

(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	1	市町村名	木曾町	箇所名(ふりがな)	純神峠道路(延伸)(うばがみとうげどうろ(えんしん))	
事業目的	地域高規格道路「伊那木曾連絡道路」として、伊那地域と木曾地域を結び、中央自動車道や一般国道19号、一般国道153号と一体となって広域的な道路ネットワークを形成し、地域間の連携と広域交流を促進するため。					
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>長野県広域道路基本計画、広域道路網マスタープラン</li> <li>地域高規格道路「伊那木曾連絡道路」整備区間指定(平成7年)</li> <li>しあわせ信州創造プラン2.0</li> </ul>					
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	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	1.2	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=3.5km、W=7.0(10.5)m		13,000,000	7,150,000	5,265,000 585,000	
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>安全性の改善 H24~R1 通行規制10件</li> <li>伊那地域と木曾地域を連携する地域高規格道路「伊那木曾連絡道路」の機能確保</li> </ul>				
	間接的効果(定量的・定性的)	<ul style="list-style-type: none"> <li>木曾地域・伊那地域の企業進出、就職活動エリアの拡大</li> <li>大規模商業施設や観光施設の利用等生活圏の拡大</li> <li>伊那地域と木曾地域を連携す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>計画交通量: 5800台/日</li> <li>代替道路の有無: 国道19号および国道153号を用いた広域迂回が大きい(30分以上)</li> <li>医療・福祉・教育施設との連携: 県立木曾病院や伊那中央病院の連携が可能になる。</li> <li>交通接点アクセス: 小黒川SIC、伊那IC等への2次アクセス</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: 長野県広域道路基本計画、広域道路網マスタープラン</li> <li>地域高規格道路「伊那木曾連絡道路」整備区間指定、しあわせ信州創造プラン2.0</li> <li>緊急輸送路の路線指定: 県緊急輸送道路(1次)に路線指定</li> <li>地域指定: 振興山村、過疎地域、積雪地域</li> </ul>			評価	A
	効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>費用対効果(B/C): 1.2</li> <li>事業期間: 7年間</li> <li>代替案の検討: ルートについて比較検討あり</li> <li>他事業との連携: 他事業との連携はない</li> </ul>			評価	A
	緊急性	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年の交通事故件数: 4件(H26~H30)</li> <li>道路環境改善: 土砂災害危険区域、急傾斜地崩壊危険箇所、山地災害危険地区</li> <li>歩道整備: なし</li> <li>道路構造: 縦断勾配6%以上</li> </ul>			評価	A
	計画熟度	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業情報の共有: 地域高規格道路として関係者以外にも広く周知</li> <li>地域の取り組み: (国)361号 改修促進期成同盟会、木曾郡町村議会</li> <li>地域の合意形成: 促進期成同盟会を通じた合意</li> <li>住民との協働: 不明</li> <li>PDCA 事後・再評価からのフィードバック: 再評価5-4(工法検討)</li> </ul>			評価	A
(建設部)公共事業評価委員会の意見	伊那地域と木曾地域のネットワーク形成を図るうえで重要な役割を担う道路であり、社会情勢や安全性の変化により早期の整備が必要であるため、事業再開が妥当と判断する。		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				
	道路横断面の構成				
	平面図				
	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>高規格幹線道路を補完し、物資の流通、人の交流の活性化を促す地域高規格道路「伊那木曾連絡道路」として、国による平成6年の計画路線指定、平成7年の整備区間指定を受け、国土交通省と連携し随時整備を推進。当該区間については平成14年度より事業着手し、平成24年度に一時休止。休止後、以下の通り社会的背景が変化している</li> <li>【社会情勢の変化】 <ul style="list-style-type: none"> <li>木曾地域と伊那地域の交流促進拡大により、観光客が2割増加(R1/H26)</li> <li>木曾地域から伊那中央病院への往來の大幅な増加(2.3倍 H26→R1)</li> <li>平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国際海上コンテナ車(40t背高)を通行可能とする「重要物流道路」の導入(H30)</li> </ul> </li> <li>【道路状況の変化】 <ul style="list-style-type: none"> <li>近年の異常気象による被災規模拡大、通行止めの長期化(R2.7豪雨)</li> </ul> </li> </ul>			
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域住民からの早期完成要望、国道361号 改修促進期成同盟会、木曾郡町村議会による促進要望</li> <li>早期の再開・完成を求められており、反対意見はない</li> <li>伊那木曾連絡道路フォーラム開催(H23.5.14)、国道361号権兵衛峠道路開通10周年記念シンポジウム開催(H27.11.26)</li> </ul>			
	③事業説明等の経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成14年度 事業化</li> <li>平成18年度 再評価実施。事業効果の調査、当面現道活用のための安全確保を県の対応方針とする</li> <li>平成23年度 再評価実施。地域高規格道路としての高速度は保てないものの、地域ネットワークを形成する道路としては現道を活用することで一定レベルの機能を有していたことから、平成24年度より一時休止</li> </ul>			
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>				
⑥地域活性化への影響と配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>木曾から伊那中央病院へ脳外科患者の約7割が搬送されており、救急搬送の時間短縮など救急医療アクセスに寄与</li> <li>木曾地域・伊那地域の企業進出、就職活動エリアの拡大に寄与</li> </ul>				
⑦その他	経済的なルートを選定し、また、今後の設計で、コスト縮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	H23再評価結果を受け、社会情勢や安全性等の観点から事業再開について判断した。		事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 54' 42" 東経:E 137° 46' 55"	

