

(様式1-2)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)151号		
事業毎の通番		市町村名		飯田市		箇所名(ふりがな)		
				八幡町(やわたまち)				
事業概要	事業目的	本路線は、国道151号、国道256号の合流点及び国道151号と国道153号をアクセスする市道の合流点が続いており、慢性的な渋滞箇所となっている。さらに、松尾小学校、松尾保育園、飯田市役所松尾支所、JR飯田線伊那八幡駅などが近傍に集中しているが、松尾竜水工業適地から中央道飯田IC・三遠南信自動車道天龍峡ICまでの大型車両などの交通量が多く、交通安全や渋滞による沿線の都市環境などに支障をきたしている。 このため、交差点改良を行うことにより渋滞を解消することで、安全で安心な道路整備と沿線都市環境の形成、工業団地の活性化を図りたい。						
	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	南信地域広域道路ネットワーク計画、長野県地域防災計画						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画自動車交通量 14,182台/日(H49推計)						
	着手年度	西暦2020年度(令和2年度)	事業期間	7年間	事業費(千円)			
完成年度(見込み)	西暦2026年度(令和8年度)	費用対効果	2.1	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
全体事業内容(主な工種)	交差点改良工 L=380m、W=6.5(18.5)m			900,000	495,000	364,500	40,500	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少、渋滞解消 交通事故の減少 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、近傍道路の渋滞解消、工業団地の活性化						
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：14,182台/日 ○代替道路の有無：代替道路があるが安全性は低い ○医療・福祉・教育施設との連携：市立病院との連携が発揮できる道路(2次アクセス) ○交通結節点アクセス：松尾工業団地など産業拠点の活性化に資する(飯田IC、天龍峡IC) ○観光振興・地域の活性化：天龍峡・天竜川下りなど観光振興や地域の活性化に資する					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2.0、南信地域広域道路ネットワーク計画 ○緊急輸送道路の路線指定：県緊急輸送路(2次)に路線指定 ○地域指定：東海地震に係る地震防災対策強化地域					評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C)：2.14 ○事業期間：7年間 ○工法等の比較検討：ルート検討及び他工事残土利用など検討 ○他事業との連携：なし					評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：人身事故7件、物件事故35件(2013~2017) ○道路環境改善：危険箇所箇所該当なし ○歩道整備：通学路対策、歩道幅員狭小W=1.0m(一部通学路) ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員5.5m、右折レーンなし					評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者以外にも周知(H30.3月に地区住民及び関係地権者に対し計画案を説明) ○地域の取り組み：積極的な取り組みがある ○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：地区住民が沿道のゴミ拾いを実施している ○PDCA 再評価からのフィードバック:13-8					評価	A
	所管課意見	事業の必要性、重要性、効率性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。					採択状況	総合評価
技術管理室意見	所管課の意見が妥当であると判断する。					○	A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	—	評価の決定	事業着手			



位置図



平面図

(国)151号渋滞状況



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	国道151号は飯田市街地と下伊那南部を結ぶ幹線道路であるとともに、三遠南信自動車道天龍峡ICへのアクセス道路として重要な道路である。また、国道256号は飯田市街地と三遠南信自動車道飯田上久堅・喬木富田ICを連絡する重要な道路である。当該箇所は、これらの道路の合流部であるとともに周辺に立地する工業団地からの大型車両の交通量も多く慢性的な渋滞が発生しているため、現道の渋滞対策が望まれている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	周辺に立地する工業団地からの高速道路や地域間交流の促進へのアクセス向上、市街地や商業施設への利便性と渋滞による沿線の都市環境の向上に資するため、現道の渋滞対策が望まれており、(国)151号期成同盟会、飯田市、下伊那土木振興会から毎年要望や提言が挙げられている。
③事業説明等の経緯	平成28年4月に役員説明会を実施 平成30年3月に地元説明会を実施 令和元年5月に地元説明会を実施
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	長野県地域道路計画(第2次緊急輸送路) 南信地域広域道路ネットワーク計画に「地域の取組拠点を結び活性化を支える道路」として位置づけられている。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	本事業により近隣道路及び市街地への渋滞が緩和することにより、安全性の向上や事故の減少により、生活環境の安全が確保できる。
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、近隣産業団地や周辺観光地の活性化が期待される。
⑦その他	ルート検討を実施した。また、他工事残土利用など検討している。

事後・再評価からのフィードバック

地区役員により地権者や沿線関係者に対する意向調査が実施されている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 29' 45" 東経:E 137° 50' 21"
-----------------------------------	-------------	---------------------------------------

