

(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(老朽化橋梁の架け替え)		路河川名等	(国)292号
事業毎の通番	1	市町村名	中野市～飯山市	箇所名(ふりがな)
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主要な幹線道路であり、北信地域にとって地域の経済活動を支え災害時の物資輸送や救急搬送を担う重要な道路である。 このうち、古牧橋は千曲川に架かる中野市と飯山市を連絡する橋梁となっているが、昭和38年の架設からすでに50年以上が経過しており、主桁・床版・下部工等での老朽化が著しいことから早期の対応が必要となっている状況である。また、近年の異常気象により千曲川増水時には浸かっていることから、国が実施している千曲川の治水の観点においても対策が必要状況である。 本事業では、治水対策と一体となった老朽化橋梁の架け替えを実施し、安全で円滑な交通の確保を図ることを目的とする。			
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(調査箇所)	事業実施の根拠法令等	道路法	
関連する事業、計画等	・長野県橋梁長寿命化修繕計画 ・信濃川水系緊急治水対策プロジェクト			
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量: 8,600台/日			
着手年度	2021年度(令和3年)	事業期間	9年間	事業費(千円)
完成年度(見込み)	2029年度(令和11年)	費用対効果	—	財源内訳(千円)
全体事業内容(主な工種)	橋梁架替工 L=2,010m、W=6.5(12.25)m	4,500,000	2,475,000	1,822,500 202,500
	内、橋梁 L=273m、W=6.5(12.00)m、C=35億円			
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	・橋梁通行の安全性、信頼性の確保 ・走行時間、走行経費の減少、医療機関への搬送時間短縮 ・交通事故の減少		
	間接的効果(定量的・定性的)	・堤防嵩上げと併せた橋梁架替による治水対策への寄与 ・北信地域の交流促進 ・商業施設や観光施設の利用等生活圏の拡大		
評価の視点	必要性	○計画交通量: 8,600台/日 ○代替道路の有無: 代替路があるが幅員狭小で安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携: 飯山赤十字病院や北信総合病院への2次アクセス ○交通接点アクセス: 豊田飯山IC、JR飯山線への2次アクセス	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、長野県橋梁長寿命化修繕計画、信濃川水系緊急治水対策プロジェクト ○緊急輸送路の路線指定: 県緊急輸送道路(1次)に路線指定 ○地域指定: 過疎地域(飯山市)、特別豪雪地帯(飯山市)	評価	A
	効率性	○事業期間: 9年間 ○代替案の検討: 老朽化橋梁の対応方針について比較検討あり ○他事業との連携: 信濃川水系緊急治水対策プロジェクト	評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数: 5件(H28~R2) ○道路環境改善: 橋梁長寿命化修繕計画: 架替え予定橋梁 ○歩道整備: 現道は一部歩道なし(中野市側) ○道路構造: 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 ○地域の取り組み: 古牧橋改修促進期成同盟会 ○地域の合意形成: 古牧橋建設委員会、連地区公共事業対策委員会を通じた合意 ○住民との協働: 地域住民と共に古牧橋建設委員会、連地区公共事業対策委員会を組織 OPDCA 事後・再評価からのフィードバック: 再評価5-10(関連事業との調整)	評価	A
建設部公共事業評価委員会の意見	北信地域の交流促進を図るうえで重要な役割を担う道路として、令和元年災害時に増水した千曲川の治水対策と連携した橋梁の老朽化対策を早期に行う必要があることから、事業着手が妥当であると判断する		採択状況	総合評価
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	妥当	評価の決定
				事業着手

事業概要説明図表	位置図		
	現道の状況		
標準横断面図	標準横断面図		
	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	古牧橋は千曲川に架かる中野市と飯山市を連絡する橋梁となっているが、昭和38年の架設からすでに50年余りが経過しており、主桁・床版・下部工等での老朽化が著しいことから早期の対応が必要となっている状況である。また、近年の異常気象により千曲川増水時には浸かっており、国が実施している千曲川の治水の観点においても対策が必要な状況である。 平成26年度に古牧橋改修促進期成同盟会が組織され、令和元年の台風災害による治水対策と併せた橋梁の架替について一層の改修促進が要望されている状況である。	
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	・沿線地域住民からの早期完成要望、古牧橋改修促進期成同盟会による促進要望がある。	
	③事業説明等の経緯	・H29.12より中野市(古牧、柳沢)および飯山市(蓮)に対して計画説明会を実施。 ・R3.4に飯山市側のルートについて計画説明会を実施し事業定着を図っている。	
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	・信濃川水系緊急治水対策プロジェクト ・長野県橋梁長寿命化修繕計画	
	⑤地球温暖化への配慮 自然環境・生活環境への影響と配慮	・老朽化橋梁の架け替えで適切な道路幅員を確保することにより旅行速度が向上し、燃費の向上によりCO ₂ 排出量低減に寄与する。	
	⑥人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・中野地域と飯山地域をつなぐ緊急輸送道路の整備により安全で円滑な交通を確保することで、地域間の交流及び連携を図り地域活性化に寄与する。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
	⑦その他		
事後・再評価からのフィードバック	再評価5-10(関連事業との調整) 浸水想定区域内にある橋梁を含めた対策について、関係機関と調整、運動しながら道路整備・治水対策を総合的に実施していく。	事業代表地点の緯度経度	北緯: N 36° 48' 14" 東経: E 138° 21' 0"

