

事業箇所評価【効果・必要性シート 1】道路事業 ■都市部道路 □地方部道路

●事業の属性

評価者所属：上越市 都市整備部 道路課

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| 事業名(細)             | 市道三田新田幹線   |  |
| 箇所名                | (事業区間) 自：上越市大字三ツ橋地先 ～ 至：上越市大字三田新田地先  |  |
| 実施主体               | 上越市  | 事業の目的と目標<br>①事業の主たる目標または達成すべき状態<br>・直江津港や県営南部産業団地への円滑な物流の確保<br>・国道8号の主要交差点や直江津市街地の朝夕ピーク時の渋滞緩和<br>②目標達成の方法、手段<br>・当該路線への交通分散<br>③目標達成率の基準(判断指標)<br>・国道8号および直江津市街地の自動車交通の円滑化 |
| 実施方法               | □市単独 ■国庫補助事業<br>□その他( )  |  |
| 根拠法令               | 道路法  |  |
| 実施予定               | 平成31年～平成38年まで  |  |
| 事業費                | 4,726百万円   |  |
| 投資効果<br>(50年間評価数値) | 総便益：4,896百万円<br>総費用：3,937百万円<br>B/C：1.2  |  |
| 財源                 | 負担割合(国：55/100 市：45/100)  |  |
| 上位計画等              | 上越市総合計画、上越市都市計画マスタープラン   |  |
| 公的関与の妥当性確認         | 道路は、その道路が存する地域や地域住民のためだけでなく、その道路利用者全てが利益を享受する社会資本であり、市場原理が機能しにくいいため行政が対応する必要がある。 |  |
| 事業実施主体の確認          | 事業区間は、市道三田新田幹線として市が管理する道路であり、市が事業主体となることが適当である。                                  |  |
| 代替案の検討             | 道路網として決定された都市計画に基づき実施するものであり、代替案は考慮しない。  |  |
| 環境への影響             | 環境影響評価法、新潟県環境影響評価条例における環境影響評価の対象外である。  |  |

●事業の評価

| 評価     | 評価項目   | (中項目該当数) | 評点 | 評点合計 |
|--------|--|----------|----|------|
| 効果・必要性 | 交流・連携・広域ネットワーク   | 3        | 30 | 90   |
|        | 人にやさしい道路   | —        |    |      |
|        | 都市機能向上の支援  | 1        |    |      |
|        | 日常生活圏の連携強化   | 3        |    |      |
|        | 雪や災害に強い道路ネットワーク  | 1        |    |      |
| 実施の妥当性 | 個性ある地域形成の支援  | 1        | 40 |      |
|        | 地域ニーズ・事業環境   | 3        |    |      |
|        | 事業計画   | 4        |    |      |
|        | 社会生活支障度  | 1        |    |      |
| 総合評価   | 緊急・関連性   | 2        | 20 |      |
|        | 緊急的に整備を実施すべき事業である  | 1        |    |      |
|        | 計画的に順次整備を実施すべき事業である  |          |    |      |
| 評価内容   | <p>○事業の効果・必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道18号や北陸自動車道から、県営南部産業団地及び上越テクノセンター等へのアクセスルートが形成され、物流効率化を支援。</li> <li>・重要港湾である直江津港へのアクセス性が向上。<br/>(直江津港は、対岸アジア諸国や釜山港と近接し、日本海側の外国貿易の一翼を担う国際貿易港として、コンテナ取扱量が伸びていることから、物流機能の充実と強化が求められている。また、中部電力上越火力発電所が平成24年7月から運転が開始され、平成26年5月に全系列で総合運転を開始したことや、平成23年11月にLNG部門の日本海側拠点港に選定され、国際石油開発帝石(株)直江津LNG受入基地も建設されるなど、本路線の物流路線としての位置付けは更に高まっている。)</li> <li>・並行する国道8号の交通分散による朝夕ピーク時の渋滞が緩和。<br/>(平成25年1月に新潟県の主要渋滞箇所として、黒井、頸城入口、三ツ屋、安江東、安江西、下源入交差点を選定。)</li> <li>・上越市大潟区や柿崎区から上越総合病院(第2次救急医療)への搬送時間が短縮することで救命率が向上。</li> </ul> <p>○実施の妥当性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間は、上越市都市計画マスタープランにおいて、拠点間ネットワークとして計画・整備を検討する路線として位置付けられている。</li> <li>・都市計画道路黒井藤野新田線建設促進期成同盟会や中江有田地区ほ場整備事業推進協議会などから早期事業化の要望が挙げられており、地域住民の道路整備に対する期待は大きい。</li> <li>・コストを配慮した適切な道路構造となっており、道路計画は妥当である。</li> <li>・国道8号の並行区間では、国の取り組みである「事故ゼロプラン」により、事故危険区間が5箇所指定(黒井交差点から頸城入口交差点、三ツ屋、安江東、安江西、下源入交差点)されており、事故危険区間の解消を図るためにも、当該区間の早期着手が必要である。</li> </ul> <p>○総合評価</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流の効率化や渋滞緩和による事業効果は大きく、地域との調整も整っており、ほ場整備事業との連携実施が不可欠であることから、早急に整備を実施すべきである。</li> </ul> |          |    |      |