(様式1-2)新規評価シート

事業名		道路改築事業		路河川名等		(国)418号		
事業毎の通番		市町村名		飯田市		箇所名(ふりがな)		
		飯田市		箇所名(ふりがな)		大町～下市場(おおまちからしもいちば)		
事業概要	事業目的	国道418号は福井県大野市から飯田市南信濃に至る幹線道路であり、第二次緊急輸送路(天龍村早木戸～国道152号交点)に指定されている。 また、地域の生活を支える重要な路線であるとともに、下伊那南部地域から現在整備が進められている三遠南信自動車道へのアクセス道路の役割を担っており、地域間交流や観光産業の活性化に寄与することが期待されている。 一方で、事業区間内は幅員狭小、線形不良などにより、車両の通行に支障をきたしている状況であり、幅員狭小、線形不良を解消し、安全で円滑な交通の確保を図るものである。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	5-2 快適で暮らしやすいまちづくり(暮らしを支える道路網の整備)		事業実施の根拠法令等		道路法		
	関連する事業、計画等	南信地域広域道路ネットワーク計画、長野県地域防災計画						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:2,900台/日						
	着手年度	2020年度(令和2年度)	事業期間	7年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
	完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.4	国庫	その他	県債	一般財源
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=119.0m W=6.5(8.0)m			980,000	490,000	441,000	49,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少 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 : 2,900台/日 ○代替道路の有無 : なし(県道1号経由で2時間) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 阿南病院との連携が発揮できる道路(2次アクセス) ○交通結節点アクセス : 遠山温泉郷へのアクセス道路(0.8km) ○地域の活性化 : 観光施設(遠山温泉郷、下栗の里、しらびそ高原)の活性化に資する					評価	
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 南信州道路ネットワーク(国道418号) ○緊急輸送路の路線指定 : 県緊急輸送路(2次)に路線指定 ○地域指定 : 東海地震防災対策強化地域					評価	
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.44 ○事業期間 : 7年間 ○代替案の検討 : 予備設計において比較検討を実施 ○他事業との連携 : 他事業との連携はない					評価	
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 4件 (うち人or自転車×自動車事故発生 1件) ○危険箇所対策 : 幅員狭小によるすれ違い危険箇所 ○渋滞及び騒音・振動の緩和 : 渋滞及び騒音・振動の該当はなし ○歩道整備 : 未整備区間に歩道設置を検討					評価	
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(H28.10飯田市へ説明を実施) ○地域の取り組み : 国道418号整備促進期成同盟会、下伊那土木振興会より毎年建設部長へ要望あり ○地域の合意形成 : 地元説明会により、現道拡幅案について設計を進めている(H30.3) ○住民との協働 : 地元住民による草刈り等の自治活動実施 OPDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-6					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ことから、事業着手することが妥当であると判断する。					採択状況	総合評価
技術管理室意見	所管課の意見が妥当であると判断する。					○	A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	—	評価の決定	事業着手			

### 位置図

### 平面図

### 幅員狭小区間の状況

#### 幅員狭小(名古屋工区)

#### 線形不良(下市場工区)

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	国道418号は福井県大野市から飯田市南信濃に至る幹線道路である。また、地域の生活を支える重要な路線であるとともに、現在整備が進められている三遠南信自動車道と下伊那南部地域のアクセス道路としての役割を担っており、地域間交流や観光産業の活性化に寄与することが期待されている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	事業区間内は幅員狭小、線形不良などにより、車両の通行に支障をきたしている状況にあり、国道418号整備促進期成同盟会、飯田市、下伊那土木振興会から改良要望を毎年受けている。
③事業説明等の経緯	平成28年10月に飯田市へ(国)418号の整備促進について説明を実施 平成30年3月に地元説明会を実施(名古屋地区)
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2次緊急輸送路) 南信地域広域道路ネットワーク計画に「地域の取組拠点を結び活性化を支える道路」として位置づけられている。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	予備設計において地形の改変が少ない現道拡幅案を採用している。
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、周辺の観光施設等の活性化も期待される。
⑦その他	予備設計において比較検討を実施。

事後・再評価からのフィードバック

迂回路がなく現道を規制しながらの工事となるため、大きな交通規制が発生しない工法を採用を検討するとともに地元地域と協力して事業を進めていく

事業代表地点の緯度経度

北緯:N 35° 18' 16" 8  
東経:E 137° 53' 41" 4

(様式1-2)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)152号		
事業毎の通番	市町村名	飯田市	箇所名(ふりがな)	分杭峠~上青木(ぶんぐいとうげ~かみあおき)		
事業目的	国道152号は長野県上田市から静岡県浜松市を結ぶ重要な道路であり、人々の生活を支え周囲の豊富な観光資源の活用により、地域産業の発展に欠かすことのできない道路でもある。 当該区間は道路狭小、線形不良であるが、特に大鹿村境の分杭峠から役場間は、落石で通行止になる主要地方道の代替機能を担っており、緊急輸送時に大型車のタンクローリーが通行できないなどライフラインの確保に不安を抱えている。 このため、道路改築事業により、幅員狭小、線形不良などにより車輛の通行に支障をきたしている箇所を解消することにより安全で円滑な交通の確保を図る必要がある。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	5-2 快適で暮らしやすいまちづくり(暮らしを支える道路網の整備)	事業実施の根拠法令等	道路法			
関連する事業、計画等	該当なし					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:337台/日					
着手年度	2020年度(令和2年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)		
完成年度(見込み)	2024年度(令和6年度)	費用対効果	1.46	財源内訳(千円)		
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=890m W=6.0(7.5)m	300,000	150,000	135,000	15,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少 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 : 337台/日 ○代替道路の有無 : なし(県道22号、県道59号、国道153号、国道152号経由で1.4時間) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 大鹿村立診療所との連携が発揮できる道路(1次アクセス) ○交通結節点アクセス : 大鹿村役場へのアクセス道路(16km) ○地域の活性化 : 観光施設(南アルプス北部分杭峠、南アルプスむら長谷美和湖、小洪水系)の活性化に資す			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : なし ○緊急輸送路の路線指定 : 松川大鹿線・松川インター大鹿線が通行止めとなった場合、飯田・伊那方面への唯一の道路 ○地域指定 : 東海地震防災対策強化地域			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.46 ○事業期間 : 5年間 ○代替案の検討 : 詳細設計において比較検討を実施 ○他事業との連携 : 他事業との連携はない			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 0件 (うち人or自転車×自動車事故発生 0件) ○危険箇所対策 : 落石多発箇所 ○渋滞及び騒音・振動の緩和 : 渋滞及び騒音・振動の該当はなし ○歩道整備 : なし			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(R元.4大鹿村へ説明を実施) ○地域の取り組み : 国道152号整備促進期成同盟会、下伊那北部ブロック町村議会より毎年建設部長へ要望 ○地域の合意形成 : 村より、現道拡幅案で地元合意となっている(H30.9) ○住民との協働 : 地元住民による定期的維持管理の自治活動実施 OPDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-6			評価	A
	所管課意見	事業の必要性、効率性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。			採択状況	総合評価
技術管理室意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	—	評価の決定	事業着手	

