

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(国)299号				
事業毎の通番		1	市町村名	小海町	箇所名(ふりがな)	松原湖高原(まつばらこうげん)			
事業概要	事業目的	国道299号は茅野市と佐久穂町、群馬県を結ぶ道路であり、観光シーズンには大型観光バスが多く通行するなど交通量が増加する。また、中部横断自動車道の八千穂高原ICの開通に伴い交通量が増加している。当事業区間付近は急勾配・急カーブ箇所が存在しており、通行車両のすれ違いに課題がある。このため、道路線形改良により、車両通行の安全性確保と交通の円滑化を図り、また観光地へのアクセス強化を図る。							
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法				
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン							
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:2,937台/日							
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	7年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
	完成年度(見込み)	2029年度(令和11年度)	費用対効果	1.8	国庫	その他	県債	一般財源	
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=800m、W=5.5(7.0)m			150,000		135,000	15,000	
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少						
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進						
	評価の視点	必要性	○計画交通量 : 2,937台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス : 八千穂高原ICへのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化 : 八千穂高原へ通じる道路					評価 A	
重要性		○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 過疎地域、振興山村、佐久地域定住自立圏					評価 A		
効率性		○費用便益比(B/C) : 1.84 ○事業期間 : 7年間 ○工法等比較検討 : 検討あり					評価 A		
緊急性		○現道の危険性 : 交通安全の観点で課題がある ○代替道路 : 代替道路がない ○道路環境改善 : 危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 曲線半径20m					評価 A		
計画熟度		○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 協力的である(小海町より要望あり) ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 事後評価 2-4-3(景観保全)					評価 B		
所管課の意見	本路線は茅野市と佐久穂町、群馬県を結ぶ道路であり、観光シーズンには大型観光バスが多く通行するが、急勾配・急カーブ箇所が存在し車両のすれ違いに課題があるため、改良事業により快適で安全な道路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。					採択状況	総合評価		
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。					○	A		
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				

位置図			
平面図			
事業概要説明図表	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	国道299号は茅野市と佐久穂町、群馬県を結ぶ道路であり、観光シーズンには大型観光バスが多く通行するなど交通量が増加する。また、中部横断自動車道の八千穂高原ICの開通に伴い交通量が増加している。当事業区間付近は急勾配・急カーブ箇所が存在しており、通行車両のすれ違いに課題がある。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	小海町より、安全で円滑な交通の確保を要望されている。	
	③ 事業説明等の経緯	令和4年10月に関係者へ説明を行い、了解が得られている。また、早期の事業化が求められている。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連		
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・周辺の環境に配慮した計画を検討する。 ・適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO2排出量低減に寄与する。	
	⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・安全確保及び交通の円滑化により、八千穂高原等の観光地へのアクセス強化を図る。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
	⑦ その他		
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 2-4-3(景観保全) 環境との調和に配慮した計画とする	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 3' 50" 東経:E 138° 23' 16"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

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	軽井沢町	箇所名(ふりがな)	追分下(おいわけした)	
事業概要	事業目的	(一)借宿小諸線は、軽井沢町から佐久市、小諸市へ至る路線であり、国道18号の渋滞箇所の迂回路としても利用され交通量が多い。地域の生活道路としても重要な路線であり、通学路となっているが、本事業区間は幅員が狭く、歩道も設置されていない。このため、道路改築により幅員狭小区間の解消ならびに歩道整備を行い、交通の円滑化と歩行者の安全確保を図る。					
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン					
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量: 8,697台/日					
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	7年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
	完成年度(見込み)	2029年度(令和11年度)	費用対効果	1.0	国庫	その他	県債 一般財源
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=520m、W=6.0(9.75)m			170,000		153,000 17,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少					
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進					
評価の視点	必要性	○計画交通量 : 8,697台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス : しのの鉄道追分駅へのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化 : 軽井沢へ通じる道路				評価 A	
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 軽井沢町緊急輸送路 ○地域指定 : 佐久地域定住自立圏				評価 A	
	効率性	○費用便益比(B/C) : 1.01 ○事業期間 : 7年間 ○工法等比較検討 : 検討あり				評価 A	
	緊急性	○現道の危険性 : 交通安全の観点で危険性が高い(事故4件:H29~R3) ○代替道路 : 代替道路があるが安全性が低い ○道路環境改善 : 軽井沢町通学路交通安全プログラム要対策箇所 ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 現道の車道幅員4.6m				評価 A	
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(県道借宿小諸線・信濃追分停車場線道路改良促進期成同盟会) ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 再評価 13-8-5(地元調整)				評価 B	
	所管課の意見	本事業区間は地域の生活道路として重要な路線であり通学路にもなっているが、幅員が狭く歩道も未整備のため、道路改築により幅員狭小区間の解消と歩道整備を行い、快適で安全な道路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。			採択状況	総合評価	
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。			○	A		
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		

位置図		
概要図		
	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は、佐久市、小諸市と軽井沢をつなぐ路線であり、国道18号の渋滞箇所の迂回路としても利用され交通量が多い。信濃追分駅東側では、国道18号と(一)信濃追分(停)線を接続する町道バイパスが開通し、県道の改良について地域の要望が強い。
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	県道借宿小諸線・信濃追分停車場線道路改良促進期成同盟会から、道路改築の要望が出されている。
	③ 事業説明等の経緯	令和4年12月に関係者へ説明を行い、了解が得られている。また、本事業区間の前後が改良されているため、早期の事業化が求められている。
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	軽井沢町整備の町道との接続により、さらなる渋滞緩和の効果発現を図る。
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・周辺の環境に配慮した計画を検討する。 ・適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO2排出量低減に寄与する。
	⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・軽井沢(観光地、大型ショッピング施設)への交通の円滑化が図られ、地域の活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ その他		
事後・再評価からのフィードバック	再評価 13-8-5(地元調整)事業進捗に大きな影響を与えることのないよう関係者の合意形成に計画的に取り組む	事業代表地点の緯度経度 北緯:N 36° 19' 54" 東経:E 138° 33' 4"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

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		3	市町村名	佐久市	箇所名(ふりがな)	朝日橋(あさひばし)	
事業概要	事業目的	(一)小諸中込線は、小諸市を起点として佐久市中込に至る主要な道路である。近年の異常気象により滑津川増水時には朝日橋から国道141号の区間が浸水していることから、治水の観点においても対策が必要な状況である。本事業では、治水対策と一体となった道路改築を実施し、安全で円滑な交通の確保を図ることを目的とする。					
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン					
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量: 8,891台/日					
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)		
	完成年度(見込み)	2027年度(令和9年度)	費用対効果	2.4	財源内訳(千円)		
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=400m、W=6.0(10.0)m			150,000	135,000	15,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	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				
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
	評価の視点	必要性	○計画交通量: 8,891台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス: 中佐都ICへのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化: 佐久地域の活性化に資する道路				評価 A
重要性		○関連計画、重点施策との整合: 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定: 避難経路となる路線 ○地域指定: 佐久地域定住自立圏				評価 A	
効率性		○費用便益比(B/C): 2.40 ○事業期間: 5年間 ○工法等比較検討: 検討あり				評価 A	
緊急性		○現道の危険性: 交通安全の観点で課題がある ○代替道路: 広域道路が遮断された際に代替機能を担う ○道路環境改善: 危険箇所や課題箇所の対策を行う(浸水箇所) ○現況の車道幅員、半径、勾配: 現況の車道幅員4.5m				評価 B	
計画熟度		○事業情報の共有: 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み: 協力的である(佐久市より要望あり) ○地域の合意形成: 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働: 該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック: 再評価 13-8-5(地元調整)				評価 B	
所管課の意見	本路線は小諸市と佐久市を結ぶ路線であるが、近年の異常気象により滑津川増水時には浸水被害が発生していることから、治水対策と一体となった道路改築を行い、快適で安全な道路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。				採択状況 総合評価 A		
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。				○		
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		

