

## 再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

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:長野県茅野市金沢 至:長野県茅野市宮川		延長	3.7km																						
事業概要																										
<p>一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。</p> <p>坂室バイパスは、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、自然災害に強い道路網の形成を目的とした、長野県茅野市金沢から同市宮川までの延長3.7km、4車線のバイパス事業である。</p>																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>H10年度事業化</th> <th>H9年度都市計画決定</th> <th>H12年度用地着手</th> <th>H14年度工事着手</th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全体事業費</td> <td>約244億円</td> <td>事業進捗率 (令和7年3月末時点)</td> <td>約78%</td> <td>供用済延長</td> <td>3.0km(暫定)</td> </tr> </tbody> </table>						H10年度事業化	H9年度都市計画決定	H12年度用地着手	H14年度工事着手			全体事業費	約244億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約78%	供用済延長	3.0km(暫定)									
H10年度事業化	H9年度都市計画決定	H12年度用地着手	H14年度工事着手																							
全体事業費	約244億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約78%	供用済延長	3.0km(暫定)																					
計画交通量	17,100~36,200台/日																									
費用対効果分析	B/C (事業全体) 2.4(1.2) <small>参考</small> 3.1(2.0) [2%] <small>参考</small> 3.6(2.7) [1%]	EIRR (事業全体) 30.7% <small>参考</small> (4.5%)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,401/3,132億円 <small>事業費: 1,356/2,950億円</small> <small>維持管理費: 41/173億円</small> <small>更新費: 3.3/8.0億円</small>	総便益 (残事業)/(事業全体) 2,383/7,656億円 <small>走行時間短縮便益: 2,278/7,124億円</small> <small>走行経費減少便益: 95/503億円</small> <small>交通事故減少便益: 9.0/29億円</small>	基準年 <small>令和7年</small>																					
事業の効果等	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">感度分析</th> <th colspan="2">(事業全体)</th> <th colspan="2">(残事業)</th> <th></th> </tr> <tr> <th>交通量</th> <th>B/C=2.2~2.7(±10%)</th> <th>交通量</th> <th>B/C=1.5~1.8(±10%)</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費</td> <td>B/C=2.3~2.6(±10%)</td> <td>事業費</td> <td>B/C=1.6~1.9(±10%)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>B/C=2.3~2.4(±20%)</td> <td>事業期間</td> <td>B/C=1.5~1.7(±20%)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					感度分析	(事業全体)		(残事業)			交通量	B/C=2.2~2.7(±10%)	交通量	B/C=1.5~1.8(±10%)		事業費	B/C=2.3~2.6(±10%)	事業費	B/C=1.6~1.9(±10%)		事業期間	B/C=2.3~2.4(±20%)	事業期間	B/C=1.5~1.7(±20%)	
感度分析	(事業全体)		(残事業)																							
	交通量	B/C=2.2~2.7(±10%)	交通量	B/C=1.5~1.8(±10%)																						
事業費	B/C=2.3~2.6(±10%)	事業費	B/C=1.6~1.9(±10%)																							
事業期間	B/C=2.3~2.4(±20%)	事業期間	B/C=1.5~1.7(±20%)																							
(1)地域を支える信頼性の高い道路ネットワークの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>諏訪地域の幹線道路周辺には、観光・工業・生活を支える主要な拠点が集積。</li> <li>一方で、諏訪地域の幹線道路は災害に対する信頼性が低く、集中豪雨による道路冠水発生時は通行止めとなり、地域の分断・孤立が発生。</li> <li>バイパスの一体整備により、観光・工業・生活の拠点を支える、災害に対する信頼性の高い道路ネットワークを確保。</li> </ul>																									
(2)産業の輸送円滑化に寄与	<ul style="list-style-type: none"> <li>諏訪地域には、精密機械業や非鉄金属製造業を中心とする工場が数多く立地しており、第二次産業の就業人口は、長野県平均を上回る割合。</li> <li>バイパスの一体整備により、高速ICへの10分アクセス圏域が拡大し、製造業の更なる輸送の円滑化に寄与。</li> </ul>																									
(3)観光活性化の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>諏訪地域には、上諏訪温泉・諏訪湖・諏訪大社など、長野県における主要観光地が集積。</li> <li>山梨県方面や愛知県方面からの来訪者が多く、観光地へのアクセスには国道20号(現道)を利用。</li> <li>バイパスの一体整備により、主要観光地までのアクセス性が向上し、観光活性化を支援。</li> </ul>																									
関係する地方公共団体等の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>長野県知事の意見</li> </ul> <p>一般国道20号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、下諏訪岡谷バイパス・諏訪バイパス・坂室バイパスは、地域における交通の安全・円滑化、高規格幹線道路へのアクセス性向上、観光の活性化に必要不可欠な事業です。</p> <p>については、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します。</p>																									
事業評価監視委員会の意見	<p>事業の継続を了承する。</p>																									

