

(再評価)

資料 2 - 7 - ①

関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成24年度第2回)

一般国道18号 野尻IC関連(野尻バイパス)

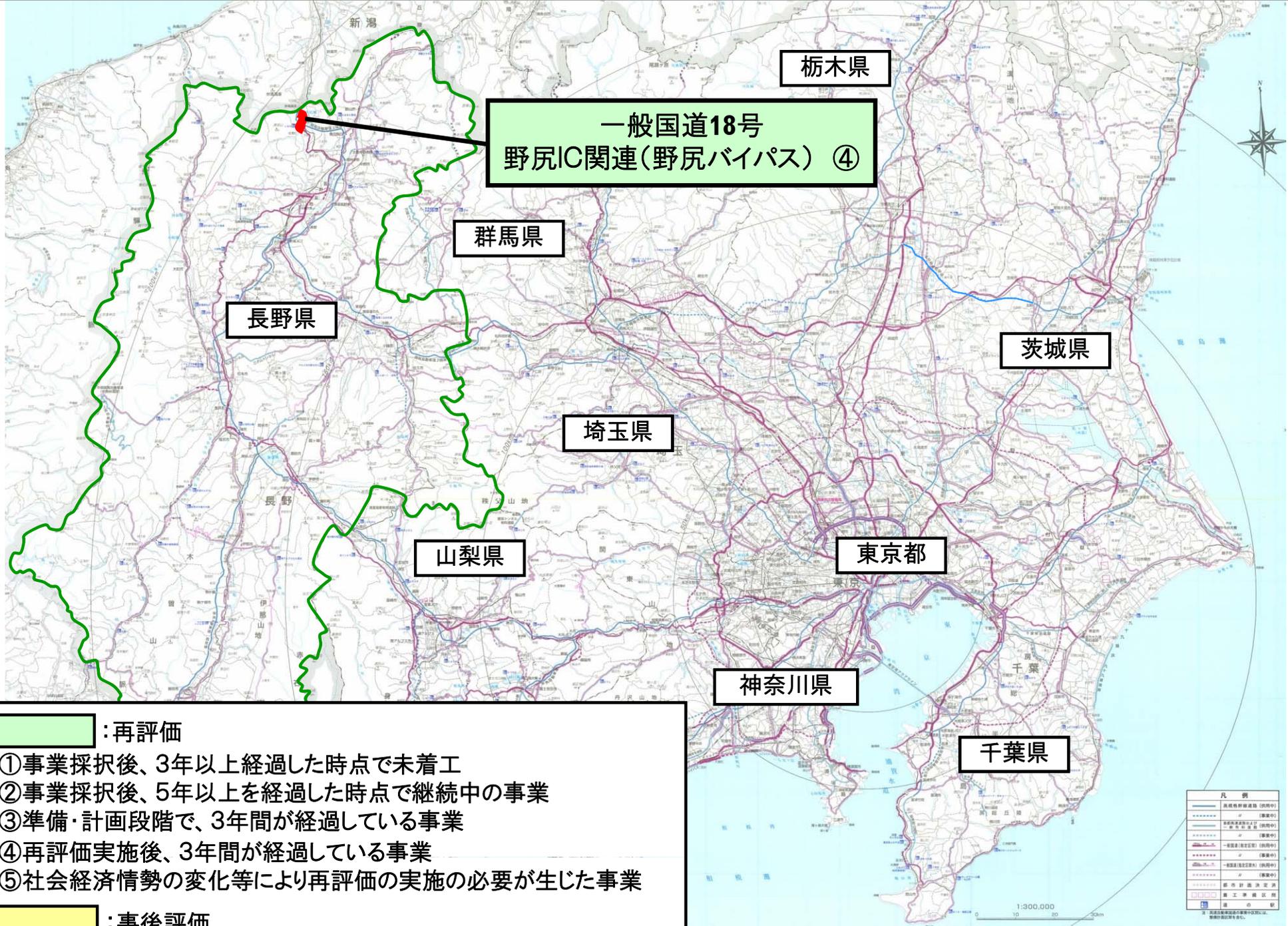
平成24年7月30日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 位置図	1
2. 事業の目的と計画の概要	2
3. 事業進捗の状況	4
4. 事業の必要性に関する視点	6
5. 費用対効果	12
6. 事業進捗の見込みの視点	14
7. 今後の対応方針(原案)	15

