


事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)小諸中込線					
事業毎の通番		1	市町村名	小諸市	箇所名(ふりがな)	乙女(おとめ)				
事業の位置づけ	県総合5か年計画における位置づけ	1-6 ① 交通安全対策の推進			SDGsの関連目標					
	関連する計画や重点施策	信州みちビジョン 通学路交通安全プログラム			関連する事業プロジェクト					
	現状と課題	一般県道小諸中込線は、小諸市から佐久市中込へ至る幹線道路である。当該区間は小諸東中学校への通学路となっているが、幅員狭小、線形不良、歩道未整備のため、円滑な交通や歩行者の安全確保が課題となっている。								
	事業目的	当区間の道路整備により、安全で円滑な走行空間の確保と歩行者の安全性向上を図る。								
事業概要	着手年度	2024年度(令和6年度)		事業期間	10年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
	完了年度(予定)	2033年度(令和15年度)					国庫	その他	県債	一般財源
	全体事業内容	道路改築工 延長0.3km 幅員6.0(10.0)m				500,000			450,000	50,000
事業概要										
										
	通学状況									
事業効果	主な受益対象	自動車:2,557台/日(計画交通量)								
	期待される効果	走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少 地域間交流の促進				費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用	1.3			
	人口減少を踏まえた将来の活用見込み	将来の推定伸び率による計画交通量を用いて計画しており、将来的にも十分な活用が見込まれる。								
計画熟度	地域からの要望経緯及び地域の関わり	毎年、小諸市から佐久建設事務所長へ要望がある。								
	事業説明等の経緯	関係地権者を対象とした説明会を実施し、道路事業の整備方針、整備手法について合意形成が図られている。								
評価結果	所管課の意見	地域の重要な生活道路であり通学路ともなっているため、道路改築により安全で円滑な走行空間の確保及び歩行者の安全性の向上を図る必要があることから、事業着手が妥当と判断する。						妥当性評価※	優先度評価※	
	政策評価室の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。						○	3.4	
	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		

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)

(様式1-2) 新規評価シート

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)借宿小諸線					
事業毎の通番		2	市町村名	小諸市	箇所名(ふりがな)	一ツ谷(ひとつや)				
事業の位置づけ	県総合5か年計画における位置づけ	1-6 ① 交通安全対策の推進		SDGsの関連目標						
	関連する計画や重点施策	信州みちビジョン		関連する事業プロジェクト						
	現状と課題	一般県道借宿小諸線は、中部横断自動車道佐久北ICと小諸市街地を結ぶ道路である。当該区間は交通量が多く小中学校の通学路にもなっているが、幅員狭小で歩道未設置のため円滑な交通や歩行者の安全確保が課題となっている。								
	事業目的	当区間の道路整備により、安全で円滑な走行空間の確保と歩行者の安全性向上を図る。								
事業概要	着手年度	2024年度(令和6年度)		事業期間	6年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
	完了年度(予定)	2029年度(令和11年度)					国庫	その他	県債	一般財源
	全体事業内容	道路改築工 延長0.4km 幅員6.0(9.75)m			300,000			270,000	30,000	
事業概要										
										
	現道状況	通学状況								
事業効果	主な受益対象	自動車: 15,966台/日(計画交通量)								
	期待される効果	走行時間の短縮、走行経費の減少、地域間交流の促進				費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用	4.7			
	人口減少を踏まえた将来の活用見込み	地域の重要な生活道路であり通学路にもなっているため、将来にわたり利用される。								
計画熟度	地域からの要望経緯及び地域の関わり	小諸市から佐久建設事務所長へ要望がある。								
	事業説明等の経緯	関係地権者を対象とした説明会を実施し、道路事業の整備方針、整備手法について合意形成が図られている。								
評価結果	所管課の意見	地域の重要な生活道路であり、通学路にもなっているため、道路改築により安全で円滑な走行空間の確保及び歩行者の安全性の向上を図る必要があることから、事業着手が妥当と判断する。					妥当性評価※	優先度評価※		
	政策評価室の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。					○	3.3		
	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			

