

## 1. 代替性の評価

### 1-1. 代替性評価の考え方

#### (1) 代替性評価の考え方

見直し検討対象区間（以下、「対象区間」という。）の中には、周辺または現道で同等の機能を有する代替路線が存在する場合がある。

代替路線によって機能が満足する場合には、新たな投資（整備）をする必要性が低く、見直しの中で、計画を廃止または変更する対象になり得る。

そのため、対象区間の機能を代替する代替路線の有無を検討するため、代替性の評価を行う。

#### (2) 評価対象

前項の必要性評価において、必要性が「高」と評価した区間については、代替路等で機能を満足できないため、評価されたものと考えられる。

したがって、本項目では、整備の長期化が予測される必要性が「低」と評価された35区間を対象に、代替性評価を行うこととする。

表 必要性の評価対象区間の設定

| 区間番号 | 路線名             | 計画幅員<br>(m) | 延長<br>(km) | 整備状況       | 指標該当数合計 |
|------|-----------------|-------------|------------|------------|---------|
| 3-5  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.20       | 未整備        | 7       |
| 3-6  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.17       | 未整備        | 5       |
| 3-7  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.08       | 未整備        | 2       |
| 4-5  | 3・5・4 蟻ヶ崎新井線    | 12          | 0.97       | 未整備        | 7       |
| 6-6  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.43       | 未整備（一部概成済） | 5       |
| 6-7  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.14       | 未整備        | 6       |
| 6-8  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.27       | 未整備        | 6       |
| 6-9  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.18       | 未整備        | 5       |
| 7-1  | 3・4・7 本郷野球場線    | 16          | 0.12       | 未整備        | 4       |
| 7-2  | 3・4・7 本郷野球場線    | 16          | 0.21       | 未整備        | 4       |
| 7-3  | 3・4・7 本郷野球場線    | 16          | 0.07       | 未整備        | 6       |
| 9-1  | 3・6・9 大村湯の原線    | 9           | 0.71       | 未整備        | 2       |
| 9-2  | 3・6・9 大村湯の原線    | 9           | 0.51       | 概成済        | 2       |
| 9-3  | 3・6・9 大村湯の原線    | 9           | 0.27       | 未整備        | 3       |
| 10-1 | 3・5・10 湯の原北小松線  | 12          | 0.50       | 未整備        | 4       |
| 10-2 | 3・5・10 湯の原北小松線  | 12          | 0.45       | 未整備        | 4       |
| 10-3 | 3・5・10 湯の原北小松線  | 12          | 0.40       | 未整備        | 5       |
| 11-1 | 3・4・11 宮渕新橋北小松線 | 12          | 1.09       | 未整備        | 6       |
| 11-3 | 3・4・11 宮渕新橋北小松線 | 16          | 0.09       | 未整備        | 7       |
| 11-4 | 3・4・11 宮渕新橋北小松線 | 12          | 0.58       | 未整備        | 7       |
| 15-2 | 3・3・15 松本駅北小松線  | 12          | 0.64       | 未整備        | 5       |
| 17-1 | 3・4・17 二の丸豊田線   | 12          | 0.09       | 未整備        | 5       |
| 17-2 | 3・4・17 二の丸豊田線   | 12          | 0.46       | 未整備        | 6       |
| 17-3 | 3・4・17 二の丸豊田線   | 12          | 0.09       | 未整備        | 6       |
| 20-3 | 3・5・20 林豊田線     | 12          | 0.61       | 未整備（一部概成済） | 6       |
| 20-4 | 3・5・20 林豊田線     | 12          | 0.60       | 未整備        | 5       |
| 22-1 | 3・4・22 小池平田線    | 12          | 0.16       | 未整備        | 7       |
| 22-2 | 3・4・22 小池平田線    | 12          | 0.81       | 未整備        | 6       |
| 25-1 | 3・5・25 南松本駅石芝線  | 12          | 0.08       | 未整備        | 7       |
| 27-1 | 3・4・27 南松本駅笹部線  | 16          | 0.29       | 概成済        | 7       |
| 27-2 | 3・4・27 南松本駅笹部線  | 12          | 0.78       | 概成済        | 6       |
| 31-3 | 3・5・31 高宮渚線     | 12          | 0.45       | 未整備        | 5       |
| 34-1 | 3・4・34 中条白坂線    | 12          | 0.26       | 未整備        | 5       |
| 40-1 | 3・5・40 中条西小松線   | 12          | 0.74       | 概成済        | 7       |
| 40-3 | 3・5・40 中条西小松線   | 12          | 0.89       | 概成済        | 7       |

必要性が低い区間

( 3 ) 抽出方法

代替性を有する区間の“候補”として、以下の基準に従って、抽出する。

なお、評価区間のうち一部でも基準に該当するものについては、代替性を有する区間“候補”として抽出し、必要性評価で該当した項目が代替候補路線で満足されるか、総合的に評価する。

表 代替性を有する区間“候補”の抽出方法

|      |                                                                                                                                                                   |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 評価基準 | 対象区間の計画車線数を有しているか<br>代替候補路線が対象区間の計画車線数を有している。<br>(複数の候補路線がある場合、延長が長い方の路線を評価対象とする。)                                                                                |
| 評価基準 | 対象区間の計画幅員の 2/3 以上となっているか<br>代替候補路線が計画幅員の 2/3 以上の幅員を有している。                                                                                                         |
| 評価基準 | 対象区間との距離が適切か<br>住居系・工業系用途地域は「500m以内」、商業系用途地域は「250m以内」に代替候補路線が存在する。<br>(「ゆとり社会と街づくり道づくり」(建設省)の幹線道路網の配置間隔に基づく)<br>なお、対象区間の一部が現道と重複する場合は、重複していない部分と、並行する現道との距離で判断する。 |

## 1 - 2 . 代替性を有する区間 “ 候補 ” の抽出結果

前述の基準に基づき抽出した代替性を有する区間“候補”の抽出結果を以下に示す。

代替性を有する区間“候補”としては、16区間が該当する。

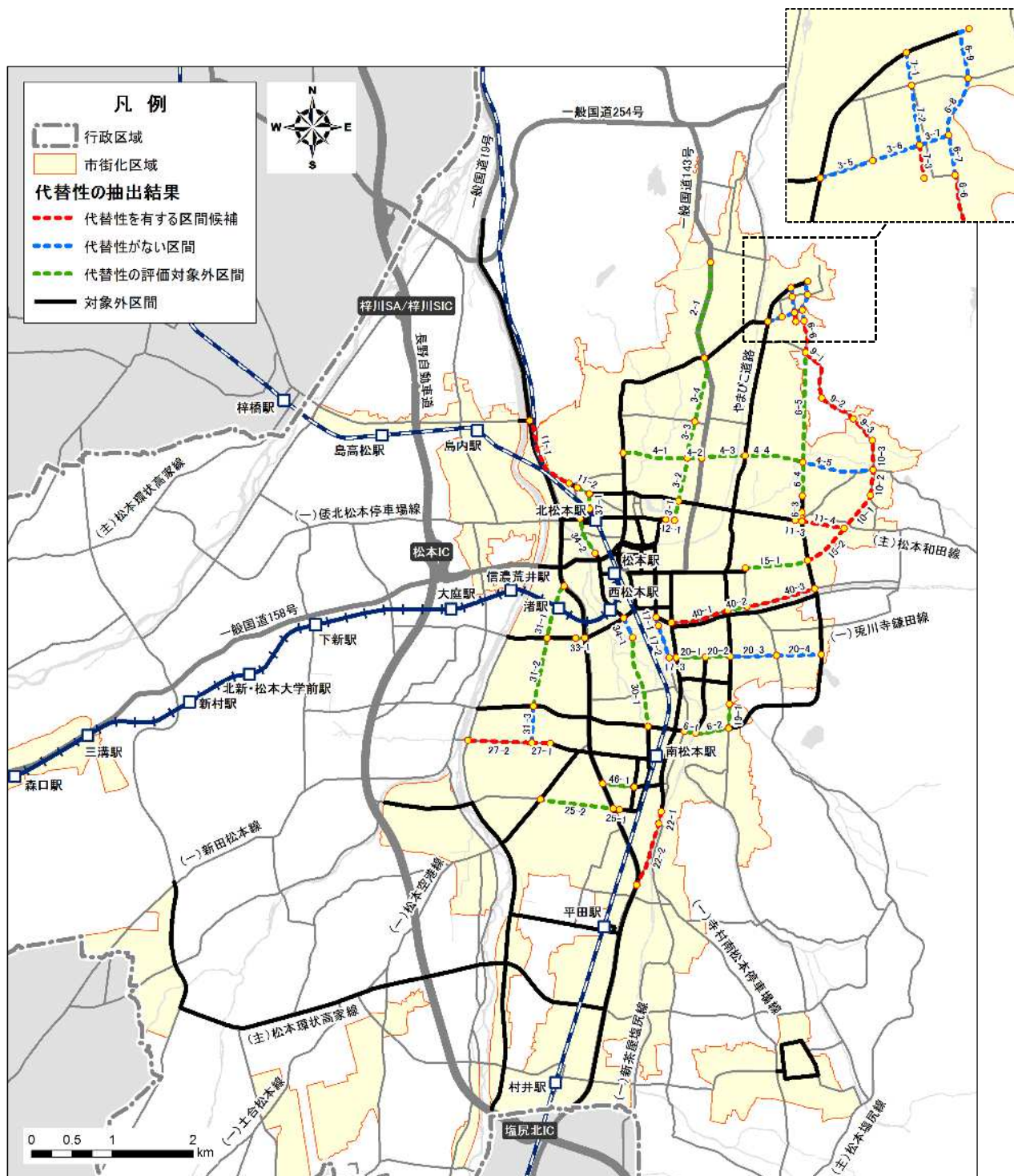


図 代替性を有する区間“候補”の抽出結果

### 1 - 3 . 機能の代替に係る区間ごとの評価

前項で抽出した代替性を有する区間“候補”について、対象区間ごとに必要性評価で該当した項目が代替候補路線で満足されるか、個別に評価した。

表 機能の代替に係る区間ごとの評価

| 区間番号       | 代替性の評価                                                                                                                                                          |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6-6        | 計画幅員:12m (幅員 2/3:8m)<br>・概成済区間(2車線・片側歩道)であり、居住誘導区域外に該当する。<br>・歩行者等の安全性確保機能が該当しているが、当該路線の東側は山林部であり、歩行者は少ないため、 <b>歩道機能として片側で十分であると考えられる。</b><br><b>「代替性あり」と評価</b> |
| 7-3        | 計画幅員:16m (幅員 2/3:11m)<br>・居住誘導区域内に該当する。(主)惣社岡田線が平行しているが、 <b>車線、歩道がないため、機能を代替できないと考えられる。</b><br><b>「代替性なし」と評価</b>                                                |
| 9-1<br>9-2 | 計画幅員:9m (幅員 2/3:6m)<br>・(一)惣社岡田線と重複する区間は現道改良済み(2車線)で、居住誘導区域外に該当する。<br>・必要性の指標は、延焼遮断機能とトラフィック機能が該当しており、 <b>(一)惣社岡田線が機能を代替できる</b> と考えられる。<br><b>「代替性あり」と評価</b>    |
| 9-3        | 計画幅員:9m (幅員 2/3:6m)<br>・(一)惣社岡田線と重複する区間は未整備(2車線・一部1車線)で、居住誘導区域外に該当する。<br>・トラフィック機能が該当し、計画に基づく整備が求められる。<br><b>「代替性なし」と評価</b>                                     |

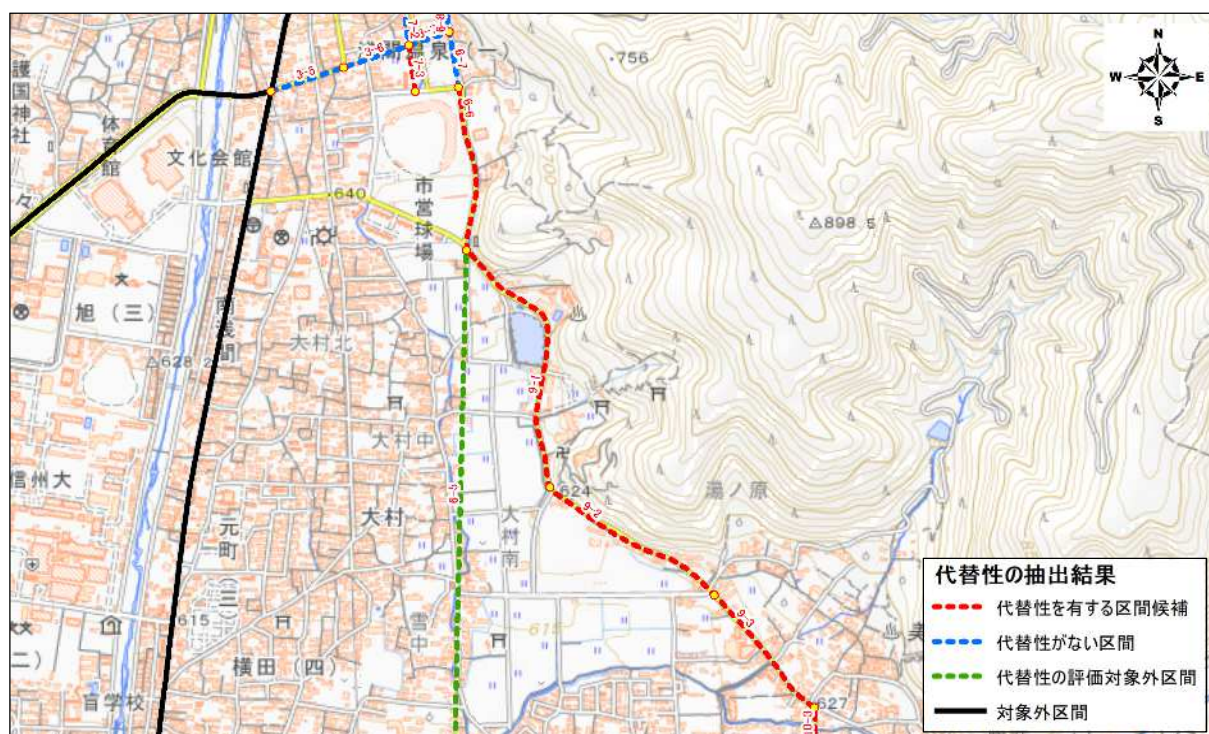


図 代替性の抽出結果

表 機能の代替に係る区間ごとの評価

| 区間番号         | 代替性の評価                                                                                                                                                |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10-1<br>10-2 | 計画幅員:12m (幅員 2/3:8m)<br>・未整備区間で、居住誘導区域内に該当する。<br>・(一)惣社岡田線(2車線)が平行しているが、 <u>当該路線に歩道がなく、歩行者空間の機能を代替することができない</u> と考えられる。<br>「代替性なし」と評価                 |
| 10-3         | 計画幅員:12m (幅員 2/3:8m)<br>・未整備区間で、居住誘導区域内に該当する。<br>・(一)惣社岡田線(2車線・一部区間1車線)と重複しているが、 <u>当該路線の道路及び歩行者空間の機能が不足しており、機能を代替することができない</u> と考えられる。<br>「代替性なし」と評価 |
| 11-4         | 計画幅員:12m (幅員 2/3:8m)<br>・未整備区間で、居住誘導区域内に該当する。<br>・北側に(主)松本和田線(2車線)が並行しているが、 <u>当該路線の歩行者空間の機能が不足しており、機能を代替することができない</u> と考えられる。<br>「代替性なし」と評価          |
| 15-2         | 計画幅員:12m (幅員 2/3:8m)<br>・未整備区間で、居住誘導区域外に該当する。<br>・(一)惣社岡田線(2車線)が並行しており、 <u>当該路線に歩道がなく、歩行者空間の機能を代替することができない</u> と考えられる。<br>「代替性なし」と評価                  |

