資料５－１－①
令和３年度第１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
上田バイパス（延伸）

令和3年7月13日

国土交通省　関東地方整備局

目　次

１．事業の概要　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１

２．事業の進捗状況と見込み等　・・・・・・・・・・・・・・・・　２

３．事業の投資効果　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　７

４．関連自治体等の意見　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１１

５．今後の対応方針（原案）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１２

1. 事業の概要

（1） 事業の目的と計画の概要

・上田バイパスは、上信越自動車道と千曲川の中間に位置し、上田市、東御市を通過。
・周辺には歴史的観光施設や世界有数のワイナリーなどの観光施設のほか、工業団地が立地。

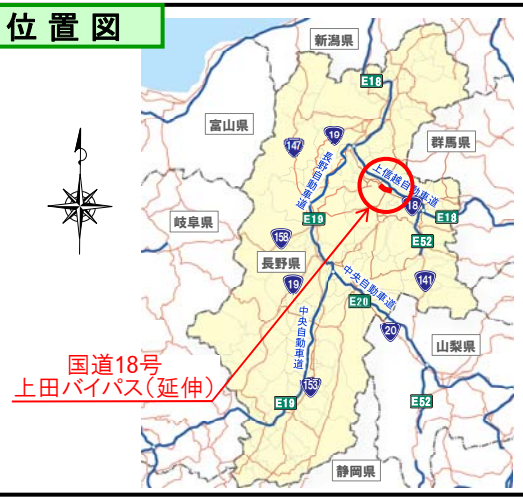
目 的

- 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

