

分野	主要な道路の整備				事業番号	38	事業名	道路改築(地方道)			
市町村名	白馬村	ふりがな 箇所名	しほくばみあません おおぞう (主)白馬美麻線 大左右				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=1,100m W=6.5(11.0)m					H23年度末事業進捗率	0%			
	H24年度以降実施内容	同上					本工事費ベース	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)	600,000	0	0	0	600,000					
財源内訳	国庫支出金	330,000	0	0	0	330,000					
	その他										
	県債	189,000	0	0	0	189,000					
	一般財源	81,000	0	0	0	81,000					
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	A	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)	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		自動車と自転車・歩行者との分離がなされていない	4		
	小計						26				
	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	C	0			
		設計上の環境・景観配慮	環境・景観配慮がされ現実性が高い		環境・景観配慮がされているが現実性が低い	環境・景観配慮をしていない		4			
		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		3			
	小計						7				
	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	B	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		0			
			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	5		
小計						11					
計画 熱度 (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	A	7				
	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						16				
費用対効果(B/C)		1.7		評価の合計		B	73				
事業周辺環境	事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当該区間は、周辺に先駆け昭和50年代に道路改良が実施されたが、当時は交通量が少なく道路構造令の特例幅員で整備された。その後、オリンピックを契機に前後の区間が高規格で道路改良されたため、当該区間は前後の道路に比べ狭隘で急カーブ、急勾配箇所となり、交通事故が多発している。									
	地域からの要望経緯	事故が多発して、地元から改良の要望がある。地域住民が毎年来所して、改良の必要性を説明している。									
	事業説明等の経緯	H18に地元住民と意見交換会実施。H22.7概略設計にて地元住民と意見交換会実施。H23.3詳細設計にて地元住民・用地買収関係者と意見交換会実施。									
	環境・景観への配慮項目	現道拡幅を主体として、環境への影響を少なくし、緑化を図る。									
	他事業・プロジェクトとの関連	特になし。									
特記事項	地元区では、沿道環境整備への取り組みが盛んで、花壇の整備や沿道の草刈りを自主的に実施している。										
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	必要性、効率性の評価レベルは高い。今後計画熱度を高め、事業化を検討したい。			政策評価意見	重要性がやや低い。						