

(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)御馬越塩尻(停)線		
事業毎の通番	21	市町村名	塩尻市	箇所名(ふりがな)	下小曾部(しもこそぶ)	
事業目的	(一)御馬越塩尻(停)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塩尻市桔梗ヶ原ワインロードとして観光振興に資する道路である。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。 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-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備 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 3,442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	1.1	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=200m, 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 1.36億円 走行経費の減少 0.05億円				
	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 : 3,442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 : 洗馬小学校への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス : 塩尻駅、バス路線と結節する道路 ○地域の活性化 : 桔梗ヶ原ワインロードへ通じる道路			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 : 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) : 1.05 ○事業期間 : 5年間 ○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(沿線道路の草刈り実施) ○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。			○	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						
	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塩尻市桔梗ヶ原ワインロード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	付近に小学校があり、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	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		・安全で快適な歩道空間の整備をすることで、ワイン工房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ができ、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° 7' 12" 97 東経:E 137° 54' 7" 23		

(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)丸子信州新線		
事業毎の通番	22	市町村名	麻績村	箇所名(ふりがな)	天王(てんのう)	
事業概要	事業目的	(主)丸子信州新線は、上田市(旧丸子町)から筑北村、麻績村、長野市(旧大岡村、旧信州新町)を結ぶ緊急輸送路(第2次)に指定されている重要路線である。 当該区間は、住宅地に隣接しているが、急カーブ区間(R=35m)であり、視距も悪いことから、この路線の利便性及び交通安全性向上のため、整備が必要である。				
	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 1,170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	1.1	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=80m、W=6.0(9.75)m			80,000	72,000 8,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮	0.66億円	走行経費の減少	0.1億円
		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 : 1,170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 : 麻績小学校・筑北中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 : 麻績ICへのアクセス道路 ○地域の活性化 : 聖高原等へのアクセス道路			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 : 県第二次緊急輸送路 ○地域指定 : 過疎地域、振興山村			評価	A
効率性		○費用対効果(B/C) : 1.07 ○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 : 1件(2016) ○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 ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員6.0m			評価	B
計画熟度		○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(麻績村) ○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(沿道の草刈りを実施) ○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、第2次緊急輸送路にも指定されている重要路線であるが、当該区間は急カーブで見通しが悪く円滑な交通に支障がある。道路改築により安全な通行を確保することができるので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 道路改築工 L=80m W=6.0(9.75)m

状況写真

標準横断面

現況幅員 W=8.0m

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	上田市(旧丸子町)から筑北村、麻績村、長野市(旧大岡村、旧信州新町)を結ぶ緊急輸送路(第2次)に指定されている重要路線である。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、住宅地に隣接しているが、急カーブ区間(R=35m)であり、視距も悪いことから、この路線の利便性及び交通安全性向上のため、整備が必要である
③ 事業説明等の経緯	麻績村役場を通じ地元から要望を受けており、村と対応について打合せを実施している。(R3年9月)
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	・切土法面の緑化等により環境へ配慮する。 ・適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO ₂ 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	コスト縮減については設計段階で検討予定

事業周辺環境

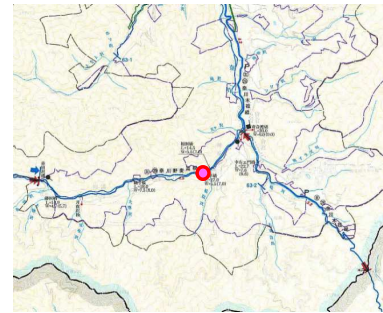
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7 地域との協働整備のあり方について地元区と検討を重ねている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 37° 27' 06" 東経:E 138° 02' 10"
------------------	--	-------------	---------------------------------------

(様式1-2)新規評価シート

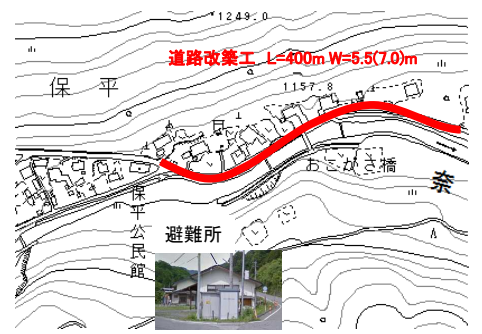
建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)奈川野麦高根線		
事業毎の通過	23	市町村名	松本市	箇所名(ふりがな)	保平(ほだいら)	
事業目的	当路線は、岐阜県飛騨地方と長野県松本平を結ぶ主要地方道路であり、古くは野麦街道の歴史を持つ幹線道路である。改良予定区間は、旧奈川市街地側の改良が行われた先線で幅員が狭くなるボトルネック区間となっており、地元奈川町会連合会から道路拡幅・待避所の設置などの検討を強く求められている区間である。また、岐阜県境の野麦峠は、「おたすけ小屋」があり、観光スポットとして県内外からの周遊観光車両が通行する路線にもなっている。しかし、有事の際通行止めとなった場合、国道361号を経由して迂回する必要がある。そこで当該事業により悪影響の解消を行い、安全で安心な道路環境を整備するものである。					
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 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 470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=400m、W=5.5(7.0)m			120,000	0 0 108,000 12,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 1.18億円 走行経費の減少 0.35億円 沿線住民および周遊観光車両の円滑な通行が期待される。				
	間接的効果(定量的・定性的)	岐阜県と長野県の地域間交流の促進が図られる。				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 470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 : 該当なし ○交通結節点アクセス : 公共施設へのアクセス道路 ○地域の活性化 : 奈川温泉、野麦峠(おたすけ小屋)へのアクセス道路			評価	B
	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 : 振興山村			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.23 ○事業期間 : 5年間 ○工法比較検討 : 検討あり ○他事業との連携 : 国道158号狸平工区発生土運搬関連事業			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 1件(H28~R2) ○道路環境改善 : すれ違い困難箇所の解消 ○歩道整備 : 該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 最小車道幅員3.0m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(奈川町会連合会) ○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(沿線道路の草刈り実施) ○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	本事業区間は岐阜県飛騨地方と長野県松本平を結ぶ主要地方道路であり、古くは野麦街道の歴史を持つ幹線道路であるが、未改良のため幅員が狭い状況である。改良事業により円滑な通行を確保することが望ましいので、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。		○	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	

