

(再評価)

一般国道19号 松本拡幅

令和4年9月14日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	.....	2
3. 事業の投資効果	.....	10
4. 関連自治体等の意見	.....	17
5. 今後の対応方針(原案)	.....	18

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

・一般国道19号松本拡幅は松本市の中心市街地を南北に通過する延長1.6kmの拡幅事業。

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

事業区間：自)長野県松本市渚
 至)長野県松本市宮渚本村

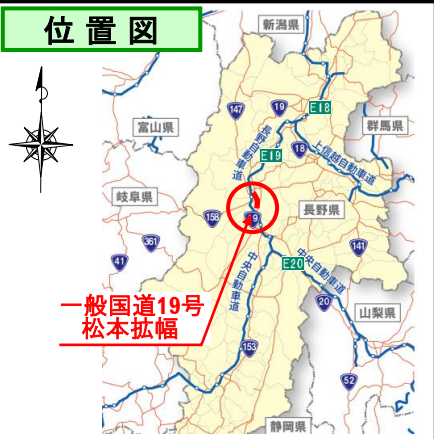
計画延長・幅員：延長1.6km
 拡幅部 30.0m
 立体部 32.0～46.0m

車線数：4車線
 計画交通量：28,700～41,500 台/日
 事業化：平成10年度
 全体事業費：約180億円(前回:約170億円)

平面図



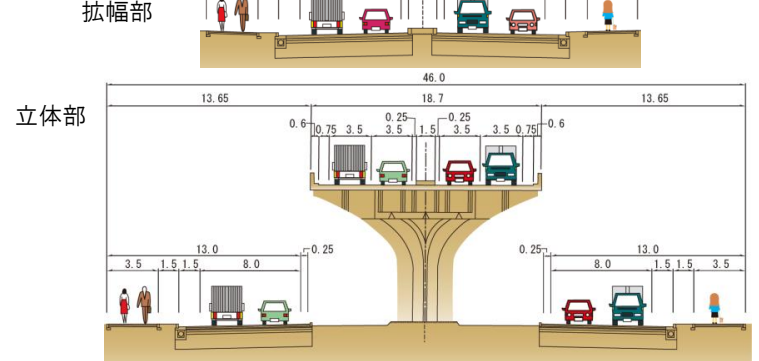
位置図



標準横断面



整備後



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

1) 事業経緯

平成10年3月 : 都市計画決定
 平成10年度 : 事業化
 平成17年度 : 用地買収着手

平成23年度 : 工事着手
 平成26年3月 : 渚1丁目交差点上り右折レーン2車線供用
 平成28年3月 : 渚1丁目交差点歩道・電線共同溝の整備を行い暫定供用

平面図

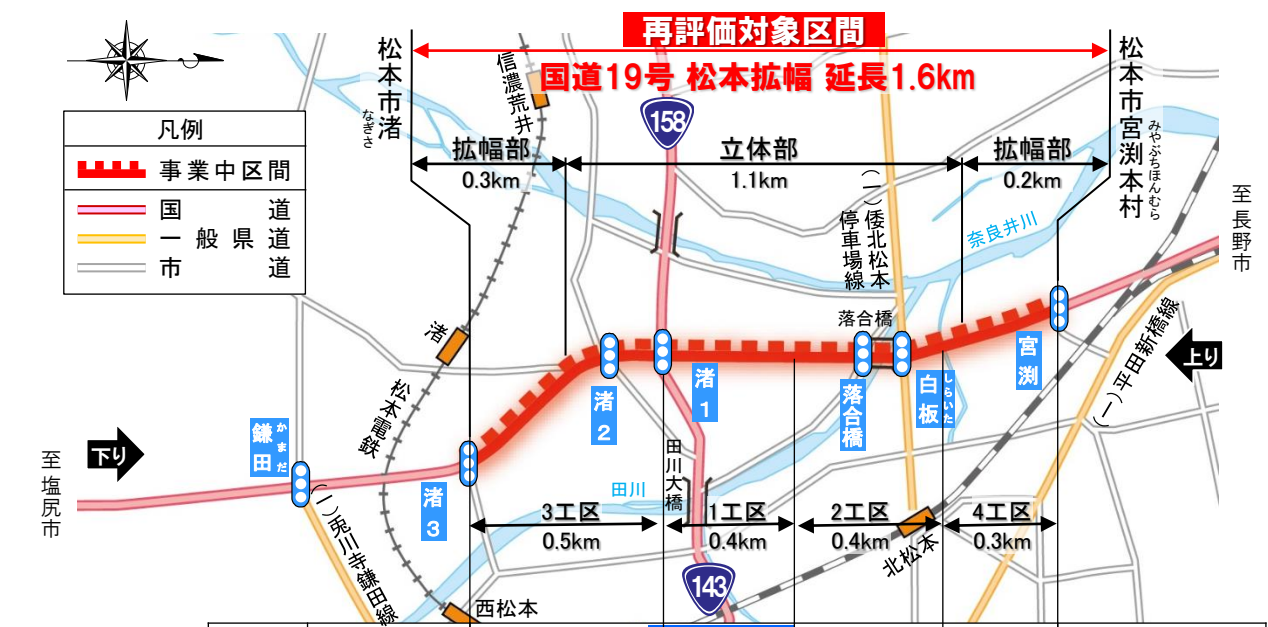


2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況

2) 前回事業評価以降の主な整備状況

・松本拡幅の用地取得率は、57%(令和4年3月末時点)。
 ・引き続き用地買収を進めて、早期完成を目指し、工事を推進。



前回評価時 H29	工事	暫定完成	[Blue]				用地取得率 32%(全体)
	用地	下り	[Yellow]	[Blue]	[Blue]	[Yellow]	
今回評価時 R4	工事	暫定完成	[Blue]				用地取得率 57%(全体)
	用地	下り	[Blue]	[Yellow]	[Blue]	[Blue]	
		上り	[Blue]	[Yellow]	[Blue]	[Blue]	