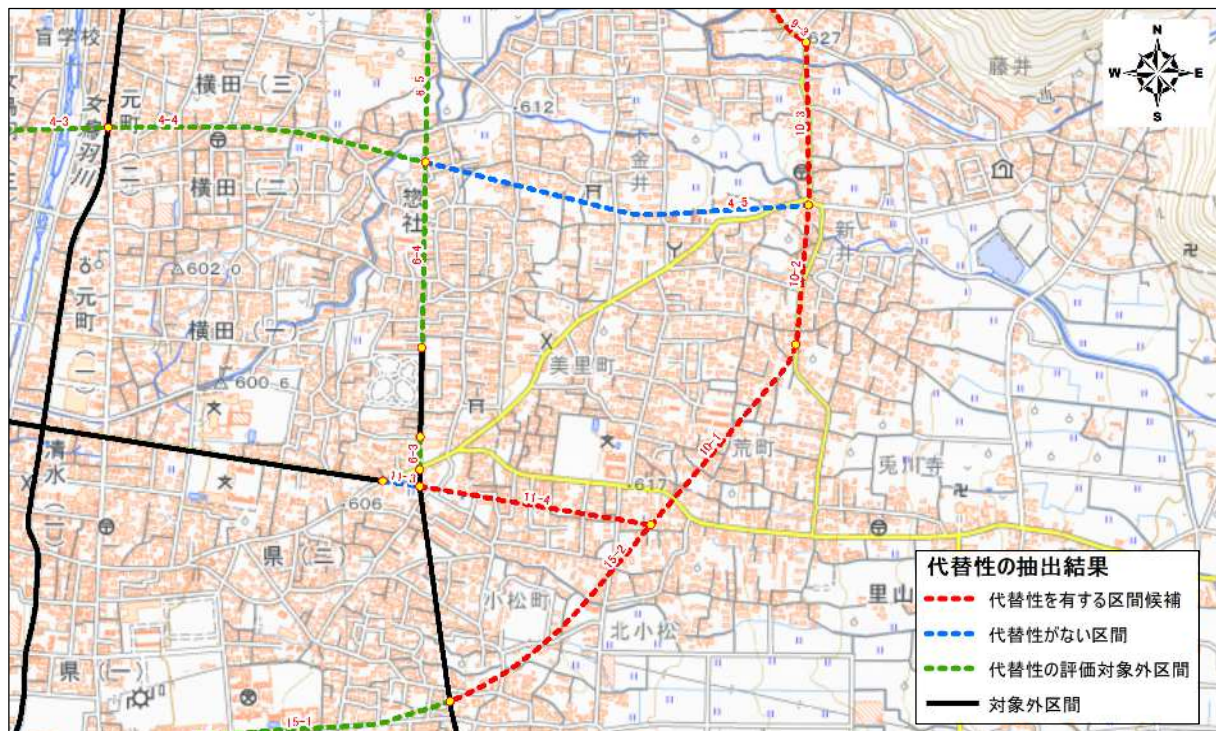


図 代替性の抽出結果

表 機能の代替に係る区間ごとの評価

| 区間番号 | 代替性の評価                                                                                                                                                                                                    |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11-1 | <p>計画幅員:16m (幅員 2/3:11m)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(一)平田新橋線(2車線・一部区間 1車線)と重複する未整備区間で、居住誘導区域外に該当する。</li> <li>・渋滞緩和機能、中心市街地通過交通抑制機能を有する区間であり、計画に基づく整備が求められる。</li> </ul> <p>「代替性なし」と評価</p> |

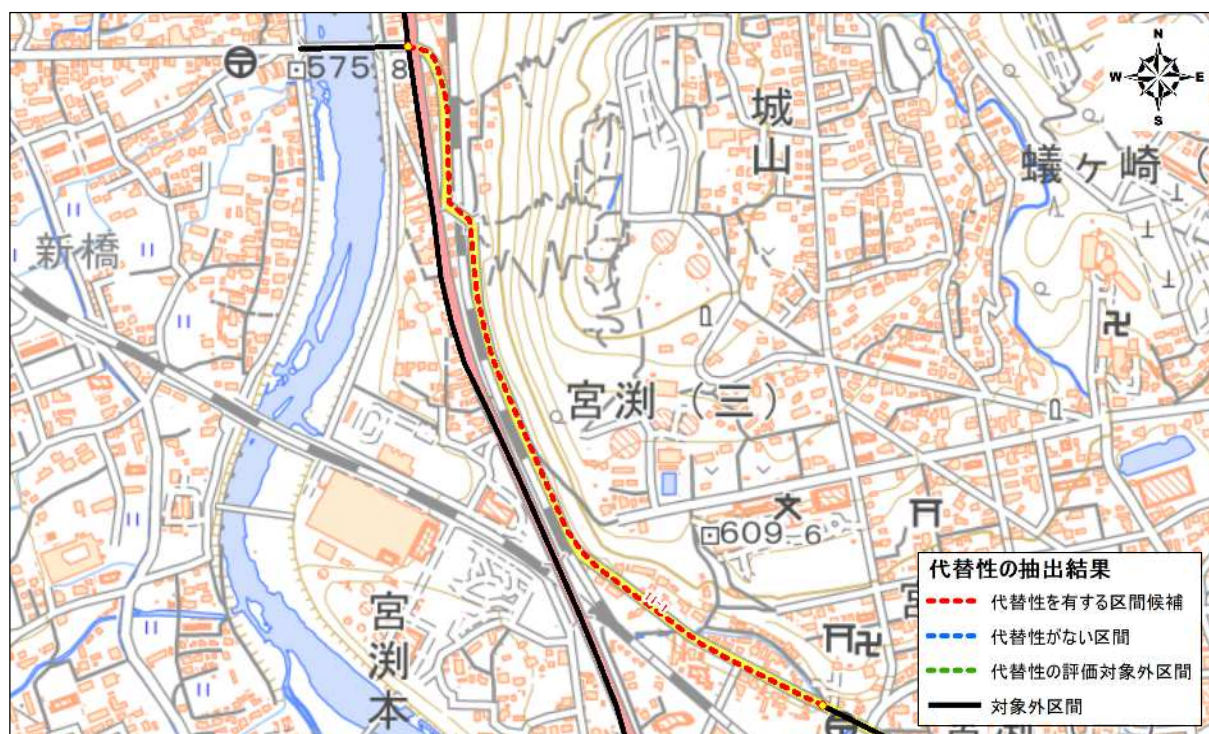


図 代替性の抽出結果

表 機能の代替に係る区間ごとの評価

| 区間番号 | 代替性の評価                                                                                                                                        |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 22-1 | 計画幅員:12m (幅員 2/3:8m)                                                                                                                          |
| 22-2 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・(一)平田新橋線(2車線)と重複するが、未整備区間である。</li> <li>・居住誘導区域内に該当するため、計画に基づき歩道整備が求められる。</li> </ul> <p>「代替性なし」と評価</p> |

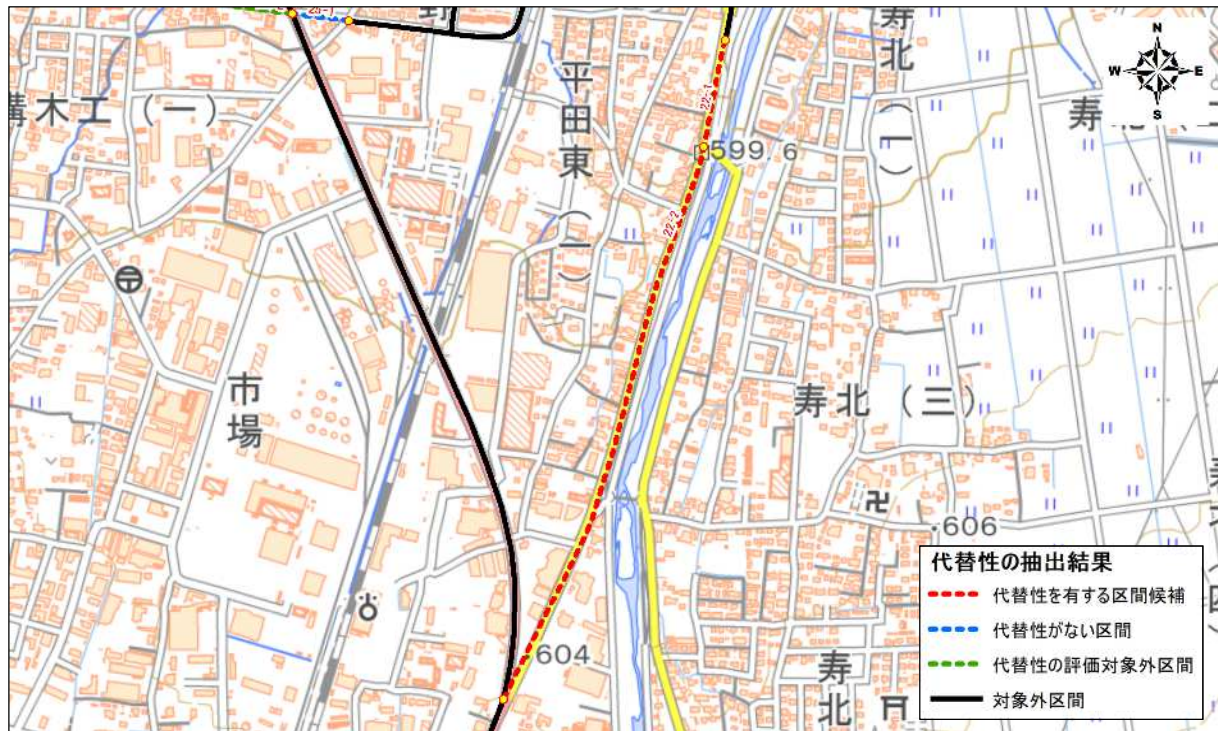


図 代替性の抽出結果

表 機能の代替に係る区間ごとの評価

| 区間番号 | 代替性の評価                                                                                                  |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 27-1 | 計画幅員:18m (幅員 2/3:12m)<br>・概成済み区間(2車線・片側歩道)である。<br>・居住誘導区域外であるが、既成市街地であり、計画に基づき歩道整備が求められる。<br>「代替性なし」と評価 |
| 27-2 |                                                                                                         |

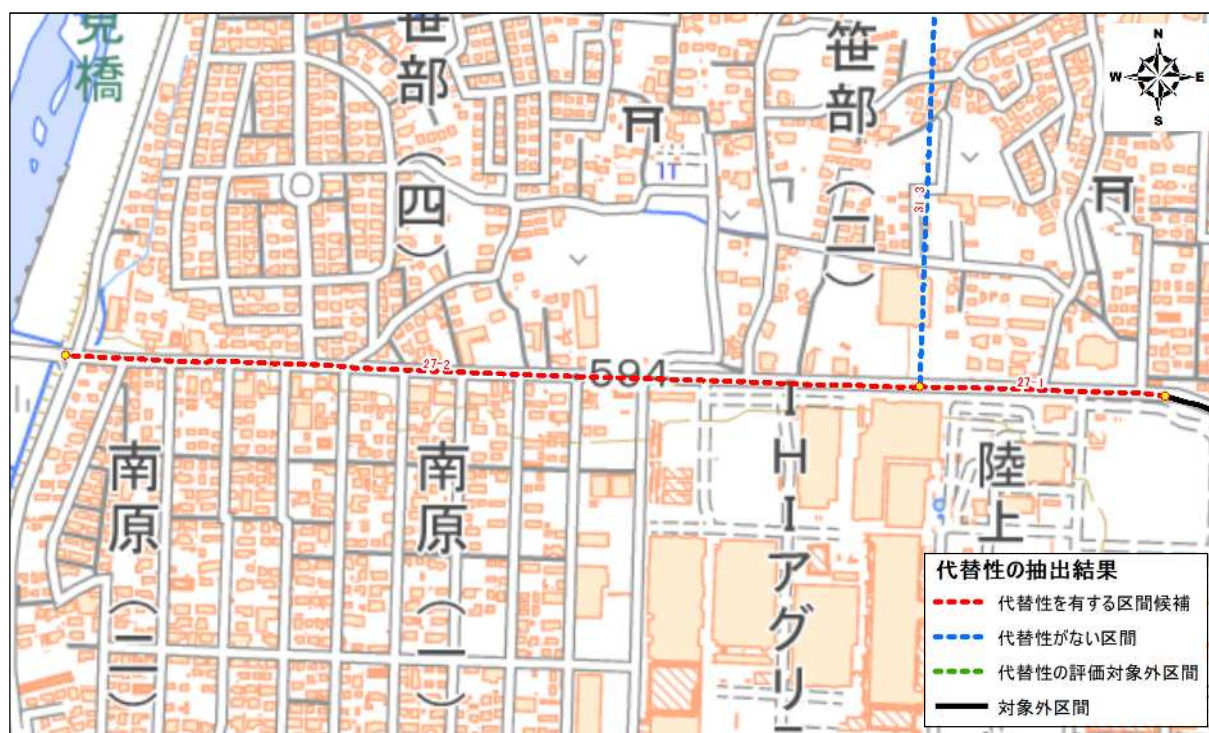


図 代替性の抽出結果

表 機能の代替に係る区間ごとの評価

| 区間番号 | 代替性の評価                                                                                                      |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 40-1 | 計画幅員:12m (幅員 2/3:8m)<br>・概成済区間であり、居住誘導区域内に該当する<br>・渋滞緩和機能や自転車の安全性確保機能を有する区間であり、計画に基づく整備が求められる<br>「代替性なし」と評価 |
| 40-3 |                                                                                                             |

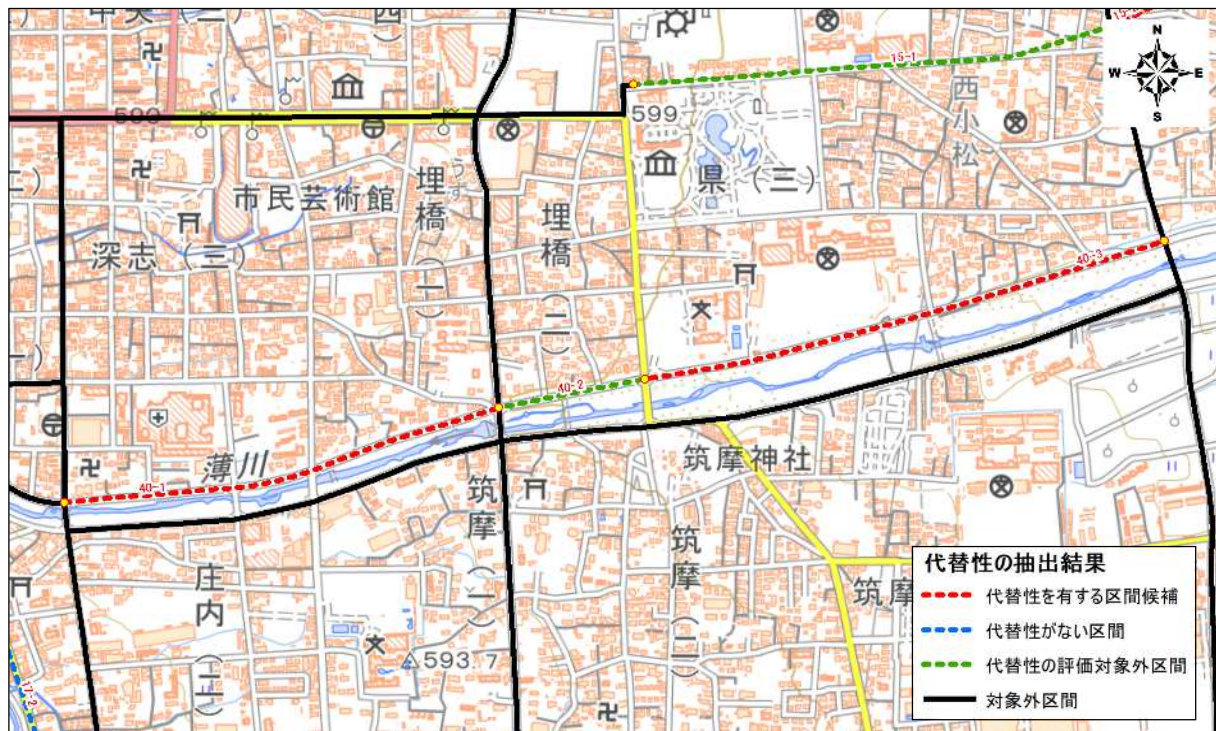


図 代替性の抽出結果

#### 1 - 4 . 代替路線の評価結果

代替路線の評価結果を以下に示す。

代替性を有する区間としては、「代替性あり」が3区間該当している。

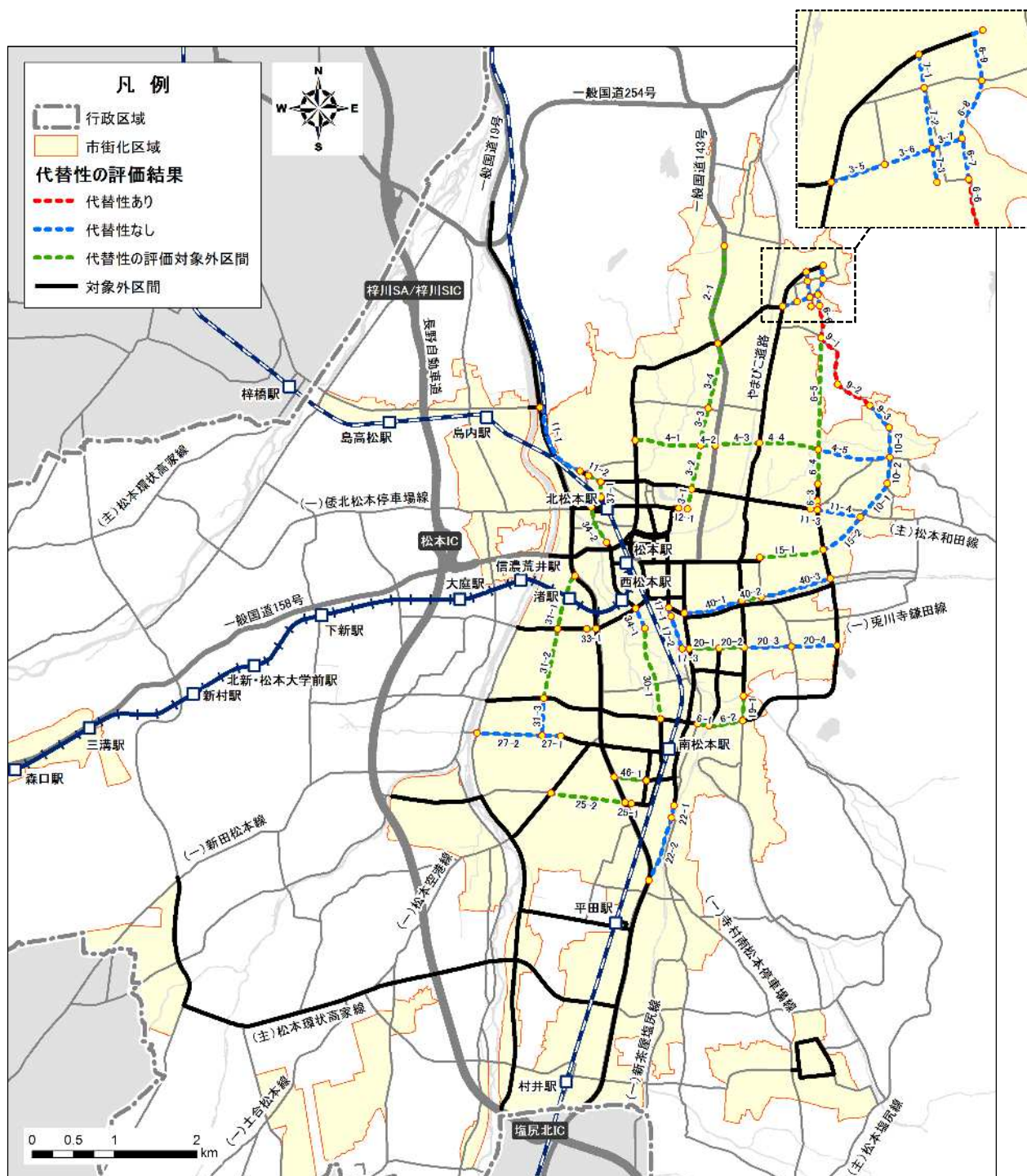


図 代替性の評価結果

### 1 - 5 . 連続性の検証結果

代替性なしの路線を対象に、道路の連続性を検証した結果を以下に示す。

整備済み路線や存続候補と直接的に連続性を有する区間は、事業効果を発現する観点から、整備することが求められる。

また、今回代替性なしとなった区間で、現道改良などにより、求められる機能が確保できる場合は、既存道路や都市計画道路以外の改良計画を含め、エリア内でこういった道路網とすることが合理的か、整理が必要である。

