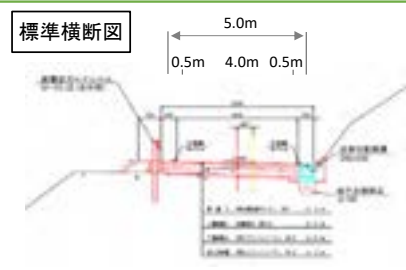


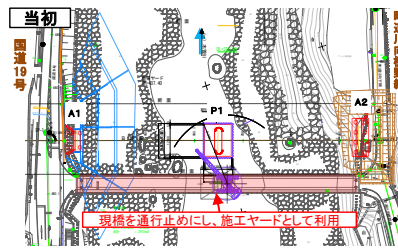
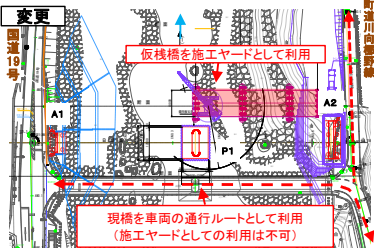
(様式1-2) 新規評価シート

建設部 道路管理課

事業名		市町村基幹道路整備		路河川名等	村道 伊折線					
事業毎の通番		1	市町村名	小谷村	箇所名(ふりがな)	柳瀬(やなぎせ)				
事業の位置づけ	県総合5か年計画における位置づけ	1-2 ① 災害に強い県づくりの推進 3-1 ③ 地域活力の維持・発展 3-1 ⑤ 移住・交流・多様ななかかわりの展開			SDGsの関連目標					
	関連する計画や重点施策	信州みちビジョン 小谷村地域再生計画、小谷村地域防災計画、小谷村第6次総合計画			関連する事業プロジェクト	小谷村地域再生計画 (医療、福祉の取組、子育てなど他分野との連携)				
	現状と課題	当該路線は国道148号と接続し、南小谷駅、伊折集落を結び、複合拠点施設や役場へ繋がる生活道路である。また、姫川右岸の基幹道路としての機能を有するとともに、伊折集落にある体験交流施設への導線となる重要な路線である。一方、幅員狭小や線形不良によるすれ違い困難箇所が連続しており、交通の安全性・円滑性に課題がある。活力ある村づくりのために、村外からの人の流れを増やし、関係人口から移住・定住へつなげる循環の形成が不可欠だが、観光来訪者や移住検討者にとっては、移動不安が移住先としての魅力の低下に繋がっている。								
	事業目的	幅員狭小や線形不良を解消することで、生活道路である当該路線の交通の安全性・円滑性を向上させる。また、周遊性を高めることで、来訪者が村内での体験・交流の機会を増やし、移住不安の低減を図り、移住者増へつなげる。								
事業概要	着手年度	2027年度(令和9年度)		事業期間	4年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
	完了年度(予定)	2030年度(令和12年度)					国庫	その他	県債	一般財源
	全体事業内容	道路改築工 L=850m W=4.0(5.0)m				400,000	220,000	-	162,000	18,000
	(村)伊折線 柳瀬  平面図  小谷村 複合拠点施設 (おたりつぐら) ※指定避難所									
	現道の状況  幅員狭隘ですれ違いが困難  標準横断面図 									
事業効果	主な受益対象	自動車: 176台/日(計画交通量)								
	期待される効果	【直接効果】 走行時間の短縮(1分)、村道補償事故件数の減少(4→0件) 【間接効果】 地域経済(周遊性向上に伴う購買・体験機会の増)、地域社会(移住不安の低減)、災害(災害時にも機能する信頼性の高いネットワークの構築)				費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用	算定対象外			
	人口減少を踏まえた将来の活用見込み	小谷村地域再生計画「第3期小谷村まち・ひと・しごと創生推進計画」に基づく重点テーマである「若者・女性にも選ばれる地方」を見据え、本事業により「行きたいが行きづらい」「住みたいが移動が不安」といった移住検討者の懸念を解消することで、来訪者・関係人口・移住者の増加へつなげ、生活サービス拠点(村役場・南小谷駅・複合拠点施設など)や伊折集落にある体験交流施設へのアクセス道路として、将来にわたり利用される。								
計画熟度	地域からの要望経緯及び地域の関わり	小谷村より毎年9月に大町建設事務所に要望あり。								
	事業説明等の経緯	小谷村が関係地区への計画説明会を実施(事業目的や概ねの整備手法について合意)								
評価結果	建設部公共事業評価委員会の意見	国道148号と接続し、南小谷駅、伊折集落、役場等を結ぶ生活道路であるとともに、駅から観光地へのアクセス道路でもあるが、現道は幅員狭小で通行に支障をきたしているため、早急に利便性、安全性の向上を図る必要があり、事業着手が妥当と判断する。						妥当性評価 ※	優先度評価 ※	
	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。						○	4.6	
	県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見					評価の決定		

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)

事業毎の通番	1	担当部局	建設部	担当課	道路管理課
事業名	市町村基幹道路整備事業		路河川名等	一級町道 川向柳野線	
箇所名(ふりがな)	高瀬橋(たかせばし)		市町村名	木曽郡南木曽町	
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2020年度 令和2年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記 (2025年度) 令和7年度 2031年度 令和13年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記 2025年度 令和7年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記 2023年度 令和5年度	
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費 (1,000,000千円) 3,300,000千円		2027年度以降 (令和9年度以降) 1,800,000千円	2026年度末 事業進捗率 45.5%	2026年度末 用地進捗率 58.5%
前回評価時 からの増減額	2,300,000千円	前回評価時 からの増減率	330.0%	(参考) 当初全体事業費	1,000,000千円
評価対象事由	全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所 事業期間が長期間に及ぶことが確実な箇所(前倒し)				
事業概要	(1)事業目的				
	木曽川右岸道路は、地域の生活道路としての機能に加え、重要物流道路及び緊急輸送道路である国道19号の災害時における代替路としての機能が求められている。 高瀬橋は、木曽川右岸道路事業中区間の最南端に位置し、右岸道路と国道19号を結ぶ重要な接続点である。しかし、現橋を含む現道は車道幅員約5mと狭く、大型車同士のすれ違いが困難であり、安全かつ円滑な交通の確保に支障をきたしていることから、求められる役割を十分に発揮できていない状況にある。 このため、橋梁整備を含む道路拡幅事業を早期に実施し、2車線交通に必要な道路幅員を確保することで、通行の安全性向上及び交通の円滑化を図り、国道19号の補完・代替機能を強化するものである。				
	(2)事業内容				
	【前回評価時】 1) 全体延長 L=150.0m 2) 幅員 W=5.5(7.0)m 3) 主な構造物 橋梁 L=120.0m W=5.5(6.5)m 【変更内容】 「仮橋設置工 L=52.0m 鋼重量W=294.3t」を追加				
	(3)位置図、概要図、状況写真等				
位置図 概要図 平面図 既設橋 工事進捗状況 上部工標準断面図 凡例 - 青 工事完成区域(区間) - 赤 2026年度工事 - 黄 2027年度以降残工事					

●事業の投資効果	(1)費用対効果分析結果	B/C	-	総費用	(事業全体)/(残事業)	総便益	(事業全体)/(残事業)	基準年
		(事業全体)		-	億円	-	億円	-
		(残事業)						
	(2)上記以外の整備効果等							
●事業の投資効果	・車の安全な通行の確保(事故件数:2件(過去5年間)→0件) ・交差点改良に伴う国道19号の車両交通の円滑化(下り右折車線滞留長:10m→30m) ・国道19号へのアクセス性の向上(道路幅員:5.0m→6.5m) ・観光地までのアクセス時間の向上(妻籠宿～柿其溪谷:25分(現状)→20分) ・地域間交流の促進(年間観光客数:267,600人(現状)→400,000人)							
●地元の意向等	・毎年、「木曽南部木曽川右岸道路整備促進期成同盟会」や「長野県木曽郡町村議会議長会」等から整備促進、早期完成の要望がある。 ・南木曽町地域再生計画では、日本遺産に認定された木曽地域の活性化、リニア開業に向けた基盤整備にも資する先導的な事業と位置付けている。							
●事業を巡る社会経済情勢等の変化	・コロナ禍が落ち着きを見せ、木曽路(木曽)地域への観光客が令和5年度には約228万人までに回復(令和元年度は226万人)している。バイパス整備により、木曽路(木曽)地域の観光地へのアクセス性向上が図られ、更なる観光誘客に寄与し、観光業や地域経済の回復が期待されている。 ・令和3年8月豪雨では、災害等により国道19号が複数箇所通行不可となり、木曽地域が約7時間孤立状態となった。この際、木曽川右岸道路の供用済区間がダブルネットワークとしての機能を発揮した。							
評価の視点	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等	・令和3年度:新規事業化 ・令和5年度:国道19号の公安委員会協議完了。A2橋台工に着手。 ・令和7年度:A1橋台工にかかる道路管理者との計画協議及び設計施工協議完了。A2橋台完成。A1橋台工に着手。仮橋橋工着手。橋梁前後の用地測量着手。 ・令和8年度末:A1橋台工完了予定。仮橋橋工完成予定。橋脚工に一部着手予定。 ・令和9年度以降:上部工、交差点改良((国)19号)						
	(2)主な変更理由と今後の見通し等	■変更理由① 仮設土留工の施工方法の変更に伴う増額(約7億) ・河床地盤が想定以上に硬く(設計N値13→現況N値300以上)、硬質岩盤用油圧式圧入機による鋼矢板の圧入ができなかったため、ダウンザホールハンマによる先行掘削を追加したことによる事業費の増額。 ■変更理由② 資材単価及び労務単価高騰による増額(約4億) ・資材価格及び労務単価のインフレーションに伴う事業費の増額 ■変更理由③ 施工ヤード確保のための仮橋設置に伴う増額(約12億) ・当初は、高瀬橋(現橋)を通行止めのうえ、施工ヤードとして利用し、高瀬橋の上流に位置する柿其橋を一般車両及び関係車両等の迂回路として利用する予定だったが、変更理由①に伴い工事に遅れが生じた結果、柿其橋を迂回路として利用できなくなったため、高瀬橋(現橋)を通行ルートとして利用する必要が生じた。高瀬橋(現橋)の通行を確保しつつ、通年施工可能な施工ヤード確保のために仮橋を設置したこと等による事業費の増額。   ビット(先行掘削機)の損耗状況:使用 ビット(先行掘削機)損耗状況:使用後   当初 変更 現橋を通行止めにし、施工ヤードとして利用 仮橋を施工ヤードとして利用 現橋を車両の通行ルートとして利用(施工ヤードとしての利用は不可) ■変更理由④ 仮設工法の実施工種の追加に伴う工程の見直し(6年延長) ・上記①及び③の理由に伴う事業期間の延長。						
	●事業の進捗状況							
	●創意工夫(コスト縮減や新工法の採用など)	施工ヤードとして利用する土砂を仮置きなしで他現場から直接搬入することで、本事業における土砂運搬費のコスト縮減を図るとともに、ダンプ等の運搬車両の交通量の削減による周辺市街地への交通負担の抑制、環境負荷の軽減を図っていく。						

建設部公共事業評価委員会の意見	本事業により、通行の安全性向上と交通円滑化が図られるとともに、観光地までのアクセス時間が短縮されることで地域活性化が期待されることから、本事業の必要性は高く、「継続」が妥当であると判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

