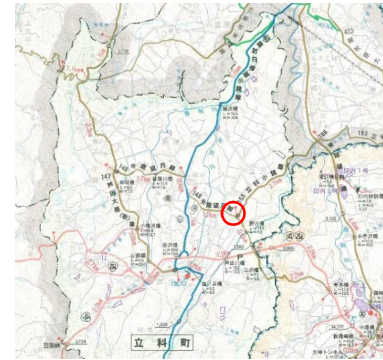


(様式1-2)新規評価シート

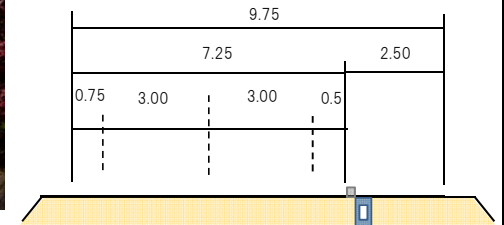
建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(一)牛鹿望月線		
事業毎の通番	1	市町村名	立科町	箇所名(ふりがな)	野方(のがた)	
事業概要	事業目的	牛鹿望月線は、立科町牛鹿と佐久市望月を結ぶ生活道路で、未改良区間について茂田井工区、細谷工区、中原工区と継続して整備している。当該箇所は未改良区間の1つであり、安全な通行に支障をきたしているほか、通学路であるにもかかわらず歩道も整備されていない。 このため、改良により円滑化を図るものである。				
	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(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 1,823台/24h				
	着手年度	2021年度(令和3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)	2025年度(令和7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=300m、W=6.0(9.75)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 3.56億円 走行経費の減少 0.22億円 災害に強い道路				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 1,823台/日 ○代替道路の有無 : 安全性の高い代替道路(国道142号)がある ○医療・福祉・教育施設との連携 : 立科中学校へのアクセス ○交通結節点アクセス : 立科町役場へのアクセス ○地域の活性化 : 市街地の活性化に資する			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 立科町地域防災計画 ○地域指定 : 地域指定はない			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.4 ○事業期間 : 5年間 ○工法比較検討 : ルートについて検討あり ○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 : 人or自転車×自動車事故発生 3件以上 ○道路環境改善 : 通勤・通学時の危険解消 ○歩道整備 : 通学路対策 ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員5.0m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(県道牛鹿望月線整備促進期成同盟会) ○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 : なし ○事後・再評価からのフィードバック : 事後評価5-1			評価	B
	所管課の意見	本事業区間は地域の主要な生活道路の一部であり交通量も多いが、未改良のため幅員が狭い状況である。また、付近に小・中・高校があることから歩行者の安全の確保が必要であり、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。			○	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



(改良後)



事業周辺環境

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	県道牛鹿望月線は、立科町牛鹿地区と佐久市望月地区を結ぶ主要な生活道路であり、立科町内において未改良区間の解消に向け、茂田井工区、細谷工区、中原工区と整備を進めてきた。当該箇所は残る未改良区間の1つである。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、地域の主要な生活道路の一部であり交通量も多いが、未改良のため幅員が狭い。また、付近に小、中、高校があることから、歩行者の保護が求められている。このため、改良による円滑な通行の確保や、歩行者など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	県道牛鹿望月線整備促進期成同盟会の要望であり、本事業区間は同会において中原工区の次に整備検討する箇所として説明している。
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	設計時、自然環境等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	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。
⑦その他	コスト縮減については設計段階で検討予定

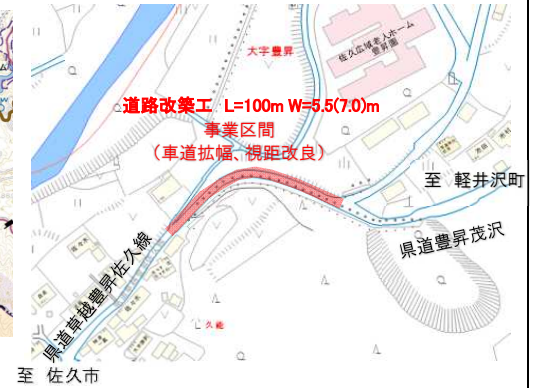
事後・再評価からのフィードバック	整備のあり方について地元区と検討を重ねている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 138° 19' 43" 00 東経:E 36° 17' 00" 00
------------------	-------------------------	-------------	---

(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		路河川名等	(一)草越豊昇佐久線		
事業毎の通番		2	市町村名	御代田町	箇所名(ふりがな)	豊昇(ほうしょう)	
事業概要	事業目的	当路線は御代田町と佐久市を結ぶ道路であり、接続する(一)豊昇茂沢中軽井沢(停)線とあわせ、観光シーズンには別荘やゴルフ場利用者等が多く通行している。また地域の重要な生活道路にもなっており、朝夕は通勤車両が多い。当該箇所は幅員狭小で見通しが悪く、安全な通行に支障をきたしている。そのため、改良により交通の円滑化を図るものである。					
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-1(2) 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備					
	保全対象・範囲	受益対象：計画交通量 1,500台/24h					
	着手年度	2021年度(令和3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)	2025年度(令和7年度)	費用対効果	2.2		国庫	その他
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=100m、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)	走行時間の短縮 1.86億円 走行経費の減少 0.07億円 災害に強い道路				
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：1,500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：佐久広域老人ホーム豊昇園、御代田中央記念病院へのアクセス ○地域の活性化：観光地の周遊性、活性化に資する				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：御代田町地域防災計画 ○地域指定：地域指定はない				評価	B
効率性		○費用対効果(B/C) 2.2 ○事業期間：5年間 ○工法比較検討：検討なし ○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：発生なし ○道路環境改善：朝夕の局部的現象の緩和 ○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(佐久・軽井沢間湯川左岸幹線道路改良促進期成同盟会) ○地域の合意形成：事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働：不明 ○事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-1				評価	B
所管課の意見	当路線は御代田町と佐久市を結ぶ道路で、重要な生活道路にもなっており、朝夕は通勤車両が多い。当該箇所は幅員狭小で見通しが悪く、安全な通行に支障をきたしている。そのため、改良により交通の円滑化を図るため、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		

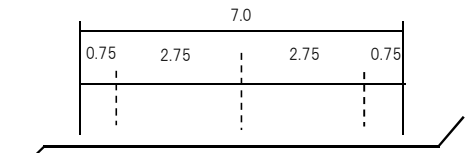
【位置図、平面図、構造図等】



事業概要説明図表



(改良後)



