

(様式2) 新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		道路改築事業		路河川名等		(主)中津川南木曾線		
事業毎の通番		1	市町村名	南木曾町	箇所名(ふりがな)	妻籠(つまご)		
事業概要	事業目的	当路線は、南木曾町妻籠宿と岐阜県中津川市馬籠宿を結ぶ主要な観光道路であり、旧中山道及びその近接域を通っている。早春から晩秋までの観光シーズンは多くの大型観光バスが行き交っているが、局所的に車道が狭く、線形が悪い箇所があり、車両及び歩行者の安全かつ円滑な交通に支障がある状態である。また、今後は中央自動車道神坂PAにスマートICが設置されるため、スマートIC供用後は大幅な交通量の増加が見込まれる。本事業により、観光道路としての安全で円滑な交通の確保を図る。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保		事業実施の根拠法令等	道路法			
	関連する事業、計画等	長野県総合5か年計画、地域戦略推進型向上事業、南木曾町総合計画						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量 900台/日						
	着手年度	2019(平成31年度)	事業期間	3年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
完成年度(見込み)	2021(平成33年度)	費用対効果	1.1		国庫	その他	県債	一般財源
全体事業内容(主な工種)	道路築造工 L=1,000m、W=6.0(7.5)m			700,000	350,000		315,000	35,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)							
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進 観光振興						
評価の視点	必要性	○代替道路の有無：国道19号が迂回路となる ○交通結節点アクセス：中央自動車道(仮称)神坂SICへの1次アクセス道路 ○観光地アクセス：観光地に通じる道路(妻籠宿、馬籠宿) ○地域の活性化：妻籠宿と馬籠宿をつなぐ道路					評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：地域戦略推進型向上事業、南木曾町総合計画 ○緊急輸送道路の路線指定：避難路となる経路 ○地域指定：南海トラフ地震防災対策推進地域及び積雪地域に指定					評価	B
	効率性	○費用便益比(B/C)：1.1 ○事業期間：3年(H31~H33) ○工法等の比較検討：法面構造(法勾配の検討) ○他事業との連携：(仮称)神坂SIC整備、地域戦略推進型向上事業					評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：5か年以内の事故なし ○道路環境改善：雪崩、落石等の危険箇所指定はないが安全を向上させる ○歩道整備：歩道未整備区間に歩道を整備 ○道路構造：現況幅員5.5m未満					評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取り組み：中津川南木曾県際道路改修促進協議会から、毎年建設部長へ要望がある。 ○地域の合意形成：合意形成が図られている ○住民との協働：地元関係者により草刈り等が実施されている					評価	A
	所管課意見	当路線は主要な観光道路であり、大型観光バスの通行量が多いが、当該箇所は幅員が狭く、線形が悪いため、安全かつ円滑な交通に支障をきたしている。また、中央自動車道神坂PAにスマートICが設置されるため、スマートIC供用後は大幅な交通量の増加が見込まれるため、早期の整備が必要である。				採択状況	○	総合評価
技術管理室意見	所管課の意見を適当と認める。							

**位置図**

**平面図** 至妻籠宿、(国)19号

**標準横断面図**

**①**

現況W=4.0m

至妻籠、国道19号

**②**

現況W=5.0m

至妻籠宿、国道19号

**事業概要説明図表**

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は、南木曾町妻籠宿と岐阜県中津川市馬籠宿を結ぶ主要な観光道路であり、旧中山道及びその近接域を通っている。早春から晩秋までの観光シーズンは多くの大型観光バスが行き交っているが、局所的に車道が狭く、線形が悪い箇所があり、車両及び歩行者の安全かつ円滑な交通に支障がある状態である。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	南木曾町妻籠宿と岐阜県中津川市馬籠宿を結ぶ主要な観光道路であり、旧中山道及びその近接域を通っている。中山道を歩く観光客や多くの大型観光バスが行き交っている。また、今後は中央自動車道神坂PAにスマートICが設置されるため、スマートIC供用後は大幅な交通量の増加が見込まれる。このため、狭路箇所の拡幅改良及び危険箇所の解消が求められている。
③事業説明等の経緯	H29.11.16 南木曾町 事業目的について合意形成が図られている。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	地域戦略推進型向上事業に位置付けられている。(仮称)神坂スマートICへの1次アクセス道路として、供用時期の連携を図る。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	事業区間が国史跡指定「中山道」の一部となっており、地元関係者により草刈り等が実施されている。
⑥地域活性化への影響と配慮	本事業により交通の円滑化が図られ、妻籠宿や馬籠宿等の付近の観光施設等の活性化も期待される。
⑦その他	交通規制を伴う施工の際は、地元関係者との連携を図っていく。