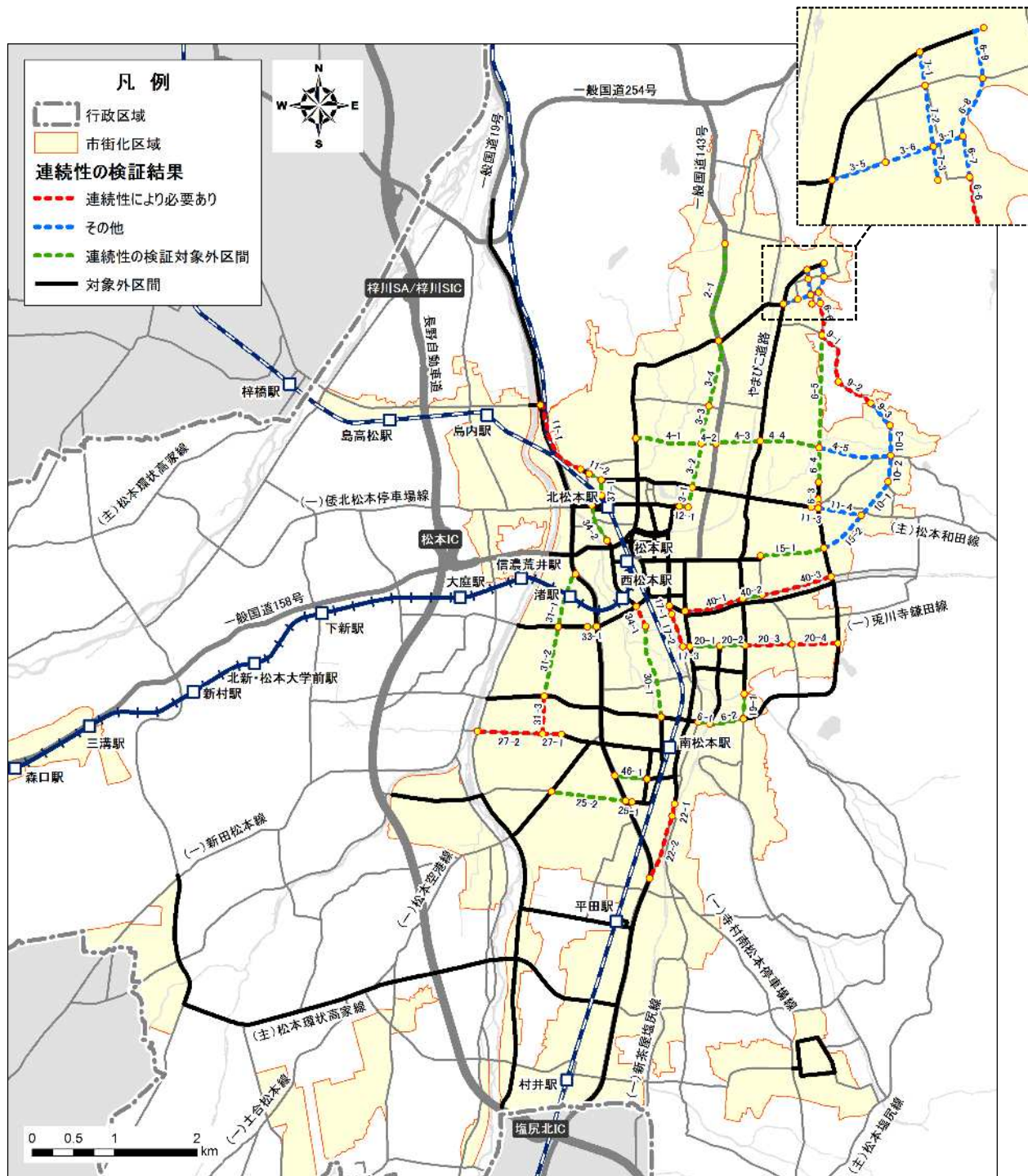


図 連続性の検証結果

## 2 . 実現性の評価

### 2 - 1 . 実現性評価の考え方

「実現性」の評価については、第1回都市計画道路見直し（平成23年3月）において、「道路構造上の支障」及び「事業実施上の支障」の2項目に基づき評価を行い、実現性に係る物理的な課題区間を抽出している。（実現性の評価結果は次頁以降を参照）

実現性については、第1回見直しで既に評価が行われていることから、今回の見直しでは、「必要性」及び「代替性」の2つの観点から総合評価を行うものとする。

## 2 - 2 . 実現性の評価結果【第1回都市計画道路見直しより】

### (1) 道路構造上の支障

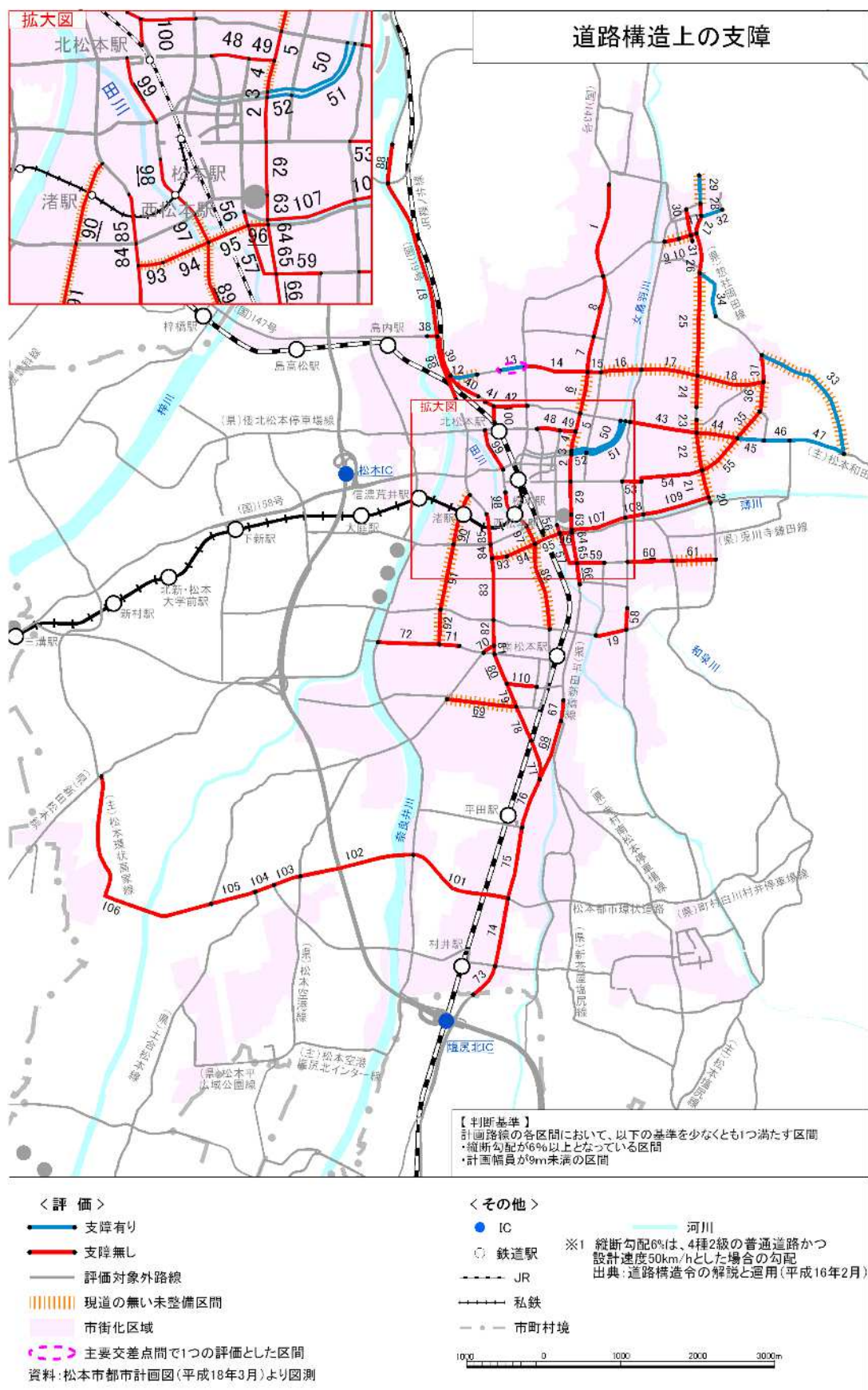


図 【参考：第1回見直し(H23.3)】 実現性：道路構造上の支障の評価結果

(2) 事業実施上の支障

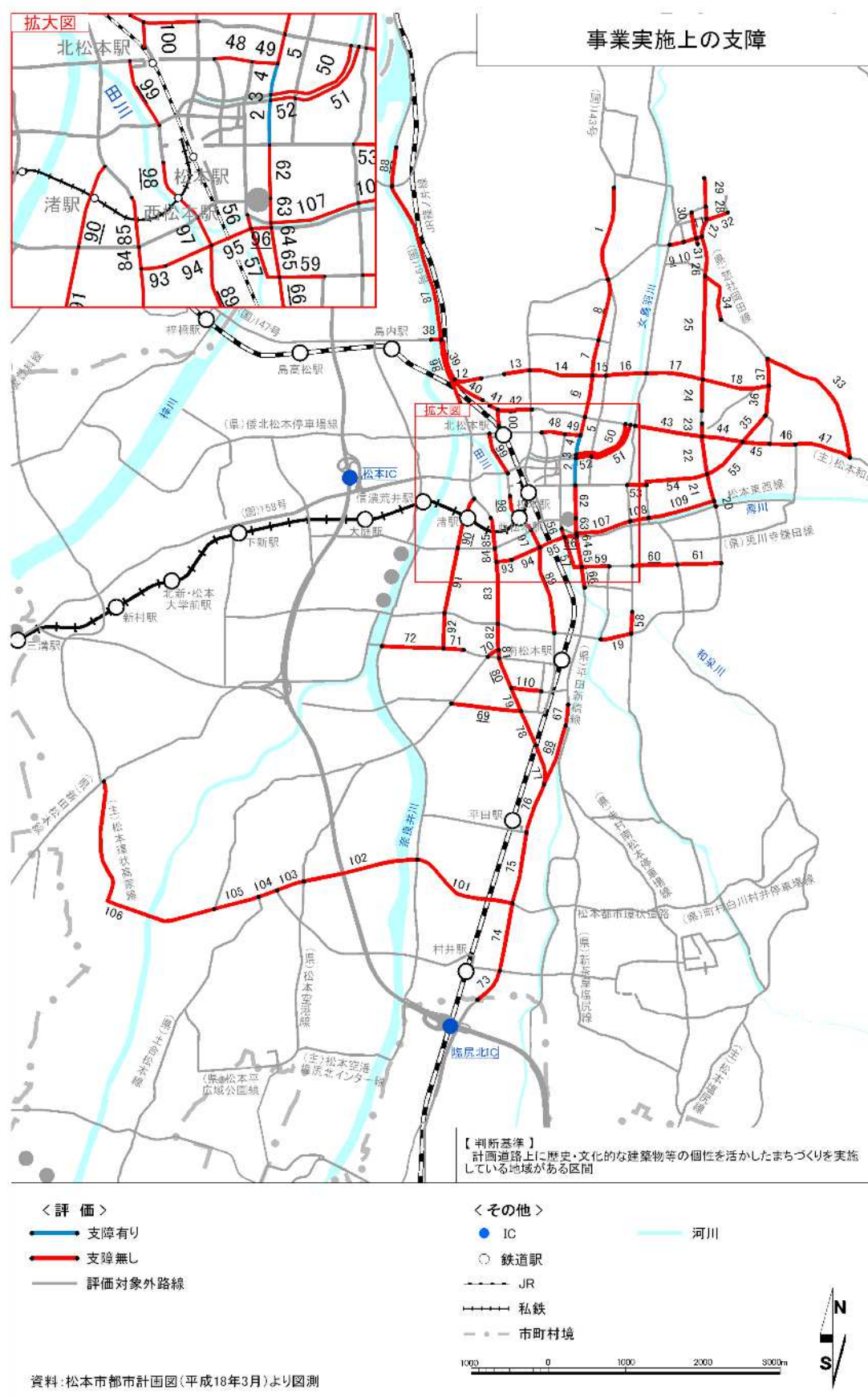


図 【参考：第1回見直し(H23.3)】実現性：事業実施上の支障の評価結果

### 3．客観的指標による区間別の総合評価結果

長野県「都市計画道路見直し指針（平成 18 年 3 月）」（以下、「県見直し指針」という。）に示される「見直しの進め方」を参考としつつ、都市計画道路の「必要性」、「代替性」の評価結果を踏まえ、区間別総合評価を実施した。

#### 3 - 1．総合評価の考え方

県見直し指針に示される「見直しの進め方」を参考としつつ、以下の手順により、区間別総合評価を実施する。

必要性及び代替性の評価結果を踏まえ総合評価を行うとともに、当該総合評価結果を踏まえ、都市計画道路見直し素案を作成し、将来交通量推計による需給バランスの検証を行い、見直し素案の検証を行う。

実現性については、第 1 回見直しで既に評価が行われていることから、今回の見直しでは、「必要性」及び「代替性」の 2 つの観点から総合評価を行うものとする。

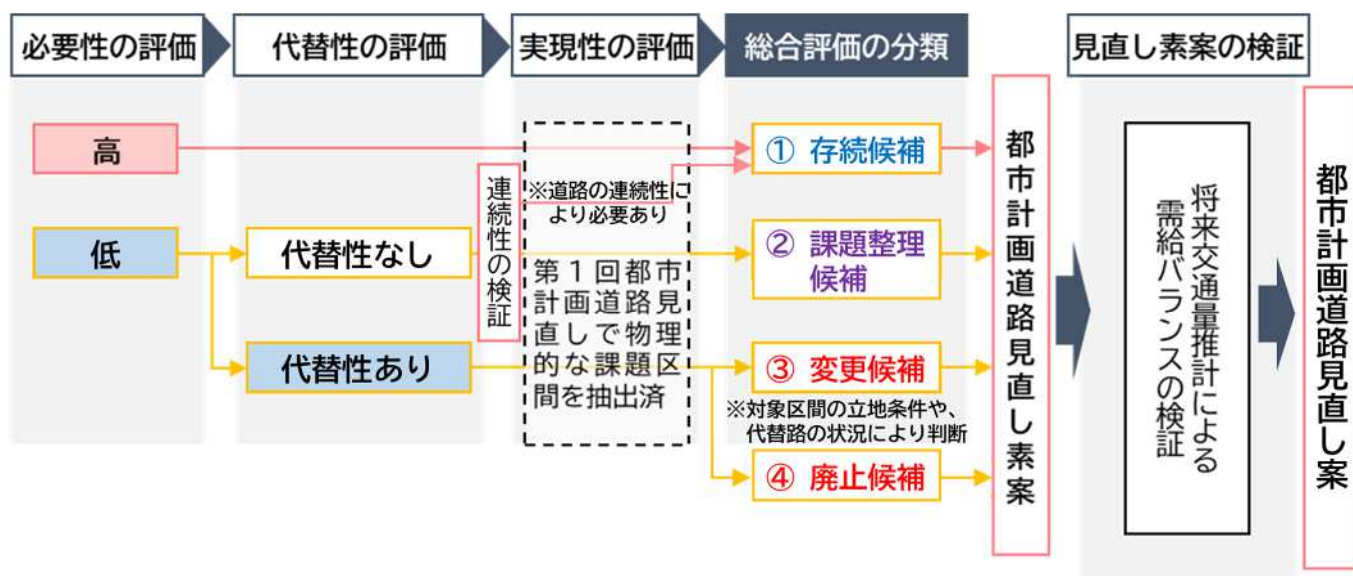


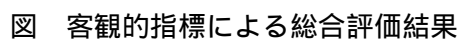
図 客観的指標による区間別総合評価の手順

#### 【課題整理候補】とは

- ・ 該当路線周辺に代替となる候補の路線が存在するが、現状、代替候補路線の機能が満足でないため、代替性なしと評価されている。
- ・ 相対的に必要性が低く、周辺道路との連続性の観点からも必要性の低い路線
- ・ 代替候補路線の機能強化や計画の振替を含め、エリアごとに課題を整理したうえで、該当路線の存続廃止などの方向性を決定する必要がある。