事業周辺環境

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は御代田町と佐久市を結ぶ道路であり、観光シーズンには別荘やゴルフ場利用者等が多く通行している。また地域の重要な生活道路にもなっており、朝夕は通勤車両が多い。当該箇所は幅員狭小で見通しが悪く、安全な通行に支障をきたしている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	佐久・軽井沢間湯川左岸幹線道路改良促進期成同盟会による要望活動が毎年行われている。
③事業説明等の経緯	佐久・軽井沢間湯川左岸幹線道路改良促進期成同盟会による要望活動が毎年行われている。
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	設計時、自然環境等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	改良による交通の円滑化が期待される。
⑦その他	
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° 23' 29" 00 東経:E 36° 18' 53" 00

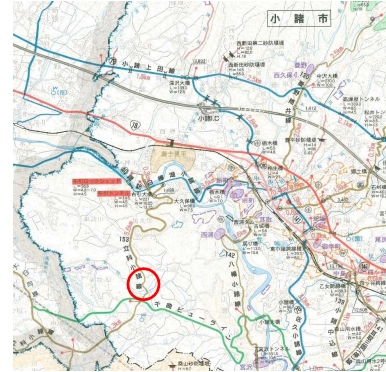
(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

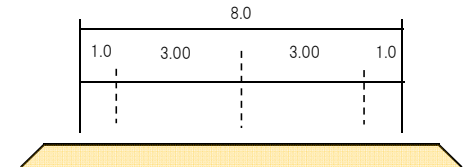
事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)立科小諸線				
事業毎の通番		3	市町村名	小諸市	箇所名(ふりがな)	鴉久保～御牧ヶ原(ときぼ～みまきがはら)			
事業概要	事業目的	当路線は立科町と小諸市を結ぶ主要な生活道路で、主に朝夕の通学通勤時間帯の交通量が多い。当該箇所は未改良区間で幅員狭小・急カーブがあり安全な通行に支障をきたしている。そのため、改良により円滑化を図るものである。							
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等	道路法				
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備							
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象：計画交通量 1,697台/24h							
	着手年度	2021年度(令和3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)	2025年度(令和7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=900m、W=6.0(8.0)m			250,000			225,000	25,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 2.96億円 走行経費の減少 0.16億円 災害に強い道路							
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進							
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：1,697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：こもろ医療センター、農業大学校へのアクセス ○地域の活性化：観光地の周遊性、活性化に資する						評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定：小諸市地域防災計画 ○地域指定：地域指定はない						評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C)：1.2 ○事業期間：5年間 ○工法比較検討：検討なし ○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：人or自転車×自動車事故発生 4件(H28～R2) ○道路環境改善：朝夕の局部的現象の緩和 ○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：積極的な取り組みがある(立科小諸線整備促進期同盟会) ○地域の合意形成：事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働：地元区による沿道美化活動(草刈り) ○事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-1						評価	B
所管課の意見	当路線は立科町と小諸市を結ぶ主要な生活道路で、主に朝夕の通学通勤時間帯の交通量が多い。当該箇所は未改良区間で幅員狭小・急カーブがあり安全な通行に支障をきたしており、円滑な交通確保が必要であり、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				

【位置図、平面図、構造図等】

事業概要説明図表



(改良後)



①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	県道立科小諸線は立科町と小諸市を結ぶ主要な生活道路で、主に朝夕の通学通勤時間帯の交通量が多い。当該箇所は未改良区間で幅員狭小・急カーブがあり、安全な通行に支障をきたしている。		
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	立科小諸線整備促進期同盟会による要望活動が毎年行われている。		
③事業説明等の経緯	立科小諸線整備促進期同盟会による要望活動が毎年行われている。		
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	設計時、自然環境等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	改良による交通の円滑化が期待される。		
⑦その他			
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° 23' 29" 00 東経:E 36° 18' 53" 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		路河川名等		(一)矢沢真田線		
事業毎の通番		4	市町村名	上田市	箇所名(ふりがな)	本原小学校前(もとはらしょうがっこうまえ)		
事業概要	事業目的	(一)矢沢真田線は下原大屋(停)線と(国)144号を繋ぐ路線であり交通量は455台/日となっている。また、上田バスのバス路線でもあり、現在の幅員ではバスと普通車のすれ違いに苦労する状況となっている。また、223人(R1年度)の生徒が県道を利用し本原小学校へ通学しているが既設の歩道は狭いため危険である。このため車道及び歩道を拡幅し、通行する車両及び歩行者の安全を図りたい。						
	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	第二次上田市総合計画 信州みちビジョン Iー(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 455台/日						
	着手年度	2021年度(令和3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)	2028年度(令和10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=630.0m、W=4.0(7.5)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 1.92億円 走行経費の減少 0.07億円 災害に強い道路						
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進 国道144号 渋滞緩和						
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：455台/日 ○代替道路の有無：安全性の高い代替道路(市道住宅地)がある ○医療・福祉・教育施設との連携：本原小学校への最短ルート ○交通結節点アクセス：上田バス、傍陽線 ○観光振興・地域の活性化：お屋敷公園へのルート(真田氏館跡)					評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：第二次上田市総合計画 ○緊急輸送路の路線指定又は避難経路となる路線：避難経路となる路線 ○地域指定：積雪地域に指定					評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.0 ○事業期間：8年間 ○工法比較検討：検討なし ○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：人or自転車×自動車事故発生 3件以上 ○道路環境改善：落石等の危険箇所指定はないが安全を向上させる ○歩道整備：本原小学校通学路対策 ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員3.5m					評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有：H26地元説明会実施 ○地域の取り組み：上田真田連絡道路期成同盟会及び上田市から事業要望有り ○地域の合意形成：第二次上田市総合計画に入り、合意形成が図られている ○住民との協働：住民・上田市と連携し計画策定。真田地域の上下市要望優先順位が上位となっている。 ○事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-1					評価	A
	所管課の意見	本事業区間は住宅地であり、本原小学校もあるが、幅員及び歩道が狭く歩行者が危険にさらされている。また、バス路線であるが幅員狭小ですれ違いが困難なことから、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			

