

(様式1-2)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)伊那インター線			
事業毎の通番	市町村名	伊那市	箇所名(ふりがな)	中央～上の原(ちゅうおう～うえのはら)			
事業目的	(主)伊那インター線は、伊那IC、(国)153号、(国)153号伊那バイパスをつなぐ伊那市の幹線道路(東西軸)であるとともに、伊那中央病院(災害拠点病院)へのアクセス道路として機能するが、(国)153号から(国)153号伊那バイパスは道路が整備されていない。近年、上の原地区の工業団地および宅地開発により交通需要は増加しており、今後の(国)153号伊那バイパスの開通によりさらなる増加が予想されている。 現(国)153号～(主)伊那辰野(停)線の区間を街路事業により整備し、(主)伊那辰野(停)線～(国)153号伊那バイパスの区間を道路改築事業により整備することにより、伊那IC、伊那市街、(国)153号伊那バイパスとを結び円滑な交通と地域の防災機能を確保する。						
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)	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	伊那市都市計画マスタープラン、伊那都市計画区域マスタープラン、伊那市幹線道路網整備計画						
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量：8,200台/日						
着手年度	2020年度(令和2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)	2029年度(令和11年度)	費用対効果	1.2	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=1,190m、W=7.0(13.0)m			4,600,000	2,070,000	0 2,277,000 253,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間、走行経費、事故損失費用の減少</li> <li>・街路事業区間と合わせ、現在の東西軸である(国)361号の代替道路を確保</li> <li>・上ノ原工業団地から伊那ICへのアクセス性向上</li> </ul>					
	間接的効果(定量的・定性的)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時主要拠点(病院、市役所)へのアクセス性向上による防災機能の強化</li> <li>・伊那ICから(国)153号伊那バイパスへ接続することで円滑な交通、地域の活性化を促進する</li> <li>・伊那ICと工業団地を結ぶ道路の整備により、効率的な輸送が可能となることによる物流の効率化</li> </ul>					
評価の視点	必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画自動車交通量：8,200台/日</li> <li>○医療・福祉・教育施設との連携：伊那中央病院への1次アクセス道路</li> <li>○交通結節点アクセス：伊那ICへの1次アクセス道路</li> <li>○観光振興・地域の活性化：伊那ICと(国)153号伊那バイパスを結ぶ道路</li> </ul>				評価	A
	重要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○関連計画、重点施策との整合：伊那市都市計画マスタープラン等</li> <li>○緊急輸送路の路線指定：同路線の供用区間は県緊急輸送路(1次)に路線指定されている</li> <li>○地域指定：東海地震に係る地震防災対策強化地域、南海トラフ地震防災対策推進地域</li> </ul>				評価	A
	効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○費用対効果(B/C)：1.20</li> <li>○事業期間：10年間</li> <li>○代替案の検討：工法比較等について今後検討</li> <li>○他事業との連携：(国)153号伊那バイパスの道路改築事業と連携あり</li> </ul>				評価	B
	緊急性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○近年の交通事故件数：新設のため、事故情報なし</li> <li>○道路環境改善：(国)361号の渋滞を緩和(イライラ箇所の緩和)</li> <li>○歩道整備：周辺市道に歩道なし</li> <li>○現況の車道幅員：周辺市道の現況幅員5.5m未満、縦断勾配12%以上</li> </ul>				評価	B
	計画熟度	<ul style="list-style-type: none"> <li>○事業情報の共有：H29.5～6の住民説明会の他、都市計画変更に関して市報、インターネットで広く一般に周知</li> <li>○地域の取り組み：住民から早期開通の要望があり、毎年、伊那市長から建設部長へ要望を行っている</li> <li>○地域の合意形成：住民説明会(H29.5～6)により、事業目的、整備手法の合意形成が図られている</li> <li>○住民との協働：伊那市上の原区で対策委員会の設立あり</li> <li>○OPDCA 事後・再評価からのフィードバック：再評価 13-8(地元調整)</li> </ul>				評価	A
	建設部公共事業評価委員会の意見	当路線は伊那ICと(国)153号伊那バイパスという基幹道路同士を結ぶ道路であり、伊那ICと工業団地を結ぶ物流道路でもある。しかしながら、当該箇所は未供用区間であり、現在利用している道路はかなりの迂回となっていることから、街路と一体となって早期の整備が必要であるため、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が妥当であると判断する。						
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		