凡例

[Blue]	工事完了・用地取得済み
[Yellow]	工事中・用地取得中
[White]	工事未着手・用地未取得

※令和4年3月末時点

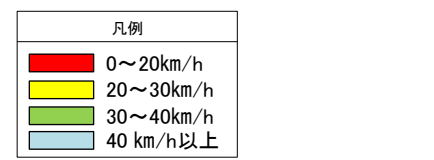
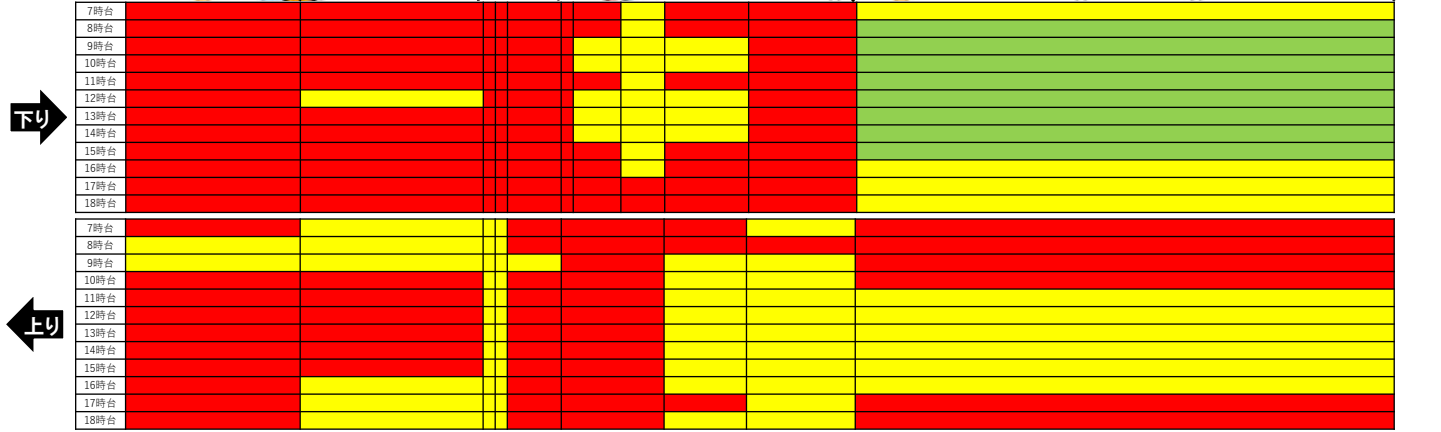
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

1) 現道の交通状況等

- ・国道19号松本拡幅区間は、主要渋滞箇所である渚1丁目交差点、^{しらいた}白板交差点を先頭に交通混雑が発生。
- ・特に松本拡幅区間は、信号交差点が近接し、速度低下を招きやすく、朝夕ピーク時に断続的な渋滞が発生。
- ・松本拡幅の整備により、交通混雑の緩和が図られ、交通の円滑化に期待。