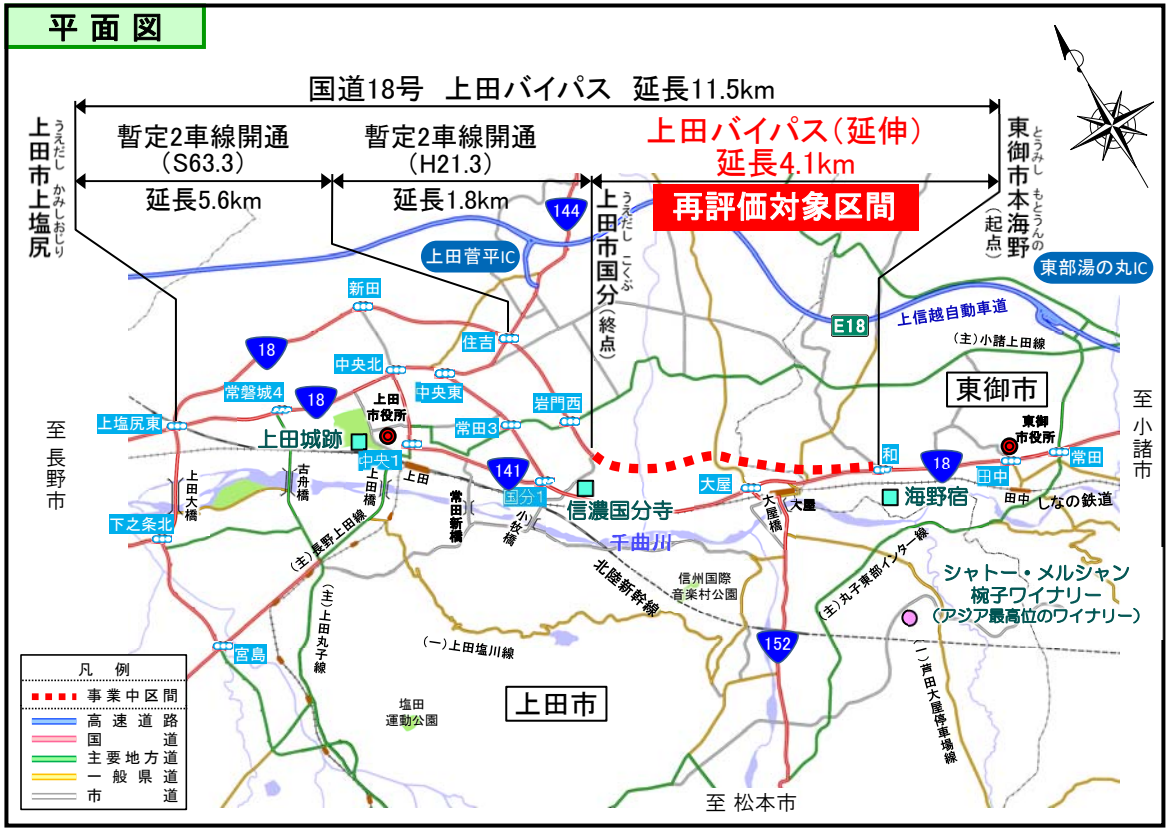
計画の概要

区　　間　：自）長野県東御市本海野（ながのけん とうみし もとうんの）
　　至）長野県上田市国分（ながのけん うえだし こくぶ）
計 画 延 長・幅 員：延長4.1km　幅員27.0m
車　線　数　：4車線
計画交通量　：10,200～26,500台／日
事　業　化　：平成21年度
全体事業費　：約184億円（前回：約179億円）

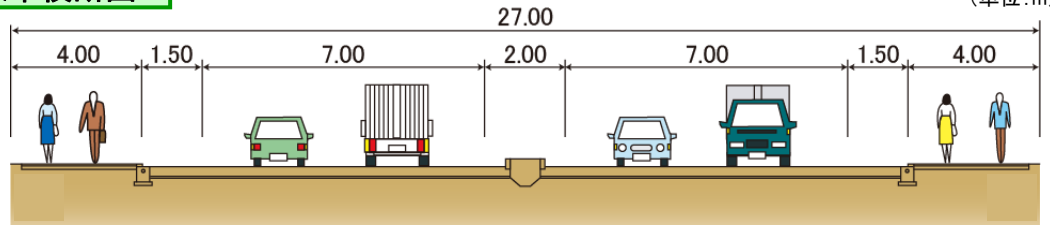
位 置 図



平 面 図



標準横断図



2. 事業の進捗状況と見込み等

（1） 事業の進捗状況

1） 事業の経緯

○昭和46年10月：都市計画決定	○平成23年度　：用地着手
○平成21年度　：事業化	○平成29年度　：工事着手

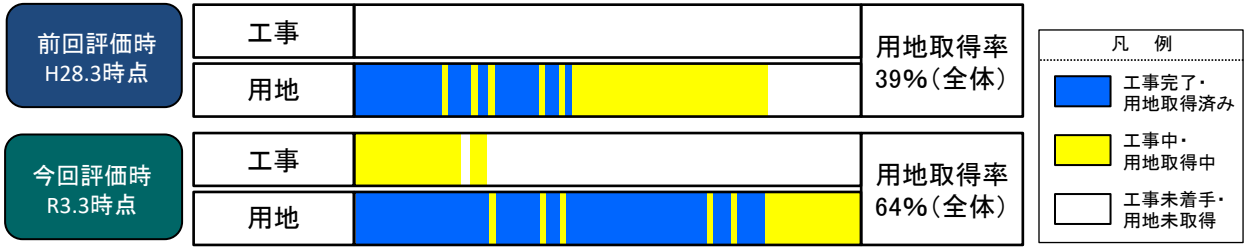
平 面 図

2. 事業の進捗状況と見込み等

（1） 事業の進捗状況

2） 前回事業評価以降の主な整備状況

・上田バイパス(延伸)の用地取得率は約64%(令和3年3月末現在)。
・平成29年度から上田市区間の橋梁工事に着手。
・早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。



