

(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		路河川名等	(国)418号				
事業毎の通番	1	市町村名	阿南町～天龍村	箇所名(ふりがな)	新野～川島(にいの～かわしま)			
事業概要	事業目的	当路線は岐阜県から長野県に入り、平谷村で(国)153号、阿南町で(国)151号、飯田市南信濃で(国)152号(三遠南信自動車道の現道活用区間)に接続する、下伊那郡南部地域を東西につなぐ唯一の幹線道路である。当区間は(国)151号「新野道の駅」から遠山郷や遠山温泉郷などへの観光路線であるとともに、天龍村と阿南町を結ぶ医療、産業、福祉など生活に直結する重要路線である。当該区間は幅員狭小で道路線形が悪く、車両同士のすれ違いも困難で見通しも悪い当路線で最大のネック区間であり、早急な改良が必要である。						
	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	長野県強化計画						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量439台/日						
	着手年度	西暦2020年度(令和2年)	事業期間	10年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
完成年度(見込み)	西暦2029年度(令和11年)	費用対効果	1.0	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=1,540m W=5.5(7.0)m			980,000	490,000	0	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 観光客の増加						
評価の視点	必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○交通量：計画交通量 439台/日 ○代替道路の有無：代替道路があるが、安全性が低い(一般県道大河内中河原線→国道151号) ○医療・福祉・教育施設との連携：医療、福祉、教育施設との連携が発揮できる(天龍村小学校) ○交通結節点：売木村役場、天龍村役場へ通じる道路 ○観光振興：おきよめの湯、道の駅「信州新野千石平」、遠山郷へ通じる道路 					評価	A
	重要性	<ul style="list-style-type: none"> ○関連計画、重点施策との整合：しあわせ信州創造プラン 3-2世界を魅了するしあわせ観光地域づくり ○緊急輸送路の路線指定：「天龍村地域防災計画」でさだめる避難経路や物資輸送道路 ○地域指定：過疎地域 					評価	A
	効率性	<ul style="list-style-type: none"> ○費用対効果(B/C)：1.0 ○事業期間：10年間 ○工法比較検討：構造物による工法の比較検討あり ○他事業との連携：他事業との連携はない 					評価	B
	緊急性	<ul style="list-style-type: none"> ○近年の交通事故件数：H27に1件 ○道路環境改善：H8道路防災点検落石危険箇所あり ○歩道整備：なし ○現況の車道幅員、半径、勾配：幅員3.2m～4.5m、半径60m未満3箇所 					評価	A
	計画熟度	<ul style="list-style-type: none"> ○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取組み：協力的である 住民との協働：アダプトシステムにより草刈り、枝払い等を年4回程度実施している ○地域の合意形成：事業目的や整備手法について合意形成が図られている ○事後・再評価からのフィードバック：再評価13-10 					評価	B
	所管課の意見	地域間交流や観光、生活道路として重要な路線であるが、当該区間では線形不良や幅員狭小により車両同士のすれ違いが困難な状況であるため、早期の事業化が必要である。					採択状況	総合評価
技術管理室の意見	所管課の意見を妥当と判断する。					○	B	
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・事業概要図

位置図・事業概要図

天龍村南方地区の皆様は病院や買い物へ行くために毎日通る

中京圏の観光客が道の駅「信州新野千石平」から遠山郷や遠山温泉郷、三遠南信自動車へ行く入り口になる

信州遠山郷

南信州を周遊観光するためのコースであるが、当区間がボトルネックになっている

道路改築 L=1,540m W=5.5(7.0)m

現況写真

拡幅改良

拡幅・線形改良

川側への拡幅

補強土擁壁工

道路幅員

W=3.5~4.2m

W=5.5(7.0)m

路肩 0.75m

車道 2.75m

車道 2.75m

事業周辺環境

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景

- ・当路線は岐阜県から長野県に入り、平谷村で(国)153号、阿南町で(国)151号、飯田市南信濃で(国)152号(三遠南信自動車道)に接続する、南信州地域を東西につなぐ唯一の幹線道路である。一観光道路、周遊道路
- ・当区間は(国)151号「新野道の駅」から遠山郷や遠山温泉郷などへの観光路線の入り口。
- ・天龍村と阿南町を結ぶ医療、産業、福祉など生活に直結する重要路線である。

②地域からの要望経緯及び地域の関わり

- ・(国)418号 改良促進期成同盟会の要望活動が盛ん
- ・天龍村役場、天龍村議会からの要望活動がある
- ・天龍村南方地区の皆様が信州ふるさとの道ふれあい事業「アダプトシステム」により道路沿線の草刈りや枝払い等を行い道路事業への関わりが深い

③事業説明等の経緯

- ・関係者へ事業情報を提供し、事業の円滑化を図っている

④他事業・プロジェクトとの整合、関連

- ・防災安全交付金(災害防除)事業と連携して安全・安心の確保を図る。(同一区間)

⑤自然環境・生活環境への影響と配慮

- ・観光客を意識した自然環境、景観に配慮した道路設計とする。(地形改変を極力小さく、できるだけ立木を伐採しない)

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、より多くの観光客が期待される。

⑦その他

事後・再評価からのフィードバック

13-10 事業の実施にあたっては、引き続きコストの削減を図りつつも、早期の整備により利便性や安全・安心を求める県民の要望に応えるとともに、整備効果が必要な時に発揮されることを求める。

事業代表地点の緯度経度

北緯:N 137° 45' 46" 00

東経:E 35° 15' 04" 00

(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		路河川名等	(国)361号	
事業毎の通番	2	市町村名	木曾町	箇所名(ふりがな)	長峰～九蔵(ながみね～くぞう)
事業目的	一般国道361号は岐阜県高山市より伊那市高遠町に至る幹線道路である。岐阜県境である木曾町の長峰峠から九蔵峠の区間は、線形不良および幅員狭小箇所により、大型車のすれ違いが困難な区間があり、観光バス等の円滑な走行に支障をきたしている状況である。 当該箇所の整備により、線形不良および幅員狭小箇所の解消を図り、観光バス等の円滑な走行性を確保するため、早期に整備を行う必要がある。				
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 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	長野県強靱化計画				
保全対象・範囲	受益対象 計画交通量 3,268台				
着手年度	2020年度(令和2年度)	事業期間	9	事業費(千円)	
完成年度(見込み)	2028年度(令和10年度)	費用対効果	4.3	財源内訳(千円)	
全体事業内容(主な工種)	(九蔵峠)道路改築工 L=270.0m、W=5.5(7.0)m (長峰峠)道路改築工 L=1450.0m、W=5.5(7.0)m	500,000	250,000	225,000 25,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	緊急輸送道路の整備 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 観光振興としての拠点施設との交通流円滑化			
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 3,268台/日 ○代替道路の有無 : 迂回路(注)奈川木曾線～(国)19号 約62km ○医療・福祉・教育施設との連携 : 区間内バス路線あり 沿線に木曾町開田支所等あり ○地域の活性化 : 開田高原周辺観光地等の活性化に資する	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(国)361号 木曾町 開田～神谷 ○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 : 振興山村、過疎地域、積雪地域指定あり	評価 A		
	効率性	○費用対効果(B/C) : 4.27 ○事業期間 : 9年間 ○工法等の比較検討 : 構造物の構成を再検討しコスト削減 ○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 : 1件発生 ○危険箇所対策 : 総合的な安全性を向上させる ○歩道整備 : 歩道整備予定なし ○道路構造 : 現況幅員(全幅) W=5.0m	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 : 期成同盟会による要望活動 ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 予定なし(沿線に民家なし) ○PDCA : 事後・再評価からのフィードバック参考あり(13-7)	評価 B		
	所管課の意見	一般国道361号は岐阜県高山市より伊那市高遠町に至る幹線道路であり、地域間交流や観光、生活道路として重要な路線であるが、当該区間では線形不良や幅員狭小により大型車両のすれ違いが困難な状況であるため、早期の事業化が必要である。		採択状況	総合評価
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見を妥当と判断する。		○	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(長峰峠)			
事業概要説明図表	<p>全線に渡り幅員が不足しており、車両同士のすれ違いに支障をきたしている。また、見通しも非常に悪い</p>		
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)361号は、岐阜県高山市から伊那市高遠町を結ぶ道路であるとともに、二次緊急輸送路に指定されている。木曾町区間については国道19号より九蔵峠までの区間は拡幅が完了しているものの、九蔵峠から県境に至っては線形不良、幅員狭小の区間が続いている。	
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、付近に開田高原や御岳ロープウェイなどが立地しているため、地元の利用者のみならず多くの県外観光客が利用している。このため、期成同盟会が結成され、円滑な交通環境の確保や、安全な通行空間の確保を要望されている。	
	③事業説明等の経緯	国道19号から九蔵峠までの区間は既に改良済みであり、狭路も拡幅が完了している。本事業区間の一部は改築がなされているものの、大部分は改築がなされておらず、線形不良・幅員狭小のため過去には交通事故が発生している。地元への計画説明は完了しており、同意も得られていることから木曾町から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	特になし	
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	必要最小限の現道幅員とし、構造物は景観に配慮した環境色を用い、周辺環境との調和を図る。	
	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、通過交通の円滑、かつ安全な通行が可能になり、開田高原周辺観光地への旅行客誘致に寄与する。	
	⑦その他	拡幅量を必要最小限とすることで、建設コストの削減を図る	
事後・再評価からのフィードバック	(13-7)地域の声や自然環境に十分配慮するとともに、事業期間の長期化が費用対効果に与える影響を認識し、適切な進捗管理、コスト削減に努め、整備効果が早期に発現するよう事業を進めること。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 56' 13" 61 東経:E 137° 35' 10" 85