国道19号(現道)の渋滞の発生状況

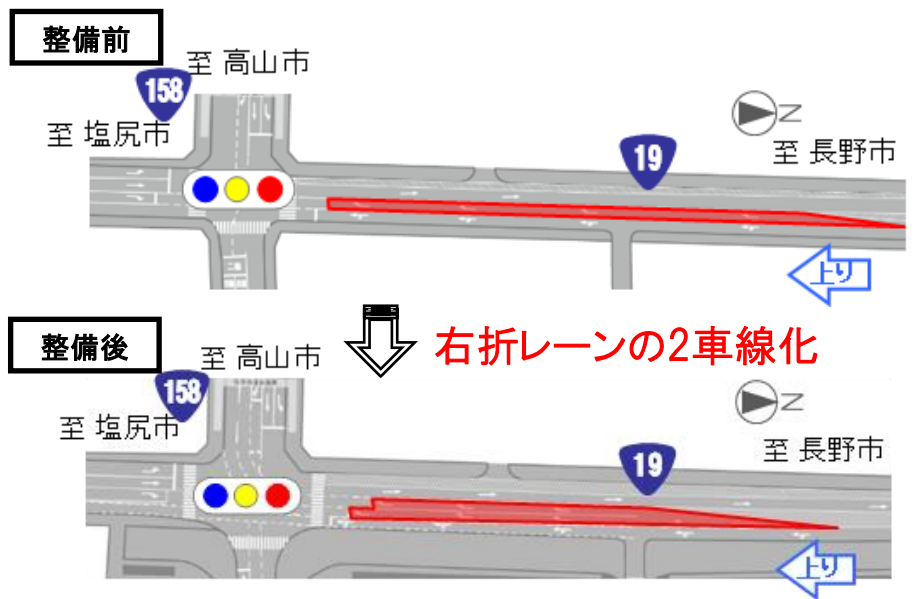


2. 事業の進捗状況と見込み等

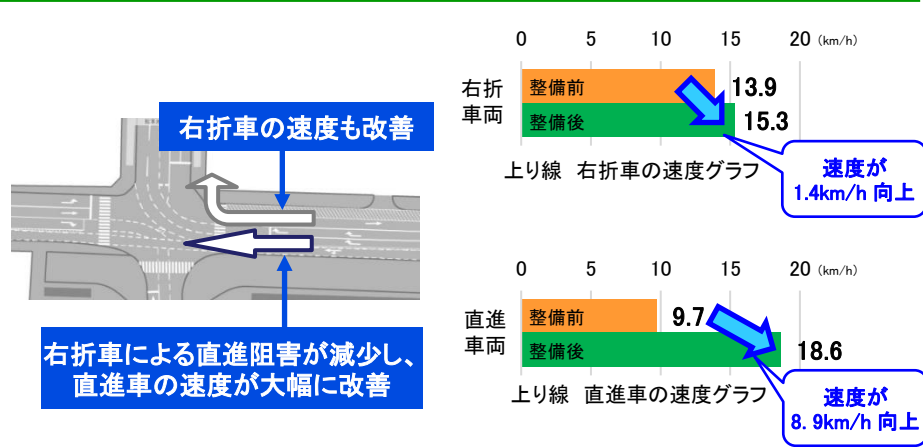
(2) 社会情勢等の変化

2) 渚1丁目交差点改良(右折1車→2車)による効果

- ・国道19号渚1丁目交差点は平成26年3月に上り方向流入部の右折レーンを2車線化、平成28年3月の歩道整備等が完了し暫定供用した。
- ・右折レーン2車線化により、右折車による直進阻害がなくなり、直進速度が改善(9.7km/h→18.6km/h)。
- ・暫定供用後の死傷事故件数は、暫定供用前に比べ約4割減少(5.6件/年→3.6件/年)。

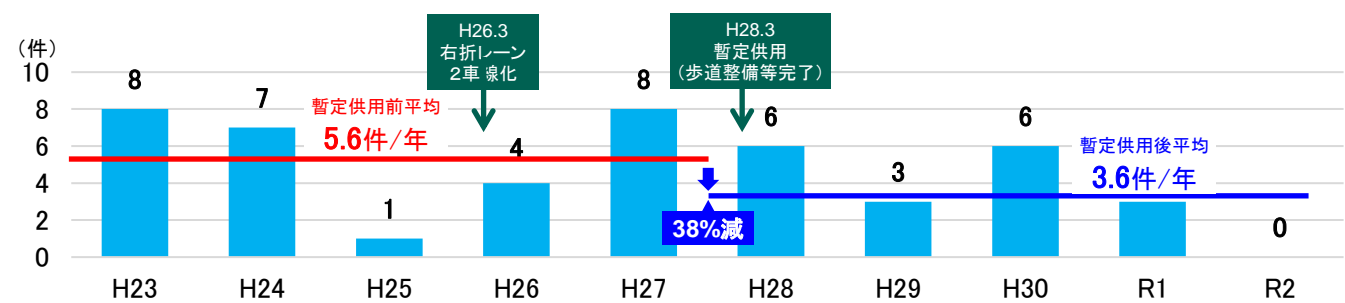


渚1丁目交差点(上り流入部)の通過速度の変化(平日:7~10時)



資料:【通過速度】プローブデータ
 整備前:H25.6~10 平日 7~10時
 整備後:H26.6~10 平日 7~10時

渚1丁目交差点の死傷事故件数の推移(H23~R2)



資料:交通事故データ(H23~R2)

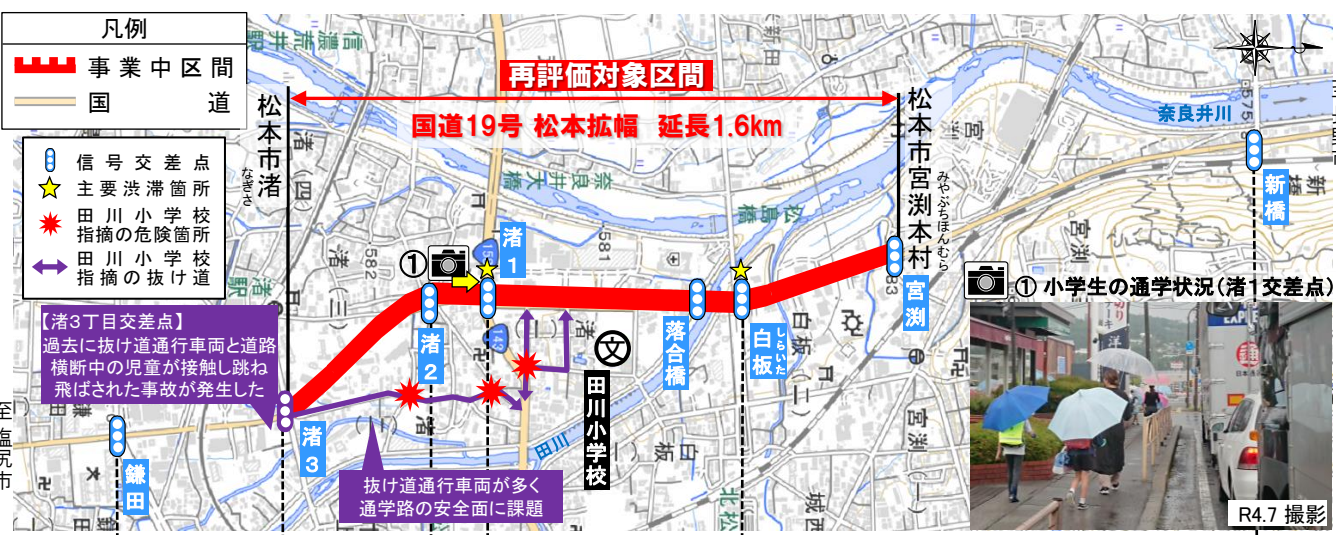
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