平面図

位置図

標準横断面図

写真

バス路線になっているが、幅員が狭くすれ違いに苦労している。又、本原小学校があることから歩行者の保護が求められている。

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)矢沢真田線は下原大屋(停)線と(国)144号を繋ぐ路線であり、バス路線になっている。現在の幅員ではバスと普通車のすれ違いに苦労する状況である。また、223人(R1年度)の生徒が県道を利用し本原小学校へ通学しているが既設の歩道は狭いため危険である。
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であり、本原小学校があることから、歩行者の保護が求められている。車道幅員は最小3.5mと狭小のため、車両のすれ違いにも支障をきたしている。このため歩行者、自動車利用者の安全性向上を要望されている。
③事業説明等の経緯	(1)H11上田真田連絡道路期成同盟会より要望。(2)H17市町村要望(3)H23県単道路改築事業として要望(4)H24上原～中原として採択(5)H25地元説明会(ルート及び幅員構成の説明)(6)H26地元説明会(道路詳細設計の説明)
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	H28年の第二次上田市総合計画で、地域の交通ネットワークの整備促進に取り上げられている。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	施工時、自然環境等への影響を最小限と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、歩行者及び通行車両の安全性の向上や、付近の商業施設等の活性化も期待される。
⑦その他	なし

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' 81" 43 東経: E 36° 42' 89" 61
-------------------------	-------------	---

(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)美ヶ原和田線		
事業毎の通番	5	市町村名	長和町	箇所名(ふりがな)	和田庁舎前(わだちょうしゃまえ)	
事業目的	美ヶ原高原への玄関口である当箇所は、観光ルートの一つとなっている。和田庁舎前に立地している地域住民の生活道路であり、また通学路として重要な役割を果たしている。近年は中山道を歩く観光客も多く訪れることから、道路の拡幅及び歩道を整備し、安全の確保を図りたい。					
事業概要	しあわせ信州創造プラン2.0 における位置付け 3-2 世界を魅了するしあわせ観光地域づくり (観光地域としての基盤づくり) 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					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	508台/日					
着手年度	2021年度(令和3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)	2025年度(令和7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=250.0m、W=5.5(9.5)m			100,000	90,000 10,000	
事業効果	直接的効果 (定量的・定性的)	走行時間の短縮 1.14億円 走行経費の減少 0.04億円 歩行者・通行車両の安全性向上				
	間接的効果 (定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 450台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路なし ○医療・福祉・教育施設との連携 : 依田窪病院附属和田診療所・和田歯科診療所への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス : 長和町役場和田庁舎へのアクセス、バス路線 ○地域の活性化 : ビーナスライン			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 : 和田庁舎が広域避難施設に指定されている ○地域指定 : 地域指定はない			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.1 ○事業期間 : 5年間 ○工法比較検討 : 検討なし ○他事業との連携 : 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 : 落石等の危険箇所指定はないが安全を向上させる ○歩道整備 : 歩道未整備区間への歩道設置 ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員5.5~6.5m			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 : 地元区役員へ説明済み ○住民との協働 : なし ○事後・再評価からのフィードバック : 事後評価5-1			評価	B
	所管課の意見	本事業区間は美ヶ原への観光ルートであり、また、和田庁舎もある住宅地を通っている。通学路としてだけでなく、中山道を歩く需要もあることから道路の拡幅と共に歩道を整備し、安全性を向上させる必要があるため、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	

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、美ヶ原高原の観光ルートを形成している。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	美ヶ原高原への玄関口である当箇所は、観光ルートの一つとなっている。和田庁舎前に立地している地域住民の生活道路であり、また通学路として重要な役割を果たしている。近年は中山道を歩く観光客も多く訪れる。このため歩行者、自動車利用者の安全性向上を要望されている。
③事業説明等の経緯	地元、地域からの要望がある中で、事業化に向けた調整を行っている旨説明。
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	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。
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	コスト削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° 12'49.5"

東経:E 36° 12'24.8"

(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	(一)大屋(停)田沢線		
事業毎の通番	6	市町村名	上田市～東御市	箇所名(ふりがな)	和踏切(かのうふみきり)	
事業概要	事業目的	本路線は、しなの鉄道大屋駅と主要幹線道路である国道18号を結ぶ路線である。 大屋駅周辺では交通渋滞が深刻な課題になっているが、平成27年度に東御市が施行した海野BPが接続したことから、交通量の増加に伴うより一層の渋滞が懸念されている。 当該箇所においては、しなの鉄道横断部(和踏切)前後の線形がクランク状になっており、対向車のすれ違いが困難な状況であるため、周辺交通の円滑化と通行車両の安全性を確保するため、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 (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	海野バイパス事業(東御市)、信州みちビジョン				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	交通量:4,180台/日(H27センサス)				
	着手年度	2021年度(令和3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)	2024年度(令和6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(主な工程)	道路改築工 L=200.0m、W=6.0(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 1.42億円 大屋駅周辺渋滞対策道路 災害に強い道路				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域経済の活性化				
評価の視点	必要性	○H27全国道路・街路交通情勢調査 : 4,180台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路はあるが、県内屈指の渋滞箇所となっている。 ○医療・福祉・教育施設との連携 : 丸子中央病院との連携が発揮できる道路(2次アクセス) ○交通結節点アクセス : 大屋駅(0.4km) ○地域の活性化 : 大屋駅へ通じる道路			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 : 路線指定なし ○地域指定 : 地域指定なし			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.1 ○事業期間 : 4年間 ○工法比較検討 : 検討あり ○他事業との連携 : 海野BP事業(東御市)			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 1件 ○道路環境改善 : 和踏切付近のクランク部の解消、大屋駅周辺渋滞対策 ○歩道整備 : 歩道未整備区間への歩道設置 ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員5.5m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(期成同盟会で周知) ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(自治体、期成同盟会から毎年要望がある) ○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・再評価からのフィードバック : 事後評価5-1			評価	B
	所管課の意見	当該路線は国道18号から大屋駅及び海野宿を結ぶ路線であるが、幅員狭小かつクランクによりすれ違いが困難となっている。通行の安全と渋滞の解消のため、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	