**事業周辺環境**

事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 33'30"
	東経:E 137° 35'18"

(様式2) 新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		道路改築事業		路河川名等		(一)上松南木曽線		
事業毎の通番		2	市町村名	大桑村	箇所名(ふりがな)	和村橋(わむらばし)		
事業概要	事業目的	一般県道上松南木曽線は、木曽川右岸道路の計画区間に位置付けられており、本事業区間は、木曽川右岸道路の登玉～和村工区(平成33年完成予定)の終点から国道19号までの間に位置している。木曽川を挟んで対岸には木曽谷の幹線道路である国道19号が存在するが、事故によりたびたび通行止めとなり、その際は県内の経済活動や地域の生活に多大な影響を及ぼしている。現在の和村橋は昭和49年竣工の2等橋で道路幅員が5.5mと狭く、大型車同士の交互通行が困難なため、本事業区間を整備により、木曽川右岸道路南部ルート(起点から約半分までの区間を整備することにより、国道19号の代替機能を持たせ、県内経済の発展や地域生活の安定を図りたい。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保		事業実施の根拠法令等	道路法			
	関連する事業、計画等	長野県総合5か年計画、木曽川右岸道路、木曽地域振興計画						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量 : 6,400台/日 (交通量推計による)						
	着手年度	2019(平成31年度)	事業期間	8年間		事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2026(平成38年度)	費用対効果	2.1		国庫	その他	県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路築造工 L=430m w=6.0(10.0)m				900,000	495,000	355,500 49,500	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	災害に強い道路(国道19号の災害、事故発生時に代替道路として機能する)						
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進						
評価の視点	必要性	○代替道路の有無 : 並行する国道19号があるが事故により通行止めになる ○医療・福祉・教育施設との連携 : 大桑保育園への2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス : 大桑村コミュニティバス路線(くわちゃんバス)、JR須原駅への2次アクセス道路 ○観光振興・地域の活性化 : 大桑村スポーツ公園、中尾平工業団地へ通じる道路					評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : しあわせ信州創造プラン「事業着手」 ○緊急輸送道路の路線指定 : 指定なし(国道19号の代替路となり得る) ○地域指定 : 南海トラフ地震防災対策推進地域及び積雪地域に指定					評価	A
	効率性	○費用便益比(B/C) : 2.1 ○事業期間 : 8年間(H31~H38) ○工法等の比較検討 : ルート比較検討実施 ○他事業との連携 : リニア関連					評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 国道19号代替路 桃山橋～和村橋 6件(H25~H29) ○道路環境改善 : 国道19号の通行規制時に生じる渋滞の解消 ○歩道整備 : 歩道未整備区間に歩道を整備 ○現況の幅員、半径、勾配 : 現況幅員5.5m(村道)					評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者以外にも周知(木曽川右岸道路づくり合同委員会年1回開催) ○地域の取り組み : 木曽川右岸道路づくり合同委員会(H14.1設立 過去22回開催) ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 計画策定段階から住民が参加する(PI)形式で計画を進めてきた。					評価	A
	所管課意見	当路線は第1次緊急輸送路である国道19号と並行する路線であり、国道19号の事故発生時には代替路線としての機能を有するが、現橋は幅員が狭く大型車同士のすれ違いが困難であるため、早期の整備が必要である。				採択状況	○	総合評価
技術管理室意見	所管課の意見を適当と認める。							

