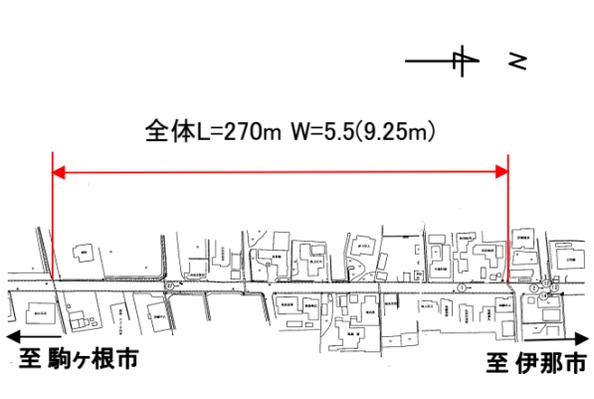
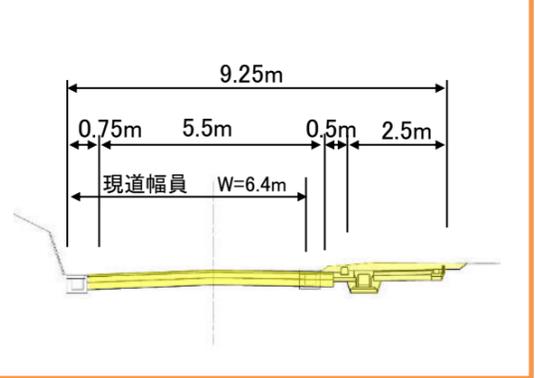


(様式1-2)新規評価シート

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)宮田沢渡線	
事業毎の通番		市町村名		箇所名(ふりがな)		駒ヶ原(こまがはら)	
事業概要	事業目的	(一)宮田沢渡線は、上伊那郡宮田村と伊那市西春近を結ぶ一般県道であり、幹線道路と区画道路とを連絡し、これらの交通を分散させると同時に、日常生活には欠かせない補助幹線道路に位置付けられる。 事業箇所は幅員が不足しており、大型車のすれ違いが困難な状況である。また歩道が未整備のため、朝夕の通勤時間帯には、国道153号の渋滞を避ける流入車両の通行が特に激しく、登下校の安全性が危惧されている。 このため、道路を拡幅し歩道を設置することで、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	
	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	計画交通量:3,895台/日					
	着手年度	2020年度(令和2年)	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(令和6年)	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=270m、W=5.5(9.25)m			250,000		225,000 25,000
事業効果	直接的効果 (定量的・定性的)	走行経費の減少 0.14億円 誰もが安心して移動できる道路環境整備					
	間接的効果 (定量的・定性的)	地域間交流の促進 宮田市街地商店街の活性化					
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 3,895台/日 ○代替道路の有無 : 安全性の高い代替道路(国道153号)がある ○医療・福祉・教育施設との連携 : 昭和伊南病院との連携が発揮できる道路(1次アクセス) (○地域の活性化 : 宮田市街地商店街等の活性化に資する				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 ○緊急輸送路の路線指定 : 指定なし ○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) : 1.07 ○事業期間 : 5年間 ○代替案の検討 : コスト縮減について詳細設計時に検討予定 ○他事業との連携 : 伊駒アルプス道路事業と連携あり				評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 事故なし ○危険箇所対策 : 危険箇所の該当はなし ○渋滞及び騒音・振動の緩和 : 朝夕の局部的現象の緩和 ○歩道整備 : 通学路対策				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 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 維持管理に住民参加が見込まれる OPDCA 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。				○	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		
事業周辺環境			
	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(一)宮田沢渡線は、上伊那郡宮田村と伊那市西春近を結ぶ一般県道である。事業箇所は幅員が不足しており、大型車のすれ違いが困難な状況である。また歩道が未整備のため、朝夕の通勤時間帯には、国道153号の渋滞を避ける流入車両の通行が特に激しく、登下校の安全性が危惧されている。	
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間の付近には小、中学校があるが、朝夕の通勤時間帯に交通量が増加するため、児童・生徒の登下校の安全性が危惧されている。このため、通行の安全や、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	本事業区間の北端は、既に他事業により改良が完了し、供用している。車道、歩道の連続性を確保するため、地元地区など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	伊駒アルプスロード事業計画と連携		
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	本事業により交通の円滑化が図られ、付近の商業施設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 137° 56' 32" 36 東経:E 35° 45' 23" 54

