

令和7年度 公共事業 事後評価

令和元年度完了

道路改築事業 一般国道406号 村山橋



長野市側から須坂市側を望む

長野県 建設部

事業の概要

事業計画時の課題・背景及び事業経緯

- ◆（国）406号は大町市を起点とし、人口集中地域である長野市街地や須高地域を経由し群馬県高崎市に至る主要な幹線道路であり、地域の生活や産業、観光を支える重要な路線である。
- ◆ 大正15年に架設された村山橋は老朽化の進んでおり、かつ幅員の狭い2車線道路と橋詰部の踏切の存在のため慢性的な渋滞が発生している状況にあった。
- ◆ 本橋梁の架替に合わせ4車線化することで安全で円滑な通行を確保すべく平成2年から事業に着手した。
- ◆ 平成20年12月に4車線化が完了、平成21年11月には鉄道部も供用開始した。
- ◆ 平成21年度～令和元年度にかけて旧橋の撤去、取付道路及び調整池の整備を行った。

事業目的

老朽化が進み、慢性的な渋滞が発生していることから、橋梁の架替と合わせた4車線化により安全で円滑な交通を確保することを目的とした事業である。

【事業実施前の道路状況】



すれ違い困難な状況



大正15年完成当時



旧橋の渋滞状況



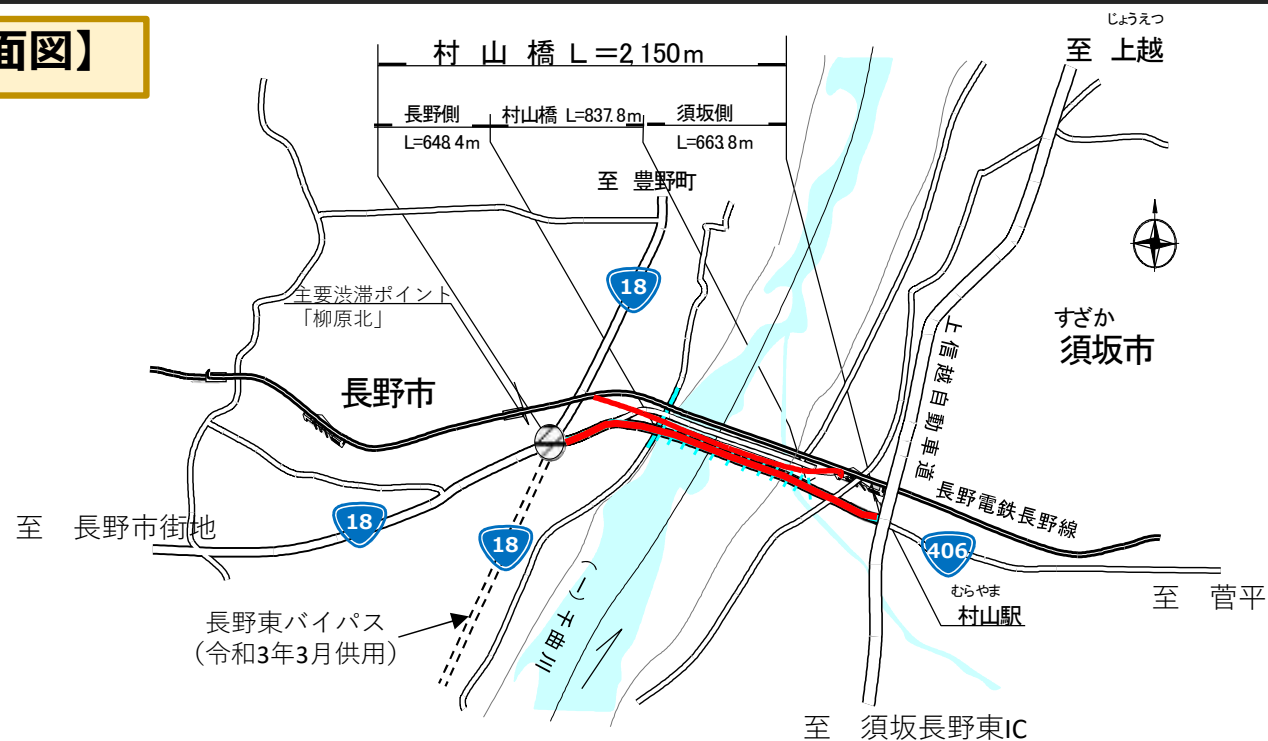
千曲川出水時の状況

事業の概要

【位置図】



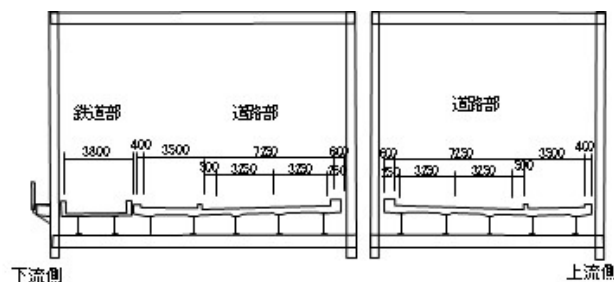
【平面図】



【全体計画】

延長 : 2,150m
 幅員 : (全幅) 25.0m
 (車道) 13.0m
 事業期間 : 平成2年度～令和元年度
