

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課、都市・まちづくり課

事業名	街路（道路改築含む）		路河川名等	(都)赤砂東山田線((一)岡谷下諏訪線)		
事業毎の通番	1	市町村名	下諏訪町	箇所名(ふりがな)	東山田(ひがしやまだ)	
事業概要	事業目的	<p>本路線は県道岡谷下諏訪線(3・4・8号田中線)から現国道20号(3・5・2号大社本通線)及び国道20号下諏訪岡谷BPを接続し、主要幹線道路のネットワークを結節させ、市街地西側における南北の交通を担う道路である。                  現国道20号から国道20号BPまでの間は未整備であるが、まちづくり、都市防災機能及び交通機能の観点から必要性が高く、下諏訪北小学校への通学路としての利用も見込まれる。また、下諏訪岡谷BPが完成した際には、本路線に大型車の交通を回すことで、国道142号周辺の下諏訪温泉や下諏訪宿等の歴史的なまちなみの保全にも寄与する。                  本路線の整備により、諏訪地域の円滑な交通ネットワークの確保及び安全で安心な都市空間の形成を図りたい。</p>				
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-5 市街地の活性化と快適な生活空間の創造 3-8 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	国道20号下諏訪岡谷バイパス事業(国土交通省) 下諏訪都市計画区域マスタープラン、下諏訪町都市計画マスタープラン				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象(不特定多数):計画交通量 5,600台/日				
	着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	7年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)
	完成年度(見込み)	2028年度(令和10年度)	費用対効果	1.8	国庫	その他 県債 一般財源
	全体事業内容(主な工程)	道路築造工 L=1,400m W=6.0(12.0~16.0)m		3,300,000	1,710,000	120,000 1,323,000 147,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	幹線道路の整備による交通の円滑化及び安全性の向上 歩道整備による歩行者の安全確保 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 安全・安心な道路を整備することで、既存市街地の人口流出抑制並びに定住化を図る			
	評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：5,600台/日 ○交通結節点アクセス：岡谷ICへの2次アクセス道路 ○地域の骨格・環状を形成：幅員16m ○市街地のにぎわいづくり：下諏訪町都市計画マスタープラン、街なみ環境整備事業			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、下諏訪都市計画区域マスタープラン ○緊急輸送路の路線指定：避難路に指定			評価	B
効率性		○費用対効果(B/C)：1.83 ○事業期間：7年間 ○工法等の比較検討：ルート比較検討あり			評価	A
緊急性		○近年の交通事故件数：10件 ○自転車対策：自転車歩行者道に指定が可能 ○渋滞対策・混雑度：混雑度1.28 ○車の通行の確保：現況最小幅員5.5m未満 ○通学路対策：下諏訪町立下諏訪北小学校の通学路 ○現況の歩道幅員：歩道なし			評価	A
計画熟度		○事業情報の共有：関係者以外にも周知(都市計画上幅決定:令和2年2月28日) ○地域の取り組み：下諏訪町長部長要望あり ○地域の合意形成：合意形成が図られている ○住民との協働：住民意見を反映させたルートの比較検討を実施 ○PDCA 再評価からのフィードバック:13-8			評価	A
建設部公共事業評価委員会の意見	当路線を国道20号下諏訪岡谷バイパスと一体的に整備することで、幹線道路ネットワークが構築される。また、当路線の整備により、安全で安心な都市空間の確保や歴史的なまちなみの保全にも寄与することから、早期の整備が必要であり、事業着手が妥当と判断する。		採択状況	総合評価		
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。		○	A		
県の評価案	事業着手	評価監視委員会意見	妥当	評価の決定	事業着手	



位置区図

下諏訪北小学校、下諏訪岡谷BP、東山田、JR下諏訪駅、国道20号

地域防災拠点(赤砂崎公園)



