

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道 1 4 8 号 小谷道路〕

平成 1 9 年 1 2 月
北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
3) 事業の経緯	3
2. 事業の必要性・効果	4
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	4
a) 客観的評価指標	4
b) その他事業採択時より再評価実施までの 周辺環境変化等	15
2) 事業の投資効果	16
3) 事業の進捗状況	19
3. 事業の進捗の見込み	19
4. コスト縮減や代替案等の可能性	20
5. その他	20
6. 対応方針(原案)	21

1. 事業の概要

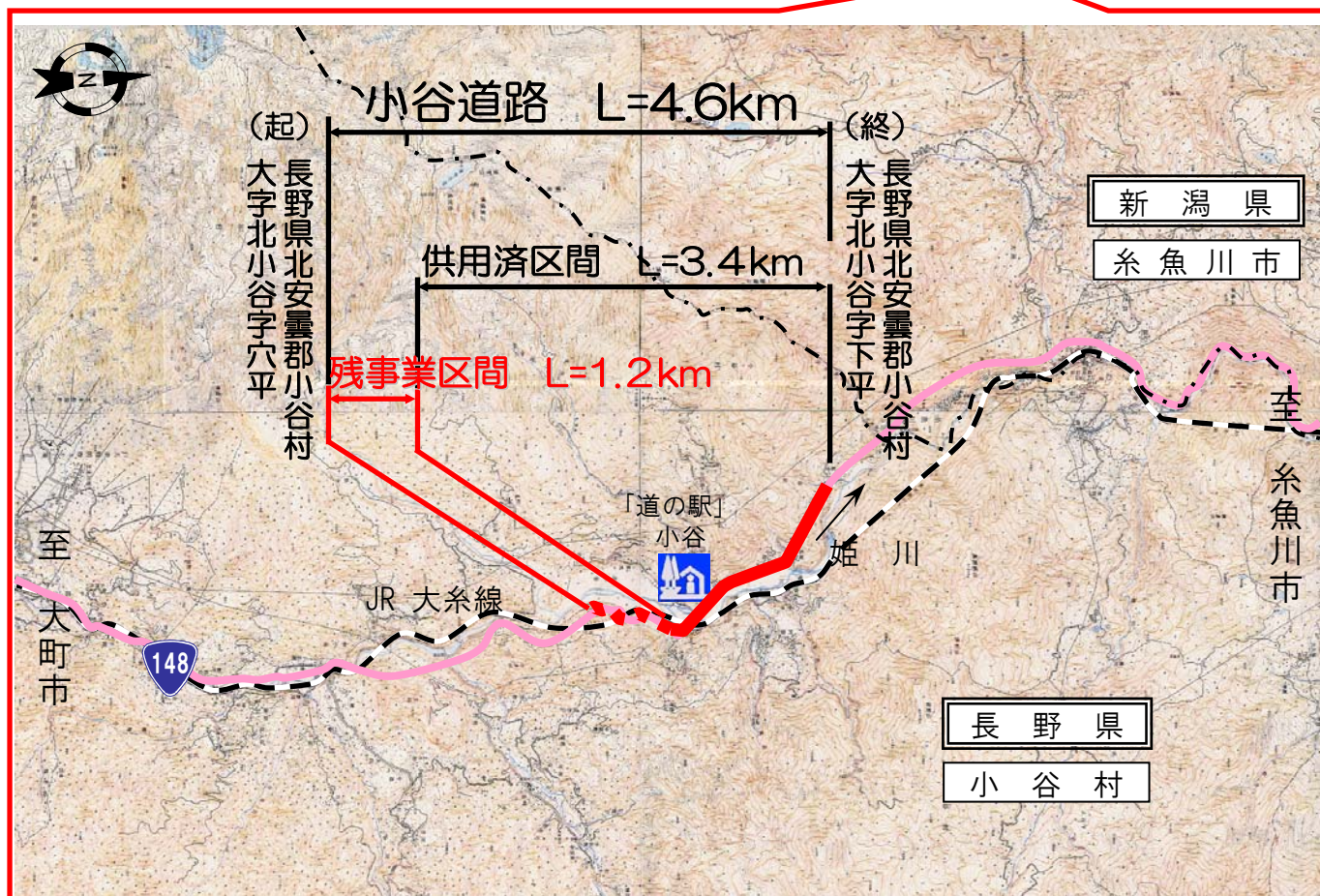
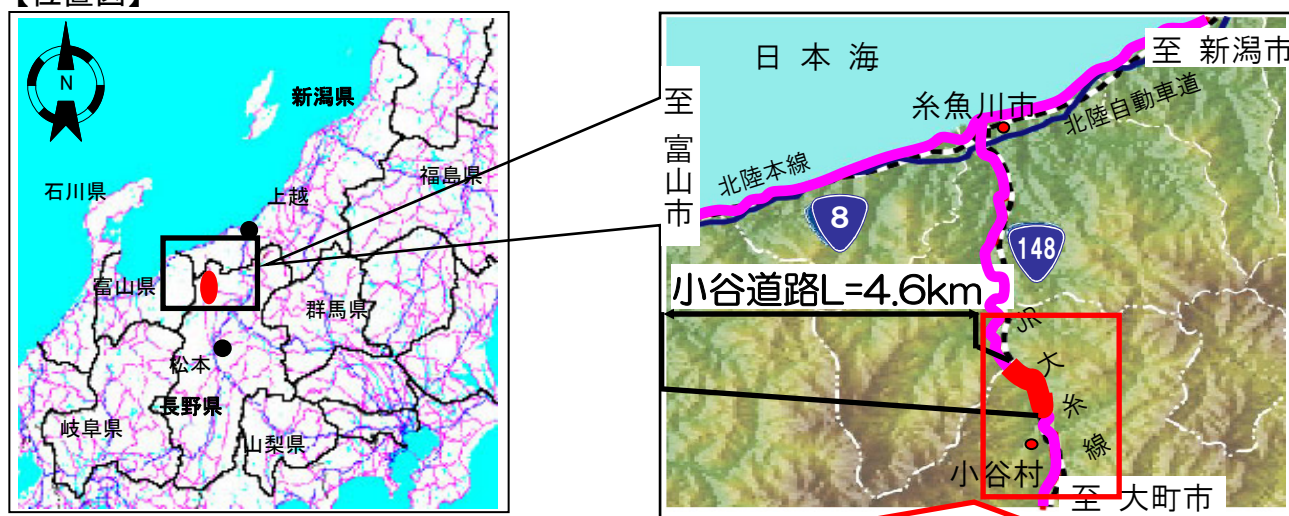
1) 事業の目的

当該事業は、

- 道路幾何構造上の問題箇所の解消
- 冬期通行障害の解消
- 地域の活性化、物流効率化の支援

を目的として、国道148号の長野県北安曇郡小谷村大字北小谷字穴平から字^{しもたいら}下平間の延長4.6kmについて道路整備を行うものであり、現在、早期完成供用に向けて事業を実施中である。