(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)諏訪辰野線	
事業毎の通番	2	市町村名	諏訪市	箇所名(ふりがな)	有賀(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、事業中の諏訪湖スマートICの1次アクセスとなりうる区間に引き続き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・リニア中央幹線関連事業				
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:5,683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	3.2	国庫	その他 県債 一般財源
全体事業内容(主な工種)	道路築造工 L=1,000m W=6.0(7.5)m	950,000	522,500	0	384,750 42,750
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、医療機関への搬送時間短縮 ・諏訪湖スマートICへのアクセス性の向上 ・現道区間の騒音・振動の緩和による沿道環境の改善 間接的効果(定量的・定性的) ・周遊観光ルートの形成による広域観光圏の創出 ・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 ・リニア3駅活用交流圏の形成による地域間交流の促進				
必要性	○計画自動車交通量 : 5,683台/日 ○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 ○交通接続点アクセス : 諏訪湖スマートIC(事業実施中) ○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				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 事業着手 ○緊急輸送路の路線指定 : 避難経路(諏訪市) ○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				評価
効率性	○費用対効果(B/C) : 3.16 ○事業期間 : 7年間 ○代替案の検討 : ルート比較検討あり ○他事業との連携 : 諏訪湖SAスマートIC(事業実施中)				評価
緊急性	○近年の交通事故件数 : 7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 : 最小幅員5.0m、現況最大勾配11%				評価
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 : (主)諏訪辰野線整備促進期成同盟会 地元対策委員会(有賀区・小坂区) ○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 ○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 ○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
所管課の意見	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が通れない状況であり、また、諏訪湖スマートICのアクセス道路として計画されているため、早期の整備が必要であり、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。		○	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		現道状況	
	道路横断面の構成			
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9月に連結許可を受け現在事業実施中であり、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 H30.10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 R1.2月共同墓地説明会・諏訪市有賀区民説明会		
	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



