

(再評価)

資料2-4-①

関東地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成25年度第3回)

# 一般国道18号 上田バイパス(延伸)

平成25年6月27日

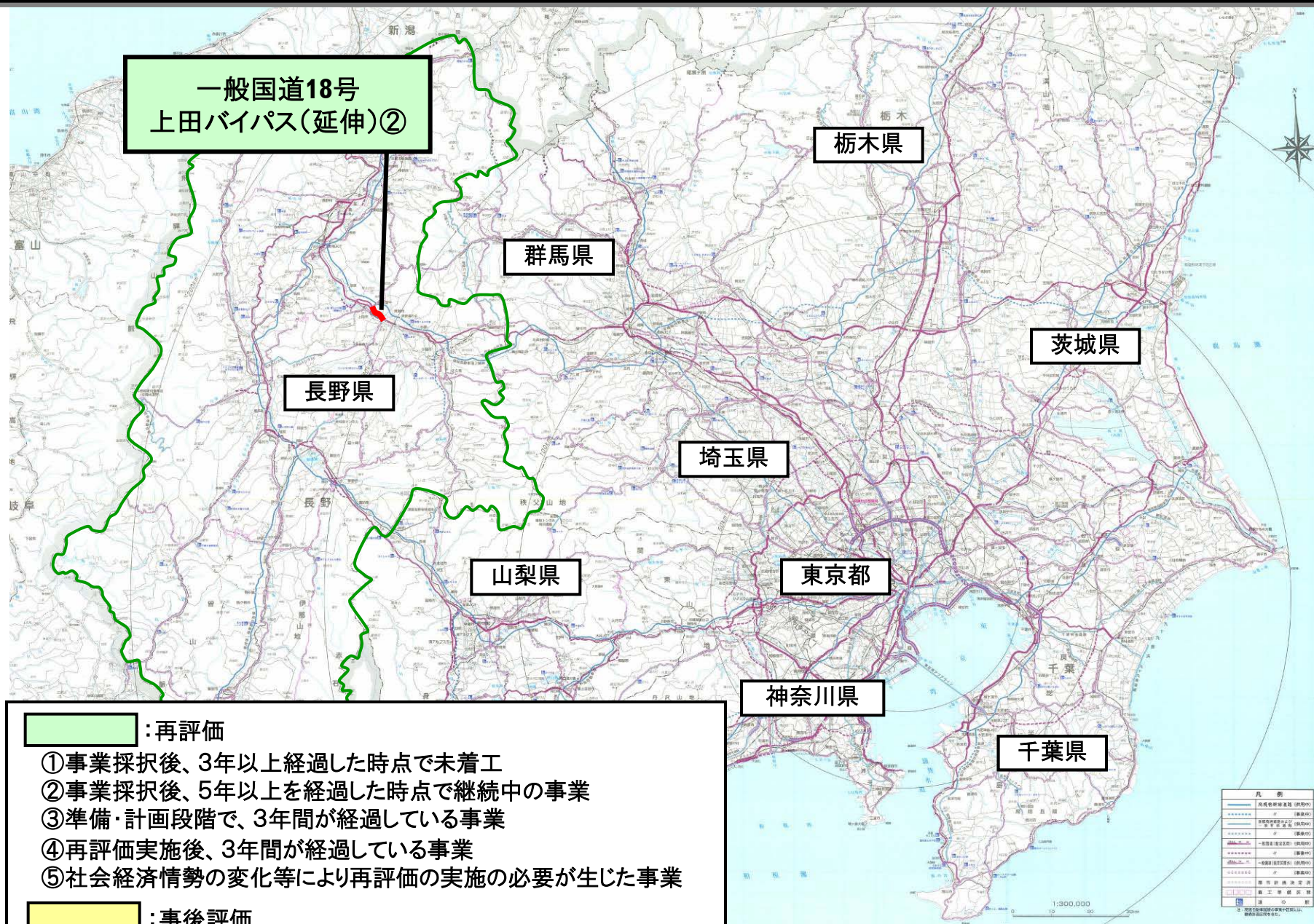
国土交通省 関東地方整備局



# 目 次

|                 |    |
|-----------------|----|
| 1. 位置図          | 1  |
| 2. 事業の目的と計画の概要  | 2  |
| 3. 事業の経緯と周辺状況   | 5  |
| 4. 事業の必要性に関する視点 | 7  |
| 5. 費用対効果        | 11 |
| 6. 事業進捗の見込みの視点  | 13 |
| 7. 今後の対応方針(原案)  | 14 |