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

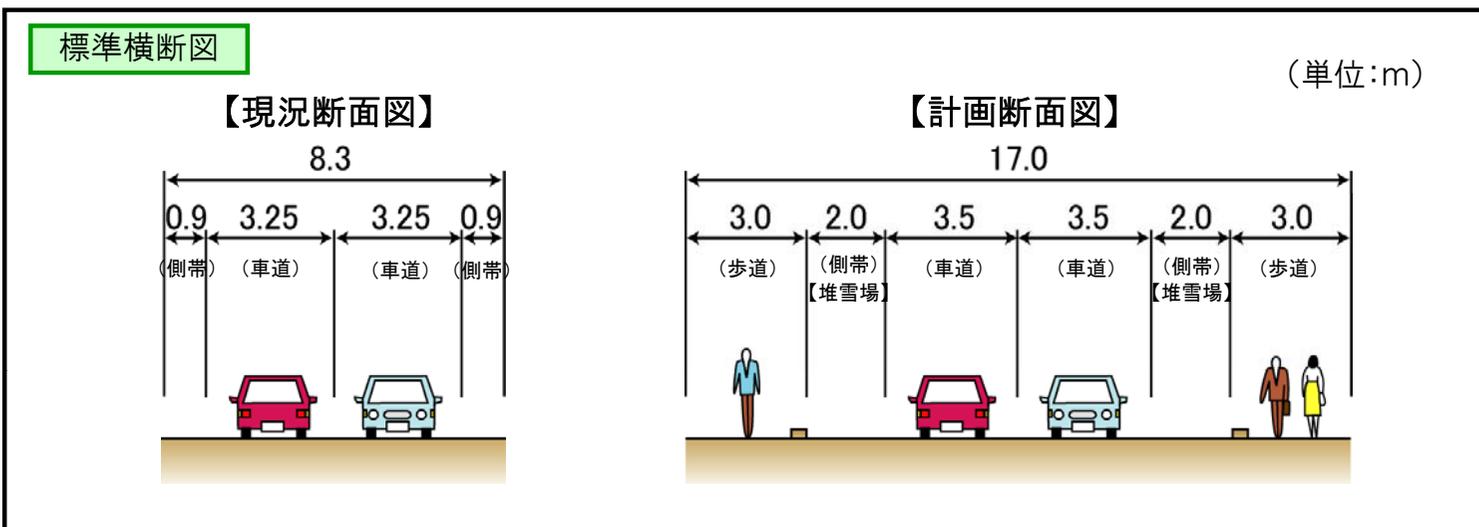
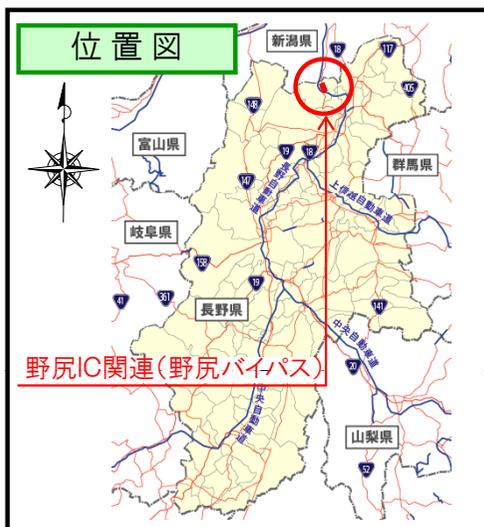
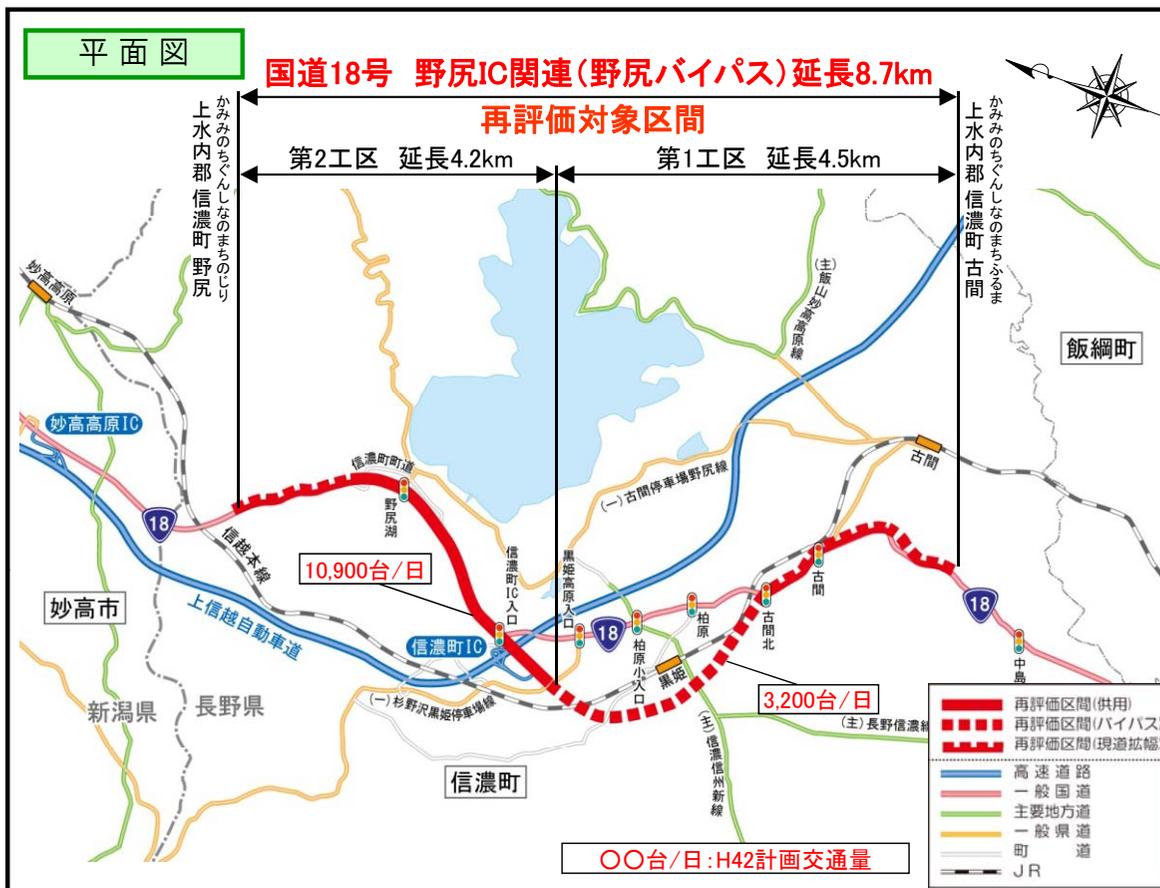
(1) 目的

- ・国道18号の冬期における安全かつ円滑な交通流の確保
- ・国道18号の交通混雑の緩和

(2) 計画の概要

区間 : 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

計画延長 : 8.7km
幅員 : 17.0m
道路規格 : 第3種第2級
設計速度 : 60km/h
車線数 : 2車線
事業化 : 平成元年度
事業費 : 250億円
計画交通量 : 3,200~10,900台/日



2. 事業の目的と計画の概要

(3) 国道18号の交通特性

- ・国道18号当該事業区間の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が28%
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が22%、周辺地域を通過する外々交通が50%となっている。

