

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)小諸軽井沢線		
事業毎の通番	1	市町村名	小諸市	箇所名(ふりがな)	柏木(かしわざ)	
事業概要	事業目的	当路線は上田地域と佐久地域を結ぶ重要な幹線道路であり、また、避暑地軽井沢へのアクセス道路や国道18号の迂回路としても利用され、日交通量は1万4千台を超え、大型車の混入率(18%)も高い。 一方で、当路線は風光明媚な観光路線として、沿道のサイクリングや散策を楽しむ利用者等も多いが、当該区間は歩道が整備されておらず、車両との接触事故などが度々発生している。 そのため、当事業において道路拡幅を実施し、歩行者等の安全な通行空間の確保を図るものである。				
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)	事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象 : 計画交通量 13,400台/日				
	着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)
	完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	3.0	国庫	その他 県債 一般財源
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=650m、W=6.5(10.0)m		150,000	135,000	15,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 4.75億円 走行経費の減少 0.08億円 歩行者・自転車の安全確保			
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進 通行車両の交通事故抑制			
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 13,400台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路(市道)があるが幅員が狭く、安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携 : 小諸高原病院、小諸高校への2次アクセス ○交通結節点アクセス : 小諸ICへのアクセス道路 ○地域の活性化 : 飯綱山公園へのアクセス道路			評価
重要性		○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 小諸市緊急輸送路 ○地域指定 : 定住自立圏			評価	A
効率性		○費用対効果(B/C) 3.01 ○事業期間 : 5年間 ○代替案の検討 : 検討あり ○他事業との連携 : 交通安全対策事業			評価	A
緊急性		○近年の交通事故件数 : 5件(2017年~2021年) ○道路環境改善 : 安全性を向上させる ○歩道整備 : 歩道未整備区間に歩道を整備 ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員5.5m以上			評価	B
計画熟度		○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 協力的である ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民独自の取り組みがある(沿道美化) ○PDCA 再評価からのフィードバック : 13-8-5 地元調整			評価	B
所管課の意見		当路線は地域をつなぐ幹線道路で、観光地へのアクセス道路としても利用されるため交通量が多い。また、沿道の散策等を楽しむ利用者も多いが、歩道がなく歩行者等が危険にさらされている。このため、改良事業により良好な道路環境を整備する必要があり事業着手が妥当であると判断する。		採択状況	総合評価	B
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。		○			
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

**位置図**

**平面図**

**事業概要説明図表**

**事業区間 (起点側上空より)**

事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は上田地域と佐久地域を結ぶ重要な幹線道路であり、また、避暑地軽井沢へのアクセス道路や国道18号の迂回路としても利用され、日交通量は1万4千台を超え、大型車の混入率(16%)も高い。
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該区間は歩道が整備されておらず、車両との接触事故などが度々発生しているため、道路整備を実施し、歩行者等の安全な通行空間の確保を図る。
	③ 事業説明等の経緯	沿道住民から強い要望がある。
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	当該事業に併せて、交通安全対策事業による整備を図る。
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、渋滞を緩和しCO2排出量低減に寄与する。
	⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・安全で円滑な交通の確保が図られ、地域活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
	⑦ その他	設計時、コスト削減を検討予定。
事後・再評価からのフィードバック	再評価 13-8-5 地元調整 地元との調整を十分に行い、事業進捗に影響を与えないよう計画的に取り組む。	事業代表地点の緯度経度 北緯:N 36° 20' 21" 18 東経:E 138° 27' 7" 42

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(国)152号		
事業毎の通番	2	市町村名	長和町	箇所名(ふりがな)	追分(おいわけ)	
事業目的	(国)152号は、上田市から茅野市を經由して、静岡県浜松市に至る一般国道である。このうち当該区間は、上田地域と諏訪地域を結ぶ重要な幹線道路として、大型車両を含む交通の往来が盛んであるとともに、災害時には国道142号の代替路、迂回路としての重要な役割も担っている。 現状は、前後が比較的線形良好である中で、急な曲線部が存在し、2車線ではあるものの拡幅量がないため、見通しが悪く、すれ違い困難で、危険な状況にある。改良を行うことにより、日常の利便性の向上、災害時にも強い道路整備を進めたい。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり (生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	上田地域広域幹線道路網 構想・計画 長和町過疎地域自立促進計画 信州みちビジョン 1- (1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備					
保全対象・範囲	受益対象: 2,600台/日(計画交通量)					
受益対象・範囲						
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.4	国庫	その他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=350.0m, W=6.5(8.0)m			300,000	0 0 270,000 30,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 3.49億円 走行経費の減少 0.40億円 災害に強い道路整備				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 2,600台/日 ○代替道路の有無 : 国道142号(30分以上の迂回を伴う) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 依田産院、長門小学校への2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス: 長和町役場へのアクセス道路 ○地域の活性化 : 白樺湖や周辺スキー場へのアクセス等、活性化に資する			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン、上田地域広域幹線道路網 構想・計画、長和町過疎地域自立促進計画 ○緊急輸送路の路線指定 : 県 第一次緊急輸送路 ○地域指定 : 振興山村、過疎地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.43 ○事業期間 : 5年間 ○工法等の検討 : 検討あり ○他事業との連携 : 連携なし			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 1件(2018) ○道路環境改善 : 移動性阻害箇所の解消 ○歩道整備 : 該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 曲線部の拡幅量不足			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(国道152号整備促進期成同盟会) ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民関与が不明 ○PDCA 再評価からのフィードバック : 13-8-5 地元調整			評価	B
	所管課の意見	本事業区間は上田地域と諏訪地域を結ぶ重要な路線となっており、大型車他交通の往来が盛んであるが、一部で線形が悪く見通しが悪いため安全な通行に支障がある。改良事業により円滑な交通を確保する必要があるため事業着手が妥当と判断する。		採択状況	総合評価	○ A
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。					
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	



位置図



標準横断面図



写真



平面図

事業概要説明図表

① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	上田地域と諏訪地域を結ぶ重要な幹線道路として、大型車両を含む交通の往来が盛んであるとともに、災害時には国道142号の代替路、迂回路としての重要な役割も担っている。前後の線形が比較的線形良好であるなかで、急な曲線、幅員(拡幅量)不足で交通のネック箇所となっており非常に危険な状況であり、安全対策が喫緊の課題になっている。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	国道152号整備促進期成同盟会、長和町から事業要望が挙がっている。急な曲線部で幅員(拡幅量)がないため、見通し悪く、すれ違い困難のため、道路整備の要望あり。
③ 事業説明等の経緯	国道152号整備促進期成同盟会、長和町へ説明を実施。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	なし
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。
⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	観光地へのアクセス道路として安全で円滑な交通の確保が図られ、地域活性化が期待される。 計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ その他	線形の比較検討を実施予定

事後・再評価からのフィードバック	再評価 13-8-5 地元調整 地元との調整を十分に行い、事業進捗に影響を与えないよう計画的に取り組む。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 08' 08" 76 東経:E 138° 13' 37" 88
------------------	---	-------------	---

(様式1-2) 新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一) 東部望月線							
事業毎の通番		3	市町村名	東御市	箇所名(ふりがな)	島川原(しまがわら)						
事業概要	事業目的	東部望月線は、東御市街地から佐久市の旧望月町を結ぶ一般県道であり、丸子東部インター線に接続し東御市の玄関口である東部湯の丸ICに通じる主要幹線道路である。 現道はバス路線であり、沿線にある北御牧小学校の通学路でもあるが、歩道がなく幅員も狭小で、車両の通行及び児童の通学が大変危険な状況にある。また、線形不良により視距が悪く、諏訪白樺湖小諸線との交差点形状も不良で整備が必要な状況である。 このため、改築を行うことにより、通学児童や歩行者の安全確保と道路の機能向上をはかりたい。										
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり (生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等	道路法							
	関連する事業、計画等	長野県地域防災計画、上田地域広域連合広域計画、東御市交通安全プログラム										
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象: 計画交通量5,124台/日										
	着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間		事業費(千円)	財源内訳(千円)					
	完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	3.4		国庫	0	0	県債	270,000	一般財源	30,000
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=530.0m、W=6.0(9.75)m				300,000	0	0	270,000	30,000		
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 9.01億円 走行経費の減少 0.58億円 災害に強い道路(県2次緊急輸送路)									
		間接的効果(定量的・定性的)	北御牧小学校通学児童の安全確保(東御市交通安全プログラム:R3通学路合同点検箇所) 地域外との交流を促進する道路(上田地域広域連合広域計画) 路線バスの走行性向上による利用者の促進									
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量: 5,124台/日 ○代替道路の有無: 代替道路なし(30分以上の迂回を伴う) ○医療・福祉・教育施設との連携: 北御牧小学校との連携が発揮できる道路(1次アクセス) ○交通結節点アクセス: バス路線(東部湯の丸ICへの2次アクセス道路) ○地域の活性化: 地域外との交流を促進する道路(上田地域広域連合広域計画)				評価		A			
重要性		○関連計画、重点施策との整合: 長野県地域防災計画、上田地域広域連合広域計画、東御市交通安全プログラム、信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定: 県 緊急輸送路(第2次) ○地域指定: 定住自立圏				評価		A				
効率性		○費用対効果(B/C) 3.38 ○事業期間: 5年間 ○工法比較検討: 検討あり ○他事業との連携: 東御市交通安全プログラム				評価		A				
緊急性		○近年の交通事故件数: 5か年以内の事故1件 ○道路環境改善: 落石等の危険箇所指定はないが安全を向上させる ○歩道整備: 歩道未整備区間に歩道を整備 ○現況の車道幅員、半径、勾配: 車道幅員5.0m				評価		B				
計画熟度		○事業情報の共有: 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み: 積極的な取り組みがある(東部湯の丸インター関連道路網整備促進期成同盟会) ○地域の合意形成: 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働: 住民関与が不明 ○PDCA 再評価からのフィードバック: 13-8-5 地元調整				評価		B				
所管課の意見		本事業区間は、地域を結ぶ重要な路線であるが、幅員が狭く歩道も未整備である。北御牧小学校の通学路でもあるため通学児童が危険にさらされている。道路改良により道路改築と歩道整備を行い安全・安心な通行環境を確保する必要があることから事業着手が妥当であると判断する。				採択状況	総合評価		○ A			
(建設部)公共事業評価委員会の意見		所管課の意見が妥当であると判断する。				○	A					
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-		評価の決定	事業着手						