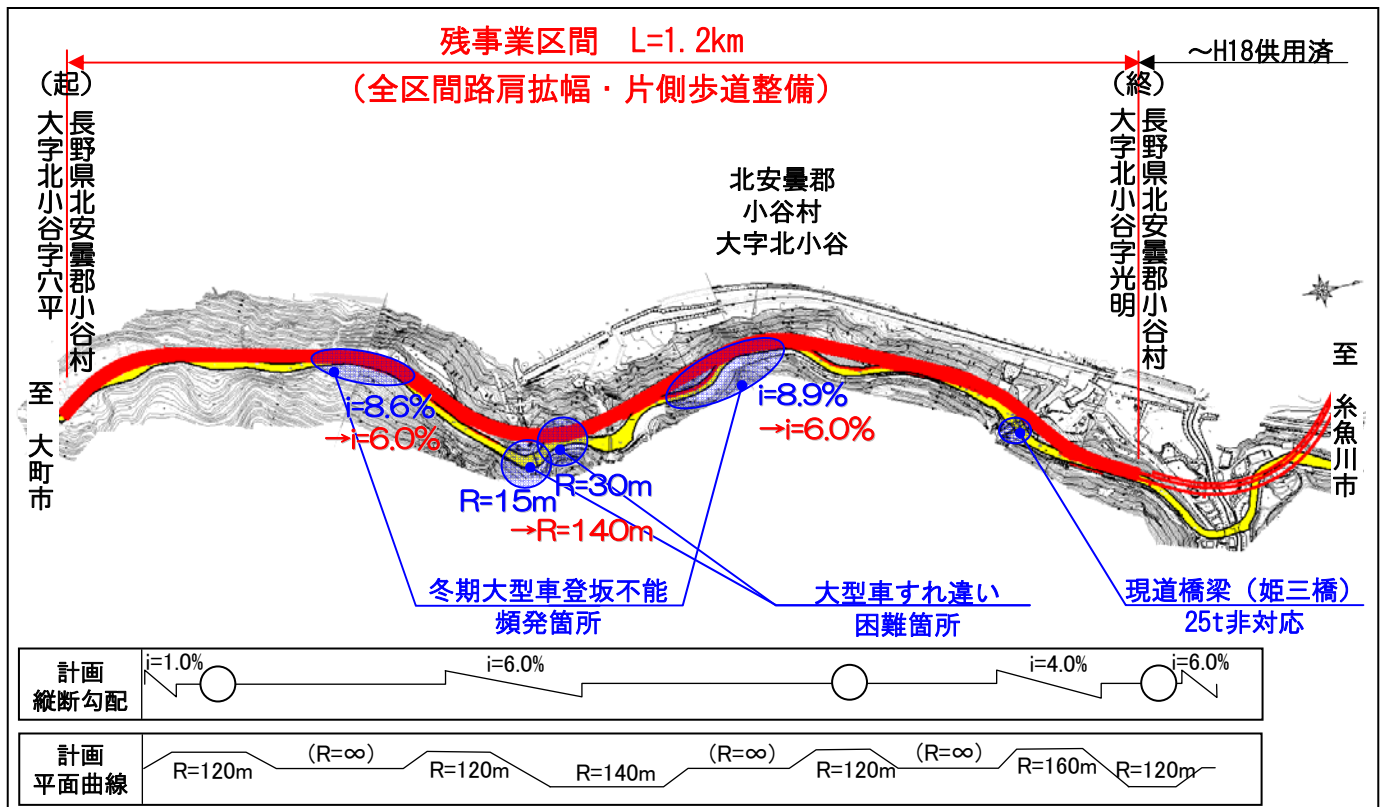
【位置図】



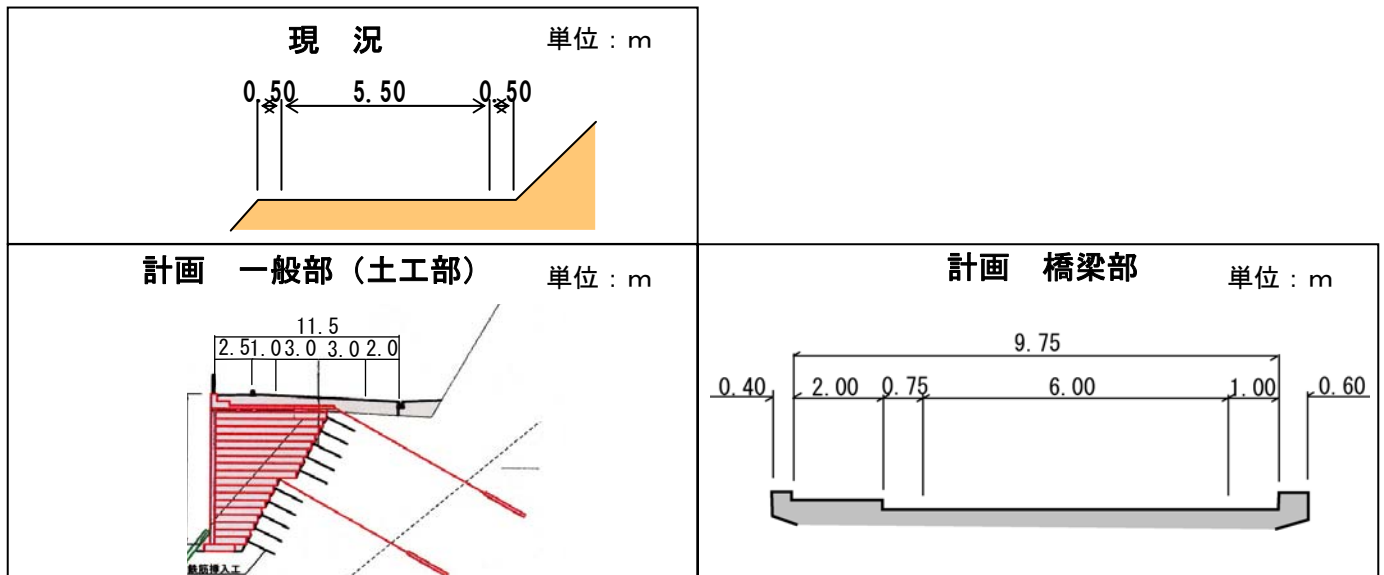
2) 事業の概要

- | | |
|---|---------------|
| ●事業名：小谷道路
<small>おたり どうろ</small> | ●延長：4.6km |
| ●起終点：(起)長野県北安曇郡小谷村大字北小谷字穴平
<small>きたあずみぐん おたりむら おおあざ きたおたり あざあなたいら</small>
(終)長野県北安曇郡小谷村大字北小谷字下平
<small>きたあずみぐん おたりむら おおあざ きたおたり あざしもたいら</small> | ●ルート承認：昭和61年度 |
| ●事業化：昭和63年度 | ●都市計画決定：一 |
| ●用地着手：平成元年度 | ●全体事業費：約225億円 |
| ●工事着手：平成元年度 | |

【路線図】



【横断図】



3) 事業の経緯

年 度	主な経緯
S56～S60	計画線調査
S61. 9. 27	ルート承認
S61～S62	実施調査（関東地方建設局長野国道工事事務所）
S63	事業着手（計画延長 5.7km）
H元	工事着手（関東地方建設局長野国道工事事務所）
H5	4.6kmを関東地方建設局長野工事事務所から北陸地方建設局高田工事事務所に引継、工事着手
H6. 11. 25	長野国道工事事務所担当区間 供用開始 L=1.1km
H9. 11. 25	しもてら しもたいら 下寺～下平 供用開始 L=2.3km
H12. 11. 21	すむら しもてら 須村～下寺 供用開始 L=0.95km
H14	事業再評価（継続）
H18. 11. 17	しんこうみょうざわばし 新光明沢橋 供用開始 L=0.2km

【路線図】



2. 事業の必要性・効果

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

a) 客観的評価指標

【一般国道（一次改築）】

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1) 事業の効率性	■便益が費用を上回っている。
	(2) 事業実施環境 (新規事業採択時)	■ルート確定済み
		□円滑な事業執行環境が整っている。
	(3) 事業実施環境 (新規着工準備採択時)	□都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している。

●事業の効果や必要性を評価するための指標

I. 活力	(1) 円滑な モビリティの確保	○現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		□現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
		□現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の上り踏切道の除却もしくは交通改善が期待される。
		■現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。
		□新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。
		□第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。
	(2) 物流効率化の支援	■重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。
		□農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。
		■現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。
	(3) 都市の再生	□都市再生プロジェクトを支援する事業である。
	(4) 国土・地域 ネットワークの 構築	□地域高規格道路の位置づけあり。
		■当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。
		□現道等における交通不能区間を解消する。
		■現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。
	(5) 個性ある地域の 形成	□日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。
		□鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。
		□拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。
		■主要な観光地へのアクセス向上が期待される。
		□新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。
II. 暮らし	(1) 歩行者・自転車の ための生活空間の 形成	□自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。
		□交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。
	(2) 無電柱化による 美しい町並みの 形成	□対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり。
		□市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。
	(3) 安全で安心できる くらしの確保	■二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。

Ⅲ. 安全	(1) 安全な生活環境の確保	☐ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。
		☐ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。
	(2) 災害への備え	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり。
		☐ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。
		■ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 ■ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。
Ⅳ. 環境	(1) 地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
	(2) 生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		☐ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。
		☐ その他、環境や景観上の効果が期待される。
Ⅴ. その他	他のプロジェクトとの関係	☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。
		☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている。
	その他	☐ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる。