前述の手順に基づき区間別に総合評価を行った結果を以下に示す。

課題整理候補については、代替路となる現道の機能強化など、代替性が確保される条件やエリアごとの課題を整理し、今後、長野県等の関係機関と協議のうえ、方向性を決定するものとする。



### 3 - 3 . 課題整理及び見直し方針

前項で課題整理候補とした区間について、エリアごとに課題や代替性が確保される条件を整理する。

#### ○浅間温泉エリア

当該エリアは、温泉地・旅館が多数立地しており、観光客などの利用も多いことから、原則としてエリア内は歩行者優先とし、通過交通の流入を抑制することが望ましい。

しかし、市街地を広域に捉えると、当該エリア北の国道254号（三才山トンネル）方面から市街地南部方面へエリア内を通過する交通があるため、一定の幹線道路機能が求められる。

温泉街へのアクセスは、既存路線により確保されており、今後は、旅館等が集積するエリアに配慮しつつ、南側の（一）惣社岡田線や（都）出川浅間線に接続する南北の幹線機能を確保することが必要である。

今回の見直し対象で課題整理候補とした区間の取扱いは、上記課題及び将来の方向性を踏まえ、関係機関等との協議により、決定する。

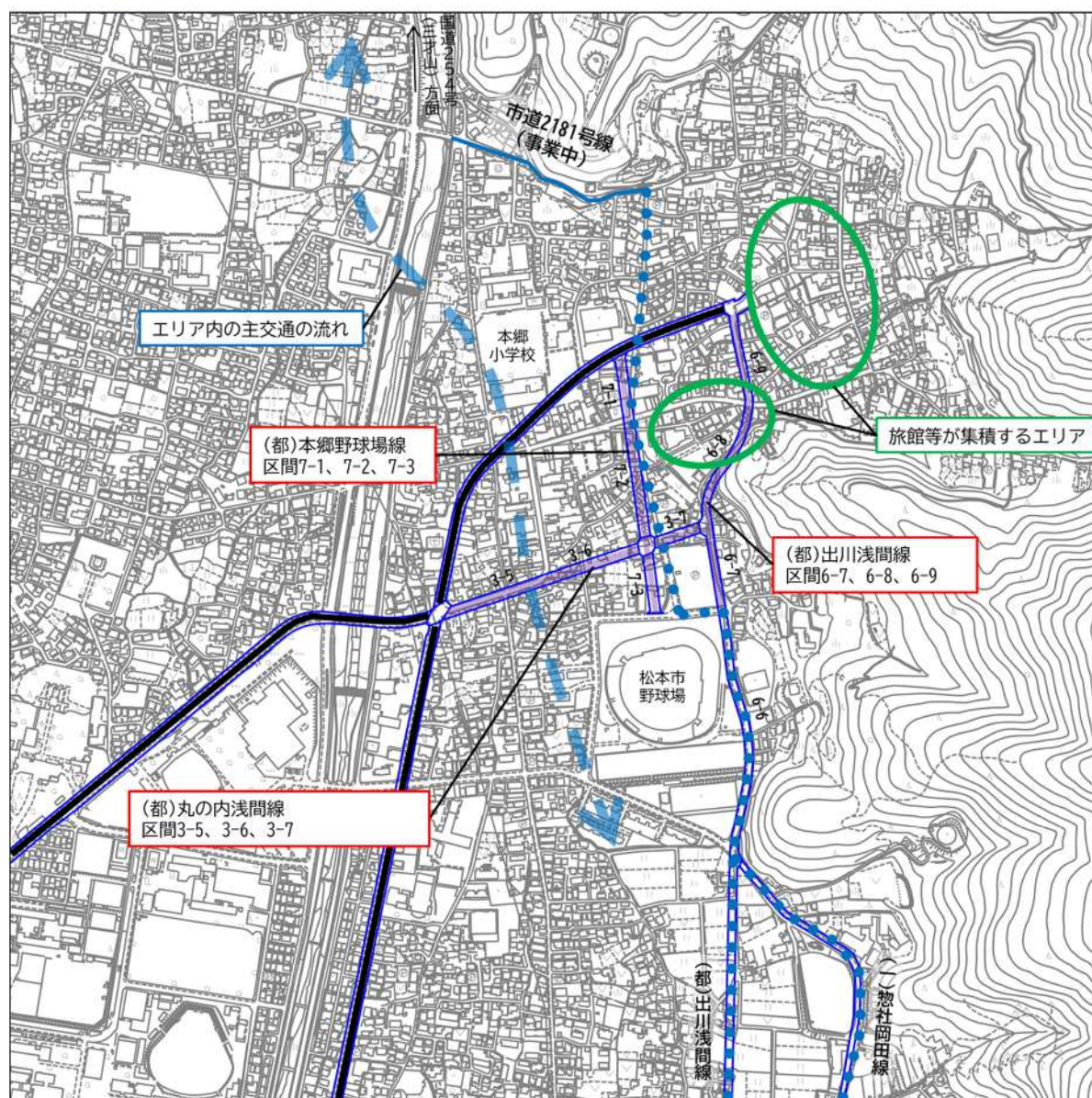


図 浅間温泉エリア課題整理

○惣社・里山辺エリア

当該エリアは、広く住居地域として人口が集積しているエリアで、現在も開発が進み、居住誘導区域を中心に人口増が見られる。

一方で、道路状況は、(一)惣社岡田線及び(主)松本和田線を幹線としているものの、南北の幹線が存在しないことから、学校周辺などの生活道路へ通過交通が進入することが課題となっている。

県が(都)宮渚新橋北小松線（やまびこ道路～(都)出川浅間線）を、市が(都)出川浅間線（一級河川薄川～(都)宮渚新橋北小松線）をそれぞれ整備中であり、これらが供用されることで、一定の改善が期待できる。また、(都)出川浅間線は、上記区間からさらに北の浅間温泉まで整備することで、東側の外環状線として、中心市街地の混雑緩和にも寄与するものと考えられる。

当該エリアは、(都)松本駅北小松線（(都)出川浅間線以東）や(都)湯の原北小松線が課題整理候補となっており、並行する(一)惣社岡田線が代替路の候補となるが、現状歩道が未整備であり、機能を満足しない。

また、課題整理候補である(都)宮渚新橋北小松線について、並行する(都)松本和田線が代替路の候補となるが、現状歩道が未整備であり、機能を満足しない。

以上の条件を関係機関等と協議し、整理したうえで検討する。

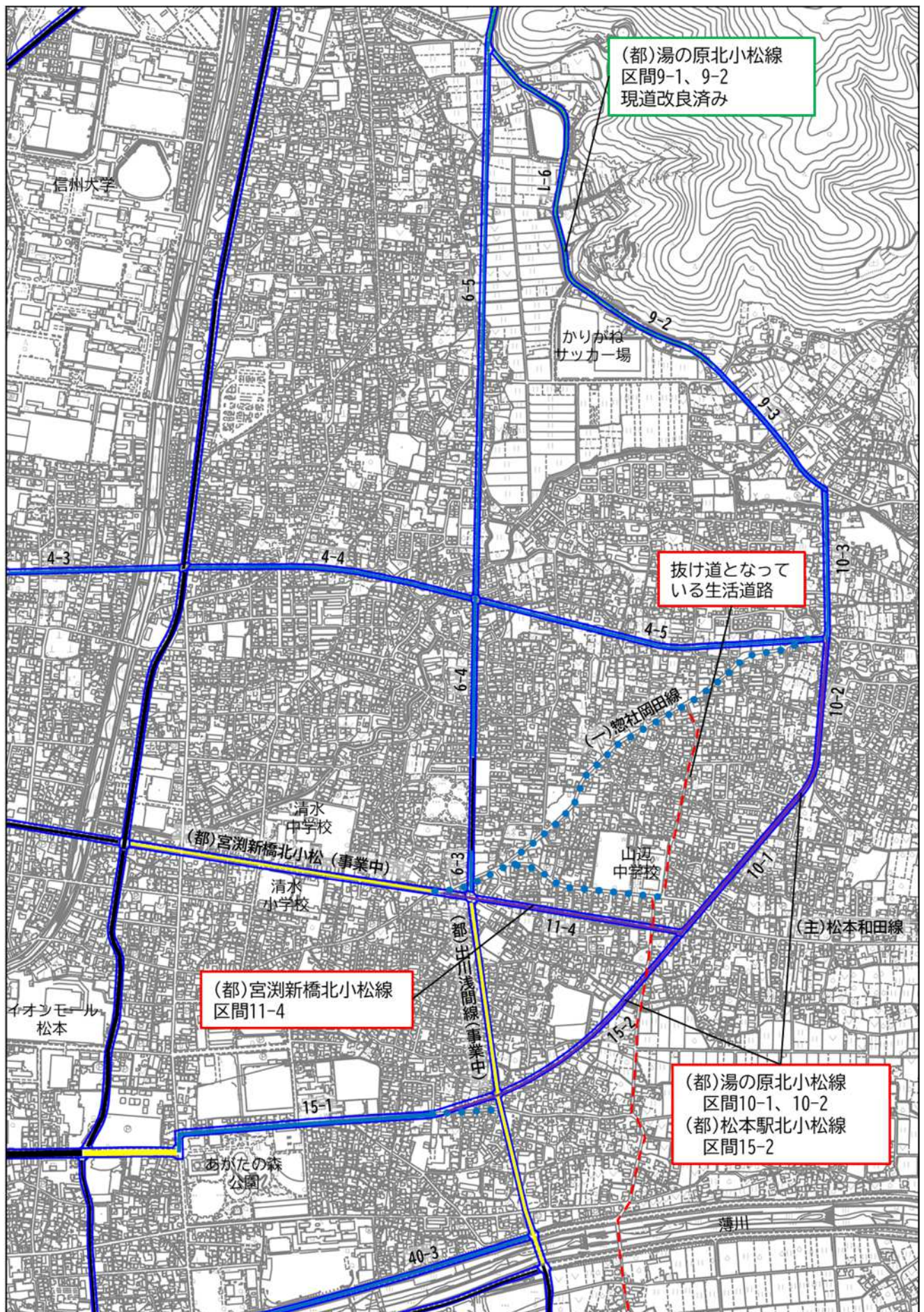


図 惣社・里山辺エリア課題整理

## 4 . 交通需給バランスの検証

### 4 - 1 . 検証の考え方

松本市内の中心市街地及びその周辺では、交通量に対して交通容量が不足している箇所があり、渋滞や混雑が発生している。( 需給バランスが確保されていない )

このため、現況配分結果交通量及び将来交通量推計結果を用いて、交通量・交通容量(総走行台キロ)をエリア別(行政区域、都市計画区域、市街化区域、居住誘導区域、都市機能誘導区域)に算出し、交通容量の不足状況を分析した。

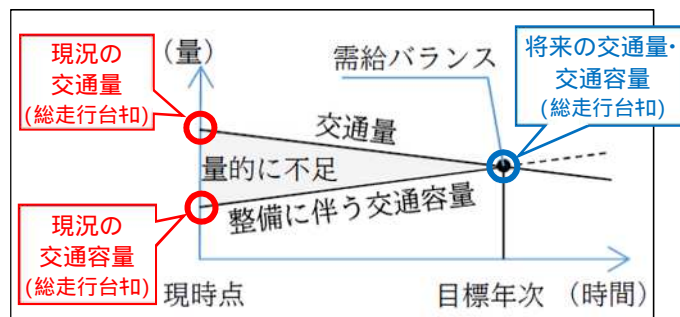


図 需給バランス分析のイメージ

### 4 - 2 . 現況の交通容量・交通量(総走行台キロ)の算出結果

本業務において別途作成した交通量推計データによる「現況配分結果交通量」を用いて、各エリア(行政区域、都市計画区域、市街化区域、居住誘導区域、都市機能誘導区域)を通過する道路の「交通容量・交通量(総走行台キロ)」を集計した結果を以下に示す。

混雑度をみると、「市街化区域」、「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」では混雑度が1.0以上となっており、エリア内を通過する交通量に対して交通容量が不足している状況となっている。

表 【現況：H27(2015年)】エリア別の交通量・交通容量の算出結果

| エリア      | 交通容量 <sup>1</sup><br>(総走行台キロ)<br>[百台/日・km] | 交通量 <sup>2</sup><br>(総走行台キロ)<br>[百台/日・km] | 差分<br>[百台/日・km] | 混雑度         |
|----------|--------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------|-------------|
|          | A                                          | B                                         | A - B           | B / A       |
| 行政区域     | 56,181                                     | 49,825                                    | 6,356           | 0.89        |
| 都市計画区域   | 43,927                                     | 42,437                                    | 1,490           | 0.97        |
| 市街化区域    | 17,171                                     | 20,427                                    | <u>-3,256</u>   | <u>1.19</u> |
| 居住誘導区域   | 11,277                                     | 13,736                                    | <u>-2,459</u>   | <u>1.22</u> |
| 都市機能誘導区域 | 7,607                                      | 9,767                                     | <u>-2,160</u>   | <u>1.28</u> |

1 交通量推計データによる現況ネットワークを用いて、各エリアを通過する区間の交通容量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和(=総走行台キロ)を算出した。

2 交通量推計データによる現況配分結果交通量を用いて、各エリアを通過する区間の交通量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和(=総走行台キロ)を算出した。

#### 4 - 3 . 将来の交通容量・交通量（総走行台キロ）の算出結果

##### （１）フルネット（既決定の都市計画道路整備を想定）

本業務において別途作成した交通量推計データによる「将来交通量」等を用いて、各エリア（行政区域、都市計画区域、市街化区域、居住誘導区域、都市機能誘導区域）を通過する道路の「交通容量・交通量（総走行台キロ）」を集計した結果を以下に示す。

交通容量と交通量の差分をみると、現況では交通容量が不足する傾向がみられた「市街化区域」、「居住誘導区域」において交通量が交通容量を下回っている。（混雑度 1.0 以下）

表 【将来(フルネット)：R22(2040 年)】エリア別の交通量・交通容量の算出結果

| エリア      | 交通容量 <sup>1</sup><br>(総走行台キロ)<br>[百台/日・km] | 交通量 <sup>2</sup><br>(総走行台キロ)<br>[百台/日・km] | 差分<br>[百台/日・km] | 混雑度   |
|----------|--------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------|-------|
|          | A                                          | B                                         | A - B           | B / A |
| 行政区域     | 66,655                                     | 49,391                                    | 17,264          | 0.74  |
| 都市計画区域   | 53,821                                     | 42,144                                    | 11,677          | 0.78  |
| 市街化区域    | 23,325                                     | 21,972                                    | 1,353           | 0.94  |
| 居住誘導区域   | 15,011                                     | 14,501                                    | 511             | 0.97  |
| 都市機能誘導区域 | 9,440                                      | 9,893                                     | -452            | 1.05  |

1 交通量推計データによる将来ネットワーク（フルネット）を用いて、各エリアを通過する区間の交通容量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和（＝総走行台キロ）を算出した。

2 交通量推計データによる将来交通量推計結果を用いて、各エリアを通過する区間の交通量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和（＝総走行台キロ）を算出した。

##### （２）都市計画道路見直し素案道路網【交通需給バランスの検証】

都市計画道路見直し素案道路網による交通量推計データ等を用いて、各エリアを通過する道路の「交通容量・交通量（総走行台キロ）」を集計した結果を以下に示す。

現況とフルネット及び見直し素案道路網の混雑状況を比較すると、市内の面的な混雑度合いは、見直し素案道路網においても混雑状況の改善効果が維持されることから、見直し素案による交通需要バランスに与える変化・影響は極めて少ないと言える。

表 【将来(見直し素案道路網)：R22(2040 年)】エリア別の交通量・交通容量の算出結果

| エリア      | 交通容量 <sup>1</sup><br>(総走行台キロ)<br>[百台/日・km] | 交通量 <sup>2</sup><br>(総走行台キロ)<br>[百台/日・km] | 差分<br>[百台/日・km] | 混雑度   |
|----------|--------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------|-------|
|          | A                                          | B                                         | A - B           | B / A |
| 行政区域     | 66,504                                     | 49,446                                    | 17,059          | 0.74  |
| 都市計画区域   | 53,670                                     | 42,199                                    | 11,472          | 0.79  |
| 市街化区域    | 23,174                                     | 22,028                                    | 1,147           | 0.95  |
| 居住誘導区域   | 14,916                                     | 14,605                                    | 311             | 0.98  |
| 都市機能誘導区域 | 9,440                                      | 9,947                                     | -507            | 1.05  |

1 交通量推計データによる将来ネットワーク（都市計画道路見直し素案道路網）を用いて、各エリアを通過する区間の交通容量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和（＝総走行台キロ）を算出した。