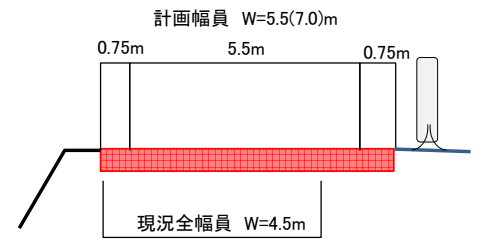
位置図



平面図



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、古くは野麦街道と呼ばれる岐阜県飛騨地方と長野県松本平を結ぶ主要地方道路である。改良予定区間は、旧奈川市街地側の改良が行われた先線で幅員が狭くなるボトルネック区間となっており、地元奈川町会連合会から道路拡幅・待避所の設置などの検討を強く求められている区間である。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、野麦峠へ向かう唯一の入り口にあたり、岐阜県高山と松本市の地域間を結ぶ路線となっており、地元車両に加え観光車両が往来しているが、本区間の幅員が狭く、民地に待避して車両がすれ違っている状況である。このため、安心して通行できるよう拡幅、及び、待避場の確保を要望されている。
③ 事業説明等の経緯	平成27年以降、毎年地元安曇町会連合会および松本市役所から対応要望が挙げられている。地権者から事業への理解を得ている。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	国道158号狸平工区の発生土運搬関連事業
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	1.5車線道路、待避所など整備のあり方について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° 02' 45" 71 東経:E 137° 27' 46" 91

(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)大町麻績インター千曲線		
事業毎の番号	24	市町村名	筑北村	箇所名(ふりがな)	杉崎(すぎさき)	
事業目的	(主)大町麻績インター千曲線は大町市を起点として長野自動車道麻績インターを経由し千曲市に至る主要な幹線道路である。当該地区は、小学校や坂井総合支所等の公共施設が存在しているが、幅員狭小で、通勤通学時に円滑な走行に支障が生じている。特に坂井小学校は統合され、児童数は増加している。このため、幅員狭小、線形不良区間の解消を目的とし、歩道設置を含めた道路拡幅事業を実施するものである。					
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 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 1,272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=300m、W=5.5(9.25)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 2.16億円 走行経費の減少 0.08億円 車両交通の円滑化が期待される。				
	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：1,272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：筑北小学校への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：JR聖高原駅、冠着駅、筑北村坂井支所へのアクセス道路 ○地域の活性化：聖高原、冠着山へのアクセス道路			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：避難経路となる路線 ○地域指定：過疎地域、振興山村			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C)：1.63 ○事業期間：5年間 ○代替案の検討：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：朝夕の通勤通学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 ○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：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(沿道の草刈り) ○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幹線道路であり、通学路にも指定されているが、幅員が狭く、道路線形が悪い。また、歩道未設置区間があるため、通学児童が危険にさらされている。拡幅事業により、円滑な交通、児童の安全確保が必要であり、事業着手が妥当であると判断する。		採択状況	総合評価	○ 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	


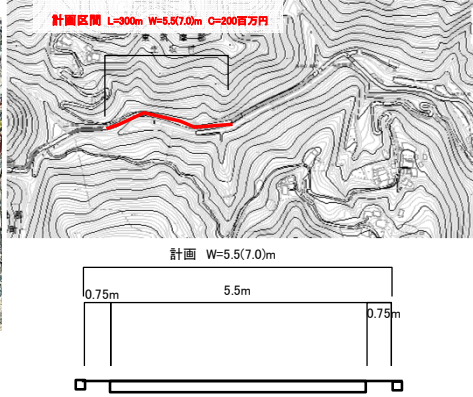


位置図			
状況写真			
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	本路線は、通勤通学や地域経済の動脈として大きな役割を果たしている。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、筑北小学校に近く通学路に指定されている。合併により、村内の小学校が筑北小学校のみとなり通学者が増加していることから、通勤・通学時の安全確保が要望されている。	
	③ 事業説明等の経緯	筑北村役場を通じ地元から要望を受けており、村と対応について打合せを実施している。(R3年9月)	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	なし	
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	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	設計段階でコスト縮減を検討予定。	
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 36° 27' 02" 16 東経:E 138° 04' 10" 60

(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)上生坂信濃松川(停)線		
事業毎の通番	25	市町村名	生坂村	箇所名(ふりがな)	袖山(そでやま)	
事業目的	(一)上生坂信濃松川(停)線は、生坂村と池田町を結ぶ路線で、通勤や通院などに利用される重要な道路である。当該区間は、幅員狭小であり、視距も悪い突角部であることから、この路線の利便性向上のため、整備を行うものである。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	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 807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	1.1		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=300m、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 1.91億円 走行経費の減少 0.19億円 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 : 807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 : あづみ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 : 生坂村役場へのアクセス道路 ○地域の活性化 : やまなみ荘、道の駅いさかの郷への観光ルート			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 : 過疎地域、振興山村			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.14 ○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 : 5か年以内の事故なし ○道路環境改善 : 安全性を向上 ○歩道整備 : 該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員5.0m			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 : 住民独自の取り組みがある(沿道の草刈りを実施) ○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、地域の生活道路として、通勤・通院等に利用されているが、幅員が狭く、見通しも悪い箇所がある。このため、利便性を向上し、円滑な交通の確保が必要のため、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。			○	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

① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(一)上生坂信濃松川(停)線は、生坂村から池田町を経由し、JR信濃松川駅を結ぶ路線であり、生坂村からあづみ病院への通院等に利用され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、未改良の狭路区間であるため、通院や緊急車両の通行に支障があるため、地元から改良の要望がでている。
③ 事業説明等の経緯	生坂村役場を通じ地元から要望を受けており、村と対応について打合せを実施している。(R3年9月)
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 ₂ 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	設計段階でコスト縮減を検討予定。

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 36° 26' 01" 42
東経:E 137° 54' 48' 09

