

| 番号                                  | 8  | 事業名   | 交通安全施設等整備事業  |  |   | 市町村名                   | 塩尻市      |     | 路河川名 | (主)松本塩尻線 | 箇所名(ふりがな)  | 南内田(みなみうちだ)     |                             |   |   |      |    |
|-------------------------------------|--|---|--|--|---|------------------------|----------|-----|------|----------|--|-----------------|-----------------------------|---|---|------|----|
| 事業計画時の課題・背景及び事業経緯                   | ○地域からの要望経緯とその対応                          |   | ・南内田地区の歩道未整備区間。(起終点側とも歩道設置済み区間。)<br>・H17.1月「ようこそ知事室」にて地元自治会、片丘小・中学校の両PTA役員より、歩道中抜け区間の歩道設置要望。   |  |   |                        |          |     |      |          |  |                 | ②事業実施に伴う自然環境・生活環境等の変化       | 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   |    |
|                                     | ○事業説明等の主な経緯                              |   | ・H17～:地元協議 H19.3.22:一部地権者を除き事業同意   |  |   |                        |          |     |      |          |  |                 |                             | ○歩道設置により沿道住民の生活環境は、整備前の危険な状況からは大幅に改善している。   |   | A    |    |
| 事業目的                                |  | ○事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景   |  | ・当路線は、松本市と塩尻市を結ぶ幹線道路であることに加え、市街地の渋滞を迂回するための通行車両が急増していたことにより、南内田集落の児童の交通安全の確保の緊急性が高まり、歩道整備の必要性が増した。 |   |                        |          |     |      |          |  |                 |                             | ③施設の維持管理状況  | 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  | H18～H22  | 費用対効果(当初時)   | — | 事業費(千円)                | 財源内訳(千円) |     |      |          | ○道路の維持管理は県の現地機関で行っており、週1回以上の道路パトロールを実施し、異状の確認に努めている。 |                 | B                           |   |   |      |    |
|                                     |  | 最終工期  | H18～H27  | 費用対効果(評価時)   | — | 上段:当初/下段:最終( )は国補事業分以内 | 国庫       | その他 | 県債   | 一般財源     | 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)                   |                 | 評価                          |   |   |      |    |
|                                     |  | 当初計画内容(主な工種)  | 歩道整備工 L=620m W=2.5m  |  |   | 500,000                | 250,000  |     |      |          | 250,000  | A               |                             |   |   |      |    |
|                                     |  | 最終事業実績(主な工種)  | 歩道整備工 L=677m W=2.5m  |  |   | 328,443                | 164,222  |     |      |          | 164,221  | A               |                             |   |   |      |    |
| 事業期間の延長、短縮理由と分析                     |  | ○要望の早期実現のため、一部地権者との合意形成がなされないまま事業を開始したことから、事業の進め方に対する不信感を生じさせ、合意形成と用地取得に不測の期間を要し、事業期間を5年延長。 |  | ④地域住民等の評価  |   |                        |          |     |      |          |  |                 |                             | ○歩道が整備されたことで、児童が安全に通行できるようになった。<br>○冬期間は、凍結によるスリップ事故等の懸念から、登下校時に交通量の少ない市道への迂回を強いられていたが、解消された。(以上、南内田区長) |   |      |    |
| 事業費(予算)の増加、縮減理由と分析                  |  | ○物件調査の結果、補償費用が当初見込んでいた額を下回ったため。   |  | 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  |  |  |   |                        |          |     |      |          |  | B               |                             |   |   |      |    |
| ①事業効果の発現状況                          | 直接的効果(定量的・定性的)                           |   | ○交通量は歩道設置前後で増加している。特に大型交通量は急増。<br>○歩道整備後に人対車の事故は発生しておらず、歩行者の安全性が向上。<br>○歩行者の安全性が向上した旨は、地元へのインタビューからも確認できる。<br>【事故件数】 事業着手前 H10…1件(人対車)<br>事業完了後 H27,28,29…0件(人対車)<br>【交通量(道路交通センサス)】(主)松本塩尻線 松本塩尻境付近 |  |   |                        |          |     |      |          |  |                 | 今後の取り組み及び同種事業への活用と課題        |   | ○全体の合意形成が不十分な状態で事業化したことから、事業の進め方に対する不信感を生じさせ、結果計画策定や用地交渉等に不測の期間を要したため、調査段階から十分な合意形成を図ることが必要と考えられる。<br>○用地補償が完了した箇所から工事に着手し、事業期間内の事業効果のPRや、事業の必要性を真摯に伝えることにより、未整備区間であった歩道が一連の施設となり、地域住民の安全を向上することができたことは評価できる。 |      |    |
|                                     | 間接的効果(定量的・定性的)<br>※事業の主たる目的以外で地域社会への貢献状況 |   | ○狭幅員区間で地域コミュニティバスの停留・回転が困難な状況であったが、一部道路線形の見直しにより生じた旧道部分を停留所及び回転場として有効利用したことから、高齢化が進む地域の公共交通の利便性ならびに安全性が高まった。   |  |   |                        |          |     |      |          |  |                 | 建設部公共事業評価委員会の意見             | 歩道設置により、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、地域住民の評価が高いなど総合評価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が妥当であると判断する。 |   | 県の評価案   | 妥当   |    |
|                                     |  |   |  |  |   |                        |          |     |      |          |  |                 |                             |   | 評価監視委員会意見   | 妥当   |    |
|                                     |  |   |  |  |   |                        |          |     |      |          |  |                 |                             |   | 評価の決定   | A    |    |