

| 分野 | 補完的な道路の整備 | | 事業番号 | 86 | 事業名 | 県単道路改築 | | | | | |
|------------------|---|---|---|---|---|----------|-----|--------|--------|------|-------|
| 市町村名 | 小海町 | ふりがな箇所名 | (主)川上佐久線 | | 小海 | 事業年度 | H25 | 年度～ | H27 | 年度 | |
| 事業概要 | 区分 | 事業内容 | | 事業費(千円) | | 財源内訳(千円) | | | | | |
| | 全体 | 道路拡幅工 L=160.0m | | 90,000 | | 国庫 | | 県債 | 81,000 | 一般財源 | 9,000 |
| | H25年度 | 道路拡幅工 L=70.0m | | 22,000 | | | | 19,800 | 2,200 | | |
| 箇所評価 | 区分 | 評価項目・指標等 | | 評価 | | | ランク | 評点 | | | |
| | 必要性 (30) | 計画交通量 | <input type="checkbox"/> 4,000台/日以上 | <input checked="" type="checkbox"/> 1,500台以上～10,000台/日未満 | <input type="checkbox"/> 1,500台未満 | | B | 2 | | | |
| | | 代替道路 | <input type="checkbox"/> 唯一の道路である | <input checked="" type="checkbox"/> 代替となる道路がある | | | | 0 | | | |
| | | ネットワーク (道路網) | <input type="checkbox"/> バス路線である | <input checked="" type="checkbox"/> B 駅やICなどに通じるまたは役場と交通結節点や支所などを結ぶ路線 | <input type="checkbox"/> A 及びBに該当しない | | | 3 | | | |
| | | | <input checked="" type="checkbox"/> ボトルネック箇所 | <input type="checkbox"/> ボトルネック箇所でない | | | | 4 | | | |
| | | <input type="checkbox"/> 観光地に通じる道路 | <input checked="" type="checkbox"/> 観光地に通じる道路ではない | | | 0 | | | | | |
| | | 各事業特有の必要性(安全の確保) | <input checked="" type="checkbox"/> 4.0m未満又は30m未満又は8%以上(幅員、半径、勾配) | <input type="checkbox"/> 4.0m以上5.5m未満(幅員) | <input type="checkbox"/> 5.5m以上(幅員) | | | 6 | | | |
| | | | <input type="checkbox"/> 自動車と自転車・歩行者との分離を図る | <input type="checkbox"/> 歩道はあるが不十分であるものを再整備 | <input checked="" type="checkbox"/> 自動車と自転車・歩行者との分離がなされていない | | | 0 | | | |
| | 他事業との関連 | <input type="checkbox"/> 河川改修、新幹線、高速道などの事業に関連して実施 | | | | 0 | | | | | |
| | 小計 | | | | | | 15 | | | | |
| | 重要性 (10) | 設計上の環境・景観配慮 | <input checked="" type="checkbox"/> 環境・景観配慮がされ確実性が高い | <input type="checkbox"/> 環境・景観配慮がされているが確実性が低い | <input type="checkbox"/> 環境・景観配慮をしていない | | B | 5 | | | |
| | | 地域の法的な位置付け | <input type="checkbox"/> 緊急輸送路(1次)に位置付けられている | <input type="checkbox"/> 緊急輸送路(2次)又は、振興山村、積雪地域、過疎地域、地質防災対策強化地域、国土整備実施計画認定地域に位置付けられている | <input checked="" type="checkbox"/> 特別な位置づけはない | | | 0 | | | |
| | | 小計 | | | | | | 5 | | | |
| | 効率性 (20) | 費用対効果 | <input checked="" type="checkbox"/> B/C(3便益)1.0以上 | <input type="checkbox"/> B/C(3便益)1.0未満(3便益以外の観点から一定の効果が得られる) | <input type="checkbox"/> B/C(3便益)1.0未満 | | A | 5 | | | |