事業箇所評価【効果・必要性シート 2】道路事業 ■都市部道路 □地方部道路

●事業概要

|          |  |          |                          |         |                           |
|----------|--|----------|--------------------------|---------|---------------------------|
| 事業名(細)   | 市道三田新田幹線   |          |                          |         |                           |
| 事業地点、区間等 | 上越市大字三田新田  | 路線区間     | 起：上越市大字黒井<br>終：上越市大字三田新田 | 事業区間    | 自：上越市大字三ツ橋<br>至：上越市大字三田新田 |
| 諸元       | 計画延長(m)  | L=1,610m |                          | 計画幅員(m) | W=14.0m                   |
| 事業工程     | 平成26年度～平成32年度：測量設計、用地補償<br>平成30年度～平成38年度：道路・橋梁工事 |          |                          |         |                           |

事業の背景、経過、概要など

市道三田新田幹線の機能・役割

・市道三田新田幹線は、上越市にある重要港湾である直江津港を起点とし、新潟県南部産業団地を經由して国道18号を結び、関東、北陸、長野方面に連絡する広域的な環状道路である都市計画道路黒井藤野新田線の一部区間である。当該区間の整備により、国道8号から18号の主要渋滞区間を bypass して、関東、北陸、長野方面からの通行が可能となる。また、当該区間周辺の工業地帯から直江津港へのアクセスが改善され、物流の効率化など生産性の向上に資するものである。

問題点・課題

・国道8号の主要交差点や直江津市街地の朝夕ピーク時の渋滞。

整備の必要性

・本路線の整備により、直江津港や県営南部産業団地への円滑な物流が確保され、産業の活性化が図られる。また、本路線が上越都市圏のバイパスとして機能することで交通が分散し、国道8号の主要交差点や直江津市街地の朝夕ピーク時の渋滞緩和が期待される。

事業の概要図(ポンチ絵)※



計画図等

| 現道  | 計画                            |
|-----|-------------------------------|
| ○無し | ○将来交通量(平成42年)6,600台/日<br><br> |

※A4サイズ大の用紙に、①事業箇所の位置がわかる図面(地形図ベース)と②計画内容が記載された図面(①より大縮尺のもの)を添付する事

事業箇所評価【効果・必要性シート 3】道路事業 ■都市部道路 □地方部道路

●代替比較または有無比較の概要

|                 |                                 |
|-----------------|---------------------------------|
| 事業名（細）          |                                 |
| 検討の名称           |                                 |
| 検討した内容          | 都市計画決定済路線であるため、代替比較または有無比較は、無し。 |
| 得られた評価          | （※必要に応じ、別途図面などを添付すること）          |
| 検討を実施した計画、調査の名称 |                                 |

●環境への影響について

|  |                  |
|--|------------------|
| 調査名称   |                  |
| 調査結果概要   | ※必要に応じ、図面等を添付する。 |
| <p>1. 現況調査項目（ ）内は項目設定理由。<br/>                 2. 予測調査<br/>                 3. 環境保全のための措置</p> |                  |

