

(再評価)

資料 3 - 4 - ①

関東地方整備局

事業評価監視委員会

(平成26年度第6回)

一般国道19号 松本拡幅

平成26年11月27日

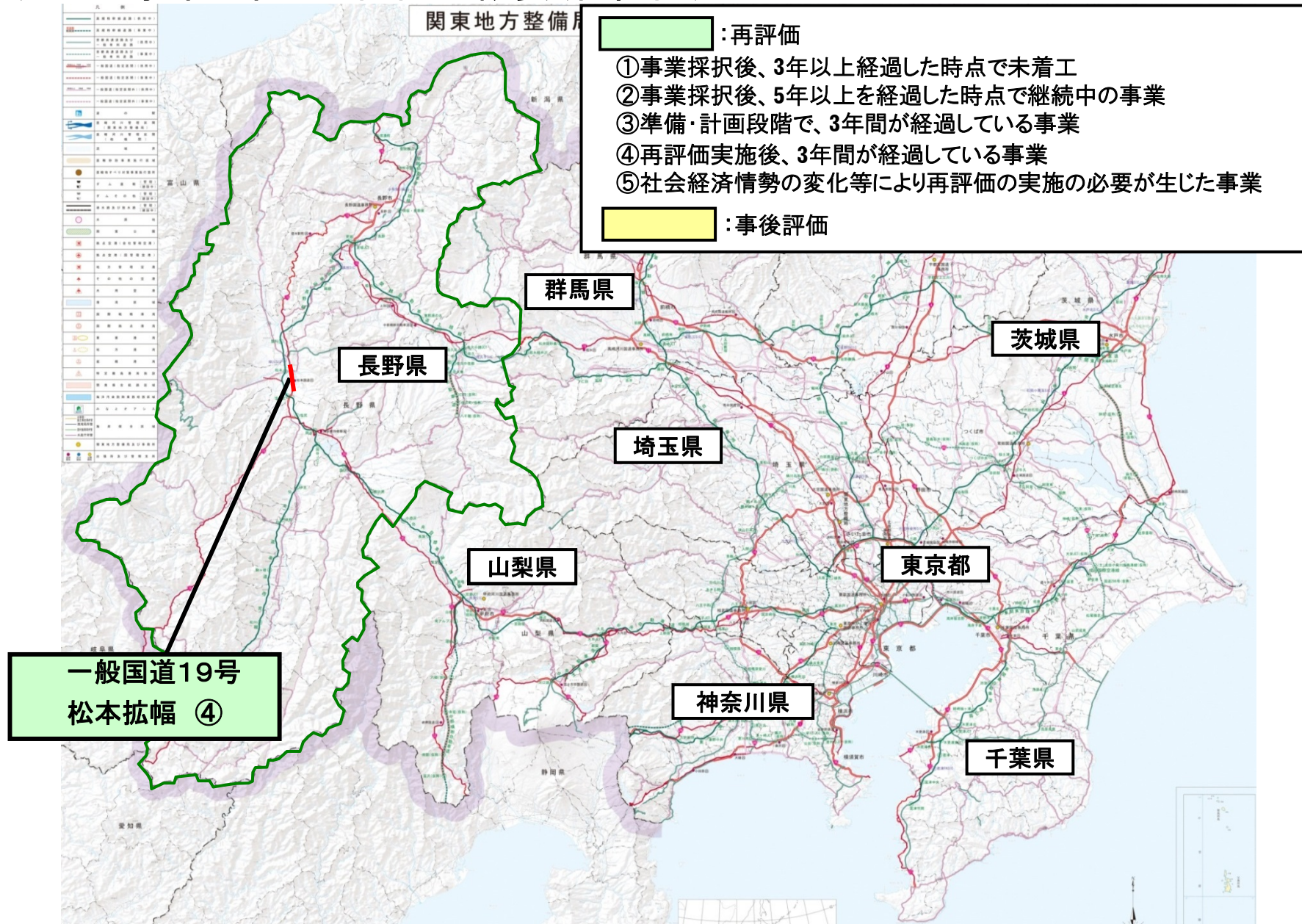
国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	8
3. 事業の評価	.....	11
4. 事業の見込み等	.....	13
5. 関連自治体等の意見	.....	14
6. 今後の対応方針(原案)	.....	15

