

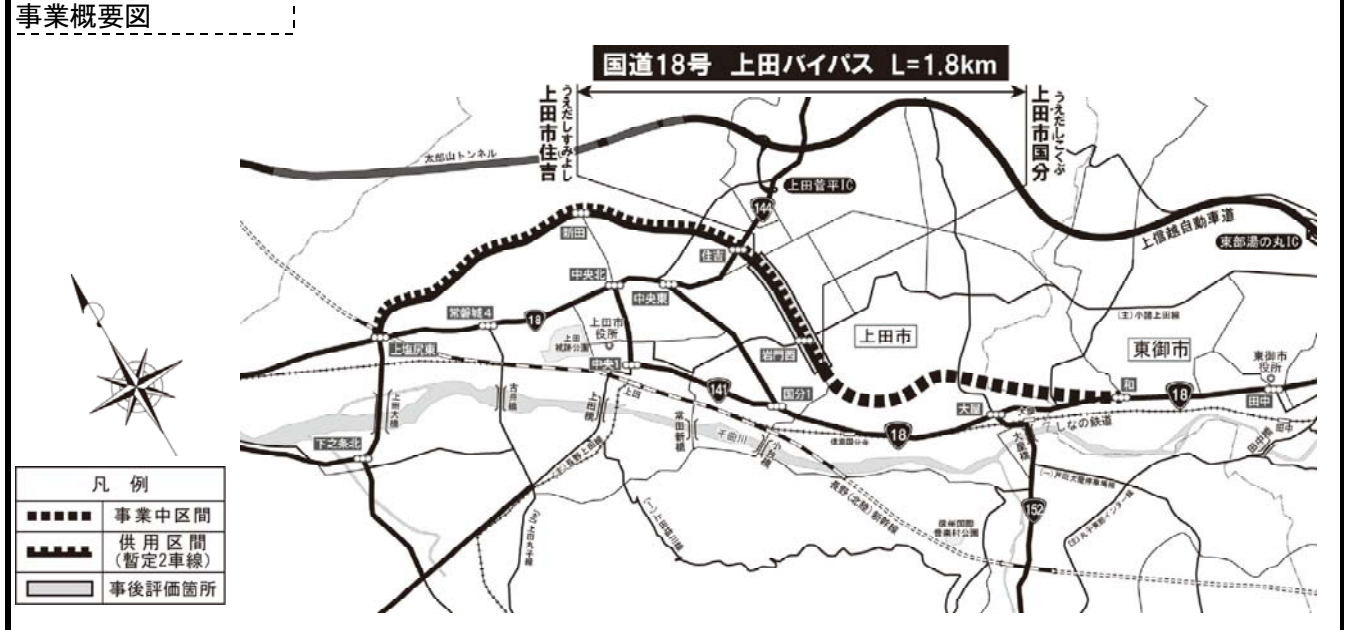
事後評価結果（平成25年度）

担 当 課： 関東地方整備局道路部道路計画第一課
 担当課長名： 篠田 宗純

事業名	一般国道18号 <small>うへだ</small> 上田バイパス	事業区分	一般国道
起終点	自： <small>ながのけんうへだしこくぶ</small> 長野県上田市国分 至： <small>ながのけんうへだしすみやし</small> 長野県上田市住吉	延長	1.8km

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194kmの主要幹線道路である。上田バイパスは、上田市国分から上田市住吉までの延長1.8kmにおいて、バイパス整備（2車線）を行った事業である。

事業の目的・必要性
 上田バイパスは、並行する国道18号の混雑緩和、交通事故の減少および沿線の生活環境の改善を目的としている。



事業の効果等	事業期間	事業化年度	H 12 年度	用地着手	H16 年度	供用年	(当初) / H19年度	変動	-		
		都市計画決定	S46 年度	工事着手	H18 年度	(暫定/完成)	(実績) H20 / - 年度	動	-		
	事業費	計画時	(名目値) - / 93 億円	実績	(名目値) 75 / - 億円			変			
		(暫定/完成)	(実質値) - / 92 億円	(暫定/完成)	(実質値) 77 / - 億円			動	-		
	交通量	計画時	(H32)	実績	(H22.11)			変			
	(当該路線)	(暫定/完成)	- / 42,300台/日	(暫定/完成)	17,969台/日 / -			動	-		
	旅行速度向上	[一般国道18号 (現道)]				交通事故減少 [一般国道18号 (現道)]					
	(供用前現道→当該路線)	17.2 → 22.6 km/h				(供用前現道→供用後現道) 185 → 140 件/億台キロ					
		(供用直前年次) H17年度 (供用後年次) H22年度				(供用直前年次) H19~20年 (供用後年次) H21~22年					
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	3.0		総費用	75億円		総便益	228億円	基準年	平成12年
					(事業費)	69億円		(走行時間短縮便益)	313億円		
					(維持管理費)	6億円		(走行経費減少便益)	-61億円		
								(交通事故減少便益)	-24億円		
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	4.9		総費用	90億円		総便益	443億円	基準年	平成25年
					(事業費)	82億円		(走行時間短縮便益)	357億円		
					(維持管理費)	8億円		(走行経費減少便益)	58億円		
								(交通事故減少便益)	29億円		
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	— 億円		便益減少額	— 億円					

	事業遅延の理由 ----- -----	—
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 ----- ①円滑なモビリティの確保 並行する国道18号現道の交通量が減少し損失時間の削減が図れた。 ②個性ある地域の形成 上田菅平インターチェンジから信濃国分寺への所要時間が短縮（20分 ⇒ 18分）。 ③安全で安心できる暮らしの確保 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 -----	他6項目に該当
	その他評価すべきと判断した項目 ----- -----	—
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 ----- -----	—
	その他評価すべきと判断した項目 ----- -----	—
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ----- ・上田市の人口は、平成12年をピークに近年減少しているものの、昭和60年と比較し約2%増加しており長野県平均の約1%を上回る。 ・人口の増加とともに人口集中地区が昭和60年と比較し10.9km ² から27.2km ² へ拡大している。	
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ----- ・安全性向上・沿道環境の改善、企業立地支援等の効果が発現されており、さらなる改善措置の必要はないものと考えられる。 ・今後は、接続する延伸部の整備を促進し、当該事業が国道18号のバイパスとして機能した段階で、交通状況を踏まえて4車線化を検討する。	
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ----- ・事業期間は、地元調整や用地取得難航等の影響から1年の遅延が生じたが、「完成4車線供用」から「暫定2車線用」とすることで、早期の整備効果発現を図った。 ・今後、接続する延伸部の整備が進捗し、国道18号のバイパスとして機能した段階で、全区間を一つの事業単位として評価することを検討する。 ・また、早期の効果発現のため暫定整備を行う際には、バイパスの端末において渋滞を引き起こすことが懸念されることから、立体化や交差点の多車線化などについて検討していく。	
	特記事項 ----- -----	—

※ 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。