

(再評価)

資料2-6-①

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 長野東バイパス

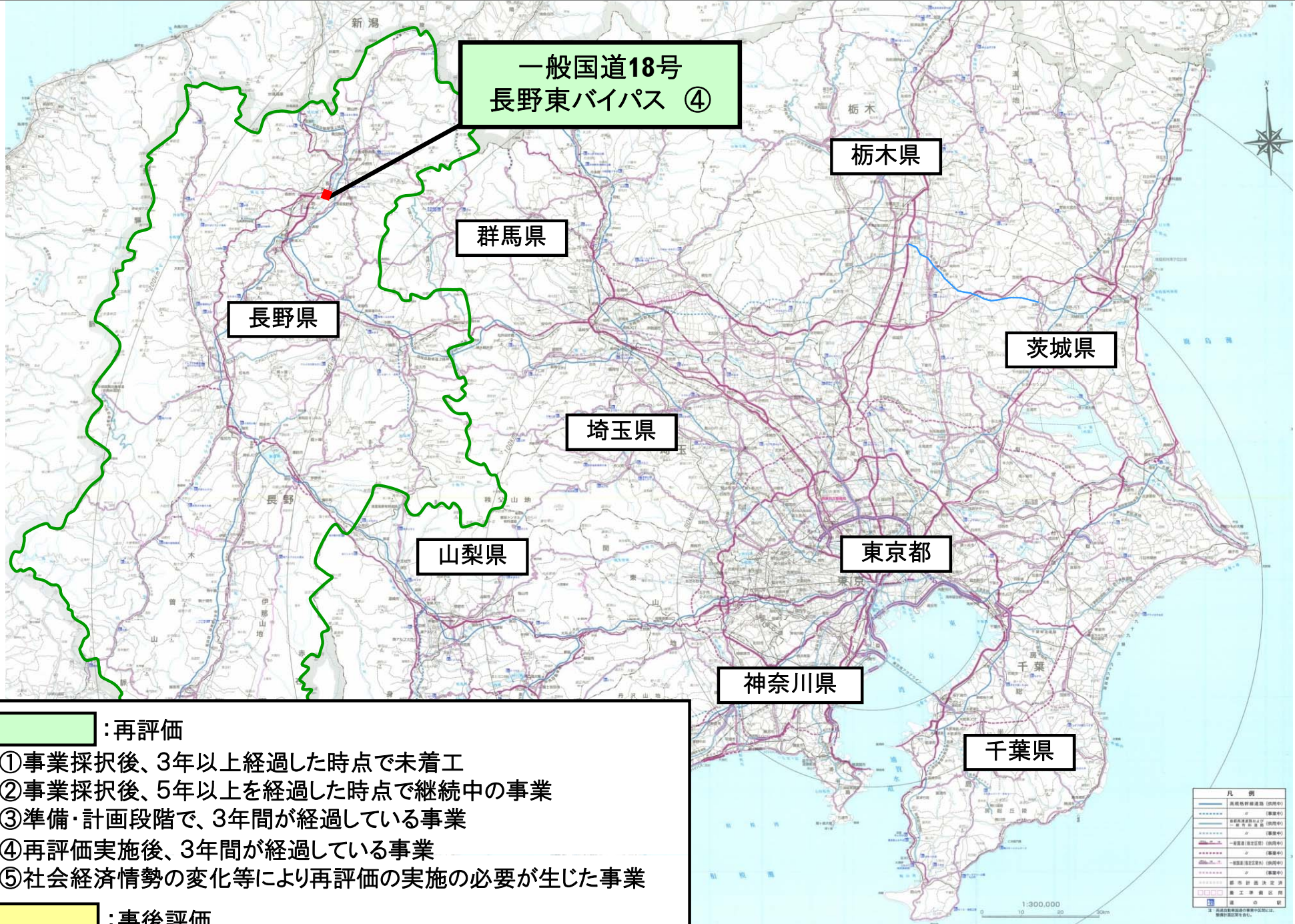
平成24年7月30日

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	10
6. 事業進捗の見込みの視点	12
7. 今後の対応方針(原案)	13