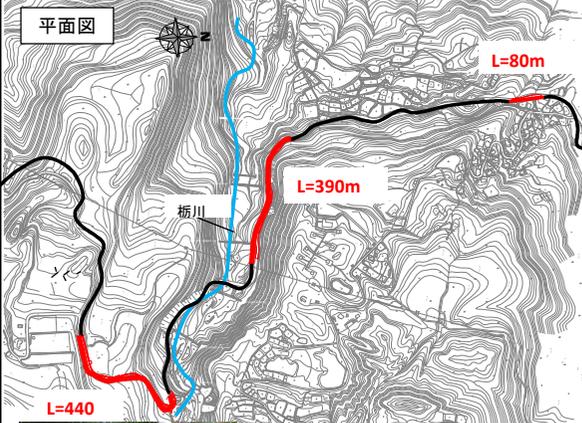
(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

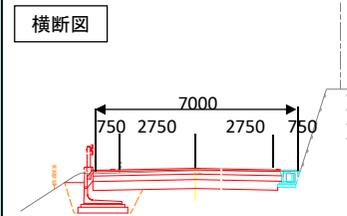
事業名		道路改築		路河川名等		(国)405号		
事業毎の通番		3	市町村名	栄村	箇所名(ふりがな)		和山～上ノ原(わやま～うえのはら)	
事業概要	事業目的	国道405号は群馬県吾妻郡中之条町を起点とし、長野県下水内郡栄村を經由し、新潟県上越市を終点とする国道であり、年間を通して栄村中心部と秋山地区を結ぶ唯一の道路となっている。H23.3.12の長野県北部地震では土砂崩落、雪崩により、のべ7日間の通行止が生じ、秋山地区を中心に約400人が孤立。このため、道路機能強化による災害に強い道路整備を目的とした道路改築事業を行う。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	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	長野県強靱化計画						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	交通量：752台/日 (H27 センサス)						
	着手年度	2020年度(R2)	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(R7)	費用対効果	1.2	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=910.0m、W=5.5(7.0)m			590,000	295,000	265,500	29,500
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 観光振興・地域の活性化：観光客6万人/年						
評価の視点	必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○計画自動車交通量：637台/日 ○代替道路の有無：当該路線/バス路線であるが、迂回となる道路がない ○医療・福祉・教育施設との連携：津南病院との連携が発揮できる道路(1次アクセス) ○地域の活性化：秋山郷へのアクセス道路である(観光客6万人/年) 					評価	A
	重要性	<ul style="list-style-type: none"> ○関連計画、重点施策との整合：関連計画との整合なし ○緊急輸送路の路線指定：冬期間も交通可能な唯一の道路であるため避難路として活用 ○地域指定：豪雪地域、雪国観光圏計画に指定されている 					評価	B
	効率性	<ul style="list-style-type: none"> ○費用対効果(B/C)：1.23 ○事業期間：6年間 ○工法等の比較検討：工法について比較検討あり ○他事業との連携：他事業との連携はない 					評価	A
	緊急性	<ul style="list-style-type: none"> ○近年の交通事故件数：2件以上 ○道路環境改善：地すべり危険箇所指定、H23年に土砂崩落・雪崩による通行止め発生 ○歩道整備：なし ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員5.0m 					評価	A
	計画熟度	<ul style="list-style-type: none"> ○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取り組み：期成同盟会を通じた地元要望あり ○地域の合意形成：地元への説明会により合意形成が図られている ○住民との協働：住民関与は不明 ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック：再評価13-10 					評価	B
	所管課の意見	当該路線は栄村秋山地区から新潟県津南町を結ぶ生活道路であり、特に秋山地区と栄村中心部を結ぶ唯一の道路となっているが、幅員狭小かつ線形不良なうえ、落石や雪崩により孤立集落が発生しているため、事業化が妥当と判断する。					採択状況	総合評価
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見を妥当と判断する。					○	B	
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



横断面図



落石状況



降雪期の状況



現況幅員

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	当該路線は、新潟県津南町から栄村秋山地区を結ぶ生活道路であり、小赤沢橋から切明温泉までの約3.6km間は線形不良、復員狭小である。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	毎年、秋山郷国道整備促進期成同盟会からは狭小区間の解消を要望されている。
③事業説明等の経緯	小赤沢橋から屋敷へと下る村道との交差点までは拡幅が完了している。また事業全体の説明会も(H24.8開催)し、地元の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	隣接工区の防災・安全交付金(道路)事業で道路改築が実施中であり、当事業と相乗効果が期待できる。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	幅員狭小区間の解消と線形の改良により交通事故の減少が見込まれる。
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、観光施設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

13-10 事業の実施にあたっては、引き続きコストの削減を図りつつも、早期の整備により利便性や安全・安心を求める県民の要望に応えるとともに、整備効果が必要な時に発揮されることを求める。

事業代表地点の緯度経度

北緯:N 36° 50' 12" 4
東経:E 138° 37' 44" 7

(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		路河川名等	(国)418号		
事業毎の通番	4	市町村名	下伊那郡売木村	箇所名(ふりがな)	岩倉橋～軒川(いわくらはし～のきかわ)	
事業目的	当路線は岐阜県から長野県に入り、平谷村で(国)153号、阿南町で(国)151号、飯田市南信濃で(国)152号(三連南信自動車道の現道活用区間)に接続する。下伊那郡南部地域を東西につなぐ唯一の幹線道路であるとともに、長野県第二次緊急輸送路に指定されている重要な路線である。当区間は別名「湯めぐり街道」と呼ばれ、下伊那郡南部地域の温泉間を結びとともに、道の駅「新野千石平」から道の駅「信州平谷」等への観光道路である。また、売木村と平谷村を結び医療、産業、福祉等生活に直結する重要な道路である。 当該区間は幅員狭小で道路線形が悪く、防災面や施設老朽化の面において課題があるため早急の改良が必要である。					
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) 4-1農土の強靱化 (災害に強いインフラ整備)		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	第3期長野県橋梁長寿命化修繕計画					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量1,078台/日					
着手年度	西暦2020年度(令和2年)	事業期間	6年間	事業費(千円)		
完成年度(見込み)	西暦2025年度(令和7年)	費用対効果	1.4	国庫	その他	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=410m、W=5.5(7.0)m		300,000	150,000	0 135,000 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 観光客の増加				
評価の視点	必要性	○計画交通量1,078台/日 ○代替道路の有無：代替道路はあるが、迂回に30分以上の時間を要する ○医療・福祉・教育施設との連携：売木小中学校への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：売木村役場、平谷村役場へ通じる道路 ○観光振興・地域の活性化：道の駅「信州新野千石平」、「信州平谷」、温泉施設等へ通じる道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：第3期橋梁長寿命化修繕計画 ○緊急輸送路の路線指定：長野県第二次緊急輸送路に指定 ○地域指定：過疎地域			評価	A
	効率性	OB/C=1.4 ○事業期間：6年間 ○工法比較検討：ルート、他事業の残土利用等を検討 ○他事業との連携：災害復旧事業等と連携を検討(残土利用)			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：H28～R2 計8件(H28:2件、H29:2件、H30:2件、R2:2件) ○道路環境改善：落石危険箇所あり ○歩道整備：通学路区間の整備に寄与 ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道最小幅員5.0m			評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取組み：国道418号整備促進期成同盟会、下伊那土木振興会から毎年要望がある。 ○地域の合意形成：事業目的や整備手法について合意形成が図られている ○住民との協働：アダプトシステムにより草刈り、枝払い等を年5回程度実施 ○事後・再評価からのフィードバック：事後評価番号5-5			評価	A
	所管課の意見	当該路線は観光道路かつ地域の生活に重要な道路であるが、幅員狭小で毎年のように事故も起きていたため、事業着手が妥当と判断する。		採択状況	総合評価	
建設部公共事業評価委員会の意見	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・事業概要図

