

(再評価)

資料2-6-①

関東地方整備局
事業評価監視委員会

(平成23年度第8回)

一般国道158号 松本波田道路

平成23年12月20日

国土交通省 関東地方整備局

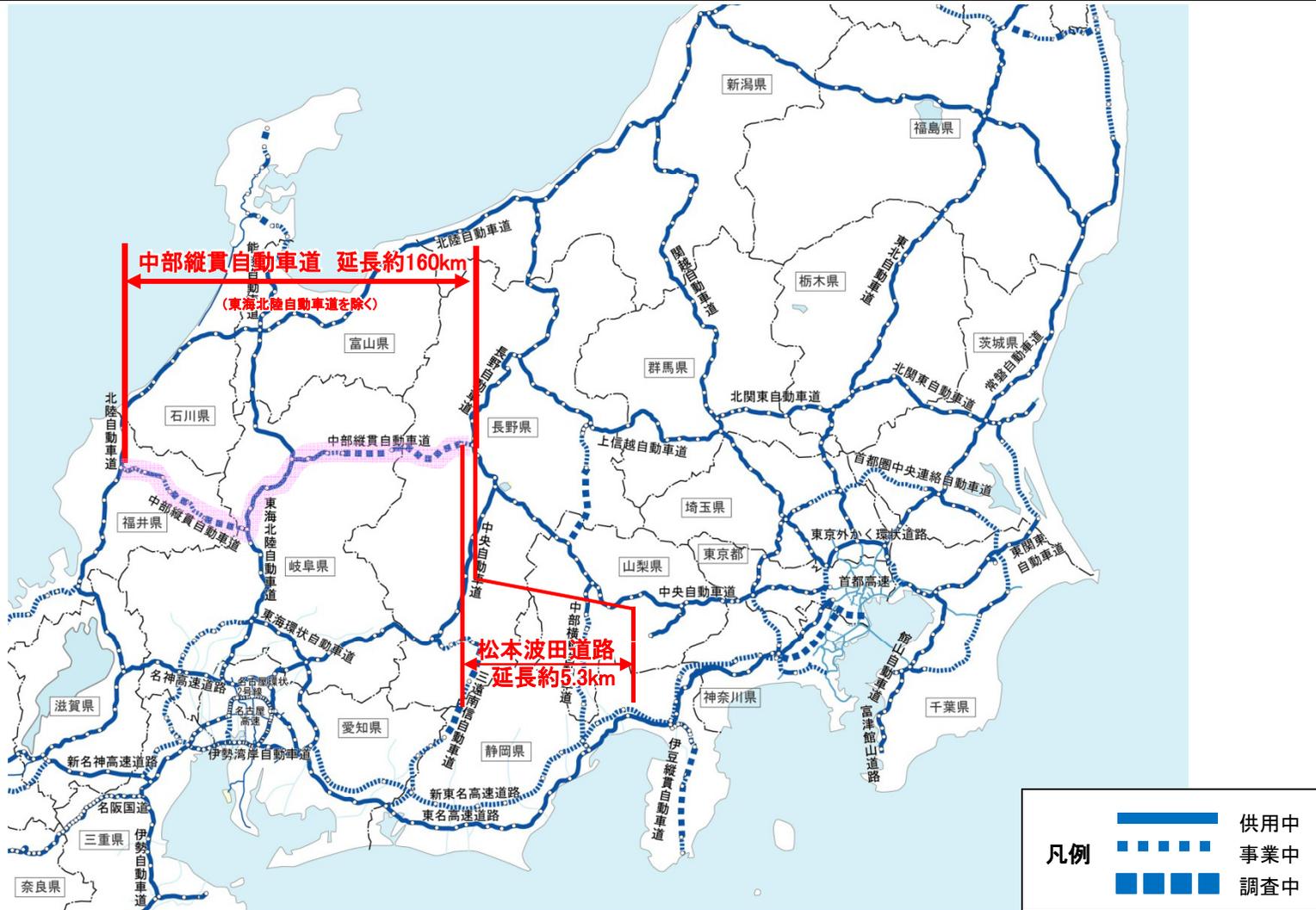
目 次

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	5
4. 事業の必要性に関する視点	7
5. 費用対効果	15
6. 事業進捗の見込みの視点	17
7. 今後の対応方針(原案)	18

2. 事業の目的と計画の概要(中部縦貫自動車道)

■ 中部縦貫自動車道の概要

- ・ 松本波田道路を含む中部縦貫自動車道は、日本列島の中央部を東西に結ぶ延長約160kmの高規格幹線道路である。
- ・ 中部縦貫自動車道は、長野自動車道・東海北陸自動車道・北陸自動車道を結び、中部・北陸地方の広域ネットワークを形成。