(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)丸子信州新線		
事業毎の通番	26	市町村名	筑北村	箇所名(ふりがな)	西入川(にしりかわ)	
事業目的	本路線は、麻績村から長野市大岡へ通じる第2次緊急輸送路である。しかし、当該箇所は幅員狭小であるとともに、線形不良区間であるため、緊急車輛の通行にも支障をきたす状況となっている。このため、道路整備を実施し車両の安全な通行を確保したい。					
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	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 1,170台/日					
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	6年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2027年度(令和9年度)	費用対効果	1.5		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=250m、W=5.5(7.0)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 1.88億円 走行経費の減少 0.21億円				
	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：1,170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：麻績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：麻績ICへのアクセス道路 ○地域の活性化：聖山高原等へのアクセス道路			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：県第2次緊急輸送路 ○地域指定：過疎地域、振興山村			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C)：1.53 ○事業期間：6年間 ○工法比較検討：検討あり ○他事業との連携：なし			評価	B
	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：落石等から安全性を向上する ○歩道整備：該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員4.5m			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：住民独自の取り組みがある(沿道道路の清掃活動) ○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	本路線は、麻績村から長野市大岡へ通じる第2次緊急輸送路である。しかし、本事業区間は幅員狭小であるとともに、線形不良区間であるため、緊急車輛の通行にも支障をきたす状況となっている。車両の安全な通行を確保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

平面図

標準横断面図

至 麻績IC

至 長野市

現況幅員 W=4.0(5.0)m

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	(主)丸子信州新線は上田市(旧丸子町)から筑北村、麻績村、長野市(旧大岡村、旧信州新町)を結ぶ緊急輸送路(第2次)に指定されている重要路線である。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、狭小かつ線形不良区間で、すれ違いが困難な箇所であるため緊急車両の通行に支障をきたしている。
③ 事業説明等の経緯	筑北村役場を通じ地元から要望を受けており、村と対応について打合せを実施している。(R3年9月)
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	・切土法面の緑化等により環境へ配慮する。 ・適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO ₂ 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	土羽構造を用いたコスト削減を検討。

事業周辺環境

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° 27'44.7"
		東経:E	138° 00'14.8"

(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)大町麻績インター千曲線	
事業毎の通番	27	市町村名	生坂村	箇所名(ふりがな)	東広津(ひがしひろつ)
事業目的	当路線は、大町市、長野自動車道麻績インター、筑北地方を結ぶ重要路線である。当該区間は、幅員狭小かつ視距も悪い突角部である。また大町市営バス、スクールバスの路線であることから、道路整備を実施し、車両交通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	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 799台/日				
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	7年間		事業費(千円)
完成年度(見込み)	2028年度(令和10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)	道路改築工 L=170m、W=5.5(7.0)m		国庫	その他	県債 一般財源
			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 1.39億円 走行経費の減少 0.21億円			
	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 : 799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 : 生坂小学校への2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 : 差切峡、山清路へのアクセス道路			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 : 県第二次緊急輸送路 ○地域指定 : 過疎地域、振興山村			評価
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.13 ○事業期間 : 7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
	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 : 落石等から安全を向上させる ○歩道整備 : 通学路対策 ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 現況車道幅員5.0m			評価
	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(沿道の草刈りを実施) ○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
	所管課の意見	本路線は、大町市を起点として千曲市に至る主要な幹線道路であり長野自動車道更埴～安曇野間の通行止が生じた際の代替路となる路線である。このうち、本事業区間は、幅員狭小で線形も悪い。円滑な通行を確保する必要があり、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。			○ 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				
状況写真				
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当該路線は大町市を起点として長野自動車道麻績インターを経由し千曲市に至る主要な幹線道路である。		
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、未改良区間で見通しの悪い急カーブ箇所であり、大町バス、スクールバス路線にも指定されている。カーブは見通しが悪いうえ、大町バスのバス停があるため、安全性の確保が必要である。		
	③ 事業説明等の経緯	生坂村役場を通じ地元から要望を受けており、村と対応について打合せを実施している。(R3年9月)		
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連			
	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	<ul style="list-style-type: none"> 切土法面の緑化等により環境へ配慮する。 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	土羽構造を用いたコスト削減を検討。		
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° 28' 22"	東経:E	137° 56' 04"

(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)403号		
事業毎の通番	28	市町村名	麻績村	箇所名(ふりがな)	和合～下井堀(わごう～しもいほり)	
事業概要	事業目的	国道403号は筑北地域の観光地及び長野自動車道へのアクセス道路としても利用されている。また、長野自動車道更埴～安曇野間で通行止めが生じた際の代替道路としても機能する路線である。このうち、麻績村 和合～下井堀間は、幅員狭小でセンターラインが無い区間が存在し、円滑な走行に支障が生じている。このため、幅員狭小、線形不良区間の解消を目的とした道路拡幅事業を実施するものである。				
	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 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 4,291台/日				
	着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	7年間		
	完成年度(見込み)	2028年度(令和10年度)	費用対効果	2.9		
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=600m、W=6.0(9.75)m		事業費(千円)	300,000	財源内訳(千円) 国庫 270,000 県債 30,000 一般財源
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮	14.30億円		
		間接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少	0.50億円		
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：4,291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：麻績小学校・筑北中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：麻績ICへのアクセス道路 ○地域の活性化：聖高原等へのアクセス道路			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：県第一次緊急輸送路 ○地域指定：過疎地域、振興山村			評価	A
効率性		○費用対効果(B/C)：2.86 ○事業期間：7年間 ○工法比較検討：検討あり ○他事業との連携：村道改良事業と連携			評価	B
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：朝夕の通勤時間帯の安全性向上 ○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：協力的である			評価	B
		○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(沿道の草刈りを実施) ○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	本路線は、筑北地域の観光地及び長野自動車道へのアクセス道路であり、長野自動車道更埴～安曇野間の通行止めが生じた際の代替路となる路線である。このうち、本事業区間は、幅員狭小で線形も悪い。円滑な通行を確保する必要があり、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。			○	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



標準横断面図



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403号は筑北地域の観光地及び長野自動車道へのアクセス道路としても利用されており、長野自動車道更埴～安曇野間の通行止めが生じた際の代替路となる路線
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、未改良区間であり円滑な走行に支障が生じている。事業区間前後は改良済で歩道の整備もされていることから、当区間の早期事業化が求められている。
③ 事業説明等の経緯	麻績村役場を通じ地元から要望を受けており、村と対応について打合せを実施している。(R3年9月)
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	事業区間に接続する村道の改良が計画されており連携が必要である。
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	・切土法面の緑化等により環境へ配慮する。 ・適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO ₂ 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	土羽構造を用いたコスト削減を検討。

事業周辺環境

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° 26' 29" 東経:E 138° 01' 05"
------------------	--	-------------	---------------------------------------

