

## 再評価結果（平成29年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道20号 <small>さかむろ</small> 坂室バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点 自： <small>ながのけんちのしかなざわ</small> 長野県茅野市金沢 至： <small>ながのけんちのしみやがわ</small> 長野県茅野市宮川			延長	3.7km
事業概要 一般国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市等を通り、長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。一般国道20号坂室バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を目的として計画された事業である。				
H10年度事業化		H9年度都市計画決定		H12年度用地着手
全体事業費		約231億円	事業進捗率	73%
			供用済延長	3.0km (暫定)
計画交通量		14,900台/日		
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	総費用 (残事業)/事業全体 63/249億円		総便益 (残事業)/事業全体 272/323億円
	(残事業)	事業費：52/235億円 維持管理費：10/14億円		
感度分析の結果 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.04~1.9 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C= 3.2~ 4.5 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.4 (事業費 ±10%) 事業費：B/C= 4.0~ 4.7 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.4 (事業期間±20%) 事業期間：B/C= 4.0~ 4.7 (事業期間±20%)				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国道20号の損失時間は、約58.8千人時間/年・kmから約130.4千人時間/年・kmと平成23年6月の暫定2車線開通前から増加。</li> <li>平成23年6月の暫定2車線開通後に所要時間は短縮したものの、再評価対象区間の損失時間は増加。バイパスの合流部が暫定2車線であるため、旧国道20号側の宮川交差点などでは渋滞が発生。</li> <li>坂室バイパスの完成4車線整備により、バイパスへの交通転換に伴う旧国道20号の渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> ②沿道環境の改善（交通事故の減少） <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国道20号の死傷事故率は、バイパスへの交通転換により、約111.3件/億台・kmから約32.3件/億台・kmと平成23年6月の暫定2車線開通前から7割改善。しかし、依然として車両相互の追突や合流部の事故が発生。</li> <li>平成23年6月の暫定開通の際、旧国道20号の宮川交差点と当該路線が新たに付け替えられ、交差点での事故が大幅に削減。</li> <li>坂室バイパスの完成4車線整備により、バイパスへの交通転換に伴う旧国道20号の更なる事故削減が見込まれる。</li> </ul> ③沿道環境の改善（安全安心な通行の確保） <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国道20号では、坂室バイパスの平成23年6月の暫定2車線開通により、大型車混入率が21%から7%と3分の1に減少するが、未だ約1割が残存。</li> <li>旧国道20号は、近隣に位置する宮川小学校の通学路としても利用されていることから、当該事業によって、大型車の更なる転換に伴う児童の安全性向上が見込まれる。</li> </ul>				
関係する地方公共団体等の意見 ・長野県知事からの意見： 一般国道20号「坂室バイパス」は、交通混雑の緩和や交通事故の減少、沿道環境の改善等に寄与する必要不可欠な事業です。 ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。 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。				

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

西茅野土地区画整理事業から国道20号茅野市宮川までの約0.9kmについて、暫定2/4車線で平成20年5月に供用。平成23年6月までに、バイパス区間について暫定2/4車線で供用済。平成27年4月に当該区間と並行する国道20号が県及び市に移管。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年6月までに暫定2車線（3.0km）が供用済み。現道拡幅区間の道路設計・用地調査を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

全体の用地取得は約93%完了している。引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線4車線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に取り組む。

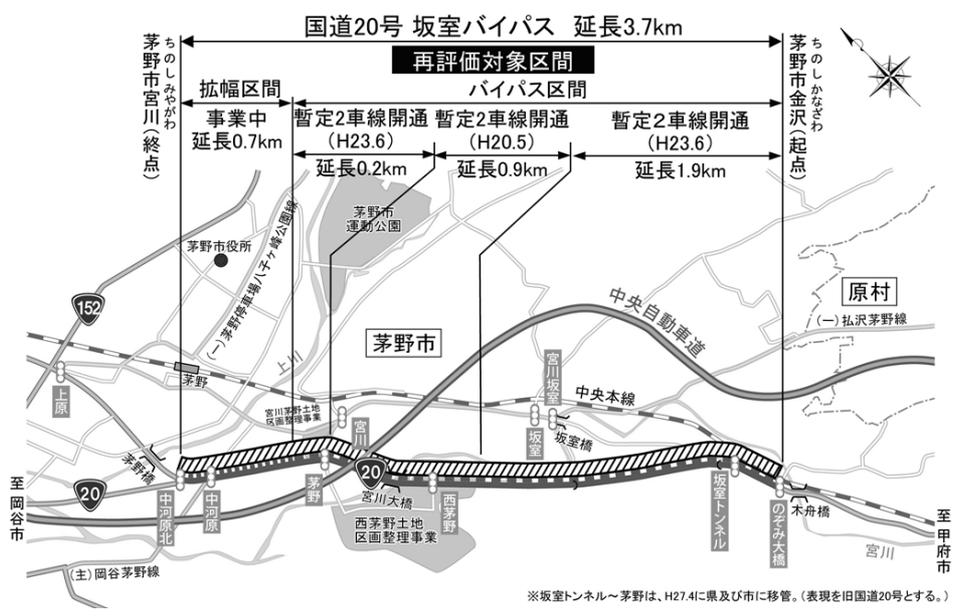
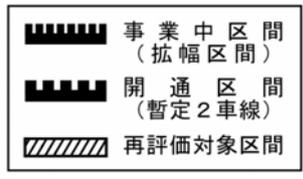
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※坂室トンネル～茅野は、H27.4に県及び市に移管。(表現を旧国道20号とする。)

※ 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。  
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。