**位置図**

**平面図**

**幅員狭小(三沢橋工区)**

**線形不良(分杭峠工区)**

**事業概要説明図表**

**事業周辺環境**

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	国道152号は長野県上田市から静岡県浜松市を結ぶ重要な道路であり、人々の生活を支え周囲の豊富な観光資源の活用により、地域産業の発展に欠かすことのできない道路でもある。 当該区間は、落石で通行止になる主要地方道の代替機能を担っているが、道路狭小、線形不良で緊急輸送時に大型車のタンクローリーが通行できないなどライフラインの確保に不安を抱えている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	事業区間内は幅員狭小、線形不良などにより、車輛の通行に支障をきたしている状況にあり、国道152号整備促進期成同盟会および下伊那北部ブロック町村議会から改良要望を毎年受けている。
③事業説明等の経緯	H30.9村より改良要望、H31.4村にライフライン確保への対策案(大型車通行不能箇所解消のための現道拡幅)説明。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	他事業との連携はなし。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	予備設計において地形の改変が少ない現道拡幅案を採用している。
⑥地域活性化への影響と配慮	本事業により、大鹿村のライフライン二重化、交通の円滑化が図られ、周辺の観光施設等の活性化も期待される。
⑦その他	予備設計において比較検討を実施。

**事後・再評価からのフィードバック**

迂回路がなく現道を規制しながらの工事となるため、大きな交通規制が発生しない工法を採用を検討するとともに地元地域と協力して事業を進めていく

事業代表地点の緯度経度  
北緯:N 35° 41' 56" 34  
東経:E 138° 3' 59" 54

(様式1-2)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)256号		
事業毎の通番	市町村名	南木曾町	箇所名(ふりがな)	漆畑幅3工区(うるしばたかくふく3こう)		
事業目的	木曾郡南木曾町内を通過する本路線は、中央道恵那山トンネルの危険物搭載車両の交通制限区間の代替路線となってるほか、第1次緊急輸送路に指定されているが、半径20m以下の急カーブが連続し、また最急勾配は10%を超え、観光バスなど大型車のすれ違いが困難な状況であるため、清内路峠側から順次整備を実施している。 当該区間はボトルネック箇所となっており、円滑な交通の確保と、生活道路としての快適性・安全性の確保を図るべく、事業を実施する必要がある。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(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	長野県地域防災計画					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量 1,451台/日					
着手年度	西暦2020年度(令和2年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	西暦2024年度(令和6年度)	費用対効果	1.0		国庫	その他
全体事業内容(主な工種)	道路築造工 L=530m、W=6.0(7.5)m			500,000	275,000	202,500
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 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 妻籠宿などの観光地へのアクセス性向上による観光振興に寄与				
評価の視点	必要性	○計画交通量 : 1,451台/日 ○代替道路の有無 : なし ○交通結節点アクセス : 園原ICへの2次アクセス道路 ○観光地アクセス : 妻籠宿へのアクセス道路				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2.0 ○緊急輸送道路の路線指定 : 緊急輸送路(1次) ○地域指定 : 振興山村、過疎地域に指定				評価
	効率性	○費用便益比(B/C) : 1.00 ○事業期間 : 5年間 ○工法等の比較検討 : ルートの比較検討あり ○他事業との連携 : なし				評価
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 過去5年なし ○危険箇所対策 : 落石対策を実施 ○歩道整備 : なし ○道路構造 : 縦断勾配6%以上、半径15m				評価
	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 : 積極的な取り組みがある ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 道路アダプトシステムの活用予定 ○PDCA 再評価からのフィードバック: 事後評価5-6(地元調整)				評価
	所管課意見	事業の必要性、重要性、効率性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。				採択状況
技術管理室意見	所管課の意見が妥当であると判断する。				○	A
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	—	評価の決定	事業着手	

