

(再評価)

資料2-3-①

関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成25年度第3回)

# 一般国道20号 下諏訪・岡谷バイパス

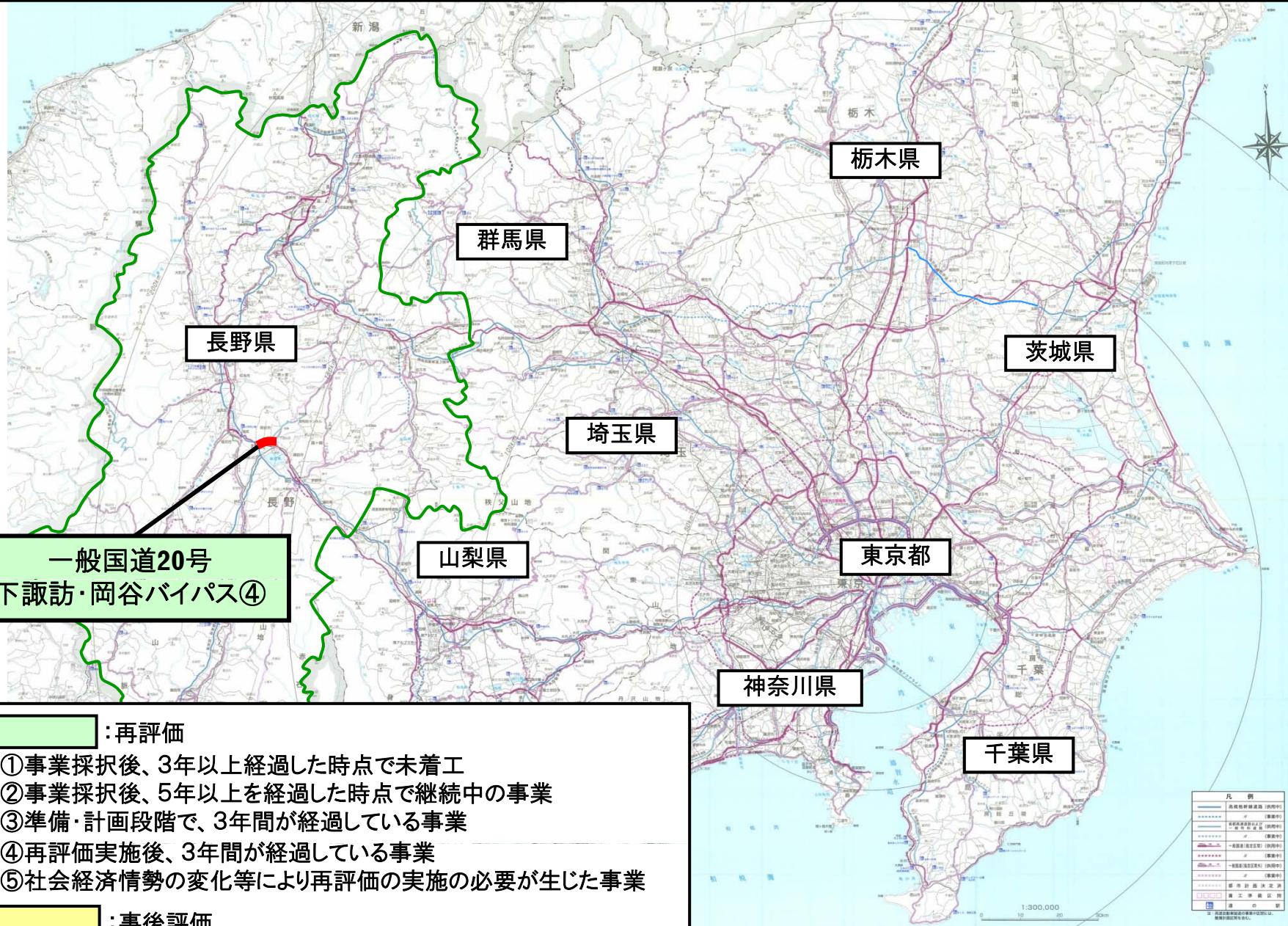
平成25年6月27日

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	9
6. 事業進捗の見込みの視点	11
7. 今後の対応方針(原案)	12