①工事の状況

R2.11.4撮影

②工事の状況

R3.5.24撮影

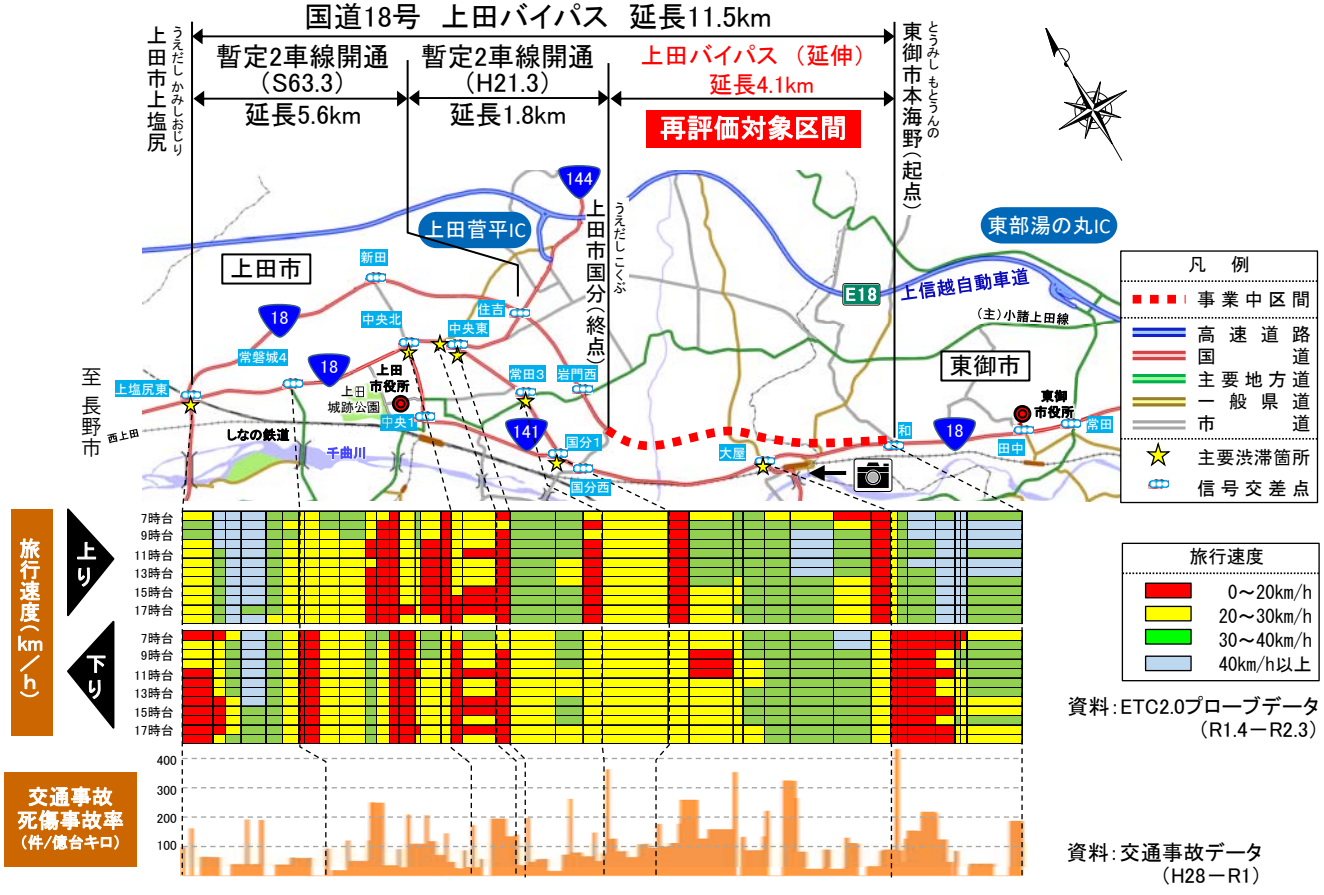
2. 事業の進捗状況と見込み等

（2） 社会情勢等の変化

1） 国道18号現道の交通状況等

・上田市の生活圏域での移動手段は、約8割が自動車を利用。
・国道18号現道では、慢性的な速度低下が発生しており、追突事故も多数発生。
・上田バイパス（延伸）の整備により、国道18号現道の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和や移動時間の短縮が見込まれる。
・上田バイパス（延伸）に交通が転換することで、交通事故の減少が見込まれる。
・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。