# 1. 位置図



## 2. 事業の目的と計画の概要

### ■ 国道18号バイパス(東御市～千曲市)全体事業の概要

- ・上田バイパス・上田坂城バイパス・坂城更埴バイパスに並行する国道18号沿線は市街化の発展、産業の発展により、交通需要が増大したため、激しい渋滞が発生。
- ・国道18号バイパスは、これらの混雑を緩和し、交通安全を確保することを目的としており、昭和47年度より順次事業化し、整備を実施中。

#### 国道18号バイパスの全体概要



# 2. 事業の目的と計画の概要

## (1) 目的

- ・ 交通混雑の緩和
- ・ 交通事故の減少
- ・ 沿線地域の開発・発展等の支援

## (2) 計画の概要

区 間 : 自) 長野県東御市本海野  
至) 長野県上田市国分

計 画 延 長 : 4.1km

幅 員 : 27.0m

道 路 規 格 : 第3種第1級

設 計 速 度 : 60km/h

車 線 数 : 4車線

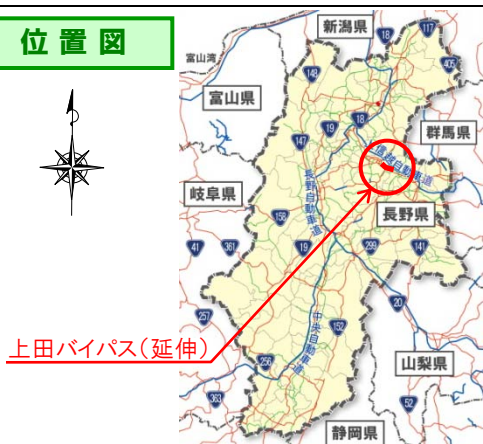
事 業 化 : 平成21年度

事 業 費 : 約179億円

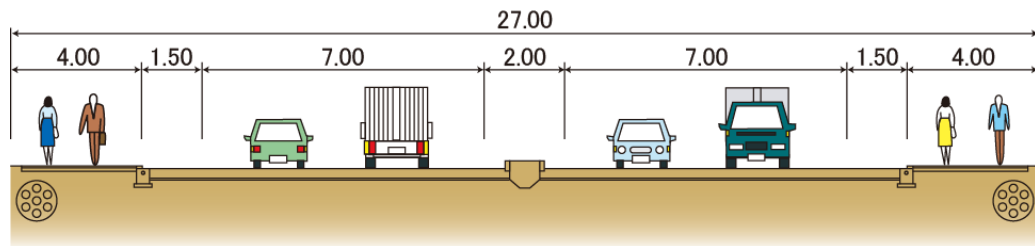
計画交通量 : 12,600～31,900台/日



## 位置図



## 標準横断面図(完成4車線)



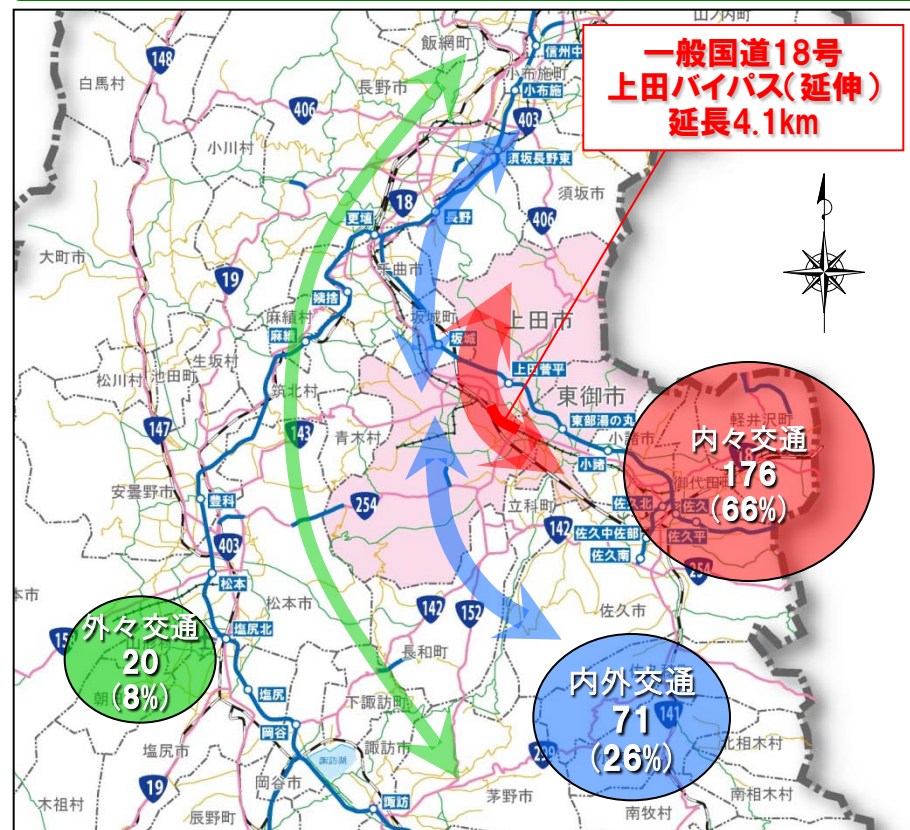
(単位:m)