令和8年度 公共事業 事後評価

令和2年度完了

**市町村基幹道路整備
(代行) 事業**

**村道20号線
鴨之尾橋**

上水内郡小川村

長野県 建設部



令和 8 年度 公共事業 事後評価

令和 4 年度完了

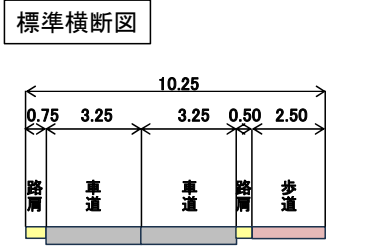
道路環境対策事業

路線名 主要地方道
下諏訪辰野線

箇所名 平出上町
辰野町

長野県 建設部



事業毎の通番	1			担当部局	建設部	担当課	道路建設課
事業名	道路改築			路河川名等	国道141号		
箇所名(ふりがな)	海尻(うみじり)			市町村名	南佐久郡南牧村		
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2018年度 平成30年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2027年度) 令和9年度 2033年度 令和15年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2021年度 令和3年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2023年度 令和5年度
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費			2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率	2026年度末 用地進捗率
	(520,000千円) 3,360,000千円			1,947,000千円		42.1%	95.0%
前回評価時 からの増減額	2,840,000千円		前回評価時 からの増減率	646.2%	(参考) 当初全体事業費	520,000千円	
評価対象事由	全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所 事業期間が長期間に及ぶことが確実な箇所(前倒し)						
事業概要	(1)事業目的						
	・国道141号は、山梨県韮崎市を起点として、南牧村や佐久市を經由し、上田市に至る主要な幹線道路であり、第二次緊急輸送道路にも指定されている路線である。 ・本路線は佐久地域と山梨県を結ぶ唯一の幹線道路として地域間の物流を担っており、大型車交通量が非常に多い状況にある。 ・しかし、道路幅員は旧規格のため大型車両のすれ違いが困難な状況であり、交通事故が多発するなど、円滑な交通に支障が生じている。また、歩道が未整備となっており、歩行者の安全な通行にも支障をきたしている。 ・このため、当該区間の拡幅改良とともに歩道設置を行い、交通環境の改善、安全な歩行者空間の確保を図るものである。						
	(2)事業内容						
	1)全体延長 L=550m 2)幅員 W=6.5(10.25)m 3)交通量 計画交通量 8,000台/日 4)車線数 2 5)主な構造物 橋梁工 N=1橋						
(3)位置図、概要図、状況写真等							
位置図  標準横断面  概要図  ④ 南側の歩道整備状況  ① 北側の歩道整備状況  ② H20.2.13 正面衝突事故  ③ 拡幅部の施工状況 							

評価の視点	●事業の投資効果	(1)費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 0.5 (残事業) 1.03	総費用 (事業全体)/(残事業) 29 / 15 億円	総便益 (事業全体)/(残事業) 16 / 16 億円	基準年 令和8年度
		(2)上記以外の整備効果等				
	●事業を巡る社会経済情勢等の変化	1)災害に強い道路の構築 ・第二次緊急輸送道路に指定されており、当該地域において唯一の幹線道路となっているため、地震等の災害が発生した場合に救急活動や物資輸送を行う上で重要路線であるが、当該区間は大型車両のすれ違いが困難であり、緊急輸送道路としての機能を現状満足していない。当該事業により大型車両等の円滑な通行を確保することで、平時および災害時の安全性の向上が図られる。 2)交通安全の確保 ・当該地域における唯一の幹線道路となっているため交通量が多いが、南牧北小学校の通学路に指定されている当該区間は歩道が未整備のため、沿道住民をはじめ歩行者の通行に危険が生じている。 当該事業により歩道を整備することで、通学児童を含む歩行者の安全性の向上が図られる。 (事業区間全体:令和3～7年度 人身事故1件、物損事故17件) ・当該医療圏の二次救急を担う佐久総合病院へのアクセス性が向上し、搬送・通院が円滑化する。 3)地域活性化の支援 ・佐久地域と山梨県を結ぶ唯一の幹線道路であり、観光面(野辺山高原、松原湖など)にも寄与する。 ・佐久地域と山梨県のアクセス性向上により、高原野菜の生産・出荷などの産業活動を支援し、地域間連携・交流の促進に寄与する。 4)橋梁の老朽化 ・JR跨線橋は施工後約60年が経過し、大型交通量が多いこともあり老朽化が進んでいる。 通過交通およびJR線への被害を未然に防ぐため、早期の架け替えが必要である。				
		●地元の意向等				
		・計画段階より住民参加型事業(PI)を導入しており、住民の関与は高く、地域との合意形成も図られている。 ・毎年、地域から早期改良の要望がある。				
事業の進捗状況	●事業の進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2018年(H30年)事業着手 ・2021年(令和3年)用地着手。用地買収(1件)を除き、他の範囲は地域の協力もあり全て用地買収済み。 ・2023年(令和5年)工事着手 ・用地進捗率95.0%(令和8年度末予定) ・事業区間南側の約200mは令和8年度末で概ね完了する見込み。 ・今後は、事業区間北側のJR小海線との交差点に位置する跨線橋の架替を推進する。 架替工事は、令和6年度にJR東日本と協定を締結し、委託して工事を進めているところであり、国道141号の交通を確保しつつ、JR小海線の営業に影響を与えないよう慎重に実施している。				
		(2)主な変更理由と今後の見通し等 <増額理由> ・橋梁計画地の地質調査の結果、当初想定よりも基礎地盤が軟弱であることが確認され、橋梁の工法変更や軟弱地盤対策が必要になり、工事費が増額となった。 ① 橋梁の工法変更 軟弱地盤が確認されたため、橋台の基礎形式を直接基礎から杭基礎へ変更する必要が生じた。 橋台位置を鉄道への影響を避けられる離隔を確保した位置としたことで橋長が長くなり、当初計画していた既設橋との一体化による拡幅が困難となったため、橋梁架替により拡幅を行う計画へ変更する必要が生じた。 ② 構造物の軟弱地盤対策 土留め擁壁等の軟弱地盤対策として、地盤改良工を追加で行う必要が生じた。 ・資材単価及び労務単価が高騰し、工事費が増額となった。 <工期延長理由> ・軟弱地盤対策に係る橋梁および土留め構造物の検討に時間を要すること及び、既設橋利用から橋梁架替に計画を見直すことで、施工中の交通確保のために橋梁工を2段階に分けて施工する必要が生じたことにより計10年間を要するため、事業期間延長となる見込み。				
	●創意工夫(コスト削減や新工法の採用など)	・将来の維持管理も含めたLCCが最小となる技術を選定し、新技術を含めて検討する。 ・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行うなど、工事施工のコスト削減に取り組む。				

建設部公共事業評価委員会の意見	現道の幅員狭小及び歩道未整備区間が解消され、第二次緊急輸送道路として道路整備の必要性が高く、事業が着実に進捗していることから、「継続」が妥当と判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

事業毎の通番	2	担当部局	建設部	担当課	道路建設課		
事業名	道路改築	路河川名等	国道144号				
箇所名(ふりがな)	湯ノ平橋(ゆのたいらばし)		市町村名	上田市			
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2017年度 平成29年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2021年度 令和3年度 2031年度 令和13年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2018年度 平成30年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2019年度 平成31年度
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費		2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率		2026年度末 用地進捗率
	(500,000千円) 900,000千円		116,591千円		87.0%		85.0%
前回評価時 からの増減額	400,000千円	前回評価時 からの増減率	180.0%	(参考) 当初全体事業費	500,000千円		
評価対象事由	事業採択後長期間を経過している箇所						
事業概要	(1)事業目的						
	・国道144号は、群馬県長野原町と上田市を結び、上信越自動車道に直結する主要な幹線道路であり、第二次緊急輸送路に指定されている路線である。 ・当該区間は上田市街地から菅平高原や群馬県嬬恋村へアクセスする道路として、観光バスやトラックなど大型車交通量が多い状況にあるが、幅員狭小、線形不良による正面衝突や追突事故が多発しており、円滑な交通に支障をきたしている。 ・当該事業により幅員狭小、線形不良区間を解消することで、救急活動や物資輸送を円滑に行えるほか、災害医療拠点や広域防災拠点などへのアクセス性向上に寄与し、平常時・災害時を問わない安全で円滑な交通の確保、産業の活性化・観光の振興に寄与する。						
	(2)事業内容						
	1) 全体延長 L=630m 2) 幅 員 W=6.0(10.5)m 3) 交通量 計画交通量 6,400台/日 4) 車線数 2 5) 主な構造物 橋梁工 N=1橋						
	(3)位置図、概要図、状況写真等						
	位置図 至上越JCT 上信越自動車道 長野市 湯ノ平橋 至藤岡JCT 至甲府昭和IC 中央自動車道 至小牧JCT 松本市 長野市 概要図 至長野市 菅平高原 群馬県嬬恋村 至小諸市 上田市 上田病院 上田駅 上田市役所 東御市 至長野市 上信越自動車道 上田菅平IC 標準横断面図 10.50 2.50 0.75 3.00 3.00 1.25 歩道 路肩 車道 車道 路肩 状況写真 ① 幅員狭小で大型車の通行に支障あり						

評価 の 視点	●事業の 投資効果	(1)費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 9.5	総費用 (事業全体)/(残事業) 7.2 / 1.4 億円	総便益 (事業全体)/(残事業) 13 / 13 億円	基準年 令和8年度
		(2)上記以外の整備効果等				
	1)救急医療活動の支援 ・第二次救急医療機関(上田病院)へのアクセス性が向上し、病院への搬送時間が短縮される。					
	2)地域活性化の支援 ・JR上田駅や菅平高原等の観光地へのアクセス性、周遊性の向上が図られるとともに、高原野菜の産地である群馬県嬬恋村を結ぶ観光・物流網を強化し、地域の活性化に寄与する。					
	3)災害に強い道路の構築 ・第二次緊急輸送道路として、上信越自動車道 上田菅平ICへのアクセス性が向上し、災害発生時の迅速な緊急搬送、物資輸送の確実性向上が図られる。					
●地元の 意向等	4)交通安全の確保 ・交通事故が多発する線形不良区間の解消により、交通事故の減少が期待され、生活環境や安全性の向上が図られる。 (事業区間全体:令和3年度～令和7年度 人身事故2件、物損事故14件)					
	5)生活環境の向上 ・交通の円滑化、走行速度の改善により、地球温暖化の原因の一つである二酸化炭素などの大気汚染物質の排出削減に寄与する。					
	地域住民に対し継続的に事業説明会を実施しており、早期整備の要望がある。(年2回 3月、9月頃開催)					
●事業を巡る 社会経済 情勢等の 変化	・群馬県渋川市と東御市を結ぶ上信自動車道の整備が進んでおり、群馬県側は県境部を除き令和7年度までに全線事業化され、長野県側においてもルート検討が進められている。今後、交通量の増加も見込まれるため、早期整備の必要性が増している。 ・コロナ禍後、近隣の観光地である「菅平高原」への観光客数が回復(R1:約110万人⇒R2:約21万人⇒R6:約106万人)しており、多くの観光客が訪れる等、観光地へのアクセス性、周遊性向上の必要性が増している。 ・当該区間では令和3年度～令和7年度の間に16件の事故が発生(うち人身:2件、うち物損:14件)しており、安全性の向上が急がれる。					
●事業の 進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2017年(H29年)事業着手 ・2019年(H31年)用地・工事着手 ・令和2年度から橋梁上部工事に着手し、令和3年度にしゅん工 ・令和4年12月16日に橋梁前後の取付け区間を含むL=360mを供用開始 ・今後は残るL=270m区間(現道拡幅)の早期完了を目指し、進捗を図る					
	(2)主な変更理由と今後の見通し等 〈増額理由〉 ・資材単価及び労務単価が高騰し、工事費が増額となった。 ・橋梁計画地の地質調査により、転石の存在を確認していたが、施工時に想定以上の転石が出現し、その掘削および破砕処理を行う必要が生じた。 〈工期延長理由〉 ・用地交渉に着手後、一部の用地で土地所有者が複数回変更となり、用地交渉が断続的となる期間が生じるなど、不測の日数を要したため、事業期間が約10年間延長となる見込み。					
●創意工夫 (コスト削減や新工 法の採用など)	・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行うなど、工事施工のコスト削減に取り組む					