国道18号現道の主な交通特性

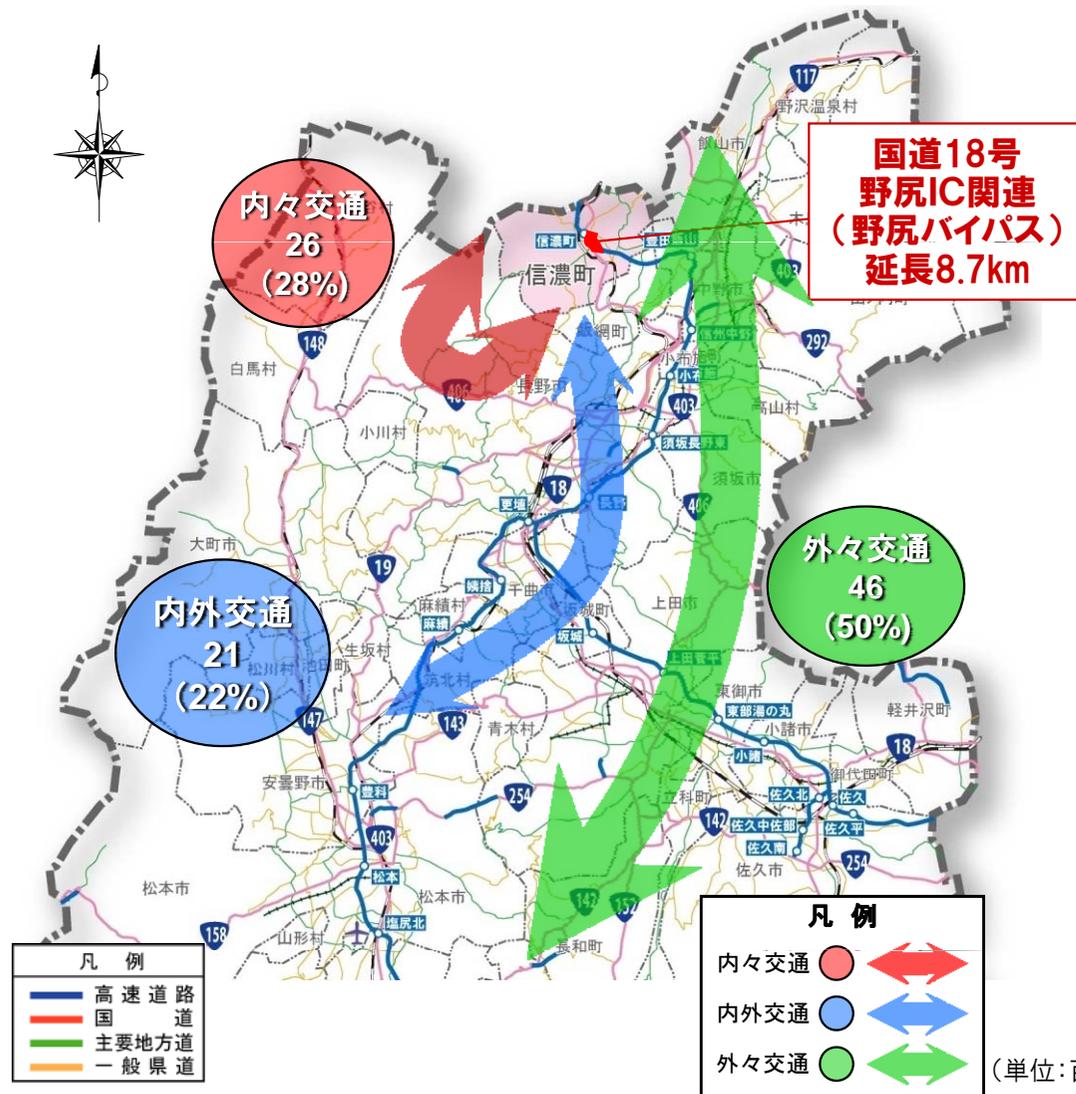


表 国道18号のOD内訳

国道18号のOD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	26	28%
周辺地域(信濃町)	26	28%
周辺地域とその他の地域(内外)	21	22%
周辺地域⇔長野県	7	8%
周辺地域⇔他県	13	14%
通過交通(外々)	46	50%
合計	93	100%

内々交通が28%

内外交通が22%

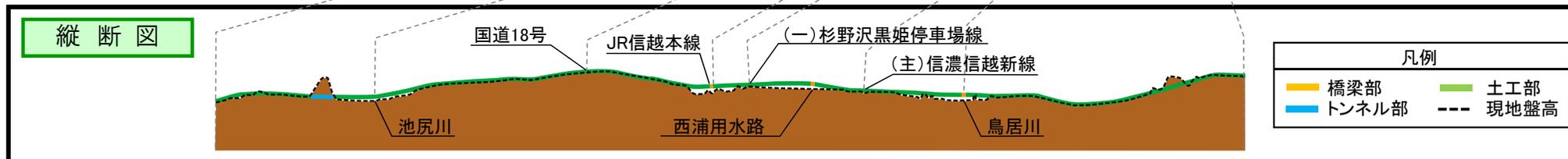
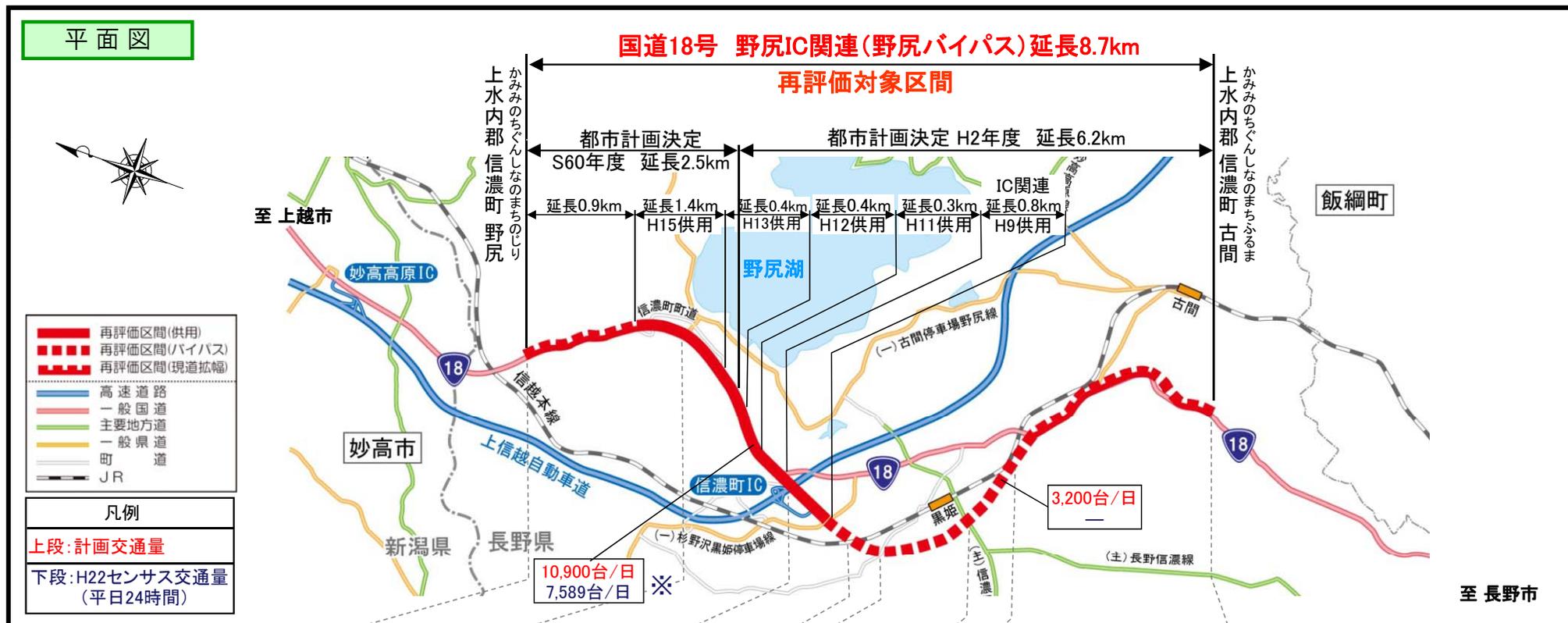
外々交通が50%