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	道路改築事業		路河川名等	(一)北林飯島線		
事業毎の通番	市町村名	上伊那郡飯島町	箇所名(ふりがな)	新田(しんでん)		
事業目的	当路線は(主)伊那生田飯田線(第2次緊急輸送路)から(国)153号(第一次緊急輸送路)を経由し、(主)飯島飯田線を結ぶ路線であり、通勤路として利用されている。平成27年度に、中川村内の未改良区間について2車線改良が完了し、国道より西側の未改良区間は当該箇所のみとなった。また当該箇所は七久保小学校の通学路として利用されているが、未改良かつ歩道未整備であり、危険な状態となっている。このため、当事業により整備し、安全な交通空間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	都市計画法、道路法			
関連する事業、計画等	飯島町地域防災計画、飯島町通学路交通安全プログラム、H24通学路合同点検要対策 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	計画交通量 1,406台/日					
着手年度	2024年度(令和6年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)		
完成年度(見込み)	2024年度(令和6年度)	費用対効果	1.2	国庫	0	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=400.0m、W=5.5(9.25)m	150,000	0	0	135,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少 600万円 避難路・観光道路の整備、通学路対策 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 観光振興				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 1,406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 : 七久保小学校、中川西小学校へ通じる道路 ○交通結節点アクセス : JR飯田線七久保駅への1次アクセス、飯島町町営デマンドバス路線			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、飯島町都市計画区域マスタープラン ○緊急輸送路の路線指定 : 飯島町地域防災計画において緊急輸送路に指定 ○地域指定 : 地震防災対策強化区域に地域指定			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.22 ○事業期間 : 5年間 ○工法等の比較検討 : 設計段階で検討予定 ○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 3件以上 ○危険箇所対策 : 危険箇所の該当はなし ○道路環境改善 : 朝夕の局所的な渋滞を緩和 ○歩道整備 : H24通学路合同点検要対策箇所、飯島町通学交通安全プログラムに位置付け			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 : 維持管理に住民参加が見込まれる ○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	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	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	

【位置図、平面図、構造図等】

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(主)伊那生田飯田線(第2次緊急輸送路)から(国)153号(第一次緊急輸送路)を経由し、(主)飯島飯田線を結ぶ路線であり、通勤路として利用されている。平成27年度に、中川村内の未改良区間について2車線改良が完了し、国道より西側の未改良区間は当該箇所のみとなった。		
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、段丘下段の国道と段丘上段の県道を結ぶ路線で、朝夕通勤に利用され、また駅に直結するため、送迎車の往来も重なり、通行に支障をきたしている。付近に小学校もあることから、歩行者の保護が求められている。このため、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	関係者に事業説明し、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	しあわせ信州創造プランのH24通学路合同点検要対策箇所に該当		
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	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、付近の商業施設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 138° 00' 00" 00 東経:E 36° 00' 00" 00

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

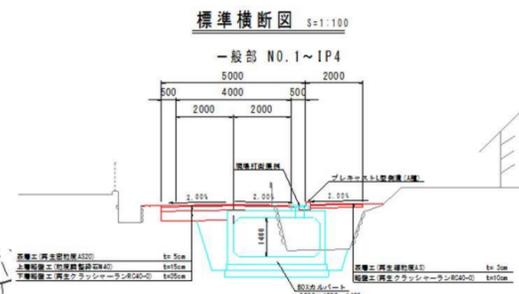
事業名		県単道路改築事業		路河川名等	(一)青木東線			
事業毎の通番		市町村名	飯田市	箇所名(ふりがな)	下山(しもやま)			
事業目的	(一)青木東線は、国道256号と国道151号を結び、飯田市鼎地区(旧鼎町)を東西に貫く幹線道路であり、沿線には小中学校や病院、駅が立地している。当該区間は幅員狭小であり、車両の円滑な交通に支障を来している。また、鼎小学校の通学路に指定されているが、歩道が設置されていないため、児童の安全が確保されていない。このため、本事業により整備を行い、円滑な交通と歩行者の安全の確保を図りたい。							
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 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	飯田市通学路安全対策アクションプログラム 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	鼎小学校 通学児童ほか 計画交通量 2,473台/日							
着手年度	2020年度(R2)	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)	2029年度(R11)	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=600m、W=4.0(7.0)m			400,000		360,000	40,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 5.5億円 通学児童の安全確保						
	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 : 2,473台/日 ○代替道路の有無 : 安全性の高い代替道路ではない(国道+市道) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 鼎小学校の指定通学路 ○地域の活性化 : 南信州ゲートウェイ構想の一部					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、飯田市通学路安全対策アクションプログラム ○緊急輸送路の路線指定 : 避難施設に至る路線 ○地域指定 : 地震防災対策強化地域(東海地震地域)に指定されている					評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.76 ○事業期間 : 10年間 ○代替案の検討 : ローカルルール(1.5車線)を適用 ○他事業との連携 : 交通安全事業との連携					評価	B
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 事故発生 1件 ○危険箇所対策 : 危険箇所には該当しない ○渋滞及び騒音・振動の緩和 : 通勤時の円滑な交通が確保される ○歩道整備 : 児童の安全な通学が確保される					評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(R元.9.27 事業説明会を開催) ○地域の取り組み : 積極的な取組がある ○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 : 住民独自の取組がある ○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、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		