(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	2	市町村名	天龍村	箇所名(ふりがな)	松崎(まつざき)	
事業目的	(主)飯田富山佐久間線は飯田市下久堅の国道256号交点を起点とし、秦阜村、阿南町天龍村を經由して静岡県佐久間町とを結ぶ広域道路である。その内、県内においては主要地区を南北に結ぶ約49.6kmの骨格幹線道路であるとともに、当箇所は天龍村と長野県立阿南病院を結ぶなど重要な生活道路となっている。 当箇所は天竜川に沿った急峻な地形を通過しており、平成21年8月の法面崩落をはじめ毎年のように落石や法面崩落が発生しており、対策工事を実施している。このため、当該箇所の整備により、生活道路の安全性の確保を図るとともに、緊急輸送路として防災面の強化を図りたい。					
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 4-1 県土の強靱化(調査箇所)		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	第6次天龍村総合計画(R3~R12)					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量: 1,298台/日					
着手年度	2021年度(令和3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)	2029年度(令和11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(主な工程)	道路改築工 L=660m、W=6.0(8.0)m		2,500,000	1,250,000	1,125,000 125,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	・走行経費の減少 ・災害に強い道路ネットワーク				
	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 : 1,298台/日 ○代替道路の有無 : なし(天龍村役場→阿南病院:通常15分(10km)→迂回60分(42km)(国)418号経由) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 阿南病院への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス : JR平岡駅への1次アクセス道路、天龍村役場への2次アクセス道路 ○地域の活性化 : 観光施設(和知野川キャンプ場、遠山温泉郷)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 : 第6次天龍村総合計画、しあわせ信州創造プラン2.0 ○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 : 南海トラフ地震防災対策推進地域、過疎地域			評価	A
	効率性	○費用便益比(B/C) : 1.14 ○事業期間 : 9年間 ○工法等の比較検討 : 設計VEによる検討あり ○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 : 11件 ○道路環境改善 : 落石多発箇所(主な通行規制の実績:H29.3月 法面崩落により4ヶ月間全面通行止ほか) ○歩道整備 : なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員5.0m、勾配9%			評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有 : 天龍村に説明(H28.11.2) ○地域の取り組み : 飯田富山佐久間線改良促進期成同盟会、天龍村長及び議会から知事・建設部長へ要望あり ○地域の合意形成 : 事業目的及びルートについて合意形成が図られている ○住民との協働 : 地元住民による植樹・清掃等の維持管理を毎年実施し、事業計画に関連した独自の取組が計画 ○PDCA : 事後評価からのフィードバック:5-2工法検討			評価	A
建設部公共事業評価委員会の意見	生活道路の安全性の確保を図るとともに、緊急輸送路として防災面の強化を図る必要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		
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	妥当	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	法面崩落状況			
	現況			
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	本事業区間は、天龍村中心部の玄関口であるが、幅員が狭く、急峻な地形であり、頻りに落石が発生している。平成21年8月及び平成22年8月には大規模な法面崩落が発生し全面通行止となっており、車両の安全な走行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	飯田富山佐久間線改良促進期成同盟会、天龍村長及び議会から毎年、知事・建設部長へ要望されている。		
	③ 事業説明等の経緯	当該区間の前後区間では改良が完了しており、地元住民から改良について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	該当なし		
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	幅員狭小かつ線形不良箇所が改善されることにより旅行速度が向上し燃費の向上によりCO2排出量低減に寄与する。		
	⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた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。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。		
	⑦ その他	設計VEによるルート検討を実施		
事後・再評価からのフィードバック	「事後評価課題整理表 5-2」落石危険箇所を迂回するトンネルであり、経済性を含め工法選択を行う必要がある。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 16'56.3" 東経:E 137° 51'05.4"	

