

整理番号	105	事業名[地区名]	交付金事業(道路)(再生 復興) [いわき市 いわき石川線才鉢工区]	全体事業費	10,100 百万円	採択 年度	H23	完成目標年度*	H32	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	----------	---------------------------------------	-------	---------------	----------	-----	---------	-----	----------	-----------

※完成目標年度は、標準的な工程を想定して設定しているが、毎年度の予算は担保されたものではなく、用地取得状況や施工上の条件変化等、不確定な要素があるため、確定したものではない。

評価対象理由	計画変更を行おうとする事業	前回評価時の対応方針	委員会からの提言： - 、付帯意見等： - 、県の対応方針： -
--------	---------------	------------	----------------------------------

1 事業の概要

- 県道いわき石川線(才鉢工区)は「福島県総合計画(ふくしま新生プラン)」及び「福島県復興計画(第3次)」の「復興まちづくり・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」の「地域連携道路」に位置づけられ、重要港湾小名浜港から中通り地方を結ぶ物流路線である。さらに、いわき市と中通り地方を結ぶ緊急輸送路として重要な路線である。
- 緊急輸送路(第二次確保路線)の機能強化及び大型車等が安全に対面できる幅員で整備することで車両の円滑な交通を確保する。

表 いわき石川線才鉢工区における平成18年度以降の通行規制および規制時間

規制開始日	規制期間	規制理由
平成18年7月19日	約9ヶ月間	土砂崩落
平成19年7月15日	8時間	雨量超過による事前通行規制
平成20年8月29日	15時間半	雨量超過による事前通行規制
平成22年12月22日	5時間半	土砂流出
平成23年4月11日	約5ヶ月間	土砂崩落
平成24年5月3日	16時間半	雨量超過による事前通行規制
平成24年6月20日	16時間15分間	雨量超過による事前通行規制
平成26年4月5日	約9ヶ月間	土砂崩落
平成27年7月16日	17時間45分間	雨量超過による事前通行規制
平成27年9月10日	19時間半	雨量超過による事前通行規制
平成29年10月22日	11時間50分間	雨量超過による事前通行規制

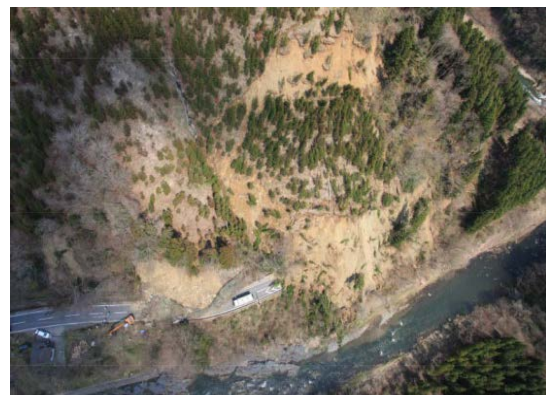
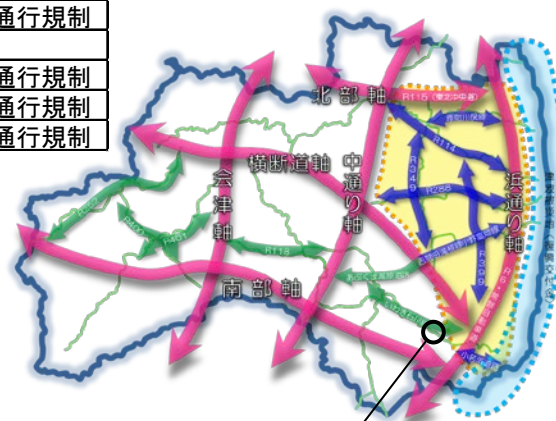


写真 東日本大震災余震による崩落(平成23年)

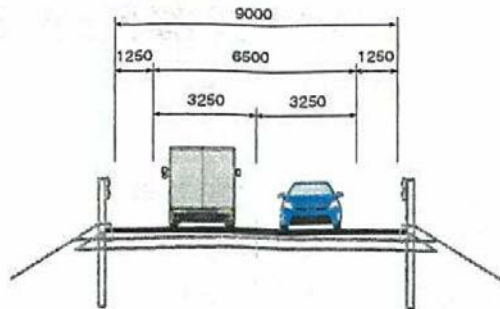


写真 豪雨による土砂災害(平成26年)