**位置図**

**平面図**

**標準横断面図**

**事業概要説明図表**

**国道19号 事故渋滞**

**和村橋 現況**

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	一般県道上松南木曽線は、木曽川を挟んで国道19号と並行する路線であり、木曽川右岸道路の計画区間に位置付けられている。本事業区間は、木曽川右岸道路の登玉～和村工区(平成33年完成予定)の終点から国道19号までの間に位置しているが、既設橋梁が昭和49年竣工の2等橋で道路幅員が5.5mと狭く、大型車同士の交互通行が困難なため、事故によりたびたび全面通行止めとなる国道19号の代替機能を持たせ、地域住民の民生安定を図る必要がある。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	平成14年に木曽川右岸道路づくり合同委員会及び南部部会が立ち上がり、本事業区間を含めた木曽川右岸道路南部検討区間22kmについて、計画策定段階から住民が参加する形(PI形式)で計画を進めてきた。南部部会は各町村委員会からなり、その委員は地区選出者や各組織代表者などから構成されており、部会では地元からの要望が直接的に出されている。
③事業説明等の経緯	平成14年に合同委員会2回、南部部会4回開催。平成15年に南部部会3回開催。平成16年以降は年1~2回のペースで開催され、木曽川右岸道路のコンセプトやルートの検討を行ってきており、本事業区間の早期着工を毎回強く求められている。木曽川右岸道路づくり合同委員会にて次期事業化区間として承認。(H29.12.15)大桑村委員会へ県単調査実施状況及び次期事業化区間として説明し、承認された。(H30.3.19)
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	長野県建設部として進めているリニア関連道路整備事業の一部である。木曽川右岸道路南部計画区間の22kmの一部である。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	木曽川右岸道路(南部ルート)建設事業環境影響評価書に基づき、動植物、景観、騒音、振動等について対応を行う。
⑥地域活性化への影響と配慮	これまで概略ルート等についてPIにより住民の意見を集約しながら検討してきたが、今後も詳細なルートの決定や道路の設計についても住民参加型の事業の促進に努めてまいりたい。
⑦その他	計画立案にあたっては、地形・地質等を精査しコストの縮減が期待できる案を採用している。

事業代表地点の緯度経度

北緯:N 35° 41' 55"

事業代表地点の緯度経度

東経:E 137° 41' 29"

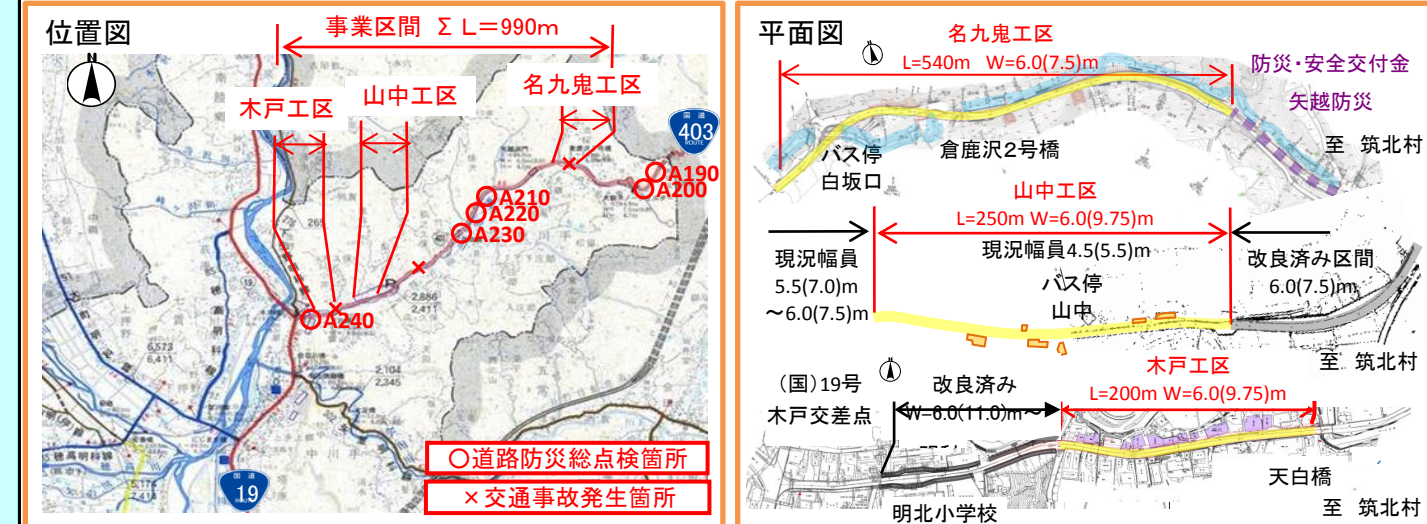
(様式2) 新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		道路改築事業		路河川名等	(国)403号		
事業毎の通番		3	市町村名	安曇野市	箇所名(ふりがな)	名九鬼～木戸 (なぐき～きど)	
事業目的	(国)403号は新潟県新潟市を起点として、松本市に至る道路で、特に、千曲市～安曇野市間については、長野自動車道に並行する幹線道路となっています。このうち、安曇野市の名九鬼～木戸間は、幅員狭小区間ですれ違いが困難な箇所があり、東筑摩郡筑北村～安曇野市の円滑な走行に支障が生じているため、当該区間の道路改良を行うことにより、安全で安心な道路交通網の形成を図りたい。						
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法			
関連する事業、計画等	長野県地域防災計画 (第1次緊急輸送路)						
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量: 3,249台						
着手年度	2019(平成31年度)	事業期間	8年間		事業費(千円)		
完成年度(見込み)	2026(平成38年度)	費用対効果	1.0		国庫	その他	一般財源
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 Σ L=990m、W=6.0(7.5)m～6.0(9.75)m			840,000	420,000	378,000	42,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	災害に強い道路					
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進					
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量: 3,249台/日 ○代替道路の有無: なし ○医療・福祉・教育施設との連携: 安曇野市明科老人集会施設への2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス: JR明科駅への1次アクセス道路 ○地域の活性化: 長峰山へ通じる道路					評価
	重要性	○関連計画、重点施策との整合: しあわせ信州創造プラン「名九鬼～山中」、安曇野市道路整備推進計画 ○緊急輸送路の路線指定: 県緊急輸送路(1次)に路線指定 ○地域指定: 豪雪地帯、積雪地帯に指定(安曇野市)					評価
	効率性	○費用対効果(B/C): 1.01 ○事業期間: 8年間 ○代替案の検討: 地すべり防止区域を回避する線形、道路構造を検討(名九鬼工区) ○他事業との連携: 県単道路改築事業 白坂口(H28～)					評価
	緊急性	○近年の交通事故件数: 5件(H24～H28) ○道路環境改善: 局所的な線形不良・幅員狭小を解消 ○歩道整備: 歩道未整備区間 ○道路構造: 車道幅員4.5m					評価
	計画熟度	○事業情報の共有: 関係者を中心に実施(H30.4.27潮沢区役員へ説明) ○地域の取り組み: 積極的な取り組みがある(期成同盟会) ○地域の合意形成: 合意形成が図られている ○住民との協働: 住民関与が不明(関係区から意見交換会の開催あり)					評価
	所管課意見	事業の必要性、重要性、効率性及び緊急性が高いため、平成31年度から新規事業化したい。				採択状況	総合評価
技術管理室意見	所管課の意見を適当と認める。				○	A	