位置図

令和元年東日本台風 滑津川氾濫状況

事業概要説明図表

事業周辺環境

- ① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景: (一)小諸中込線は、小諸市を起点として佐久市中込に至る主要な道路である。近年の異常気象により滑津川増水時には朝日橋から国道141号の区間が浸水していることから、治水の観点においても対策が必要な状況である。
- ② 地域からの要望経緯及び地域の関わり: 治水対策と一体となった道路改築を実施し、安全で円滑な交通の確保を要望されている。
- ③ 事業説明等の経緯: 令和4年12月～令和5年1月に関係者へ説明を行い、了解が得られている。また、本事業区間の前後が改良されており、早期の事業化が求められている。
- ④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連: 滑津川の河川改修事業と一体に整備。
- ⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮: ・本事業区間の周辺は、河川及び農地であり、周辺の環境に配慮した計画を検討する。
・適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO2排出量低減に寄与する。
- ⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮: ・本事業により交通の円滑化が図られ、地域間交流ネットワークにも寄与するものと期待される。
・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
- ⑦ その他

事後・再評価からのフィードバック

再評価 13-8-5(地元調整)
事業進捗に大きな影響を与えることのないよう関係者の合意形成に計画的に取り組む


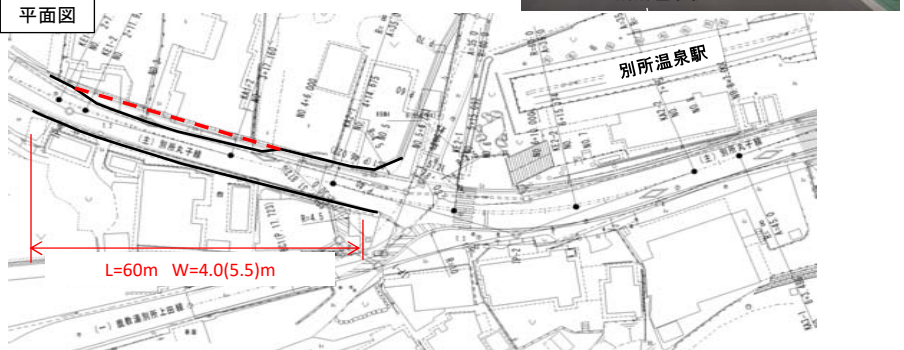
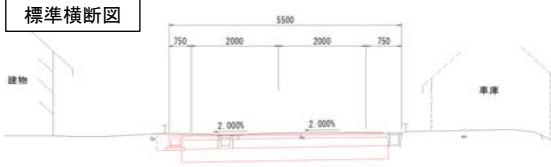
事業代表地点の緯度経度

北緯:N 36° 14' 49"
東経:E 138° 27' 29"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(主)別所丸子線	
事業毎の通番		4	市町村名	上田市	箇所名(ふりがな)	別所(べっしょ)
事業概要	事業目的	当箇所は、(主)別所丸子線と(一)鹿教湯別所丸子線との交差点付近で、隣接して上田電鉄別所線の別所温泉駅があり、多くの観光客に利用されているが、(主)別所丸子線側に一部狭窄部があり、また曲線部でもあるため視距が確保できず通行に支障をきたしている。そのため、道路改築により狭窄部を解消し、交通の円滑化を図る。				
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)	事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:3,089台/日				
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	2年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)
	完成年度(見込み)	2024年度(令和6年度)	費用対効果	1.1	国庫	その他 県債 一般財源
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=60m、W=4.0(5.5)m		51,000		45,900 5,100
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少				
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
評価の視点	必要性	○計画交通量 : 3,089台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス : 上田西小学校への通学路、福祉施設「相楽閣」へのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化 : 別所温泉へのアクセス道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 上田地域定住自立圏、積雪地域			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.08 ○事業期間 : 2年間 ○工法等比較検討 : 検討あり			評価	A
	緊急性	○現道の危険性 : 交通安全の観点で危険性が高い(事故発生1件:2021) ○代替道路 : 代替道路がない(30分以上の迂回を伴う) ○道路環境改善 : 危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 現況車道幅員5.0m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 協力的である ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 該当なし			評価	B
		○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 事後評価 5-6-11(情報発信)				
所管課の意見	本事業区間に隣接して上田電鉄別所線の別所温泉駅があり多くの観光客に利用されているが、一部狭窄部があり視距が確保できず通行に支障をきたしているため、道路改築により狭窄部を解消し、安全で円滑な通行環境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。			採択状況	総合評価	
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。			○	A	
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	

事業概要説明図表	位置図			状況写真	
	平面図				
	標準横断面図				
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当箇所は、(主)別所丸子線と(一)鹿教湯別所丸子線との交差点付近で、隣接して上田電鉄別所線の別所温泉駅があり、多くの観光客に利用されている地域である。交差点手前一部狭窄部があり自動車の視距が確保できず通行に支障をきたしている。			
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	上田市を通じて地元から要望が出されている。			
	③ 事業説明等の経緯	令和4年8月「令和4年度塩田地区行政懇談会」にて別所温泉地区より拡幅について要望があり、市を通じて地権者へ協力を依頼。用地提供について同意が得られている。			
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連				
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO2排出量低減に寄与する。			
	⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。			
	⑦ その他				
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-6-11(情報発信) 事業完了時のPR活動に加え、事業期間中のPR活動を行うことで、公共事業の必要性を広く継続的にアピールする		事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 35' 248" 東経:E 138° 16' 115"	

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)東部望月線	
事業毎の通番		5	市町村名	東御市	箇所名(ふりがな)	
事業目的		(一)東部望月線は、重要物流道路、都市計画道路及び長野県第2次緊急輸送路に指定されている幹線道路であり、東御市の中心市街地としての鉄道田中駅を結び、上川原工業団地及び羽毛田工業団地から東部湯ノ丸ICを結ぶ重要な道路である。田中駅周辺は整備され、接続する田中側は整備済みであるが、本事業区間は車道が狭く歩道が整備されていないため、朝夕の通勤や工業団地への大型車輛と田中小学校へ通学する児童等が錯綜し、大変危険な状況にある。 このため、沿線一連の整備を行うことで、通学児童や歩行者の安全を確保し、車が円滑に通行できる道路の機能向上を図りたい。				
しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け		3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法	
関連する事業、計画等		信州みちビジョン、長野県地域防災計画、上田地域広域連合広域計画、東御市交通安全プログラム				
保全対象・範囲 受益対象・範囲		計画交通量:12,891台/日				
着手年度		2023年度(令和5年度)	事業期間	9年間	事業費(千円)	
完成年度(見込み)		2031年度(令和13年度)	費用対効果	4.1	財源内訳(千円)	
全体事業内容(主な工種)		道路改築工 L=400m、W=6.5(14.0)m		300,000	国庫 0 270,000 30,000	
事業効果		直接的効果(定量的・定性的) 走行時間の短縮、走行経費の減少 安全な歩行空間の確保 間接的効果(定量的・定性的) 地域間交流の促進 交通渋滞の緩和				
評価の視点	必要性	○計画交通量 : 12,891台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス : 田中駅へのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化 : 重要物流道路、都市計画道路3・4・5田中・御牧線 ○観光振興・物流・地域の活性化 : 上川原工業団地及び羽毛田工業団地からのアクセス道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 長野県地域防災計画、上田地域広域連合広域計画 ○緊急輸送路の路線指定 : 長野県第2次緊急輸送路 ○地域指定 : 上田地域定住自立圏、積雪地域			評価	A
	効率性	○費用便益比(B/C) : 4.05 ○事業期間 : 9年間 ○工法等比較検討 : 高度な検討あり			評価	A
	緊急性	○現道の危険性 : 交通安全の観点で危険性が高い(事故6件:H29~R3) ○代替道路 : 国道18号 ○道路環境改善 : 東御市通学路交通安全プログラム要対策箇所 ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 現況車道幅員5.0m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者以外にも周知 ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(東部湯ノ丸インター関連道路網整備促進期同盟会) ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 再評価 13-8-5(地元調整)			評価	A
所管課の意見	本事業区間は重要物流道路であり長野県第2次緊急輸送路に指定されているが、車道が狭く歩道も未整備であり、通行車両と通学児童が錯綜し大変危険な状況にあるため、道路改築により快適で安全な道路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。			採択状況	総合評価	A
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。			○		
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	