## 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66%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が26%、周辺地域を通過する外々交通が8%となっている。

#### 国道18号現道の主な交通特性



(単位: 百台/日)

#### 凡例

- 高速道路  
(有料道路含む)
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道

#### 凡例

- 内々交通
- 内外交通
- 外々交通

表 国道18号の交通特性

| OD内訳             | H17交通量<br>(百台/日) | 比率   |
|------------------|------------------|------|
| 周辺地域 (内々)        | 176              | 66%  |
| 周辺地域とその他の地域 (内外) | 71               | 26%  |
| 周辺地域⇄その他県内       | 67               | 25%  |
| 周辺地域⇄他県          | 4                | 1%   |
| 通過交通 (外々)        | 20               | 8%   |
| 合計               | 267              | 100% |

※周辺地域とは当該事業が通過する上田市と東御市  
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出  
※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある

内々交通が66%

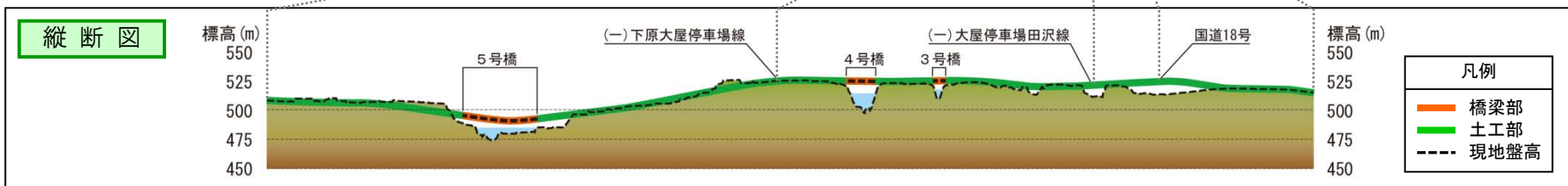
内外交通が26%

外々交通が8%

# 3. 事業の経緯と周辺状況

## (1) 事業の経緯

- 昭和46年10月：都市計画決定
- 平成21年度：事業化
- 平成23年度：用地着手



## (2) 周辺状況

- [illegible]

# 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)では、大屋交差点周辺(国道152号と接続)、国分1丁目交差点周辺や中央北交差点周辺を中心に交通混雑が発生している。
- ・並行する国道18号(現道)の損失時間は約102.4千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約3.9倍。
- ・上田バイパス(延伸)の整備により、国道18号(現道)の交通転換が図られ、上田市街の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(現道)

渋滞損失: 約125.9千人時間/年・km  
(全国平均: 約26.3千人時間/年・km)