【位置図、平面図、構造図等】(縮尺任意ですが、見やすいもので)

(どこでどのような整備をする計画か。コメントや図形を駆使して一般県民にわかりやすいものとする。レイアウト等自由に変更してください。)



【整備の必要性がわかる状況写真等】

(なぜ整備が必要か、どのような整備を計画しているか。コメントや図形を駆使して、一般県民に分かりやすいものとする)



①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(国)403号は新潟県新潟市を起点として、安曇野市に至る道路であり、特に、千曲市～安曇野市間については、長野自動車道に並行する幹線道路となっています。しかし、本事業区間は、幅員狭小区間ですれ違いが困難な箇所があり、東筑摩郡筑北村～安曇野市の円滑な走行に支障が生じています。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	安曇野市側において線形不良かつ幅員狭小となっており、(国)403号(千曲安曇野間)道路整備促進期成同盟会から、道路改良を要望されている。
③事業説明等の経緯	平成30年4月27日潮沢区役員への説明を実施
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	安曇野市～東筑摩郡筑北村間は、平成21年度から交付金(道路)事業によりバイパス化を進めており、平成29年9月23日に供用開始されているため、本事業区間の早期事業化が求められている。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	地すべり防止区域(名九鬼)が近接し、生活環境への影響を回避するよう道路線形及び道路構造を検討。(名九鬼工区)
⑥地域活性化への影響と配慮	本事業により交通の円滑化が図られ、安曇野市～東筑摩郡筑北村間の地域活性化も期待される。
⑦その他	事業区間内には地すべり防止区域があるため、地質調査等を実施して道路線形、道路構造を検討していきたい。

事業代表地点の緯度経度  
北緯:N 36° 23' 15"  
東経:E 137° 58' 22"