1. 事業の概要

(1) - 1 事業の目的と計画の概要(位置図)



1. 事業の概要

(1) - 2 事業の目的と計画の概要

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

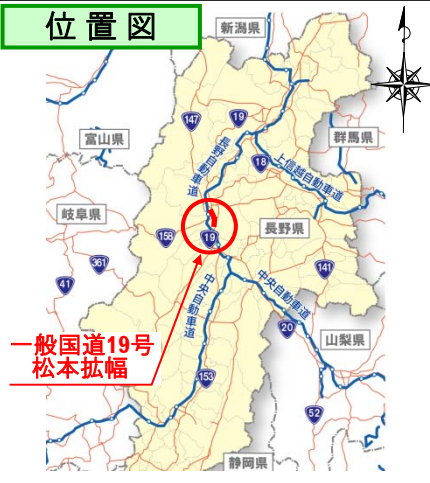
計画の概要

区 間 : 自) 長野県松本市渚
 至) 長野県松本市宮渚本村

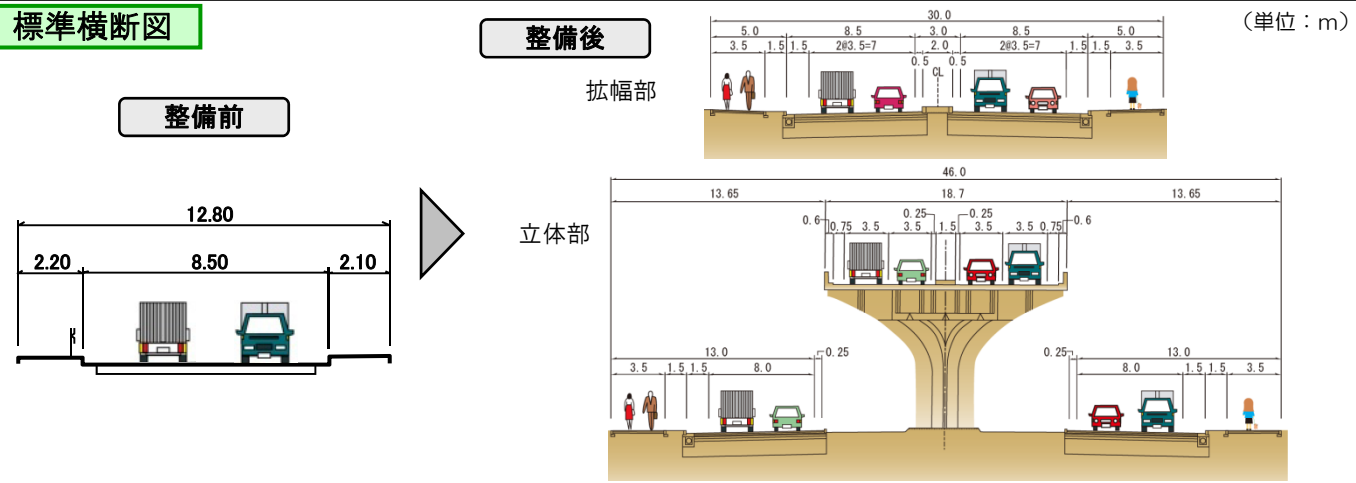
計画延長 : 延長1.6km
 幅 員 : 拡幅部 30.0m
 立体部 32.0~46.0m
 道路規格 : 第4種第1級
 設計速度 : 60km/h
 車線数 : 4車線
 計画交通量 : 23,000~40,000台/日
 事業化 : 平成10年度
 全体事業費 : 約170億円



位置図



標準横断面図



1. 事業の概要

(1) - 3 事業の目的と計画の概要(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、周辺地域に起終点のある内々交通が61%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が30%、周辺地域を通過するが外々交通が8%。