(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)別所丸子線				
事業毎の通番		3	市町村名	上田市	箇所名(ふりがな)	鈴子バイパス(すずこばいパス)			
事業概要	事業目的	(主)別所丸子線は、上田市別所地域と丸子地域を結ぶ幹線道路であり、県内有数の観光地である別所温泉への観光ルートとしての利用や、東塩田林間工業団地への流通、通勤経路としての利用がある。現道は集落の中を通過しており、幅員狭小ですれ違いが困難。集落を通過する大型車両と、東塩田小学校へ通う通学児童や沿線住民の往来が錯綜し、大変危険な状況となっている。通過交通の分離と沿線住民の安全確保が喫緊の課題となっており、バイパス整備により、これを解消したい。							
	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、上田市都市計画区域マスタープラン、第2次上田市総合計画							
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量 8,300台							
	着手年度	2021年度(R3)	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(R11)	費用対効果	3.5	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=2,000m、W=6.5(9.0)m			950,000	475,000	-	427,500	47,500	
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</li> <li>・医療機関への搬送時間短縮</li> <li>・災害に強い道路</li> </ul>							
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画自動車交通量：8,300台/日</li> <li>○代替道路の有無：代替道路はある(約20分の迂回を伴う)</li> <li>○医療・福祉・教育施設との連携：丸子中央病院への1次アクセス道路</li> <li>○地域の活性化：東塩田林間工業団地や別所温泉等、地域の活性化に資する</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、上田市都市計画区域マスタープラン 他</li> <li>○緊急輸送路の路線指定：市町村の避難経路</li> <li>○地域指定：該当なし</li> </ul>						評価	B
	効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○費用対効果(B/C)：3.46</li> <li>○事業期間：9年間</li> <li>○代替案の検討：土工事が縮小となる案を採用</li> <li>○他事業との連携：上田市都市環状道路、有料トンネル(平井寺、三才山、新和田)の無料化関連</li> </ul>						評価	A
	緊急性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○近年の交通事故件数：過去5年以内で3件発生</li> <li>○道路環境改善：移動性障害箇所の解消</li> <li>○歩道整備：通学路対策</li> <li>○道路構造：現況幅員4.2m(最小幅員)</li> </ul>						評価	A
	計画熟度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○事業情報の共有：関係者への地元定着を図るとともに、上田市を通じて計画の周知を行っている。</li> <li>○地域の取り組み：期成同盟会による要望活動</li> <li>○地域の合意形成：都市計画決定により合意形成が図られている</li> <li>○住民との協働：住民関与が不明</li> <li>○PDCA：再評価からのフィードバック:13-8(地元調整)</li> </ul>						評価	A
	所管課の意見	有料トンネルの無料化(H30.8平井寺、R2.9三才山、R4.4新和田)によって、当該路線の交通量が増加しており、今後さらに増える見込み。大型車両等の通過交通の分離と、沿線住民の安全を確保する必要性から、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	所管課の意見が妥当と判断する。						○	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】			
【現道の状況】			
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	有料トンネルの無料化(H30.8平井寺、R2.9三才山、R4.4新和田)によって、当該路線の交通量が増加しており、今後さらに増える見込み。当該区間における別所温泉や工業団地へ向かう大型バスやトラックなどの通過交通の分離と、沿線住民の安全確保が喫緊の課題となっている。	
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	県道別所丸子線改良促進期成同盟会や上田市から事業要望が挙がっている。現道は集落の中を通過しており、幅員狭小ですれ違いが困難。集落を通過する大型車両と、東塩田小学校へ通う通学児童や沿線住民の往来が錯綜し、大変危険な状況となっており、バイパス整備が要望されている。	
	③事業説明等の経緯	都市計画道路を基本とした事業であり、平成8年の都市計画決定の際に、説明および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	上田市都市計画区域マスタープランや上田地域広域連合広域計画(上田地域30分(サンマル)交通圏)など、上田市都市環状道路の位置づけがある。有料トンネルの無料化から生じる交通量の増を見込んだ交通機能の向上が必要。	
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	工法検討の中で、コスト・工期・自然環境への負荷の低減などを検討していく。	
	⑥地域活性化への影響と配慮	本事業により松本・諏訪方面から丸子・東御市方面や東塩田林間工業団地への通過交通の分離による交通機能の向上、沿線住民や通学児童の交通安全の確保が期待される。	
	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° 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	(主)飯田富山佐久間線			
事業毎の通番		4	市町村名	飯田市	箇所名(ふりがな)			
龍江(たつえ)								
事業概要	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、愛知県豊根村を経由し静岡県浜松市までを結ぶ広域的な幹線道路であるとともに、各地域を結ぶ生活道路である。しかし、路線のほぼ全線が天竜川に沿った急峻な地形を通過しており、平成22年3月8日には、龍江地籍で大規模な斜面崩落があり、通行不能期間が約10ヶ月続いた。このため、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、安全性の確保を図り、防災面の強化や南北の既存道路の渋滞対策も補える道路改良を行うものである。						
	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(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	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						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量: 2,771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)	財源内訳(千円)		
	完成年度(見込み)	2030年度(令和12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=1,620m、W=6.0(7.5~9.75)m			3,600,000	1,980,000	1,458,000	162,000
	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 ・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 ・国道151号の代替道路					
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 2,771台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路があるが中心市街地への道路となるため渋滞がある ○医療・福祉・教育施設との連携 : 市立病院、輝山記念病院への2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス : 千代ICへの1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、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) : 1.10 ○事業期間 : 10年間 ○工法等の比較検討 : トンネル区間の工法、残土利用等を検討 ○他事業との連携 : (国)256号 下久堅バイパス、(主)飯田富山佐久間線 知久平~南原			評価	A		
緊急性		○近年の交通事故件数 : 3件(H29年:3件) ○道路環境改善 : 危険箇所指定2箇所、落石発生H22.H29 ○歩道整備 : 飯田市立下久堅小学校への通学路、歩道未整備区間に歩道設置 ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 現況幅員4.0~5.0m			評価	A		
計画熟度		○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(H24.8月事業説明会を開催)			評価	A		
		○地域の取り組み : 積極的な取組がある((主)飯田富山佐久間線期成同盟会) ○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 : 住民参加型の事業 ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-2(工法検討)						
建設部公共事業評価委員会の意見	当路線は飯田市の下久堅地区と天竜地区を結ぶ生活幹線道路であるが、天竜川と崖に挟まれた急峻な地形で落石や崩落により通行規制が行われているため、通行の安全性と定時性を確保するために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	建設部の意見が妥当と判断する。			○	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			

