

整理番号	106	事業名〔地区名〕	交付金事業(道路)(再生復興) 〔いわき市、田村市、小野町 吉間田滝根線広瀬工区〕	全体事業費	17,400 百万円	採択年度	H24	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。

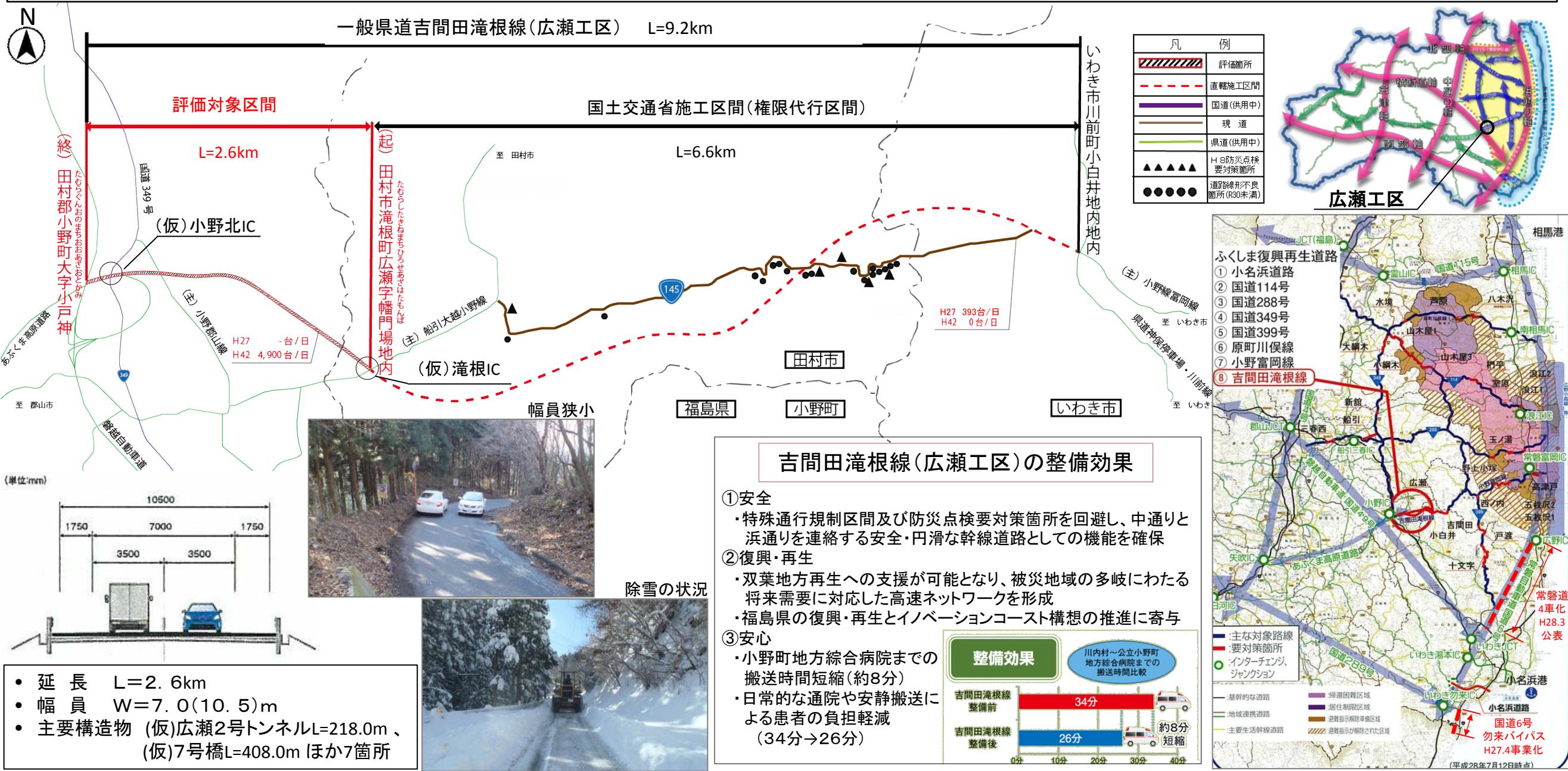
評価対象理由	計画変更を行おうとする事業	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:見直し継続、付帯意見等:有り、県の対応方針:見直し継続
--------	---------------	------------	--------------------------------------