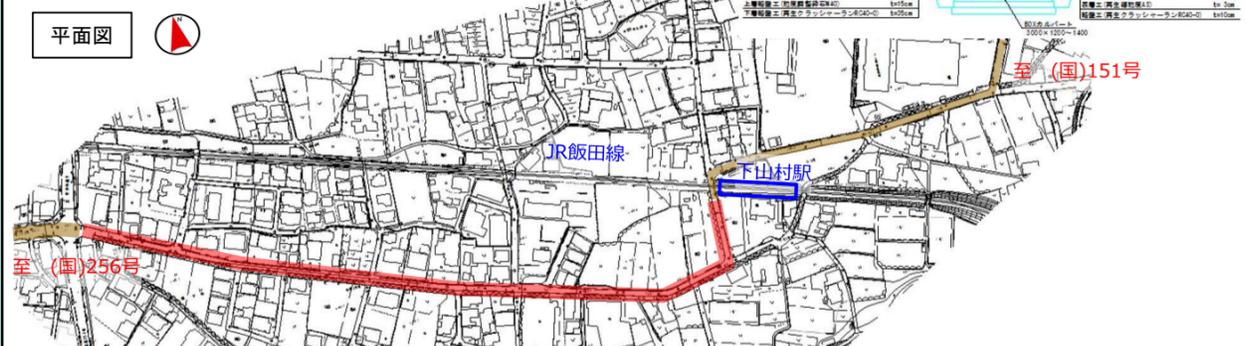
位置図



写真



標準横断面図 5:1:100  
一般部 No.1~IP4



平面図

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(一)青木東線は、国道256号と国道151号を結び、飯田市鼎地区(旧鼎町)を東西に貫く幹線道路であり、沿線には小中学校や病院、駅が立地している。当該箇所から起点までの間は、既に街路事業、道路改築事業により整備が完了し、都市計画に基づいた両側歩道の道路が整備されている。沿線住民は当該箇所の整備を待ち望んでおり、これまでも整備方針について地元と話し合いを重ねたうえで、1.5車線整備を行うことになった。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、普通車のすれ違いさえ困難な箇所である上に、歩道も整備されていない。付近に小、中学校、病院等があることから、歩行者の保護が求められている。通学路にも指定されており、地元からは毎年整備の要望のある箇所となっている。
③事業説明等の経緯	当該箇所から起点までの間は、既に街路事業、道路改築事業により整備が完了し、都市計画に基づいた両側歩道の道路が整備されている。沿線住民は当該箇所の整備を待ち望んでおり、これまでも整備方針について地元と話し合いを重ねたうえで、1.5車線整備を行うことになった。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	飯田市通学路安全対策アクションプログラムにより早期の通学路の安全対策が求められている。
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、付近の商業施設等の活性化も期待される。
⑦その他	1.5車線整備を行い、コスト削減を図る