(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	(-)豊科大天井岳線		
事業毎の通番	29	市町村名	安曇野市	箇所名(ふりがな)	下堀(しもほり)	
事業目的	豊科大天井岳線は、国道19号から安曇野市の中心部を經由し、国営アルプス安曇野公園、常念岳の登山口へ至る、生活の主要路線であり観光路線である。安曇野市の道路整備推進計画においては地域交流幹線に位置付けられている。沿線には、大型ショッピングセンターや国営アルプスあつみの公園が建設され、本事業区間の前後を整備した当時と比較すると交通量が増加しており、通行車両や沿線住民の安全性の確保が課題となっている。本事業区間を残し、前後は整備が完了しているため早期の事業化が求められている。					
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 Ⅲ-(1)① 高速道路等を軸とした交通の円滑化 安曇野市道路整備推進計画					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象(不特定多数): 計画交通量 12,490台/日					
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	3年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2024年度(令和6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=125.0m, W=6.0(12.0)m		100,000	90,000	10,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の短縮 1.36億円 走行経費の減少 0.05億円 交通事故の減少				
	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 : 12,490台/日 ○代替道路の有無 : 安全性の高い代替道路あり(主要地方道安曇野インター堀金線) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 安曇野赤十字病院との連携が發揮できる道路(1次アクセス) ○交通結節点アクセス : 長野自動車道安曇野ICへの2次アクセス道路 ○地域の活性化 : 国営アルプスあつみの公園、県営鳥川溪谷緑地等観光地へのアクセス道路			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 : 指定緊急避難所への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) : 1.39 ○事業期間 : 3年間 ○工法等の比較検討 : 検討あり ○他事業との連携 : 他事業との連携はない			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 3件(H29~R2) ○道路環境改善 : 歩道未整備区間に歩道を整備することで沿線住民の安全を確保 ○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6.0m			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 : 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 : 7-6-5 地元調整			評価	B
	所管課の意見	本事業区間は、周辺の土地利用により交通量が増加している。前後の改良が終了しており、当該区間の整備により円滑な交通の確保が見込まれ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。		O	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

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	豊科大天井岳線は、国道19号から安曇野市の中心部を經由し、国営アルプス安曇野公園、常念岳の登山口へ至る、生活の主要路線であり観光路線である。安曇野市の道路整備推進計画においては地域交流幹線に位置付けられている。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	沿線には、大型ショッピングセンターや国営アルプスあつみの公園が建設され、本事業区間の前後を整備した当時と比較すると交通量が増加しており、通行車両や沿線住民の安全性の確保が課題となっており、地元区、安曇野市から毎年要望がある。
③ 事業説明等の経緯	本事業区間を残し、前後は整備が完了しているため早期の事業化が求められている。R39 地権者と意見交換を行い、事業目的について合意形成が図られている。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	安曇野市の道路整備推進計画において地域交流幹線に位置付けられている。
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	・地区住民との意見交換を行いながら、今後設計を進めていく。 ・改良による交通の円滑化により燃費が向上しCO ₂ 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	・改良による交通の円滑化及び歩道整備に伴う安全な歩行空間(通学路)の確保が期待される。 ・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	コスト縮減については設計段階で検討予定

事後・再評価からのフィードバック	事後評価 7-6-5 地元調整 調査段階から十分な合意形成を図っていく	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 18' 03.6" 東経:E 137° 53' 24.5"
------------------	--	-------------	---

(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)安曇野インター堀金線		
事業毎の通番	30	市町村名	安曇野市	箇所名(ふりがな)	田尻～田多井(たじり～たたい)	
事業概要	事業目的	当該路線は安曇野ICと市西部の堀金地域を結び、高速交通網や安曇野市中心部にアクセスする重要な路線である。また、堀金小中学校の通学路、緊急輸送道路(第二次)に指定されている。しかしながら、幅員が狭く見通しも悪い上に、歩道も未整備のため通学児童が危険にさらされている。このため現道拡幅及び歩道整備により円滑な通行環境の整備、歩行者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	信州みちビジョン Ⅲ-(1)① 高速道路等を軸とした交通の円滑化 安曇野市道路整備推進計画				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象(不特定多数): 計画交通量 9,578台/日				
	着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	8年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)
	完成年度(見込み)	2029年度(令和11年度)	費用対効果	4.9	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=780m、W=6.0(10.0)m			600,000	540,000 60,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の短縮 16.98億円 走行経費の減少 0.62億円 交通事故の減少			
		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 : 9,578台/日 ○代替道路の有無 : 安全性の高い代替道路あり(一般県道豊科大天井岳線) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 堀金小学校、堀金中学校、堀金総合体育館への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス : 長野自動車道安曇野ICアクセス道路 ○地域の活性化 : 国営アルプスあづみの公園、県営烏川溪谷緑地等観光地へのアクセス道路			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 : 長野県第二次緊急輸送路 ○地域指定 : 該当なし			評価	A
効率性		○費用対効果(B/C) : 4.92 ○事業期間 : 8年間 ○工法等の比較検討 : 検討あり ○他事業との連携 : 交通安全事業と連携			評価	B
緊急性		○近年の交通事故件数 : なし ○道路環境改善 : 未改良区間を整備することで通行車両及び通学児童の安全を確保 ○歩道整備 : 歩道未整備区間に歩道を整備(安曇野市通学路交通安全プログラム、堀金小学校通学路対策) ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員4.7m			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 : 7-6-5 地元調整			評価	B
所管課の意見		本事業区間は、地域を結ぶ幹線道路であるほか通学路としても利用される重要な路線であるが、一部で幅員が狭く歩道も未整備のため歩行者が危険にさらされている。改良事業によりこれらの問題を解決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

現況幅員 W=4.75m

計画幅員 W=10.00m

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	当該路線は安曇野ICと市西部の堀金地域を結び、高速交通網や安曇野市中心部にアクセスする重要な路線である。また、堀金小中学校の通学路、緊急輸送道路(第二次)に指定されている。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、地域の主要な幹線道路の一部であり交通量が多いが、車道幅員が狭く歩道が未整備であるため、通学児童の安全確保が課題となっており、地元区、安曇野市から毎年要望がある。
③ 事業説明等の経緯	本事業区間を残し、前後は整備が完了しているため早期の事業化が求められている。R3.8～12 地権者と意見交換を行い、事業目的について合意形成が図られている。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	安曇野市道路整備推進計画において、整備の必要な区間に位置づけられている。
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	・地区住民との意見交換を行いながら、今後設計を進めていく。 ・改良による交通の円滑化により燃費が向上しCO ₂ 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	・改良による交通の円滑化及び歩道整備に伴う安全な歩行空間(通学路)の確保が期待される。 ・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	コスト削減については設計段階で検討予定