位置図			
航空写真			
	<p style="text-align: center;">道路改築工 L=200m W=6.0(9.5)m</p>		
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	大屋駅周辺では交通渋滞が深刻な課題になっているが、平成27年度に東御市が施行した海野BPが接続したことから、交通量の増加に伴うより一層の渋滞が懸念されている。 また、当該箇所は、しなの鉄道横断部(和踏切)前後の線形がクランク状になっており、対向車のすれ違いが困難な状況であり、周辺交通の円滑化と通行車両の安全性を確保する必要がある。	
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	地元自治会及び期成同盟会から毎年強い要望が出されている。	
	③事業説明等の経緯	地元自治会と期成同盟会およびしなの鉄道へは令和2年9～10月に事業説明を実施済み。各地権者へは、自治会から個別に説明を行っているところ。	
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	東御市が実施した海野バイパス事業との関連がある。	
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	当該箇所には歩道がないため、歩行者が危険に晒されている。	
	⑥地域活性化への影響と配慮	本事業により渋滞の緩和が図られ、観光客の増加や近隣の商業施設等の活性化が期待される。	
	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° 17' 57.8" 東経:E 36° 22' 07.7"

(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)伊那辰野(停)線		
事業毎の通番	7	市町村名	箕輪町	箇所名(ふりがな)	長岡	
事業目的	(主)伊那辰野(停)線は、箕輪町の東部を伊那市から辰野町を南北に結ぶ主要地方道であり、緊急輸送路に指定されている重要路線である。 当該箇所は幅員が狭く安全な通行に支障をきたしているほか、通学路であるにもかかわらず歩道も整備されていない。このため、道路拡幅及び歩道設置により、安全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(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 5,718台/24h					
着手年度	2021年度(令和3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)	2025年度(令和7年度)	費用対効果	2.6	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=600m、W=5.5(8.5)m			130,000	117,000 13,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮	3.74億円	走行経費の減少	0.04億円	
	間接的効果(定量的・定性的)	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：5,718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：箕輪東小学校へのアクセス ○交通結節点アクセス：伊那松島駅へのアクセス ○地域の活性化：もみじ湖へ通じる道路			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：長野県第二次緊急輸送路に指定 ○地域指定：東海地震に係る地震防災対策強化地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C)：2.6 ○事業期間：5年間 ○工法比較検討：線形検討 ○他事業との連携：他事業との連携なし			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：交通事故なし ○道路環境改善：通勤・通学時の危険解消 ○歩道整備：箕輪町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5.5m			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：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：なし ○事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-1			評価	B
所管課の意見	当該路線は箕輪町と辰野町を南北に結ぶ主要地方道であり、緊急輸送路に指定されている。当該箇所は幅員が狭く安全な通行に支障をきたしているほか、通学路であるにもかかわらず歩道も整備されていない。このため、安全安心な都市環境の形成を図るため、事業着手が妥当であると判断する。			採択状況	総合評価	
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

位置図

平面図

至 辰野町

標準横断面図

事業概要説明図表

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	伊那辰野(停)線は、箕輪町の東部を伊那市から辰野町まで南北に結ぶ主要地方道であり、緊急輸送路にも指定されている重要路線である。当該箇所は幅員が狭く、歩道が設置されていないことから、道路改良を地元より要望されている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、地域の主要な生活道路の一部であり交通量も多い。付近に小学校があることから、歩行者の保護が求められている。このため、改良による円滑な通行の確保や、歩行者など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	本事業区間以外の区間は改良済み区間であり、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	なし
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	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。
⑦その他	線形検討

事業周辺環境

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° 59' 55" 00 東経:E 35° 55' 17" 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		路河川名等	(一)大河内中川原		
事業毎の通番	8	市町村名	天龍村	箇所名(ふりがな)	ホソジロ(ほそじろ)	
事業目的	(一)大河内中川原は、国道418号と大河内集落を結ぶ、住民の生活には必要不可欠な路線であるが、幅員が狭く普通乗用車のすれ違いが困難な箇所があるため安全な通行への支障となっている。 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。 R3は基準点測量、現地測量、路線測量を実施する。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり(生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	交通量200台/日					
着手年度	2021年度(令和3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)	2024年度(令和6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=40.0m、W=5.5(7.0)m			80,000	0 0 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 7.52億円 走行経費の減少 0.4億円 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 : 200台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路(村道)があるが安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携 : なし ○交通結節点アクセス : 天龍村役場へのアクセス ○地域の活性化 : 大河内キャンプ場へ通じる通路			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 : 「天龍村地域防災計画」で定める避難経路や物資輸送道路 ○地域指定:過疎地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.0 ○事業期間 : 4年間 ○工法比較検討 : なし ○他事業との連携 : 災害防除事業と連携あり			評価	B
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 近年なし ○道路環境改善 : すれ違い困難の解消 ○歩道整備 : なし ○現況の車道幅員、半径、勾配: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 ○住民参加 : なし ○事後・再評価からのフィードバック : 事後評価5-1			評価	B
	所管課の意見	当該路線は大河内集落から国道418号を経由して天龍村中心部へ繋ぐ唯一の生活道路であるが、幅員狭小で車両のすれ違いが困難な状況であることから早期に整備が必要であり、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。			○		
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	—	評価の決定	事業着手	

事業概要説明図表	位置図	平面図	
			
事業概要説明図表	(例):朝の通学・通勤状況	構造図、完成予想図等	
			
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)大河内中川原は、国道418号と大河内集落を結ぶ、住民の生活には必要不可欠な路線であるが、幅員が狭く普通乗用車がすれ違いが困難な箇所があるため安全な通行へ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	天龍村役場、天龍村議会からの要望活動がある	
	③事業説明等の経緯	関係者へ事業情報を提供し、事業の円滑化を図っている	
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	防災安全交付金(災害防除)事業と連携して安全・安心の確保を図る。(同一区間)	
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	道路設計時に周辺環境への影響を最小限に留める施工方法を計画予定。	
	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、より多くの観光客が期待される。	
	⑦その他		
事後・再評価からのフィードバック	事後評価5-1を参考にし、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 137.7749 東経:E 35.243621