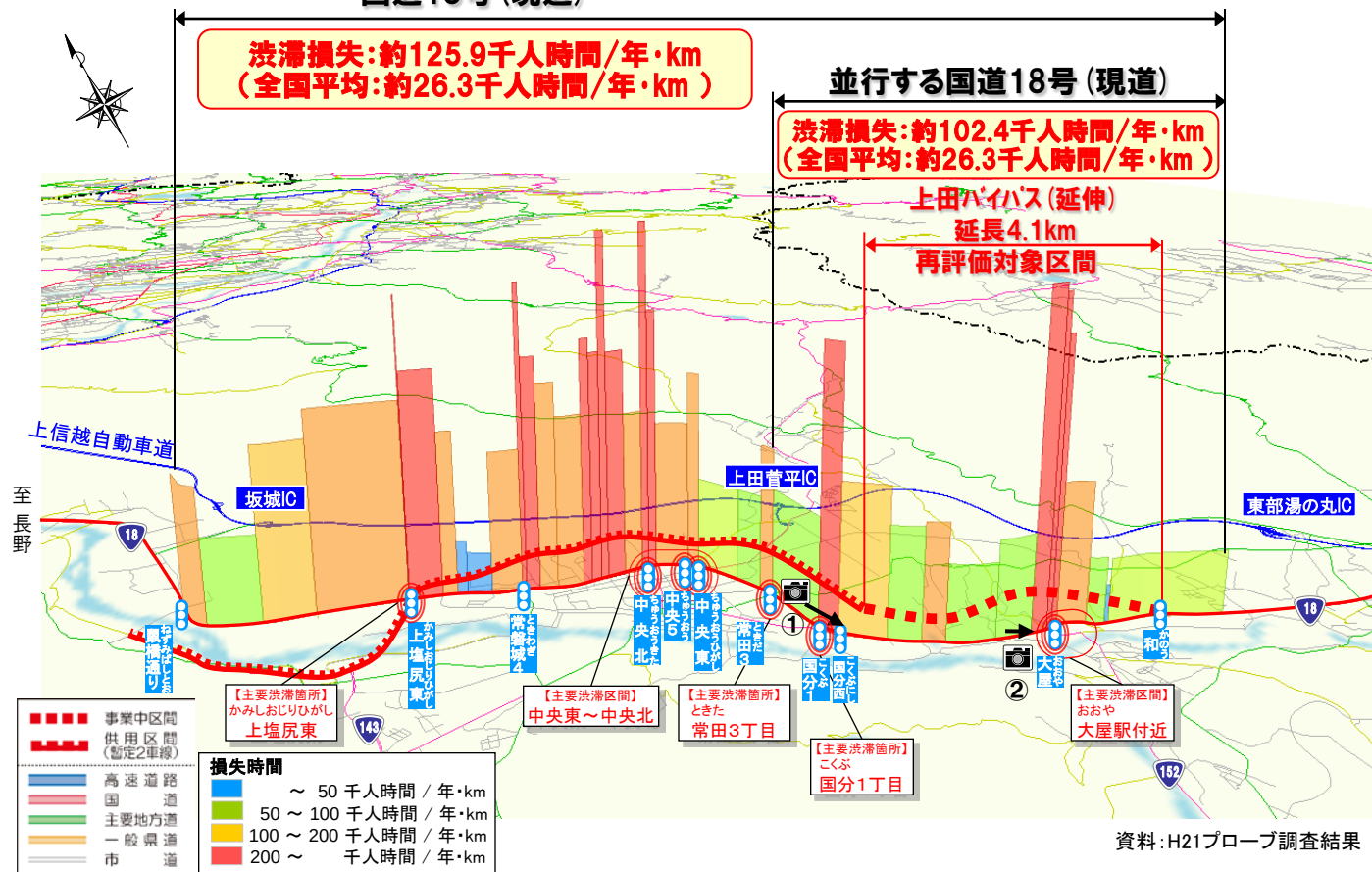
#### 並行する国道18号(現道)

渋滞損失: 約102.4千人時間/年・km  
(全国平均: 約26.3千人時間/年・km)

上田バイパス(延伸)