## 1 事業の概要

**意見内容:**災害に強い県土を構築し、本県の復興再生を促進させるため、道路整備による事業効果が早期に現れるよう努めること。

**県の対応:**早期の工事着手・完成に向け、地域の住民や関係機関と十分に連携を取りながら事業を進めます。

- 県道吉間田滝根線（広瀬工区）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」に位置付けられ、「ふくしま復興再生道路」8路線の1つを担う。
- 道路利用者の安全・安心な通行確保を図ることはもとより、双葉地方の復興・再生を支援する。



## 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	
7,030	17,400 (+10,370) +148%	3,580	247	933	2,400	2,000

(1)現状及び見通し [評価 A・B・C]

- ・用地取得が完了した地区において、工事用道路及び本体土工工事に着手。
- ・関連する県道小野富岡線の小白井工区と西ノ内工区は平成30年代前半、五枚沢(1工区)はH30年完成を目指し施工中であり、吉間田工区はH27年3月供用済み。
- ・主な増額の理由は、円滑な交通と安全性確保のための(仮)小野北ICの構造や、橋梁計画の見直しに伴う基礎構造などの計画変更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]

- ・緊急輸送路網の空白地帯となっている小野町～川内村間を結び、特殊通行規制区間及び防災点検要対策箇所を回避し、中通りと浜通りを連絡する。
- ・双葉地方再生への支援が可能となり、福島県の復興・再生とイノベーションコースト構想の推進に寄与する。
- ・川内村から小野町地方総合病院へのアクセス向上を図る。

(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]

- ・常磐道の4車線化や国道6号バイパスなど、当該工区や小野富岡線と一体となって、広域ネットワークを形成する路線で新たな事業に着手されている。
- ・川内村は、平成28年6月に「避難指示解除準備区域」が解除された。
- ・富岡町は、平成29年4月に帰還困難区域を除く「居住制限区域」及び「避難指示解除準備区域」が解除された。
- ・平成28年3月に、「東北ブロックにおける社会資本整備重点計画」に位置づけられた。
- ・平成28年度に、延長6.6kmの区間が直轄権限代行に採択された。
- ・各市町村ともに協力的であり、早期の事業完了について要望されている。

(4)評価指標の状況 [評価 A・B・C]

評価指標	採択時(H24)	前回(H25)	完成時(H32)	備考
川内村役場と磐越自動車道小野ICとの連絡時間	60分	60分	40分	

【その他参考となる数値】

- ・現況交通量(H27) 393台/日
- ・将来交通量(H42) 4,900台/日

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・B・C]

$$B/C = \frac{414.0 + 35.4 + 0.0}{305.7 + 8.3} = 1.43 \quad (\text{前回値} 1.57)$$

- ・[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)
- ・交通管理者協議を踏まえ円滑な交通と安全性確保のため、(仮)小野北ICの構造を郡山側2方向のみの平面交差方式からいわき側も加えた4方向の立体交差方式に変更することにより橋梁など構造物が増加し、橋梁計画の見直しに伴う基礎構造の変更など計画変更により、総費用(C)が前回より増加している。

【参考値】

$$B/C = \frac{414.0 + 35.4 + 0.0 + 97.9^{*1}}{305.7 + 8.3} \times 1.500^{*2} = 2.62$$

\*1:追加便益:97.9億円(冬期の交通効果・CO2の排出削減効果・救急救命へのアクセス向上効果・防災効果)

\*2:地域修正係数:1.500(中通り)

(6)コスト削減の取組・代替案の検討状況 [評価 A・B・C]

- ・建設発生土の現場周辺との流用調整による土砂運搬費縮減。
- ・防草板等により維持管理費を縮減することによるライフサイクルコストの縮減。
- ・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、浜通りと中通りを連絡する幹線道路として福島県の復興・再生に大きく寄与することが期待されることから、計画を変更し重点的に整備を進める必要がある。