資料３－２－①
平成２７年度第３回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

（再評価）

一般国道18号
・坂城更埴バイパス（延伸）
・坂城更埴バイパス（坂城町区間）

平成27年9月29日

国土交通省　関東地方整備局

目　次

■一般国道18号

1. 事業の概要（全体）　……　1～9

■事業区間　（坂城更埴バイパス（延伸）,坂城更埴バイパス（坂城町区間））

2. 事業の進捗状況　……　（坂城更埴バイパス（延伸）　……　10～18）

3. 事業の評価　……　（坂城更埴バイパス（坂城町区間）　……　19～24）

■一般国道18号

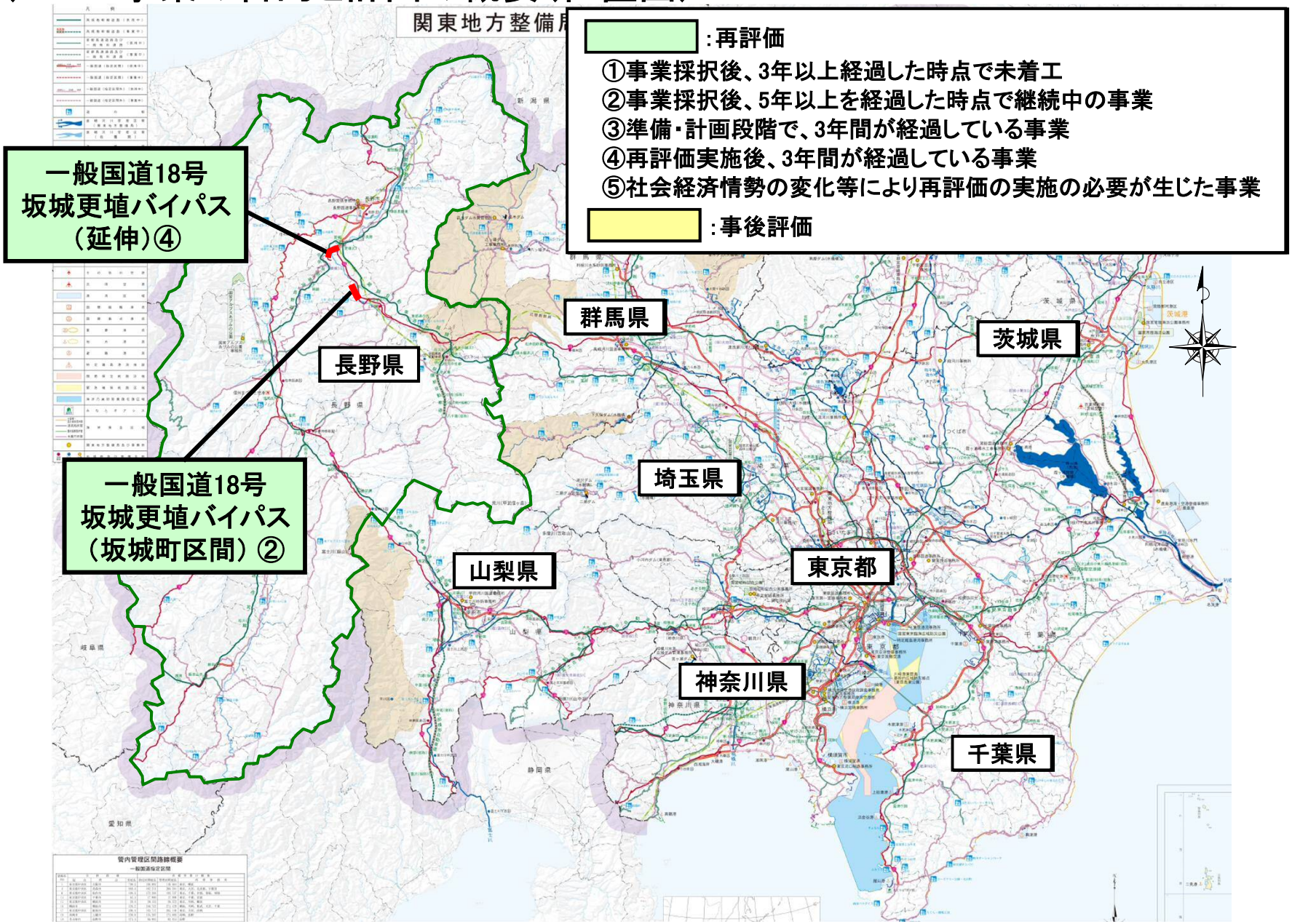
4. 事業の見込み等　……　25～27

5. 関連自治体等の意見　……　28

6. 今後の対応方針（原案）　……　29～30

1. 事業の概要（全体）

（1）－1　事業の目的と計画の概要（位置図）



1. 事業の概要

（1）－2 事業の目的と計画の概要

目　的

国道18号　坂城更埴バイパス（延伸）

・交通渋滞の緩和
・交通事故の減少
・救急医療施設へのアクセス性向上

国道18号　坂城更埴バイパス（坂城町区間）

・交通渋滞の緩和

計画の概要

国道18号　坂城更埴バイパス（延伸）

区　　間　:自）長野県千曲市稲荷山（ながのけん　ちくまし　いなりやま）
至）長野県長野市篠ノ井塩崎（ながのけん　ながのし　しののいしおざき）

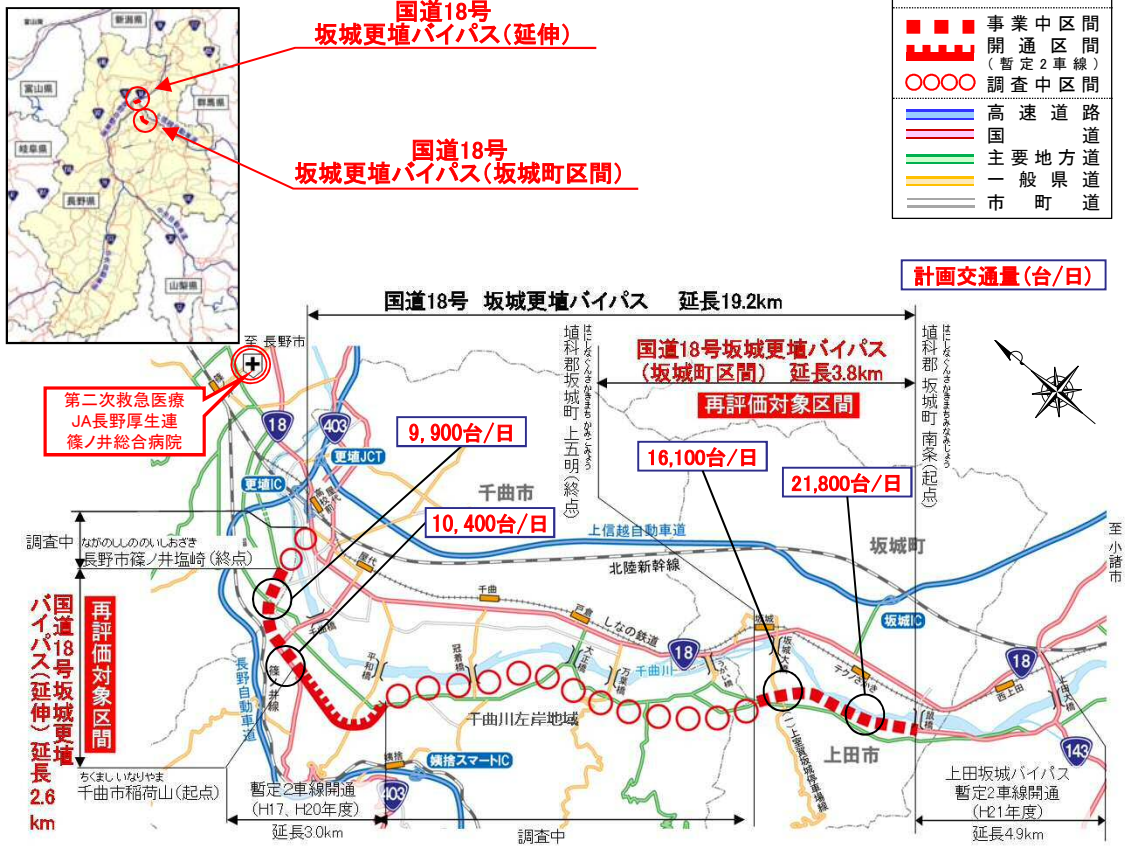
計画延長　：2.6km
幅　　員　：13.0m
道路規格　：第3種第1級
設計速度　：80km/h
車線数　：暫定2車線
計画交通量　：9,900～10,400台／日
事業化　：平成20年度
事業費　：約87億円

国道18号　坂城更埴バイパス（坂城町区間）

区　　間　:自）長野県埴科郡坂城町南条（ながのけん　はにしなぐんさかきまち　みなみじょう）
至）長野県埴科郡坂城町上五明（ながのけん　はにしなぐん　さかきまち　かみごみょう）

