

(再評価)

資料 3 - 6 - ①  
平成 29 年度 第 3 回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道158号 松本波田道路

平成29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	.....	6
3. 事業の評価	.....	8
4. 事業の見込み等	.....	11
5. 関連自治体等の意見	.....	12
6. 今後の対応方針(原案)	.....	13

# 1. 事業の概要

## (1) - 1 中部縦貫自動車道の概要(利便性の向上: 広域幹線道路網の形成)

- ・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。
- ・中部縦貫自動車道の整備により、長野自動車道・東海北陸自動車道・北陸自動車道を結び、中部北陸地方に高速交通ネットワークが形成され、都市間の所要時間の短縮が期待。

### 中部縦貫自動車道の整備状況



### 整備により広がるネットワーク



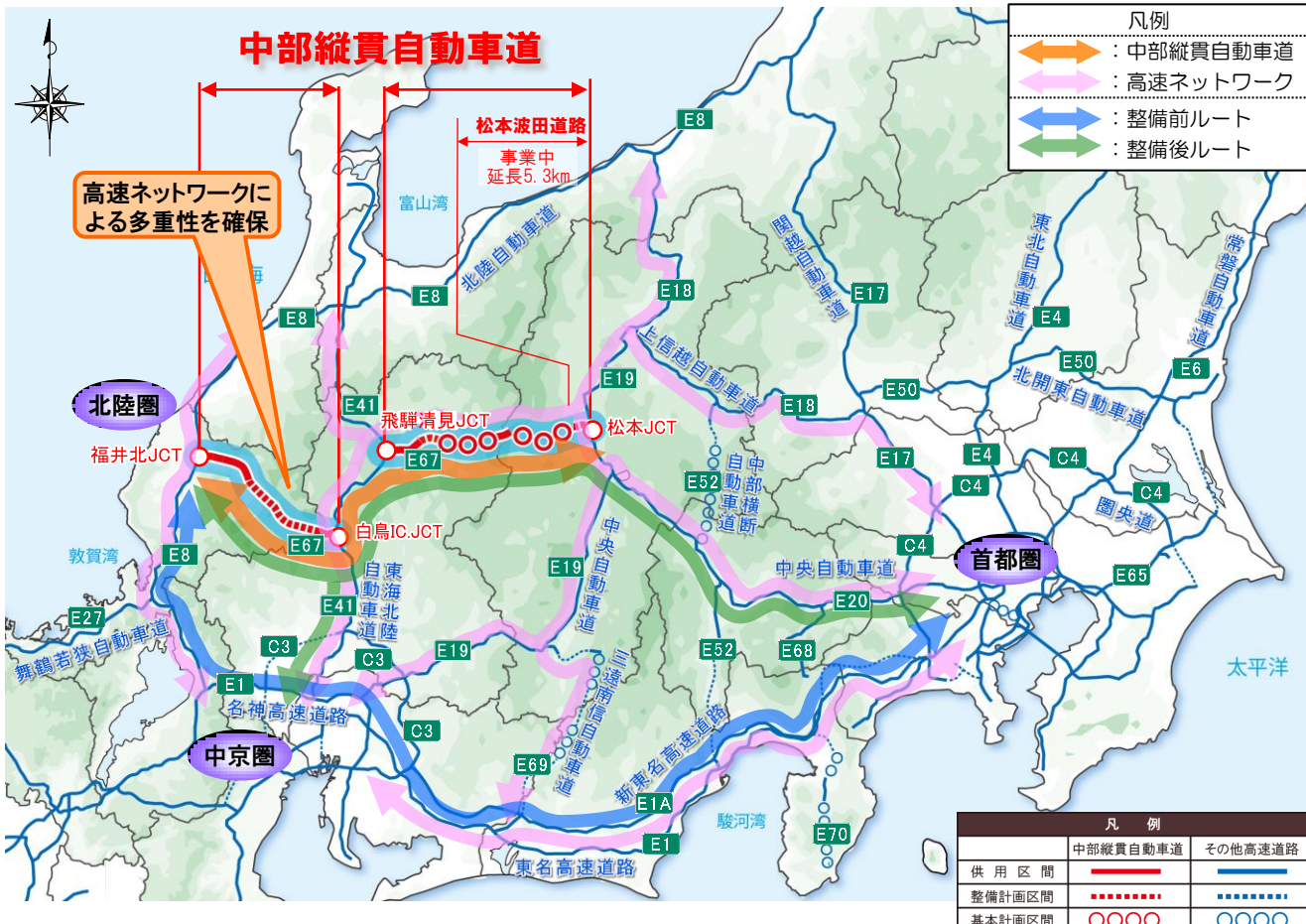
注：整備前…H27一般交通量調査混雑時平均旅行速度（上下平均）  
 整備後…中部縦貫自動車道事業中・調査中区間：設計速度  
 上記以外の区間：H27一般交通量調査混雑時平均旅行速度（上下平均）