※周辺地域とは当該事業が通過する信濃町
 ※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

3. 事業進捗の状況

(1) 事業の経緯

- | | | | |
|---------|---------------------------|---------|------------------------|
| ○昭和60年度 | 都市計画決定 (信濃町野尻 : 延長2.5km) | ○平成 9年度 | 一部供用 (信濃町野尻 : 延長0.8km) |
| ○平成元年度 | 事業化 | ○平成11年度 | 一部供用 (信濃町野尻 : 延長0.3km) |
| ○平成 2年度 | 都市計画決定 (信濃町野尻～古間:延長6.2km) | ○平成12年度 | 一部供用 (信濃町野尻 : 延長0.4km) |
| ○平成 5年度 | 用地取得着手 | ○平成13年度 | 一部供用 (信濃町野尻 : 延長0.4km) |
| ○平成 6年度 | 工事着手 | ○平成15年度 | 一部供用 (信濃町野尻 : 延長1.4km) |



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

- ・本事業は、上越自動車道信濃町ICと接続し、バイパス部は市街地を避け、主に農地を通過している。
- ・近傍には、観光地(野尻湖・黒姫高原など)が存在している。



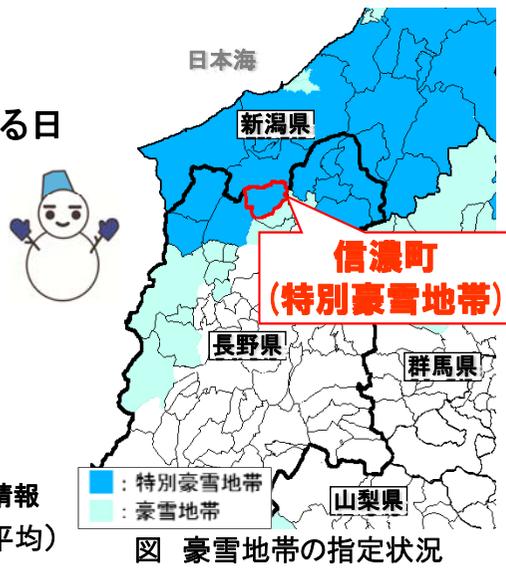
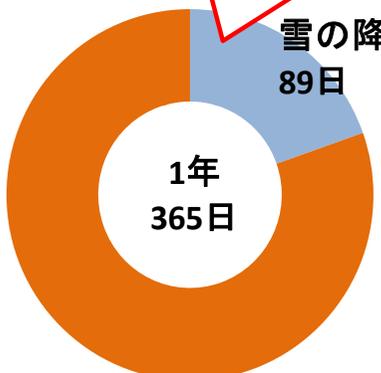
4. 事業の必要性に関する視点

(1) 冬期の交通障害

- ・信濃町は、特別豪雪地帯※に指定されているが、国道18号の当該区間は幅員が狭く堆雪幅が未確保。
- ・当該区間は、急勾配区間が連続(最大縦断勾配:6.3%)。特に冬期は大型車の登坂不能車が発生するなど円滑な通行が阻害。 ※特別豪雪地帯とは、豪雪地帯のうち積雪の度が特に高く、かつ積雪により長期間自動車の交通が途絶する等により住民の生活に著しい支障を生ずる地域等