国道19号現道の主な交通特性

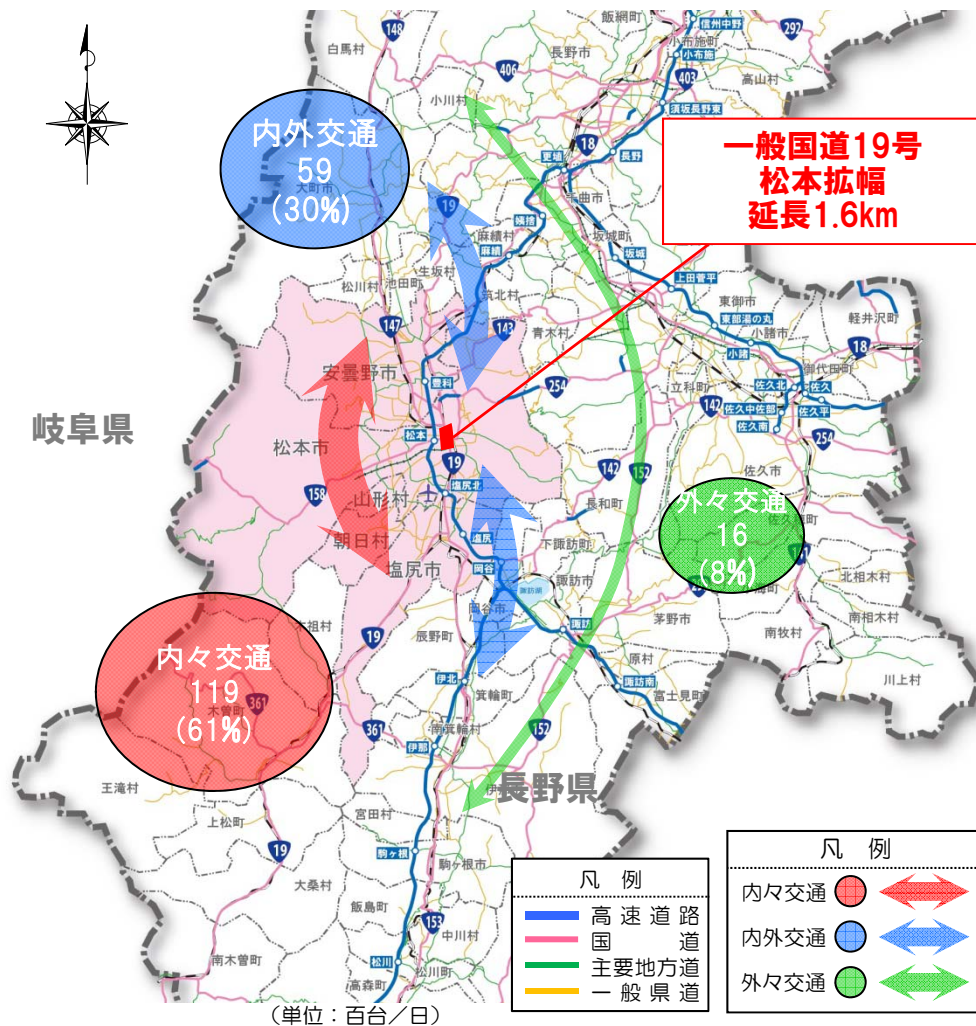


表 国道19号のOD内訳

国道19号のOD内訳	交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	119	61%
周辺地域とその他の地域(内外)	59	30%
周辺地域⇄長野県	53	18%
周辺地域⇄他県	6	3%
通過交通(外々)	16	8%
合計	195	100%

内々交通が61%

内外交通が30%

外々交通が8%

※周辺地域とは松本市、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

1. 事業の概要

(1) - 4 事業の目的と計画の概要(周辺の状況)