事業周辺環境

事後・再評価からのフィードバック	事後評価 7-6-5 地元調整 調査段階から十分な合意形成を図っていく	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 17' 32.3" 東経:E 137° 51' 56.4"
------------------	-------------------------------------	-------------	---

(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)大町麻績インター千曲線		
事業毎の通番	31	市町村名	大町市	箇所名(ふりがな)	大平～矢下(おおだいら～やした)	
事業目的	(主)大町麻績インター千曲線は大町市を起点として長野自動車道麻績インターを経由し千曲市に至る主要な幹線道路である。当該地区は、小学校や八坂支所等の公共施設が存在しているが、幅員狭小で、通勤通学時に円滑な走行に支障が生じている。このため、幅員狭小区間の解消を目的とし、道路拡幅事業を実施するものである。					
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 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 1,676台/日					
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	6年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2027年度(令和9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=230m、W=5.5(7.0)m			300,000	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 1.80億円 走行経費の減少 0.06億円 車両交通の円滑化が期待される。				
	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：1,676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：八坂小学校、八坂保健センターへの1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：麻績インターへのアクセス道路 ○地域の活性化：鷹狩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：長野県第2次緊急輸送路に指定 ○地域指定：過疎地域、振興山村			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C)：1.37 ○事業期間：6年間 ○代替案の検討：検討あり ○他事業との連携：なし			評価	B
	緊急性	○近年の交通事故件数：なし ○道路環境改善：朝夕の通勤通学時間帯の安全向上 ○歩道整備：該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配：最小車道幅員3.5m			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(沿道の草刈り、八坂中学校によるガードレール清掃) ○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幹線道路であり、通学路にも指定されているが、幅員が狭く、道路線形が悪い。また、歩道未設置区間があるため、通学児童が危険にさらされている。拡幅事業により、円滑な交通、児童の安全確保が必要であり、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



事業箇所



写真① 写真②

状況写真



至 大町市街



至 生坂村

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、通勤通学や地域経済の動脈として大きな役割を果たしている。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、八坂小学校に近く通学路に指定されていることや大町市街地へつながる唯一の道路であることから、通勤・通学時の安全確保が要望されている。
③ 事業説明等の経緯	毎年、役場を通じて地元要望を受けている。また、当該事業について、平成20年に事業説明会を開催。R3.12月 地権者説明会を実施。
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	設計段階でコスト縮減を検討予定。

事業周辺環境

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° 29' 27" 66 東経:E 137° 54' 39" 87
------------------	--	-------------	---

(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)川口田野口篠ノ井線		
事業毎の通番	32	市町村名	長野市	箇所名(ふりがな)	日合～宮平(にあわせ～みやだいら)	
事業目的	当路線は地域の生活道路となっており、長野市信州新町と大岡地区を結ぶ重要な路線である。しかしながら当該箇所は幅員狭小でありかつ、線形不良さらには急勾配であるため、地域でもボトルネック箇所として知られており、生活の支障となっている。このため、当該箇所を改良することにより、生活の利便性向上及び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570台/日					
着手年度	2022年度(令和4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(令和13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=1080m W=5.5(7.0)m			950,000	855,000 95,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 9.48億円 走行経費の減少 0.29億円 幅員狭小かつ視認不良箇所を解消することにより通行の安全性を向上させる。				
	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：570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：新町病院への2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：バス路線、大岡支所・新町支所へ通じる道路 ○地域の活性化：国道19号を通じて市街地の活性化に寄与する道路			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：避難経路となる路線 ○地域指定：連携中核都市圏			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C)：1.32 ○事業期間：10年間 ○工法比較検討：検討あり ○他事業との連携：なし			評価	B
	緊急性	○近年の交通事故件数：5か年以内の事故発生1～2件 ○道路環境改善：安全性の向上(幅員狭小かつ視認不良箇所の解消) ○歩道整備：該当なし ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員3.5m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取り組み：積極的な取り組みがある ○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(毎年、地元との現地調査を実施) ○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	本事業区間は地域を結ぶ重要な路線であるが、一部で幅員が狭く、道路の線形も悪いため生活の支障となっている。改良事業により、生活の利便性及び安全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

①日合工区 ②梨木工区 ③北小松尾工区 ④高市場工区 ⑤宮平工区

道路改築工 L=1080m W=5.5(7.0)m

事業箇所

7.0m
5.5m

事業概要説明図表

① 事業実施に至る歴史の経緯・社会的背景	当路線は地域の生活道路となっており、長野市信州新町と大岡地区を結ぶ重要な路線である。また災害時に、国道19号への1次アクセス道路であり、国道19号の迂回路となる重要な幹線である。しかしながら当該箇所は幅員狭小でありかつ、線形不良さらには急勾配であるため、地域でもボトルネック箇所として知られており、生活の支障となっている。このため、当該箇所を改良することにより、生活の利便性向上及び交通の安全確保を図りたい。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	毎年期成同盟会から懸案箇所の改善要望が挙げられている。
③ 事業説明等の経緯	毎年、地元との現地調査を実施している。
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 ₂ 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	設計段階でコスト縮減を検討予定。

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 36° 31' 4" 76
東経:E 137° 59' 3" 36

(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)信州新中条線		
事業毎の通番	33	市町村名	長野市	箇所名(ふりがな)	上条(かみじょう)	
事業目的	当路線は長野市信州新町地区と長野市中条地区を結ぶ重要路線である。この路線は、幅員狭小区間が続く、地区の拡幅要望の強い路線である。改良事業により、交通の円滑化を確保したい。					
しあわせ信州創造プランにおける位置付け	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 310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=300m W=4.0(6.0)m			120,000	108,000 12,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 2.36億円 走行経費の減少 0.07億円				
	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：310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：新町病院への2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：中条支所・新町支所へ通じる道路 ○地域の活性化：白馬大町へ通じる道路			評価	B
	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：連携中枢都市圏			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C)：1.26 ○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：5か年以内の事故発生1~2件 ○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：車道幅員3.5m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取り組み：積極的な取り組みがある ○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(毎年、地元との現地調査を実施) ○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	当路線は長野市信州新町地区と長野市中条地区を結ぶ重要路線であるが、本事業区間は、幅員が狭く車両同士のすれ違いが困難で、円滑な通行に支障がある。このため、改良事業を行う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