国道18号現道及び周辺道路の交通状況、道路状況



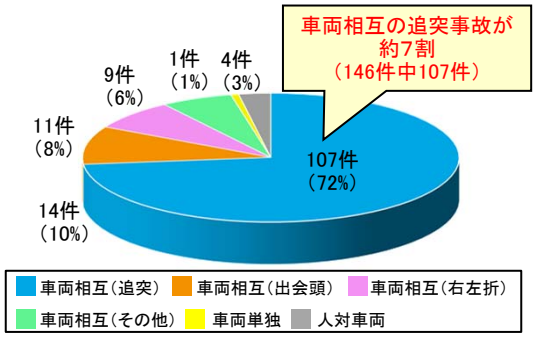
資料：ETC2.0プローブデータ（R1.4－R2.3）

資料：交通事故データ（H28－R1）

国道18号（大屋）の交通状況

撮影：R3.4

交通事故類型



資料：交通事故データ（H28－R1）
※集計区間は並行する国分西交差点～和交差点

2. 事業の進捗状況と見込み等

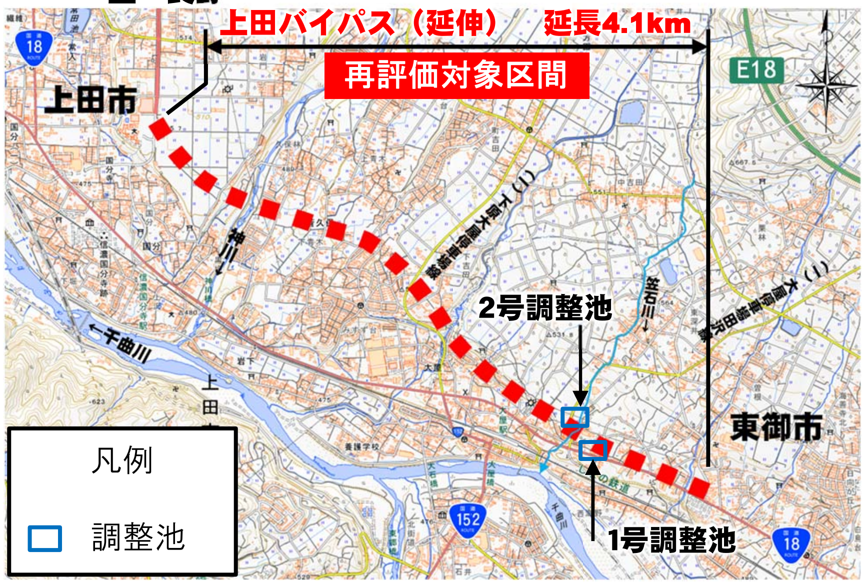
（3） 事業の見込み等

1） 事業費の増加

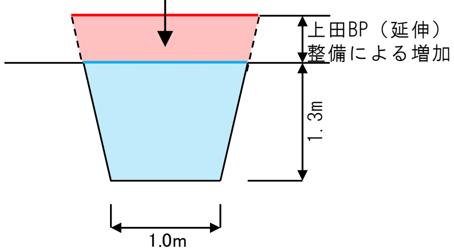
調整池設置に伴う増加 ・・ 約5億円増額

・当初、道路排水は水路を経由して各流末へ直接放流する計画であった。

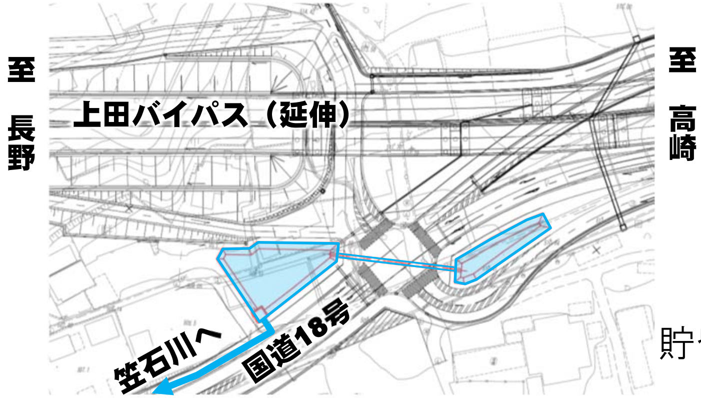
・各流末の管理者へ協議を行った結果、笠石川（かさいしがわ）において、現況の流末断面が狭小のため、近年の局地的な集中豪雨などにより、近傍で護岸崩落や溢水被害が発生するなど、雨水流入抑制の必要性が生じ、道路整備による流出増分を一時貯留させる調整池の追加が必要となった。