- ・国道19号松本拡幅は松本市の中心市街地の中央を南北に通過。
- ・沿道は、大型商業施設や店舗、小学校等が立地。

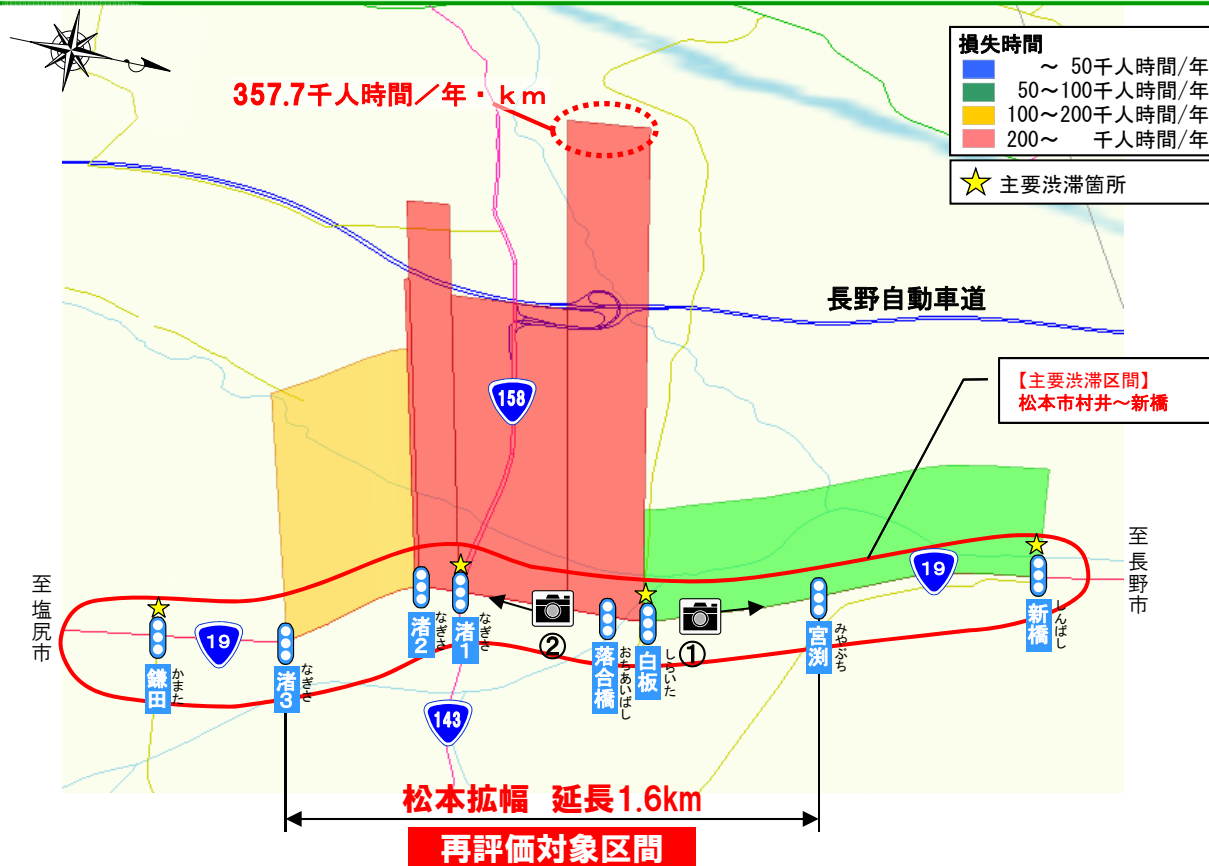


1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(国道19号(現道)の渋滞状況)

- ・国道19号(現道)の損失時間は約162.3千人時間/年・km、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約6倍。
- ・渚1丁目交差点や白板交差点を中心に交通混雑が発生。
- ・松本拡幅の整備により、国道19号(現道)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(現道)の渋滞の発生状況



損失時間：約162.3千人時間/年・km
(全国平均：約26.3千人時間/年・km)

出典：H21プローブ調査結果

国道19号(現道)の交通状況



①白板交差点~宮淵交差点
(H26年9月撮影)



②渚一丁目交差点~白板交差点
(H23再評価時点)

1. 事業の概要

(2) - 2 事業の必要性(国道19号(現道)の死傷事故状況)