2 交通量推計データによる将来交通量推計結果を用いて、各エリアを通過する区間の交通量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和（＝総走行台キロ）を算出した。

## 5 . 優先整備路線群の検討

### 5 - 1 . 検討の考え方

「必要性の該当数」及び「費用便益(B/C)」をもとに、必要性の評価が“ 高く ”、費用便益(B/C)が“ 高い ”( = 将来交通量・事業費の観点から費用対効果が高い ) 傾向がある「第1象限」のグループに属する区間を抽出し、優先整備路線群の検討を行う。

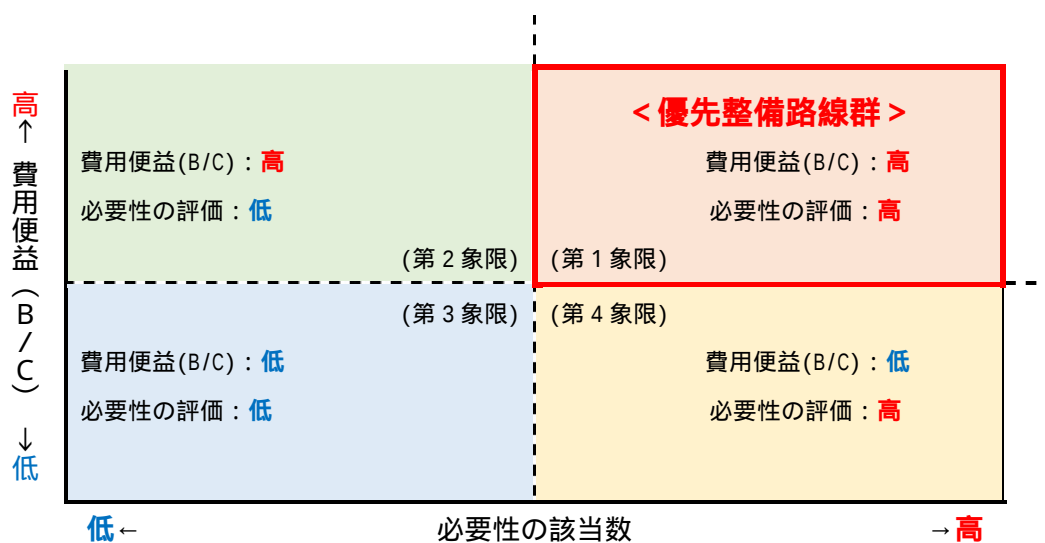
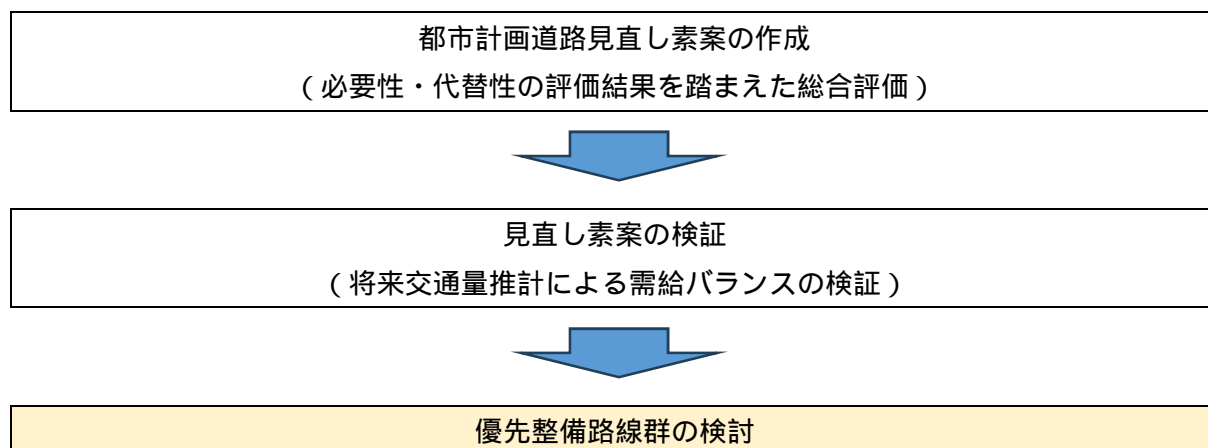


図 優先整備路線群の検討イメージ [再掲]

## 5 - 2 . 区間別の概算事業費の算定

### ( 1 ) 事業実績の整理

概算事業費算出に当たっての単価設定の基礎資料として活用するため、直近おおむね 10 年間に  
における「松本市内」及び「長野県内の他自治体」の道路整備事業実績より、事業概要（事業  
費、整備延長等）を以下のとおり整理した。

表 松本市内の道路整備事業実績

| 路線名          | 事業の概要 |         |      |     |         |        |         |                | 事業費       |                     |          |         |             |           |           | 備考          |
|--------------|-------|---------|------|-----|---------|--------|---------|----------------|-----------|---------------------|----------|---------|-------------|-----------|-----------|-------------|
|              | 車線数   | 計画幅員(m) | 道路種別 | 区域1 | 区間延長(m) | 事業期間   |         | 工事費            | 用地費       |                     | 補償費(千円)  | 補償件数(件) | その他委託料等(千円) | 全体事業費(千円) |           |             |
|              |       |         |      |     |         | 用地補償   | 工事      | 道路築造費(千円)<br>2 | 用地買収費(千円) | 面積(m <sup>2</sup> ) |          |         |             |           |           |             |
| (都)小池平田線     | 2     | 18.0    | 市道   | A   | 253     |        | H25～H28 | H29            | 118,770   | 152,700             | 2,298.0  | 458,570 | 10          | 28,530    | 758,570   |             |
| (都)中条白坂線（巾上） | 2     | 18.0    | 市道   | A   | 265     |        | H26～H30 | H30～H31        | 346,770   | 225,930             | 2,377.0  | 796,260 | 48          | 105,500   | 1,474,460 |             |
| 市道1056号線     | 2     | 10.0    | 市道   | A   | 240     |        | R2～R6   | R2～R7          | 114,430   | 27,420              | 276.0    | 257,850 | 12          | 42,300    | 442,000   |             |
| 波田98号線       | 2     | 9.5     | 市道   | B   | 2,088   | H20～R5 | H28～R5  | H28～R5         | 614,486   | 77,220              | 5,987.0  | 87,208  | 7           | 160,621   | 939,535   |             |
| 市道2181号線     | 2     | 9.5     | 市道   | B   | 320     | H28～R8 | R1～R6   | R2～R6          | 241,290   | 26,851              | 706.0    | 222,671 | 7           | 11,951    | 502,763   | 未完<br>(見込値) |
| 市道7003号線     | 2     | 15.0    | 市道   | C   | 1,040   | H21～R5 | H29～R5  | H29～R5         | 702,040   | 254,534             | 13,757.0 | 411,914 | 22          | 60,384    | 1,428,872 |             |

出典：松本市資料

- 1 区域 A：市街化区域内かつ D I D 内 / 区域 B：市街化区域内かつ D I D 外 / 区域 C：A・B 区域外
- 2 道路築造費：工事費の内、大型構造物、橋梁に係る費用を除いた事業費

表 長野県内の他自治体の道路整備事業実績

| 路線名        | 事業の概要   |                 |          |         |                 |         |    | 事業費                           |               |           |             |                 |                     |               | 備考        |              |
|------------|---------|-----------------|----------|---------|-----------------|---------|----|-------------------------------|---------------|-----------|-------------|-----------------|---------------------|---------------|-----------|--------------|
|            | 車線<br>数 | 計画<br>幅員<br>(m) | 道路<br>種別 | 区域<br>1 | 区間<br>延長<br>(m) | 事業期間    |    | 工事費<br><br>道路築造費<br>(千円)<br>2 | 用地費           |           | 補償費<br>(千円) | 補償<br>件数<br>(件) | その他<br>委託料等<br>(千円) | 全体事業費<br>(千円) |           |              |
|            |         |                 |          |         |                 | 用地補償    | 工事 |                               | 用地買収費<br>(千円) | 面積<br>(㎡) |             |                 |                     |               |           |              |
| A市（都市計画道路） | 4       | 22.0            | 市道       | A       | 1,237           | H19～R3  |    |                               | 6,317,000     | 1,345,800 | 29,700.0    | 874,700         |                     | 310,500       | 8,848,000 |              |
| B市（都市計画道路） | 2       | 16.0            | 市道       | B       | 457             | H29～R4  |    |                               | 330,321       | 25,906    | 1,475.4     | 0               |                     | 22,948        | 379,175   |              |
| B市（都市計画道路） | 2       | 16.0            | 市道       | B       | 548             | H29～R4  |    |                               | 461,903       | 159,438   | 7,166.4     | 104,683         |                     | 27,241        | 753,265   |              |
| B市（都市計画道路） | 2       | 12.0            | 市道       | B       | 500             | H22～R2  |    |                               | 246,643       | 61,958    | 3,197.2     | 78,161          |                     | 49,700        | 436,462   |              |
| C市（市道）     | 2       | 9.0             | 市道       | C       | 220             | H28～H31 |    |                               | 63,864        | 4,199     | 682.1       | 28,081          |                     | 7,395         | 103,539   |              |
| C市（市道）     | 2       | 8.5             | 市道       | C       | 210             | H31～R3  |    |                               | 90,442        | 23,150    | 1,310.9     | 12,340          |                     | 0             | 125,932   | 設計は内部<br>で実施 |

出典：松本市資料

- 1 区域 A：市街化区域内かつ D I D 内 / 区域 B：市街化区域内かつ D I D 外 / 区域 C：A・B 区域外
- 2 道路築造費：工事費の内、大型構造物、橋梁に係る費用を除いた事業費

## ( 2 ) 単価の設定

前項で整理した事業実績をもとに、「工事費（道路築造費）」、「工事費（橋梁）」、「用地費」、「補償費」、「その他委託料等」の単価を算出した。

工事費（道路築造費 大型構造物、橋梁に係る費用を除く）

工事費（道路築造費）については、事業実績より算出した「1 m<sup>2</sup>当たりの道路築造費の平均」をもとに、「建設工事費デフレーター（土木総合）（2015 年度基準）」（令和 6 年 10 月 31 日付け）により、2023 年度（R5 年度）の工事費に補正した金額を単価として用いる。

建設工事費デフレーターは、建設工事に係る「名目工事費額」を基準年度の「実質額」に変換する目的で、国土交通省が作成・公表している指標

表 工事費（道路築造費）の単価（1 m<sup>2</sup>当たりの道路築造費平均）の算出結果（1/2）

| 区域<br>分類 | 路線名          | 車線数  | 計画<br>幅員<br>[A] | 区間<br>延長<br>[B] | 道路築造費            |                                                 |
|----------|--------------|------|-----------------|-----------------|------------------|-------------------------------------------------|
|          |              |      |                 |                 | 道路築造費(千円)<br>[C] | 1 m <sup>2</sup> 当たりの道路築造費<br>[D = C / (A × B)] |
| A        | (都)小池平田線     | 2 車線 | 18.0m           | 253m            | 118,770          | 26 千円/m <sup>2</sup>                            |
|          | (都)中条白板線（巾上） | 2 車線 | 18.0m           | 265m            | 346,770          | 73 千円/m <sup>2</sup>                            |
|          | 市道 1056 号線   | 2 車線 | 10.0m           | 240m            | 114,430          | 48 千円/m <sup>2</sup>                            |
|          | A 市（都市計画道路）  | 4 車線 | 22.0m           | 1,237m          | 6,317,000        | 232 千円/m <sup>2</sup>                           |
| B        | 波田 98 号線     | 2 車線 | 9.5m            | 2,088m          | 614,486          | 31 千円/m <sup>2</sup>                            |
|          | 市道 2181 号線   | 2 車線 | 9.5m            | 320m            | 241,290          | 79 千円/m <sup>2</sup>                            |
|          | B 市（都市計画道路）  | 2 車線 | 16.0m           | 457m            | 330,321          | 45 千円/m <sup>2</sup>                            |
|          | B 市（都市計画道路）  | 2 車線 | 16.0m           | 548m            | 461,903          | 53 千円/m <sup>2</sup>                            |
|          | B 市（都市計画道路）  | 2 車線 | 12.0m           | 500m            | 246,643          | 41 千円/m <sup>2</sup>                            |
| C        | 市道 7003 号線   | 2 車線 | 15.0m           | 1,040m          | 702,040          | 45 千円/m <sup>2</sup>                            |
|          | C 市（市道）      | 2 車線 | 9.0m            | 220m            | 63,864           | 32 千円/m <sup>2</sup>                            |
|          | C 市（市道）      | 2 車線 | 8.5m            | 210m            | 90,442           | 51 千円/m <sup>2</sup>                            |

表 工事費（道路築造費）の単価（1 m<sup>2</sup>当たりの道路築造費平均）の算出結果（2/2）

| 区域分類 | 路線名                | 【補正前】<br>1 m <sup>2</sup> 当たりの<br>道路築造費<br>[D] | 工事期間      | 着工時の<br>道路築造費<br>デフレーター<br>[E] | R5 年度<br>道路築造費<br>デフレーター<br>[F] | 【補正後】<br>1 m <sup>2</sup> 当たりの<br>道路築造費<br>(R5 年度)<br>[D × (F/E)] | 【補正後】<br>1 m <sup>2</sup> 当たりの<br>道路築造費<br>平均<br>(R5 年度) |
|------|--------------------|------------------------------------------------|-----------|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| A    | (都)小池平田線           | 26 千円/m <sup>2</sup>                           | H29       | 102.4%<br>(H29 年度)             | 122.7%<br>(R5 年度)               | 31 千円/m <sup>2</sup>                                              | 77 千円/m <sup>2</sup>                                     |
|      | (都)中条白<br>板線( 巾上 ) | 73 千円/m <sup>2</sup>                           | H30 ~ H31 | 106.0%<br>(H30 年度)             | 122.7%<br>(R5 年度)               | 85 千円/m <sup>2</sup>                                              |                                                          |
|      | 市道 1056<br>号線      | 48 千円/m <sup>2</sup>                           | R2 ~ R7   | 108.4%<br>(R2 年度)              | 122.7%<br>(R5 年度)               | 54 千円/m <sup>2</sup>                                              |                                                          |
|      | A 市( 都市<br>計画道路 )  | 232 千円/m <sup>2</sup>                          | H19 ~ R3  | 93.0%<br>(H19 年度)              | 122.7%<br>(R5 年度)               | 306 千円/m <sup>2</sup>                                             |                                                          |
| B    | 波田 98 号<br>線       | 31 千円/m <sup>2</sup>                           | H28 ~ R5  | 100.3%<br>(H28 年度)             | 122.7%<br>(R5 年度)               | 38 千円/m <sup>2</sup>                                              |                                                          |
|      | 市道 2181<br>号線      | 79 千円/m <sup>2</sup>                           | R2 ~ R6   | 108.4%<br>(R2 年度)              | 122.7%<br>(R5 年度)               | 89 千円/m <sup>2</sup>                                              |                                                          |
|      | B 市( 都市<br>計画道路 )  | 45 千円/m <sup>2</sup>                           | H29 ~ R4  | 102.4%<br>(H29 年度)             | 122.7%<br>(R5 年度)               | 54 千円/m <sup>2</sup>                                              |                                                          |
|      | B 市( 都市<br>計画道路 )  | 53 千円/m <sup>2</sup>                           | H29 ~ R4  | 102.4%<br>(H29 年度)             | 122.7%<br>(R5 年度)               | 64 千円/m <sup>2</sup>                                              |                                                          |
|      | B 市( 都市<br>計画道路 )  | 41 千円/m <sup>2</sup>                           | H22 ~ R2  | 93.4%<br>(H22 年度)              | 122.7%<br>(R5 年度)               | 54 千円/m <sup>2</sup>                                              |                                                          |
| C    | 市道 7003<br>号線      | 45 千円/m <sup>2</sup>                           | H29 ~ R5  | 102.4%<br>(H29 年度)             | 122.7%<br>(R5 年度)               | 54 千円/m <sup>2</sup>                                              |                                                          |
|      | C 市( 市道 )          | 32 千円/m <sup>2</sup>                           | H28 ~ H31 | 100.3%<br>(H28 年度)             | 122.7%<br>(R5 年度)               | 39 千円/m <sup>2</sup>                                              |                                                          |
|      | C 市( 市道 )          | 51 千円/m <sup>2</sup>                           | H31 ~ R3  | 108.5%<br>(H31 年度)             | 122.7%<br>(R5 年度)               | 58 千円/m <sup>2</sup>                                              |                                                          |

| 区域分類                   | 道路築造費の単価             |
|------------------------|----------------------|
| A ( 市街化区域内かつ D I D 内 ) | 77 千円/m <sup>2</sup> |
| B ( 市街化区域内かつ D I D 外 ) |                      |
| C ( A ・ B 区域外 )        |                      |

### 工事費（橋梁）

橋梁の工事費については、事業実績より算出した「1㎡当たりの工事費（橋梁）」を単価として用いる。

| 区域分類 | 路線名        | 車線数 | 計画幅員<br>[A] | 区間延長<br>[B] | 工事費（橋梁）        |                        |
|------|------------|-----|-------------|-------------|----------------|------------------------|
|      |            |     |             |             | 工事費(千円)<br>[C] | 1㎡当たりの工事費<br>[C/(A×B)] |
|      | 月見橋        | 2車線 | 15.0m       | 157m        | 1,392,500      | 591 千円/㎡               |
|      | 白板橋        | 2車線 | 18.0m       | 24.4m       | 735,780        | 1,675 千円/㎡             |
|      | A市（都市計画道路） | 4車線 | 22.0m       | 20.9m       | 352,000        | 766 千円/㎡               |



| 区域分類              | 用地費の単価            |
|-------------------|-------------------|
| A（市街化区域内かつD I D内） | <u>1,011 千円/㎡</u> |
| B（市街化区域内かつD I D外） |                   |
| C（A・B区域外）         |                   |

