

(再評価)

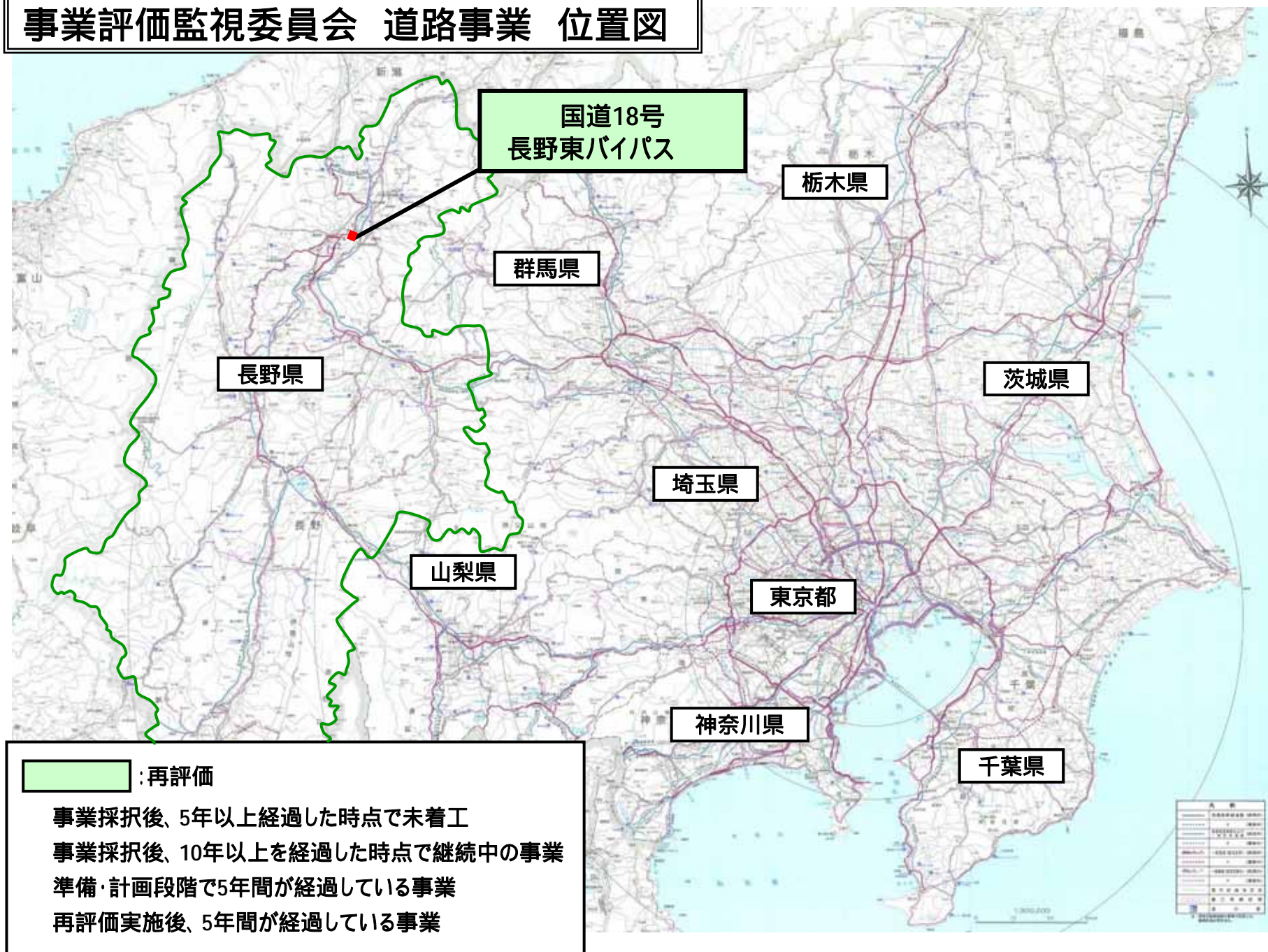
資料 2 - 2
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成21年度第2回)

