

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

|                        |  |   |           |   |         |
|------------------------|--|---|-----------|---|---------|
| 事業名                    | 県単道路改築事業   |   | 路河川名等     | (主)梓山海ノ口線                                 |         |
| 事業毎の通番                 | 市町村名   | 南牧村   | 箇所名(ふりがな) | 海ノ口(うみのくち)                                |         |
| 事業目的                   | 当路線は川上村梓山地区と南牧村海ノ口地区を結ぶ生活道路であるが、当該区間は幅員狭小、急カーブのため、車両のすれ違いが困難であり、また、冬季は凍結のため事故の危険性が高く、安全な通行に支障をきたしている。安全な通行を確保するため、早期整備が急がれる。 |   |           |   |         |
| 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<br>受益対象・範囲     | 計画交通量:4,383台/日   |   |           |   |         |
| 着手年度                   | 2020年度(令和2年)   | 事業期間  | 4年間       | 事業費(千円)                                   |         |
| 完成年度(見込み)              | 2023年度(令和5年)   | 費用対効果   | 1.0       | 財源内訳(千円)                                  |         |
| 全体事業内容(主な工種)           | 道路改築工 L=260m, W=5.5(7.0)m  |   | 100,000   | 国庫 0<br>その他 0<br>県債 90,000<br>一般財源 10,000 |         |
| 事業効果                   | 直接的効果(定量的・定性的)   | 走行時間短縮  | 7.41億円    |   |         |
|                        | 間接的効果(定量的・定性的)   | 走行経費の減少   | 0.69億円    |   |         |
|                        |  | 災害に強い道路   |           |   |         |
|                        |  | 地域間交流の促進  |           |   |         |
| 評価の視点                  | 必要性  | ○計画自動車交通量 : 4,383台/日<br>○代替道路の有無 : 代替道路があるが安全性が低い<br>○医療・福祉・教育施設との連携 : なし<br>○地域の活性化 : 川上郷へ通じる道路  |           |   | 評価<br>A |
|                        | 重要性  | ○関連計画、重点施策との整合 : しあわせ信州創造プラン2.0、信州みちビジョン<br>○緊急輸送路の路線指定 : 震災対策緊急輸送路(第二次)<br>○地域指定 : 振興山村、積雪地域   |           |   | 評価<br>A |
|                        | 効率性  | ○費用対効果(B/C) : 1.02<br>○事業期間 : 4年間(R2~R5)<br>○工法等の比較検討 : 設計時に検討予定<br>○他事業との連携 : 他事業との連携はない   |           |   | 評価<br>A |
|                        | 緊急性  | ○近年の交通事故件数 : なし<br>○危険箇所対策 : 狭隘区間の解消、冬季凍結による事故抑制<br>○渋滞及び騒音・振動の緩和 : 交通ネックを解消し交通の円滑化を確保する<br>○歩道整備 : なし  |           |   | 評価<br>B |
|                        | 計画熟度   | ○事業情報の共有 : 関係市町村に周知<br>○地域の取り組み : 協力的である(南牧村及び川上村より強い要望がある)<br>○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<br>○住民との協働 : 道路清掃などに住民の参加が見込まれる<br>○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-1 |           |   | 評価<br>B |
| 所管課意見                  | 必要性、重要性、効率性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。  |   |           | 採択状況<br>○                                 |         |
| 技術管理室意見                | 所管課の意見が妥当であると判断する。   |   |           | 総合評価<br>B                                 |         |
| 県の評価案                  | 事業着手   | 評価監視委員会意見   | —         | 評価の決定<br>事業着手                             |         |

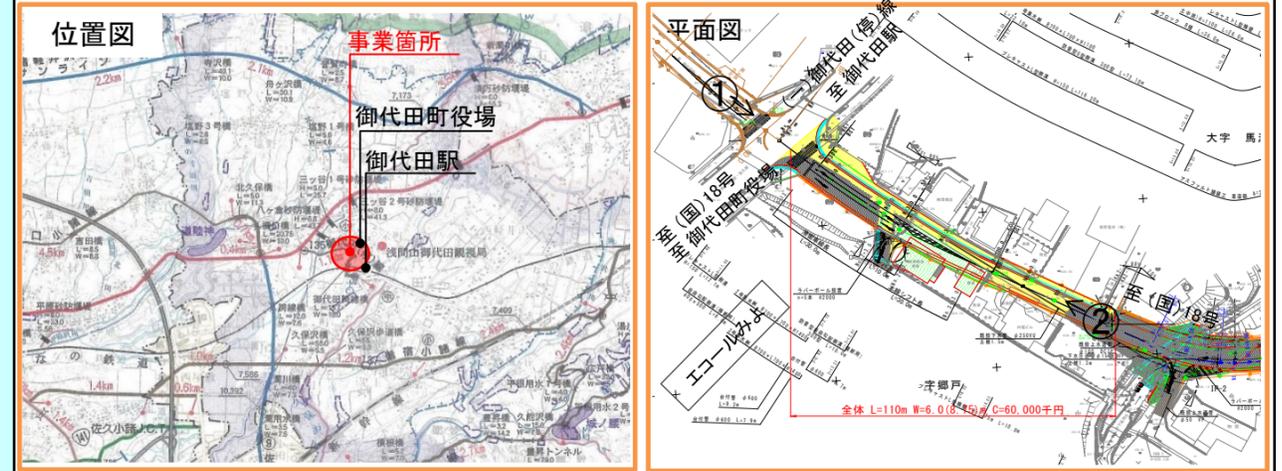
|                     |  |
|---------------------|--|
| 【位置図、平面図、構造図等】      |  |
| 位置図                 | ① ②  |
|                     |  |
|                     |  |
| 事業概要説明図表            |  |
| ①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景 | 当路線は川上村梓山地区と南牧村海ノ口地区を結ぶ生活道路であるが、当該区間は幅員狭小、急カーブのため、車両のすれ違いが困難であり、また、冬季は凍結のため事故の危険性が高く、安全な通行に支障をきたしている。安全な通行を確保するため、早期整備が急がれる。 |
| ②地域からの要望経緯及び地域の関わり  | 本事業区間は、幅員狭小、線形不良であり、安全な通行に支障をきたしているため、早期の整備を要望されている。   |
| ③事業説明等の経緯           | 関係者を中心に事業説明をし、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  | なし   |
| ⑤自然環境・生活環境への影響と配慮   | 設計段階で検討予定  |
| ⑥地域活性化への影響と配慮       | 南牧村と川上村の利便性向上による暮らしやすい生活環境の形成  |
| 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    | 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° 17' 51.2"<br>東経:E 138° 30' 54.2"  |