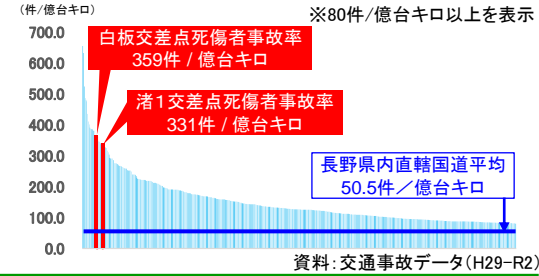
3) 現道の交通事故発生状況等

- ・国道19号松本拡幅区間は、主要渋滞箇所である渚1丁目交差点、白板交差点を中心に交通事故が多発。
- ・国道19号松本拡幅区間周辺の生活道路内へ侵入する通過交通が見られ、通学路の安全面に課題。
- ・松本拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が期待。

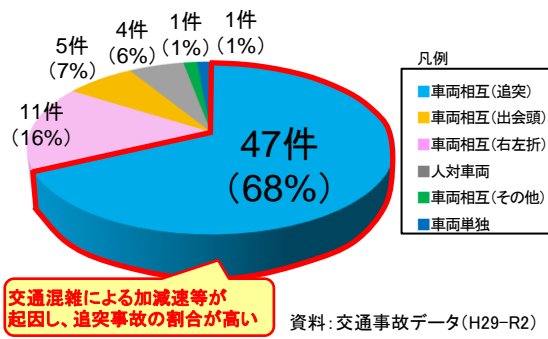
国道19号(現道)沿線小学校の通学エリアと危険箇所



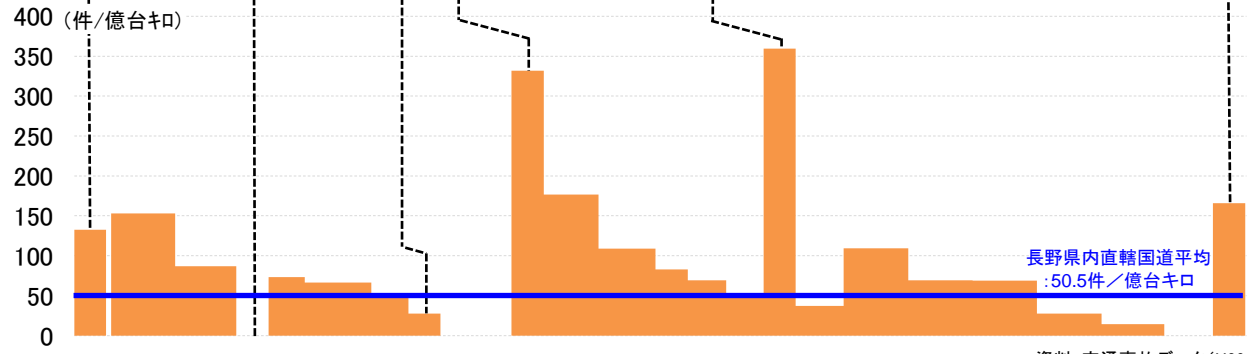
長野県(直轄国道)死傷事故率順位グラフ



国道19号(松本拡幅区間)の事故類型



国道19号(現道)の死傷事故率



国道19号沿線の通学路の課題

・国道19号の渋滞回避等で、本校の通学路となる生活道路内を抜け道として利用する車がスピードを緩めずに通行している。渚3丁目交差点では抜け道通行車両と横断中の児童が接触した事故も発生した。(R4.7 田川小学校ヒアリング調査結果)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

1) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成10年度に事業化、平成17年度に用地取得、平成23年度に工事着手。
- ・松本拡幅の用地取得率は57%(令和4年3月末時点、面積ベース)。
- ・主要渋滞箇所である渚1丁目交差点付近を優先的に着手し、平成28年3月に暫定供用した。用地取得交渉が難航している箇所や用地引き渡しに時間を要している物件があることから、事業期間を令和4年度から令和11年度に延伸する。
- ・拡幅事業であり、沿線に店舗等もあることから、用地補償費の約80%を執行しているが、用地取得は約57%(面積ベース)となっており、残る区間の用地補償費を試算すると、約20億円の不足が見込まれる。今後、進捗に合わせて見直し予定。