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

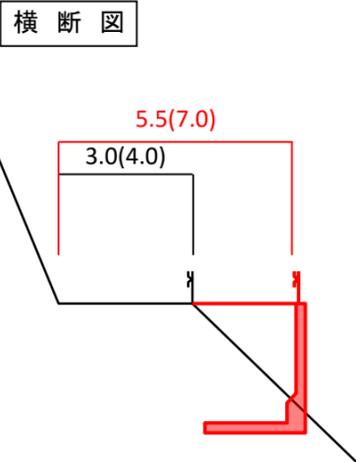
北緯:N 137° 50' 09"  
東経:E 35° 30' 16"



(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)長沢田村線		
事業毎の通番		市町村名	豊丘村	箇所名(ふりがな)	一本松(いっぽんまつ)		
事業目的	当路線は豊丘村の長沢地区を起点とし、佐原地区、笹久保地区を經由して役場等が存在する村の中心部へつながる、地元にとって重要な生活路線である。 当該箇所は幅員が極端に狭い上に地形が急峻なため見通しが悪く、交通事故も発生している。普通車同士のすれ違いすらも困難であり、この路線の利便性向上のためにも整備が急がれる。						
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 受益対象・範囲	計画交通量 339台/日						
着手年度	2020年度(R2)	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)	2026年度(R8)	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=300m、W=5.5(7.0)m			160,000		144,000	16,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少 6百万円 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：339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+村道) ○医療・福祉・教育施設との連携：下伊那厚生病院との連携が発揮できる道路(1次アクセス) ○地域の活性化：佐原地区、笹久保地区の活性化に資する					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2.0「3-8 生活を支える地域交通の確保」 ○緊急輸送路の路線指定：避難路となる道路 ○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) 1.02 ○事業期間：7年間 ○代替案の検討：土留工について検討あり ○他事業との連携：リニア工事(発生土運搬)との連携					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 3件以上 ○危険箇所対策：危険箇所の該当はなし ○渋滞及び騒音・振動の緩和：渋滞及び騒音・振動の該当はなし ○歩道整備：該当なし					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：合意形成が図られている ○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) ○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、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、構造図等】	
		
事業周辺環境	【整備の必要性がわかる状況写真等】	
		
	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は豊丘村の長沢地区を起点とし、佐原地区、笹久保地区を經由して役場等が存在する村の中心部へつながる、地元にとって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	当該箇所は幅員が極端に狭い上に地形が急峻なため見通しが悪く、交通事故も発生している。普通車同士のすれ違いすらも困難であり、この路線の利便性向上のためにも整備が急がれる。
	③事業説明等の経緯	起点部については平成24年から拡幅が行われ、令和元年に事業が完成した。同箇所についても拡幅要望が毎年地元からある。このため本事業区間も早期の事業化が求められている。
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	豊丘村にはリニア中央新幹線のトンネル掘削坑口があり、発生土の運搬車両が村内を通過する。本路線は一般車の通行路線として安全な交通確保が急がれる。
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	役場等の存在する村中心部への生活道路であり、安全な交通は地元の悲願でもある。
⑥地域活性化への影響と配慮	役場等の存在する村中心部への生活道路であり、佐原地区、笹久保地区の活性化も期待される。	
⑦その他	土留めについて比較検討を行いコスト削減を図る	
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 137° 54' 14"
		東経:E 35° 32' 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	(一)新田松本線		
事業毎の通番	市町村名	朝日村	箇所名(ふりがな)	新田(しんでん)バイパス		
事業目的	一般県道新田松本線は、朝日村新田を起点として松本市に至る主要な道路で、朝日村内では通勤通学や地域の経済の動脈として大きな役割を果たしている。 現道は通学路に指定されているが、幅員が狭小かつ人家が密集しており、車両のすれ違いも困難なほどであるため、歩行者(児童)が危険にさらされている。よって、道路バイパス事業を実施し、通学路の安全性確保を図りたい。					
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	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	計画交通量：10,427台/日					
着手年度	2020年度(R2)	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)	2027年度(R9)	費用対効果	5.5	(千円)	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=600m、W=6.0(13.0)m			400,000		360,000 40,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少 2.16億円 通学路の安全性向上				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進 新たな物流ルートの確保による経済活動の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：10,427台/日 ○代替道路の有無：安全性の高い代替道路がある ○医療・福祉・教育施設との連携：朝日村役場、朝日小学校等との連携が発揮できる道路(1次アクセス) ○地域の活性化：新役場庁舎を中心とする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 ○緊急輸送路の路線指定：長野県第2次緊急輸送路 ○地域指定：振興山村、積雪地域				評価 A
	効率性	○費用対効果(B/C)：5.52 ○事業期間：9年間 ○代替案の検討：工法について比較検討あり ○他事業との連携：他事業との連携はない				評価 B
	緊急性	○近年の交通事故件数：5ヵ年以内の事故発生2件 ○道路環境改善：朝夕の局所的な渋滞を緩和する ○代替案の検討：工法について比較検討あり ○歩道整備：歩道未整備区間に歩道を整備				評価 B
	計画熟度	○事業情報の共有：地権者、地区を対象とした事業説明会をR1.10に開催 ○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：維持管理に住民参加が見込まれる ○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	重要性、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】