**位置図**

**完成予想鳥瞰図**

**写真**

**標準横断面図**

**平面図**

バス路線だが幅員狭小で、すれ違い困難、歩道もなく通学児童が

道路改築工 L=530m W=6.0(9.75)m C=300,000千円

① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	東部望月線は、東御市街地から佐久市の旧望月町を結ぶ一般県道であり、長野県地域防災計画の第2次緊急輸送路、上田地域広域連合広域計画の地域外との交流を促進する道路及び東御市交通安全プログラムに位置付けられた主要幹線道路である。 本事業区間は、主要地方道の諏訪白樺湖小諸線との重用部であり、丸子東部インター線に接続し東御市の玄関口である東部湯の丸ICに通じる重要な路線である。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間はバス路線であり、沿線にある北御牧小学校の通学路でもあるが、歩道がなく幅員も狭小で、車両の通行及び児童の通学が大変危険な状況にある。また、線形不良により視距が悪く、諏訪白樺湖小諸線との交差点形状も不良で整備が必要な状況である。 このため、改築を行うことにより、通学児童や歩行者の安全確保と道路の機能向上が要望されている。
③ 事業説明等の経緯	本事業区間は、令和2年11月10日に地権者及び地元関係者への事業説明が完了し、概ねの了解が得られている。このため、地元から本事業区間の早期事業化が求められている。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	本事業区間は、長野県地域防災計画の第2次緊急輸送路に位置付けられており、災害に強い道路が必要とされている。また、上田地域広域連合広域計画においては地域外との交流を促進する道路に位置付けられており、東御市の東御市交通安全プログラムにも位置付けられたR3通学路合同点検箇所である。
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	上田地域広域連合広域計画において地域外との交流を促進する道路に位置付けられており、地域外との交流による豊かな生活環境に資するとともに、東御市の東御市交通安全プログラムにも位置付けられたR3通学路合同点検箇所であり、通学児童の安全・安心な生活環境に寄与するものである。
⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	上田地域広域連合広域計画において地域外との交流を促進する道路に位置付けられており、地域外との交流により地域生活の活性化に資するとともに、東御市の東御市交通安全プログラムにも位置付けられたR3通学路合同点検箇所であり、通学児童の安全・安心の確保や道路機能向上に伴う路線バスの走行性向上による利用者の促進などにより、集落の人口減少の抑制に寄与するものである。
⑦ その他	法面等構造物の比較検討を行い、コスト削減をはかる。

事後・再評価からのフィードバック

再評価 13-8-5 地元調整  
地元との調整を十分に行い、事業進捗に影響を与えないよう計画的に取り組む。

事業代表地点の緯度経度

北緯:N 36° 19' 53" 15  
東経:E 138° 20' 54" 89

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(一)上室賀坂城(停)線		
事業毎の通番	4	市町村名	上田市	箇所名(ふりがな)	上室賀(かみむろが)	
事業概要	事業目的	一般県道 上室賀坂城停車場線は、上田市上室賀から埴科郡坂城町を結ぶ一般県道である。そのうち当該区間は、未改良であり、幅員狭小で危険な状況である。沿道は人家が密集しており、地域の安全や生活環境の保全や、通過交通の安全確保のために改善要望がある。日常の通勤などで利用する人もおり、道路改良により利便性の向上、災害時に強い道路整備を目指す。				
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)	事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	上田地域広域幹線道路網 構想・計画 信州みちビジョン				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:400台/日(計画交通量)				
	着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)
	完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.0	国庫	0
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=500.0m、W=6.0(8.0)m		300,000	0	0
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 2.74億円 走行経費の減少 0.10億円 観光地へのアクセス向上、災害に強い道路整備				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：400台/日 ○代替道路の有無：代替道路なし(30分以上の迂回を伴う) ○医療・福祉・教育施設との連携：上田市川西消防署への2次アクセス ○交通結節点アクセス:上信越自動車道 坂城IC (10km以内) ○地域の活性化：びんぐしの里公園、びんぐし湯さん館、室賀峠、室賀温泉ささらの湯へのアクセス			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：上田地域広域幹線道路網 構想・計画、信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定：避難経路となる路線 ○地域指定：振興山村			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.01 ○事業期間：5年間 ○代替案の検討：検討あり ○他事業との連携：連携なし			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：なし ○危険箇所対策：落石等の危険箇所指定はないが安全を向上させる ○歩道整備：該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員2.8m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取り組み：積極的な取り組みがある((一)上室賀坂城(停)線期成同盟会) ○地域の合意形成：合意形成が図られている ○住民との協働：住民関与が不明 ○PDCA 再評価からのフィードバック：13-8-5 地元調整			評価	B
	所管課の意見	本事業区間は、地域間の重要な生活道路である。一部で幅員が狭く通行車両の安全性が確保出来ていない。そのため改良事業により安全な通行を確保する必要があることから事業着手が妥当であると判断する。			採択状況	総合評価
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	B	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	—	評価の決定	事業着手	

**位置図**

**平面図**

**写真**

**標準横断面図**

事業概要説明図表

① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	上室賀坂城(停)線は、上田市上室賀から埴科郡坂城町中心部を結んでおり、日常の通勤などでも利用されている路線である。令和元年東日本台風においては土砂流出などにより通行に支障が出た。付近に代替路がなく地域住民の生活に大きな影響を及ぼしており、円滑な交通確保のための道路整備が喫緊の課題。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	(一)上室賀坂城(停)線期成同盟会、上田市、埴科郡坂城町から事業要望が挙がっている。災害に強い道路整備を要望されている。
③ 事業説明等の経緯	R4.4 関係地区に事業実施を説明している。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	上田地域広域幹線道路網 構想・計画などにおいて、道路整備の必要性や整備推進が求められている。
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	幅員狭小箇所が改善されることにより燃費が向上し、CO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。
⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・本事業により交通の円滑化が図られ、地域住民の生活の安定、観光客の増加などが期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ その他	法面等構造物の比較検討を行い、コスト削減をはかる。

事後・再評価からのフィードバック

再評価 13-8-5 地元調整  
地元との調整を十分に行い、事業進捗に影響を与えないよう計画的に取り組む。

事業代表地点の緯度経度

北緯:N 36° 25' 35" 21  
東経:E 138° 09' 01" 83

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(一)塩田仁古田線		
事業毎の通番	5	市町村名	上田市	箇所名(ふりがな)	中塩田(なかしおだ)	
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とともに、日常の生活道路として車両の往来がある。 また別所温泉や生島足鳥神社など観光地を巡る車両の通行も多いが、車道幅員が狭く、歩道が設置されていない区間もあり、危険な状況にある。 改良により、車両通行の円滑化及び歩行者の安全確保を図りたい。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり (生活を支える地域交通の確保)	事業実施の根拠法令等	道路法			
関連する事業、計画等	上田市圏総合都市交通計画 上田市計画マスタープラン 信州みちビジョン					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:5,400台/日(計画交通量)					
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.8	国庫	その他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=300.0m、W=6.0(12.0)m			500,000	0 0 450,000 50,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 4.60億円 走行経費の減少 0.30億円 観光地へのアクセス向上、災害に強い道路整備				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：5,400台/日 ○代替道路の有無：代替道路はあるが安全性低い(幅員狭小) ○医療・福祉・教育施設との連携：中塩田小学校、中塩田中学校の通学路安全対策 ○交通結節点アクセス：中塩田駅へのアクセス ○地域の活性化：生島足鳥神社、別所温泉へのアクセス等、活性化に資する			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：上田市圏総合都市交通計画、上田市計画マスタープラン、信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定：避難経路となる路線 ○地域指定：定住自立圏			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.83 ○事業期間：5年間 ○工法比較検討：検討あり ○他事業との連携：上田市交通安全プログラム			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：過去5年以内で1件発生。 ○道路環境改善：移動性阻害箇所の解消 ○歩道整備：通学路対策 ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員5.0m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取り組み：積極的な取り組みがある(県道塩田仁古田線建設推進委員会) ○地域の合意形成：事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働：住民関与が不明 ○PDCA 再評価からのフィードバック：13-8-5 地元調整			評価	B
	所管課の意見	本事業区間は、地域を結ぶ生活道路で付近の小中学校の通学路に指定されているが、車道幅員が狭く歩道も未整備である。R3通学路合同点検でも対策箇所位置付けられている。改良事業により安全な通行環境を整備する必要があることから事業着手が妥当であると判断する。		採択状況	総合評価	○ A
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。		○	A		
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	—	評価の決定	事業着手	

**位置図**

**標準横断面図**

**写真**

**平面図**

**事業概要説明図表**

① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当該区間は中塩田小学校の通学路にも指定されているとともに、日常の生活道路として車両の往来がある。さらに、別所温泉や生島足鳥神社など観光地を巡る車両の通行も多いが、車道幅員が狭く、歩道が設置されていない区間もあり、安全対策が喫緊の課題となっている。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	県道塩田仁古田線建設推進委員会や上田市から事業要望が挙がっている。中塩田小学校、中塩田中学校へ通学児童や沿線住民車両の往来が錯綜し、大変危険な状況となっており、道路拡幅や歩道整備の要望が挙がっている。
③ 事業説明等の経緯	県道塩田仁古田線建設推進委員会や関係地区への説明を実施。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	R3通学路合同点検(学校、PTA、警察、道路管理者)を行い、危険箇所の解消もあわせて行う。
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	幅員狭小区間が改善されることにより燃費が向上し、CO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。
⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・生島足鳥神社、別所温泉へのアクセス等、観光面での地域活性化に資する道路整備となる。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画となる。
⑦ その他	コスト削減工法を検討。