	H9	H10	H11	~	H28	H29	H30~R3	R4	R5以降
事業着手	都市計画決定	事業化							
測量・調査・設計		H10							
用地				H17					
工事					H23				

2. 事業の進捗状況と見込み等

(4) 事業の見込み等

1) 事業費増加の要因

歩道橋設置に伴う増加……………約10億円増額

項 目		事業費増加の要因	増 額
①	歩道橋設置に伴う増加	歩道橋については当初見込んでいなかったが地元からの要望を踏まえ、地元協議・警察協議の結果、歩行者の安全確保や、交差点処理能力の確保のため、歩道橋を設置することになった。	約10億円
合 計			約10億円

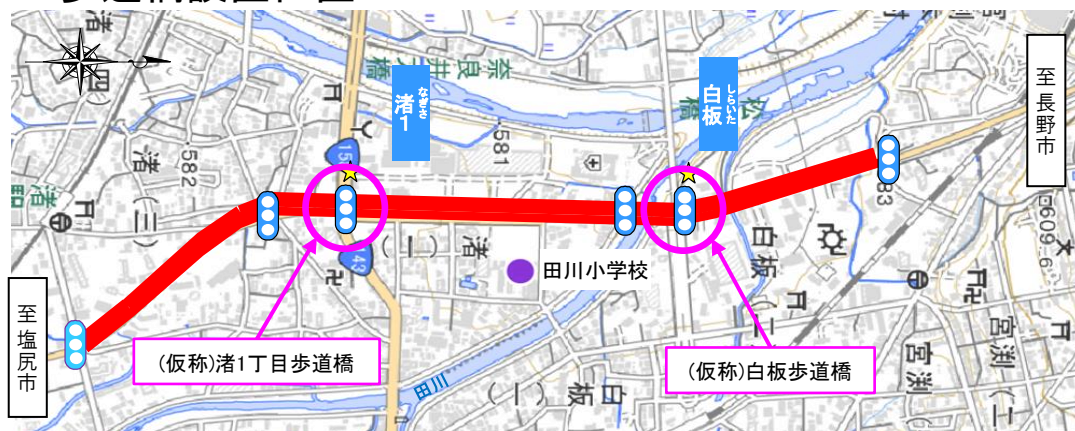
2. 事業の進捗状況と見込み等

(4) 事業の見込み等

2) 事業費変更の内容

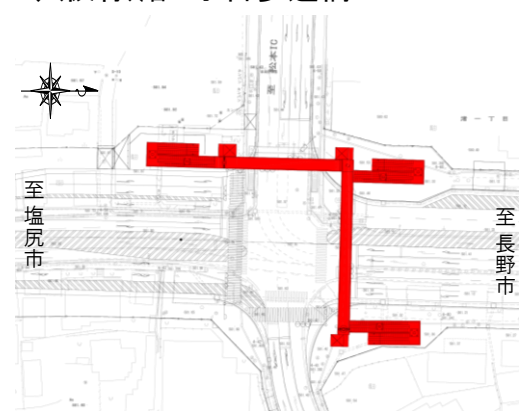
歩道橋設置に伴う増加・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・約10億円増加
・歩道橋については当初見込んでいなかったが地元からの要望を踏まえ、地元協議・警察協議の結果、歩行者の安全確保や、交差点処理能力の確保のため、歩道橋を設置することになった。

■ 歩道橋設置位置

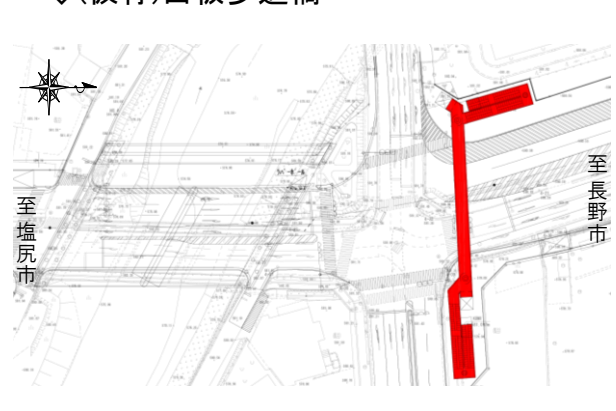


■ 歩道橋計画

◇(仮称)渚1丁目歩道橋



◇(仮称)白板歩道橋



3. 事業の投資効果

(1) 事業の投資効果

1) 都市内環状道路の機能強化を支援

- ・国道19号松本拡幅区間は、松本市道路整備計画に位置付けられている内環状線の一部を形成。
- ・国道19号松本拡幅の整備により、中心市街地部へのアクセス性が向上し、街なかの回遊性向上に期待。