国道18号 長野東バイパス

平成21年8月18日

国土交通省 関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図



1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

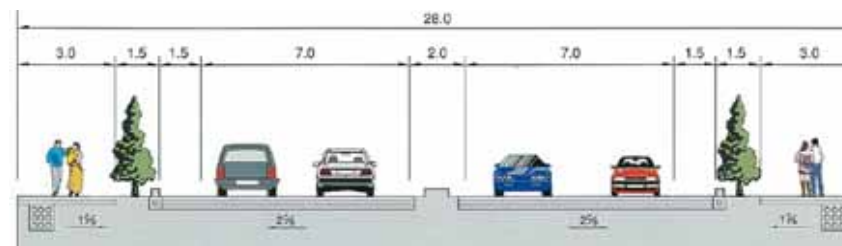
- ・長野市中心部の交通渋滞の緩和
- ・交通安全の確保

(2) 計画の概要

区 間	自) ながの ながの きたながいけ 長野県長野市北長池 至) ながの ながの やなぎはら 長野県長野市柳原
計画延長	2.8km
幅 員	28.0m
道路規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車 線 数	4車線
事業化	平成12年度
事業費	約160億円
計画交通量	21,400 ~ 32,200台 / 日



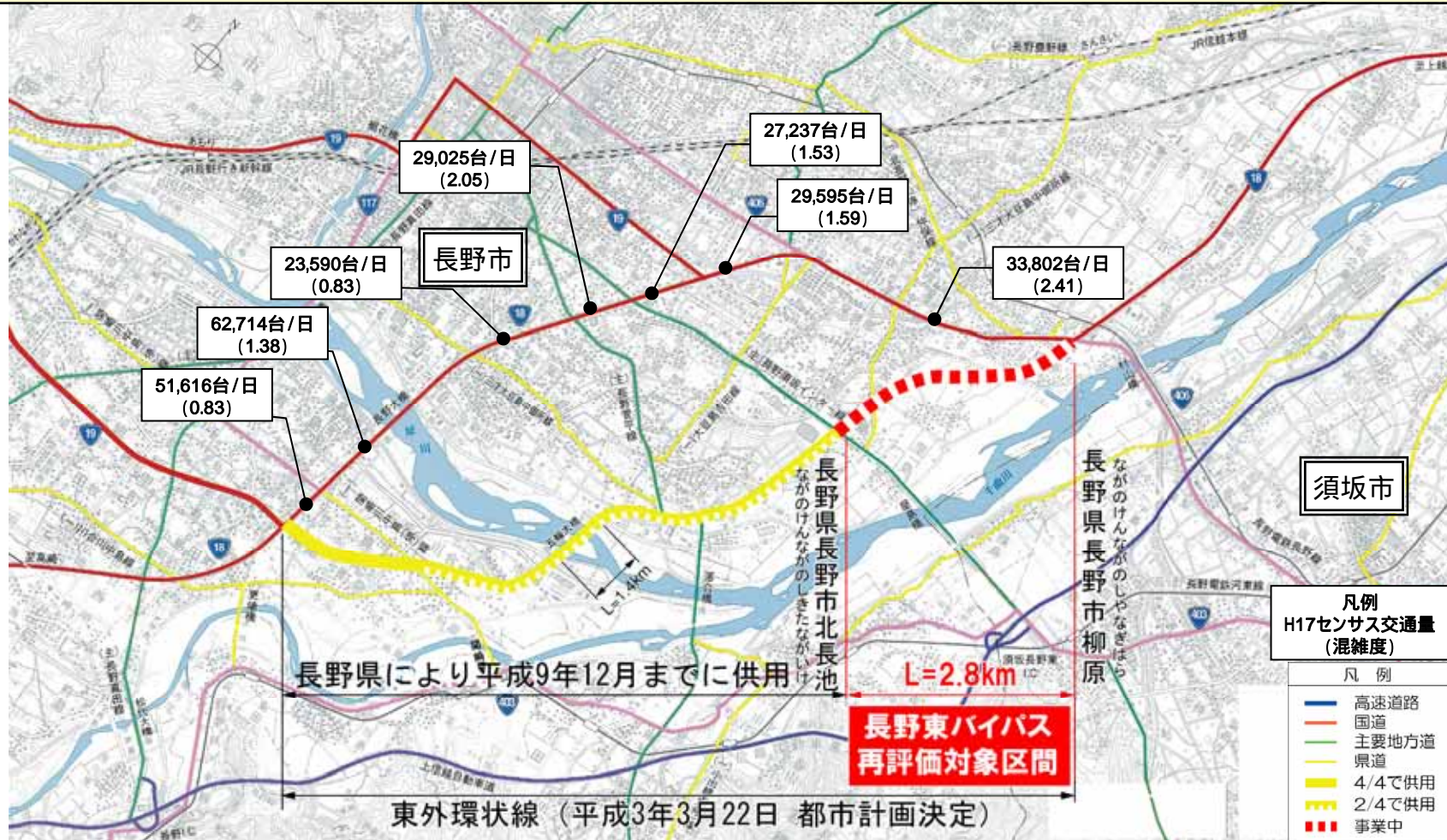
標準断面図 単位:m



2-1. 事業進捗の状況

「長野東バイパス」の事業経緯

H3年3月22日	都市計画決定(東外環状線)	H15年度	地元設計協議を実施
