

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 一般国道18号 <small>のじりイナチエジカかんれん</small> 野尻IC関連	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：長野県上水内群信濃町古間 <small>ながのけんかみみのちぐんしなのまちふるま</small> 至：長野県上水内群信濃町野尻 <small>ながのけんかみみのちぐんしなのまちのじり</small>	延長	8.7km		
事業概要 国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約190kmの主要幹線道路である。野尻IC関連は、上水内群信濃町等の冬期における安全かつ円滑な交通流の確保および交通混雑の緩和を目的として計画されたものである。				
H元年度事業化	S60年度都市計画決定 (信濃町野尻) H2年度都市計画決定 (信濃町野尻～古間)	H5年度用地着手	H6年度工事着手	
全体事業費 約250億円		事業進捗率 52%		供用済延長 3.3km
計画交通量 3,200～10,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 110/299億円 (事業費：96/276億円) (維持管理費：14/23億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 247/389億円 (走行時間短縮便益：214/337億円) (走行経費減少便益：32/46億円) (交通事故減少便益：1.2/5.7億円)	基準年 平成24年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.2～1.4（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±2年） 【残事業】交通量：B/C=2.2～2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.1～2.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.1～2.4（事業期間±2年）				
事業の効果等 (1) 冬期の旅行速度の低下 ・国道18号の当該区間は、冬期の旅行速度の低下が著しく、交通の円滑性が損なわれている。 ・当該区間は、通学路の約4割で歩道が未設置。特に冬期は、行き場を失った積雪が歩行空間を覆い、歩行者は車道の通行を強いられ、地元からも安全性向上に対する要望が強い。 (2) 安全安心な通行の確保 ・国道18号現道の死傷事故率は53.2件/億台キロであり、全国平均(102.0件/億台キロ)の0.5倍であるが、未整備区間は、死傷事故率が200件/億台キロを超える区間が存在。 ・特別豪雪地帯である当該地域であるが、整備済区間は冬期の事故が大幅に減少。 ・野尻IC関連の整備により、交通の円滑化による交通事故の減少、歩行空間の安全・快適性の向上が見込まれる。 (3) 交通混雑の緩和 ・観光入込がピークとなる8月の休日では、国道18号で渋滞が発生し、旅行速度が大幅に低下。20km/hを下回る区間も存在し、地域住民の生活移動にも支障が生じる。 ・野尻IC関連の整備により、観光産業の活性化や地域住民の生活移動の円滑化が図られる。 (4) 上信越自動車道の代替路 ・国道18号の当該区間に並行する上信越道の妙高高原IC～信濃町IC間及び信濃町IC～豊田飯山IC間は、過去5か年で各55回の通行止めが発生している。 ・妙高高原IC～信濃町IC間は「事故」による通行止めが40%、信濃町IC～豊田飯山IC間は「事故」による通行止めが42%を占める。 ・通行止め時は周辺に迂回路はなく、代替路は野尻IC関連(野尻バイパス)の国道18号のみである。 ・野尻IC関連の整備により、上信越自動車道の通行止めの際の代替路としての機能も期待される。				
関係する地方公共団体等の意見 長野県知事の意見：一般国道18号「野尻バイパス」は、上信越自動車道の代替路としての機能も担う重要な道路であり、冬期における交通の円滑化や交通渋滞の緩和などに、大きな効果があるものと期待しています。事業の継続を図るとともに、積極的な予算確保と一日も早い完成に向けた事業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 信濃町ICを含む上信越自動車道の供用（H9年度）、妙高野尻BPの供用（H9年度）、県道杉野沢黒姫線の供用（H15年度）、上信越自動車道（豊田飯山IC～信濃町IC）の4車線化供用（H21年度）。				

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成6年度より工事に着手し、現在までに延長3.3kmが供用済。残区間は現道改良を含む延長5.4km。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地の取得は46%（平成24年3月末現在）完了。起点側の急カーブ、急勾配が存在する優先度が高い延長1.0km区間の線形改良の事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

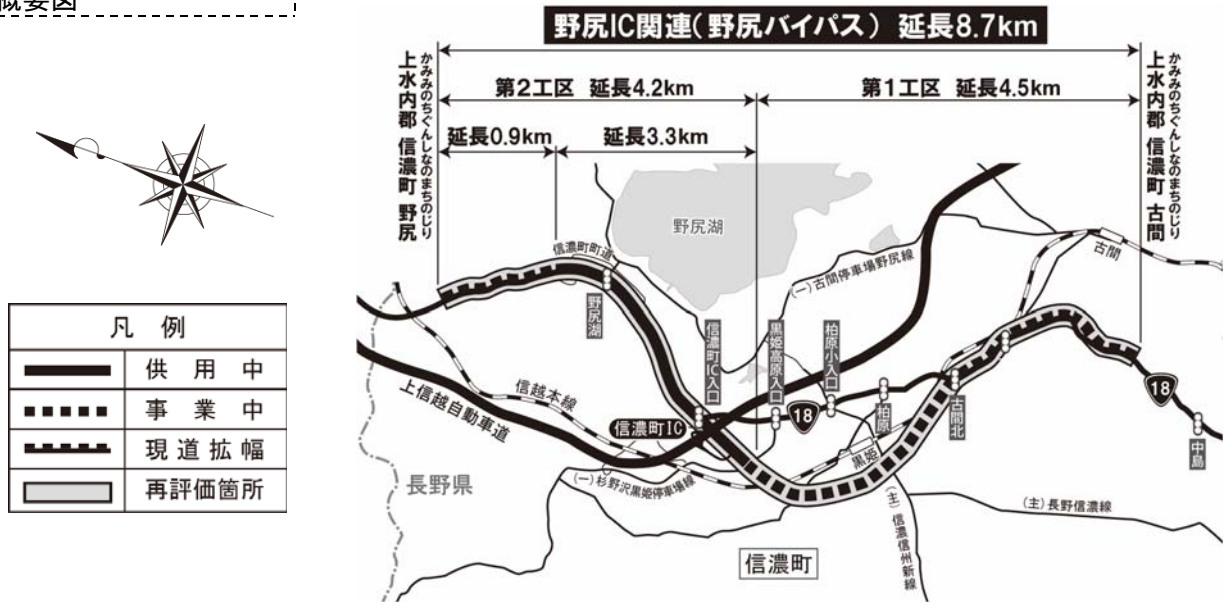
対応方針

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。