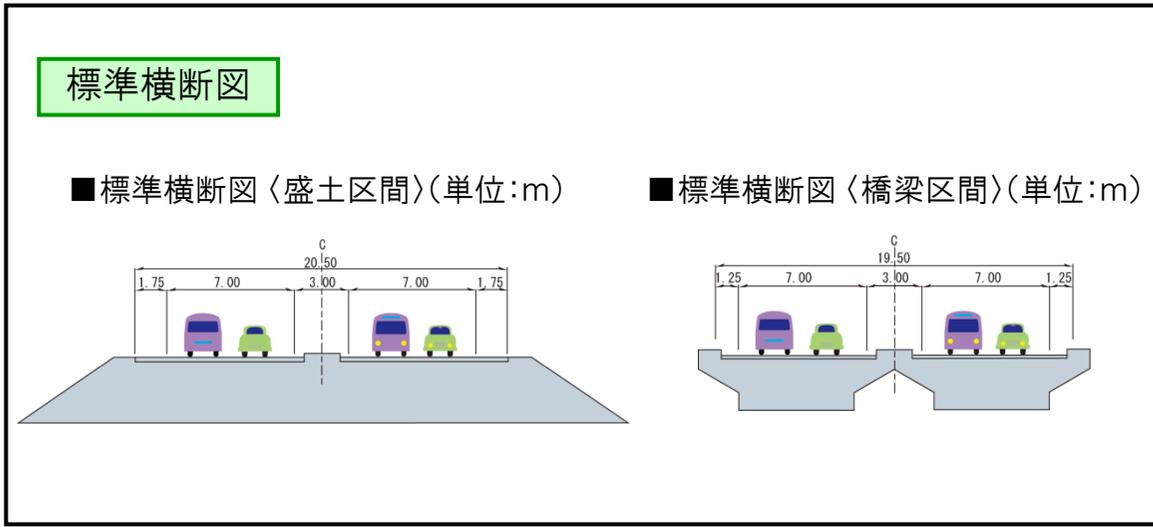
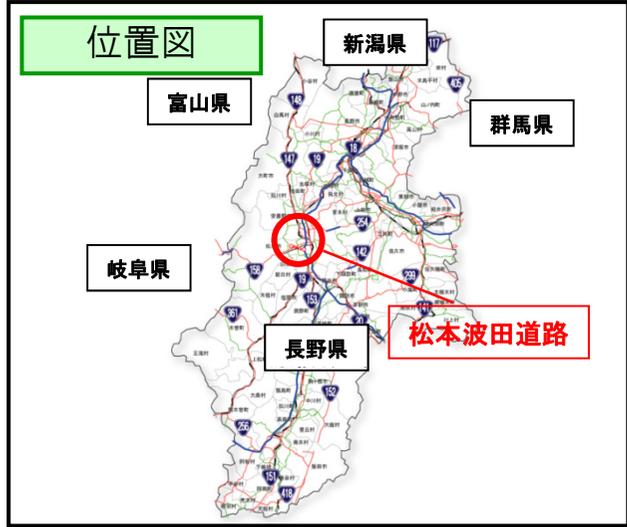
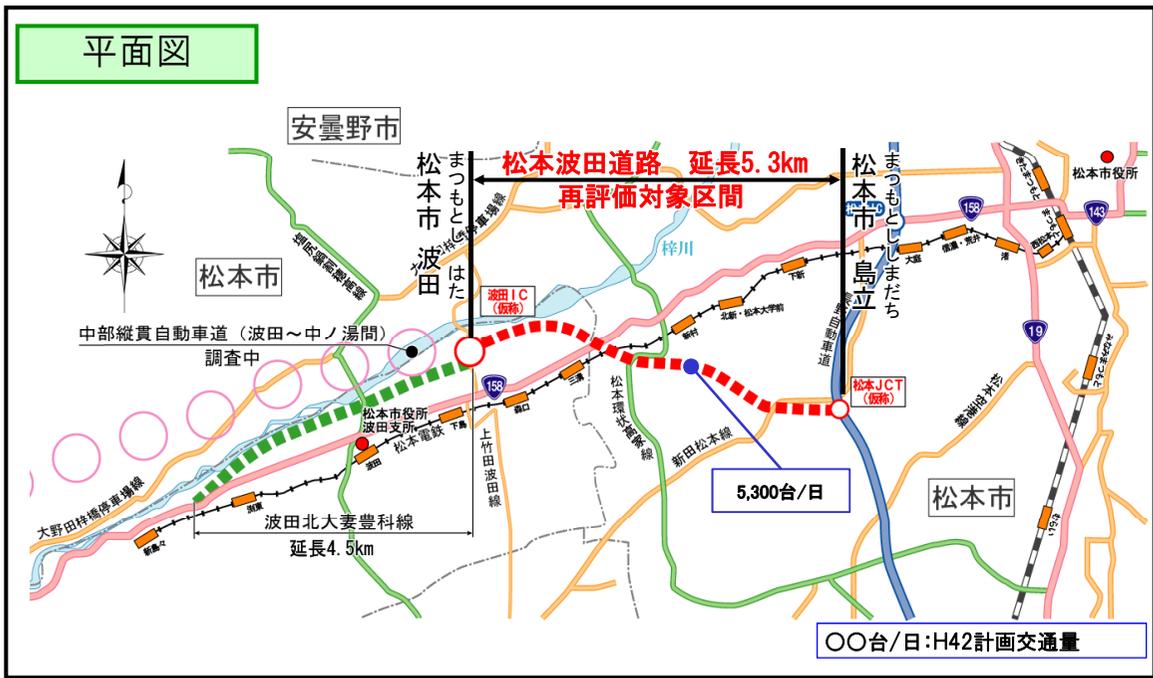
2. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・広域幹線道路網の形成
- ・松本市内の交通混雑の緩和

