

新規事業採択時評価結果（令和2年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 環境安全・防災課
担当課長名：渡辺 学

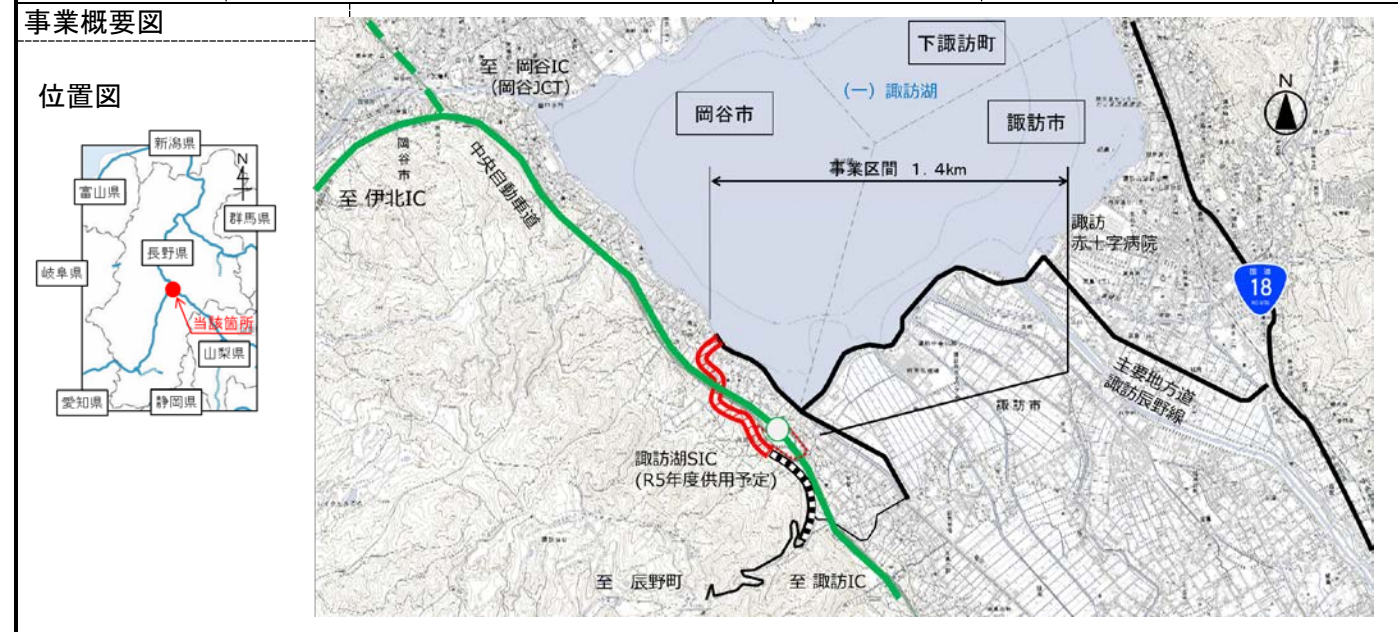
事業の概要

事業名	スマートICアクセス 主要地方道 諏訪辰野線 小坂～有賀	事業区分	地方道	事業主体	長野県
起終点	自：長野県 岡谷市 小坂 至：長野県 諏訪市 有賀	延長	1.4 km		

事業概要
主要地方道諏訪辰野線は、諏訪市から上伊那郡辰野町に至る延長約18kmの主要幹線道路である。このうち、小坂～有賀は主要地方道岡谷茅野線と諏訪湖SICを結ぶ延長約1.4kmのバイパス事業である。

事業の目的、必要性
中央自動車道諏訪湖SICのアクセス道路となる当該箇所を整備することにより、諏訪湖周辺の地域観光の活性化に寄与するとともに、第一精密工業団地から諏訪ICの輸送ルートは慢性的な渋滞が発生しているため、諏訪湖SIC設置により住宅地や渋滞箇所を回避した輸送ルートを確立することで、沿線地域の安全かつ円滑な交通の向上に寄与するものである。

全体事業費 約2.5億円 計画交通量 約700～2,000台/日



関係する地方公共団体等の意見
地元自治体（諏訪市、岡谷市）から諏訪湖SIC、アクセス道路の早期整備の要望を受けている。

学識経験者等の第三者委員会の意見
長野県の公共事業評価により、新規事業化が妥当と判断。

事業採択の前提条件
便益が費用を上回っている。
沿線自治体より早期整備の要望を受けており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.5	総費用 21億円 事業費：20億円 維持管理費：0.73億円	総便益 33億円 走行時間短縮便益：26億円 走行費用減少便益：5.6億円 交通事故減少便益：1.4億円	基準年 令和元年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4 (交通量 -10%)	B/C=1.7 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.4 (事業費 +10%)	B/C=1.7 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C=1.5 (事業期間 +20%)	B/C=1.6 (事業期間 -20%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	○	交通の転換により混雑が緩和 【交通渋滞の緩和】 ・主要交通渋滞箇所10箇所 ・現道混雑度1.32（H27全国道路・街路交通情勢調査）	
		事故対策	◎	諏訪IC周辺の交通量軽減により、諏訪湖、中心市街地へ至る幹線道路の円滑化や細街路への流入車両の減少などにより、周辺地域における事故リスクを抑制できる。 【事故率減少の指標】 ・近年の交通事故件数H28：7件、H29：5件、H30：7件 （現道 有賀交差点～石舟渡交差点）	
	歩行空間	○	起点側集落部における歩道整備により、歩行者の安全な通行が確保される		
	社会全体への影響	住民生活	◎	第三次緊急医療機関・DPC特定病院「諏訪赤十字病院」へのアクセス距離が短縮されることにより救命活動の迅速性・確実性が向上する。	
		地域経済	◎	高速道路へのアクセス10分圏域が拡大し、諏訪市が進めている周辺の開発・企業誘致の促進が期待される。また、諏訪湖、上諏訪温泉への観光客の増加も見込める。	
災害		○	第一次緊急輸送路に位置付けられている中央自動車道と連結することにより、緊急輸送ネットワーク機能が強化される。		
環境		—	注目すべき影響はない		
	地域社会	○	高規格幹線道路である中央自動車道と連結して、広域的ネットワークを形成し、さらにリニア関連道路整備の一部として、山梨県駅へのアクセス向上が図られる。		
事業実施環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 長野県リニア活用基本構想に位置付け。 地元自治体（諏訪市、岡谷市）より早期整備の要望を受けている。 			

採択の理由

事業主体である長野県が実施した評価結果に基づけば、費用便益費が1.5と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、諏訪湖周辺の地域観光の活性化に寄与し、物流機能が強化されるとともに、交通渋滞が緩和され、沿線地域の安全かつ円滑な交通の向上が図られることから、事業の必要性・社会全体への効果は高いと判断できる。
以上により、本事業は令和2年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。