

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道 403号 幸高～井上拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	長野県
起終点	長野県須坂市大字幸高 長野県須坂市大字井上	延長	0.8km		
<p>事業概要 一般国道403号は、新潟県新潟市を起点とし、長野県松本市に至る実延長約25.4kmの幹線道路である。幸高～井上拡幅は、須坂市幸高から同市井上間の渋滞解消を目的とした延長0.8kmの4車線拡幅事業である。</p>					
<p>事業の目的、必要性 本路線は、須坂市街地と長野市、須坂長野東インターを結ぶ重要な路線であるため交通量が多いが、車線数が2車線（両側）と不足しており、交通容量の不足による渋滞や事故が多発している。 須坂市の玄関口である計画区間の渋滞が地域振興の妨げになるとともに、渋滞を回避し生活道路に進入する車が多く、地域の安全も脅かされているため計画区間の4車線化が強く望まれている。</p>					
全体事業費	25億円	計画交通量	23,800台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見
須坂市の玄関口の渋滞が地域振興の妨げになっているため、地元須坂市も計画区間の4車化を強く望んでいる。

事業採択の前提条件
費用対便益：便益が費用を上回っている。
円滑な事業執行の環境：平成3年3月 都市計画決定

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.8	総費用：21億円 （事業費：20億円 維持管理費：1億円）	総便益：78億円 （走行時間短縮便益：74億円 走行費用減少便益：4億円 交通事故減少便益：2億円）	基準年 平成18年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=4.3 (交通量+10%)	B/C=3.5 (交通量-10%)		
		事業費変動	B/C=3.6 (事業費+10%)	B/C=4.4 (事業費-10%)		
	事業期間変動	B/C=3.8 (事業期間+20%)	B/C=4.2 (事業期間-20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		現道の渋滞を解消する（須坂市幸高：現況旅行速度23.1km/h（ピーク時）） 【渋滞損失時間の改善】約20万人時/年（現況）を約3万人時/年に改善 当該区間におけるセンサス区間の値 【渋滞度曲線】長野県内上位2割以内の約3万6千人時/年を大きく上回る。 【その他の特徴】 データは県内平均・全国平均と比較すること		
		事故対策		死傷事故率の高い区間における事故の減少が見込まれる 【死傷事故率】約283件/億台キロ（現況）（死傷事故率比（県内平均比）3.9（現況）） （参考：約115件/億台キロ（H15）） 長野県平均：約72件/億台キロ 【その他の特徴】渋滞を回避し生活道路に進入する車により発生する事故の減少が見込まれる データは県内平均・全国平均と比較すること		
		歩行空間		当該地区は、長野電鉄井上駅に近く一部井上小学校の通学路に指定されているが、歩道幅員は1.5m～1.7mと狭い。本事業で自歩道を整備し、交通環境を確保する。		
	社会全体への影響	住民生活		朝夕の通勤及び菅平高原の目指す観光車両が引き起こす渋滞を回避するため、一般車両は生活道路に多数進入し、地域住民取りわけ通学児童は危険にさらされている。本事業において幹線機能を拡大し、生活道路への進入を防ぎ、住民生活の安全を確保する。		
		地域経済		須坂市の玄関口である計画区間の渋滞を回避し、車が須坂市街地に進入しないため、須坂市の商業売上げが年々下降している。本事業により地域経済の活性化を図る。		
災害			計画区間は、第二次緊急輸送路に指定されている。			
	環境		大型構造物を極力避け、土羽構造による緑化を図り、歩道に植樹帯を設置するなど潤いのあるみちづくりを目指す。			
	地域社会		道路構造に決定は、地元住民の意見を最大限取り入れるなどし、沿道利用の実現を図った。			
事業実施環境			地域住民と意見交換する中で利用者と生活者の視点を含めた計画を決定しており、特に地域住民の合意形成が整っている。			

採択の理由

費用便益が3.8と、便益が費用を上回っており事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該事業箇所の現道における事故の低減効果は大きく、安全性の向上、緊急医療への貢献など当該事業の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。