(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		路河川名等	(主)大町明科線		
事業毎の通番	3	市町村名	安曇野市	箇所名(ふりがな)	安曇野道路(あづみのどうろ)	
事業目的	地域高規格道路「松本系魚川連絡道路」として、松本～大町～系魚川の生活圏を結び、長野自動車道などの高規格道路網と一体となって、効率的で質の高い高速交通ネットワークを形成し、広域的な交流・連携を図る。 当該事業区間の整備により、高速道路へのアクセス性を向上し、安曇野IC周辺の渋滞緩和・交通事故減少、産業・観光の振興などを図る。					
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 3-9 本州中央部広域交流圏の形成(調査・整備箇所)	事業実施の根拠法令等	道路法			
関連する事業、計画等	長野県広域道路交通計画、長野県新総合交通ビジョン					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量：12,100台/日					
着手年度	2022年度(令和4年)	事業期間	12年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2033年度(令和15年)	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=4.0km、W=6.5(9.5)m			25,000,000	13,750,000	10,125,000 1,125,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的) ・高速道路へのアクセス性の向上 ・大北地域・北陸地方への移動時間短縮と定時性の確保 ・救急医療施設への搬送時間の短縮による医療環境の充実と連携強化 間接的効果(定量的・定性的) ・災害時の広域的な連携の強化、代替路の確保による迅速かつ円滑な救援・復興活動 ・北陸方面からのアクセス性向上による観光客の増加、周遊性の向上や渋滞緩和による魅力度向上 ・安曇野IC周辺の渋滞緩和 ・北陸地方との連携・高速ネットワークの構築により新たな産業の創出、地域産業の振興と雇用の創出					
必要性	○計画自動車交通量：12,100台/日 ○代替道路の有無：安曇橋南～重柳～安曇野IC(交通事故多発) ○交通結節点アクセス：長野自動車道へのアクセス道路 ○地域の活性化：安曇野湧水群、安曇野穂高温泉郷、国営アルプスあづみの公園・烏川渓谷緑地へのアクセス道路					評価
重要性	○関連計画、重点施策との整合：長野県広域道路交通計画、しあわせ信州創造プラン2.0 ○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：豪雪地帯、積雪地帯					評価
効率性	○費用対効果(B/C) 1.4 ○事業期間：12年間 ○代替案の検討：複数ルート帯案を比較評価 ○他事業との連携：安曇野市道路整備推進計画と連携					評価
緊急性	○近年の交通事故件数：安曇橋南～重柳～安曇野IC間 毎年10件以上発生 ○道路環境改善：安曇野IC周辺の渋滞緩和 ○歩道整備：なし ○現況の車道幅員、半径、勾配：市道安曇野大橋区間(縦断勾配6%)					評価
計画熟度	○事業情報の共有：R1.6～R2.8市民説明会、R2.9市内全戸チラシ配布、R2.10～11、R3.6関係区・地権者等説明 ○地域の取り組み：安曇野市及び期成同盟会から早期建設要望あり ○地域の合意形成：段階を踏み市民説明会を開催しながらルート帯を検討(R2.8ルート帯決定)、R3.6概略計画案説明 ○住民との協働：地域住民と段階を踏んだ意見交換を行いながら、検討を進めている ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-6-11(情報発信)					評価
建設部公共事業評価委員会の意見	松本～大町～系魚川の生活圏を結び、広域的な交流・連携を図るうえで重要な役割を担う道路であり、高速道路へのアクセス性を向上し、安曇野IC周辺の渋滞緩和・交通事故減少、産業・観光の振興のため、早期の整備が必要であることから、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	妥当	評価の決定	事業着手	

平面図

状況写真(渋滞)

横断面図

※位置図については別紙「補足資料」参照

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	松本地域から新潟県系魚川市までの区間は、高速道路の未整備(空白)区間であり、県土の均衡ある発展、災害時における広域的な輸送機能の確保、広域的な移動による地域の活性化が求められている。また、安曇野市の穂高～明科間では、安曇野IC周辺を中心とした、市内における通過交通と生活交通の混在による渋滞や交通事故が発生している
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	安曇野市、地域高規格道路松本系魚川連絡道路建設促進期成同盟会、商工会から早期建設要望(毎年)
③事業説明等の経緯	R1.6～R2.8:市民説明会(計7回)段階を踏んだルート帯の検討を進める(R2.8最適ルート帯決定) R2.9:最適ルート帯決定について、市内全戸にチラシ配布により周知 R2.10～11:ルート帯沿いの関係区住民及び地権者を対象とした計画説明会を開催 R3.6:概略計画(ルート線)案について、関係区住民、地権者及び安曇野市民を対象とした計画説明会を開催
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	・安曇野市都市計画マスタープランに広域交通基幹軸として位置付けられている ・当該道路を活用した安曇野市のまちづくりの検討が進められている
⑤地球温暖化への配慮 自然環境・生活環境への影響と配慮	・環境調査を継続し、安曇野市や地元関係者との情報交換を行いながら事業を進めていく ・安曇野IC周辺を中心とした市内を流れる交通が転換され、渋滞緩和によるCO2排出量低減や交通事故減少が期待される
⑥人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・安曇野市をはじめとした沿線地域から高速道路網へのアクセス性が向上し、大北地域、北陸地方との往来が増える。これにより両地域との交流及び連携強化が図られ、沿線地域の地域活性化に寄与する ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦その他	災害に強い道路構造を検討していく