# 1. 位置図



# 2. 事業の目的と計画の概要

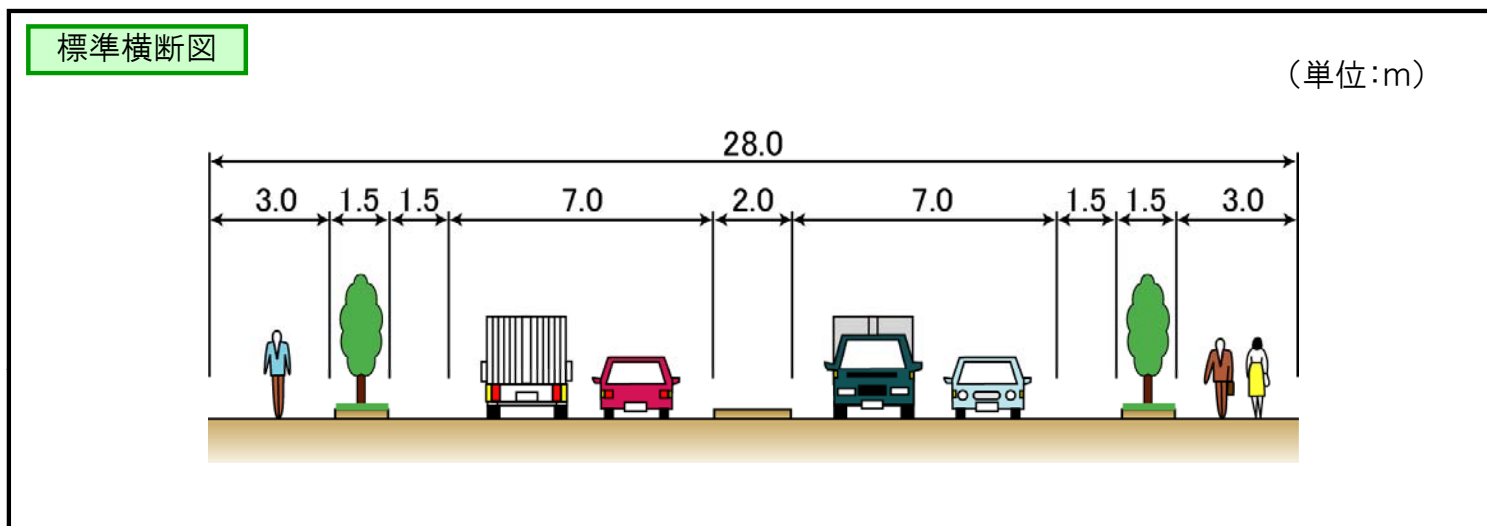
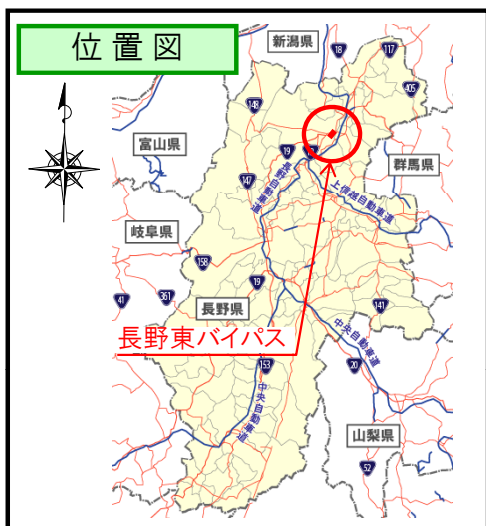
## (1) 目的

- ・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) 長野県長野市北長池  
至) 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 : 160億円  
計画交通量 : 20,700~22,600台/日



# 2. 事業の目的と計画の概要

## (3) 国道18号の交通特性

- ・長野東バイパスと並行する国道18号の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が13%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が82%、周辺地域を通過する外々交通が5%となっている。