## 用地費

用地費については、事業実績より算出した区域分類別の「1㎡当たりの用地買収費の平均」をもとに、端数処理した金額を単価として用いる。

表 用地費の単価（1㎡当たりの用地買収費平均）の算出結果

| 区域分類 | 路線名              | 車線数 | 計画幅員  | 区間延長   | 用地費                  |                  |                          |                       |
|------|------------------|-----|-------|--------|----------------------|------------------|--------------------------|-----------------------|
|      |                  |     |       |        | 用地買収費<br>(千円)<br>[A] | 面積<br>(㎡)<br>[B] | 1㎡当たりの<br>用地買収費<br>[A/B] | 1㎡当たりの<br>用地買収費<br>平均 |
| A    | (都)小池平田線         | 2車線 | 18.0m | 253m   | 152,700              | 2,298.0          | 66千円/㎡                   | 76千円/㎡                |
|      | (都)中条白板線<br>(巾上) | 2車線 | 18.0m | 265m   | 225,930              | 2,377.0          | 95千円/㎡                   |                       |
|      | 市道 1056 号線       | 2車線 | 10.0m | 240m   | 27,420               | 276.0            | 99千円/㎡                   |                       |
|      | A市(都市計画<br>道路)   | 4車線 | 22.0m | 1,237m | 1,345,800            | 29,700.0         | 45千円/㎡                   |                       |
| B    | 波田 98 号線         | 2車線 | 9.5m  | 2,088m | 77,220               | 5,987.0          | 13千円/㎡                   | 22千円/㎡                |
|      | 市道 2181 号線       | 2車線 | 9.5m  | 320m   | 26,851               | 706.0            | 38千円/㎡                   |                       |
|      | B市(都市計画<br>道路)   | 2車線 | 16.0m | 457m   | 25,906               | 1,475.4          | 18千円/㎡                   |                       |
|      | B市(都市計画<br>道路)   | 2車線 | 16.0m | 548m   | 159,438              | 7,166.4          | 22千円/㎡                   |                       |
|      | B市(都市計画<br>道路)   | 2車線 | 12.0m | 500m   | 61,958               | 3,197.2          | 19千円/㎡                   |                       |
| C    | 市道 7003 号線       | 2車線 | 15.0m | 1,040m | 254,534              | 13,757.0         | 19千円/㎡                   | 14千円/㎡                |
|      | C市(市道)           | 2車線 | 9.0m  | 220m   | 4,199                | 682.1            | 6千円/㎡                    |                       |
|      | C市(市道)           | 2車線 | 8.5m  | 210m   | 23,150               | 1,310.9          | 18千円/㎡                   |                       |



| 区域分類              | 用地費の単価        |
|-------------------|---------------|
| A(市街化区域内かつD I D内) | <u>76千円/㎡</u> |
| B(市街化区域内かつD I D外) | <u>22千円/㎡</u> |
| C(A・B区域外)         | <u>14千円/㎡</u> |

## 補償費

補償費については、事業実績より算出した区域分類別の「1件当たりの補償費の平均」をもとに、端数処理した金額を単価として用いる。

なお、長野県内の他自治体の事業実績では、補償件数の情報がないため、補償費は松本市内の事業実績より算定した。

表 補償費の単価（1件当たりの補償費平均）の算出結果

| 区域分類 | 路線名              | 車線数 | 計画幅員  | 区間延長   | 補償費                |                    |                        |                 |
|------|------------------|-----|-------|--------|--------------------|--------------------|------------------------|-----------------|
|      |                  |     |       |        | 補償費<br>(千円)<br>[A] | 補償件数<br>(件)<br>[B] | 1件当たりの<br>補償費<br>[A/B] | 1件当たりの<br>補償費平均 |
| A    | (都)小池平田線         | 2車線 | 18.0m | 253m   | 458,570            | 10                 | 45,857 千円/件            | 27,978 千円/件     |
|      | (都)中条白板線<br>(巾上) | 2車線 | 18.0m | 265m   | 796,260            | 48                 | 16,589 千円/件            |                 |
|      | 市道 1056 号線       | 2車線 | 10.0m | 240m   | 257,850            | 12                 | 21,488 千円/件            |                 |
| B    | 波田 98 号線         | 2車線 | 9.5m  | 2,088m | 87,208             | 7                  | 12,458 千円/件            | 22,134 千円/件     |
|      | 市道 2181 号線       | 2車線 | 9.5m  | 320m   | 222,671            | 7                  | 31,810 千円/件            |                 |
| C    | 市道 7003 号線       | 2車線 | 15.0m | 1,040m | 411,914            | 22                 | 18,723 千円/件            | 18,723 千円/件     |



| 区域分類              | 補償費の単価             |
|-------------------|--------------------|
| A（市街化区域内かつD I D内） | <u>28,000 千円/件</u> |
| B（市街化区域内かつD I D外） | <u>23,000 千円/件</u> |
| C（A・B区域外）         | <u>19,000 千円/件</u> |

# その他委託料等

事業に係るその他委託料等については、事業実績より算出した「1㎡当たりのその他委託料等の平均」をもとに、端数処理した金額を単価として用いる。

表 その他委託料等の単価（1㎡当たりのその他委託料等平均）の算出結果

| 区域分類 | 路線名              | 車線数 | 計画幅員<br>[A] | 区間延長<br>[B] | その他委託料等                |                                |                         |
|------|------------------|-----|-------------|-------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|
|      |                  |     |             |             | その他委託料等<br>(千円)<br>[C] | 1㎡当たりの<br>その他委託料等<br>[C/(A×B)] | 1㎡当たりの<br>その他委託料等<br>平均 |
| A    | (都)小池平田線         | 2車線 | 18.0m       | 253m        | 28,530                 | 6千円/㎡                          | 8千円/㎡                   |
|      | (都)中条白板線<br>(巾上) | 2車線 | 18.0m       | 265m        | 105,500                | 22千円/㎡                         |                         |
|      | 市道 1056 号線       | 2車線 | 10.0m       | 240m        | 42,300                 | 18千円/㎡                         |                         |
|      | A市(都市計画<br>道路)   | 4車線 | 22.0m       | 1,237m      | 310,500                | 11千円/㎡                         |                         |
| B    | 波田 98 号線         | 2車線 | 9.5m        | 2,088m      | 160,621                | 8千円/㎡                          |                         |
|      | 市道 2181 号線       | 2車線 | 9.5m        | 320m        | 11,951                 | 4千円/㎡                          |                         |
|      | B市(都市計画<br>道路)   | 2車線 | 16.0m       | 457m        | 22,948                 | 3千円/㎡                          |                         |
|      | B市(都市計画<br>道路)   | 2車線 | 16.0m       | 548m        | 27,241                 | 3千円/㎡                          |                         |
|      | B市(都市計画<br>道路)   | 2車線 | 12.0m       | 500m        | 49,700                 | 8千円/㎡                          |                         |
| C    | 市道 7003 号線       | 2車線 | 15.0m       | 1,040m      | 60,384                 | 4千円/㎡                          |                         |
|      | C市(市道)           | 2車線 | 9.0m        | 220m        | 7,395                  | 4千円/㎡                          |                         |
|      | C市(市道)           | 2車線 | 8.5m        | 210m        | 0                      |                                |                         |



| 区域分類              | その他委託料等の単価 |
|-------------------|------------|
| A(市街化区域内かつD I D内) | 8千円/㎡      |
| B(市街化区域内かつD I D外) |            |
| C(A・B区域外)         |            |

( 3 ) 概算事業費の算出結果

前項で算出した道路整備に係る単価設定に基づき、見直し対象区間（未整備都市計画道路）の整備に係る概算事業費を算出した。

区間別の概算事業費の算定結果を次頁に示す。

未整備都市計画道路（約 30km）の整備に係る概算事業費の総額は、約 478 億円（47,846,120 千円）で、1 m当たりの概算事業費は約 160 万円（1,584 千円）となっている。

表 概算事業費の算出方法

| 項 目            | 概算事業費の算出方法                                             |
|----------------|--------------------------------------------------------|
| 工事費<br>(道路築造費) | 都計道の事業区域面積(橋梁部を除く) × 工事費(道路築造費)単価                      |
| 工事費<br>(橋梁)    | 都計道の事業区域面積(橋梁部) × 工事費(橋梁)単価                            |
| 用地費            | 都計道の事業区域面積 × 用地費単価<br>現道の道路用地部分を除いた面積                  |
| 補償費            | 都計道の事業区域内の建物件数 × 補償費単価<br>R4 松本市都市計画基礎調査による建物用途別現況より集計 |
| その他委託料等        | 都計道の事業区域面積 × その他委託料等の単価                                |
| <b>全体事業費</b>   | 工事費(道路築造費) + 工事費(橋梁) + 用地費 + 補償費 + その他委託料等             |

表 区間別の概算事業費の算定結果

| 連番 | 区間番号 | 路線名             | 計画幅員<br>(m) | 延長<br>(km) | 区域分類 | 工事費<br>(道路築造費)<br>(千円) | 工事費<br>(橋梁)<br>(千円) | 用地費<br>(千円) | 補償費<br>(千円) | 委託料<br>(千円) | 全体事業費<br>(千円) |
|----|------|-----------------|-------------|------------|------|------------------------|---------------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| 1  | 2-1  | 3・5・2 追分岡田線     | 12          | 1.34       | A    | 765,380                | 0                   | 338,960     | 112,000     | 115,200     | 1,331,540     |
| 2  | 3-1  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.25       | A    | 237,160                | 0                   | 114,760     | 84,000      | 36,720      | 472,640       |
| 3  | 3-2  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.57       | A    | 201,740                | 0                   | 459,040     | 812,000     | 69,280      | 1,542,060     |
| 4  | 3-3  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.48       | A    | 308,770                | 0                   | 258,400     | 112,000     | 59,280      | 738,450       |
| 5  | 3-4  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.88       | A    | 605,220                | 0                   | 452,200     | 140,000     | 110,480     | 1,307,900     |
| 6  | 3-5  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.20       | A    | 123,200                | 0                   | 96,520      | 0           | 22,960      | 242,680       |
| 7  | 3-6  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.17       | A    | 8,470                  | 0                   | 206,720     | 308,000     | 22,640      | 545,830       |
| 8  | 3-7  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.08       | A    | 8,470                  | 0                   | 108,680     | 140,000     | 12,320      | 269,470       |
| 9  | 4-1  | 3・5・4 蟻ヶ崎新井線    | 12          | 0.90       | A    | 314,160                | 0                   | 418,000     | 476,000     | 76,640      | 1,284,800     |
| 10 | 4-2  | 3・5・4 蟻ヶ崎新井線    | 12          | 0.19       | A    | 96,250                 | 0                   | 76,000      | 0           | 18,000      | 190,250       |
| 11 | 4-3  | 3・5・4 蟻ヶ崎新井線    | 12          | 0.58       | A    | 73,920                 | 727,920             | 426,360     | 476,000     | 52,560      | 1,756,760     |
| 12 | 4-4  | 3・5・4 蟻ヶ崎新井線    | 12          | 0.81       | A    | 153,230                | 0                   | 528,960     | 868,000     | 71,600      | 1,621,790     |
| 13 | 4-5  | 3・5・4 蟻ヶ崎新井線    | 12          | 0.97       | A    | 76,230                 | 0                   | 727,320     | 476,000     | 84,480      | 1,364,030     |
| 14 | 6-1  | 3・5・6 出川浅間線     | 18          | 0.15       | A    | 162,470                | 1,304,190           | 50,920      | 0           | 22,240      | 1,539,820     |
| 15 | 6-2  | 3・5・6 出川浅間線     | 18          | 0.45       | A    | 448,910                | 0                   | 190,000     | 0           | 66,640      | 705,550       |
| 16 | 6-3  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.17       | A    | 25,410                 | 0                   | 41,800      | 0           | 7,040       | 74,250        |
| 17 | 6-4  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.45       | A    | 66,990                 | 0                   | 323,000     | 448,000     | 40,960      | 878,950       |
| 18 | 6-5  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 1.48       | B    | 238,700                | 0                   | 289,080     | 690,000     | 129,920     | 1,347,700     |
| 19 | 6-6  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.43       | A    | 289,520                | 0                   | 98,040      | 0           | 40,400      | 427,960       |
| 20 | 6-7  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.14       | A    | 42,350                 | 0                   | 88,160      | 28,000      | 13,680      | 172,190       |
| 21 | 6-8  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.27       | A    | 50,050                 | 0                   | 145,920     | 140,000     | 20,560      | 356,530       |
| 22 | 6-9  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.18       | A    | 129,360                | 0                   | 75,240      | 0           | 21,360      | 225,960       |
| 23 | 7-1  | 3・4・7 本郷野球場線    | 16          | 0.12       | A    | 16,170                 | 0                   | 107,160     | 196,000     | 12,960      | 332,290       |
| 24 | 7-2  | 3・4・7 本郷野球場線    | 16          | 0.21       | A    | 33,880                 | 0                   | 216,600     | 616,000     | 26,320      | 892,800       |
| 25 | 7-3  | 3・4・7 本郷野球場線    | 16          | 0.07       | A    | 3,080                  | 0                   | 138,320     | 0           | 14,880      | 156,280       |
| 26 | 9-1  | 3・6・9 大村湯の原線    | 9           | 0.71       | C    | 368,830                | 0                   | 14,560      | 0           | 46,640      | 430,030       |
| 27 | 9-2  | 3・6・9 大村湯の原線    | 9           | 0.51       | C    | 233,310                | 0                   | 17,220      | 0           | 34,080      | 284,610       |
| 28 | 9-3  | 3・6・9 大村湯の原線    | 9           | 0.27       | B    | 206,360                | 0                   | 13,420      | 0           | 26,320      | 246,100       |
| 29 | 10-1 | 3・5・10 湯の原北小松線  | 12          | 0.50       | A    | 49,280                 | 0                   | 421,040     | 364,000     | 49,440      | 883,760       |
| 30 | 10-2 | 3・5・10 湯の原北小松線  | 12          | 0.45       | A    | 83,930                 | 0                   | 208,240     | 392,000     | 30,640      | 714,810       |
| 31 | 10-3 | 3・5・10 湯の原北小松線  | 12          | 0.40       | B    | 152,460                | 0                   | 53,460      | 115,000     | 35,280      | 356,200       |
| 32 | 11-1 | 3・4・11 宮渚新橋北小松線 | 12          | 1.09       | B    | 672,980                | 0                   | 95,260      | 0           | 104,560     | 872,800       |
| 33 | 11-2 | 3・4・11 宮渚新橋北小松線 | 12          | 0.13       | A    | 122,430                | 0                   | 41,040      | 0           | 17,040      | 180,510       |
| 34 | 11-3 | 3・4・11 宮渚新橋北小松線 | 16          | 0.09       | A    | 29,260                 | 0                   | 81,320      | 84,000      | 11,600      | 206,180       |
| 35 | 11-4 | 3・4・11 宮渚新橋北小松線 | 12          | 0.58       | A    | 47,740                 | 0                   | 462,080     | 868,000     | 53,600      | 1,431,420     |
| 36 | 12-1 | 3・2・12 内環状北線    | 16          | 0.16       | A    | 94,710                 | 0                   | 15,960      | 0           | 11,520      | 122,190       |
| 37 | 15-1 | 3・3・15 松本駅北小松線  | 16          | 0.80       | A    | 365,750                | 0                   | 602,680     | 616,000     | 101,440     | 1,685,870     |
| 38 | 15-2 | 3・3・15 松本駅北小松線  | 12          | 0.64       | A    | 66,220                 | 0                   | 487,920     | 588,000     | 58,240      | 1,200,380     |
| 39 | 17-1 | 3・4・17 二の丸豊田線   | 12          | 0.09       | A    | 90,860                 | 586,380             | 19,760      | 28,000      | 11,520      | 736,520       |
| 40 | 17-2 | 3・4・17 二の丸豊田線   | 12          | 0.46       | A    | 248,710                | 0                   | 146,680     | 56,000      | 41,280      | 492,670       |
| 41 | 17-3 | 3・4・17 二の丸豊田線   | 12          | 0.09       | A    | 46,200                 | 0                   | 23,560      | 0           | 7,280       | 77,040        |
| 42 | 19-1 | 3・4・19 埋橋並柳線    | 18          | 0.23       | A    | 290,290                | 0                   | 129,200     | 28,000      | 43,760      | 491,250       |
| 43 | 20-1 | 3・5・20 林豊田線     | 12          | 0.38       | A    | 236,390                | 0                   | 110,960     | 56,000      | 36,240      | 439,590       |
| 44 | 20-2 | 3・5・20 林豊田線     | 15          | 0.33       | A    | 297,990                | 0                   | 71,440      | 28,000      | 38,480      | 435,910       |
| 45 | 20-3 | 3・5・20 林豊田線     | 12          | 0.61       | A    | 408,870                | 0                   | 150,480     | 28,000      | 58,320      | 645,670       |
| 46 | 20-4 | 3・5・20 林豊田線     | 12          | 0.60       | A    | 161,700                | 0                   | 345,040     | 364,000     | 53,120      | 923,860       |
| 47 | 22-1 | 3・4・22 小池平田線    | 12          | 0.16       | A    | 66,990                 | 0                   | 68,400      | 0           | 14,160      | 149,550       |
| 48 | 22-2 | 3・4・22 小池平田線    | 12          | 0.81       | A    | 437,360                | 0                   | 278,920     | 168,000     | 74,800      | 959,080       |
| 49 | 25-1 | 3・5・25 南松本駅石芝線  | 12          | 0.08       | A    | 24,640                 | 0                   | 65,360      | 0           | 9,440       | 99,440        |
| 50 | 25-2 | 3・5・25 南松本駅石芝線  | 12          | 1.00       | A    | 385,000                | 0                   | 564,680     | 280,000     | 99,440      | 1,329,120     |
| 51 | 27-1 | 3・4・27 南松本駅笹部線  | 16          | 0.29       | A    | 147,070                | 0                   | 130,720     | 84,000      | 29,040      | 390,830       |
| 52 | 27-2 | 3・4・27 南松本駅笹部線  | 12          | 0.78       | A    | 570,570                | 0                   | 161,880     | 28,000      | 76,320      | 836,770       |
| 53 | 30-1 | 3・5・30 南松本鎌田線   | 12          | 1.16       | A    | 167,860                | 495,390             | 855,760     | 812,000     | 107,520     | 2,438,530     |
| 54 | 31-1 | 3・5・31 高宮渚線     | 12          | 0.73       | A    | 70,840                 | 0                   | 522,120     | 700,000     | 62,320      | 1,355,280     |
| 55 | 31-2 | 3・5・31 高宮渚線     | 12          | 0.82       | A    | 129,360                | 0                   | 633,840     | 1,092,000   | 80,160      | 1,935,360     |
| 56 | 31-3 | 3・5・31 高宮渚線     | 12          | 0.45       | A    | 20,790                 | 0                   | 383,040     | 224,000     | 42,480      | 670,310       |
| 57 | 33-1 | 3・5・33 鎌田両島線    | 12          | 0.12       | A    | 71,610                 | 0                   | 22,800      | 28,000      | 9,840       | 132,250       |
| 58 | 34-1 | 3・4・34 中条白板線    | 12          | 0.26       | A    | 30,030                 | 566,160             | 195,320     | 280,000     | 23,680      | 1,095,190     |
| 59 | 34-2 | 3・4・34 中条白板線    | 18          | 0.51       | A    | 330,330                | 0                   | 320,720     | 336,000     | 68,080      | 1,055,130     |
| 60 | 37-1 | 3・5・37 駒町北松本線   | 12          | 0.18       | A    | 91,630                 | 0                   | 81,320      | 112,000     | 18,080      | 303,030       |
| 61 | 40-1 | 3・5・40 中条西小松線   | 12          | 0.74       | A    | 660,660                | 0                   | 44,080      | 0           | 73,280      | 778,020       |
| 62 | 40-2 | 3・5・40 中条西小松線   | 12          | 0.25       | A    | 206,360                | 0                   | 17,480      | 0           | 23,280      | 247,120       |
| 63 | 40-3 | 3・5・40 中条西小松線   | 12          | 0.89       | A    | 776,930                | 0                   | 73,720      | 0           | 88,480      | 939,130       |
| 64 | 46-1 | 3・4・46 出川双葉線    | 16          | 0.36       | A    | 364,210                | 0                   | 85,120      | 0           | 46,800      | 496,130       |
| 計  |      |                 |             | 30.20      |      | 13,305,600             | 3,680,040           | 13,992,760  | 13,881,000  | 2,986,720   | 47,846,120    |