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)飯田富山佐久間線		
事業毎の通番	9	市町村名	天龍村	箇所名(ふりがな)	丁地~早木戸(ちょうじ~はやきど)	
事業目的	(主)飯田富山佐久間線は、飯田から愛知県佐久間を結ぶ路線であり天龍村においても生活に欠かすことのできない路線であるが、幅員が狭く乗用車がすれ違いが困難な箇所があるため安全な通行への支障となっている。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	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1,415台/日					
着手年度	2021年度(令和3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)	2027年度(令和9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=180.0m、W=4.0(5.0)m			160,000	0 0 144,000 16,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 8.06億円 走行経費の減少 0.41億円				
	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：1,415台/日 ○代替道路の有無：代替道路(村道)があるが、安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携：阿南病院への2次アクセス ○交通結節点アクセス：天龍村役場への2次アクセス ○地域の活性化：中井侍へ通じる道路			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：「天龍村地域防災計画」でさだめる避難経路や物資輸送道路 ○地域指定：過疎地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.1 ○事業期間：7年間 ○工法比較検討：なし ○他事業との連携：災害防除事業との連携あり			評価	B
	緊急性	○近年の交通事故件数：近年なし ○道路環境改善：すれ違い困難の解消 ○歩道整備：なし ○現況の車道幅員、半径、勾配：幅員3.0m~4.0m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者以外にも周知 ○地域の取組み：積極的な取り組みがある ○地域の合意形成：合意形成が図られている ○住民との協働：なし ○事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-1			評価	A
	所管課の意見	当該路線は国道418号から静岡県境まで暮らす住民にとって唯一の生活道路であるが、幅員が狭く乗用車のすれ違いが困難な箇所があり、通行の安全を確保する必要があるため、事業着手が妥当と判断する。			採択状況	総合評価
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
		
事業概要説明図表	(例)朝の通学・通勤状況	構造図、完成予想図等
		
事業周辺環境	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(主)飯田富山佐久間線は、飯田から愛知県佐久間を結ぶ路線であり天龍村においても生活に欠かすことのできない路線であるが、幅員が狭く乗用車がすれ違いが困難な箇所があるため安全な通行へ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	天龍村役場、天龍村議会からの要望活動がある。
	③事業説明等の経緯	関係者へ事業情報を提供し、事業の円滑化を図っている。
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	防災安全交付金(災害防除)事業と連携して安全・安心の確保を図る。(同一区間)
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	道路設計時に周辺環境への影響を最小限に留める施工方法を計画予定。
	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、より多くの観光客が期待される。
	⑦その他	
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 137.828289 東経:E 35.256261

(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)米川駄科(停)線		
事業毎の通番	10	市町村名	飯田市	箇所名(ふりがな)	荻坪(おぎつぼ)	
事業目的	(一)米川駄科(停)線は飯田市千代の米川地区から飯田市街地を結ぶ沿線住民にとって重要な生活道路である。当該箇所は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況である。このため、事業実施により円滑な交通確保を図るために、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	H27交通量 1,969台/12h					
着手年度	2021年度(令和3年度)	事業期間	3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	2.5	国庫	その他	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=150m、W=5.5(7.0)m			45,000	40,500	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 2.11億円 走行経費の減少 0.16億円				
	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 : 2,184台/日 ○代替道路の有無 : 安全性の高い代替道路がある。(県道) ○医療・福祉・教育施設との連携 : 輝山会記念病院(1次アクセス)との連携が発揮できる道路 ○交通結節点アクセス : 飯田線駄科駅へのアクセス ○地域の活性化 : よこね田んぼへ通じる道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 該当なし ○地域指定 : 地震防災対策強化地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 2.5 ○事業期間 : 3年間 ○工法比較検討 : 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 : なし ○道路環境改善 : なし ○歩道整備 : なし ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員5.3m			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 : 積極的な取り組みがある ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : なし ○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
	所管課の意見	当路線は飯田市千代の米川地区から飯田市街地を結ぶ沿線住民にとって重要な生活道路であるが、幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況である。地域の円滑な交通確保のため、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					
			<p>道幅狭く、車両同士のすれ違いが困難</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)米川駄科(停)線は飯田市千代の米川地区から飯田市街地を結ぶ沿線住民にとって重要な生活道路である。当該箇所は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況である。なお、当該箇所の飯田市萩坪地籍から大屋敷地籍間の未改良区間は、この区間のみとなり事業の完成により一連区間の事業効果が見込まれる。			
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	当区間は自動車のすれ違いが困難な区間であるため、スムーズな通行に支障をきたしている。このため、飯田市竜峽五地区県道改良期成同盟会から毎年、拡幅の強い要望が出されている。			
	③事業説明等の経緯	道路設計時に地元説明会実施予定。飯田市へは説明済み。			
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	付近では高規格道路「三遠南信自動車道」が整備されており、観光客等の増加に伴う本路線利用者が増加が見込まれる。			
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	道路設計時に周辺環境への影響を最小限に留める施工方法を計画予定。			
	⑥地域活性化への影響と配慮	当路線は、高規格道路「三遠南信自動車道」へのアクセス道路であるとともに、飯田市の観光地「よこね田んぼ」にも接続しており観光客等の増加に寄与し、地域の活性化が期待される。			
	⑦その他	コスト削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° 51' 56" 東経:E 35° 25' 37"	