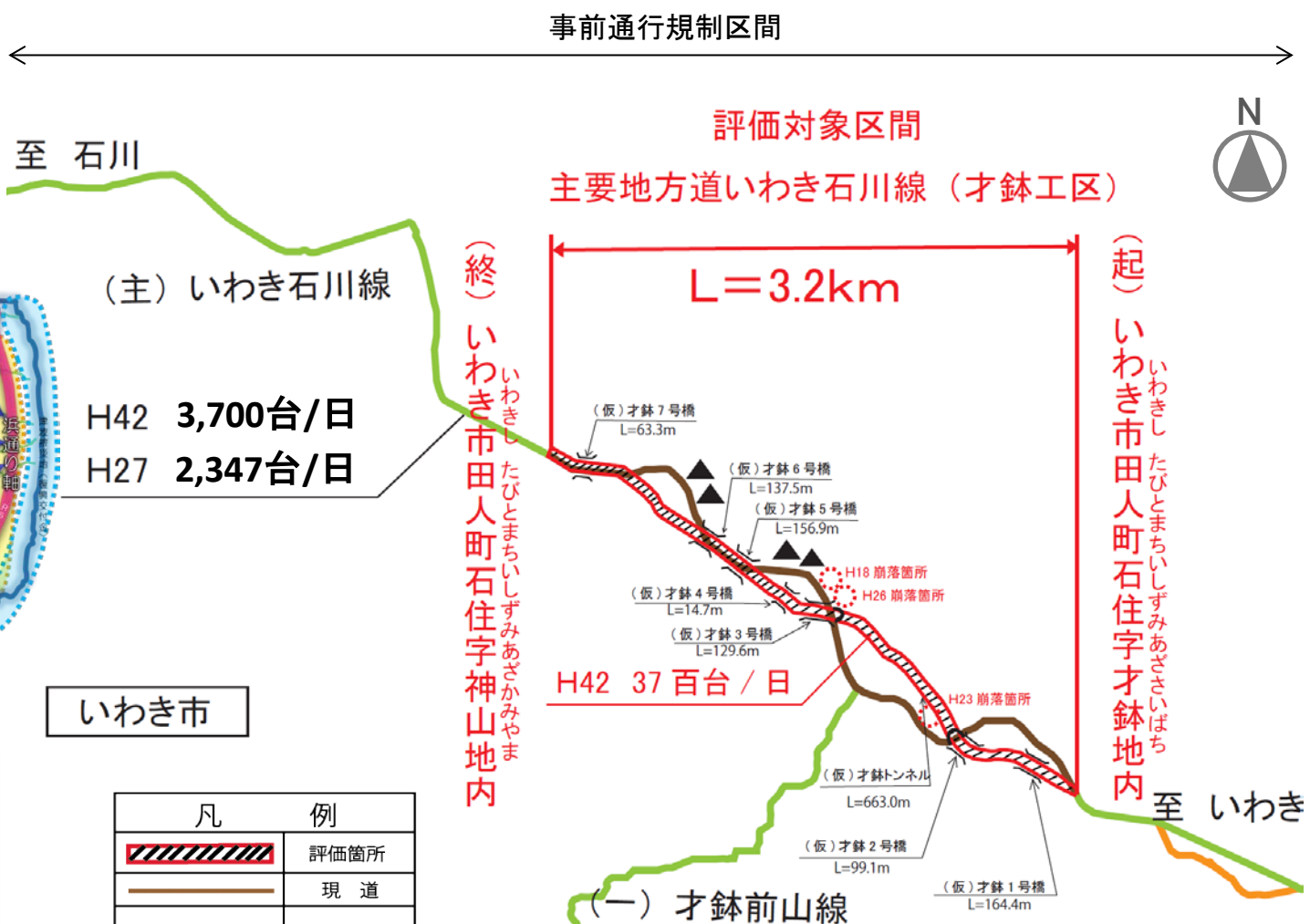


才鉢工区
標準横断面図

(単位:mm)