※○印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

☐印の指標については定性的または定量的な記述により効果の有無を確認する。

※●、■は該当する指標を示す。

○再評価実施時点における評価指標該当項目

前提条件

- (1) 事業の効率性
 - B/C=1.2 (事業全体の費用対効果)
 - B/C=1.3 (残事業の費用対効果)

I. 活力

- (1) 円滑なモビリティの確保
 - ・バス路線の利便性向上、通年での信頼性向上が見込まれる。
(川尻BS～湯原BS 整備なし 約12分 → 整備あり 約10分 約2分短縮)
- (2) 物流効率化の支援
 - ・特定重要港湾(伏木富山港)へのアクセス向上が見込まれる。
(伏木富山港～松本IC 整備なし 約229分 → 整備あり 約227分 約2分短縮)
 - ・総重量25tの車両が通行できない区間(姫三橋^{ひめさんばし})を解消する。
- (4) 国土・地域ネットワークの構築
 - ・隣接した日常活動圏中心都市間(新潟県糸魚川市、長野県大町市間)を最短時間で連絡する路線を構成する。
(糸魚川市～大町市 整備なし 約85分 → 整備あり 約83分 約2分短縮)
 - ・大型車のすれ違い困難区間を解消する。
- (5) 個性ある地域の形成
 - ・主要な観光地(白馬五竜スキー場、糸魚川市海水浴場等)へのアクセス向上が期待される。
(約2分短縮)

II. 暮らし

- (3) 安全で安心できるくらしの確保
 - ・二次医療施設(市立大町総合病院：大町市)へのアクセス向上が見込まれる。(約2分短縮・搬送の確実性向上)

III. 安全

- (2) 災害への備え
 - ・長野県緊急輸送路ネットワークにおいて一次緊急輸送路として位置づけあり。
 - ・防災点検における要対策箇所が解消される。
(落石・崩壊：2箇所)
 - ・事前通行規制区間(通行注意：時間雨量20mm、連続雨量70mm、通行止め：時間雨量25mm、連続雨量100mm)の規制を緩和または解消、及び冬期通行障害を解消する。

IV. 環境

- (1) 地球環境の保全
 - ・自動車からのCO2排出量が削減される。
(整備なし 1,751 t-CO2 → 整備あり 1,134 t-CO2 617 t-CO2削減、削減率35.2%)
- (2) 生活環境の改善・保全
 - ・自動車からのNO2、SPM排出量が削減される。
(NO2削減率：44.4%)
(SPM削減率：37.5%)

I. 活力

(1) 円滑なモビリティの確保

● バス路線の利便性向上

○小谷村では、地域住民の通勤、通学等の重要な足として村営バスを運行している。特に、小学校の児童のほとんどが通学のためにバスを利用している。

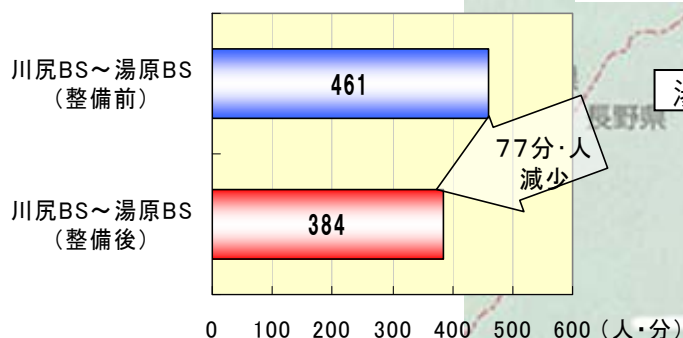
○当該路線は代替路がなく、JR大系線とともに地域の生活を支える重要な路線であるにもかかわらず、事前通行規制や冬期間の通行障害により定時性や信頼性に乏しい。

○さらに、平成18年豪雪では不通となった大系線の代替機能を果たした。

○小谷道路の整備により、小谷村営のバス の利便性が向上（約2分短縮）するとともに冬期における交通障害の解消により、バス路線の信頼性が向上する。

【バス路線図】

【バス利用者延べ利用時間（1日）グラフ】



【小谷村営バス】



当該事業区間
バス運行本数：10便/日
(5往復)
バス利用者数：38人/日



【大系タイムス 平成18年1月24日】



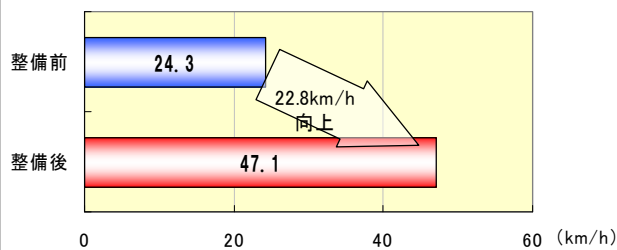
(2) 物流効率化の支援

● 特定重要港湾へのアクセス向上

- 当該路線は富山、石川方面から長野及び関東地方への重要な物流ルートの一つである。
- 平成14年度の富山・石川運送業者顧客満足度調査では、運送業者の約5割が関東方面への物資輸送の際に小谷道路を利用すると回答。
- 当該事業により、特定重要港湾伏木富山港へのアクセスが向上するとともに、当該事業による通年での交通の信頼性向上や、線形が改良されることによる通行時の快適性向上は、物流の効率化を支援する。

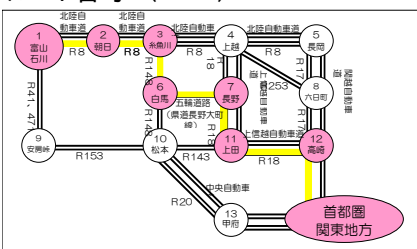


【整備前後の事業区間平均走行速度】

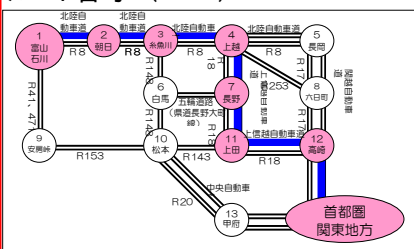


【富山・石川運送業者顧客満足度調査 (H14高田河川国道事務所)】

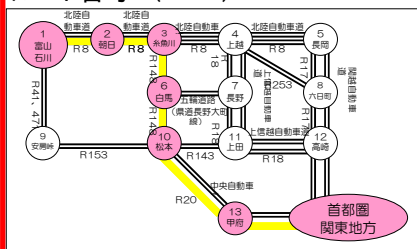
ルート番号1 (34.8%)



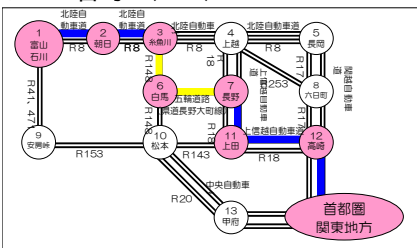
ルート番号2 (12.3%)



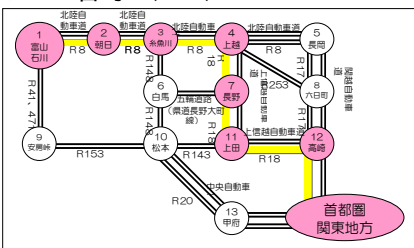
ルート番号3 (11.6%)



ルート番号4 (8.0%)



ルート番号5 (8.0%)



一般国道利用

高速自動車道利用

小谷道路通行は
ルート1・3・4
合計約5.4割

● 総重量25t車両の通行不能区間の解消

○総重量25t車両に対応していなかった2橋のうち、「光明沢橋」をバイパスする「新光明沢橋」をH18年度供用。

○当該事業により、残る総重量25t非対応橋梁「姫三橋」を解消、道路構造上の問題を解消し信頼性のある広域物流ネットワークを形成する。



姫三橋（橋長9.0m）



橋名	姫三橋
橋格	2等橋(昭和14年)
設計荷重	TL-9t
橋長	9.0m
総幅員	10.8m
竣工	昭和30年

橋名	光明沢橋
橋格	2等橋(昭和14年)
設計荷重	TL-9t
橋長	4.0m
総幅員	9.0m
竣工	昭和23年

「新光明沢橋」の供用により解消

【橋梁台帳 長野県大町建設事務所】



光明沢橋
橋長4m



新光明沢橋
橋長21m

(4) 国土・地域ネットワークの構築

●大型車のすれ違い困難区間の解消

- 当該事業区間には小曲線半径のカーブが2箇所存在しており、大型車は路肩や対向車線を利用して走行したり、すれ違い時には一方の車両がカーブ手前で待機しなければならない。
- 当該区間における大型車の交通量は年々増加しており、平成17年には平成2年の約2.2倍となっている。また、平成17年の大型車混入率は43.7%と高い値を示している。
- 当該事業により、これらの道路幾何構造上の問題箇所を回避、解消し、より安全で円滑な交通の確保を図る。