事業箇所

標準横断面図

標準部(1.5車線)

平面図

道路改築工 L=300m W=4.0(6.0)m

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	当路線は地域の生活道路となっているとともに、長野市信州新町と中条を結ぶ路線となっている。現道は幅員狭小カーブ区間であるため、乗用車同士のすれ違いが困難であるとともに、冬季には凍結によりスリップの危険性が高い区間で、通行の支障となっている。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	毎年期成同盟会から懸案箇所の改善要望が挙げられている。
③ 事業説明等の経緯	R3.5月 地権者説明会実施。
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	設計段階でコスト縮減を検討予定。

事業周辺環境

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° 34' 32" 14 東経:E 138° 1' 6" 41
------------------	--	-------------	---

(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)戸隠篠ノ井線		
事業毎の通番	34	市町村名	長野市	箇所名(ふりがな)	折橋(六地藏)(おりはし(ろくじょう))	
事業概要	事業目的	(主)戸隠篠ノ井線は、戸隠と篠ノ井を結ぶ幹線道路である。国道406号から戸隠神社等中心地あるいはバードラインへ抜ける車両が多く通行している。当該箇所を含む折橋地区の一部は未改良で幅員が狭く(特に大型車)の通行に支障をきたしている。また、一部急カーブがあり、非常に見通しが悪く、交通の難所となっている。道路を拡幅することにより、幅員および視距の確保を行うとともに、線形を改良して円滑な交通を確保したい。				
	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	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：826台/日				
	着手年度	2022年度(令和4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(令和13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=300.0m、W=5.5(7.0)m			700,000	630,000 70,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の減少 4.61億円 走行経費の減少 0.14億円 緊急輸送路(2次)の整備				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進 観光振興				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：826台/日 ○代替道路の有無：代替路があるが、安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携：長野市戸隠小学校・戸隠中学校への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：バス路線、長野市戸隠支所へのアクセス道路 ○地域の活性化：戸隠高原へのアクセス道路			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：県緊急輸送路(第2次) ○地域指定：連携中核都市圏			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.28 ○事業期間：10年間 ○工法比較検討：検討あり ○他事業との連携：なし			評価	B
	緊急性	○近年の交通事故件数：1件(2016) ○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：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：積極的な取り組みがある ○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	当路線は、戸隠と篠ノ井を結ぶ幹線道路で、第2次緊急輸送路にも指定されており、路線の重要性は高い。しかしながら、本事業区間は未改良で幅員が狭く(特に大型車)の通行に支障をきたしている。このため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	○ 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	

事業概要説明図表	位置図		標準横断面 7.0m 5.5m 視距幅員4.0(5.0)m	① 狭隘区間
	平面図			② 狭隘、急勾配、視距不足
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(主)戸隠篠ノ井線は長野市戸隠から長野市篠ノ井へ通じる幹線道路であり、(国)406号以北は、第二次緊急輸送路にも指定されている重要な路線である。また、地域の重要な生活路線であるとともに、(国)406号から戸隠神社戸隠支所等の戸隠地区の中心地あるいはバードラインへ抜ける車両が多く通行している。		
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は、狭隘で急勾配、視距も確保できないことから、安全な通行の支障となっており、冬期には凍結により、危険度が増すことから、地元より、強い要望がある。地元としても、整備期成同盟会が組織されており、長年要望されている箇所である。		
	③ 事業説明等の経緯	R3.5月 建設期成同盟会に対し、計画概要を説明。		
	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	・地域にとって重要な生活幹線の安全で円滑な交通の確保が図られ集落の生活の利便性が向上し、戸隠高原へのアクセス性の向上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	設計段階でコスト縮減を検討予定。		
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 138° 4' 48" 37 東経:E 36° 41' 23" 7

(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)長野戸隠線		
事業毎の通番		35	市町村名	長野市	箇所名(ふりがな)	扇平(おうぎたいら)		
事業概要	事業目的	(主)長野戸隠線は、戸隠高原と長野市を結ぶ主要な路線であり、また住民の重要な生活道路である。当路線は、住民生活の基盤となっているが、幅員が狭く視距も確保できていない箇所もあることから、安全な車両の通行の支障となっており、道路の拡幅により線形を改善させ、交通の円滑化と安全性の向上を図るものである。地元からも、毎年のように拡幅の要望が出されており、早期の整備が望まれている。						
	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 255台/日						
	着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	7年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
	完成年度(見込み)	2028年度(令和10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=300.0m、W=5.5(7.0)m			400,000	360,000	40,000	
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の減少 4.61億円 走行経費の減少 0.14億円					
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進 観光振興					
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：255台/日 ○代替道路の有無：代替路があるが、安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携：長野市羊井小学校への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：戸隠高原へのアクセス道路				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：避難経路となる路線 ○地域指定：連携中枢都市圏				評価 A		
効率性		○費用対効果(B/C) 1.28 ○事業期間：7年間 ○工法比較検討：検討あり ○他事業との連携：なし				評価 B		
緊急性		○近年の交通事故件数：1件 ○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：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：積極的な取り組みがある ○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		当路線は、戸隠高原と長野市街地を結ぶ主要な路線で、地域の生活道路でもあるため路線の重要性は高い。しかしながら、本事業区間は未改良で幅員が狭く車両の通行に支障をきたしている。このため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 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					
	事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景		(主)長野戸隠線は、戸隠高原と長野市を結ぶ主要な路線であり、地域の重要な生活路線である。また、当該箇所は、バス路線の一部に位置している。			
	地域からの要望経緯及び地域の関わり		当該箇所は、狭間で急勾配、視距も確保できないことから、安全な通行の支障となっており、冬期には凍結により、危険度が増すことから、地元より、強い要望がある。地元としても、整備期成同盟会が組織されており、長年要望されている箇所である。			
	事業説明等の経緯		R3.5月 建設期成同盟会に対し、計画概要を説明。			
	他事業・プロジェクトとの整合、関連		なし			
	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。			
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		・地域にとって重要な生活路線の安全で円滑な交通の確保が図られ集落の生活の利便性が向上し、また、戸隠高原へのアクセス性の向上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。				
その他		設計段階でコスト縮減を検討予定。				
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 36° 40' 45" 02 東経:E 138° 7' 47" 84	