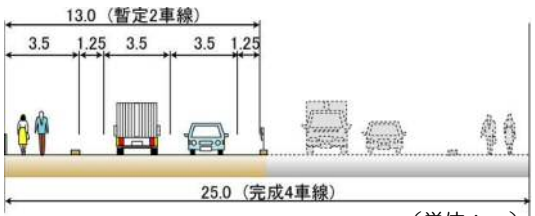
計画延長　：3.8km
幅　　員　：27.0m
道路規格　：第3種第1級
設計速度　：80km/h
車線数　：4車線
計画交通量　：16,100～21,800台／日
事業化　：平成23年度
事業費　：約110億円

平面図



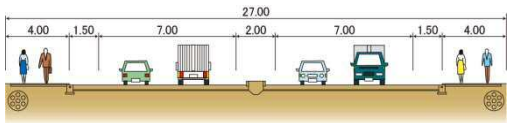
標準横断図

国道18号　坂城更埴バイパス（延伸）



（単位：m）

国道18号　坂城更埴バイパス（坂城町区間）

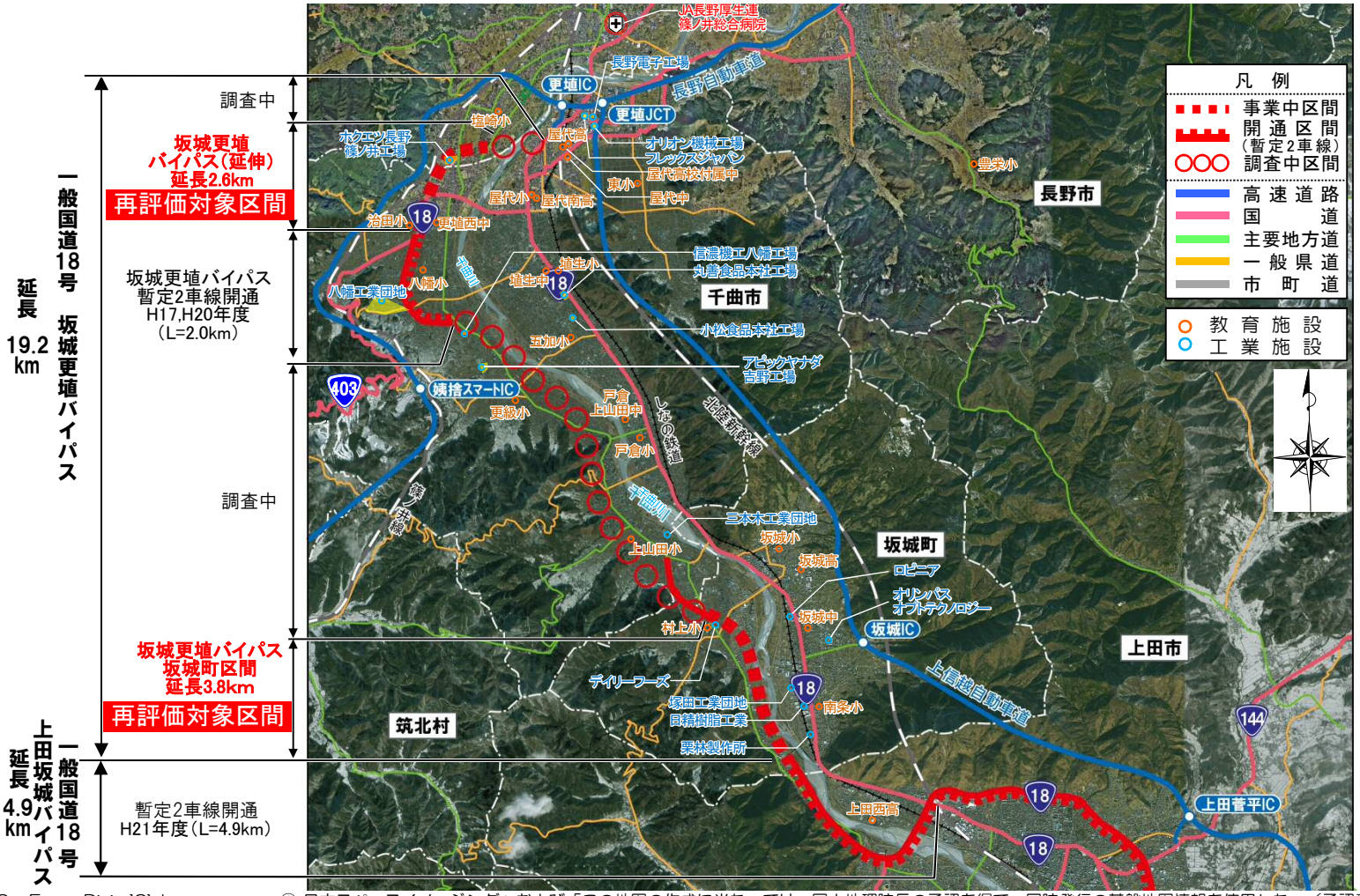


（単位：m）

1. 事業の概要

（1）－3－1　事業の目的と計画の概要（坂城更埴バイパス周辺の状況）

・坂城更埴バイパス（延伸）は国道403号に接続し、主に農地を通過しており、周辺には、八幡工業団地やホクエツ長野篠ノ井工場などが立地している。
・坂城更埴バイパス（坂城町区間）は、千曲川に対して国道18号現道の対岸側を通過し、周辺には、集落をはじめ学校や工業施設が立地している。

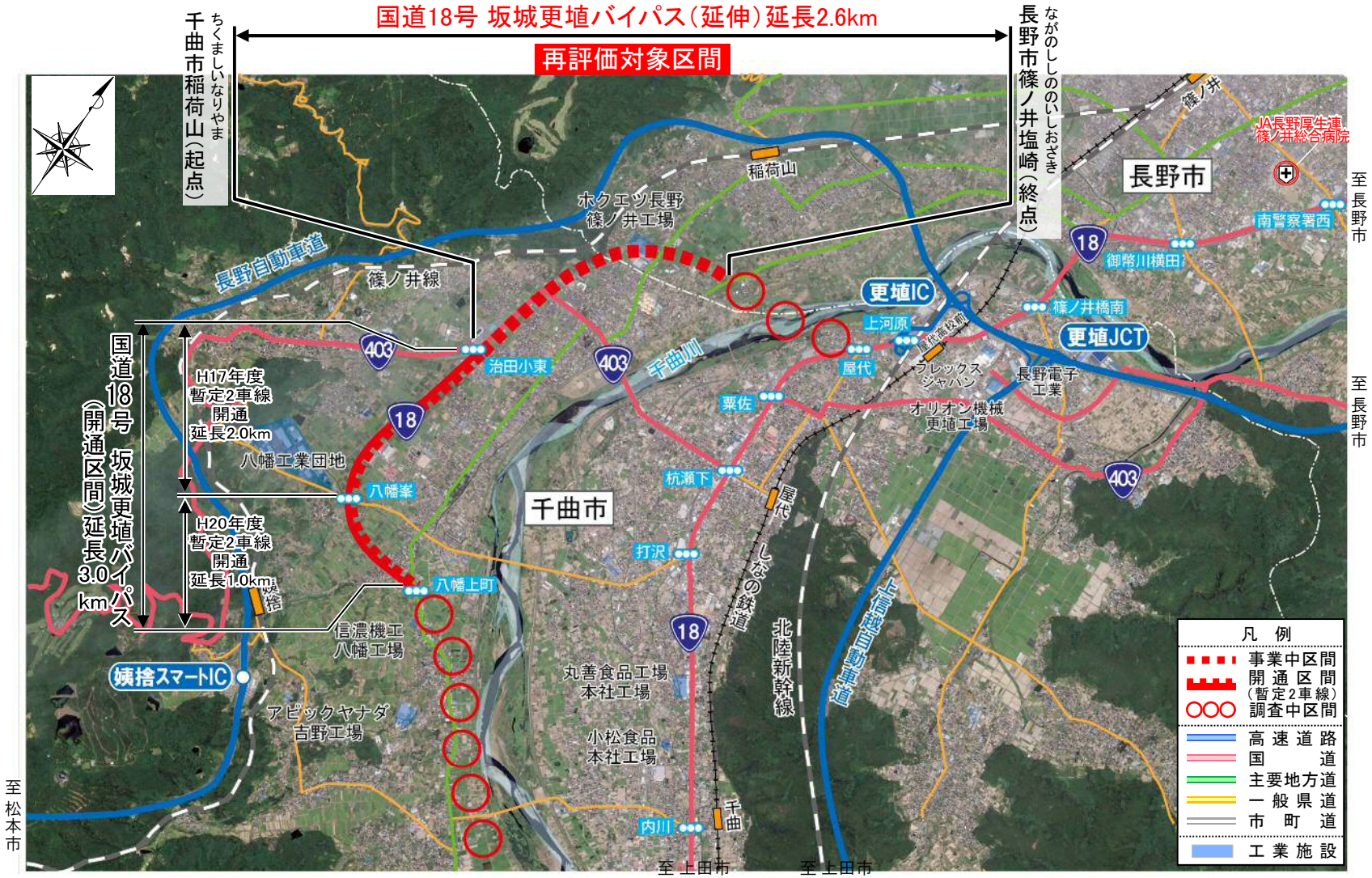


©GeoEye, a DigitalGlobe company、© 日本スペースイメージング」および「この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の基盤地図情報を使用した。（承認番号　平24情使　第415号）」