### 国道18号現道の主な交通特性

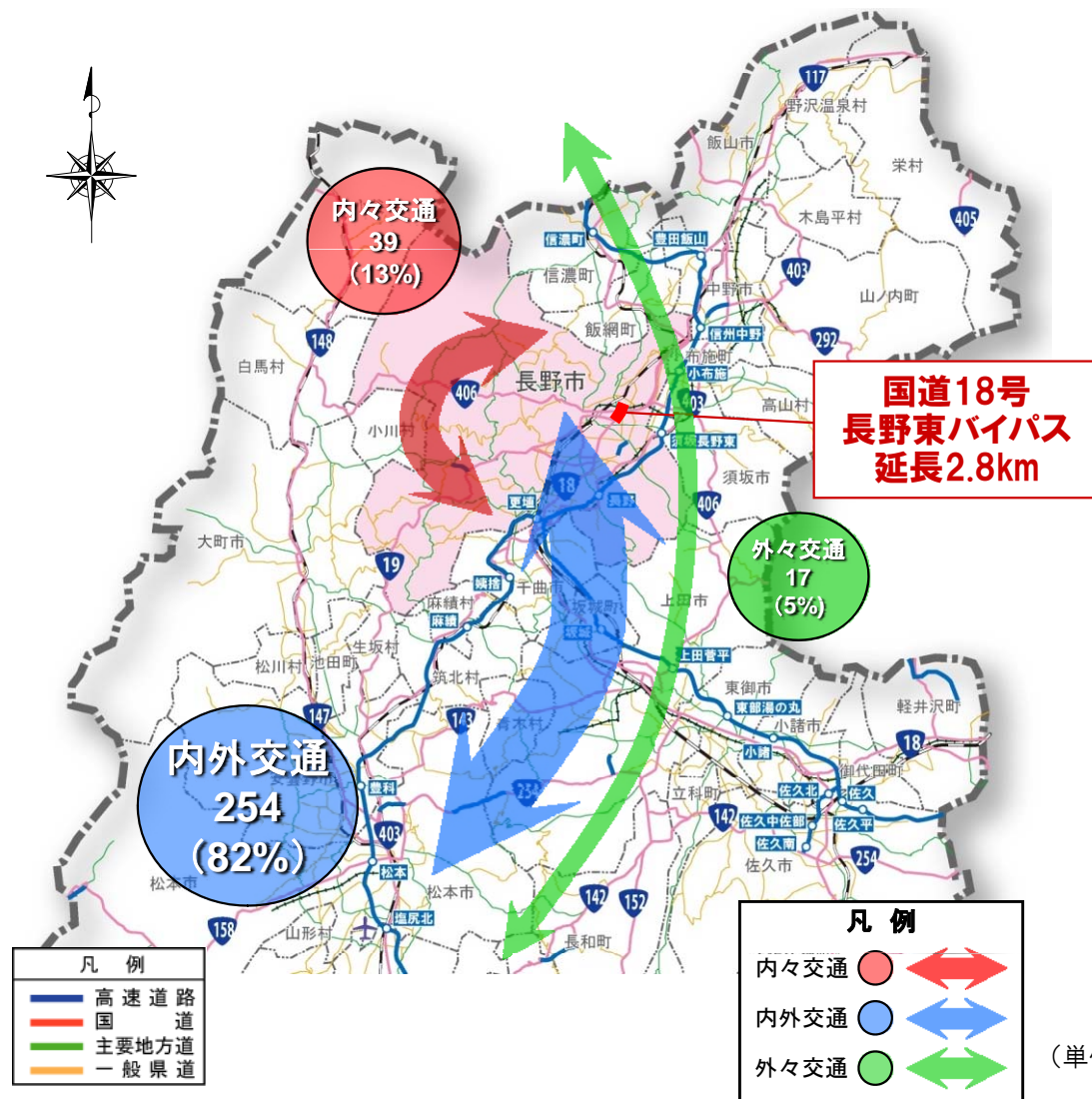


表 国道18号のOD内訳

国道18号のOD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	39	13%
周辺地域(長野市)	39	13%
周辺地域とその他の地域(内外)	254	82%
周辺地域⇔長野県	252	81%
周辺地域⇔他県	2	1%
通過交通(外々)	17	5%
合計	310	100%