事業箇所評価【効果・必要性シート 4】道路事業 ■都市部道路 □地方部道路

| 方針                  | 目標・効果、整備手法   | 用語の定義等  | 該当項目 |    |   |
|---------------------|--|---|------|----|---|
|                     |  |   | 都市   | 地方 |   |
| 交流・連携・広域ネットワーク【大項目】 | <b>■ 広域ネットワークの形成 【中項目】</b><br><b>県内外の主要都市等へ連絡する道路の強化</b><br><input type="checkbox"/> 県内外の主要都市間※1, 2、県内外の隣接する広域市町村圏の中心都市※3, 4間の道路整備。<br>・都市名 ( ) 市) ~ ( ) 市)<br>・市町村名 ( ) 市町) ~ ( ) 市町)   | 高規格・地域高規格を除く第1ルートを対象<br>※1 県内の主要都市=新潟市、長岡市、上越市<br>※2 県外の主要都市=隣接県の県庁所在都市および人口10万人以上の都市のうち、新潟県近隣に位置する都市。①対象区間 新潟市~長岡市、新潟市~上越市、長岡市~上越市、新潟市~鶴岡市、新潟市~山形市、新潟市~会津若松市、長岡市~会津若松市、長岡市~前橋市、長岡市~長野市、上越市~長野市、上越市~富山市<br>※3 広域市町村圏中心都市(県内) 村上市、新発田市、新潟市、五泉市、三条市、長岡市、柏崎市、小出町、六日町、十日町市、上越市、新井市、糸魚川市<br>※4 広域市町村圏中心都市(県外) 酒田市、鶴岡市、米沢市(以上山形県)、喜多方市、会津若松市、田島町(以上福島県) 沼田市(群馬県)、長野市、中野市、大町市(以上長野県)、黒部市、魚津市、(以上富山県) |      |    |   |
|                     | <b>2.5t 指定道路に予定されている道路の強化</b><br><input type="checkbox"/> 指定道路予定路線※1 ( ) ~ ( ) の整備。  | ※1 車両制限令第3条1項イに基づき指定する道路。   |      |    |   |
|                     | <b>幹線道路機能の向上</b><br>■※1, 2, 3, 4間の通行不良区間を解消。   | 現道の車道幅員が5.5m未満、線形、縦断不良あるいは混雑度が1.0以上の区間を対象。  |      |    | ○ |
|                     | <b>■ 交流拠点・物流・産業拠点へのアクセス性向上 【中項目】</b>   |   |      |    |   |
|                     | <b>高速道路 IC・地域高規格 ICへのアクセス道路の強化</b><br><input type="checkbox"/> 市町村中心地※1から、最寄りの高規格幹線道路または地域高規格道路のICへ道路整備。<br>・アクセス対象 IC名 ( )<br>・所要時間 ( ) 分) を ( ) 分) に改善<br>・主なルート ( )   | 第1ルートを対象。<br>※1 市町村中心地=市役所、町村役場   |      |    |   |
|                     | <b>流通業務団地・工業団地等へのアクセス道路の強化</b><br>■IC(上越IC)~<br>物流・産業拠点(県営南部産業団地)間の道路整備。   | 最寄りの高規格幹線道路または地域高規格道路からの第1ルートを対象。   |      |    | ○ |