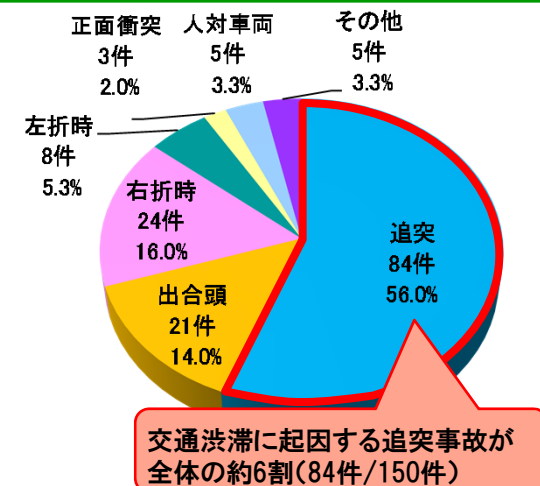
- ・国道19号(現道)の死傷事故率は、168.1件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の約1.6倍。
- ・白板交差点を中心に交通事故が多発しており、交通渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。
- ・松本拡幅の整備により、交通円滑化が図られ、交通事故の減少、歩行空間の安全・快適性の向上が見込まれる。

国道19号(現道)の死傷事故の発生状況



出典：交通事故データ (H19-H22)

国道19号(現道)の事故類型



出典：交通事故データ (H19~22)

現地の状況



①白板交差点付近における交通の輻輳状況 (H26年9月撮影)

1. 事業の概要

(2) - 3 事業の必要性(利便性の向上: 地域活性化の支援(観光))

- ・ 国道19号周辺は、国宝松本城などの長野県を代表する観光地を有しており、特に松本城の観光客数約85万人と近年増加傾向。
- ・ 松本城の観光客は、約9割が県外観光客であり、長野県内の移動手段は自家用車が約8割。
- ・ 松本拡幅は、松本市第5次道路整備五箇年計画に位置付けられている内環状線の一部を形成しており、松本市内のネットワーク強化や主要道路の交通円滑化を目指して道路整備を促進。
- ・ 松本拡幅の整備により、周辺観光施設へのアクセス性が向上し、観光の支援が見込まれる。

松本市内の観光動向

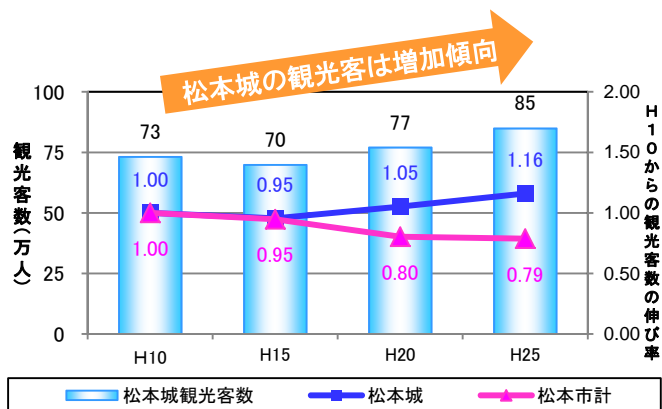


図1 松本城の観光客数の推移

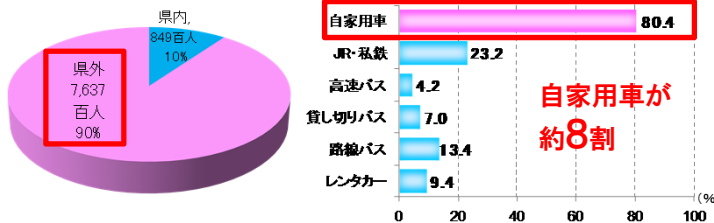


図2 松本城の県外観光客の割合

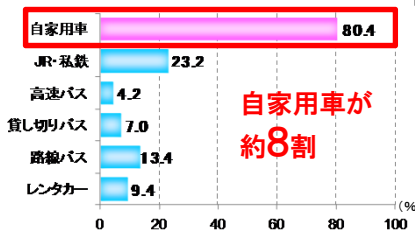


図3 長野県内の移動手段 (複数回答)

