

番号	6	事業名	交通安全施設等整備			市町村名	長野市			路河川名	(一)三才大豆島中御所線	箇所名(ふりがな)	朝陽(あさひ)									
事業計画時の課題・背景及び事業経緯	<p>・当該路線は交通量が多く朝夕は国道及び県道との交差点で渋滞が発生し、朝陽小学校の通学路となっているため歩行者も多いことから、歩道整備等を計画し、平成4年度に地元説明を行ったが理解が得られず中止となっていた。しかし、長野国道事務所が進めていた平成18年度の(国)18号長野東バイパスの設計協議時に当該区間の歩道設置を含めた改良の要望が出され、関係区から署名や要望書も提出された。そのため、平成19年2月に地元及び地権者に改めて説明会を開催、その後、地元や長野国道事務所との協議により、長野東バイパスの整備に先行して工事を進めることとなり、平成20年度から交付金事業で用地補償に着手し、平成23年度からは工事に着手した。</p> <p>・関連事業である長野東バイパス及び市道小牧朝陽線との調整及び石渡南堀工区の延伸により工期を当初から5年延長することとなったが、平成29年度に完成、供用開始した。</p>										事業実施に伴う自然環境・生活環境等の変化(A:環境がよくなった B:大きな影響なし C:影響が大きい)	評価										
	<p>○長野東バイパスとの交差点部であり、バイパス整備による交通量増に先行して歩道整備を実施し、通学路の安全性が大幅に改善した。</p>										A											
事業目的	<p>・当該路線は長野市の東側に位置し、長野市北部と南部を結ぶ幹線道路である。朝夕の通勤時間を中心に交通量が多く、通学路となっているため歩行者も多い。また、(国)18号長野東バイパスと交差する路線であり、供用時には一層の交通量の増加が見込まれるため、安全な通学路と円滑な交通を確保するものである。</p>										施設の維持管理状況(A:地域の人たちの参加あり B:適切 C:やや不十分 D:不適切)	評価										
事業概要	当初工期	H20~H24	費用対効果(当初時)	—	事業費(千円)	財源内訳(千円)				③施設の維持管理状況	○道路の維持管理は建設事務所で実施し、週1回以上の道路パトロールを実施し、維持管理を行っている。	B										
	最終工期	H20~H29	費用対効果(評価時)	—	上段:当初/下段:最終 ()は国補事業分内数	国庫	その他	県債	一般財源													
	当初計画内容(主な工種)	歩道整備 L=420m W=2.5m				300,000	165,000				135,000	④地域住民等の評価	<p>地域住民等の評価(A:評価が高い B:中程度の評価 C:評価が低い)</p> <p>○歩道が整備され小学校に通う子どもが安心して通れるようになった。(保護者)</p> <p>○今回の事業区間の先は歩道が無く遠回りしているため、引き続き歩道整備をしてほしい(保護者)</p> <p>○歩道整備と合わせて交差点の改良が行われ、右折車がいとも真っ直ぐ行く車は、その脇を通過できるため渋滞はほとんどなくなった。(周辺利用者)</p> <p>○工事前と工事中はとても渋滞したが、工事が済んで渋滞はなくなり、安全に通れるようになった。(周辺事業者)</p>	A								
	最終事業実績(主な工種)	歩道整備 L=530m W=2.5m				649,573	357,265				292,308											
事業期間の延長・短縮理由と分析	<p>○長野国道事務所が施工する長野東バイパス及び長野市が施工する市道小牧朝陽線と事業進捗を合わせる中で、地元調整に日数を要し事業期間を3年延長。</p> <p>○石渡南堀工区の延伸により事業期間を2年延長。</p>										改善措置の必要性	○現在のところ改善措置の必要性は認められない。										
事業費(予算)の増加・縮減理由と分析	○当初合意が得られなかった石渡南堀工区について、合意形成が図られ、事業延伸したことによる事業費の増。																					
①事業効果の発現状況	事業効果の発現状況(A:目的を超えた達成 B:達成した C:概ね達成)									評価	<p>今後の取り組み及び同種事業への活用と課題</p> <p>○多くの児童が通学路として利用している幹線で、歩道が整備されたことで事故なく安心な歩行空間を確保することができた。周辺地権者の理解と協力が必要であるが、歩行者と車の安全な通行のためには必要な事業と考える。</p> <p>○交差点改良においては交通規制を伴う工事であったため、交通渋滞に対する地元対応等に苦慮した。案内看板による迂回路の周知等を積極的に行う事で工事現場を通過する車両をできる限り抑えることが課題である。</p>											
	直接的効果(定量的・定性的)	<p>○交通量は歩道整備後6%増加し、長野東バイパスの供用開始により更なる増が見込まれるが、歩道の整備後の人対車の事故は発生しておらず、歩行者の安全性が向上。</p> <p>【事故件数】 人対車 H17~H25:9件 → H26~R元:0件</p> <p>【交通量】 道路交通センサス</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>自動車</td> <td>うち大型車</td> </tr> <tr> <td>H17</td> <td>4,467</td> <td>340</td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>4,743</td> <td>362</td> </tr> <tr> <td>H27/H17</td> <td>106%</td> <td>106%</td> </tr> </table> <p>○指定通学路の安全性の向上(朝陽小学校)</p> <p>○石渡南堀工区については、右折ポケットを設けたことで、交通渋滞がほとんどなくなった。</p>											自動車	うち大型車	H17	4,467	340	H27	4,743	362	H27/H17	106%
	自動車	うち大型車																				
H17	4,467	340																				
H27	4,743	362																				
H27/H17	106%	106%																				
間接的効果(定量的・定性的) ※事業の主たる目的以外で地域社会への貢献状況	<p>○長野東バイパスの工事が始まる前に整備が完了し、工事現場が錯綜することなく東バイパスの早期供用に寄与した。</p> <p>○長野東バイパス整備、市道古牧朝陽線の改良と一体となった歩道整備、交差点改良により、市街地の道路ネットワークが強化された。</p>									建設部公共事業評価委員会の意見	歩道整備により、安全な通行が確保され、沿道施設の利便性が向上したことから、事業の目標を達成しており、地域住民の評価も高いことから、総合評価Aが妥当と判断する。	総合評価	A									
										長野県公共事業評価委員会の意見	建設部公共事業評価委員会の意見を妥当と判断する。	県の評価案	妥当									
												評価監視委員会意見	妥当									
												評価の決定	A									