【(国)418号】
売木村と平谷村を結び医療、産業、福祉など生活に直結する重要な道路である。

【信州新野千石平】
中京圏の観光客が売木村や平谷村へ行く入り口になる。

道路改築工 L=170m W=5.5(7.0)m

現況写真

岩倉橋工区

車道幅員5m

橋台部分

岩倉橋

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	○当路線は岐阜県から長野県に入り、平谷村で(国)153号、阿南町で(国)151号、飯田市南信濃で(国)152号(三連南信自動車道)に接続する。南信州地域を東西につなぐ唯一の幹線道路である。(長野県第二次緊急輸送路) ○南信州地域の温泉間を結びとともに、道の駅「新野千石平」から道の駅「信州平谷」等への観光道路である。(湯めぐり街道) ○売木村と平谷村を結び医療、産業、福祉など生活に直結する重要な路線である。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	○国道418号整備促進期成同盟会、下伊那土木振興会からの要望活動がある。 ○売木村商工会女性部の皆様が信州ふるさとの道ふれあい事業「アダプトシステム」により道路沿線の草刈りや枝払い等を行い、道路事業への関わりが深い。
③事業説明等の経緯	○地権者説明会(R3年1月)により、事業目的、整備手法に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	○本事業および災害復旧事業等の発生残土を利用
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	○観光客を意識した自然環境、景観に配慮した道路設計とする。 (地形改変を極力小さく、できるだけ立木を伐採しない)
⑥地域活性化への影響と配慮	○本事業により観光地(道の駅「信州新野千石平」、道の駅「信州平谷」等)へのアクセス道路の強靱化、道路交通の円滑化が図られ、観光客数の増加が期待される。
⑦その他	

事後・再評価からのフィードバック

事後評価番号5-5 ○用地買収が困難な箇所は、地元地域の協力を得て、地元への説明と合意形成を丁寧に行いながら交渉していく。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 138° 00' 00" 00 東経:E 36° 00' 00" 00
--	-------------	---

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

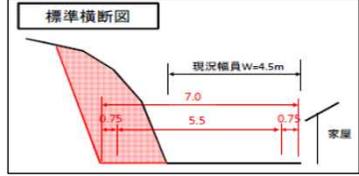
事業名		道路改築		路河川名等		(国)292号	
事業毎の通番		5	市町村名	飯山市	箇所名(ふりがな)	大川トンネル(おおかわとんねる)	
事業概要	事業目的	(国)292号は群馬県吾妻郡長野原町を起点として、新潟県上越市に至る広域的な幹線道路であるとともに、第2次緊急輸送路に指定され災害時の応急対策活動を支える重要な道路となっている。また、北信地域と新潟県を結ぶ、物流、交流を支える道路として重要な役割を担っている。 現在の大川トンネルは昭和42年に供用されたトンネルであるが、幅員が狭く大型車同士のすれ違いが困難な状況にあり、交通のネック箇所として、早期の改良が求められているため、本事業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	3-8 生活を支える地域交通の確保 4-1 県土の強靱化		事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	長野県広域道路基本計画、広域道路網マスタープラン、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：1,914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	1.2	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=700m、W=6.5(8.0~9.75)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					
評価の視点	必要性	○計画交通量：1,914台/日 ○代替道路の有無：国道18号～国道117号を用いた広域迂回は30分以上の時間を要する。 ○医療・福祉・教育施設との連携：飯山赤十字病院への2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：豊田飯山ICへの2次アクセス、北陸新幹線飯山駅への2次アクセス ○観光振興・地域の活性化：斑尾高原へのアクセス道路					評価
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：飯山市過疎地域自立促進計画 ○緊急輸送道路の路線指定：県緊急輸送路(1次)に路線指定 ○地域指定：過疎地域、特別豪雪地帯					評価
	効率性	○費用便益比(B/C)：1.2 ○事業期間：6年間 ○工法等の比較検討：ルート検討を予定 ○他事業との連携：防災・安全交付金(道路)濁池工区					評価
	緊急性	○近年の交通事故件数：なし ○危険箇所対策：土砂災害危険区域 ○歩道整備：なし ○現況の車道幅員、半径、勾配：現況幅員4.7m					評価
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知(飯山市中部道路委員会との現地調査を毎年実施) ○地域の取り組み：積極的な取組がある((国)一般国道292号改良促進期成同盟会) ○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(飯山市中部道路委員会との現地調査を毎年実施) ○住民との協働：地元地区による沿道美化活動を実施 ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-4					評価
	所管課の意見	当該路線は北信地域と新潟県を結ぶ広域的な幹線道路として物流や交流を支える役割を担っているが、幅員狭小なトンネルとその前後の線形不良箇所が課題となっているため、事業着手が妥当と判断する。				採択状況	総合評価
建設部公共事業評価委員会の意見	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		
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	(国)292号は群馬県吾妻郡長野原町を起点として、新潟県上越市に至る広域的な幹線道路であるとともに、第2次緊急輸送路に指定され災害時の応急対策活動を支える重要な道路となっている。また、北信地域と新潟県を結ぶ、物流、交流を支える道路として重要な役割を担っている。平成23年度には富倉バイパスが全線供用し、残る線形不良区間や幅員狭小な大川トンネルの改良が求められている。	
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	一般国道292号改良促進期成同盟会、飯山市中部道路委員会から毎年要望が挙げられている	
	③事業説明等の経緯	飯山市中部道路委員会との現地調査を毎年実施している。	
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	防災・安全交付金(道路)事業 濁池工区(同路線の幅員狭小箇所改築)	
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	地形改変の抑制など、環境にできる限り負荷を与えない構造とし、法面緑化なども図る	
⑥地域活性化への影響と配慮	当該事業を実施することで交通の円滑化により、北信地域と新潟県上越地域の結びつきがさらに強化され、地域活性化が図られる		
⑦その他	トンネル区間の工法、残土利用を検討		
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 課題等整理表:5-4 豪雪地帯であることを考慮した工程や工法を検討していく。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 138° 19'9.90" 東経:E 36° 52'36.25"

