

(再評価)

資料 2 - 4 - 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19号 塩尻北拡幅

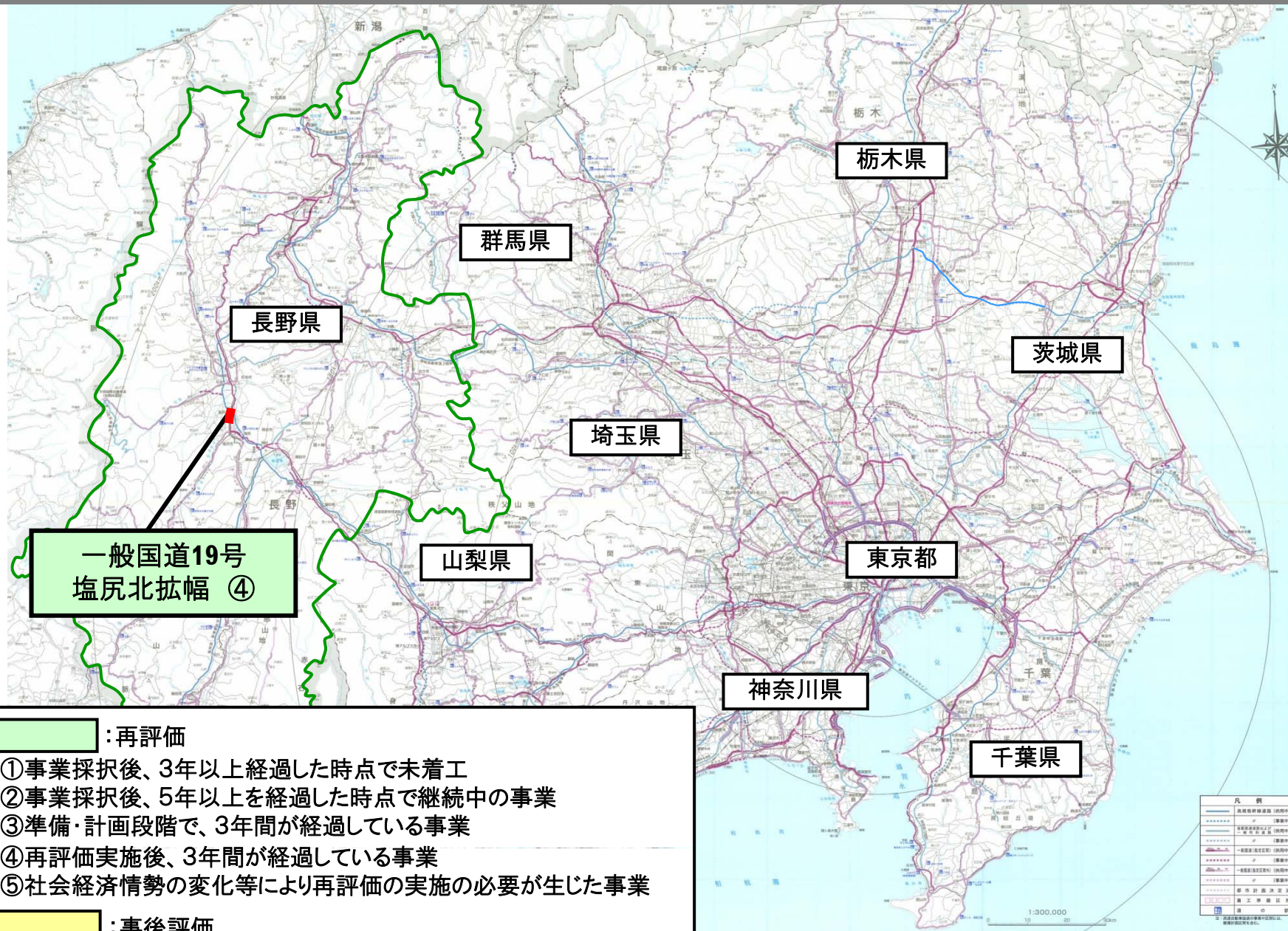
平成23年12月20日

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	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	12
7. 今後の対応方針(原案)	14