事業概要説明図表	位置図				
	平面図				
事業概要説明図表	状況写真				
	事業周辺環境	<p>①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景</p> <p>当路線は、中央道恵那山トンネルの危険物搭載車両の交通制限区間の代替路線となってるほか、第1次緊急輸送路に指定されているが、曲率半径20m以下の急カーブが連続し、また最急勾配は10%を超え、観光バスなど大型車のすれ違いが困難な状況であるため、清内路峠側から順次整備を実施している。</p> <p>②地域からの要望経緯及び地域の関わり</p> <p>昭和40年に国道256号改良促進期成同盟会が設立。H13年から毎年、要望が出されている。H25.11.25 国道256号改良促進期成同盟会より、事業着手について要望されている。</p> <p>③事業説明等の経緯</p> <p>H24.7.20 国道256号改良促進期成同盟会総会において、事業目的について合意形成が図られている。 H25.9.24 南木曾町、町議会へ事業説明を行っている。 H29.12.26 南木曾町、地元住民へ事業説明を行っている。</p> <p>④他事業・プロジェクトとの整合、関連</p> <p>長野県地域防災計画</p> <p>⑤自然環境・生活環境への影響と配慮</p> <p>落石危険箇所に対策を実施することにより、安全性の向上が図られる。</p> <p>⑥地域活性化への影響と配慮</p> <p>本事業により交通の円滑化が図られ、安全な通行が確保されることにより周辺観光地の活性化が期待される。</p> <p>⑦その他</p>			
事後・再評価からのフィードバック	迂回路が無く、交通を適宜規制しながらの工事となるため、地元自治体および地元地域の協力を得るための調整を実施する。		事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 32' 47" 東経:E 137° 40' 11"	

(様式1-2)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)406号		
事業毎の通番	市町村名	須坂市	箇所名(ふりがな)	村石町(むらいしまち)		
事業目的	(国)406号は、長野県大町市を起点とし、群馬県高崎市に至る幹線道路である。当該区間は、須坂市街地と上田市菅平を結ぶ広域幹線道路であり、幹線道路として当該路線の整備について重要性が高まっているが、人家が連担しており、車道や歩道が狭いため、すれ違い時には道路利用者が危険にさらされてしまう状況にある。このため、バイパスを整備し、安全で円滑な交通の確保をすることである。					
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(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	須坂市都市計画マスタープラン					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量 7,821台/日					
着手年度	西暦2020年度(令和2年度)	事業期間	9年間	事業費(千円)		
完成年度(見込み)	西暦2028年度(令和10年度)	費用対効果	1.5	財源内訳(千円)		
全体事業内容(主な工種)	道路築造工 L=1,360m、W=6.5(14.5)m	950,000	427,500	470,250	52,250	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間、走行経費、交通事故の減少				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進 臥竜公園などの観光地へのアクセス性向上による観光振興に寄与				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：7,821台/日 ○代替道路の有無：代替道路は市道であるが、大型車のすれ違いが困難であり、安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携：長野県立信州医療センターへの1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：須坂駅への2次アクセス道路 ○地域の活性化：臥竜公園へのアクセス道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：須坂市都市計画マスタープラン ○緊急輸送路の路線指定：避難経路となる路線 ○地域指定：振興山村、豪雪地帯に地域指定			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C)：1.54 ○事業期間：9年間 ○工法等の比較検討の検討：ルートと比較検討あり ○他事業との連携：なし			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：2件(H26~H30) ○道路環境改善：局部的な渋滞緩和 ○歩道整備：通学路対策 ○現況の車道幅員：現況幅員4.5m			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：建設促進委員会による要望活動がある ○地域の合意形成：合意形成が図られている ○住民との協働：維持管理や環境美化に地域住民が直接参加している(委員会活動) OPDCA 再評価からのフィードバック：再評価 5-1(工法検討)			評価	A
	所管課意見	事業の必要性、効率性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。			採択状況	総合評価
技術管理室意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	—	評価の決定	事業着手	

**位置図**

**状況写真**

①大型車のすれ違いが困難

至 須坂市街地

**横断面**

3.50 14.50 3.50  
自転車歩行者道 0.50 7.50 6.50 0.50 自転車歩行者道  
3.25 3.25 車道

**平面図**

至 新潟市 至 長野市 至 松本市 至 菅平高原 高崎市

全体計画L=1,350m

**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	当該区間は、須坂市街と上田市菅平を結ぶ区間であり、長野県立信州医療センター(須坂病院)や長野須坂東ICへ繋がるルートとして重要な道路となっているが、車道・歩道の幅員が狭く、通行者が危険にさらされている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	周辺に小、中、高校があることから、歩行者・自転車利用者の安全な歩行空間の確保を要望されている。
③事業説明等の経緯	周辺地区では建設促進委員会を設立し、要望活動を行っている。H29.11に地元に向けた事業説明会を実施し、同意が得られたため、地形測量、道路予備設計を実施。H31.3に基本ルート及び構造規格について地元説明会を実施し、了解が得られている。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	須坂市で行われている幹線道路網の見直しにより、既存のバイパス(都市計画道路高甫線)計画の廃止により、幹線道路として当該路線の重要性が高まっている。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	バイパス整備により、交通事故発生抑制及び生活環境の安全が確保できる。
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、安全な通行が確保されることにより周辺観光地の活性化が期待される。
⑦その他	

**事後・再評価からのフィードバック**

生活交通を安全かつ円滑に流す適切な対処方法について再評価の意見を参考とし計画している。

事業代表地点の緯度経度

北緯:N 36° 37' 54"  
東経:E 138° 19' 23"