■笠石川（かさいしがわ）の断面

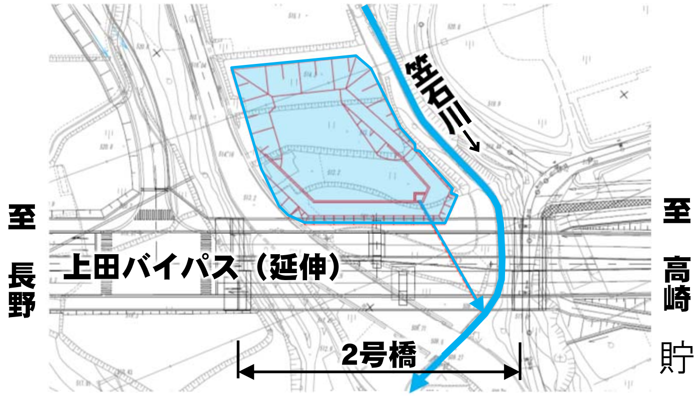


■1号調整池



貯留量 約1,560m3

■2号調整池



貯留量 約2,450m3

2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

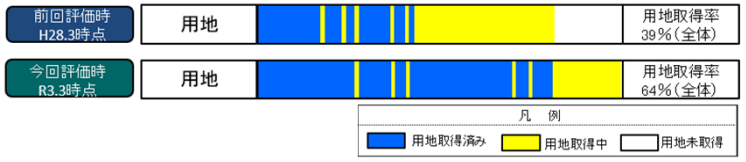
2） 事業進捗の見込みの視点

・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。平成29年度から工事に着手し改良や橋梁の工事を実施中。
・前回再評価（H28）時には、用地取得完了はR1年度を見込むも、用地交渉難航等により完了はR6年度となる見込み。（H28：39%⇒R3：64%）
・また、近年の局地的な集中豪雨などにより、雨水流入抑制として調整池の追加設置が必要。
・これらの理由により、今回、事業期間を令和4年から令和10年に延伸するものだが、引き続き早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。