(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		路河川名等	(一)粟野御供線				
事業毎の通番		6	市町村名	阿南町	箇所名(ふりがな)	御供(おども)			
事業概要	事業目的	当路線は主要地方道飯田富山佐久間線と一般県道粟野門島停車場線を結ぶ生活道路であり、阿南病院、阿南荘、阿南学園、阿南高校へのアクセス道路として利用されている。 当該箇所は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況であるとともに山側には危険な法面があるため、法面対策に合わせて道路拡幅改良を行うことで、生活道路としての機能の向上及び上記施設へのアクセス向上を図るものである。							
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	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	信州みちビジョン							
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	H27交通量 167台/12h							
	着手年度	2020年度(R2)	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(R7)	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)	道路拡幅工 L=650m、W=5.5(7.0)m			60,000	30,000	27,000	3,000		
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	○計画交通量：171台/日 ○代替道路の有無：代替道路があるが、安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携：阿南病院(1次アクセス)、阿南高校(1次アクセス)との連携が発揮できる道路 ○交通結節点アクセス：JR飯田線温田駅への1次アクセス道路 ○観光振興・地域の活性化：該当なし					評価	B	
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：信州みちビジョン ○緊急輸送道路の路線指定：該当なし ○地域指定：東海地震に係る防災対策強化地域					評価	B	
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.1 ○事業期間：6年間 ○工法等の比較検討：工事発生土を有効活用し、工事費の縮減について検討 ○他事業との連携：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(H28~R2) ○道路環境改善：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：渋滞及び騒音・振動の該当はなし ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員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：協力的である ○地域の合意形成：合意形成が図られている ○住民との協働：地元道路アダプト団体による美化活動を毎年実施 ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック：再評価13-10					評価	A	
	所管課の意見	当該路線は阿南町東部の生活に欠かせない道路であるが、幅員が狭くて車両のすれ違いが困難な状況であり、通行の安全確保のため、事業着手が妥当と判断する。			採択状況	総合評価			
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当と判断する。			○	B				
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、構造図等】	
	 	
事業周辺環境	【整備の必要性がわかる状況写真等】	
	現況写真	
		
	①道路状況 道路の幅員は狭く、通行車両のすれ違いが困難	②道路状況 山側に危険な斜面あり
	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は主要地方道飯田富山佐久間線と一般県道粟野門島停車場線を結ぶ生活道路であり、阿南病院、阿南荘、阿南学園、阿南高校へのアクセス道路として利用されている。 当該箇所は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況である。
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	当事業区間は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況であるとともに山側には危険な法面があるため、スムーズな通行に支障をきたしている。このため、阿南町から拡幅の強い要望が出されている。
	③事業説明等の経緯	道路設計時に地元説明会実施予定。阿南町役場へは説明済み。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	リニア関連工事の残土を受け入れることで本事業のコスト削減、早期完成が見込まれる。	
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	道路設計時に周辺環境への影響を最小限にとどめる施工方法を計画予定。	
⑥地域活性化への影響と配慮	(一)粟野御供線 阿南町御供沿線には、特養老人ホーム「阿南荘」、障害者施設「阿南学園」がある。 当事業が進むことにより両施設の利用者が増えることがみこまれ、それに伴い施設利用者が生きがいをもって暮らせるようになり、地域の活性化が期待される。	
⑦その他	工事発生土の有効活用を検討し、コスト削減を図る	
事後・再評価からのフィードバック	13-10 公共事業に対する信頼性確保の観点から、出来る限り必要な調査を事前に行い、計画段階において、より適正な全体事業費の把握に努めることとされたい。	事業代表地点の緯度経度 北緯:N 137° 50' 04" 東経:E 35° 20' 08"

(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		路河川名等		(主)開田三岳福島線		
事業毎の通番		7	市町村名	木曾町	箇所名(ふりがな)		小島トンネル(おじま)	
事業概要	事業目的	本路線は木曾町福島と三岳間を連絡するほか、開田高原、王滝村へも連絡し、緊急輸送路(二次)として、木曾郡中西部における重要な広域幹線道路である。 小島トンネルは昭和32年施工で、幅員狭小及び平面線形が不良で特に大型車通行に支障をきたしており、平成26年9月の御嶽山噴火時には交互通行により大型車の通行を確保した。当該区間の整備により大型車の交互通行や冬の円滑かつ安全な交通を確保したい。						
	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							
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量 3,488台						
	着手年度	2020年度(R2)	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)	2027年度(R9)	費用対効果	1.2	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=400m、W=6.0(9.0)m			800,000	400,000	320,000	80,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少 1.35億円 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 : 3,488台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路がない(30分以上の迂回を伴う) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 木曾病院との連携が発揮できる道路(1次アクセス) ○地域の活性化 : 御嶽山、開田高原へのアクセス道路					評価
重要性		○関連計画、重点施策との整合 : なし ○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 : 振興山村、過疎地域、積雪地域					評価	B
効率性		○費用対効果(B/C) : 1.24 ○事業期間 : 8年間 ○工法等の比較検討 : 工法、線形について検討あり ○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 : 5箇年以内の事故なし ○道路環境改善 : 危険箇所の安全性を向上 ○歩道整備 : なし ○道路構造 : 現道(トンネル)幅員 W=5.0(5.5)m					評価	B
計画熟度		○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(R1.10に木曾町へ説明) ○地域の取り組み : 協力的である ○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 : 住民関与が不明 ○PDCA : 事後評価からのフィードバック:5-6(地元調整)					評価	B
所管課の意見		本路線は国道19号から御岳や開田高原等観光地へのアクセス道路及び王滝村へ繋がる生活道路として重要な路線であるが、既設の小島トンネルは幅員狭小かつ平面線形不良のため、大型車のすれ違いができないボトルネック箇所となっており、事業着手が妥当と判断する。					採択状況	総合評価
技術管理室の意見	建設部の意見を妥当と判断する。					○	B	
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、構造図等】		
	<p>位置図</p>	<p>平面図</p>	
事業周辺環境	【整備の必要性がわかる状況写真等】		
	<p>トンネル内は大型車両すれ違いのため、坑口付近で待機中のバス</p>	<p>至 開田高原 王滝村</p>	
	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	本路線は木曾町福島と三岳間を連絡するほか、開田高原、王滝村へも連絡し、緊急輸送路(二次)として、木曾郡中西部における重要な広域幹線道路である。本事業区間は、木曾町中心市街地から木曾町三岳や御嶽山へ向かう主要幹線道路である。	
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、幅員狭小及び平面線形が不良で特に大型車通行に支障をきたしており、平成26年9月の御嶽山噴火時には交互通行により大型車の通行を確保した。このため、当該区間の整備により大型車の交互通行や冬の円滑かつ安全な交通の確保を要望されている。	
	③事業説明等の経緯	本事業区間については、木曾町への説明をおこなっている。小島トンネル前後は2車線が確保されている。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	なし。	
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	今後検討。	
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、御嶽山噴火災害を受けた復興への寄与が期待される。		
⑦その他	今後検討。		
事後・再評価からのフィードバック	5-6 観光路線であるため、施工時の交通規制について地元地域の協力がなければならない。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 50' 15" 東経:E 137° 37' 57"

(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		路河川名等	(主)長野大町線		
事業毎の通番	8	市町村名	大町市	箇所名(ふりがな)	新行(しんぎょう)	
事業目的	(主)長野大町線は、長野市を起点として大町市に至る主要な幹線道路であり、第一次緊急輸送路に指定されている。地域住民の生活道路であるとともに、観光地へのアクセスにも利用される重要な道路である。そのうち、新行地区は急カーブ急勾配区間となっているため、特に冬期にはスリップ事故が多発しており、安全な走行に支障が生じている状況である。このため、線形改良を踏まえた整備を行うことにより、安全で安心な道路空間の確保を図りたい。					
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	整合なし					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量 2,243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)		
完成年度(見込み)	2025年度(令和7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=780m、W=6.0(9.0)m 交差点改良工 N=1箇所			450,000	225,000 45,000 162,000 18,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	線形改良によるスリップ事故の減少				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進 観光アクセス道路としての質向上				
評価の視点	必要性	○計画交通量：2,243台/日 ○代替道路の有無：代替路があるが、安全性は低い(一)小島信濃木崎(停)線 ○医療・福祉・教育施設との連携：市立大町総合病院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：信濃大町駅への1次アクセス道路(8.8km) ○観光振興・地域の活性化：美麻地区から大町市街地(中央通り)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：整合なし ○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、積雪地域に指定(観光地域としての基盤づくり)			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C)：1.4 ○事業期間：6年間 ○代替案の検討：ルートについて複数検討の上選定 ○他事業との連携：連携なし			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：自動車事故発生9件(3件以上) ○道路環境改善：H8防災総点検の要対策箇所あり ○歩道整備：歩道整備なし ○現況の車道幅員、半径、勾配：縦断勾配最大7.5%(道路台帳)			評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知(H30.12 事業説明会を開催) ○地域の取り組み：大町市を通して毎年要望あり ○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：草刈り等維持管理の協力がある ○事後・再評価からのフィードバック：再評価からのフィードバック:13-8(地元調整)			評価	B
	所管課の意見	当該路線は長野市～大町市を結ぶ幹線道路で改良されている路線であるが、事業区間のみ線形不良や縦断勾配が急なことから毎年事故が発生していることから、事業着手が妥当であると判断する。			採択状況	総合評価
建設部公共事業 評価委員会の意見	所管課の意見を妥当と判断する。			○	B	
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