1. 位置図



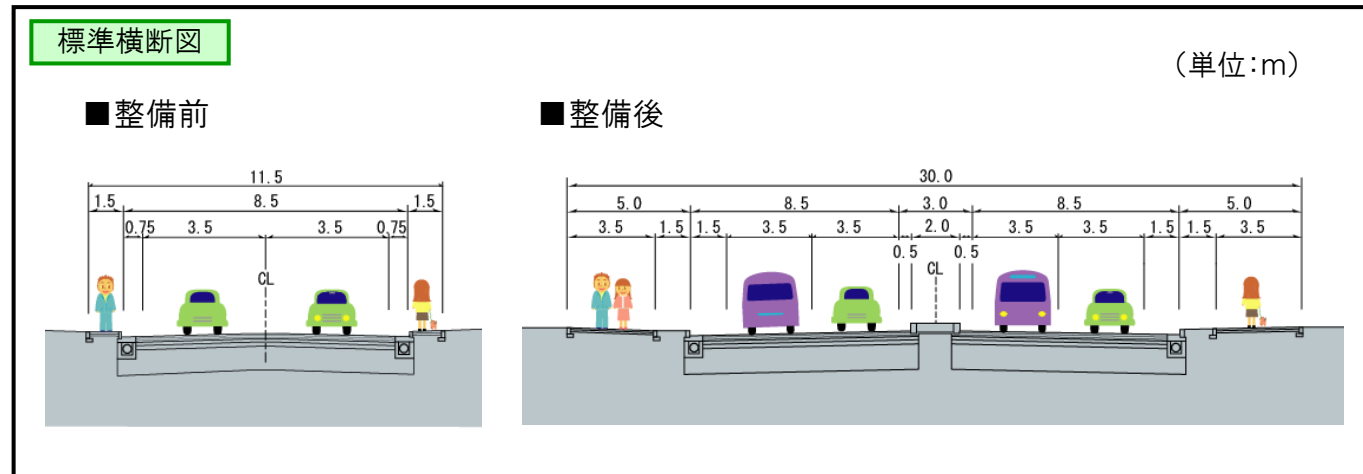
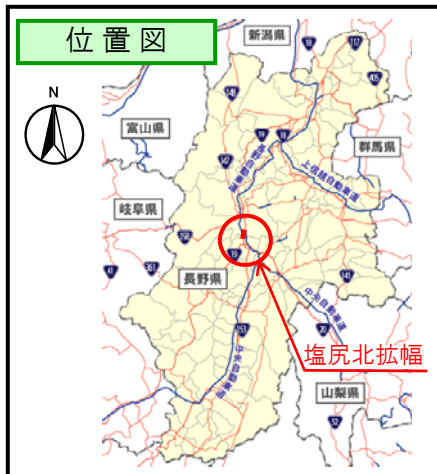
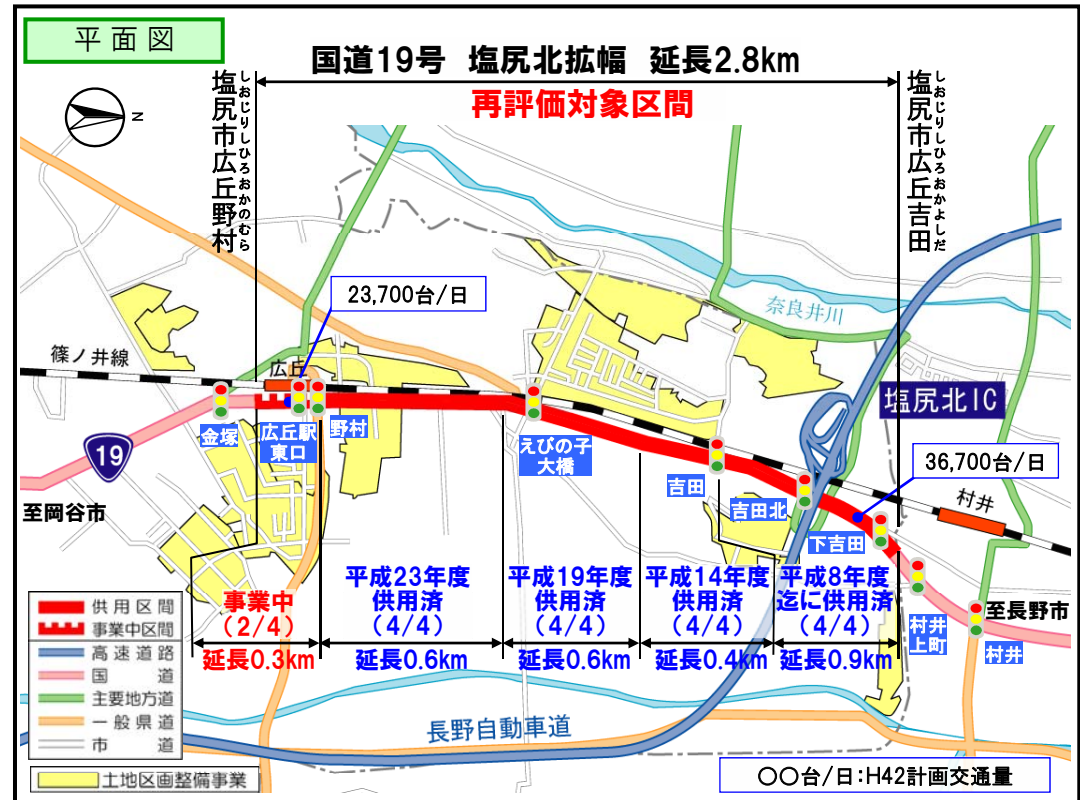
2. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・交通混雑の緩和及び交通安全の確保
- ・広域幹線道路網の形成

