

一般国道19号 塩尻地区における計画段階評価

1. 長野県塩尻市の課題

①交通混雑による円滑な走行に支障

- 国道19号は、塩尻ICや塩尻北ICまでの主要なアクセス道路。混雑度1.35と長野県内の国道19号の中でも混雑度が高い区間。(写真1,図1)
- 沿線には工業団地等が立地していることから、速度低下により、円滑な物流を阻害。



写真1: 芝茶屋交差点付近の混雑状況

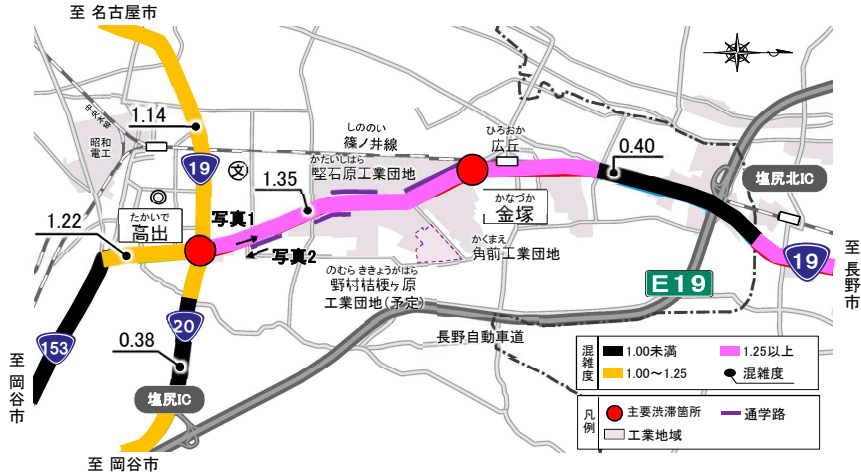


図1: 国道19号周辺の混雑度 出典: H27全国道路・街路交通情勢調査

②狭隘な歩道による歩行者事故が多発

- 当該区間の事故率は、約146.2件/億台キロと県平均の約3倍と非常に高い状況。(図2)
- 当該区間は沿道に学校が多く、通学路となっているが歩道が狭小。
- 人が関連する死傷事故が、県平均の約3倍と非常に高い。(写真2,図3)

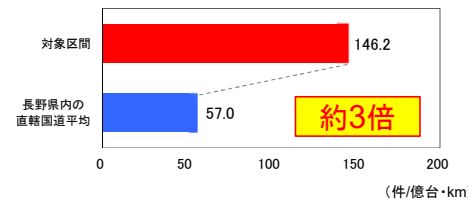


図2: 死傷事故率の比較 出典: 交通事故統計データベース (H28-R1)



写真2: 国道19号の歩道設置状況

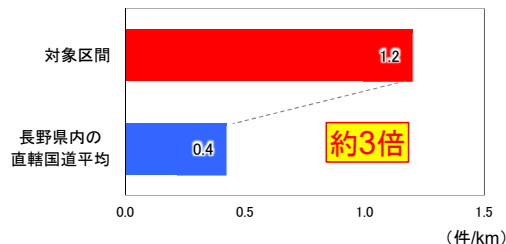


図3: 1kmあたりの人対車両事故件数 出典: 交通事故統計データベース (H28-R1)

2. 原因分析

①交通容量の不足による交通混雑や事故が発生

- 当該区間の前後区間は4車線で、対象区間のみ2車線区間となっており、多くの交通が流入するため交通容量の不足による渋滞が発生。(図5)

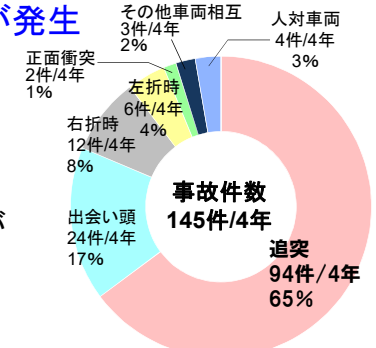


図4: 事故類型別事故発生状況 [広丘高出~広丘野村間] (延長3.3km) 出典: 交通事故統計データベース (H28-R1)

- 特に高出交差点付近や九里市交差点から金塚交差点間ではピークを中心に慢性的な速度低下が発生。(図5)