内々交通が13%

内外交通が82%

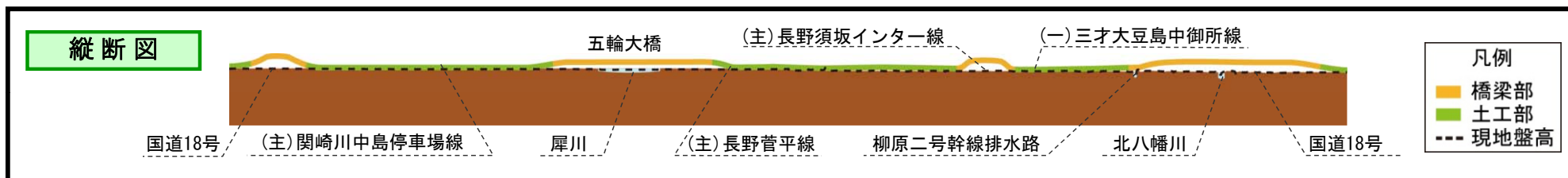
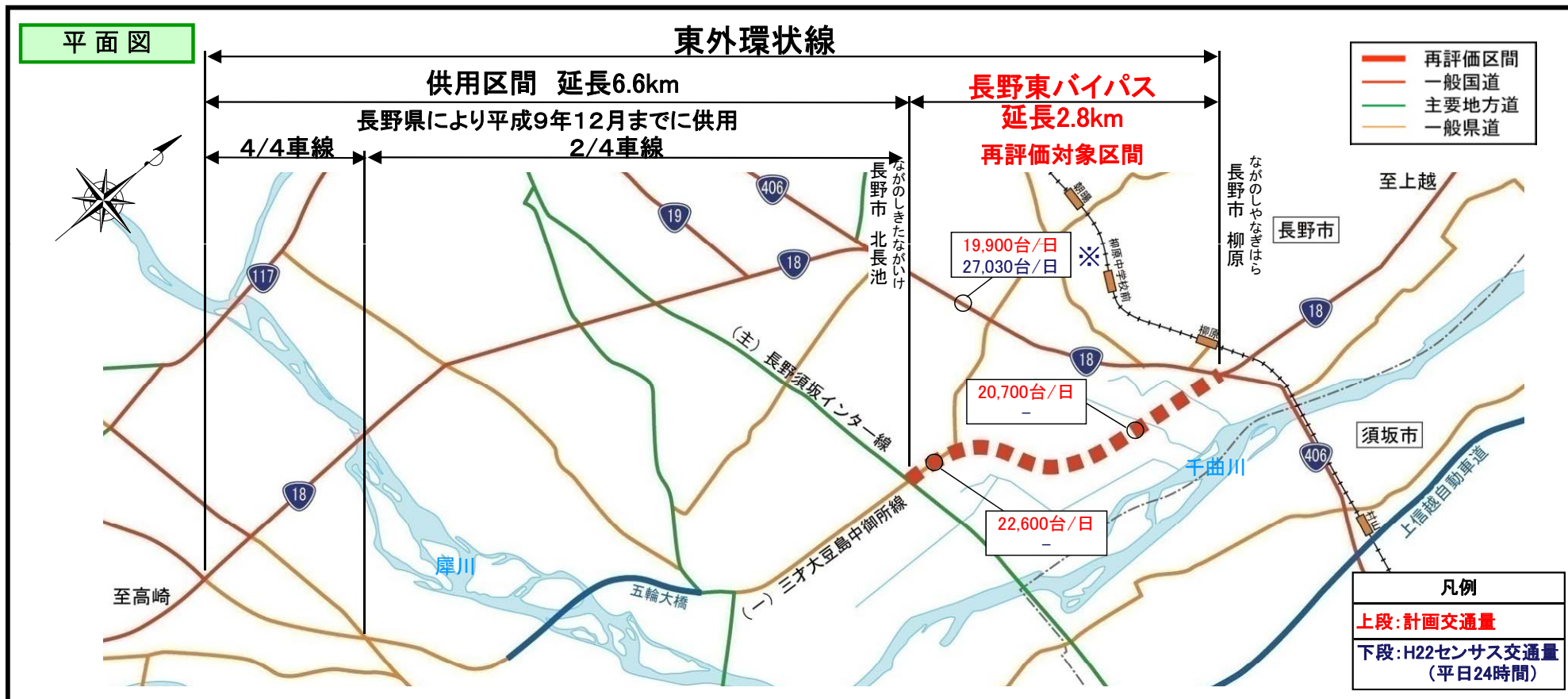
外々交通が5%