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)松川大鹿線		
事業毎の通番	11	市町村名	松川町	箇所名(ふりがな)	上峠(かみとうげ)	
事業目的	(主)松川大鹿線は松川町と大鹿村を結び、沿線住民にとって重要な生活道路である。また、通勤や通学に使用するバス路線であり、砂利組合の大型ダンプトラックが大鹿村へのアクセス道路として(主)松川インター大鹿線とともに使用している。当該箇所は道路の幅員が狭く、大型車との車両のすれ違いが困難な状況である。このため、道路拡幅事業を行い、円滑な交通確保を図るものである。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 人をひきつける快適な県づくり (生活を支える地域交通の確保)		事業実施の根拠法令等	道路法		
関連する事業、計画等	信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	H27交通量 272台/12h					
着手年度	2021年度(令和3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)	2023年度(令和5年度)	費用対効果	1.4	国庫	その他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=300m、W=5.5(7.0)m			90,000	81,000 9,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少 5百万円 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：272台/日 ○代替道路の有無：代替道路があるが、安全性が低い(村道) ○医療・福祉・教育施設との連携：下伊那郡赤十字病院(1次アクセス)、松川高校(2次アクセス)との連携が発揮できる道路 ○交通結節点アクセス：松川Cへのアクセス ○地域の活性化：大鹿村方面から松川町役場等町中心部へ通じる道路			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：避難路となる道路 ○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) 1.4 ○事業期間：3年間 ○工法比較検討：盛土工法について検討予定 ○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：なし ○道路環境改善：落石等の危険箇所指定はないが安全を向上させる ○歩道整備：歩道無し ○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：積極的な取り組みがある ○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) ○事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-1			評価	A
	所管課の意見	当該路線は、沿線住民の生活道路であるとともに通勤や通学に使用するバス路線、さらには砂利組合のダンプトラックの運搬路であるが、幅員が狭く車両のすれ違いが困難な状況である。そのため、円滑な交通確保のため、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				
	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	(主)松川大鹿線は松川町と大鹿村を結び、沿線住民にとって重要な生活道路である。また、通勤や通学に使用するバス路線であり、砂利組合の大型ダンプトラックが大鹿村へのアクセス道路として(主)松川インター大鹿線とともに使用している。当該箇所は道路の幅員が狭く、大型車との車両のすれ違いが困難な状況である。			
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	当区間は大型車と普通車とのすれ違いが困難な区間であるため、スムーズな通行に支障をきたしている。このため、松川町などから毎年、拡幅の強い要望が出されている。			
	③事業説明等の経緯	道路設計時に地元説明会実施予定。松川町役場へは説明済み。			
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	大鹿村ではリニア関連工事が今後本格化し、大型ダンプトラック等の工事車両の通行が増えることが見込まれる。			
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	道路設計時に周辺環境への影響を最小限に留める施工方法を計画予定。			
	⑥地域活性化への影響と配慮	松川町と大鹿村を結ぶ道路でもあるとともに、中央道へのアクセス道路でもあり、地域の活性化が期待される。			
	⑦その他	盛土工法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° 58' 02" 東経:E 35° 35' 00"		

事業概要説明図表



(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)下条米川飯田線		
事業毎の通番	12	市町村名	泰阜村	箇所名(ふりがな)	平島田(ひらしまだ)	
事業目的	(主)下条米川飯田線は、下条村から泰阜村を經由し飯田市を結ぶ道路として、沿線住民にとって重要な生活道路である。当該箇所は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況である。このため、事業実施により円滑な交通確保を図るために、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	H27交通量 377台/12h					
着手年度	2021年度(令和3年度)	事業期間	2年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2022年度(令和4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=120m、W=5.5(7.0)m			50,000	45,000 5,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 0.76億円 走行経費の減少 0.03億円 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 : 387台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路があるが、安全性は低い。 ○医療・福祉・教育施設との連携 : 阿南病院への1次アクセス道路 ○交通結節点アクセス : 温田駅へのアクセス ○地域の活性化 : あいパークやすおかへ通じる道路			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 : 長野県第2次緊急輸送路となる道路 ○地域指定 : 振興山村地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.5 ○事業期間 : 2年間 ○工法比較検討 : ルートの検討にあたりコスト比較 ○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 : 5ヶ年以内の事故なし ○道路環境改善 : 狭隘部の拡幅により安全の向上 ○歩道整備 : 歩道無し ○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 : 関係者以外にも周知 ○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 : 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) ○事後・再評価からのフィードバック : 事後評価5-1			評価	A
所管課の意見	当該路線は泰阜村から近隣の他市町村を結ぶ重要な生活道路であるが、幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況のため、通行の安全確保のため、事業着手が妥当と判断する。			採択状況	総合評価	
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	A	
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	-	評価の決定	事業着手	

事業概要説明図表	【位置図、平面図、構造図等】		
	位置図		
事業周辺環境	横断面図		
	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(主)下条米川飯田線は、下条村から泰阜村を經由し飯田市を結ぶ道路として、沿線住民にとって重要な生活道路である。当該箇所は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況である。このため、事業実施により円滑な交通確保を図るために、道路拡幅事業を実施するものである。	
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	地域の重要な生活道路となっているが、当区間は前後が改良されている間の狭隘な区間となっているため、スムーズな通行に支障をきたしている。このため、地元区、泰阜村などから毎年、拡幅の強い要望が出されている。	
	③事業説明等の経緯	道路設計時に地元説明会実施済み。泰阜村役場へは説明済み。	
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	付近では高規格道路「三遠南信自動車道」が整備されてきており、観光客等の増加に伴う本路線利用が増えることが見込まれる。	
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	道路設計時に周辺環境への影響を最小限に留める路線線形を選定。	
⑥地域活性化への影響と配慮	飯田市と泰阜村の観光地(あいパークやすおか)を結ぶ道路であり、地域の活性化が期待される。		
⑦その他	ルート検討にあたり、周辺への影響を最小限にコスト削減を図る		
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° 84' 22" 東経:E 35° 38' 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		路河川名等	(一)御馬越塩尻(停)線		
事業毎の通番	13	市町村名	塩尻市	箇所名(ふりがな)	中原(なかはら)	
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	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	通学路合同点検 信州みちビジョン I-(1)② 拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	洗馬小学校 通学者 他 計画交通量 1738台/日					
着手年度	2021年(令和3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)	2025年(令和7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=650m、W=6.0(9.25)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 28.72億円 走行経費の減少 6.39億円				
	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：1,738台/日 ○代替道路の有無：代替道路(市道)があるが安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携：洗馬小学校へのアクセス ○交通結節点アクセス：塩尻駅へのアクセス ○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：積雪地域に指定			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C)：1.1 ○事業期間：5年間(R3~R7) ○工法比較検討：用地・補償物件の低減となるルート検討 ○他事業との連携：通学路合同点検と連携			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 ○道路環境改善：通勤・通学時の危険解消 ○歩道整備：通学路対策 ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員5.0m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者への周知 ○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：なし ○事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-1			評価	B
		所管課の意見	当路線は、通勤通学や地域経済の動脈、さらには観光振興にも寄与する道路である。しかし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ため歩行者が危険にさらされている。円滑な交通確保、歩行者の安全確保のためにも、事業着手が妥当と判断する。			採択状況
建設部公共事業評価委員会の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	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、概要図】

位置図

概要図

道路改築工 L=650m W=6.0(9.25)m

標準横断面図

事業概要説明図表

事業周辺環境

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	本路線は、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、中学校があり、通学路となっていることから、歩行者の保護が求められている。このため、恒常的な渋滞の解消や、歩行者、自転車利用者の安全な歩行空間の確保を要望されている。
③事業説明等の経緯	毎年市役所を通し地元から要望を受けており、市に対応について打合せを実施している。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	通学路合同点検
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	・盛土により法面緑化を図ることで自然環境への配慮を図る。 ・車道拡幅により走行性の向上を図るとともに、歩道を整備し児童の安全を確保できる。
⑥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。
⑦その他	コスト削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° 91' 61" 53 東経:E 36° 10' 95" 85