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

|                        |   |  |        |            |               |
|------------------------|---|--|--------|------------|---------------|
| 事業名                    | 県単道路改築事業  |  | 路河川名等  | (一)御代田(停)線 |               |
| 事業毎の通番                 |   | 市町村名   | 御代田町   | 箇所名(ふりがな)  | 旭町(あさひまち)     |
| 事業目的                   | 当路線は(国)18号と御代田町中心部を結ぶ地域住民の生活道路であるが、旭町交点西側の一部が未改良のため交通のネック箇所となっている。このため、道路拡幅改良を行い、交通の円滑化及び安全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<br>受益対象・範囲     | 計画交通量:4,474台/日  |  |        |            |               |
| 着手年度                   | 2020年度(令和2年)  | 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)              | 2022年度(令和4年)  | 費用対効果  | 3.2    |            | 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=110m、W=5.5(8.75)m  |  | 60,000 |            | 54,000 6,000  |
| 事業効果                   | 直接的効果(定量的・定性的)  | 走行時間短縮 1.81億円<br>走行経費の減少 8百万円<br>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 : 4,474台/日<br>○代替道路の有無 : 安全性の高い代替道路((国)18号、町道)がある<br>○医療・福祉・教育施設との連携 : 御代田中央記念病院との連携が発揮できる道路(2次アクセス)<br>○地域の活性化 : 該当しない                      | 評価     | B          |               |
|                        | 重要性   | ○関連計画、重点施策との整合 : しあわせ信州創造プラン2.0<br>○緊急輸送路の路線指定 : 緊急輸送路指定なし エコールみよた、御代田北小学校への避難経路<br>○地域指定 : 地域指定はない  | 評価     | B          |               |
|                        | 効率性   | ○費用対効果(B/C) 3.20<br>○事業期間 : 3年間<br>○代替案の検討 : 法面について検討あり<br>○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 : 人or自転車×自動車事故発生 0<br>○危険箇所対策 : 交通ネック箇所の解消<br>○渋滞及び騒音・振動の緩和 : 交通ネックを解消し交通の円滑化を確保する<br>○歩道整備 : 通学路対策 歩道未整備区間の解消                              | 評価     | B          |               |
|                        | 計画熟度  | ○事業情報の共有 : 前後区間に合わせ地域住民に周知<br>○地域の取り組み : 町からの事業要望あり 協力的である<br>○地域の合意形成 : 合意形成が図られている<br>○住民との協働 : 道路清掃などに住民の参加が見込まれる<br>○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-1 | 評価     | A          |               |
| 所管課意見                  | 効率性、計画の熟度が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。   |  | 採択状況   | 総合評価       |               |
| 技術管理室意見                | 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、構造図等】



事業概要説明図表

【整備の必要性がわかる状況写真等】



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)御代田(停)線は、御代田町馬瀬口の(国)18号と御代田町中心部(御代田町役場、しなの鉄道御代田駅)を結ぶ生活道路であるが、道路幅員が狭く歩道が未整備であったため、過去に道路改築事業が行われたが、一部地権者と用地買収の合意が得られず、交通ネック箇所になっている。<br>・当該区間は、交通ネック箇所となっているため、早期の事業着手が必要である。 |             |   |
| ②地域からの要望経緯及び地域の関わり  | ・当該区間の前後は改良済みであり、交通ネック箇所であるため、早期の事業化が求められている。   |             |   |
| ③事業説明等の経緯           | ・前後の区間と合わせ事業説明を実施しており、事業計画は周知されている。   |             |   |
| ④他事業・プロジェクトとの整合、関連  | ・なし   |             |   |
| ⑤自然環境・生活環境への影響と配慮   | ・交通ネック箇所の解消、歩道整備により安全な交通環境を確保する   |             |   |
| ⑥地域活性化への影響と配慮       | ・しなの鉄御代田駅、御代田町役場へのアクセスの向上   |             |   |
| ⑦その他                | 土羽構造を基本とする  |             |   |
| 事後・再評価からのフィードバック    | 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° 30' 18" 50<br>東経:E 36° 19' 15" 40 |

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

|         |                        |   |            |           |           |          |     |        |       |
|---------|------------------------|---|------------|-----------|-----------|----------|-----|--------|-------|
| 事業名     |                        | 県単道路改築事業  |            | 路河川名等     | (一)馬瀬口小諸線 |          |     |        |       |
| 事業毎の通番  |                        | 市町村名  | 御代田町       | 箇所名(ふりがな) | 馬瀬口(ませぐち) |          |     |        |       |
| 事業概要    | 事業目的                   | (一)馬瀬口小諸線は、小諸市と御代田町を結ぶ生活道路である。カーブ区間は、狭隘ですれ違えができません、見通しもわるく、安全な通行に支障をきたしている。このため、拡幅改良を行い、地域の安全・経済活動活性化に寄与するものである。  |            |           |           |          |     |        |       |
|         | 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<br>受益対象・範囲     | 計画交通量:3,405台/日  |            |           |           |          |     |        |       |
|         | 着手年度                   | 2020年度(令和2年)  | 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)              | 2023年度(令和5年)  | 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=160m、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)         | 走行時間短縮 0.71億円<br>走行経費の減少 1百万円<br>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 : 3,405台/日<br>○代替道路の有無 : 代替道路はあるが、迂回距離、時間は通常の2倍程度となる<br>○医療・福祉・教育施設との連携 : 御代田中央記念病院との連携が発揮できる道路(2次アクセス)<br>○地域の活性化 : 該当しない                            |            |           |           |          |     | 評価     | B     |
|         | 重要性                    | ○関連計画、重点施策との整合 : しあわせ信州創造プラン2.0<br>○緊急輸送路の路線指定 : 緊急輸送路指定なし エコールみよた、御代田北小学校への避難経路<br>○地域指定 : 地域指定はない   |            |           |           |          |     | 評価     | B     |
|         | 効率性                    | ○費用対効果(B/C) 1.18<br>○事業期間 : 4年間<br>○代替案の検討 : 土羽構造を基本とする<br>○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 : 人or自転車×自動車事故発生 0件<br>○危険箇所対策 : 交通ネック箇所の解消<br>○渋滞及び騒音・振動の緩和 : 交通ネックを解消し交通の円滑化を確保する<br>○歩道整備 : 該当しない   |            |           |           |          |     | 評価     | B     |
|         | 計画熟度                   | ○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(H29地権者と現地立ち合い)<br>○地域の取り組み : 町からの事業要望あり 協力的である<br>○地域の合意形成 : 合意形成が図られている<br>○住民との協働 : 道路清掃などに住民の参加が見込まれる<br>○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-1 |            |           |           |          |     | 評価     | B     |
|         | 所管課意見                  | 効率性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。   |            |           |           |          |     | 採択状況   | 総合評価  |
| 技術管理室意見 | 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、構造図等】