(2) 計画の概要

区間	: 自) 長野県松本市島立 至) 長野県松本市波田
計画延長	: 延長5.3km
幅員	: 19.5m~20.5m
道路規格	: 第1種第3級
設計速度	: 80km/h
車線数	: 4車線
事業化	: 平成8年度
全体事業費	: 264億円
計画交通量	: 5,300台/日

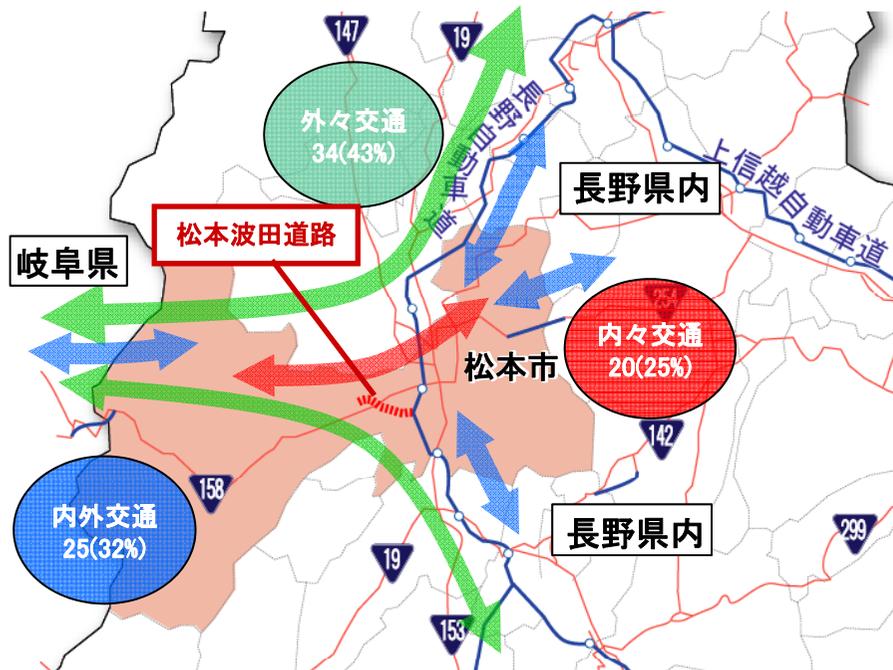


2. 事業の目的と計画の概要

(3) 国道158号現道の交通特性

- 松本波田道路に並行する国道158号の交通特性は、周辺地域に起終点をもつ交通(内々)が25%、起終点のどちらかが周辺地域にある交通(内外)が32%、周辺地域を通過する交通(外々)が全体の43%を占める。

国道158号の主な利用OD



国道158号現道のOD内訳

国道158号のOD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	20	25%
周辺地域 ⇄ 松本市	20	25%
周辺地域とその他の地域(内外)	25	32%
周辺地域 ⇄ その他県内	8	10%
周辺地域 ⇄ 他県	17	22%
通過交通(外々)	34	43%
合計	79	100%

