

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)				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:長野県千曲市稲荷山 至:長野県長野市篠ノ井塩崎					延長	2.6km		
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延長約194kmの主要幹線道路である。 坂城更埴バイパス(延伸)は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少及び救急医療施設へのアクセス性向上を目的とした、千曲市稲荷山から長野市篠ノ井塩崎までの延長2.6km、暫定2車線のバイパス事業である。									
H20年度事業化		S60年度都市計画決定		H22年度用地着手		H26年度工事着手			
全体事業費		約186億円	事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約83%	供用済延長		—	
計画交通量		10,100～12,300台／日							
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 99/351億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 478/478億円		基準年		
	1.4(0.9)	5.3% (3.4%)	〔事業費: 71/323億円 維持管理費: 28/28億円〕		〔走行時間短縮便益: 417/417億円 走行経費減少便益: 45/ 45億円 交通事故減少便益: 17/ 17億円〕		令和6年		
	(参考) 2.1(1.3) [2%] 2.7(1.7) [1%]								
	(残事業)	(残事業)	感度分析						
	4.8(4.8)	21.1% (22.5%)	〔事業全体〕		〔残事業〕				
	(参考) 6.5(6.4) [2%] 7.6(7.3) [1%]		交通量 B/C=1.0～1.7(±10%) 事業費 B/C=1.3～1.4(±10%) 事業期間 B/C=1.3～1.5(±20%)		交通量 B/C=3.7～5.9(±10%) 事業費 B/C=4.5～5.2(±10%) 事業期間 B/C=4.5～4.9(±20%)				
事業の効果等									
① 安全性の向上									
・国道18号現道を利用する車両のうち、千曲市・坂城町に発着しない通過交通が約6割を占める。 ・坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故減少に期待。									
② 沿線地域の開発・発展等の支援(物流)									
・坂城更埴バイパス沿線には、工業団地が概成、造成中となっており、千曲市、坂城町に立地する企業の業種別売上のうち約8割を占める製造業の出荷額も増加傾向。工業団地の中には、バイパスの整備効果を期待し立地を決定した企業も存在。 ・坂城更埴バイパスの整備により、沿線工業団地から高速道路へのアクセス性が強化され、工業振興、雇用創出の増加に期待。									
③ 観光活性化の支援									
・坂城更埴バイパス沿線には、戸倉上山田温泉などの温泉施設、上田城跡やおぼすて田毎の月など多数の観光地が存在しており、コロナ禍前の観光客数は年間約140～160万人で推移、近年は回復傾向。 ・坂城更埴バイパスの整備により、点在する観光地が結ばれ、観光周遊の促進、観光活性化を支援。									
④ 迅速な救急医療活動の支援									
・千曲市および坂城町では、主要渋滞箇所が多数存在し、救急搬送に支障をきたしている。 ・坂城更埴バイパスの整備により、救命救急医療施設である篠ノ井総合病院から30分到達圏域が広がり、救急医療施設へのアクセス性が向上し、迅速な救急医療活動を支援。									
⑤ 沿線地域の防災力向上への寄与									
・国道18号現道は、洪水浸水想定区域を通過しており、河川氾濫の際、影響を受けるおそれがあり、災害時の円滑な移動が懸念。 ・坂城更埴バイパスの整備により国道18号現道の代替路が形成されることで、沿線地域の防災力が向上。									

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号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「坂城更埴バイパス(延伸)」は、地域における交通の安全・円滑化、高規格幹線道路へのアクセス性向上、観光の活性化に必要な事業です。
ついては、事業を継続し、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

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・令和5年9月、上信越自動車道（仮称）屋代スマートインターチェンジが事業化。
- ・令和6年3月、主要地方道 坂城インター線(坂城町中之条工区 L=0.4km)が開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・昭和60年度都市計画決定、平成20年度事業化、平成22年度より用地取得着手、平成26年度より工事着手。
- ・用地進捗率は約99%(令和6年3月末時点)。
- ・平成30年11月に稲荷山トンネル(延長174m)貫通、令和6年度に稲荷山トンネル舗装完成。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・埋蔵文化財調査において多くの遺構・遺物が出土したことにより調査に時間を要しているが、引き続き早期完成を目指し、用地取得、工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

- ・埋蔵文化財調査費用の増加、労務費・材料単価の上昇に伴い、事業費増加。
- ・既存水路の付け替えを計画していたが、協議の結果流下方向を見直し、付替延長を短縮。
- ・防草タイプのブロックを配置し、除草作業の省略を図ることで、維持管理費を低減。

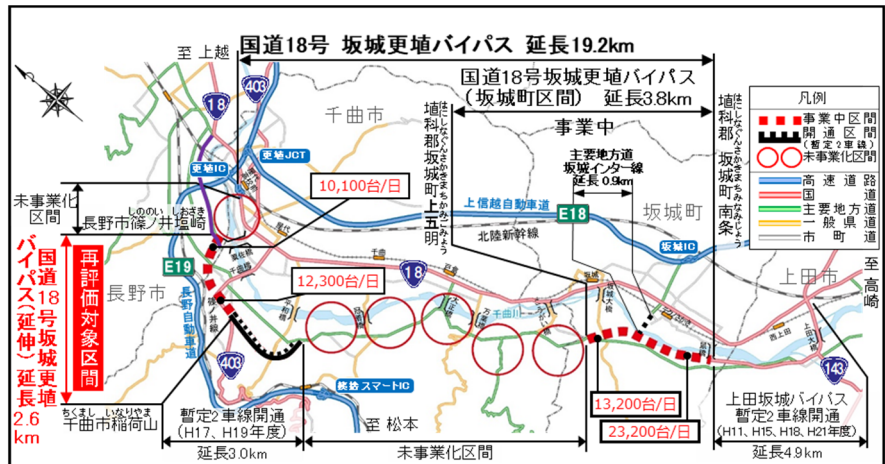
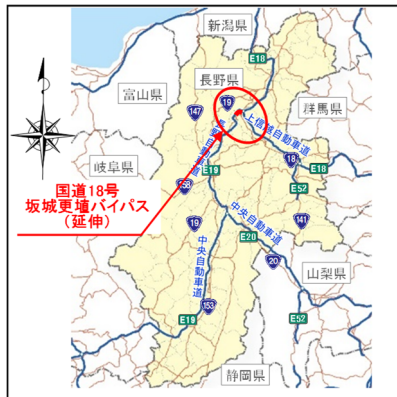
対応方針

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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、坂城更埴バイパス(坂城町区間)～坂城更埴バイパス(延伸)を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。