

| 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             | 南木首町   | ふりがな<br>箇所名  | あけまつなぎせせん<br>(-)上松南木首線             |                               | たかせばし<br>高瀬橋  | 事業年度<br>(完了年度は見込み)                    | 年度~       | 年度 |    |
| 事業概要             | 計画概要<br>(延長・幅員・面積・工種など)  | 橋梁工 L=120m W=6.0(8.0)m (橋梁 1橋)   |                                    |                               |   | 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                              |           |    |    |
|                  | 事業費計(千円)   | 500,000  | 0                                  | 0                             | 0   | 500,000                               |           |    |    |
| 財源内訳             | 国庫支出金  | 275,000  | 0                                  | 0                             | 0   | 275,000                               |           |    |    |
|                  | その他  |  |                                    |                               |   |                                       |           |    |    |
|                  | 県債   | 157,500  | 0                                  | 0                             | 0   | 157,500                               |           |    |    |
|                  | 一般財源   | 67,500   | 0                                  | 0                             | 0   | 67,500                                |           |    |    |
| 箇所評価             | 観点   | 評価項目・指標等   |                                    |                               | 評価  |                                       | ランク       | 評点 |    |
|                  | 必要性<br>(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         | 2  |    |
|                  |  | 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<br>(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                   |           | 3  |    |
|                  |  |  | 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               |           | 2  |    |
|                  | 小計   |  |                                    |                               |   |                                       | 19        |    |    |
|                  | 重要性<br>(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                                  | B         | 4  |    |
|                  |  | 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                         |           | 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   |                                    |                               |   |                                       |           |    | 11 |
|                  | 効率性<br>(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<br>(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         | 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                       |           | 5  |    |
| 小計               |  |  |                                    |                               |   | 14                                    |           |    |    |
| 計画<br>熟度<br>(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   |                                       | 7         |    |    |
|                  | 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  |                                       | 6         |    |    |
|                  | 小計   |  |                                    |                               |   |                                       |           | 20 |    |
| 費用対効果(B/C)       |  | 1.2  |                                    | 評価の合計                         |   | A                                     | 77        |    |    |
| 事業周辺環境           | 事業実施に至る歴史的背景   | 国道19号に対し木曾川の対岸を通る路線であり、木曾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に木曾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、当箇所を含めた木曾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。南部部会は各町村委員会からなり、その委員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、木曾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  | 木曾川右岸道路(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   | 木曾川右岸道路南部計画区間の2.2kmのアクセス道路の一部である。  |                                    |                               |   |                                       |           |    |    |
| 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              | 国道19号の補完的な役割を果たし、地域の生活道路としての安全確保を図る事業であるため、事業化を検討したい。                          |  |                                    | 政策評価課意見                       | 拡幅改良の必要性は認められる。   |                                       |           |    |    |