**位置**

**平面** (主)伊那辰野(停)線

**標準横断面図(道路改良事業区間)**

**(国)153号の渋滞状況**

**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	(主)伊那インター線は、伊那ICと(国)153号伊那バイパスを結ぶ伊那市幹線道路網整備計画において幹線道路に位置づけられており、伊那市の良好な都市構造を支援する観点からも早期整備が求められている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	地元から早期開通の要望があり、毎年、伊那市長から建設部長へ早期事業化の要望を行っている。また、伊那市上の原区で対策委員会が設立されている。
③事業説明等の経緯	H29.5～6に予備設計段階の住民説明会を行ったが、ルートに対する反対や計画を進めることへの反対の意見は出なかった。また、H29.10に都市計画道路変更案の説明会を行っている。H30.2.2に都市計画決定済み
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	(主)伊那辰野(停)線から河岸段丘を経て伊那バイパスまでを結ぶものであり、伊那市都市計画マスタープラン策定(H21.3)の後、伊那市幹線道路網整備計画において、概ね10年以内の着手又は完成が見込まれている。
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	(主)伊那インター線の整備により、(国)361号の渋滞が緩和され、騒音振動の緩和につながる。
⑥地域活性化への影響と配慮	本事業により交通の円滑化が図られ、(国)153号伊那バイパスへの接続により地域の活性化が期待できる。
⑦その他	縦断勾配を調整することで、できるだけ掘削深を小さく抑え、岩盤掘削にかかる費用及び掘削した岩盤を運搬・処分する費用を削減している。

**事後・再評価からのフィードバック**

地域住民から当該区間の整備を望む声が寄せられており、住民説明会を開催し、事業目的、整備手法の合意形成が図られている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 138° 58' 57" 東経:E 35° 50' 38"
--	-------------	---------------------------------------

(様式2)新規評価シート

事業名	道路改築事業		路河川名等	(一)上松南木曽線					
事業毎の通番		市町村名	大桑村	箇所名(ふりがな)	殿~阿寺(野尻向工区)(との~あてら のじりむかいこうく)				
事業概要	事業目的	木曽川右岸には、古くから存在する集落が多数あるにも係わらず、南北を結ぶ道路は狭小で見通しが悪く、一部交通不能区間もあるため、国道19号が生活道路となっている。国道19号は、中京圏と松本・長野を結ぶ重要な道路であり、木曽地域の振興にも大きな役割を果たしているが、大型車の混入が多く事故等で通行止めになると、県内の経済活動や地域の生活に多大な影響を及ぼす。木曽川右岸道路の早期整備により、木曽地域の方々にとって安全で利便性の高い「生活道路」を確保するとともに、国道19号通行止めの際には、その代替路としての機能も確保するものである。							
	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	長野県総合5か年計画、木曽川右岸道路、木曽地域振興計画							
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:881台/日(交通量推計による)							
	着手年度	2020年度(令和2年度)	事業期間	6年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
	完成年度(見込み)	2025年度(令和7年度)	費用対効果	1.2		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=770m w=6.0(8.0)m			560,000	280,000	0	252,000	28,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	落石危険の解消 災害に強い道路(国道19号の災害、事故発生時に代替道路として機能する)						
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進						
	評価の視点	必要性	○代替道路の有無:国道19号の代替路になる ○医療・福祉・教育施設との連携:大桑小学校への2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス:大桑村コミュニティバス路線(くわちゃんバス)、JR野尻駅への2次アクセス道路 ○観光振興・地域の活性化:大桑村 阿寺溪谷、フォレスト木曽へ通じる道路						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「事業着手」 ○緊急輸送道路の路線指定:指定無し 国道19号代替路 ○地域指定:南海トラフ地震防災対策推進地域及び積雪地域に指定						評価	A
効率性		○費用便益比(B/C):1.23 ○事業期間:6年(R2~R7) ○工法等の比較検討:ルート比較検討実施 ○他事業との連携:リニア関連						評価	A
緊急性		○近年の交通事故件数:国道19号代替路 読書~野尻 8件(H22~H24) ○道路環境改善:国道19号の通行規制時に生じる渋滞の解消 ○歩道整備:無 ○現況の幅員、半径、勾配:現況幅員3.0~4.0m(村道)						評価	B
計画熟度		○事業情報の共有:関係者以外にも周知(木曽川右岸道路づくり合同委員会年1回開催) ○地域の取り組み:木曽川右岸道路づくり合同委員会(H14.1設立 過去22回開催) ○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:計画策定段階から住民が参加する(PI)形式で計画を進めてきた。 OPDCA 事後・再評価からのフィードバック:事後評価5-1						評価	A
所管課意見		事業の重要性、効率性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。						採択状況	総合評価
技術管理室意見	所管課の意見が妥当であると判断する。						○	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				