(様式1-2)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)406号		
事業毎の通番	市町村名	長野市	箇所名(ふりがな)	戸隠祖山(とがくしそやま)		
事業目的	(国)406号は、長野県大町市を起点とし、群馬県高崎市に至る幹線道路であり、第二次緊急輸送路に指定されている。また、近隣の奥裾花自然園や戸隠高原などの観光資源を結び、広域観光ルートとしての機能を持つ。当該区間は長野市西部と市街地を結ぶ重要な生活道路にもなっているが、幅員狭小でカーブが連続し、車両のすれ違いが困難な状況である。このため、改良を行い、安全で円滑な交通の確保をするものである。					
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(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					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:5,800台/日					
着手年度	西暦2020年度(令和2年度)	事業期間	7年間	事業費(千円)		
完成年度(見込み)	西暦2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.8	国庫	その他	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=950.0m、W=6.0(8.0~10.0)m		800,000	400,000	360,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間、走行経費、交通事故の減少 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 戸隠高原などの観光地へのアクセス性向上による観光振興に寄与				
評価の視点	必要性	○計画交通量 : 5,800台/日 ○代替道路の有無 : なし ○交通結節点アクセス : 長野駅への2次アクセス道路 ○観光振興・地域の活性化 : 戸隠高原へのアクセス道路			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2.0 ○緊急輸送道路の路線指定 : 緊急輸送路(2次) ○地域指定 : 振興山村、過疎地域、特別豪雪地帯に指定			評価	A
	効率性	○費用便益比(B/C) : 1.82 ○事業期間 : 7年間 ○工法等の比較検討 : ルートの比較検討あり ○他事業との連携 : なし			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 1件 ○道路環境改善 : 落石危険箇所の安全性の向上 ○歩道整備 : 歩道未整備 ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 現況車道幅員4.0m			評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(H29.3.9事業説明会を開催) ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(国道406号改良促進期成同盟会) ○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 OPDCA 再評価からのフィードバック: 事後評価 5-6(地元調整)			評価	A
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ことから、事業着手することが妥当であると判断する。			採択状況	総合評価	
技術管理室意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	—	評価の決定	事業着手	

**位置図**

**状況写真**

**横断面図**

**平面図**

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(国)406号は、長野県大町市を起点とし、群馬県高崎市に至る延長約135kmの幹線道路であり、第二次緊急輸送路に指定されている。また、近隣の奥裾花自然園や戸隠高原などの観光資源を結び、広域観光ルートとしての機能を持つ。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該区間は、長野市西部と市街地を結ぶ重要な生活道路になっている。付近には、戸隠高原等があり、観光客の自動車利用が多いが、本事業区間は、幅員狭小でカーブが連続し、また急勾配と車両の通行が困難な状況であることから、利用者の安全が求められている。
③事業説明等の経緯	当該区間は、沿線住民への事業説明が完了している。また、鬼無里側については、平成30年にバイパスが供用されている。このため、本事業区間も早期の事業化が求められている。
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
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	落石危険箇所に対策を実施することにより、安全性の向上が図られる。
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、付近の観光施設等の活性化も期待される。
⑦その他	

事後・再評価からのフィードバック	迂回路が無く、交通を適宜規制しながらの工事となるため、地元自治体および地元地域の協力を得るための調整を実施する。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 40' 14.6" 東経:E 138° 4' 57.75"
------------------	--	-------------	---

(様式1-2)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	市町村名	飯山市～木島平村	箇所名(ふりがな)		
		飯山市～木島平村	下木島(しもきじま)		
事業目的	(国)403号は新潟市を起点として松本市に至る主要な幹線道路です。このうち、当該区間は、幅員狭小ですれ違いが困難であること、変則五差路の交差点で事故が多発しているなど、飯山市街地から木島平村を経て北志賀高原へのアクセス道路の円滑な走行に支障が生じている状況にある。このため、幅員狭小、危険な交差点の解消を目的とした道路拡幅事業を実施し、円滑で安全な通行を確保するものである。				
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(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	飯山市都市計画マスタープラン、飯山市過疎地域自立促進計画				
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:6,708台/日				
着手年度	西暦2020年度(令和2年度)	事業期間	9年間		
完成年度(見込み)	西暦2028年度(令和10年度)	費用対効果	2.2		
全体事業内容(主な工種)	道路拡幅工 L=1,380.0m、W=6.5(15.0)m	事業費(千円)	2,100,000		
		国庫	1,155,000		
		県債	850,500		
		一般財源	94,500		
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間、走行経費、交通事故の減少 特別豪雪地帯における冬期交通の確保			
	間接的効果(定量的・定性的)	飯山市、木島平村、山ノ内町の地域間交流の促進 北志賀高原などの観光地へのアクセス性向上による観光振興に寄与			
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 6,708台/日 ○医療・福祉・教育施設との連携 : 木島小学校への2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス : 木島平村役場とJR飯山駅を結ぶ道路 ○観光振興・地域の活性化 : 北志賀高原へのアクセス道路	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2.0 ○緊急輸送路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 振興山村、過疎地域、特別豪雪地帯に指定	評価	A	
	効率性	○費用対効果(B/C) : 2.16 ○事業期間 : 9年間 ○工法等の比較検討 : ルートの比較検討あり ○他事業との連携 : なし	評価	A	
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 7件(H26～H30) ○道路環境改善 : 局所的な渋滞緩和 ○歩道整備 : 通学路対策 ○現況の車道幅員 : 最小幅員5.0m	評価	A	
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者以外にも周知(H27.9、H30.2～H30.7に事業説明を実施) ○地域の取り組み : 同盟会、協議会の積極的な取り組みがある ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 地元区で側溝の清掃を実施 ○PDCA 再評価からのフィードバック: 再評価 5-1(工法検討)	評価	A	
	建設部公共事業評価委員会の意見	当路線は主要な幹線道路であるが、当該区間は幅員狭小で、すれ違いが困難であり、変則五差路の交差点で事故が多発しているなど、円滑な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ため、事業着手が妥当と判断する。	採択状況	総合評価	A
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が妥当であると判断する。	○			
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	妥当	評価の決定	事業着手

