

新規・継続等	新規	分野	補完的な道路の整備		事業番号	86	事業名	県単道路改築			
市町村名	大桑村		ふりがな 箇所名	(一)上松南木曽線 <small>あげまつなぎ こそせん</small>		との 殿	のりむかい 野尻向		事業年度 <small>(完了年度は見込み)</small>	年度～ 年度	
事業概要	計画概要 <small>(延長・幅員・面積・工種など)</small>	道路拡幅工 L=1,200m W=6.0(8.0)m					H22年度末事業進捗率		0%		
	H23年度以降実施内容	同上					本工事費等ベース		0%		
	H23年度実施内容	測量・設計 1式					用地補償費ベース		0%		
	事業費計(千円)	全体事業費	H21年度まで	H22年度	H23年度	H23年度以降残		480,000			
	財源内訳	国庫支出金	480,000	0	0	0	480,000				
その他											
県債		432,000	0	0	0	432,000					
一般財源		48,000	0	0	0	48,000					
箇所評価	観点	評価項目・指標等	評価			部 ランク	評点	政策評価課 ランク	評点		
	必要性 (30)	計画交通量	4,000台/日以上	1,500台以上～4,000台/日未満	1,500台未満	C	0	C	0		
		代替道路	唯一の道路である	代替となる道路がある			0		0		
		ネットワーク (道路網)	バス路線である	駅やICなどに通じるまたは役場と交通結節点や支所などを結ぶ路線	A及びBに該当しない		5		5		
			ボトルネック箇所	ボトルネック箇所でない			0		0		
		各事業特有の必要性(安全の確保)	観光地に通じる道路	観光地に通じる道路ではない			2		2		
			4.0m未満又は30m未満又は8%以上(幅員、半径、勾配)	4.0m以上5.5m未満(幅員)	5.5m以上(幅員)		4		4		
		歩道未整備区間に歩道を設置	歩道はあるが不十分であるものを再整備	歩道整備無し	0		0				
		他事業との関連	河川改修、新幹線、高速道などの事業に関連して実施		0		0				
	小計				11	11					
	重要性 (10)	設計上の環境配慮	環境配慮がされ確実性が高い	環境配慮がされているが確実性が低い	環境配慮をしていない	A	5	A	5		
		地域の法的な位置付け	緊急輸送路、振興山村、積雪、過疎、地震防災対策強化に位置づけ(2個以上)	緊急輸送路、振興山村、積雪、過疎、地震防災対策強化に位置づけ(1個以上)	特別な位置づけはない		5		5		
		小計					10		10		
	効率性 (20)	B/C(費用対効果)	B/C 1.5以上	B/C 1.0～1.5未満	B/C 1.0未満	A	5	A	5		
		事業効果の早期発現	事業年数 3年以内	事業年数 4年～5年以内	事業年数 6年以上		5		5		
		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		7		
		小計					17		17		
	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	C	0	C	0		
		各事業特有の緊急性(医療・福祉・教育)	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・福祉の連携に係らない道路		6		6		
		小計					6		6		
	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	3	B	3		
		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		3		3		
		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		8		8		
		小計					14		14		
	費用対効果(B/C)		1.6	評価の合計			B	58	B	58	
事業周知環境	事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	国道19号に対し木曽川の対岸を通る路線であり、木曽川右岸道路の計画区間として位置付けられている。当箇所は大桑村殿地区と野尻向地区を結ぶ生活道路となっている。バス路線であるが、大型車通行が困難なため、19号の代替機能を持たせるためにも改良を早期に完成させ、地域住民の民生安定が望まれている。									
	地域からの要望経緯	H14に木曽川右岸道路づくり合同委員会及び南部部会が立ち上がり、当箇所を含めた木曽川右岸道路南部検討区間2.2kmについて、計画策定段階から住民が参加する(P1)形で計画を進めてきた。南部部会は地区選出者や各組織代表者などから構成されており、部会では地元からの要望が直接的に出されている。									
	事業説明等の経緯	H14に合同委員会が2回、南部部会が4回、H15に南部部会が3回、H16以降、年1～2回のペースで開催され、木曽川右岸道路のコンセプトやルートの検討を行ってきており、当箇所の早期着工を毎回強く求められている。									
	環境・景観への配慮項目	木曽川右岸道路(南部ルート)建設事業環境影響評価書に従う。									
	他事業・プロジェクトとの関連	木曽川右岸道路南部計画区間の2.2kmの一部である。									
特記事項	これまで概略ルート等についてP1により住民の意見を集約しながら検討してきたが、今後も詳細なルートの決定や道路の設計についても住民参加型の事業の促進に努めてまいりたい。										
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	評価レベルが低いと事業化を見送りたい。			政策評価課 意見	必要性がやや低い。						