平面図

全体計画 L=1,400m W=12.0~16.0m

道路整備区間 L=600m W=12.0m

街路整備区間 L=800m W=16.0m



現道状況

至岡谷IC、20号BP



横断面の構成

街路整備区間W=16.0m

道路整備区間W=12.0m

事業概要説明図表	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	国道20号下諏訪岡谷バイパスの起点部は国道142号であるが、現道は幅員も狭く、大型車の通行が困難であるとともに、諏訪大社付近においては歴史的なまちなみを有しており、まち歩き観光とバイパスアクセス機能との混在が危惧されている。また、諏訪湖湖畔に整備された防災拠点である赤砂崎公園と重要物流道路とを直接結ぶ補完路の整備が急務である。
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	生活環境、防災、教育、経済等の見地からも地元区を始め多くの地域住民から期待が寄せられている。
	③事業説明等の経緯	R1.7月下諏訪町東山田地元説明会 R1.7月下諏訪町神明館地元説明会 R1.7月下諏訪町第9区地元説明会 R1.10月下諏訪町役場住民説明会
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	国道20号下諏訪岡谷バイパス関連
	⑤地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	信州まちなかグリーンインフラ推進計画に基づき、街路整備に合わせて街路樹等を整備する計画としており、ヒートアイランド現象の緩和を促進する。
	⑥人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・都市計画道路の整備により、安全で安心な環境が整備され、人口流出の抑制が期待される。また、本事業により大型車等が市街地を避けてバイパスへアクセスすることができるため、諏訪大社周辺の歴史的なまちなみが保全されるとともに、ウォークアブルな歩行空間が形成される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
	⑦その他	経済的なルートを選定し、また、今後の設計で、コスト削減を踏まえた工法の選定を行う。
事後・再評価からのフィードバック	地権者と早期に交渉を行うほか、小学校に近接するため地元や関係機関との調整を計画に行い、事業進捗に影響を与えないよう取り組む。	事業代表地点の緯度経度 北緯:N 36° 01' 30" 26 東経:E 138° 04' 56" 19

