

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名 一般国道18号長野東バイパス	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：長野県長野市北長池 至：長野県長野市柳原	延長 2.8 km	
事業概要 一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る全長約19.4kmの主要幹線道路である。長野東バイパスは、長野市中心部の交通渋滞緩和や交通安全の確保を目的として計画された事業である。		
平成12年度事業化	平成3年度都市計画決定	平成16年度用地着手
		平成22年度工事着手予定
全体事業費	約160億円	事業進捗率 2.4%
		供用済延長 0.0 km
計画交通量 21,400～32,200台/日		
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.6
	(残事業)	2.2
総費用 (残事業)/(事業全体)		105/144億円
事業費		96/135億円
維持管理費		9.0/9.0億円
総便益 (残事業)/(事業全体)		229/229億円
走行時間短縮便益		218/218億円
走行経費減少便益		7.4/7.4億円
交通事故減少便益		3.5/3.5億円
基準年 平成21年		
感度分析の結果 事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.4～1.7（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.7（事業期間±3年） 【残事業】交通量：B/C=2.0～2.4（交通量±10%） 事業費：B/C=2.0～2.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.9～2.4（事業期間±3年）		
事業の効果等 (1) 国道18号の渋滞損失 ・ 郊外からの流入交通や通過交通が国道18号に集中。県平均の約10倍の渋滞が発生。 (2) 国道18号の事故発生状況 ・ 国道18号では、死傷事故率が300件/億台キロを越える区間が多数存在。県平均の約4倍の事故が発生。 (3) 国道18号の夜間騒音 ・ 国道18号には、夜間要請限度(70dB)の超過箇所が存在。 ・ 夜間交通量が国道18号から長野東バイパスへ転換することで夜間騒音の抑制に寄与。		
関係する地方公共団体等の意見 ・ 東外環状線建設促進期成同盟会による長野東バイパスの事業促進に向けた要望活動の実施(H21.7) ・ 長野東バイパスの早期完成は、長野市長のマニフェストの一つ。 ・ 県知事の見解：「長野東バイパスにつきましては、長野市の東外環状線の一部を担う道路であり、市街地の慢性的な交通渋滞の解消に大きな効果があるものと期待しています。事業継続を図るとともに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 平成20年度に国道406号の村山橋(L=1.1km)が完成、国道406号(百瀬～茂菅バイパス)の現道拡幅部(L=0.9km)が部分供用するなど、周辺道路の整備が推進されている。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得率は面積ベースで約64%。 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 今後の事業の見通しとして、完成4車線の早期供用に向け事業を推進する。		
施設の構造や工法の変更等		
対心方針 事業継続		
対心方針決定の理由 以上の事業の効果及び事業評価監視委員会による審議、長野市長等の意見を踏まえると、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。