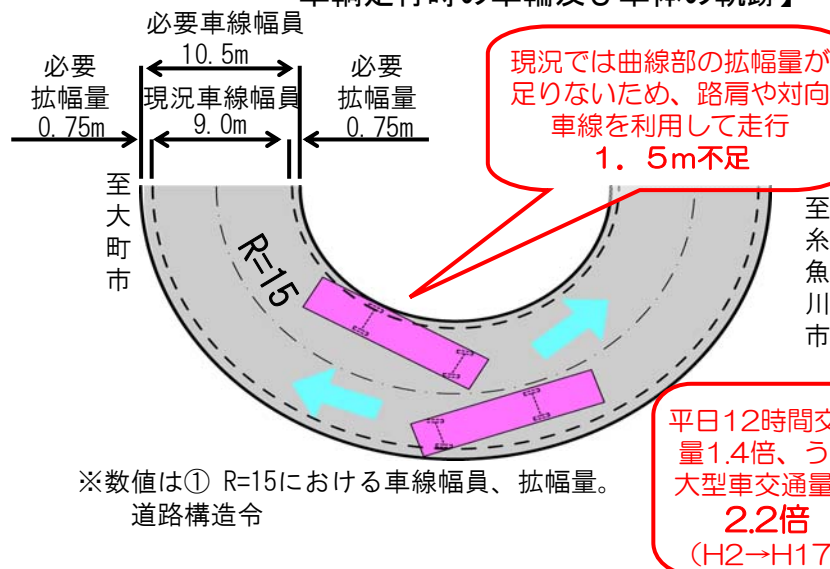


【写真1：大型車が対向車線を利用して走行】

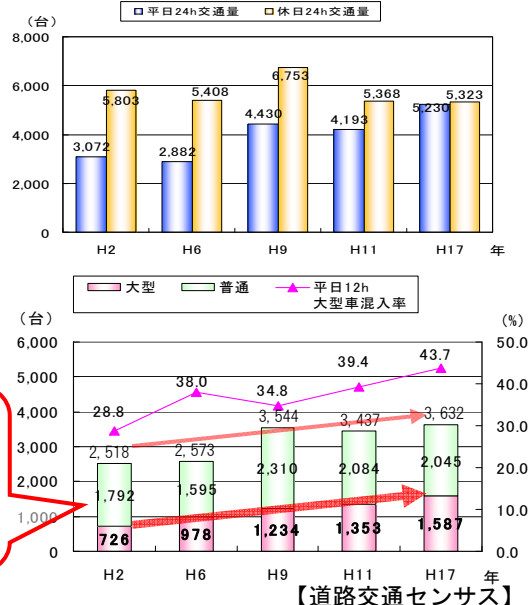


【写真2：大型車同士のすれ違い時に
いずれか一方がカーブ手前で待機】

【小曲線半径箇所における 車両走行時の車輪及び車体の軌跡】



【交通量・大型車混入率経年変化】



【平成13年度 小谷道路（外沢～光明地区）予備修正設計業務委託報告書
線形比較平面図（スケールアップによる）】

(5) 個性ある地域の形成

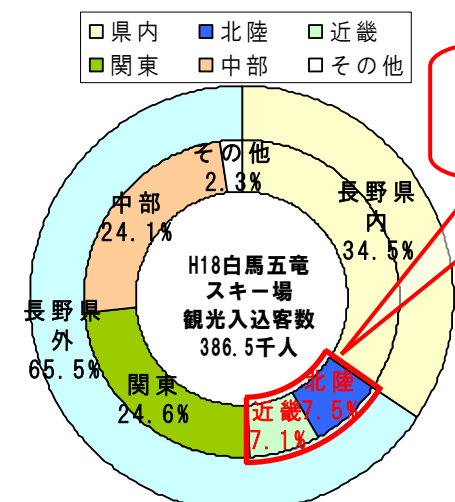
●主要な観光地へのアクセス向上

- 小谷村周辺には多くの観光地が存在しており、特に、小谷村・白馬村のスキー場、糸魚川市の海水浴場や産業観光施設が主要な観光拠点となっている。
- 小谷村の近隣スキー場で最多観光入込客数を誇る白馬五竜スキー場では、約15%が小谷道路を通行してくると考えられる北陸、関西方面からの観光客である。
- また、糸魚川市海水浴場では、長野県など中部地方からの入込客数が約53%となっている。このほぼ全数が小谷道路を通行すると考えられ、その数は178.9千人にのぼる。
- 当該事業区間を整備することにより、観光地間の連携や、広域的な観光ルートのアクセス、及び回遊性の向上が期待できる。

【長野県主要観光地入込客数（各町村資料）】

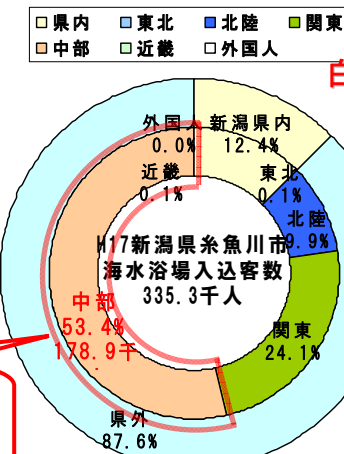
市町村名	観光地名	利用者数	内スキー客数	備考
小谷村	柵池高原	521.0	346.0	柵池スキー場
"	白馬乗鞍	117.9	59.0	白馬乗鞍スキー場
"	白馬コルチナ	210.1	99.5	白馬コルチナスキー場
"	小谷温泉	58.3		
"	姫川温泉	17.2		
白馬村	白馬山麓	2,583.7	53.7	さのさかスキー場
			386.5	白馬五竜スキー場
			135.5	Hakuba47スキー場
			348.6	白馬八方尾根スキー場
			155.2	白馬岩岳スキー場
			4.2	白馬嶺方スキー場
			9.8	白馬ハイランドスキー場
"	白馬連峰	42.4		山小屋利用者
大町市	黒部ダム	1,037.2		

【白馬五竜スキー場駐車場ナンバー調査結果による出発方面割合】



【駐車場ナンバー調査（H18.12.10、H19.2.3）白馬五竜スキー場資料】

【糸魚川市海水浴客出発方面割合】



【H17新潟県観光動態の概要】



Ⅱ. 暮らし

(3) 安全で安心できるくらしの確保

●二次医療施設へのアクセス向上

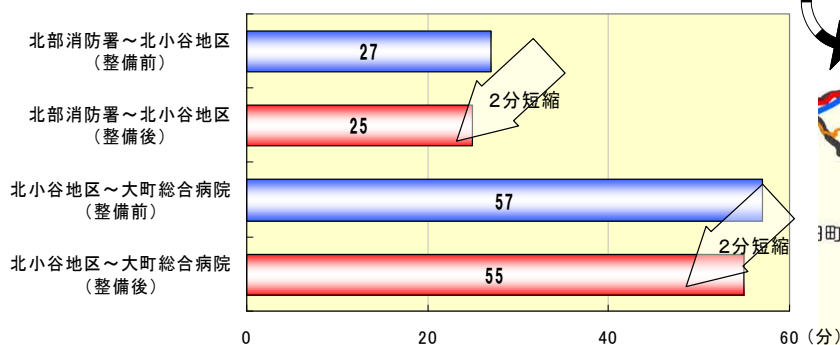
○北小谷地区の最寄りの消防署は白馬村の北部消防署であり、北小谷地区へは従来27分程度の時間を要していた。