写真

平面図

標準横断面図

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	(主)長野大町線は、長野市から大町市を結ぶ幹線道路であり、第一次緊急輸送路に指定されている。別区間においては、長野オリンピック前に改良が行われたため、それらの箇所は良好な道路線形である。当該区間の長野側も直線部となっており、スピードが出やすい区間となっているため、より当該区間の不良な線形が際立つ状況となっている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、急カーブ急勾配区間であり、特に冬期にはスリップ事故が多発している。沿線には中山高原が位置しており、さらに観光地(黒部ダム等)へのアクセス道路である。また、美麻地区住民が大町市街へ行き来する生活道路でもあり、快適な道路空間の創出について以前より地域から要望されている。
③事業説明等の経緯	新行自治会からは大町市を通して、継続的に要望がある。H30.12に新行自治会代表者及び主要地権者に説明を行い、事業目的について承諾をいただいた。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	特になし
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	現状の自然環境に著しい変化を与えないよう、できる限り現道を活かす計画としている。また、民家や施設をコントロールし、建物補償が生じないように配慮している。
⑥地域活性化への影響と配慮	本事業により安全安心な道路空間が確保され、緊急輸送路及び観光アクセス道路としての質を向上させることができる。
⑦その他	複数ルートと比較検討し、コスト削減に努めている。

事後・再評価からのフィードバック

「再評価 課題整理表」の番号13-8の「5 地元調整」を参考にし、計画	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 137° 52' 17" 88
事後・再評価からのフィードバック		東経:E 36° 33' 52" 56

(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		路河川名等	(主)飯田富山佐久間線		
事業毎の通番	9	市町村名	阿南町	箇所名(ふりがな)	中谷(なかや)	
事業目的	(主)飯田富山佐久間線は飯田市の国道256号交点を起点とし、泰阜村、阿南町を経由して天龍村神原の愛知県境までの間を南北に結ぶ約49.6kmの広域的な骨格幹線道路であるとともに、各地域を結ぶ生活道路です。当路線はほぼ全線が天竜川に沿った急峻な地形上に地域間を結ぶように通過しており、震災対策緊急輸送路にも指定され、近隣には下伊那南部で唯一の第二次緊急医療の行える県立阿南病院があります。現道は幅員狭小、線形不良で円滑な交通に支障をきたしているため、当該箇所の整備により、円滑な交通を確保するとともに、生活道路としての快適性、安全性の向上を図ります。					
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	長野県強靱化計画(第2次緊急輸送路)、南信地域広域道路ネットワーク計画 信州みちビジョン					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:1,415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	1.9	国庫	その他	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=600m、W=6.0(8.0)m		200,000	100,000	0 90,000 10,000	
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、高度医療施設へのアクセス道路確保				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量:1,415台/日 ○代替道路の有無:代替道路がなく迂回に時間を要する。 ○医療・福祉・教育施設との連携:県立阿南病院との連携が発揮できる道路(1次アクセス) ○観光振興・地域の活性化:観光地(和知野キャンプ場・おきよめの湯)の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: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	○費用便益比(B/C):1.9 ○事業期間:5年間 ○工法等の比較検討:残土利用等を検討 ○他事業との連携:-			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数:10年以内に事故発生2件 ○道路環境改善:曲線部におけるすれ違い困難箇所の解消 ○歩道整備:歩道未整備 ○道路構造:現況幅員 W=4.0m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有:関係者以外にも周知(過去に事業説明会を開催) ○地域の取り組み:積極的な取組がある(下伊那土木振興会からの要望、阿南町土木行政懇談会等) ○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 ○住民との協働:住民参加型の事業が見込まれる予定 ○PDCA:事後評価からのフィードバック:5-2(9:工法検討)			評価	A
所管課の意見	当該路線は飯田市と阿南町、天龍村を結ぶ幹線道路かつ生活に欠かせない道路となっているが、幅員狭小で線形不良な箇所も多く、通行の安全を確保するため、事業着手が妥当と判断する。		採択状況	総合評価		
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見を妥当と判断する。		○	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

全景

道路幅員 W=6.0(8.0)m
橋梁工 L=80m

幅員狭小・線形不良

平面図

道路拡幅工 L=600m W=6.0(8.0)m
橋梁工 L=80m

現道最小幅

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
本事業区間は、天竜川沿いの急峻な地形で幅員狭小、線形不良ですれ違いが困難になっている。このため、生活幹線道路としての道路使用者の安全の確保を要望されている

②地域からの要望経緯及び地域の関わり
下伊那土木振興会や阿南町行政懇談会から毎年要望が挙げられている

③事業説明等の経緯
H17県単道路改築で事業説明、用地交渉

④他事業・プロジェクトとの整合、関連
南信地域広域道路ネットワーク計画「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

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や、安全性の向上により、緊急輸送路としての防災強化が期待される

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、下伊那地区の活性化が期待される

⑦その他
残土利用を検討

事後・再評価からのフィードバック
橋梁をかけるバイパスとなるため、経済性など総合的な検討のうえ、工法選択を行う。

事業代表地点の緯度経度
北緯:N 137° 49'49.27"
東経:E 35° 19'42.98"

(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		路河川名等	(主)小諸上田線			
事業毎の通番		10	市町村名	小諸市	箇所名(ふりがな)	市町(いちまち)		
事業概要	事業目的	当該箇所は国道18号と国道141号を結ぶ路線で、上信越自動車道小諸ICから小諸市街地への最短ルートであり、交通量が非常に多い。 また、周辺には水明小学校、芦原中学校、小諸商業高校があり、児童・生徒らの歩行者も多い。 しかしながら、当該箇所は車道幅員が狭く、歩道が未整備であるため、車両・歩行者双方の安全に支障をきたしている。 当事業は歩行者の安全確保及び通過交通の円滑化の為に、道路拡幅及び歩道を設置するものである。						
	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	小諸市都市計画マスタープラン						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象：計画交通量 6,911台/日						
	着手年度	2020年度(R2)	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(R7)	費用対効果	3.2	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=250m、W=6.0(12.0)m			380,000	190,000	171,000	19,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少 0.35億円 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：6,911台/日 ○代替道路の有無：安全性の高い代替道路(国道18号、141号)がある ○医療・福祉・教育施設との連携：水明小学校、芦原中学校、小諸商業高校へのアクセス ○交通結節点アクセス：小諸ICまで1.5km ○観光振興・地域の活性化：小諸ICから小諸市街地に通じる道路(2.5km)					評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：小諸市都市計画マスタープラン ○緊急輸送路の路線指定：指定なし ○地域指定：地域指定はない					評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C)：3.2 ○事業期間：6年間 ○代替案の検討：擁壁工法検討 ○他事業との連携：他事業との連携はない					評価	B
	緊急性	○近年の交通事故件数：0件(5か年以内) ○道路環境改善：危険箇所の該当はなし ○歩道整備：通学路対策 ○道路構造：現況幅員 W=4.0~5.5m					評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知(小諸上田線改修工事促進期成同盟会) ○地域の取り組み：協力的である ○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：なし ○PDCA：事後評価からのフィードバック:5-6(地元調整)					評価	B
所管課の意見	当該路線は、小諸ICから小諸市街地までの最短ルートであり交通量が多いが、幅員が狭く、歩道が未整備のため、車両・歩行者共に通行に支障をきたしているため、事業着手が妥当と判断する。			採択状況	総合評価			
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見を妥当と判断する。			○	B			
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