※周辺地域とは当該事業が通過する長野市  
 ※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

- 平成2年度 : 都市計画決定（東外環状線）
- 平成12年度 : 事業化、路線測量などに着手
- 平成16年度 : 用地取得着手
- 平成23年度 : 工事着手



# 3. 事業進捗の状況

## (2) 周辺状況

- ・長野東バイパスは、市街地を避け、主に農地を通過している。周辺には、第2東部工業団地やエムウエーブが立地している。

### 長野東バイパス 延長2.8km

#### 再評価対象区間

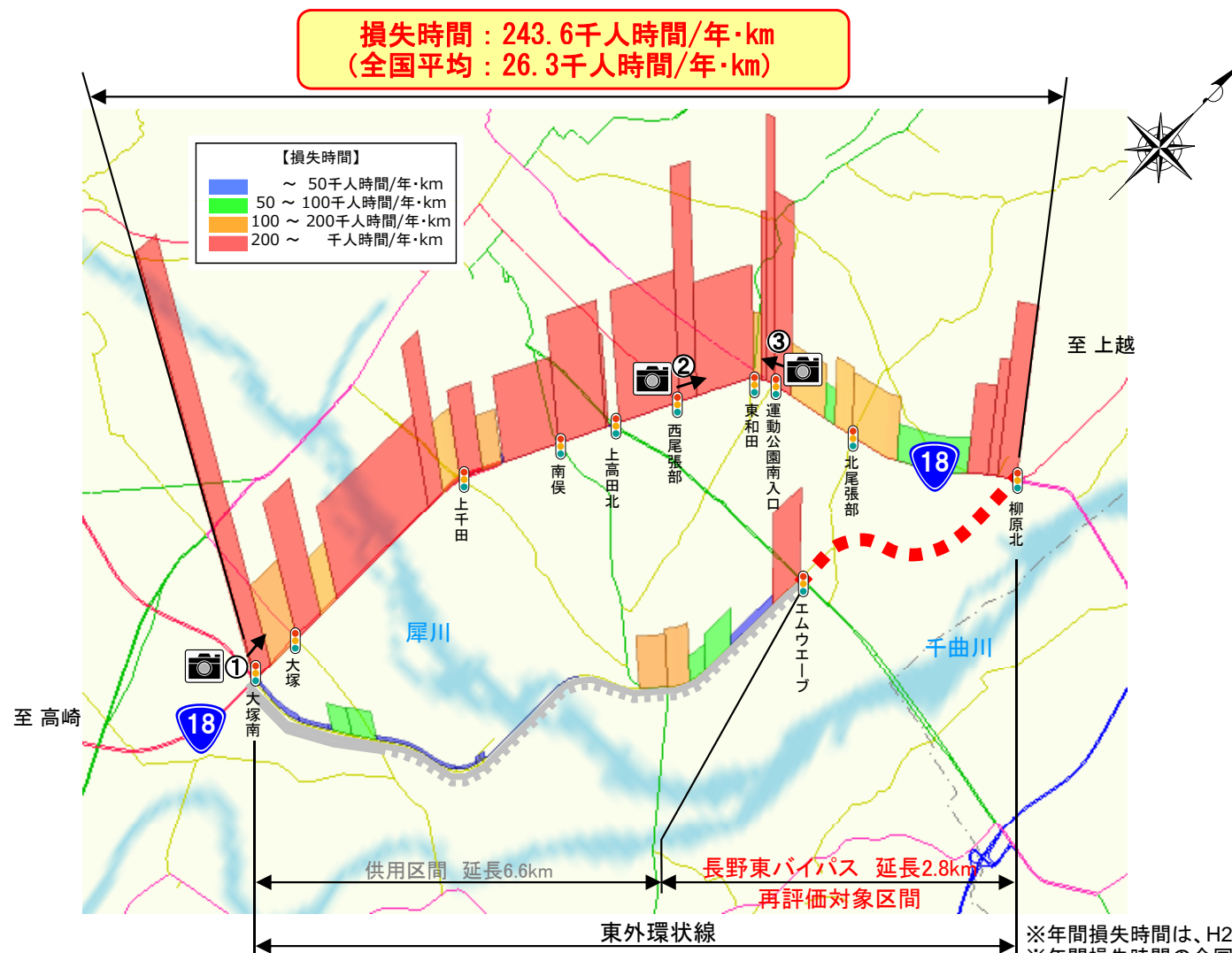


# 4. 事業の必要性に関する視点

## (1) 国道18号の渋滞状況

- ・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。