**位置図**

**状況写真**

**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	平成26年12月の新幹線開業以降、(国)403号は木島平村、山ノ内町、北志賀高原とJR飯山駅を結ぶ観光アクセス道路としての機能を期待されているが、下木島地区は、幅員狭小及び変則交差点があるため、交通事故が多く、円滑な交通に支障をきたしている。さらに冬期の交通安全確保が課題となっている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	毎年、国道403号改良促進期成同盟会及び国道403号木島平地区改良整備促進協議会より、幅員狭小区間、変形交差点の改良及び歩道整備による安全で安心な交通空間の確保を要望されている。
③事業説明等の経緯	平成27年9月に飯山市木島地区に対して計画説明会を実施。同年度中に木島地区の総意として「現道改良」による整備推進の方針が出されたため、基準点測量及び地形測量に着手している。平成28年4月に地元協議窓口として、木島地区一般国道403号改良促進対策委員会が組織された。平成30年2月から事業説明会を実施中。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	飯山市都市計画マスタープラン、飯山市過疎地域自立促進計画
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	幅員狭小区間、変形交差点の解消と歩道整備により、交通事故発生抑制及び生活環境の安全が確保できる。
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、安全な通行が確保されることにより周辺観光地の活性化が期待される。
⑦その他	冬期においても、交通の円滑性および安全性が向上する。

事後・再評価からのフィードバック

交差点設計を行うにあたり、生活交通を安全かつ円滑に流す適切な対処方法について再評価の意見を参考として計画している。

事業代表地点の緯度経度

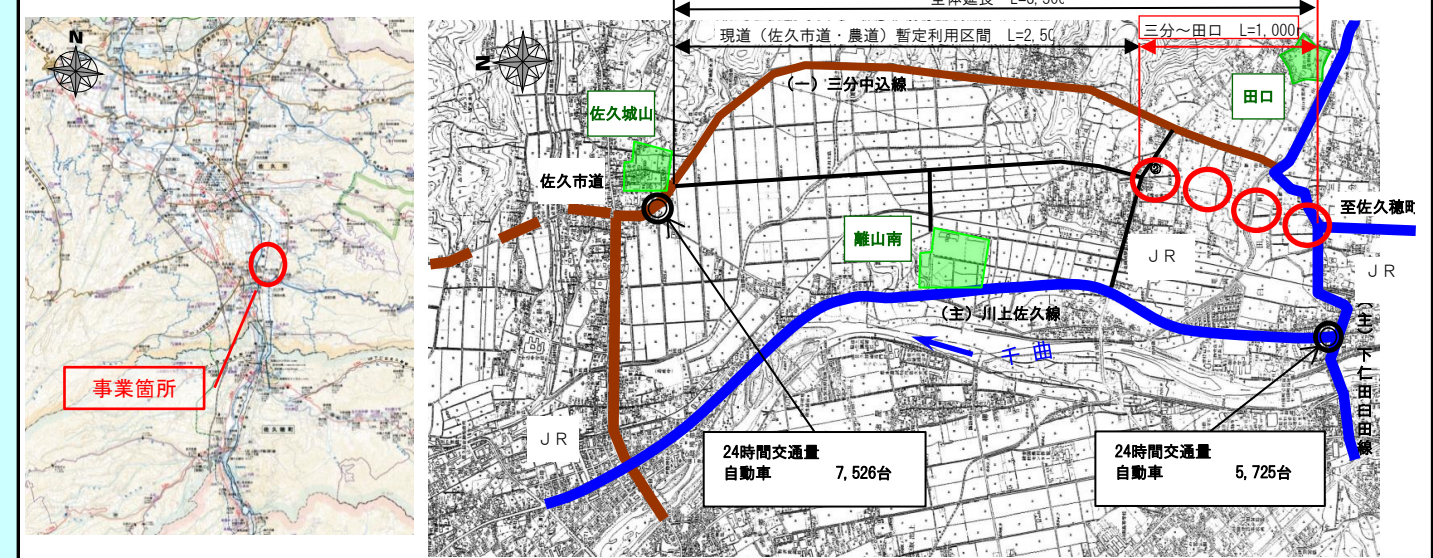
北緯:N 36° 51' 10"  
東経:E 138° 22' 58"