内々交通が25%

内外交通が32%

外々交通が43%

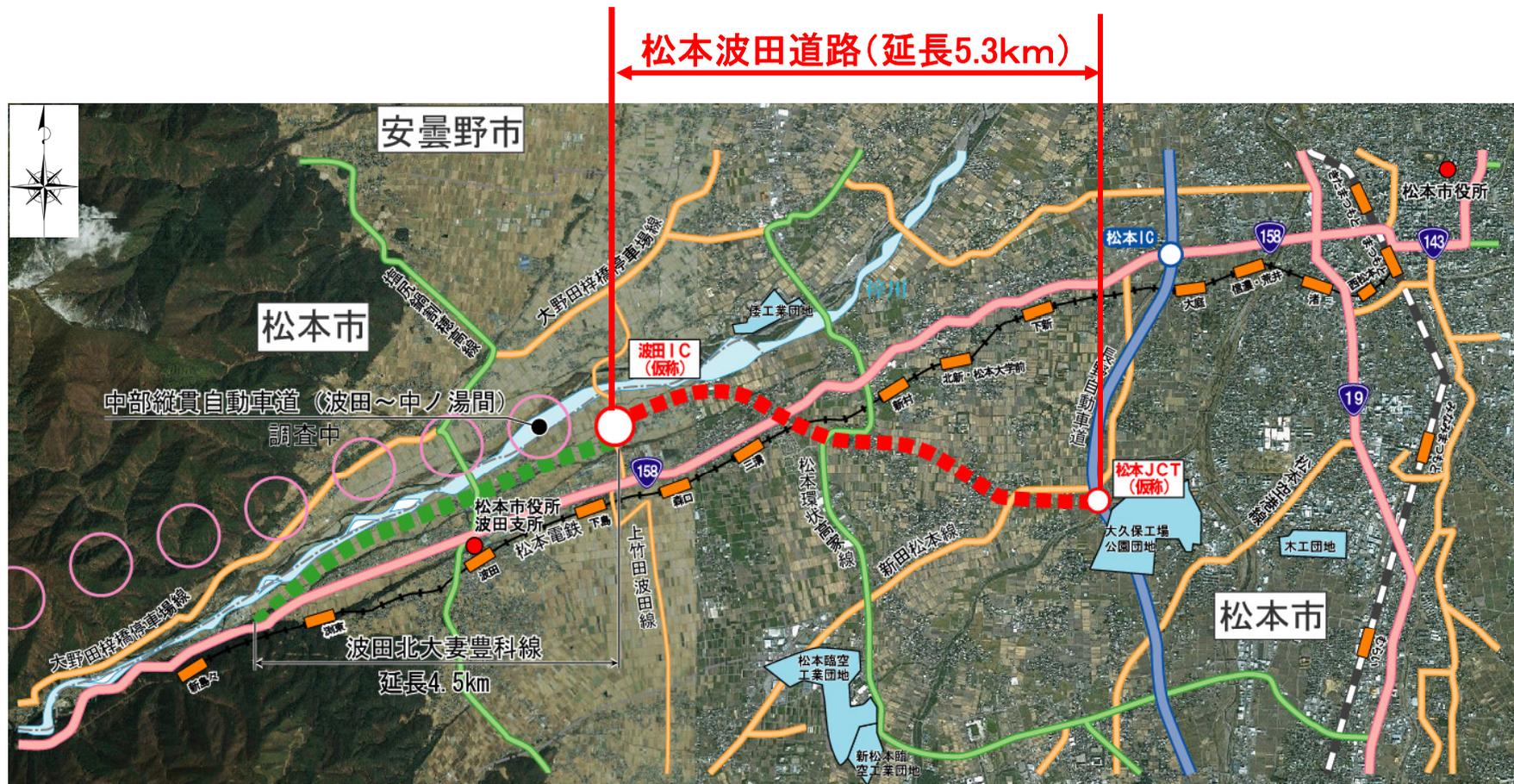
松本ICと波田IC間を結ぶ交通量は14百台/日である

※周辺地域とは当該事業が通過する地域
 ※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

(2) 周辺状況

- ・松本波田道路は、長野自動車道と接続し、主に農地を通過している。
- ・周辺地域には、倭工業団地、大久保工場公園団地、松本臨空工業団地が立地している。



©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)

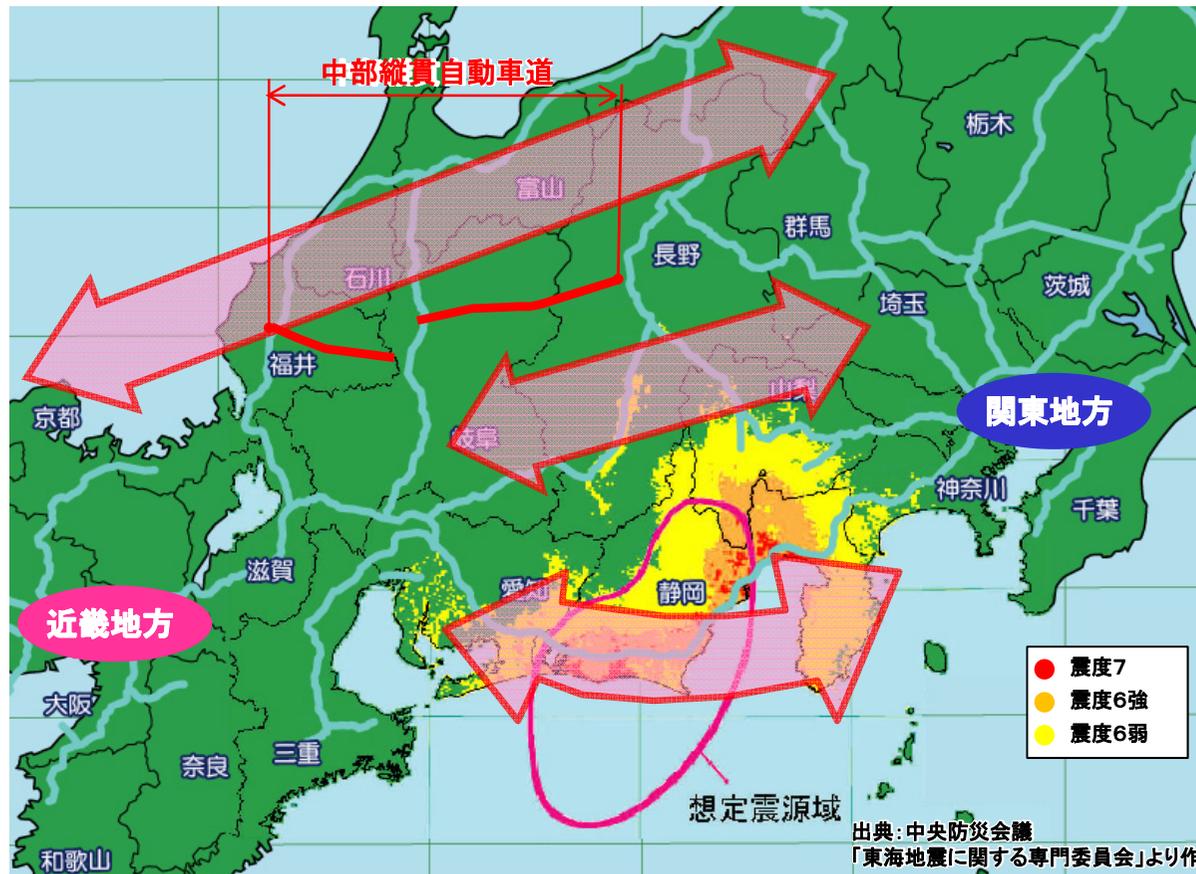
4. 事業の必要性に関する視点

(2) 災害時におけるリダンダンシーの確保

- ・ 東海地震は、今後30年間に87%の確率で発生すると予測されており、発生時には東名高速道路・中央自動車道が途絶する恐れがある。その際、近畿地方から関東地方への移動は日本海側ルートでは大幅な迂回が必要。
- ・ 中部縦貫自動車道は、東名高速道路・中央自動車道、及び、北陸自動車道の代替路としての機能を有し、首都圏～中京圏・関西圏の国土軸のリダンダンシーを強化する。