事業概要説明図表

【整備の必要性がわかる状況写真等】



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)馬瀬口小諸線は、小諸市と御代田町を結ぶ生活道路である。カーブ区間は、狭隘であることに加えて、見通しがわるく、安全な通行に支障をきたしている。このため、地元から拡幅改良の要望が挙がっている。 |
| ②地域からの要望経緯及び地域の関わり  | 本事業区間は、付近に高原野菜集荷場があるが、幅員が狭く自動車の安全な通行に支障を来している。このため、安全な通行の確保を要望されている。                              |
| ③事業説明等の経緯           | 沿線地権者と道路拡幅について検討し、概略計画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  | なし  |
| ⑤自然環境・生活環境への影響と配慮   | 設計段階で検討予定   |
| ⑥地域活性化への影響と配慮       | 小諸市と御代田町の利便性向上による暮らしやすい生活環境の形成  |
| ⑦その他                | 設計段階でコスト縮減について検討予定  |

|                  |                         |             |   |
|------------------|-------------------------|-------------|---|
| 事後・再評価からのフィードバック | 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° 29' 13" 60<br>東経:E 36° 19' 26" 30 |
|------------------|-------------------------|-------------|---|

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

|                        |  |  |        |           |              |      |
|------------------------|--|--|--------|-----------|--------------|------|
| 事業名                    | 県単道路改築事業   |  | 路河川名等  | (主)川上佐久線  |              |      |
| 事業毎の通番                 |  | 市町村名   | 南相木村   | 箇所名(ふりがな) | 立原(たてはら)     |      |
| 事業目的                   | 当路線は川上村と小海町を結ぶ緊急輸送路(震災対策2次)となっているが、当該81号カーブは急カーブで視距が悪い。特に川上側より高原野菜を運搬する大型トラックが通行する際は対向車線を使い通行する必要があり、視距改良が望まれている。また、冬季は山側が法面で日陰となることから凍結の危険性が高く、視距改良により解消を行いたい。地元から改良の要望が強い。 |  |        |           |              |      |
| 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<br>受益対象・範囲     | 計画交通量 76台/日  |  |        |           |              |      |
| 着手年度                   | 2020年度(令和2年度)  | 事業期間   | 3年間    | 事業費(千円)   |              |      |
| 完成年度(見込み)              | 2022年度(令和4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=50m、W=5.5(7.0)m  | 事業費(千円)  | 30,000 |           | 27,000 3,000 |      |
| 事業効果                   | 直接的効果(定量的・定性的)   | 走行時間短縮   | 0.27億円 |           |              |      |
|                        | 間接的効果(定量的・定性的)   | 走行経費の減少  | 5百万円   |           |              |      |
| 評価の視点                  | 必要性  | ○計画自動車交通量 : 76台/日<br>○代替道路の有無 : 代替道路はあるが、迂回距離、時間は通常の3倍程度となる<br>○医療・福祉・教育施設との連携 : 小海分院病院との連携が発揮できる道路(2次アクセス)<br>○地域の活性化 : 立原高原へ通じる道路(2km) |        |           | 評価           | A    |
|                        | 重要性  | ○関連計画、重点施策との整合 : しあわせ信州創造プラン2.0<br>○緊急輸送路の路線指定 : 長野県第2次緊急輸送路(震災対策)に指定<br>○地域指定 : 積雪地域(南相木村・川上村)  |        |           | 評価           | A    |
|                        | 効率性  | ○費用対効果(B/C) : 1.08<br>○事業期間 : 3年間<br>○代替案の検討 : 設計時に再検討予定<br>○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 : 人or自転車×自動車事故発生 0件<br>○道路環境改善 : 視距の改良、冬期凍結の解消による事故抑制<br>○歩道整備 : 該当しない<br>○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員5.0m(道路台帳)                     |        |           | 評価           | C    |
|                        | 計画熟度   | ○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知<br>○地域の取り組み : 協力的である<br>○地域の合意形成 : 合意形成が図られている<br>○住民との協働 : 維持管理に住民参加が見込まれる<br>○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-1       |        |           | 評価           | A    |
|                        | 所管課意見  | 必要性、重要性、効率性、計画の熟度が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。  |        |           | 採択状況         | 総合評価 |
| 技術管理室意見                | 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           | ①                       |   |             | ②   |  |  |
|                  | ①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景     | 当路線は川上村と小海町を結ぶ緊急輸送路(震災対策2次)となっているが、当該81号カーブは急カーブで視距が悪い。特に川上側より高原野菜を運搬する大型トラックが通行する際は対向車線を使い通行する必要があり、視距改良が望まれている。また、冬季は山側が法面で日陰となることから凍結の危険性が高く、視距改良により解消を行いたい。 |             |   |  |  |
|                  | ②地域からの要望経緯及び地域の関わり      | 本事業区間は、線形不良であり、大型車の通行に支障をきたしているため、早期の整備を要望されている。  |             |   |  |  |
|                  | ③事業説明等の経緯               | 関係者を中心に事業説明をし、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      | なし  |             |   |  |  |
|                  | ⑤自然環境・生活環境への影響と配慮       | 土羽構造を基本とするが、設計時に検討予定  |             |   |  |  |
|                  | ⑥地域活性化への影響と配慮           | 本事業により南相木村と川上村の交通の円滑化が図られ、付近の観光施設等の活性化も期待される。   |             |   |  |  |
| ⑦その他             | 設計段階でコスト縮減について検討予定      |   |             |   |  |  |
| 事後・再評価からのフィードバック | 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° 00' 55" 9<br>東経:E 138° 34' 09" 5 |  |  |