**位置図**

**平面図**

**H22.3.8 崩落発生**

**幅員狭小・線形不良**

**事業概要説明図表**

下久堅BP (BP区間) 知久平~南原 (現道拡幅区間) 未着手区間 (BP区間) 全体 L=1,620m W=6.0m(7.5~9.75m)

●: 落石危険箇所

**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、天竜川と崖の急峻な地形で落石、崩落が発生し通行規制が余儀なくされている。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	(主)飯田富山佐久間線期成同盟会、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24年6月18日役員説明会、平成24年8月6日~10月29日まで6回住民説明会を実施 継続し個別相談会を実施 平成28年12月14日役員説明会、平成29年1月26日と31日住民説明会を実施
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	他事業との連携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	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**


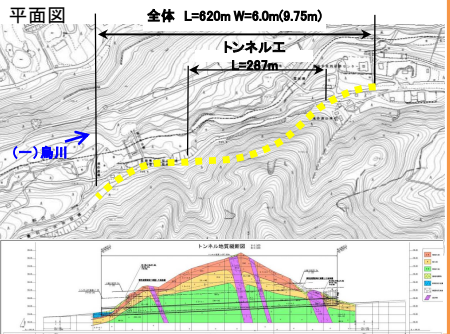

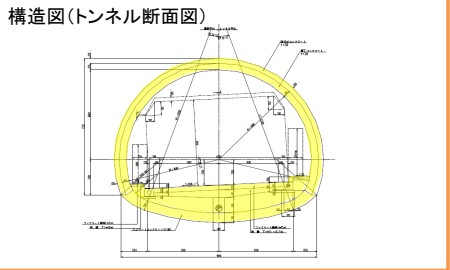
事後・再評価からのフィードバック	落石危険箇所の対策としての工法選択に際して、過去の同種事業を参考に経済性、施工性、維持管理等の観点から実施している	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 137° 83'46.44" 東経:E 35° 46'33.22"
------------------	---	-------------	---