東海地震発生時の高速道路ネットワークのリダンダンシー

■東海地震発生時の震度分布



今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ(抜粋)

1)ネットワークのあり方考える基本的視座
広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。

出典:今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ
(平成23年12月9日 高速道路のあり方検討有識者委員会)

4. 事業の必要性に関する視点

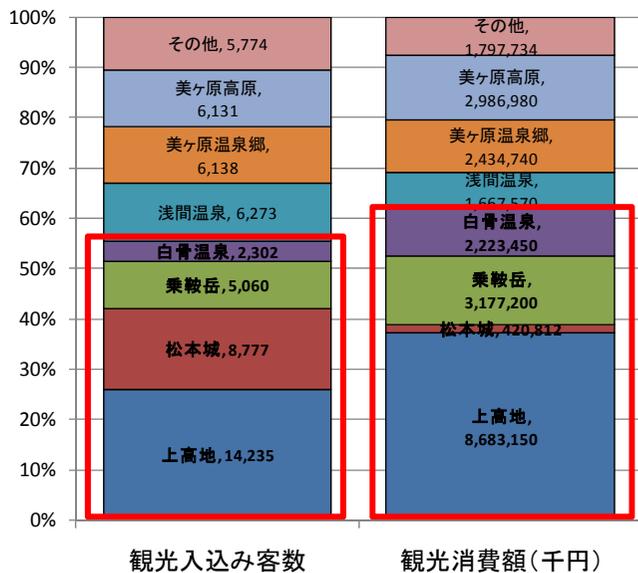
(3) 地域活性化の支援

- ・周辺には、松本市の主要な観光地が多数存在し、これらの地域で松本市の年間の観光入込み客数の約5割を占める。
- ・中部縦貫自動車道全体の開通により、松本-上高地-飛騨高山-白川郷などの観光資源結ぶ新たなルートを形成し観光客の増加が見込まれる。

松本市の観光入込み客数と観光消費額

松本市の主要な観光地は国道158号周辺に多数存在

なかでも、上高地は
観光客：年間約142万人
観光消費額：年間約86.8億円



■ 国道158号周辺の観光地

参考：長野県観光地利用者統計調査結果(H22)

新たな観光ルートの形成



凡例 → 首都圏からの周遊ルート ← 中京圏からの周遊ルート

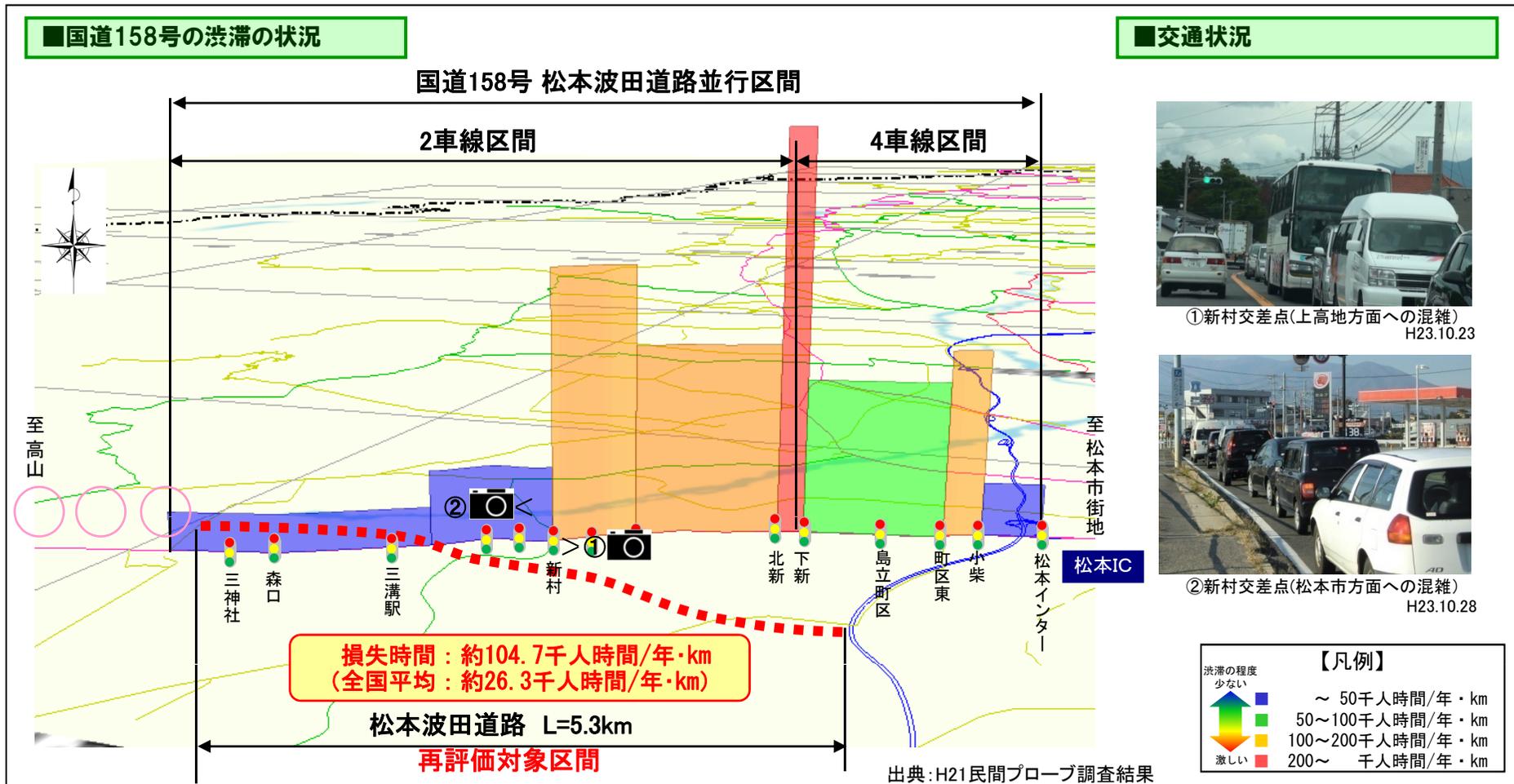
(数値は年間入込客数)