事業周辺環境

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当該箇所は国道18号と国道141号を結ぶ路線で、上信越自動車道小諸ICから小諸市街地への最短ルートであり、交通量が非常に多い。しかしながら、当該箇所は車道幅員が狭く、歩道が未整備であるため、車両・歩行者双方の安全に支障をきたしている。当事業は歩行者の安全確保及び通過交通の円滑化の為に、道路拡幅及び歩道を設置するものである。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、地域の主要な生活道路の一部であり交通量も多いが、未改良のため幅員が狭い。また、付近に小、中、高校があることから、歩行者の保護が求められている。このため、改良による円滑な通行の確保や、歩行者など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	小諸上田線改修工事促進期成同盟会より強い要望がある。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	なし
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	改良による交通の円滑化、及び歩道整備に伴う安全な歩行空間(通学路)の確保が期待される。
⑥地域活性化への影響と配慮	当路線は小諸ICと小諸市街地とを結ぶ路線となっており、拡幅により市街地の活性化が期待される。
⑦その他	

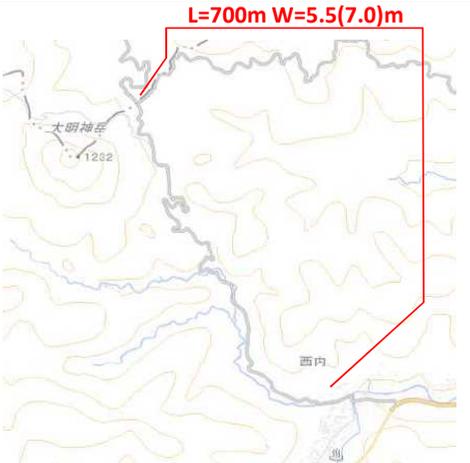
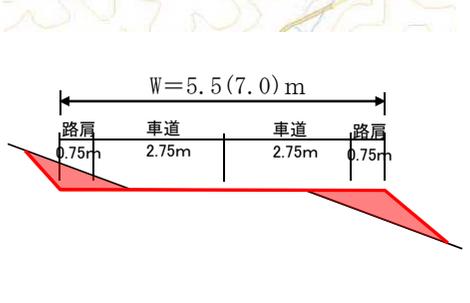
事後・再評価からのフィードバック

事後・再評価からのフィードバック	地域の主要な生活道路の一部であるため、施工時の交通規制について事業代表地点で地元地域の協力が必要である。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 138° 19' 43" 00 東経:E 36° 17' 00" 00
------------------	--	-------------	---

(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		路河川名等	(主)丸子信州新線		
事業毎の通番	11	市町村名	上田市	箇所名(ふりがな)	鹿教湯～豆石峠(かけゆ～まめいしとうげ)	
事業概要	事業目的	主要地方道 丸子信州新線は、上田市丸子地域から長野市信州新町を結ぶ主要地方道である。そのうち、当該区間は鹿教湯温泉から青木村中心部を結んでおり、日常の通勤などで利用されているが、付近に代替路がなく、令和元年東日本台風においては災害による通行止めにもなり、地域交通に支障となっている。当該箇所は未改良であり、線形不良、幅員狭小で危険な状況のため改良を行い、日常の利便性の向上、災害に強い道路整備を実施するものとした。				
	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	上田地域広域連合広域計画、第5次青木村長期振興計画 後期基本計画				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	250台/日(計画交通量)				
	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	1.1	国庫	その他 県債 一般財源
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=700m、W=5.5(7.0)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 0.07億円 観光地へのアクセス向上 災害に強い道路整備				
	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 : 250台/日 ○代替道路の有無 : (国)254号、(主)上田丸子線、(国)143号への迂回には30分以上かかる ○医療・福祉・教育施設との連携 : 鹿教湯病院、丸子中央病院へのアクセス道路 ○交通結節点アクセス : 青木村役場へのアクセス道路 ○観光振興・地域の活性化 : 鹿教湯温泉へのアクセス道路			評価	B
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 上田地域広域連合広域計画、第5次青木村長期振興計画 後期基本計画 ○緊急輸送路の路線指定 : 路線指定なし ○地域指定 : 振興山村、過疎地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.1 ○事業期間 : 6年間 ○工法比較検討 : 構造物を使わないことでコスト縮減 ○他事業との連携 : 連携なし			評価	B
	緊急性	○近年の交通事故件数 : なし ○道路環境改善 : 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 : 通学路対策なし ○道路構造 : 現況幅員 5.0m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 上田市西内地区、青木村柵掛地区にて役員説明会実施 ○地域の取り組み : 上田市、青木村から要望あり ○地域の合意形成 : 概ね了解が得られている ○住民との協働 : 未定 ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 再評価 13-8 地元調整			評価	B
	所管課の意見	当該路線は、通勤や通院など、地元の生活に必要な道路であるが、幅員狭小ですれ違いが困難であるうえ、令和元年東日本台風で被災し通行止めが現在も続いている。迂回には長時間を要するため、事業着手が妥当と判断する。			採択状況	総合評価
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当と判断する。			○	B	
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】(縮尺任意ですが、見やすいもので)					
					
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	丸子信州新線のうち、当該区間は鹿教湯温泉から青木村中心部を結んでおり、日常の通勤や病院への通院などで利用する人もおり、令和元年東日本台風においては災害による通行止めが発生。付近に代替路がなく地域住民の生活に大きな影響を及ぼしており、災害に強い道路整備が喫緊の課題。			
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	上田市、青木村から事業要望が挙がっている。災害に強い道路整備を要望されている。			
	③事業説明等の経緯	R3.3上田市西内地区、青木村柵掛地区の役員説明会実施。順次、関係地区や土地所有者へ協力を求めていく。			
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	上田地域広域連合広域計画、第5次青木村長期振興計画 後期基本計画などにおいて、道路整備の必要性や整備推進が求められている。			
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	今後、検討予定。			
	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、地域住民の生活の安定、観光客の増加などが期待される。			
	⑦その他				
事後・再評価からのフィードバック	再評価 13-8地元調整 ルート検討の早い段階から地権者意向を調整していく		事業代表地点の緯度経度	北緯:N 138° 12'49.5" 東経:E 36° 12'24.8"	