(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)豊科大天井岳線	
事業毎の通番	5	市町村名	安曇野市	箇所名(ふりがな)	須砂渡(すさど)
事業目的	(一)豊科大天井岳線は、国道19号、国道147号、広域農道、山麓線を東西に結ぶ主要な幹線道路であり、観光地等へのアクセス道路となっている。特に、当該区間は、市の温泉施設や北アルプスへの登山口への唯一のアクセス路となっている。当該路線の現況は、山間地を通り、幅員狭小で線形不良となっているうえ、行き止まりとなっていることから、落石等が発生すると孤立集落が生じる。また、通行車両の安全で円滑な走行に支障が生じている状況である。このため、未改良区間の解消を目的とし、一部トンネル整備を含めた道路計画により、安全で安心な道路交通網の形成を図りたい。				
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(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	しあわせ信州創造プラン2.0				
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量：4,862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	1.4		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=620m、W=6.0(9.75)m うち、トンネル工 L=287m、W=6.0(9.75)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)	・地域観光の促進 ・危険箇所の解消			
必要性	○計画自動車交通量：4,862台/日 ○代替道路の有無：迂回路がない ○交通結節点アクセス：JR豊科駅、安曇野市堀金支所への1次アクセス道路 ○地域の活性化：鳥川渓谷緑地、国営アルプス安曇野公園、アルプス銀座へのアクセス道路				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、安曇野市道路整備推進計画 ○緊急輸送路の路線指定：避難経路 ○地域指定：豪雪地帯				評価 A
効率性	○費用対効果(B/C)：1.41 ○事業期間：9年間 ○代替案の検討：トンネルを含む概略設計を実施し、歩道なしの断面によるコスト削減を検討済み ○他事業との連携：安曇野市の山岳観光道路整備				評価 A
緊急性	○近年の交通事故件数：なし ○道路環境改善：H8道路防災総点検における要対策箇所を解消する ○歩道整備：歩道未整備区間に歩道を整備 ○現況の車道幅員、半径、勾配：現況幅員4.0(5.0)m				評価 A
計画熟度	○事業情報の共有：R1.11 関係区役員、地権者説明会を開催 ○地域の取り組み：協力的である(安曇野市及び期成同盟会から道路改良要望あり) ○地域の合意形成：関係区役員、地権者説明会により事業目的・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：該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-2(工法検討)				評価 A
所管課の意見	当該区間は市の温泉施設や北アルプスの登山口等への唯一のアクセス道路となっているが、山間地のため幅員狭小で線形不良であるとともに落石により観光施設の孤立が生じるため早期に整備が必要であり、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			○	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】	
	
【整備の必要性がわかる状況写真等】	
	
①事業実施に至る経緯・社会的背景	(一)豊科大天井岳線は、国道19号、国道147号、広域農道、山麓線を東西に結ぶ主要な幹線道路であり、観光地等へのアクセス道路として利用されている。当該区間は、市の温泉施設や北アルプスへの登山口への唯一のアクセス路となっている。当該路線の現況は、山間地を通り、幅員狭小で線形不良となっているうえ、行き止まりとなっていることから、落石等が発生すると孤立(ほりで一ゆー)施設利用者、北アルプス登山者)が生じる状況となっている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	安曇野市内を東西に連絡する主要な路線として、安曇野市及び期成同盟会から道路改良の要望を受けている。
③事業説明等の経緯	令和元年11月に関係区役員および地権者を対象に事業説明会を実施。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	本事業区間(須砂渡)の東側は、国営公園入口までの区間が道路改良事業により整備済みとなっている。本事業区間(須砂渡)の西側は、市温泉宿泊施設(ほりで一ゆー)や北アルプス(常念岳、蝶が岳)への登山口がある。本事業区間が、中抜きの未改良区間となっているため、早期の道路改良が求められている。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	県営鳥川渓谷緑地の自然公園が近接するため、地形変化を最小限とするトンネル計画により、自然環境へ配慮する。
⑥地域活性化への影響と配慮	本事業により観光地の孤立解消と交通の円滑化が図られ、安曇野市の地域活性化も期待される。
⑦その他	歩行者空間の確保について、市や近接する公園管理者と調整を行っていく。
事後・再評価からのフィードバック	落石危険箇所の対策としての工法選択
事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 18' 46.94" 東経:E 137° 49' 48.68"