(様式1-2)新規評価シート

|                        |  |  |         |           |                |   |
|------------------------|--|--|---------|-----------|----------------|---|
| 事業名                    | 県単道路改築事業   |  | 路河川名等   | (主)東御嬭恋線  |                |   |
| 事業毎の通番                 |  | 市町村名   | 東御市     | 箇所名(ふりがな) | 滋野(しげの)        |   |
| 事業目的                   | (主)東御嬭恋線は、長野県東御市と群馬県嬭恋村を繋ぐ路線であり東部湯ノ丸ICから湯ノ丸高原へ通じる玄関口でもある。滋野駅から国道18号接続までの区間は、狭隘で見通しが悪いが、通勤時間帯は渋滞となるため、改良工事を実施したい。 |  |         |           |                |   |
| 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<br>(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<br>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<br>受益対象・範囲     | 計画交通量 1,849台/日   |  |         |           |                |   |
| 着手年度                   | 2020年度(R2)   | 事業期間   | 4年間     | 事業費(千円)   |                |   |
| 完成年度(見込み)              | 2023年度(R5)   | 費用対効果  | 1.0     | 国庫        | 一般財源           |   |
| 全体事業内容(主な工種)           | 道路改築工 L=700.0m、W=5.5(7.5)m   |  | 300,000 |           | 270,000 30,000 |   |
| 事業効果                   | 直接的効果<br>(定量的・定性的)   | 走行経費減少 1600万円<br>災害に強い道路   |         |           |                |   |
|                        | 間接的効果<br>(定量的・定性的)   | 東部湯の丸トレーニング施設の利用者の増加   |         |           |                |   |
| 評価の視点                  | 必要性  | ○計画交通量 : 1,849台/日<br>○代替道路の有無 : 代替道路があるが、安全性が低い<br>○医療・福祉・教育施設との連携 : 東部湯の丸トレーニング施設へのアクセス<br>○地域の活性化:東部湯の丸高原の活性化                                      |         |           | 評価             | A |
|                        | 重要性  | ○関連計画、重点施策との整合 : しあわせ信州創造プラン、信州みちビジョン<br>○緊急輸送路の路線指定 : 路線指定なし<br>○地域指定 : 地域指定はない   |         |           | 評価             | B |
|                        | 効率性  | ○費用対効果(B/C) : 1.02<br>○事業期間 : 4年間<br>○代替案の検討 : 設計段階で検討予定<br>○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 : 人or自転車×自動車事故発生 3件以上<br>○危険箇所対策 : 危険箇所の該当はなし<br>○渋滞及び騒音・振動の緩和 : 通勤通学時間帯に渋滞あり<br>○歩道整備 : 歩道なし   |         |           | 評価             | B |
|                        | 計画熟度   | ○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知<br>○地域の取り組み : 協力的である<br>○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<br>○住民との協働 : 住民参加型の事業(維持管理に住民参加が見込まれる)<br>○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-1 |         |           | 評価             | A |
| 所管課意見                  | 必要性、効率性、計画の熟度が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。  |  |         | 採択状況      | 総合評価           |   |
| 技術管理室意見                | 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 | 当該路線は、東御市(東信)から嬭恋(群馬)を結ぶ道路であり、観光・物流の分野において重要なルートとなっている。  |
| ②地域からの要望経緯及び地域の関わり  | 通勤通学時間帯において、当該区間は自動車の渋滞が常態化しており、歩行者(自転車利用者)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を含めた改良計画を要望されている。 |
| ③事業説明等の経緯           | 東御嬭恋線期成同盟会から改良計画の要望を受けている。   |
| ④他事業・プロジェクトとの整合、関連  | なし   |
| ⑤自然環境・生活環境への影響と配慮   | 設計段階で検討予定  |
| ⑥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、東部湯の丸トレーニング施設利用者の増加により付近の商業施設等の活性化も期待される。   |
| ⑦その他                | 設計段階で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

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° 21' 49" 82  
東経:E 36° 20' 35" 08