出典：平成25年度観光地利用者統計調査結果
平成20年度観光旅行者流動調査

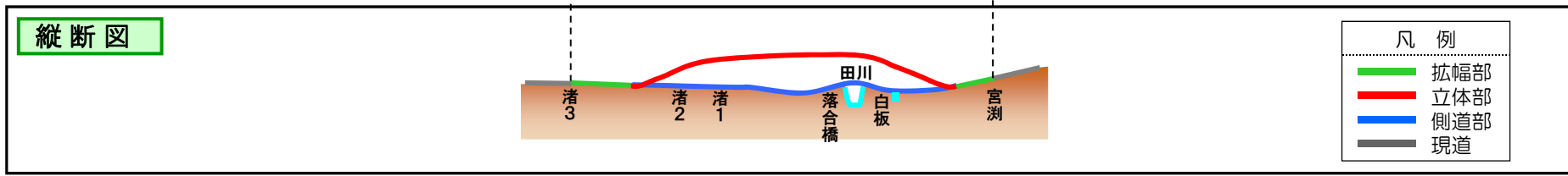
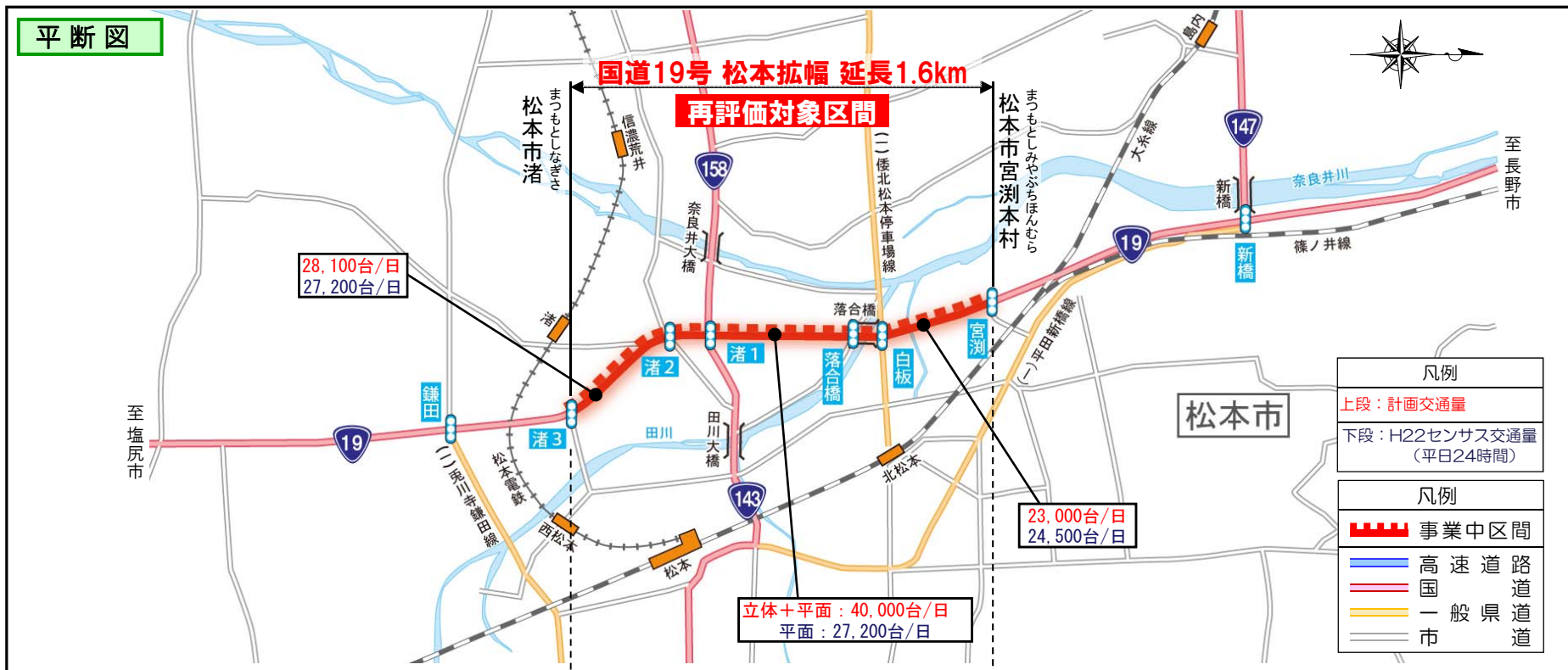
松本拡幅周辺の主な観光地と第5次道路整備五箇年計画



2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯

平成10年3月	: 都市計画決定	平成16年度	: 用地測量
平成10年度	: 事業化	平成17年度	: 用地買収着手
平成12年度	: 地元設計協議に着手	平成23年度～	: 一部工事着手
平成15年度	: 協議完了、幅杭設置	平成26年3月	: 渚1丁目交差点右折レーン2車線化