信濃町は特別豪雪地帯に指定

年間で4.1日に1回降雪



急勾配区間は冬期の円滑な通行を阻害



堆雪幅が未確保である国道18号



6%前後の急勾配区間では冬期に大型車の登坂不能車が発生

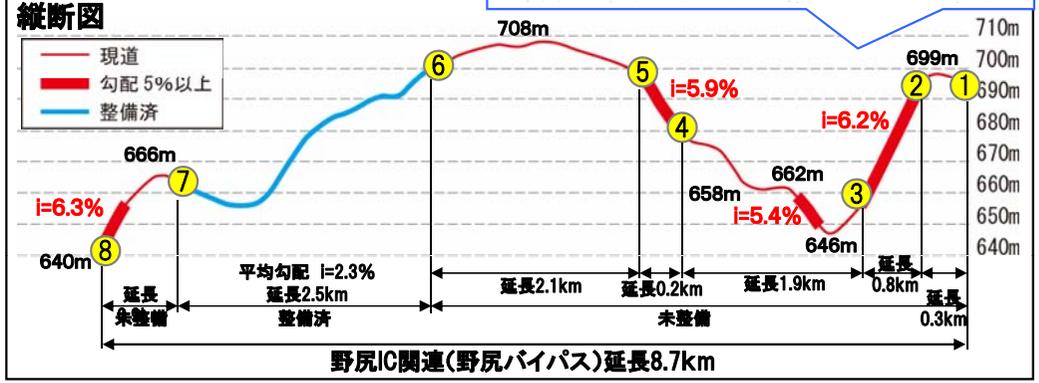


図 国道18号の無雪期と積雪期状況

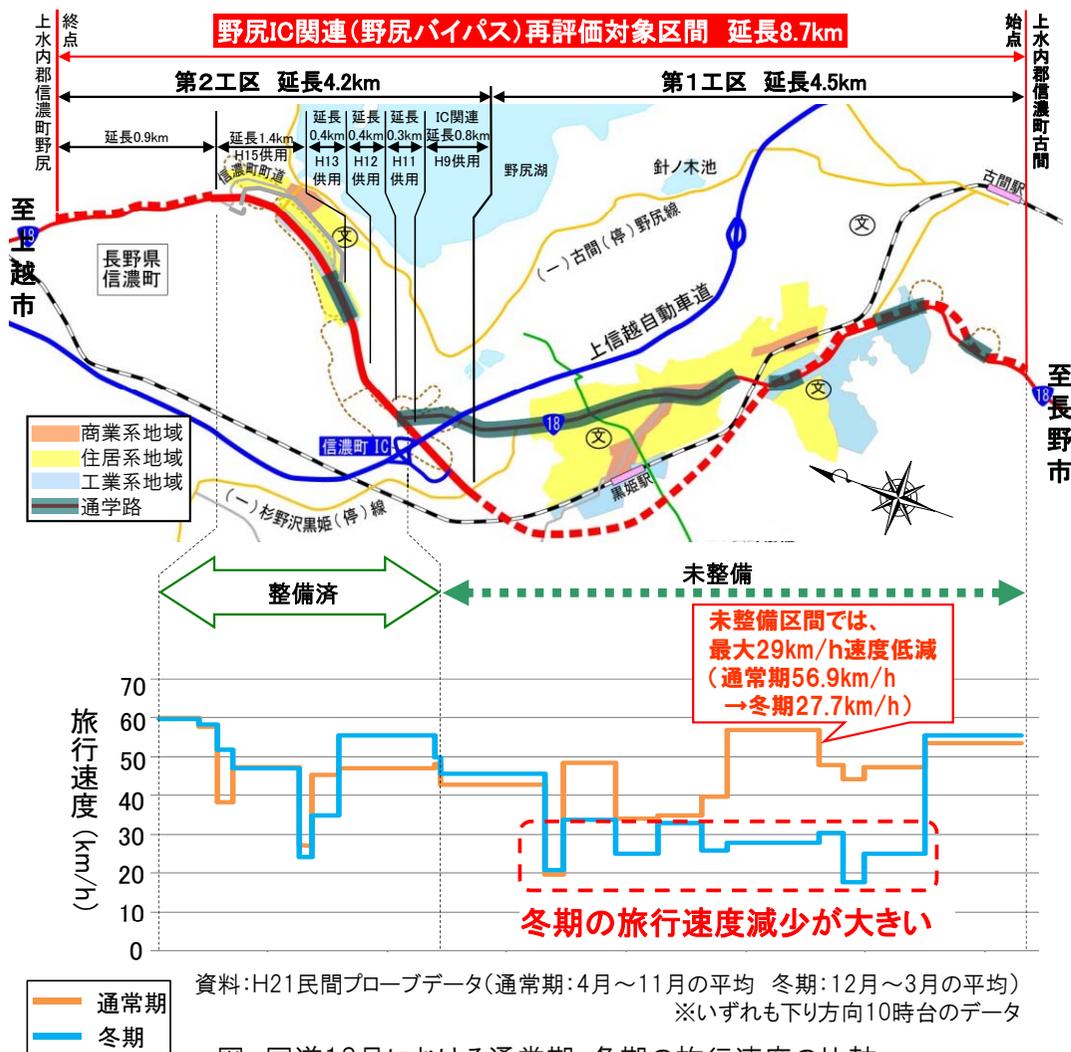
図 国道18号現道の道路構造

4. 事業の必要性に関する視点

(2) 冬期の旅行速度の低下

- ・国道18号の当該区間は、冬期の旅行速度の低下が著しく、交通の円滑性が損なわれている。
- ・当該区間は、通学路の4割で歩道が未設置。特に冬期は、行き場を失った積雪が歩行空間を覆い、歩行者は車道の通行を強いられ、地元からも安全性向上に対する要望が強い。

冬期は、通常期に比べ旅行速度が最大29km/h減



積雪のため冬期の歩行空間はさらに危険

通学路の約4割が歩道なし(幅員2m未満は約7割)



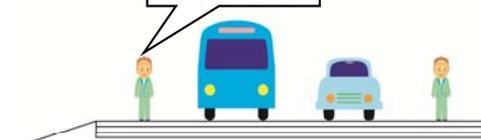
写真 未整備区間における通学路の状況(歩道未設置区間)



写真 整備済区間における通学路の状況(幅員2m以上)

