

(様式1-2)新規評価シート

| 事業名 | | 道路環境対策 | | 路河川名等 | (一)旧軽井沢軽井沢(停)線 | | | | |
|----------|-------------------|---|-----------|--------------|--------------------------|------------|---------|--------|--|
| 事業毎の通番 | | 1 | 市町村名 | 軽井沢町 | 箇所名(ふりがな) | 軽井沢(かるいざわ) | | | |
| 事業の位置づけ | 県総合5か年計画における位置づけ | 1-2 ①災害に強い県づくりの推進 3-1 ⑥世界水準の山岳高原観光地づくりの推進 | | SDGsの関連目標 | | | | | |
| | 関連する計画や重点施策 | 信州みちビジョン 第3期長野県国土強靱化計画 長野県無電柱化推進計画 | | 関連する事業プロジェクト | | | | | |
| | 現状と課題 | 当該路線は、国際親善文化観光都市軽井沢の玄関口であるJR軽井沢駅と旧軽井沢銀座を結ぶ主要幹線道路であり、年間を通じて大勢の観光客が行き交っている。(平日;歩行者・自転車交通量 約700人・台/12h) 一方、歩道内には電柱が林立しており、災害時には電柱の倒壊より、人流及び物流が阻害される恐れがあるほか、周辺の景観形成を阻害している。 | | | | | | | |
| | 事業目的 | 無電柱化することにより、災害時における防災機能向上、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上を図ることを目的とする。 | | | | | | | |
| 着手年度 | 2025年度(令和7年度) | 事業期間 | 8年間 | 事業費(千円) | 財源内訳(千円) | | | | |
| 完了年度(予定) | 2032年度(令和14年度) | | | | 国庫 | その他 | 県債 | 一般財源 | |
| 全体事業内容 | 電線共同溝工 L=700m | | | 700,000 | 385,000 | | 283,500 | 31,500 | |
| 事業概要 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 事業効果 | 主な受益対象 | 自動車:5,658台/日(現況交通量)、自転車:65台/12h(現況交通量)、歩行者:649人/12h(現況交通量) | | | | | | | |
| | 期待される効果 | 電柱転倒等に伴う交通障害の発生抑制、歩行空間の確保、沿道の良好な景観形成が見込まれる | | | 費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用 | 算定対象外 | | | |
| | 人口減少を踏まえた将来の活用見込み | 軽井沢町の緊急輸送道路に指定され、軽井沢駅と県内有数の観光地である旧軽井沢銀座を結ぶ道路であることから、防災上重要な道路や観光地へのアクセス道路として、将来的な活用が見込まれる | | | | | | | |
| 計画熟度 | 地域からの要望経緯及び地域の関わり | 県からの要望箇所調査において、軽井沢町から毎年9月に所長要望あり | | | | | | | |
| | 事業説明等の経緯 | 令和5年9月に軽井沢町、地元区に対し事業概要を説明し、了承済 | | | | | | | |
| 評価結果 | 所管課の意見 | 無電柱化により、災害時における防災機能向上、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上が図られるため、事業着手が妥当と判断する | | | | | 妥当性評価※ | 優先度評価※ | |
| | コンプライアンス・行政経営課の意見 | 所管課の意見が妥当であると判断する。 | | | | | ○ | 4.1 | |
| | 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 | | |