(様式1-2)新規評価シート

|                        |  |  |           |                     |        |   |
|------------------------|--|--|-----------|---------------------|--------|---|
| 事業名                    | 県単道路改築事業   |  | 路河川名等     | (一)大屋停車場田沢線         |        |   |
| 事業毎の通番                 | 市町村名   | 東御市  | 箇所名(ふりがな) | 和小学校下(かのうしょうがっこうした) |        |   |
| 事業目的                   | 当路線は東御市からしなの鉄道大屋駅を利用する通勤車両の交通量が多い。しかし、当区間のボトルネックにより、通学路である市道を迂回する車両が多いため、通学児童の安全に支障をきたしている。和小学校に近接しており通学する児童数は多い。歩道設置後は、通学路を市道から県道へ振り替える計画である。 |  |           |                     |        |   |
| 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<br>受益対象・範囲     | 計画交通量 1,951台/日   |  |           |                     |        |   |
| 着手年度                   | 2020年度(R2)   | 事業期間   | 3年間       | 事業費(千円)             |        |   |
| 完成年度(見込み)              | 2022年度(R4)   | 費用対効果  | 1.6       | 国庫                  | その他    |   |
| 全体事業内容(主な工種)           | 道路改築工 L=400.0m、W=4.0(7.5)m   |  | 100,000   | 90,000              | 10,000 |   |
| 事業効果                   | 直接的効果(定量的・定性的)   | 走行費用減少便益 1,200万円<br>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<br>和小学校の通学路安全対策   |           |                     |        |   |
| 評価の視点                  | 必要性  | ○計画自動車交通量 : 1,951台/日<br>○代替道路の有無 : 代替道路はあるが、安全性が低い。<br>○医療・福祉・教育施設との連携 : 和小学校への2次アクセス道路<br>○地域の活性化 : 和地区地域の活性化に資する                                   |           |                     | 評価     | B |
|                        | 重要性  | ○関連計画、重点施策との整合 : しあわせ信州創造プラン、信州みちビジョン<br>○緊急輸送路の路線指定 : 路線指定なし<br>○地域指定 : 地域指定はない   |           |                     | 評価     | B |
|                        | 効率性  | ○費用対効果(B/C) : 1.56<br>○事業期間 : 3年間<br>○代替案の検討 : 設計段階で検討予定<br>○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 : 人or自転車×自動車事故発生 4件以上<br>○危険箇所対策 : 危険箇所の該当はなし<br>○渋滞及び騒音・振動の緩和 : 朝夕の局所的な渋滞の緩和<br>○歩道整備 : 通学路対策  |           |                     | 評価     | B |
|                        | 計画熟度   | ○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知<br>○地域の取り組み : 協力的である<br>○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<br>○住民との協働 : 住民参加型の事業(維持管理に住民参加が見込まれる)<br>○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-1 |           |                     | 評価     | B |
| 所管課意見                  | 効率性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。  |  |           | 採択状況                | 総合評価   |   |
| 技術管理室意見                | 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   |   |

**平面図**

交通事故 4件  
H26.4月軽傷  
H26.5月軽傷  
H27.5月軽傷  
H27.3月軽傷

和小学校

道路築造工 L=400m

至 大屋駅

**位置図**

事業箇所

**事業概要説明図表**

①

通学路である市道から県道への車道の流れている。

至 大屋駅

②

市道(通学路)歩道など道も狭い。

**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、和地区の中心に位置し、公民館、小学校等、コミュニティー施設を結ぶルートとなっている。  |
| ②地域からの要望経緯及び地域の関わり  | 通勤通学時間帯において、当該区間は自動車交通量が増加しており、歩行者(自転車利用者)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を含めた改良計画を要望されている。 |
| ③事業説明等の経緯           | 平成30年に地元、東御市と現地立会を実施した。   |
| ④他事業・プロジェクトとの整合、関連  | なし  |
| ⑤自然環境・生活環境への影響と配慮   | 設計段階で検討予定   |
| ⑥地域活性化への影響と配慮       | 東御市防災計画で避難所として位置付けられている和公民館へのアクセスが良好となる。  |
| 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

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° 19' 15" 57  
東経:E 36° 22' 43" 89

(様式1-2)新規評価シート

|                        |                                     |  |     |            |          |           |         |
|------------------------|-------------------------------------|--|-----|------------|----------|-----------|---------|
| 事業名                    |                                     | 県単道路改築事業   |     | 路河川名等      |          | (一)美ヶ原和田線 |         |
| 事業毎の通番                 |                                     | 市町村名   |     | 小県郡長和町     |          | 箇所名(ふりがな) |         |
| 事業目的                   |                                     | (一)美ヶ原和田線は、国道142号から美ヶ原高原へ通じる幹線道路であるが、幅員狭小、線形不良のため、大型車の通行に支障をきたしている状況である。<br>このため、線形改良を行うことにより、観光地へのアクセス機能の向上と地域産業の活性化を図りたい。                          |     |            |          |           |         |
| 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             |                                     | 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<br>受益対象・範囲     |                                     | 計画交通量 325台/日   |     |            |          |           |         |
| 着手年度                   | 2020年度(R2)                          | 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)              | 2024年度(R6)                          | 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=100.0m、W=4.0(6.0)m          |  |     | 110,000    |          | 99,000    | 11,000  |
| 事業効果                   | 直接的効果(定量的・定性的)                      | 走行経費の減少 1400万円<br>災害に強い道路  |     |            |          |           |         |
|                        | 間接的効果(定量的・定性的)                      | 観光地へのアクセス機能向上  |     |            |          |           |         |
| 評価の視点                  | 必要性                                 | ○計画交通量 : 325台/日<br>○代替道路の有無 : 代替道路なし<br>○医療・福祉・教育施設との連携 : 和田宿ステーションとの連携が期待できる道路(2次アクセス)<br>○地域の活性化 : 長和町和田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 : しあわせ信州創造プラン、信州みちビジョン<br>○緊急輸送路の路線指定 : 路線指定なし<br>○地域指定 : 振興山村、過疎地域、積雪地域  |     |            |          |           | 評価      |
|                        | 効率性                                 | ○費用対効果(B/C) : 1.09<br>○事業期間 : 5年間<br>○代替案の検討 : ローカルルール(1.5車線)適用<br>○他事業との連携 : 他事業との連携なし  |     |            |          |           | 評価      |
|                        | 緊急性                                 | ○近年の交通事故件数 : 人or自転車×自動車事故発生 1件以上<br>○危険箇所対策 : 危険箇所の該当はなし<br>○渋滞及び騒音・振動の緩和 : なし<br>○歩道整備 : 通学路対策なし  |     |            |          |           | 評価      |
|                        | 計画熟度                                | ○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知<br>○地域の取り組み : 協力的である<br>○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<br>○住民との協働 : 住民参加型の事業(維持管理に住民参加が見込まれる)<br>○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-1 |     |            |          |           | 評価      |
| 所管課意見                  | 必要性、効率性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。 |  |     |            | 採択状況     | 総合評価      |         |
| 技術管理室意見                | 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

美ヶ原高原

全体計画(カーブ改良2箇所)  
L=100m、W=4.0(6.0)m

R2 測量一式

至 諏訪

至 佐久

長和町 和田庁舎

至 諏訪

標準横断面(1.5車線改良)