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)

事業名		県単道路改築		路河川名等	(主)丸子東部インター線				
事業毎の通番		3	市町村名	上田市	箇所名(ふりがな)	下丸子(しもまるこ)			
事業の位置づけ	県総合5か年計画における位置づけ	1-6 ① 交通安全対策の推進			SDGsの関連目標				
	関連する計画や重点施策	信州みちビジョン			関連する事業プロジェクト				
	現状と課題	主要地方道丸子東部インター線は、上田市丸子地区の国道152号から東部湯の丸ICに至る幹線道路である。当該箇所は、主要地方道丸子東部インター線から国道152号への合流区間であり、交通量も多く大型車両の混入率も高い。当該事業区間は、大型の工場や企業等が連担しているが、現道は道路構造令に基づく規定の幅員が確保できておらず、また、通勤時間帯には歩行者が多く、両側に歩道が整備されていないため危険である。							
	事業目的	当区間の道路整備により、安全で円滑な走行空間の確保と歩行者の安全性の向上を図る。							
着手年度	2024年度(令和6年度)		事業期間	8年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
完了年度(予定)	2031年度(令和13年度)					国庫	その他	県債	一般財源
全体事業内容	道路改築工 延長0.39km 幅員6.0(12.0)m				200,000			180,000	20,000
事業概要									
									
									
規程車道幅員不足(大型工場連担)			歩道未整備(企業・人家連担)						
事業効果	主な受益対象	自動車:12,120台/日(計画交通量)							
	期待される効果	走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少 地域間交流の促進				費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用	6.4		
	人口減少を踏まえた将来の活用見込み	産業・観光および交通拠点へのアクセスを担う幹線道路であり、将来にわたり利用される。							
計画熟度	地域からの要望経緯及び地域の関わり	東部湯の丸インター関連道路網整備促進期成同盟会から上田建設事務所長、建設部長に要望あり。地元区である下丸子自治会からの要望を受け、上田市より上田建設事務所に要望あり。							
	事業説明等の経緯	令和4年度に上田市と下丸子自治会に対し説明会を実施し、道路事業の整備方針について合意形成済。令和5年度に関係地権者および地元住民に対し説明会を実施し、道路事業の整備手法についても合意形成が図られている。沿線の関係地権者も協力的であり、早期の完成を求められている。							
評価結果	所管課の意見	幹線道路であり地域の重要な生活道路であるため、道路改築により安全で円滑な走行空間の確保及び歩行者の安全性の向上を図る必要があることから、事業着手が妥当と判断する。						妥当性評価※	優先度評価※
	政策評価室の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。						○	4.6
	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		

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)