事後・再評価からのフィードバック

事業期間からPR活動を行うことで、公共事業の必要性を広く継続的にアピールしていく	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 19' 34" 東経:E 137° 55' 14"
--	-------------	---------------------------------------

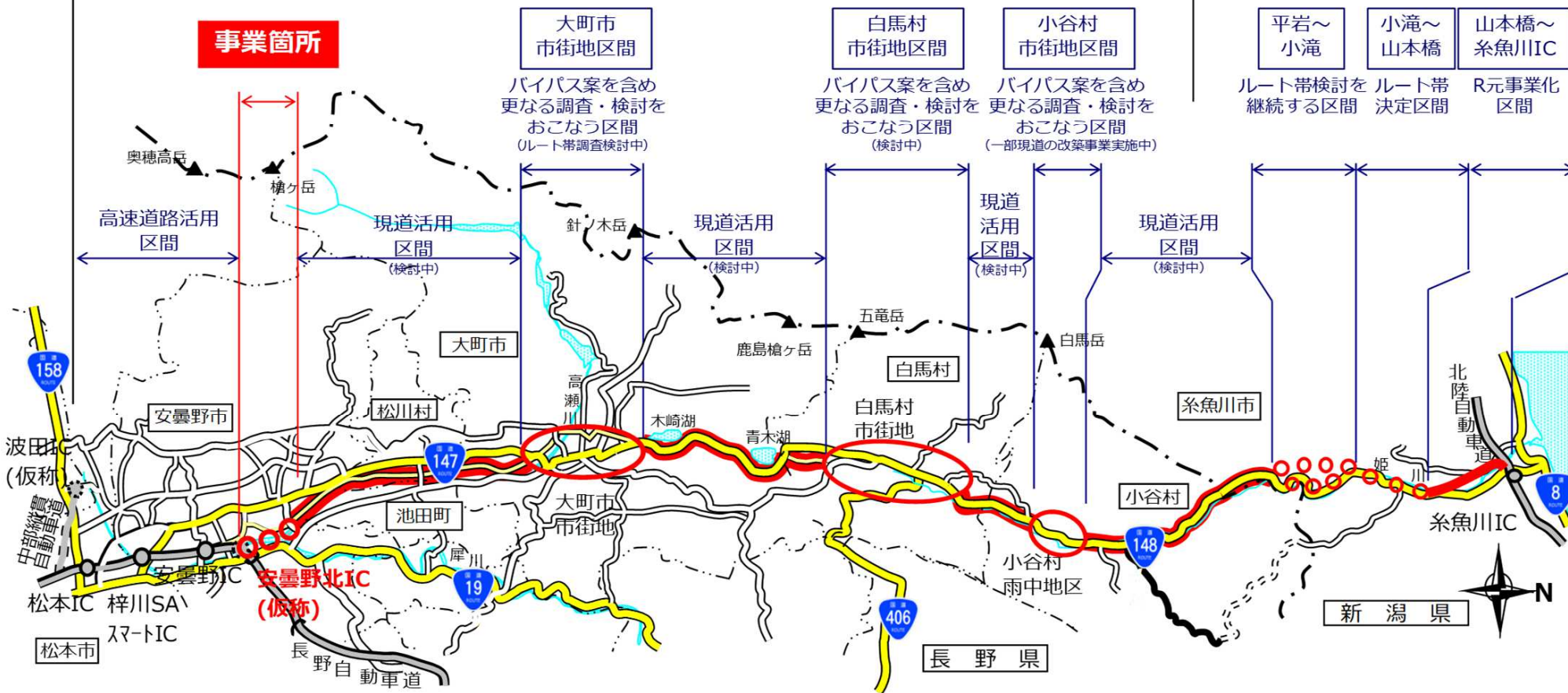
事業名	道路改築		路河川名等	(主)大町明科線
事業毎の通番	3	市町村名	安曇野市	箇所名(ふりがな)
				安曇野道路(あづみのどうろ)