事業概要説明図表



位置図: 東部湯ノ丸IC-SA、加沢、東御市、田中駅、上川原工業団地、羽毛田工業団地、東部湯ノ丸IC

平面図: 道路改築工 L=400m W=6.5(14.0)m

標準横断面図: 14.00m (3.00m 0.75m 3.25m 3.25m 0.75m 3.00m)

写真: 現況幅員 6.0m (R3通学路合同点検(東御市交通安全プログラム)要対策箇所)

事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(一)東部望月線は、重要物流道路、都市計画道路及び長野県第2次緊急輸送路に指定されている幹線道路であり、東御市の中心市街地としての鉄道田中駅を結び、上川原工業団地及び羽毛田工業団地から東部湯ノ丸ICを結ぶ重要な道路である。本事業区間は、車道が狭く歩道が整備されていないため、朝夕の通勤や工業団地への大型車輛と田中小学校へ通学する児童等が錯綜し、大変危険な状況にある。
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	東部湯ノ丸インター関連道路網整備促進期同盟会から毎年、県知事へ道路の整備が要望されている。
	③ 事業説明等の経緯	・沿線一体整備について地権者及び住民説明会を実施している。 ・本事業区間についても早期の事業化が求められている。
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	・上田地域広域連合広域計画において、長野県第2次緊急輸送路である当該路線の整備促進を位置付けている。 ・東御市通学路交通安全プログラムにおいて、要対策箇所に位置付けている。
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・本事業により安全な歩行空間が確保され、田中小学校への通学児童の安全確保に資する。 ・適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO2排出量低減に寄与する。
	⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
	⑦ その他	
事後・再評価からのフィードバック	再評価 13-8-5(地元調整) 事業進捗に大きな影響を与えることのないよう関係者の合意形成に計画的に取り組む	事業代表地点の緯度経度 北緯:N 36° 34' 93.4" 東経:E 138° 34' 31.1"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(主)東御幡恋線				
事業毎の通番		6	市町村名	東御市	箇所名(ふりがな)	58番観音(58ばんかんのん)			
事業概要	事業目的	(主)東御幡恋線は、長野県東御市と群馬県幡恋村を結ぶ路線であり、上信越自動車道東部湯の丸ICから湯の丸高原へ通じる道路でもある。湯の丸高原にはオリンピックなどで活躍する水泳選手が利用する水泳施設等(GMOアスリーツパーク湯の丸)があり、県内外から利用者が訪れている。 本事業区間は、幅員が狭く、大型バス等のすれ違いに課題がある。 このため、道路改築により幅員狭小区間を解消し、通行車両の安全性確保を図る。							
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法				
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン							
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:1,429台/日							
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	3年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
	完成年度(見込み)	2025年度(令和7年度)	費用対効果	1.4	国庫	その他	県債	一般財源	
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=250m、W=5.5(7.5)m			160,000		144,000	16,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少							
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進							
評価の視点	必要性	○計画交通量 : 1,429台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス : 東御市バス路線(湯の丸線) ○観光振興・物流・地域の活性化 : 湯の丸高原へ通じる道路					評価 A		
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 上田地域定住自立圏					評価 A		
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.43 ○事業期間 : 3年間 ○工法等比較検討 : 検討あり					評価 A		
	緊急性	○現道の危険性 : 交通安全の観点で課題がある ○代替道路 : 代替道路がない(30分以上の迂回を伴う) ○道路環境改善 : 危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 現況幅員5.5m					評価 B		
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(東部湯の丸インター関連道路網整備促進期成同盟会) ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民独自の取り組みがある(沿道の草刈り、清掃を実施) ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 事後評価 5-6-11(情報発信)					評価 A		
所管課の意見	本路線は東御市と群馬県幡恋村を結ぶ路線で上信越自動車道東部湯の丸ICから湯の丸高原へ通じる道路でもあるが、当該区間は幅員が狭く大型バス等のすれ違いに課題があるため、道路改築により安全な道路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。				採択状況	総合評価 A			
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。				○	A			
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			

位置図

状況写真

至 幡恋村

標準横断面図

事業概要説明図表

平面図

道路改築工 L=250m W=5.5 (7.5) m

至 東御市街

至 幡恋村

事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(主)東御幡恋線の山地部に存する当箇所周辺は、幅員狭小で、ヘアピンカーブが連続するなど通行車両の走行性や安全性に課題があることから、東御市役所、湯の丸高原の観光協会、旅行会社から道路改良の要望が長年出されている状態である。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	東御市役所を通じ地域から要望が出されている。 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、毎年要望が出されている。	
	③ 事業説明等の経緯	東御市役所へ説明を実施している。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	東御市役所の「湯の丸高原施設整備基本構想(平成29年9月改定)」の自然環境とスポーツ環境の一体となった観光拠点の形成の推進のため、長野県側、しなの鉄道線側からの唯一のアクセス道路の効率性を向上させ観光及びスポーツ振興を行う。	
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO2排出量低減に寄与する。	
	⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
	⑦ その他		
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-6-11(情報発信) 事業完了時のPR活動に加え、事業期間中のPR活動を行うことで、公共事業の必要性を広く継続的にアピールする。	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 25' 3.4" 東経:E 138° 24' 12.8"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)富士見高原線		
事業毎の通番		7	市町村名	富士見町	箇所名(ふりがな)	下黒木上(しもつたきうえ)	
事業概要	事業目的	当路線は、国道20号・富士見町下黒木地区と富士見高原を結ぶ観光路線であるとともに、地域の生活道路として重要な路線であるが、本事業区間の幅員は狭く、通行車両のすれ違いに支障をきたしている。このため、1.5車線の道路整備により待避所を設置することで通過交通の円滑化を図る。					
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン 富士見町都市計画マスタープラン					
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:735/日					
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	9年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
	完成年度(見込み)	2031年度(令和13年度)	費用対効果	1.1	(千円)	国庫	その他 県債 一般財源
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=1,150m、W=4.0(5.0)m			300,000		270,000 30,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少					
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進					
評価の視点	必要性	○計画交通量 : 735台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス : 富士見高原病院、JR信濃境駅へのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化 : 富士見高原へ通じる道路				評価 A	
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 富士見町都市計画マスタープラン、信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 地震防災対策強化地域、観光圏整備実施計画、ハケ岳定住自立圏				評価 A	
	効率性	○費用対効果(B/C) : 1.06 ○事業期間 : 9年間 ○工法等比較検討 : 検討あり				評価 A	
	緊急性	○現道の危険性 : 交通安全の観点で課題がある ○代替道路の有無 : 国道20号が遮断された際に代替機能を担う ○道路環境改善 : 危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 現況車道幅員2.5~3.5m				評価 A	
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 協力的である(富士見町から要望あり) ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民独自の取り組みがある(維持管理に住民参加が見込まれる) ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 事後評価 5-1-7(地域との協働)				評価 B	
所管課の意見	本路線は国道20号と富士見高原を結ぶ観光路線で、地域の生活道路として重要な路線であるが、幅員が狭く車両のすれ違いに支障をきたしているため、1.5車線の道路整備により待避所を設置し、安全で円滑な通行環境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。				採択状況 ○	総合評価 A	
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。						
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		

