

| 新規・継続等 | 新規 | 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 | 佐久市 | | ふりがな 箇所名 | (一)小諸中込線 | | おまつか 大塚 | 事業年度 (完了年度は見込み) | H23年度～ | | H25年度 | | |
| 事業概要 | 計画概要 (延長・幅員・面積・工種など) | 道路拡幅工 L=200m W=6.0(12.0)m | | | | | H22年度末事業進捗率 | 0% | | | | |
| | H23年度以降実施内容 | 同上 | | | | | 本工事費等ベース | 0% | | | | |
| | H23年度実施内容 | 測量設計、用地測量 1式 | | | | | 用地補償費ベース | 0% | | | | |
| | 事業費計(千円) | 全体事業費 | H21年度まで | H22年度 | H23年度 | H23年度以降残 | | | | | | |
| | 財源内訳 | 国庫支出金 | 100,000 | 0 | 0 | 30,000 | 100,000 | | | | | |
| その他 | | | | | | | | | | | | |
| 県債 | | 90,000 | 0 | 0 | 27,000 | 90,000 | | | | | | |
| 一般財源 | | 10,000 | 0 | 0 | 3,000 | 10,000 | | | | | | |
| 箇所評価 | 観点 | 評価項目・指標等 | 評価 | | | 部 ランク | 評点 | 政策評価課 ランク | 評点 | | | |
| | 必要性 (30) | 計画交通量 | 4,000台/日以上 | 1,500台以上～4,000台/日未満 | 1,500台未満 | A | 4 | A | 4 | | | |
| | | 代替道路 | 唯一の道路である | 代替となる道路がある | | | 0 | | 0 | | | |
| | | ネットワーク (道路網) | バス路線である | 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 | A及びBに該当しない | | 3 | | 3 | | | |
| | | | ボトルネック箇所 | ボトルネック箇所でない | | | 4 | | 4 | | | |
| | | 各事業特有の必要性(安全の確保) | 観光地に通じる道路 | 観光地に通じる道路ではない | | | 0 | | 0 | | | |
| | | | 4.0m未満又は30m未満又は8%以上(幅員、半径、勾配) | 4.0m以上5.5m未満(幅員) | 5.5m以上(幅員) | | 4 | | 4 | | | |
| | | 歩道未整備区間に歩道を設置 | 歩道はあるが不十分であるものを再整備 | 歩道整備無し | 4 | | 4 | | | | | |
| | | 他事業との関連 | 河川改修、新幹線、高速道などの事業に関連して実施 | | | | 10 | | 10 | | | |
| | 小計 | | | | | 29 | | 29 | | | | |
| | 重要性 (10) | 設計上の環境配慮 | 環境配慮がされ確実性が高い | 環境配慮がされているが確実性が低い | 環境配慮をしていない | C | 3 | C | 3 | | | |
| | | 地域の法的な位置付け | 緊急輸送路、振興山村、積雪、過疎、地震防災対策強化に位置づけ(2個以上) | 緊急輸送路、振興山村、積雪、過疎、地震防災対策強化に位置づけ(1個以上) | 特別な位置づけはない | | 0 | | 0 | | | |
| | | 小計 | | | | | | | 3 | | 3 | |
| | 効率性 (20) | B/C(費用対効果) | B/C 1.5以上 | B/C 1.0～1.5未満 | B/C 1.0未満 | A | 3 | A | 3 | | | |
| | | 事業効果の早期発現 | 事業年数 3年以内 | 事業年数 4年～5年以内 | 事業年数 6年以上 | | 8 | | 8 | | | |
| | | コスト縮減 | 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。 | 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。 | コスト縮減はしていない | | 5 | | 5 | | | |
| | 小計 | | | | | | 16 | | 16 | | | |
| | 緊急性 (20) | 安全性の向上 | 交通事故や落石等の危険箇所の安全を向上させる | 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 | 交通事故や落石等の危険がない | B | 6 | B | 6 | | | |
| | | 各事業特有の緊急性(医療・福祉・教育) | 医療・福祉の連携が発揮できる道路(ネック箇所の解消) | 医療・福祉の連携が発揮できる道路(円滑化が図れる) | 医療・福祉の連携に係らない道路 | | 6 | | 6 | | | |
| | | 小計 | | | | | | | 12 | | 12 | |
| | 計画 熟度 (20) | 地域からの要望 | 地域住民の内発的な要望が強い | 市町村からの要望 | 特に要望がない | B | 6 | B | 6 | | | |
| | | 事業情報の共有 | 関係者以外に広く周知 | 関係者中心に周知 | 特に周知していない | | 3 | | 3 | | | |
| | | 住民参加の状況 | 住民が計画策定に直接参加 | 住民や市町村の意見を計画策定に反映 | 特に住民意見は反映していない | | 4 | | 4 | | | |
| | | 小計 | | | | | | | 13 | | 13 | |
| | 費用対効果(B/C) | 1.4 | | 評価の合計 | | | B | 73 | B | 73 | | |
| 事業周 環境 | 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景 | 当該路線は、中部横断自動車道佐久中佐都ICに直結するアクセス道路であり、平成22年度末の供用開始後、中込方面への交通量が著しく増加することが予想されるが、局部的に幅員狭小の未整備区間があり、歩道も未整備であるため、IC開通後の交通量の増加に対応が困難である。中部横断自動車道佐久中佐都ICの供用開始にあたり、通過交通の円滑化及び沿線住民の安全確保のため早期事業着手が望まれている。 | | | | | | | | | | |
| | 地域からの要望経緯 | 毎年実施している佐久市との地域づくり意見交換会において事業化の強い要望がある。(H22年度は6月3日に開催) | | | | | | | | | | |
| | 事業説明等の経緯 | 平成23年2月に地区へ住民説明会を実施し了解を頂いている。 | | | | | | | | | | |
| | 環境・景観への配慮項目 | 構造物ではなく、土羽構造による緑化を図り環境へ配慮。 | | | | | | | | | | |
| | 他事業・プロジェクトとの関連 | 中部横断自動車道中佐都ICへのアクセス道路であり、交通量の増加が予想される。 | | | | | | | | | | |
| 特記事項 | 用地買収は大部分が県営住宅敷地である。 | | | | | | | | | | | |
| 地域の合意形成 | 全員賛成 | 概ね賛成 | 過半数賛成 | 動向不明 | その他 | | | | | | | |
| 部意見 | 中部横断自動車道のアクセス道路として交通量の増加が予想されるため、H23年度より事業化をしたい。 | | | | 政策評価課 意見 | 必要性は認められる。 | | | | | | |