

## 2. 評価結果の総括表

### 新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

#### 事業の概要

事業名	一般国道18号 坂城更埴バイパス（延伸）	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：長野県千曲市稲荷山 至：長野県長野市篠ノ井塩崎	延長	2.6km		
事業概要	<p>一般国道18号は、群馬県から新潟県に至る延長約190kmの主要幹線道路であり、長野県内を通過する幹線道路として重要な役割を担っている。坂城更埴バイパスは、長野県塩崎郡坂城町小網から千曲市粟佐までの計画延長19.2kmのバイパス事業であり、事業中区間の一部は、平成17年度に暫定2車線供用（2.0km）し、残区間（1.0km）については、平成19年度に供用予定である。また、周辺道路として、塩崎バイパスが平成21年度に供用予定である。坂城更埴バイパス（延伸）は、供用中区間終点部から塩崎バイパス（H21供用予定）までの一般国道18号のバイパス事業である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>一般国道18号および周辺道路における交通混雑の緩和、事故の減少、生活環境の改善を図るとともに沿線地域の開発と発展等の支援を目的としている。また、救急医療施設へのアクセス性が向上し、住民生活を支援するものである。</p>				
全体事業費	6.9億円（2/4車線）	計画交通量	18,100台/日		
事業概要図					

#### 関係する地方公共団体等の意見

「新国道上田篠ノ井間早期建設促進期成同盟会」が設立され、平成3年より毎年要望活動を実施しており、坂城更埴バイパス延伸区間を優先区間として、早期事業化を強く期待している。

#### 事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている  
手続きの完了：都市計画決定済（S60.12）

#### 事業評価結果

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：下保 修

費用対便益	B/C	3.0	総費用：5.9億円 （事業費：4.9億円 維持管理費：1.1億円）	総便益：1.80億円 （走行時間短縮便益：1.60億円 走行経費減少便益：1.7億円 交通事故減少便益：3.7億円）	基準年：平成19年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 3.4（交通量 +10%）	B/C= 2.8（交通量 -10%）		
		事業費変動	B/C= 2.8（事業費 +10%）	B/C= 3.3（事業費 -10%）		
	事業期間変動	B/C= 3.0（事業期間 +20%）	B/C= 3.1（事業期間 -20%）			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		<p>県内における渋滞損失時間が高い区間（上位1割）の渋滞緩和が見込まれる。          【渋滞損失時間の改善】約553万人時/年 約532万人時/年          【1kmあたり渋滞損失時間】約17万人時/年          （長野県 平均：約1.8万人時/年km（約9.4倍）          全国平均：約2.0万人時/年km（約8.5倍））          【渋滞度曲線】長野県内センサス区間の上位1割に含まれる（38/769 センサス番号1016）  <small>長野国道事務所管内の調査路線を対象</small></p>		
		事故対策		<p>県内における死傷事故率が高い区間（上位1割）の事故の減少が見込まれる。          【死傷事故率】約377件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）2.8（現況））          （長野県平均：約134件/億台キロ〔交差点部〕（約2.8倍）          全国平均：約120件/億台キロ（約3.1倍））          【事故率曲線】長野県内区間の上位1割に含まれる（1,295 / 17,652 ITARDA区間）</p>		
		歩行空間		幅の広い歩道が整備され、良好な歩行空間が確保される。		
	社会全体への影響	住民生活		長野赤十字上山田病院が救急医療を休止し、救急搬送が広域化。救急病院へのアクセス向上を図り、救急医療活動を支援（千曲市八幡～篠ノ井総合病院：21分 14分）。		
		地域経済		県内有数の温泉地へのアクセス向上。		
災害		-	注目すべき影響はない。			
環境			CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、SPM排出量の削減。 （CO <sub>2</sub> 削減量：約650t-CO <sub>2</sub> /年、NO <sub>x</sub> 削減量：約2t/年、SPM削減量：約0.3t/年）			
	地域社会	-	注目すべき影響はない。			
事業実施環境			坂城更埴バイパスは、一般国道18号等の交通混雑の緩和、事故の減少、生活環境の改善および沿線地域の開発と発展や住民生活を支援する道路として位置づけられており、地元より強く望まれている道路であるため、円滑に事業を推進できる。			

#### 採択の理由

費用対便益比が3.0と便益が費用を上回っているとともに、都市計画が完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、当該事業箇所の現道における渋滞損失時間の改善及び死傷事故率の減少が見込まれるなど、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。  
 以上より、本事業を採択した。

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の