# 1. 位置図



# 2. 事業の目的と計画の概要

## (1) 目的

- ・国道20号の混雑の緩和
- ・国道20号の交通安全の確保

## (2) 計画の概要

区 間 : 自) 長野県諏訪郡下諏訪町東町  
 至) 長野県岡谷市今井

計画延長 : 6.3km(再評価対象区間5.4km)

幅 員 : 16.0~25.0m

道路規格 : 第3種第2級

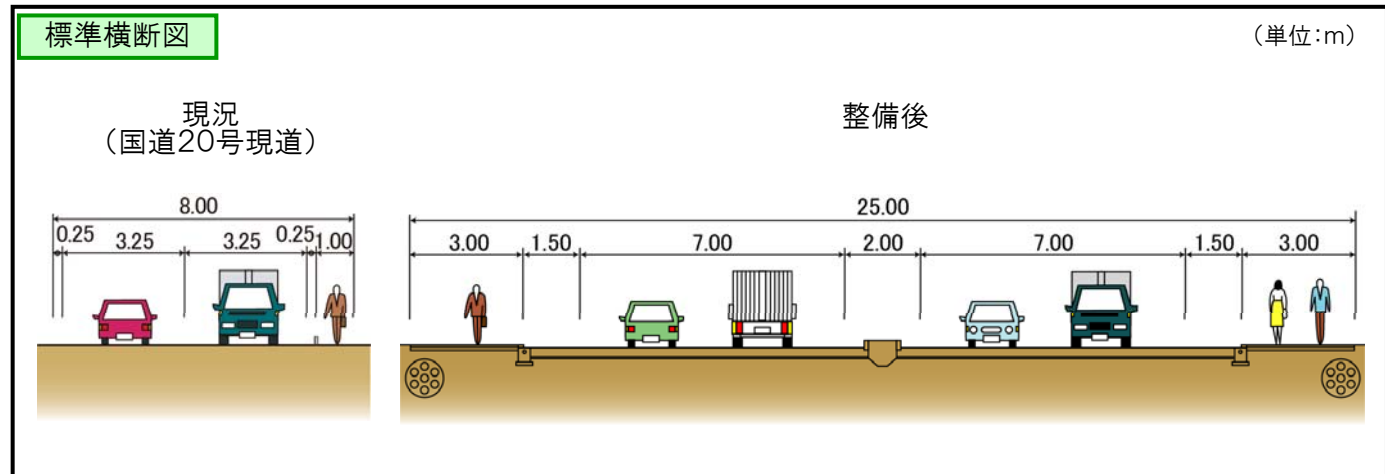
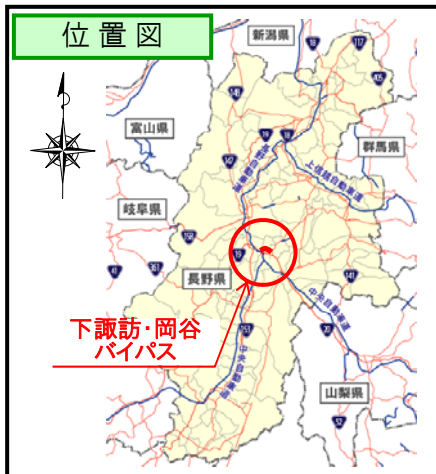
設計速度 : 50~60km/h

車線数 : 2~4車線

事業化 : 平成4年度

事業費 : 約464億円

計画交通量 : 6,300~18,900台/日



## 2. 事業の目的と計画の概要

### (3) 国道20号の交通特性

- ・国道20号当該事業区間の交通特性は、周辺地域に起終点のある内々交通が30%
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が35%、周辺地域を通過するが外々交通が35%となっている。