位置図

状況写真

平面図

至 富士見高原

①事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は国道20号・富士見町下黒木地区と富士見高原を結ぶ観光路線であるとともに、地域の生活道路として重要な路線である。また、富士見町都市計画マスタープランにおいて、幹線道路及び集落コミュニティ拠点に位置付けられている。
②地域からの要望経緯及び地域の関わり	当路線は、地域の重要な生活道路であるが幅員が狭く車両のすれ違いが困難であり、安全性確保の観点から富士見町より道路整備に関する要望書が出されている。
③事業説明等の経緯	本事業区間の道路整備について沿線関係者への事業説明が完了しており、早期事業化が求められている。(R4.5.30事業説明を開催)
④他事業・プロジェクトとの整合、関連	富士見町都市計画区域マスタープランでは集落コミュニティ拠点に位置づけられており、交通手段の確保及び各地域における伝統や文化を支えるコミュニティの維持を目指している。
⑤地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	待避所を確保することで車両のスムーズな通行を確保し、Co2排出量低減に寄与する。
⑥人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦その他	

事業周辺環境

事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7(地域との協働)整備のあり方について地元区と検討を重ねている	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 52' 00" 41 東経:E 138° 17' 07" 33
------------------	--	-------------	---

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)茅野(停)八ヶヶ峰公園線				
事業毎の通番		8	市町村名	茅野市	箇所名(ふりがな)	花蒔(はなまき)			
事業概要	事業目的	(一)茅野(停)八ヶヶ峰公園線は、茅野市街と霧ヶ峰高原を結ぶ「ビーンズライン」と呼ばれる観光道路であるが、本事業区間は車道路路肩が十分ではなく車両のすれ違いに支障をきたしており、また、歩道が整備されていないため歩行者が危険な状態である。このため、道路拡幅と合わせ歩道を整備し、安全な交通の確保をしたい。							
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法				
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン 茅野市都市計画マスタープラン							
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:12,977台/日							
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	9年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
	完成年度(見込み)	2031年度(令和13年度)	費用対効果	2.2	(千円)	国庫	その他	県債	一般財源
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=200m W=6.0(10.0)m			200,000			180,000	20,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少						
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進						
	評価の視点	必要性	○計画交通量 : 12,977台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス : 茅野駅、諏訪東京理科大学へのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化 : 観光地(蓼科、尖石考古館)へのアクセス道路(ビーンズライン)					評価	A
重要性		○関連計画、重点施策との整合 : 茅野市都市計画マスタープラン、信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 指定なし ○地域指定 : 地震防災対策強化地域、積雪地域					評価	B	
効率性		○費用便益比(B/C) : 2.24 ○事業期間 : 9年間 ○工法等比較検討 : 検討あり					評価	A	
緊急性		○現道の危険性 : 交通安全の観点で危険性が高い(事故3件:H29~R3) ○代替道路 : 代替道路があるが安全性が低い ○道路環境改善 : 危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 現況車道幅員5.5m					評価	B	
計画熟度		○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 協力的である ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民独自の取り組みがある(毎年、ビーンズライン沿道の草刈りを実施) ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 事後評価 5-1-7(地域との協働)					評価	B	
所管課の意見	茅野市街と霧ヶ峰高原を結ぶ「ビーンズライン」と呼ばれる観光道路であるが、本事業区間は車道路路肩が十分ではなく、歩道も未整備で歩行者が危険な状態であるため、道路改築により快適で安全な道路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。				採択状況	総合評価			
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。				○	A			
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			

位置図			
平面図			
事業概要説明図表	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(一)茅野(停)八ヶヶ峰公園線は、茅野市街と霧ヶ峰高原を結ぶ「ビーンズライン」と呼ばれる観光道路であるが、本事業区間は車道路路肩が十分ではなく、車両のすれ違いに支障をきたしている状況である。また、歩道が整備されていないため、歩行者が危険な状態である。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	道路拡幅と合わせた歩道の整備を地元から要望されている。	
	③ 事業説明等の経緯	道路拡幅及び歩道の必要性について、学校や地元関係者、市町村と現地立会を実施している。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	茅野市都市計画マスタープランに位置付けられている。	
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO2排出量低減に寄与する。	
	⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
	⑦ その他		
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7(地域との協働)整備のあり方について地元区と検討を重ねている	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 31'57.2" 東経:E 138° 20'9.64"

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(主)駒ヶ根長谷線				
事業毎の通番		9	市町村名	駒ヶ根市	箇所名(ふりがな)	中沢峠下(なかざわとげした)			
事業概要	事業目的	(主)駒ヶ根長谷線は、国道152号と駒ヶ根市を結ぶ唯一の路線であり、伊那市の観光地であるゼロ磁場へのアクセス道路となっている。また、大鹿村内の道路が通行止めとなった際には大鹿村への迂回路としても利用されている。しかしながら、加納小橋より東側については、現道が狭く、カーブと勾配がきついため、視距が悪く、車のすれ違いが困難である。このため、待避所の整備と急峻箇所での拡幅を行うことにより、安全で安心な道路網の形成を図りたい。							
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法				
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン							
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:1,452台/日							
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	10年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
	完成年度(見込み)	2032年度(令和14年度)	費用対効果	2.1	国庫	その他	県債	一般財源	
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=350m、W=4.0(5.0)m			180,000		162,000	18,000	
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少						
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進						
	評価の視点	必要性	○計画交通量 :1,452台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス : 大鹿村役場へのアクセス道路((主)松川インター大鹿線の代替路線) ○観光振興・物流・地域の活性化 : 分杭峠へのアクセス道路						評価 A
重要性		○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送道路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 地震防災対策強化地域、積雪地域						評価 A	
効率性		○費用便益比(B/C) : 2.10 ○事業期間 : 10年間 ○工法等比較検討 : 検討あり						評価 B	
緊急性		○現道の危険性 : 交通安全の観点で課題がある ○代替道路 : 代替道路がない(30分以上の迂回を伴う) ○道路環境改善 : 危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員4.0m未満、半径30m未満						評価 A	
計画熟度		○事業情報の共有 : 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(駒ヶ根長谷線改修促進期同盟会) ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 事後評価 5-6-5(地元調整)						評価 A	
所管課の意見	本路線は国道152号と駒ヶ根市を結ぶ唯一の路線であるが、加納小橋より東側については現道が狭く急カーブ・急勾配で視距が悪く車のすれ違いが困難であり、道路改築により安全で安心な道路環境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。						採択状況 ○	総合評価 A	
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。						○	A	
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			

位置図

現況写真

車両のすれ違い困難

平面図

道路改良工 L=350m W=4.0(5.0)m
待避所設置 N=5箇所 L=150m

標準横断面

計画幅員 W=4.0(5.0)m
現況幅員 W=3.75~4.25m

事業概要説明図表

① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(主)駒ヶ根長谷線は、国道152号と駒ヶ根市を結ぶ唯一の路線であり、伊那市の観光地であるゼロ磁場へのアクセス道路となっている。また、大鹿村内の道路が通行止めとなった際には大鹿村への迂回路としても利用されている。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間である加納小橋より東側については、現道が狭く、カーブと勾配がきついため、視距が悪く、車のすれ違いが困難である。このため、道路改良による安全でスムーズな交通の確保について駒ヶ根長谷線改修促進期同盟会より要望されている。
③ 事業説明等の経緯	(主)伊那生田飯田線交差点から本事業区間までの間は2車線化している。このため本事業区間も早期の事業化が求められている。令和元年7月に事業計画について地元中沢区に説明し了承を得るとともに事業の早期実現について要望される。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	本路線は、(主)松川インター大鹿線が通行止めとなった際の迂回路であり、リニア関連事業の進捗が図られ、松川インター大鹿線の交通量が増加する中で、地元車両の迂回路としても期待されている。
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	待避所を確保することで車両のスムーズな通行を確保し、CO ₂ 排出量低減に寄与する。
⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ その他	

