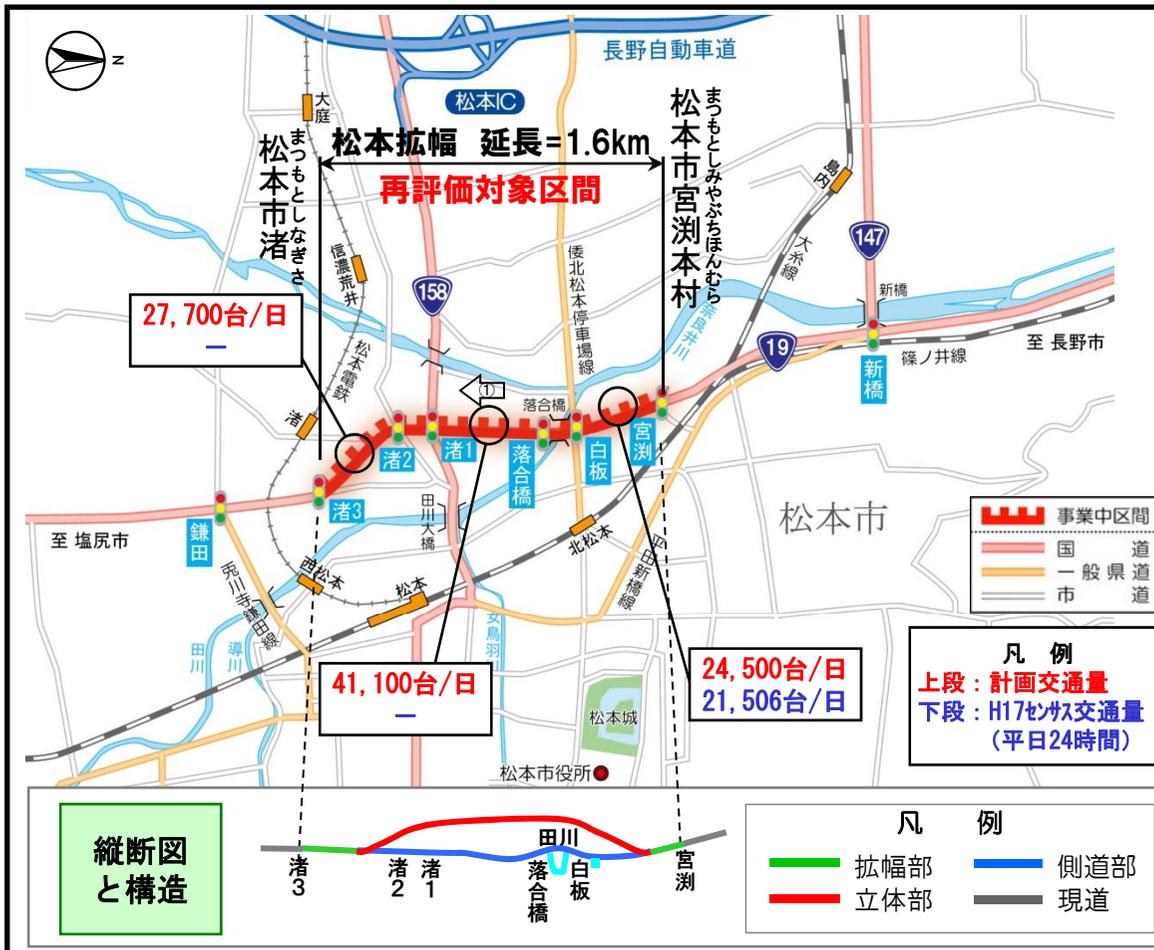
松本市周辺地域内を往来する内々交通と、松本市周辺地域のどちらかを起終点とする内外交通が多い。  
→約178百台/日(91%)

※周辺地域とは当該事業が通過する地域及び隣接する地域の安曇野市、塩尻市、山形村、朝日村  
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

# 3. 事業進捗の状況

## ・事業の経緯

- 平成10年3月 : 都市計画決定 [松本市渚～松本市宮渚本村]
- 平成10年度 : 事業化、関係機関との協議に着手
- 平成12年度 : 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
- 平成23年度～ : 一部工事着手