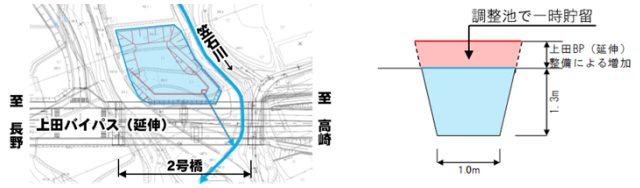
平面図

前回再評価（H28）から主な変更点

■用地取得完了時期がR1からR6に変更　※用地取得対象区間（延長4.1km）



■近年の豪雨災害などをふまえ調整池を追加設置



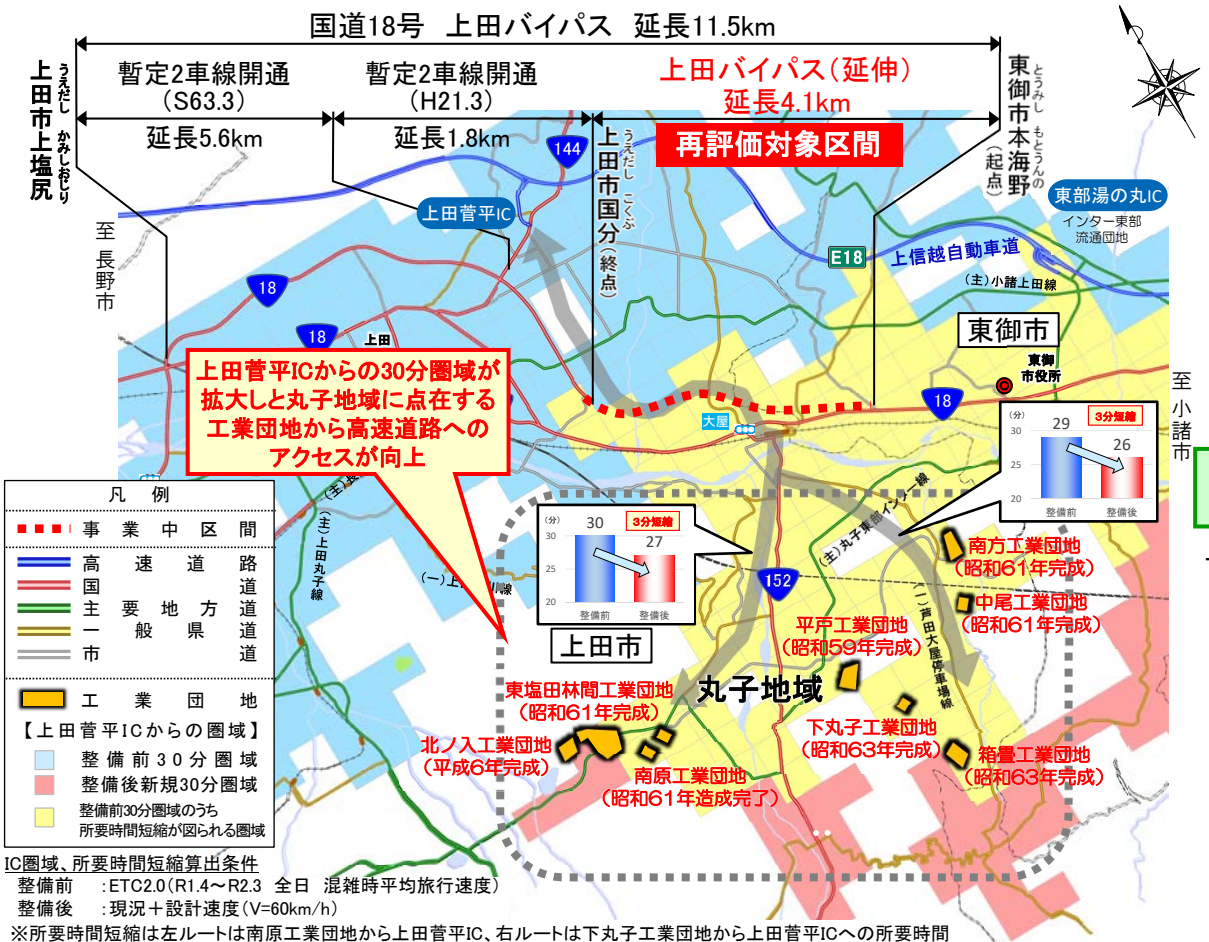
年　度	1971 (S46)	～	2009 (H21)	2010 (H22)	2011 (H23)	～	2017 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025以降 (R7)
								前回再評価					現在				
事業着手	都市計画決定		事業化														
測量・調査・設計			H21								協議・設計						
用地状況					H23		39%						64%				
埋蔵文化財調査													R3				
工事状況									H29								

3. 事業の投資効果

（1） 沿線地域の開発・発展等の支援（物流）

・上田市の製造品出荷額は5年で約2割増加（H30年はH26年に対し1.2倍）しており、従業者数も増加傾向。
・上田バイパス（延伸）の整備により上田菅平ICからの30分圏域が拡大し、工業団地が集積する丸子地域は高速道路へのアクセスが向上。
・工業団地と高速IC間の所要時間短縮により、更なる工業振興、雇用創出が期待される。

