

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道18号 長野東バイパス			事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自:長野県長野市北長池 至:長野県長野市柳原				延長	2.8km	
事業概要							
一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る主要幹線道路である。 長野東バイパスは、長野市中心部の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保を目的とした、長野市北長池から同市柳原までの延長2.8km、4車線のバイパス事業である。							
H12年度事業化		H2年度都市計画決定		H16年度用地着手		H23年度工事着手	
全体事業費		約260億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約81%	供用済延長	2.8km(暫定)
計画交通量		30,300～34,200台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 54/344億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 287/436億円		基準年
	1.3	4.8%	事業費: 45/327億円 維持管理費: 8.5/17億円		走行時間短縮便益: 271/391億円 走行経費減少便益: 14/ 40億円 交通事故減少便益: 1.6/ 5.2億円		令和7年
	2.1 [2%]						
	2.8 [1%]						
	(残事業)	(残事業)	感度分析 (事業全体)		(残事業)		
	5.3	19.4%	交通量	B/C=1.1～1.5(±10%)	交通量	B/C=4.9～5.9(±10%)	
	7.4 [2%]		事業費	B/C=1.3～1.3(±10%)	事業費	B/C=4.9～5.8(±10%)	
	8.9 [1%]		事業期間	B/C=1.2～1.4(±20%)	事業期間	B/C=4.9～5.5(±20%)	
事業の効果等							
(1)交通安全性の向上							
・暫定2車線開通により、柳原北交差点・エムウェーブ交差点間を通過する交通について、生活道路を利用した抜け道交通の約9割が長野東バイパスに転換。 ・長野東バイパスと国道18号現道の間の抜け道での死傷事故発生件数は、暫定2車線整備前後で年度平均11件から平均5.5件に減少。 ・今後の4車線整備および柳原北交差点の立体化により、交通の転換が更に促進され、並行する国道道や生活道路の安全性向上に期待。							
(2)農産物の物流効率化の支援							
・長野東バイパスの沿線および北側の国道18号沿線は、りんごを主とした果樹園が多く、集荷場も点在。 ・長野東バイパスの暫定2車線整備により、須坂長野東ICへのアクセス性が向上。 ・長野東バイパスの完成により、周辺のりんご農家から集荷場や集荷場から集出荷場へのアクセス性の向上や定時性の確保、更には首都圏等への出荷時の須坂長野東ICへのアクセス性の向上など、効率的な輸送の支援が期待。							
(3)環状道路ネットワークの構築							
・長野東バイパスは、長野市街地の通過交通を排除し、交通混雑の緩和、円滑な交通確保、地域間連携の強化、都市の活性化などを目的とした長野環状道路の一部を構成。 ・上信越自動車道では(仮称)若穂スマートインターチェンジが事業中であり、令和8年には五輪大橋の無料化、合わせて(一)三才大豆島中御所線の4車線化が予定されていることから、長野東バイパスの完成による環状道路ネットワークとしてのさらなる機能強化に期待。							
(4)電線共同溝の整備効果							
・当該路線は、第一次緊急輸送道路に指定。 ・電線共同溝の整備により災害発生時における通行止めリスクが低下し、速やかな道路啓開が可能となるとともに、安全で快適な通行空間や良好な景観を確保。							

関係する地方公共団体等の意見

・長野県知事の意見：

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、長野東バイパスは、地域における交通の安全・円滑化、救急医療施設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。

については、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いたします。

事業評価監視委員会の意見

・事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に大きな変化は見られない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

・平成2年度都市計画決定、平成12年度事業化、平成16年度より用地着手、平成23年度より工事着手。

・用地進捗率は約98%(令和7年3月末時点)。

・令和3年3月に暫定2車線で開通。

・令和4年3月に柳原北交差点の上越方面から須坂方面への左折導流路を改良。

・令和6年3月に柳原北交差点の上越方面から須坂方面への左折レーンを設置し、左折車両を分離。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・地下横断函渠の液状化対策の調査設計に時間を要した。対策工の施工にも時間を要する見込みであるが、引き続き、用地買収、工事を実施し、早期完成を目指す。

施設の構造や工法の変更等

・地下横断函渠の液状化対策、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。

・他事業からの流用土の活用によりコスト縮減。

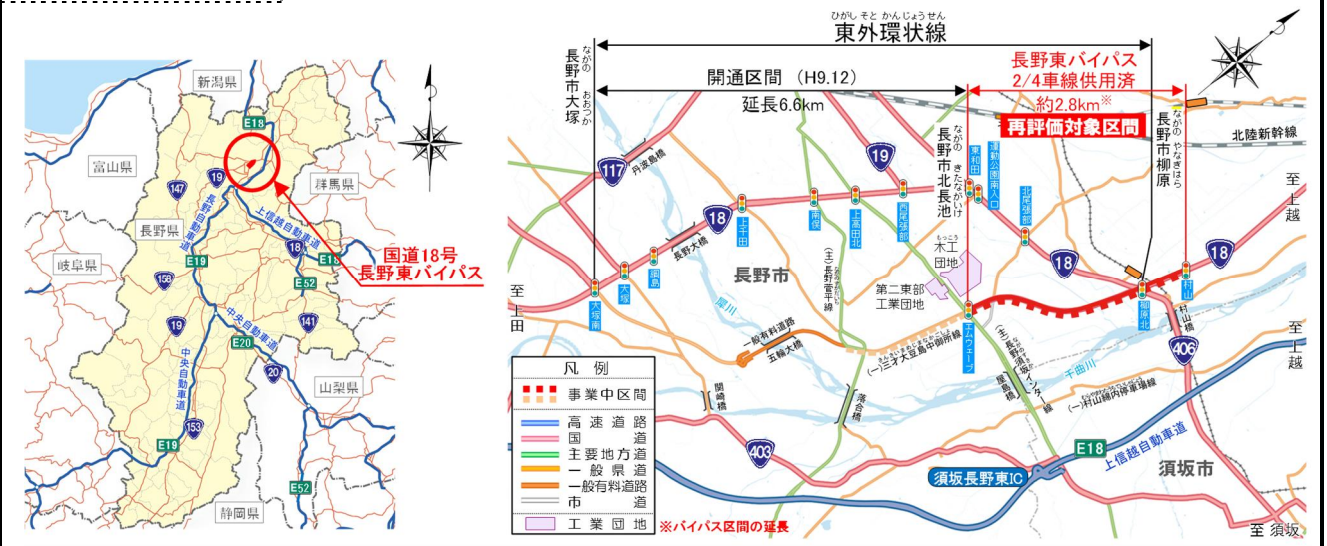
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)