位置図

地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路 約100km

長野県側約80km

新潟県側約20km



(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(老朽化橋梁の架替え)		路河川名等	(主)長野菅平線	
事業毎の通番	4	市町村名	長野市	箇所名(ふりがな)	落合橋(おちあいばし)
事業目的	(主)長野菅平線は長野市と上田市を結ぶ幹線道路であり、第二次緊急輸送路にも指定されている重要な路線である。落合橋は、架橋から55年が経過し、橋桁等の老朽化が著しいため、長野県橋梁長寿命化修繕計画の架替え予定橋梁に位置付けられており、また慢性的な交通渋滞が発生している。新設橋梁の整備により、安全で円滑な交通の確保を図りたい。				
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 4-1 県土の強靱化(調査箇所)	事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	長野県橋梁長寿命化修繕計画 長野市都市計画マスタープラン 長野県広域道路交通計画				
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量：13,900台/日				
着手年度	2021年度(令和3年度)	事業期間	10年間	事業費(千円)	
完成年度(原込み)	2030年度(令和12年度)	費用対効果	-	国庫 其他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	橋梁架替工 L=1,700m、W=6.5(16.0)m 内、橋梁 L=960m、W=9.5(19.0)m、C=100億円			18,000,000 9,900,000 7,290,000 810,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	・走行時間、経費等の減少 ・緊急輸送路(2次)の整備			
	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	○計画自動車交通量：13,900台/日 ○医療・福祉・教育施設との連携：長野赤十字病院へのアクセス道路(2次アクセス) ○交通結節点アクセス：若穂スマートインターチェンジ(仮称)へのアクセス道路(1次アクセス) ○地域の活性化：長野市街地の観光の活性化に資する(長野駅(5.8km))	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、長野市都市計画マスタープラン、長野県広域道路交通計画 ○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：豪雪地域指定	評価	A	
	効率性	○事業期間：10年間 ○工法等の比較検討：ルート検討によるコスト縮減 ○他事業との連携：若穂スマートインターチェンジ(仮称)	評価	A	
	緊急性	○近年の交通事故件数：12件 ○道路環境改善：橋梁長寿命化修繕計画：架替え予定橋梁 ○歩道整備：両側歩道 ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員6m	評価	A	
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知(R2.6.9~17 関係区への事業説明会を開催) ○地域の取り組み：落合橋架替建設期成同盟会から毎年、知事へ要望あり ○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：地域住民が主体となり期成同盟会を組織 ○PDCA「事後評価 課題整理表」の番号5-1	評価	A	
建設部公共事業評価委員会の意見	橋梁長寿命化修繕計画で架替を行う橋梁として位置付けられており、橋梁の老朽化対策を早期に行う必要があることから、事業着手が妥当であると判断する。	採択状況	総合評価		
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	妥当	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>① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景</p> <p>(主)長野菅平線は長野市と上田市を結ぶ幹線道路であり、第二次緊急輸送路にも指定されている。また、若穂スマートインターチェンジ(仮称)と長野市街地を最短で結ぶアクセス道路としての役割も担っている。落合橋は、昭和41年に架設され、架橋から55年経過しており、桁や床版の老朽化が著しいため、橋梁長寿命化修繕計画(第3期)では架替を行う橋梁として位置付けられている。</p> <p>② 地域からの要望経緯及び地域の関わり</p> <p>落合橋架替建設期成同盟会から毎年、知事へ要望がある。</p> <p>③ 事業説明等の経緯</p> <p>期建設期成同盟会及び関係区(大島島、若穂、東北)区長会に対し、計画を説明。</p> <p>④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連</p> <p>しあわせ信州創造プラン、長野県広域道路交通計画、長野市都市計画マスタープランに位置づけられている。若穂スマートインターチェンジ(仮称)へのアクセス道路。</p> <p>⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮</p> <p>老朽化橋梁の架け替えて適切な道路幅員を確保することで、渋滞を緩和しCO2排出量低減に寄与する。</p> <p>⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮</p> <p>・安全で円滑な交通の確保が図られ、地域活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。</p> <p>⑦ その他</p>
事業周辺環境	<p>事後・再評価からのフィードバック</p> <p>「事後評価 課題整理表」の番号5-1(地域との協働)橋梁の老朽化対策を望む声が寄せられており、整備方針の検討等を地域と協働しながら実施する。</p> <p>事業代表地点の緯度経度</p> <p>北緯:N 136° 14' 25.99" 東経:E 36° 37' 15.07"</p>	