|                     | <b>空港・港湾・新幹線駅へのアクセス道路の強化</b><br>■IC名(上越IC)~<br>港湾(直江津港)間の道路整備。   | 最寄りの高規格幹線道路または地域高規格道路からの第1ルートを対象。   |      |    | ○ |
|                     | <b>■ 地域振興・観光の支援 【中項目】</b>  |   |      |    |   |
|                     | <b>拠点開発・地域連携プロジェクト等の支援</b><br><input type="checkbox"/> プロジェクト ( ) の支援道路整備。<br>・策定年月 ( )<br>・策定主体 ( )<br>・目標年度 ( ) 年度)  | ※1 拠点開発プロジェクト<br>ア) 新事業創出促進法 イ) 総合保養地域<br>※2 地域連携プロジェクト<br>ア) 国際交流インフラ推進事業 イ) 21世紀活力圏創造事業 ウ) 地方拠点都市地域基本計画<br>※3 新潟県の主要プロジェクト(新潟県長期総合計画)として位置づけられている事業も含む。   |      |    |   |
|                     | <b>観光交通の円滑性向上及び歩行者の安全性向上</b><br><input type="checkbox"/> 主要観光地内※1を周遊する道路整備<br><input type="checkbox"/> 主要観光地におけるまち並み形成等と一体的な道路整備<br><input type="checkbox"/> 主要イベント※2を支援する道路整備。<br>・観光地等名称 ( )<br>・管理者 ( )<br>・年間入込み客数実績 ( ) 年度) 人)<br>■観光地もしくは観光地へアクセスする道路の混雑を解消する道路整備。※3<br>・混雑現況<br>(路線名=国道8号) 頸城入口交差点~下源入交差点<br>(混雑度=1.20) | 現道の車道幅員が5.5m未満、あるいは混雑度が1.0以上の区間、または観光地内における歩道の幅員が3m未満の区間を対象。<br>※1 主要観光地とは観光レクリエーション施設を有する場所または施設とし、単独の施設及び面的に広がりのある場所も対象とする。「目的別観光地点選定基準」(県商工労働部観光課資料)等を参考とする。<br>※2 主要イベント=国際的・全国的・全県のイベントなど集客力のあるイベント、例) 国際スポーツ大会(オリンピック、ワールドカップ)、国体、高校総体、地方博覧会、ほか<br>※3 混雑区間の改良のほか、混雑解消に資する代替路の整備も含む。   |      |    | ○ |
|                     | <b>特別立法に基づく支援</b><br>■ 特別立法(豪雪地帯対策特別措置法)<br>・策定年月(昭和37年4月)<br>・策定主体 ( )<br>・目標年度 ( ) 年度)   | ※1<br>1) 過疎地域活性化特別措置法、2) 離島振興法、3) 山村振興法、4) 水源地対策特別措置法、5) 豪雪地帯対策特別措置法、6) 原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法  |      |    | ○ |

