# 実際の過費 1	(11)	式 I-2) 新規評価	Щ/								設部 都市・	5 J Z () IA	
日本の		事業名					路河	可川名等	(都)北天神町古吉町線				
### (2015年12日) 1-01.9年末の交換機構 12月1日		事業毎の通番					箇所名	(ふりがな)		川辺町(かわべちょう)			
表明 (大学) (1987年 1987年 1	業の位置づ		1-6①県民生活の安全確保 3-1④高規格道路等、道路ネットワークの整備の推進 【産業・観光および交通拠点へのアクセス性の向上】							11 9757000 11 9757000	and the second second		
東京			長野県広域道路交通計画										
東京年度		現状と課題	域内外の連絡を担うとともに、災害時の県の緊急輸送路(一次)に指定されている主要幹線街路である。 事業区間は、交通需要も高く交通量が多い上、沿線の小中学校への通学路のため歩行者・自転車数も多いが、車道										
東大田俊子定) 2030 年度(令和12年度) 事業期間 7年間 子の他 原係 一般財政 で作用 国産 その他 原係 一般財政 で作用 国産 その他 原係 一般財政 で 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 216,400 216,400 216,400 216,400 216,400 216,400 216,400 216,400 216,400 216,400											の確保を図る	とともに、	
第一年度(予定) 2030 年度(中部12年度) 2164,000 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 681,660 75,74 216,400 1,190,200 216,400 21		着手年度	2024 年度(令和6年度) 事業費 事業費							財源内訳(千円)			
事業機要 上 580m W-6.5(18.0)m L 580m W-6.5		完了年度(予定)	2030 年	F度(令和12年度)	争未规间	/ + II	一件间		国庫	その他	県債	一般財源	
事業機関 東京の選手を持った。 東京の選手を表して、 東京の選手を表して、 東京の選手を表して、 東京の選手を表して、 東京の選手を表して、 東京の選手を表して、 東京の選集を表して、 東京の選集を表して、 東京の選集を表して、 東京の選集を表して、 東京の選集を表して、 東京の選集を表して、 東京の第月を表して、 東京の第月を表して、		全体事業内容				2,164,00			1,190,200	216,400	681,660	75,740	
連路鉄造工 L=560m W=6.5 (16.0) m 東東		N								Film			
事業機関 - 主な受益対象 自動車・13.400合/日 (計画交通量)、自転車・26台/屋間 12時間、歩行者・19人/屋間 12時間(現況交通量) - 東京が開め短線、走行経費の減少、交通事故の減少 - 産業・現光の振用見込み - 大戸神間の短線、走行経費の減少、交通事故の減少 - 産業・現光の振用見込み - 内来の活用見込み - 本路線の整備により、上田地域における主要幹線指路として、地域間の連携や観光地等へのアクセ - 京等に1月 都市計画を議会 - 京ち年1月 都市計画を決定(東更)の告示 - 本路線の整備により、上田地域における主要幹線指路として、地域間の連携や観光地等へのアクセ - 京等に1月 都市計画を議会 - 京ち年1月 都市計画を表生 - 京ち年1月 都市計画を持会 - 京ち年1月 都市計画を持会 - 京ち年1月 本部によりによりによりによりによりによりによりによりによりによりによりによりによりに) m	至上田市街			
事業機関 立て安全対象		市 選										城下駅	
正な受益対象 自動車:13,400台/日(計画交通量)、自転車:26台/昼間12時間、歩行者:19人/昼間12時間(現況交通量) まな受益対象 自動車:13,400台/日(計画交通量)、自転車:26台/昼間12時間、歩行者:19人/昼間12時間(現況交通量) 非 表	事	リカラ											
	来 概 要	→ 73m											
### 期待される効果 定行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少 産業・観光の振興、通学路の安全確保、災害に強い道路ネットワーク 費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用		標準横断図 標準横断図 標準横断図 標準横断図 現在の道路状況 現在の道路状況											
### 期待される効果 定行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少 産業・観光の振興、通学路の安全確保、災害に強い道路ネットワーク 費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用		2-32 10 32A 12 1 120 14A	自動車·13.4	100台/日(計画交通量	·) 自転車·26台	/	持問、分		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	現況交通量)			
果 人口減少を踏まえた 将来の活用見込み 地域からの要望経緯 及び地域の関わり 将来推計による計画交通量を用いて計画しており、将来的にも十分な活用が見込まれる。 事業説明等の経緯 事業説明等の経緯 北天神町古吉町線道路拡幅促進会より要望がある R5年11月 都市計画審議会 R5年11月 都市計画審議会 R5年11月 都市計画の決定(変更)の告示 R5年11月 都市計画の決定(変更)の告示 建設部公共事業 評価委員会の意見 本路線の整備により、上田地域における主要幹線街路として、地域間の連携や観光地等へのアクセス性向上、地域における安全・安心な都市環境の確保が図られることから、事業着手は妥当と判断する。 妥当性 評価 ※ 政策評価室の意見 建設部公共事業評価委員会の意見を妥当と判断する。 〇 4.9	業	期待される効果	走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少				費用便益比(B/0						
及び地域の関わり													
 熟度 事業説明等の経緯 R4年8月 関係地区における計画説明会を実施(事業目的及び整備手法等について概ね合意) R5年11月 都市計画審議会 R5年11月 都市計画の決定(変更)の告示 建設部公共事業 評価委員会の意見 本路線の整備により、上田地域における主要幹線街路として、地域間の連携や観光地等へのアクセス性向上、地域における安全・安心な都市環境の確保が図られることから、事業着手は妥当と判断する。 政策評価室の意見 建設部公共事業評価委員会の意見を妥当と判断する。 	画熟度 評価		北天神町古吉町線道路拡幅促進会より要望がある										
建設部公共事業 評価委員会の意見 ス性向上、地域における安全・安心な都市環境の確保が図られることから、事業着手は妥当と判断する。		事業説明等の経緯 R5年11月 都市計画審議会											
果 政策評価室の意見 建設部公共事業評価委員会の意見を妥当と判断する。			ス性向上、地域における安全・安心な都市環境の確保が図られることから、事業着手は妥当と判断す										
県の評価室 事業着手 評価監視委員会音見 県の評価室け妥当 評価の決定 事業美王	結果	政策評価室の意見	建設部公共事業評価委員会の意見を妥当と判断する。								0	4.9	
カンガー アイタン 日田 四世 の名式 カンロ 四十 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日 日		県の評価案	県の評価案 事業着手 評価監視委員会意見 県の評価案は妥当 評価の決定							カ決定	事業	着手	