 全体事業費 : 246億8,059万円

【標準横断図】

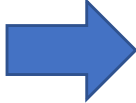


【事業完了後の道路状況】



事業概要の変更経緯

事業概要の変更経緯

	当初計画 (H2新規評価時)		最終実績 (R元年完了時)
事業期間	H2～H22年度		H2～R元年度
総事業費	215億円		246億8,059万円
費用対効果	B/C = 1.7		B/C = 1.2
事業概要	道路築造工 延長 2,150m 幅員 (全幅) 25.0m (車道) 13.0m		道路築造工 延長 2,150m 幅員 (全幅) 25.0m (車道) 13.0m

変更理由（事業期間の延長、総事業費の増）

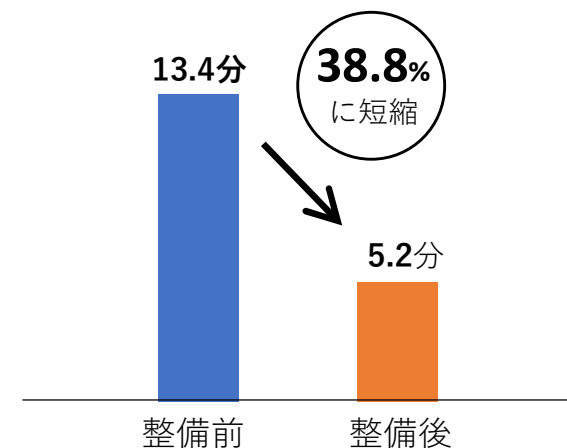
- ◆ 平成初期に想定した事業費に対し、事業の長期化及び物価上昇に伴い建設資材、労務費が高騰した。
- ◆ 橋台、橋脚の基礎を設置する支持層が想定より深く、構造物の規模が大きくなったことによる事業費の増、事業期間の延長。
- ◆ 工事中の洪水により、橋梁架設のための仮設工事費が増となった。

① 事業効果の発現状況（直接的効果）

渋滞の解消（走行時間短縮）

- 整備区間（柳原北交差点～村山町交差点）通過時の所要時間が約8分短縮した。

走行時間の短縮



安全性向上

- 4車線化により、整備区間内の人身事故件数が半減した。

整備区間内における人身事故件数

整備前 **23**件
(H15～H19)



整備後 **11**件
(R1～R5)