国道19号の状況



①国道19号渚一丁目交差点の状況

# 3. 事業進捗の状況

## ■ 周辺状況

・松本拡幅周辺は、大型商業施設や店舗、小学校等が立地し、市街地化されている。

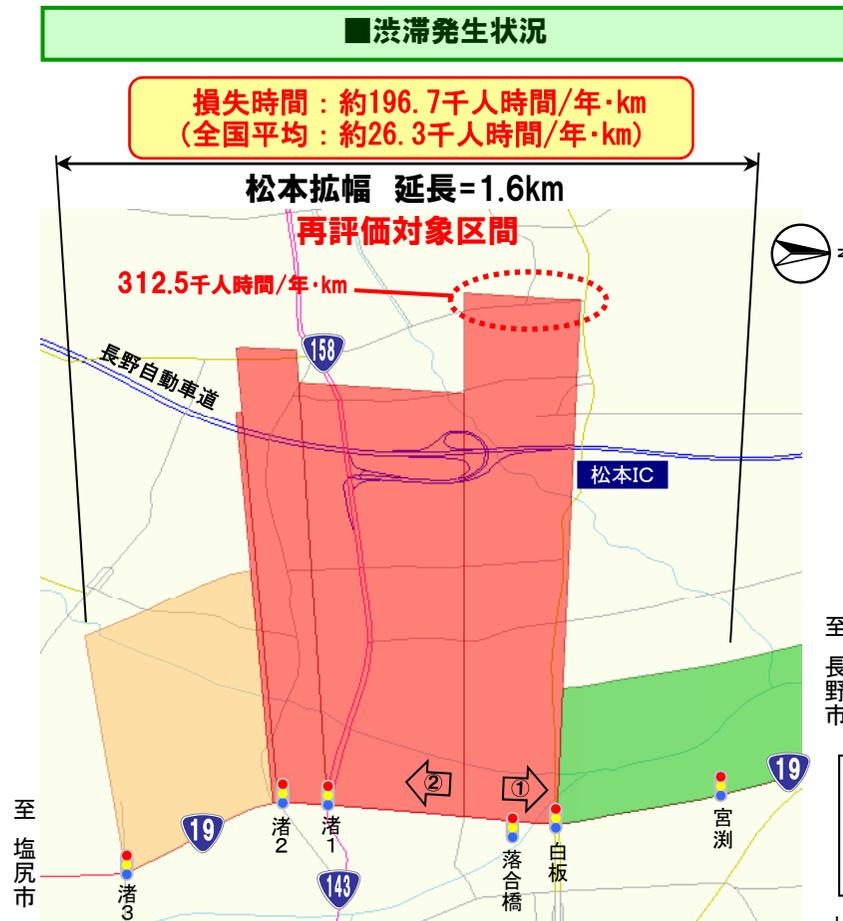


◎日本スペースイメージング株式会社、デジタル・アース株式会社、◎Google™  
この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図25000(空間データ基盤)及び数値地図50mメッシュ(標高)を使用したものである。(承認番号 平19総使 第87号)

# 4. 事業の必要性に関する視点

## (1) 国道19号の渋滞状況

- 再評価対象区間に該当する国道19号は、渚一丁目交差点(国道143号・158号と接続)及び白板交差点(県道倭北松本停車場線と交差)が主要渋滞ポイントとなっており、慢性的な交通混雑が発生。
- 国道19号現道の損失時間は約196.7千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約7倍となっている。
- 松本拡幅の整備により、国道19号の交通の円滑化が図られ渋滞緩和が見込まれる。



至  
長野市



出典：H21民間プローブデータ

**■ 交通状況**



①白板交差点～宮淵交差点 (H23. 6. 14撮影)



②渚一丁目交差点～白板交差点 (H23. 6. 13撮影)