(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		路河川名等		(主)駒ヶ根駒ヶ岳公園線		
事業毎の通番		12	市町村名	駒ヶ根市	箇所名(ふりがな)	中御所ほか(なごしよほか)		
事業概要	事業目的	(主)駒ヶ根駒ヶ岳公園線は、年間20万人を超える観光客の訪れる「中央アルプス駒ヶ岳」に通じる唯一の道路であり、駒ヶ根ロープウェイしらび平駅と、中央自動車道駒ヶ根IC、(国)153号伊南バイパス、JR駒ヶ根駅を結ぶ主要地方道である。当路線は急勾配でつづら折りの続く山岳道路で幅員も規格を満たしておらず、特に冬期間の走行は危険を伴うため「世界を魅了するしあわせ観光地域づくり」を推進する観点からも早期整備が求められている。 通行の妨げとなっている構造物を中心としたネック区間を整備することにより、しらび平駅と駒ヶ根IC、駒ヶ根駅、伊南バイパスとを結び安全で円滑な交通を確保し、圏域内の活性化を図る。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-2 世界を魅了するしあわせ観光地域づくり(観光地域としての基盤づくり)		事業実施の根拠法令等	道路法			
	関連する事業、計画等	地域計画(上伊那地域) 二つのアルプスを活かした交流圏づくり						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量：361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	4.5	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=650m(5区間)、W=5.5(6.5)m			250,000	125,000	0	0 125,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	・走行時間、走行経費、事故損失費用の減少						
	間接的効果(定量的・定性的)	・しらび平駅と駒ヶ根IC、(国)153号伊南バイパス、JR駒ヶ根駅へ接続することで円滑な交通、地域の活性化を促進する						
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：360台/日 ○医療・福祉・教育施設との連携：昭和伊南病院との連携が発揮できる1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：JR駒ヶ根駅、中央自動車道駒ヶ根ICへの1次アクセス道路 ○観光振興・地域の活性化：中央アルプス観光の玄関口と、駒ヶ根IC、(国)153号伊南バイパスを結ぶ道路					評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：整合なし ○緊急輸送路の路線指定：同路線の先線区間は県緊急輸送路(1次)に路線指定されている ○地域指定：南海トラフ地震防災対策推進地域					評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C)：4.49 ○事業期間：6年間 ○代替案の検討：工法比較等について今後検討 ○他事業との連携：(主)駒ヶ根駒ヶ岳公園線の道路防災事業と連携あり					評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：5か年以内に1件(バスとタクシーの接触事故) ○危険箇所対策：中御所トンネルの前後は雪崩・落石の頻発域 ○歩道整備：歩道無し ○現況車道幅員・勾配：現況幅員 最小4.5m、縦断勾配 最大14%					評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有：R2.12 県、市、関係者の合同現地調査 ○地域の取り組み：地元要望を受け、駒ヶ根市長から建設部長へ要望 ○地域の合意形成：関係者との打合せにより、事業目的、整備手法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：再評価 13-8(地元調整)					評価	A
	所管課の意見	当該路線は駒ヶ岳へ通じる唯一の道路であり、年間20万人を超える観光客が通る重要な路線であるが、幅員狭小かつ急勾配な箇所が多く、通行車両のすれ違いに支障をきたしているため、事業着手が妥当と判断する。			採択状況	総合評価		
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見を妥当と判断する。			○	B			
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			

道路築造工 L=650m(5区間)、W=5.5(6.5)m

標準横断

6,500			
500	2,750	2,750	500
路肩	車道	車道	路肩

事業概要説明図表

現況状況

平面図

事業周辺環境

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(主)駒ヶ根駒ヶ岳公園線は、年間20万人を超える観光客の訪れる「中央アルプス駒ヶ岳」に通じる唯一の道路であり、駒ヶ根ロープウェイしらび平駅と、中央自動車道駒ヶ根IC、(国)153号伊南バイパス、JR駒ヶ根駅を結ぶ主要地方道である。勾配がキツくつづら折りの続く山岳道路で、道路規格を満たしておらず、特に冬場の走行は危険を伴うため、「世界を魅了する幸せ観光地域づくり」を推進する観点からも早期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	地元要望を受け、駒ヶ根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	R2.12 県、駒ヶ根市、関係者の合同現地調査を行ったが、計画を進めることへの期待が大きく、反対の意見は出なかった。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	山岳道路区間における落石対策としては、道路防災事業を導入して計画的にのり面対策工事を実施しており、本事業と連携して安全性、快適性の向上を図る。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	ネック箇所が解消されると運行速度を一定に保つことが出来、排ガスに含まれるNOxやCO2が減少することで、生活環境や自然環境への影響を抑制することができる。
⑥地域活性化への影響と配慮	移動にかかる時間を短縮することで、周遊など他の観光資源の活用が可能となり、圏域内の活性化が期待できる。
⑦その他	

事後・再評価からのフィードバック

再評価13-8 関係機関や地元との調整が不可欠であり、その調整期間が事業進捗に大きな影響を与えることを踏まえ、協議方法などを工夫し、関係者の合意形成に計画的に取り組む。

事業代表地点の緯度経度

北緯・N 137° 51' 26"

東経・E 35° 45' 34"

(様式1-2)新規評価シート

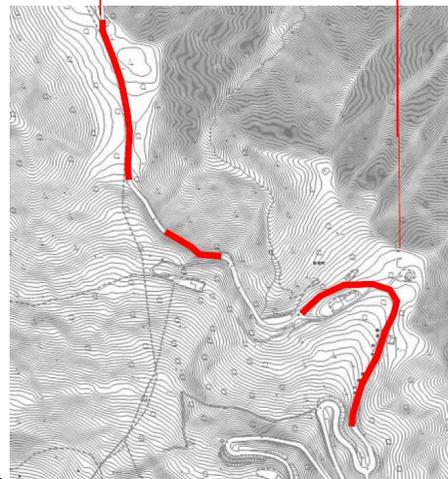
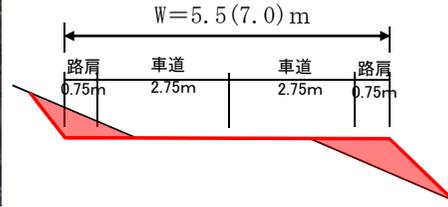
建設部 道路建設課

事業名	道路改築		路河川名等	(一)美ヶ原公園西内線		
事業毎の通番	13	市町村名	上田市	箇所名(ふりがな)	白樺平(しらばいだいら)	
事業目的	(一)美ヶ原公園西内線は、美ヶ原公園と上田市西内地域を結ぶ一般県道である。当該路線は、ハヶ岳中信高原国定公園を通過し、沿道には美ヶ原高原美術館やキャンプ場があり、ピーナスラインに通じるなど、地域の観光振興に重要な路線となっている。事業区間は未改良であり、線形不良、幅員狭小で危険な状況。前後は改良済みであるため、中抜け区間の改良を行い、通行車両の安全を確保したい。					
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	武石まちづくり計画(住みよい武石をつくる会) 信州みちビジョン					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	160台/日(計画交通量)					
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	1.2	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=700m、W=5.5(7.0)m			300,000	150,000 - 135,000 15,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 1.58億円 走行経費の減少 0.06億円 災害に強い道路整備、観光地へのアクセス向上				
	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 : 160台/日 ○代替道路の有無 : (主)美ヶ原公園沖線、(国)142号、(一)美ヶ原和田線(30分以上の迂回) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 上田市武石診療所 ○交通結節点アクセス : 上田市武石支所へのアクセス道路 ○地域の活性化 : 美ヶ原高原、ピーナスライン			評価	B
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 武石まちづくり計画(住みよい武石をつくる会) ○緊急輸送路の路線指定 : 路線指定なし ○地域指定 : 振興山村			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.2 ○事業期間 : 6年間 ○代替案の検討 : 構造物を減らしてコスト縮減 ○他事業との連携 : 連携なし			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : なし ○道路環境改善 : 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 : 通学路対策なし ○道路構造 : 現況幅員 5.0m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 地元要望あり ○地域の取り組み : 地元、上田市から要望あり ○地域の合意形成 : 概ね了解が得られている ○住民との協働 : 未定 ○PDCA 再評価からのフィードバック : 13-8地元調整			評価	B
	所管課の意見	当該路線は美ヶ原と上田市武石地区を結ぶ路線で、沿道には美ヶ原高原美術館やキャンプ場があり、ピーナスラインに通じる、地域の観光振興に重要な路線となっているが、幅員狭小かつ線形不良により大型観光バスのすれ違いや通行に支障があるため、事業着手が妥当と判断する。			採択状況	総合評価
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見を妥当と判断する。			○	B	
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】



事業箇所

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
ハヶ岳中信高原国定公園や美ヶ原高原、ピーナスラインに通じる観光道路であり、観光地へ向かう大型バスなど、通過交通の安全確保が喫緊の課題。

②地域からの要望経緯及び地域の関わり
上田市から事業要望が挙げられている。観光地へのアクセス道路であり、幅員狭小および線形不良となっている当該区間の改良を要望されている。

③事業説明等の経緯
関係地区や土地所有者へ協力を求めていく。

④他事業・プロジェクトとの整合、関連
武石まちづくり計画などにおいて地域の重要路線として位置付けられ、道路整備の必要性や整備推進が求められている。

⑤自然環境・生活環境への影響と配慮
今後、検討予定。

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、観光客の増加も期待される。

⑦その他

事後・再評価からのフィードバック	再評価 13-8地元調整 ルート検討の早い段階から地権者意向を調整していく	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 138° 12'49.5" 東経:E 36° 12'24.8"
------------------	--	-------------	---