国道18号の渋滞発生状況



国道18号の渋滞状況写真



※年間損失時間は、H21民間プローブデータ  
※年間損失時間の全国平均は、国土交通省調べ。

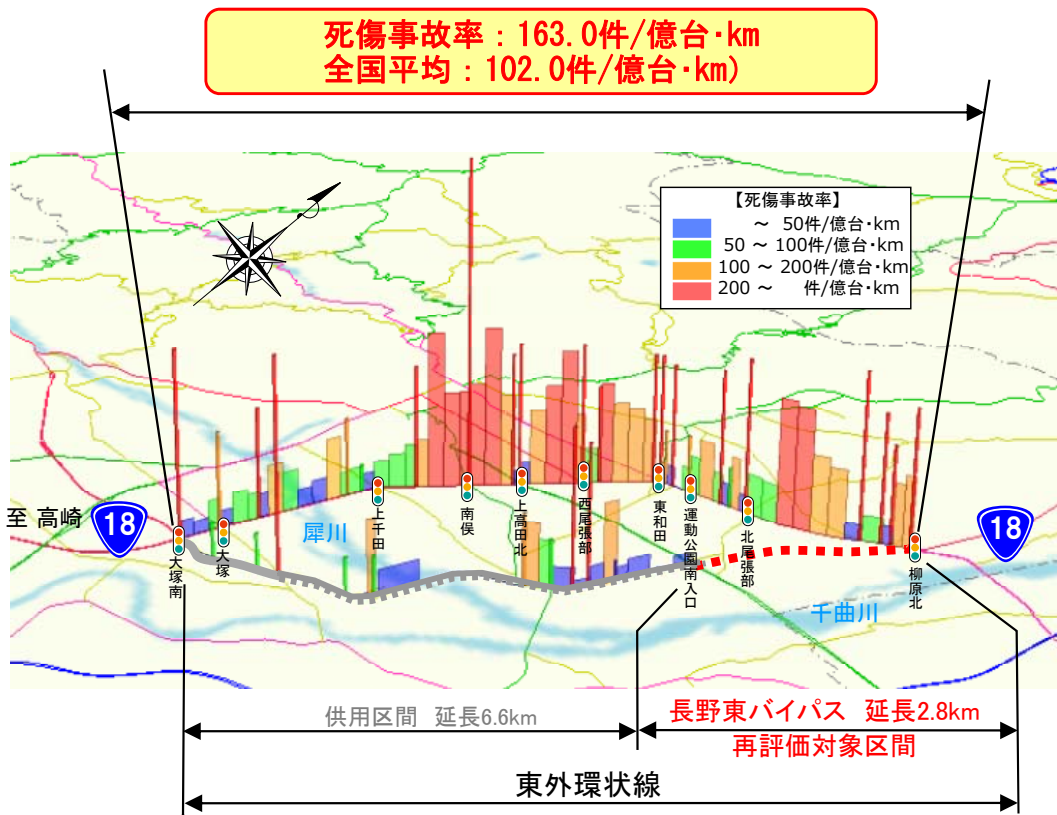


# 4. 事業の必要性に関する視点

## (2) 国道18号の交通事故状況

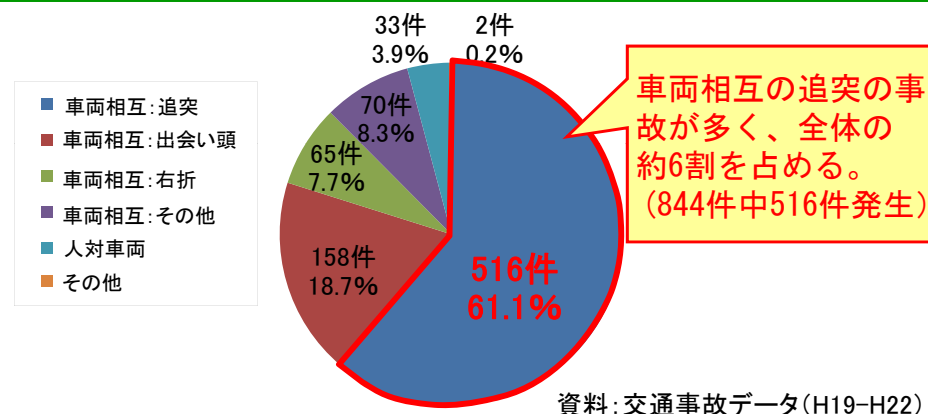
- ・国道18号現道の死傷事故率は163.0件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の約1.6倍。
- ・渋滞する国道18号現道を迂回する交通が通学路のある(一)三才大豆島中御所線さんさいまめじまなかごしよせんに流入。
- ・長野東バイパスの整備により、道路の適切な機能分担が図られ、交通事故の減少や通学路の安全性向上が見込まれる。