事業箇所評価【効果・必要性シート 5】道路事業 ■都市部道路 □地方部道路

| 方針  | 目標・効果、整備手法   | 用語の定義等  | 該当項目 |    |
|---|--|---|------|----|
|   |  |   | 都市   | 地方 |
| 人にやさしい道路【大項目】   | <b>□ 歩行者・自転車交通の安全確保 【中項目】</b>  |   |      |    |
|   | 歩行者・自転車交通の安全確保（幅員）<br>□歩行者交通量が100人/日以上との区間または通学路指定区間において、歩行者・自転車道の整備。  | 歩道の有効幅員が1.5m未満（歩行者同士のすれ違いが困難）の区間を有効幅員3.0mに改善できる区間を対象。                         |      |    |
|   | 危険交差点の解消（交差点）<br>現況交通量4000台/日以上※1の道路同士の平面交差点における事業で、次のいずれかを実施する。<br>□右車線または左車線を設置。<br>□現状の交差角75°未満を改善。<br>□現状の枝数が5以上を解消。   | ※1 現況交通量4000台/日以上とは、構造規格が都市部では第4種2級以上、地方部（平地）では第3種2級以上に相当する。                  |      |    |
|   | 鉄道踏切の改善・解消<br>□現況交通量4000台/日以上※1の踏切道において、立体交差化または踏切道の構造改良を実施。   | ※1 現況交通量4000台/日以上とは、構造規格が都市部では第4種2級以上、地方部（平地）では第3種2級以上に相当する。                  |      |    |
|   | 電線類の地中化の促進<br>□電線類の地中化。  | 電線類地中化計画で位置づけられた区間を対象。  |      |    |
| 都市機能向上の支援【大項目】  | <b>■ 都市交通の円滑化 【中項目】</b>  |   |      |    |
|   | 中心市街地へのアクセス性向上<br>□対象市街地（ ）  | 現道の車道幅員が5.5m未満、あるいは混雑度が1.0以上の区間を対象。<br>※1 中心市街地＝用途地域が都市計画により定められる近隣商業地域及び商業地域 |      |    |
|   | 通過交通の流入等の解消<br>□対象区間が中心市街地※1あるいは市街地※2を迂回する。<br>□市街地※2内にあって、4車線以上かつ総幅員25m以上である。   | ※1 中心市街地＝用途地域が都市計画により定められる近隣商業地域及び商業地域 2)市街地＝市街化区域または用途地域                     |      |    |
|   | 開発に伴う交通需要への対応<br>□交通需要が見込まれる開発行為がある。<br>・開発行為名（ ）<br>・開発内容（ ）  | 「良好な住宅及び宅地の供給促進」以外の開発行為を対象。   |      |    |
|   | 渋滞発生地点の解消<br>■平行する国道8号の主要渋滞箇所の解消。  |   |      | ○  |
|   | 鉄道踏切や橋梁区間の混雑解消<br>□踏切道または河川橋梁区間※1の混雑を解消する。<br>・鉄道路線名（ ）<br>・河川名（ ）<br>・混雑現況（交通量＝ 混雑度＝ ）  | 1 「踏切道または河川橋梁区間」は、計画路線の現道または近接する踏切道・河川橋梁区間で、現道の混雑度が1.0以上の区間                   |      |    |
|   | その他混雑区間の解消<br>■現道の混雑区間※1を解消する。<br>・混雑現況（路線名＝国道18号）下源入交差点～三田1C（混雑度＝1.69）  | ※1 混雑区間＝現道の混雑度が1.5以上の区間または、渋滞対策プログラムでの定義に相当する箇所                               |      | ○  |
| <b>□ 都市基盤の整備 【中項目】</b>  |  |   |      |    |
| 中心市街地における交通の円滑性・安全性確保<br>□中心市街地※1内（商業系用途）で行う道路整備。<br>・対象市街地（ 市町村 地区）<br>・混雑現況（混雑度＝ ）<br>□中心市街地の活性化を推進する法律等※2に基づく整備。（計画概要）<br>・法等の名称（ ）<br>・策定年月（ 年 月）<br>・策定主体（ ）<br>・目標年度（ 年度） | 現道の総幅員が12m未満（両側歩道確保困難）、あるいは混雑度が1.0以上の区間を対象。<br>※1 中心市街地＝用途地域が都市計画により定められる近隣商業地域及び商業地域<br>2<br>※1) 中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律（中心市街地活性化法）、<br>※2) 特定商業集積の整備の促進に関する特別措置法<br>※3) その他 |   | ×    |    |
| 幹線的な街路の整備<br>□幹線街路の整備水準が低い※1市街地※2にある。<br>・市街地の街路網密度（ km/k㎡）<br>・計画路線周辺の改良済み街路網の配置間隔<br>□スノートピア整備計画に位置づけられている。   | ※1 幹線街路の整備水準が低い＝街路網密度が1.5km/k㎡以下、かつ、改良済み街路網の配置間隔が1km以上<br>※2 市街地＝市街化区域または用途地域<br>注）総幅員12m以上の街路を対象（ただし旧都市計画道路計画標準における幅員11mも含める）   |   | ×    |    |
| 良好な住宅及び宅地の供給促進<br>□市街地開発事業あるいは市街地再開発事業等※1の区域内で行われる。<br>・事業名（ ）<br>・事業主体（ ）<br>・面積（ ）<br>・事業期間（ ）  | ※1 例 1) 土地区画整理事業、2) 市街地再開発事業   |   | ×    |    |