松本市道路整備計画

凡例

高速道路
国道
主要地方道
一般県道
市道



写真1 観光客で賑わう松本城（再掲）

整備計画	
道路整備方針	整備計画路線の位置づけ
松本城を中心としたまちづくりに向けた道路整備(中心市街地を活性化松本城南・西外堀の復元)	内環状線 歩車共存道路 南北幹線 アクセス道路 他事業関連
安全・安心対策	自転車レーン 歩道設置 交差点 内環状線 中環状線 外環状線 南北幹線 東西幹線 補助幹線 立体交差点 無電柱化 耐震対策 骨格幹線 橋梁寿命化 他事業関連
交通円滑化のための幹線道路網の整備	
防災性の向上に向けた取組み	
将来を見据えた維持管理	

計画整備目標	国	事業中	■
	県	完成供用	■
		事業着手・整備推進	■ ■ ■ ■
	市	完成供用	■
		事業中	■ ■ ■ ■
調査		● ● ● ●	
	構想検討区間	○	
内環状線		■	

3. 事業の投資効果

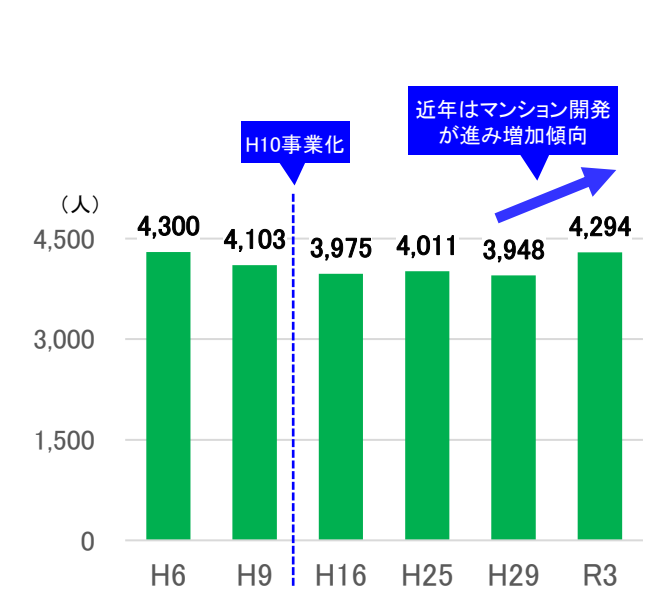
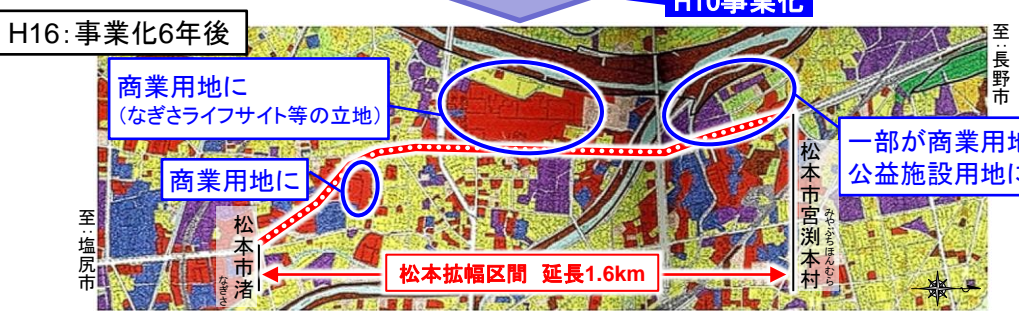
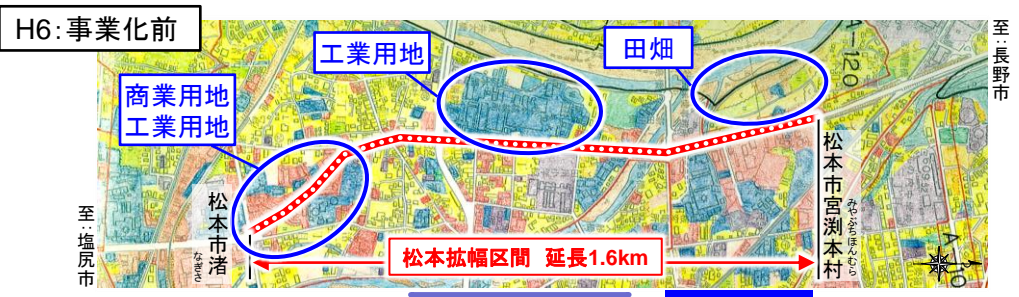
(1) 事業の投資効果

2) 国道19号沿線地域の土地の高度利用に寄与

- ・国道19号松本拡幅の事業化後、沿線は田畑や工業用地から商業・公益施設用地等になり、土地利用が高密度化。
- ・国道19号沿線人口は、マンション建設等で近年増加傾向。
- ・国道19号松本拡幅の整備により、沿線地域の交通利便性が高まり、更なる土地の高度利用、人口維持に期待。

沿線土地利用の変化(H6→H16→H29)

沿線*人口の変化



※沿線地区: 白板地区(白板南・白板中・白板宮本・宮渚本村)、田川地区(渚町・渚本郷・渚内城・渚宮本・渚本村・渚上)

資料: 住民基本台帳(松本市)

資料: 松本市都市計画基礎調査(土地利用現況図)

3. 事業の投資効果

(1) 事業の投資効果

3) 長野道通行止め時の安定的な通行の確保

- ・長野自動車道の松本IC前後区間では、豪雨や事故発生等により、過去5年で14回通行止めが発生。
- ・通行止め時には、並行する国道19号へ交通が集中し交通混雑が悪化、所要時間は通常時の約2倍に。
- ・松本拡幅の整備により、交通容量が確保され、長野自動車道の災害・事故時においても安定的な通行が可能に。