事業概要説明図表	【位置図】	【平面図】	
事業周辺環境	【状況写真】	【横断面】	
事業周辺環境	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	国道19号に対し木曽川の対岸を通る路線であり、木曽川右岸道路の計画区間として位置付けられている。当箇所は大桑村の殿地区と阿寺地区の間に位置し、現在、村道で結ばれており狭く見通しも悪いため交互通行が困難であり、19号の代替機能を持たせるためにも改良を早期に完成させ、地域住民の民生安定が望まれている。	
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	H14に木曽川右岸道路づくり合同委員会及び南部部会が立ち上がり、当箇所を含めた木曽川右岸道路南部検討区間22kmについて、計画策定段階から住民が参加する(PI)形で計画を進めてきた。南部部会には各町村委員会からなり、その委員は地区選出者や各組織代表者などから構成されており、部会では地元からの要望が直接的に出されている。	
	③事業説明等の経緯	H14に合同委員会が2回、南部部会が4回、H15に南部部会が3回、H16以降、年1~2回のペースで開催され、木曽川右岸道路のコンセプトやルートの検討を行ってきており、当箇所の早期着工を毎回強く求められている。木曽川右岸道路づくり合同委員会にて次期事業化区間として承認。(H29.12.15) 大桑村委員会へ県単調査実施状況及び次期事業化区間として説明し、承認された。(H30.3.19)	
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	木曽川右岸道路南部計画区間の22kmの一部である。	
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	木曽川右岸道路(南部ルート)建設事業環境影響評価書に基づき、動植物、景観、騒音、振動等について対応を行う。	
	⑥地域活性化への影響と配慮	これまで概略ルート等についてPIIにより住民の意見を集約しながら検討してきたが、今後も詳細なルートの決定や道路の設計についても住民参加型の事業の促進に努めてまいりたい。	
	⑦その他	コストの縮減が期待できる案を採用している。	
事後・再評価からのフィードバック	整備のあり方について地元区と検討を重ねている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 41' 35" 東経:E 137° 38' 00"