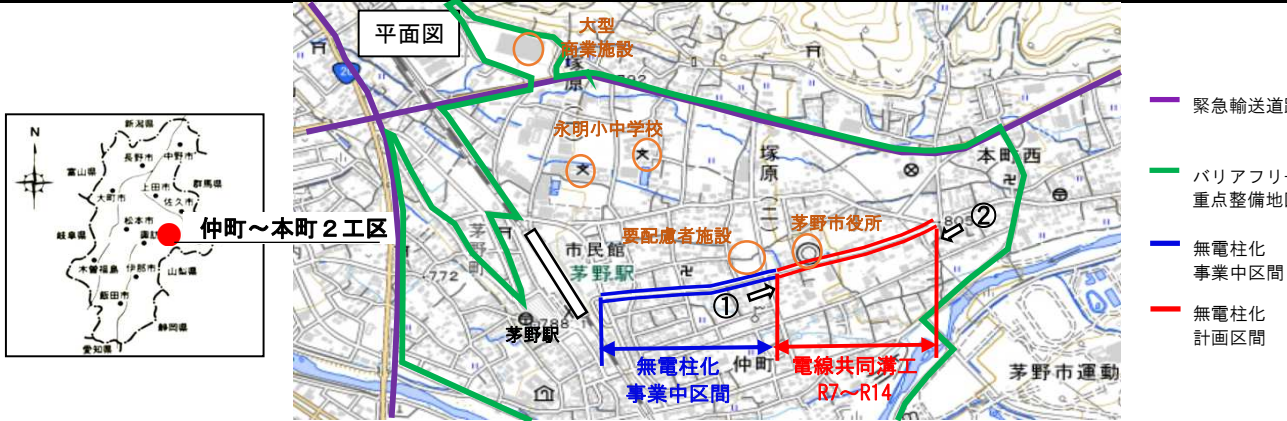
※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)

(様式1-2)新規評価シート

| 事業名 | | 道路環境対策 | | 路河川名等 | (国)141号 | | | | |
|----------|--|---|--------------------------|---------|--------------|---|---------|--------|--|
| 事業毎の通番 | | 2 | 市町村名 | 上田市 | 箇所名(ふりがな) | 常田2工区(ときだ2こうく) | | | |
| 事業の位置づけ | 県総合5か年計画における位置づけ | 1-2 ①災害に強い県づくりの推進 3-1 ⑥世界水準の山岳高原観光地づくりの推進 | | | SDGsの関連目標 |  | | | |
| | 関連する計画や重点施策 | 信州みちビジョン 第3期長野県国土強靱化計画 長野県無電柱化推進計画 | | | 関連する事業プロジェクト | | | | |
| | 現状と課題 | 当該箇所はJR上田駅と国道18号を結ぶ主要幹線道路であり、第一次緊急輸送道路に指定されている。また、利便性やまちなかの賑わいを維持・向上させ、人の流れを誘導する都市機能誘導区域や、通学路に指定されている。一方で、歩道内には電柱が連立しており、災害時に電柱倒壊による人流・物流を阻害する恐れがあるほか、周辺の景観形成を阻害している。 | | | | | | | |
| | 事業目的 | 無電柱化することにより、災害時における防災機能向上、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上を図ることを目的とする。 | | | | | | | |
| 着手年度 | 2025年度(令和7年度) | 事業期間 | 5年間 | 事業費(千円) | 財源内訳(千円) | | | | |
| 完了年度(予定) | 2032年度(令和14年度) | | | | 国庫 | その他 | 県債 | 一般財源 | |
| 全体事業内容 | 電線共同溝工 L=700m | | | 700,000 | 385,000 | | 283,500 | 31,500 | |
| 事業概要 |  | | | | | | | | |
| |  <p>電柱・電線が乱立しており、良好な都市景観を阻害している。 地震等の災害時には電柱の転倒等による交通マヒ、住民活動に支障を生じる。</p> | | | | | | | | |
| 事業効果 | 主な受益対象 | 自動車:12,991台/日(現況交通量)、自転車:283台/12h(現況交通量)、歩行者:484人/12h(現況交通量) | | | | | | | |
| | 期待される効果 | 電柱転倒等に伴う交通障害の発生の抑制、歩行空間の確保、沿道の良好な景観形成が見込まれる | 費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用 | 算定対象外 | | | | | |
| | 人口減少を踏まえた将来の活用見込み | 第一次緊急輸送道路に指定され、上田駅と大規模商業施設を結び、小学校や高校の通学路となっていることから、防災上重要な道路や住民等が日常的に利用する道路として、将来的に活用が見込まれる | | | | | | | |
| 計画熟度 | 地域からの要望経緯及び地域の関わり | 県からの要望箇所調査において、上田市から毎年9月に所長要望あり | | | | | | | |
| | 事業説明等の経緯 | 令和5年8月に上田市及び地元区長に対し事業概要を説明し、了承済 | | | | | | | |
| 評価結果 | 所管課の意見 | 無電柱化により、安全で快適な通行空間の確保、景観及び防災面の向上が図られるため、事業着手が妥当と判断する。 | | | | | 妥当性評価※ | 優先度評価※ | |
| | コンプライアンス・行政経営課の意見 | 所管課の意見が妥当と判断する。 | | | | | ○ | 4.7 | |
| | 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 | | |