改良が進む現地の状況(事業区間南側から撮影)



改良が進む現地の状況(事業区間南側から撮影)

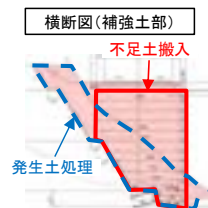
建設部公共事業評価委員会の意見	現道の幅員狭小、線形不良区間が解消され、第二次緊急輸送道路及び菅平高原などの観光地へのアクセス道路として道路整備の必要性が高く、事業が着実に進捗していることから「継続」が妥当と判断する。				
長野県公共事業評価委員会の意見	建設部公共事業評価委員会の意見を妥当と判断する。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

事業毎の通番	3			担当部局	建設部	担当課	道路建設課
事業名	道路改築			路河川名等	国道143号		
箇所名(ふりがな)	青木峠バイパス(あおきとうげバイパス)			市町村名	松本市～青木村		
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2019年度 平成31年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2027年度) 令和9年度 2032年度 令和14年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2023年度 令和5年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2024年度 令和6年度
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費			2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率	2026年度末 用地進捗率
	(15,000,000千円) 25,000,000千円			23,562,057千円		5.8%	92.7%
前回評価時 からの増減額	10,000,000千円		前回評価時 からの増減率	166.7%	(参考) 当初全体事業費	15,000,000千円	
評価対象事由	全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所 事業期間が長期間に及ぶことが確実な箇所(前倒し)						
事業概要	(1)事業目的 ・国道143号は松本市を起点とし上田市に至る松本地域と上小地域を結ぶ主要な幹線道路であり、第二次緊急輸送道路に指定されている路線であるとともに、本州中部広域交流圏を形成する路線にも位置づけられている。 ・青木峠区間の現道は幅員狭小、線形不良であり、普通車同士のすれ違いも困難である。また、狭く屈曲した峠道であり、高さ制限や信号処理による片側交互通行規制のトンネルを有しており、円滑な交通に支障をきたしている。 ・当該事業により信州を東西に横断する広域的な交通ネットワークを形成することで、救急活動や物資輸送を円滑に行えるほか、災害医療拠点や広域防災拠点などへのアクセス性向上に寄与し、平常時・災害時を問わない安全で円滑な交通の確保、松本・上田間の回遊性向上による産業の活性化・観光の振興に寄与する。 ・さらに、通過交通の転換による周辺道路の交通の円滑化、渋滞緩和、交通事故の減少にも寄与することが期待されている。						
	(2)事業内容 1) 全体延長 L=4.3km 2) 幅員 W=6.5(9.0)m 3) 交通量 計画交通量 5,400台/日 4) 車線数 2 5) 主な構造物 トンネル2本(松本側:L=1,145m、青木側:L=2,657m)、橋梁2橋(筑北側:L=36m、青木側:L=8m)						
	(3)位置図、概要図、状況写真等 位置図 概要図 現道(会吉トンネル) 信号機による片側交互通行規制 現道(幅員狭小・屈曲箇所) 狭い峠道が連続 標準横断面図						

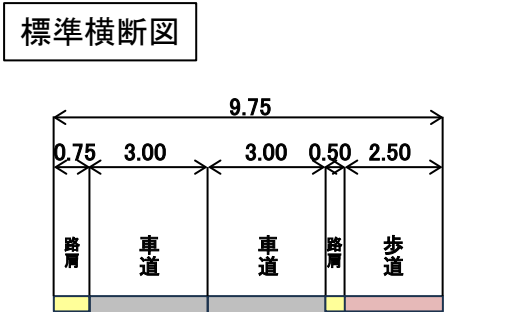
評価の視点	●事業の投資効果	(1)費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 1.7	総費用 (事業全体)/(残事業) 212 / 194 億円	総便益 (事業全体)/(残事業) 334 / 334 億円	基準年 令和8年度
		(2)上記以外の整備効果等				
		1)交通ネットワークの強化 ・広域的な交通ネットワークを形成し、第二次緊急輸送道路としての機能を発揮。救急活動や物資輸送を円滑に行うための主要拠点へのアクセス性が向上。 2)救急医療活動の支援 ・青木村をはじめとする上小地域から、三次救急を担う信州大学医学部附属病院への搬送・通院が円滑化。 3)地域間交流と経済の活性化 ・松本地域から北陸新幹線 上田駅や上田市街地へ、また青木村など上小地域から松本市街地や信州まつもと空港へのアクセス性が向上し、通勤・通学・買い物の利便性が向上。 ・松本地域と上田地域を結ぶ最短ルートが整備されることで、観光客の回遊性向上や物流効率化による産業活性化に寄与 4)交通安全の確保 ・現道の幅員狭小・線形不良で大型車のすれ違いが困難な区間をバイパスにより回避するとともに、トンネル主体の直線ルートとなり走行安全性の向上・円滑な交通の確保が図られる。 (事業区間全体: R3～7年度 人身事故2件、物損事故15件) 5)災害に強い道路の構築 ・土石流危険渓流などの地形的なリスクや令和6年豪雨による被災箇所を回避するバイパスを整備し、安全で円滑な通行を確保。				
		   				
●事業の進捗状況	●地元の意向等	・関係住民に対し、事業進捗説明会を毎年実施しており、早期整備の要望がある。 ・計画説明を行っている関係区では、対策委員会が設置され、事業の受入れ体制が整っており、早期整備を求める声強い。 ・国道143号青木峠バイパス期成同盟会から毎年、部長要望がある。				
	●事業を巡る社会経済情勢等の変化	・松本市四賀地区の会吉バイパスが令和5年度に完成し、松本市～上田市間の未改良区間となっている青木峠のバイパス整備について早期完成が望まれる。 ・国道143号と並行する国道254号 三才山トンネル有料道路の無料化(R2.9.1)に伴い、国道254号の交通量が増加している。また、国道254号では有料道路開通から50年が経過し橋梁やトンネルなど構造物の老朽化が進行しており、大規模な維持補修工事を実施する必要性が生じており、その都度、長期間の交通規制が生じていることから青木峠バイパスを早期整備し交通量の分散を図る必要がある。 ・令和元年東日本台風災害において、国道143号をはじめ松本・上小地域を結ぶ幹線道路の多くが通行止めとなったことから、青木峠バイパスを早期整備し広域的な交通ネットワークの形成、第二次緊急輸送道路の機能強化を図る必要がある。 ・コロナ禍後、近隣の観光地である松本城や道の駅あおきへの観光客数が回復(松本城 R1:約91万人⇒R3:約38万人⇒R6:約99万人、道の駅あおき R1:約38万人⇒R3:約35万人⇒R6:約38万人)しており、多くの観光客が訪れる等、観光地へのアクセス性、周遊性向上の必要性が増している。				
	●事業の進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2019年(H31年)事業着手 ・2023年(R5年)用地着手 ・2024年(R6年)工事着手 ・用地進捗率92.7%(令和8年度末予定) ・今後は、トンネル本体工事の早期着手に向け用地買収、物件補償及び明かり部の道路改築工事を推進する。 (2)主な変更理由と今後の見通し等 〈増額理由〉 ・資材単価及び労務単価が高騰し、工事費が増額となった。 ・トンネル計画地の地質調査の結果、重金属が含まれることが確認され、適切な対策を講じる必要が生じた。 ・トンネル掘削影響で地すべりの恐れがある斜面が確認され、トンネル掘削前に地すべり対策を行う必要が生じた。 ・事業化後に発生した令和元年東日本台風災害では、松本・上小地域を結ぶ幹線道路の多くが寸断されたことを踏まえ、当該道路の機能を再検討した。その結果、広域的な交通ネットワークを形成し、第二次緊急輸送道路に指定されている当該路線の重要性、トンネル総延長が約4kmに及ぶこと、トンネル内で事故等による停止車両が発生した場合に広域的な迂回が必要となることを総合的に判断し、緊急車両がすれ違い可能な通行空間を確保する計画へ見直したことによりトンネル断面積の拡大が必要となった。 〈工期延長理由〉 ・トンネル計画地で基準値を超える重金属が検出され要対策土の処理検討が必要になったことにより1年、1号トンネル坑口付近(筑北側)で地すべり対策が必要になったことにより4年、合計5年間に要するため、事業期間延長となる見込み。				
●創意工夫 (コスト縮減や新工法の採用など)		・将来の維持管理も含めたLCCが最小となる技術を選定し、新技術を含めて検討する。 ・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行うなど、工事施工のコスト削減に取り組む。				

建設部公共事業評価委員会の意見	現道の幅員狭小、線形不良区間が解消され、広域的な道路ネットワークの強化および第二次緊急輸送道路として道路整備の必要性が高く、事業が着実に進捗していることから、「継続」が妥当と判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

評価の視点		(1)費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 9.4	総費用 (事業全体)/(残事業) 44 / 8.0 億円	総便益 (事業全体)/(残事業) 76 / 76 億円	基準年 令和8年度
	●事業の 投資効果	(2)上記以外の整備効果等 1)広域ネットワークの構築 ・三遠南信自動車道と一体となって、中央自動車道、新東名自動車道を連結し、飯田市、浜松市などの都市部との速達性の向上に寄与する。 2)災害に強い道路の構築 ・現道は落石や土砂流出等が多発し、防災上の信頼性が低いため、バイパス整備により、地域住民の安全で安心な暮らしの確保に寄与する。 3)地域活性化の支援 ・南信州地域と静岡県遠州地域のアクセス性が向上し、観光客の回遊性向上に伴う交流人口の増加により地域活性化に寄与する。 4)産業活動の活性化 ・三遠南信自動車道と一体となり、今後、発展が予想される航空機製造産業において、アジアNo.1航空宇宙産業クラスター特区の指定を受けている飯田・浜松・豊橋の連携強化により、産業活動の活性化に寄与する。				
	●地元の 意向等	・毎年、国道152号整備促進期同盟会、下伊那土木振興会から整備促進の要望がある。 ・工事発注前に地元関係者に対し説明会を実施しており、早期開通に向けた整備促進の意見を多数いただいている。				
	●事業を巡る 社会経済 情勢等 の変化	・青崩峠トンネルが令和5年5月に貫通し、事業進捗が大きく図られ、県境を超える安全な交通網の確保へ向けた見通しが立ってきた。また、静岡県側の東栄IC～鳳来峡ICが令和8年3月に開通し、三遠南信自動車道の連続性が向上した。 ・こうした大幅な事業進捗により、飯伊地区と静岡県西部を結ぶ安定したネットワーク構築がいよいよ現実的となっており、更なる利便性向上・防災力強化のため、本事業区間の早期整備が望まれる。				
	●事業の 進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2007年(H19年) 事業着手 ・2011年(H23年) 用地補償着手 ・2012年(H24年) 工事着手 ・2016年(H28年) 事業再評価を実施 ・2017年(H29年) 用地買収完了 ・2021年(R3年) 事業再評価を実施 ・現道交通を確保しながら工事を進め、令和7年3月までにL=1,060mを部分供用開始 ・今後は、残るL=1, 365mの工事の進捗を図る (2)主な変更理由と今後の見通し等 〈増額理由〉 ・資材単価及び労務単価の高騰に伴い、工事費が増額となった。 ・掘削土を補強土の盛土材として使用する計画であったが、土質試験の結果、補強土に適さない土質であることが判明したため、発生土処理及び不足土搬入を行う必要が生じた。 〈工期延長理由〉 ・国土交通省中部地方整備局飯田国道事務所との調整に基づき、国が実施している青崩峠道路(青崩峠トンネル)の発生土を当該事業の路体盛土として有効活用することとし、事業間の工程調整を図りつつ工事を推進している。 国および県事業の進捗状況に基づき工程を調整した結果、当該事業を仮舗装や仮設安全施設等により複数回、交通の切り回しを行いながら施工する必要が生じたため、8年間の事業期間延長となる見込み。				
	●創意工夫 (コスト削減や新工法の採用など)	・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行うなど、工事施工のコスト削減に取り組む				