(様式1-2)新規評価シート

建設部 都市・まちづくり課

事業名	街路		路河川名等	(都)芳野双葉線(一)寺村南松本(停)線		
事業毎の通番	2	市町村名	松本市	箇所名(ふりがな)	双葉(ふたば)	
事業目的	本路線周辺の南松本地区は、松本市立地適正化計画において都市機能誘導区域に指定されている。平成19年度より、宮田前踏切を立体交差する出川双葉線の整備を進めているが、この整備が完了した際には、現在の県道を利用して南松本駅へアクセスすることができなくなるため、本路線の整備により、松本市の南部や東部地区からのアクセスを確保するものである。また、出川双葉線の工事中は宮田前踏切が全面通行止めとなるため、この迂回路としても整備が必要である。本路線の整備により、出川双葉線を含めた南松本駅周辺の交通の円滑化と歩行者の安全が確保され、快適な都市空間を形成するものである。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-5 市街地の活性化と快適な生活空間の創造(潤いのあるまち・むらづくり)		事業実施の根拠法令等	都市計画法		
関連する事業、計画等	松本都市計画区域マスタープラン、松本市都市計画マスタープラン					
保全対象・範囲	受益対象(不特定多数):計画交通量 5,380台/日					
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	9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	1.7	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=340m、W=6.0(16.0)m			1,500,000	825,000	150,000 472,500 52,500
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	幹線道路の整備による交通の円滑化及び安全性の向上 歩道整備による歩行者の安全確保 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 安全・安心な道路を整備することで、既存市街地の人口流出抑制並びに定住化を図る				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量: 5,380台/日 ○地域の特性: (都)出川双葉線と一体整備 ○ネットワーク形成: JR南松本駅への2次アクセス道路 ○区域区分: 市街化区域 ○地域の骨格・環状を形成: 幅員16m ○中心市街地のにぎわいづくり: 松本市立地適正化計画、松本市都市計画マスタープラン				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で「調査箇所」に位置付け ○緊急輸送道路等の路線指定: 避難路として指定				評価 B
	効率性	○費用対効果(B/C): 1.69 ○事業期間: 7年間 ○工法等の比較検討: 工法、構造の検討あり				評価 A
	緊急性	○近年の交通事故件数: 4件 ○渋滞の緩和: 宮田前踏切の遮断(416分/日)による慢性的渋滞の緩和 ○通学路対策: 松本市立開明小学校の通学路 ○自転車対策(計画): 自転車専用通行帯を検討 ○現況の歩道幅員: 歩道なし ○車の通行の確保: 現況車道幅員5.0m				評価 A
	計画熟度	○事業情報の共有: 南松本駅南側踏切立体化事業促進連絡協議会を中心に周知 ○地域の取り組み: 松本市及び沿線各町会から、(都)出川双葉線と合わせて要望あり ○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: 自治会と協議中 ○事後・再評価からのフィードバック: 6-5				評価 A
建設部公共事業評価委員会の意見	当路線を出川双葉線と一体的に整備することで、松本市立地適正化計画において都市機能誘導区域に指定されている南松本地区の交通の円滑化と歩行者の安全が確保され、快適な都市空間の形成に寄与することから、事業着手が妥当と判断する。				採択状況 ○	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	事業着手	評価監視委員会意見	妥当	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			標準横断面図		
	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	南松本駅南側に位置する宮田前踏切は県下有数の「開かずの踏切」であり、慢性的な渋滞の解消を目的として鉄道と(都)出川双葉線の立体交差化を県事業として進めており、立体交差化による南松本駅周辺エリアの交通機能の変化に対応するため、(都)芳野双葉線は南松本駅への円滑なアクセスを確保する路線として(都)出川双葉線と一体となり整備するものである。			
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間付近には大型商業施設や社会福祉センター、複数の公営団地があるが、宮田前踏切の長時間の遮断により恒常的に渋滞が発生している。このため、南松本駅や周辺施設等へのアクセスや周辺住民の日常生活にも影響を及ぼしており、恒常的な渋滞の解消や駅等への円滑かつ安全なアクセスの確保を要望されている。			
	③事業説明等の経緯	踏切道立体交差化である(都)出川双葉線については沿線住民への事業説明が完了しており、本事業区間の南側に接続する区間は松本市による施工で既に供用済みとなっている。立体交差化工事実施中に踏切部が通行止めとなり、周辺交通への影響が大きいことが想定され、本事業区間の一部供用も含め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	・(都)芳野双葉線の都市計画道路事業区間のうち、区間中央の交差点から南側約300mは松本市より整備済み。踏切立体交差化である(都)出川双葉線の街路事業は平成19年度に事業化され、令和2年度に用地取得が完了。埋文調査実施後、工事着手予定。 ・松本都市計画区域マスタープラン、松本市都市計画マスタープラン			
	⑤地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	信州まちなかグリーンインフラ推進計画に基づき、街路整備に合わせて街路樹等を整備する計画としており、ヒートアイランド現象の緩和を促進する。			
	⑥人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・都市計画道路の整備により、安全で安心な住環境が整備され、人口流出の抑制が期待される。また、本事業により南松本駅周辺の交通が円滑化されるとともに、ウォークラブルな歩行空間が形成される。 ・計画交通量は将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。			
⑦その他					
事後・再評価からのフィードバック	歩行者と自転車の安全の確保のため、自転車通行帯の設置を検討している。		事業代表地点の緯度経度	北緯:N 137° 58' 00" 00 東経:E 36° 12' 26" 00	