(様式1-2)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	(一)小岩岳穂高(停)線		
事業毎の通番	市町村名	安曇野市	箇所名(ふりがな)	富田橋(とみたばし)		
事業目的	(一)小岩岳穂高停車場線は、安曇野市内にあるJR大糸線穂高駅を起点として、市内東西を結ぶ主要な幹線道路であり、通勤通学や観光地等へのアクセス道路として利用されている。このうち、一級河川烏川(砂防河川)を渡る既設橋梁の前後区間は、歩道が設置されていないことから、歩行者の安全な通行、通行車両の円滑な走行に支障が生じている状況である。このため、歩道未整備区間の解消を目的とし、一部橋梁整備を含めた道路改良を行うことにより、安全で安心な道路交通網の形成を図りたい。					
しあわせ信州創造プラン2.0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	しあわせ信州創造プラン 事業化に向けての調査の実施等を検討する道路の主な箇所「富田橋」					
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量：6,343台/日 (平成27年度 道路交通調査：6,539台/日 (5,149台/12h))					
着手年度	2020年度(令和2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)	029年度(令和11年度)	費用対効果	0.6		国庫	その他
全体事業内容(主な工種)	・道路改築工 L=540m、W=2.5m 橋梁工 N=1橋、L=126m			950,000	475,000	0
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	交通事故の減少				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量：6,343台/日 ○代替道路の有無：安全性の高い代替道路(改良済み路線)がない ○医療・福祉・教育施設との連携：JR穂高駅を利用する通学高校生、穂高商業高校、穂高病院 ○地域の活性化：穂高温泉郷、安曇野わさび田湧水群など、活性化に資する				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「富田橋」、安曇野市道路整備推進計画 ○緊急輸送路の路線指定：避難路線となる路線 ○地域指定：豪雪地帯、積雪地帯に指定(安曇野市)				評価
	効率性	○費用対効果(B/C)：0.60 ○事業期間：10年間 ○代替案の検討：既設橋梁の利用、自転車歩行者空間について概略設計による比較検討を実施 ○他事業との連携：県単交通安全対策 歩道リメイク (一)穂高(停)線、穂高駅前歩道整備事業(安曇野市)				評価
	緊急性	○近年の交通事故件数：3件(H22、H23) 人or自転車×自動車事故発生 3件以上 ○危険箇所対策：危険箇所の該当はなし ○渋滞及び騒音・振動の緩和：渋滞及び騒音・振動の該当はなし ○歩道整備：平成27年度通学路交通安全プログラム点検箇所【安曇野市HP(穂高南小学校)】				評価
	計画熟度	○事業情報の共有：H30.12月、関係区(等々力町、穂高町、富田、橋爪)役員との意見交換を実施。 ○地域の取り組み：安曇野市から建設部長へ要望あり ○地域の合意形成：H31、関係区への説明会を予定(等々力町、穂高町、富田、橋爪) ○住民との協働：該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-1				評価
所管課意見	事業の必要性、効率性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。			採択状況	総合評価	
技術管理室意見	所管課の意見が妥当であると判断する。			○	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	

事業概要説明図表	【位置図】	位置図	【平面図】	平面図	
	【状況写真】	現道状況(線形不良、幅員狭小)	【構造図】	構造図(橋梁一般図)	
事業周辺環境	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(一)小岩岳穂高停車場線は、安曇野市内にあるJR大糸線穂高駅を起点として、市内を東西結ぶ主要な幹線道路であり、通勤通学や観光地等へのアクセス道路として利用されています。このうち、一級河川烏川(砂防河川)を渡る既設橋梁があり、歩道が設置されていな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	安曇野市内を東西に連絡する主要な路線として、安曇野市から要望を受けている。			
	③事業説明等の経緯	本計画区間について、今後計画説明を行う予定。			
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	計画区間(富田橋)の西側は、地方道路整備事業により現道改良が行われ整備済みとなっている。計画区間(富田橋)の東側は、JR穂高駅があり、歩道リメイク事業や、穂高駅前整備事業が行われている。このため、本事業区間も早期の事業化が求められている。			
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	既設橋梁を利用し、歩道橋を整備する計画。			
	⑥地域活性化への影響と配慮	本事業により交通の円滑化が図られ、安曇野市内における周遊性や穂高～明科間の地域活性化も期待される。			
	⑦その他	既設橋梁の利用、自転車歩行者空間について概略検討を実施。コスト削減として、歩道橋架設の先行と仮橋橋の見直しを実施。自転車走行空間について、県警協議をふまえて地元区と調整する。			
事後・再評価からのフィードバック	整備のあり方について地元区と検討を重ねている。			事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 20' 35.23" 東経:E 137° 52' 15.58"