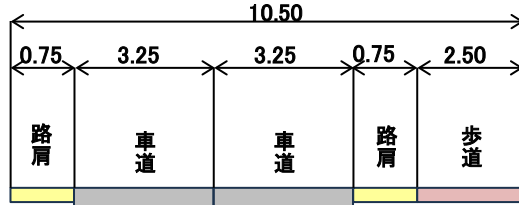
建設部公共事業評価委員会の意見	三遠南信自動車道と一体となり広域的な交通ネットワークを構築し、地域の経済発展と安全・安心の確保を図るため道路整備の必要性が高く、事業が着実に進捗していることから「継続」が妥当と判断する。				
長野県公共事業評価委員会の意見	建設部公共事業評価委員会の意見を妥当と判断する。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

事業毎の通番	5			担当部局	建設部		担当課	道路建設課	
事業名	道路改築				路河川名等	国道256号			
箇所名(ふりがな)	下久堅バイパス(しもひさかたばいぱす)				市町村名	飯田市			
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2014年度 平成26年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2028年度) 令和10年度 2033年度 令和15年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2016年度 平成28年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2017年度 平成29年度		
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費				2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率	2026年度末 用地進捗率	
	(8,100,000千円) 11,000,000千円				3,996,056千円		63.7%	83.1%	
前回評価時 からの増減額	2,900,000千円		前回評価時 からの増減率	135.8%	(参考) 当初全体事業費		5,000,000千円		
評価対象事由	全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所								
事業概要	(1)事業目的								
	・国道256号は岐阜県岐阜市を起点として飯田市上村に至る県南部を東西に横断する主要な幹線道路である。 ・平成29年度に供用開始した三遠南信自動車道 飯田上久堅・喬木富田ICと飯田市街地を直結する路線であるが、現道は人家連担地区を通過し、幅員狭小、線形不良区間が存在し、円滑な交通に支障が生じている。また、歩道が未整備となっており、歩行者の安全な通行にも支障をきたしている。 ・このため、当該区間を迂回するバイパス整備に合わせて歩道設置を行い、安全で円滑な交通の確保を図るものである。								
	(2)事業内容								
	1)全体延長 L=3.2km 2)幅員 W=6.0(7.5~9.75)m 3)交通量 計画交通量 4,400台/日 4)車線数 2 5)主な構造物 トンネル工 L=306.0m、橋梁工 N=4橋、跨道橋 N=1橋								
	(3)位置図、概要図、状況写真等								
	位置図  標準横断面図  概要図  ①通勤時間帯の渋滞状況  【凡例】 ■ 事業区間 — 一般国道 — 県道								

評価の視点		(1)費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.1	総費用 (事業全体)/(残事業) 115 / 39 億円	総便益 (事業全体)/(残事業) 121 / 121 億円	基準年 令和8年度
	●事業の 投資効果	(2)上記以外の整備効果等 1)交通安全の確保・生活環境の向上 ・現道の幅員狭小、線形不良で車両のすれ違いが困難な区間をバイパスにより回避することで、走行安全性の向上・円滑な交通の確保が図られる。 ・大型車の交通量が多く、周辺住民の生活環境は日常的に騒音・振動に脅かされているが、当該箇所の整備により大型車がバイパスへ転換し、現道の騒音・振動は大きく低減されることが見込まれ、生活環境の向上が図られる。 ・下久堅小学校の通学路として利用されていることから、通過交通がバイパスへ転換することで現道の安全性向上が図られる。(事業区間全体:R3～7年度 人身事故1件、物損事故39件) 2)救急医療活動への支援 ・第三次救急医療機関である飯田市立病院へのアクセス性が向上し、搬送・通院の円滑化が図られる。 3)地域活性化の支援 ・三遠南信自動車道 飯田上久堅・喬木富田ICと飯田市中心市街地のアクセス性が向上し、地域間交流が促進され、地域の活性化に寄与する。 4)災害に強い道路の構築 ・当該事業により、河川の谷地形や崖地形、長大法面などの地形的なリスクを橋梁・トンネルで回避するバイパスを整備し、安全で円滑な通行を確保することで、迅速な救急搬送、災害時の物資輸送の確実性向上などが図られる。				
	●地元の 意向等	・毎年、飯田市、下伊那土木振興会、国道256号改良促進期成同盟会、三遠南信自動車道建設促進飯田市九地区期成同盟会、竜峡五地区県道改良期成同盟会等から早期完成の要望がある。				
	●事業を巡る 社会経済 情勢等 の変化	・三遠南信自動車道の整備が進んでいる中、平成29年度に飯田上久堅・喬木富田ICまでの区間が開通し、飯田市中心市街地を直結させる路線として早期整備が望まれる。				
	●事業の 進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2014年(平成26年)事業着手 ・2016年(平成28年)用地着手 ・2017年(平成29年)工事着手 ・令和3年度から3号橋(仮称)工事に着手し、令和7年度にしゅん工。(未供用) ・令和5年度に事業再評価を実施。 ・今後、橋梁工、トンネル工に着手し、早期供用に向け進捗を図る。				
		(2)主な変更理由と今後の見通し等 〈増額理由〉 ・資材単価及び労務単価が高騰し、工事費が増額となった。 ・地質調査の結果、地すべりの恐れがある斜面が確認されたため、対策工の検討および工事を行う必要が生じた。 〈工期延長理由〉 ・地すべり対策工の検討および工事が必要になったことにより、事業期間が5年間延長となる見込み。				
	●創意工夫 (コスト削減や新工 法の採用など)	・将来の維持管理も含めたLCCが最小となる技術を選定し、新技術を含めて検討する。 ・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行うなど、工事施工のコスト削減に取り組む。				



建設部公共事業評価委員会の意見	現道の幅員狭小、歩道未整備区間がバイパス整備により解消され、地域を結ぶ幹線道路及び地域の生活道路として道路整備の必要性が高く、事業が着実に進捗していることから「継続」が妥当と判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

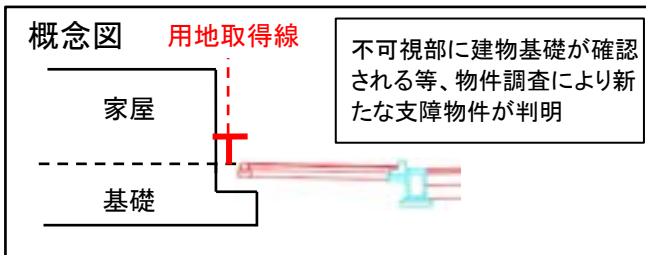
事業毎の通番	6			担当部局	建設部	担当課	道路建設課
事業名	道路改築			路河川名等	国道403号		
箇所名(ふりがな)	関崎橋東(せきざきばしひがし)			市町村名	長野市		
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2013年度 平成25年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2025年度) 令和7年度 2030年度 令和12年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2014年度 平成26年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2016年度 平成28年度
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費			2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率	2026年度末 用地進捗率
	(500,000千円) 700,000千円			394,932千円		43.6%	99.9%
前回評価時 からの増減額	200,000千円		前回評価時 からの増減率	140.0%	(参考) 当初全体事業費	500,000千円	
評価対象事由	事業期間が長期間に及ぶことが確実な箇所(前倒し)						
事業概要	(1)事業目的						
	・国道403号は新潟市を起点とし、須坂市や長野市を經由し、松本市に至る主要な幹線道路である。 ・当該区間は長野市と須坂市を結ぶ第二次緊急輸送路に指定されている。また、長野ICや須坂長野東ICに至る道路であり、周辺の工業団地や卸売市場からの物流道路として、大型車両が多く通行する区間である。しかし交差点付近は、右折レーンが整備されていないことから朝夕の通勤時間を中心に慢性的に渋滞が発生しているとともに、交通事故が多発していること等から、円滑な交通に支障が生じている。 ・道路改良事業を実施することで、第二次緊急輸送道路としての機能向上、長野自動車道の代替路として、平常時、災害時を問わない安全で円滑な交通の確保に寄与する。また、交通事故減少や観光地・工業団地へのアクセス向上等による地域経済の発展に寄与することが期待される。						
	(2)事業内容						
	1)全体延長 L=520m 2)幅員 W=6.5(10.5～13.0) m 3)交通量 計画交通量 10,289台/日 4)車線数 2 5)主な構造物 —						
	(3)位置図、概要図、状況写真等						
位置図				概要図			
							
標準横断面図							現道の状況(渋滞の発生)
							

評価の視点		(1)費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3.8 (残事業) 5.3	総費用 (事業全体)/(残事業) 8.4 / 6.0 億円	総便益 (事業全体)/(残事業) 32 / 32 億円	基準年 令和8年度
	●事業の投資効果	(2)上記以外の整備効果等 1)救急医療活動への支援 ・第一次救急医療機関(長野赤十字血液センター)へのアクセス性が向上し、病院への搬送時間が短縮される。 2)災害に強い道路の構築 ・災害時には、第二次緊急輸送道路として長野市消防局松代消防署へのアクセス性が向上し、災害時発生時の迅速な緊急輸送、物資の輸送の確実性が図られる。 ・高速道路不通時には代替路線としての機能が期待される。 3)交通安全の確保 ・交差点では、慢性的な渋滞及び交通事故が多発している。そのため、交差点部を含め改良を実施することにより、交通事故の減少が期待され、生活環境や安全性の向上が図られる。 (事業区間全体:令和3年度～令和7年度 交通事故42件、うち人身事故3件) 4)生活環境の向上 ・千曲川右岸側唯一の主要道路となっており、長野電鉄屋代線の廃止に伴い、代替バスの運航が開始されており、通行の定時性が求められている。 ・長野地方卸売市場及び町川田工業団地から(仮称)若穂SICへ向かう路線のため、交通量は増加すると見込まれる。 ・交通の円滑化、走行速度の改善により、地球温暖化の原因の一つである二酸化炭素など大気汚染物質の排出削減に寄与する。				
	●地元の意向等	・毎年国道403号(中野・千曲間)整備促進期成同盟会から早期改良の要望がある。				
	●事業を巡る社会経済情勢等の変化	・事業区間は第二次緊急輸送道路に指定されていたが、令和6年能登半島地震を踏まえた令和7年の緊急輸送道路ネットワーク計画の見直しにより、事業区間起点側～物流・物資拠点間が新たに第三次緊急輸送道路に指定され、緊急車両の通行を確保すべき重要な道路としての位置付けがなされた。				
	●事業の進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2013年(H25年)事業着手 ・2016年(H28年)用地補償着手 ・2023年(R5年)無地番地解消 ・2025年(R6年)工事着手 ・今後は公図混乱地の解消および用地補償、工事の進捗を図る (2)主な変更理由と今後の見通し等 〈増額理由〉 ・近年の資材単価及び労務単価高騰を受け、補償費及び工事費が増となる見込み。 〈工期延長理由〉 ・山地部の境界立合を行ったところ、現地と公図に相違があることが確認された。 解消に向け、法務局と協議した結果、国土調査法「19条5項指定」が必要になり、手続きに時間を要したことから、事業期間が約5年間延長となる見込み。				
	●創意工夫 (コスト縮減や新工法の採用など)	施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行うなど、工事施工のコスト削減に取り組む				