### 5 - 3 . 路線群別の簡易化費用便益の算定

#### ( 1 ) 算定手順

通常費用便益算定は、事業化されている路線の整備のみを考慮するなど、ベースとなる道路網について、“特定の未整備区間”に着目した将来交通量推計の精度を確保したうえで効果を計測するものである。しかし、本検討は既定計画をすべて含めたフルネットにおいて、市内全体を面的にとらえた将来交通量推計結果を用いて行うものであり、“未整備都市計画道路(路線群)”が整備されなかった場合を想定した損失( = 整備効果 )として費用便益比の算定を行った。

基本的な費用便益の算定手順は、「費用便益分析マニュアル」(令和5年12月 国土交通省道路局 都市局)に基づきつつ、以下のような想定のもと簡略化した費用便益の算定を実施した。

#### 費用及び便益算出の前提

- ・基準年次 令和6年
- ・社会的割引率 4%
- ・検討年数 50年

#### 交通流の推計

整備あり フルネット(既決定の都市計画道路整備を想定)での将来交通量配分結果

整備なし ネットワークとして整備効果が発現する複数区間をグループ化し、当該区間の未整備を想定した交通量配分を実施

#### 便益の算定

便益の算定項目は、交通流の推計結果を用い、主要3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)のうち、主たる便益として挙げられる「走行時間短縮便益」のみを算定した。

#### 費用の算定

費用は、前段における概算事業費算定結果の事業費、用地費を用いて算定した。

なお、事業費については令和17～21年の5か年を整備期間として均等割、用地費は残存価値として現在価値換算を行った。

また、維持管理費は長野県の標準維持管理費370万円/年・kmを用い現在価値換算を行った。

#### 費用便益の算定

費用便益は、次式により算定した。

$$\begin{aligned} & \text{走行時間短縮便益(現在価値換算)} \div \text{費用(事業費 + 維持管理費の現在価値換算)} \\ & = \text{費用便益比(B / C)} \end{aligned}$$

なお、将来交通量推計結果については、前述のとおり特定の未整備区間に着目した精度の確保がされておらず、面的な精度を重視していることから、短区間や周辺道路への影響などにより、一部、走行時間短縮便益が発現されない区間や費用便益比が1.0を下回る区間も存在するが、これらについては費用便益比を下限値1.0として評価を行うものとした。

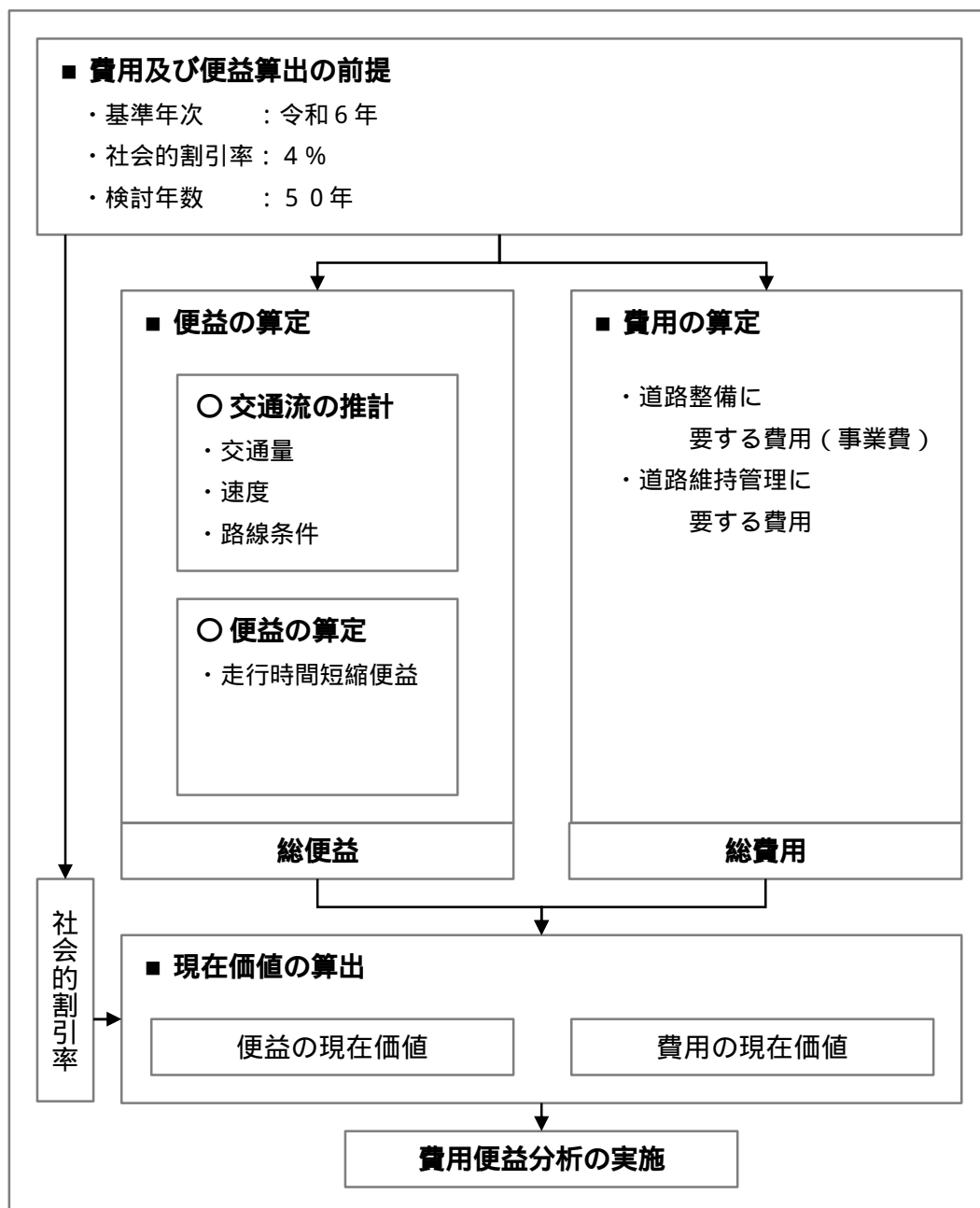


図 費用便益算出の前提条件と検討フロー

表 交通流の推計、費用便益算定のグループ設定

| 便益算定<br>グループ | 区間1  | 区間2  | 区間3  | 区間4  | 区間5 |
|--------------|------|------|------|------|-----|
| 路線群          | 2-1  |      |      |      |     |
| 路線群          | 3-1  | 3-2  | 3-3  | 3-4  |     |
| 路線群          | 3-5  | 3-6  | 3-7  |      |     |
| 路線群          | 4-1  | 4-2  | 4-3  | 4-4  | 4-5 |
| 路線群          | 6-1  | 6-2  |      |      |     |
| 路線群          | 6-3  | 6-4  | 6-5  |      |     |
| 路線群          | 6-6  |      |      |      |     |
| 路線群          | 6-7  | 6-8  | 6-9  |      |     |
| 路線群          | 7-1  | 7-2  | 7-3  |      |     |
| 路線群          | 9-1  | 9-2  | 9-3  |      |     |
| 路線群          | 10-1 | 10-2 | 10-3 |      |     |
| 路線群          | 11-1 | 11-2 |      |      |     |
| 路線群          | 11-3 |      |      |      |     |
| 路線群          | 11-4 |      |      |      |     |
| 路線群          | 12-1 |      |      |      |     |
| 路線群          | 15-1 |      |      |      |     |
| 路線群          | 15-2 |      |      |      |     |
| 路線群          | 17-1 | 17-2 | 17-3 |      |     |
| 路線群          | 19-1 |      |      |      |     |
| 路線群          | 20-1 | 20-2 | 20-3 | 20-4 |     |
| 路線群          | 22-1 | 22-2 |      |      |     |
| 路線群          | 25-1 | 25-2 |      |      |     |
| 路線群          | 27-1 | 27-2 |      |      |     |
| 路線群          | 30-1 | 34-1 |      |      |     |
| 路線群          | 31-1 | 31-2 | 31-3 |      |     |
| 路線群          | 33-1 |      |      |      |     |
| 路線群          | 34-2 |      |      |      |     |
| 路線群          | 37-1 |      |      |      |     |
| 路線群          | 40-1 | 40-2 | 40-3 |      |     |
| 路線群          | 46-1 |      |      |      |     |