- 対象区間では、4年間で145件の事故が発生。中でも、著しい速度低下が原因と考えられる追突事故が多く発生し、全体の約7割を占める。(図4)

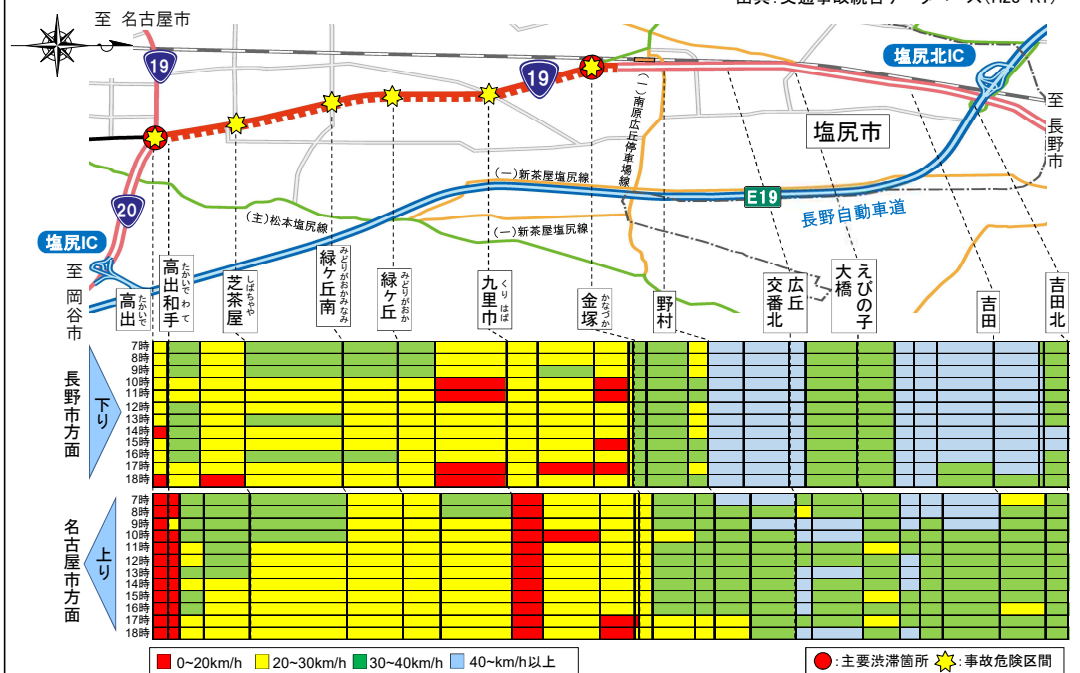


図5: 国道19号の時間別旅行速度 出典: ETC2.0データ (R2.4~R3.3 全日)

3. 政策目標

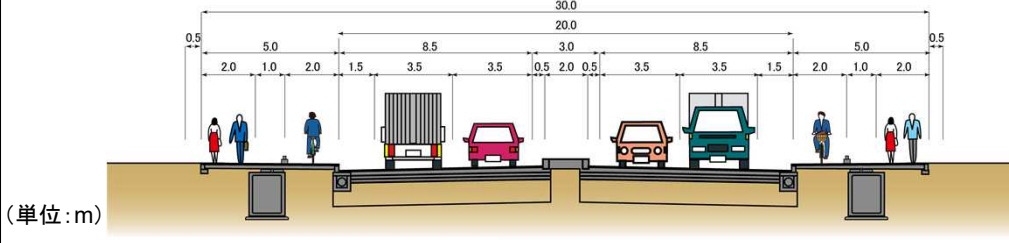
- ①交通容量の確保による交通混雑の緩和
- ②交通事故の減少、歩道の狭隘区間解消による、通学児童等の安全・安心な歩行空間の確保