| | | 事業効果の早期発現(H25以降降事業年数) | <input checked="" type="checkbox"/> 事業年数 3年以内 | <input type="checkbox"/> 事業年数 4年～5年以内 | <input type="checkbox"/> 事業年数 6年以上 | | | 8 | | | |
| コスト縮減 | | <input checked="" type="checkbox"/> 全体的に構造物・規格等についてコスト縮減を実施している。 | <input type="checkbox"/> 部分的に構造物・規格等についてコスト縮減を実施している。 | <input type="checkbox"/> コスト縮減はしていない | | 7 | | | | | |
| 小計 | | | | | 20 | | | | | | |
| 緊急性 (20) | 安全性の向上 | <input type="checkbox"/> 交通事故や落石等の危険箇所の安全を向上させる | <input checked="" type="checkbox"/> 交通事故や落石等の危険箇所指定はないが安全を向上させる | <input type="checkbox"/> 交通事故や落石等の危険がない | | B | 6 | | | | |
| | 各事業特有の緊急性(医療・福祉) | <input type="checkbox"/> 医療・福祉の連携が発揮できる道路(ネック箇所の解消) | <input checked="" type="checkbox"/> 医療・福祉の連携が発揮できる道路(円滑化が図れる) | <input type="checkbox"/> 医療・福祉の連携に関係ない道路 | | | 6 | | | | |
| | 小計 | | | | | | 12 | | | | |
| 計画 熟度 (20) | 地域からの要望 | <input checked="" type="checkbox"/> 地域住民の内発的な要望が強い | <input type="checkbox"/> 市町村からの要望 | <input type="checkbox"/> 特に要望がない | | A | 7 | | | | |
| | 事業情報の共有 | <input type="checkbox"/> 関係者以外に広く周知 | <input checked="" type="checkbox"/> 関係者中心に周知 | <input type="checkbox"/> 特に周知していない | | | 5 | | | | |
| | 住民参加の状況 | <input type="checkbox"/> 住民が計画策定に直接参加 | <input checked="" type="checkbox"/> 住民や市町村の意見を計画策定に反映 | <input type="checkbox"/> 特に住民意見は反映していない | | | 4 | | | | |
| | 小計 | | | | | | 16 | | | | |
| 費用対効果(B/C) | | 1.0 | 評価の合計 | | | B | 68 | | | | |
| 事業周辺環境 | 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景 | 本路線は、南佐久郡の南北を結び緊急輸送路の国道141号を補完する千曲川右岸の唯一の幹線道路ですが、車両のすれ違いができない狭隘部分が残っており、幹線道路としての役割を未だ果たせていない状況です。 | | | | | | | | | |
| | 地域からの要望経緯 | H22.12 地区役員から要望がある。 H23.6 役場との意見交換会において要望がある。 | | | | | | | | | |
| | 事業説明等の経緯 | H23.10 地区役員へ説明する。 | | | | | | | | | |
| | 環境・景観への配慮項目 | 地形の改変量を極力少なくするよう現況重視の設計 | | | | | | | | | |
| | 他事業・プロジェクトとの関連 | 特になし。 | | | | | | | | | |
| | 特記事項 | 一級河川千曲川とJR小海線の間にあり、工事制約がある。また、当該計画区間に東京電力の発電施設があるため関係機関との調整が必要である。 | | | | | | | | | |
| 地域の合意形成 | <input checked="" type="checkbox"/> 全員賛成 | <input type="checkbox"/> 概ね賛成 | <input type="checkbox"/> 過半数賛成 | <input type="checkbox"/> 動向不明 | | | | | | | |
| 部意見 | 生活道路としての安全確保を図るとともに、補助幹線道路の機能向上による地域産業の活性化に寄与する事業であったため、H25年度から事業化をしたい。 | | | 行政改革課意見 | 道路拡幅の必要性は認められる。 | | | | | | |