【通常時】

路肩を通行する歩行者



【積雪時】

積雪時は車道を通行し、さらに危険



図 通常時と積雪時の歩行空間

堆雪した雪により車道を歩かざるを得ないため、積雪時は歩行者に危険が発生。



写真 積雪時の歩行状況

4. 事業の必要性に関する視点

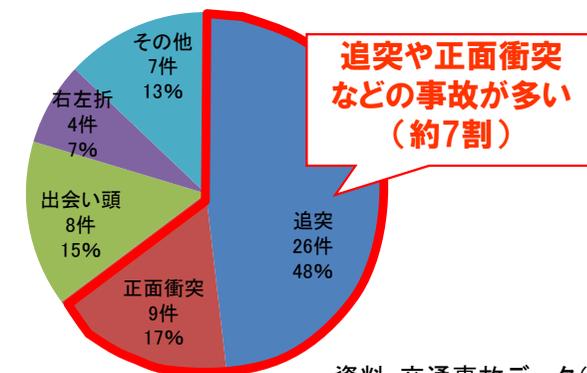
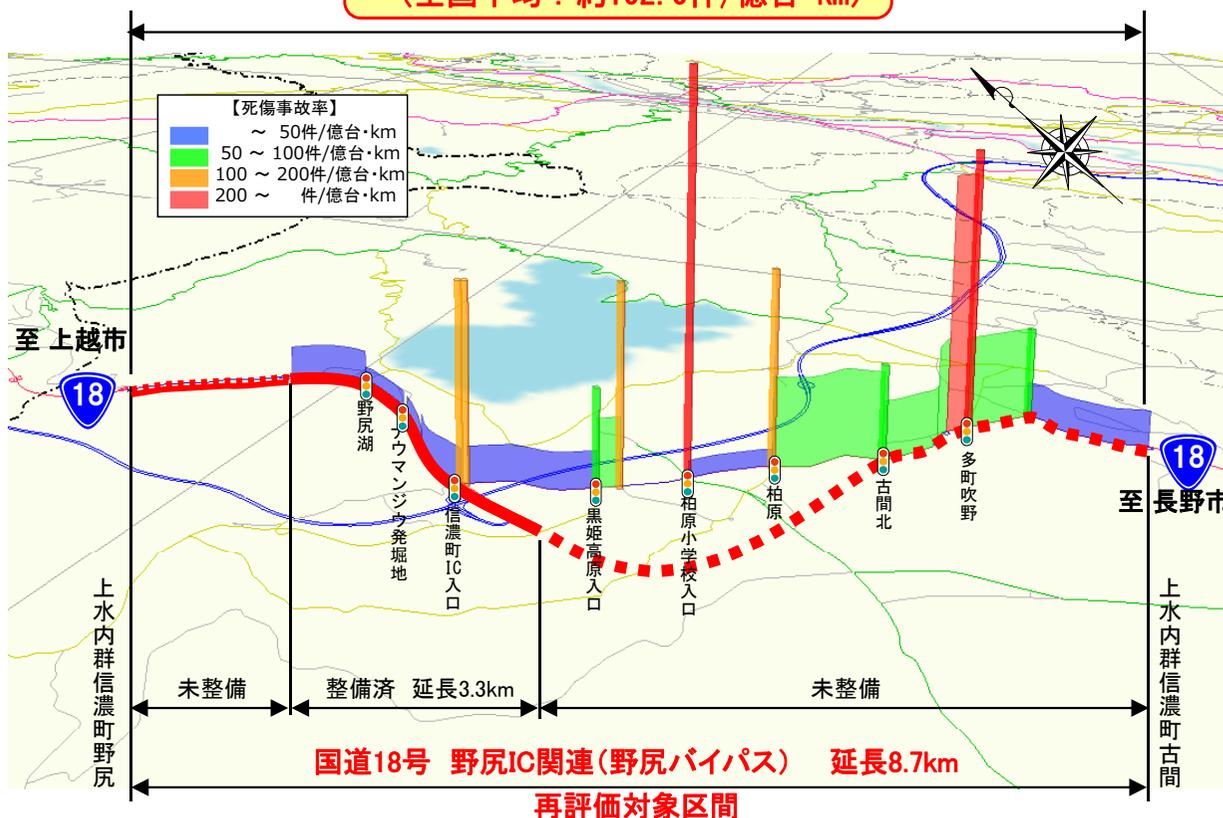
(3) 国道18号の交通事故状況

- ・国道18号現道の死傷事故率は53.2件/億台キロであり、全国平均(102.0件/億台キロ)の0.5倍であるが、未整備区間は、死傷事故率が200件/億台キロを超える区間が存在。
- ・特別豪雪地帯である当該地域であるが、整備済区間は冬期の事故が大幅に減少。
- ・野尻IC関連の整備により、交通の円滑化による交通事故の減少、歩行空間の安全・快適性の向上が見込まれる。

国道18号現道の死傷事故率

国道18号現道の事故発生状況

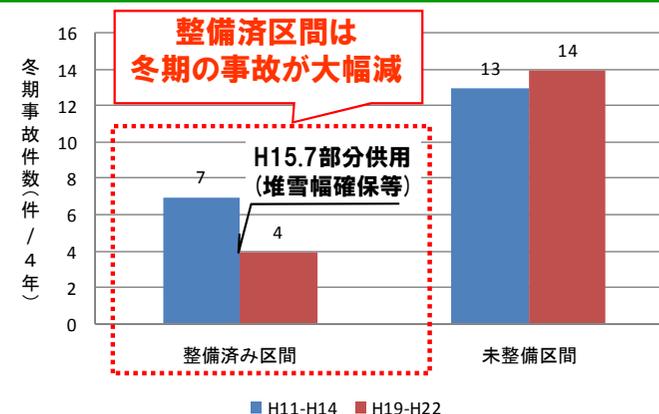
死傷事故率：約53.2件/億台・km
(全国平均：約102.0件/億台・km)



資料：交通事故データ(H19-H22)

図 死傷事故の内訳

国道18号現道の冬期の事故件数の変化



資料：交通事故データ(冬期：12～2月)

図 冬期の死傷事故件数の変化

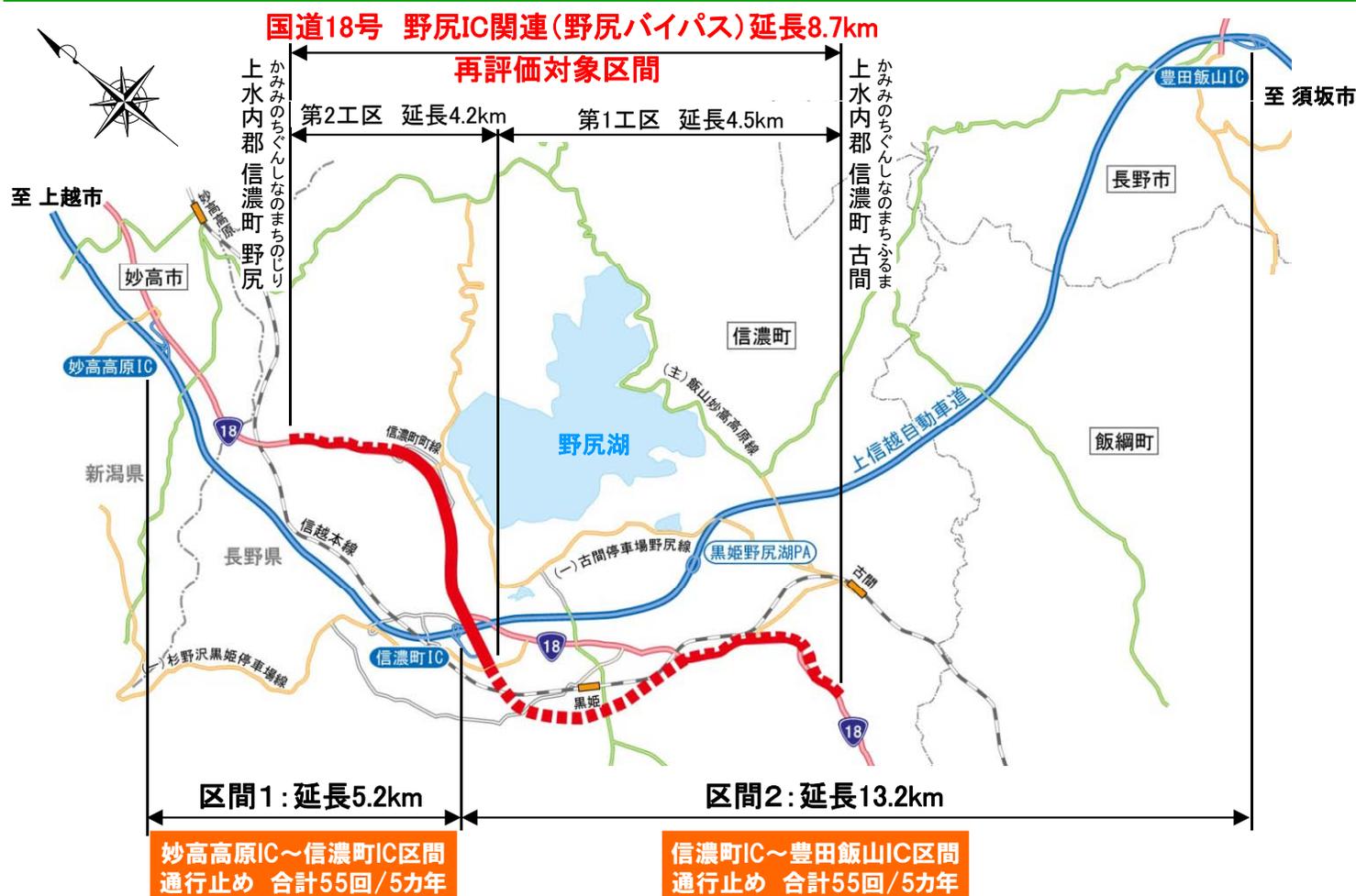
資料：交通事故データ(H19-H22)