(2) 計画の概要

区 間 : 自) 長野県塩尻市広丘野村
 至) 長野県塩尻市広丘吉田
 計画延長 : 2.8km
 幅 員 : 30.0m
 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 : 昭和58年度
 事業費 : 約201億円
 計画交通量 : 23,700~36,700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号当該事業区間の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が47%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が41%、周辺地域を通過する外々交通が12%となっている。

国道19号現道の主な交通特性

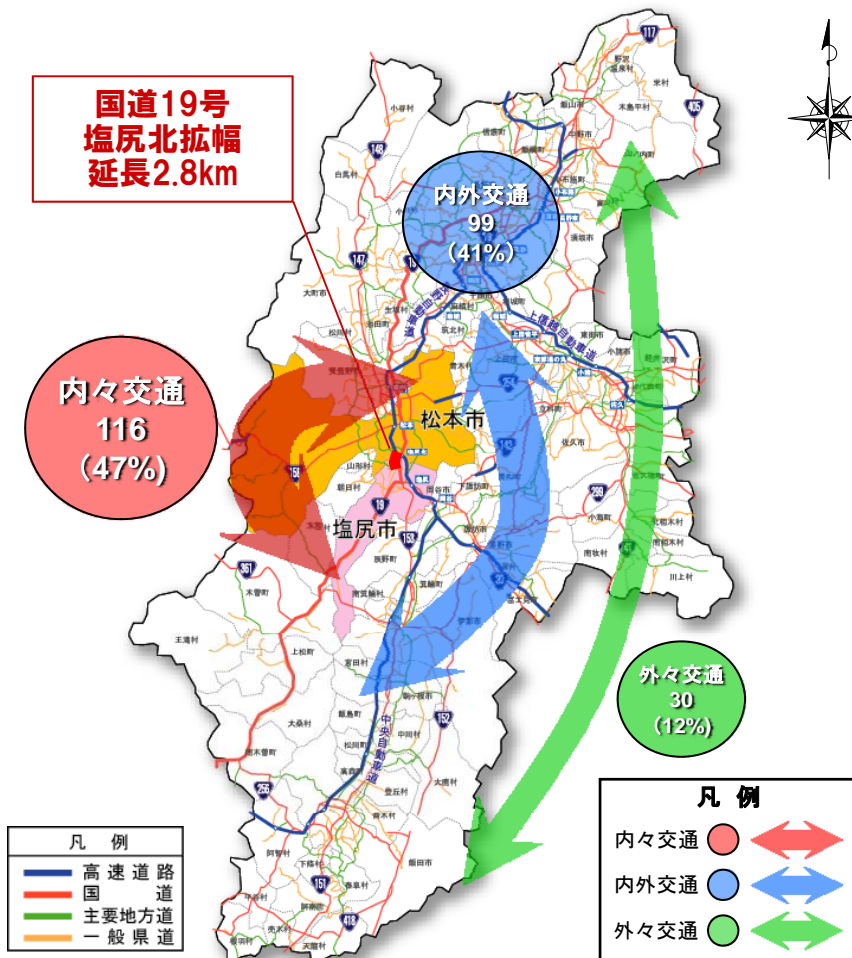


表 国道19号のOD内訳

国道19号のOD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	116	47%
周辺地域⇄塩尻市	57	23%
周辺地域⇄松本市	58	24%
周辺地域とその他の地域(内外)	99	41%
周辺地域⇄その他県内	91	37%
周辺地域⇄他県	8	4%
通過交通(外々)	30	12%
合計	245	100%