(様式1-2)新規評価シート

建設部 都市計画課

事業名	街路事業		路河川名等	(都)竜東線 <(主)伊那辰野(停)線>		
事業毎の通番	3	市町村名	伊那市	箇所名(ふりがな)	北町(きたまち)	
事業目的	本路線は伊那市竜東地区の中心市街地を南北に通する幹線街路であるとともに、「伊那市幹線道路網整備計画」において、一部が内環状線に指定されている重要な路線である。しかしながら、車道幅員が狭く、また、計画区間の一部が通学路に指定されているが、歩道が狭く、特に小学生の通行に支障をきたしている。このため、車道の拡幅及び歩道の整備を行い、円滑なまちなか交通及び安全で快適な歩行空間を確保し、誰もが快適で暮らしやすいまちづくりを進める。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-5 市街地の活性化と快適な生活空間の創造(潤いのあるまち・むらづくり)		事業実施の根拠法令等	都市計画法		
関連する事業、計画等	伊那市都市計画区域マスタープラン、伊那市都市計画マスタープラン					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象(不特定多数):計画交通量 5,552台/日					
着手年度	2021年度(R3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(R9年度)	費用対効果	3.8		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=420.0m、W=6.0(16.0)m			540,000	297,000 54,000 170,100 18,900	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	幹線道路の整備による交通の円滑化及び安全性の向上 歩道整備による歩行者の安全確保 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 安全・安心な道路を整備することで、既存市街地の人口流出抑制並びに定住化を図る				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 5,552台/日 ○交通結節点アクセス : 伊那ICへの2次アクセス ○市街地のにぎわいづくり : 伊那市都市計画マスタープラン、伊那市幹線道路網整備計画 ○地域の特性 : 街路樹によるまちなかの緑化を検討			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 伊那市都市計画区域マスタープラン、環状北線(県事業) ○緊急輸送路の路線指定 : 第2次緊急輸送路に路線指定 ○無電柱化の推進 : 次期無電柱化推進計画候補箇所			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) : 3.81 ○事業期間 : 7年間 ○工法等の比較検討 : 線形について検討あり			評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 自動車×自動車事故発生 3件 ○渋滞対策・混雑度 : 混雑度1.23 ○通学路対策 : H25通学路合同点検要対策箇所 ○現況の歩道幅員 : 片側歩道あり			評価	A
	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 : 竜東線整備促進期成同盟会 ○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 : 県道整備事業にかかる地元対策委員会が組織されている ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック:6-4 防災機能の向上			評価	A
	所管課の意見	当路線は都市の骨格を形成する幹線街路であり、環状北線と一体的に整備することで伊那市内環状網が整備される。これにより、伊那市内の交通の円滑化と竜東地区の歩行者の安全が確保され、快適な都市空間の形成に寄与することから、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	

**位置図**

伊那IC  
伊那中央病院  
環状北線  
JR伊那線  
竜東線  
伊那BP  
R153  
R361  
全体L=420m

**標準横断面**

4000 16000 8000 3000 3000 1000 4000  
2,000 2,000 2,000 2,000

**朝の交通状況**

至 R361

**夕方の交通状況**

至 R361

**夕方の交通状況**

至 R361

**平面図**

至伊那市街地(伊那東小)  
至箕輪町  
街路事業L=420m W=6.0(16.0)m

**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	都市計画道路竜東線は、天竜川左岸地区市街地(DID)を南北に縦貫する都市の骨格を形成する重要な幹線街路である。同じく南北を縦貫する重要な幹線道路である国道153号は朝夕時には交通渋滞が発生しており、竜東線が国道153号を補充・代替する役割も担っているが、幅員が狭く、補充・代替路線として利用しにくい状況となっている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間付近には小学校があることから、H25通学路合同点検要対策箇所となっており、歩行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	本事業区間内には、街路事業環状北線の新設平面交差点が計画されている。この新設交差点整備により、本路線から伊那IC・伊那中央病院への2次アクセスが可能となる。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	(国)153号～竜東線までの間は、街路事業、竜東線立体交差～伊那BPまでの間は、道路事業が進められている。本事業区間は、伊那市都市計画区域マスタープランの内環状線に位置づけられている。
⑤地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	信州まちなかグリーンインフラ推進計画に基づき、街路整備に合わせて街路樹等を整備する計画としており、ヒートアイランド現象の緩和を促進する。
⑥人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・都市計画道路の整備により、安全で安心な住環境が整備され、人口流出の抑制が期待される。また、本事業により南松本駅周辺の交通が円滑化されるとともに、ウォークラブルな歩行空間が形成される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦その他	

