

(様式2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		道路改築事業		路河川名等	(主)諏訪辰野線				
事業毎の通番		21	市町村名	諏訪市	箇所名(ふりがな)	有賀(あるが)			
事業概要	事業目的	主要地方道諏訪辰野線は、諏訪市を起点として辰野町に至る、諏訪地域と上伊那地域を結ぶ重要な路線であるが、諏訪市有賀に幅員狭小、急勾配及び線形不良の未改良区間があるため、大型車通行規制がされている。当該事業は、交通の円滑化及び大型車通行規制解除に向けてバイパス整備をするもので、また、中央自動車道諏訪湖SAで計画されるスマートICへのアクセス機能を担い、スマートICによる交通量増加にも対応し得るものと見込まれる。							
	しあわせ信州創造プランにおける位置付け	5-2 快適で暮らしやすいまちづくり(暮らしを支える道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法				
	関連する事業、計画等	中央自動車道諏訪湖SAスマートIC計画							
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量：6,000台/日							
	着手年度	平成27年度	事業期間	10年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
	完成年度(見込み)	平成36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)	道路築造工 L=2,700m W=6.0(8.0,12.0)m			2,000,000	1,200,000		720,000	80,000
	年度事業内容(主な工種)								
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	安全・安心で快適な道路交通の確保 災害に強い道路						
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の強化						
評価の視点	必要性	代替道路の有無：代替道路なし 交通結節点アクセス：諏訪湖SAスマートIC(計画中)へのアクセス道路(1次アクセス) 観光地アクセス：諏訪湖SAスマートIC(計画中)と諏訪湖を結ぶアクセス道路 地域の活性化：大型車通行規制の解消						評価	A
	重要性	関連計画、重点施策との整合：リニア中央新幹線関連 緊急輸送路の路線指定：避難経路となる路線 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)：1.3 事業期間：9年 コスト縮減含む比較検討：ルート比較検討済み 他事業との連携：中央自動車道諏訪湖SAスマートIC計画(平成32年度末供用開始予定)						評価	A
	緊急性	渋滞及び騒音・振動の緩和：バイパスによる騒音・振動の緩和 歩道整備：歩道未整備区間に歩道を整備 現況の幅員、半径、勾配：最小幅員5m、最小曲線半径15m、最大縦断勾配11%						評価	B
	計画熟度	地域の取り組み：協力的である(整備促進期成同盟会)						評価	C
	部意見	事業の効率性が高いが地域の合意形成など計画熟度が低いため、事業化を見送りたい。	行政改革課意見	効率性が認められる。	評価結果	総合評価			
					B				

事業概要説明図表	位置図			
	平面図			
事業概要説明図表	現道状況			
	道路横断面の構成			
事業周辺環境	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	諏訪市を起点として辰野町に至る、諏訪地域と上伊那地域を結ぶ重要な路線であるが、幅員狭小、急勾配及び線形不良の未改良区間があることで大型車通行規制がされ、また、このため緊急輸送路指定ができない。		
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	未改良区間がある諏訪市有賀地区からは、急勾配が原因の騒音の解消及び歩行者の安全性の確保を強く要望されている。		
	③事業説明等の経緯	事業計画の公表の方法及びタイミングを検討中。		
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	計画ルート上にある中央自動車道諏訪湖SAにスマートIC設置が計画されている。		
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	橋梁等の構造物を避け、極力土羽で済むようなルートを選定している。		
	⑥地域活性化への影響と配慮	諏訪地域と上伊那地域の連携の強化、また、諏訪湖及び諏訪市街地から中央自動車道へのアクセス時間の短縮による地域活性化が見込まれる。		
	⑦その他	経済的なルートを選定し、また、今後の設計で、コスト縮減を踏まえた工法の選定を行う。	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