(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)入山小市線		
事業毎の通番	36	市町村名	長野市	箇所名(ふりがな)	下犬飼～上ノ平(しもいぬかい～うへのたいら)	
事業概要	事業目的	(一)入山小市線は、主要地方道長野戸隠線と国道19号を結ぶ路線で、地域住民の重要な生活道路となっている。しかし、当該区間は、幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な箇所があり、視距が確保できないことから、円滑な交通に支障をきたしていることから拡幅事業により円滑な交通を確保したい。 地元からも、毎年のように拡幅の要望が出されており、早期の整備が望まれている。				
	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 346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=300.0m、W=5.5(7.0)m		400,000		360,000 40,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の減少 4.61億円 走行経費の減少 0.14億円			
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進 観光振興			
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：346台/日 ○代替道路の有無：代替路があるが、安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携：長野市立芋井小学校、戸隠小学校への2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス：長野市戸隠支所へのアクセス道路 ○地域の活性化：戸隠高原へのアクセス道路			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：避難経路となる路線 ○地域指定：連携中枢都市圏			評価	A
効率性		○費用対効果(B/C) 1.28 ○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：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：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：積極的な取り組みがある ○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、地域住民の生活道路となっているが、幅員が狭く、車両のすれ違いも困難で、円滑な交通に支障がある。拡幅事業により、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	○ 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	



位置図



標準横断面図



①



平面図



②

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	(一)入山小市線は、主要地方道長野戸隠線と国道19号を結ぶ路線であり、地域の重要な生活路線である。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は、狭隘で急勾配、視距も確保できないことから、安全な通行の支障となっており、冬期には凍結により、危険度が増すことから、地元より、強い要望がある。地元としても、整備期成同盟会が組織されており、長年要望されている箇所である。
③ 事業説明等の経緯	R3.5月 建設期成同盟会に対し、計画概要を説明。
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	地域にとって重要な生活路線の安全で円滑な交通の確保が図られ集落の生活の利便性が向上し、また、戸隠高原へのアクセス性の向上により地域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	設計段階でコスト縮減を検討予定。

事業周辺環境

事後・再評価からのフィードバック	事業評価 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° 40' 30" 48 東経:E 138° 6' 38" 06
------------------	--	-------------	--

(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)信濃信州新線		
事業毎の通番	37	市町村名	長野市	箇所名(ふりがな)	山神～土橋(やまがみ～つちはし)	
事業概要	事業目的	(主)信濃信州新線は、長野市戸隠、長野市鬼無里、小川村、長野市信州新町を結ぶ主要路線である。また、戸隠～小川村間については、長野県地域防災計画で、第2次緊急輸送路に指定されている。しかし、当該区間は、幅員が狭く、車道のすれ違いが困難な箇所があり、視距が確保できないことから、円滑な交通に支障をきたしているから拡幅事業により円滑な交通を確保したい。地元からも、毎年のように拡幅の要望が出されており、早期の整備が望まれている。				
	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 664台/日				
	着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	7年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)
完成年度(見込み)	2028年度(令和10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=400.0m、W=5.5(7.0)m			500,000	450,000 50,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の減少	4.61億円	走行経費の減少	0.14億円	
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進 観光振興				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：664台/日 ○代替道路の有無：代替路があるが、安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携：長野市立鬼無里小学校への2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：戸隠高原へのアクセス道路			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：県第2次緊急輸送路 ○地域指定：連携中核都市圏			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.28 ○事業期間：7年間 ○工法比較検討：検討あり ○他事業との連携：なし			評価	B
	緊急性	○近年の交通事故件数：3件 ○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：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：積極的な取り組みがある ○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	当路線は、戸隠と篠ノ井を結ぶ幹線道路で、第2次緊急輸送路にも指定されており、路線の重要性は高い。しかしながら、本事業区間は未改良で幅員が狭く車道の通行に支障をきたしている。このため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	○ 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			標準横断面		
	平面図					
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(主)信濃信州新線は、長野市戸隠、長野市鬼無里、小川村、長野市信州新町を結ぶ主要路線である。また、戸隠～小川村間については、長野県地域防災計画で、第2次緊急輸送路に指定されている。				
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は、狭間で急勾配、視距も確保できないことから、安全な通行の支障となっており、冬期には凍結により、危険度が増すことから、地元より、強い要望がある。地元としても、整備期成同盟会が組織されており、長年要望されている箇所である。				
	③ 事業説明等の経緯	R3.5月 建設期成同盟会に対し、計画概要を説明。				
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	長野県広域道路整備基本計画に整合している。				
	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	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	・地域にとって重要な生活路線の安全で円滑な交通の確保が図られ集落の生活の利便性が向上し、また、戸隠高原へのアクセス性の向上により地域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	設計段階でコスト縮減を検討予定。				
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 36° 40' 33" 4 東経:E 137° 59' 48" 22		