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)

(様式1-2)新規評価シート

| 事業名 | | 道路環境対策 | | 路河川名等 | (一)茅野(停)八子ヶ峰公園線 | | | | |
|----------|---|---|---|--------------|--|--------------------------|---------|--------|--|
| 事業毎の通番 | | 3 | 市町村名 | 茅野市 | 箇所名(ふりがな) | 仲町～本町2工区(なかまちからほんまち2こうく) | | | |
| 事業の位置づけ | 県総合5か年計画における位置づけ | 1-2 ①災害に強い県づくりの推進 3-1 ⑥世界水準の山岳高原観光地づくりの推進 | | SDGsの関連目標 |  | | | | |
| | 関連する計画や重点施策 | 信州みちビジョン 第3期長野県国土強靱化計画 長野県無電柱化推進計画 | | 関連する事業プロジェクト | | | | | |
| | 現状と課題 | 当箇所は、JR茅野駅と蓼科高原を結ぶ幹線道路であり、年間を通じて大勢の観光客が訪れる蓼科・白樺湖など観光リゾート地への玄関口である。 駅から商業地へ行き交う歩行者、自転車数は、平日で750人・台/12h以上を数えているが、歩道内には電柱が林立しており、災害時に電柱倒壊による人流・物流を阻害する恐れがあるほか、周辺の景観形成を阻害している。 | | | | | | | |
| | 事業目的 | 無電柱化することにより、災害時における防災機能向上、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上を図ることを目的とする。 | | | | | | | |
| 着手年度 | 2025年度(令和7年度) | 事業期間 | 8年間 | 事業費(千円) | 財源内訳(千円) | | | | |
| 完了年度(予定) | 2032年度(令和14年度) | | | | 国庫 | その他 | 県債 | 一般財源 | |
| 全体事業内容 | 電線共同溝工 L=800m | | | 800,000 | 440,000 | | 324,000 | 36,000 | |
| 事業概要 |  | | | | | | | | |
| |  | |  | |  | | | | |
| | <p>電柱・電線が乱立しており、良好な都市景観を阻害している。 地震等の災害時には電柱の転倒等による交通マヒ、住民活動に支障を生じる。</p> | | | | | | | | |
| 事業効果 | 主な受益対象 | 自動車:6,749台/日(現況交通量)、自転車:64台/12h(現況交通量)、歩行者:686人/12h(現況交通量) | | | | | | | |
| | 期待される効果 | 電柱転倒等に伴うの交通障害の発生の抑制、歩行空間の確保、沿道の良好な景観形成が見込まれる | 費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用 | 算定対象外 | | | | | |
| 計画熟度 | 地域からの要望経緯及び地域の関わり | 県からの要望箇所調査において、茅野市から毎年9月に所長要望あり | | | | | | | |
| | 事業説明等の経緯 | 平成29年11月に事業中區間及び今回評価区間の事業計画を茅野市及び地元区に対し説明し、了承済 今回評価区間については、今年度中に茅野市及び地元区に対し再説明予定 | | | | | | | |
| 評価結果 | 所管課の意見 | 無電柱化により、災害時における防災機能向上、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上が図られるため、事業着手が妥当と判断する | | | | | 妥当性評価※ | 優先度評価※ | |
| | コンプライアンス・行政経営課の意見 | 所管課の意見が妥当であると判断する。 | | | | | ○ | 4.3 | |
| | 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 | | |

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)