4. 事業の必要性に関する視点

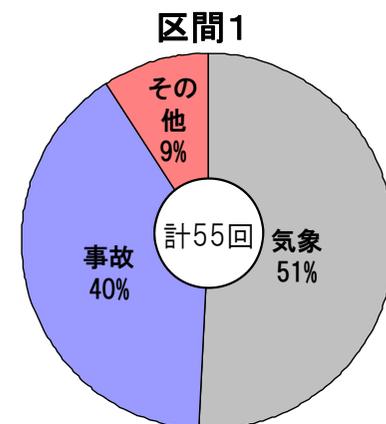
(5) 上信越自動車道の代替路

- ・国道18号の当該区間に並行する上信越道の区間1(妙高高原IC~信濃町IC)及び区間2(信濃町IC~豊田飯山IC)は、過去5カ年で各55回の通行止めが発生している。
- ・妙高高原IC~信濃町IC間は「事故」による通行止めが40%、信濃町IC~豊田飯山IC間は「事故」による通行止めが42%を占める。
- ・通行止め時は周辺に迂回路はなく、代替路は野尻IC関連(野尻バイパス)の国道18号のみである。
- ・野尻IC関連の整備により、上信越自動車道の通行止めの際の代替路としての機能も期待される。

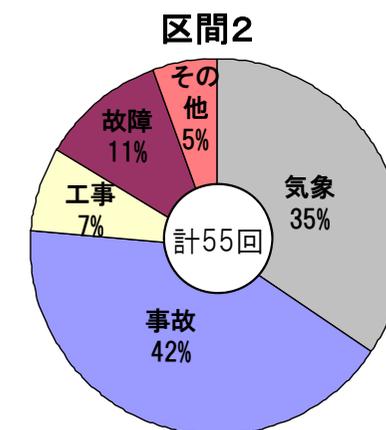
上信越自動車道の通行止め履歴



上信越自動車道の通行止め内訳



妙高高原IC~信濃町IC
(過去5カ年通行止め履歴)

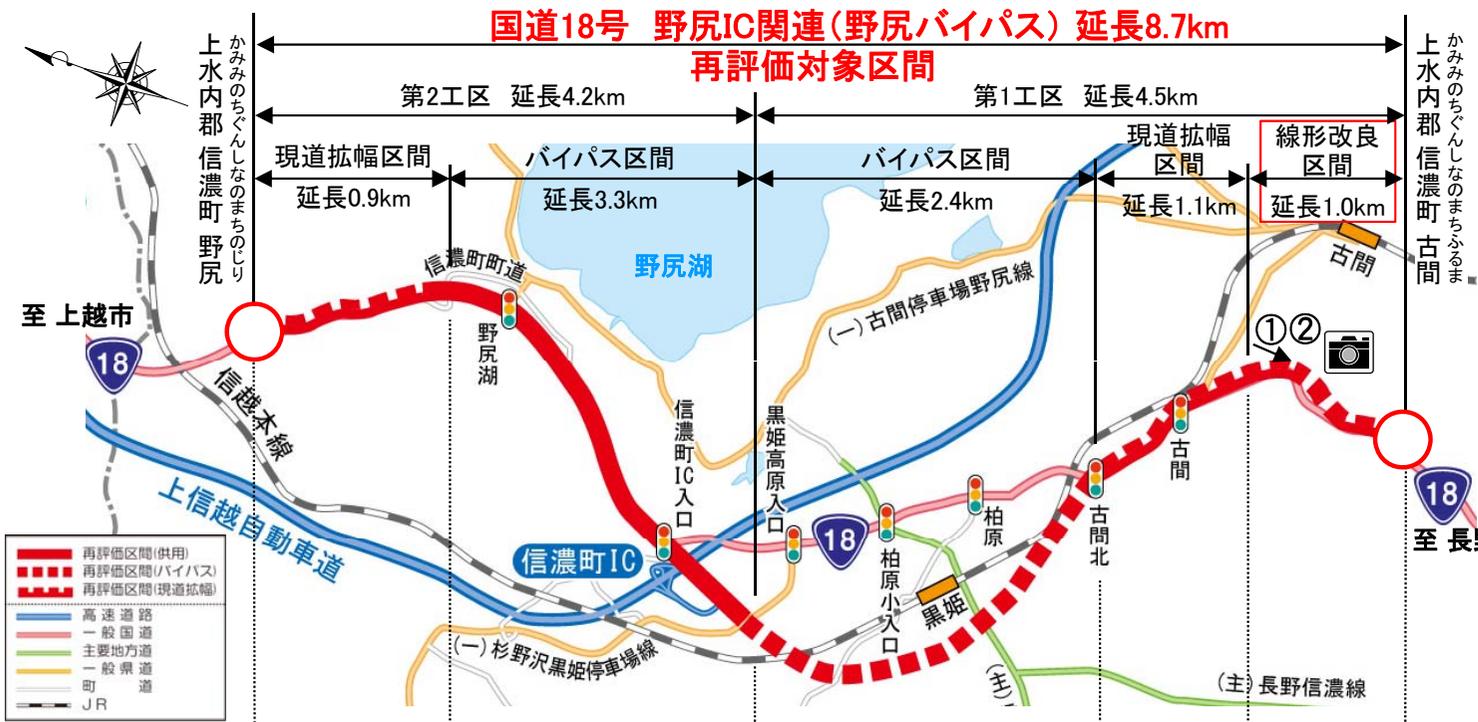


信濃町IC~豊田飯山IC
(過去5カ年通行止め履歴)