延長4.1km

再評価対象区間



### 交通渋滞状況



平成25年6月26日撮影

こくぶにし

#### ① 国分西交差点の交通状況



平成25年5月27日撮影

おおや

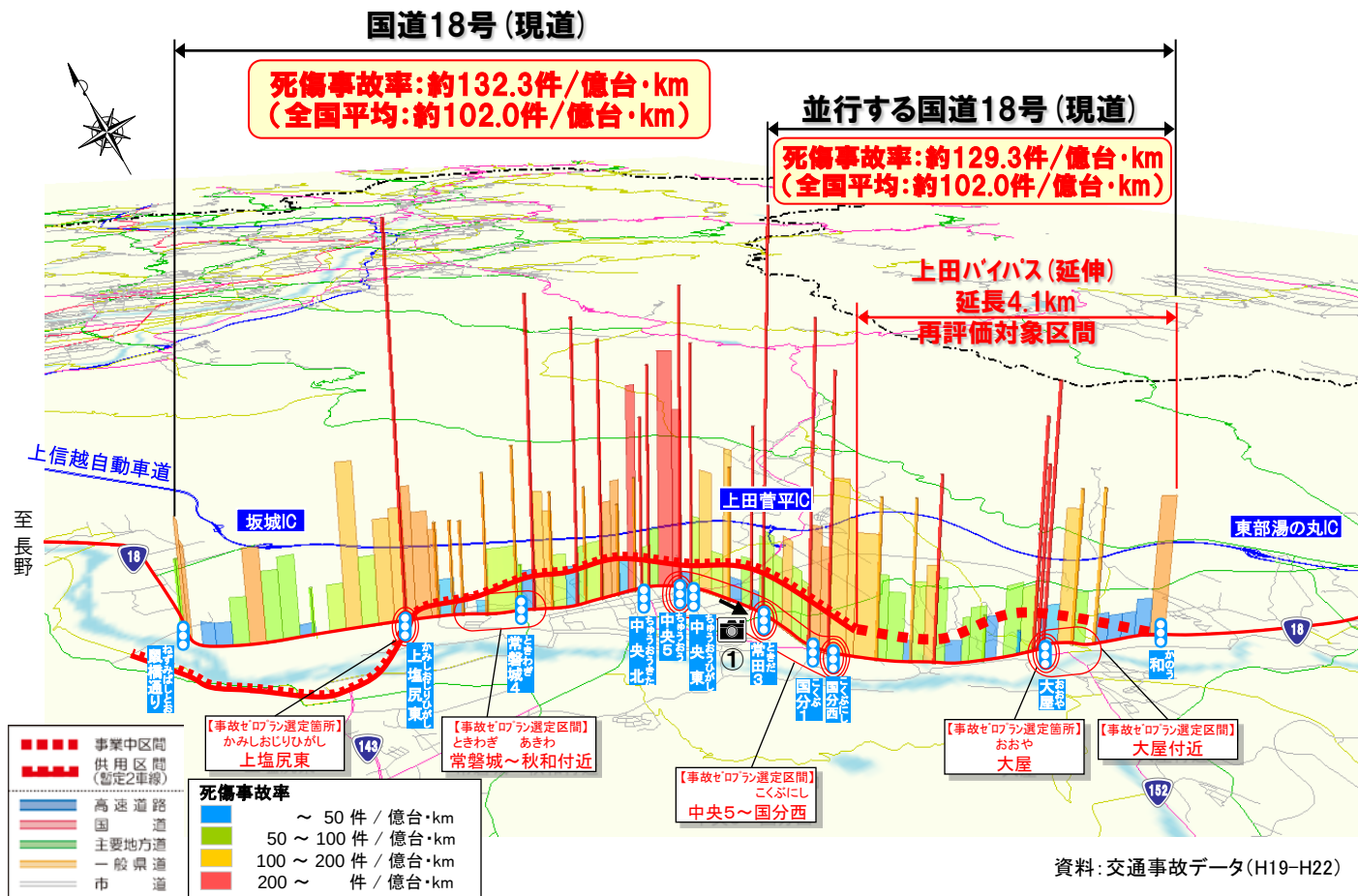
#### ② 大屋交差点の交通状況

# 4. 事業の必要性に関する視点

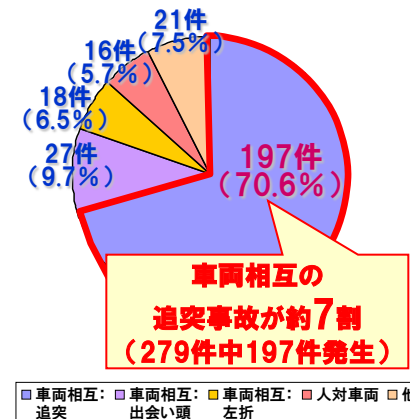
## (2) 国道18号の交通事故状況

- ・国道18号(現道)では、大屋交差点周辺(国道152号と接続)、常田3丁目交差点周辺、常磐城4丁目交差点周辺を中心に交通事故が多く発生している。
- ・上田バイパス(延伸)と並行する国道18号(現道)の死傷事故率は129.3件/億台・kmと、全国平均(102.0件/億台・km)の約1.3倍。事故類型は追突による事故が多く、全体の約7割を占める。
- ・上田バイパス(延伸)の整備により、国道18号(現道)の交通転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

