

## 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>ながのひがし</small> 長野東バイパス	事業区分	一般国道
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	国土交通省 関東地方整備局  2.8km
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190kmの主要幹線道路である。長野東バイパスは、長野市等の交通混雑の緩和及び安全安心な通行の確保を目的として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160億円 事業進捗率 44% 供用済延長 — km		
計画交通量 20,700~22,600台/日		
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 1.4 (残事業) 2.7	総費用 (残事業/事業全体) 79/154億円 (事業費：67/142億円) 維持管理費：12/12億円	総便益 (残事業/事業全体) 210/210億円 (走行時間短縮便益：165/165億円) (走行経費減少便益：28/28億円) (交通事故減少便益：16/16億円)
基準年 平成24年		
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.1~2.3（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.3~1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.2~1.6（事業期間±3年） 【残事業】交通量：B/C=2.1~4.4（交通量 ±10%） 事業費：B/C=2.5~2.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=2.4~3.0（事業期間±3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243.6千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約9倍。 ・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163.0件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台・km）の約1.6倍。 ・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、大きく増加。 ・長野東バイパスの整備により、周辺の工業団地や企業、インターチェンジ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 長野県知事の見解：一般国道18号「長野東バイパス」は、長野環状道路の一翼を担う重要な道路であり、長野市街地の慢性的な交通渋滞の緩和や道路交通の安全性・快適性の向上による地域活性化などに、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、用地取得がほぼ完了していることから、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 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）が部分供用するなど、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24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 —		
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。		