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名	県単道路改築		路河川名等	(主)松本環状高家線		
事業毎の通番	14	市町村名	松本市	箇所名(ふりがな)	神林～和田(かんばやし～わた)	
事業概要	事業目的	主要地方道松本環状高家線は、松本市村井を起点として安曇野市に至る主要な幹線道路で、松本市街地の環状道路網である外環状線の一部を構成する道路として利用されている。また、当該区間は、臨空工業団地へ向かう重要物流道路に指定されており、平時・有事を問わず円滑な物流の確保を必要とされている路線でもある。 このうち、松本平広域公園北から臨空工業団地の間は、(一)新田松本線、主要な市道との交差による交通集中によって慢性的に渋滞が発生しており、円滑な走行に支障が生じているため、車線を増やし渋滞の解消を図ることを目的としている。				
	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	直轄事業「中部縦貫自動車道 一般国道158号松本波田道路」重要物流道路新広域道路交通計画				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象:計画交通量:17,127台/日				
	着手年度	2021年度(令和3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)	2028年度(令和10年度)	費用対効果	16.2	国庫	その他 県債 一般財源	
全体事業内容(主な工種)	・道路築造工(4車線化) L=770m、W=19.0(28.0)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	53.74億円	走行経費の減少	2.46億円	
	間接的効果(定量的・定性的)	渋滞の緩和 地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量:17,127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:松本平広域公園(陸上競技場)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:松本波田道路追加ICへの1次アクセス ○地域の活性化:アルウィン(J2サッカーチームホームグラウンド)及び松本臨空工業団地へ通じる道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合:新広域道路交通計画 ○緊急輸送路の路線指定:指定無し ○地域指定:該当無し			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C):16.2 ○事業期間:8年間 ○工法比較検討:既設道路の活用 ○他事業との連携:中部横断自動車道との連携			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 3件以上 ○道路環境改善:川西交差点の渋滞緩和 ○歩道整備:該当無し ○現況の車道幅員、半径、勾配:2車線(全幅7.5m)→4車線改築(全幅28m)			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有:関係者を中心に周知(松本市役所と調整) ○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:合意形成が図られている(用地買収済み区間あり) ○住民との協働:買収地の草刈りを実施 ○事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-1			評価	A
	所管課の意見	本区間は、松本地域の主要幹線道路の一部であること、また、物流拠点・観光施設への通行路線であり非常に交通量が多い路線でもある。しかし、交通量に応じた車線が確保されず交通集中時間帯に渋滞を引き起こしているため、早急に必要な改良を行う必要があり、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。			○	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				
	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	主要地方道松本環状高家線は、松本市村井を起点として安曇野市に至る主要な幹線道路で、松本市街地の環状道路網である外環状線の一部を構成する道路としても利用されている。また、当該区間は、松本臨空工業団地へ向かう重要物流道路にも指定されており、平時・有事を問わず円滑な物流の確保を必要とされている路線でもある。		
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、(一)新田松本線や主要な市道との交差が多く、交通集中により慢性的に渋滞が発生しており、円滑な走行に支障が生じている。このため、恒常的な渋滞の緩和を要望されている。		
	③事業説明等の経緯	臨空工業団地東側は、必要な用地を既に確保し、事業に必要な用地が確保されている区間がある。		
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	本事業は、直轄事業である「中部縦貫自動車道 一般国道158号松本波田道路」の新ICへ向かう路線であることから、事業実施にあたり、直轄事業と並行した事業進捗を図る。新広域道路交通計画の対象路線として指定(予定)。		
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	渋滞解消により、渋滞時の二酸化炭素(CO2)の発生量を削減する。直線的な道路線形を検討し、大型車両等のふかし運転が発生しないよう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、周辺観光地の活性化も期待される。		
⑦その他	現道利用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° 10' 56.7" 東経:E 137° 54'15.7"

(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	(一)小倉梓橋(停)線	
事業毎の通番		15	市町村名	安曇野市	箇所名(ふりがな)	保育園前(ほくいえんまえ)
事業目的	当該路線は県道梓橋田沢停車場線と市西部の三郷地域を結び、松本方面にアクセスする重要な路線である。また、三郷小学校、中学校の通学路に指定されている。当該箇所では、三郷東部認定こども園の移転新築が予定されているが、幅員が狭く片側歩道の状態である。こども園の新築にあわせ道路改良を行い、交通の安全・円滑化を図りたい。(こども園の新園舎完成予定:令和6年度)					
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(3)① 歩行者や自転車等が安全に移動できる道路整備 安曇野市三郷東部認定こども園移転新築計画					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象 : 計画交通量 3,066台/24h					
着手年度	2021年度(令和3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)	2023年度(令和5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=100m、W=5.5(11.0)m			50,000	45,000 5,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 0.05億円 走行経費の減少 0.02億円 通学路、園児の安全確保				
	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 : 3,066台/日 ○代替道路の有無 : 市道あるものの幅員狭小 ○医療・福祉・教育施設との連携 : 三郷東部認定こども園(R6新設)前 ○交通結節点アクセス : JR大系線 梓橋駅へのアクセス ○地域の活性化 : 三郷地域中心部と松本方面を結び市街地の活性化に資する			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 安曇野市地域防災計画(緊急輸送路関係・市内主要道路) ○地域指定 : 該当なし			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.1 ○事業期間 : 3年間 ○工法比較検討 : 検討なし(現道拡幅) ○他事業との連携 : 認定こども園移設新築計画と連携			評価	B
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 直近5年間で人身事故3件発生 ○道路環境改善 : 通勤・通学時の危険解消、児童及び園児の安全確保 ○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(安曇野市) ○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 : 合意形成が図られていない(今後関係区へ説明予定) ○住民との協働 : なし ○事後・再評価からのフィードバック : 再評価6-4-16			評価	B
所管課の意見	本事業区間は地域の主要な生活道路の一部であり交通量も多いが、未改良のため幅員が狭い状況である。通学路になっているほか、事業箇所隣接して認定こども園の移転新築が予定されていることから歩行者の安全の確保が必要であり、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。			○	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	