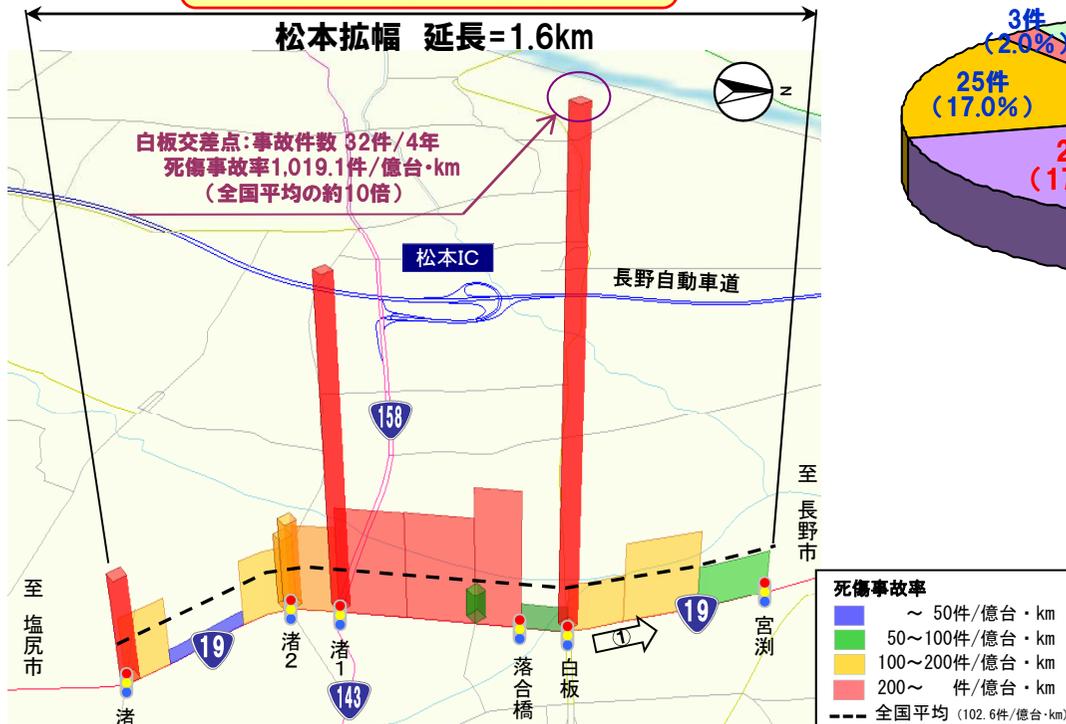
# 4. 事業の必要性に関する視点

## (2) 国道19号の交通事故状況

- ・ 国道19号現道の死傷事故率(275.9件/億台・km)は、全国平均(102.6件/億台・km)の約3倍である。
- ・ 特に、白板交差点の死傷事故率は、1,019.1件/億台・kmと全国平均の約10倍となっている。
- ・ 追突事故が全体の約5割発生している。また、国道19号現道は歩道が狭い状況。
- ・ 松本拡幅の整備により、交通の円滑化による交通事故の減少、歩行空間の安全・快適性の向上が見込まれる。

### ■交通事故発生状況

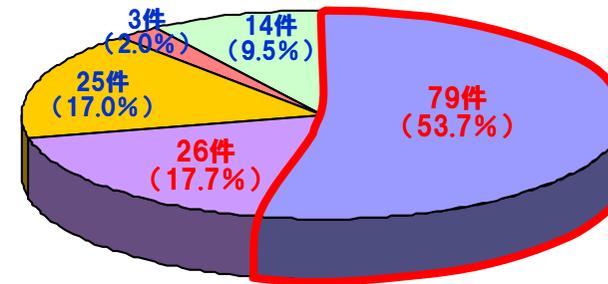
死傷事故率：約275.9件/億台・km  
(全国平均：約102.6件/億台・km)



出典：H18-21交通事故総合データベース

### ■国道19号の事故類型(H18-H21合計)

■ 車両相互: 追突 ■ 車両相互: 右折 ■ 車両相互: 出会い頭  
■ 人対車両 ■ その他



車両相互の追突の事故が多く、全体の約5割を占める。  
(147件中79件発生)

出典：交通事故総合データ(H18-H21)



①歩道狭隘区間の利用状況 (H23.6.14撮影)



# 4. 事業の必要性に関する視点(残工事の概要)

## (4) 残工事の概要

- 用地取得進捗率は約20%。
- 現在、工事は未着手。



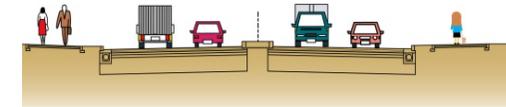
工事	① 拡幅部	② 立体部	① 拡幅部
用地	下り線側 上り線側	下り線側 上り線側	下り線側 上り線側

< 凡 例 >

- : 工事未着手、用地未取得
- : 用地取得済み

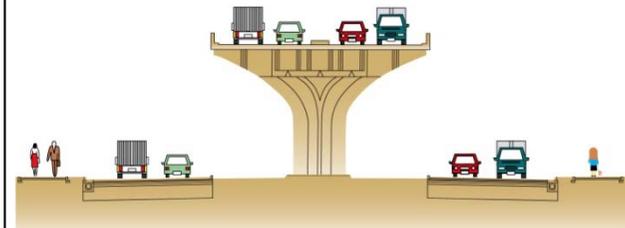
### ① 拡幅部

< 主な工事内容 > 舗装工



### ② 立体部

< 主な工事内容 > 橋梁上部工、下部工、側道工、擁壁工



## 5. 費用対効果(事業費変更)

### 【事業費変更の要因】

- ① 電線共同溝の設置により、工事費が増額 …………… (約8.5億円増)  
 ② 排水計画の見直しにより、工事費が減額 …………… (約0.5億円減)