**事業周辺環境**

事後・再評価からのフィードバック	再評価 13-8-5 地元調整 地元との調整を十分に行い、事業進捗に影響を与えないよう計画的に取り組む。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 21' 50" 66 東経:E 138° 12' 08" 62
------------------	---	-------------	---

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)別所丸子線		
事業毎の通番	6	市町村名	上田市	箇所名(ふりがな)	古安曾(こあそ)	
事業概要	事業目的	主要地方道 別所丸子線は上田市別所から丸子を結ぶ地域の幹線道路である。 当該路線は、別所温泉への観光や、工業団地への物流のために、大型車を含む交通量が多い路線となっており、近年、柳沢バイパスが開通し、さらに増加している。 事業箇所は、幅員狭小で見通しが悪く、(主)上田丸子線への出入りのため慢性的な渋滞が発生、ネック箇所となっている。 小学校へ通う通学路にもなっており、道路改築により、歩行者も考慮した安全な通行の確保を図りたい。				
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり (生活を支える地域交通の確保)	事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	上田地域広域連合広域計画、上田市都市計画区域マスタープラン、第2次上田市総合計画、信州みちビジョン				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:8,300台/日(計画交通量)				
	着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	
	完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.1	国庫	0
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=300.0m、W=6.0(12.0)m		300,000	0	0
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮	2.66億円	走行経費の減少	0.17億円
		間接的効果(定量的・定性的)	観光地へのアクセス向上、災害に強い道路整備 地域間交流の促進			
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：8,300台/日 ○代替道路の有無：代替道路があるが、安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携：丸子中央病院への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：上田菅平ICへの2次アクセス ○地域の活性化：東塩田林間工業団地や別所温泉等、地域の活性化に資する			評価
重要性		○関連計画、重点施策との整合：上田市都市計画区域マスタープラン ○緊急輸送路の路線指定：避難経路となる路線 ○地域指定：定住自立圏			評価	A
効率性		○費用対効果(B/C) 1.06 ○事業期間：5年間 ○工法比較検討：検討あり ○他事業との連携：なし			評価	A
緊急性		○近年の交通事故件数：過去5年以内で3件発生。 ○道路環境改善：移動性阻害箇所の解消 ○歩道整備：通学路対策 ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員4.2m			評価	B
計画熟度		○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取り組み：積極的な取り組みがある(県道別所丸子線改良促進期同盟会) ○地域の合意形成：事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働：住民関与が不明 ○PDCA 再評価からのフィードバック：13-8-5 地元調整			評価	B
所管課の意見		本事業区間は、付近の道路状況の変化(有料道路の無料化等)により交通量が増加しているが、幅員が狭く、慢性的な渋滞が発生している。また通学路に指定されているため児童が危険にさらされている。改良事業により安心・安全な交通の確保が必要であり事業着手が妥当であると判断する。		採択状況	総合評価	
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。		○	A		
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

**位置図**

**標準横断面図**

**写真**

**平面図**

事業概要説明図表

① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	有料トンネルの無料化(H30.8平井寺、R2.9三才山、R3夏 新和田)によって、当該路線の交通量が増加しており、今後さらに増える見込み。当該区間における別所温泉や工業団地へ向かう大型バスやトラックなどの通過交通の分離と、沿線住民の安全確保が喫緊の課題となっている。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	県道別所丸子線改良促進期同盟会や上田市から事業要望が挙がっている。現道は集落の中を通過しており、幅員狭小ですれ違いが困難。集落を通過する大型車両と、東塩田小学校へ通う通学児童や沿線住民の往来が錯綜し、大変危険な状況となっており、バイパス整備が要望されている。
③ 事業説明等の経緯	R3 関係地区へ事業実施を説明。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	上田市都市計画区域マスタープランや上田地域広域連合広域計画(上田地域30分(サンマル)交通圏)など、上田都市環状道路の位置づけがある。 有料トンネルの無料化から生じる交通量の増を見込んだ交通機能の向上が必要。
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、燃費を向上しCO2排出量低減に寄与する。
⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	安全で円滑な交通の確保が図られ、地域活性化が期待される。 計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ その他	土工事が縮小となる工法を検討

事後・再評価からのフィードバック

再評価 13-8-5 地元調整  
地元との調整を十分に行い、事業進捗に影響を与えないよう計画的に取り組む。

事業代表地点の緯度経度

北緯:N 36° 20' 44" 91  
東経:E 138° 13' 17" 77

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)小諸上田線		
事業毎の通番	7	市町村名	上田市	箇所名(ふりがな)	町吉田～中吉田(まちよしだ～なかよしだ)	
事業概要	事業目的	主要地方道 小諸上田線は、国道18号バイパスから県道下原大屋(停)線間の改良が進み、未改良区間の整備が大きな課題になっている。現道は、中吉田地区では両側に人家が連担し、幅員が著しく狭小であるとともに、縦断勾配も8%程あることから、集落を迂回するバイパスを計画し、浅間サンラインと上田市街地東部を結ぶ道路ネットワークを形成するとともに、地区内交通の安全確保を図るものである。				
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)	事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	上田市圏総合都市交通計画 上田市計画マスタープラン 信州みちビジョン				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:5,000台/日(計画交通量)				
	着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)
	完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	2.2	国庫	0
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=740.0m、W=6.0(9.75)m【1期工区】		450,000	0	0 405,000 45,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 6.30億円 走行経費の減少 0.20億円 観光地へのアクセス向上、災害に強い道路整備			
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進			
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量:5,000台/日 ○代替道路の有無:代替道路はあるが安全性低い(幅員狭小) ○医療・福祉・教育施設との連携:上田市東北消防署、東御市和小学校への1次アクセス ○交通結節点アクセス:上田駅、大屋へのアクセス ○地域の活性化:みづほ温泉 湯楽里館へのアクセス等、活性化に資する			評価
重要性		○関連計画、重点施策との整合:上田市圏総合都市交通計画、上田市計画マスタープラン ○緊急輸送路の路線指定:避難経路となる路線 ○地域指定:定住自立圏			評価	A
効率性		○費用対効果(B/C) 2.20 ○事業期間:5年間 ○工法比較検討:検討あり ○他事業との連携:上田市交通安全プログラム			評価	A
緊急性		○近年の交通事故件数:過去5年以内で6件発生 ○道路環境改善:移動性阻害箇所の解消 ○歩道整備:通学路対策 ○現況の車道幅員、半径、勾配:車道幅員3.6m			評価	A
計画熟度		○事業情報の共有:関係者を中心に周知 ○地域の取り組み:積極的な取り組みがある(主要地方道小諸上田線改良促進期同盟会) ○地域の合意形成:事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働:住民関与が不明 ○PDCA 再評価からのフィードバック:13-8-5 地元調整			評価	B
所管課の意見		本事業区間は浅間サンラインと県道下原大屋(停)線を結ぶ路線となっているが未改良となっている。またバス路線となっているため通行時のすれ違いにも支障が出ている。バイパス整備により良好なネットワークを形成することが必要なため事業着手が妥当であると判断する。			採択状況	○
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			総合評価	A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

**平面図**

全体 道路築造工 L=1,600m W=6.0(9.75)m  
1期工区 L=740m W=6.0(9.75)m C=450百万円  
2期工区

至小諸 (主)小諸上田線  
至上田市街

**標準横断面**

**位置図**

事業箇所

**写真**

事業概要説明図表

① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	現道は、中吉田地区では両側に人家が連担し、幅員が著しく狭小、縦断勾配も8%。集落を迂回するバイパスを計画し、浅間サンラインと上田市街地東部を結ぶ道路ネットワークを形成するとともに、地区内交通の安全確保が喫緊の課題となっている。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	主要地方道小諸上田線改良促進期同盟会、上田市、東御市から事業要望が挙がっている。中塩田小学校、中塩田中学校へ通学児童や沿線住民車両の往来が錯綜し、大変危険な状況となっており、道路拡幅や歩道整備の要望が挙がっている。
③ 事業説明等の経緯	主要地方道小諸上田線改良促進期同盟会、上田市、東御市や関係地区への説明を実施。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	R3通学路合同点検(学校、PTA、警察、道路管理者)を行い、危険箇所の解消もあわせて行う。
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO2排出量低減に寄与する。
⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	安全で円滑な交通の確保が図られ、地域活性化が期待される。 計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ その他	線形の比較検討を行いコスト削減を図る

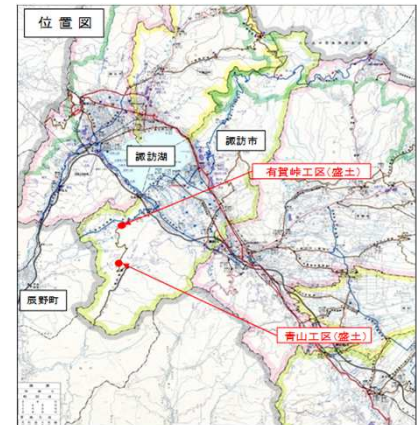
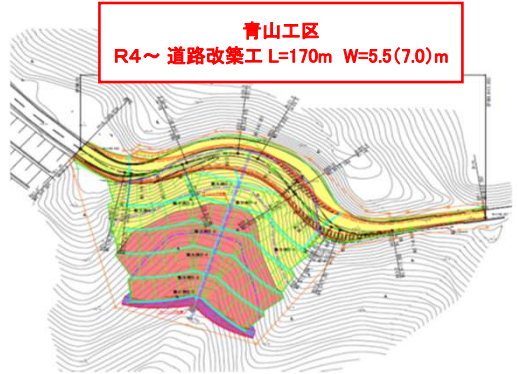
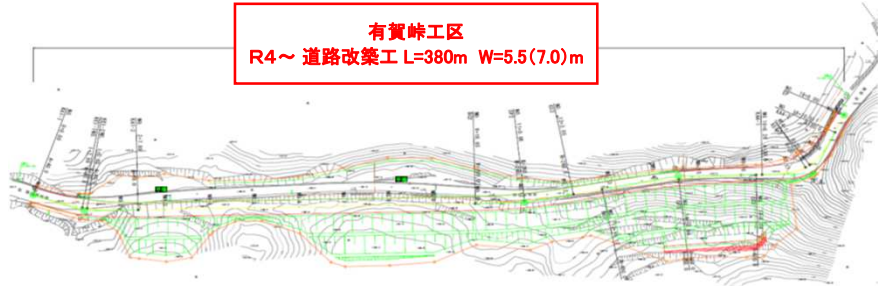
事業周辺環境