○小谷村からの救急患者の搬送先の約65%は大町市の大町総合病院であり、過去5年間で661人が搬送され、そのうち159人（約24%）が重症以上の患者であった。

○当該事業により、北部消防署から北小谷地区へのアクセスが向上（約2分短縮）する。
（北小谷地区から大町総合病院への搬送も約2分短縮、往復で約4分の短縮が見込める）

○また、冬期通行障害の解消等による搬送の確実性の向上が期待される。

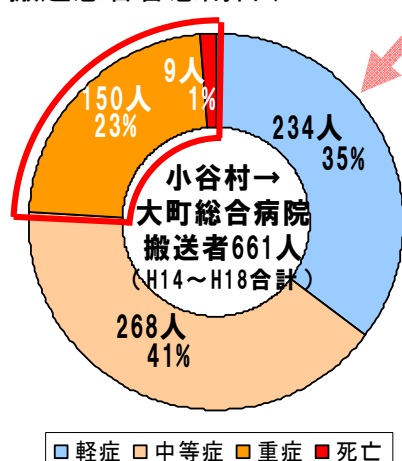
【北部消防署～北小谷地区
北小谷地区～大町総合病院所要時間グラフ】



【小谷村救急患者搬送実績 (H14～H18)】

名 称	搬送人数					合計	割合
	H14	H15	H16	H17	H18		
第三次救急医療施設	0	3	9	2	7	21	2%
第二次救急医療施設							
安曇総合病院	25	23	19	21	21	109	11%
安曇野赤十字病院	2	0	1	8	2	13	1%
糸魚川総合病院	1	3	2	0	1	7	1%
大町総合病院	112	124	158	137	130	661	65%
姫川病院	2	0	5	0	0	7	1%
その他	0	1	1	0	2	4	0%
第一次救急医療施設	59	48	32	26	26	191	19%
合 計	201	202	227	194	189	1013	100%

【小谷村から大町総合病院への
搬送患者容態割合 (H14～H18)】

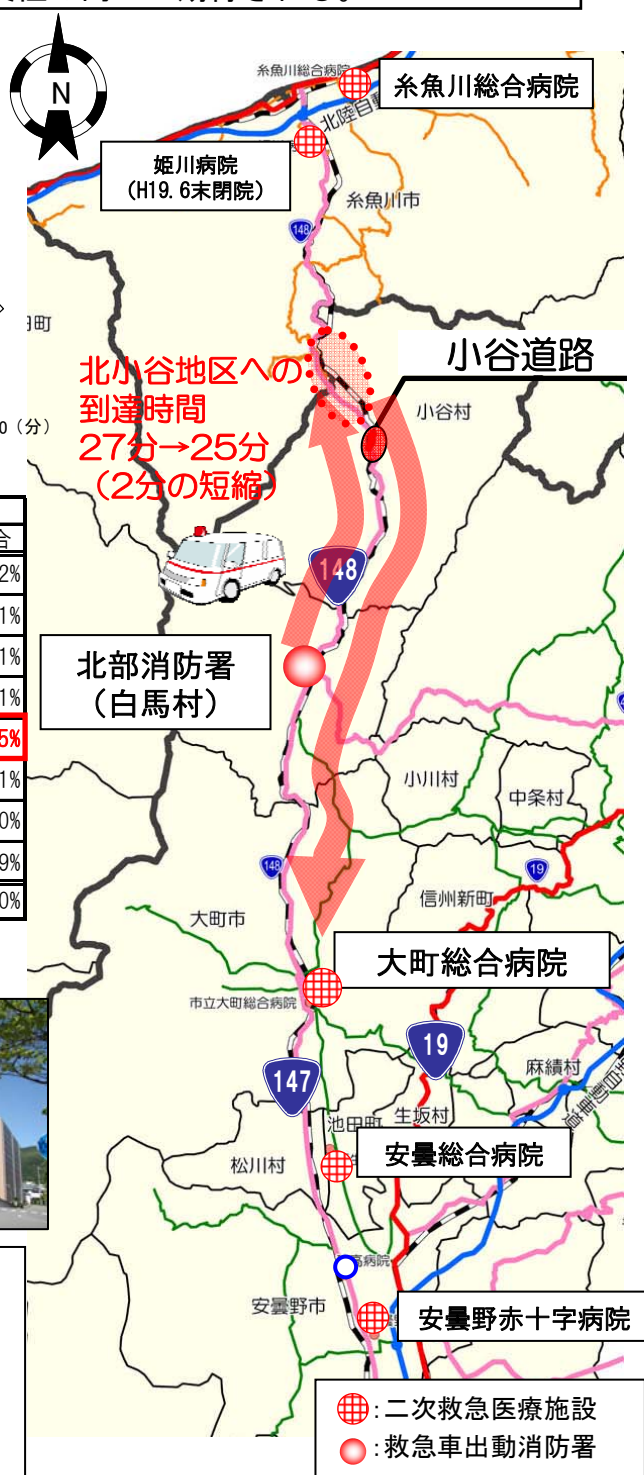


【大町総合病院】



【診療科目】

- 内科
- 小児科
- 外科
- 整形外科
- 脳神経外科
- 形成外科
- 皮膚科
- 泌尿器科
- 産婦人科
- 眼科
- 耳鼻咽喉科
- 麻酔科



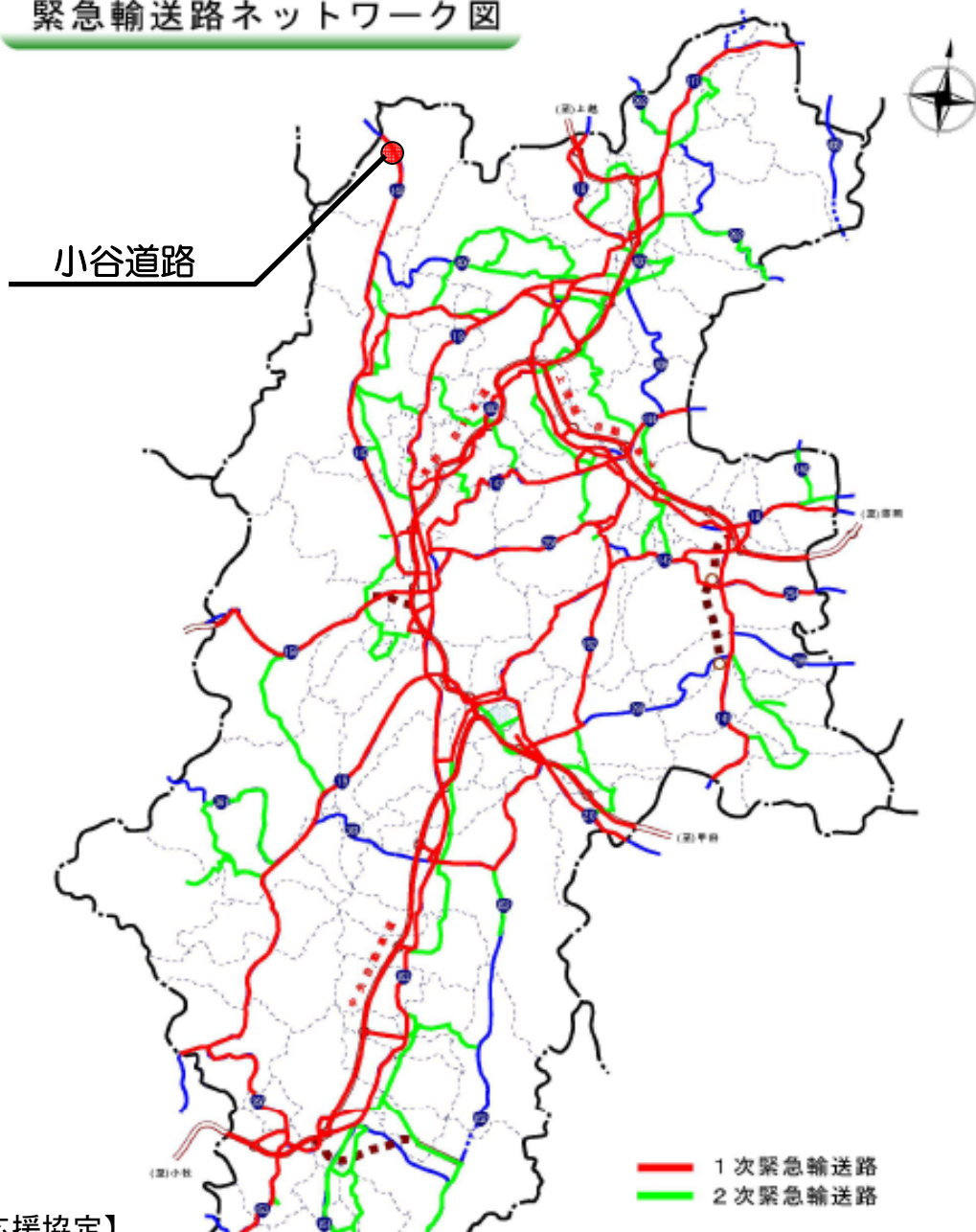
Ⅲ. 安全

(2) 災害への備え

●緊急輸送道路の位置づけ

- 当該路線は、長野県地域防災計画で一次緊急輸送路として位置づけられている。
- 当該事業により緊急通行確保路線ネットワークとしての更なる強化、信頼性の向上が期待できる。
- また、当該地区は富山県朝日町、新潟県糸魚川市と災害・火災発生時救急業務の相互応援協定を結んでおり、これらの応援態勢を支援する機能も担う。

