

一般国道20号 諏訪バイパスに係る新規事業採択時評価

- ・ 諏訪バイパスの整備により、交通が転換し国道20号の交通混雑が緩和。それに伴い死傷事故が減少し走行安全性が向上。
- ・ 諏訪バイパスの整備により、南北の軸が強化され、諏訪湖周辺で浸水・土砂崩れ等の災害が発生した場合に緊急輸送道路として機能することが可能となり、自然災害に強い道路網が形成。

1. 事業概要

- ・ 起終点: 長野県諏訪市上諏訪
～長野県諏訪郡下諏訪町東町
- ・ 延長等: 5.6km
(第3種第2級、4車線、設計速度60km/h)
- ・ 全体事業費: 約900億円
- ・ 計画交通量: 約9,000～10,600台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約7,000台/日 ～8,200台/日	約1,300台/日 ～1,500台/日	約700台/日 ～900台/日



2. 課題

①慢性的な交通混雑が発生

- ・ 当該区間並行の国道20号には、沿線施設の出入り交通と通過交通が混在しており、交通集中による交通混雑が発生。混雑度は長野県内直轄道路(2車線)の約1.4倍。(図2、3)
- ・ 加えて、国道20号には踏切が1箇所あり、踏切待ちによる交通混雑が発生。(写真1)



②死傷事故が多発

- ・ 当該区間沿線の下諏訪町、諏訪市は死傷事故率が県内市町村※ワースト1位、2位。(図4)
- ・ 国道20号では、速度低下が発生している諏訪2丁目交差点で死傷事故率が県内直轄国道平均の約3倍。(図2、図5)
- ・ 発生事故の約5割は追突事故。(図6)



図2 諏訪地域周辺の交通混雑状況

写真1 湯の脇踏切付近の混雑状況

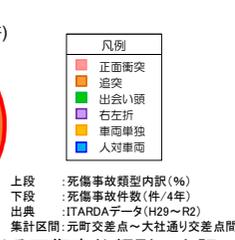
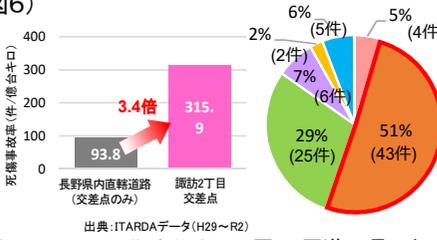


図4 長野県内市町村※別の死傷事故率

図5 死傷事故率

図6 国道20号における死傷事故類型の内訳

③集中豪雨で諏訪地域の分断が発生

- ・ 平成18年7月の集中豪雨では、土砂崩れ・浸水等により諏訪地域の分断が発生。それに伴い国道20号と並行する路線で約23～301時間の通行止めが発生。(図7、表1、写真2)
- ・ また、令和3年8月、令和4年8月にも国道20号が冠水し、通行規制が発生。



3. 整備効果

効果1 交通混雑の緩和【◎】

- ・ 諏訪バイパス整備による交通転換により、国道20号の交通混雑が緩和し速達性が向上
 - 混雑度(元町交差点～大社通り交差点) 【現況】1.55 → 【整備後】0.97 (約4割減少)
 - 所要時間(元町交差点～大社通り交差点) 【現況】14.2分 → 【整備後】11.7分 (約3分短縮)

効果2 死傷事故の減少による安全性の向上【◎】

- ・ 交通転換による交通混雑緩和により、国道20号の交通事故が減少し安全性が向上
 - 死傷事故件数(元町交差点～大社通り交差点) 【現況】85件/4年 → 【整備後】68件/4年 (約2割減少)

効果3 交通不能箇所の解消および地域分断の解消【◎】

- ・ 諏訪バイパス整備により、南北方向の軸が強化され、災害時の緊急輸送道路として機能
- ・ 新たな緊急輸送道路が確保され、避難や救援物資の輸送等の広域的な対応が可能

費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
2.3 (0.8)	27.9% (3.2%)	2,693億円※2 (561億円※2)	6,287億円※2 (474億円※2)

注) 上段の値は坂室バイパス～下諏訪岡谷バイパスを対象とした場合、下段()書きの値は新規事業化区間(諏訪バイパス)を対象とした場合の費用便益分析結果

※1: EIRR: 経済的內部収益率

※2: 基準年(R4年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

一般国道20号 諏訪バイパスに係る新規事業採択時評価

位置図

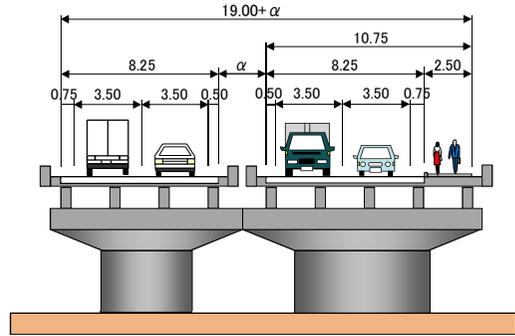


凡例	
	対象区間
	調査中区間
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	その他道路
	橋梁構造
	トンネル構造
	湧水量が変化する可能性がある と予測される湧水
	主要渋滞箇所
	事故危険区間
	踏切
	交通量 (H27全国道路・街路 交通情勢調査)
	主要施設
	車線数 (2車線/4車線)

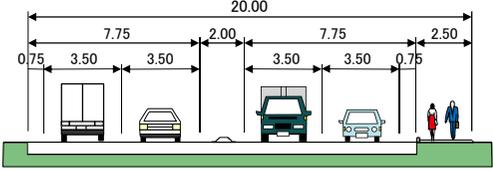


標準横断面図 (単位:m)

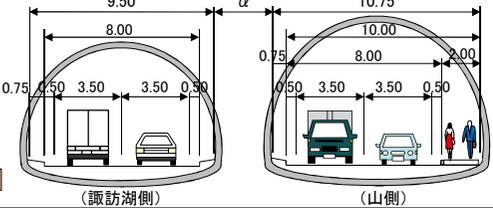
橋梁部



土工部



トンネル部



計画縦断面図

