

分野	主要な道路の整備			事業番号	38	事業名	道路改築(国道一般改築)					
市町村名	天龍村	ふりがな箇所名	(国)418号 <small>てんりょうがばし</small> 天竜川橋			事業年度 <small>(完了年度は見込み)</small>	H24年度~	H31年度				
事業概要	計画概要 <small>(延長・幅員・面積・工種など)</small>	道路改築工 L=350m、W=7.0(9.0)m (うち橋梁工L=210m)				H23年度末事業進捗率	0%					
	H24年度以降実施内容	同上				本工事費等ベース	0%					
	H24年度実施内容	橋梁設計、取付道路設計、用地補償1式				用地補償費ベース	0%					
	年度	全体事業費	H22年度まで	H23年度	H24年度	H24年度以降残						
財源内訳	事業費計(千円)	1,500,000	0	0	50,000	1,500,000						
	国庫支出金	900,000	0	0	30,000	900,000						
	その他											
	県債	540,000	0	0	18,000	540,000						
	一般財源	60,000	0	0	2,000	60,000						
箇所評価	観点	評価項目・指標等			評価		ランク	評点				
	必要性 (30)	計画交通量	10,000台/日以上		1,500台以上~10,000台/日未満	1,500台未満		A	0			
		代替道路	唯一の道路である		代替となる道路がある		3					
		ネットワーク (道路網)	駅やインターチェンジが20km以内にある		駅やインターチェンジが20km以上にある		駅やインターチェンジに通じる路線でない			5		
			通行不能区間、冬期通行規制の解消又は市街地の活性化に資する路線である		山間地域の生活支援、商業、工業地域へのアクセスに寄与する		山間地域の生活支援、商業、工業地域へのアクセス、市街地の活性化に寄与しない			7		
			観光地に通じる道路		観光地に通じる道路ではない					3		
		各事業特有の必要性(安全の確保)	5.5m未満又は60m未満又は6%以上(幅員、半径、勾配)		5.5m以上6.5m未満(幅員)		6.5m以上(幅員)		4			
			自動車と自転車・歩行者との分離を図る		歩道はあるが不十分であるものを再整備		自転車と自転車・歩行者との分離がなされていない		4			
	小計								26			
	重要性 (15)	関連計画との整合	県計画に位置付けがある又は他の計画に関連(2個以上)		県計画に位置付けがある又は他の計画に関連(1個)		該当なし		B	6		
		設計上の環境・景観配慮	環境・景観配慮がされ確実性が高い		環境・景観配慮がされているが確実性が低い		環境・景観配慮をしていない			0		
		地域の法的な位置付け	緊急輸送路(1次)に位置付けられている		緊急輸送路(2次)又は、振興山村、積雪地域、過疎地域、地震防災対策強化地域、観光圏整備実施計画認定地域に位置付けられている		特別な位置づけはない			3		
		小計								9		
	効率性 (15)	費用対効果	B/C(3便益)1.0以上		B/C(3便益)1.0未満(3便益以外の観点から一定の効果が得られる)		B/C(3便益)1.0未満		A	2		
		事業効果の早期発現 (H24以降残事業年数)	事業年数 5年未満		事業年数 5年~10年未満		事業年数 10年以上			3		
		コスト縮減	全体的に構造物・規格等についてコスト縮減を実施している。		部分的に構造物・規格等についてコスト縮減を実施している。		コスト縮減はしていない			7		
		小計								12		
	緊急性 (20)	安全性の向上	交通事故や落石等の危険箇所の安全を向上させる		交通事故や落石等の危険箇所指定はないが安全を向上させる		交通事故や落石等の危険がない		B	6		
		各事業特有の緊急性(渋滞対策・環境保全)(医療・福祉・教育)	渋滞箇所又は騒音・振動箇所が緩和する		渋滞箇所又は騒音・振動箇所ではないが、朝夕の局部的現象を緩和する		渋滞対策又は騒音・振動対策ではない			0		
			医療・福祉の連携が発揮できる道路(ネック箇所の解消)		医療・福祉の連携が発揮できる道路(円滑化が図れる)		医療・福祉の連携に関係ない道路			7		
小計								13				
計画熟度 (20)	地域からの要望	地域住民の内発的な要望が強い		市町村からの要望		特に要望がない		A	5			
	事業情報の共有	関係者以外に広く周知		関係者中心に周知		特に周知していない			7			
	住民参加の状況	住民が計画策定に直接参加		住民や市町村の意見を計画策定に反映		特に住民意見は反映していない			6			
	小計								18			
費用対効果(B/C)		0.6		評価の合計		A		78				
事業周辺環境	事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は国道151号と国道152号を結ぶ幹線道路であり、愛知県へ通じる重要な基幹道路である。しかし、現道橋の老朽化・幅員狭小と14t荷重制限、および前後取付道路の線形不良により円滑な交通に支障を来している。また、桁下高の不足により直上流が重要水防箇所にもなっている。このため、円滑な交通の確保と生活道路としての安全・安心の確保、および重要水防箇所の解消のため、早期事業着手が望まれている。										
	地域からの要望経緯	天龍村役場を通じて地元からの強い架け替え要望がある。										
	事業説明等の経緯	天龍村役場と現地調査を行い、事業計画に関して説明を実施している。										
	環境・景観への配慮項目	特になし。										
	他事業・プロジェクトとの関連	長野県中期総合計画及び天龍村第4次総合計画に位置付けられている他、長野県地域防災計画での重要水防箇所にも指定されており、佐久間ダムの堆砂対策とも連携。										
特記事項	地域にとって唯一の生活道路であるが、14tの荷重制限、および桁下高の不足により洪水時には通行止めになるなど、孤立集落が発生する原因の一つとなっている。ルート決定にあたっては、住民が計画策定に直接参加している。											
地域の合意形成	全員賛成	概ね賛成	過半数賛成	動向不明		その他						
部意見	事業の必要性、効率性、計画熟度が高く、地域唯一の生活道路であるため、平成24年度から新規事業化したい。			政策評価意見	必要性が認められる。							