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・松本拡幅の用地取得率は26%(H26.3末時点、面積ベース)。
- ・渚1丁目交差点の暫定整備として右折レーンを2車線に増設する工事を平成23年度から着手し、平成26年3月に開通した。この結果、午前中に発生していた右折レーンの慢性的な滞留が、整備後にはほぼ解消。
- ・今後、渚1丁目交差点付近で残る電線共同溝や歩道整備を引き続き実施し、平成27年度の開通を図るとともに、残る白板交差点部の用地買収に着手する予定である。



前回評価時 H23時点	工事	暫定									用地取得率 20%(全体)
	完成										
今回評価時 H26時点	用地	下り									用地取得率 26%(全体)
	上り										
	工事	暫定									
	完成										
	用地	下り									
	上り										

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

2. 事業の進捗状況

■ 前回評価時(平成23年)

① 前回評価時(渚1丁目(交)右折レーン1車線)



② 前回評価時(渚1丁目(交)工事未着手)



■ 今回評価時(平成26年)

① 今回評価時(渚1丁目(交)右折レーン2車線)



② 今回評価時(渚1丁目(交)用地買収済・工事暫定完成)



3. 事業の評価

■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。

1) 計算条件

- ・基準年次 : 平成26年度
- ・開通開始年次 : 平成33年度
- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 23,000～40,000(台/日)
- ・事業費 : 約170億円
- ・総便益(B) : 約284億円(約786億円※)
- ・総費用(C) : 約160億円(約179億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 1.8

〔参考：前回評価(H23再評価)〕

- 平成23年度
- 平成33年度
- 開通後50年間
- 平成17年度道路交通センサス
- 平成42年度
- 24,500～41,100(台/日)
- 約170億円
- 約268億円(約840億円※)
- 約145億円(約182億円※)
- 1.9

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

2) 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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	243億円	30億円	11億円	284億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.8	6.8%
	154億円		6.0億円	160億円		

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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	243億円	30億円	11億円	284億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	3.0	12.5%
	90億円		6.0億円	96億円		

注1) 便益・費用については、平成26年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

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26年度

4. 事業の見込み等

- ・平成9年度に都市計画決定、平成10年度に事業化。平成17年度に用地買収に着手。
- ・全体の用地取得率は、26%完了(H26.3末時点、面積ベース)。
- ・引き続き、道路設計・関係機関協議を推進するとともに、用地買収の促進を図り、渚1丁目交差点について、平成27年度の暫定開通を目指す。

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	H33	
都市計画決定	■																						
事業化		■																					
測量・調査・設計		■	■	■	■	■			■	■	■	■					■	■					
用地							■				17%	20%	23%	25%	26%								
埋蔵文化財調査																							
工事												■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

開
通
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26年3月現在、用地取得率：面積ベース

5. 関連自治体等の意見

(1) 長野県からの意見

■ 長野県知事の意見

一般国道19号は国土の骨格を成す重要な道路であり、松本拡幅は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少を通じて、中心都市松本市の都市機能を増進させ、本県全体の経済発展にも寄与するものと期待しております。

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。

6. 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)の損失時間は約162.3千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約6倍。
- ・国道19号(現道)の死傷事故率は、168.1件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の約1.6倍。
- ・松本拡幅は、松本市第5次道路整備五箇年計画に位置付けられている内環状線の一部を形成しており、松本市内のネットワーク強化や主要道路の交通円滑化を目指して道路整備を促進。
- ・費用対効果(B/C)は1.8である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・渚1丁目交差点の暫定整備として右折レーンを2車線に増設する工事を平成23年度から着手し、平成26年3月に開通した。この結果、主に午前中に発生していた右折レーンの慢性的な滞留が、整備後にはほぼ解消。
- ・今後、渚1丁目交差点付近で残る電線共同溝や歩道整備を引き続き実施し、平成27年度の開通を図るとともに、残る白板交差点部の用地買収に着手する予定である。
- ・用地進捗に伴い、地元から事業に対する早期整備要望もあり、更なる事業推進を図る。

(3) 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、交通安全の確保、地域活性化の支援(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。