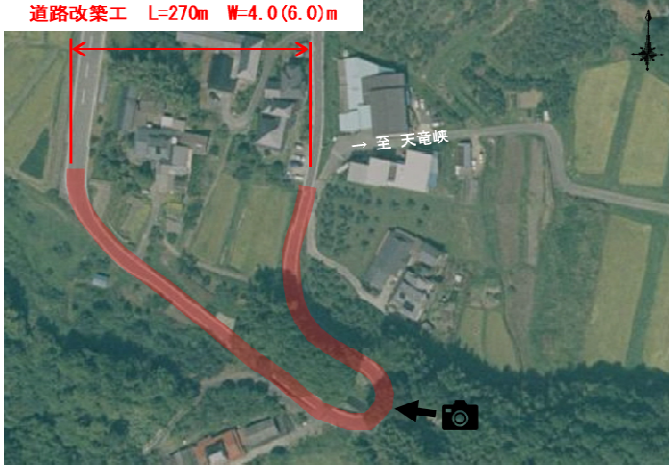

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)上田塩川線					
事業毎の通番		4	市町村名	上田市	箇所名(ふりがな)	須川(すがわ)				
事業の位置づけ	県総合5か年計画における位置づけ	1-6 ① 交通安全対策の推進		SDGsの関連目標						
	関連する計画や重点施策	信州みちビジョン		関連する事業プロジェクト						
	現状と課題	一般県道上田塩川線は、上田市街地から諏訪形地域、生田地域を經由し丸子地域を結ぶ地域の生活道路として重要な路線であるが、現道は幅員狭小かつ線形不良により車両のすれ違い支障をきたしている状況にある。								
	事業目的	当区間の道路整備により、安全で円滑な走行空間の確保を図る。								
着手年度		2024年度(令和6年度)		事業期間	7年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
完了年度(予定)		2030年度(令和12年度)					国庫	その他	県債	一般財源
全体事業内容		道路改築工 延長0.65km 幅員5.5(7.0)m			300,000			270,000	30,000	
事業概要										
	 <p style="text-align: center;">道路状況</p>									
事業効果	主な受益対象	自動車:1,042台/日(計画交通量)								
	期待される効果	走行時間の短縮、走行経費の減少 地域間交流の促進				費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用	1.1			
	人口減少を踏まえた将来の活用見込み	上田市諏訪形地域と上田市街地、上田丸子地域を結ぶ生活道路であり、将来にわたり利用される。								
計画熟度	地域からの要望経緯及び地域の関わり	地元区である須川自治会より要望あり。 R5年6月 上田依田窪連絡道路建設期同盟会より上田建設事務所長に要望あり。								
	事業説明等の経緯	R4年度に地元説明会を実施し、道路事業の整備方針及び整備手法について合意形成が図られている。								
評価結果	所管課の意見	地域の重要な生活道路であり、道路改築により安全で円滑な走行空間を確保する必要があることから、事業着手が妥当と判断する。						妥当性評価※	優先度評価※	
	政策評価室の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。						○	3.4	
	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			

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)


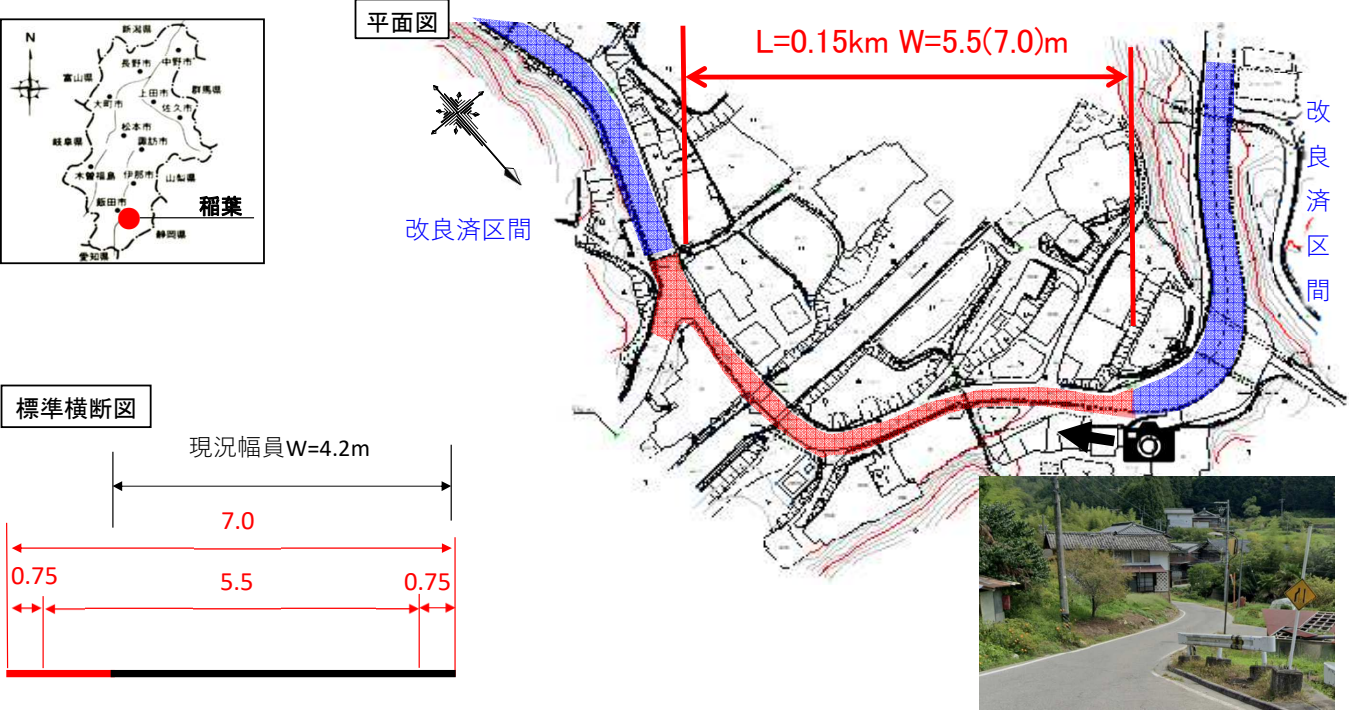
事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)北林飯島線					
事業毎の通番		5	市町村名	中川村	箇所名(ふりがな)	北林(きたばやし)				
事業の位置づけ	県総合5か年計画における位置づけ	1-6 ① 交通安全対策の推進		SDGsの関連目標						
	関連する計画や重点施策	信州みちビジョン		関連する事業プロジェクト						
	現状と課題	一般県道北林飯島線は、中川村の中心地で一般国道153号(第一次緊急輸送道路)と主要地方道伊那生田飯田線(第二次緊急輸送道路)を結ぶ重要な路線である。また、昨今リニア工事の発生土運搬路としての整備が進み、交通量の増加が見込まれるが、当該事業区間は道路線形が悪く、歩道も中抜け区間となっており、安全な通行に支障をきたしている状況にある。								
	事業目的	道路整備により課題を解消し、安全で円滑な走行空間の確保と歩行者の安全性の向上を図る。								
着手年度		2024年度(令和6年度)		事業期間	7年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
完了年度(予定)		2030年度(令和12年度)					国庫	その他	県債	一般財源
全体事業内容		道路改築工 延長0.2km 幅員5.5(9.25)m			210,000			189,000	21,000	
事業概要										
										
