

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	坂城町	ふりがな 箇所名	しほ まかき (主)坂城インター線 せんのなかのじょう 中之条			事業年度 (完了年度は見込み)	年度～	年度	年度	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=400m W=6.0(16.0)m					H23年度末事業進捗率	0%					
	H24年度以降実施内容	同上					本工事費ベース	0%					
	H24年度実施内容	-					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							
	事業費計(千円)	1,600,000	0	0	0	1,600,000							
財源内訳	国庫支出金	880,000	0	0	0	880,000							
	その他												
	県債	504,000	0	0	0	504,000							
	一般財源	216,000	0	0	0	216,000							
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				
		代替道路	唯一の道路である			代替となる道路がある							
		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				
			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				
			観光地に通じる道路			観光地に通じる道路ではない							
		各事業特有の必要性(安全の確保)			5.5m未満又は60m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)		
					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			自動車と自転車・歩行者との分離がなされていない		
	小計									20			
	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				
		設計上の環境・景観配慮	環境・景観配慮がされ確実性が高い			環境・景観配慮がされているが確実性が低い			環境・景観配慮をしていない				
		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				
		小計									13		
	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				
		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				
		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				
		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				
		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				
			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				
小計									14				
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					
	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					
	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					
	小計									14			
費用対効果(B/C)		4.2			評価の合計			B		72			
事業周辺環境	事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は上信越自動車道坂城インターと国道18号を結ぶ重要な路線である。現在、坂城工業団地へ向かう大型車は、一旦国道18号を経由し谷川沿いの屈曲した町道を通行する遠回りなルートしか選択肢がない。また、国道18号坂城上田バイパスが開通したことにより上田方面からの大型車両は町道鼠橋通りを経由し踏切を通過する必要がある。踏切手前の町道整備と連携し、バイパス交点まで県道を延伸することにより交通の円滑化をはかりたい。											
	地域からの要望経緯	毎年坂城町より熱心な要望がある。また、坂城町長より毎年建設部長にも要望がある。											
	事業説明等の経緯	H20年度より、坂城町役場と第1期として工業団地までの事業化を進めていくことで意思統一をはかっている。(千曲川横架と18号バイパス接続は第2期事業とする)											
	環境・景観への配慮項目	構造物を極力なくす。											
	他事業・プロジェクトとの関連	坂城町の工業団地拡張、町道整備。											
特記事項	18号バイパスの延伸が具体化したときに備え、第1期分を進めておく必要がある。また一部用地については坂城町で先行取得している。												
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	重要性の評価レベルは高い。今後計画熱度を高め、事業化を検討したい。				政策評価課意見	重要性は認められる。							