緊急輸送路ネットワーク図

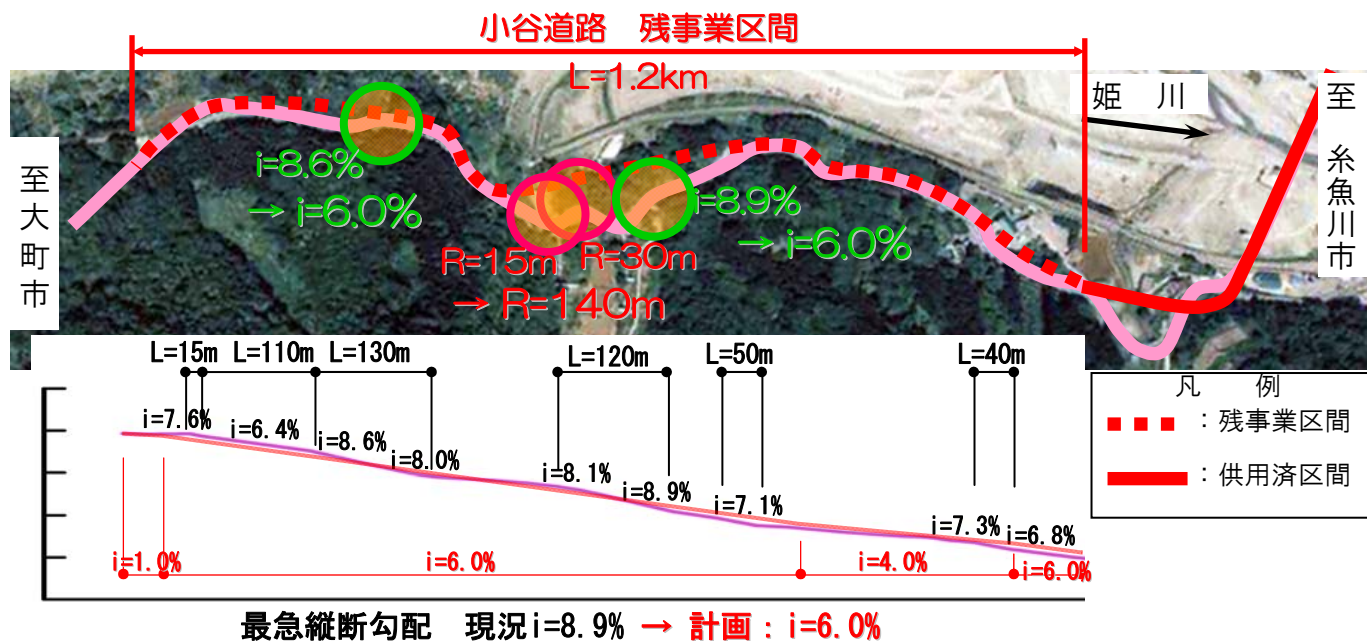


【緊急時の相互応援協定】

適用年次	協定先	内容
平成 8 年 2 月 14 日	長野県内17常備消防本部	県内の常備消防機関が大規模又は特殊な災害の発生によって、広域的な消防相互の応援体制を確立することを目的としたもの。
昭和60年 6 月 1 日	新潟県糸魚川地域行政組合	火災防ぎよ、救急業務、その他必要と認める事項。
昭和61年 7 月 16 日	富山県朝日町消防本部	火災等の災害発生地が遠隔で応援出動を必要とするもの。
平成12年 4 月 1 日	長野市	北安曇郡八坂村国道19号上及びその沿線に発生した救急業務について応援出動を必要とするもの。

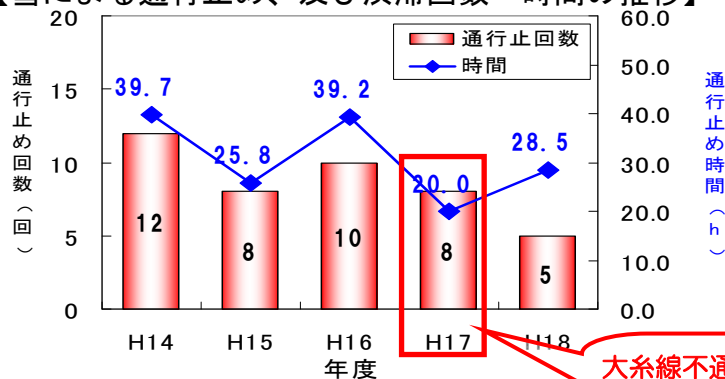
●冬期通行障害の解消

- 平成18年の豪雪によるJR大系線全線運休時（1/13～3/9、54日間）には、当該路線においてバスによる代替運転を行い、地域の足の確保に大きく寄与した。
- しかしながら当該事業区間では、冬期間、劣悪な幾何構造に起因する大型車の登坂不能やスリップによる事故や渋滞が頻発しており、交通の信頼性は決して高くない。
- 当該事業による冬期間の通行障害の解消により、一年を通じての物流、生活道路としての信頼性の向上が期待される。



【平成13年度 小谷道路（外沢～光明地区）予備修正設計業務委託報告書 線形比較平面図（スケールアップによる）
 平成14年度 小谷道路（外沢～光明地区）実施設計業務委託報告書】