建設部公共事業評価委員会の意見	渋滞の解消および交通事故の減少により、地域の経済発展と安心・安全が確保されるとともに、第二次緊急輸送道路として道路整備の必要性が高く、事業が着実に進捗していることから「継続」が妥当と判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

P42-2

事業毎の通番	7			担当部局	建設部		担当課	道路建設課		
事業名	道路改築				路河川名等	国道403号				
箇所名(ふりがな)	下木島(しもきじま)				市町村名	飯山市～木島平村				
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2020年度 令和2年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2028年度) 令和10年度 2032年度 令和14年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2021年度	令和3年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2022年度	令和4年度	
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費				2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率	2026年度末 用地進捗率		
	(2,100,000千円) 3,000,000千円				909,425千円		69.7%	70.2%		
前回評価時 からの増減額	900,000千円		前回評価時 からの増減率	142.9%	(参考) 当初全体事業費		2,100,000千円			
評価対象事由	全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所									
事業概要	(1)事業目的									
	・国道403号は、新潟市を起点として、飯山市や木島平村を経由し、松本市に至る主要な幹線道路である。 ・当該区間は、岳北消防本部に至る第一次緊急輸送道路であるとともに、飯山市街地から木島平村を経て北志賀高原へのアクセス道路でもあるが、幅員狭小ですれ違いが困難であること、変則五差路の交差点で事故が多発していること等から、円滑な交通に支障が生じている。 ・道路改良事業を実施することで、第一次緊急輸送道路としての機能向上及び第二次救急医療機関(飯山赤十字病院)へのアクセス向上により、平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な交通の確保に寄与する。また、交通の円滑化、交通事故減少、並びに観光地や工業団地へのアクセス向上等による地域経済の発展に寄与することが期待される。									
	(2)事業内容									
	1)全体延長 L=1.38km 2)幅員 W=6.5(15.0)m 3)交通量 計画交通量 8,100台/日 4)車線数 2 5)主な構造物 -									
	(3)位置図、概要図、状況写真等									
位置図 概要図 標準横断図 状況写真										

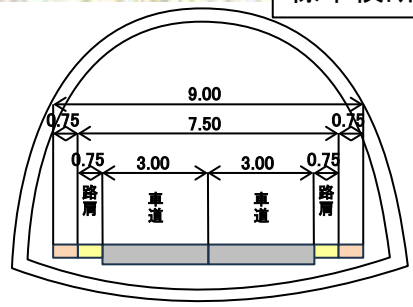
評価の視点		(1)費用対効果分析結果	B/C	総費用	(事業全体)/(残事業)	総便益	(事業全体)/(残事業)	基準年	
			(事業全体) 1.4	31 / 8.9	億円	42 / 42	億円	令和8年度	
			(残事業) 4.8						
	●事業の投資効果	(2)上記以外の整備効果等							
		1)救急医療活動への支援 ・第二次救急医療機関(飯山赤十字病院)へのアクセス性が向上し、病院への搬送時間が短縮される。 2)地域の経済発展 ・JR飯山駅や北志賀高原等の観光地へのアクセス性、周遊性の向上が図られ、地域の活性化に寄与する。 ・木島工業団地及び東栄工業団地へのアクセス性が向上し、地域経済の発展に寄与する。 3)災害に強い道路の構築 ・第一次緊急輸送道路として、岳北消防本部・飯山消防署へのアクセス性が向上し、災害発生時の迅速な緊急搬送、物資輸送の確実性向上が図られる。 ・豪雪地帯である当該地区において、堆雪スペースを設けることにより冬期の交通の円滑化が図られる。 4)交通安全の確保 ・木島小学校の通学路であるが、十分な歩行空間が確保されていないことから、歩道を整備することにより、通学児童を含む歩行者の安全確保が図られる。 ・交通事故が多発する変則五差路の解消により、交通事故の減少が期待され、生活環境や安全性の向上が図られる。 (事業区間全体:令和3年度～令和7年度 人身事故3件、物損事故17件) 5)生活環境の向上 ・交通の円滑化、走行速度の改善により、地球温暖化の原因の一つである二酸化炭素など、大気汚染物質の排出削減に寄与する。	3)  冬期積雪状況 4)  交通事故の多発する変則五差路 4)  歩道未整備箇所						
●地元の意向等	・関係住民に対し事業説明会を実施しており、早期整備の要望がある。 ・木島地区国道403号改良促進対策委員会が設置され、事業の受入れ体制が整っており、早期整備を求める声強い。 ・一般国道403号改良促進期成同盟会、国道403号木島平地区改良整備促進協議会、特別豪雪地帯指定市町村議会協議会から、毎年部長要望がある。								
●事業を巡る社会経済情勢等の変化	・令和6年能登半島地震を踏まえた令和7年の緊急輸送道路ネットワーク計画の見直しにより、事業区間が新たに第一次緊急輸送道路に指定され、緊急車両の通行を確保すべき重要な道路としての位置付けがなされた。 ・コロナ禍後、近隣の観光地である「北竜湖」「菜の花公園」「北志賀高原」等の観光客数が回復しているほか、新たに道の駅「花の駅千曲川」が拡張整備され多くの観光客が訪れる等、観光地へのアクセス性、周遊性向上の必要性が増している。								
●事業の進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等	・2020年(R2年)事業着手 ・2021年(R3年)用地補償着手 ・2022年(R4年)工事着手 ・用地進捗率70.5%(令和8年度末予定) ・今後は、引き続き用地補償及び工事の進捗を図る							
	(2)主な変更理由と今後の見通し等	〈増額理由〉 ・当初、土地の取得のみを予定していた事業用地について、物件調査の結果、不可視部に建物基礎が確認される等、新たな支障物件が判明したため、追加の用地補償が必要となった。 ・資材単価及び労務単価が高騰し、補償費及び工事費が増額となった。 〈工期延長理由〉 ・追加の用地補償に伴う物件移転のため、事業期間が約4年間延長となる見込み。 概念図  不可視部に建物基礎が確認される等、物件調査により新たな支障物件が判明  (変則五差路部)家屋の移転が進む現地の状況							
●創意工夫 (コスト縮減や新工法の採用など)	・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行うなど、工事施工のコスト削減に取り組む								

建設部公共事業評価委員会の意見	現道の幅員狭小区間や事故の多発する変則五差路が解消され、防災拠点・観光拠点へのアクセス性向上や交通事故の減少により地域生活の安全・安心の確保、地域間交流の促進が図られることから事業の必要性が高く、事業が着実に進捗していることから「継続」が妥当と判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

事業毎の通番	8			担当部局	建設部	担当課	道路建設課
事業名	道路改築			路河川名等	(一)南箕輪沢渡線		
箇所名(ふりがな)	神子柴(みこしば)			市町村名	上伊那郡南箕輪村		
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2017年度 平成29年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2026年度) 令和8年度 2030年度 令和12年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2021年度 令和3年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2024年度 令和6年度
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費			2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率	2026年度末 用地進捗率
	(140,000千円) 200,000千円			60,000千円		70.0%	90.0%
前回評価時 からの増減額	60,000千円		前回評価時 からの増減率	142.9%	(参考) 当初全体事業費	140,000千円	
評価対象事由	事業採択後長期間を経過している箇所						
事業概要	(1)事業目的						
	・一般県道南箕輪沢渡線は、南箕輪村神子柴から伊那市沢渡へ至る、国道153号とほぼ平行に通る県道である。当該区間は南箕輪村から伊那市街地北側への最短ルートである他、国道153号の渋滞を回避する車も多く、通過交通が多い。 ・当該区間は幅員狭小で線形も悪いため大型車同士のすれ違いが困難な状況であり、円滑な交通に支障が生じている。 また、当該区間は歩道が整備されていないことから、歩行者の通行が危険な状況となっている。 ・本事業により拡幅改良および歩道設置を実施することで、円滑で安全な交通を確保する。						
	(2)事業内容						
	1)全体延長 L=150m 2)幅 員 W=5.5(9.25)m 3)交通量 計画交通量 3,300台/日 4)車線数 2 5)主な構造物 ー						
	(3)位置図、概要図、状況写真等						
位置図 概要図 状況写真 標準横断面図							

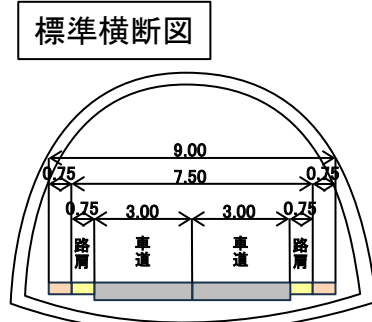
評価の視点		(1)費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(事業全体)/(残事業)	総便益	(事業全体)/(残事業)	基準年
			(事業全体) 5.9 (残事業) 19.6	1.5 / 0.40	億円	8.7 / 8.7	億円	令和8年度
	●事業の 投資効果	(2)上記以外の整備効果等 1)安全安心な生活道路の確保 ・道路拡幅により自動車がすれ違い可能な幅員を確保することで、円滑で安全な交通に寄与する。 ・歩道設置により、通学路として利用している児童はじめ歩行利用者の安全な通行に寄与する。 2)災害時の迂回路として活用 ・大規模地震時等の災害時に、第一次緊急輸送道路である国道153号の代替道路として機能を確保する。 3)地域振興 ・上伊那地区の中心である伊那市とその北側地域の南箕輪村、箕輪町、辰野町とのアクセス性が向上、上伊那地域内の市町村間の連携を促進し、地域振興に寄与する。 4)観光振興 ・中央自動車道伊那インター及び伊那市街地から上伊那郡南箕輪村、箕輪町、辰野町へのアクセスが向上し、観光振興に寄与する。						
	●地元の 意向等	・毎年、伊那市、南箕輪村から建設部長あてに要望がある。						
	●事業を巡る 社会経済 情勢等 の変化	・伊那市の観光者数はコロナ禍前に近い約180万人に回復してきていることから、道路整備によるアクセス性向上必要性が高まっており、道路整備により更なる観光誘客に寄与し、観光業や地域経済の回復につながることが期待されている。 ・南箕輪村は南海トラフ地震防災対策推進地域に指定されており、令和6年度には初の南海トラフ臨時情報が発令されるなど、第1次緊急輸送道路である国道153号の代替道路として、交通の速達性および確実性を向上させる必要性が一層高まっている。						
	●事業の 進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2017年(H29年)事業着手 ・2021年(R3年):用地補償着手 ・2024年(R6年):工事着手 ・今後は、引き続き用地補償及び工事の進捗を図る (2)主な変更理由と今後の見通し等 〈増額理由〉 ・資材単価及び労務単価の高騰に伴い、工事費が増額となった。 〈工期延長理由〉 ・用地交渉に不測の日数を要し、それに伴い一部工事着手が遅れたため、事業期間を約4年間延長する。						
	●創意工夫 (コスト縮減や新工 法の採用など)	・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行うなど、工事施工のコスト削減に取り組む						

建設部公共事業評価委員会の意見	現道の幅員狭小、歩道未整備区間が解消され、地域を結ぶ幹線道路及び地域の生活道路として道路整備の必要性が高く、事業が着実に進捗していることから「継続」が妥当と判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