(改良後)



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	当該路線は県道梓橋田沢停車場線と市西部の三郷地域を結び、松本方面にアクセスする重要な路線である。令和2年11月の安曇野市市議会(福祉教育委員会協議会)において、当該路線沿いに、認定こども園を移転新築する方針が公表された。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、地域の主要な生活道路の一部であり交通量も多いが、未改良のため幅員が狭い。付近に小・中学校があることから、歩行者の保護を求める声が多い。
③事業説明等の経緯	道路改良計画について、今後地元区への説明を行いたい。地元説明においては、こども園計画との連携を図りたい。
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	三郷東部認定こども園移転新築計画(安曇野市)
⑤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。
⑥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。
⑦その他	

事業周辺環境

事後・再評価からのフィードバック	事業実施にあわせて、こども園利用者(園児、保護者等)の安全確保に配慮して、今後、具体的設計を進めていく。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 137° 54' 28" 東経:E 36° 15' 08"
------------------	--	-------------	---------------------------------------

(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	16	市町村名	安曇野市	箇所名(ふりがな)	上堀(かみほり)	
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、堀金中学校の通学路、緊急輸送道路(第二次)に指定されている。 「堀金」交差点付近は、道の駅、市役所支所、体育館、商業施設など多くの施設が立地しており交通量が多い状況であるが、変則五差路となっており、朝夕の渋滞発生の原因となっているほか、観光車両の進行方向の錯誤などが課題となっている。このため、交差点付近の線形改良を行い、交通の円滑化を図りたい。				
	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 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 : 計画交通量 10,342台/24h				
	着手年度	2021年度(令和3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)	2024年度(令和6年度)	費用対効果	1.8	国庫	その他 県債 一般財源
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=200m、W=6.0(10.0)m			200,000	180,000 20,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮 3.05億円 走行経費の減少 0.10億円 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 : 10,342台/日 ○代替道路の有無 : 有(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 ○交通結節点アクセス : 長野自動車道安曇野IC ○地域の活性化 : 国営アルプスあづみの公園、県営烏川渓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 : 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) : 1.8 ○事業期間 : 4年間 ○工法比較検討 : 検討なし ○他事業との連携 : なし			評価	B
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 直近5年間で人身事故5件発生 ○道路環境改善 : 通勤時の渋滞や通学時の危険を解消 ○歩道整備 : 通学路対策(堀金中学校) ○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(安曇野市) ○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 : 合意形成が図られていない(今後関係区へ説明予定) ○住民との協働 : なし ○事後・再評価からのフィードバック : 事後評価6-4-6			評価	B
	所管課の意見	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も多いが、変則五差路となっており、朝夕の渋滞や進行方向の錯誤等が課題となっていることから、交差点及びその付近の線形改良が必要であり、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。			○	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	







(改良後)



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、堀金中学校の通学路、緊急輸送道路(第二次)に指定されている。「堀金」交差点付近は、道の駅、市役所支所、体育館、商業施設など多くの施設が立地しており交通量が多い。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、地域の主要な幹線道路の一部であり交通量が多いが、変則五差路となっており、朝夕の渋滞発生の原因となっていることから、従来から早期の改良が求められている。
③事業説明等の経緯	道路改良計画について、今後地元区への説明を行いたい。
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。
⑥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。
⑦その他	

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6-4-6 交差点には市道も接続していることから、市道の機能も考慮し、具体的設計を進めていく	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 137° 52' 42" 東経:E 36° 17' 43"
------------------	--	-------------	---------------------------------------

(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)白馬岳線		
事業毎の通番		17	市町村名	白馬村	箇所名(ふりがな)	八方(はっぽう)	
事業概要	事業目的	白馬岳線は、白馬駅と白馬連峰の猿倉登山口をつなぐ一般県道であり、沿道にスキー場や宿泊施設、温泉施設などがあり、多くの観光客が利用している。また、猿倉登山口へつながるバス路線でもある。当該箇所は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難なため、県道を拡幅改良することにより、車両の通行の円滑化を図るものである。					
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-2 世界を魅了するしあわせ観光地域づくり (観光地域としての基盤づくり) 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 III-(1)② 自動車以外の観光客移動の利便性向上					
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象：計画交通量 4,276台/24h					
	着手年度	2021年度(令和3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)	2025年度(令和7年度)	費用対効果	1.9	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=800m、W=5.5(7.0)m			250,000		225,000	25,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮	4.80億円	走行経費の減少	0.15億円	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 観光客の利便性向上					
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：4,185台/日 ○代替道路の有無：なし ○医療・福祉・教育施設との連携：白馬北小学校へのアクセス ○交通結節点アクセス：白馬駅へのアクセス ○地域の活性化：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：該当なし ○地域指定：特別豪雪地帯				評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C)：1.9 ○事業期間：5年間 ○工法比較検討：線形検討 ○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：1件 ○道路環境改善：雪崩・落石等の安全性向上 ○歩道整備：なし ○現況の車道幅員、半径、勾配：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：住民独自の取組がある(和田野区による草刈り) ○事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-1				評価	B
	所管課の意見	当該箇所は、白馬駅と白馬連峰の猿倉登山口をつなぐ一般県道で、沿道にスキー場や宿泊施設などがあり、多くの観光客が利用する。また、バス路線でもある。当該箇所は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難なため、拡幅改良し車両の通行の円滑化を図る必要があるため、事業着手が妥当と判断する。			採択状況	総合評価	
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				
				
			<p>(改良後)</p>	
	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	白馬岳線は、白馬駅からスキー場や宿泊施設などのある八方区を経て猿倉登山口をつなぐ道路であり、八方区では長野オリンピックの開催に合わせて道路の拡幅改良が進められた。当該箇所は、八方区を外れた区間に位置し、長野オリンピック開催前に道路の拡幅改良が行われなかったため、道路幅員が狭く車両のすれ違いが困難な状況である。		
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	山岳関係者、バス事業者からの要望を受け、白馬村から毎年要望が上げられている。		
	③事業説明等の経緯	山岳関係者、バス事業者、白馬村、建設事務所等で現地調査を行い、道路拡幅の必要性を認識している。		
	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	設計時、自然環境等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	改良による交通の円滑化により、安全な道路空間の確保が期待される。			
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° 49' 56" 02 東経:E 36° 42' 57" 09