事業箇所評価【効果・必要性シート 6】道路事業 ■都市部道路 □地方部道路

| 方針  | 目標・効果、整備手法  | 用語の定義等  | 該当項目 |    |
|---|---|---|------|----|
|   |   |   | 都市   | 地方 |
| 日常生活圏の連携強化【大項目】   | <input type="checkbox"/> 交通公害の低減 【中項目】  |   |      |    |
|   | 騒音の低減<br><input type="checkbox"/> 騒音レベルが高い※1区間を解消する。<br>・沿道の土地利用・用途地域 ( )<br>・現況の騒音レベル ( )<br>・夜間要請限度 ( )   | ※1 騒音レベルが高い=夜間要請限度を超過   |      | ×  |
|   | 交通に伴う環境負荷の低減<br><input type="checkbox"/> 公害防止計画※1において、交通公害の防止に関する施策として位置づけられている。<br><input type="checkbox"/> 新潟県環境施策推進計画※2において、「交通に伴う環境負荷の低減」等に関する施策として位置づけられている。 | ※1 環境基本法第17条の規定に基づく「新潟地域公害防止計画」<br>※2 「新潟県環境基本計画」の進行管理計画（隔年策定）  |      | ×  |
|   | ■ 地域間を連絡する幹線道路の整備 【中項目】   |   |      |    |
|   | 中核・中核都市圏中心都市へのアクセス道路の強化<br><input type="checkbox"/> 市町村中心地※1から、最寄りの主要都市※2へのアクセスを改善する。<br>・改善内容 ( )  | 第1ルートで走行速度向上、走行距離短縮等が見込めるものを対象。「広域ネットワークの形成」に該当する場合は除く(上越市~新井市間は対象外とする)。<br>※1 市町村中心地=市役所、町村役場<br>※2 主要都市=新潟市、長岡市、上越市             |      |    |
|   | 広域市町村圏中心都市へのアクセス道路の強化<br>■市町村中心地から、広域市町村圏中心都市※3へのアクセスを改善する。<br>・改善内容(第1ルートの走行速度向上)  | 第1・第2ルートで走行速度向上、走行距離短縮等が見込めるものを対象。<br>※1 市町村中心地=市役所、町村役場<br>※3 広域市町村圏中心都市=前掲(14都市)  | ○    |    |
|   | ■ 行政サービスの向上・効率化(市町村合併支援) 【中項目】  |   |      |    |
|   | 隣接市町村相互の連絡性の改善<br><input type="checkbox"/> 隣接市町村の中心地相互の連絡性を改善する。<br>・所要時間( )分を( )分に改善<br>・主なルート( )  | 隣接市町村につき1ルートを対象。  |      |    |
|   | 主要な公共施設へのアクセス道路の強化<br>■主要な公共施設※1へのアクセスを確保あるいは改善する。<br>・対象施設名(上越市役所)<br>・施設管理者(上越市)  | ※1 例)1)教育施設(小中学校、高等学校、大学)、2)医療福祉施設、3)都市公園(大規模公園、都市基幹公園等)、4)役場等(県庁、市役所、役場)、5)その他、市町村全域あるいは複数の市町村をサービス対象とする公共施設                     | ○    |    |
|   | 市町村内集落の連絡性の改善<br><input type="checkbox"/> 基礎集落圏の中心集落と市町村中心地※1との連絡性を改善する。<br>・市町村名( )市町村)<br>・中心集落名( )   | ※1 市町村中心地=市役所、町村役場<br>注)第1・第2ルートを対象。<br>注)「県内外の主要都市等へ連絡する道路の強化」、「高速道路IC・地域高規格ICへのアクセス道路の強化」、「中核・中核都市圏中心都市へのアクセス道路の強化」にあてはまる場合は除く。 |      |    |
| ■ 公共交通等の利用促進 【中項目】  |   |   |      |    |
| 鉄道駅に直結する道路の円滑性・安全性向上<br>■対象区間が鉄道駅に直結※1し、駅へのアクセスを確保あるいは改善する。<br>・駅名(JR 信越本線黒井駅)<br>・混雑現況(混雑度=1.20)   | ※1 鉄道駅に直結する道路=JRなど主要鉄道駅に直結し、現道の総幅員が12m未満(両側歩道確保困難)の区間、あるいは混雑度が1.0以上の区間。<br>注)新幹線駅は除く。   | ○   |      |    |
| 路線バス・スクールバスの円滑な運行確保<br><input type="checkbox"/> 対象区間がバス路線で、対象事業がバス交通の利便性向上に資する。<br>・混雑現況(混雑度= )<br><input type="checkbox"/> スクールバス路線※1である。<br>・学校名( ) | バス路線=車道幅員5.5m未満の区間、あるいは混雑度が1.0以上の区間を対象。<br>スクールバス=車道幅員5.5m未満の区間を対象。<br>※1 小中学校を対象、同目的の市町村営バスを含む。  |   |      |    |
| 雪や災害に強い道路   | <input type="checkbox"/> 災害時の対応強化 【中項目】   |   |      |    |
|   | 緊急輸送道路の強化<br><input type="checkbox"/> 地域防災計画において緊急輸送道路に位置づけられている。<br>・緊急輸送道路の種類(第 種緊急輸送道路)  |   |      |    |
|   | 橋梁の耐震構造対策<br><input type="checkbox"/> 架替の必要のある老朽橋梁が有る。<br>・箇所名・橋梁名( )   |   |      |    |
|   | 災害による孤立集落の解消<br><input type="checkbox"/> 市町村あるいは集落の孤立化防止に資する。<br>・市町村名・集落名( )   |   |      | ×  |