【雪による通行止め、及び渋滞回数・時間の推移】



大系線不通期間中
 通行止め回数：2回
 延べ通行止め時間：2.5時間



【降雪による大型車のスリップ事故
 通行止め（渋滞）写真】



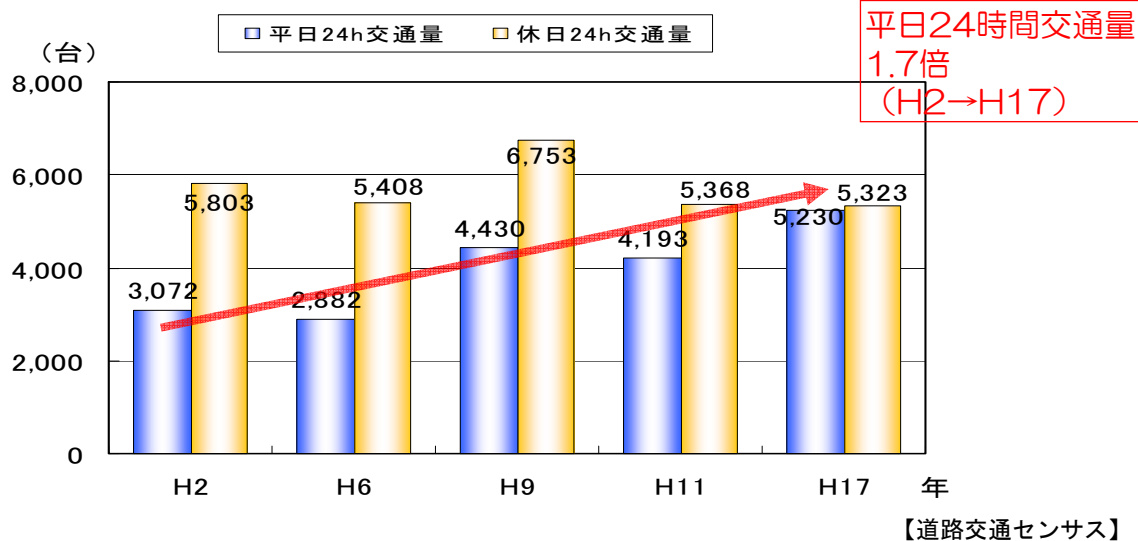
【新潟日報 平成18年3月9日】

b) その他事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

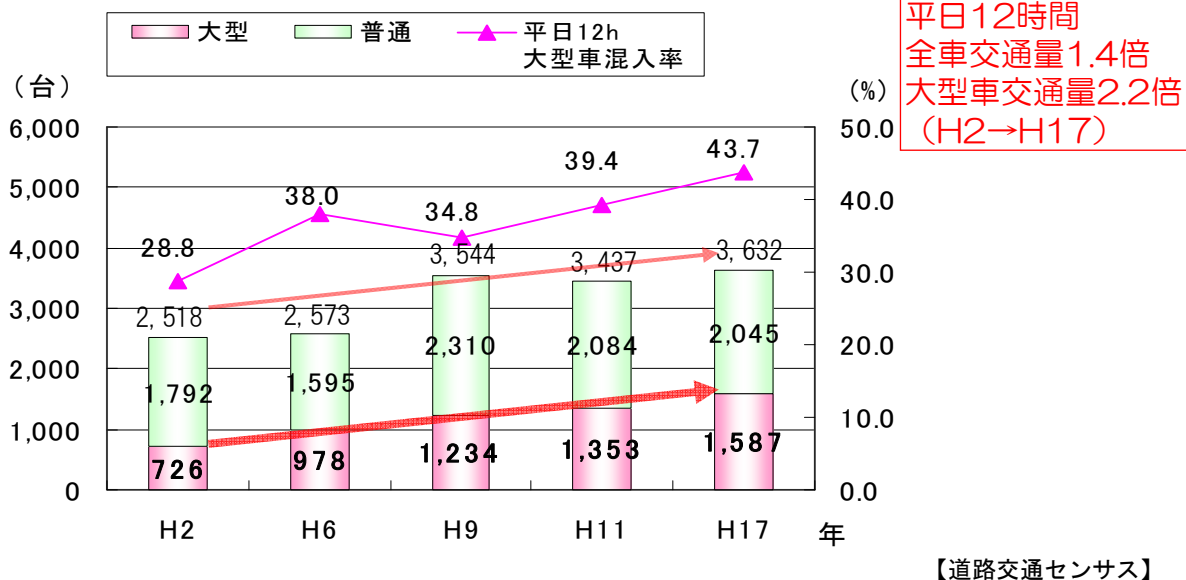
① 交通量の変化

- 当該事業区間の平日交通量は増加傾向にあり、特に大型車交通量の増加が著しい。
- 大型車交通量は今後も増加が見込まれ、それに伴い冬期登坂不能車の増加、大型車同士のすれ違い頻度の増加による速度低下などが懸念される。
- 当該事業により、通行車両の通年における安全で円滑な走行の実現を図る。

【平日休日別24時間交通量の推移】



【車種2分類平日12時間交通量・大型車混入率の推移】



2) 事業の投資効果

○便益算定根拠（既供用区間を除く区間を対象）

<走行時間短縮便益>

- ・当該事業により1日約6,000台の車に効果が発現し、年間約3億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約56億円と算出。

【走行時間短縮便益】

＝整備前総走行時間費用－整備後総走行時間費用

＝340,246,198（円/年）

総走行時間費用＝ $\sum \sum$ [路線別車種別交通量（台/日）×路線別走行時間（分）
×車種別時間価値原単位（円/台・分）] ×365（日/年）

割引率等を考慮
↓
約56億円

（円/台・分）

車種	時間価値原単位
乗用車	62.86
バス	519.74
乗用車類	72.45
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

<走行経費減少便益>

- ・当該事業により1日約6,000台の車に効果が発現し、年間約0.2億円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約3億円と算出。

【走行経費減少便益】

＝整備前総走行経費－整備後総走行経費

＝18,747,176（円/年）

総走行経費＝ $\sum \sum$ [路線別車種別交通量（台/日）×路線別延長（km）
×車種別走行経費原単位（円/台・km）] ×365（日/年）

割引率等を考慮
↓
約3億円

走行経費原単位：一般道(山地)

（円/台・km）

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	21.60	65.64	22.52	27.32	53.94
10	15.26	54.74	16.09	24.63	44.29
15	13.06	50.64	13.85	23.55	40.06
20	11.90	48.30	12.66	22.89	37.31
25	11.17	46.71	11.92	22.43	35.23
30	10.67	45.53	11.40	22.07	33.58
35	10.30	44.64	11.02	21.79	32.23
40	10.18	44.25	10.89	21.64	31.54
45	10.11	43.98	10.82	21.54	31.02
50	10.08	43.84	10.79	21.48	30.69
55	10.09	43.83	10.80	21.46	30.54
60	10.15	43.93	10.86	21.47	30.58

<交通事故減少便益>

- ・当該事業により平均事故件数が年間約0.2件減少し、年間約1百万円の便益が発生。
- ・これに、費用便益分析マニュアルより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約12百万円と算出。

【交通事故減少便益】

＝整備前の交通事故による社会的損失－整備後の事故による社会的損失

＝1,176,000（円/年）

交通事故による社会的損失＝ $\sum \sum$ 〔路線別平均事故件数（件／年）
×人身事故1件当たり損失額（円／件）〕



約12百万円

人身事故1件当たり損失額 (千円)

道路・沿道区分			人身事故1件当り損失額	
			単路	交差点
一般道路	DID	2車線	5,779	5,778
		4車線以上	5,714	
	その他市街地部	2車線	6,486	6,188
		4車線以上	6,160	
	非市街地部	2車線	7,546	6,572
		4車線以上	6,381	
高速道路			7,588	—

○費用便益（既供用区間を除く区間を対象）

- ・基準年における費用及び便益の現在価値

現在価値算出のための割引率：4%

基準年次：平成19年

検討年数：40年

<便益>	基準年における			
	現在価値	走行時間 短縮便益	走行費用 減少便益	交通事故 減少便益
	59億円 (59億円)	56億円 (56億円)	3億円 (3億円)	0億円 (0億円)

<費用>	基準年における		
	現在価値	事業費	維持管理費
	49億円 (45億円)	49億円 (45億円)	0億円 (0億円)

<費用便益効果分析結果>

費用便益費 (C B R)
$B/C=1.2$ (1.3)

注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3. ()：残事業費に対する費用便益比

3) 事業の進捗状況

○進捗状況

平成18年度末現在

	全体	執行済額	進捗率	残事業費
事業費	225.0億円	167.4億円	74.4%	57.6億円
うち用地費・補償費	2.9億円	2.6億円	89.6%	0.3億円