#### 国道20号現道の主な交通特性

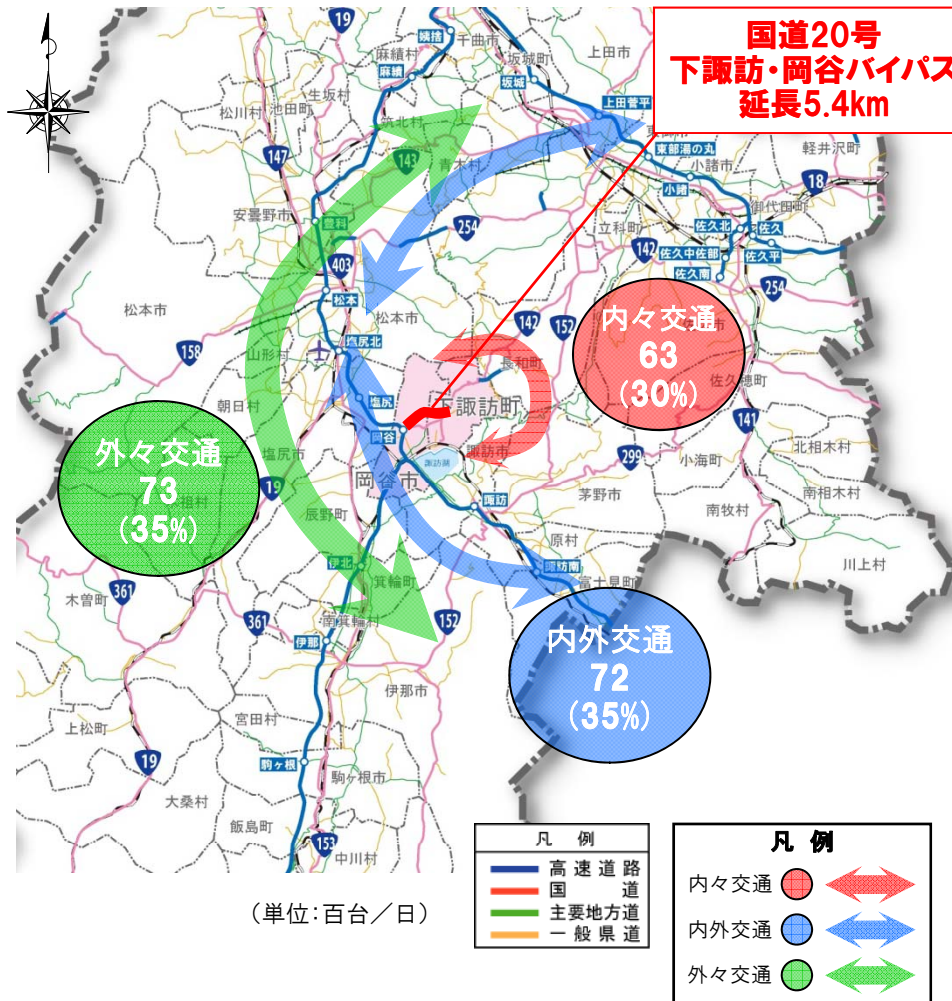


表 国道20号のOD内訳

国道20号のOD内訳	交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	63	30%
周辺地域とその他の地域(内外)	72	35%
周辺地域⇄長野県	69	33%
周辺地域⇄他県	3	2%
通過交通(外々)	73	35%
合計	208	100%

内々交通が30%

内外交通が35%

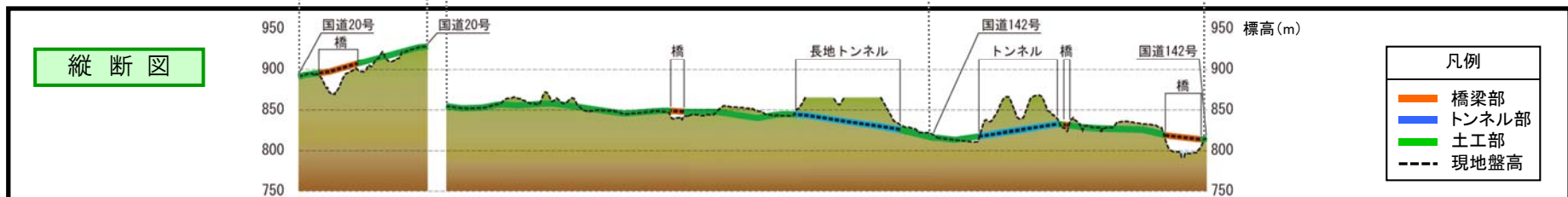
外々交通が35%

※周辺地域とは当該事業が通過する岡谷市と下諏訪町  
 ※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