事業箇所評価【効果・必要性シート 7】道路事業 ■都市部道路 □地方部道路

| 方針   | 目標・効果、整備手法   | 用語の定義等   | 該当項目                           |    |   |
|--|--|--|--------------------------------|----|---|
|  |  |  | 都市                             | 地方 |   |
| ネットワーク】大項目【  | <b>住宅密集地の消防活動の円滑化</b><br><input type="checkbox"/> 住宅密集市街地等で消防自動車の進入できない消防活動困難区域※1の解消に資する。  | 消防活動困難区域が含まれる地区内で計画される、計画幅員8m以上の路線を対象。<br>※1 消防活動困難区域＝消防自動車の出入りできる幅6m以上の道路からホース(200m)が到達する一定の距離(直線距離140m以上)以上離れた市街地の区域。  |                                |    | × |
|  | <b>円滑な避難活動の確保</b><br><input type="checkbox"/> 地域防災計画等において避難路※1として位置づけられている。  | ※1原則として、幹線道路(4車線道路)、補助幹線道路(2車線道路)等とする。既に避難路として位置づけられている場合を除き、計画幅員が15m以上を対象とする。注)市街化区域内のみ限る   |                                |    | × |
|  | <b>市街地の不燃化</b><br><input type="checkbox"/> 市街地不燃化(道路の延焼遮断効果)を向上する。   | 計画幅員が15m以上で、かつ以下に掲げる強化策が講じられるものを対象とする。①路線の拡幅(歩・車道、環境施設帯等)②施設の高層化(既存植栽の高木樹種への変更、盛土構造物・既存遮音壁等を高くする、など)③遮断力の強化(植栽帯の設置または補植による植栽密度の向上など)注)・市街化区域内のみ限る。<br>・都市防災不燃化促進事業等により、当該道路の沿道の不燃化が促進される場合も含む。 |                                |    | × |
|  | <b>□ 災害防止対策 【中項目】</b>  |  |                                |    |   |
|  | <b>事前または特殊通行規制区間の解消</b><br><input type="checkbox"/> 事前通行規制区間または特殊通行規制区間がある。<br>・規制内容( )<br>・延長( km)  |  |                                |    | × |
|  | <b>落石・雪崩危険箇所の解消</b><br><input type="checkbox"/> 防災点検または震災点検箇所がある。  |  |                                |    | × |
|  | <b>その他危険箇所の解消</b><br><input type="checkbox"/> 落石・雪崩以外の危険箇所がある。   |  |                                |    | × |
|  | <b>■ 雪対策の推進 【中項目】</b>  |  |                                |    |   |
|  | <b>冬期通行不能区間の解消</b><br><input type="checkbox"/> 冬期通行不能区間がある。<br>・解消区間( ~ )<br>・延長( km)  |  |                                |    | × |
|  | <b>道路雪対策の効率化</b><br>■対象区間が豪雪地帯に指定されている市町村にあり、対象事業が道路除排雪作業の効率化に資する。<br>・道路雪対策の効率化の内容(耐雪スペースの確保)   | ※1 例1)堆雪スペースの確保、2)除雪車の通行困難箇所の解消、3)消雪パイプ又は流雪溝の設置  |                                |    | ○ |
| <b>■ 景観や地域の特色に配慮した道路整備 【中項目】</b>   |  |  |                                |    |   |
| <b>地域のシンボリックな構造物の整備</b><br><input type="checkbox"/> 地域アピールに資する構造物の整備がある。   |  |  |                                | ×  |   |
| <b>沿道施設と一体となった道路空間の整備</b><br>■対象区間の沿道に主要な公共施設※1があり、対象事業がこれと一体となってゆとりある道路空間※2の形成に資する。<br>・対象施設名(上越市立有田小学校)<br>・施設管理者(上越市)<br><input type="checkbox"/> 対象区間の沿道に大規模な施設※3があり(または立地が予定され)、対象事業がこれと一体となってゆとりある道路空間※2の形成に資する。<br>・対象施設名( )<br>・施設管理者( ) | ※1 例1)教育施設(小中学校、高等学校、大学)、2)医療福祉施設、3)都市公園(大規模公園、都市基幹公園等)、4)役場等(県庁、市役所、役場)、5)その他、日常的に多くの人々が集まる施設<br>※2 車線と両側歩道が同時に確保できる総幅員が12m以上の道路、あるいは景観の向上資するための植樹帯・植樹ますを設置する道路をいう。<br>※3 都市計画法による開発許可の対象となるもの。 |  |                                | ○  |   |
| <b>街並み整備の推進</b><br><input type="checkbox"/> 街並み形成等を目的として、地区計画等の整備方針に基づき一体的に実施する。<br><input type="checkbox"/> 地域地区※1の指定または条例・要綱等に基づく沿道環境整備に関する指定などにより、沿道と一体的に実施する。※2<br><input type="checkbox"/> 電線類の地中化  | 幅員1m以上の植樹帯・植樹ますを設置する事業を対象。<br>※1 都市計画法に基づく地域地区。<br>※2 沿道周辺に歴史・文化的施設があり景観に配慮した整備が必要な地区  |  |                                | ×  |   |
| <b>目標・効果項目の該当数</b>   |  | <b>評 点</b>   | <b>該当項目数による配点</b>              |    |   |
| 9  |  | 30   | 1～6:20点<br>7～10:30点<br>11～:40点 |    |   |