合 計 約8.0億円増

	項目	事業費変更の要因	増減額
①	電線共同溝の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>第6期無電柱化推進計画(H21~H25)において、道路管理者と電線管理者が協議し、地方公共団体と調整した結果、松本拡幅区間1.6kmの無電柱化が第6期無電柱化実施予定箇所として合意されたために、電線共同溝設置のための費用を追加する。</li> </ul>	△計約8.5億円増
②	排水計画の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>従来は、大型排水路を設置し排水する計画としていた。</li> <li>松本市が施工する「雨水幹線整備」へ道路排水を行うよう見直すことで、大型水路が不要となり、コスト縮減が今後の詳細設計の中で見込まれる。</li> </ul>	▲計約0.5億円減
	合計		約8.0億円増

# 5. 費用対効果(事業費変更)

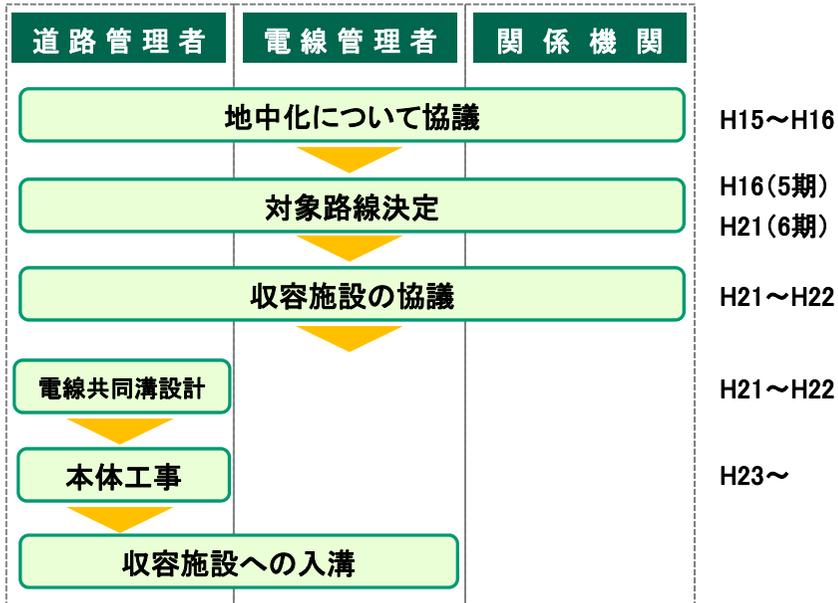
## ■事業費変化の要因①:【増額】電線共同溝の設置

- 国土交通省ではS61年度から、安全で快適な通行区間の確保(バリアフリー重点整備地区内の整備)、都市災害の防止(緊急輸送道路としての役割)、都市景観の向上、情報通信ネットワークの信頼性の向上を目的とし、無電柱化を推進。
- 当該地域において、電線管理者との協議が完了し、第6期無電柱化推進計画(H21~H25)において、松本拡幅区間の無電柱化を合意。