H12年度	事業化、路線測量などに着手	H16年度	用地取得に着手
H13年度	調査設計の実施	H17~20年度	道路及び橋梁詳細設計を実施、用地取得推進
H14年度	地質調査、調査設計を実施	H21年度	用地取得推進



3 - 1 . 事業の必要性に関する視点

(1) 国道18号の渋滞損失

- ・長野市中心部では郊外からの流入交通や通過交通が国道18号に集中し、南北方向にて交通渋滞が発生。
- ・特に、国道18号では主要渋滞ポイントや“イライラ”（移動性阻害）箇所が多数存在しているため、通過交通の分散が期待される長野東バイパスの整備が必要。
- ・国道18号の並行区間のうち、6.6kmが既供用であるのに対し、その一部を担う長野東バイパスは未供用。

国道18号の渋滞発生状況

渋滞損失額: 約56億円/年 (約20万人時間/年・km; 県平均の約10倍)

渋滞損失時間 (万人時間/年・km)	
5	未満
10	未満
20	未満
20	以上

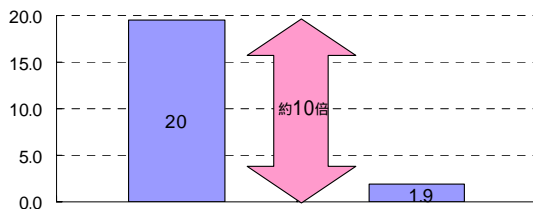
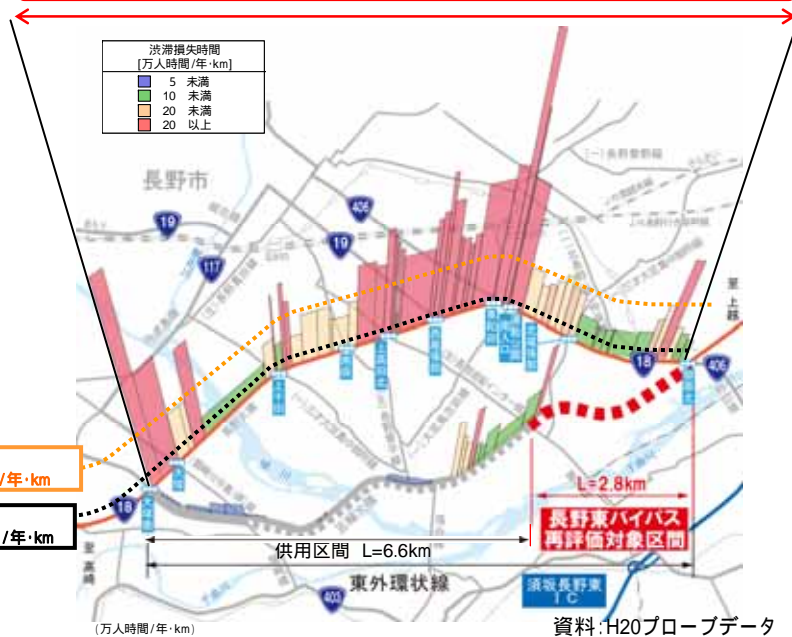