## (1) 事業の経緯

- 平成2年度 : 都市計画決定[諏訪郡下諏訪町東町～岡谷市今井]
- 平成4年度 : 事業化
- 平成6年度 : 用地着手
- 平成10年度 : 工事着手
- 平成16年3月 : 暫定2車線開通[長野自動車道岡谷IC～岡谷市長地鎮:L=2.9km]

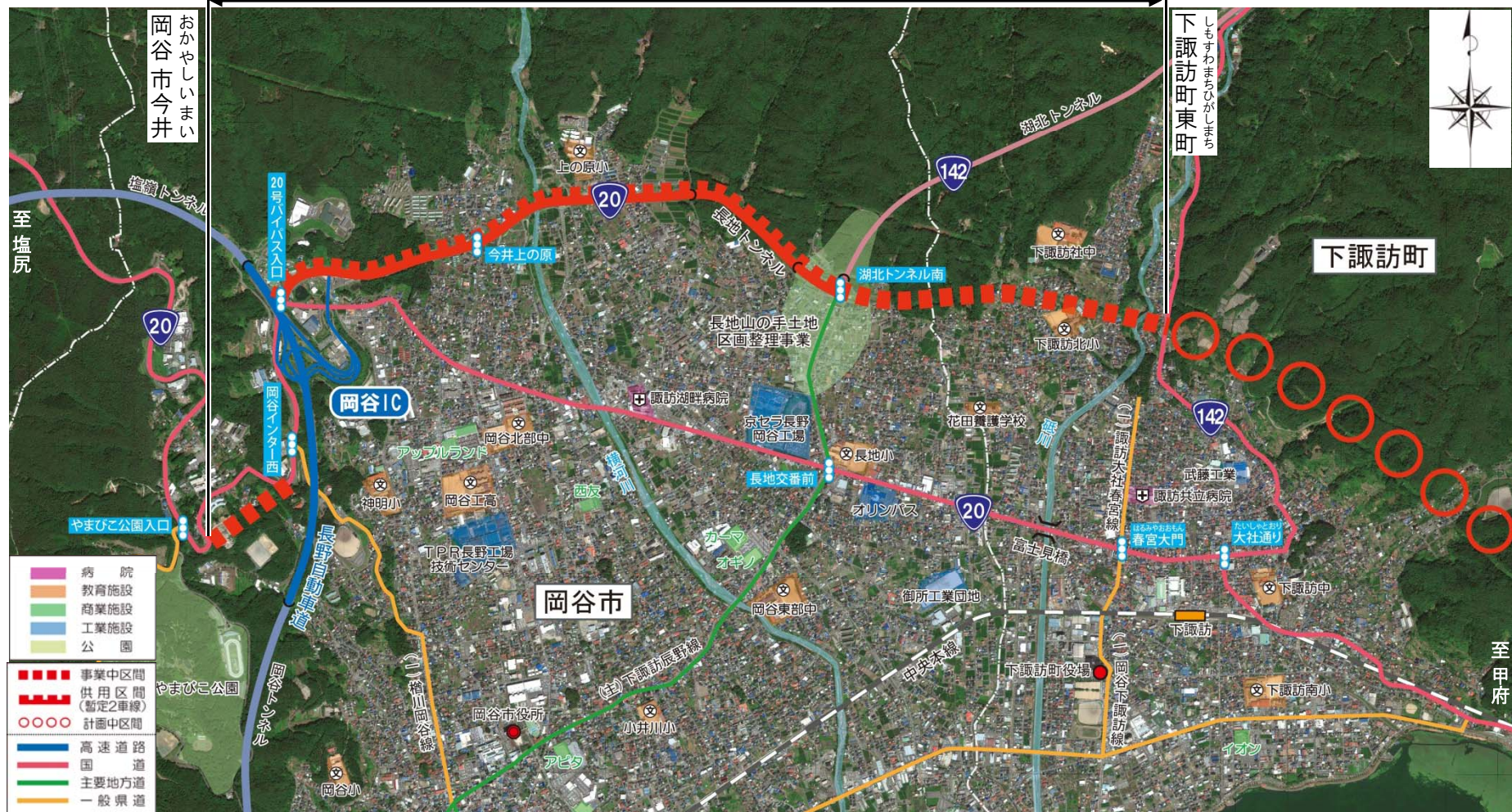


# 3. 事業進捗の状況

## (2) 周辺状況

・下諏訪・岡谷バイパス周辺は、岡谷市・下諏訪町の住宅地を山地部に沿って外周し、田畑を通過する地域である。

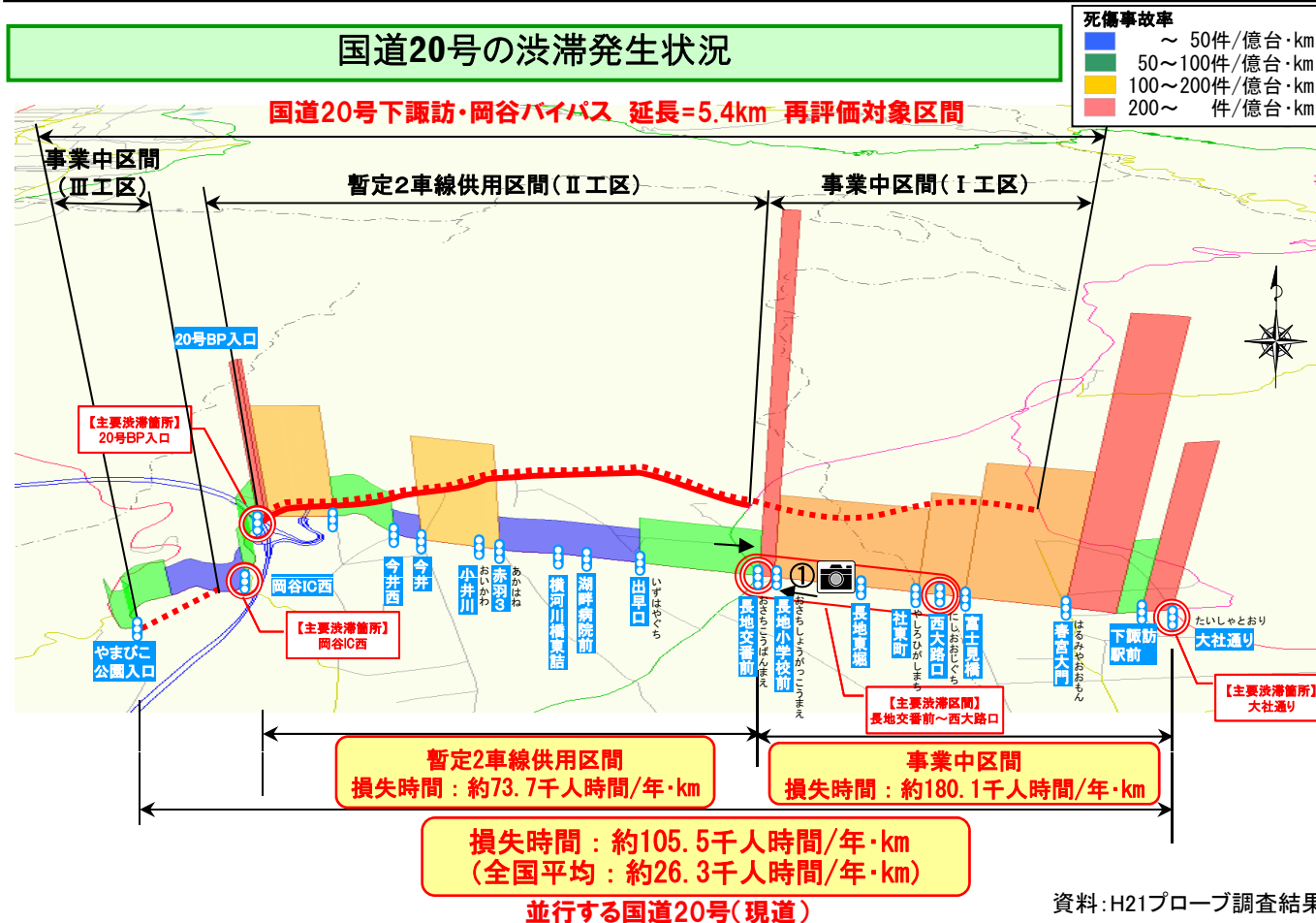
### 国道20号下諏訪・岡谷バイパス 延長5.4km 再評価対象区間



# 4. 事業の必要性に関する視点

## (1) 国道20号の渋滞状況

- ・下諏訪・岡谷バイパスと並行する国道20号(現道)では、長地交番前交差点周辺(暫定2車線供用区間への接続)や大社通り交差点(国道142号と接続)を中心に交通混雑が発生している。
- ・国道20号(現道)の損失時間は約105.5千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約4.0倍となっている。
- ・下諏訪・岡谷バイパスの整備により、交通の転換が図られ、国道20号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。