事業毎の通番	9			担当部局	建設部		担当課	道路建設	
事業名	道路改築				路河川名等	(主)飯田富山佐久間線			
箇所名(ふりがな)	松崎(まつざき)				市町村名	下伊那郡天龍村			
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2021年度 令和3年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2029年度) 令和11年度 2032年度 令和14年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2025年度 令和7年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2027年度 令和9年度		
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費				2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率	2026年度末 用地進捗率	
	(2,500,000千円) 3,600,000千円				3,422,511千円		4.9%	100.0%	
前回評価時 からの増減額	1,100,000千円		前回評価時 からの増減率	144.0%	(参考) 当初全体事業費		2,500,000千円		
評価対象事由	全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所								
事業概要	(1)事業目的								
	・(主)飯田富山佐久間線は飯田市下久堅を起点とし、泰阜村、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り、その内、県内においては下伊那郡南部の主要地区を南北に結ぶ約49.6kmの骨格幹線道路である。 ・当該区間は、阿南警察署から天龍村に至る第一次緊急輸送道路であるとともに、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が、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の発生による通行止めが生じていること等から円滑な交通に支障が生じている。 ・バイパス整備により、第1次緊急輸送道路としての機能向上、及び天龍村から救急告示医療機関(県立阿南病院)へのアクセス向上により、平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な交通の確保に寄与する。また、交通の円滑化、交通事故減少、並びに観光地へのアクセス向上等による地域経済の発展に寄与する。								
	(2)事業内容								
	1)全体延長 L=735m 2)幅員 W=6.0(7.5)m 3)交通量 計画交通量 1,475台/日 4)車線数 2 5)主な構造物 トンネル1本								
事業概要	(3)位置図、概要図、状況写真等								
	位置図				概要図				
									
									
				標準横断面図					
									

評価の視点		(1)費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.4	総費用 (事業全体)/(残事業) 29 / 27 億円	総便益 (事業全体)/(残事業) 38 / 38 億円	基準年 令和8年度
	●事業の 投資効果	(2)上記以外の整備効果等 1)災害に強い道路の構築 ・落石や法面崩壊の恐れのある法面や崖地形などの地形的なリスクをトンネル構造で回避することにより、第一次緊急輸送道路に位置付けられている当該路線の通行の確実性を高め、災害時の物資等の緊急輸送の確実性向上に寄与する。 2)救急医療活動への支援 ・天龍村から長野県立阿南病院(救急告示病院、へき地医療拠点病院)へのアクセス性が向上し、迅速な救急搬送に寄与する。 3)交通の安全性向上 ・当該区間の現道は、幅員狭小及び線形不良で大型車のすれ違いが困難となっており、バイパス整備により、安全で円滑な交通の確保が図られる。 4)地域活性化の支援 ・和知野キャンプ場(天龍村)、おきよめの湯(天龍村)等の観光地へのアクセス性が向上し、南信州地域の広域的な観光の活性化が図られる。				
	●地元の 意向等	・毎年、下伊那土木振興会から建設部長に要望がある。				
	●事業を巡る 社会経済 情勢等 の変化	・コロナ禍後、南信州地域への観光客数が回復してきており、今後も更なる増加が見込まれている。 観光地へのアクセス性向上や、南信州地域の周遊性向上の必要性が増している。 ・突発的な豪雨が近年増加しており、豪雨を起因とする落石により、交通に影響を与える事象が発生している。 第一次緊急輸送道路として、平常時、災害時を問わない交通の速達性、確実性を向上させる必要性が増している。				
	●事業の 進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2021年(R3年)事業着手 ・2025年(R7年)用地補償着手 ・今後は、引き続き用地補償及び工事の進捗を図る (2)主な変更理由と今後の見通し等 〈増額理由〉 ・地質調査の結果、法面崩壊等のリスクを回避する道路線形へ変更する必要が生じたことに伴い、トンネル延長が延び、工事費が増額となった。 ・資材単価及び労務単価が高騰し、補償費及び工事費が増額となった。 〈工期延長理由〉 ・道路線形の変更による追加の調査が必要となったことで2年、トンネル延長が延びたことで工事期間に1年、合計3年間を要するため、事業期間の延長が必要となる見込み。				
	●創意工夫 (コスト縮減や新工 法の採用など)	施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行うなど、工事施工のコスト削減に取り組む。				

建設部公共事業評価委員会の意見	現道の幅員狭小区間、法面崩落危険箇所が解消され、第1次緊急輸送路として道路整備の必要性が高く、事業が着実に進捗していることから「継続」が妥当と判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

事業毎の通番	10			担当部局	建設部	担当課	道路建設課
事業名	道路改築			路河川名等	(主)開田三岳福島線		
箇所名(ふりがな)	小島トンネル(おじまとんねる)			市町村名	木曽郡木曽町		
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2020年度 令和2年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2027年度) 令和9年度 2029年度 令和11年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2023年度 令和5年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2023年度 令和5年度
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費			2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率	2026年度末 用地進捗率
	(1,500,000千円) 2,700,000千円			1,710,000千円		36.7%	100.0%
前回評価時 からの増減額	1,200,000千円		前回評価時 からの増減率	180.0%	(参考) 当初全体事業費	800,000千円	
評価対象事由	全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所						
事業概要	(1)事業目的						
	・主要地方道開田三岳福島線は木曽町内の開田地区から三岳地区を經由し国道19号を結ぶ木曽郡中西部における幹線道路である。 ・本路線は第二次緊急輸送道路にも指定されているが、当該区間(小島トンネル)は幅員狭小及び線形不良で大型車のすれ違いが困難であることから円滑な交通に支障が生じており、平成26年9月の御嶽山噴火発生時には緊急車両の通行に支障をきたした。 ・バイパス整備により、第二次緊急輸送道路としての機能向上、及び木曽町三岳地区や王滝村から第二次救急医療機関(県立木曽病院)へのアクセス向上により、平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な交通の確保に寄与する。 また、交通の円滑化、交通事故減少、観光地へのアクセス性向上等による地域経済の発展に寄与することが期待される。						
	(2)事業内容						
	1)全体延長 L=400m 2)幅 員 W=6.0(9.0)m 3)交通量 計画交通量 2,700台/日 4)車線数 2 5)主な構造物 トンネル1本						
	(3)位置図、概要図、状況写真等						
位置図		概要図					
							
標準横断図							
		平成26年9月御嶽山噴火の際、国道19号や道の駅三岳(臨時給油所)と救助拠点とを結ぶ道路として当該区間が利用された。		小島トンネルは幅員狭小及び線形不良で大型車のすれ違いが困難であるため、坑口付近にて待機している。			

評価の視点	●事業の投資効果	(1)費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 0.6 (残事業) 1.02	総費用 25 / 15 億円	(事業全体)/(残事業)	総便益 15 / 15 億円	基準年 令和8年度
		(2)上記以外の整備効果等 1)交通の安全性向上 ・当該区間の現道は、幅員狭小及び線形不良で大型車のすれ違いが困難となっており、バイパス整備により、安全で円滑な交通の確保が図られる。 2)防災機能(火山噴火対策)向上 ・平成26年9月の御嶽山噴火発生時には、多くの緊急車両が通行したが、すれ違い困難のため、信号処理による片側交互通行規制を実施し、緊急車両の通行に支障をきたした。大型車両がすれ違い可能な2車線のバイパスを整備することにより、緊急時にも規制を伴わず、御嶽山噴火前兆期から噴火時の緊急ハード対策や噴火後の救助活動などを迅速かつ確実に実施することが可能となる。 3)防災機能(緊急輸送・救急救命)向上 ・第二次緊急輸送道路に位置づけられており、木曽町三岳や王滝村からの救急搬送件数の約9割を占める県立木曽病院への唯一のアクセス路であり、バイパス整備により安全性や信頼性の高い輸送路の確保が可能となる。 4)観光振興・産業発展 ・御嶽山や開田高原などの観光地へのアクセス道路、主要産業である林業の伐採木運搬路として機能しており、バイパス整備により、更なる観光振興・産業発展に寄与する。					
	●地元の意向等	・「御嶽山麓県道路整備促進期成同盟会」から毎年、整備促進、早期完成要望がある。					
	●事業を巡る社会経済情勢等の変化	・御嶽山が令和8年4月10日に国定公園に指定され、記念イベントが開催される等更なる利用者の増加が想定されるほか、コロナ禍後、近隣の観光地である「御岳高原」「王滝川溪谷」「開田高原」等の観光客数が回復してきており、観光地へのアクセス性、周遊性向上の必要性が増している。					
	●事業の進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2020年(R2年):事業着手 ・2023年(R5年):用地着手 ・2023年(R5年):工事着手 ・2024年(R6年):トンネル本体工事着手 ・今後は、供用に向け引き続き工事の進捗を図る (2)主な変更理由と今後の見通し等 〈増額理由〉 ・当該地山に自然由来の重金属等の含有が確認されたため、専門家を交えた検討委員会を設置し、マニュアルに基づき対策方針を検討した結果、仮置きヤードの造成及び仮置き場への運搬等が必要となった。 ・施工中の落石の危険性を調査検討した結果、トンネル施工中の作業員や仮設道路利用者の安全確保のために、落石対策が必要となった。 ・資材単価及び労務単価が高騰し、工事費が増額となった。 〈工期延長理由〉 ・発生土の対応方針の検討及び仮置きヤード造成等の対策を実施するため、事業期間が約2年の延長となる見込み。					
	●創意工夫 (コスト削減や新工法の採用など)	・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行うなど、工事施工のコスト削減に取り組む。					

(各部局)公共事業評価委員会の意見	第二次緊急輸送道路として御嶽山噴火発生時などにおける物資輸送の機能を担い、安全で円滑な交通の確保を目的とした道路整備として必要性が高く、事業が着実に進捗していることから「継続」が妥当と判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

事業毎の通番	11			担当部局	建設部	担当課	道路建設課
事業名	道路改築			路河川名等	(主)大町明科線		
箇所名(ふりがな)	安曇野道路(あづみのどうろ)			市町村名	安曇野市		
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2022年度 令和4年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2033年度) 令和15年度 2036年度 令和18年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2025年度 令和7年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2025年度 令和7年度
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費			2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率	2026年度末 用地進捗率
	(25,000,000千円) 40,000,000千円			36,232,000千円		9.4%	65.0%
前回評価時 からの増減額	15,000,000千円		前回評価時 からの増減率	160.0%	(参考) 当初全体事業費	25,000,000千円	
評価対象事由	全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所 国の評価に合せて実施						
事業概要	(1)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。						
	(2)事業内容						
1)全体延長 L=4.0km 2)幅員 W=6.5(9.5)m 3)交通量 計画交通量 9,328～12,095台/日 4)車線数: 2 5)主な構造物 橋梁 2橋(本線)・4橋(ランプ橋)							
(3)位置図、概要図、状況写真等							
							
(注)IC等の名称は全て仮称ですが、本資料内において一部(仮称)を省略しています							

評価 の 視 点	●事業の 投資効果	(1)費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(事業全体)/(残事業)	総便益	(事業全体)/(残事業)	基準年	
		(事業全体)	1.2	295 / 269	億円	346 / 346	億円	令和8年度	
	(残事業)	1.3							
	●事業の 進捗状況	(2)上記以外の整備効果等							
		1)まちづくりへの寄与 ・松本糸魚川連絡道路の一部を担い、大北地域から信州大学医学部附属病院(第三次救急医療)へのアクセス性が向上する。 ・北陸方面からの国営アルプスあづみの公園をはじめとする安曇野地域周辺の観光地へのアクセス性、周遊性の向上が図られる。							
2)地域の経済発展 ・バイパス沿道の工場の立地や周辺の産業団地への企業誘致が進むなど地域経済の発展に寄与する。									
●創意工夫 (コスト縮減や新工 法の採用など)	3)災害に強い道路の構築 ・災害時に広域的な連携が強化され、代替路の確保による迅速かつ円滑な救援・復興活動が可能となる。 (第一次緊急輸送道路:大町明科線)								
	4)交通安全の確保 ・安曇野道路の整備により、安曇野IC周辺の交通が分散することで現道区間の交通の円滑化、渋滞の緩和、交通事故の減少が期待され、生活環境や安全性が向上								