図 国道18号の渋滞損失時間

国道18号の混雑度と主要渋滞ポイント



平日混雑度	
1.00	未満
1.25	未満
1.75	未満
1.75	以上

● 主要渋滞ポイント
 ○ 渋滞による阻害箇所 (見える化)

3 - 2 . 事業の必要性に関する視点

(2) 国道18号の事故発生状況

- ・国道18号では、死傷事故率が300件/億台キロを越える区間が多数存在し、県平均の約4倍の事故が発生。
- ・渋滞する国道18号を迂回する交通が通学路である(一)三才大豆島中御所線に流入。

国道18号の死傷事故率

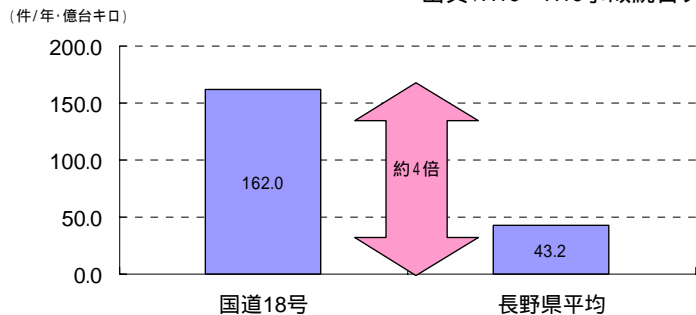
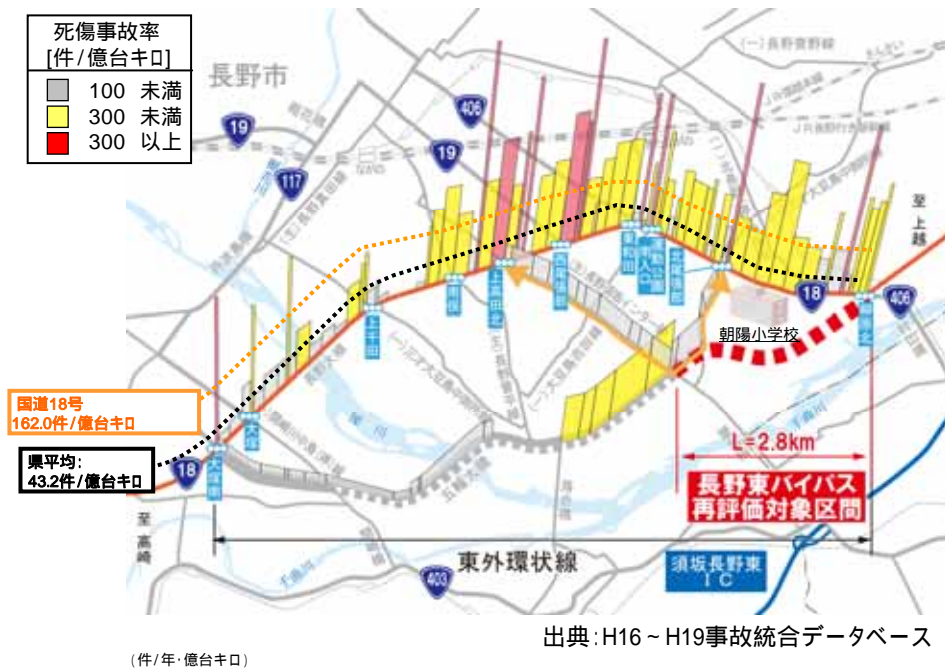