1. 事業の概要

（1）－3－2　事業の目的と計画の概要（坂城更埴バイパス（延伸）周辺の状況）

・坂城更埴バイパス（延伸）は国道403号に接続し、主に農地を通過している。
・本事業区間の周辺地域には、八幡工業団地やホクエツ長野篠ノ井工場などが立地している。



「© DigitalGlobe company、© 日本スペースイメージング」 および 「この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の基盤地図情報を使用した。（承認番号 平24情使 第415号）」

1. 事業の概要

（1）－3－3　事業の目的と計画の概要（坂城更埴バイパス（坂城町区間）周辺の状況）

・坂城更埴バイパス（坂城町区間）は、千曲川に対して国道18号現道の対岸側を通過。
・周辺地域には、集落をはじめ学校や工業施設が立地。

©GeoEye, a DigitalGlobe company、© 日本スペースイメージング」および「この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の基盤地図情報を使用した。（承認番号　平24情使　第415号）」

1. 事業の概要

（1）－4　事業の目的と計画の概要（国道18号現道の交通特性）

・国道18号現道の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が34%。
・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が31%、周辺地域を通過する外々交通が35%となっている。

国道18号現道の主な交通特性

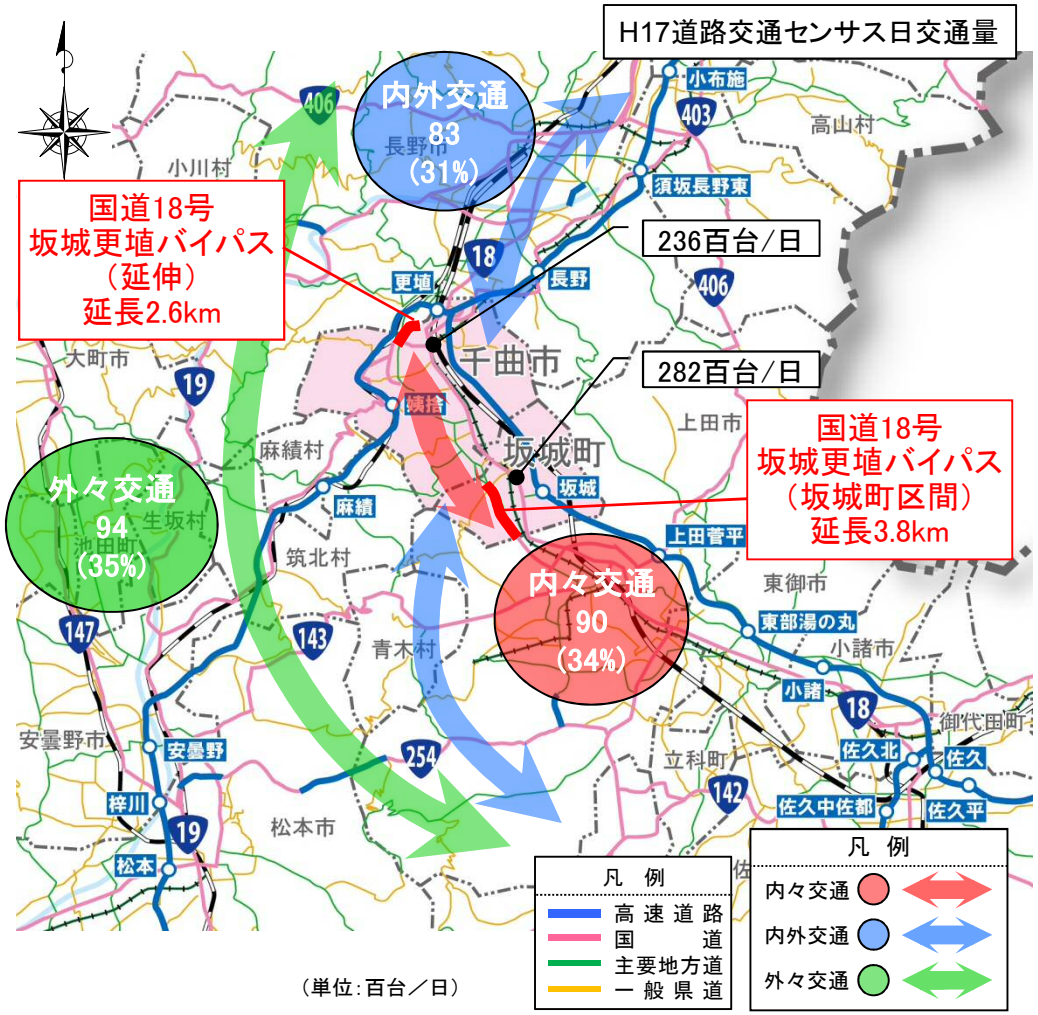


表　国道18号現道のOD内訳

国道18号 OD内訳		交通量（百台/日）	比率
周辺地域（内々）		90	34%
周辺地域とその他の地域（内外）		83	31%
	周辺地域⇔長野県	78	29%
	周辺地域⇔他県	5	2%
通過交通（外々）		94	35%
合計		267	100%

内々交通が34%
内外交通が31%
外々交通が35%

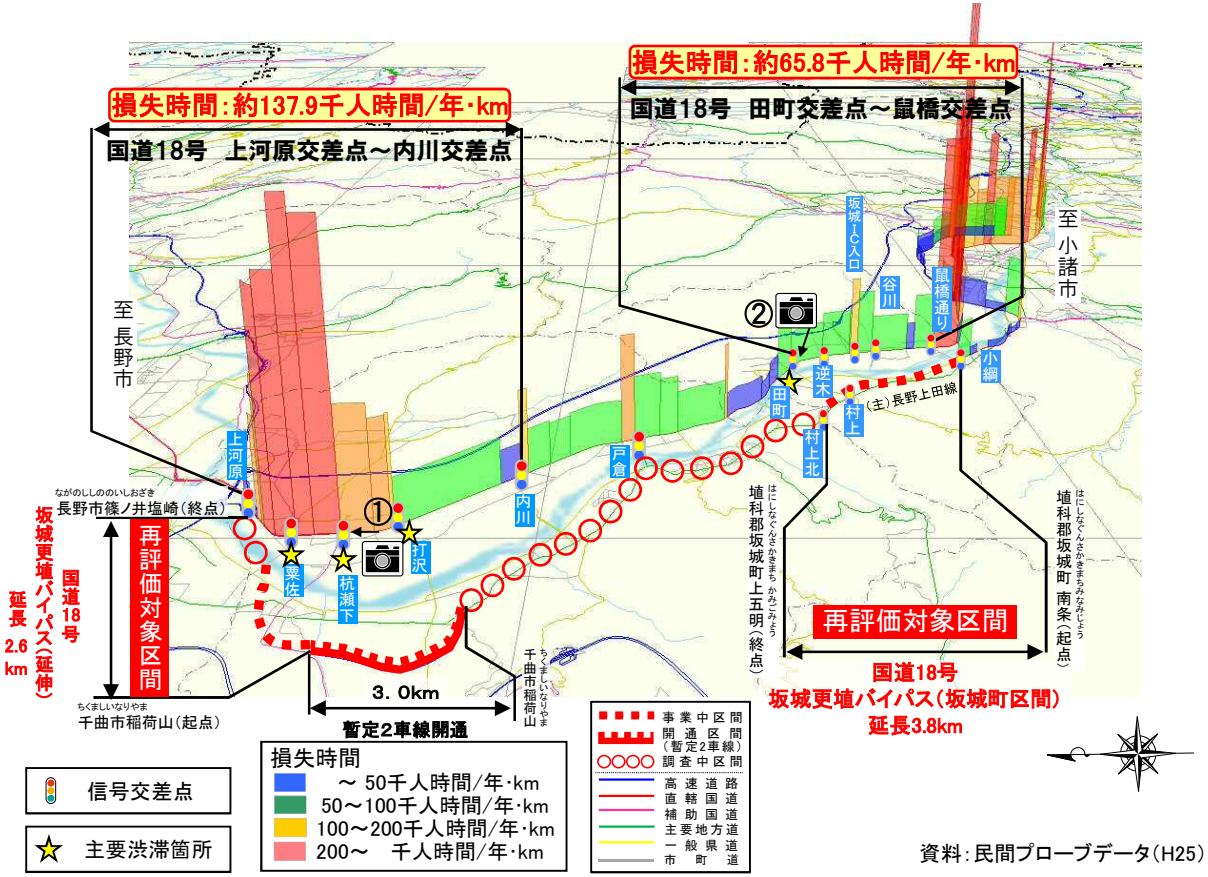
※周辺地域とは当該事業が通過する坂城町、千曲市
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