【整備の必要性がわかる状況写真等】

現道(狭小)

供用区間(H17.4開通)

事業概要説明図表

凡例  
● 村営バス  
○ 新役場  
× 車対車  
× 人対車

事業箇所 L=600m, W=6.0(13.0)m

W=4.5m

H17.4新田BP供用区間 Google

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	一般県道新田松本線は、朝日村新田を起点として松本市に至る主要な道路で、朝日村内では通勤通学や地域の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	三県道期成同盟会から要望書が提出されている
③事業説明等の経緯	事業計画について令和元年10月に地権者、地区住民へ説明を行い、道路改築をバイパス計画で進めることについて了解を得ている。
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	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、地域の活性化も期待される。
⑦その他	工法の比較検討によりコスト縮減に努めている。
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 36° 12' 97.7"

事業代表地点の緯度経度

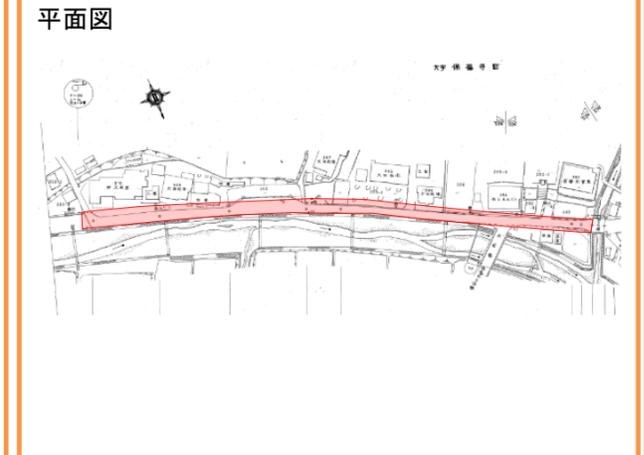
東経:E 137° 86' 72.7"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

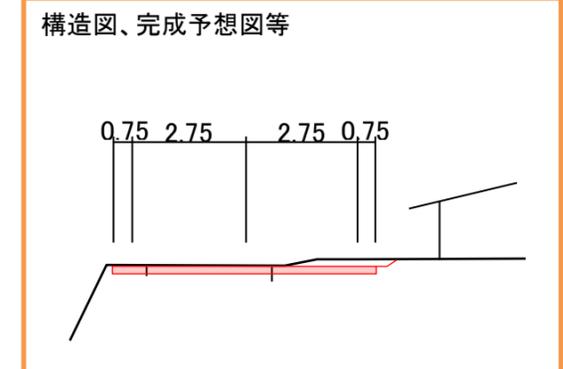
事業名	県単道路改築事業		路河川名等	(一)下奈良本豊科線		
事業毎の通番	市町村名	松本市	箇所名(ふりがな)	保福寺(ほふくじ)		
事業目的	一般県道 下奈良本豊科線は、松本北東部地域を東西にはする生活観光道路であり、沿線には、保育園や福寿草の里、保福寺といった観光地等を沿線に有する路線である。 当該区間は、松本市錦部の保福寺地区において最小道路幅員が2.0mと前後の道路幅と比べ幅員が狭小となっており、通行する車両と往來する住民が接触事故を起こす可能性がある大変危険な道路環境にある。 このため、当該区間の拡幅を行うことにより、安全で安心な道路環境の形成を図りたい。					
しあわせ信州創造プラン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			
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	計画交通量:649台/日					
着手年度	2020年度(令和2年度)	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年度)	費用対効果	2.2	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=100.0m、W=5.5(7.0)m		100,000		90,000 10,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少 3,000万円 通行車両、沿線住民の安全が確保される。				
	間接的効果(定量的・定性的)	通行車両の安全が確保される。交通事故抑止。				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 649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 : 錦部保育園への1次アクセス、会田病院への接続道路(2次アクセス) ○地域の活性化 : 四賀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 ○避難路の路線指定 : 松本市の避難路に路線指定 ○指定地域:過疎地域・積雪地域に指定。			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) : 2.22 ○事業期間 : 4年間 ○代替案の検討 : 土留工の比較検討を実施 ○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 3件以上 ○危険箇所対策 : ボトルネックの解消 ○渋滞及び騒音・振動の緩和 : 渋滞及び騒音・振動の該当はなし ○歩道整備 : 該当なし			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(四賀地区町会連合会で説明) ○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 : 住民参加型の事業(維持管理に住民参加が見込まれる) ○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	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	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	