内々交通が47%

内外交通が41%

外々交通が12%

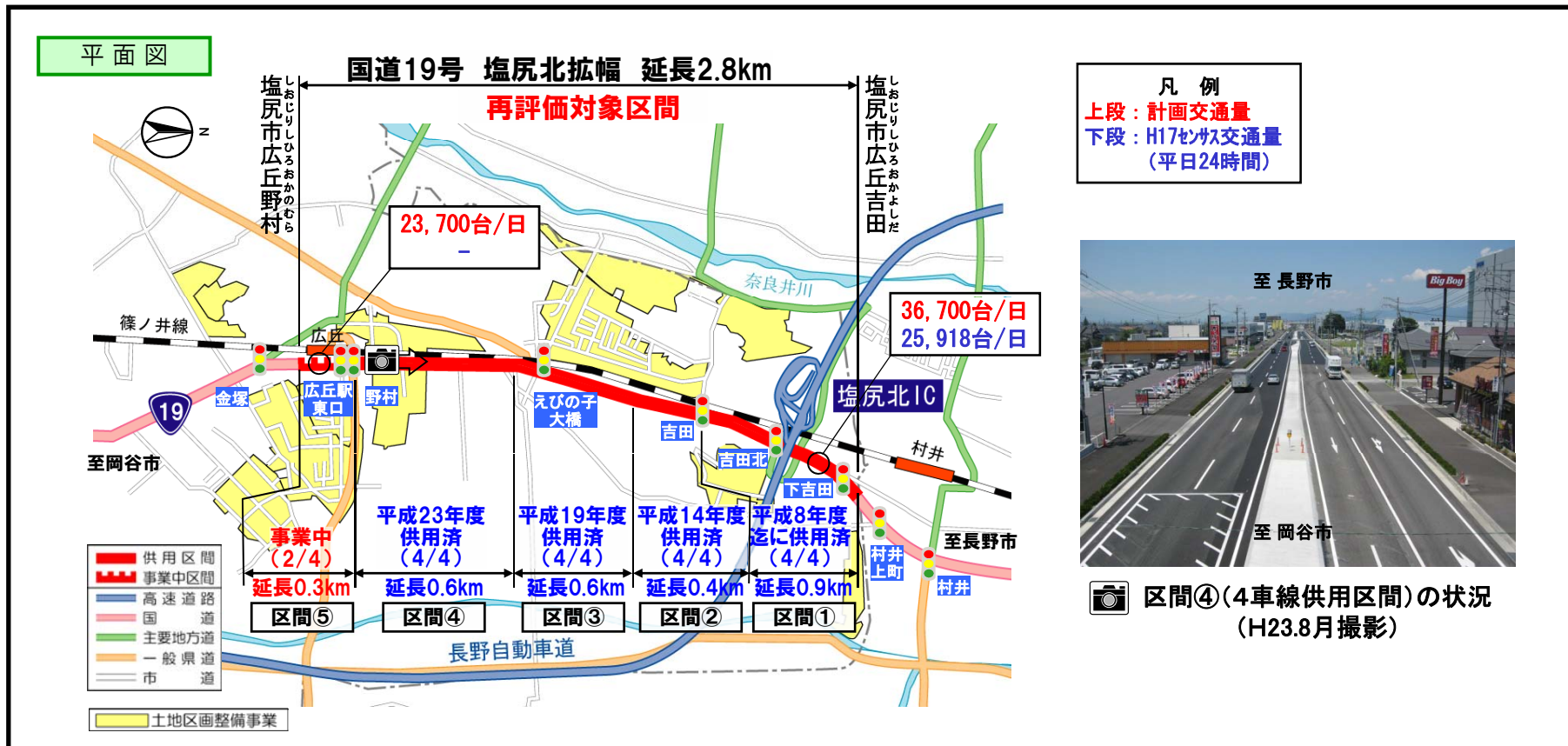
※周辺地域とは当該事業が通過する塩尻市及び隣接する松本市
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

(単位:百台/日)

3. 事業進捗の状況

(1) 事業の経緯

- 昭和55年度 : 都市計画決定
- 昭和58年度 : 事業化
- 平成 8年度迄 : 区間① 4車線供用 (延長0.9km)
- 平成14年度 : 区間② 4車線供用 (延長0.4km)
- 平成19年度 : 区間③ 4車線供用 (延長0.6km)
- 平成23年度 : 区間④ 4車線供用 (延長0.6km)



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

- ・塩尻北拡幅は、塩尻市と松本市を結ぶ主要な幹線道路であり、長野自動車道 塩尻北ICと接続する。
- ・周辺には、工業団地、商業施設が立地するとともに、土地区画整理事業が整備され、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)

