

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 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：長野県上水内郡信濃町古間 至：長野県上水内郡信濃町野尻			延長	8.7km	
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194kmの主要幹線道路である。野尻IC関連は、国道18号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事業である。					
平成元年度事業化	昭和60年度都市計画決定 (野尻～野尻上ノ原) 平成2年度都市計画決定 (野尻上ノ原～古間)	平成5年度用地着手	平成6年度工事着手			
全体事業費	約250億円	事業進捗率	51%	供用済延長	3.3km	
計画交通量	3,200～10,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 105/276億円 事業費：94/259億円 維持管理費：11/17億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 148/348億円 走行時間短縮便益：124/267億円 走行経費減少便益：23/67億円 交通事故減少便益：1.5/13億円	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=1.3～2.0(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.2(事業期間±2年) 【残事業】交通量：B/C=1.4～1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.5(事業期間±2年)					
事業の効果等	<p>(1)冬期の交通障害 ・幅員が狭く堆雪幅が未確保。冬期は大型車の登坂不能車が発生。 ・冬期は、歩行者が車道の通行を強いられ、安全性が損なわれている。</p> <p>(2)交通事故 ・未整備区間は、事故率が300件/億台和を超える区間が存在。整備済区間は、冬期の事故が大幅に減少。</p> <p>(3)上信越自動車道の代替路 ・並行する上信越自動車道の通行止め際には代替路としての機能を期待される。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・野尻バイパス促進期成同盟会による事業促進に向けた要望活動の実施（H21.8） ・長野県の都市計画マスタープランにおいて主要幹線道路に位置付け。 ・県知事の意見：「特別豪雪地帯であることから、降雪、積雪時において急坂路での大型車のスリップ事故が多発するなど、冬期交通の安全確保が喫緊の課題となっております。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。」</p>					
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	野尻IC関連（野尻バイパス）の用地取得率は約51%。現在までに3.3kmが部分供用しており、現道拡幅区間を含む5.4kmが未整備である。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	起点側の急カーブ、急勾配が存在する優先度が高いL=1.0km区間の線形改良の事業を推進。					
施設の構造や工法の変更等	供用区間のトンネルは片側歩道としコスト削減を図った。					
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事業評価監視委員会による審議、地方公共団体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。