【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】



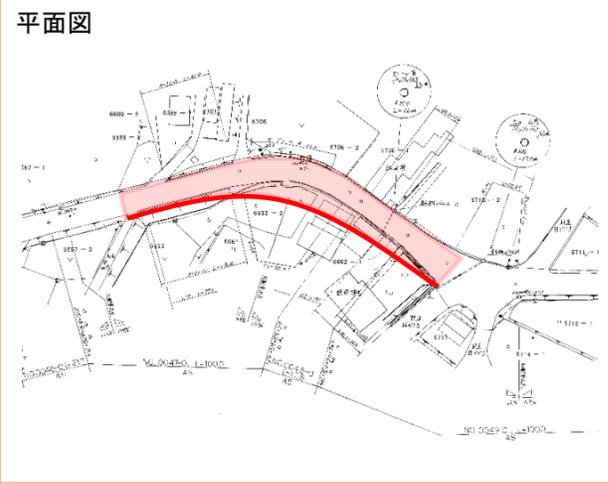
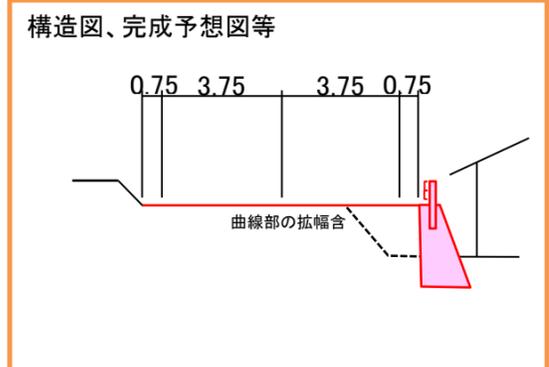
事業周辺環境

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当該地区の前後は改良済みであるが、現道は幅員狭小で線形が悪く、歩道も未整備であるため、大型車のすれ違いが困難であるうえ、歩行者の安全に支障をきたしている状況である。錦部保育園や四賀小学校があり、通園通学路線として利用されていることから、地域住民からの要望が強く、通過交通の円滑化及び沿線住民の安全確保のため早期事業着手が望まれている。		
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	地域からの要望書が提出されている。		
③事業説明等の経緯	・梓川町会から改良要望 ・松本市役所から県に対し要望		
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選定する。		
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、四賀地区の活性化が期待される。		
⑦その他	構造物によらず、土羽構造によるコスト削減を図る。		
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 36° 18'43" 東経:E N 138° 02'01"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路管理課