事業概要説明図表

事業周辺環境

(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)佐久小諸線		
事業毎の通番		6	市町村名	佐久市	箇所名(ふりがな)		伴野～鳴瀬(ともの～なるせ)	
事業概要	事業目的	(主)佐久小諸線は佐久市と小諸市を結ぶ重要な路線であるが、当該箇所は人家が連担している幅員狭小区間であり、すれ違いが困難なことから、頻繁に渋滞が発生している。また、岸野小学校への通学路であるが、歩道の整備がされていない。隣接する佐久橋は平成29年11月に供用開始となり国道142号交差点から佐久橋間の未改良区間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	佐久市通学路交通安全プログラム						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量 3,291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)	2028年度(令和9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=860.0m、W=6.0(9.75)m			850,000	425,000	382,500	42,500
	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、事故損失費用の減少</li> <li>・千曲川両岸のアクセシビリティ向上</li> <li>・歩道設置による歩行者の安全確保</li> </ul>					
		間接的効果(定量的・定性的)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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 : 3,291台/日</li> <li>○医療・福祉・教育施設との連携 : 岸野小学校への1次アクセス道路</li> <li>○交通結節点アクセス : 伊那ICへの1次アクセス道路</li> <li>○地域の活性化 : 佐久ハルーンフェスティバル会場へのアクセス道路</li> </ul>					評価
重要性		<ul style="list-style-type: none"> <li>○関連計画、重点施策との整合 : 佐久市通学路交通安全プログラム</li> <li>○緊急輸送路の路線指定 : 佐久地域防災計画 下県東地区 避難経路</li> <li>○地域指定 : 佐久地域定住自立圏</li> </ul>					評価	B
効率性		<ul style="list-style-type: none"> <li>○費用対効果(B/C) : 1.40</li> <li>○事業期間 : 7年間</li> <li>○代替案の検討 : ルート案について比較検討あり</li> <li>○他事業との連携 : 他事業との連携はない</li> </ul>					評価	A
緊急性		<ul style="list-style-type: none"> <li>○近年の交通事故件数 : 1件(H25 1件発生)</li> <li>○道路環境改善 : バイパス整備のため人家連担地区の騒音・振動を解消</li> <li>○歩道整備 : 通学路対策</li> <li>○現況の車道幅員 : 3.5m</li> </ul>					評価	A
計画熟度		<ul style="list-style-type: none"> <li>○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(H24.2道路計画説明会を開催)</li> <li>○地域の取り組み : 協力的である</li> <li>○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</li> <li>○住民との協働 : 住民独自の取り組みがある。</li> <li>○PDCA : 事後評価 課題等整理表:5-6(地元調整)</li> </ul>					評価	B
所管課の意見		当該路線は佐久市と小諸市を結ぶ路線であるが、当該箇所では人家連担かつ狭小で、渋滞が発生し、また、近隣の小学校や保育園への通学路に歩道が無く、歩行空間の確保が必要であるため、事業着手が妥当と判断する。					採択状況	総合評価
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					○	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	
事業概要説明図表	概要図	
事業周辺環境	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	佐久小諸線は、佐久市から小諸市を結ぶ道路である。現道は住宅密集地内の幅員狭小区間でありすれ違いが困難な状態となっている。隣接する佐久橋が平成29年11月に供用が開始しており、国道から佐久橋までの未改良区間の整備が必要である。
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は、人家連担地区において渋滞が発生している。また、通学路であるが歩道が整備されていない。付近に岸野小学校、岸野保育園があることから、歩行者の保護が求められている。このため、局所的な渋滞の解消や、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	H24.2 道路計画説明会(佐久橋を含む全体計画説明) H29.12 事業説明会開催(国道側現道拡幅区間の計画説明)
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	岸野小学校が近くにあり、佐久市通学路交通安全プログラムに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	生活環境及び地域への影響を最小となるよう、バイパス整備による道路整備を計画している。また、農地を分断する計画となるため、用水路及び農道計画に配慮した計画を行う。
	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、佐久ハルーンフェスティバルのメイン会場へのアクセスの向上が期待される。
	⑦その他	
事後・再評価からのフィードバック	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	事業代表地点の緯度経度 北緯:N 36° 14' 46" 36 東経:E 138° 25' 25" 6