1. 事業の概要

(2)－1　事業の必要性(国道18号現道の渋滞状況)

・国道18号現道の損失時間は、坂城更埴バイパス(延伸)と並行する区間で、137.9千人時間/年・km。また、坂城更埴バイパス(坂城町区間)と並行する区間で65.8千人時間/年・km。
・両区間に並行する国道18 号現道内には、主要渋滞箇所に選定されている交差点が存在している状況。
・暫定2車線開通区間の並行区間の損失時間は低いが、一方で国道18号に接続する付近の損失時間が顕著。
・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、国道18号現道の渋滞緩和が見込まれる。

国道18号現道の渋滞発生状況



資料：民間プローブデータ(H25)

国道18号現道の交通状況

①杭瀬下交差点付近の交通状況

平成27年8月18日撮影

②田町交差点付近の交通状況

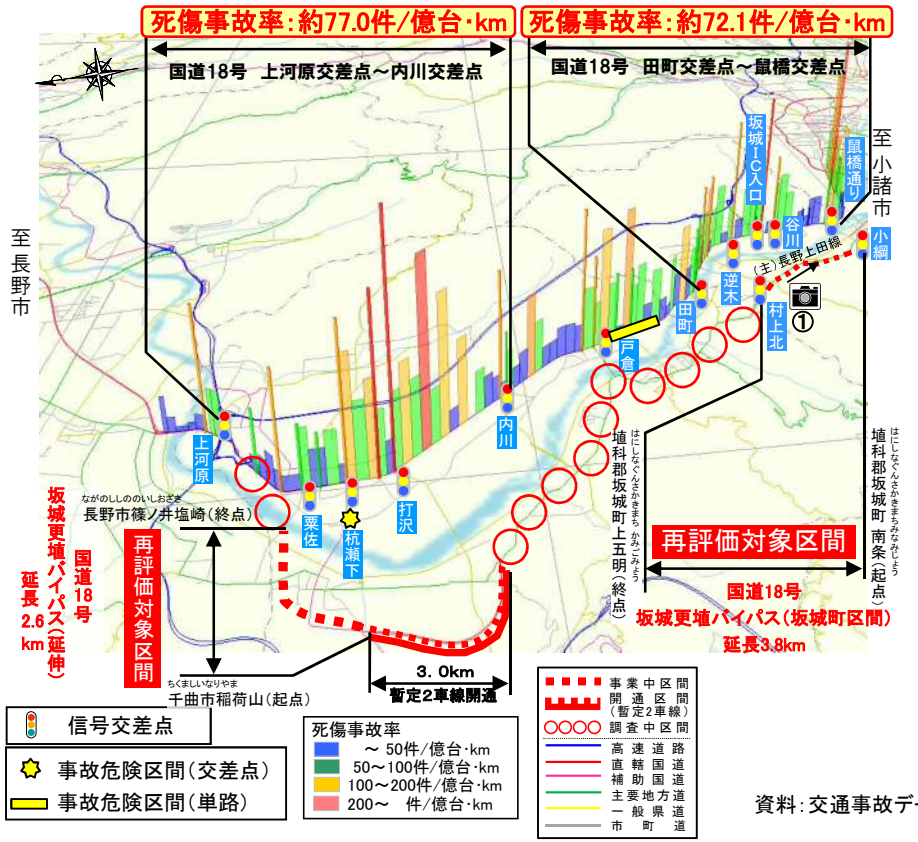
平成27年8月19日撮影

1. 事業の概要

（2）－2　事業の必要性（国道18号現道の死傷事故状況）

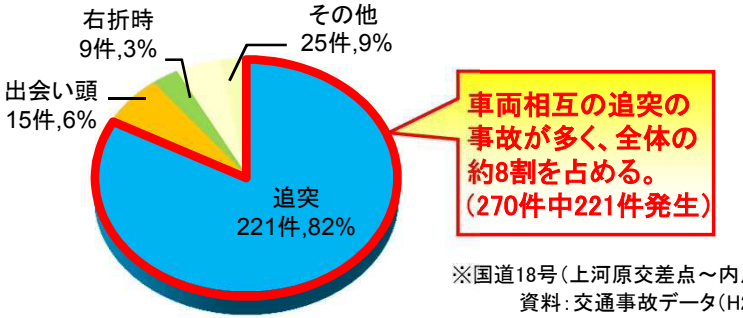
・国道18号現道の死傷事故率は、坂城更埴バイパス（延伸）と並行する区間で、77.0件/億台・km。また、坂城更埴バイパス（坂城町区間）と並行する区間で72.1件/億台・kmとなる。
・事故類型は追突による事故が多く、全体の約8割を占める。
・また、国道18号の混雑を避け、並行する（主）長野上田線に大型車等の通過交通が流入し、地域の安全面でも懸念。
・坂城更埴バイパスの整備により、現道や並行路線からの交通転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。

国道18号現道の死傷事故率



資料：交通事故データ（H22-H25）

国道18号現道※の事故類型



※国道18号（上河原交差点～内川交差点）
資料：交通事故データ（H22-H25）

国道18号と並行する（主）長野上田線の交通状況

写真①撮影位置

H27年5月13日撮影

国道18号の混雑を避け、並行する（主）長野上田線を利用する車両が存在。
道路幅員が狭く、沿道に家屋が立地している道路に、大型車等の通過交通が流入。

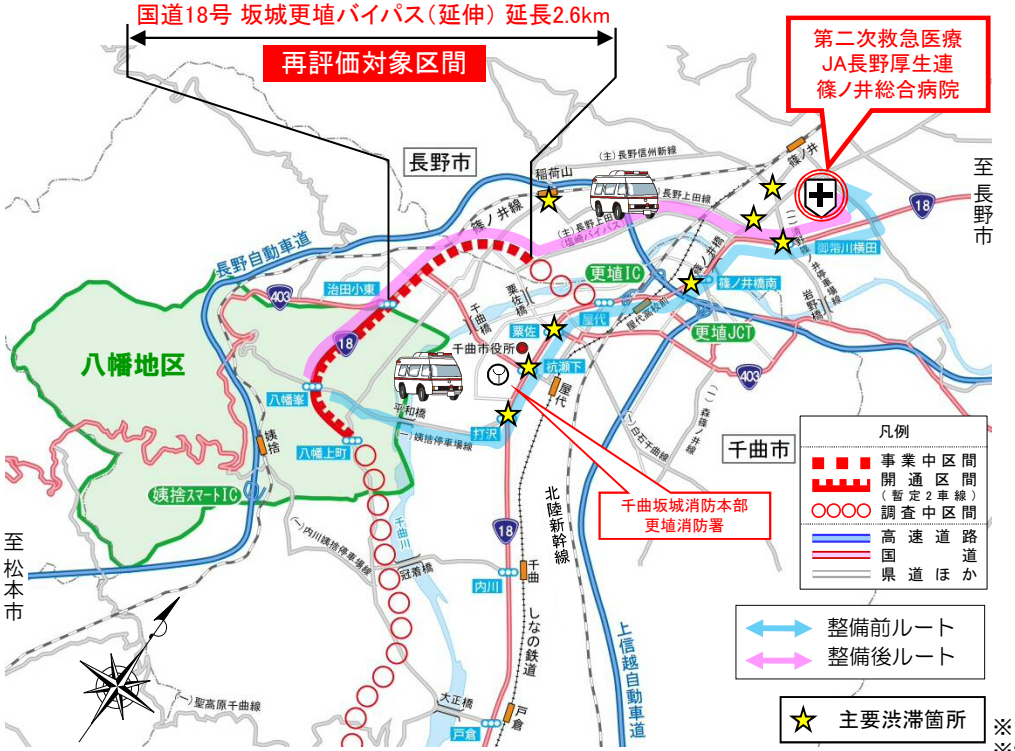
1. 事業の概要

（2）－3　事業の必要性（地域の医療活動への支援）

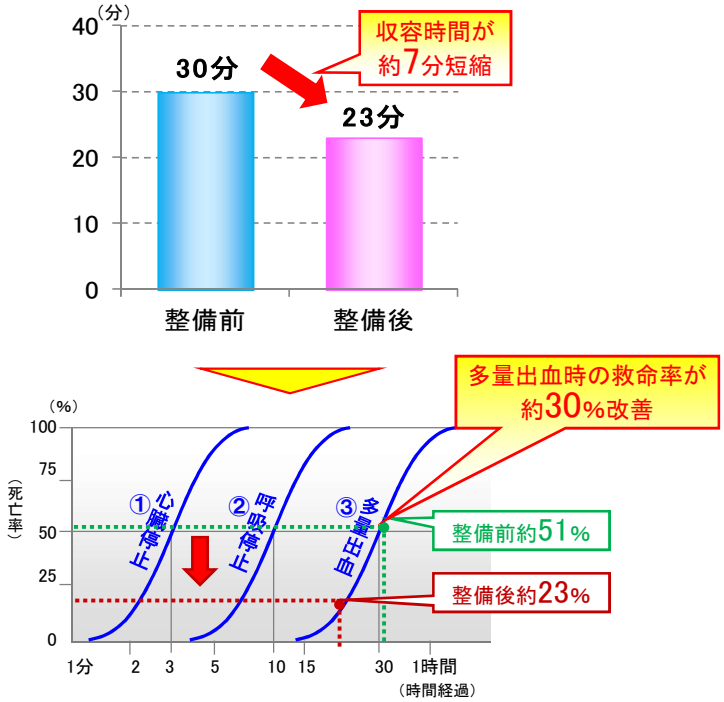
・千曲市八幡地区から長野市にある第二次救急医療施設の篠ノ井総合病院にアクセスする国道18号現道には、主要渋滞箇所が複数存在することから救急搬送に支障をきたしている。
・坂城更埴バイパス（延伸）が整備されることで、八幡地区から篠ノ井総合病院への所要時間が約7分短縮し、円滑な救急医療活動を支援。
・また当該区間の整備により、救急医療施設へのアクセス性が向上し、救命率の改善が見込まれる。