## 交通渋滞現状の写真



①長地交番前交差点の状況

資料：H21プローブ調査結果

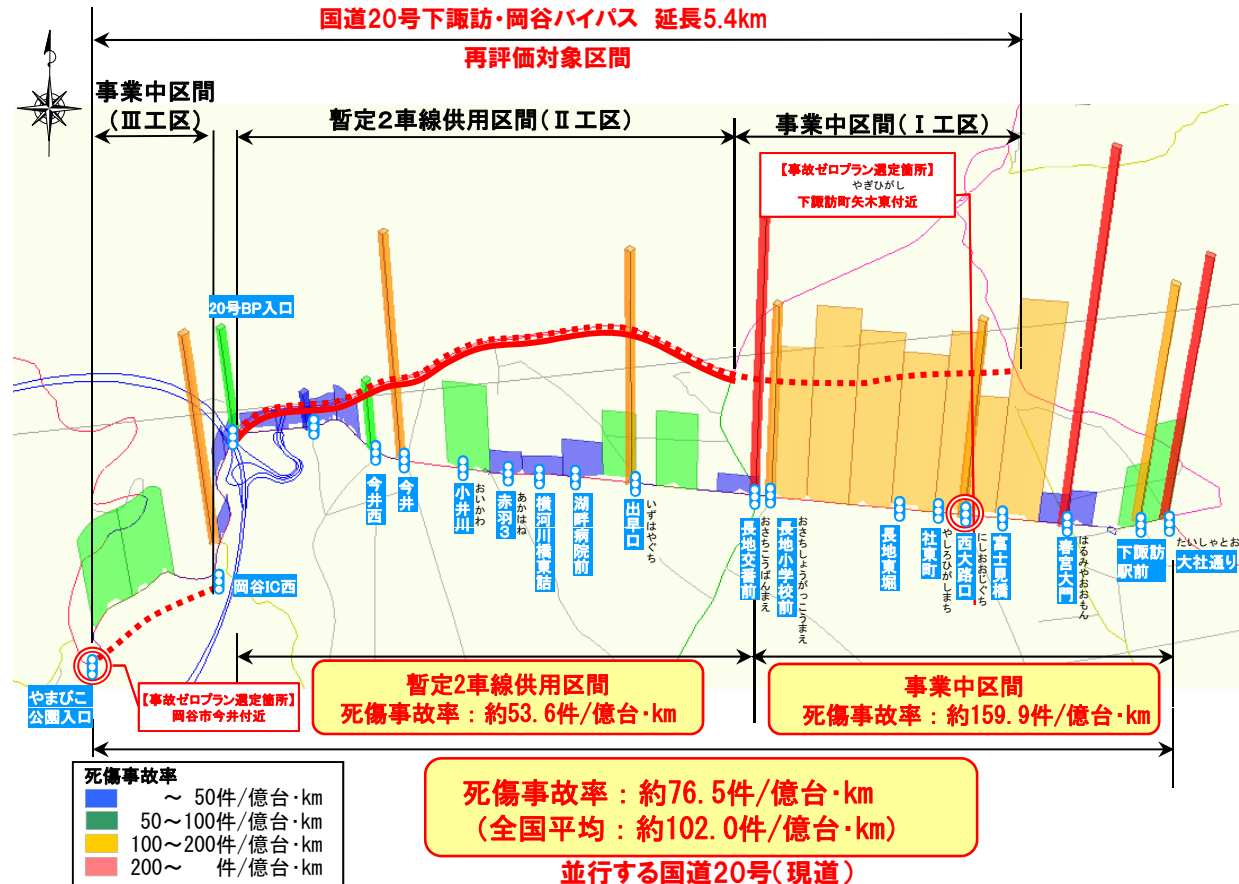


# 4. 事業の必要性に関する視点

## (2) 国道20号の交通事故状況

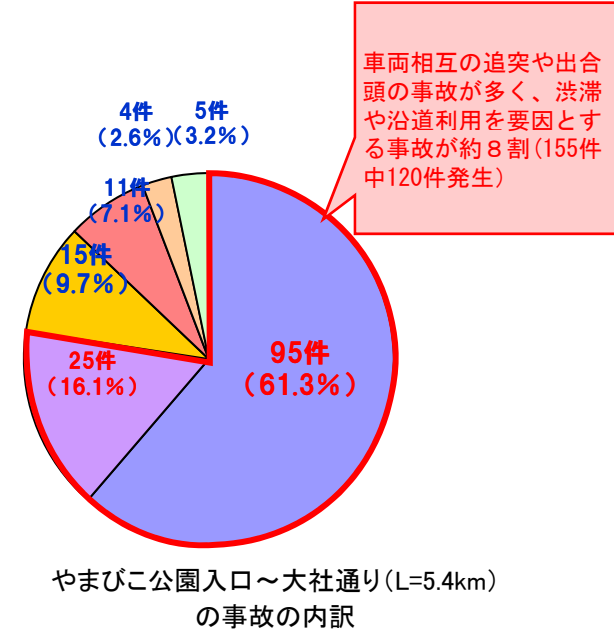
- ・下諏訪岡谷バイパスと並行する国道20号(現道)の死傷事故率は、約76.5件/億台・kmと全国平均(約102.0件/億台・km)を下回っているが、事業中区間(Ⅰ工区)の並行区間では、約159.9件/億台・kmと全国平均の約1.6倍と高い。
- ・下諏訪岡谷バイパスの整備により、現道の交通量が転換し、交通事故の減少が期待される

国道20号の死傷事故発生状況



国道20号の事故類型

- 車両相互: 追突
- 車両相互: 出合頭
- 人対車両
- 車両相互: 右折
- 車両相互: 正面衝突
- その他



やまびこ公園入口～大社通り(L=5.4km)  
の事故の内訳

資料: 交通事故データ(H19-H22)

# 4. 事業の必要性に関する視点

## (3) 残事業の概要

- ・下諏訪岡谷バイパスの用地取得率は84%(H25.3月末時点、面積ベース)。
- ・平成16年度に、L=2.9kmを暫定2車線で供用済。



前回評価時 H22時点	工事	2/4車線 4車線		用地取得率 72%(全体)
	用地			
今回評価時 H25時点	工事	2/4車線 4車線		用地取得率 84%(全体)
	用地			

凡例

- 工事完了・用地取得済み
- 工事中・用地取得中
- 工事未着手・用地未取得

## 5. 費用対効果

### ■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25年度	[参考: 前回評価]
・ 供用開始年次	: 平成40年度	平成22年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	平成40年度
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサ	供用後50年間
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度	平成17年度道路交通センサ
・ 計画交通量	: 6,300~18,900 [台/日]	平成42年度
・ 総便益	: 約667億円	7,000~20,600 [台/日]
・ 事業費	: 約464億円	約648億円
・ 費用便益比(B/C)	: 1.3	約464億円
		1.4