# 1. 事業の概要

## (1) - 2 中部縦貫自動車道の概要(利便性の向上:災害時のリダンダンシーの確保)

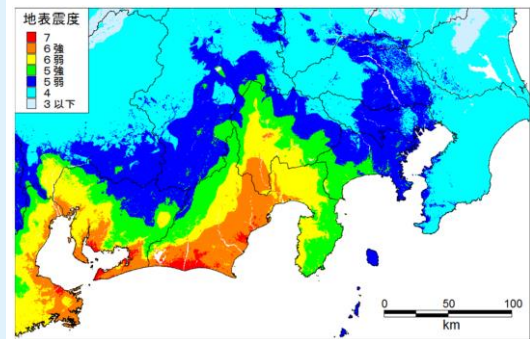
- ・南海トラフ巨大地震発生の可能性のある中部地方では、早期の道路啓開体制確立のため、広域支援ルートとして計画。
- ・中部縦貫自動車道は、並行する沿岸路線と内陸路線の接続するネットワークを形成するとともに、首都圏や中京圏、北陸圏被災時の代替路や広域的な災害時の救護、救援物資輸送ルートとしても機能。

### 並行する沿線路線の多重性確保



### 南海トラフ巨大地震による影響

■南海トラフ巨大地震発生の可能性  
 ・マグニチュード8以上の発生確率は今後30年以内に60~70%と推定



南海トラフ巨大地震(M9.0)の震度分布  
 資料:南海トラフの巨大地震モデル検討会

資料:H26.5中部地方幹線道路協議会を基に作成

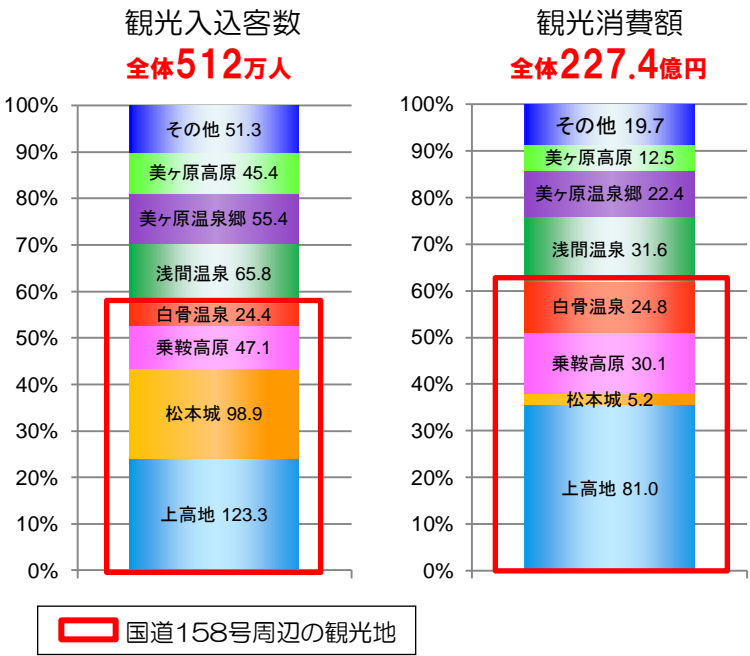
# 1. 事業の概要

## (1) - 3 中部縦貫自動車道の概要(利便性の向上:地域活性化の支援)

・当該地域周辺には、主要な観光地が多数存在しており、松本市の年間観光入込客数の約6割を占める。  
 ・中部縦貫自動車道の開通により、松本-上高地-飛騨高山-白川郷などの観光資源を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123.3万人 観光消費額:年間約81.0億円。



資料:長野県観光地利用者統計調査結果(H28)

### 新たな観光ルートの形成



# 1. 事業の概要

## (2) 松本波田道路の概要

- ・一般国道158号松本波田道路は、長野自動車道と接続し、主に農地を通過する。
- ・周辺地域には、<sup>やまと</sup>倭工業団地、大久保工場公園団地、松本臨空工業団地、<sup>せいなん</sup>西南工場団地が立地。

### 目的

- ・広域幹線道路網の形成
- ・松本市内の交通混雑の緩和

### 計画の概要

事業区間：自)長野県松本市島立 <sup>しまだち</sup>  
 至)長野県松本市波田  
 計画延長・幅員  
 :延長5.3km・19.5m~20.5m  
 車線数：4車線  
 計画交通量：5,100台/日  
 事業化：平成8年度  
 全体事業費：約264億円