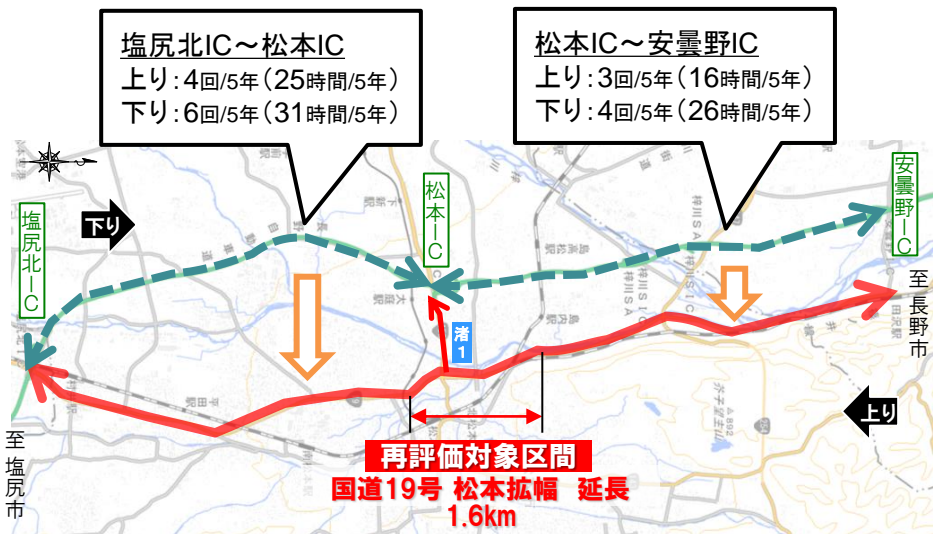
長野道(塩尻北IC~安曇野IC間)の通行止め実績(H29~R3年度)

通行止め理由	①通行止め回数 (回/5年)	②通行止め時間 (時間/5年)	②/① (時間/回)
交通事故	8	32	4
雨	2	24	12
車両火災	4	16	4
合計	14	72	5

過去5年で14回、1回当たり約5時間の通行止めが発生

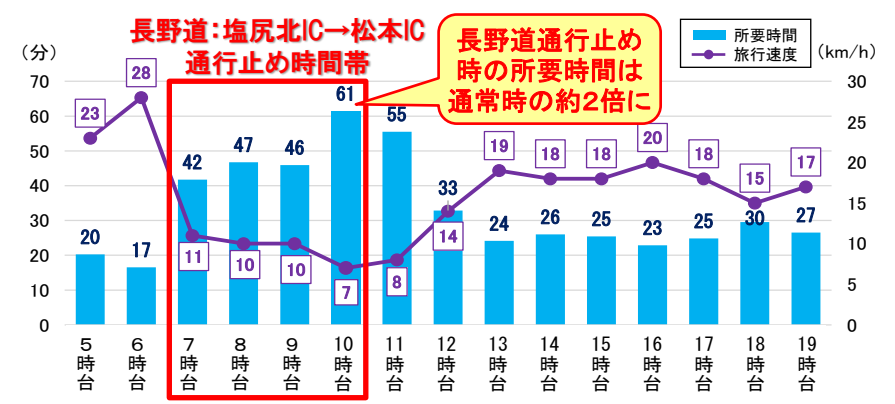
資料：NEXCO東日本の通行止め実績データを基に国土交通省が集計

▼通行止め実績の区間別・上下方向別内訳



※塩尻北IC~安曇野IC間の通行止めは、両区間で回数・時間をカウントしている。

長野道通行止め時(下り:塩尻北IC→松本IC)の国道19号(下り:塩尻北IC→渚1交差点)の時間帯別所要時間



資料：ETC2.0プローブデータ(R1.11.1(金)5~19時)



3. 事業の投資効果

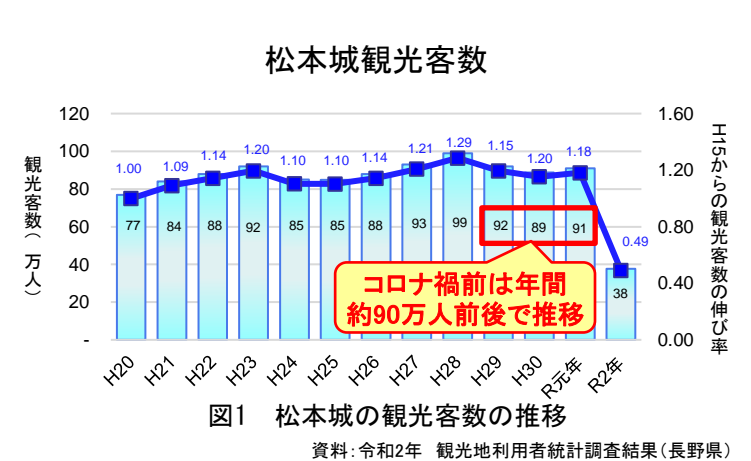
(1) 事業の投資効果

4) 観光事業の活性化

- ・国道19号周辺は、国宝松本城など長野県を代表する観光地が多く立地。
- ・松本城の観光客数(コロナ禍前)は約90万人で、約9割が県外観光客であり、その多くは自家用車で移動。
- ・松本拡幅の整備により、交通渋滞の緩和が図られ、車による観光周遊の円滑化等に期待。



