

再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道158号 <small>まつもととはた</small> 松本波田道路		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：長野県松本市島立 <small>まつもとしまだち</small> 至：長野県松本市波田 <small>まつもととはた</small>				延長	5.3km
事業概要						
一般国道158号は、福井県福井市から岐阜県高山市を通過し、長野県松本市に至る延長約250kmの主要幹線道路である。松本波田道路は、中部縦貫自動車道の一部として広域ネットワークの形成、国道158号の交通混雑の解消、交通事故の減少などを目的として計画された延長5.3kmの道路事業である。						
H8年度事業化		H10年度都市計画決定		H26年度用地着手		R2年度工事着手
全体事業費	414億円		事業進捗率（令和4年3月末時点）	27%	供用済延長	0km
計画交通量	8,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	1.1	(残事業)/(事業全体) 280/393億円		(残事業)/(事業全体) 434/434億円	
	(残事業)	1.5	事業費：246/360億円 維持管理費：34/34億円		走行時間短縮便益：336/336億円 走行経費減少便益：80/80億円 交通事故減少便益：17/17億円	
感度分析の結果						
【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.1（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.5~1.6（交通量±10%） 事業費：B/C=1.04~1.2（事業費±10%）事業費：B/C=1.4~1.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.02~1.2（事業期間±20%）事業期間：B/C=1.4~1.7（事業期間±20%）						
事業の効果等						
①国道158号の交通状況						
<ul style="list-style-type: none"> ・国道158号現道では、新村交差点を中心に速度低下が発生しており、特に朝夕の通勤時間帯等の速度低下が顕著。 ・国道158号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約5割。 ・松本波田道路の整備により、現道からの交通転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が期待。 						
②松本市内の交通混雑の緩和（救急搬送の円滑化）						
<ul style="list-style-type: none"> ・松本波田道路と並行する国道158号の区間は、延長6.5kmの区間に信号交差点が15箇所と非常に多く時間帯によっては渋滞が発生し、追い越しやすれ違いが課題となるなど、円滑な搬送に支障をきたしている。 ・当該区間の整備により、渋滞が発生している現道を回避することで円滑な救急搬送が可能になるとともに第3次医療施設へ30分以内にアクセスできる地域が拡大され約7,000人の救命率の向上が見込まれる。 						
③国道158号の事故危険区間の回避						
<ul style="list-style-type: none"> ・国道158号現道では、速度低下が起きる信号の前後区間等で追突事故が多く発生している状況。 ・また三溝新田～新村交差点の区間において、バス事業者は車両同士のすれ違いに危険を感じている状況。 ・松本波田道路の整備により、大型車等が現道から転換し、交通円滑化等により交通事故の削減につながることを期待。 						
④広域幹線道路網の形成（地域連携）						
<ul style="list-style-type: none"> ・中部縦貫自動車道の整備により、長野道・東海北陸道・北陸道と連絡し、中部・北陸地方に高速交通ネットワークが形成され、物流の効率化や地域間の連携向上が期待される。 ・松本市・高山市では、災害時相互応援協定による防災連携、また松本高山BigBridge構想による観光連携を進めており中部縦貫自動車道の整備により、これらの推進が図られる。 						
⑤災害時のリダンダンシーの確保						
<ul style="list-style-type: none"> ・中部縦貫自動車道の整備により、国道158号の現道通行止め時に大幅な迂回が解消する。 ・南海トラフ巨大地震は今後40年以内に90%程度の確立で発生が予測され、太平洋沿岸部を中心に震度6以上と予測。 ・中部縦貫自動車道は、太平洋沿岸部の路線が被災した際に、首都圏や中京圏を連絡する代替路として、災害時の広域的な救護・救援、物資輸送ルートとして機能することが期待。 						
⑥地域活性化の支援						
<ul style="list-style-type: none"> ・中部縦貫自動車道沿線には主要な観光地が多数存在しており、松本市の観光入込客数の約6割を占める。 ・大半がマイカー利用だが、松本地域を訪れた首都圏居住者のうち上高地を訪れた人は5割程度にとどまり、周遊観光に課題。中部縦貫自動車道による横軸の整備により、観光客数の増加や周遊観光の促進が期待。 						

関係する地方公共団体等の意見

長野県知事からの意見

中部縦貫自動車道は、中部・北陸地方の高速交通ネットワークを形成する道路であり、物流体系の効率化等による生産性の向上、沿線観光地を周遊する広域観光の促進、災害時の基幹ネットワークの確保など、大きな効果が期待されており、松本波田道路を含む長野・岐阜間の早期整備が極めて重要です。
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請いたします。
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

・事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成13年にアクセス道路である一般県道波田北大妻豊科線が中断し、平成23年度から県事業が再開したことから、アクセス道路整備と併せて松本波田道路の事業を推進。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・平成8年度に事業化がなされ、平成10年度の都市計画を経て、その後地質調査や道路計画を実施。
・平成26年度に用地取得着手し、用地進捗率は78%、事業進捗率は27%（令和4年3月末時点）。
・令和2年度から工事に着手し、橋梁工事等を実施中。
・引き続き用地買収を進めて、工事を推進。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・埋蔵文化財調査面積の増加、擁壁形式の変更、地盤改良工の追加、盛土材の変更による事業費の増加。
・引き続き用地の取得を進めて、早期完成を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・埋蔵文化財調査範囲について、当初は既存の埋蔵文化財包蔵地により対象面積を算出したが、長野県教育委員会による事前の試掘調査を実施し、協議の結果で本調査の必要範囲が増えた（約3万㎡から約8.7万㎡）ため。
・高規格道路としての機能を確保するため、過去の被災事例等から積みブロックの抜け出しや部分的な倒壊が発生しているブロック積み擁壁から安定性・安全性を備えたL型擁壁や補強土壁へ変更が必要となった。
・補強土壁、L型擁壁への変更に伴い、擁壁の支持力不足に対する地盤改良工を追加。
・本線盛土の盛土材については、当初、県内の事業中（予定）箇所が発生する土砂を流用する予定であったが、予定していた事業箇所の土砂から環境基準を超える自然由来の重金属が含まれていること等から、流用土量が約120万㎡不足するため、不足分は運搬費との経済比較の結果、購入土に変更。
・地元調整の結果、道路構造を橋梁形式から盛土形式に変更することによりコスト縮減を実施。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

松本波田道路の整備は、広域幹線道路網の形成、松本市内の交通混雑の緩和等の観点からも、整備の必要性・重要性は高いと考える。

事業概要図



※ 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。