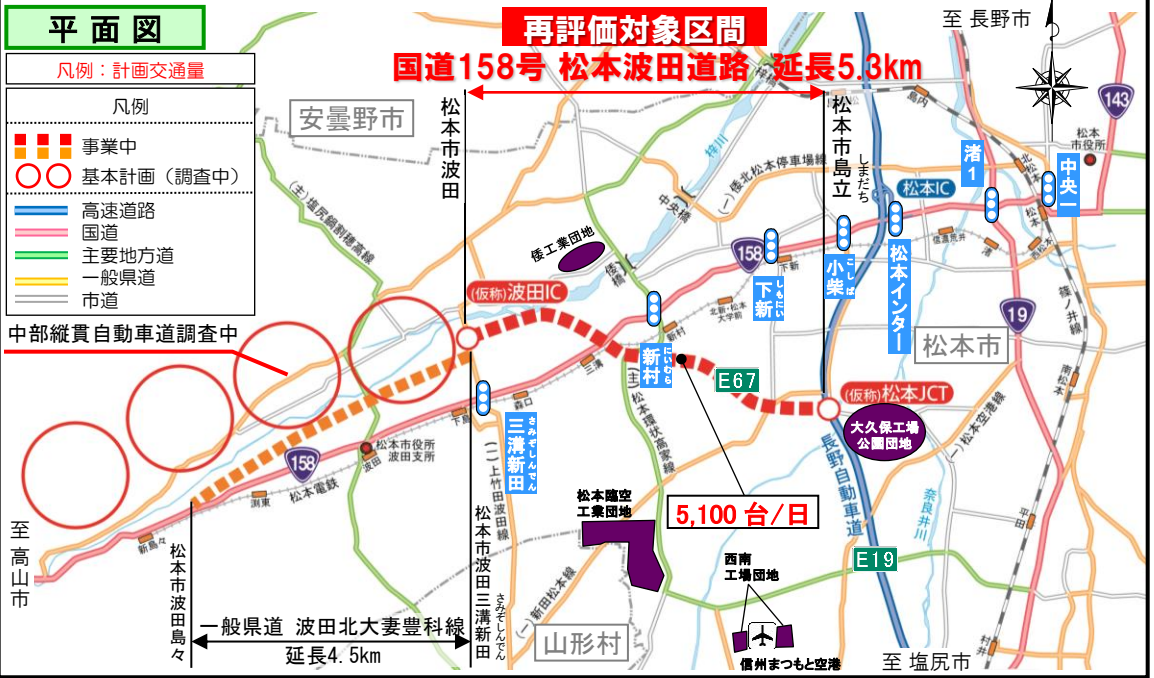
### 平面図

凡例：計画交通量

凡例

- 事業中
- 基本計画（調査中）
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 市道

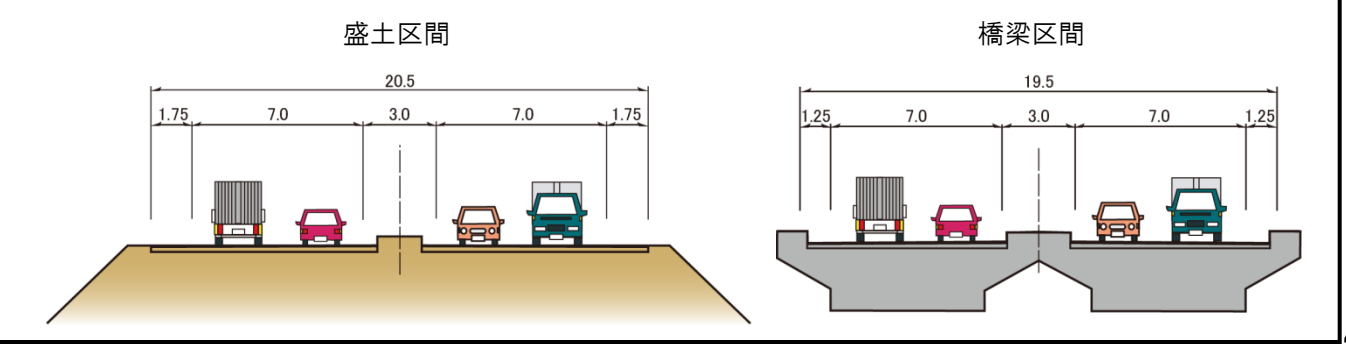
中部縦貫自動車道調査中



### 位置図



### 標準横断面図(完成形)



# 1. 事業の概要

## (3) 事業の必要性(松本市内の交通混雑の緩和(救急搬送の円滑化))

- ・松本波田道路と並行する国道158号の区間は、延長6.5kmの区間に信号交差点が15箇所と非常に多く、円滑な搬送に支障をきたしている。
- ・当該区間の整備により搬送ルート上の信号交差点が減少し、搬送時間の短縮による救命率向上はもとより、搬送の信頼性向上や、搬送中の医療行為の作業環境の改善が見込まれる。

### 国道158号の信号交差点の現況



注：H27一般交通量調査混雑時旅行速度事業中区間はV=80km/hで算出

資料：「カーラーの曲線」一部改変 (M.Cara:1981)

# 2. 事業の進捗状況

## (1) 事業の経緯

平成 8年度 : 事業化  
平成11年3月 : 都市計画決定  
平成12年度 : 地元設計協議着手

### 平断面図

凡例

上段	: 計画交通量
下段	: 一般交通量調査 (H27)

凡例

	事業中
	基本計画 (調査中)
	高速道路
	国道
	主要地方道
	一般県道
	市道





# 2. 事業の進捗状況

## (2) 残事業の概要

- ・用地取得率は約1%(平成29年3月末時点、面積ベース)。
- ・工事の進捗率は0%。

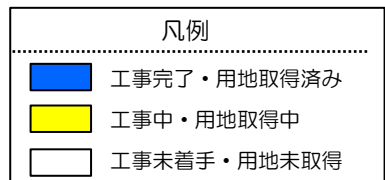


前回評価時  
H26

工事		用地取得率 0%(全体)
用地		

今回評価時  
H29

工事		用地取得率 1%(全体)
用地		



### 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。

【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。

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

#### 1) 計算条件

- ・基準年次 : 平成26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
- ・交通量の推計年次 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 5,100 (台/日)
- ・事業費 : 約264億円
- ・総便益(B) : 約308億円(約1,126億円※)
- ・総費用(C) : 約233億円(約302億円※)
- ・費用便益比(B/C) : 1.3