病院へのアクセス性向上による救命率の改善

■八幡地区から篠ノ井総合病院までの搬送時間の短縮



■八幡地区から篠ノ井総合病院への病院収容所要時間※1



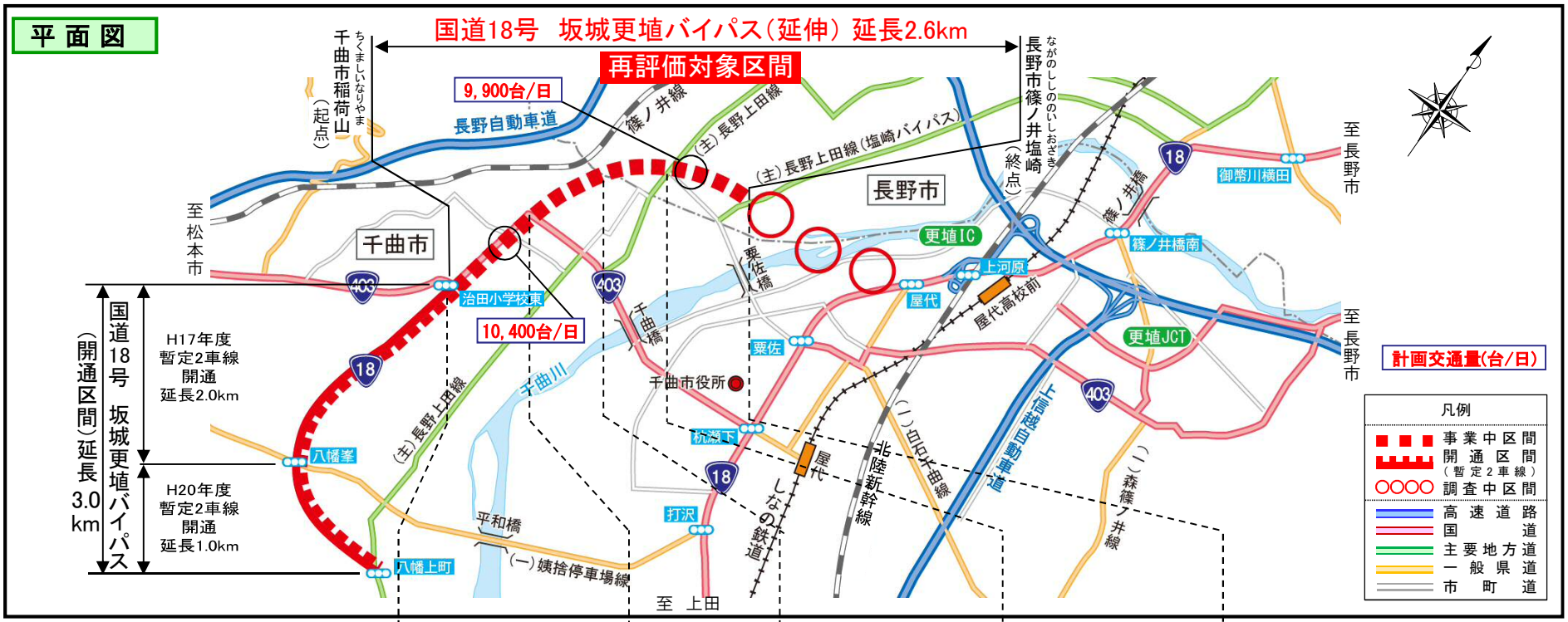
※1病院収容所要時間：通報を受けてから現場に到着※2し、対象患者を収容して病院に収容するまでの時間。
※2通報から現場までの到着時間：長野県の消防統計における平均の現場到着所要時間の約8分（平成25年中）を採用。なお、現場は八幡峯交差点とし、算出時の旅行速度は、2車線道路はH22センサスの混雑時旅行速度、4車線道路は規制最高速度を用いた。

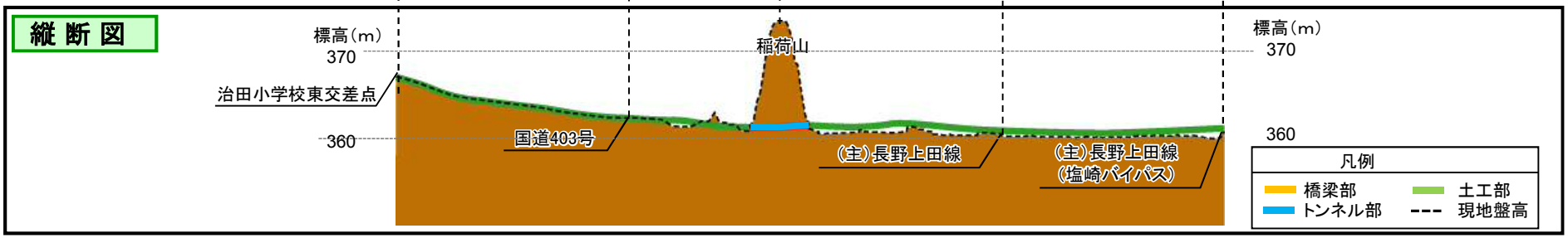
一般国道18号
坂城更埴バイパス（延伸）

2. 事業の進捗状況

（1）事業の経緯

○昭和60年12月	：都市計画決定
○平成20年度	：事業化
○平成22年度	：用地着手



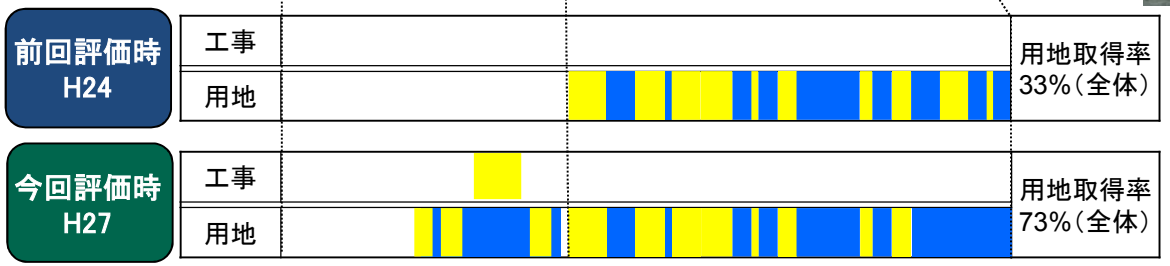


2. 事業の進捗状況

(2)残事業の概要

・坂城更埴バイパス(延伸)の用地取得率は約73%(平成27年3月末時点)。
・起点側(千曲市稲荷山)の家屋移転、工事用道路整備を完了後、トンネル工事に着手予定。
・終点側(長野市篠ノ井塩崎)は、埋蔵文化財調査を実施。

国道18号　坂城更埴バイパス(延伸) 延長2.6km



凡例
- 工事完了・用地取得済み
- 工事中・用地取得中
- 工事未着手・用地未取得

■前回再評価時(H24年度)

【写真①】用地取得状況

H24年7月撮影

【写真②】塩崎遺跡郡

H24年7月撮影

■今回再評価時(H27年度)

【写真①】用地取得状況

H27年4月撮影

【写真②】塩崎遺跡郡

H27年4月撮影

2. 事業の進捗状況

（3）－1　事業費変更の概要

①埋蔵文化財調査費用の見直しに伴う事業費の増加　・・・

2. 事業の進捗状況

（3）－2　①埋蔵文化財調査費用の見直しに伴う事業費の増加　約18億円

ア）本事業の埋蔵文化財発掘調査については、塩崎遺跡群、石川条里遺跡、長谷・鶴前遺跡群の3つの遺構・遺跡が確認されている。

イ）塩崎遺跡群について調査を実施したところ、3時代の遺構・遺跡が複雑な状態で構成されていることが判明。住居跡や墓跡が重なり合っていることから、新しい時代から順次発掘せざる得ない状況。

ウ）既に調査した箇所では、2層目に土器や馬の全身骨等が出土し、3層目では県内初となるヒスイ製極小勾玉が出土、特に勾玉は7mmと極小であることから慎重・丁寧な調査が必要となった。