4. 事業の必要性に関する視点

(6) 残工事の概要

・現在、線形改良区間の整備を進めており、この区間の用地取率は98% (H24.3末現在)



前回 評価時 H21	工事	完了	取得済	
	用地	完了	取得済	77%
今回 評価時 H24	工事	完了	取得済	
	用地	完了	取得済	98%

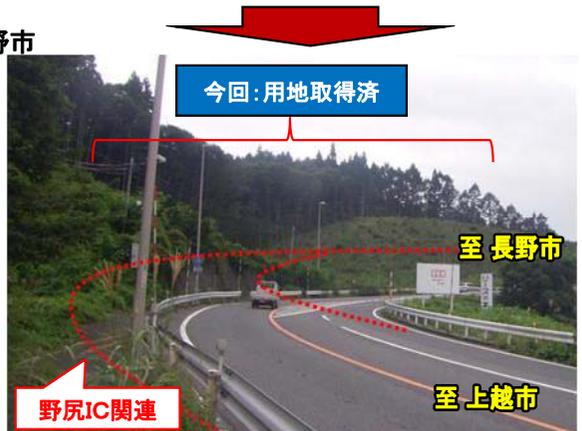
前回評価時以降の進捗状況

用地買収推進
H23 埋蔵文化財調査完了
改良工事着手
H24 改良工事

線形改良区間の進捗状況



① 前回再評価時 (H21.11月撮影)



② 今回再評価時 (H24.7月撮影)

■ 工事完了・用地取得済
■ 工事中・用地取得中
□ 工事未着手・用地未取得

5. 費用対効果

■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

〔参考：前回評価(H21)〕

・ 基準年次	： 平成24年度	平成21年度
・ 供用開始年次	： 平成31年度	平成31年度
・ 分析対象期間	： 供用後50年間	供用後50年間
・ 基礎データ	： 平成17年度道路交通センサ	平成17年度道路交通センサ
・ 交通量の推計時点	： 平成42年度	平成42年度
・ 計画交通量	： 3,200～10,900〔台/日〕	3,200～10,300〔台/日〕
・ 総便益	： 約389億円	約348億円
・ 事業費	： 約250億円	約250億円
・ 費用便益比(B/C)	： 1.3	1.3

5. 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)
	337億円	46億円	5.7億円	389億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	276億円		23億円	299億円	
					1.3

■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)
	214億円	32億円	1.2億円	247億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	96億円		14億円	110億円	
					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24年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和60年度に都市計画決定、平成元年度に事業着手。平成5年度に用地着手、平成6年に工事着手。
- ・野尻バイパスの用地取得率は、前回再評価時40%（H21.3末）から46%（H24.3末）に増加。
- ・これまでに、3.3kmが供用済み。今後、急カーブ、急勾配が存在する優先度の高い起点側の延長1.0km区間の線形改良事業を推進。

■ 事業の計画から完成までの流れ（野尻IC関連（野尻バイパス））

年 度	S60	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	
都市計画決定	都市計画決定		都市計画決定																														
事業化・有料事業許可		事業化																															
測量・調査・設計		測量設計	測量設計	地質設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	地質	設計	設計	測量	地質	設計	設計													
設計・用地説明					設計	用地	設計	用地			設計	用地							設計	用地													
埋蔵文化財調査							埋文	埋文	埋文			埋文	埋文	埋文										埋文									
用地						2%	7%	9%	12%	14%	29%	34%	37%	37%							38%	39%	40%	43%	46%							完了	
工事							土工	土工	土工	土工	土工	土工橋梁トンネル	土工橋梁トンネル	土工橋梁	土工	土工								土工	土工	土工	土工	土工	土工	土工橋梁	土工橋梁	土工	
供用										IC関連 L=0.8km 供用		野尻地区 環状拡幅区間 L=0.3km 供用	野尻地区 環状拡幅区間 L=0.4km 供用	野尻地区 環状拡幅区間 L=0.4km 供用		野尻地区 バイパス部 L=1.4km 供用																	

（前回再評価）（今回再評価）

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。

用地取得率は平成24年3月時点

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・信濃町は、特別豪雪地帯に指定されているが、国道18号の当該区間は幅員が狭く堆雪幅が未確保。
- ・当該区間は急勾配区間が連続(最大縦断勾配:6.3%)。特に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、地元から安全性向上に対する要望が強い。
- ・当該区間周辺に、野尻湖や黒姫高原等の多くの観光地が存在し、観光入込ピーク期では、国道18号で渋滞が発生し、旅行速度が大幅に低下。
- ・費用対効果(B/C)は1.3。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和60年度に都市計画決定、平成元年度に事業着手。平成5年度に用地着手、平成6年に工事着手。
- ・野尻バイパスの用地取得率は、前回再評価時40%(H21.3末)から46%(H24.3末)に増加。
- ・これまでに、3.3kmが供用済み。今後、急カーブ、急勾配が存在する優先度の高い起点側の延長1.0km区間の線形改良事業を推進。

(3) 都道府県・政令市からの意見

〈長野県知事からの意見〉

一般国道18号「野尻バイパス」は、上信越自動車道の代替路としての機能も担う重要な道路であり、冬期における交通の円滑化や交通渋滞の緩和などに、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、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。

(4) 対応方針(原案)

事業継続

- ・野尻IC関連(野尻バイパス)は冬期における安全かつ円滑な交通流の確保及び交通混雑の緩和の観点から、事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。