事業周辺環境

事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-6-5(地元調整) 施工に全面通行止めを要することから、施工時期等地元と密に調整していく	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 43' 09" 00 東経:E 138° 03' 07" 00
------------------	--	-------------	---

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)米川飯田線			
事業毎の通番		10	市町村名	飯田市	箇所名(ふりがな)	上尾林(かみおばやし)		
事業概要	事業目的	(一)米川飯田線は、飯田市東部と市街地を結ぶ幹線道路で、三遠南信自動車道千代ICへのアクセス機能も有する。沿線には小中学校、市役所支所などの公共施設があり、地域の重要な生活道路でもある。本事業区間の前後は改良済であるが、当箇所は道路幅員が狭く車両のすれ違いが困難であることからボトルネックとなっている。このため、道路改築により幅員狭小区間を解消し、交通の円滑化を図る。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法			
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:1,830台/日						
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	7年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
	完成年度(見込み)	2029年度(令和11年度)	費用対効果	1.4	国庫	その他	県債	一般財源
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=260m、W=6.0(7.5)m			300,000		270,000	30,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少						
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進						
評価の視点	必要性	○計画交通量：1,830台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス：飯田市役所(千代支所、龍江支所)、龍江小学校へのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化：飯田市街地と千代地区を結ぶ道路					評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：信州みちビジョン ○緊急輸送道路の路線指定：飯田市指定 緊急輸送路 ○地域指定：地震防災対策強化地域、積雪地域、南信州定住自立圏					評価	A
	効率性	○費用便益比(B/C)：1.42 ○事業期間：7年間 ○工法等比較検討：検討あり					評価	A
	緊急性	○現道の危険性：交通安全の観点で課題がある ○代替道路：代替道路があるが安全性が低い ○道路環境改善：危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配：現況車道幅員4.0m					評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取り組み：積極的な取り組みがある(米川飯田線愛護会) ○地域の合意形成：事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働：住民独自の取り組みがある(米川飯田線愛護会による沿道の草刈り作業) ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック：事後評価 5-6-5(地元調整)					評価	B
所管課の意見	本路線は飯田市東部と市街地を結ぶ幹線道路で地域の重要な生活道路でもあるが、幅員が狭く車両のすれ違いが困難でボトルネックとなっているため、道路改築により幅員狭小区間を解消し、快適で安全な道路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。				採択状況	総合評価		
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。				○	A		
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		

事業概要説明図表	位置図	平面図	
事業概要説明図表	状況写真	横断面図	
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(一)米川飯田線は、飯田市東部と市街地を結ぶ幹線道路で、地域内の小学校や市役所支所を結ぶ生活道路でもある。また、本事業区間を含む竜東地区の本路線は飯田市指定の緊急輸送路となっており、地域にとって重要な路線となっている。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間の前後は改良済であるが、当箇所は道路幅員が狭く車両のすれ違いが困難であることからボトルネックとなっている。このため、米川飯田線愛護会、飯田市竜峡五地区県道改良期成同盟会、飯田市から毎年、拡幅の強い要望が出されている。	
	③ 事業説明等の経緯	道路設計時に地元説明会実施予定。飯田市へは説明済み(R4年10月)。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	当地区付近では、「三遠南信自動車道」整備が進み、千代IC、龍江ICが供用済である。本路線はICへの2次アクセス道路であり、観光客を含む交流人口の増加に伴う地域の活性化に寄与する道路である。	
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	・適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO ₂ 排出量低減に寄与する。 ・維持管理にも配慮したうえで、構造物の使用を最小限とし、土羽構造による緑化を検討する。	
	⑥ 人口減少、少子高齢化への影響と配慮	・小中学校等の地域の公共施設を結ぶ幹線道路の安全で円滑な交通を確保することにより、地域活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
	⑦ その他		
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-6-5(地元調整) 沿道に住宅が連坦する区間の改良事業となるため、地元住民の事業への理解および地元自治体、改良促進団体の協力を得ながら事業を進める。		事業代表地点の緯度経度
			北緯:N 35° 25' 48" 47 東経:E 137° 50' 51" 41

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等		(主)下条米川飯田線		
事業毎の通番		11	市町村名	飯田市～喬木村	箇所名(ふりがな)		下平～富田(しもだいら～とみた)	
事業概要	事業目的	(主)下条米川飯田線は天竜川東を南北に結ぶ幹線道路であり、地域の生活道路の役割を担っているが、現道は幅員狭小で線形が悪く車両のすれ違いが困難で、また、歩道も未整備のため歩行者の安全に支障をきたしている状況である。近隣には喬木第二小学校があり、通学路にも指定されている。このため、道路改築により幅員狭小区間の解消ならびに歩道整備を行い、快適で安全な道路空間を確保する。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等		道路法		
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:4,080台/日						
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	4年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
	完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.4	国庫	その他	県債	一般財源
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=1,650m、W=6.0(9.75)m			160,000		144,000	16,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少						
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進						
評価の視点	必要性	○計画交通量 : 4,080台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス : 三遠南信自動車道 飯田上久堅・喬木富田インターへのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化 : 天竜舟下りへのアクセス道路					評価 A	
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送道路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 地震防災対策強化地域、南信州定住自立圏					評価 A	
	効率性	○費用便益比(B/C) : 1.42 ○事業期間 : 4年間 ○工法等比較検討 : 検討あり					評価 A	
	緊急性	○現道の危険性 : 交通安全の観点で課題がある ○代替道路 : 代替道路があるが安全性が低い ○道路環境改善 : 危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員3.8m					評価 B	
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者以外にも周知 ○地域の取り組み : 協力的である ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 事後評価 5-1-7(地域との協働)					評価 A	
所管課の意見	本路線は天竜川東を南北に結ぶ幹線道路で地域の生活道路でもあるが、幅員狭小で線形が悪く車両のすれ違いが困難で歩道も未整備のため、道路改築により幅員狭小区間の解消と歩道整備を行い、快適で安全な道路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。				採択状況	総合評価		
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。				○	A		
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		

事業概要説明図表	位置図	平面図
事業周辺環境	状況写真	標準横断面
	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(主)下条米川飯田線は天竜川東を南北に結ぶ幹線道路であり地域の生活道路の役割を担っているが、現道は幅員狭小で線形が悪く車両のすれ違いが困難で、また、歩道も未整備のため歩行者の安全に支障をきたしている状況である。近隣には喬木第二小学校があり、通学路にも指定されている。
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	飯田市及び地元から安全な生活道路の確保を強く要望されている。
	③ 事業説明等の経緯	喬木村及び地元への事業説明が完了しており、早期整備が求められている。
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO ₂ 排出量低減に寄与する。
⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
⑦ その他		
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7(地域との協働)整備のあり方について地元区と検討を重ねている	事業代表地点の緯度経度 北緯:N 35° 29' 01" 05 東経:E 137° 53' 23" 08

