

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	小諸市	ふりがな 箇所名	(国)141号 <small>みかげしんてん ひらはら</small> 御影新田~平原			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>	道路築造工 L=930m W=13.0(25.0)m (うち橋梁1橋 L=230.0m)				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					
財源内訳	事業費計(千円)	2,100,000	0	0	0	2,100,000					
	国庫支出金	1,260,000	0	0	0	1,260,000					
	その他										
	県債	756,000	0	0	0	756,000					
	一般財源	84,000	0	0	0	84,000					
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	4		
		代替道路	唯一の道路である			代替となる道路がある			0		
		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		0				
		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)		1		
					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	自動車と自転車・歩行者との分離がなされていない		4		
	小計						19				
	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	A	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		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							13		
	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見られる)	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	4		
		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						16					
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		4			
	小計							14			
費用対効果(B/C)		1.7			評価の合計		A	75			
事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は、南佐久地域から新幹線佐久平駅、上信越自動車道佐久IC及び国道18号へとアクセスする主要幹線道路であり、中部横断自動車道の開通のため交通容量の不足が懸念されることから、現在暫定2車線部分の4車線化が行われた。当箇所は、中部横断自動車道佐久北ICの開通により、小諸・軽井沢方面への交通量が増加するため、4車線化により交通容量を確保することで安全で円滑な交通の確保を図る必要がある。										
地域からの要望経緯	小諸市より毎年陳情、要望を受けており、平成22年4月9日には小諸市長より建設部長に対し要望がなされている。										
事業説明等の経緯	将来的な4車線化整備の必要性については理解をいただき、全線の用地取得が完了している。(平成5年度暫定2車線開通。)										
環境・景観への配慮項目	橋梁下部工の施工にあたり、河川環境などの周辺環境に配慮した工法を採択予定。										
他事業・プロジェクトとの関連	都市計画道路(小諸市都市計画マスタープラン)及び長野県中期総合計画(調査検討)に位置付けられている。										
特記事項	国道18号アクセスから旧臼田町までの交通集中区間で、当該箇所及び跡部~石神の2区間が4車線化されておらずネック箇所となっている。										
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	事業の重要性、効率性及び緊急性は高いが、中部横断自動車道開通後の交通の変化や効果を精査したのち、整備方針を検討したいため、事業化を見送りたい。			政策評価課意見	重要性は認められる。						