

分野	主要な道路の整備			事業番号	38	事業名	道路改築(地方道)			
市町村名	諏訪市	ふりがな 箇所名	し。す。わ。た。つ。の。せん (主)諏訪辰野線		たかしま 高島	事業年度 (完了年度は見込み)	H24年度~	H28年度		
事業概要	計画概要 (延長・幅員・面積・工種など)	道路築造工 L=555m W=6.5(18.0)m					H23年度末事業進捗率	0%		
	H24年度以降実施内容	同上					本工事費等ベース	0%		
	H24年度実施内容	用地測量、物件調査一式					用地補償費ベース	0%		
	年度	全体事業費	H22年度まで	H23年度	H24年度	H24年度以降残				
財源内訳	事業費計(千円)	700,000	0	0	20,000	700,000				
	国庫支出金	315,000	0	0	9,000	315,000				
	その他									
	県債	346,500	0	0	9,900	346,500				
一般財源	38,500	0	0	1,100	38,500					
箇所評価	観点	評価項目・指標等			評価		ランク	評点		
	必要性 (30)	計画交通量	10,000台/日以上			1,500台以上~10,000台/日未満		1,500台未満		4
		代替道路	唯一の道路である			代替となる道路がある				0
		ネットワーク (道路網)	駅やインターチェンジが20km以内にある			駅やインターチェンジが20km以上にある		駅やインターチェンジに通じる路線でない		5
			通行不能区間、冬期通行規制の解消又は市街地の活性化に資する路線である			山間地域の生活支援、商業、工業地域へのアクセスに寄与する		山間地域の生活支援、商業、工業地域へのアクセス、市街地の活性化に寄与しない		7
			観光地に通じる道路			観光地に通じる道路ではない				3
		各事業特有の必要性(安全の確保)	5.5m未満又は6.0m未満又は6%以上(幅員、半径、勾配)			5.5m以上6.5m未満(幅員)		6.5m以上(幅員)		1
			自動車と自転車・歩行者との分離を図る			歩道はあるが不十分であるものを再整備		自転車と自転車・歩行者との分離がなされていない		4
	小計								24	
	重要性 (15)	関連計画との整合	県計画に位置付けがある又は他の計画に関連(2個以上)			県計画に位置付けがある又は他の計画に関連(1個)		該当なし		6
		設計上の環境・景観配慮	環境・景観配慮がされ現実性が高い			環境・景観配慮がされているが現実性が低い		環境・景観配慮をしていない		2
		地域の法的な位置付け	緊急輸送路(1次)に位置付けられている			緊急輸送路(2次)又は、振興山村、積雪地域、過疎地域、地震防災対策強化地域、観光圏整備実施計画認定地域に位置付けられている		特別な位置づけはない		3
		小計								11
	効率性 (15)	費用対効果	B/C(3便益)1.0以上			B/C(3便益)1.0未満(3便益以外の観点から一定の効果が得られる)		B/C(3便益)1.0未満		3
		事業効果の早期発現(H24以降残事業年数)	事業年数 5年未満			事業年数 5年~10年未満		事業年数 10年以上		3
		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
		小計								11
	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		6
		各事業特有の緊急性(渋滞対策・環境保全)(医療・福祉・教育)	渋滞箇所又は騒音・振動箇所が緩和する			渋滞箇所又は騒音・振動箇所ではないが、朝夕の局部的現象を緩和する		渋滞対策又は騒音・振動対策ではない		5
			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・福祉の連携に関係ない道路		5
		小計								16
	計画熱度 (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		7
		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		7
		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
小計									18	
費用対効果(B/C)		3.0			評価の合計		A		80	
事業史的経緯・社会的背景	本路線は、第一次緊急輸送路である国道20号と共に、東海地震時の災害拠点病院に指定された諏訪赤十字病院と救援物資の集積拠点に指定された茅野市運動公園を直結する最短ルートを構成する。また、本路線の現ルートは諏訪市街地において一方通行となっている他、国道20号と諏訪湖を結ぶ間において観光バス等大型車がスムーズに通行できる道路がない。本区間の整備により、災害時の負傷者の搬送、救援物資の輸送に有効な緊急輸送路を確保するとともに、市街地の慢性的な交通混雑の解消を図り、地域の活性化に寄与する。									
地域からの要望経緯	国道20号までの早期全線改良を市、地元区から強く望まれている。毎年地元区から未改良区間の早期完成の要望が出されている。									
事業説明等の経緯	昭和48年10月に都市計画決定され、家屋は都市計画決定線に併せて配置されている。平成11年度から水路管理者と調整を行っている。平成14年1月に計画説明を行っている。H17.7.26先線の小和田バイパスと併せ計画説明会を実施。H24.2広報誌等で広く住民に周知されている。									
環境・景観への配慮項目	植樹帯を設置し、緑の町並みを形成する。									
他事業・プロジェクトとの関連	第四次諏訪市総合計画、長野県中期総合計画									
特記事項	植樹帯の計画、維持管理について地域住民の提案を募り、地域の歩行者にとって愛着が持てる道路環境とする。									
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	必要性、緊急性が高く、災害拠点病院と救援物資の集積拠点を結ぶ十分な幅員の確保が必要であり、平成24年度から事業化したい。			政策評価意見	必要性、緊急性が認められる。					