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等		(主)圏原インター線		
事業毎の通番		12	市町村名	阿智村	箇所名(ふりがな)		矢平橋他(やだいらばしほか)	
事業概要	事業目的	当路線は、長野県第1次緊急輸送路であるが、現道の橋梁は幅員狭小で前後の道路線形が悪く、大型車のすれ違いが困難な状況である。また、切り立った法面に接しているため、現況の狭小幅員では法面崩落等の災害時に緊急輸送路としての機能を発揮できない状況である。近隣には昼神温泉、花桃の里やヘブンス圏原等の観光地があり、中京圏等から圏原インターを利用して多くの観光客が来訪している。 このため、本事業により道路の線形改良と拡幅を行い、交通の円滑化と安全性の向上を図る。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保 (生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等		道路法		
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:1,599台/日						
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	3年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
	完成年度(見込み)	2025年度(令和7年度)	費用対効果	1.5	国庫	その他	県債	一般財源
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=510m、W=5.5(7.0)m			620,000		558,000	62,000
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少						
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進 交通事故等の防止 観光地を活かした地域の活性化						
評価の視点	必要性	○計画交通量：1,599台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス：中央自動車道圏原インターへのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化：観光地(昼神温泉・花桃の里・ヘブンス圏原)へのアクセス道路					評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：信州みちビジョン ○緊急輸送道路の路線指定：長野県第1次緊急輸送路 ○地域指定：地震防災対策強化地域、積雪地域、南信州定住自立圏					評価	A
	効率性	○費用便益比(B/C)：1.45 ○事業期間：3年間 ○工法等比較検討：検討あり					評価	A
	緊急性	○現道の危険性：交通安全の観点で危険性が高い ○代替道路：代替道路があるが安全性が低い ○道路環境改善：道路防災点検要対策箇所 ○現況の車道幅員、半径、勾配：曲線部の拡幅なし					評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取り組み：協力的である ○地域の合意形成：合意形成が図られている ○住民との協働：該当なし OPDCA 事後・再評価からのフィードバック：事後評価5-1-7(地域との協働)					評価	B
所管課の意見	本路線は長野県第1次緊急輸送路であるが、既設橋梁は幅員狭小で前後の道路線形が悪く大型車のすれ違いが困難な状況であり、道路改築により線形改良と拡幅を行い、快適で安全な道路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。				採択状況		総合評価	A
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。				○			
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			

事業概要説明図表	位置図			
	平面図			
事業周辺環境	状況写真	<p>黒川橋前後の急カーブ状況</p> <p>至 圏原IC</p> <p>矢平橋幅員狭小状況</p> <p>至 (国)256号</p>		
	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	当路線は、長野県第1次緊急輸送路であるが、現道の橋梁は幅員狭小で前後の道路線形が悪く、大型車のすれ違いが困難な状況であり、近年は車両接触事故が相次いでいる。近隣には昼神温泉、花桃の里やヘブンス圏原等の観光地があり、中京圏等から圏原インターを利用して多くの観光客が来訪している。		
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	阿智村及び地元から事故防止と安全な通行環境の確保を強く要望されている。		
	③ 事業説明等の経緯	村への事業説明は完了しており、早期整備を求められている。		
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連			
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO ₂ 排出量低減に寄与する。		
	⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。		
⑦ その他				
事後・再評価からのフィードバック	事後評価5-1-7(地域との協働)整備のあり方について地元区と検討を重ねている		事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 46' 43" 84 東経:E 137° 70' 45" 04

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)市場桜町線		
事業毎の通番		13	市町村名	飯田市	箇所名(ふりがな)	座光寺(ざこうじ)	
事業概要	事業目的	<p>(一)市場桜町線は、飯田市座光寺から中心市街地に至る生活道路であり、また、近傍の元善光寺を含む市内を巡る観光ルートのひとつとしても交通需要がある。 本事業区間は沿線の学校の通学路としても利用されているが、幅員が狭く乗用車同士のすれ違いが困難で、歩道も未整備なため危険な状況である。 このため、道路改築により幅員狭小区間の解消ならびに歩道整備を行い、快適で安全な道路空間を確保する。</p>					
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保 (生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン					
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量：1,332台/日					
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	4年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
	完成年度(見込み)	2026年度(令和8年度)	費用対効果	1.2	国庫	その他	県債 一般財源
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=300m、W=5.5(9.5)m			100,000		90,000 10,000
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少				
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進				
	評価の視点	必要性	○計画交通量：1,332台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス：座光寺地区振興センター、座光寺小学校へのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化：観光地(元善光寺)へのアクセス道路				評価
重要性		○関連計画、重点施策との整合：信州みちビジョン ○緊急輸送道路の路線指定：飯田市緊急輸送道路 ○地域指定：地震防災対策強化地域、積雪地域、南信州定住自立圏				評価	A
効率性		○費用便益比(B/C)：1.20 ○事業期間：4年間 ○工法等比較検討：検討あり				評価	A
緊急性		○現道の危険性：交通安全の観点で課題がある ○代替道路：代替道路あり ○道路環境改善：危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配：現況最小車道幅員3.0m				評価	B
計画熟度		○事業情報の共有：関係者以外にも周知 ○地域の取り組み：協力的である ○地域の合意形成：合意形成が図られている ○住民との協働：該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック：事後評価 5-1-7(地域との協働)				評価	A
所管課の意見		本事業区間は地域の生活道路で通学路としても利用されているが、幅員が狭く車両のすれ違いが困難で歩道も未整備で危険な状況にあるため、道路改築により幅員狭小区間の解消と歩道整備を行い、快適で安全な道路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。				採択状況	総合評価
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。				○		
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		

事業概要説明図表	位置図	平面図
状況写真	踏切前後の状況	標準横断面図
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(一)市場桜町線は、飯田市座光寺から中心市街地に至る生活道路であり、また、近傍の元善光寺を含む市内を巡る観光ルートのひとつとしても交通需要が見込まれる。 JR座光寺踏切については、平成29年1月27日に危険箇所として法指定され、早期改良が望まれていたため、令和元年度に整備を行った。
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は沿線の学校の通学路としても利用されているが、幅員が狭く乗用車同士のすれ違いが困難であり、歩道も未整備なため、歩行者をはじめ道路利用者の安全性の向上が望まれている。
	③ 事業説明等の経緯	本事業区間の沿線住民への事業説明は完了し、了解を得ている。 JR座光寺踏切については改良が完了しており、踏切前後の早期整備が求められている。
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO ₂ 排出量低減に寄与する。
	⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
	⑦ その他	
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-1-7(地域との協働)整備のあり方について地元区と検討を重ねている	事業代表地点の緯度経度 北緯:N 35° 31' 54" 75 東経:E 137° 51' 19" 59

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)親田中村線		
事業毎の通番		14	市町村名	飯田市	箇所名(ふりがな)	立石(たていし)	
事業概要	事業目的	本路線は、国道151号から飯田市三種地区を抜けて下條村に至る生活道路である。また、(一)田中乱橋線と併せて天竜峽を含む観光周遊ルートを形成している。立石集落では市営の乗り合いバスも走っているが、幅員が狭く、落石危険箇所があり通行の支障区間となっている。このため、道路拡幅とともに落石対策を実施し、快適で安全な道路空間を確保する。					
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)	事業実施の根拠法令等	道路法			
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン					
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:391台/日					
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	2年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)	
	完成年度(見込み)	2024年度(令和6年度)	費用対効果	1.5	国庫	その他	県債 一般財源
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=250m、W=4.0(5.0)m			86,000		77,400 8,600
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少					
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進					
評価の視点	必要性	○計画交通量 : 391台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス : バス路線(市営バス三種線) ○観光振興・物流・地域の活性化 : 飯田市街地と下條村西部を結ぶ道路				評価 B	
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送道路の路線指定 : 避難経路となる路線 ○地域指定 : 地震防災対策強化地域、積雪地域、南信州定住自立圏				評価 A	
	効率性	○費用便益比(B/C) : 1.48 ○事業期間 : 2年間 ○工法等比較検討 : 検討あり				評価 A	
	緊急性	○現道の危険性 : 交通安全の観点で課題がある ○代替道路 : 代替道路があるが安全性が低い ○道路環境改善 : 道路防災点検要対策箇所 ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 車道幅員3.0m				評価 A	
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者以外にも周知 ○地域の取り組み : 積極的な取り組みがある(県道親田中村線改良促進期成同盟会) ○地域の合意形成 : 合意形成が図られている ○住民との協働 : 住民独自の取り組みがある ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 事後評価5-1-7(地域との協働)				評価 A	
	所管課の意見	本事業区間は地域の生活道路で市営の乗り合いバスも走っているが、幅員が狭く落石危険箇所もあり通行に支障をきたしているため、道路改築により幅員狭小区間の解消と落石対策を行い、快適で安全な道路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。				採択状況 総合評価 ○ A	
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。				○ A		
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		