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、国道142号から美ヶ原高原へ通じる道路であり、また、ピーナスラインにより霧ヶ峰高原、蓼科高原に通じる広域観光道路である。 |
| ②地域からの要望経緯及び地域の関わり  | 自動車利用の観光客の安全を確保するため、信州ピーナスライン連携協議会から要望がある。                         |
| ③事業説明等の経緯           | 関係者を中心に事業説明をし、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  | なし   |
| ⑤自然環境・生活環境への影響と配慮   | ローカルルール(1.5車線)を適用し、自然環境への影響を軽減する。                                  |
| ⑥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、観光客の増加も期待される。                                     |
| 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

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° 8' 31" 4

東経:E 36° 13' 6" 35

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

|                        |  |  |         |             |          |   |
|------------------------|--|--|---------|-------------|----------|---|
| 事業名                    | 県単道路改築事業   |  | 路河川名等   | (一)丸子北御牧東部線 |          |   |
| 事業毎の通番                 |  | 市町村名   | 東御市     | 箇所名(ふりがな)   | 山崎(やまさき) |   |
| 事業目的                   | (一)丸子北御牧東部線の道路線形が悪く通行に危険がある当該区間について、通行車両及び歩行者の安全確保を図るため、早期に道路改良を実施する必要がある。 |  |         |             |          |   |
| 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<br>(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<br>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<br>受益対象・範囲     | 計画交通量 1,221台/日   |  |         |             |          |   |
| 着手年度                   | 2020年度(R2)   | 事業期間   | 3年間     | 事業費(千円)     |          |   |
| 完成年度(見込み)              | 2022年度(R4)   | 費用対効果  | 1.1     | 国庫          | その他      |   |
| 全体事業内容(主な工種)           | 道路改築工 L=400.0m、W=6.5(8.0)m   |  | 150,000 |             | 135,000  |   |
| 事業効果                   | 直接的効果<br>(定量的・定性的)   | 走行経費の減少 2000万円<br>災害に強い道路  |         |             |          |   |
|                        | 間接的効果<br>(定量的・定性的)   | 佐久地域から上小地域へのアクセス道路   |         |             |          |   |
| 評価の視点                  | 必要性  | ○計画自動車交通量 : 1,221台/日<br>○代替道路の有無 : 代替道路あり<br>○医療・福祉・教育施設との連携 : 東御市民病院との連携が発揮できる道路(2次アクセス)<br>○地域の活性化 : 北御牧地域の活性化に資する                                 |         |             | 評価       | A |
|                        | 重要性  | ○関連計画、重点施策との整合 : しあわせ信州創造プラン、信州みちビジョン<br>○緊急輸送路の路線指定 : 路線指定なし<br>○地域指定 : 地域指定はない   |         |             | 評価       | B |
|                        | 効率性  | ○費用対効果(B/C) : 1.14<br>○事業期間 : 3年間<br>○代替案の検討 : 設計段階で検討予定<br>○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 : 人or自転車×自動車事故発生 2件以上<br>○危険箇所対策 : 危険箇所の該当はなし<br>○渋滞及び騒音・振動の緩和 : なし<br>○歩道整備 : 通学路対策なし  |         |             | 評価       | B |
|                        | 計画熟度   | ○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知<br>○地域の取り組み : 協力的である<br>○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<br>○住民との協働 : 住民参加型の事業(維持管理に住民参加が見込まれる)<br>○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-1 |         |             | 評価       | A |
| 所管課意見                  | 必要性、効率性、計画の熟度が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。                                  |  |         | 採択状況        | 総合評価     |   |
| 技術管理室意見                | 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

全体 道路改築工 L=400m W=6.5(8.0)m  
R2要望 概略設計 C=5,000千円

位置図

至東御市街地

至上田市

W=6.5(8.0)m  
W=5.5(7.0)m  
路肩 0.75m 車道 3.25m 車道 3.25m 路肩 0.75m

|                     |   |
|---------------------|---|
| ①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景 | 当該路線は、佐久地域と上小地域を結ぶ道路であり、観光・物流の分野において重要なルートとなっている。   |
| ②地域からの要望経緯及び地域の関わり  | 通勤通学時間帯において、当該区間は自動車交通量が増加しており、歩行者(自転車利用者)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を含めた改良計画を要望されている。 |
| ③事業説明等の経緯           | 丸子北御牧東部線期成同盟会から改良計画の要望を受けている。   |
| ④他事業・プロジェクトとの整合、関連  | なし  |
| ⑤自然環境・生活環境への影響と配慮   | 法面など自然環境への影響を軽減する工法を検討する  |
| ⑥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、上田市・佐久市との交流活性化も期待される。  |
| 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    | 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° 19' 52" 13  
東経:E 36° 19' 31" 09