事後・再評価からのフィードバック	再評価 13-8-5 地元調整 地元との調整を十分に行い、事業進捗に影響を与えないよう計画的に取り組む。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 22' 57" 64 東経:E 138° 18' 16" 66
------------------	---	-------------	---

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(-)諏訪箕輪線		
事業毎の通番	8	市町村名	諏訪市	箇所名(ふりがな)	有賀峠~細久保(あるがとうげ~ほそくほ)	
事業目的	(-)諏訪箕輪線は、諏訪市観石、坂沢、青木沢、後山地区に通じる唯一の生活道路であり、欠かすことのできない重要な路線である。本事業において、カーブとなっている谷部の盛土等により道路線形を改良し、冬期等の交通の安全性向上を図るものである。なお、事業の経済性観点から、盛土材料を他の管内事業からの発生残土を利用する。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	諏訪湖SASマートIC事業 信州みちビジョン I-1(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備					
保安対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:計画交通量 421台/日					
着手年度	2022年度(R4年度)	事業期間	10年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2031年度(R13年度)	費用対効果	1.1		国庫 0 其他 0 県債 450,000 一般財源 50,000	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=550m、W=5.5(7.0)m			500,000	0 0 450,000 50,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 4.87億円 走行経費の減少 0.31億円 災害・積雪に強い道路				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 421台/日 ○代替道路の有無:代替道路がない ○医療・福祉・教育施設との連携:豊田小学校への2次アクセス ○交通結節点アクセス:諏訪市役所へのアクセス ○地域の活性化:もみじ湖へのアクセス道路、長野県一周サイクリングコース			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 諏訪湖SASマートIC計画、信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 地震防災対策強化地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.12 ○事業期間 : 10年間 ○工法等の検討 : 検討あり ○他事業との連携 : 諏訪湖SASマートIC事業			評価	B
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 5年以内の事故1~2件 ○道路環境改善 : 雪崩・落石等の危険箇所指定はないが、冬期間の安全性を向上させる。 ○歩道整備 : 該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員4.0m未満			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 協力的である ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民独自の取り組みがある(県道諏訪箕輪線愛護会) ○PDCA 事後評価からのフィードバック: 5-1-7 地域との協働			評価	B
	所管課の意見	本事業区間は地域の重要な生活道路となっているが、一部で線形が悪く冬期の通行に支障がある状況である。改良事業により冬期の安全な通行を確保するとともに、管内で発生する残土を利用するなど、経済性も考慮しており、事業着手が妥当と判断する。			採択状況	総合評価
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	B	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

事業概要説明図表					
					
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(-)諏訪箕輪線は、諏訪市後山地区(集落)の生活路線として重要な役割を担っている。しかし、車線幅員は2車線が確保されておらず、降雨時、降雪期の車両通行において危険となっている。本事業は、諏訪建設事務所管内の発生残土を用いて当該路線を拡幅改良し、建設発生土の有効活用を図るものである。			
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、代替道路がなく冬期間の交通の安全性向上と通行確保を要望されている。			
	③ 事業説明等の経緯	事業路線は、H24から前期事業がおこなわれており、本事業区間についても毎年2月に開催されている事業調整会議にて、諏訪市、地元区、関係地権者への説明をおこなっている。			
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	諏訪湖SASマートIC計画と関連 長野県一周サイクリング(Japan Alps Cycling Road)ルート			
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・適切な道路幅員を確保することで走行速度が向上し、燃費の向上によりCO2排出量低減に寄与する。 ・盛土部は法面緑化を図る			
	⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・本事業により交通の円滑化が図られ、付近の農林業・畜産施設等の活性化も期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。			
	⑦ その他	経済性の観点から、盛土材料に他の建設発生残土を利用している。			
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働 整備のあり方について地元区と検討を重ねている。		事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 59' 23" 東経:E 138° 03' 53"	



(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(一)茅野(停)八ヶ岳公園線		
事業毎の通番	9	市町村名	茅野市	箇所名(ふりがな)	北山～蓼科(きたやま～たてしな)	
事業概要	事業目的	当路線は、「ビーナスライン」という愛称で呼ばれており、茅野市の中心市街地と蓼科高原、さらに白樺湖を結ぶ幹線道路で、観光道路、また地域の生活道路として重要な路線であり、観光シーズンを中心に大型車の入り込みが多い路線である。当該箇所は急カーブで見通しが非常に悪く、カーブ区間の幅が取れていないため、H26～H30の5年間で物損事故10件、人身事故1件が発生しており、観光バスなど大型車のネック箇所ですれ違いに支障をきたしている状況である。このため、交通に支障となっている急カーブの解消を行い、通過交通の円滑化及び沿線住民の安全を確保するものである。				
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)	事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	茅野都市計画区域マスタープラン 信州みちビジョン 1-1(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象 : 計画交通量 867台/日				
	着手年度	2022年度(R4年度)	事業期間	4年間		
	完成年度(見込み)	2025年度(R7年度)	費用対効果	1.2		
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=325.0m、W=5.5(7.0)m		事業費(千円)	120,000	財源内訳(千円) 国庫 108,000 県債 12,000 一般財源
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の減少 1.38億円 走行経費の減少 0.14億円 災害に強い道路、交通事故の減少			
		間接的効果(定量的・定性的)	緊急輸送路(市)、バス路線、通行車両の交通事故抑制 観光客の増加、地域間交流の促進			
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 867台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路がない(30分以上の迂回を伴う) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 諏訪中央病院との連携が発揮できる道路(1次アクセス) ○交通結節点アクセス : アルピコバス路線 ○地域の活性化 : 蓼科湖、白樺湖へのアクセス道路			評価
重要性		○関連計画、重点施策との整合 : 茅野都市計画区域マスタープラン、信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 茅野市緊急輸送路に指定 ○地域指定 : 地震防災対策強化地域			評価	A
効率性		○費用対効果(B/C) : 1.22 ○事業期間 : 4年間 ○工法比較検討 : 検討あり ○他事業との連携 : なし			評価	A
緊急性		○近年の交通事故件数 : 5か年以内の事故発生11件 ○道路環境改善 : 該当なし ○歩道整備 : 該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 曲線部の幅員がない			評価	B
計画熟度		○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 協力的である			評価	B
		○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 蓼科高原に位置するため、維持管理に住民参加が見込まれる ○PDCA 事後評価からのフィードバック : 5-1-7 地域との協働				
所管課の意見	本事業区間は地域の幹線道路、観光道路、また生活道路の一部であるが、急カーブで見通しが非常に悪い状況である。通行車両の安全確保のため、事業着手が妥当と判断する。			採択状況	総合評価	
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

事業概要説明図表	位置図			
	平面図			
	標準横断面			
	状況写真(1工区)			
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は、「ビーナスライン」という愛称で呼ばれており、茅野市の中心市街地と蓼科高原、さらに白樺湖を結ぶ幹線道路で、観光道路、また地域の生活道路として重要な路線である。また、八ヶ岳中信高原国定公園内であり、茅野都市計画区域マスタープランにおいて観光交流拠点に位置づけられている。		
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本路線は、生活道路、観光道路であり、観光シーズンを中心に交通量が多く、安全性確保の観点から茅野市長よりビーナスラインの整備促進に関する要望書が出されている。		
	③ 事業説明等の経緯	事業区間は、沿線住民への事業説明が完了している。このため、本事業区間の早期事業化が求められている。(R2.6.29事業説明を開催)		
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	茅野都市計画区域マスタープランでは観光交流拠点に位置づけられており、人と人、人と自然・文化の交流拠点となりうる環境共生型の魅力ある高原リゾート地を目指している。		
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・八ヶ岳中信高原国定公園に指定されており、自然環境を生かした魅力ある高原リゾート地であり、沿道の自然環境と調和した、周辺の環境を乱さない道路環境及び沿道景観の形成に配慮する。 ・適切な道路幅員を確保することで走行速度が向上し、燃費の向上によりCO2排出量低減に寄与する。		
	⑥ 人口減少・少子高齢化への影響と配慮	・本事業により、これまで急カーブで事故が多く発生していたが、緩やかなカーブに改良することで、利用者にとって安全・安心・快適な道路になるとともに、観光振興も期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。		
	⑦ その他	八ヶ岳中信高原国定公園に位置するため関係機関と工法検討を行っている。		
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。		事業代表地点の緯度経度	北緯:N 136° 56' 05" 25 東経:E 36° 03' 14" 27