- 延長 L=3.2km
- 幅員 W=6.5(9.0)m
- 主要構造物 (仮)才鉢1号橋 L=164.4mほか6橋、(仮)才鉢トンネルL=663.0m



いわき石川線(才鉢工区)の整備効果

- いわき石川線は、大雨による事前通行規制や自然災害等による通行止めが頻繁に発生(通行止9回/10年)
- 大規模災害時にも寸断されない強靱で信頼性の高い道路ネットワークを形成

2 事業の進捗状況等

評価基準 A:特に問題なし、B:問題あるが解決の見込みあり、C:問題があり解決が難しい

(百万円)

全体事業費(県施工)		事業 執行済額	年度別執行額			30年度見込
前回	今回 (前回差)		~27年度	28年度	29年度	
7,000	10,100 (+3,100) +44%	1,647	400	638	609	2,810

(1)現状及び見通し [評価 A・**B**・C]

- 用地補償は平成29年度までに概ね完了。
- 工事は平成28年度より用地取得済みの一部区間に着手し、平成29年度までに全区間に着手済み。
- 計画通りに進んでおり、今後も計画的な投資により事業を推進。
- 近隣工区である皿貝2-1 工区の事業実施や皿貝2-2 工区の一部区間(0.4km)の供用を行っている。
- 主な増額の理由は、橋梁下部工施工中、想定よりも支持層の岩盤が強固であることが判明し、橋梁基礎や工事中仮橋の施工に補助工法の併用が必要となったため。
- 平成32年度の完成を目指す。

(2)期待される効果 [評価 **A**・B・C]

- 重要港湾小名浜港から中通り地方を結ぶ物流路線及び緊急輸送路(第二次確保路線)としてのアクセス向上を図る。
- 斜面崩落の危険がある箇所を回避するとともに、車両の円滑な交通を確保する。

(3)事業を巡る社会経済情勢の現状・変化、地元住民等の意向 [評価 **A**・B・C]

- 重要港湾小名浜港からコンテナ車などの大型車が多く流入しており、円滑な交通の確保などが必要とされている。
- 災害発生時において、主要拠点と接続する緊急輸送道路ネットワークの構築のための第2次確保路線としての機能が求められている。
- 平成18年、平成23年及び平成26年には斜面崩落が発生し、長期間通行止めが繰り返し発生するなど、安全な生活に支障を来していることから、主要地方道いわき石川線整備促進期成同盟会や地元住民より早期整備を強く要望されている。

(4)評価指標の状況 [評価 **A**・B・C]

評価指標	採択時 (H23)	完成時 (H32)	備考
斜面要対策箇所	4箇所	解消	

【その他参考となる数値】

- 現況交通量(H27) 2,347台/日
- 将来交通量(H42) 3,700台/日

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 **A**・B・C]

$$B/C = \frac{31.1+4.2+3.9}{98.9+0.9} = 0.39 \quad (\text{前回値一})$$

- [B]道路事業における総便益(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合計)
- [C]道路事業に要する総費用(道路整備に要する事業費+道路維持管理に要する費用の合計)

【参考値】

$$B/C = \frac{31.1+4.2+3.9+56.2^{*1}}{98.9+0.9} \times 1.590^{*2} = 1.52$$

*1:追加便益:56.2億円(迂回の解消効果、冬期交通の効果、CO2排出削減効果、救命救急へのアクセス向上効果、防災効果)

*2:地域修正係数:1.590(浜通り)

(6)コスト削減の取組・代替案の検討状況 [評価 **A**・B・C]

- トンネル工事での発生土について、必要な対策を講じながら積極的に有効利用。
- 他事業と残土の流用調整を行い土砂を有効利用。
- 再生路盤材等の利用によるコスト削減。
- トンネル照明にLEDを採用することによるライフサイクルコストの削減。
- 代替案については、未改良区間の接続位置(起終点)、並行する河川の渡河位置、周辺集落への影響を踏まえると、ルート変更の可能性はない。

3 評価

(1)県の対応方針案

(2)理由

見直し継続

計画変更により事業費が増加するものの、本県の震災復興に資する物流・緊急輸送路として位置づけられていることや、事業採択時と同様の効果発現が見込まれることから、計画を変更し重点的に整備を進める必要がある。