(様式1-2)新規評価シート

|                        |  |   |                    |                        |      |
|------------------------|--|---|--------------------|------------------------|------|
| 事業名                    | 県単道路改築事業   |   | 路河川名等              | (一)上槻木矢ヶ崎線             |      |
| 事業毎の通番                 | 市町村名   | 茅野市   | 箇所名(ふりがな)          | 粟沢～小泉(あわざわ～こいずみ)       |      |
| 事業目的                   | 当路線は、茅野市の中心市街地と泉野・玉川地区を結ぶ幹線道路で、また、観光地の奥蓼科への観光路線である。泉野・玉川地区は近年住宅化が進み、当該路線の交通量が日1万台を超え、また、現道は玉川小学校の通学路であるが、歩道がなく、車道の幅員が狭いため、通学する児童等は非常に危険な状態にある。過去には、横断者の死亡事故や自転車が歩行者に追突するなどが発生している。このため、当該事業により、安全で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<br>社会資本整備重点計画法 |                        |      |
| 関連する事業、計画等             | 茅野市都市計画区域マスタープラン、茅野市道路河川等整備計画<br>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<br>受益対象・範囲     | 計画交通量 10,480台/日<br>玉川小学校、東海大諏訪高校 通学者 他   |   |                    |                        |      |
| 着手年度                   | 2020年度(R2)   | 事業期間  | 6年間                | 事業費(千円)                |      |
| 完成年度(見込み)              | 2025年度(R7)   | 費用対効果   | 1.8                | 財源内訳(千円)               |      |
| 全体事業内容(主な工種)           | 道路改築工 L=200.0m、W=6.0(9.75)m  | 300,000   |                    | 国庫 270,000 一般財源 30,000 |      |
| 事業効果                   | 直接的効果(定量的・定性的)   | 走行時間の短縮 4.4億円<br>走行経費の減少 0.2億円<br>災害に強い道路、歩行者の交通事故の減少   |                    |                        |      |
|                        | 間接的効果(定量的・定性的)   | 緊急輸送路(市)、バス路線の整備、通行車両の交通事故抑制<br>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 : 10,480台/日<br>○代替道路の有無 : 安全性の高い代替道路がある<br>○医療・福祉・教育施設との連携 : 諏訪中央病院との連携が發揮できる道路(1次アクセス)<br>○交通結節点アクセス : 茅野駅へ通じる道路(1次アクセス)   |                    | 評価                     |      |
|                        | 重要性  | ○関連計画、重点施策との整合 : しあわせ信州創造プラン、茅野市都市計画区域マスタープラン<br>○緊急輸送路の路線指定 : 茅野市緊急輸送路に指定<br>○地域指定 : 地震防災対策強化地域  |                    | 評価                     |      |
|                        | 効率性  | ○費用対効果(B/C) : 1.80<br>○事業期間 : 6年間<br>○代替案の検討 : 沿線住民の意見を計画に反映<br>○他事業との連携 : 市道改良事業との連携あり   |                    | 評価                     |      |
|                        | 緊急性  | ○近年の交通事故件数 : 自動車事故発生 2件/年<br>○道路環境改善 : 車道拡幅及び歩道設置により、朝夕の渋滞緩和を図る<br>○歩道整備 : 通学路対策<br>○道路構造 : 車道幅員5.5m、最小曲線半径25m、最急勾配8%   |                    | 評価                     |      |
|                        | 計画熟度   | ○事業情報の共有 : 沿線関係者を中心に周知(R元.9.26事業説明会を開催)、継続箇所のため広く周知あり<br>○地域の取り組み : 改良要望等、積極的な取り組みがある<br>○地域の合意形成 : 合意形成が図られている<br>○住民との協働 : 隣接する粟沢観音の周辺整備のため、維持管理を実施<br>○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 事後評価5-1 |                    | 評価                     |      |
| 所管課意見                  | 必要性、重要性、効率性、計画の熟度が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。  |   | 採択状況               | 総合評価                   |      |
| 技術管理室意見                | 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、構造図等】  |   |   |
|                  | <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p><b>位置図</b></p> </div> <div style="width: 48%;"> <p><b>状況写真</b></p> </div> </div> <p><b>標準横断面図</b></p> |   |   |
| 事業周辺環境           | <p><b>平面図</b></p>   |   |   |
|                  | ①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景   | 当路線は、茅野市街地から泉野・玉川地区、また奥蓼科を結ぶ生活、観光道路であり、交通量が1万台を超える幹線道路である。起点側は小泉団地の入口で、市街地へ向かう主要な道路となっている。終点側は、改良済みで、歩道設置済みである。           |   |
|                  | 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、交通量が多い。また、周辺には小学校、高校などがあるが、歩道がなく、地元区から歩行者の安全確保のため歩道設置の要望が出された。  |   |
|                  | 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。また、終点側は整備が完了し、供用されている。このため本事業区間も早期の事業化が求められている。<br>H31.2月、R元.8月 地元役員説明会<br>R元.9月 地権者説明会           |   |
|                  | ④他事業・プロジェクトとの整合、関連  | (一)上槻木矢ヶ崎線は茅野市都市計画区域マスタープランでは、東西に縦貫する幹線道路に位置づけられている。また、歩道未設置の区間もあり、安全性確保の観点からの機能強化が求められている。事業区間終点側では、病院へ直結する市道改良が実施されている。 |   |
|                  | ⑤自然環境・生活環境への影響と配慮   | 周辺の町づくり活動や事業と連携し、植樹による緑化が計画されている。   |   |
|                  | ⑥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、安全で快適な道路整備、歩道空間の整備により安全確保が図られる。  |   |
|                  | 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 | 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° 10' 31" 90<br>東経:E 35° 59' 50" 30 |

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

|                        |   |   |              |          |        |   |
|------------------------|---|---|--------------|----------|--------|---|
| 事業名                    | 県単道路改築事業  |   | 路河川名等        | (一)与地辰野線 |        |   |
| 事業毎の通番                 | 市町村名  | 辰野町   | 箇所名(ふりがな)    | 下田(しもだ)  |        |   |
| 事業目的                   | (一)与地辰野線の辰野町内の当該区間については、南北への幹線道路である(国)153号と(主)伊那辰野(停)線を東西に結ぶ路線で、特に朝夕の通勤路として活用されている。また、辰野南小学校の通学路として児童が歩行しているが、幅員狭小で歩道も無いため、大変危険な状況にある。特に当該区間に存する下田踏切は、全幅4.0mで車両のすれ違いもできない状況であるが、辰野町で行う町道踏切の廃止、町道整備と共に、当該踏切に集約することと併せ、辰野町と一体的な整備を行うことにより、安全で安心な都市環境の形成を図りたい。 |   |              |          |        |   |
| しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け | 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、踏切道改良促進法 |          |        |   |
| 関連する事業、計画等             | 辰野町通学路交通安全プログラム<br>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<br>受益対象・範囲     | 計画交通量:1,980台  |   |              |          |        |   |
| 着手年度                   | 2020年度(令和2年)  | 事業期間  | 6年間          | 事業費(千円)  |        |   |
| 完成年度(見込み)              | 2025年度(令和7年)  | 費用対効果   | 1.0          | 国庫       | その他    |   |
| 全体事業内容(主な工種)           | 道路改築工 L=350m、W=6.0(10.5)m   |   | 500,000      | 450,000  | 50,000 |   |
| 事業効果                   | 直接的効果(定量的・定性的)  | 走行経費の減少 4600万円<br>安心・安全な道路  |              |          |        |   |
|                        | 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:1,980台/日<br>○代替道路の有無:代替道路があるが、安全性が低い<br>○医療・福祉・教育施設との連携:辰野南小学校との連携(通学路)<br>○交通結節点アクセス:伊北インターチェンジ  |              |          | 評価     | B |
|                        | 重要性   | ○関連計画、重点施策との整合:辰野町通学路交通安全プログラム、信州みちビジョン<br>○緊急輸送路の路線指定:避難経路となる<br>○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) 1.02<br>○事業期間:6年間<br>○代替案の検討:ルートの比較検討あり<br>○他事業との連携:踏切統廃合に伴う町道整備  |              |          | 評価     | B |
|                        | 緊急性   | ○近年の交通事故件数:人or自転車×自動車事故発生 なし<br>○道路環境改善:踏切道改良促進法に基づく指定予定踏切の改良<br>○歩道整備:通学路対策(現況歩道無し)<br>○現況の車道幅員:W=4.5m   |              |          | 評価     | A |
|                        | 計画熟度  | ○事業情報の共有:関係者を中心に周知(R1.8月に地元役員等に事業説明)<br>○地域の取り組み:積極的な取り組み(地元区からの改良要望あり)<br>○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<br>○住民との協働:当該工区を含め、地域の道路整備に関する住民組織(羽北道路委員会)あり<br>○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-1 |              |          | 評価     | B |
| 所管課意見                  | 重要性、緊急性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。   |   |              | 採択状況     | 総合評価   |   |
| 技術管理室意見                | 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   |   |