図 国道18号の死傷事故率

国道18号に接続する(一)三才大豆島中御所線の交通状況

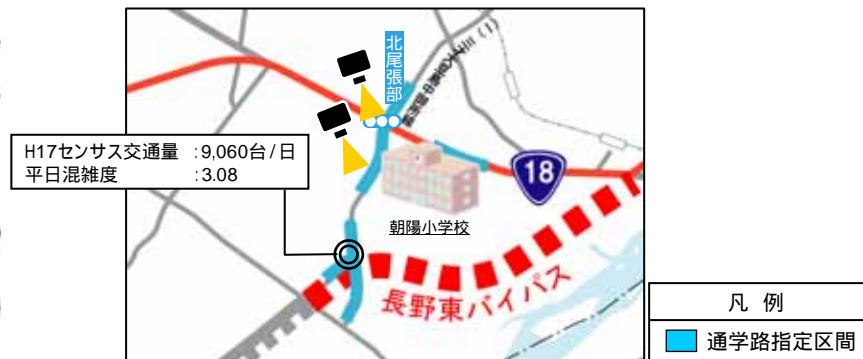


図 通学路の指定区間



写真 通学路を通り抜ける車両



写真 児童の傍を走行する車両

期待される効果

- ・長野東バイパスへ交通量が転換することで、国道18号の交通量が減少し事故抑制に寄与。
- ・長野東バイパスへの交通量の転換に伴い、国道18号に接続する路線の交通量が減少し、児童等の安全確保に寄与。

3 - 3 . 事業の必要性に関する視点(環境)

(3) 国道18号の夜間騒音

- ・国道18号には、夜間要請限度(70dB)の超過箇所が存在。
- ・住居・工業系用途地域内の夜間*)12時間交通量は最大で15,600台/12時間、うち貨物車類は4,200台/12時間(長野県内の国道の夜間貨物車類平均交通量の約4倍)。騒音環境悪化の一因。

*)夜間:19:00~7:00までの12時間

騒音発生状況

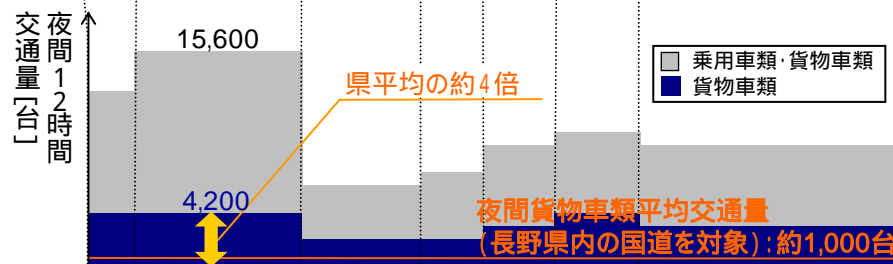


図 国道18号の夜間騒音と夜間12時間交通量

現地(長野大橋周辺)の状況



写真 国道18号を走行する大型車

期待される効果

- ・夜間交通量が国道18号から長野東バイパスへ転換することで、夜間騒音の抑制に寄与。

4. 費用対効果(計算条件)

総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。
【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

計算条件

- ・基準年次 : 平成21年度
- ・供用開始年次 : 平成36年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 21,400 ~ 32,200(台/日)

4. 費用対効果

事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	218億円	7億円	4億円	229億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	134億円		9億円	143億円	
					1.6

残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)
	218億円	7億円	4億円	229億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	95億円		9億円	104億円	
					2.2

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

基準年：平成21年度

5. 事業進捗の見込みの視点

- ・長野東バイパスの用地取得率は約64%
- ・東外環状線建設促進期成同盟会による長野東バイパスの事業促進に向けた要望活動の実施(H21.7)
- ・長野東バイパスの早期完成は、長野市長のマニフェストの一つ

暫定供用・未供用区間に係る工程表

	事業化		用地取得に着手					用地推進	
年度	H12	...	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22～
用地									
工事									

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・長野市中心部では郊外からの流入交通や通過交通が国道18号に集中し、南北方向にて交通渋滞が発生。
- ・国道18号の並行区間のうち、6.6kmが既供用であるのに対し、その一部を担う長野東バイパスは未供用。
- ・国道18号(長野東バイパスの並行区間)では、死傷事故率が300件/億台キロを越える区間が多数存在し、県平均の約4倍の事故が発生。
- ・住居・工業系用途地域内の夜間12時間交通量は最大で15,600台/12時間、うち貨物車類は4,200台/12時間(長野県内の国道の夜間貨物車類平均交通量の約4倍)。騒音環境悪化の一因。
- ・費用対効果(B/C)は1.6。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・長野東バイパスの用地取得率は約64%。
- ・東外環状線建設促進期成同盟会による長野東バイパスの事業促進に向けた要望活動の実施(H21.7)。
- ・長野東バイパスの早期完成は、長野市長のマニフェストの一つ。

(3) 対応方針(原案)

事業継続

- ・事業の必要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。