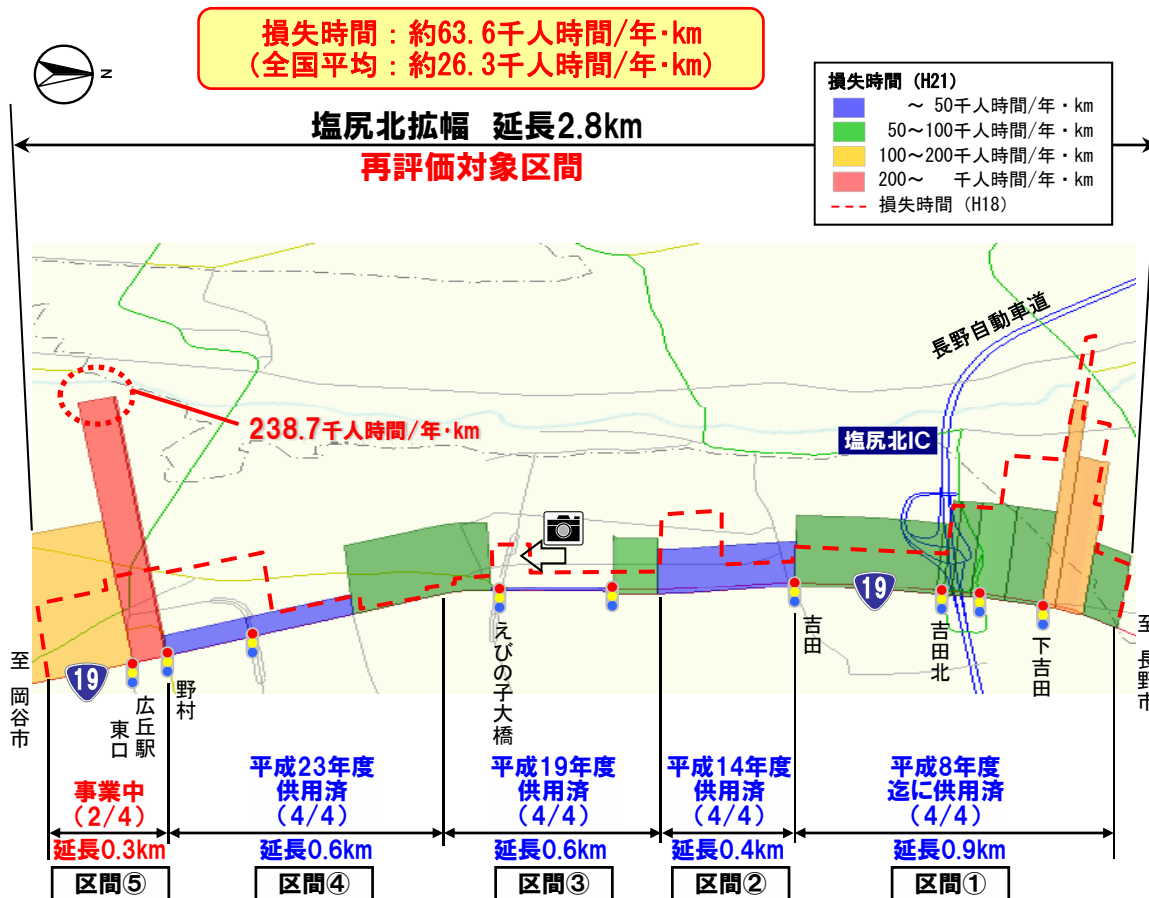
4. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道19号の渋滞状況

- ・当該区間の損失時間は約63.6千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約2倍。
- ・塩尻北拡幅の整備により、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。

国道19号の渋滞発生状況

国道19号の交通状況



H18損失時間：約49.3千人時間/年・km



【供用前】区間③の状況 (平成18年度撮影)

H21損失時間：約3.9千人時間/年・km



【供用後】区間③の状況 (平成23年11月撮影)