エ）塩崎遺跡郡での貴重な発見を踏まえ、残る2つの遺構・遺跡についても調査面積が拡大した。

弥生時代中期の住居跡などから出土した勾玉。右側はほぼ原形をとどめている

長野

県内初 ヒスイ製極小勾玉

塩崎遺跡群で出土 現地説明会

長野市の県埋蔵文化財センターは30日、同市篠ノ井塩崎の「塩崎遺跡群」で、発掘現場や出土品を一般に公開する現地説明会を開いた。県内外から計約190人が訪れ、センター職員の説明を聞きながら竪穴住居跡などを見学した。遺跡群では県内で初めてヒスイ製とみられる極小勾玉が出土し、初公開された。

職員は、弥生～平安時代の住居跡にある柱やかまどの位置などを説明。参加者たちは写真を撮ったりメモを書いたりした。土器など出土品の説明もあった。ヒスイ製とみられる勾玉は、見つかった3個のうち2個を公開。どちらも縦の長さが7、8㍉ほどで、今年6～7月に弥生時代中期の住居跡などから出土した。

主任調査研究員の市川隆之さん(53)は「これだけ小さい勾玉はめったに見つからない。特殊な装身具だった可能性がある」と説明。センターは今後、原石の採取地や作られた年代、加工方法などを詳しく調べる。

勾玉の一つが出土した弥生時代の竪穴住居跡を見学する見学者たち

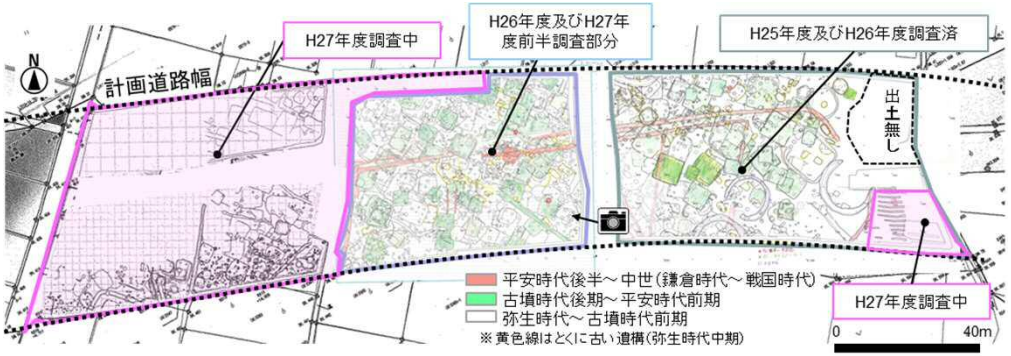
信濃毎日新聞記事※記事の転載禁止（2014/8/31）

■全体位置図

■主な出土品

遺構の種類	数(H25)	時期(内容)
竪穴住居跡	174(12)	弥生中期～平安
掘立柱建物跡	7(1)	同上
溝跡	18	古墳～平安
墓跡	32	弥生中期、古墳中期、平安
土坑	638	弥生中期～中世
焼土跡	3	時期不明

■塩崎遺跡群遺構配置図



出典：(財)長野県文化振興事業団　長野県埋蔵文化財センター

2. 事業の進捗状況

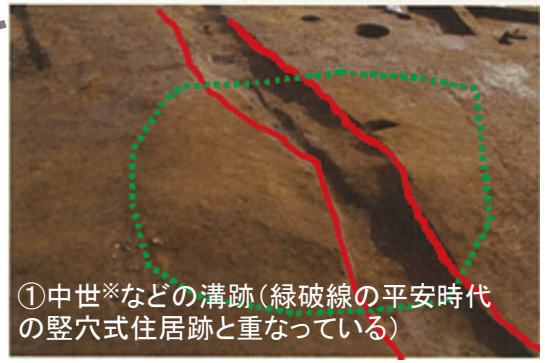
（参考） 調査段階における出土状況（1層目・2層目） 塩崎遺跡群

1層目調査時 時代 ：中世 出土品：溝跡、硯（すずり）など

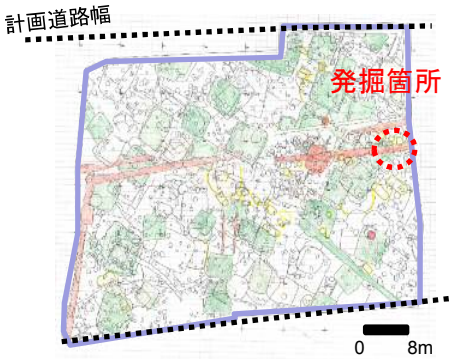
- 発掘準備調査をした結果、3時代の遺構・遺跡が**複雑な状態で構成されていることが判明。**
- 1層目の発掘調査を実施したところ、中世の構跡等が出土。

【遺構検出面 側面図（1層目）】

※中世：鎌倉時代～戦国時代

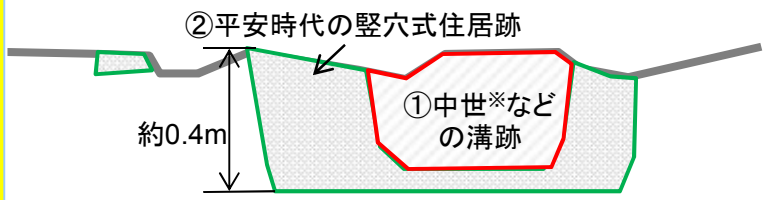


塩崎遺跡群出土状況



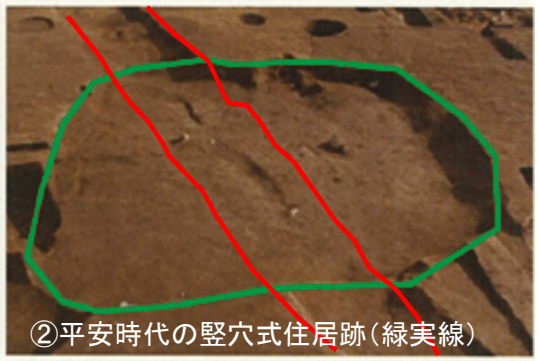
2層目調査時 時代：古代（古墳時代～平安時代） 出土品：竪穴住居跡、墓跡、溝跡、土器、円面硯、獣骨（ウマの全身骨）など

- 2層目では、古墳時代から平安時代の竪穴式住居跡、土器、獣骨などが出土。



【遺構検出面 側面図（2層目）】

※中世：鎌倉時代～戦国時代



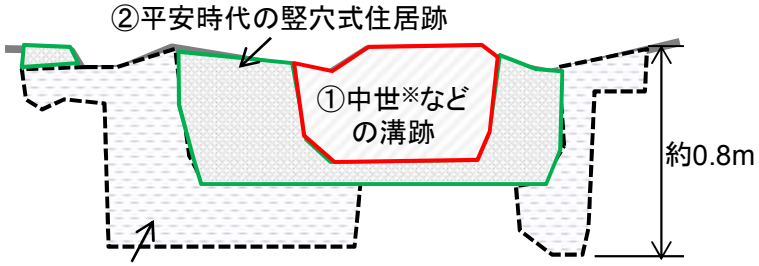
出典（一財）長野県文化振興事業団 長野県埋蔵文化財センター

2. 事業の進捗状況

（参考） 調査段階における出土状況（3層目） 塩崎遺跡群

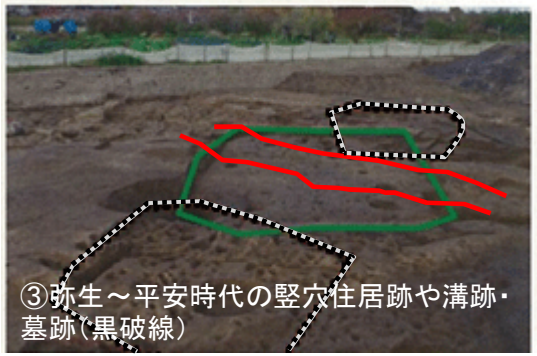
3層目調査時 時代：原始（主に弥生時代） 出土品：・竪穴式住居跡、木棺墓、ヒスイの原石・勾玉、人骨など

- 3層目では、原始（主に弥生）時代の木棺墓、ヒスイの原石・勾玉、人骨が出土。
- ヒスイの原石・勾玉、人骨等も発見され、数々の歴史的に貴重な資料として丁寧な手作業が必要となった。



【遺構検出面 側面図（3層目）】

※中世：鎌倉時代～戦国時代

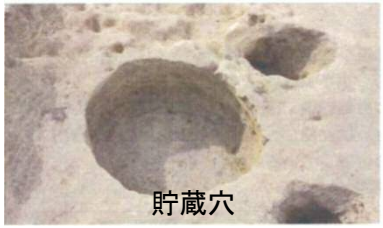


＜実施中＞

塩崎遺跡郡の調査状況

発掘作業風景（塩崎遺跡群）

勾玉・ヒスイの原石



■発掘スケジュール

遺跡名	項目	作業工程表 H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	発掘面積
塩崎遺跡群		発掘							17,000
	発掘面積（m²）	3,190	5,000	6,000	2,810				
石川条理遺跡						発掘			47,000
	発掘面積（m²）					16,000	16,000	15,000	
長谷・鶴前遺跡群					発掘				8,500
	発掘面積（m²）				8,500				
発掘面積計（m²）		3,190	5,000	6,000	11,310	16,000	16,000	15,000	72,500