# 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)
	511億円	130億円	27億円	667億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	498億円		14億円	512億円	
					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)
	328億円	72億円	21億円	421億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	138億円		11億円	149億円	
					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。

注4)便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

基準年：平成25年度

# 6. 事業進捗の見込みの視点

- ・平成2年度に都市計画決定し、平成4年度に事業化、平成6年度に用地着手、平成10年度に工事着手。
- ・下諏訪・岡谷バイパスの用地取得率は84%(H25年3月末時点、面積ベース)。
- ・岡谷市長地鎮～岡谷市今井(Ⅱ工区:2.9km)は、用地取得が完了しており、H16年3月に暫定2車線供用済み。
- ・引き続き、用地の取得、工事の促進を図り、早期の供用を目指す。

## ■事業の計画から完成までの流れ(下諏訪・岡谷バイパス)

年度	H2	H4	H5	H6 ～ 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	H33 ～ H36	H37	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																										
設計・用地説明																												
埋蔵文化財調査							埋文	埋文																				
Ⅰ工区 L=1.7km 下諏訪町東町 ～ 岡谷市長地鎮	測量・設 計・調査																											
	用地																											
	工事																				改良 橋梁	改良 橋梁 トンネル	改良 橋梁 トンネル	暫定 2車 供用			改良 橋梁 トンネル	
Ⅱ工区 L=2.9km 岡谷市長地鎮 ～ 岡谷市今井	測量・設 計・調査																											
	用地				10%	12%	16%	53%	98%	完了																		
	工事					改良	改良 橋梁 トンネル	改良 橋梁 トンネル	暫定 2車 供用																		改良 橋梁 トンネル	改良 橋梁 トンネル
Ⅲ工区 L=0.8km 岡谷市今井 ～ 岡谷市今井	測量・設 計・調査																											
	用地												39%	完了														
	工事														改良	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	改良 橋梁	完成 2車 供用							

供用開始年次

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25年3月現在、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

- ・下諏訪・岡谷バイパスと並行する国道20号(現道)では、長地交番前交差点周辺(暫定2車線供用区間への接続)や大社通り交差点(国道142号と接続)を中心に交通混雑が発生し、損失時間は約105.5千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約4.0倍。
- ・下諏訪岡谷バイパスと並行する国道20号(現道)の死傷事故率は、約76.5件/億台・kmで全国平均(約102.0件/億台・km)を下回っているが、事業中区間(I工区)の並行区間では、約159.9件/億台・kmと全国平均の約1.6倍と高い。
- ・下諏訪・岡谷バイパスの整備により、暫定供用区間と並行する区間では供用後に事故率が改善していることから、通過交通の転換により更なる安全性の向上及び渋滞緩和による交通事故の減少が見込まれる。
- ・費用対効果(B/C)は1.3。

## (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成2年度に都市計画決定し、平成4年度に事業化、平成6年度に用地着手、平成10年度に工事着手。
- ・下諏訪・岡谷バイパスの用地取得率は84%(H25年3月末時点、面積ベース)。
- ・岡谷市長地鎮～岡谷市今井(II工区:2.9km)は、用地取得が完了しており、H16年3月に暫定2車線供用済み。
- ・引き続き、用地の取得、工事の促進を図り、早期の供用を目指す。

## (3) 都道府県・政令市からの意見

〈長野県知事からの意見〉一般国道20号下諏訪・岡谷バイパスにつきましては、既に暫定供用されたバイパスにより現道の渋滞緩和や事故件数の減少など顕著な効果が見られているため、バイパスの全線整備により交通混雑の緩和、交通安全の確保に更なる効果があるものと期待しています。さらに、当該地域に隣接する現道は、平成18年7月豪雨で通行不能となった履歴もあり、災害時における代替機能確保について、地元からも大きな期待が寄せられています。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。
- ・本事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。