

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道20号 下諏訪・岡谷バイパス
事業主体	関東地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	未完成区間(2工区暫2費用含めず)：費用便益比(B / C) = 2.4 (経済的純現在価値(B - C) = 182億円) H19以降の費用：費用便益比(B / C) = 2.6 (経済的純現在価値(B - C) = 193億円)
	事業実施環境	■ ルート確定済	(都市計画決定：平成2年度(岡谷市今井～下諏訪町東町区間))
		■ 円滑な事業執行の環境が整っている	諏訪都市国道20号改修・バイパス建設促進期成同盟会より早期促進の要望

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	現道国道20号(バイパス1・2工区並行区間)について 渋滞損失時間(現況)：21万人・時間/年 渋滞損失削減時間：15万人・時間/年(21万人・時間/年 6万人・時間/年 70%削減)
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	混雑時旅行速度が20km/h未満となる区間なし(H 1 7 センサス) 岡谷市長地：28.9km/h(平日) 30.7km/h(休日)
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	現道に踏切道なし
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	諏訪バス、J R 関東バス
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	対象駅なし
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	対象空港なし
	物流効率化の支援	□ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	対象港湾なし
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	対象農林水産品なし
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	現道が、震災対策緊急輸送経路に指定されており対象車両の交通は可能

政策目標		指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	対象プロジェクトなし
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	広域道路整備基本計画に位置づけられてはいるが、環状道路は形成しない
		■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	岡谷市都市計画事業長地山の手区画整理事業は、下諏訪・岡谷バイパスと同時(平成2年度)に都市計画決定され、同区域内を東西方向に通過する広域幹線道路となっている。
		■ 中心市街地内で行う事業である	下諏訪町及び岡谷市中心市街地で行う事業である。国道20号沿道地区は、諏訪大社等の観光施設が立地している。また、沿道に家屋が密集し歩道幅員も狭い区間もあり、利用者に危険な状態となっている。下諏訪・岡谷バイパスの整備により、国道20号(現道)の通過交通がバイパスに移行することで、現道の交通渋滞の緩和、地域住民の安全性確保等の数値効果が期待できる。
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下ではない
		■ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	岡谷市今井地区の一部がD I D地区内の事業である
		□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	周辺に住宅地開発なし
	国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り	A 路線としての位置づけなし
		□ 地域高規格道路の位置づけあり	地域高規格道路ではない
		□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	路線を構成しない
		□ 現道等における交通不能区間を解消する	該当区間なし
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	該当区間なし
		□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	当事業の整備により整備区間4.6kmについては走行時間が4分短縮される。しかし、中心都市(長野市)へのアクセス時間となると、下諏訪町役場から長野市へのアクセスを考えた場合、アクセス時間が大きく短縮されない
	個性ある地域の形成	□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	対象地区なし
		□ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	対象となるプロジェクト・イベントなし
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	下諏訪温泉・諏訪湖(9,763百人/年) 諏訪大社(21,094百人/年)
		□ 特別立法に基づく事業である	対象事業ではない
		□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	対象施設なし
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	自転車交通量、歩行者交通量が該当しない(H11センサス) 自転車交通量:134台/12h(長地)、歩行者交通量:306人/12h(長地)
		□ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	バリアフリー法に基づく位置づけなし
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	対象計画なし
		□ 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	対象地区なし
	安全で安心できるくらしの確保	□ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	当事業の整備により整備区間4.6kmについては走行時間が4分短縮される。しかし、佐久総合病院(佐久市)へのアクセス時間となると、アクセス時間が大きく短縮されない

政策目標		指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）	指標チェックの根拠
3．安全	安全な生活環境の確保	□ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	事故率が500件/億台* ₀ 以上となる区間なし（H 1 1 センサス） 岡谷市長地東堀：94.0件/億台* ₀
		□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	自動車交通量：16598台/12h（長地）、歩行者交通量：306人/12h（長地）（H 1 1 センサス）であるが歩道は設置されない
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	対象集落なし
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	長野地域防災計画における緊急輸送道路に位置づけられている
		■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	長野自動車道、中央自動車道の代替路線となる
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	A 路線としての位置づけなし
		□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	対象箇所なし
		□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	対象区間なし
		□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	対象地区なし
		□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	対象地区なし
4．環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	（推計結果） 評価対象エリア：岡谷市・下諏訪町・諏訪市 CO2排出削減量：2.4千t-CO2/年（322.8千t-CO2/年 → 320.4千t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象エリア：岡谷市・下諏訪町・諏訪市 NOx排出削減量：7.9t/年（1,249.5t/年 → 1,241.6t/年） 現道区間：B P並行区間 NOx排出削減量：20.3t/年 NOx排出削減率：6割
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象エリア：岡谷市・下諏訪町・諏訪市 SPM排出削減量：0.9t/年（109.5t/年 → 108.6t/年） 現道区間：B P並行区間 SPM排出削減量：1.9t/年 SPM排出削減率：6割
		□ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	インパクト調査（岡谷市長地付近：夜間 74.4db→65.2db）（夜間環境基準値：65db）
		■ その他、環境や景観上の効果が期待される	現道区間の大型車交通量が大幅に減少されることから、現道沿道環境の大幅な向上が見込まれる
	他のプロジェクトとの関係	□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	対象事業なし
5．その他		□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	対象プログラムなし
		□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	対象プログラムなし
		■ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	当事業により県内有数の精密機械工業集積地である下諏訪町及び岡谷市における、沿道工場の業務効率化を図るため円滑な交通の確保が期待される。