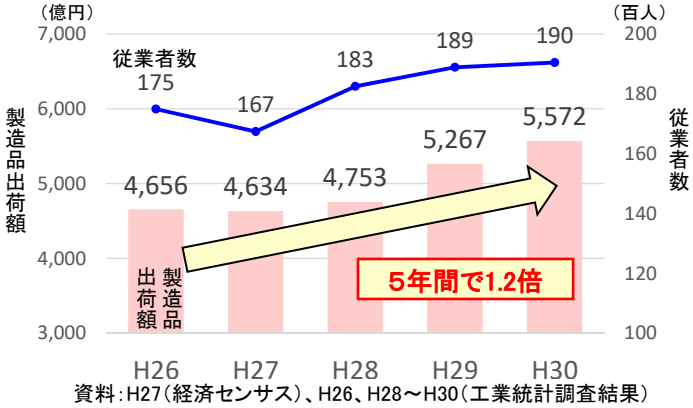
上田バイパス周辺の工業団地、ICへの所要時間短縮



IC圏域、所要時間短縮算出条件
整備前　：ETC2.0（R1.4～R2.3　全日　混雑時平均旅行速度）
整備後　：現況＋設計速度（V=60km/h）
※所要時間短縮は左ルートは南原工業団地から上田菅平IC、右ルートは下丸子工業団地から上田菅平ICへの所要時間
工業団地資料：日本立地センター「平成27年度　広域関東圏における主要産業集積地域の構造変化と将来の発展方向に関する調査研究報告書」

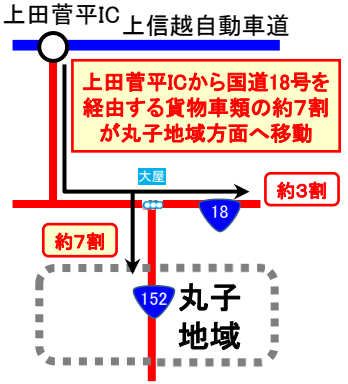
上田市の製造品出荷額の推移

製造品出荷額は5年間で約2割増加



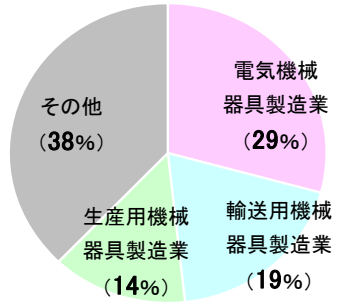
資料：H27（経済センサス）、H26、H28～H30（工業統計調査結果）

上田菅平IC⇒丸子地域への貨物車類流動



上田市の製造品出荷額の産業分類

上田市の主要産業品を高速道路経由で一部輸送していると想定される



資料：ETC2.0　（自動車の用途：貨物）（R1.10）　資料：工業統計調査結果（H30）

3. 事業の投資効果

（2） 沿線地域の開発・発展等の支援（観光）

・上田バイパス（延伸）の周辺には歴史的観光地やアジア最高位の椀子（まりこ）ワイナリーが存在。
・上田バイパス（暫定2車線）供用後、沿線の観光地利用者数は約2倍（H17に対するH27比率）に増加。
・上田バイパス（延伸）整備により主要な観光地間の所要時間短縮が図られ、観光地周遊機会の増加に寄与。