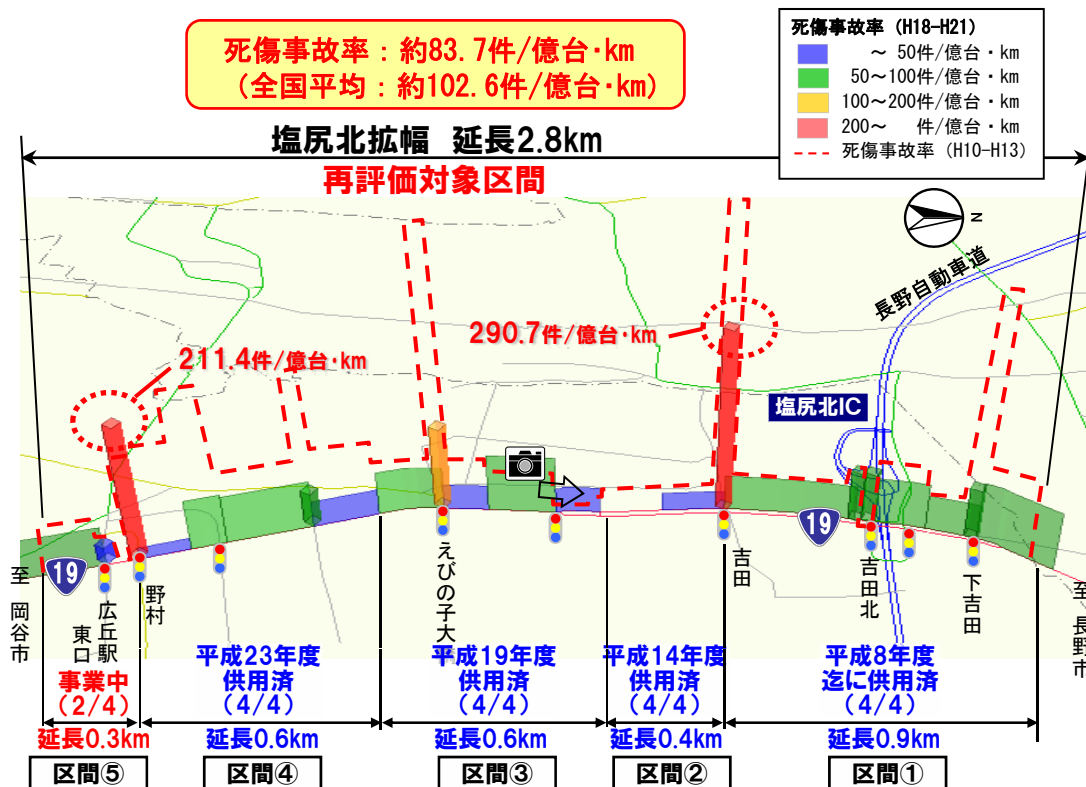
資料：H18プローブデータ、H21民間プローブデータ

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

- ・当該区間の死傷事故率は、83.7件/億台・km。野村交差点の死傷事故率は、211.4件/億台・kmであり、全国平均(102.6件/億台・km)の約2倍。
- ・追突事故が全体の約4割発生している。また、国道19号には、歩道の未整備や幅員が狭い箇所が存在。
- ・塩尻市の移動円滑化基本構想では、国道19号の一部はバリアフリー特定経路に位置づけられている。
- ・塩尻北拡幅の整備により、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。

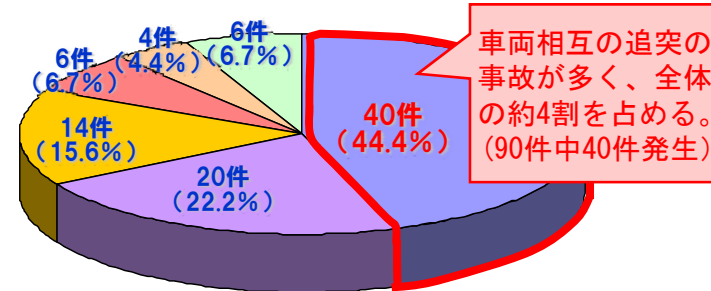
国道19号の交通事故発生状況



資料: 交通事故データ(H10-H13)、交通事故データ(H18-H21)

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
- 車両相互:その他
- 人対車両
- その他



車両相互の追突の事故が多く、全体の約4割を占める。(90件中40件発生)

資料: 交通事故データ(H18-H21)



【供用前】区間③の状況 (平成19年度撮影)



【供用後】区間③の状況 (平成23年12月撮影)

4. 事業の必要性に関する視点

(3) 広域幹線道路網の形成

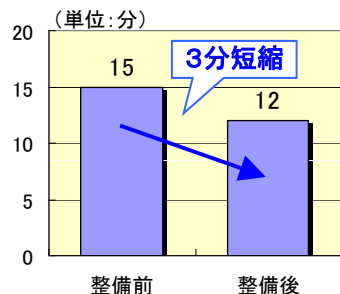
- ・塩尻市が構成する地域連携プロジェクト「21世紀活力圏創造基本計画」においては、高速道路や空港等を活用した産業・物流拠点の整備を進めている。
- ・塩尻市都市計画マスタープランにおいて、国道19号は、主要都市間を結び、周辺都市との交流や産業活動を支えるとともに、各地域の中心部や拠点間を結ぶ都市の骨格となる道路を「広域都市連携軸」として位置づけられている。
- ・塩尻北拡幅は、広域幹線道路網を形成するとともに、都市間交流や産業、物流活動を支援する。

地域連携プロジェクト 21世紀活力圏創造基本計画の概要 (長野県松本塩尻地域)

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

資料：経済産業省HP

■所要時間の変化(高出交差点～塩尻北IC)