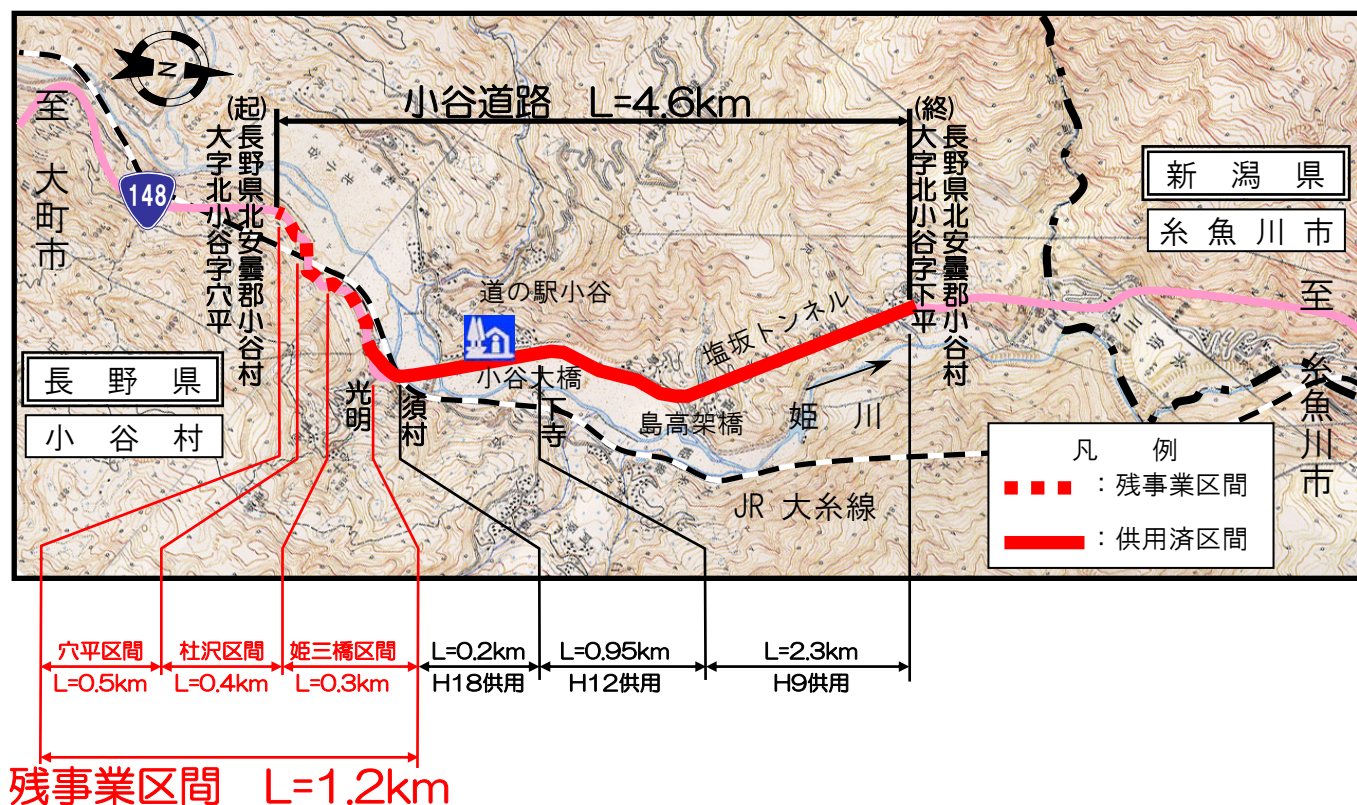
○残事業の内容

- ・ 小谷村大字北小谷字穴平（事業区間起点）～同村大字北小谷字光明（L=1.2km）の工事

3. 事業の進捗の見込み

○今後の事業の見通し等

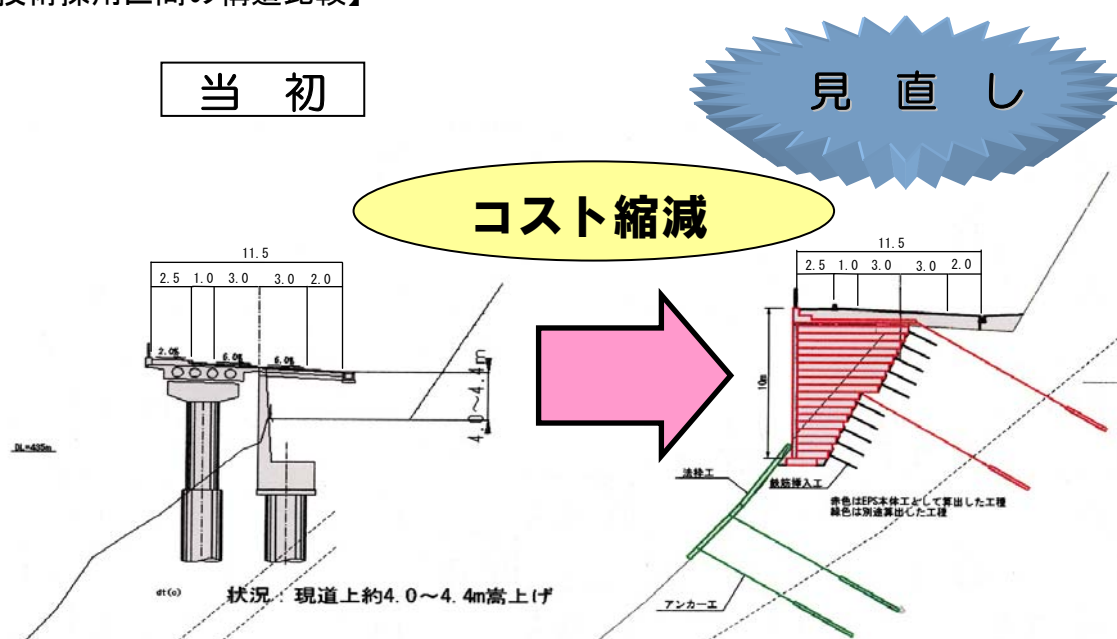
- ・ 用地買収は平成19年度で全区間完了する予定。
- ・ 平成20年代中期の完成供用を目指して事業を推進する。



4. コスト縮減や代替案の可能性

- ・計画路線は地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などを勘案して決定したものであり、地元や関係機関等との協議によって了解が得られたものである。本事業区間前後の長野県及び新潟県施工の事業が完成しており、既に平成18年までに3.4kmを供用し残すところ小谷村大字北小谷字穴平～同光明間、延長1.2kmの改良のみである。特に用地買収は、詳細な協議の結果、了解を得て実施されたものであり、現在、約9割が完了しており、平成19年度内に全事業区間において完了する予定である。
- ・施工にあたっては、新技術（軽量盛土工法等）、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、プレキャストの積極的な活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装、路盤工の施工により、建設コスト縮減に一層努める。

【新技術採用区間の構造比較】



【H14年度小谷道路（外沢～光明地区）予備設計技術検討委員会 委員会報告書】

5. その他

1) 地方公共団体等の意見

- ・平成10～18年「小谷道路の早期整備要望」
 - 国道148号整備促進期成同盟会（糸魚川市、小谷村、大町市、白馬村）
 - 小谷村

6. 対応方針(原案)

①事業の必要性等に関する視点

- ・一般国道148号は、長野県大町市を起点とし、新潟県糸魚川市に至る延長73kmの道路で、長野県の観光の玄関口に位置し、関西方面をはじめ日本海沿岸都市から長野県北西部への唯一の観光ルートとして位置づけられている。
- ・当該路線は、沿道の山間町村にとって地域の中心都市である大町市に連絡する唯一の生活道路であり、一次緊急輸送路に位置づけられているにもかかわらず、当該事業区間に代表される劣悪な道路構造に起因する大型車のすれ違い困難区間や事前通行規制区間、冬期の通行障害区間などが存在している。
- ・小谷道路は、円滑で信頼性の高い交通の確保、当該区間が位置する小谷村付近の地域の活性化、さらには物流効率化の支援のためにも早期整備が必要である。

②事業の進捗の見込みの視点

- ・用地買収は平成19年度で全区間完了する予定であり、平成20年代中期の全線完成供用を目指して事業を推進している。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・計画路線は地形、土地利用状況、主要幹線道路等との接続などを勘案して決定したものであり、地元や関係機関等との協議によって了解が得られたものである。本事業区間前後の長野県及び新潟県施工の事業が完成しており、既に平成18年までに3.4kmを供用し残すところ小谷村大字北小谷字穴平～同光明間、延長1.2kmの改良のみである。特に用地買収は、詳細な協議の結果、了解を得て実施されたものであり、現在、約9割が完了しており、平成19年度内に全事業区間において完了する予定である。
- ・施工にあたっては、新技術（軽量盛土工法等）、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、プレキャストの積極的な活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装、路盤工の施工により、建設コスト縮減に一層努める。

○対応方針(原案)

対応方針(原案)

事業継続

(理由)

- ・小谷道路は、大型車すれ違い困難区間や事前通行規制区間、冬期通行障害区間を解消し、円滑で信頼性の高い交通を確保するとともに、地域の活性化や物流効率化の支援等、期待される効果は大きい。
- ・また、事業全体の費用便益比は1.2（残事業に対する費用便益比は1.3）となり、投資効率性は確保されている。
- ・平成20年代の全線完成供用を目指して事業を推進しており、事業効果を発現するためには事業継続が妥当である。