●事業の 投資効果	5)生活環境の向上 ・交通の円滑化、渋滞の緩和により、大気汚染物質や、地球温暖化の原因の一つである二酸化炭素などの排出削減に寄与する。								
	●地元の 意向等	・毎年、安曇野市、地域高規格道路松本糸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がある。							
	●事業を巡る 社会経済 情勢等 の変化	・松本地域から新潟県糸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。							
	●事業の 進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等							
		・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 ・R4:事業着手 ・R7:用地買収及び工事に着手							

●事業の 進捗状況	(2)主な変更理由と今後の見通し等							
	〈主な変更理由〉 ・関係機関協議の結果、道路の走行性や安全性確保の観点から長野自動車道との接続構造を変更する必要がある、長野自動車道本線の橋梁拡幅工が増となった。 ・地質調査の結果及び周辺の地下水を利用した産業への影響を考慮し、橋梁基礎形式の変更が必要となった。 ・河川内の橋梁施工時の仮設について、基準改定により仮設計画流量が見直しとなり仮設工が変更となった。 ・資材単価及び労務単価の高騰し、工事費が増額となった。 〈工期延長理由〉 ・橋梁基礎形式の変更により、工期が1年延長となる見込み。 ・河川内の橋梁施工について、仮設工変更により工程を見直した結果、工期が2年延長となる見込み。 ・上記の理由から全体で約3年間の事業期間の延長が必要となる見込み。							

●創意工夫 (コスト縮減や新工 法の採用など)	・将来の維持管理も含めたLCCが最小となる技術を選定し、新技術を含めて検討する。 ・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行うなど、工事施工のコスト削減に取り組む。							
-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

建設部公共事業評価委員会の意見	広域的な交流・連携を図ることを目的とした地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」の一部を担うとともに、周辺地域の交通円滑化も期待されるなど、事業の必要性が高いため、「継続」が妥当と判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

事業毎の通番	12			担当部局	建設部	担当課	道路建設課
事業名	道路改築			路河川名等	(一)内川姨捨停車場線		
箇所名(ふりがな)	内川(うちかわ)			市町村名	千曲市		
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2023年度 令和5年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2030年度) 令和12年度 2030年度 令和12年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2024年度 令和6年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2027年度 令和9年度
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費			2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率	2026年度末 用地進捗率
	(800,000千円) 1,250,000千円			701,932千円		43.8%	45.3%
前回評価時 からの増減額	450,000千円		前回評価時 からの増減率	156.3%	(参考) 当初全体事業費	800,000千円	
評価対象事由	全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所						
事業概要	(1)事業目的						
	・(一)内川姨捨停車場線は、千曲市の東西を繋ぐ幹線道路で、しなの鉄道千曲駅、JR姨捨駅、姨捨SICといった交通拠点を連絡している。 ・付近には千曲市立五加小学校があり、当該区間は通学路に指定されているが、幅員狭小で歩道も未整備のため、朝夕の通勤車両と小学校へ通学する児童等が錯綜し、車両の円滑な交通や歩行者の安全な通行に支障をきたしている。 ・このため、当該区間の拡幅改良とともに歩道設置を行い、交通環境の改善、安全な歩行者空間の確保を図るものである。						
	(2)事業内容						
	1)全体延長 L=430m 2)幅員 W=6.0(14.0)m 3)交通量 計画交通量 2,856/日 4)車線数 2 5)主な構造物名 -						
事業概要	(3)位置図、概要図、状況写真等						
	位置図						
	概要図						
	標準横断面図						
状況写真							

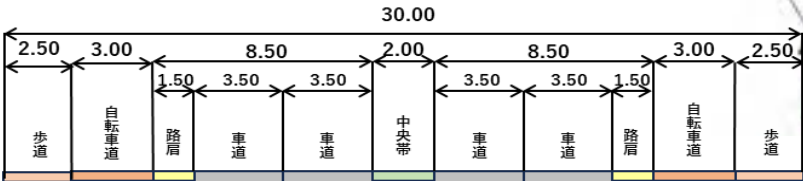
評価の視点		(1)費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 1.8	総費用 (事業全体)/(残事業) 12 / 8.1 億円	総便益 (事業全体)/(残事業) 14 / 14 億円	基準年 令和8年度
	●事業の 投資効果	(2)上記以外の整備効果等 1)交通安全の確保 ・五加小学校の通学路であるが、十分な歩行空間が確保されていないことから、歩道を整備することにより、通学児童を含む歩行者の安全確保が図られる。 ・しなの鉄道千曲駅を利用する高校生等の自転車通行があるが、車両と分離した通行空間が確保されていないため、自転車通行帯の設置により双方の安全な走行が可能となる。 ・すれ違いが困難で見通しもきかない狭隘な急カーブの解消により、普通車を含む車両の走行の安全性が向上する。 2)地域の活性化 ・千曲駅や「姨捨の棚田」等の観光地へのアクセス性、周遊性の向上が図られ、地域の活性化に寄与する。 ・交通の円滑化が図られることで、付近の商業施設等の活性化も期待される。 3)災害に強い道路の構築 ・沿道に立地する指定緊急避難場所兼指定避難所である内川分館へのアクセス性向上により、円滑な避難活動等を支援する。 ・狭隘な市道等が入り組んだ地域内の現道を拡幅することで、緊急車両の地域への進入や消防・復旧活動等の支援機能を担う道路とする。 4)生活環境の向上 ・沿道に人家が連担する現道を拡幅し歩道を整備することで、車道から離隔を取った家屋の再配置を促し、車両通行の影響に対する生活環境の向上に貢献する。				
	●地元の 意向等	・毎年、地元区から市を通じて早期改良の要望がある。 ・地元区及び関係地権者に対し説明会を実施しており、事業促進の強い要望が度々寄せられる。				
	●事業を巡る 社会経済 情勢等の 変化	(一)内川姨捨停車場線は、国道18号からJR姨捨駅を結ぶ千曲市の幹線道路であり、前後区間は道路改良済みである。本事業区間は、幅員狭小で歩道もないことから千曲市通学路交通安全プログラムにおいて要対策と位置付けられている。				
	●事業の 進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2023年(R5年度)事業着手 ・2026年(R8年度)用地補償着手 ・今後は、早期工事着手を図るため、引き続き用地補償の進捗を図る。 (2)主な変更理由と今後の見通し等 〈増額理由〉 ・補償物件(家屋)について物件調査を行った結果、当初外観から木造と見込んでいたものが、軽量鉄骨等非木造や複数構造であることが複数戸判明したため、用地補償が増額となった。 ・資材単価及び労務単価が高騰し、補償費及び工事費が増額となった。				
	●創意工夫 (コスト縮減や新工 法の採用など)	コスト縮減工法を検討予定。				

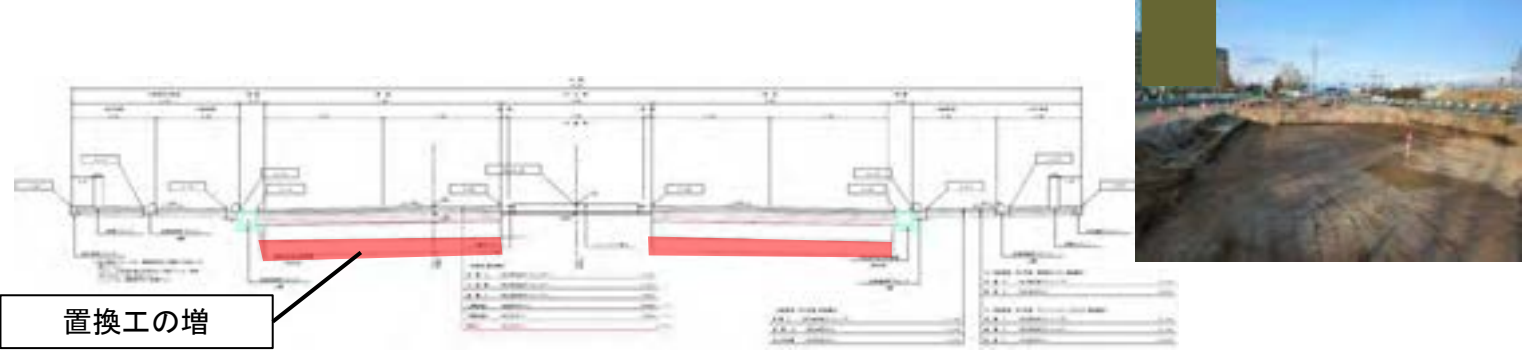
建設部公共事業評価委員会の意見	現道の幅員狭小、歩道未整備区間が解消され、地域を結ぶ幹線道路及び地域の生活道路として道路整備の必要性が高く、事業が着実に進捗していることから「継続」が妥当と判断する。				
長野県公共事業評価委員会の意見	建設部公共事業評価委員会の意見を妥当と判断する。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

事業毎の通番	13			担当部局	建設部		担当課	道路建設課	
事業名	道路改築				路河川名等	(一)内川姨捨(停)線			
箇所名(ふりがな)	姨捨(おぼすて)				市町村名	千曲市			
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2017年度 平成29年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2026年度) 令和8年度 2029年度 令和11年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2019年度	平成31年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2026年度	令和8年度
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費			2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率		2026年度末 用地進捗率	
	(300,000千円) 460,000千円			332,822千円		27.6%		100.0%	
前回評価時 からの増減額	160,000千円		前回評価時 からの増減率	153.3%		(参考) 当初全体事業費		300,000千円	
評価対象事由	事業採択後長期間を経過している箇所								
事業概要	(1)事業目的								
	・(一)内川姨捨(停)線は、千曲市の国道18号を起点とし、長野自動車道姨捨SAにスマートインターチェンジに至る主要道路であるとともに、文化庁の重要文化的景観や名勝に指定され、日本の棚田百選にも認定されている姨捨の棚田や日本三大車窓の一つに数えられる姨捨駅への主要な観光道路としても機能している。 ・当該区間は、幅員狭小で車両のすれ違いが困難であり、円滑な交通に支障をきたしている。 ・このため、道路拡幅工の実施により幅員狭小区間を解消し、車両の安全で円滑な通行空間を確保する。								
	(2)事業内容								
	1)全体延長 L=150m 2)幅員 W=5.5(7.0)m 3)交通量 計画交通量 2,953台/日 4)車線数: 2 5)主な構造物 橋梁 1橋								
事業概要	(3)位置図、概要図、状況写真等								
	位置図								
	状況写真								
	平面図								