(様式1-2)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)三分中込線他				
事業毎の通番	市町村名	佐久市	箇所名(ふりがな)	三分～田口(みぶん～たぐち)				
事業目的	本路線は佐久市南部の三分地区と中込地区を結ぶ地域路線ですが、主要地方道及び市道とのネットワークによって南佐久郡と軽井沢方面を結ぶ佐久地域の千曲川右岸の補助幹線道路となっており、沿線周辺に離山南工業団地や龍岡城跡等が立地しています。このうち、起点から平賀地区までの区間は、人家連担箇所を中心に幅員狭小、線形不良かつ歩道未整備であり、一般交通を阻害しています。このため、通過交通の転換による交通阻害状況の緩和を目的としてバイパス整備を実施するものです。							
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	佐久市都市計画マスタープラン							
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量: 7,000台/日							
着手年度	2020年度(令和2年度)	事業期間	6年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
完成年度(見込み)	2025年度(令和7年度)	費用対効果	2.5		国庫	その他	県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=1,000m、W=6.0(9.75)m			750,000	337,500	0	371,250 41,250	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 18.2億円 走行経費の減少 2.5億円 交通事故の減少 0.5億円						
	間接的効果(定量的・定性的)	交通安全(通学路の安全確保) 佐久地域の千曲川右岸における物流・観光の円滑化						
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量: 7,000台/日 ○代替道路の有無: 安全性の高い代替道路((主)川上佐久線)がある ○医療・福祉・教育施設との連携: 佐久城山小学校との連携が発揮できる道路(1次アクセス) ○地域の活性化: 龍岡城跡へ通じる道路					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2.0、佐久市都市計画マスタープラン ○緊急輸送路の路線指定: 該当なし ○地域指定: 佐久地域定住自立圏					評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C): 2.53 ○事業期間: 6年間 ○代替案の検討: ルートについて検討あり ○他事業との連携: 他事業との連携はない					評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数: 人or自転車×自動車事故発生 3件 ○危険箇所対策: 該当なし ○渋滞及び騒音・振動の緩和: 渋滞及び騒音・振動の該当はなし ○歩道整備: 佐久市通学路安全プログラムに位置付けあり					評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有: 関係者以外にも周知(H30.11 測量立入とルート検討範囲の図面を地元3区に回覧周知) ○地域の取り組み: 積極的な取組がある ○地域の合意形成: 地権者説明会により一定の合意形成が図られている ○住民との協働: 住民関与が不明 ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:13-8					評価	A
	所管課意見	事業の必要性、効率性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。					採択状況	総合評価
技術管理室意見	所管課の意見が妥当であると判断する。					○	A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	—	評価の決定	事業着手			

【位置図、平面図、構造図等】



事業概要説明図表

【整備の必要性がわかる状況写真等】



事業周辺環境

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	本路線は主要地方道及び市道とのネットワークによって南佐久郡と軽井沢方面を結ぶ佐久地域の千曲川右岸の補助幹線道路となっており、沿線周辺に離山南工業団地や龍岡城跡等が立地しているが、人家連担箇所を中心に幅員狭小、線形不良かつ歩道未整備であり、一般交通を阻害している。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は通学路に指定されている生活道路でもあり、交通の安全・円滑化を求められている。平成26年8月にバイパス推進対策協議会が組織され、平成27年度以降は毎年部長要望を実施している。
③事業説明等の経緯	平成28年10月28日及び平成29年2月17日に協議会役員との意見交換会を行い、平成29年7月20日に一部地権者と直接協議を行った後、平成30年7月30日にバイパス新設区間の地権者説明会を行い一定の合意形成が図られた。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	佐久市都市計画マスタープランにおいて、市東部を南北に縦断する幹線道路「東幹線」の一部として位置付けられている。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	沿道には住宅が散在しており、歩車分離を進めることにより歩行者の安全・住環境に配慮した計画を進める。
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、軽井沢方面～佐久市～南佐久地域の連携に寄与するものと期待される。
⑦その他	
事後・再評価からのフィードバック	地元調整について、初回説明会から公図により事業影響の可能性が高い土地とその隣接地を示し、ルート調整の際に個々の利害が対立することの認識を求め、地権者が主体的に調整に参加するよう取り組んだ。
事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 11' 32" 東経:E 138° 29' 43"