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)飯島飯田線		
事業毎の通番	10	市町村名	高森町	箇所名(ふりがな)	越田(こえた)	
事業目的	(主)飯島飯田線は、飯島町を起点とし、松川町と高森町を経由して、飯田市までを結ぶ生活道路であり、沿線の住民には重要な道路である。また、近隣には、なし・りんご・水稻の栽培地も多く、農耕車両の通行に利用されたり、観光農園等へのアクセス道路にもなっている。 しかし、当該箇所は曲線区間に位置して見通しが悪く、十分な幅員が確保できていないため、対向車両の発見の遅れや、観光バス通過時のすれ違いが困難な状況にあり、地元からは早期改良の要望が強い。このため、道路拡幅事業により円滑な交通確保をはかるものである。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:計画交通量 3,425台/日					
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.6	国庫	その他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=500.0m、W=5.5(7.0)m			200,000	180,000 20,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 3.00億円 走行経費の減少 0.09億円 災害に強い道路				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 3,425台/日 ○代替道路の有無 : 安全性の高い代替道路がある。(県道) ○医療・福祉・教育施設との連携 : JA長野県厚生連下伊那厚生病院への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス:飯田線下平駅へのアクセス道路 ○地域の活性化:やまぶき公園へのアクセス道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 該当なし ○地域指定 : 地震防災対策強化地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.55 ○事業期間 : 5年間 ○工法等の検討 : 検討あり ○他事業との連携 : なし			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 5か年以内の事故なし ○道路環境改善 : 安全性を向上させる ○歩道整備 : 該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 曲線部の拡幅がない			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(主要地方道飯島飯田線改良促進期同盟会) ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民関与が不明 ○PDCA 事後評価からのフィードバック: 5-1-7 地域との協働			評価	B
	所管課の意見	本事業区間は、地域の生活道路、農耕車両・観光車両の通行路線となっているが、一部で幅員が狭く見通しも悪いいため安全な通行に支障がある。このため道路改築事業により安全な通行環境を整備する必要がありますが事業着手が妥当であると判断する。		採択状況	総合評価	○ A
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。					
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

位置図		
状況写真		
事業概要説明図表	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は、飯島町を起点とし、松川町と高森町を経由して、飯田市までを結ぶ生活道路であり、沿線の住民には重要な道路である。また、近隣には、なし・りんご・水稻の栽培地も多く、農耕車両の通行に利用されたり、観光農園等へのアクセス道路にもなっている。
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は道路幅員が狭く、車両のすれ違いが困難である。このため、主要地方道飯島飯田線改良促進期同盟会から毎年、拡幅の強い要望が出されている。
	③ 事業説明等の経緯	道路設計時に地元説明会実施予定。高森町へは説明済み(R3年10月)。
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	付近では中央自動車道「三遠南信自動車道」が整備されており、観光客等の増加に伴う本路線利用者が増えることが見込まれる。
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・信州まちなかグリーンインフラ推進計画に基づき、ヒートアイランド現象の緩和を促進する透水性舗装の整備を検討する。 ・改良による交通の円滑化により燃費が向上しCO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。
	⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・当路線は、高規格道路「中央自動車道」へのアクセス道路であるとともに、近傍には、高森町の観光地「哲学の道」もあり観光客等の増加に寄与し、地域の活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えて道路計画としている。
	⑦ その他	道路設計時に周辺環境への影響を最小限に留める施工方法を計画予定。
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。	事業代表地点の緯度経度 北緯:N 35° 34' 43" 東経:E 137° 52' 40"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)下条米川飯田線		
事業毎の通番	11	市町村名	飯田市～喬木村	箇所名(ふりがな)	下虎岩～弁天橋東(しもとらいわ～べんてんはしむがし)	
事業目的	(主)下条米川飯田線は飯田市下久堅地区から喬木村を經由し飯田市街地を結ぶ沿線住民にとって重要な生活道路である。当該箇所は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況である。このため、道路拡幅事業により円滑な交通確保をはかるものである。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:計画交通量 1,356台/日					
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.3	国庫	其他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=250.0m、W=6.0(9.75)m			250,000	225,000 25,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 2.00億円 走行経費の減少 0.30億円 災害に強い道路				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 1,356台/日 ○代替道路の有無 : 安全性の高い代替道路がある。(県道) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 飯田市民病院(1次アクセス)との連携が発揮できる道路 ○交通結節点アクセス:飯田線伊那八幡駅へのアクセス道路 ○地域の活性化:天竜船下り(弁天港)へ通じる道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 該当なし ○地域指定 : 地震防災対策強化地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.28 ○事業期間 : 5年間 ○工法等の検討 : 検討あり ○他事業との連携 : なし			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 5か年以内の事故なし ○道路環境改善 : 安全性を向上させる ○歩道整備 : 歩道未整備区間に歩道を整備 ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員5.0m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(飯田市竜峡五地区県道改良期成同盟会) ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民関与が不明 ○PDCA 事後評価からのフィードバック: 5-1-7 地域との協働			評価	B
	所管課の意見	本事業区間は、地域の生活道路となっているが、一部で幅員が狭く見通しも悪いため安全な通行に支障がある。このため道路改築事業により安全な通行環境を整備する必要があり事業着手が妥当であると判断する。		採択状況	総合評価	○ B
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。		○	B		
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

事業概要説明図表	位置図		平面図	
	状況写真		標準横断面	
	《道幅が狭く、車両同士のすれ違いが困難な状況》			
	至 天龍峡			
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は、飯田市下久堅地区から喬木村を經由し飯田市街地を結ぶ沿線住民にとって重要な生活道路である。当該箇所は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況である。		
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は道路幅員が狭く、大型車両のすれ違いが困難である。このため、飯田市竜峡五地区県道改良期成同盟会、飯田市、喬木村から毎年、拡幅の強い要望が出されている。		
	③ 事業説明等の経緯	道路設計時に地元説明会実施予定。飯田市、喬木村へは説明済み(R3年10月)。		
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	付近では国道256号飯田市下久堅バイパス及び(主)飯田富山佐久間線飯田市知久平～南原、龍江のバイパス事業が実施されており、今後ますます本路線利用者が増えることが見込まれる。		
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・信州まちなかグリーンインフラ推進計画に基づき、ヒートアイランド現象の緩和を促進する透水性舗装の整備を検討する。 ・改良による交通の円滑化により燃費が向上しCO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。		
	⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・安全で円滑な交通の確保が図られ、地域活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。		
	⑦ その他	道路設計時に周辺環境への影響を最小限に留める施工方法を計画予定。		
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。		事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 29' 58" 東経:E 137° 51' 48"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)下条米川飯田線		
事業毎の通番	12	市町村名	飯田市	箇所名(ふりがな)	千代芋平(ちよいもたいら)	
事業概要	事業目的	(主)下条米川飯田線は下條村から泰阜村を經由し飯田市を結ぶ沿線住民にとって重要な生活道路であるとともに、農繁期には体験学習のために「日本の棚田百選」に選定された「よこね田んぼ」へ多くの人々が訪れる観光道路でもある。しかし、当該箇所は道路幅員が狭く、車両のすれ違いが困難である。このため、道路拡幅事業により円滑な交通確保をはかるものである。				
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)	事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:計画交通量 402台/日				
	着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)
	完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.2	国庫	その他 県債 一般財源
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=400.0m、W=5.5(7.0)m			200,000	180,000 20,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 2.04億円 走行経費の減少 0.27億円 災害に強い道路			
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進			
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 402台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路がない(30分以上の迂回を伴う) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 輝山会記念病院(1次アクセス)との連携が発揮できる道路 ○交通結節点アクセス:飯田線駄科駅へのアクセス ○地域の活性化:よこね田んぼへのアクセス道路			評価
重要性		○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 該当なし ○地域指定 : 地震防災対策強化地域			評価	A
効率性		○費用対効果(B/C) 1.22 ○事業期間 : 5年間 ○工法等の検討 : 検討あり ○他事業との連携 : なし			評価	A
緊急性		○近年の交通事故件数 : 5か年以内の事故なし ○道路環境改善 : 走行時の安全性を向上させる ○歩道整備 : 該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員4.0m			評価	B
計画熟度		○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(飯田市竜峡五地区県道改良期成同盟会) ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民関与が不明 ○PDCA 事後評価からのフィードバック: 5-1-7 地域との協働			評価	B
所管課の意見		本事業区間は地域の生活道路であるとともに、「日本の棚田百選」に選定された「よこね田んぼ」に通じる道路であり観光道路でもある。しかしながら幅員が狭く利用者が危険にさらされているため、道路改良により円滑な交通を確保する必要があることから事業着手が妥当であると判断する。			採択状況	総合評価
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

**位置図**

**平面図** (主)下条米川飯田線 飯田市 千代芋平 L=400m

**横断面図**

**状況写真**

『日本の棚田百選』に選定された「よこね田んぼ」への訪問者状況

事業概要説明図表

**3よこね田んぼ**  
(千代芋平、野池)  
「日本の棚田百選」に選定された美しい日本の原風景の景観を体感できます。棚田を巡る遊歩道や展望台(信州ふるさとの見える丘認定)も整備されています。星空やホテルの観察、生きもの探検イベントなども開催されています。

**事業周辺環境**

① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は下條村から泰阜村を經由し飯田市を結ぶ沿線住民にとって重要な生活道路であるとともに、農繁期には体験学習のために「日本の棚田百選」に選定された「よこね田んぼ」へ多くの人々が訪れる観光道路でもある。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は道路幅員が狭く、車両のすれ違いが困難である。このため、飯田市竜峡五地区県道改良期成同盟会、飯田市から毎年、拡幅の強い要望が出されている。
③ 事業説明等の経緯	道路設計時に地元説明会実施予定。飯田市へは説明済み(R3年10月)。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	付近では高規格道路「三遠南信自動車道」が整備されており、観光客等の増加に伴う本路線利用者が増えることが見込まれる。
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・信州まちなかグリーンインフラ推進計画に基づき、ヒートアイランド現象の緩和を促進する透水性舗装の整備を検討する。 ・改良による交通の円滑化により燃費が向上しCO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。
⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・当路線は、高規格道路「三遠南信自動車道」へのアクセス道路であるとともに、飯田市の観光地「よこね田んぼ」にも隣接しており観光客等の増加に寄与し、地域の活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ その他	道路設計時に周辺環境への影響を最小限に留める施工方法を計画予定。

事後・再評価からのフィードバック

事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。

事業代表地点の緯度経度

北緯:N 35° 25' 38.7"