評価の視点	●事業の投資効果	(1)費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.3	総費用 (事業全体)/(残事業) 4.4 / 3.8 億円	総便益 (事業全体)/(残事業) 4.8 / 4.8 億円	基準年 令和8年度
		(2)上記以外の整備効果等 1)地域の経済発展 ・姨捨スマートインターチェンジや姨捨駅、日本の棚田百選にも認定されている棚田等の観光地へのアクセス性、周遊性の向上が図られ、地域の活性化に寄与する。 2)生活環境の向上 ・千曲市内と姨捨SIC、姨捨駅を結ぶ道路機能の強化及びボトルネック部分の渋滞解消に伴い、騒音、排気ガスの削減を図る。 3)交通安全の確保 ・幅員狭小で視距が悪く、車両のすれ違いが困難な箇所であったが本事業により、姨捨スマートインターチェンジへの接続市道までの間が2車線で整備され、交通の安全性を確保することができる。				
	●地元の意向等	・千曲市地域づくり懇談会で要望に上がっている。 ・地元役員に事業計画を説明済みであり、協力的である。				
	●事業を巡る社会経済情勢等の変化	・(一)内川姨捨(停)線は、千曲市内と姨捨スマートインターチェンジや姨捨駅を結ぶ道路機能の強化、およびボトルネック部分の渋滞解消が課題となっており、安全で円滑な道路ネットワークの確保及び、姨捨周辺の観光地支援のための道路整備が、地域から強く求められている。				
	●事業の進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2021(R3)年度 道路詳細設計 ・2022(R4)年度 橋梁詳細設計 ・今後は、早期工事着手に向け、引き続き関係機関協議を進めていく。 (2)主な変更理由と今後の見通し等 〈増額理由〉 ・資材単価及び労務単価が高騰し、工事費が増額となった。 〈工期延長理由〉 ・移転協議に不測の時間を要しており、事業期間が約3年延長となる見込み。				
	●創意工夫 (コスト縮減や新工法の採用など)	コスト縮減工法を検討予定。				

建設部公共事業評価委員会の意見	高速交通網や観光拠点へのアクセス道路としての機能や地域の生活道路としての機能を担っており、交通安全確保の観点から事業の必要性が高く、事業が着実に進捗していることから「継続」が妥当と判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

事業毎の通番	14	担当部局	建設部	担当課	道路建設課
事業名	道路改築	路河川名等	(一)三才大豆島中御所線		
箇所名(ふりがな)	北長池～大豆島(きたながいけ～まめじま)	市町村名	長野市		
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2017年度 平成29年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2026年度) 令和8年度 2032年度 令和14年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2018年度 平成30年度 工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記 2020年度 令和2年度
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費		2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率
	(4,300,000千円) 8,500,000千円		4,249,877千円		2026年度末 用地進捗率 50.0% 80.0%
前回評価時 からの増減額	4,200,000千円	前回評価時 からの増減率	197.7%	(参考) 当初全体事業費	4,300,000千円
評価対象事由	全体事業費が著しく増加する変更が生じる箇所 事業採択後長期間を経過している箇所				
事業概要	(1)事業目的				
	・一般県道三才大豆島中御所線は、長野市の外郭をなす長野環状道路・東環状線の一部を構成する路線である。 ・同じく環状道路を形成する国道18号「長野東バイパス」は、国土交通省が長野市街地の通過交通を円滑に処理し、渋滞の緩和と交通安全の確保を目的に整備を進めている。 ・当該箇所の道路改築事業は、周辺の道路整備と一体的に整備することで、渡河部に集中している交通の円滑化と安全性向上による沿道環境の改善や、周辺観光地や沿線に立地する工業団地などのアクセス向上による地域経済の活性化を図るものである。				
	(2)事業内容				
	1)全体延長 L=2.1km 2)幅員 W=14.0(30.0)m 3)交通量 計画交通量 29,000台/日 4)車線数: 2 5)主な構造物名 -				
	(3)位置図、概要図、状況写真等				
【位置図】		環状線概要図			
					
北長池～大豆島		施工状況			
		標準横断図			
		事業区間 L=約2.1km			
県立長野東		大豆島交番			
至 柳原		至 落合橋			
エムウェーブ 交差点		大豆島交番前 交差点			
エムウェーブ		長野共同 高等職業			
長野東高校西 交差点		大豆島東 交差点			
平面図		至 五輪大橋			

評価の視点		(1)費用対効果分析結果	B/C	総費用	(事業全体)/(残事業)	総便益	(事業全体)/(残事業)	基準年
			(事業全体) 1.7 (残事業) 3.4	85 / 42	億円	145 / 145	億円	令和8年度
	●事業の投資効果	(2)上記以外の整備効果等						
	●事業を巡る社会経済情勢等の変化	1)現道区間の交通渋滞の解消 ・当該区間の現道は交通量に対して車線数が不足していることから、慢性的な渋滞が発生している。このため、4車線化を行うことにより、交通渋滞の緩和に伴い、安全で円滑な交通の確保が図られる。 2)災害に強い道路 ・当該区間は、第一次緊急輸送道路に位置づけられているため、4車線化を行うことで、災害発生時の迅速な救急搬送物資の輸送の確実性向上が図られる。 3)観光振興 ・沿線には年間約22万人(令和5年度)の利用者が訪れるエムウェーブが存在し、観光地へのアクセス道路として機能している。道路の安全性・走行性が向上することで観光客の増加が見込まれる。						
事業の進捗状況	●地元の意向等	・東外環状線建設促進期成同盟会より、毎年整備促進の要望があがっている。						
	●事業を巡る社会経済情勢等の変化	・東外環状線のうち、エムウェーブから国道18号柳原交差点までの延長2.8kmについて、国において一般国道18号長野東バイパス事業として車道2車線が先行開通された。 ・当該箇所の南側に位置する五輪大橋有料道路は、令和8月12月に無料化予定。 ・当該箇所の隣接地において、長野市が産業団地を造成している。						
	●事業の進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2017年(平成29年)事業着手 ・2025年(令和7年)L=約1.2kmの区間について工事着手 ・用地進捗状況:約75%(令和7年度末、面積ベース) ・今後は、引き続き用地買収の進捗を図るとともに、令和14年度の全線供用に向けて残る区間の工事を進める (2)主な変更理由と今後の見通し等 〈増額理由〉 ・現場の支持力特性を把握するためにCBR試験を実施したところ、当初想定していたよりも地質が軟弱であることが確認したため、当該地質条件に耐えうる舗装構成に計画を見直したことにより、工事費が増となった ・資材単価及び労務単価の高騰により、事業費が増となった。 〈工期延長理由〉 ・計画の見直し、地権者との交渉及び関係機関との協議のため、事業期間が増となった。						
創意工夫	●創意工夫 (コスト削減や新工法の採用など)	・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行うなど、工事施工のコスト削減に取り組む						
								

建設部公共事業評価委員会の意見	長野環状道路・東環状線の一部を構成する路線であり、第一次緊急輸送道路として道路整備の必要性が高く、事業が着実に進捗していることから「継続」が妥当と判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止

事業毎の通番	15			担当部局	建設部	担当課	道路建設課
事業名	道路改築			路河川名等	(一)塩田仁古田線		
箇所名(ふりがな)	中塩田(なかしおだ)			市町村名	上田市		
採択年度 (上段:西暦) (下段:和暦)	2022年度 令和4年度	完了予定年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	(2026年度) 令和8年度 2031年度 令和13年度	用地着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2027年度 令和9年度	工事着手年度 (上段:前回評価時) ※西暦(和暦)を併記	2029年度 令和11年度
事業費 (上段:前回評価時)	全体事業費			2027年度以降 (令和9年度以降)		2026年度末 事業進捗率	2026年度末 用地進捗率
	(500,000千円) 540,000千円			530,190千円		1.8%	0.0%
前回評価時 からの増減額	40,000千円		前回評価時 からの増減率	108.0%	(参考) 当初全体事業費	500,000千円	
評価対象事由	事業採択後一定期間を経過した後も未着工の箇所						
事業概要	(1)事業目的						
	・一般県道 塩田仁古田線は、上田市塩田地域と上田市仁古田地域を結ぶ路線である。 ・当該区間は中塩田小学校の通学路にも指定されているが、幅員狭小で歩道が設置されていない区間もあり、危険な状況にあることから、地元から五加地区から中塩田小学校まで改良の要望が提出されている。 ・また、日常の生活道路として車両の往来があり、別所温泉や生島足島神社など観光地を巡る車両の通行も多い状況である。 ・このため、当該区間の拡幅改良とともに歩道設置を行い、交通の円滑化及び安全な歩行者空間の確保を図る。						
	(2)事業内容						
	1)全体延長 L=300m 2)幅 員 W=6.0(12.0)m 3)交通量 計画交通量6,313台/日 4)車線数 2 5)主な構造物 -						
事業概要	(3)位置図、概要図、状況写真等						
	位置図 						
	概要図 						
	標準横断 						
事業概要	状況写真 						

評価の視点	●事業の投資効果	(1)費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 1.8	総費用 (事業全体)/(残事業) 4.0 / 3.9 億円	総便益 (事業全体)/(残事業) 6.9 / 6.9 億円	基準年 令和8年度
		(2)上記以外の整備効果等 1)交通安全・生活環境の向上 ・道路拡幅及び歩道整備により車両・歩行者の動線を分離し、通学児童の安全確保を図るとともに、生活道路としての道路環境の改善が期待される。 2)渋滞解消による環境負荷低減 ・道路整備と併せた交差点改良により恒常的な渋滞の解消を図り、車両の燃費向上及びCO2排出量の低減に寄与するとともに、周辺住環境の改善が期待される。 3)観光拠点へのアクセス向上による地域活性化 ・生島足島神社及び別所温泉へのアクセスが向上し、観光振興を通じた地域活性化に寄与する。 4)南北幹線の同時改良による地区全体の道路環境向上 ・南北の幹線道路である市道小島手塚線を同時に改良することにより、塩田地区全体の道路環境の改善が期待される。				
	●地元の意向等	・塩田地区行政懇談会において、塩田地区自治会連合会及び下之郷自治会、五加自治会といった個別自治会から早期着工等の要望があがっている。 ・五加対策委員会が組織されており、地元の協力体制が整っている。				
	●事業を巡る社会経済情勢等の変化	・当該区間は、中塩田小学校の通学路にも指定されており、R3通学路合同点検でも対策箇所に位置付けられている。 ・地元からは五加地区から中塩田小学校までの道路改良と歩道設置の要望が提出されている。 ・令和4年度に踏切改良を含む工事が完了し、先線の整備計画が進められた。 ・生活道路として車両の往来があり、三才山や平井寺トンネル無料化に伴い、別所温泉や生島足島神社などの観光地を目的している車両にも利用されている。				
	●事業の進捗状況	(1)事業の進捗状況、残事業の内容等 ・2022年(R4年)事業着手(L=300m) ・2023年(R5年)までに測量・概略設計を実施 ・概略設計により関係者と協議したところ、別途要望のあった市道の渋滞対策としての交差点改良について、県道の道路改良に併せて施行する必要性が生じた ・今後は、市道改良の事業化について上田市との協議を進めた上で、詳細な改良計画について地元定着を図る (2)主な変更理由と今後の見通し等 〈増額理由〉 ・資材単価及び労務単価の高騰し、工事費が増額となった。 〈工期延長理由〉 ・令和4年に踏切改良含む道路改築が完了し、その先線の道路計画のため地元調整を行ったところ、市道の渋滞解消を含む道路改良の要望が出た。 ・交差点部の市道改良について、市との共同事業化に向けた協議等に不測の時間を要しており、事業期間が約5年延長となる見込み。				
	●創意工夫 (コスト縮減や新工法の採用など)	・コスト縮減工法を検討予定。				

建設部公共事業評価委員会の意見	地域の生活路道路で小中学校の通学路に指定されており、改良事業により安全な通行環境を整備する必要性が高く、計画について地元定着が着実に図られていることから「継続」が妥当と判断する。				
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。				
対応方針案	継続	計画変更	一時休止	再開	中止
評価監視委員会意見					
対応方針	継続	計画変更	一時休止	再開	中止