(様式1-2)新規評価シート

事業名		道路改築事業		路河川名等	(主)豊野南志賀公園線			
事業毎の通番		市町村名	高山村	箇所名(ふりがな)	温泉～牧場(おんせん～ぼくじょう)			
事業概要	事業目的	主要地方道豊野南志賀公園線は、長野方面から紅葉で有名な松川渓谷や五色、七味温泉を経て志賀高原に至る観光道路で、年間を通じて約50万人の観光客が訪れている観光道路としてまた、高山村と小布施町を結ぶ主要な道路であり通勤などの車両も多く通行している。 しかしながら、当箇所はセンターラインも引かれていない、ネック区間であり、観光シーズンにおいては、バスのすれ違いもままならない状況である、また、視距も十分確保できないことから、道路を拡幅し見通しを良くすることで、安全な交通の確保を図りたい。						
	しあわせ信州創造プラン2.0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	第5次高山村総合計画						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量 2,132台/日(H27交通調査)						
	着手年度	2020年度(令和2年度)	事業期間	10	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
	完成年度(見込み)	2029年度(令和11年度)	費用対効果	1.1	国庫	0	県債	445,500
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=650m、W=5.0(7.0)m (5工区)			900,000	405,000	0	445,500
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	車両・歩行者にとって安全な道路 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						
評価の視点	必要性	計画交通量 2,132台/日(H27交通調査) ○代替道路の有無：代替道路なし。 ○医療・福祉・教育施設との連携：高山診療所(6.9km)との連携が発揮できる道路(2次アクセス) ○交通結節点アクセス：高山村役場(8.1km)へのアクセス道路(2次アクセス) ○観光振興・地域の活性化：信州高山温泉郷と万座温泉との周遊ルート					評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：第5次高山村総合計画 ○緊急輸送道路の路線指定：指定なし ○地域指定：振興山村、豪雪地帯に地域指定					評価	A
	効率性	○費用便益比(B/C)：1.13 ○事業期間：10年間 ○工法等の比較検討：あり ○他事業との連携：他事業との連携はない					評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数：あり ○道路環境改善：縦断勾配修正及び線形改良による冬のスリップ事故等の防止 ○歩道整備：歩道無し ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員最狭部3.8m(現地測定)					評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有：事業調整会議にて役場職員と情報共有(H30.6.21) ○地域の取り組み：事業調整会議にて要望あり(H30.6.21) ○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：観光シーズン前に関係地元区等による周辺整備(草刈り、ゴミ拾い)の取り組みがある。 OPDCA 事後評価からのフィードバック:5-6					評価	A
	所管課意見	事業の必要性、効率性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。				採択状況	総合評価	
技術管理室意見	所管課の意見が妥当であると判断する。				○	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			

事業概要説明図表	【位置図】	【平面図】		
事業周辺環境	【状況写真】			
	【横断面図】			
	①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	主要地方道豊野南志賀公園線は、長野方面から紅葉で有名な松川渓谷や五色、七味温泉を経て志賀高原に至る観光道路で、年間を通じて約50万人の観光客が訪れている観光道路としてまた、高山村と小布施町を結ぶ主要な道路であり通勤などの車両も多く通行している。 道路を拡幅し見通しを良くすることで、安全な交通の確保を図りたい。		
	②地域からの要望経緯及び地域の関わり	当該箇所は、曲線区間また、幅員が狭く、縦断勾配変移箇所を含んでおり、交通の安全性・円滑性の確保について役場より要望があった。(H30.6.21)		
	③事業説明等の経緯	地元へは今後事業化に合わせて計画を説明していく予定。		
	④他事業・プロジェクトとの整合、関連	第5次高山村総合計画において拡幅改良の整備促進区間として位置付けられている。		
	⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	環境変化に配慮し改変範囲を最小限に抑える。		
⑥地域活性化への影響と配慮	信州高山温泉郷と一茶ゆかりの里などの村内観光施設の周遊道路であるため、観光地間の連携を高める効果の向上や歩行者の安全性の向上に繋がる。			
⑦その他	山側の拡幅が困難でありコストもかかることから、谷側の拡幅を計画している。			
事後・再評価からのフィードバック	観光路線であるため、施工時の交通規制について地元地域の協力が 必要である。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 138° 44' 85" 84 東経:E 36° 66' 40" 50	