(様式2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	道路改築事業		路河川名等	(国)143号		
事業毎の通番	4	市町村名	松本市～青木村	箇所名(ふりがな)	青木峠(あおきとうげ)	
事業目的	国道143号は、松本市市(国道19号交点)を起点とし、上田市中之条を終点とする一般国道である。この道路は、長野県の松本地域と上小地域を結ぶ主要幹線道路である。 しかし、現道は幅員狭小、線形不良であり、普通車同士のすれ違いも困難である。また、青木峠の区間は、狭く屈曲した峠道であり、高さ制限や信号処理による片側交互通行規制のトンネルを有し、車両の通行に支障をきたしている。 このため、延長約4.3kmのバイパス事業を実施し、安全で快適な自動車交通を確保したい。					
しあわせ信州創造プラン 2.0 における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保 (生活の基盤となる道路網の整備)	事業実施の根拠法令等	道路法			
関連する事業、計画等	長野県地域防災計画(第1次緊急輸送路)					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量：5,400台/日					
着手年度	2019年度	事業期間	9年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2027年度	費用対効果	3.4		国庫 6,075,000 一般財源 675,000	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=4.3km、W=6.5(9.0)m		トンネル:2箇所	橋梁:2橋		
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	・走行時間、走行経費の減少、高度救命救急センターへの搬送時間短縮口 ・災害に強い道路(第1次緊急輸送路の整備)				
	間接的効果(定量的・定性的)	・地域間交流の促進 ・新たな物流ルート確保による経済活動の促進 ・沿道観光の発展、周遊観光ルート形成による広域観光圏の創出口				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：5,400台/日 ○代替道路の有無：なし ○医療・福祉・教育施設との連携：信州大学医学部附属病院(高度救命救急センター)への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：松本・安曇野市街地と上田駅・上田菅平IC、上田市街地と松本駅、松本IC・安曇野ICを結ぶ道路 ○観光振興・地域の活性化：上田城、松本城へ通じる道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：長野県総合5か年計画事業着手箇所 ○緊急輸送道路の路線指定：第1次緊急輸送路に指定 ○地域指定：振興山村、過疎地域、積雪地域			評価	A
	効率性	○費用便益比(B/C)：3.4 ○事業期間：9年間(2019年度～2027年度) ○工法等の比較検討：勉強会にて専門的かつ幅広い検討の実施 ○他事業との連携：なし			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：計3件(H25～H29) ○道路環境改善：長野県トンネル長寿命化修繕計画で健全度ランクⅡに位置づけ(明通トンネル) ○歩道整備：なし ○現況の車道幅員、半径、勾配：現況幅員5.0m(高さ制限や片側交互通行規制のあるトンネルを有する)			評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に実施(関係地区への説明実施 H29.2 H30.5) ○地域の取り組み：積極的な取り組みがある(国道143号整備促進期同盟会等) ○地域の合意形成：事業目的について合意形成が図られている(地元説明実施 H30.5) ○住民との協働：住民関与が不明			評価	A
所管課意見	当路線は、主要な幹線道路で第1次緊急輸送路でもあるが、当該区間は、狭く屈曲した峠道であり、高さ制限や信号処理による片側交互通行規制のトンネルを有し、車両の通行に支障をきたしているため、早期の事業の実施が必要である。		採択状況	総合評価	○ A	
技術管理室意見	所管課の意見を適当と認める。					

**【位置図、平面図、構造図等】**

**平面図**

道路改築工 L=4.3km、W=6.5(9.0)m  
トンネル:2箇所 橋梁:2橋

○期待される整備効果

- ・通勤圏の拡大
- ・新たな物流ルートの確保
- ・救急搬送時間短縮
- ・周遊観光ルートの形成

**現況**

○当該区間の現状

- ・道路部は、幅員狭小、線形不良
- ・トンネル部は、高さ制限や片側交互通行規制があり

⇒ 車両のすれ違いが困難

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	国道143号は松本地区と上田地区を結ぶ主要な幹線道路であるとともに、産業・経済の発展と、都市と中山間地域の連携を図るための重要な路線となっているが、当該箇所においては急峻な地形により狭隘で屈曲した道路となっている。当該箇所の整備により、移動時間が短くなり、地域間の交流が拡大することが予想され、本州中央部広域交流圏構想の実現に大きな役割を果たすことが期待できる。また、第1次緊急輸送路であるが、通行規制区間も存在するため、安全な道路が求められている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	国道143号整備促進期同盟会から毎年要望があり、国道143号青木峠新トンネル建設(整備)促進議員連盟沿線市村協議会からも強い要望がある。
③事業説明等の経緯	平成29年2月に調査のために四賀地区連合町会にて説明 平成30年5月に地元(松本市、筑北村、青木村)説明会
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	長野県地域防災計画(第1次緊急輸送路)
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	トンネル計画により、周辺の地形改変が最小限となる。 上田地域から高度救命救急センターである信州大学医学部附属病院へのアクセスが向上する。
⑥地域活性化への影響と配慮	通勤圏の拡大による人の交流、製造業などの連携による物流の活性化が期待される。 北陸新幹線上田駅と信州まつもと空港を結び、上田城や松本城などの周辺観光地の活性化が期待される。
⑦その他	計画立案にあたっては地形・地質等をより精査し、ルートを決めることとし、学識経験者を含めた勉強会において調査・設計の検討事項について専門的かつ幅広い検討を進めている。

事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 22' 50"
	東経:E 138° 04' 19"