事業名		県単道路改築事業		路河川名等	(主)塩尻鍋割穂高線				
事業毎の通番		市町村名	松本市	箇所名(ふりがな)	小室(おむろ)				
事業概要	事業目的	主要地方道 塩尻鍋割穂高線は、松本西部地域を南北にはしる主要地方道であり、沿線には、国立アルプス安曇野公園、梓川ふるさと公園、そして室山アグリパークなど、観光地を沿線に有する路線である。 当該区間は、松本市梓川地区の小室地区における急カーブ区間(R=40)であるとともに道路幅員が5.5mと曲線部における必要な拡幅量が確保されていないため、通行する車両の接触事故を誘発する道路環境となっており、大変危険な状況にある。 このため、当該区間の拡幅を行うことにより、安全で安心な道路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				
	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	計画交通量:1,009台/日							
	着手年度	2020年度(令和2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)	2023年度(令和5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=7.5(9.0)m			100,000			90,000	10,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少 1,700万円 通行車両の安全が確保される。							
	間接的効果(定量的・定性的)	通行車両の安全が確保される。交通事故抑止。							
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 1009台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路が農道となり安全性に劣る ○医療・福祉・教育施設との連携 : 波田病院への接続道路(2次アクセス) ○地域の活性化 : 梓川地区の活性化に資する						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 ○避難路の路線指定 : 松本市の避難路に路線指定 ○指定地域:積雪地域に指定。						評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.33 ○事業期間 : 4年間 ○代替案の検討 : 土留工の比較検討を実施 ○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 ○危険箇所対策 : カーブ突角部の解消、曲線部の拡幅不足 ○渋滞及び騒音・振動の緩和 : 渋滞及び騒音・振動の該当はなし ○歩道整備 : 歩道整備なし						評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(H25事業説明会を開催) ○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 : 住民参加型の事業(維持管理に住民参加が見込まれる) ○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	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	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、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	当該区間の前後が規格改良されるなか、当該区間の幅員が狭く走行する車両の安全が確保が課題となっていた。状況を鑑み、平成25年頃周辺土地所有者と打合せを行い、概ねの理解を得たが、その後事業化に至っていない。
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	松本市 梓川町会連合会から継続要望がある。
	③事業説明等の経緯	・平成25年 地元に対して改良の受け入れについて協議、概ねの理解を得る。 ・梓川町会から改良要望 ・松本市役所から県に対し要望
	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	自然環境への影響が軽減される工法を選定する。
	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、地域の活性化も期待される。
	⑦その他	土留工の形状について比較選定を行い、コスト削減を図る。
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 36° 14' 06" 東経:E 137° 50' 31"

(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)河鹿沢西条(停)線			
事業毎の通番		市町村名	東筑摩郡筑北村	箇所名(ふりがな)	東条(ひがしじょう)			
事業目的	当路線は、現在事業中の筑北SICと国道143号青木峠BPを結ぶ路線で、両事業の完成により松本市と上田市を結ぶルートとなり大型車の交通量の増加が想定されているが、狭小箇所が多く大型車のすれ違いが困難であることから道路拡幅の整備が必要である。							
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 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	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 筑北SIC、青木峠BP							
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量：557台/日							
着手年度	2020(令和2年)	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(令和6年)	費用対効果	1.7	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			200,000		180,000	20,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間、走行経費の減少、高度救命救急医療機関への搬送時間短縮</li> <li>・災害に強い道路(第1次緊急輸送路を連結する道路整備)</li> </ul>						
	間接的効果(定量的・定性的)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間交流の促進</li> <li>・新たな物流ルート確保による経済活動の促進</li> <li>・沿道観光の発展、周遊観光ルートの形成による広域観光圏の創出口</li> </ul>						
評価の視点	必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画自動車交通量：557台/日</li> <li>○代替道路の有無：代替道路がない(30分以上の迂回を伴う)</li> <li>○医療・福祉・教育施設との連携：松本市内高度医療機関への2次アクセス道路</li> <li>○交通結節点アクセス：筑北SICと青木峠BPを結ぶ道路。松本市、安曇野市と上田市を結ぶ道路</li> </ul>					評価	A
	重要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○緊急輸送路の路線指定：県緊急輸送路(1次)間を結ぶ道路</li> <li>○地域指定：過疎地域、積雪地域</li> </ul>					評価	A
	効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○費用対効果(B/C)：1.69</li> <li>○事業期間：5年間</li> <li>○代替案の検討：設計段階で検討予定</li> <li>○他事業との連携：筑北SIC、青木峠バイパス</li> </ul>					評価	A
	緊急性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○近年の交通事故件数：交通事故なし</li> <li>○危険箇所対策：落石等の危険箇所の安全を向上させる</li> <li>○渋滞及び騒音・振動の緩和：渋滞及び騒音・振動の該当はなし</li> <li>○歩道整備：無</li> </ul>					評価	B
	計画熟度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○事業情報の共有：関係者を中心に周知</li> <li>○地域の取り組み：協力的である</li> <li>○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</li> <li>○住民との協働：維持管理に住民参加が見込まれる</li> <li>○PDCA 事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-1</li> </ul>					評価	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	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】