(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	(一)長野豊野線			
事業毎の通番	市町村名	長野市	箇所名(ふりがな)	徳間~西三才(とくま~にしさんさい)			
事業目的	<p>一般県道長野豊野線は、長野市街地と長野市北部地区を結ぶ幹線道路であり、沿線には、しなの鉄道三才駅、市立長野高校、県立長野養護学校及び国立長野高専があり、歩行者、自転車利用者が多いにもかかわらず、幅1m程の歩道しか整備されておらず、歩行者等が危険な状況である。</p> <p>当該箇所を整備することにより、歩行者・自転車利用者の安全確保に寄与するとともに、都市計画道路東豊線としなの鉄道三才駅間が完成することから、都市圏内の慢性的な渋滞の解消にも寄与するものである。</p>						
しあわせ信州創造プランにおける位置付け	4-1 県土の強靱化(災害に強いインフラ整備)		事業実施の根拠法令等	道路法			
関連する事業、計画等							
保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:5,698台/日						
着手年度	2020年度(令和2年度)	事業期間	6年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
完成年度(見込み)	2025年度(令和7年度)	費用対効果	2.7	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=760.0m、W=6.0(14.0~16.0)m			950,000	522,500	0	384,750 42,750
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行経費の減少 0.84億円 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					
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 5,698台/日 ○代替道路の有無 : 代替道路があるが、安全性が低い ○医療・福祉・教育施設との連携 : 市立長野高校との連携が発揮できる道路(1次アクセス) ○地域の活性化 : 徳間、西三才地区の活性化に資する					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 ○緊急輸送路の路線指定 : 長野市緊急幹線道路 ○地域指定 : 豪雪地帯指定あり					評価
	効率性	○費用対効果(B/C) : 2.66 ○事業期間 : 6年間 ○代替案の検討 : コスト縮減について線形検討あり ○他事業との連携 : 河川改修事業との連携あり					評価
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 5か年以内の事故発生 計3件 ○道路環境改善 : 渋滞及び騒音・振動の緩和を図る ○歩道整備 : 既設歩道(w=1.0m)の再整備(w=3.5m) ○現況おの車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員w=6.0m					評価
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者以外にも周知 ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : なし OPDCA 事後・再評価からのフィードバック: 再評価 13-8					評価
所管課意見	事業の必要性、重要性、効率性及び緊急性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断する。					採択状況	総合評価
技術管理室意見	所管課の意見が妥当であると判断する。					○	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】

【横断面】

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	当路線は、長野市街地と長野市北部地区を結ぶ幹線道路であり、当該箇所は一部都市計画道路の決定がなされている。沿線には、しなの鉄道三才駅、市立長野高校、県立長野養護学校及び国立長野高専があり、歩行者、自転車利用者が多いにもかかわらず幅1m程の歩道しか整備されてない状況である。車両の円滑な交通確保、歩行者・自転車利用者の安全を図るために道路拡幅を行うものである。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	古里地区現地調査での要望(毎年)
③事業説明等の経緯	関係区長(東徳間区、西三才区)への事業説明を実施
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	しあわせ信州創造プラン2.0
⑤自然環境・生活環境への影響と配慮	残地への植樹等を検討し、緑化を図る
⑥地域活性化への影響と配慮	本事業により交通の円滑化が図られ、付近の商業施設等の活性化も期待される。
⑦その他	

事業周辺環境

事後・再評価からのフィードバック	地権者や沿線関係者に対する意向調査が実施されている。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 138° 23' 37" 59 東経:E 36° 68' 06" 10
------------------	----------------------------	-------------	---