一般国道19号 塩尻地区における計画段階評価

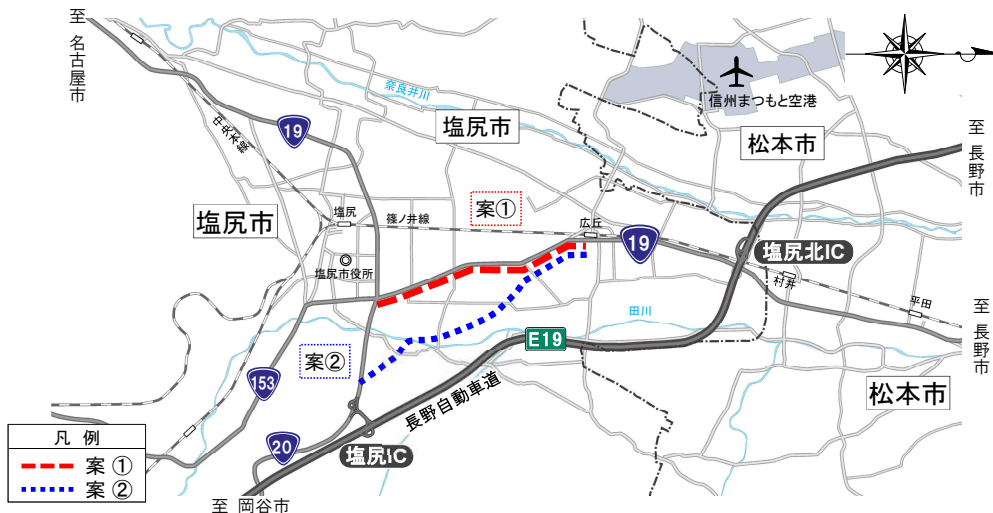
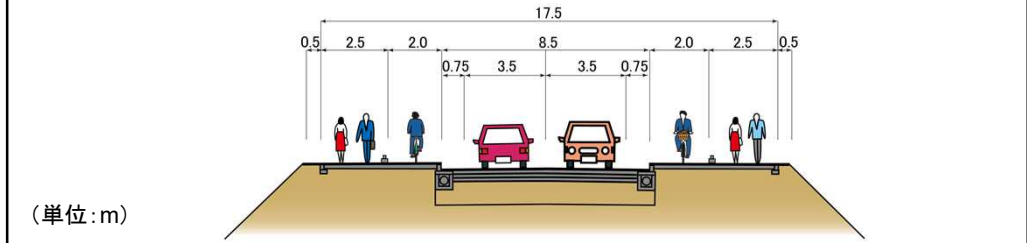
4. 対策案の検討

比較案		【案①】現道拡幅案(2車→4車)	【案②】一部現道拡幅+バイパス整備案(2車)
ルート案の趣旨		都市計画に準じて現国道19号を拡幅する案	国道20号を起点として国道19号の東側をバイパス整備する案
政策目標	交通容量の確保による交通混雑の緩和	○ 4車線化により交通混雑は緩和	○ バイパスへの交通転換により、現道の交通量は減少し、交通混雑が緩和
	速度低下に起因する交通事故の減少(安全性)	○ 死傷事故率が減少し、走行の安全性が向上	○ バイパスへの交通転換により、現道の走行の安全性が向上
	安全・安心な歩行空間の確保	○ 始点から終点まで2m以上の歩道が確保され安全性が向上	△ 拡幅、バイパス区間は2m以上の歩道が確保されるが、現道は現況と変化しない。
その他	自然環境への影響	○ 現国道19号の拡幅事業のため、自然環境への影響は少ない。	△ 主に水田を通過し、埋蔵文化財包蔵地を通るため、影響が大きい。
	沿道施設の出入り	△ 道路が拡幅され、中央分離帯も設置されるため、出入りへの影響が大きい。	△ 沿道への出入りは想定していない。
	影響する土地面積	○ 約4万m ²	△ 約10万m ²
	事業費	○ 約310億円	△ 約320億円
総合評価		○	△

【案①】現道拡幅案(2車→4車) 標準横断面図



【案②】一部現道拡幅+バイパス整備案(2車) 標準横断面図



対応方針(案): 案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：一般国道19号
- ・延長：3.3km
- ・車線数：4車線
- ・区間：塩尻市広丘高出～塩尻市広丘野村
- ・道路規格：第4種第1級
- ・設計速度：60km/h

(参考)当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

S55年10月 案①により都市計画決定済

地域の要望等

- H30年 7月 国道19号塩尻地区整備促進協議会
- R 1年 7月 国道19号塩尻地区整備促進協議会
- R 1年12月 国道19号塩尻地区整備促進協議会
- R 2年 7月 国道19号塩尻地区整備促進協議会
- R 3年12月 国道19号塩尻地区整備促進協議会