(様式1-2)新規評価シート

| 事業名 | | 道路環境対策 | | 路河川名等 | (国)148号 | | | | |
|----------|---|--|---|--------------|---|--------------------------|---------|--------|--|
| 事業毎の通番 | | 4 | 市町村名 | 北安曇郡白馬村 | 箇所名(ふりがな) | 白馬駅前2工区(はくばえきまえ2こうく) | | | |
| 事業の位置づけ | 県総合5か年計画における位置づけ | 1-2 ①災害に強い県づくりの推進 3-1 ⑥世界水準の山岳高原観光地づくりの推進 | | SDGsの関連目標 |  | | | | |
| | 関連する計画や重点施策 | 信州みちビジョン 第3期長野県国土強靱化計画 長野県無電柱化推進計画 | | 関連する事業プロジェクト | | | | | |
| | 現状と課題 | 一般国道148号は、第一次緊急輸送道路および重要物流道路の補完路であり、地域の産業、観光、経済および生活を支える重要な幹線道路である。当該箇所は通学路に指定されている一方で、歩道内には電柱が連立しており、災害時に電柱倒壊による人流・物流を阻害する恐れがあるほか、周辺の景観形成を阻害している。 | | | | | | | |
| | 事業目的 | 無電柱化することにより、災害時における防災機能向上、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上を図ることを目的とする。 | | | | | | | |
| 着手年度 | 2025年度(令和7年度) | 事業期間 | 5年間 | 事業費(千円) | 財源内訳(千円) | | | | |
| 完了年度(予定) | 2029年度(令和11年度) | | | | 国庫 | その他 | 県債 | 一般財源 | |
| 全体事業内容 | 電線共同溝工 L=440m | | | 700,000 | 385,000 | - | 283,500 | 31,500 | |
| 事業概要 |  | |  | | | | | | |
| |  | |  | |  | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●電柱・電線が乱立しており、良好な都市景観を阻害している。 ●地震等の災害時には電柱の転倒等による交通マヒ、住民活動に支障を生じる。 | | | | | | | | |
| | <p>●電柱・電線が乱立しており、良好な都市景観を阻害している。</p> <p>●地震等の災害時には電柱の転倒等による交通マヒ、住民活動に支障を生じる。</p> | | | | | | | | |
| 事業効果 | 主な受益対象 | 自動車:9,834台/日(現況交通量)、自転車:24台/12h(現況交通量)、歩行者:11人/12h(現況交通量) | | | | | | | |
| | 期待される効果 | 歩行空間の確保、電柱転倒等の交通障害の発生抑制 沿道の良好な景観、市街地の活性化が見込める | | | | 費用便益比(B/C) ※B=便益、C=費用 | 算定対象外 | | |
| | 人口減少を踏まえた将来の活用見込み | 第一次緊急輸送道路に指定されている幹線道路であるとともに、白馬駅前の活性化、白馬北小学校への通学路としての機能を担っていることから、将来的な活用が見込まれる | | | | | | | |
| 計画熟度 | 地域からの要望経緯及び地域の関わり | 国道148号整備促進期成同盟会より毎年11月に建設部長あて要望書の提出あり。 平成28年7月、白馬村が「白馬駅周辺整備検討会」を設置(構成員:村、建設事務所、地域振興局、JR、住民代表、民間等)白馬駅周辺を通年型、広域型及び長期滞在型観光の拠点として整備するための検討を行って | | | | | | | |
| | 事業説明等の経緯 | 令和5年10月および令和6年3月に白馬駅前周辺整備検討会で事業概要を説明し、了承済。 | | | | | | | |
| 評価結果 | 所管課の意見 | 無電柱化により、災害時における防災機能向上、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上が図られるため、事業着手が妥当と判断する | | | | | 妥当性評価※ | 優先度評価※ | |
| | コンプライアンス・行政経営課の意見 | 所管課の意見が妥当であると判断する。 | | | | | ○ | 4.7 | |
| | 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 | | |

※【妥当性評価】事業実施の妥当性を「○」「×」で判定 ※【優先度評価】事業着手の優先度を5点満点で評価(数字が大きいほど優先度が高い)