(様式1-2)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	(一)村山豊野停車場線				
事業毎の通番	市町村名	長野市～小布施町	箇所名(ふりがな)	長沼～山王島(ながぬま～さんのうじま)				
事業概要	事業目的	(一)村山豊野停車場線は、千曲川を渡河する村山橋から長野市長沼・赤沼を経て豊野駅に通じる地域の生活や産業を支える重要な路線である。しかし、当該区間は線形が悪く幅員狭小(最小幅員4.0m)であるが、朝夕の通勤時間帯には、(国)18号の渋滞を避ける車両や村山橋以南の堤防道路へ向かう車両等で、当該路線が多く利用され、車両の円滑な交通及び歩行者安全に支障をきたしている。村山橋から小布施町の堤防を利用したバイパス整備を実施し、車両及び歩行者の安全を確保するとともに、地域間流通や交流の活性化やその他観光等の周遊性や連携を図る。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)	事業実施の根拠法令等	道路法、河川法				
	関連する事業、計画等	第七次長野県総合雪対策計画、信越観光圏整備計画、信州みちビジョン						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:3,366台/日						
	着手年度	2020年度(令和2年度)	事業期間	6年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
	完成年度(見込み)	2025年度(令和7年度)	費用対効果	12.9	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=5,000m、W=6.0(7.5)m			500,000	250,000	0	225,000 25,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	・走行時間、走行経費、事故損失費用の減少 ・(国)117号の代替道路を確保						
	間接的効果(定量的・定性的)	・交通安全(通学路の安全確保) ・長野市、小布施町における物流・観光の円滑化						
評価の視点	必要性	○計画自動車交通量 : 3,366台/日 ○代替道路の有無 : (国)18号 長野バイパス ○医療・福祉・教育施設との連携 : 長野県立信州医療センターへの2次アクセス道路 ○交通結節点アクセス : 豊野駅へ直結、信州中野IC、須坂長野東IC、小布施スマート(10km以内) ○観光振興・地域の活性化 : IC間と長野市、小布施町、須坂市を結ぶ観光周遊、地域活性化道路					評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 長野市防災計画 避難経路 ○地域指定 : 信越観光圏整備計画、豪雪地帯、長野地域連携中枢都市圏					評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) : 12.93 ○事業期間 : 6年間 ○代替案の検討 : 工法比較等について今後検討 ○他事業との連携 : 国土交通省、長野市整備予定 防災ステーションと連携あり					評価	A
	緊急性	○近年の交通事故件数 : 5件(H26～H30) ○道路環境改善 : 住宅地を通過する現道のバイパス化による振動、騒音、渋滞の解消 ○歩道整備 : 計画なし ○現況の車道幅員 : 5.5m未満(最小幅員4.0m)					評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有 : 区役員を中心に周知 ○地域の取り組み : 台風19号災害を受け長沼区、赤沼区の共同した要望等の取組 ○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 : 住民自治協議会意見交換会の実施、台風19号からの復旧、復興の連携 OPDCA 事後・再評価からのフィードバック: 再評価 13-8(地元調整)					評価	B
	所管課意見	事業の必要性、重要性、効率性及び緊急性が高いことから、事業着手することが妥当であると判断す					採択状況	総合評価
技術管理室意見	所管課の意見が妥当であると判断する。					○	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			

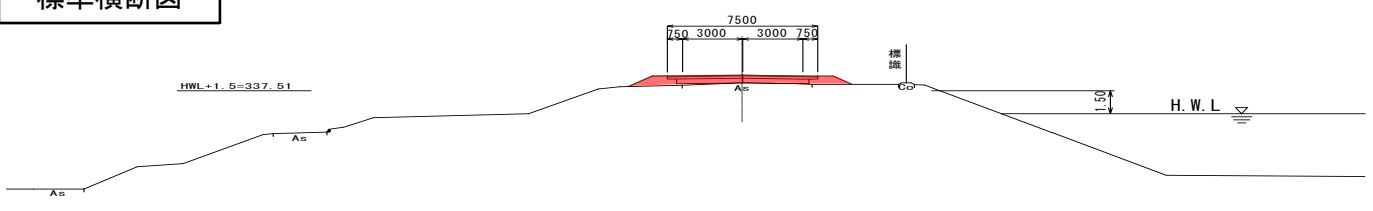
**位置**



**平面**



標準横断面図



現況写真



**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

過去から集落内を通過する車両及び歩行者の危険性から、堤防道路を利用したバイパスの要望が強く出されていたが、R1.台風19号の被害により、現道路の不便性や機能が果たされない現状が露呈され、より一層代替えとなる災害時にも強い道路の必要性が明らかとなったため。

②地域からの要望経緯及び地域の関わり

台風19号災害に決壊した千曲川左岸の堤防復旧とともに、堤防道路の整備の要望がある。

③事業説明等の経緯

詳細について、堤防復旧に合わせて国土交通省、関係自治体とともに説明予定。

④他事業・プロジェクトとの整合、関連

国土交通省、長野市、県が連携した防災ステーションの建設の検討を開始。国土交通省の千曲川堤防復旧と同時に整備を行う必要がある。

⑤自然環境・生活環境への影響と配慮

バイパスの整備により、現道の渋滞交通事故発生抑制及び生活環境の安全が確保できる。

⑥地域活性化への影響と配慮

本事業により交通の円滑化が図られ、安全な通行が確保されることにより周辺観光地の活性化が期待される。

⑦その他

国土交通省の千曲川堤防復旧と同時に整備を行うことで、工期を短縮するとともに、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

地域住民から当該区間の整備を望む声が寄せられており、住民説明会を開催し、事業目的、整備手法の合意形成が図られている。

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