### 国道18号の事故発生状況



### 国道18号の事故類型



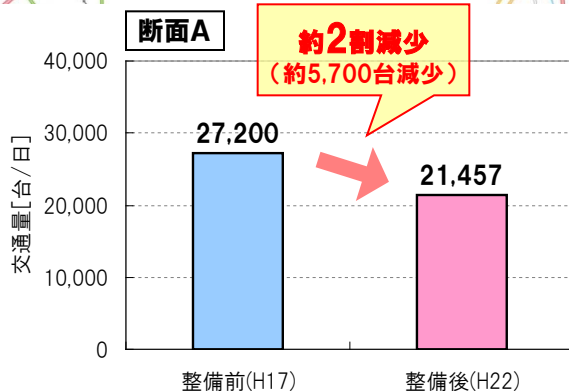
平成25年6月19日撮影  
ときた  
①常田3丁目交差点の交通状況

# 4. 事業の必要性に関する視点

## (3) 先行整備区間による効果

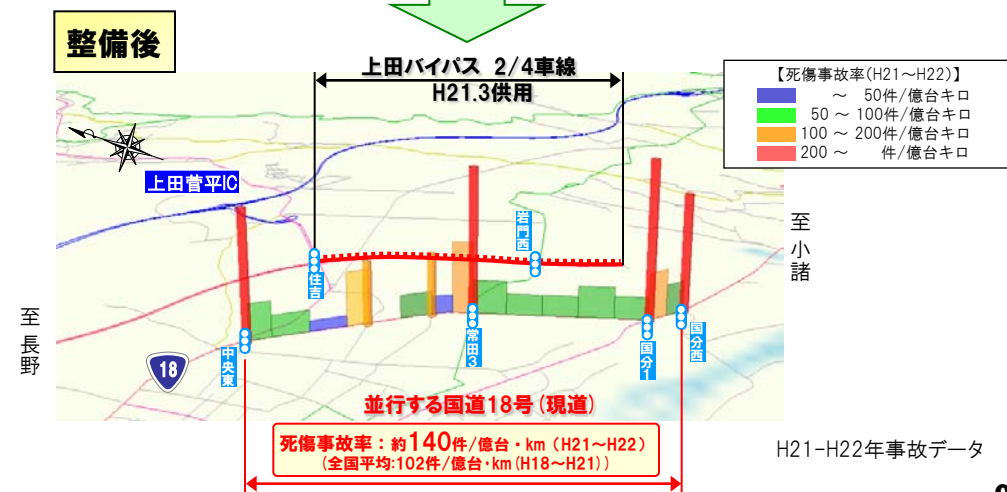
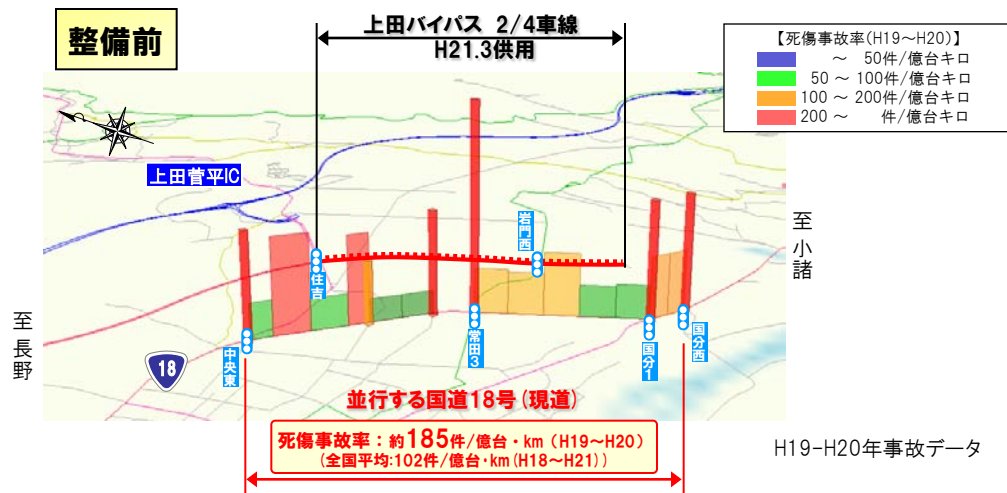
- ・上田バイパス(延伸)と隣接する上田バイパス(1.8km区間)が平成21年3月に供用したことで、並行する国道18号(現道)の交通量は約2割減少し、死傷事故率も約2割減少。
- ・上田バイパス(延伸)の整備により、国道18号(現道)の交通転換が図られ、さらなる交通事故の減少が見込まれる。