(様式1-2) 新規評価シート

建設部 道路建設課

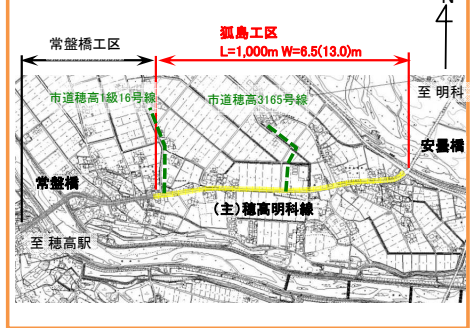
事業名	道路改築		路河川名等	(主)穂高明科線		
事業毎の通番	5	市町村名	安曇野市	箇所名(ふりがな)	狐島(きつねじま)	
事業目的	(主)穂高明科線は、安曇野市穂高地区と明科地区を東西に結ぶ主要な幹線道路であり、通勤通学や観光地へのアクセス道路等として利用されている上、今後松本糸魚川連絡道路へのアクセス道路となるものである。 当箇所は車道が狭く歩道がないことから、通行車両の円滑な走行や歩行者の安全な通行に支障が生じている。このため、当該箇所の整備により、安曇野市の東西軸を形成する路線として、円滑な交通と安全で安心な道路環境の形成を図りたい。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保	事業実施の根拠法令等	道路法			
関連する事業、計画等	安曇野市道路整備推進計画 交付金事業 (主)穂高明科線 常盤橋					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量: 11,108台/日					
着手年度	2021年度(R3)	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)	2030年度(R12)	費用対効果	1.1	国庫	その他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工程)	道路改築工 L=1,000m、W=6.5(13.0)m			750,000	412,500 303,750 33,750	
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 ・安曇野市街地から松本糸魚川連絡道路へのアクセス性の向上				
	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: 11,108台/日 ○代替道路の有無: 安全性の高い代替道路(改良済み路線)がない ○医療・福祉・教育施設との連携: JR穂高駅を利用する通学高校生、穂高商業高校、穂高病院 ○地域の活性化: 安曇野わさび田湧水群、穂高温泉郷、長峰山など、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: 安曇野市道路整備推進計画 ○緊急輸送路の路線指定: 避難路線となる路線 ○地域指定: 豪雪地帯、積雪地帯に指定(安曇野市)			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.14 ○事業期間: 10年間 ○代替案の検討: コスト削減の検討 ○他事業との連携: 松本糸魚川連絡道路へのアクセス道路			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数: 直近5カ年(H27~R1)で10件 ○現況の車道幅員: 現況幅員5.0(6.0)m ○渋滞及び騒音・振動の緩和: 松本糸魚川連絡道路(安曇野道路)と一体となって渋滞緩和に寄与 ○歩道整備: 通学路あり(穂高北小学校)			評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有: 関係者以外にも周知 ○地域の取り組み: 協力的である(安曇野市、及び、狐島区からの要望あり) ○地域の合意形成: 事業目的及び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: 住民関与が未定 ○PDCA 再評価からのフィードバック:13-8-5 地元調整			評価	A
所管課の意見	通行車両の円滑な走行や歩行者の安全な通行に支障が生じており、また今後松本糸魚川連絡道路へのアクセス道路となる箇所でもあるため、円滑な交通と安全な道路環境の形成を早期に行う必要があることから、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	建設部公共事業評価委員会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、構造図等】

位置図



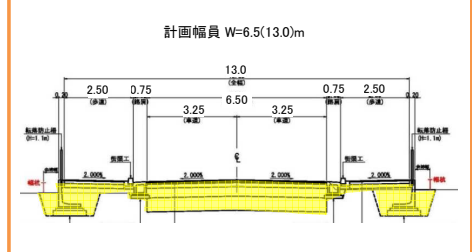
平面図



現道状況 (線形不良、幅員狭小)



構造図



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	(主)穂高明科線は、安曇野市穂高地区と明科地区を東西に結ぶ主要な幹線道路であり、通勤通学や観光地へのアクセス道路等として利用されている上、今後松本糸魚川連絡道路へのアクセス道路となるものである。 当箇所は車道が狭く歩道がないことから、通行車両の円滑な走行や歩行者の安全な通行に支障が生じている。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	安曇野市、狐島区から要望を受けている。
③ 事業説明等の経緯	H28.8 常盤橋工区の工事説明会の際、先線である当該工区の早期整備を求める意見が出される H30.7 関係区役員との意見交換会(計画説明) R1.5 関係区役員への説明 R1.8 地権者との意見交換会(計画説明) R2.6 関係区役員への説明 R2.8 関係区・地権者との意見交換会(概略設計案説明)、地区回覧
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	計画区間に接続する常盤橋が平成29年度に開通。 引き続き早期の事業化が求められている。 今後、松本糸魚川連絡道路のアクセス道路となる。 安曇野市が設定しているサイクリングコースに明科駅方面から最短でアクセスする道路である。
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することや、安曇野道路と連結することで、渋滞を緩和しCO2排出量低減に寄与する。
⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	安全で円滑な交通の確保が図られ、地域活性化が期待される。 計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ その他	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	計画区間周辺は住宅が近接しており、通学路も近接していることから地元との調整を十分に行い、事業進捗に影響を与えないよう計画的に取り組む。 事業代表地点の緯度経度 北緯: N 36° 20' 50.79" 東経: E 137° 53' 39.41"