(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)長野荒瀬原線		
事業毎の通番	38	市町村名	飯綱町	箇所名(ふりがな)	御所平(ごしよだいら)	
事業目的	(主)長野荒瀬原線は、長野市と信濃町とを結ぶ幹線道路となっている。 当該区間は、牟礼駅と飯山妙高原線の交点の中間地点にあたる、御所の入集落内の通る区間である。この区間は前後区間と比較し幅員が狭くボトルネックとなっており、歩道もない。そのため事故の可能性が高く早急な対策が必要であり、道路改築事業により円滑な交通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					
保安対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:計画交通量 1,649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	1.5	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=200.0m、W=5.5(7.0)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 2.00億円 走行経費の減少 0.07億円				
	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 : 1,649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:飯綱病院へのアクセス道路(2次アクセス) ○交通結節点アクセス:牟礼駅へのアクセス道路(2次アクセス) ○地域の活性化:活性化に資する道路			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 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 豪雪地帯			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.47 ○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(2016、2018) ○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 : 車道幅員3.0m			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 : 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(毎年、住民と現地調査を行い意見交換実施) ○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、地域間を結ぶ幹線道路内で、幅員が狭く、円滑な通行に支障がある区間である。そのため道路改築事業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			
事業周辺環境	写真			
	標準横断面図			
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当該路線は長野市から飯綱町を結ぶ重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。また、長野市北部と飯綱市街地を結ぶ唯一の幹線道路である。しかし、現道幅員狭小のため、交通の難所となっている。更に、小学校の通学路にも指定されており、地域住民からの要望も強く、早期の次事業着手が望まれる。		
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	毎年、飯綱町から強い要望が上がっている。		
	③ 事業説明等の経緯	毎年、飯綱町現地調査(県会議員、町長、町議会議員参加)で事業推進の説明をしている。		
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	特になし		
	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° 46' 45" 33 東経:E 138° 15' 28" 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	(一)牟礼永江線				
事業毎の通番	39	市町村名	飯綱町	箇所名(ふりがな)	倉井(くらい)			
事業概要	事業目的	(一)牟礼永江線は、飯綱町と中野市を結ぶ地域間流通の大事な路線であるとともに、通勤通学(三水小学校、飯綱中学校)にも使われ、特に近年は中野飯山ICや新幹線利用のための飯山駅へのアクセス道路としても利用されている。しかし幅員が狭く、車両士のすれ違いもままならない状況であることから、拡幅改良し安全な通行を確保したい。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3. 人をひきつける快適な県づくり	事業実施の根拠法令等	道路法				
	関連する事業、計画等	しあわせ信州総合プラン2.0「3. 人をひきつける快適な県づくり」 信州みちビジョン「施策Ⅲ-(1)①リニア中央新幹線や高速道路等を軸とした交通の円滑化」						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象: 計画交通量 1,127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	1.0	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=200.0m、W=5.5(9.25)m			100,000		90,000	10,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	冬季道幅確保 通行の安全性の向上 災害に強い道路						
	間接的効果(定量的・定性的)	広域観光の促進 地域間流通、交流の促進						
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量: 1,127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: 三水小学校、飯綱中学校、北部高校への2次アクセス ○交通結節点アクセス: バス路線、豊田飯山ICへのアクセス ○地域の活性化: 飯綱高原、斑尾高原へのアクセス道路					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・避難経路の路線指定: 避難経路となる路線 ○地域指定: 豪雪地帯					評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C)	1.00	○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: 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: 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: 6-2-5 地元調整					評価	B
	所管課の意見	本事業区間は、地域を結ぶ路線で通勤通学にも使われるが、幅員が狭く車両士のすれ違いが困難である。そのため、道路改良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	標準横断面図	
平面図		
事業概要説明図表	<p>計画幅員=5.5(9.25)m 現況最小幅員=4.0m</p>	
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(一)牟礼永江線は、飯綱町と中野市を結ぶ地域間流通の大事な路線であるとともに、通勤通学(三水小学校、飯綱中学校)にも使われ、特に近年は中野飯山ICや新幹線利用のための飯山駅へのアクセス道路としても利用されている。
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は、幅員が狭く車両士のすれ違いもままならない状況であることから、安全な通行の支障となっており、冬期には積雪・凍結により、危険度が増すことから、地元より強い要望がある。
	③ 事業説明等の経緯	R3 飯綱町へ説明
	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	車両すれ違い時の待機時間解消により、CO ₂ 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	・地域にとって重要な生活路線の安全で円滑な交通の確保が図られ集落の生活の利便性が向上し、また、豊田飯山IC・飯山駅へのアクセス性の向上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	設計段階でコスト縮減を検討。
事後・再評価からのフィードバック	再評価 6-2-5 地元調整 周辺に小学校や中学が立地しているため、学校など地元への説明と合意も丁寧に行う	事業代表地点の緯度経度 北緯:N 36° 45' 34" 東経:E 138° 15' 47"

(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)中野小布施線		
事業毎の通番	40	市町村名	中野市	箇所名(ふりがな)	桜沢(さくらざわ)	
事業目的	(一)中野小布施線は、中野市と小布施町を結ぶ生活道路であり、周辺にはキノコ工場や住宅の立地が進んでいる。沿線には長野電鉄桜沢駅があり、また延徳小学校の通学路となっているが、カーブや幅員狭小のため、通行車両や通行者等が錯綜し、大変危険な状況である。このため本事業により、円滑な交通確保と通行車両及び通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 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)	事業実施の根拠法令等	道路法			
関連する事業、計画等	中野市通学路安全プログラム					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:11,868台/日(計画交通量)					
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	1.5	国庫	その他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工程)	道路改築工 L=150.0m、W=5.5(7.0)m			60,000	54,000 6,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の減少 0.79億円 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:11,868台/日 ○代替道路の有無:代替道路があるが、安全性が低い(農道) ○医療・福祉・教育施設との連携:延徳小学校への1次アクセス ○交通結節点アクセス:長野電鉄 桜沢駅の1次アクセス ○地域の活性化:観光地の周遊性に寄与(中野市(一本木公園、中山晋平記念館他)~小布施町(岩松院他))			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:中野市緊急交通路 ○地域指定:豪雪地帯			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C):1.45 ○事業期間:4年間 ○工法等の検討:コスト縮減について検討予定 ○他事業との連携:中野市通学路安全プログラム			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数:なし ○道路環境改善:ボトルネックの解消により安全な交通確保 ○歩道整備:通学路対策(中野市通学路安全プログラム) ○現況の車道幅員、半径、勾配:最小車道幅員3.6m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有:関係者を中心に周知 ○地域の取組み:積極的な取り組みがある ○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	本事業区間は地域を結ぶ生活道路であり駅へ通じる道路として沿線住民の利用が多いが、幅員が狭く、道路の線形も悪いため利用者が危険にさらされている。改良事業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。			○	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






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	(一)中野小布施線は、中野市と小布施町を結ぶ生活道路であり、周辺にはキノコ工場や住宅の立地が進んでいる。沿線には長野電鉄桜沢駅があり、また延徳小学校の通学路となっているが、カーブや幅員狭小のため、通行車両や通行者等が錯綜し、大変危険な状況であり、本事業により円滑な交通確保及び通行車両や通行者の安全確保を図るものである。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	・中野市一般県道中野小布施線整備促進委員会及び中野市土木事業要望会から整備要望。 ・安協中野市延徳地区桜沢支部から道路改良の要望。
③ 事業説明等の経緯	安協桜沢支部を中心に地権者へ意向確認了解を得ている。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	中野市通学路安全プログラム
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 ₂ 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、北信(中高)地域と長野(須高)地域の交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 ・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° 42' 44" 東経:E 138° 20' 59"
------------------	--	-------------	---------------------------------------