### 交通量の変化



資料: 道路交通センサス

### 交通事故状況の変化

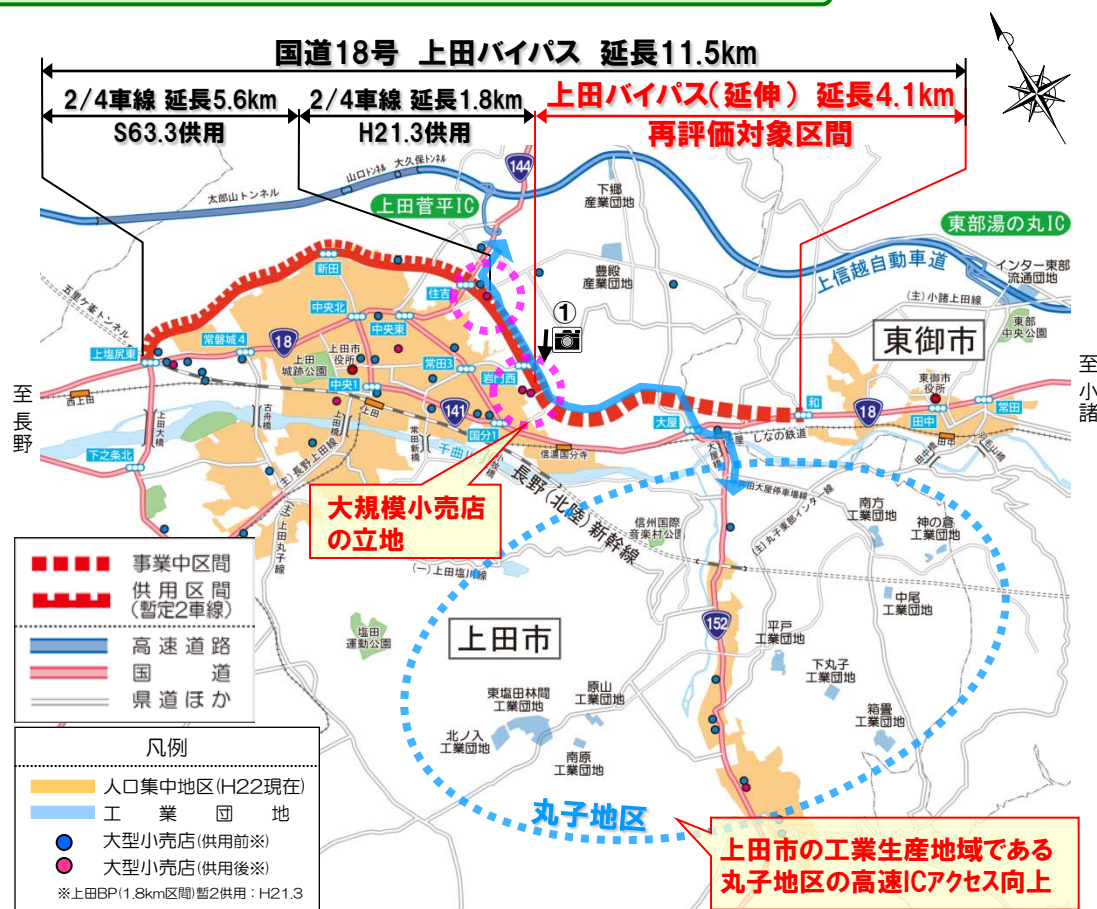


# 4. 事業の必要性に関する視点

## (4)沿線地域の開発・発展等の支援(企業立地の促進)

- ・上田バイパス(1.8km区間)の暫定2車線供用により、バイパス沿線に大型小売店が立地。
- ・上田バイパス(延伸)の整備により、大型小売店の立地促進を高めるとともに、高速ICアクセスの向上に伴う上田市丸子地区の工業生産の支援が見込まれる。

### 上田バイパス周辺の主な大型小売店・工業団地



① 供用後の上田バイパス沿線に立地した大型小売店

### 丸子地区の工業団地(東塩田林間工業団地)



# 4. 事業の必要性に関する視点

## (5) 残事業の概要

- ・上田バイパス(延伸)の用地取得率は13%(H25.3月末時点、面積ベース)。
- ・平成25年度から改良工事に着手。

### 上田バイパス(延伸)周辺の整備状況



① 上田バイパス(延伸) (国分付近) の状況

### 国分地区設計説明会の状況 (H22. 9～)



平成24年度までに12地区で延べ110回以上の設計説明会等を開催。用地説明会についても平成23年度から11回開催。

## 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

|             |                       |
|-------------|-----------------------|
| ・基準年次       | : 平成25年度              |
| ・供用開始年次     | : 平成31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      | : 12,600～31,900 (台/日) |
| ・総便益        | : 約422億円              |
| ・事業費        | : 約179億円              |
| ・費用便益比(B/C) | : 2. 5                |