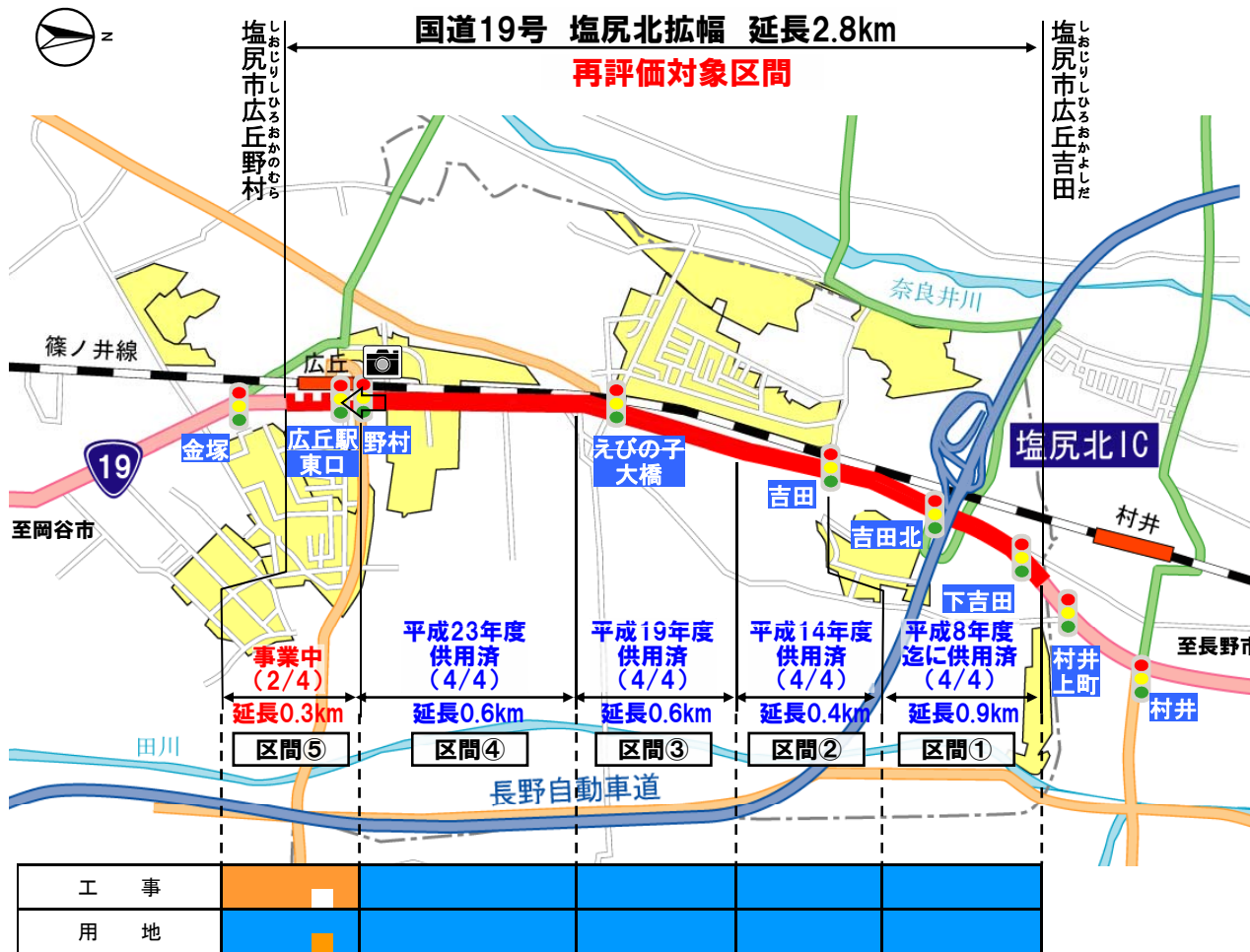
資料：H17センサス、塩尻北拡幅：60km/h



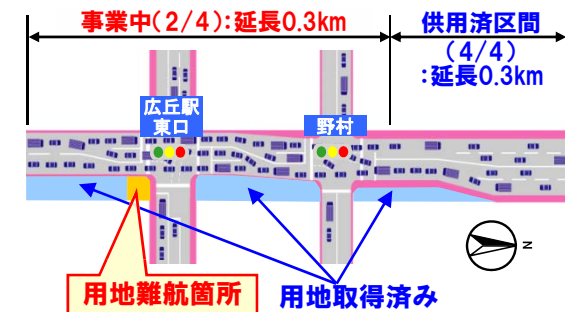
4. 事業の必要性に関する視点

(4) 残工事の概要

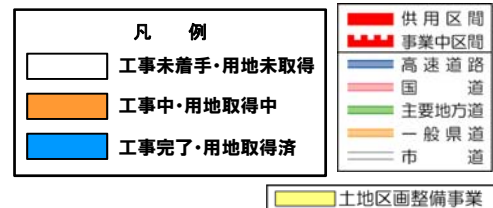
- ・平成23年度までに2.5km供用済み
- ・区間⑤(延長0.3km) : 事業中(工事一部未着手、用地進捗率99%)
- ・区間⑤については、未取得用地が1件存在し、交渉中。



用地取得の状況



事業中区間(区間⑤)の状況



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26年度	平成22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	: 23,700~36,700 [台/日]	37,900 [台/日]
・ 事業費	: 約201億円	約201億円
・ 費用便益比(B/C)	: 1.2	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)
	321億円	50億円	1.6億円	372億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	297億円		14億円	311億円	
					1.2

■ 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)
	14億円	7.7億円	3.5億円	25億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	0.30億円		1.3億円	1.6億円	
					15.6