事業概要説明図表	位置図	平面図	
			
事業周辺環境	現況写真	計画横断面図	
			
	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	本路線は、国道151号から飯田市三種地区を抜けて下條村に至る生活道路である。また、(一)田中乱橋線と併せて天竜峽を含む観光周遊ルートを形成している。立石集落では市営の乗り合いバスも走っているが、幅員が狭く、落石危険箇所があり通行の支障区間となっている。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	飯田市及び地元から安全な生活道路の確保を強く要望されている。県道親田中村線改良促進期成同盟会から毎年要望がある。	
	③ 事業説明等の経緯	飯田市及び地元への事業説明は完了しており、早期整備が求められている。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連		
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO ₂ 排出量低減に寄与する。	
⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。		
⑦ その他			
事後・再評価からのフィードバック	事後評価5-1-7(地域との協働)整備のあり方について地元区と検討を重ねている	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 25' 34" 05 東経:E 137° 47' 04" 01

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(国)256号	
事業毎の通番		15	市町村名	南木曾町	箇所名(ふりがな)	蘭(あらざ)
事業概要	事業目的	国道256号は、木曾地域と下伊那地域を結ぶ重要な幹線道路であり、長野県第1次緊急輸送路に指定されている。 本事業区間には町道との交差点があるが、急勾配の坂道でカーブ区間のため見通しが悪く危険な状況となっており、今後はリニア 関連工事車両の通行による交通量の増加が想定される。 このため、交差点改良により通行車両の走行性・安全性の向上を図りたい。				
	しあわせ信州創造プラン2.0 における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保 (生活の基盤となる道路網の整備)	事業実施の 根拠法令等	道路法		
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン				
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量: 2,858台/日				
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	5年間	事業費 (千円)	財源内訳(千円)
	完成年度(見込み)	2027年度(令和9年度)	費用対効果	1.8	(千円)	国庫 其他 県債 一般財源
全体事業内容 (主な工種)	道路改築工 L=200m、W=5.5(10.0)m			80,000	72,000 8,000	
事業効果	直接的効果 (定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少				
	間接的効果 (定量的・定性的)	地域間交流の促進 JRリニア関連工事車両通行による地域負担軽減				
評価の視点	必要性	○計画交通量 : 2,858台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス : 国道19号へのアクセス道路、バス路線 ○観光振興・物流・地域の活性化 : 妻籠宿へのアクセス道路			評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合 : 信州みちビジョン ○緊急輸送路の路線指定 : 長野県第1次緊急輸送路 ○地域指定 : 振興山村、過疎地域、積雪地域、木曾広域自立圏			評価	A
	効率性	○費用対効果(B/C) 1.82 ○事業期間 : 5年間 ○工法等比較検討 : 検討あり			評価	A
	緊急性	○現道の危険性 : 交通安全の観点で課題がある ○代替道路 : 広域道路が遮断された際に代替機能を担う ○道路環境改善 : 危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配 : 現況車道幅員5.5m			評価	B
	計画熟度	○事業情報の共有 : 関係者以外にも周知 ○地域の取り組み : 協力的である ○地域の合意形成 : 事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働 : 該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック : 再評価 5-5-6(関連事業との調整)			評価	B
	所管課の意見	本路線は木曾地域と下伊那地域を結ぶ重要な幹線道路で長野県第1次緊急輸送路となっているが、当該区間の交差点は急勾配でカーブ区間のため見通しが悪く危険な状況となっているため、交差点改良により安全な道路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。			採択状況	総合評価
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。			○		
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	

位置図

状況写真

冬期路面状況

至 国道19号

平面図

町道改良事業(南木曾町)

標準横断面

交差点拡幅部

L=200m W=5.5(10.0)m

事業概要説明図表

① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	国道256号は、木曾地域と下伊那地域を結ぶ重要な幹線道路であり、長野県第1次緊急輸送路に指定されている。今後は、リニア関連工事車両の通行による交通量の増加が想定される。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	町道との交差点は急勾配の坂道でカーブ区間のため見通しが悪く危険な状況となっており、地元地域より町道を含めた改良を要望されている。
③ 事業説明等の経緯	南木曾町蘭地区への事業説明会を実施している。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	本事業区間に関連して、南木曾町が町道改良事業を実施中である。
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	線形改良により走行性の向上を図ることで、燃費が向上しCO2排出量低減に寄与する。
⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ その他	

事業周辺環境

事後・再評価からのフィードバック	再評価 5-5-6(関連事業との調整) 関連事業との調整を迅速に進める	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 33' 44" 東経:E 137° 37' 31"
------------------	-------------------------------------	-------------	---------------------------------------

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(主)開田三岳福島線			
事業毎の通番		16	市町村名	木曽町	箇所名(ふりがな)	三岳羽入(みたけはにゆう)		
事業概要	事業目的	本路線は、木曽町開田地区から三岳地区を通り福島地区へ向かう路線として、木曽町西北部と中心市街地を結ぶ重要な生活道路であり、長野県第2次緊急輸送路にも指定されている。また、御嶽山へ向かう観光道路でもある。 本事業区間は、幅員狭小で視距が悪く、大型車のすれ違いが困難であるため、道路改築により本路線の利便性向上を図る。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法			
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン						
	保安対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量:1,519台/日						
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
	完成年度(見込み)	2027年度(令和9年度)	費用対効果	1.9	国庫	その他	県債	一般財源
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=120m、W=6.0(8.0)m			95,000		85,500	9,500
	事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少					
		間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進					
	評価の視点	必要性	○計画交通量：1,519台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス：バス路線(木曽町生活交通システム 木曽温泉線) ○観光振興・物流・地域の活性化：御嶽山登山口へのアクセス道路					評価
重要性		○関連計画、重点施策との整合：信州みちビジョン ○緊急輸送道路の路線指定：長野県第2次緊急輸送路 ○地域指定：振興山村、過疎地域、積雪地域、木曽広域自立圏					評価	A
効率性		○費用便益比(B/C)：1.92 ○事業期間：5年間 ○工法等比較検討：検討あり					評価	A
緊急性		○現道の危険性：交通安全観点で課題がある ○代替道路：代替道路がない(30分以上の迂回を伴う) ○道路環境改善：危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員5.0m					評価	B
計画熟度		○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取り組み：協力的である ○地域の合意形成：事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働：該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック：事後評価 5-6-11(情報発信)					評価	B
所管課の意見	本路線は地域の重要な生活道路であり長野県第2次緊急輸送路にも指定されているが、当該区間は幅員狭小で視距が悪く大型車のすれ違いが困難であるため、道路改築により幅員狭小区間を解消し、快適で安全な道路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。				採択状況		総合評価	
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。				○		A	
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			

位置図

平面図

現況写真

至 木曽町市街 国道19号

標準横断面図

事業概要説明図表

① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(主)開田三岳福島線は、木曽町開田地区から三岳地区を通り福島地区へ向かう路線として、木曽町西北部と中心市街地を結ぶ重要な生活道路であり、長野県第2次緊急輸送路にも指定されている。また、御嶽山へ向かう観光道路でもある。
② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は、幅員狭小で視距が悪く、大型車のすれ違いが困難であるため、道路の拡幅を要望されている。
③ 事業説明等の経緯	関係区役員へ説明を実施している。
④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	
⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO2排出量低減に寄与する。
⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	・交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。
⑦ その他	

事業周辺環境

事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-6-11(情報発信) 事業完了時のPR活動に加え、事業期間中のPR活動を行うことで、公共事業の必要性を広く継続的にアピールする	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 51' 15" 94 東経:E 137° 36' 24" 76
------------------	---	-------------	---