出典：㈶長野県文化振興事業団 長野県埋蔵文化財センター

3. 事業の評価

■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。

1) 計算条件

		〔参考:前回評価(H24)〕
・基準年次	:平成27年度	平成24年度
・供用開始年次	:平成34年度	平成30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ス	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	平成42年度
・計画交通量	:9,900～10,400(台/日)	8,100～15,200 (台/日)
・事業費	:約87億円	約69億円
・総便益(B)	:約142億円(約399億円※)	約173億円(約467億円※)
・総費用(C)	:約86億円(約107億円※)	約70億円(約93億円※)
・費用便益比(B/C)	:1.7	2.5

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

2）事業全体

<table>
<tr><td rowspan="2">便益(B)</td><td>走行時間
短縮便益</td><td>走行経費
減少便益</td><td>交通事故
減少便益</td><td>総便益</td><td rowspan="4">費用便益比
（B／C）

1.7</td><td rowspan="4">経済的内部
収益率
（EIRR）

6.8%</td></tr>
<tr><td>85億円</td><td>43億円</td><td>14億円</td><td>142億円</td></tr>
<tr><td rowspan="2">費用(C)</td><td colspan="2">事業費</td><td colspan="2">維持管理費</td><td>総費用</td></tr>
<tr><td colspan="2">78億円</td><td colspan="2">8.5億円</td><td>86億円</td></tr>
</table>

3）残事業

<table>
<tr><td rowspan="2">便益(B)</td><td>走行時間
短縮便益</td><td>走行経費
減少便益</td><td>交通事故
減少便益</td><td>総便益</td><td rowspan="4">費用便益比
（B／C）

2.9</td><td rowspan="4">経済的内部
収益率
（EIRR）

13.3%</td></tr>
<tr><td>85億円</td><td>43億円</td><td>14億円</td><td>142億円</td></tr>
<tr><td rowspan="2">費用(C)</td><td colspan="2">事業費</td><td colspan="2">維持管理費</td><td>総費用</td></tr>
<tr><td colspan="2">40億円</td><td colspan="2">8.5億円</td><td>48億円</td></tr>
</table>

基準年：平成27年度

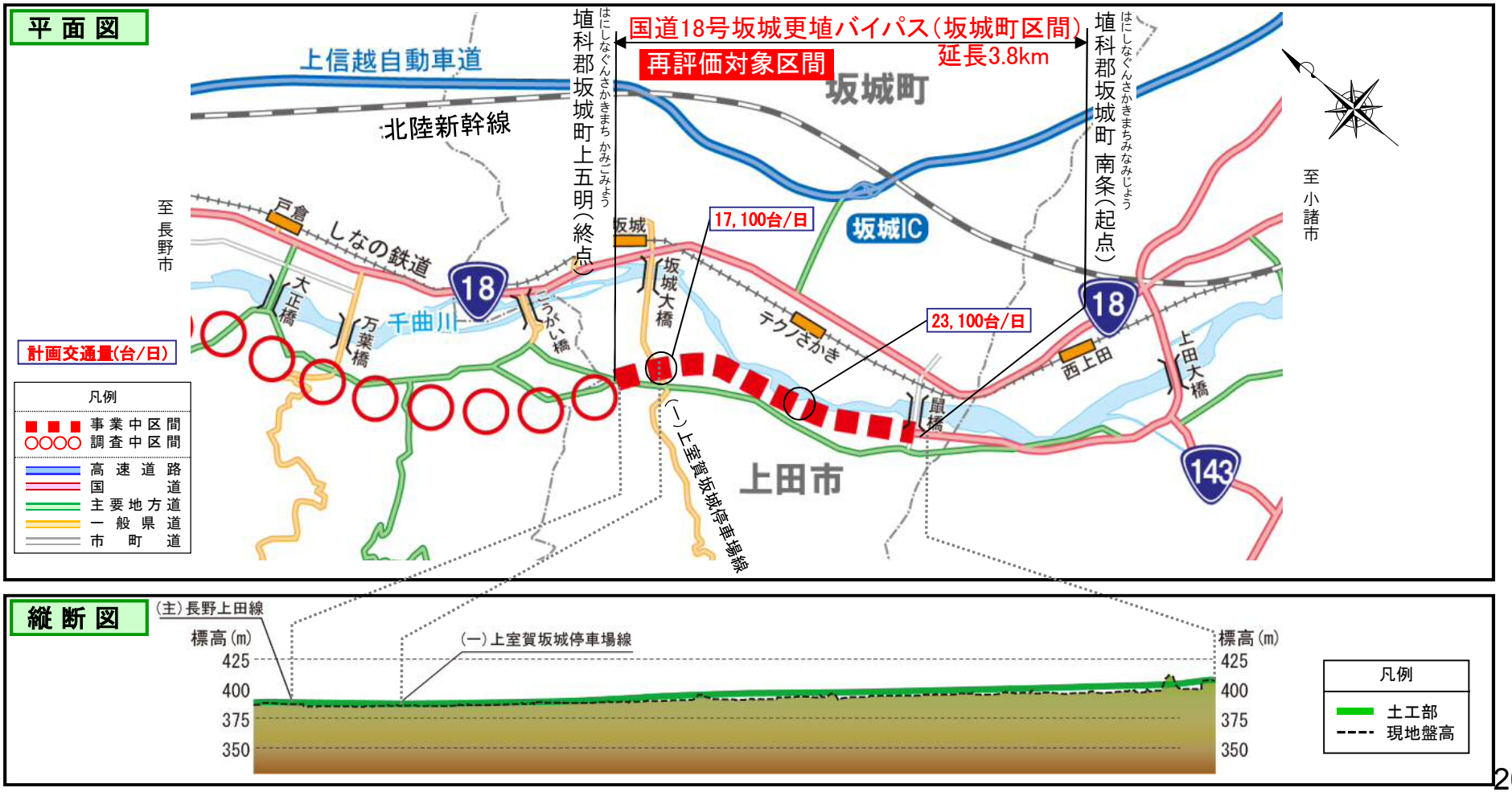
注1）便益・費用については、平成27年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。
注2）費用及び便益額は整数止めとする。
注3）費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
注4）便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

一般国道18号
坂城更埴バイパス
（坂城町区間）

2. 事業の進捗状況

（1）事業の経緯

○昭和60年12月	:都市計画決定
○平成23年度	:事業化
○平成25年度	:用地着手



2. 事業の進捗状況

(2)残事業の概要

・坂城更埴バイパス(坂城町区間)の用地取得率は約1%(平成27年3月末時点)。
・今後も用地取得の促進を図り、早期完成を目指し、事業の推進を図る。

【写真①】 設計説明の状況(鼠新地区)

【写真②】 用地取得の状況

前回評価時※	工事		用地取得率 ー(全体)
	用地		
今回評価時 H27	工事		用地取得率 1%(全体)
	用地		

凡例
- 工事完了・用地取得済み
- 工事中・用地取得中
- 工事未着手・用地未取得

※平成23年度に事業化

3. 事業の評価

■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。

1)計算条件

〔参考:新規事業採択時評価(H22)〕

・基準年次	:平成27年度	平成22年度
・供用開始年次	:平成38年度	平成38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ス	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	平成42年度
・計画交通量	:16,100～21,800(台/日)	14,100～24,900(台/日)
・事業費	:約110億円	約110億円
・総便益(B)	:約233億円(約750億円※)	約225億円(約888億円※)
・総費用(C)	:約94億円(約146億円※)	約80億円(約156億円※)
・費用便益比(B/C)	: 2.5	2.8

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

2）事業全体

<table>
<tr><td rowspan="2">便益(B)</td><td>走行時間
短縮便益</td><td>走行経費
減少便益</td><td>交通事故
減少便益</td><td>総便益</td><td rowspan="4">費用便益比
（B／C）

2.5</td><td rowspan="4">経済的内部
収益率
（EIRR）

9.4%</td></tr>
<tr><td>203億円</td><td>20億円</td><td>11億円</td><td>233億円</td></tr>
<tr><td rowspan="2">費用(C)</td><td colspan="2">事業費</td><td colspan="2">維持管理費</td><td>総費用</td></tr>
<tr><td colspan="2">82億円</td><td colspan="2">12億円</td><td>94億円</td></tr>
</table>

3）残事業

<table>
<tr><td rowspan="2">便益(B)</td><td>走行時間
短縮便益</td><td>走行経費
減少便益</td><td>交通事故
減少便益</td><td>総便益</td><td rowspan="4">費用便益比
（B／C）