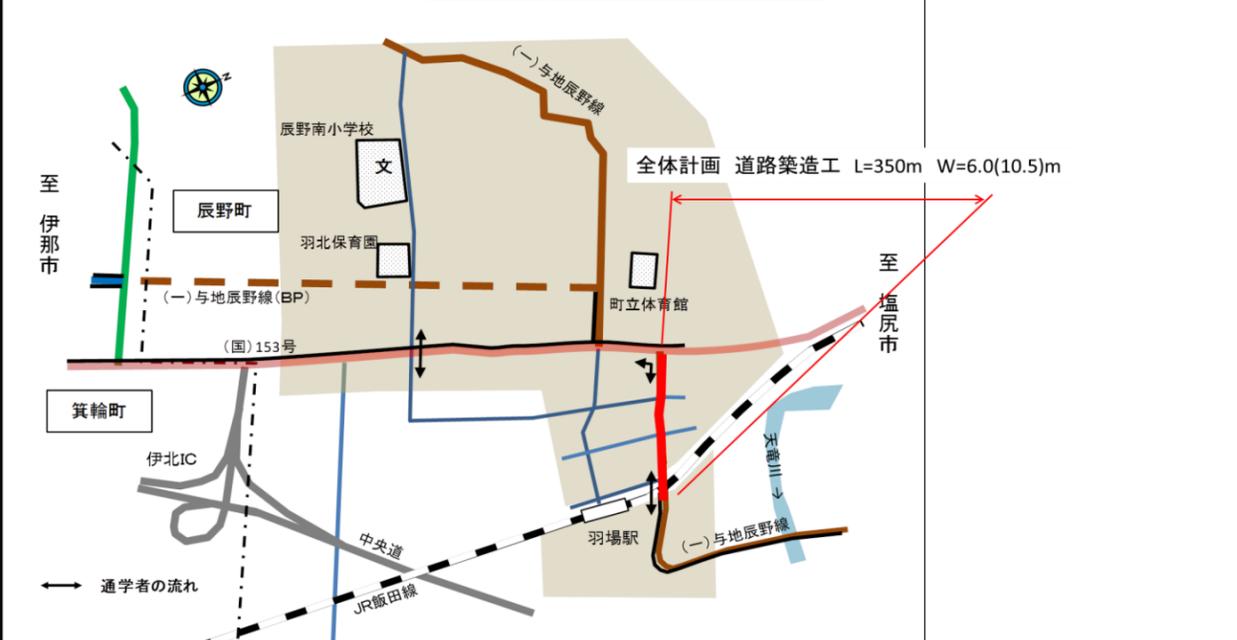


事業箇所  
(一)与地辰野線  
辰野町 下田



至(国)153号

事業概要説明図表



全体計画 道路築造工 L=350m W=6.0(10.5)m

|                     |   |
|---------------------|---|
| ①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景 | (一)与地辰野線の辰野町内の当該区間については、南北への幹線道路である(国)153号と(主)伊那辰野(停)線を東西に結ぶ路線で、特に朝夕の通勤路として活用されている。また、辰野南小学校の通学路として児童が歩行しているが、幅員狭小で歩道も無いため、大変危険な状況にある。特に当該区間に存する下田踏切は、全幅4.0mで車両のすれ違いもできない状況である。 |
| ②地域からの要望経緯及び地域の関わり  | 毎年6月頃に、地元区、町役場と共に現地調査を行い、改良の要望を受けている。   |
| ③事業説明等の経緯           | R元.8.22 地元区役員、羽北道路委員会等に、事業内容と検討のための地形測量を実施する旨の説明を行う。  |
| ④他事業・プロジェクトとの整合、関連  | 当該工区内に存する下田踏切は、辰野町通学路交通安全プログラムにおいて改良が必要な箇所として位置づけられている。また、踏切道改良促進法に基づく指定をすべき踏切として、改良の必要な踏切に挙げられている。踏切改良にあたり、鉄道事業者から求められている踏切統廃合について、辰野町と協働して町道整備と一体的に整備を予定している。                 |
| ⑤自然環境・生活環境への影響と配慮   | 歩道の整備により、通学児童や地域住民の歩行に際しての安全性の向上が図られる。  |
| ⑥地域活性化への影響と配慮       | 本事業により東西方向への交通の円滑化が図られ、通勤通学時の渋滞解消が図られると共に、東部地域からの中央道へのアクセス向上や、西部地域から諏訪方面への交流等の活性化も期待される。  |
| 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

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° 57' 17" 00  
東経:E 137° 59' 00" 00