### 国道18号の事故発生状況



資料：交通事故データ(H19-H22)

### 国道18号の事故類型



### 国道18号に接続する(一)三才大豆島中御所線の交通状況



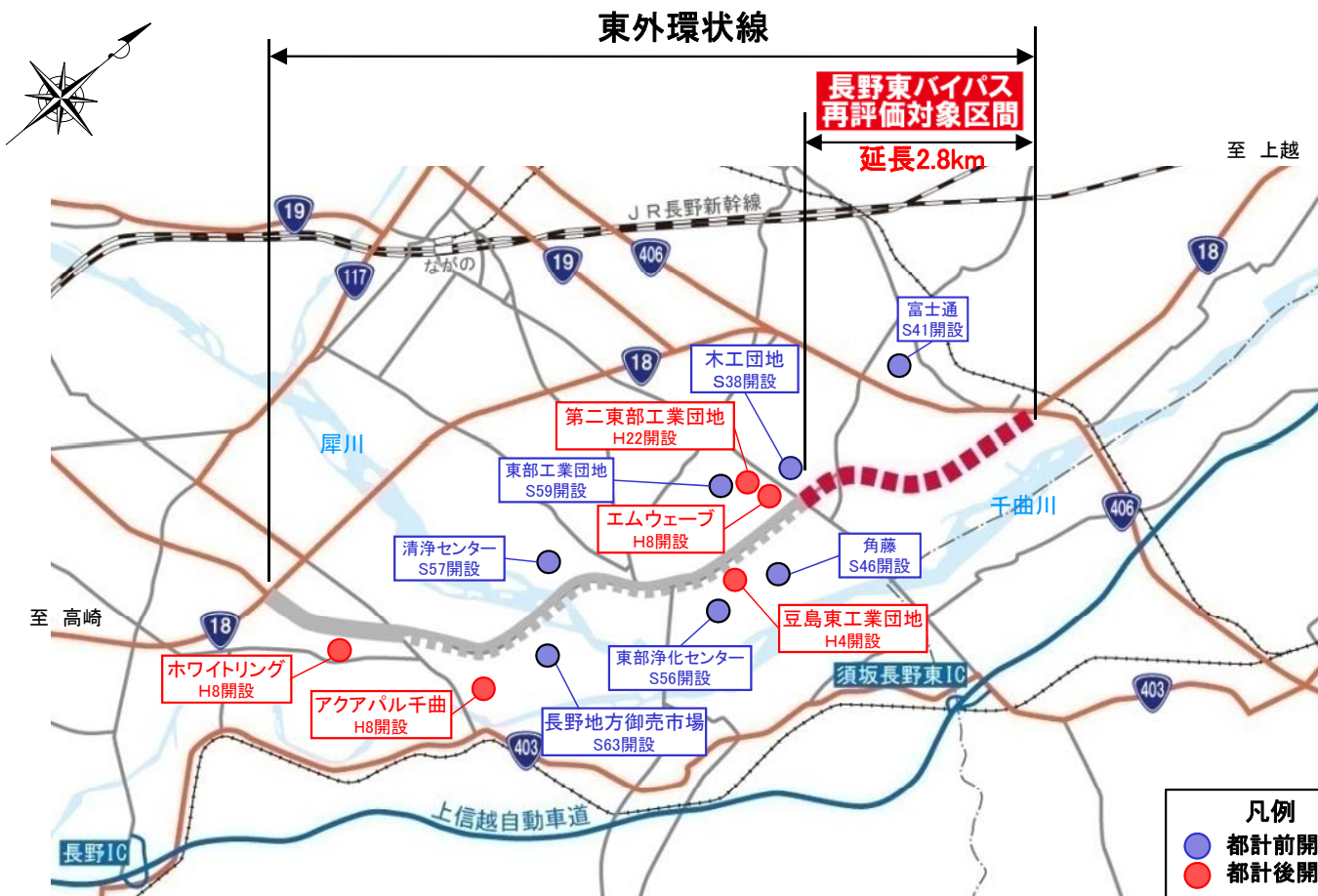
写真① 児童の傍を走行する車両 (H24.6月撮影)