東経:E 137° 52' 20.9"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)伊那生田飯田線		
事業毎の通番	13	市町村名	飯田市	箇所名(ふりがな)	弁天～上溝(べんてん～あげみぞ)	
事業目的	(主)伊那生田飯田線は、伊那市を起点として松川町、喬木村と豊丘村を經由して飯田市街地まで結ぶ沿線住民にとって重要な生活道路である。また、当路線は、松尾竜水工業団地(飯田市)と国道153号を結ぶ道路であるが、当該箇所は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況である。このため、道路拡幅事業により円滑な交通確保をはかるものである。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:計画交通量 10,332台/日					
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	5.0	国庫	其他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=500m、W=6.0(7.5)m			450,000	405,000 45,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 9.42億円 走行経費の減少 0.32億円 災害に強い道路				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 10,332台/日 ○代替道路の有無 : 安全性の高い代替道路がある(国道) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 飯田市民病院(1次アクセス)との連携が発揮できる道路 ○交通結節点アクセス:飯田線伊那八幡駅へのアクセス ○地域の活性化:天竜船下り(弁天港)へ通じる道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 該当なし ○地域指定 : 地震防災対策強化地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 4.95 ○事業期間 : 5年間 ○工法等の検討 : 検討あり ○他事業との連携 : なし			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 2件(2017~2018) ○道路環境改善 : 走行時の安全性を向上させる。 ○歩道整備 : 該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員5.5m			評価	C
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 協力的である ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民関与が不明 ○PDCA 事後評価からのフィードバック: 5-1-7 地域との協働			評価	B
	所管課の意見	本路線は、地域の生活道路であり、工業団地と主要幹線道路をつなぐ道路でもあるが、当該区間は、幅員が狭く車両同士のすれ違いが困難である。道路改良により円滑な交通の確保が必要であり事業着手が妥当であると判断する。		採択状況	総合評価	
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。		○	B		
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

事業概要説明図表	位置図	平面図	道路改築工 L=500m、W=6.0(7.5)m
	状況写真	標準横断面	
事業周辺環境	《道幅が狭く、車両同士のすれ違いが困難な状況》		
			
			
	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は、伊那市を起点として松川町、喬木村と豊丘村を經由して飯田市街地まで結ぶ沿線住民にとって重要な生活道路である。また、当路線は、松尾竜水工業団地(飯田市)と国道153号を結ぶ物流道路にもなっている。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は道路幅員が狭く、大型車両のすれ違いが困難である。このため、飯田市から毎年、拡幅の強い要望が出されている。	
	③ 事業説明等の経緯	道路設計時に地元説明会実施予定。飯田市へは説明済み(R3年10月)。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	付近では国道153号「飯田北改良」の事業が実施されており、今後ますます松尾竜水工業団地(飯田市)をはじめ本路線利用者が増えることが見込まれる。	
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・信州まちなかグリーンインフラ推進計画に基づき、ヒートアイランド現象の緩和を促進する透水性舗装の整備を検討する。 ・改良による交通の円滑化により燃費が向上しCO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。		
⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・当路線は、国道153号へのアクセス道路であるとともに、近傍には、松尾竜水工業団地(飯田市)もあり地元経済に寄与し、地域の活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。		
⑦ その他	道路設計時にコスト削減を検討予定		
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 30' 05" 東経:E 137° 51' 40"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等		(主)飯田富山佐久間線		
事業毎の通番		14	市町村名	泰阜村	箇所名(ふりがな)	万場(まんば)		
事業概要	事業目的	(主)飯田富山佐久間線は、飯田市下久堅の国道256号交点を起点とし、泰阜村、阿南町を経由して天龍村神原の愛知県境までの各地域を結ぶ広域的な幹線道路であり、三遠南信自動車の千代ICに直結する飯田市街地へのアクセス道路である。当区間は第2次緊急輸送路に指定されるとともに、泰阜村から飯田市への生活道路であるが、現道は幅員狭小、線形不良であり、すれ違いが困難な状況である。 このため、当該区間の拡幅改良を行うことにより、安全で円滑な交通を確保する。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等		道路法		
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:計画交通量 880台/日						
	着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	2年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
	完成年度(見込み)	2023年度(令和5年度)	費用対効果	1.4	国庫	その他	県債	一般財源
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=230.0m、W=5.5(7.0)m			42,000		37,800	4,200	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 2.31億円 走行経費の減少 0.23億円 災害に強い道路						
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進						
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 880台/日 ○代替道路の有無 : 安全性の高い代替道路がある。(県道) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 阿南病院(1次アクセス)との連携が発揮できる道路 ○交通結節点アクセス:飯田線門島駅へのアクセス ○地域の活性化:あいパーク泰阜へのアクセス道路					評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 長野県第2次緊急輸送路に指定 ○地域指定 : 地震防災対策強化地域					評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.38 ○事業期間 : 2年間 ○工法等の検討 : 検討あり ○他事業との連携 : 防災事業との連携あり					評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 5か年以内の事故なし ○道路環境改善 : 狭隘部の拡幅により安全性を向上させる。 ○歩道整備 : 該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員4.0m					評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(下伊那土木振興会) ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民関与が不明 ○PDCA 事後評価からのフィードバック: 5-1-7 地域との協働					評価	B
所管課の意見	本路線は、広域な幹線道路であり長野県第2次緊急輸送路にも指定されているが、本事業区間では幅員が狭く、道路の線形も悪いため通行に支障がある。道路改良により円滑な交通を確保する必要があることから事業着手が妥当であると判断する。			採択状況	総合評価			
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当と判断する。			○	A			
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手			

事業概要説明図表	【位置図、平面図、構造図等】		
	位置図	平面図	
事業概要説明図表	【状況写真等】		
	《見通しが悪く、十分な幅員が確保できていない状況》	横断面図	
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は、飯田市下久堅の国道256号交点を起点とし、泰阜村、阿南町を経由して天龍村神原の愛知県境までの各地域を結ぶ広域的な幹線道路であり、三遠南信自動車の千代ICに直結する飯田市街地へのアクセス道路である。当区間は第2次緊急輸送路に指定されるとともに、泰阜村から飯田市への生活道路である。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は道路幅員が狭く、車両のすれ違いが困難である。このため、下伊那土木振興会および泰阜村から毎年、拡幅の強い要望が出されている。	
	③ 事業説明等の経緯	泰阜村からの要望に基づき、概略計画について役場に説明(R2年10月)。役場から地元および関係地権者に対し、事業への協力を依頼し、地権者を含め関係者から了解を得た。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	付近では中央自動車道「三遠南信自動車道」が整備されてきており、観光客等の増加に伴う本路線利用者が増えることが見込まれる。	
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・信州まちなかグリーンインフラ推進計画に基づき、ヒートアイランド現象の緩和を促進する透水性舗装の整備を検討する。 ・改良による交通の円滑化により燃費が向上しCO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。	
	⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・飯田市と泰阜村の観光地(あいパークやすおか)を結ぶ道路であり、安全で円滑な交通の確保が図られ、地域の活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
	⑦ その他	他事業として連携してコスト縮減を図っている。	
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 23' 11" 東経:E 137° 49' 50"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)阿南根羽線		
事業毎の通番	15	市町村名	根羽村	箇所名(ふりがな)	茶臼山(ちやうすやま)	
事業目的	(主)阿南根羽線は阿南町から売木村を経由し根羽村を結ぶ生活道路として、沿線住民にとって重要な道路である。また、茶臼山高原のシバザクラ祭期間中は多くの人々が茶臼山高原へ訪れる。しかしながら、当該箇所は道路幅員が狭く、大型車が進入した際にはすれ違いが困難である。このため、道路拡幅事業により円滑な交通確保をはかるものである。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:計画交通量 767台/日					
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.3	国庫	その他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=100.0m、W=5.5(7.0)m			180,000	162,000 18,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 1.74億円 走行経費の減少 0.11億円 災害に強い道路				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 767台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路がない(30分以上の迂回を伴う) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 根羽学園(2次アクセス)との連携が発揮できる道路 ○交通結節点アクセス:根羽村役場への2次アクセス道路 ○地域の活性化:南信州うるぎの星の森オートキャンプ場へ通じる道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 該当なし ○地域指定 : 振興山村、過疎地域			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.25 ○事業期間 : 5年間 ○工法比較検討 : 検討あり ○他事業との連携 : 道路防災事業			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 5か年以内の事故なし ○道路環境改善 : 安全性を向上させる ○歩道整備 : 該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 曲線部の拡幅がない			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(下伊那土木振興会) ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民関与が不明 ○PDCA 事後評価からのフィードバック: 5-1-7 地域との協働			評価	B
	所管課の意見	本事業区間は、地域の生活道路、観光車両の通行路線となっているが、一部で幅員が狭く見通しも悪い。そのため安全な通行に支障がある。このため道路改築事業により安全な通行環境を整備する必要がある。事業着手が妥当であると判断する。		採択状況	総合評価	
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。		○	B		
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