※基準年次における現在価値化前を示す。

### 3. 事業の評価

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

#### 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)
	238億円	49億円	21億円	308億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	219億円		14億円	233億円	
					1.3

#### 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)
	238億円	49億円	21億円	308億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	186億円		14億円	200億円	
					1.5

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

注2) 費用便益費算定上設定した完成年度は平成39年度である。

注3) 費用及び便益額は整数止めとする。

注4) 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5) 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。

# 3. 事業の評価

## 費用対効果分析実施判定票

年度：平成29年度

事業名：国道158号 松本波田道路

担当課：長野国道事務所 計画課

担当課長名：岡田 哲也

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
<b>(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合</b>		
<b>事業目的</b>		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更が無い	■
<b>外的要因</b>		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化が無い	■
<b>内的要因&lt;費用便益分析関係&gt;</b>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更が無い	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%※以内]	需要量の変化は無い	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%※以内]	事業費の変化は無い	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%※以内]	事業期間の変化は無い	■
<b>(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合</b>		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3力年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	前回評価時における下位ケース値が基準値(B/C=1.0)を上回っている H26年度実施の下位値 [事業全体] ・交通量(-10%) B/C=1.2 ・事業費(+10%) B/C=1.2 ・事業期間(+20%) B/C=1.2 [残事業] ・交通量(-10%) B/C=1.4 ・事業費(+10%) B/C=1.4 ・事業期間(+20%) B/C=1.3	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■

以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。

# 4. 事業の見込み等

## (1) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成8年度に事業化がなされ、平成10年度の都市計画決定を経て、その後地質調査や道路設計を実施。
- ・現在、用地取得推進に向け、地元協議を実施中。



	H8	H9	H10	H11	H12	H13	～	H28	H29	H30年代以降
事業着手	事業化		都市計画決定		整備計画決定					
測量・調査・設計	H8									
用地										
工事										

## 5. 関連自治体等の意見

### ■都道府県・政令市からの意見

#### 長野県知事の意見

松本波田道路を含む中部縦貫自動車道は、中部北陸地方の高速交通ネットワークを形成する道路であり、物流体系の効率化等による生産性の向上、沿線観光地を周遊する広域観光の促進、災害時の基幹ネットワークの確保など、大きな効果が期待されております。

また、県としては平成28年度より松本波田道路の用地取得を推進するため、専任職員を配置し事務受託をするなど協力体制を強化しております。

については、事業を継続し、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

- ・松本波田道路の整備により、現道区間の交通が転換され、交通混雑の解消、交通事故の減少が期待。
- ・中部縦貫自動車道の整備により、長野自動車道・東海北陸自動車道・北陸自動車道を結び、中部北陸地方に高速交通ネットワークが形成され、都市間の所要時間の短縮が期待。
- ・中部縦貫自動車道は、並行する沿岸路線と内陸路線の接続するネットワークを形成するとともに、首都圏や中京圏、北陸圏被災時の代替路や広域的な災害時の救護、救援物資輸送ルートとしても機能。
- ・中部縦貫自動車道の開通により、松本-上高地-飛騨高山-白川郷などの観光資源を結ぶ新たなルートを形成し、観光客の増加が見込まれる。
- ・費用対効果(B/C)は1.3である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成8年度に事業化がなされ、平成10年度の都市計画決定を経て、その後地質調査や道路設計を実施。
- ・現在、用地取得推進に向け、地元協議を実施中。

### (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・松本波田道路の整備は、広域幹線道路網の形成、松本市内の交通混雑の緩和等の観点からも、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。