

新規事業採択時評価結果（平成23年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業の概要

事業名	一般国道18号 坂城更埴バイパス（坂城町区間）	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：長野県埴科郡坂城町南条 至：長野県埴科郡坂城町上五明	延長	3.8km		
事業概要	坂城更埴バイパスは、国道18号の上田市から千曲市間に計画された上田篠ノ井バイパスの一部を形成する計画延長19.2kmのバイパスである。そのうち、坂城町区間は長野県埴科郡坂城町南条から坂城町上五明までの計画延長3.8kmのバイパス事業である。 なお、坂城更埴バイパス（坂城町区間）に続く上田坂城バイパスは、平成21年度までに全線暫定供用済み（L=4.9km）である。				
事業の目的、必要性	当該区間の整備により、幹線道路の交通容量が確保され、現在供用中の上田坂城バイパスと一体となり、国道18号現道の交通が転換し、交通渋滞の緩和等が図られる。				
全体事業費	約110億円	計画交通量	23,200台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
 【長野県知事】
 ・予算化に同意
 ・早期の事業完成に向けて特段の御配慮をお願いしたい

学識経験者等の第三者委員会の意見
 ・新規事業化については妥当である
 ・事業目的に応じた適切な手法により評価を行うことが重要
 ・3便益による評価だけでなく、多様な評価手法についても今後工夫する必要がある

事業採択の前提条件
 ■費用対便益：便益が費用を上回っている
 ■手続きの完了：都市計画決定手続き完了（昭和60年12月23日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.8	総費用 80億円 （事業費：68億円 維持管理費：12億円）	総便益 225億円 （走行時間短縮便益：207億円 走行費用減少便益：14億円 交通事故減少便益：3.7億円）	基準年 平成22年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4（交通量 -10%）	B/C=4.5（交通量 +10%）	
		事業費変動	B/C=2.6（事業費 +10%）	B/C=3.1（事業費 -10%）	
	事業期間変動	B/C=2.5（事業期間 +20%）	B/C=3.1（事業期間 -20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	坂城・千曲地域の渋滞緩和が見込まれる。 【損失時間の改善】 約283.5万人時/年 ⇒ 約232.5万人時/年（坂城・千曲地域） 【1kmあたり損失時間】 約19.2万人時/年・km（国道18号 田町交差点） 約4.6万人時/年・km（国道18号 鼠橋通り交差点～田町交差点） （長野県平均：約1.4万人時/年・km（約13.7倍） 全国平均：約2.0万人時/年・km（約9.6倍））	
		事故対策	○	交通を分散することにより、事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 約145.6件/億台キロ（現況）（国道18号 田町交差点） （長野県平均：約63.6件/億台キロ（約2.3倍） 全国平均：約102.6件/億台キロ（約1.4倍））	
		歩行空間	○	バイパスへの自動車交通の転換により、現道の歩行者の安全性が向上する。	
	社会全体への影響	住民生活	○	交通混雑の緩和により、地域住民の円滑な移動が確保できる。	
		地域経済	—		
		災害	○	バイパスへの自動車交通の転換により、防災要対策箇所が回避され、幹線交通の安全性が向上する。	
環境		○	CO ₂ 、NO _x 、SPM排出量が削減される。 （CO ₂ 削減量：約3.8千t-CO ₂ /年、NO _x 削減量：約15t/年、SPM削減量：約1.4t/年）		
	地域社会	○	生活圏中心都市間（長野市⇄上田市）のアクセス性が向上し、地域間連携が強化される。		
事業実施環境			・都市計画決定 S60.12 済 ・上田篠ノ井バイパスとして、上田坂城バイパス、坂城更埴バイパス、更埴拡幅の一体的な整備が必要。		

対応方針

費用対便益比が2.8と便益が費用を上回っていると同時に、都市計画が完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該事業箇所の現道における損失時間の改善など、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。