事後・再評価からのフィードバック

事後・再評価 課題整理表 整理表番号:6-4可能な限り無電柱化を図り、景観や防災機能の向上を図る。

事業代表地点の緯度経度

北緯:N 137° 58' 22" 12  
東経:E 35° 50' 43" 77

(様式1-2)新規評価シート

建設部 都市・まちづくり課

事業名		街路事業		路河川名等	(都)県庁篠ノ井線 <(主)長野上田線>				
事業毎の通番		4	市町村名	長野市	箇所名(ふりがな)	北原～篠ノ井駅入口 (きたはら～しののいえきりぐち)			
事業概要	事業目的	県庁篠ノ井線は、長野市南部の中心である篠ノ井地区と長野市中心市街地を結ぶ幹線街路である。また、篠ノ井(停)線は、公共交通の要衝であるJR篠ノ井駅への1次アクセス道路であり、篠ノ井地区を東西に結ぶ幹線街路である。県庁篠ノ井線は第二次緊急輸送路に指定されており、篠ノ井(停)線は長野市地域防災計画において緊急幹線道路に指定されているため、防災上も重要な路線となっている。 当該区間は交差点に付加車線がなく、慢性的に渋滞が発生している。 本事業において交差点を改良することにより、安全で円滑なまちなか交通の確保を図るものである。							
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-5 市街地の活性化と快適な生活空間の創造 (潤いのあるまち・むらづくり)	事業実施の根拠法令等	都市計画法					
	関連する事業、計画等	長野都市計画区域マスタープラン、長野市都市計画マスタープラン							
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象(不特定多数):計画交通量 15,936台/日							
	着手年度	2022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	4.1	国庫	950,000	522,500	95,000	299,250	33,250
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=260m、W=13.0(22.0)m			950,000	522,500	95,000	299,250	33,250	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	幹線道路の整備による交通の円滑化及び安全性の向上 歩道整備による歩行者の安全確保 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 安全・安心な道路を整備することで、既存市街地の人口流出抑制並びに定住化を図る							
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：15,936台/日 ○交通結節点アクセス：篠ノ井駅への1次アクセス道路となっている ○地域の骨格・環状を形成：幅員22.0m ○地域の特性：歩行者利便増進道路に指定						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、長野市都市計画マスタープラン、イライラ箇所 ○緊急輸送路の路線指定：第2次緊急輸送路に指定						評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C)：4.10 ○事業期間：8年間 ○工法等の比較検討：工法、構造の検討あり						評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：7件(H30～R2) ○渋滞対策・混雑度：混雑度 1.45 ○通学路対策：長野市立通明小学校の通学路に指定 ○現況の歩道幅員：歩道なし ○自転車道若しくは自転車通行帯を設置：自転車歩行者道						評価	A
	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：(主)長野上田線整備促進期成同盟会 ○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：自治会と協議中 ○事後・再評価からのフィードバック：6-3						評価	A
	所管課の意見	当路線は都市の骨格を形成する幹線街路であるが、交差点の付加車線が未整備であることから慢性的な渋滞が発生している。また、歩道が未整備となっており、歩行者と通行車両が錯綜し、交通安全上問題が生じていることから、早期の整備が必要であり、円滑な交通の確保と安全で安心な都市環境の形成のため、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	本路線は、長野市中心市街地と篠ノ井地区とを結ぶ幹線道路であり、近隣には厚生連篠ノ井病院があることや、南長野運動公園でサッカー等のイベント開催時には、篠ノ井駅からのシャトルバス経路ともなっていることから、更なる渋滞や接触事故が懸念され早期交差点改良が望まれている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	毎年、(主)長野上田線整備促進期成同盟会より事務所へ改良の陳情がある。
③事業説明等の経緯	R3年度説明会を複数回実施予定
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	同路線に街路事業あり。(川中島～篠ノ井工区)
⑤地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	信州まちなかグリーンインフラ推進計画に基づき、街路整備に合わせて街路樹等を整備する計画としており、ヒートアイランド現象の緩和を促進する。
⑥人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・都市計画道路の整備により、安全で安心な住環境が整備され、人口流出の抑制が期待される。また、本事業により篠ノ井駅周辺の交通が円滑化されるとともに、ウォークアブルな歩行空間が形成される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦その他	

事後・再評価からのフィードバック

早期に事業効果が発現するよう、交差点として必要な延長を精査し、工区を設定している。

事業代表地点の緯度経度

北緯:N 36° 34'35.6"  
東経:E 138° 08'41.8"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 都市・まちづくり課