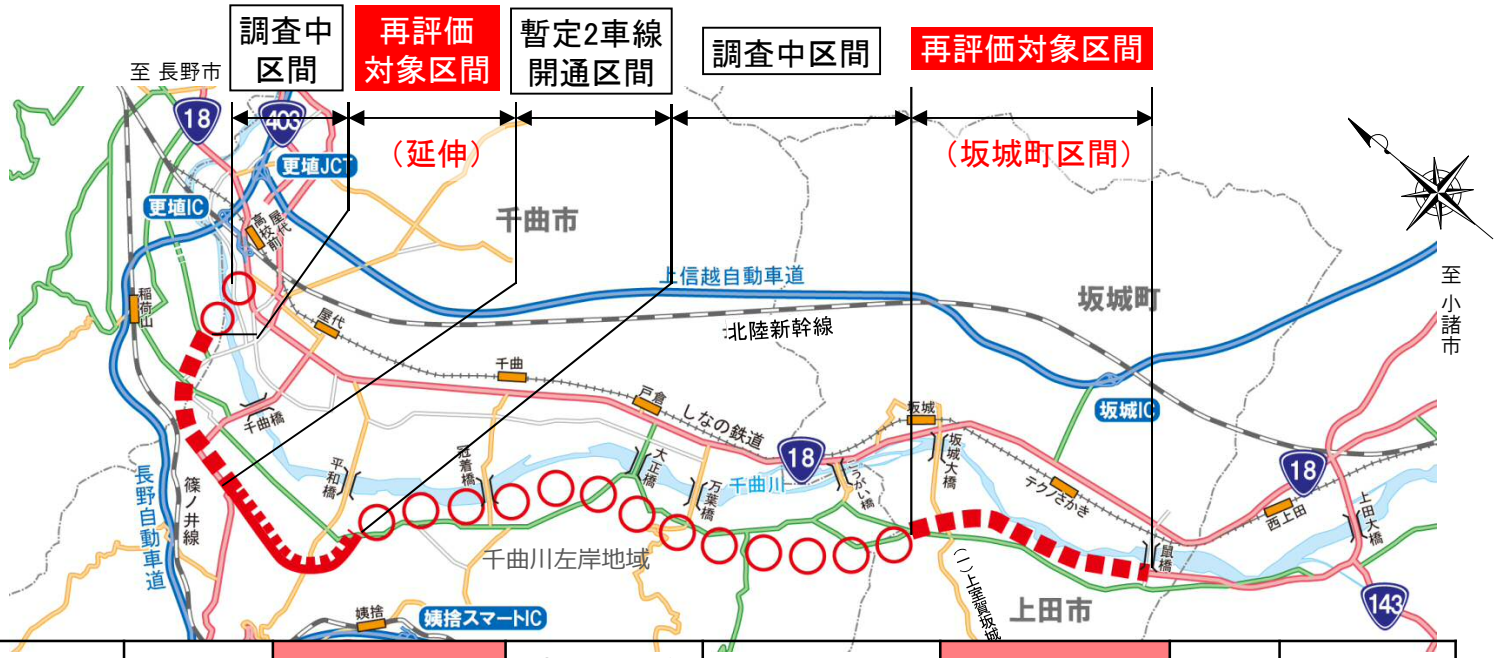
2.7</td><td rowspan="4">経済的内部
収益率
（EIRR）

10.2%</td></tr>
<tr><td>203億円</td><td>20億円</td><td>11億円</td><td>233億円</td></tr>
<tr><td rowspan="2">費用(C)</td><td colspan="2">事業費</td><td colspan="2">維持管理費</td><td>総費用</td></tr>
<tr><td colspan="2">76億円</td><td colspan="2">12億円</td><td>88億円</td></tr>
</table>

基準年：平成27年度

注1）便益・費用については、平成27年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。
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。

（参考）区間別の費用便益分析の試算



	調査中区間	再評価区間（延伸）延長：2.6km	暫定2車線開通区間 ※2	調査中区間	再評価区間（坂城町区間）延長：3.8km	B/C	EIRR
①前回　坂城町区間 新規事業採択時評価（H22）		※1	※1		○	2.8	10.4%
①前回　延伸 再評価（H24）		○	※1		※1	2.5	10.6%
②今回　坂城町区間		※1	※1		○	2.5	9.5%
②今回　延伸		○	※1		※1	1.7	6.8%
③今回再評価区間 （坂城町区間+延伸）　※3		○	※1		○	2.6	9.5%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象
※1：再評価区間のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む　　※2 ：H24事後評価実施済み（H25.1.31）
※3：段階的なネットワーク形成を考慮し、H34に開通する延伸の供用期間中の便益も考慮する手法でB/Cを算定している

一般国道18号

４．事業の見込み等
５．関連自治体の意見
６．今後の対応方針

4. 事業の見込み等

■坂城更埴バイパス（延伸）

・昭和60年度に都市計画決定、平成20年度に事業化、平成22年度に用地着手。
・坂城更埴バイパス（延伸）の用地取得率は約73%（平成27年3月末時点）。
・平成25年度から着手した埋蔵文化財発掘調査において、当初の想定以上の遺構が確認されている状況を踏まえ、供用開始年次を平成30年度から平成34年度へ変更する。
・起点側（千曲市稲荷山）の家屋移転、工事用道路整備を完了後、トンネル工事に着手予定。
・終点側（長野市篠ノ井塩崎）は、埋蔵文化財調査を実施。
・今後も用地取得の促進を図り、早期完成を目指し、事業の推進を図る。

■事業の計画から完成までの流れ

年　度	S60	・・・	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
都市計画決定	都市計画決定	…															供用開始年次
事業化・整備計画		…	事業化														
測量・調査・設計		…	測量設計	測量地質設計	設計	地質設計	設計	設計	設計								
設計・用地説明		…			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		…			1%	33%			73%			100%					
工事		…							改良	改良	改良	改良	改良	改良 トンネル	改良 トンネル	舗装 改良 トンネル	

前回再評価　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。

4. 事業の見込み等

■坂城更埴バイパス（坂城町区間）

・昭和60年度に都市計画決定、平成23年度に事業化。
・平成25年度より用地取得に着手し、用地取得率は約1%（平成27年3月末時点）。
・今後も用地取得の促進を図り、早期完成を目指し、事業の推進を図る。

■事業の計画から完成までの流れ

年　度	S60	…	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38
都市計画決定	都市計画決定	…																	供用開始年次
事業化・整備計画		…		事業化															
測量・調査・設計		…		測量地質設計	設計	測量設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計						
設計・用地説明		…			設計用地	設計用地	設計用地												
埋蔵文化財調査		…									埋文	埋文							
用地		…					1%												
工事		…											改良	改良	改良	改良	改良	舗装改良	

前回評価
（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

5. 関連自治体等の意見

■坂城更埴バイパス（延伸）

（1）長野県からの意見

・長野県知事の意見：

一般国道18号「坂城更埴バイパス（延伸）」は、交通渋滞の緩和や交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス向上に寄与する必要不可欠な事業です。

ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。

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します。

■坂城更埴バイパス（坂城町区間）

（1）長野県からの意見

・長野県知事の意見：

一般国道18号「坂城更埴バイパス（坂城町区間）」は、交通渋滞の緩和や交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス向上に寄与する必要不可欠な事業です。

ついては、事業を継続し、積極的な予算確保により、早期開通を図るよう強く要望します。

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します。

6. 今後の対応方針（原案）

■坂城更埴バイパス（延伸）

（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、坂城更埴バイパス（延伸）と並行する区間で、137.9千人時間/年・km。
・国道18号現道の死傷事故率は、坂城更埴バイパス（延伸）と並行する区間で、77.0件/億台・km。
・坂城更埴バイパス(延伸)の整備により、救急医療施設へのアクセス性が向上し、救命率の改善が見込まれる。
・費用対効果（B／C）は1.7。

（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20年度に事業化、平成22年度に用地着手。
・坂城更埴バイパス（延伸）の用地取得率は約73%（平成27年3月末時点）。
・平成25年度より、まとまった用地取得ができた箇所から埋蔵文化財調査に着手。
・今後も用地取得の促進を図り、早期完成を目指し、事業の推進を図る。

（3）対応方針（原案）

・事業継続とする。
・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、救急医療施設へのアクセス性向上の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

6. 今後の対応方針（原案）

■坂城更埴バイパス（坂城町区間）

（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、坂城更埴バイパス（坂城町区間）と並行する区間で65.8千人時間/年・km。
・坂城更埴バイパス（坂城町区間）の整備により、国道18号（現道）の交通円滑化が図られ渋滞緩和に期待。
・費用対効果（B／C）は2.5。

（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23年度に事業化。
・平成24年度より設計協議を開始、平成26年度より用地取得に着手し、用地取得率は約1%（平成27年3月末時点）。
・今後も用地取得の促進を図り、早期完成を目指し、事業の推進を図る。

（3）対応方針（原案）

・事業継続する。
・国道18号坂城更埴バイパス（坂城町区間）は、交通渋滞の緩和の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。