	道路状況(急カーブが複数あり、ところどころで幅員が不足している)									
事業効果	主な受益対象	自動車:637台/日(計画交通量)								
	期待される効果	走行時間の短縮、走行経費の減少 災害に強い道路ネットワーク、地域間交流の促進				費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用	1.0			
	人口減少を踏まえた将来の活用見込み	中川村内の幹線道路であるとともに、地域の重要な生活道路であり、将来にわたり利用される。								
計画熟度	地域からの要望経緯及び地域の関わり	中川村から継続的に要望されている箇所であり、改良の中抜け区間となっていることから地元からも強い要望がある。								
	事業説明等の経緯	リニア工事の発生土運搬のために隣接工区の改良を行ってきており、道路の整備方針について合意形成が図られている。								
評価結果	所管課の意見	幹線道路であり地域の重要な生活道路でもあるため、道路改築により安全で円滑な走行空間の確保及び歩行者の安全性の向上を図る必要があることから、事業着手が妥当と判断する。						妥当性評価※	優先度評価※	
	政策評価室の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。						○	3.5	
	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			

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)

(様式1-2) 新規評価シート

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一) 田中乱橋線					
事業毎の通番		6	市町村名	飯田市	箇所名(ふりがな)	伊豆木(いずぎ)				
事業の位置づけ	県総合5か年計画における位置づけ	1-6 ① 交通安全対策の推進		SDGsの関連目標						
	関連する計画や重点施策	信州みちビジョン		関連する事業プロジェクト						
	現状と課題	一般県道田中乱橋線は、阿智村春日地区と飯田市川路地区を結ぶ路線であり、沿線住民の生活道路であるとともに、中央道山本インターから天竜峡へのアクセス道路となる。当該箇所は、幅員狭小で線形不良のため、車両の通行に支障をきたしている状況にある。								
	事業目的	当区間の道路整備により、安全で円滑な走行空間の確保を図る。								
事業概要	着手年度	2024年度(令和6年度)		事業期間	7年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
	完了年度(予定)	2030年度(令和12年度)					国庫	その他	県債	一般財源
	全体事業内容	道路改築工 延長0.27km 幅員4.0(6.0)m			300,000			270,000	30,000	
事業概要	平面図		道路改築工 L=270m W=4.0(6.0)m							
										