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

- ・昭和55年度に都市計画決定、昭和58年度に事業化、用地着手、昭和61年度に工事着手。
- ・塩尻北拡幅の用地取得率は、前回再評価時84%(H19.3末)から99%(H23.3末)に増加。
- ・平成23年度までに、2.5kmが供用済み。残事業は0.3kmのみ。用地難航者との交渉により、早期の用地取得に取り組み、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（塩尻北拡幅）

年 度	S55	S58	S59~S61	S62	S63~H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
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			公安 県・市		公安 県・市		公安 県・市	公安 県・市				公安 県・市	公安 県・市					公安 県・市	公安 市・県	公安 市・県	公安 市・県	公安 市・県	
測量・調査・設計	調査	測量・設計	設計	設計	設計		設計	設計	設計	設計・測量	設計	設計	設計	設計	設計・測量	設計	設計	設計	設計	設計			
設計・用地説明		設計・用地			設計・用地				設計・用地	設計・用地			設計・用地	設計・用地									
埋蔵文化財調査																							
用地状況		1%	16%	22%	38%	40%	41%	43%	49%	53%	59%	63%	67%	71%	74%	74%	84%	93%	98%	99%	99%	100%	
工事状況			改良・舗装	舗装	改良・舗装	舗装			改良・舗装	改良・舗装	改良・舗装	舗装			改良・舗装	改良・舗装	改良・舗装	改良・舗装	改良・舗装	改良・舗装	改良・舗装	改良・舗装	舗装
供 用				0.3km 供用		0.6km 供用						0.4km 供用					0.6km 供用				0.6km 供用		●全線 供用予定

前回再評価

今回再評価

※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

6. 事業進捗の見込みの視点

前回評価(H19)からの事業の進捗状況(部分供用による効果)

- ・昭和58年の事業化以降、用地取得、工事を進め、現在までに2.5kmが4車線供用済み。
- ・前回評価以降、平成19年度末に区間③(延長0.6km)、平成23年度に区間④(延長0.6km)が供用。
- ・塩尻北拡幅の部分供用(区間③)により、国道19号の旅行速度が約2割向上(H17→H22)。
- ・また、当該区間の死傷事故件数は減少傾向。



■ 国道19号の交通状況(区間③の状況)

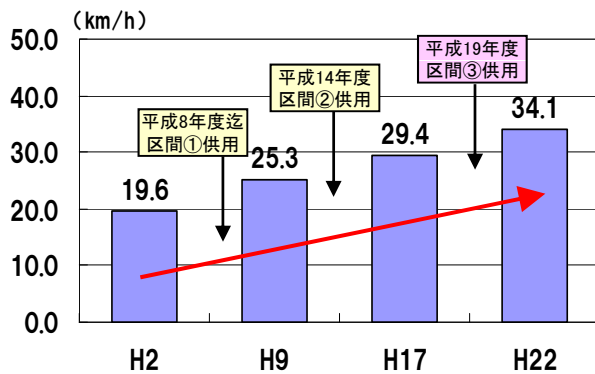


区間③(供用前)の状況
(平成19年度撮影)



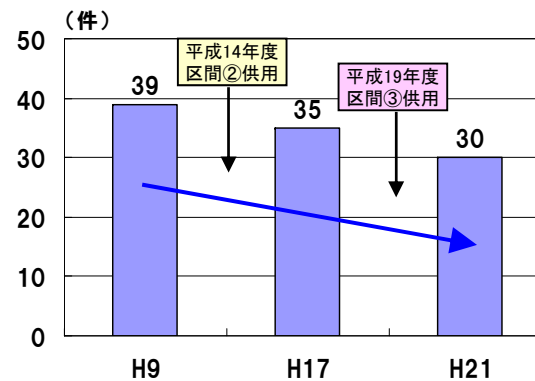
区間③(供用後)の状況
(平成23年12月撮影)

■ 旅行速度の変化



資料: 道路交通センサス

■ 死傷事故件数(全事故)の変化



資料: 交通事故データ(H9-H21)

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号の損失時間(約60.7千人時間/年・km)は、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約2倍である。
- ・ 国道19号では、追突事故が全体の約5割発生しているとともに、歩道の未整備箇所や幅員の狭い箇所が存在している。
- ・ 塩尻市の移動円滑化基本構想では、国道19号の一部はバリアフリー特定経路に位置づけられている。
- ・ 広域幹線道路網を形成するとともに、高速IC、信州まつもと空港へのアクセス性が向上し、都市間交流や産業、物流活動の支援が見込まれる。
- ・ 費用対効果(B/C)は1.2。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・ 塩尻北拡幅の用地取得率は、前回再評価時約84%(H19.3末現在)から約99%(H23.3末現在)に増加。
- ・ 今後は、早期の用地取得に取り組み、早期の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「塩尻北拡幅」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。
- ・ 塩尻北拡幅の整備は、交通渋滞の緩和、歩行区間の安全・快適性の向上、地域活性化の支援等の観点からも、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。