

分野	主要な道路の整備			事業番号	38	事業名	道路改築(国道小規模改築)			
市町村名	上田市	ふりがな 箇所名	(国)144号 湯ノ平橋 <small>ゆのたいらばし</small>			事業年度 (完了年度は見込み)	年度～	年度		
事業概要	計画概要 (延長・幅員・面積・工種など)	道路改築工 L=300m W=6.5(9.0)m (うち橋梁1橋 L=70.0m)				H23年度末事業進捗率	0%			
	H24年度以降残実施内容	同上				本工事費等ベース	0%			
	H24年度実施内容	-				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				
	事業費計(千円)	500,000	0	0	0	500,000				
財源内訳	国庫支出金	300,000	0	0	0	300,000				
	その他									
	県債	180,000	0	0	0	180,000				
	一般財源	20,000	0	0	0	20,000				
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	B	2			
		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			5		
			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6.0m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			0		
	小計					22				
	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	4			
		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		2			
		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		5			
	小計					11				
	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	3			
		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					13			
	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	A	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		5			
			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					18				
	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	B	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	5					
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	0					
小計					10					
費用対効果(B/C)		3.7	評価の合計			B	74			
事業周辺環境	事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当該路線は、菅平高原や群馬県湯志村へのアクセス道路であり、概九バスなど大型車交通量が多い状況である。しかし当該区間は、橋の幅員が狭いことに起因する(R=40m)で拡幅が確保されていないため、正面衝突や追突事故が多発している。また、菅平高原の冬期の大型車通行規制が平成15、16年で解除されたことから、菅平高原から上田市街地までの間の唯一のネック箇所となっている。このため、幅員の確保と急カーブの解消により、菅平高原の観光支援と安全で円滑な交通確保を図る必要がある。								
	地域からの要望経緯	上田市からずれ違いが可能な道路への改良要望が出されている。								
	事業説明等の経緯	平成11年度より地権者等と事業化に向けて話し合い、ネック箇所の解消について同意を得ている。								
	環境・景観への配慮項目	出来る限り構造物ではなく、土羽構造による緑化を図り環境へ配慮する。また、物件補償を少なくするとともに、極力現道を利用するルートを検討する。								
	他事業・プロジェクトとの関連	長野県中期総合計画における広域観光ルートの整備、上田地域広域連合広域計画における構想。								
特記事項	上田菅平ICから県内有数の観光地「菅平高原」へ向かう唯一のネック箇所。									
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	事業の効率性及び緊急性は高いが地元のルート定着が図られていないため、事業化を見送りたい。			政策評価課意見	緊急性は認められる。					