(様式1-2)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)諏訪辰野線
事業毎の通番	市町村名	岡谷市～諏訪市	箇所名(ふりがな)	小坂～有賀(おさか～あるが)
事業目的	(主)諏訪辰野線は諏訪地域と上伊那地域を結ぶ主要な道路であるが、当該箇所は幅員狭小、急勾配及び線形不良の未改良区間があり、大型車の通行規制がされていることから、地元より早期の対策を求められている。 一方、中央自動車道諏訪湖SAにおいて諏訪・岡谷両市により諏訪湖スマートIC計画が進められている。 県として、(主)諏訪辰野線の未改良区間の解消を図るため、バイパスの計画を行っているが、同バイパスが諏訪湖スマートICのアクセス道路ともなることから、バイパスの全体計画のうち、諏訪湖スマートICの1次アクセスとなりうる区間について、先行して整備を行うものである。			
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 3-9 本州中央部広域交流圏の形成	事業実施の根拠法令等	道路法	
関連する事業、計画等	諏訪湖スマートIC計画・リニア中央新幹線関連事業			
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:4,319台/日			
着手年度	2020年度(令和2年度)	事業期間	4年間	事業費(千円)
完成年度(見込み)	2023年度(令和5年度)	費用対効果	2.3	財源内訳(千円)
全体事業内容(主な工種)	道路築造工 L=1,400m W=6.0(7.5~12.5)m	2,500,000	1,375,000	0 1,012,500 112,500
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間、走行経費の減少、医療機関への搬送時間短縮</li> <li>・諏訪湖スマートICへのアクセス性の向上</li> <li>・現道区間の騒音・振動の緩和による沿道環境の改善</li> </ul>		
	間接的効果(定量的・定性的)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周遊観光ルート形成による広域観光圏の創出</li> <li>・世界有数の精密機械産業を担う工業用地への効率的な輸送が可能となることによる地域経済の活性化</li> <li>・リニア3駅活用交流圏の形成による地域間交流の促進</li> </ul>		
評価の視点	必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画自動車交通量 : 4,319台/日</li> <li>○医療・福祉・教育施設との連携 : 諏訪赤十字病院へのアクセス</li> <li>○交通接続点アクセス : 諏訪湖スマートIC(計画中)</li> <li>○観光振興・地域の活性化 : 諏訪市街地、諏訪湖へのアクセス道路</li> </ul>	評価	A
	重要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○関連計画、重点施策との整合 : しあわせ信州創造プラン2.0 事業着手</li> <li>○緊急輸送路の路線指定 : 避難経路(岡谷市、諏訪市)</li> <li>○地域指定 : 東海地震に係る地震防災対策強化地域、南海トラフ地震防災対策推進地域</li> </ul>	評価	A
	効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○費用対効果(B/C) : 2.26 (精査中:費用便益分析業務委託中 11月頃完了予定)</li> <li>○事業期間 : 4年間</li> <li>○代替案の検討 : ルート比較検討あり</li> <li>○他事業との連携 : 諏訪湖SAスマートIC(計画中)</li> </ul>	評価	A
	緊急性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○近年の交通事故件数 : 7件(H26~H30)</li> <li>○道路環境改善 : 局所的な渋滞緩和</li> <li>○歩道整備 : 通学路対策</li> <li>○現況の車道幅員 : 最小幅員5.0m、現況最大勾配11%</li> </ul>	評価	A
	計画熟度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○事業情報の共有 : 関係者以外にも周知</li> <li>○地域の取り組み : (主)諏訪辰野線整備促進期成同盟会</li> <li>○地域の合意形成 : 区民総会(H30.11~H31.1)により合意形成が図られている</li> <li>○住民との協働 : 地元住民で構成される研究検討委員会を開催</li> <li>OPDCA 事後・再評価からのフィードバック: 再評価 13-8(地元調整)</li> </ul>	評価	A
建設部公共事業評価委員会の意見	当該路線は諏訪地域と上伊那地域をつなぐ主要な道路であるが、当該箇所は幅員狭小、急勾配及び線形不良のため、安全かつ円滑な交通に支障をきたしている。また、計画中の諏訪湖スマートICへの1次アクセス道路となっており、諏訪湖スマートICと同時期の供用を目指すため、早期の整備が必要であるため、事業着手が妥当と判断する。	採択状況	総合評価	
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が妥当であると判断する。		○	A
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	妥当	評価の決定 事業着手

事業概要説明図表	位置図		現道状況	
	道路横断面の構成		【全景】	
事業周辺環境	平面図			
	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	本路線は、諏訪地域と上伊那地域を結ぶ重要な路線であるが、幅員狭小、急勾配及び線形不良の未改良区間があるため、大型車通行止となっている。また、諏訪湖スマートIC計画は、令和元年度に連結許可申請を予定している。当バイパス計画は、諏訪湖スマートICへのアクセス道路となっており、早期の整備が求められている。		
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	未改良区間がある諏訪市有賀地区からは、急勾配が原因の騒音の解消及び歩行者の安全性の確保を強く要望されている。諏訪湖スマートICの建設について、H30.12月に諏訪・岡谷市長から建設部長へ要望を行っている。		
	③事業説明等の経緯	H30.4月岡谷市諏訪市地元説明会 H30.9月岡谷市諏訪市役員説明会 H30.10月岡谷市諏訪市地元説明会 H30.11月岡谷市小坂区区民総会、H31.1諏訪市有賀区区民総会により合意形成		
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	諏訪湖スマートICについてR元年に連結許可申請を行い、R5年に供用することが予定されている。リニア中央新幹線の開業がR9年に予定されている。リニア関連道路整備に位置づけられている。		
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	人家を避けるとともに、地形改変が最も少ないルート選定をしている。		
	⑥地域活性化への影響と配慮	諏訪地域と上伊那地域の連携強化、また、諏訪湖及び諏訪市街地から中央自動車道へのアクセス時間の短縮による地域活性化が見込まれる。		
⑦その他	経済的なルートを選定し、また、今後の設計で、コスト削減を踏まえた工法の選定を行う。			
事後・再評価からのフィードバック	諏訪湖スマートIC開通に向け、説明会や地区総会などを実施し、合意形成が図られている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 01' 30" 26 東経:E 138° 04' 56" 19	