(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)新田松本線		
事業毎の通番	6	市町村名	朝日村	箇所名(ふりがな)	新田(しんでん)バイパス	
事業目的	(一)新田松本線は、通勤通学や地域の生活道路として大きな役割を担う路線である。このうち、当該区間の現道は、幅員が狭小で人家が密集しており、車のすれ違いが困難な上、通学児童等が危険にさらされている。このため、朝日村役場の移転事業と連携してバイパス整備を行い、円滑な交通と歩行者の安全性向上、また緊急輸送路としてのネットワークの強化を図りたい。					
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 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	朝日村役場移転事業					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量：3,026台/日					
着手年度	2021年度(R3)	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)	2027年度(R9)	費用対効果	1.3	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=600m、W=6.0(12.0)m			400,000	200,000 180,000 20,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	・交通事故の減少 ・走行経費の減少 ・渋滞の緩和				
	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：3,026台/日 ○代替道路の有無：代替道路はあるが、安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携：朝日小学校 ○地域の活性化：あさひプライムスキー場			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：朝日村地域防災計画、朝日村役場移転事業 ○緊急輸送路の路線指定：緊急輸送路(2次)に路線指定 ○地域指定：振興山村地帯			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.29 ○事業期間：7年間 ○代替案の検討：バイパスルート案について比較検討あり ○他事業との連携：朝日村役場移転事業			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：直近5カ年(H27~R1)で3件 ○道路環境改善：朝夕の通勤・通学時の安全向上 ○現況の車道幅員：現況車道幅員3.5m ○歩道整備：両側歩道 W=2.5m			評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者以外にも周知(意見交換会を実施) ○地域の取り組み：協力的である(朝日村長より建設部長、建設事務所に要望あり) ○地域の合意形成：意見交換会(R1)において、合意形成が図られている ○住民との協働：意見交換会の住民意見を反映した計画を策定 ○PDCA 再評価からのフィードバック:13-8-5 地元調整			評価	A
所管課の意見	道路が狭く通学路の歩道が未整備であり、朝日村役場へ通じる緊急輸送路であるため、円滑で安全な交通の確保を早期に行う必要があることから、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	建設部公共事業評価委員会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	

事業概要説明図表	【位置図、平面図、構造図等】	
事業周辺環境		
	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	朝日村役場の移転事業と連携してバイパス整備を行い、円滑な交通と歩行者の安全性向上、また緊急輸送路としてのネットワークの強化を図る。
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	令和元年5月、朝日村長から建設事務所に要望あり。6月に朝日村主催の整備懇談会を実施し、地権者及び関係者の総意として再度要望あり。7月に建設部長要望あり。
	③ 事業説明等の経緯	令和元年10月、意見交換会を開催し、地権者及び関係者の意向を確認し、同意を得られた。
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	朝日村役場移転事業
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、渋滞を緩和しCO2排出量低減に寄与する。
	⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	安全で円滑な交通の確保が図られ、地域活性化が期待される。計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ ⑦その他	ルートの比較検討により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	計画区間周辺は住宅が近接しており、通学路も近接していることから、事業代表地点の緯度経度を十分に検討し、計画的に取り組む。	事業代表地点の緯度経度 北緯:N 36° 20' 50.79" 東経:E 137° 53' 39.41"

(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)長野菅平線		
事業毎の通番	7	市町村名	長野市	箇所名(ふりがな)	若穂(わかほ)	
事業目的	(主)長野菅平線は長野市と上田市を結ぶ幹線道路であり、第二次緊急輸送路にも指定されている重要な路線である。令和2年10月に若穂スマートインターチェンジ(仮称)の建設が決まり、このスマートインターチェンジへのアクセス道路の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 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	長野県広域道路整備基本計画 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	現況交通量：6,367台/日					
着手年度	2021年度(令和3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)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.2	国庫	其他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=320m、W=6.5(13.0)m			450,000	247,500 182,250 20,250	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	・走行時間、経費等の減少 ・緊急輸送路(2次)の整備				
	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	○計画自動車交通量：6,367台/日 ○代替道路の有無：代替道路があるが、安全性が低い(迂回路：小出綿内(停)線 一部幅員6.0m未満) ○医療・福祉・教育施設との連携：長野赤十字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：若穂SIC活用による市街地の活性化に資する			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：若穂SIC(長野市、NEXCO東日本) ○緊急輸送路の路線指定：緊急輸送路(2次) ○地域指定：長野地域連携中核都市圏			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.21 ○事業期間：6年間 ○工法等の比較検討：検討なし ○他事業との連携：若穂SIC(長野市、NEXCO東日本)			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 ○道路環境改善：川田橋(橋梁長寿命化修繕計画)における点検結果：Ⅲ判定(要対策)) ○現況の車道幅員：幅員6m ○歩道整備：歩道はあるが不十分ため再整備			評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知(R2.6.9,12,17 関係区への事業説明会を開催) ○地域の取り組み：積極的な取り組みがある ○地域の合意形成：合意形成が図られている ○住民との協働：若穂SIC勉強会の実施 ○PDCA「事後評価 課題整理表」の番号5-1			評価	A
所管課の意見	令和2年10月に建設が決まった若穂スマートインターチェンジ(仮称)へのアクセス道路であり、スマートインターチェンジの供用を見据え早期の整備が必要であることから、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	