事業名	街路事業		路河川名等	(都)立ヶ花東山線(一)中野小布施線		
事業毎の通番	5	市町村名	中野市	箇所名(ふりがな)	西町(にしまち)	
事業目的	中野市の中心市街地に立地する北信総合病院周辺では、平成29年度に「北信総合病院エリアまち活性化会議」が設立され、病院を中心としたまちづくりについて検討が進められている。また、周辺には、長野電鉄信州中野駅があるほか、ホテル建設も予定されている。本路線は、信州中野駅や北信総合病院へのアクセス道路としての役割の他、現在検討されている地域のまちづくりと一体的に整備することで、地域の発展に寄与する道路である。					
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-5 市街地の活性化と快適な生活空間の創造(潤いのあるまち・むらづくり)	事業実施の根拠法令等	都市計画法			
関連する事業、計画等	中野都市計画区域マスタープラン、中野市都市計画マスタープラン					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	受益対象(不特定多数):計画交通量 2,000台/日					
着手年度	2022年度(令和4年度)	事業期間	7年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
完成年度(見込み)	2028年度(令和10年度)	費用対効果	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=200.0m、W=6.0(16.0)m			900,000	495,000 90,000 283,500 31,500	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	幹線道路の整備による交通の円滑化及び安全性の向上 歩道整備による歩行者の安全確保 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 安全・安心な道路を整備することで、既存市街地の人口流出抑制並びに定住化を図る				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 2,000台/日 ○交通結節点アクセス : 長野電鉄信州中野駅への2次アクセス道路 ○地域の骨格・環状を形成 : 幅員16m ○中心市街地のにぎわいづくり : 中野市都市計画マスタープラン			評価	B
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 中野都市計画区域マスタープラン ○緊急輸送路等の路線指定 : 中野市緊急交通路主要路線に指定 ○無電柱化の推進 : 無電柱化推進計画に位置付けあり			評価	B
	効率性	○費用対効果(B/C) : 2.17 ○事業期間 : 7年間 ○広報等の比較検討 : 水路構造、交差点について検討あり			評価	A
	緊急性	○通学路対策 : H30合同点検対策箇所 ○現在の歩道整備 : 歩道なし ○自転車対策(計画) : 自転車歩行者道に指定が可能 ○車の通行の確保 : 現況幅員5.5m			評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知(関係区、地元検討委員会) ○地域の取り組み : 協力的である ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 植栽帯や除雪について要望あり ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 6-4			評価	A
	所管課の意見	当路線は中野市中心市街地で進められている「北信総合病院エリアまち活性化会議」において中心となる路線であり、通学路にも指定されているが、歩道が未整備であり、交通安全上問題が生じていることから、早期の整備が必要であり、安全で安心な都市環境の形成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**

**状況写真**

**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	中野小布施線は、中野市市街地と郊外を結び北信地域の基幹病院である北信総合病院への緊急車両が通行する重要な役割を果たしている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、付近に商業施設集積し、恒常的に自動車の渋滞が発生している。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、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	豊野～中野路切付近から本事業区間までの間は先行事業が実施しており、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	当該区間は、中野市都市計画マスタープランの中でも、整備改良の検討が必要な道路として位置付けられている。また、市街およびその周辺地域の目標として、コンパクトで賑わいのあるまちづくりがあげられており、都市計画道路の見直しおよび道路整備は環状機能の拡充に大きく貢献する。
⑤地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・北信総合病院に隣接する路線であることあり、車いす利用者のすれ違い等に配慮した幅員および冬の耐雪幅を考慮した計画としている。 ・信州まちなかグリーンインフラ推進計画に基づき、街路整備に合わせて街路樹等を整備することを検討しており、ヒートアイランド現象の緩和を促進する。
⑥人口減少・少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・都市計画道路の整備により、安全で安心な住環境が整備され、人口流出の抑制が期待される。また、本事業により信州中野駅周辺の交通が円滑化されるとともに、ウォーカブルな歩行空間が形成される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦その他	

**事後・再評価からのフィードバック**

街路事業に合わせて無電柱化を実施し、景観や防災機能の向上を図る。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 138° 22' 03" 00 東経:E 36° 44' 51" 2
----------------------------------	-------------	--