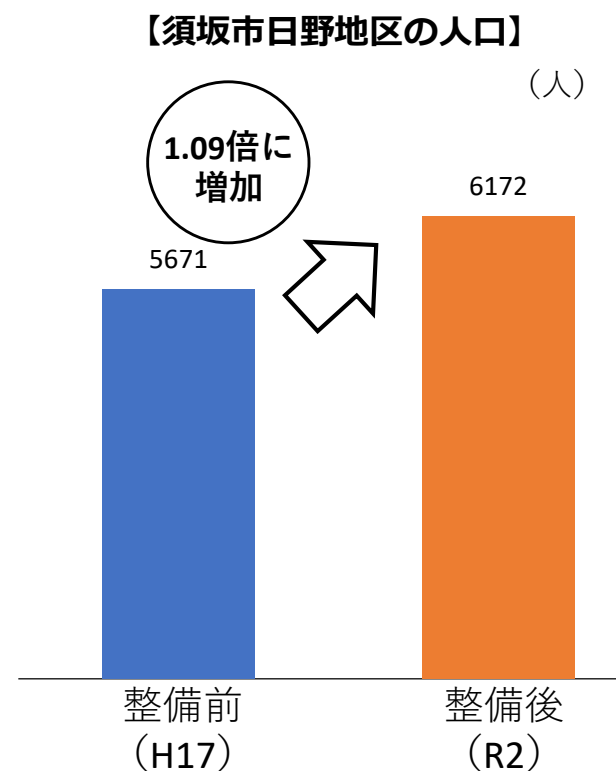
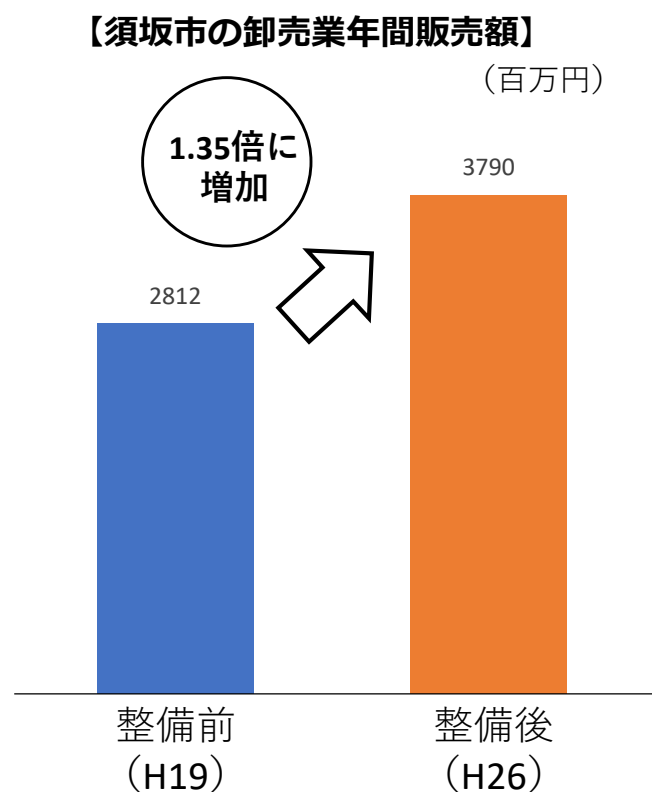


整備前の踏切交差点

① 事業効果の発現状況（間接的効果）

アクセス性向上による地域の活性化や経済効果

- アクセス性が向上したことにより、利便性や生活環境が良好となり村山橋周辺の人口増加に寄与。
- 須坂市街地やIC等へのアクセス性が向上したことにより物流が活性化するなど 地域の経済効果に寄与。