事業概要説明図表	【位置図、平面図、構造図等】		
	位置図	現況写真	・老朽化した川田橋を撤去 ・(主)長野菅平線 ・市が整備するアクセス道路
事業概要説明図表	平面図	・橋梁前後の盛土材を撤去し、市が整備するアクセス道路に利用 ・市が整備するアクセス道路	L=320m W=6.5(13.0)m 事業区間
	<p>① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景</p> <p>令和2年10月に若穂スマートインターチェンジ(仮称)の建設が決まり、このスマートインターチェンジへのアクセス道路の整備を行う。</p> <p>② 地域からの要望経緯及び地域の関わり</p> <p>若穂スマートインターチェンジ(仮称)建設期同盟会から部長へ要望がある。</p> <p>③ 事業説明等の経緯</p> <p>R2.9月の地区協議会及びR3.5月の建設対策委員会総会において事業概要を説明。</p> <p>④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連</p> <p>若穂SIC(仮)</p> <p>⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮</p> <p>適切な道路幅員を確保することや、若穂スマートインターチェンジ(仮称)と連結することで、渋滞を緩和しCO2排出量低減に寄与する。</p> <p>⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮</p> <p>安全で円滑な交通の確保が図られ、地域活性化が期待される。計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。</p> <p>⑦ その他</p> <p>残土を若穂スマートインターチェンジ(仮称)の建設工事に活用</p>		
事後・再評価からのフィードバック	「事後評価 課題整理表」の番号5-1		事業代表地点の緯度経度 北緯:N 138° 24' 55.51" 東経:E 36° 60' 55.57"

(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	(一)車屋大久保線		
事業毎の通番	8	市町村名	伊那市	箇所名(ふりがな)	下殿島～田原(しもとのしま～はら)	
事業目的	(一)車屋大久保線は伊那市と宮田村を結ぶ一般県道である。当箇所は整備中の伊駒アルブロードへのアクセス道路となるが、道路が狭く通学路が未整備である。このため、伊駒アルブロード事業と連携してアクセス道路の整備を行い、円滑で安全な交通の確保を図りたい。					
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	事業実施の根拠法令等	道路法			
関連する事業、計画等	(国)153号 伊駒アルブロード(直轄代行事業) 伊那市都市計画区域マスタープラン					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画自動車交通量:2,567台/日					
着手年度	2021年度(令和3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)	2027年度(令和9年度)	費用対効果	1.1	国庫	其他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工程)	道路改築工 L=850.0m、W=6.0(9.75)m			700,000	385,000 0 283,500 31,500	
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 ・通学路対策 ・伊駒アルブロードと接続し、南北軸である(国)153号の代替道路を確保(暫定供用時)				
	間接的効果(定量的・定性的)	・地域間交流の促進 ・伊駒アルブロードから伊那市街地へ接続することで円滑な交通、地域の活性化を促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：2,567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：伊那市春富中学校・東春近小学校 ○観光の振興：高遠城址公園			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：(国)153号伊駒アルブロード ○緊急輸送路の路線指定：指定避難所(伊那市春富中学校)への避難経路 ○地域指定：南海トラフ地震防災対策推進地域、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) 1.06 ○事業期間：7年間 ○工法等の比較検討：ルート比較について検討あり ○他事業との連携：(国)153号伊駒アルブロード			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：4件(H28～R2) ○道路環境改善：通勤時間帯のすれ違い解消 ○歩道整備：歩道未整備区間に歩道の設置(伊那市東春近小学校通学路) ○現況の幅員、半径、勾配：現況アクセス道路(町道)幅員5.0m			評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有：伊駒アルブロードの接続道路として、地域住民へ広く周知 ○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：H29に地元説明会で、伊駒アルブロード交差点付近の計画を提示。地元意見を設計に反映。 ○PDCA 事後評価からのフィードバック:5-1-7 地域との協働			評価	A
	所管課の意見	当箇所は整備中の伊駒アルブロードへのアクセス道路となるが、道路が狭く通学路の歩道が未整備であるため、伊駒アルブロード事業と連携して整備を行い、円滑で安全な交通の確保を早期に行う必要があることから、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。		○	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、構造図等】	
事業周辺環境	道路改築工 L=850m W=6.0(9.75)m C=700,000	
	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	令和2年 国道153号伊駒アルブロードの整備が直轄代行事業として事業化。当箇所は伊駒アルブロードへのアクセス道路となる。
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本区間市街地側の下殿島工区とともに、地元から要望があり、当区間は、伊駒アルブロード接続道路と同時の整備が要望されている。今後東春近全体で伊駒ARの対策委員会が設立予定。
	③ 事業説明等の経緯	伊駒アルブロード交差点付近は、既に地域住民へのルート説明が完了している。
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	(国)153号伊駒アルブロード事業
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することや、伊駒アルブロードと連結することで、渋滞を緩和しCO2排出量低減に寄与する。
	⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	安全で円滑な交通の確保が図られ、地域活性化が期待される。計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
	⑦ その他	既設橋梁の拡幅、バイパスルート案の採用(補償費削減)
事後・再評価からのフィードバック	直轄代行である伊駒アルブロードを含め、地域と協働し事業を進めていくことが必要である。	事業代表地点の緯度経度 北緯:N 137° 57' 42.96" 東経:E 35° 47' 32.64"