| 項目  | 評 価 内 容                  |   |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
|---|--------------------------|---|---------|-----|--------|------------|----|--------------|------|----|---|---------|----|--------------|--------|----|---|---|----|--|
| 地域<br>ニーズ<br>・<br>事業<br>環境  | ■ 事業内容について、地域の合意が得られている。 | <input type="checkbox"/> 総合計画または市町村等の策定するマスタープランに位置づけられている。<br>計画名称 (上越市都市計画マスタープラン)<br><input type="checkbox"/> 都市計画決定されている。   |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
|   | ■ 関係住民の協力体制が整っている。       | <input type="checkbox"/> 事業推進組織等の名称 (都市計画道路黒井藤野新田線建設促進期成同盟会)  |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
|   | ■ 用地確保を円滑に行うことができる。      | <input type="checkbox"/> 関係する住民の協力が得られている。  |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
| 事業<br>計画  | ■ 関係機関との計画調整が完了している。     | <input type="checkbox"/> 関係機関との調整がとれている。  |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
|   | ■ 代替比較、ルート選定に妥当性が認められる。  | <input type="checkbox"/> 都市計画決定されている。街路名(黒井藤野新田線) 幅員 W=30m<br><input type="checkbox"/> 当該事業以外に、目的を達成できる代替案やルートと比較を行い、当該事業の優位性が示されている。<br><input type="checkbox"/> 代替案を検討しない明確な理由がある。  |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
|   | ■ 着手に当たり調査・設計に不備が認められない。 | <input type="checkbox"/> 調査・設計が妥当である。   |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
|   | ■ 財政的及び採択事業に適切な事業規模。     | <input type="checkbox"/> 各事業の採択に合う事業規模であり、該当事業の新規枠で着手可能である。   |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
| 社会<br>生活<br>支障<br>度   | □ 災害等による支障               | <input type="checkbox"/> 緊急車両の通行が困難である。<br><input type="checkbox"/> 消防活動困難区域における災害発生時対応が困難である。または、災害等で通行止めの際、近くに迂回路がない。<br><input type="checkbox"/> 防災点検または震災点検箇所がある。   |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
|   | □ 通行上の支障                 | <input type="checkbox"/> 事前通行規制区間または特殊通行規制がある。 規制内容 ( )<br><input type="checkbox"/> 施設老朽化に伴う交通危険性が大きい。 施設名 ( )<br><input type="checkbox"/> 未改良区間(車道幅員 5.5m未満)である。<br><input type="checkbox"/> 歩行者交通量が 100 人/日以上以上の区間又は通学路指定において、歩道幅員が 1.5m 未満である。 |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
|   | ■ 経済的・人的支障               | <input type="checkbox"/> 交通事故が多発している。 件数 ( 件/年)<br><input checked="" type="checkbox"/> 渋滞発生による社会影響が大きい。 混雑度 ( 1.2 ) > 1.0<br><input type="checkbox"/> 騒音、大気汚染の悪化。騒音レベルが要請限度を超過している。 大気汚染レベルが環境基準を超過している。  |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
| 緊急<br>・<br>関連<br>性  | ■ 事業期間が定められている。          | <input checked="" type="checkbox"/> 他事業との連携実施が不可欠である。(中江有田地区ほ場整備事業)<br><input type="checkbox"/> 大規模プロジェクトに関連し、実施年度が定められている。 実施年度 ( ~ )<br><input type="checkbox"/> 災害復旧支援。  |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
|   | ■ 関連する道路事業に照らして適正な着手。    | <input type="checkbox"/> 関連する道路事業と工程的な整合がとれている。<br><input checked="" type="checkbox"/> 同一路線、近接地域に事業が偏っていない。   |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">評 価 項 目</th> <th style="width: 33%;">評 点</th> <th style="width: 33%;">評価項目配点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域ニーズ・事業環境</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td>全ての項目に該当：10点</td> </tr> <tr> <td>事業計画</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td style="text-align: center;">"</td> </tr> <tr> <td>社会生活支障度</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td>1項目以上に該当：10点</td> </tr> <tr> <td>緊急・関連性</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td style="text-align: center;">"</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">計</td> <td style="text-align: center;">40</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> |                          |   | 評 価 項 目 | 評 点 | 評価項目配点 | 地域ニーズ・事業環境 | 10 | 全ての項目に該当：10点 | 事業計画 | 10 | " | 社会生活支障度 | 10 | 1項目以上に該当：10点 | 緊急・関連性 | 10 | " | 計 | 40 |  |
| 評 価 項 目   | 評 点                      | 評価項目配点  |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
| 地域ニーズ・事業環境  | 10                       | 全ての項目に該当：10点  |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
| 事業計画  | 10                       | "   |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
| 社会生活支障度   | 10                       | 1項目以上に該当：10点  |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
| 緊急・関連性  | 10                       | "   |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |
| 計   | 40                       |   |         |     |        |            |    |              |      |    |   |         |    |              |        |    |   |   |    |  |

【総合評価】

|   |          |
|---|----------|
| ■ 緊急に整備を実施すべき事業である  | (配点 20点) |
| □ 計画的に順次整備を実施すべき事業である   | (配点 10点) |
| □ 事業実施について検討すべき事項が存在する  | (配点 0点)  |
| <b>総合評価理由</b>   |          |
| 物流の効率化や渋滞緩和による事業効果は大きく、地域との調整も整っており、ほ場整備事業との連携実施が不可欠であることから、早急に整備を実施すべきである。 |          |