事業概要説明図表	位置図	平面図	
	写真	横断面図	
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当該路線は、下伊那郡阿南町を起点とし、売木村を経由して、下伊那郡根羽村までを結ぶ生活道路であり、沿線の住民には重要な道路である。また、茶臼山高原やうるぎの星の森オートキャンプ場などの観光地が存在し、重要な観光道路である。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は道路幅員が狭く、大型車両のすれ違いが困難である。このため、下伊那土木振興会および根羽村役場から毎年、拡幅の強い要望が出されている。	
	③ 事業説明等の経緯	道路設計時に地元説明会実施予定。根羽村へは説明済み(R2年10月)。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	当該路線において防災事業が行われ路線の安全確保が図られており、利用者の増加に伴う本路線利用者の増加が見込まれる。	
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・信州まちなかグリーンインフラ推進計画に基づき、ヒートアイランド現象の緩和を促進する透水性舗装の整備を検討する。 ・改良による交通の円滑化により燃費が向上しCO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。	
	⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・当該路線は、国道153号へのアクセス道路であるとともに、近傍には、売木村の観光地である南信州うるぎの森オートキャンプ場もあり観光客等の増加に寄与し、地域の活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
	⑦ その他	道路設計時に周辺環境への影響を最小限に留める施工方法を計画予定。	
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 14' 17" 東経:E 137° 39' 59"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(一)須原大桑(停)線		
事業毎の通番	16	市町村名	大桑村	箇所名(ふりがな)	門前(もんぜん)	
事業目的	当路線は、大桑村の須原地区と大桑地区とを結ぶ一般県道であり、接続する(国)19号から大桑村中心部へのアクセス道路として利用されている。 当該箇所は、JR中央西線との踏切が存在しており、踏切前後の道路幅員が狭く車両のすれ違いが困難となっている。そのため、早期の道路改良が望まれている。また水路上部にある県道敷地内の石積が孕んでおり、崩落の危険性があるため、道路の土留構造物と思われる石積の改良も望まれている。改良事業によりこれらの課題を解決するものである。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	信州みちビジョン 第5次大桑村総合計画					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:計画交通量 1,442台/日					
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	4年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2025年度(令和7年度)	費用対効果	1.1		国庫 其他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=250.0m、W=5.5(7.0)m			200,000	180,000 20,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 1.85億円 走行経費の減少 0.07億円 災害に強い道路				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 1,442台/日 ○代替道路の有無 : 国道19号 ○医療・福祉・教育施設との連携 : 大桑村立大桑中への2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス : 大桑駅、須原駅への1次アクセス道路 ○地域の活性化 : 中山道(須原宿)へのアクセス道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン、第5次大桑村総合計画 ○緊急輸送路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 振興山村、過疎地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.05 ○事業期間 : 4年間 ○工法比較検討 : コスト縮減工法を検討 ○他事業との連携 : 地域戦略推進型公共事業として部局横断で課題解決を図る			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 1件(H29~R3) ○道路環境改善 : 踏切横断に対する安全向上に寄与 ○歩道整備 : 該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員3.7m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(地元区へ説明を実施。) ○地域の取り組み : 協力的である ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民関与が不明 ○PDCA 事後評価からのフィードバック: 5-1-7 地域との協働			評価	B
	所管課の意見	本事業区間は、大桑村中心部へのアクセス道路となっているが、踏切前後の道路幅員が狭く車両のすれ違いが困難となっている。そのため、改良事業により安全な道路環境を整備する必要があるため事業着手が妥当であると判断する。			採択状況	総合評価
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	B	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

位置図			
状況写真			
事業概要説明図表	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は、大桑村の須原地区と大桑地区とを結ぶ一般県道であり、接続する(国)19号から大桑村中心部へのアクセス道路として利用されている。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は、JR中央西線との踏切が存在しており、踏切前後の道路幅員が狭く車両のすれ違いが困難となっている。そのため、早期の道路改良が望まれる。また水路上部にある県道敷地内の石積がはらんでおり、崩落の危険性がある。そのため、道路の土留構造物と思われる石積の改良も望まれる。	
	③ 事業説明等の経緯	関係者を中心に事業説明をしている。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	地域戦略推進型公共事業として部局横断で課題解決を図っている。 第5次大桑村総合計画において、(一)大桑須原(停)線の道路改良が主要施策として要望されている。	
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	幅員狭小区間の解消により、燃費が向上しCO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。	
	⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・安全で円滑な交通の確保が図られ、地域活性化が期待される。 ・計画交通量は将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
	⑦ その他	設計時、コスト縮減工法を検討	
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 41' 38" 93 東経:E 137° 40' 55" 92



(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(一)床尾大門線	
事業毎の通番	17	市町村名	塩尻市	箇所名(ふりがな)	大門(だいもん)
事業概要	事業目的	(一)床尾段門線は、通勤通学や地域経済の動脈として大きな役割を果たす道路である。当該交差点は、国道153号を主交通とし、加えて県道塩尻(停)線及び当該路線が交わる交差点である。松本方面、辰野方面、木曾方面及び市中心街地へ向かう交通量の多い重要な交差点となっているが、変則的な形状から見通しが悪く、危険な状態となっている。また、中学校の通学路にもなっており、生徒の通学が危険な状況である。 本事業は、通学路の安全性確保・通行車両の走行性・安全性の向上を目的として、交差点改良を行うものである。			
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	4-4 生命・生活リスクの軽減	事業実施の根拠法令等	道路法	
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(3)① 歩行者や自転車等が安全に移動できる道路整備 通学路合同点検			
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象 : 計画交通量 4,375台/日			
	着手年度	2022年(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)
	完成年度(見込み)	2026年(令和8年度)	費用対効果	1.1	財源内訳(千円)
	全体事業内容(主な工種)	交差点改良工 L=50m, W=6.0(7.5)m		100,000	国庫 0 其他 90,000 県債 10,000 一般財源 0
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 1.67億円 走行経費の減少 0.07億円		
		間接的効果(定量的・定性的)	バス路線 通行車両の交通事故抑制		
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量:4,375台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路があるが安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携 : 塩尻西部中学校への1次アクセス ○交通結節点アクセス : バス路線 ○地域の活性化 : 新平出博物館へのアクセス道路		
重要性		○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 該当なし			評価 B
効率性		○費用対効果(B/C) :1.08 ○事業期間 : 5年間(R4~R8) ○工法比較検討 : 検討あり ○他事業との連携 : 塩尻市通学路交通安全プログラム			評価 A
緊急性		○近年の交通事故件数 : 3件(H27~R1) ○道路環境改善 : 朝夕の通勤時間帯の安全性向上 ○歩道整備 : 通学路対策(塩尻市通学路交通安全プログラム) ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員4.5m			評価 B
計画熟度		○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(地元区役員説明) ○地域の取り組み : 協力的である ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民独自の取り組みがある(自治会による清掃活動) ○PDCA 事後評価からのフィードバック : 5-1-7 地域との協働			評価 B
所管課の意見		本事業区間は通勤・通学時や地域経済を支える道路として利用されているが、交差点が変則的な形状をしているため安全が確保されていない。交差点改良により通行車両、歩行者等の安全を確保することが出来るので、事業着手が妥当と判断する。		採択状況	総合評価
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。		○	A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手

事業概要説明図表	位置図		
	平面図		
事業概要説明図表	状況写真	 <p>変則交差点 (市道の車両の見通しが悪く危険)</p>	
	事業周辺環境		
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	本路線は、通勤通学や地域経済の動脈として大きな役割を果たすとともに新平出博物館に通ずる道路として観光振興に資する道路である。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	付近に中学校があり、通学路となっていることから、歩行者の保護が求められている。このため、恒常的な渋滞の解消や、歩行者、自転車利用者の安全な歩行空間の確保を要望されている。	
	③ 事業説明等の経緯	市役所を通し地元から要望を受けており、市に対応について打合せを実施している(令和3年12月)。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	通学路合同点検	
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・渋滞解消によりCO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。 ・家屋への影響を少なくした道路線形を検討し、生活環境へ配慮した計画とする。	
	⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・安全で快適な交差点の整備を行うことで塩尻方面・木曾方面・辰野方面へ訪れる観光客が安心して通行できるようになり、地域活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
	⑦ その他	用地・補償物件の低減となる現道敷利用検討しコスト縮減を図る。	
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 6' 34" 41 東経:E 137° 57' 40" 03

(様式1-2)新規評価シート

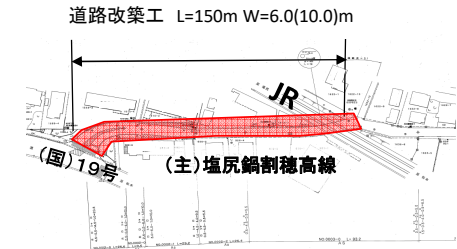
建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)塩尻鍋割穂高線		
事業毎の通番	18	市町村名	塩尻市	箇所名(ふりがな)	金塚(かなづか)	
事業目的	(主)塩尻鍋割穂高線は、地域経済の動脈として大きな役割を果たす道路である。塩尻市内の当箇所においては、国道19号や広丘駅にも接続しており車両・歩行者共に交通量が多い箇所である。しかし、現道は幅員が狭小のため車のすれ違いが困難で、かつ広丘小学校の通学路であるため歩行者が危険にさらされている。本事業は、通学路の安全性確保・通行車両の走行性・安全性の向上を目的として、道路拡幅及び歩道設置を行うものである。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	4-4 生命・生活リスクの軽減		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(3)① 歩行者や自転車等が安全に移動できる道路整備 通学路合同点検					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象 : 計画交通量 4,083台/日					
着手年度	2022年(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2026年(令和8年度)	費用対効果	5.9	国庫	その他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=150m, W=6.0(10.0)m			100,000	90,000 10,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 9.89億円 走行経費の減少 0.38億円				
	間接的効果(定量的・定性的)	バス路線 通行車両の交通事故抑制				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量:4,083台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路があるが安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携 : 北部拠点施設(公民館・支所・図書館等の複合施設)への1次アクセス ○交通結節点アクセス : 広丘駅への1次アクセス ○地域の活性化 : アルウィンへのアクセス道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン、道路見える化計画(イライラ箇所) ○緊急輸送路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 該当なし			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C) : 5.94 ○事業期間:5年間(R4~R8) ○工法比較検討 : 検討あり ○他事業との連携 : 塩尻市通学路交通安全プログラム			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数:3件(H27~R1) ○道路環境改善:渋滞が緩和する(イライラ箇所(長野県移動性・安全性向上検討委員会)対策) ○歩道整備 : 歩道未整備区間に歩道整備(塩尻市通学路交通安全プログラム) ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員5.0m			評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(地元区役員説明) ○地域の取り組み : 協力的である ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民関与が不明 ○PDCA 事後評価からのフィードバック : 5-1-7 地域との協働			評価	B
		所管課の意見	本事業区間は通勤・通学時や地域経済を支える道路として利用されているが、幅員が狭く、車両同士のすれ違いが困難であり、通学児童も危険にさらされている。拡幅事業により通行車両、歩行者等の安全を確保することが出来るので、事業着手が妥当と判断する。		採択状況	総合評価
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。		○	A		
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