出典：H22 観光地利用者統計調査結果（長野県）
H22 観光レクリエーション動態調査（岐阜県）

4. 事業の必要性に関する視点

(4) 国道158号の渋滞状況

- ・ 松本波田道路に並行する国道158号の損失時間は104.7千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約4倍となっている。
- ・ 松本波田道路の整備により、国道158号の交通円滑化が図られ渋滞緩和が見込まれる。

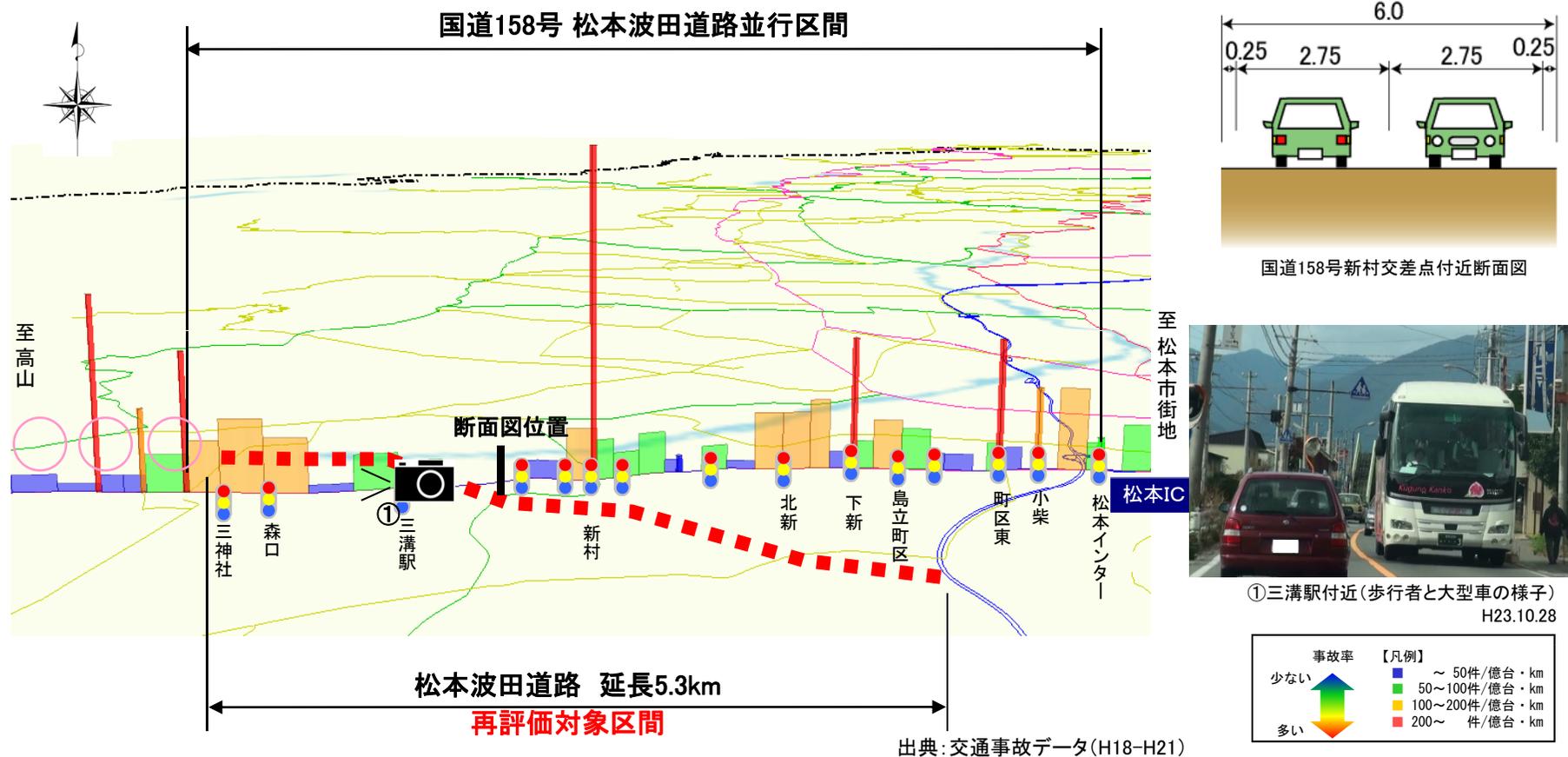


4. 事業の必要性に関する視点

(5) 国道158号の事故の現状

- ・ 再評価区間に該当する国道158号の死傷事故率は79.8件/億台・kmとなっている。
- ・ 事故類型は追突事故が全体の約5割発生している。
- ・ 松本波田道路の整備により、交通の転換による交通事故の減少が見込まれる。