② 事業実施に伴う自然環境・生活環境等の変化

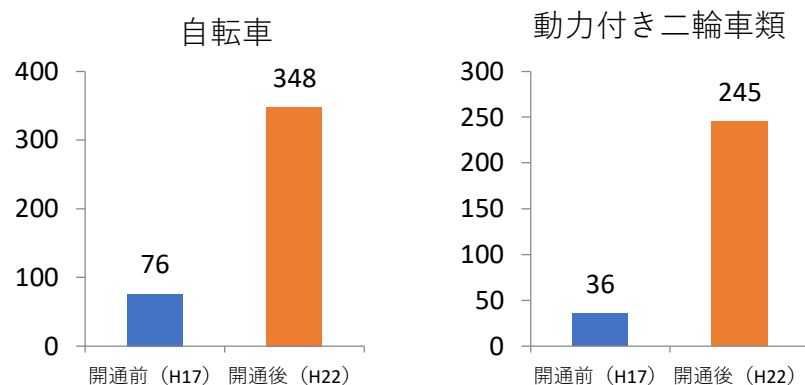
頻発する自然災害への安全性向上

- 橋梁桁下の河川水位に対する余裕高を確保することにより、近年頻発する豪雨等による自然災害への安全性が向上した。



自転車等交通手段の増加による生活環境の向上

- 4車線化により自転車や動力付き二輪車類の通行時の安全性が確保され、これらを通勤・通学時などの交通手段とすることができるようになった。



交通量（台/12h）の変化



整備後の交通状況

③ 施設の維持管理状況

- 道路パトロールを毎週1回行っており、良好な状態の確保に努めている。
- 道路の線形改良により見通しが良くなり、また拡幅されたことにより通行を確保したままの除雪が可能となったため、冬期間の道路の安全性、速達性が向上した。
- 年1回、交通安全環境施設協会が主体となり、地域の業者による道路標識・反射鏡の清掃ボランティアが行われている。
- 5年毎に橋梁の定期点検を実施している。



道路パトロール



除雪（改良後）

④ 地域住民等の評価

- ◆ 通勤時間が大幅に短縮され、社員・教職員の多くが通勤ルートとして使用するようになった（長野市、須坂市住民）
- ◆ 緊急走行で、車両が止まったまま動けないことが無くなり、搬送時間が短縮された（長野市医療関係者）
- ◆ 通勤時間のムラが解消された(特に降雪時)（長野市、須坂市住民）
- ◆ 以前は自転車で恐怖を感じたが、快適に通行できるようになった（長野市、須坂市住民）
- ◆ 自転車で通行時の時、景色を見る余裕ができた（長野市、須坂市住民）
- ◆ 大型車・自動車・自転車などの混在が無くなり、安心して通行できるようになった（長野市、須坂市住民）
- ◆ 緊急搬送時、伸縮装置による振動や減速が無くなり、患者の負担が軽減できた（長野市医療関係者）
- ◆ 伸縮装置による段差が無くなり、スムーズに通行できるようになった（長野市、須坂市住民）
- ◆ 自転車通学がしやすくなり、長野市内からの須坂市内の高校を志望しやすくなった（長野市住民）
- ◆ 子供を連れて長野市へ遊びに行く回数が増えた（須坂市住民）
- ◆ ポケットパークで子供と電車を見たりして楽しむことができる（須坂市住民）



事後評価結果

総合評価

評価項目	評価	評点	評価指標
① 事業効果の発現状況（直接的効果、間接的効果）	A	70点	A：目的を超えた達成【70点】 B：目的を達成【55点】 C：目的を概ね達成【40点】
② 事業実施に伴う自然環境・生活環境等の変化	A	10点	A：計画時よりも環境がよくなった【10点】 B：大きな影響なし【5点】 C：影響が大きい【0点】
③ 施設の維持管理状況	B	5点	A：地域の人たちも参加し適切に実施【10点】 B：施設管理者が適切に実施【5点】 C：やや不十分【0点】 D：不適切【0点】
④ 地域住民等の評価	A	10点	A：評価が高い【10点】 B：中程度の評価【5点】 C：評価が低い【0点】
総合評価	A	95点	A：75点以上 C：49点以下 B：74点～50点

改善措置の必要性

特になし

今後の取組及び同種事業への活用と課題

本事業は平成初期に事業着手したもので、事業の長期化に伴い資材価格、人件費が高騰し、事業費が大きくなった。また、異常出水により仮設が流され、工期延長、事業費増となったことから、事業費増や異常出水を予見しておくことが望ましい。

事後評価結果

【建設部公共事業評価委員会の意見】

道路整備により、安全で円滑な交通の確保や慢性的な渋滞の解消など一定の効果があり、長野市街地と須高地域を結ぶ幹線道路としての効果を発揮していることから、事業の目的を達成しており、地元住民からの評価も高いため総合評価Aが妥当と判断する。

【長野県公共事業評価委員会の意見】

建設部公共事業評価委員会の意見を妥当と判断する。

県の評価案

A

評価監視委員会意見

妥当

評価の決定

A