### 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

### 事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成9年度に都市計画決定、平成10年度に事業化、平成12年度に用地着手、平成14年度に工事着手。
- ・平成23年度までに全線が暫定2車線で開通済。
- ・バイパス区間の用地取得は完了し、用地進捗率は約98%(令和7年3月末時点)。
- ・拡幅区間の用地取得を推進中。

### 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・引き続き早期完成を目指し、用地取得、工事を推進する。

### 施設の構造や工法の変更等

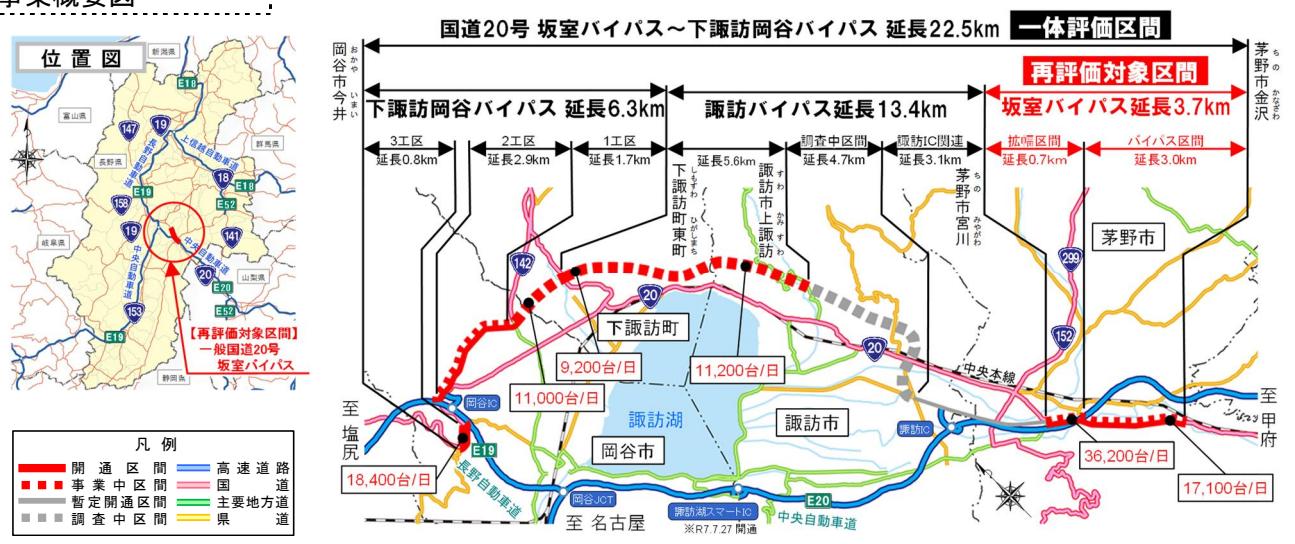
- ・材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
- ・電線共同溝の管路材の見直しによりコストを縮減。

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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([ ]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、下諏訪岡谷バイパス～坂室バイパスを対象とした場合、( )書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。