(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		路河川名等		(主)飯山妙高原線					
事業毎の通番		14	市町村名	飯山市	箇所名(ふりがな)	涌井(わくい)					
事業概要	事業目的	(主)飯山妙高原線は豊田飯山ICから信濃町を結ぶ幹線道路であるとともに、沿線の地域住民にとっての重要な生活道路である。また、妙高・黒姫・野尻湖や斑尾・飯綱山麓に広がる多くの観光拠点と飯山駅とを結ぶ広域観光のアクセス道路としての役割も担っている。 しかし、当該箇所は幅員が狭小で線形不良のため、円滑な交通に支障となっていることから、早期の改良が求められているため、本事業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	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	信州みちビジョン									
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量: 1,288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)	財源内訳(千円)					
完成年度(見込み)	2024年度(令和6年度)	費用対効果	0.8	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=500m、W=5.5(7.0)m						500,000	250,000		250,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 3.26億円 走行経費の減少 0.31億円 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: 1,288台/日 ○代替道路の有無: 国道18号~国道117号を用いた迂回には30分以上かかる ○医療・福祉・教育施設との連携: 飯山赤十字病院への2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス: 豊田飯山ICへの1次アクセス、北陸新幹線飯山駅への2次アクセス ○観光振興・地域の活性化: 高野辰之記念館(4km)、斑尾高原(7km)、野尻湖(10km)へ通じる道路						評価	A		
	重要性	○関連計画、重点施策との整合: 関連計画、重点施策との整合はなし ○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: 豪雪地帯、積雪地帯						評価	B		
	効率性	○費用便益比(B/C): 0.8 ○事業期間: 5年間 ○工法等の比較検討: ルート比較を実施 ○他事業との連携: なし						評価	B		
	緊急性	○近年の交通事故件数: なし ○道路環境改善: 雪崩、落石等の危険箇所の安全を向上させる(雪崩危険箇所) ○歩道整備: なし ○現況の車道幅員、半径、勾配: 現況幅員5.0m、最小曲線半径15.0m、縦断勾配9.9%						評価	B		
	計画熟度	○事業情報の共有: 関係者を中心に周知(野尻湖・志賀高原間道路整備促進期成同盟会) ○地域の取り組み: 積極的な取組がある(野尻湖・志賀高原間道路整備促進期成同盟会) ○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: なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック: 事後評価5-4(工法検討)						評価	B		
	所管課の意見	当該路線は沿線住民の生活道路であるとともに、妙高・黒姫・野尻湖や斑尾等多くの観光地と飯山駅や豊田飯山ICの交通結節点を結ぶ重要な路線であるが、幅員狭小で線形不良区間が交通のネックになっているため、事業着手が妥当と判断する。				採択状況	総合評価				
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見を妥当と判断する。				○	B					
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					

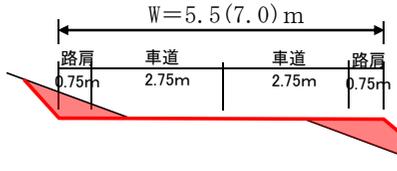
位置図	線形不良		幅員狭小		
標準横断面図					
平面図					
事業概要説明図表	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(主)飯山妙高原線は豊田飯山ICから信濃町を結ぶ幹線道路であるとともに、沿線の地域住民にとっての重要な生活道路である。また、妙高・黒姫・野尻湖や斑尾・飯綱山麓に広がる多くの観光拠点と飯山駅とを結ぶ広域観光のアクセス道路としての役割も担っている。平成29年10月に親川バイパスが全線開通したところであるが、広域観光のアクセス道路として交通量の増加に対応できるように、残る幅員狭小・線形不良区間の解消が求められている。			
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	野尻湖・志賀高原間道路整備促進期成同盟会、中野市、飯山市から毎年要望が挙げられている			
	③事業説明等の経緯	野尻湖・志賀高原間道路整備促進期成同盟会、中野市、飯山市に対して説明し、地域の合意形成がなされている。			
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	なし			
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	地形変更の抑制など、環境にできる限り負荷を与えない構造とし、法面緑化なども図る			
	⑥地域活性化への影響と配慮	当該事業を実施することで妙高・黒姫・野尻湖や斑尾・飯綱山麓に広がる多くの観光拠点と飯山駅とを結ぶ広域観光のアクセス道路としての役割が強化され、地域活性化が図られる			
	⑦その他				
事後・再評価からのフィードバック	事後評価5-4 積雪地帯であることを考慮した工程や工法を検討していく。		事業代表地点の緯度経度	北緯:N 138° 17'31.19" 東経:E 36° 48'57.63"	

(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		路河川名等	(主)松本和田線		
事業毎の通番	15	市町村名	長和町	箇所名(ふりがな)	和田山(わだやま)	
事業概要	事業目的	主要地方道 松本和田線は、松本市中心部から長和町旧和田を結ぶ主要地方道である。起点側の松本市側から松本城、那須温泉、美ヶ原高原美術館などの観光拠点があるとともに、ピーナスラインにも接続しており、上田や諏訪地域からの観光地へのアクセスとして重要な路線となっている。また、事業区間にはオートキャンプ場もあり、県内外から多くの利用客が訪れる場所であるが、現道は未改良で、線形不良、幅員狭小で危険な状況。前後は改良済みであるため、中抜け区間の改良を行い、通行車両の安全を確保したい。				
	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	上田地域広域連合広域計画、長和町過疎地域自立促進計画 信州みちビジョン				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	300台/日(計画交通量)				
	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	1.0	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=700.0m、W=5.5(7.0)m			300,000	150,000 - 135,000 15,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 1.32億円 走行経費の減少 0.06億円 災害に強い道路整備、観光地へのアクセス向上			
		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 : 300台/日 ○代替道路の有無 : (一)美ヶ原和田線、(一)美ヶ原公園東餅屋線(30分以上の迂回) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 国民健康保険依田建病院 ○交通結節点アクセス : 20km以内になし ○観光振興・地域の活性化 : 美ヶ原高原、ピーナスライン			評価
重要性		○関連計画、重点施策との整合 : 上田地域広域連合広域計画、長和町過疎地域自立促進計画 ○緊急輸送路の路線指定 : 路線指定なし ○地域指定 : 振興山村、過疎地域			評価	A
効率性		○費用対効果(B/C) : 1.0 ○事業期間 : 6年間 ○代替案の検討 : 構造物を極力使わない計画でコスト縮減 ○他事業との連携 : 連携なし			評価	B
緊急性		○近年の交通事故件数 : なし ○道路環境改善 : 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 : 通学路対策なし ○道路構造 : 現況幅員 5.0m			評価	B
計画熟度		○事業情報の共有 : 地元要望あり ○地域の取り組み : 地元、長和町から要望あり ○地域の合意形成 : 用地提供、概ね了解が得られている ○住民との協働 : 未定 ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 13-8地元調整			評価	B
		所管課の意見	当該路線は松本市市街地から美ヶ原高原を通り長和町や上田地域を結ぶ観光道路であるが、未改良で幅員狭小かつ線形不良区間であるため、通行の安全確保が必要があり、事業着手が妥当と判断する。			採択状況
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当と判断する。			○	B	
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

事業周辺環境

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	有料トンネルの無料化(R3夏 新和田)などによって、当該路線の交通量が増える見込み。観光地へ向かう大型バスなど、通過交通の安全確保が喫緊の課題。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	長和町から事業要望が挙がっている。観光地へのアクセス道路であり、前後が改良済みのため、中抜けとなっている当該区間の改良を要望されている。
③事業説明等の経緯	前後は改良済み。中抜け区間の関係地区や土地所有者へ協力を求めていく。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	上田地域広域連合広域計画や長和町過疎地域自立促進計画などにおいて、道路整備の必要性や整備推進が求められている。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	今後、検討予定。
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、観光客の増加も期待される。
⑦その他	

事後・再評価からのフィードバック

再評価 13-8地元調整
ルート検討の早い段階から地権者意向を調整していく

事業代表地点の緯度経度

北緯:N 138° 12'49.5"
東経:E 36° 12'24.8"