# 4. 事業の必要性に関する視点

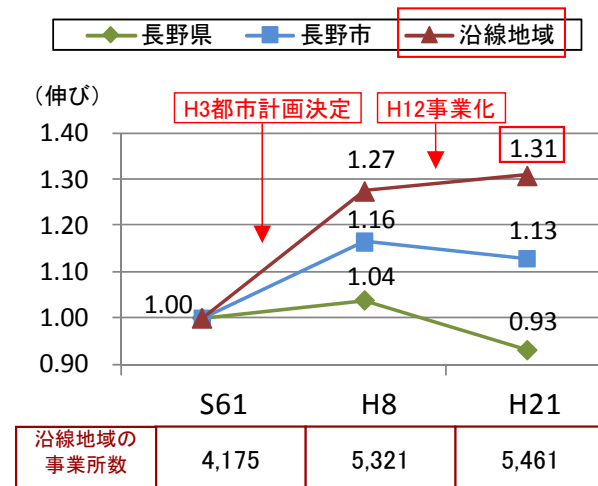
## (3) 地域活性化の支援(産業)

- ・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。

東外環状線沿線の立地状況



■長野市(沿線地域)※の事業所数の伸び (S61=1.0)



資料：事業所・企業統計調査(S61,S8)  
経済センサス基礎調査(H21)

※長野市(沿線地域)：東外環状線が通過する長野市内の芹田地区、古牧地区、柳原地区、大豆島地区、朝陽地区の5地区



# 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36年度	平成36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	： 20,700～22,600〔台/日〕	21,400～32,200〔台/日〕
・ 総便益	： 約210億円	約229億円
・ 事業費	： 約160億円	約160億円
・ 費用便益比(B/C)	： 1.4	1.6

# 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)
	165億円	28億円	16億円	210億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	142億円	12億円		154億円	

## ■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)
	165億円	28億円	16億円	210億円	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	67億円	12億円		79億円	

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

- ・平成2年度に都市計画決定、平成12年度に事業化、平成16年度に用地着手。
- ・長野東バイパスの用地取得率は、前回再評価時75%(H22.3末)から96%(H24.3末)に増加。
- ・平成23年度から工事に着手し、早期完成に向けて事業促進を図る。

## ■ 事業の計画から完成までの流れ（長野東バイパス）

年 度	H3	H4~H1	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
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			路線測量	地質調査設計	地質調査設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計												
設計・用地説明						設計用地																					
埋蔵文化財調査																埋文	埋文	埋文									
用地							3%	3%	19%	46%	68%	75%	88%	96%				完了									
工事														改良	改良	改良	改良	改良	改良	改良	改良	改良	改良	改良	改良	改良	改良

供用開始年次

(前回再評価) (今回再評価)

用地取得率は平成24年3月時点

※供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である。

# 7. 今後の対応方針(原案)

## (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・国道18号長野東バイパスの損失時間は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。
- ・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。
- ・国道18号現道の交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和や交通事故の減少が見込まれる。
- ・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。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。
- ・費用対効果(B/C)は1.4。

## (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成2年度に都市計画決定、平成12年度に事業化、平成16年度に用地着手。
- ・長野東バイパスの用地取得率は、前回再評価時75%(H22.3末)から96%(H24.3末)に増加。
- ・平成23年度から工事着手済みであり、早期完成に向けて事業促進を図る。

## (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「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。

## (4) 対応方針(原案)

### 事業継続

- ・長野東バイパスは、交通渋滞の緩和及び交通安全の確保の観点から、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。