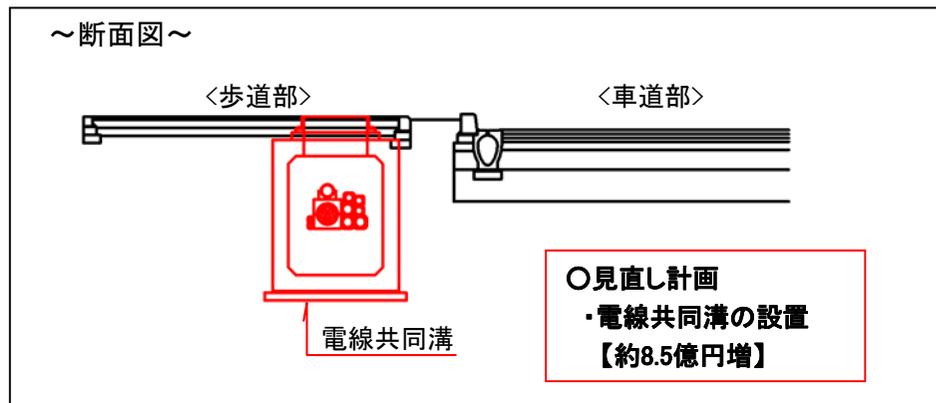
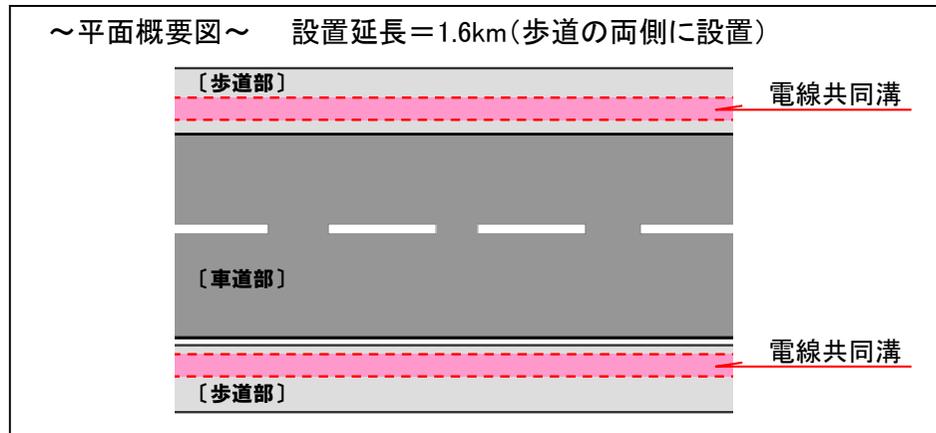
### <電線共同溝事業経緯>

- ・S61~H10 電線類地中化計画(1~3期)
  - ・H7 電線共同溝の整備等に関する特別措置法の施行
  - ・H11~H15 新電線類地中化計画(4期)
  - ・H16~H20 無電柱化計画(5期)
    - ※H17.3 松本市交通バリアフリー基本構想策定(松本拡幅は準特定経路区間)
    - ※H20.4 松本市景観計画施行(松本拡幅は中心都市景観区域に含まれる)
  - ・H21~H25無電柱化に係わるガイドライン(6期)
    - ※電線管理者、関係機関協議を経て第6期地中化計画で実施予定を合意
- なお、第4期から国の施策として「同時整備」を推進している。

### <電線共同溝設置のフロー>



### [概要図]



# 5. 費用対効果(事業費変更)

## ■事業費変化の要因②:【減額】排水計画の見直し

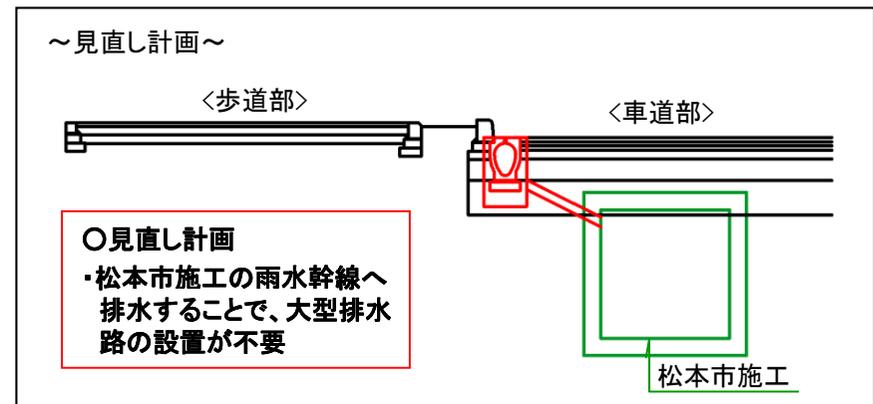
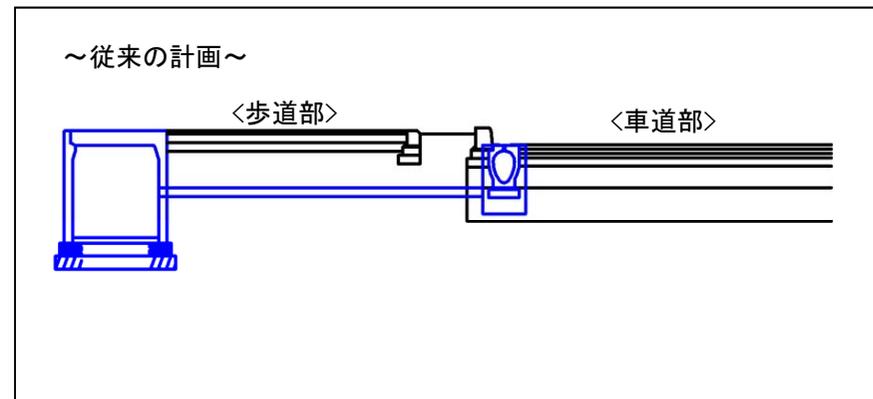
○松本拡幅区間の排水計画の見直しにより、道路排水施設が軽減し、コスト縮減が今後の詳細設計の中で見込まれる。