■国道158号の交通事故発生状況

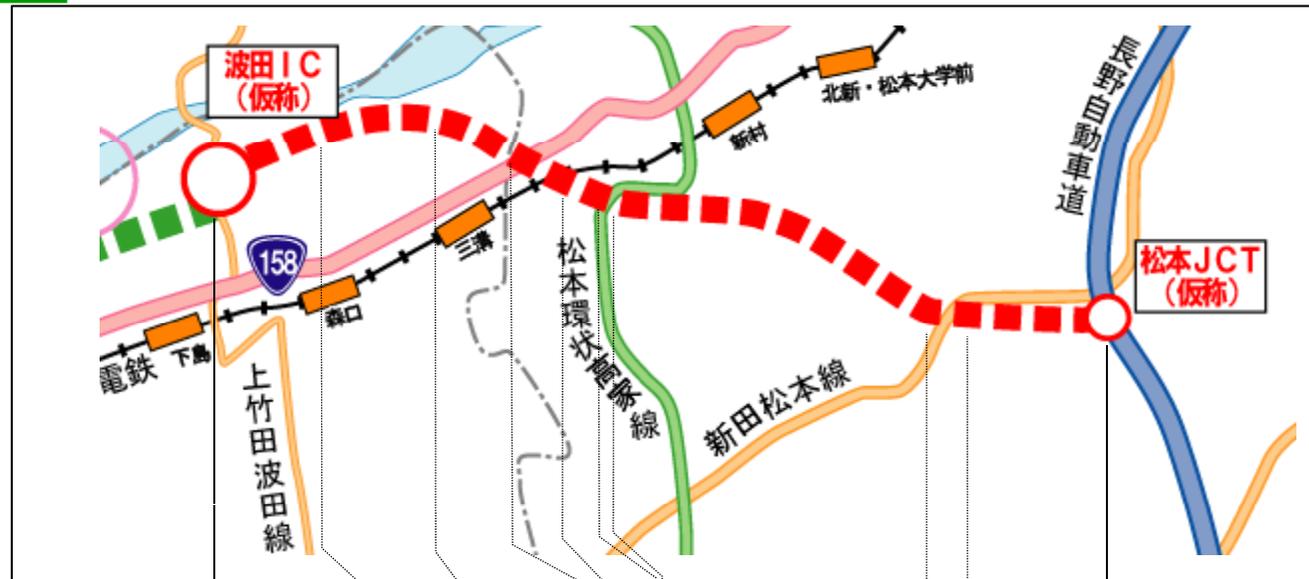


4. 事業の必要性に関する視点

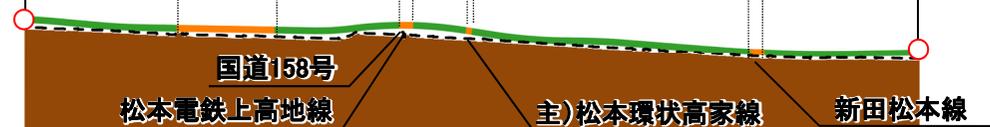
(6) 残工事の概要

- ・ 工事は未着工で、用地取得率は0%である。

平面図



縦断面

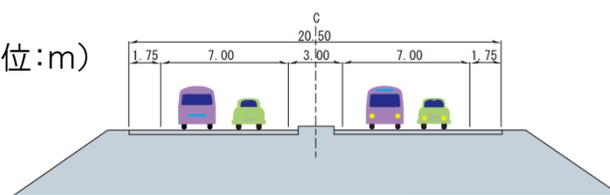


凡例

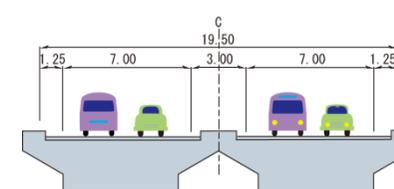
- 橋梁部 (Bridge section)
- 土工部 (Earthwork section)
- ⋯ 現地盤高 (Existing ground level)

標準横断面

盛土区間(単位:m)

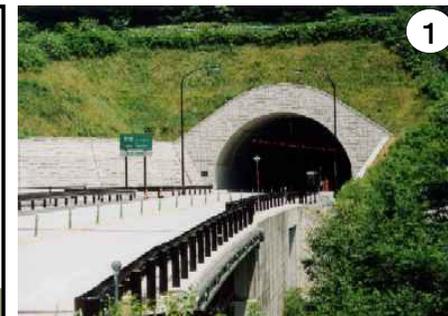


橋梁区間(単位:m)



4. 事業の必要性に関する視点

(7) 中部縦貫自動車道が通過する県の整備状況



安房トンネル(高山側抗口)



高山清見道路(岐阜県)



油坂峠道路(岐阜-福井県)