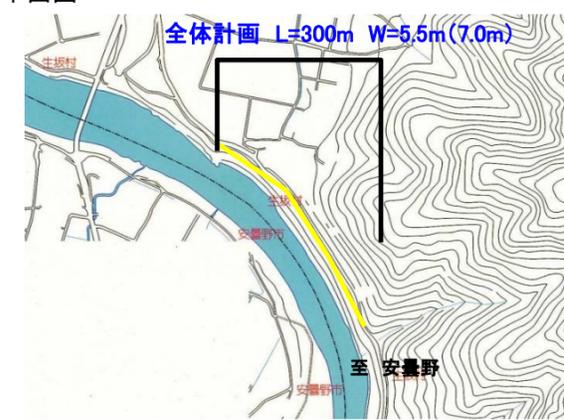
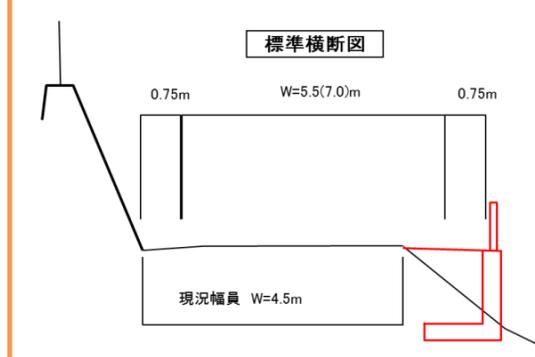
事業周辺環境

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は、現在事業中である筑北SICから筑北村役場を経由して青木峠BPを結ぶ道路である。		
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	H30.5の青木峠説明会で地元からの要望		
③事業説明等の経緯	現在事業が進められている筑北村SICと青木峠バイパスを結ぶ路線であり、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	筑北SIC事業、青木峠バイパス事業		
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	自然環境・生活環境への影響を配慮した設計とする。		
⑥地域活性化への影響と配慮	通勤圏の拡大による人の交流、製造業などの連携による物流の活性化が期待される。		
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° 05' 35" 61 東経:E 36° 38' 51" 78

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改良事業		路河川名等	(一)下生野明科線		
事業毎の通番	市町村名	東筑摩郡生坂村	箇所名(ふりがな)	下生野横手(しもいくのよこて)		
事業目的	(一)下生野明科線の生坂村 下生野横手は、現道幅員は4.0~4.5mであり、バス路線であるがすれ違いが困難である。当該箇所は、通勤通勤及び生活道路として唯一の必要不可欠な路線であり、危険な箇所を解消するため、道路改築を行いたい。					
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	計画交通量：236台/日					
着手年度	2020(令和2年)	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(令和6年)	費用対効果	1.3		国庫	その他
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=300.0m、W=5.5(7.0)m			100,000		90,000 10,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少 2,400万円 災害強い道路				
	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：236台/日 ○代替道路の有無：安全性の高い代替道路(国道19号)がある ○医療・福祉・教育施設との連携：生坂小学校、生坂中学校との連携が発揮できる道路(2次アクセス) ○地域の活性化：下生野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 ○緊急輸送路の路線指定：避難経路 ○地域指定：振興山村、過疎地域、積雪地域				評価 A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.27 ○事業期間：5年間 ○代替案の検討：土留工について検討 ○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：交通事故なし ○危険箇所対策：道路防災点検危険箇所 ○渋滞及び騒音・振動の緩和：渋滞及び騒音・振動の該当はなし ○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 ○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：住民参加型の事業(維持管理に住民参加が見込まれる) ○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	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	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、構造図等】	
	<p>位置図</p> 	<p>平面図</p> 
事業概要説明図表	【整備の必要性がわかる状況写真等】	
		<p>標準横断面図</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)下生野明科線の生坂村 下生野横手は、現道幅員は4.0~4.5mであり、バス路線であるがすれ違いが困難である。通勤通勤及び生活道路として唯一の必要不可欠な路線であり、危険な箇所を解消するため、道路改築を行いたい。
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	例年村からの要望がある。 東筑摩郡村議会議員大会要望箇所(H30.8.23)
	③事業説明等の経緯	H28に法面崩落が発生し、安全な道路が求められている。
	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	自然環境・生活環境への影響を配慮した設計とする。
	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、地域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 138° 93' 10" 10 東経:E 36° 40' 10" 46