(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)奈川木祖線		
事業毎の通番	7	市町村名	木祖村	箇所名(ふりがな)	境峠下(さかいとげした)	
事業目的	(主)奈川木祖線は、国道19号や国道158号を結び、震災対策第二次緊急輸送路に指定されているとともに、中京阪方面と伊那木曾連絡道路経路で上高地方面を結ぶ最短ルートとして利用されているが、当該箇所は、幅員狭小、急カーブ、急勾配の区間であり、観光バスなど大型車のすれ違いが困難な状況である。 本事業により、緊急性の高い区間において交通ネックの解消を図りたい。					
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	しあわせ信州創造プラン2.0 整備推進					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量：1,246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)		
完成年度(見込み)	2026年度(令和8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=700.0m、W=6.0(8.0)m			400,000	200,000 160,000 40,000	
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、事故損失費用の減少</li> <li>・災害に強い道路</li> <li>・緊急輸送道路の整備</li> </ul>				
	間接的効果(定量的・定性的)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間交流の促進</li> <li>・林業振興としての拠点施設との運送円滑化</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：1,246台/日</li> <li>○代替道路の有無：迂回路なし</li> <li>○医療・福祉・教育施設との連携：木祖村役場へのアクセス道路</li> <li>○地域の活性化：白樺平別荘地、林業拠点へのアクセス道路</li> </ul>			評価	B
	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</li> <li>○緊急輸送路の路線指定：県緊急輸送路(2次)に路線指定</li> <li>○地域指定：振興山村、過疎地域指定あり</li> </ul>			評価	A
	効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○費用対効果(B/C)：1.08</li> <li>○事業期間：6年間</li> <li>○工法等の比較検討：設計検討済</li> <li>○他事業との連携：他事業との連携はない</li> </ul>			評価	A
	緊急性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○近年の交通事故件数：H28年1件</li> <li>○道路環境改善：幅員に伴い法面危険箇所の対策を実施</li> <li>○歩道整備：歩道整備予定なし</li> <li>○現況の幅員、半径、勾配：現況幅員W=5.0m</li> </ul>			評価	A
	計画熟度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○事業情報の共有：関係者を中心に周知</li> <li>○地域の取り組み：期成同盟会による要望活動</li> <li>○地域の合意形成：合意形成が図られている</li> <li>○住民との協働：予定なし(沿線に民家なし)</li> <li>○PDCA 事後評価からのフィードバック：5-6(地元調整)</li> </ul>			評価	B
建設部公共事業評価委員会の意見	当該路線は観光地を結ぶ道路かつ二次緊急輸送路であるが、当該区間は未改良で幅員狭小や線形不良となっていて大型車両のすれ違いが困難なボトルネック箇所となっているため、事業着手が妥当と判断する。			採択状況	総合評価	
長野県公共事業評価委員会の意見	事業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**

改良済

至上高地

道路改築工 L=700.0m、W=6.0(8.0)m

別荘地管理棟

**事業概要説明図表**

**事業予定箇所写真**

現道の状況

至上高地

**事業完了箇所写真(空撮)**

別荘地管理棟

改良済区間

至 国道19号

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(主)奈川木祖線は、国道153号 松本市奈川地籍から国道19号木祖村 藪原地籍を結ぶ道路であり、中京圏から上高地方面へ向かう最短ルートであるとともに、二次緊急輸送路に指定されている。木祖村区間については国道19号より白樺平別荘地までの区間および境峠区間は拡幅が完了している。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、付近に白樺平別荘地や野妻峠スキー場などが立地し、中京圏と上高地方面を結ぶ最短ルートであり、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。また、付近には国有林があり、木祖村には木材集積施設も立地している。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	白樺平別荘地から国道19号までの区間は既に改良済であり、峠部分の狭路も拡幅が完了している。また、新設部に関しては過去に保安林解除と用地買収が一部完了しており、地元への計画説明は完了しており、木祖村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	しあわせ信州創造プラン2.0
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	構造物の設置は最小限にし、緑化工法などで周辺環境との調和を保つような設計としている。
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、通過交通の円滑、かつ安全な通行が可能になり、また、林業振興として、トラックによる円滑な搬出に寄与する。
⑦その他	構造物をできる限り少なくし、維持管理コストの削減を図る

事後・再評価からのフィードバック	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必要である。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 01' 00" 98 東経:E 137° 43' 22" 59
------------------	--------------------------------------	-------------	---