- 中部縦貫自動車道は全体の28%が供用済み、28%が事業中、43%が調査中である。
- 現在、既供用区間に接続する箇所から順に整備を進めている。

■ 中部縦貫自動車道の事業進捗状況とその延長割合

	整備計画			調査中	全延長
	供用中	事業中	計		
長野県区間	2 6%	5 15%	7 21%	27 78%	34 100%
岐阜県区間	29 49%	9 15%	38 64%	21 36%	59 100%
福井県区間	12 20%	29 49%	41 69%	18 31%	59 100%
中部縦貫自動車道全体	43 28%	43 28%	86 57%	66 43%	152 100%

上段: 延長(km) 下段: 上段延長/各県の全延長

4. 事業の必要性に関する視点

(8) 関連する事業の進捗状況

- ・平成13年にアクセス道路となる県道波田北大妻豊科線の事業が中断されたことにより、平成14年に松本波田道路も地元調整及び説明会を中断。
- ・県道波田北大妻豊科線が平成22年松本都市圏総合都市計画に位置づけられ、平成23年度より地元協議を再開することから、松本波田道路も併せて地元協議を再開。

■ 県道波田北大妻豊科線の経緯（県事業）

- ・平成10年度
延長4.5km 事業着手
都市計画決定
- ・平成13年度
事業中断を表明
- ・平成17年度
1.5車線整備を表明
- ・平成18年度
1.5車線整備 完成（2月）
2車線整備が順当であると表明（10月）
- ・平成22年度
松本都市圏総合都市交通計画策定（県事業）
- ・平成23年度
地元協議再開
- ・平成24年度～
用地未買収地の取得
用地買収が整い次第、早期に工事着手



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

〔参考:前回評価(H19)〕

・基準年次	:平成23年度	平成19年度
・供用開始年次	:平成40年度・暫定平成32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ス	平成11年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	:平成42年度	平成42年度
・計画交通量	:5,300〔台/日〕	17,600〔台/日〕
・事業費	:約264億円	約264億円
・費用便益比(B/C)	:1.3	1.8

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)
	217億円	45億円	21億円	282億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	201億円		12億円	213億円	
					1.3

■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)
	217億円	45億円	21億円	282億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	174億円		12億円	186億円	
					1.5

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

- ・松本波田道路の用地買収率は0%
- ・平成8年度に事業化、平成10年度に都市計画決定
- ・平成12年より地元協議に入ったが、平成13年にアクセス道路である県の事業(県道波田北大妻豊科線)中断により、地元説明会を中断
- ・平成23年に県が地元協議を再開したことから、アクセス道路整備とあわせて、松本波田道路の暫定2車線での整備を進める。

■事業の計画から完成までの流れ(松本波田道路)

年 度	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~H3	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																											
主な協議	郡計アクセス	郡計アクセス	郡計アクセス	公安・県・市 ネクスコ	公安・県・市 ネクスコ	県・市	県・市	県・市	県・市	公安・県・市 ネクスコ	公安・県・市 ネクスコ	鉄道	鉄道															
測量・調査・設計	環境・地質	環境・設計	環境・地質 設計	測量・設計 地質	地質・設計	設計	設計	設計	調査						調査	設計	設計	設計・測量	設計・測量	設計	設計							
設計・用地説明					設計	設計	設計									設計	設計・用地	用地										
埋蔵文化財調査												前回再評価				今回再評価						理文	理文					
用地状況																		10%	25%	40%	60%	80%	100%					
工事状況																				土工	土工	土工・橋梁	土工・橋梁	舗装・橋梁 暫定2車線完成		土工・舗装	舗装 4車線完成	

※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

- ・中部縦貫自動車道の整備により、中部、北陸地方との高速道路ネットワークが形成され都市間の所要時間が短縮される。
- ・中部縦貫自動車道は、東名高速道路・中央自動車道、及び、北陸自動車道の代替路としての機能を有し、首都圏～中京圏・関西圏の国土軸のリダンダンシーを強化する。
- ・国道158号周辺は、松本市の主要な観光地が多数存在しており、中部縦貫自動車道の全体の開通により観光資源を結ぶ新たなルートを形成することで観光客の増加が見込まれる。
- ・国道158号の損失時間は104.7千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の4倍となっている。
- ・国道158号の死傷事故率は79.8件/億台・kmとなっている。
- ・費用対効果(B/C)は1.3

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成23年に県が地元協議を再開したことから、アクセス道路とあわせて、松本波田道路の暫定2車線での整備を進める。
- ・平成32年度供用を目指し、関係機関及び地元協議を実施しながら、効果の早期発現のため、暫定2車線での整備を進める。

(3) 都道府県・政令市からの意見

・長野県知事の意見

中部縦貫自動車道(一般国道158号)「松本波田道路」は、長野県と北陸地方を結ぶ高速交通ネットワークを形成する道路であり、広域的な観光や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。

また、慢性的な交通渋滞の緩和や安全性・快適性の向上による地域活性化のために必要不可欠な道路であります。

平成23年3月策定の松本都市圏総合都市交通計画の中で、中部縦貫自動車道と併せアクセス道路網の位置付けがなされたことから、事業の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
- ・今後は、松本都市圏総合都市交通計画(H23.3)により周辺道路網の整備方針が示され、事業の見通しが立てられたことから、地元協議を再開し早期の完成に向けて事業進捗を図る。