

| 番号   | 8  | 事業名  | 街路事業            |                          | 市町村名        | 伊那市     |          | 路河川名    | (都)竜東線 | 箇所名(ふりがな) | 境(さかい)               |  |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
|--|--|--|-----------------|--------------------------|-------------|---------|----------|---------|--------|-----------|----------------------|--|-----------------------|---|----------------------|---|-----------------|----------------------|---|-----------------|---|--|--|----|
| 事業計画時の課題・背景及び事業経緯  | <ul style="list-style-type: none"> <li>伊那市では、隣接市街地(駒ヶ根市、諏訪市)への円滑な移動を促進する南北主要幹線道路の一つとして、竜東線の整備が求められていた。</li> <li>竜東線の沿線には、小学校や保育園などの教育施設等があり、円滑な交通の確保にあわせて、安全・安心な歩行環境の確保が求められていた。</li> <li>平成13年度から、北側に隣接する中央工区(H13~H21)の施工を実施。</li> <li>平成21年度に、継続工区として、当該区間を事業化。</li> </ul> |  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      |  | 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 |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>街路樹の整備により、都市緑化が図られ、沿道環境を整備することが出来た。</li> <li>歩道の整備、道路の拡幅に伴い円滑な交通が確保され、自動車の排ガスによる影響が改善されていると考えられる。</li> <li>アンケート結果により、景観や環境が良くなったという意見が多数寄せられた。</li> </ul>  |  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      |  |                       | A   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
| 事業目的   | 竜東線は、伊那市の主要な南北幹線道路であり、環状北線と環状南線(通称ナイスロード)を結ぶ重要な幹線道路である。また、当路線の沿線には小学校、高等学校、NTT,中部電力等の公共施設が多数存在しており、伊那市の重要な道路である。事業区間は、現況交通量が約12,000台と多いが、幅員が狭隘で、歩道が未整備であり、円滑な交通の確保と安全な歩行空間の確保が求められていた。このため、道路拡幅および歩道設置工事を行い、健全な都市環境の確保に資するものである。   |  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      |  | 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>道路の維持管理については、道路パトロール等で適宜実施している。</li> <li>植栽に関しては、アダプト制度を取り入れて地元による管理を行っている。</li> </ul>  |  |  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      | A  |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
| 事業概要   | 当初工期   | H21~H25  | 費用対効果(当初時)      | 2.0                      | 事業費(千円)     |         | 財源内訳(千円) |         |        |           |                      |  |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
|  | 最終工期   | H21~H25  | 費用対効果(評価時)      | 3.5                      | 上段:当初/下段:最終 | 国庫      | その他      | 県債      | 一般財源   |           |                      |  |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
|  | 当初計画内容(主な工種)   | 拡幅改良工L=545m W=7.0(16.0)m   |                 |                          | 1,200,000   | 660,000 | 120,000  | 378,000 | 42,000 |           |                      |  |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
| 最終事業実績(主な工種)   | 拡幅改良工L=545m W=7.0(16.0)m   |  |                 | 933,412                  | 513,376     | 93,341  | 294,026  | 32,669  |        |           |                      |  |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
| 事業期間の延長、短縮理由と分析  |  |  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      |  | ④地域住民等の評価             | 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>散歩が安心して出来るようになった。</li> <li>通学の子供達に安心だと思ふ。</li> <li>歩道が広くて歩きやすく、足が悪い家族が気持ちよく歩けると喜んでいる。</li> <li>車を運転していても、歩行者を気にせず運転できる安心感があり良いと思う。</li> <li>全線の早期改良をお願いします。</li> <li>歩車道が分離されて、自動車がスピードを出して走行している。重大事故が心配。</li> </ul> |  |  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      | A  |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
| 事業費(予算)の増加、縮減理由と分析   | <ul style="list-style-type: none"> <li>用地および補償物件の詳細な調査により、用地補償費が減となった。</li> </ul>  |  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      |  | 改善措置の必要性              | 現在までのところ、改善措置の必要性は認められない。                           |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
| ①事業効果の発現状況   | 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 D:達成したとはいえない)   |  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      | 評価   |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
|  | 直接的効果(定量的・定性的)   | ○交通の安全性向上(歩行者等の安全確保、災害に強う道路の確保) <ul style="list-style-type: none"> <li>交通量が増大しているにもかかわらず、円滑な交通を確保している。</li> </ul> 【(都)竜東線 境工区】 <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td>【H17】交通量:11,986台/24h</td> <td style="text-align: center;">南北方向の<br/>交通分散機能</td> <td>【国道153号 伊那市内の南北方向への主要路線】</td> </tr> <tr> <td>【H22】交通量:12,167台/24h</td> <td style="text-align: center;">←</td> <td>交通量:14,107台/24h</td> </tr> <tr> <td>【H27】交通量:13,670台/24h</td> <td style="text-align: center;">←</td> <td>交通量:14,001台/24h</td> </tr> </table> ※伊那BPの一部供用により、伊那市内の交通が分散化している。<br>・歩道と車道の分離により、安全な歩行空間が確保された。 |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      | 【H17】交通量:11,986台/24h   | 南北方向の<br>交通分散機能       | 【国道153号 伊那市内の南北方向への主要路線】                            | 【H22】交通量:12,167台/24h | ← | 交通量:14,107台/24h | 【H27】交通量:13,670台/24h | ← | 交通量:14,001台/24h | B |  |  |    |
|  |  | 【H17】交通量:11,986台/24h   | 南北方向の<br>交通分散機能 | 【国道153号 伊那市内の南北方向への主要路線】 |             |         |          |         |        |           |                      |  |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
| 【H22】交通量:12,167台/24h   | ←  | 交通量:14,107台/24h  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      |  |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
| 【H27】交通量:13,670台/24h   | ←  | 交通量:14,001台/24h  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      |  |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
| 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   | ○生活環境・自然環境への影響 <ul style="list-style-type: none"> <li>拡幅により道路空間が確保され、沿道環境が向上し、歩行者が歩きやすい道路となった。</li> </ul>  |  |                 |                          |             |         |          |         |        |           | 今後の取り組み及び同種事業への活用と課題 | <ul style="list-style-type: none"> <li>植樹帯の活用においては、地元の意見を汲み取りながら検討する必要がある。(植樹より花壇が良かったとの意見あり)</li> <li>今後、市街地の街路整備においては、可能な限り無電柱化を図り、景観や防災機能の向上を図る必要がある。(災害時対策として無電柱化を求める意見あり)</li> <li>周辺の道路(市道)を併せて施工すると、より効果的となる。(周辺市道の整備を求める意見多数あり)</li> </ul> |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
| ②事業効果の発現状況   | 部局意見   |  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      | 伊那市街地南北方向の円滑な交通が確保されるとともに、小学生をはじめとする歩行者の安全が確保され、事業目的が達成された。  |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
|  | 技術管理室意見  |  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      | 通学路の安全性の向上が図られ、事業の目的を達成している。   |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |
|  | 県の自己評価   |  |                 |                          |             |         |          |         |        |           |                      | ○事業目的を達成   |                       |   |                      |   |                 |                      |   |                 |   |  |  |    |