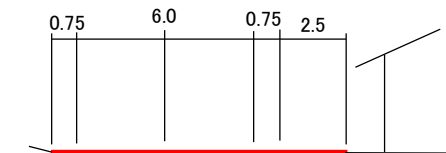
位置図



平面図



状況写真



事業概要説明図表

① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	国道19号の金塚交差点から野村踏切の区間は、道路幅員が狭く、車のすれ違いが困難である。また、駅利用者及び通学児童等の歩行者が多いが、歩道未設置であるため、道路拡幅及び歩道設置を行い、円滑な交通と歩行者の安全確保を図りたい。また隣接するエプソン工場の拡張に伴い、従業が増えるため交通量の増が見込まれている。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	付近に小、中学校があり、通学路となっていることから、歩行者の保護が求められている。このため、恒常的な渋滞の解消や、歩行者、自転車利用者の安全な歩行空間の確保を要望されている。
③ 事業説明等の経緯	毎年市役所を通し地元から要望を受けており、市に対応について打合せを実施している(令和3年7月)。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	通学路合同点検での対策箇所 イライラ箇所(長野県移動性・安全性向上検討委員会)
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・渋滞解消によりCO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。 ・車道拡幅により走行性の向上を図るとともに、歩道を整備し児童の安全を確保できる。
⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・本事業により交通の円滑化が図られ、地域活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ その他	用地・補償物件の低減となる現道敷利用検討しコスト縮減を図る。
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。
事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 8' 44" 23 東経:E 137° 56' 59" 53

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)松本和田線		
事業毎の通番	19	市町村名	松本市	箇所名(ふりがな)	清水(しみず)	
事業目的	本路線は松本市の中心街地と東部地域を結ぶ重要な路線であり、また、松本城、美ヶ原高原に通じる観光ルートでもあるが、道路幅員が狭く交差点部に右折レーンがないことから渋滞が発生している。加えて、沿道には清水小学校及び清水中学校があり、通学等の利用者が多いものの歩道が未整備又は1mと狭く、交通事故の発生が懸念されるなど大変危険な状態である。当路線を整備することで、市街地内の円滑な交通、歩行者の安全確保を図り、快適な都市空間の形成を図りたい。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	4-4 生命・生活リスクの軽減		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象 : 計画交通量 8,788台/日					
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	6.5		国庫 其他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=100.0m、W=6.0(16.0)m			252,000	226,800 25,200	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 12.88億円 走行経費の減少 0.55億円 通学路の安全確保				
	間接的効果(定量的・定性的)	観光客増による地域活性化				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 8,788台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路はあるが安全性は低い ○医療・福祉・教育施設との連携 : 清水小学校、清水中学校、山辺中学校への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス : 松本駅へのアクセス道路、バス路線 ○地域の活性化 : 美ヶ原高原、松本城へのアクセス道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン、道路見える化計画(イライラ箇所) ○緊急輸送路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 該当なし			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C) : 6.45 ○事業期間 : 5年間 ○工法比較検討 : 検討あり ○他事業との連携 : 街路事業、松本市通学路交通安全プログラム			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 3件(H27~R1) ○道路環境改善 : 渋滞が緩和する(イライラ箇所(長野県移動性・安全性向上検討委員会)対策) ○歩道整備 : 通学路対策(松本市通学路交通安全プログラム) ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員5.0m			評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に説明(地元区役員説明) ○地域の取り組み : 協力的である ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民独自の取り組みがある(自治会による清掃活動) ○PDCA 事後評価からのフィードバック : 5-1-7 地域との協働			評価	B
	所管課の意見	本事業区間は、幹線道路であり、各種の観光資源に通じる観光道路でもあるが、幅員が狭く円滑な通行に支障がある。また歩道が未整備又は狭いため、付近の児童も危険にさらされている。改良事業により円滑な交通、児童の安全確保に寄与することから事業着手が妥当と判断する。		採択状況	総合評価	A
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。		○		A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

位置図



状況写真



平面図



事業概要説明図表

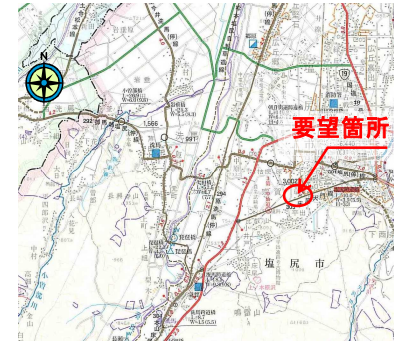
① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	本路線は既存中心市街地と松本市東部地域を結ぶ幹線道路であり、重要な生活道路であるとともに松本城、美ヶ原高原にアクセスする観光路線でもある。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は住宅や商店が混在し、付近に大型商業施設もあることから恒常的に自動車の渋滞が発生している。また、付近に小、中学校があることから、歩行者の保護が求められている。このため、恒常的な渋滞の解消や、歩行者、自転車利用者の安全な歩行空間の確保を要望されている。
③ 事業説明等の経緯	やまびこ道路交差点から本事業区間までの間は既に街路事業が実施中であり、沿線住民への事業説明が完了している。また、本事業区間の東側に接続する道路も市施工で事業化されており、本事業区間も早期の事業化が求められている。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	都市計画道路事業区間のうち、やまびこ道路交差点から本事業区間までの間は、県により事業が進められている。東側に接続する道路は松本市により都市計画道路事業が進められている。また当該箇所はイライラ箇所(長野県移動性・安全性向上検討委員会)に指定されている。
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・渋滞解消によりCO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。 ・電線中化により、防災面の機能向上を図る。
⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・道路拡幅及び歩道整備により、住みやすい街づくりに寄与するほか、美ヶ原高原、松本城といった著名観光地へのアクセスを容易にし、地域の活性化に寄与する。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ その他	設計段階でコスト縮減工法を検討
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。
事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 14' 13" 24 東経:E 137° 59' 19" 12

(様式1-2)新規評価シート

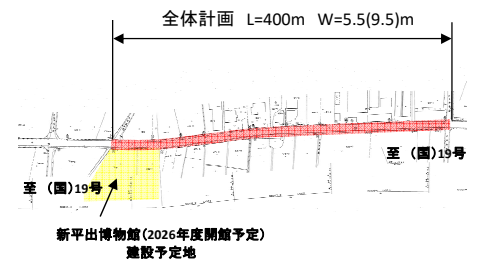
建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(一)床尾大門線				
事業毎の通番	20	市町村名	塩尻市	箇所名(ふりがな)	平出(ひらいで)			
事業目的	(一)床尾大門線は、塩尻市街地と木曽方面を結ぶ地域経済の動脈として大きな役割を果たす道路である。現道は、幅員が狭小のため車のすれ違いが困難で、かつ洗馬小学校の通学路であるが歩行者が危険にさらされている。当該区間は、中学校の通学路として利用しているが、車道幅員が不足しており、歩道も未整備のため危険な状態である。さらに、平出博物館の移転計画に伴い、歩行者の増が予想される。本事業は、通学路の安全性確保・通行車両の走行性・安全性の向上を目的として、道路拡幅及び歩道設置を行うものである。							
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	4-4 生命・生活リスクの軽減	事業実施の根拠法令等	道路法				
	関連する事業、計画等	通学路合同点検 信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象：計画交通量 4,375台/日						
	着手年度	2022年(令和4年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)			
完成年度(見込み)	2026年(令和8年度)	費用対効果	9.5	国庫	その他	県債	一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=400m, W=5.5(9.5)m			150,000		135,000	15,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮	13.68億円	走行経費の減少	0.48億円			
	間接的効果(定量的・定性的)	バス路線 通行車両の交通事故抑制						
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：4,375台/日 ○代替道路の有無：代替道路があるが安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携：塩尻西部中学校への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：バス路線 ○地域の活性化：新平出博物館へ通じる道路(市街地の活性化に資する)					評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定：避難経路となる路線 ○地域指定：該当なし					評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C)：9.51 ○事業期間：5年間(R4~R8) ○工法比較検討：検討あり ○他事業との連携：塩尻市通学路交通安全プログラム					評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：3件(H27~R1) ○道路環境改善：朝夕の通勤時間帯の安全性向上 ○歩道整備：歩道未整備区間に歩道を整備(塩尻市通学路交通安全プログラム) ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員4.0m					評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知(地元区役員説明) ○地域の取り組み：協力的である ○地域の合意形成：事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働：住民関与が不明 ○PDCA 事後評価からのフィードバック：5-1-7 地域との協働					評価	B
	所管課の意見	本事業区間は、地域の生活道路であり通学路でもある。しかしながら幅員が狭く車両のすれ違いも困難で、児童も危険にさらされている。道路改築事業により、円滑な通行、児童の安全確保を図るため事業着手が妥当であると判断する。			採択状況	総合評価		
(建設部)公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	A			
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	—	評価の決定	事業着手			

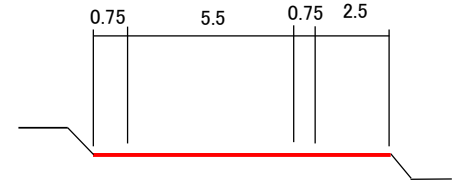
位置図



平面図



状況写真



事業概要説明図表

事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	本路線は、塩尻市街地と木曽方面を結ぶ地域経済の動脈として大きな役割を果たすとともに、新平出博物館(2026年開館予定)へ通ずる道路である	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	付近に中学校があり、通学路となっていることから、歩行者の保護が求められている。このため、恒常的な渋滞の解消や、歩行者、自転車利用者の安全な歩行空間の確保を要望されている。	
	③ 事業説明等の経緯	毎年市役所を通し地元から要望を受けており、市に対応について打合せを実施している(令和3年9月)。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	通学路合同点検	
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・盛土は法面緑化を図ることで自然環境への配慮を図る。 ・適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO <sub>2</sub> 排出量低減に寄与する。	
	⑥ 人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・安全で快適な歩道空間の整備をすることで、博物館へ訪れる観光客が安心して歩行できるようになり、更なる誘客に寄与することにより地域活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
	⑦ その他	用地・補償物件の低減となるルートを検討しコスト削減を図る。	
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 6' 23" 54 東経:E 137° 56' 39" 98