			標準横断面図							
事業効果	主な受益対象	自動車:403台/日(計画交通量)								
	期待される効果	走行時間の短縮、走行経費の減少 地域間交流の促進				費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用	1.2			
	人口減少を踏まえた将来の活用見込み	地域の重要な生活道路であり、観光拠点および交通拠点へのアクセスを担う道路でもあるため、将来にわたり利用される。								
計画熟度	地域からの要望経緯及び地域の関わり	飯田市から建設事務所長へ要望あり。								
	事業説明等の経緯	R5.5月に地元説明会を実施し、整備方針について合意形成が図られている。								
評価結果	所管課の意見	地域の重要な生活道路であり、観光・交通拠点へのアクセス道路でもあるため、道路改築により安全で円滑な走行空間を確保する必要があることから、事業着手が妥当と判断する。					妥当性評価※	優先度評価※		
	政策評価室の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。					○	3.8		
	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			

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)米川駄科(停)線					
事業毎の通番		7	市町村名	飯田市	箇所名(ふりがな)	稲葉(いなば)				
事業の位置づけ	県総合5か年計画における位置づけ	1-6 ① 交通安全対策の推進			SDGsの関連目標					
	関連する計画や重点施策	信州みちビジョン			関連する事業プロジェクト					
	現状と課題	(一)米川駄科(停)線は、飯田市千代の米川地区から飯田市街地を結ぶ沿線住民にとって重要な生活道路である。当該箇所は幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な状況であるとともに前後改良区間の中抜け部である。								
	事業目的	当区間の道路整備により、安全で円滑な交通を確保する。								
着手年度		2024年度(令和6年度)		事業期間	8年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
完了年度(予定)		2031年度(令和13年度)					国庫	その他	県債	一般財源
全体事業内容		道路改築工 延長0.15km 幅員5.5(7.0)m			300,000			270,000	30,000	
事業概要										
	<p>主な受益対象 自動車:2,251台/日(計画交通量)</p> <p>期待される効果 走行時間の短縮、走行経費の減少 地域間交流の促進</p> <p>費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用 1.1</p> <p>人口減少を踏まえた将来の活用見込み 産業・観光および交通拠点へのアクセスを担う幹線道路であり、将来にわたり利用される。</p> <p>地域からの要望経緯及び地域の関わり 飯田市から令和元年度より毎年建設事務所長に要望あり。</p> <p>事業説明等の経緯 稲葉地区として事業実施の合意形成済。住宅の補償について地区として支援することについて合意済。</p>									
評価結果	所管課の意見	地域の重要な生活道路であり、道路改築により局所的狭隘区間を解消し安全で円滑な走行空間を確保する必要があることから、事業着手が妥当と判断する。						妥当性評価※	優先度評価※	
	政策評価室の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。						○	3.7	
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			

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)

(様式1-2) 新規評価シート

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)大島阿島線					
事業毎の通番		8	市町村名	喬木村	箇所名(ふりがな)	大島～阿島(おおしま～あじま)				
事業の位置づけ	県総合5か年計画における位置づけ	1-2 ① 災害に強いインフラ等の整備の推進 1-6 ① 交通安全対策の推進		SDGsの関連目標						
	関連する計画や重点施策	信州みちビジョン		関連する事業プロジェクト						
	現状と課題	一般県道大島阿島線は、喬木村大島地区、加々須地区への唯一の路線であり、沿線住民にとって重要な生活道路である。また、沿線にはブルーベリー農園があり多くの人々が訪れる観光地にもなっている。しかしながら、当該箇所は道路幅員が狭く大型車とのすれ違いが困難な状況にあり、災害等により通行止めとなれば孤立集落が発生してしまう。								
	事業目的	道路整備により、安全で円滑な走行空間の確保及び孤立集落の発生防止を図る。								
着手年度		2024年度(令和6年度)		事業期間	8年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
完了年度(予定)		2031年度(令和13年度)					国庫	その他	県債	一般財源
全体事業内容		道路改築工 延長0.67km 幅員5.5(7.0)m			500,000			450,000	50,000	
事業概要										
										