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)木曾福島(停)駒ヶ岳線				
事業毎の通番		17	市町村名	木曾町	箇所名(ふりがな)	福島伊谷 (ふくしまいや)			
事業概要	事業目的	本路線は、木曾町市街地から駒の湯温泉やキビオ峠展望台、木曾駒高原へ向かう観光道路である。本事業区間は、幅員狭小で車両のすれ違いが困難であるため、道路改築により本路線の利便性向上を図る。							
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法				
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン							
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量: 1,217台/日							
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)			
	完成年度(見込み)	2027年度(令和9年度)	費用対効果	1.9	国庫	その他	県債	一般財源	
	全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=400m、W=4.0(5.0)m			57,500		51,750	5,750	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	走行時間の短縮、走行経費の減少							
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進							
評価の視点	必要性	○計画交通量：1,217台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス：川上正沢地区の木曾町役場、JR木曾福島駅へのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化：木曾駒高原へのアクセス道路					評価	A	
	重要性	○関連計画、重点施策との整合：信州みちビジョン ○緊急輸送道路の路線指定：避難経路となる路線 ○地域指定：過疎地域、積雪地域、木曾広域自立圏					評価	A	
	効率性	○費用便益比(B/C)：1.90 ○事業期間：5年間 ○工法等比較検討：検討あり					評価	A	
	緊急性	○現道の危険性：交通安全の観点で課題がある ○代替道路：代替道路があるが安全性が低い ○道路環境改善：危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配：車道幅員3.6m					評価	B	
	計画熟度	○事業情報の共有：関係者を中心に周知 ○地域の取り組み：協力的である ○地域の合意形成：事業目的について合意形成が図られている ○住民との協働：該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック：事後評価 5-6-11(情報発信)					評価	B	
所管課の意見	本路線は木曾町市街地から駒の湯温泉やキビオ峠展望台、木曾駒高原へ向かう観光道路であるが、当該区間は幅員狭小で車両のすれ違いが困難であるため、道路改築により幅員狭小区間を解消し、快適で安全な道路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。					採択状況	総合評価		
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。					○	A		
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				

事業概要説明図表	位置図		
	状況写真		
事業概要説明図表	平面図		
	標準横断面		
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	(一)木曾福島(停)駒ヶ岳線は、木曾町市街地から駒の湯温泉やキビオ峠展望台、木曾駒高原へ向かう観光道路である。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	本事業区間は幅員狭小で車両のすれ違いが困難であるため、道路の拡幅を要望されている。	
	③ 事業説明等の経緯	木曾町川上正沢地区役員へ説明を実施している。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連		
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	適切な道路幅員を確保することで、燃費が向上しCO ₂ 排出量低減に寄与する。	
	⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	交通の円滑化が図られ、地域間交流や観光振興等に寄与する。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
	⑦ その他		
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-6-11(情報発信) 事業完了時のPR活動に加え、事業期間中のPR活動を行うことで、公共事業の必要性を広く継続的にアピールする	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 35° 50' 19" 48 東経:E 137° 44' 06" 00

(様式1-2)新規評価シート

建設部 道路建設課

事業名		県単道路改築		路河川名等	(一)波田北大妻豊科線			
事業毎の通番		18	市町村名	松本市	箇所名(ふりがな)	鳥々～三溝新田(しましま～さみぞしんでん)		
事業概要	事業目的	本路線は、国道158号に並行する路線で松本平西部を東西に結ぶ生活・産業・観光道路である。また、松本空港及び同隣空工業団地への松本平西部側のアクセス道路としての役割を担っている。 国道158号は岐阜県高山市と松本市中心部間の広域連携、重要な観光地である上高地・乗鞍へのアクセス等の重要路線であるが、安房トンネル開通や沿線地域の発展により交通量が増加し、交通環境は悪化している。一方、国道158号の自専BPとして整備される、中部縦貫自動車道が具体化され、本路線近傍にICが計画されていることから、本路線を整備し、国道158号の渋滞緩和や交通安全の確保及び中部縦貫自動車道へのアクセス強化を図る。						
	しあわせ信州創造プラン2.0における位置付け	3-8 生活を支える地域交通の確保(生活の基盤となる道路網の整備)		事業実施の根拠法令等	道路法、都市計画法			
	関連する事業、計画等	信州みちビジョン 中部縦貫自動車道						
	保全対象・範囲 受益対象・範囲	計画交通量: 13,087台/日						
	着手年度	2023年度(令和5年度)	事業期間	5年間	事業費(千円)	財源内訳(千円)		
	完成年度(見込み)	2027年度(令和9年度)	費用対効果	4.7	国庫	その他	県債	一般財源
全体事業内容(主な工種)	道路改築工 L=700m、W=6.5(16.0)m			300,000		270,000	30,000	
事業効果	直接的効果(定量的・定性的)	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						
	間接的効果(定量的・定性的)	地域間交流の促進						
評価の視点	必要性	○計画交通量: 13,087台/日 ○交通結節点・主要施設アクセス: 中部縦貫自動車道 波田ICへのアクセス道路 ○観光振興・物流・地域の活性化: 上高地へのアクセス道路					評価	A
	重要性	○関連計画、重点施策との整合: 信州みちビジョン ○緊急輸送道路の路線指定: 避難経路となる路線 ○地域指定: 積雪地域					評価	A
	効率性	○費用便益比(B/C): 4.74 ○事業期間: 5年間 ○工法等比較検討: 検討あり					評価	A
	緊急性	○現道の危険性: 交通安全の観点で危険性が高い ○代替道路: (国)158号が遮断された際に代替機能を担う ○道路環境改善: 危険箇所や課題箇所の対策を行う ○現況の車道幅員、半径、勾配: 車道幅員4.0m					評価	A
	計画熟度	○事業情報の共有: 関係者を中心に周知 ○地域の取り組み: 協力的である ○地域の合意形成: 概ね合意形成が図られている ○住民との協働: 該当なし ○PDCA 事後・再評価からのフィードバック: 事後評価 5-5-11(情報発信)					評価	B
	所管課の意見	本路線は国道158号に並行する路線で松本平西部を東西に結ぶ生活・産業・観光道路であるが、一部未改良区間が残り円滑な通行に支障をきたしているため、道路改築により幅員狭小区間を解消し、快適で安全な道路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。					採択状況	総合評価
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。					○	A	
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		

事業概要説明図表	位置図		
	現況写真		
事業概要説明図表	平面図		
	標準横断面図		
事業周辺環境	① 事業実施に至る歴史的経緯・社会的背景	国道158号は、岐阜県高山市と松本市中心部間の広域連携、重要な観光地である上高地・乗鞍へのアクセス等の重要路線であるが、安房トンネル開通や沿線地域の発展により交通量が増加し、交通環境は悪化している。一方、国道158号の自専BPとして整備される中部縦貫自動車道が具体化され、本路線近傍にICが計画されている。	
	② 地域からの要望経緯及び地域の関わり	国道158号は恒常的に渋滞が発生し、周辺に学校等もあることから歩行者の保護も求められおり、本道路整備による渋滞緩和及び安全な道路空間の確保を要望されている。	
	③ 事業説明等の経緯	本事業区間は、既に沿線住民への事業説明が完了している。また、一部供用もされている。このため本事業区間も早期の事業化が求められている。	
	④ 他事業・プロジェクトとの整合、関連	中部縦貫自動車道は国土交通省により事業が進められており、本事業区間は、中部縦貫自動車道の波田ICと(国)158号を結ぶ重要な路線に位置付けられている。	
	⑤ 地球温暖化への配慮、自然環境・生活環境への影響と配慮	幅員狭小区間の解消により、燃費が向上しCO ₂ 排出量低減に寄与する。	
	⑥ 人口減少、少子高齢化を踏まえた地域活性化への影響と配慮	安全で円滑な交通の確保が図られ、地域活性化が期待される。 ・計画交通量には将来推計値を用い、人口減少を見据えた道路計画としている。	
	⑦ その他		
事後・再評価からのフィードバック	事後評価 5-5-11(情報発信) 道路の必要性をPRする	事業代表地点の緯度経度	北緯:N 36° 11' 36" 東経:E 137° 49' 50"