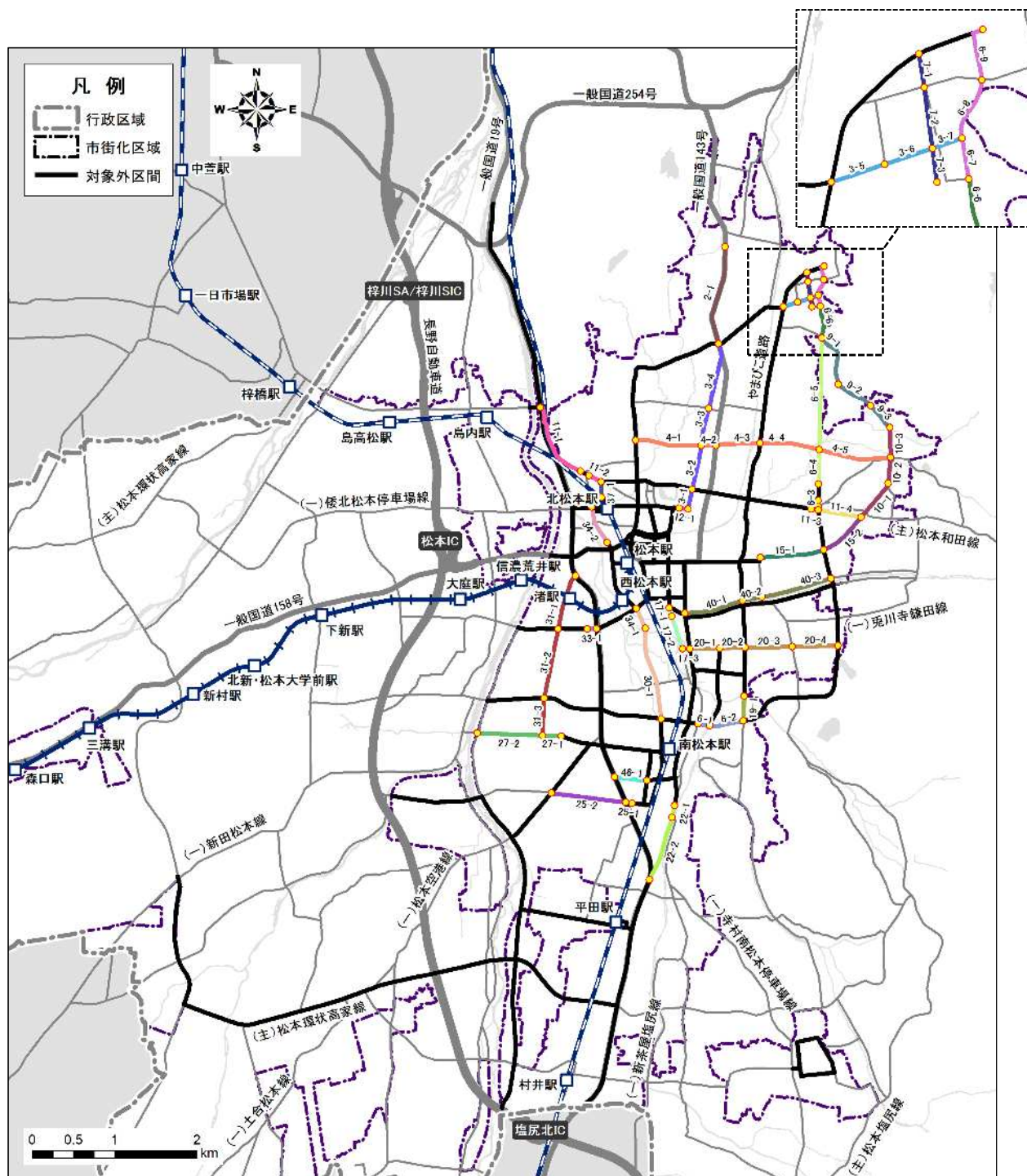


図 交通流の推計、費用便益算定のグループ設定

## ( 2 ) 費用便益算定結果

前項の考え方にに基づき算定した費用便益を下表に示す。

表 費用便益の算定結果

| 便益算定<br>グループ | 区間番号 | 路線名             | 計画幅員<br>(m) | 延長<br>(km) | 走行時間短縮便益<br>現在価値換算(億円)<br>[B] | 費用便益<br>[B/C] | 事業費 現在価値換算 (億円) |       |       |         |
|--------------|------|-----------------|-------------|------------|-------------------------------|---------------|-----------------|-------|-------|---------|
|              |      |                 |             |            |                               |               | 事業費             | うち用地費 | 維持管理費 | 費用計 [C] |
| 路線群          | 2-1  | 3・5・2 追分岡田線     | 12          | 1.34       | 7.37                          | 1.00          | 8.01            | 0.26  | 0.54  | 8.29    |
| 路線群          | 3-1  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.25       | 59.19                         | 2.44          | 2.85            | 0.09  | 0.10  | 2.85    |
|              | 3-2  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.57       |                               |               | 9.27            | 0.36  | 0.23  | 9.14    |
|              | 3-3  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.48       |                               |               | 4.44            | 0.20  | 0.19  | 4.43    |
|              | 3-4  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.88       |                               |               | 7.87            | 0.35  | 0.36  | 7.88    |
| 路線群          | 3-5  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.20       | 16.69                         | 2.68          | 1.46            | 0.08  | 0.08  | 1.47    |
|              | 3-6  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.17       |                               |               | 3.28            | 0.16  | 0.07  | 3.20    |
|              | 3-7  | 3・4・3 丸の内浅間線    | 16          | 0.08       |                               |               | 1.62            | 0.09  | 0.04  | 1.56    |
| 路線群          | 4-1  | 3・5・4 蠟ヶ崎新井線    | 12          | 0.90       | 118.08                        | 3.18          | 7.73            | 0.33  | 0.36  | 7.76    |
|              | 4-2  | 3・5・4 蠟ヶ崎新井線    | 12          | 0.19       |                               |               | 1.14            | 0.06  | 0.07  | 1.15    |
|              | 4-3  | 3・5・4 蠟ヶ崎新井線    | 12          | 0.58       |                               |               | 10.57           | 0.33  | 0.24  | 10.48   |
|              | 4-4  | 3・5・4 蠟ヶ崎新井線    | 12          | 0.81       |                               |               | 9.76            | 0.41  | 0.32  | 9.67    |
|              | 4-5  | 3・5・4 蠟ヶ崎新井線    | 12          | 0.97       |                               |               | 8.20            | 0.57  | 0.39  | 8.03    |
| 路線群          | 6-1  | 3・5・6 出川浅間線     | 18          | 0.15       | 18.34                         | 1.35          | 9.26            | 0.04  | 0.06  | 9.28    |
|              | 6-2  | 3・5・6 出川浅間線     | 18          | 0.45       |                               |               | 4.25            | 0.15  | 0.18  | 4.27    |
| 路線群          | 6-3  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.17       | 63.14                         | 4.45          | 0.44            | 0.03  | 0.07  | 0.49    |
|              | 6-4  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.45       |                               |               | 5.29            | 0.25  | 0.18  | 5.22    |
|              | 6-5  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 1.48       |                               |               | 8.11            | 0.23  | 0.60  | 8.47    |
| 路線群          | 6-6  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.43       | 7.32                          | 2.75          | 2.57            | 0.08  | 0.17  | 2.66    |
| 路線群          | 6-7  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.14       | 6.62                          | 1.46          | 1.04            | 0.07  | 0.06  | 1.02    |
|              | 6-8  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.27       |                               |               | 2.15            | 0.11  | 0.11  | 2.14    |
|              | 6-9  | 3・5・6 出川浅間線     | 12          | 0.18       |                               |               | 1.36            | 0.06  | 0.07  | 1.37    |
| 路線群          | 7-1  | 3・4・7 本郷野球場線    | 16          | 0.12       | 3.62                          | 1.00          | 2.00            | 0.08  | 0.05  | 1.96    |
|              | 7-2  | 3・4・7 本郷野球場線    | 16          | 0.21       |                               |               | 5.37            | 0.17  | 0.08  | 5.29    |
|              | 7-3  | 3・4・7 本郷野球場線    | 16          | 0.07       |                               |               | 0.94            | 0.11  | 0.02  | 0.85    |
| 路線群          | 9-1  | 3・6・9 大村湯の原線    | 9           | 0.71       | -                             | 1.00          | 2.59            | 0.01  | 0.29  | 2.86    |
|              | 9-2  | 3・6・9 大村湯の原線    | 9           | 0.51       |                               |               | 1.71            | 0.01  | 0.20  | 1.91    |
|              | 9-3  | 3・6・9 大村湯の原線    | 9           | 0.27       |                               |               | 1.48            | 0.01  | 0.11  | 1.58    |
| 路線群          | 10-1 | 3・5・10 湯の原北小松線  | 12          | 0.50       | 6.22                          | 1.00          | 5.32            | 0.33  | 0.20  | 5.19    |
|              | 10-2 | 3・5・10 湯の原北小松線  | 12          | 0.45       |                               |               | 4.30            | 0.16  | 0.18  | 4.32    |
|              | 10-3 | 3・5・10 湯の原北小松線  | 12          | 0.40       |                               |               | 2.14            | 0.04  | 0.16  | 2.26    |
| 路線群          | 11-1 | 3・4・11 宮渕新橋北小松線 | 12          | 1.09       | 38.68                         | 5.75          | 5.25            | 0.07  | 0.44  | 5.62    |
|              | 11-2 | 3・4・11 宮渕新橋北小松線 | 12          | 0.13       |                               |               | 1.09            | 0.03  | 0.05  | 1.11    |
| 路線群          | 11-3 | 3・4・11 宮渕新橋北小松線 | 16          | 0.09       | 1.26                          | 1.03          | 1.24            | 0.06  | 0.04  | 1.21    |
| 路線群          | 11-4 | 3・4・11 宮渕新橋北小松線 | 12          | 0.58       | 7.47                          | 1.00          | 8.61            | 0.36  | 0.24  | 8.49    |
| 路線群          | 12-1 | 3・2・12 内環状北線    | 16          | 0.16       | 10.58                         | 13.56         | 0.73            | 0.01  | 0.06  | 0.78    |
| 路線群          | 15-1 | 3・3・15 松本駅北小松線  | 16          | 0.80       | 22.28                         | 2.23          | 10.14           | 0.47  | 0.32  | 9.99    |
| 路線群          | 15-2 | 3・3・15 松本駅北小松線  | 12          | 0.64       | 39.27                         | 5.53          | 7.22            | 0.38  | 0.26  | 7.10    |
| 路線群          | 17-1 | 3・4・17 二の丸豊田線   | 12          | 0.09       | 9.25                          | 1.03          | 4.43            | 0.02  | 0.04  | 4.45    |
|              | 17-2 | 3・4・17 二の丸豊田線   | 12          | 0.46       |                               |               | 2.96            | 0.11  | 0.18  | 3.03    |
|              | 17-3 | 3・4・17 二の丸豊田線   | 12          | 0.09       |                               |               | 0.46            | 0.02  | 1.01  | 1.46    |
| 路線群          | 19-1 | 3・4・19 埋橋並柳線    | 18          | 0.23       | 17.91                         | 6.07          | 2.95            | 0.10  | 0.10  | 2.95    |
| 路線群          | 20-1 | 3・5・20 林豊田線     | 12          | 0.38       | 37.37                         | 2.50          | 2.65            | 0.09  | 0.16  | 2.71    |
|              | 20-2 | 3・5・20 林豊田線     | 15          | 0.33       |                               |               | 2.62            | 0.06  | 0.13  | 2.69    |
|              | 20-3 | 3・5・20 林豊田線     | 12          | 0.61       |                               |               | 3.89            | 0.12  | 0.25  | 4.02    |
|              | 20-4 | 3・5・20 林豊田線     | 12          | 0.60       |                               |               | 5.56            | 0.27  | 0.24  | 5.53    |
| 路線群          | 22-1 | 3・4・22 小池平田線    | 12          | 0.16       | 24.23                         | 3.57          | 0.90            | 0.05  | 0.06  | 0.91    |
|              | 22-2 | 3・4・22 小池平田線    | 12          | 0.81       |                               |               | 5.77            | 0.22  | 0.32  | 5.87    |
| 路線群          | 25-1 | 3・5・25 南松本駅石芝線  | 12          | 0.08       | 105.53                        | 12.36         | 0.60            | 0.05  | 0.04  | 0.58    |
|              | 25-2 | 3・5・25 南松本駅石芝線  | 12          | 1.00       |                               |               | 7.99            | 0.44  | 0.41  | 7.96    |
| 路線群          | 27-1 | 3・4・27 南松本駅笹部線  | 16          | 0.29       | 25.19                         | 3.32          | 2.35            | 0.10  | 0.12  | 2.37    |
|              | 27-2 | 3・4・27 南松本駅笹部線  | 12          | 0.78       |                               |               | 5.04            | 0.13  | 0.31  | 5.22    |
| 路線群          | 30-1 | 3・5・30 南松本鎌田線   | 12          | 1.16       | 50.88                         | 2.42          | 14.67           | 0.67  | 0.47  | 14.47   |
|              | 34-1 | 3・4・34 中条白板線    | 12          | 0.26       |                               |               | 6.59            | 0.15  | 0.11  | 6.54    |
| 路線群          | 31-1 | 3・5・31 高宮渚線     | 12          | 0.73       | 122.18                        | 5.22          | 8.15            | 0.41  | 0.30  | 8.04    |
|              | 31-2 | 3・5・31 高宮渚線     | 12          | 0.82       |                               |               | 11.64           | 0.50  | 0.33  | 11.47   |
|              | 31-3 | 3・5・31 高宮渚線     | 12          | 0.45       |                               |               | 4.03            | 0.30  | 0.18  | 3.91    |
| 路線群          | 33-1 | 3・5・33 鎌田両島線    | 12          | 0.12       | -                             | 1.00          | 0.79            | 0.02  | 0.05  | 0.82    |
| 路線群          | 34-2 | 3・4・34 中条白板線    | 18          | 0.51       | -                             | 1.00          | 6.35            | 0.25  | 0.20  | 6.30    |
| 路線群          | 37-1 | 3・5・37 駒町北松本線   | 12          | 0.18       | -                             | 1.00          | 1.82            | 0.06  | 0.07  | 1.83    |
| 路線群          | 40-1 | 3・5・40 中条西小松線   | 12          | 0.74       | -                             | 1.00          | 4.68            | 0.03  | 0.30  | 4.95    |
|              | 40-2 | 3・5・40 中条西小松線   | 12          | 0.25       |                               |               | 1.49            | 0.01  | 0.10  | 1.57    |
|              | 40-3 | 3・5・40 中条西小松線   | 12          | 0.89       |                               |               | 5.65            | 0.06  | 0.36  | 5.95    |
| 路線群          | 46-1 | 3・4・46 出川双葉線    | 16          | 0.36       | 13.70                         | 4.49          | 2.98            | 0.07  | 0.14  | 3.06    |

#### 5 - 4 . 優先整備路線群の設定

必要性が「高（指標該当数 8 以上）」かつ費用便益が「中央値以上（2.43 以上）」のグループに属する路線群を「優先整備路線群」として設定した。

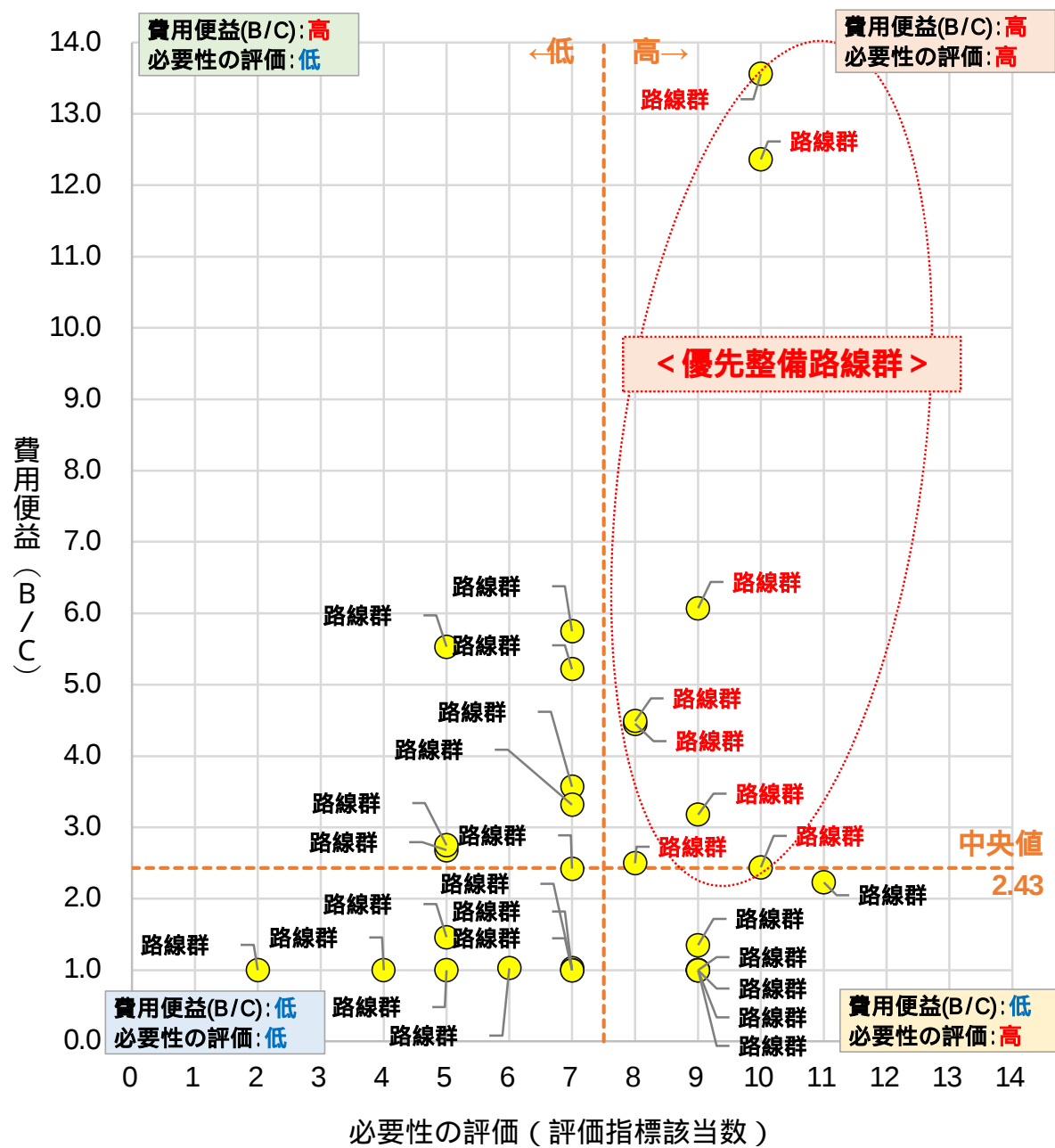


図 優先整備路線群の設定

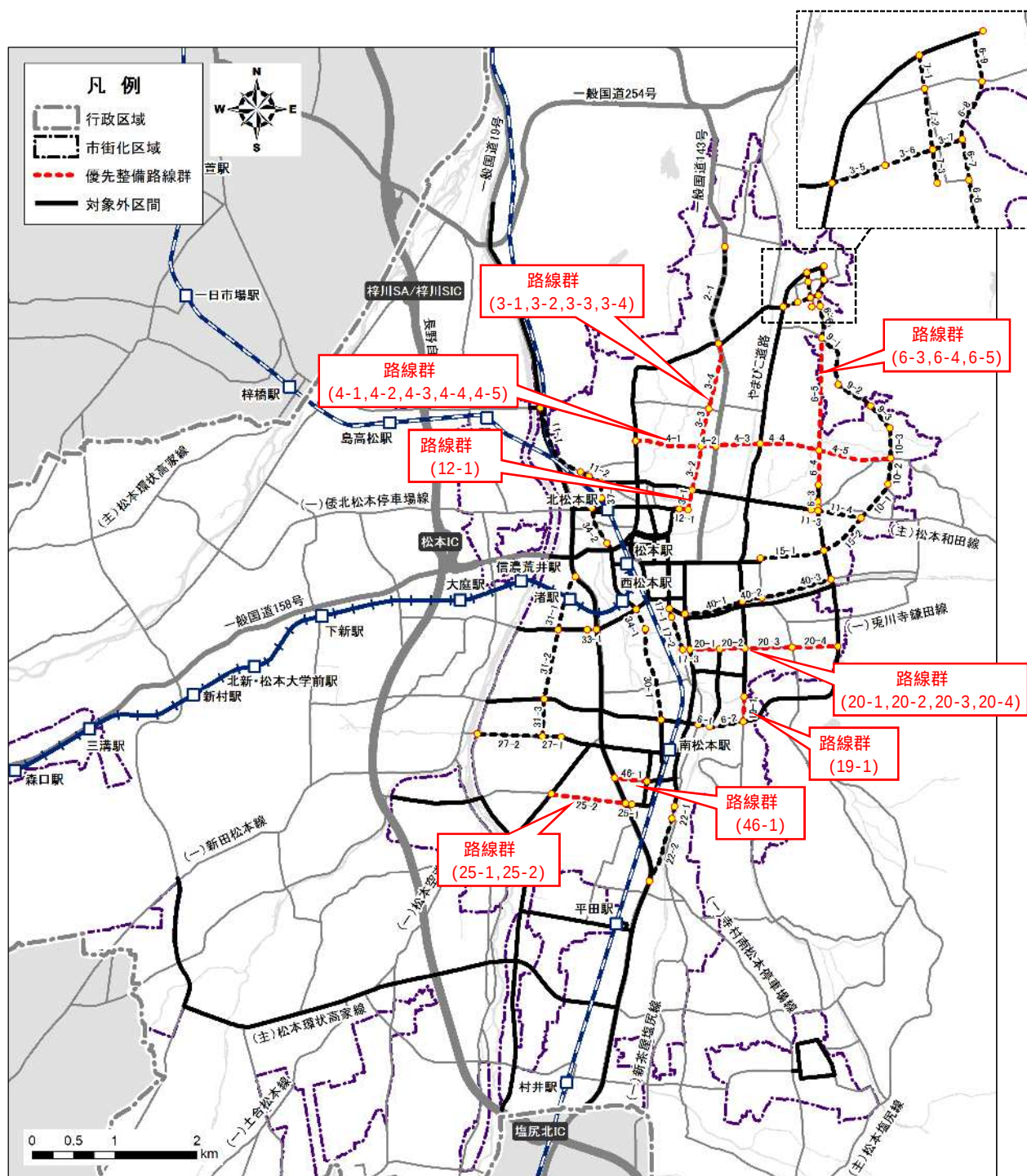


図 優先整備路線群の位置図