										
										
事業効果	主な受益対象	自動車:782台/日(計画交通量)								
	期待される効果	走行時間の短縮、走行経費の減少 災害に強い道路ネットワークの構築				費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用	1.1			
	人口減少を踏まえた将来の活用見込み	喬木村大島地区、加々須地区への唯一の路線であり、観光産業の基盤となる道路としても将来にわたって利用される。								
計画熟度	地域からの要望経緯及び地域の関わり	喬木村より建設事務所に要望あり。								
	事業説明等の経緯	地元説明会を実施し、整備方針および整備手法について合意形成が図られている。								
評価結果	所管課の意見	集落への唯一の道路であり、道路改築により安全で円滑な走行空間の確保し、孤立集落の発生防止を図る必要があることから、事業着手が妥当と判断する。						妥当性評価※	優先度評価※	
	政策評価室の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。						○	3.8	
	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			

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)

事業名		県単道路改築		路河川名等	(主)塩尻鍋割穂高線					
事業毎の通番		9	市町村名	松本市	箇所名(ふりがな)	今村橋東(いまむらばしひがし)				
事業の位置づけ	県総合5か年計画における位置づけ	1-6 ① 交通安全対策の推進 3-1 ④ 高規格道路等、道路ネットワークの整備の推進			SDGsの関連目標					
	関連する計画や重点施策	信州みちビジョン			関連する事業プロジェクト					
	現状と課題	主要地方道塩尻鍋割穂高線は、塩尻市から山形村を經由し安曇野市穂高地域を結ぶ路線であり、地域の重要な生活道路で松本空港や臨空工業団地への物流道路でもあり、松本都市圏総合都市交通計画では広域幹線道路として位置付けられている。当該箇所の前後区間は改良済であり、局部的狭隘区間となっている。								
	事業目的	当区間の道路整備により、安全で円滑な走行空間を確保するとともに狭隘区間の解消を図る。								
着手年度		2024年度(令和6年度)		事業期間	7年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
完了年度(予定)		2030年度(令和12年度)					国庫	その他	県債	一般財源
全体事業内容		道路改築工 延長0.22km 幅員6.0(14.0)m				400,000		360,000	40,000	
事業概要	  									
	 <p>当路線唯一の未改良区間</p>									
	<p>標準横断図</p> <p>14.0</p> <p>3.5 0.5 3.0 3.0 0.5 3.5</p> <p>自転車歩行者道 車線 車線 自転車歩行者道</p>									
事業効果	主な受益対象	自動車:10,071台/日(計画交通量)								
	期待される効果	走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少 産業・観光の振興、災害に強い道路ネットワークの構築				費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用	2.6			
	人口減少を踏まえた将来の活用見込み	産業・観光及び交通拠点へのアクセスを担う幹線道路であり、将来にわたり利用される。								
計画熟度	地域からの要望経緯及び地域の関わり	当区間のみが未改良の狭隘区間となっており、市や地元から継続的に要望がある。								
	事業説明等の経緯	R3までに隣接工区の整備が完了しており、当区間についても道路事業の整備方針、整備手法について合意形成が図られている。								
評価結果	所管課の意見	地域の重要な生活道路であり、交通・産業拠点へのアクセスを担う幹線道路でもあるため、道路改築により安全で円滑な走行空間を確保し、歩行者・自転車等の安全性の向上を図る必要があることから、事業着手が妥当と判断する。						妥当性評価※	優先度評価※	
	政策評価室の意見	所管課の意見が妥当であると判断する。						○	3.6	
	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			

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)