松本市内(松本城)の観光動向



松本市内(松本城)の県外観光客の割合および移動交通手段

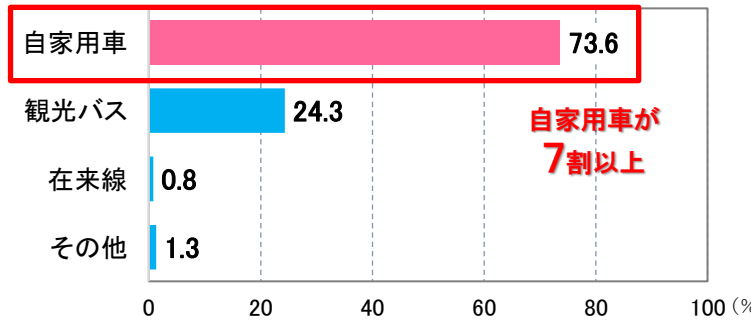
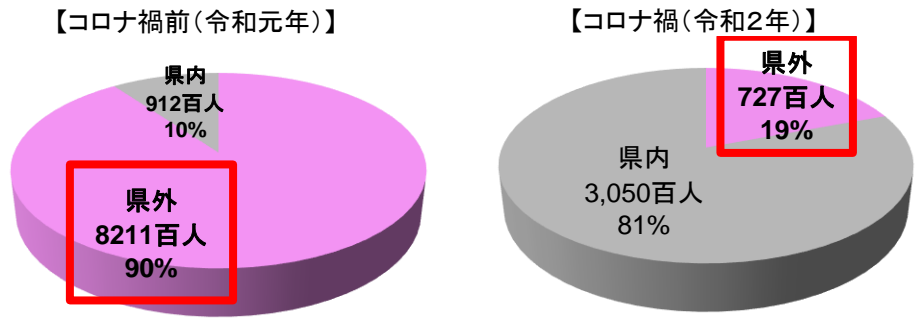


図2 松本城の県外観光客の割合

資料: 令和元年・令和2年 観光地利用者統計調査結果(長野県)

図3 松本城への移動交通手段

資料: 平成27年 統計から見る長野県観光の現況(長野県)

3. 事業の投資効果

(2) 費用便益分析

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22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。

1) 計算条件

【参考: 前回再評価(H29)】

・基準年次	: 令和4年度(2022年度)	: 平成26年度(2014年度)
・分析対象期間	: 供用後50年間	: 供用後50年間
・基礎データ	: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査	: 平成17年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	: 令和22年度(2040年度)	: 平成42年度(2030年度)
・計画交通量	: 28,700~41,500(台/日)	: 23,000~40,000(台/日)
・事業費	: 約180億円	: 約170億円
・総便益(B)	: 約320億円(約924億円※)	: 約284億円(約786億円※)
・総費用(C)	: 約217億円(約209億円※)	: 約160億円(約179億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.5	: 1.8

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の投資効果

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)
	309億円	7.7億円	3.7億円	320億円 [924億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	204億円		13億円	217億円 [209億円]	

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)
	309億円	7.7億円	3.7億円	320億円 [924億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	54億円		13億円	67億円 [105億円]	

注1) 便益・費用については、令和4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、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益費算定上設定した完成年度は令和11(2029)年度である。

注3) 便益算出時の原単位は、費用便益分析マニュアル(令和4年2月)の令和2年原単位を適用。

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。

3.【参考】事業の投資効果(H29原単位)

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)
	296億円	5.0億円	3.4億円	305億円 [880億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.4
	204億円		13億円	217億円 [209億円]	

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)
	296億円	5.0億円	3.4億円	305億円 [880億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	4.5
	54億円		13億円	67億円 [105億円]	

注1) 便益・費用については、令和4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、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益費算定上設定した完成年度は令和11(2029)年度である。

注3) 便益算出時の原単位は、費用便益分析マニュアル(平成30年2月)の平成29年原単位を適用。

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。

4. 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

一般国道19号は、本県および国土の骨格となる重要な道路であり、「松本拡幅」の整備により、地域における交通の安全・円滑化、観光の振興が図られ、本県の活性化にもつながるものと期待しております。

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いたします。

また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。

5. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・松本拡幅の整備により、交通混雑が緩和し、交通の円滑化、交通事故の減少に期待。
- ・松本拡幅は、松本市道路整備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、松本市内の道路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、中心市街地部へのアクセス性が向上し、観光支援、街なか回遊性向上等の効果が見込まれる。
- ・費用便益比(B/C)は1.5である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・松本拡幅の用地取得率は57%(令和4年3月末時点、面積ベース)。
- ・主要渋滞箇所である渚1丁目交差点付近を優先的に着手し、平成28年3月に暫定供用した。引き続き用地の取得を進めて、早期完成を目指す。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続。
- ・松本拡幅の整備は、交通混雑の緩和、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妥当と考える。