○排水計画の見直しにより、工事費が減額。【コスト縮減見込額 0.5億円減】

### ＜コスト縮減の取り組み＞

- ・従来の排水計画は、大型排水路を設置し従前の機能と拡幅される道路の排水について、国が全て行う計画としていた。
- ・松本市が施工する「雨水幹線整備」へ道路排水を行うように見直すことで、大型水路が不要となり、コスト縮減が今後の詳細設計の中で見込まれる。

〔断面概要図〕



## 5. 費用対効果(計算条件)

### ■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。

### ■計算条件

・ 基準年次	: 平成23年度	[参考: 前回評価(H19)] 平成19年度
・ 供用開始年次	: 平成33年度	平成29年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	供用後40年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサ	平成11年度道路交通センサ
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・ 計画交通量	: 24,500~41,100 [台/日]	59,700 [台/日]
・ 事業費	: 約170億円	約162億円
・ 費用便益比(B/C)	: 1.9	2.8

# 5. 費用対効果

## ■ 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)
	258億円	9.5億円	0.44億円	268億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	139億円		5.6億円	145億円	
					1.9

## ■ 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)
	258億円	9.5億円	0.44億円	268億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	90億円		5.6億円	96億円	
					2.8

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

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。

基準年：平成23年度

# 6. 事業進捗の見込みの視点

- ・松本拡幅の用地取得率は約20%。
- ・平成15年度に地元設計協議の合意が得られ、平成17年度より用地着手しているが、地権者との用地交渉が難航しており、用地取得率が伸び悩んでいる。
- ・平成23年度内に一部区間の改良工事に着手予定。
- ・今後も、用地取得に係わる問題を早期に解決し、引き続き、早期の完成に向けて事業促進を図る。

## ■ 事業の計画から完成までの流れ（松本拡幅）

年 度		H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
都市計画決定												前回再評価				今回再評価									
事業化																									
調査・測量・設計			測量	設計	設計	設計	設計	設計	測量			設計 地質	設計	設計	設計	設計	設計	設計							
主な関係協議			関係 機関 協議	関係 機関 協議	地元 公安 協議	地元 公安 協議	地元 公安 協議	地元 協議									河川 協議	河川 協議							
事業化 区間 1.6km	用地 取得									用地 着手	6%	11%	11%	17%	20%									完了 予定	
	埋文 調査																								
	工事															改良	改良	改良	改良	舗装 暫定 供用	改良	橋梁 改良	橋梁 改良	立体化 改良	立体化 舗装 供用 予定

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である  
 ※平成23年3月末現在、用地取得率：面積ベース

## 7. 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19号現道の損失時間(約196.7千人時間/年・km)は、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約7倍である。
- ・ 国道19号現道の死傷事故率(275.9件/億台・km)は、全国平均(102.6件/億台・km)を約3倍である。
- ・ 松本地域(国宝松本城)の観光客数は増加傾向にあり、長野県の観光振興基本計画等において、インターチェンジから主要観光地へのアクセスを向上させる道路網の整備が推進されている。
- ・ 費用対効果(B/C)は1.9。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・ 松本拡幅の用地取得率は、前回再評価時約6%(H19.3末現在)から約20%(H23.3末現在)に増加。
- ・ 今後、用地の取得を推進するとともに、引き続き、早期完成に向けて事業促進を図る。

### (3) 都道府県・政令市からの意見

- ・ 長野県知事の意見：一般国道19号松本拡幅の整備により、慢性的な交通渋滞の緩和や安全性・快適性の向上、観光や地域産業の活性化などに大きな効果があるものと期待しています。事業継続を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。

### (4) 対応方針(原案)

- ・ 事業継続とする。
- ・ 松本拡幅の整備は、交通渋滞の緩和、歩行区間の安全・快適性の向上、自転車利用環境の改善、地域産業の支援(観光)等の観点からも、整備の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。