

再評価結果（平成28年度事業継続箇所）

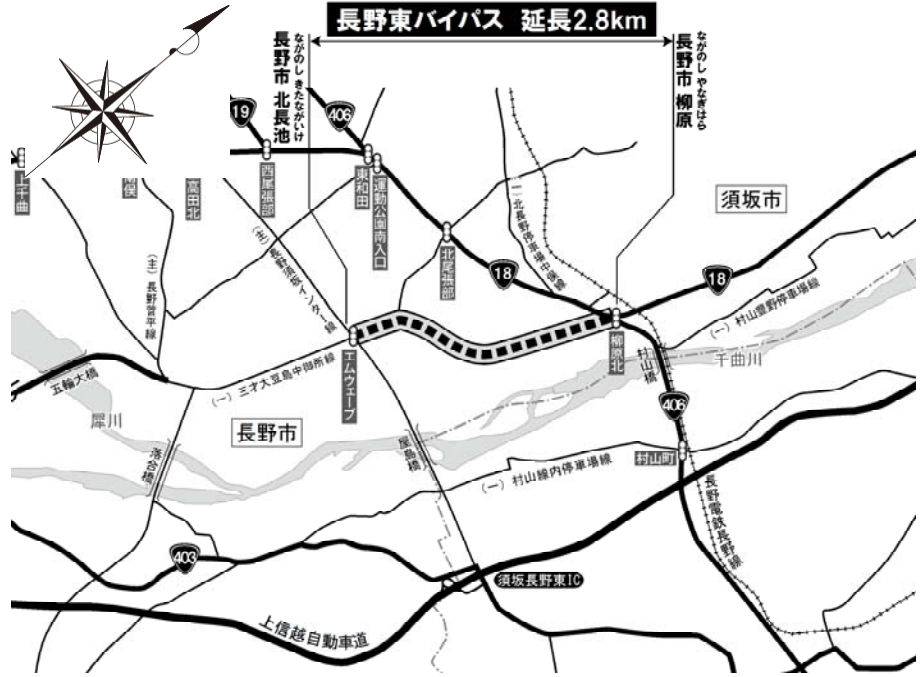
担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：川崎 茂信

事業名 一般国道18号 <small>ながのひがし</small> 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： <small>ながのけん ながのしきたながいけ</small> 長野県長野市北長池 至： <small>ながのけん ながのしやなぎはら</small> 長野県長野市柳原			延長	2.8km
事業概要 一般国道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混雑の緩和及び安全安心な通行の確保を目的に計画された事業である。				
H12年度事業化		H2年度都市計画決定		H16年度用地着手
H23年度工事着手				
全体事業費		約175億円		事業進捗率
		54%		供用済延長
				0km
計画交通量 20,100~22,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体)	1.2	総費用 (残事業/事業全体)	76/182億円
	(残事業)	3.0	(事業費)	62/167億円
			(維持管理費)	14/14億円
			総便益 (残事業/事業全体)	226/226億円
			(走行時間短縮便益)	181/181億円
			(走行費用減少便益)	30/30億円
			(交通事故減少便益)	15/15億円
基準年 平成27年				
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1~1.4 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.3 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.4 (事業期間±2年) 【残事業】交通量：B/C=2.6~3.3 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=2.7~3.2 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=2.7~3.2 (事業期間±2年)				
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道18号現道の損失時間は、長野東バイパスを含む東外環状線と並行する区間で201.2千人時間/年・km。 ・長野東バイパスの整備により、国道18号現道の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道18号現道の死傷事故率は、長野東バイパスを含む東外環状線と並行する区間で、127.6件/億台・km。 ・渋滞する国道18号現道を迂回する交通が、通学路のある(一)三才大豆島中御所線に流入。 ・長野東バイパスの整備により、道路の適切な機能分担が図られ、交通事故の減少や通学路の安全性向上が見込まれる。 ③地域活性化の支援(産業) ・長野東バイパスを含む東外環状線沿線には、工業団地・事業所が集積。沿線地域の事業所数は、都市計画決定前と現在を比較して、35%増加(H24実績S61年比)。 ・長野東バイパスの整備により、周辺の工業団地や企業、須坂長野東ICへのアクセス性が向上し、地域産業の活性化が期待される。				
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「長野東バイパス」は長野環状道路の機能を担い、長野市中心部の交通渋滞の緩和や交通事故の減少、地域の活性化に寄与する必要不可欠な事業です。ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。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)が部分開通するなど、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 平成16年度より用地取得に着手し、平成23年度より工事に着手。				
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96%(平成27年3月末現在)完了。早期完成に向けて事業促進を図る。				
施設の構造や工法の変更等 電線共同溝の同時整備によりコスト縮減に取り組む。				
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



凡例	
	供用中
	事業中
	再評価箇所



- ※ 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。
- ※ 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。