# 5. 費用対効果

## ■事業全体

|       |              |              |              |       |                            |
|-------|--------------|--------------|--------------|-------|----------------------------|
| 便益(B) | 走行時間<br>短縮便益 | 走行経費<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 | 総便益   | 費用便益比<br>(B／C)<br><br>2. 5 |
|       | 413億円        | 8.4億円        | 0.19億円       | 422億円 |                            |
| 費用(C) | 事業費          |              | 維持管理費        | 総費用   |                            |
|       | 149億円        |              | 16億円         | 165億円 |                            |

## ■残事業

|       |              |              |              |       |                            |
|-------|--------------|--------------|--------------|-------|----------------------------|
| 便益(B) | 走行時間<br>短縮便益 | 走行経費<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 | 総便益   | 費用便益比<br>(B／C)<br><br>2. 8 |
|       | 413億円        | 8.4億円        | 0.19億円       | 422億円 |                            |
| 費用(C) | 事業費          |              | 維持管理費        | 総費用   |                            |
|       | 132億円        |              | 16億円         | 149億円 |                            |

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。

注4)便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

基準年:平成25年度

## 6. 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和46年度に都市計画決定、平成21年度に事業化、平成23年度に用地着手。
- ・上田バイパス(延伸)の用地取得率は13%(H25.3末時点)、面積ベース。
- ・平成25年度から改良工事に着手し、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(上田バイパス(延伸))

| 年 度      | S46            | ... | H20 | H21            | H22 | H23      | H24      | H25      | H26      | H27 | H28      | H29      | H30      | H31 |
|----------|----------------|-----|-----|----------------|-----|----------|----------|----------|----------|-----|----------|----------|----------|-----|
| 都市計画決定   | 都市<br>計画<br>決定 | ... |     |                |     |          |          |          |          |     |          |          |          |     |
| 事業化      |                | ... |     | 事業化            |     |          |          |          |          |     |          |          |          |     |
| 測量・調査・設計 |                | ... |     | 測量<br>地質<br>設計 | 設計  | 測量<br>設計 | 設計       | 設計       | 設計       | 設計  | 設計       |          |          |     |
| 設計・用地説明  |                | ... |     |                | 設計  | 設計<br>用地 | 設計<br>用地 | 設計<br>用地 | 設計<br>用地 |     |          |          |          |     |
| 用地       |                | ... |     |                |     | 8%       | 13%      |          |          |     | 完了       |          |          |     |
| 埋蔵文化財調査  |                | ... |     |                |     |          |          |          |          | 埋文  | 埋文       |          |          |     |
| 工事       |                |     |     |                |     |          |          | 改良       | 改良       | 改良  | 改良<br>橋梁 | 改良<br>橋梁 | 改良<br>橋梁 |     |

供用開始年次

新規事業採択時評価

今回再評価

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である  
※平成25年3月現在、用地取得率:面積ベース

# 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号現道の損失時間は約102.4千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約3.9倍。
- ・国道18号現道の死傷事故率は129.3件/億台・kmと、全国平均(102.0件/億台・km)の約1.3倍。
- ・現道の交通転換が図られ、渋滞緩和や交通事故の減少が見込まれる。
- ・大型小売店の立地促進を高めるとともに、高速ICアクセスの向上に伴う上田市丸子地区の工業生産の支援が見込まれる。

## (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・昭和46年度に都市計画決定、平成21年度に事業化、平成23年度に用地着手。
- ・上田バイパス(延伸)の用地取得率は13%(H25.3末時点)、面積ベース。
- ・平成25年度から改良工事に着手し、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号上田バイパス(延伸)につきましては、現道の交通混雑の緩和、交通事故の減少、生活環境の改善、バイパス沿線地域の開発・発展等に大きな効果があるものと期待しております。事業継続を図るとともに、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請します。

## (4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、交通混雑の緩和、交通事故の減少、生活環境の改善の視点から事業の必要性・重要性は高く、早期の効果実現を図ることが適切である。