上田バイパス（延伸）周辺の周遊機会の増加（所要時間の短縮）

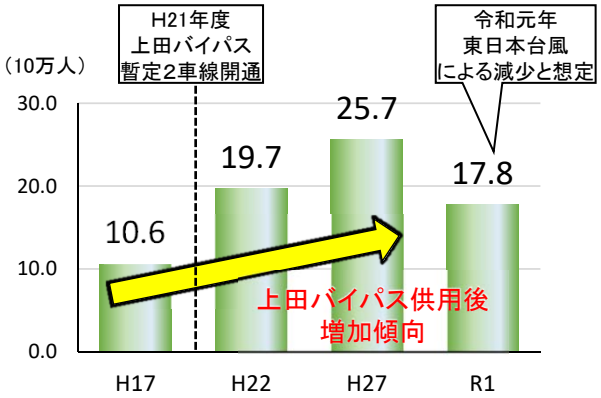
■上田城

■信濃国分寺

■海野宿

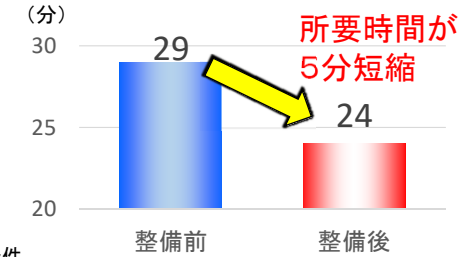
資料：信州上田観光協会HP（一般社団法人　信州上田観光協会）　資料：信州とうみ観光協会HP（一般社団法人　信州とうみ観光協会）

上田バイパス（延伸）周辺の観光地利用者数



資料：長野県観光地利用者統計調査
（統計調査の観光地基準は年間延利用者が約5,000人以上）
※値は上田バイパス（延伸）周辺の年間利用者約5,000人以上の観光地（上田城跡、信濃国分寺、信州国際音楽村、海野宿）の合計

主要な観光地間の所要時間（海野宿⇒上田城跡）



算出条件
整備前　：ETC2.0（R1.4～R2.3　全日　混雑時平均旅行速度）
整備後　：設計速度（V=60km/h）、再評価対象区間経由

3. 事業の投資効果

(3)費用便益分析

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和12(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:前回再評価(H28)】
・基準年次	:令和3年度(2021年度)	:平成28年度(2016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22年度 全国道路・街路交通情勢調査	:平成17年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	:令和12年度(2030年度)	:平成42年度(2030年度)
・計画交通量	:10,200～26,500(台/日)	:12,600～31,900(台/日)
・事業費	:約184億円	:約179億円
・総便益(B)	:約325億円(約933億円※)	:約395億円(約1,094億円※)
・総費用(C)	:約194億円(約245億円※)	:約166億円(約209億円※)
・費用便益比(B/C)	:1.7	:2.4

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の投資効果

2)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）
	315億円	6.8億円	2.9億円	325億円（933億円）	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	170億円	24億円		194億円（245億円）	1．7

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）
	315億円	6.8億円	2.9億円	325億円（933億円）	
費用(C)	事業費	維持管理費		総費用	
	76億円	24億円		100億円（165億円）	3．3

注1）便益・費用については、令和3（2021）年を基準年次とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、（）内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。
注2）費用便益比算定上設定した完成年度は令和10（2028）年度である。
注3）費用及び便益額は整数止めとする。
注4）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。

4. 関連自治体等の意見

（1）長野県からの意見

〈長野県知事からの意見〉

一般国道18号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「上田バイパス（延伸）」は、地域における交通の安全・円滑化、高規格幹線道路へのアクセス性向上、観光の活性化に必要不可欠な事業です。

ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。

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。

5. 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号現道では、慢性的な速度低下が発生しており、追突事故も多数発生。
・上田バイパス（延伸）の整備により、国道18号現道の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和や移動時間の短縮が見込まれる。
・上田バイパス（延伸）に交通が転換することで、交通事故の減少が見込まれる。
・上田市丸子地区から高速ICへのアクセス向上に伴う工業振興や沿線地域周辺における観光地周遊機会の増加も見込まれる。
・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。平成29年度から工事に着手し改良や橋梁の工事を実施中。
・前回再評価（H28）時には、用地取得完了はR1年度を見込むも、用地交渉難航等により完了はR6年度となる見込み。（H28：39%⇒R3：64%）
・また、近年の局地的な集中豪雨などにより、雨水流入抑制として調整池の追加設置が必要。
・これらの理由により、今回、事業期間を令和4年から令和10年に延伸するものだが、引き続き早期完成を目指し、用地取得、工事を推進。

（3）対応方針（原案）

・事業継続とする。
・上田バイパス（延伸）は、交通混雑の緩和及び交通事故の減少、沿線地域の開発・発展の観点から、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。