

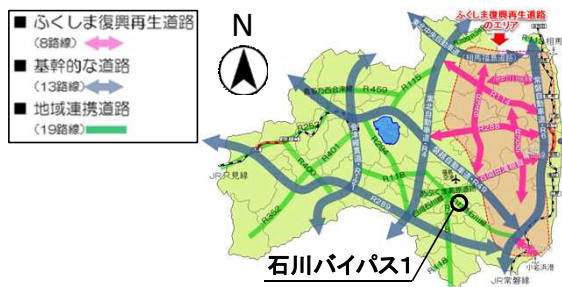
整理番号	104	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路)(再生・復興) 〔石川町 いわき石川線 石川バイパス1〕	全体事業費 (百万円)	7,255	採択年度	H16	完成目標年度*	R2 (H32)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	--	----------------	-------	------	-----	---------	-------------	----------	-----------

※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	前回評価時(平成26年度)から5年経過で継続中	前回評価時の対応方針	委員会からの提言: 事業継続、付帯意見等: 無し、県の対応方針: 事業継続
--------	-------------------------	------------	---------------------------------------

1 事業の概要

- いわき石川線(石川バイパス1)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」や「緊急輸送道路(第二次確保路線)」として位置付けられている重要な路線である。
- バイパスの整備により中心市街地における狭隘箇所を回避し、交通混雑の解消と交通安全向上、緊急輸送道路の機能強化、小名浜港と県中・県南地域の連携強化を図る。

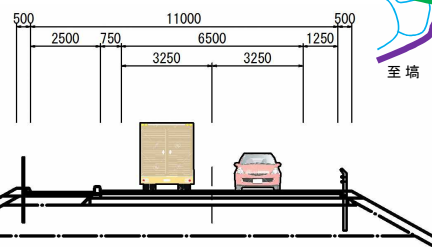


至須賀川市
〈大型車同士のすれ違い状況〉

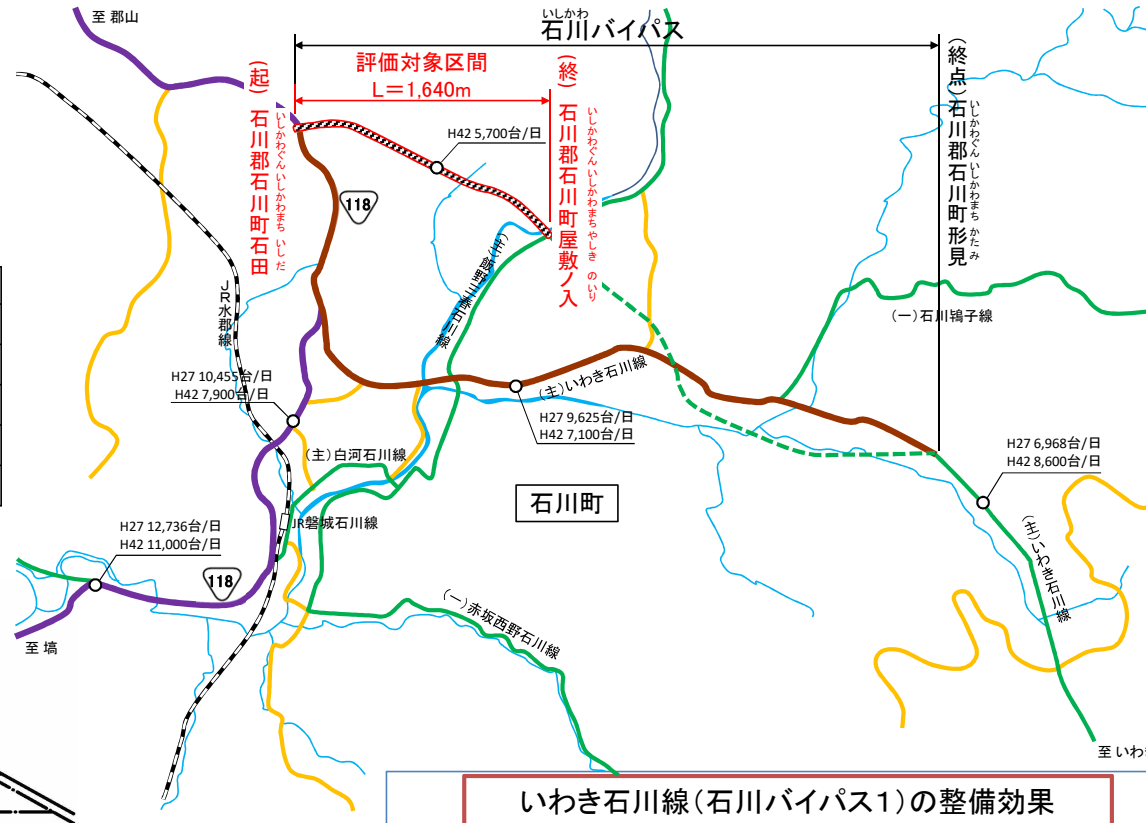


至いわき市
〈大型車通行状況〉

凡例	
	再評価箇所
	国 道
	現 道
	県道(供用中)
	市 町 村 道



- 延長 L=1,640m
- 幅員 W=6.5(11.0)m
- 主要構造物(仮)4号橋L=68.5m ほか1橋



いわき石川線(石川バイパス1)の整備効果

- 石川町市街地の交通混雑解消、歩行者の安全確保
- 災害時の広域的な避難や緊急物資等の輸送を可能にする災害に強い交通体系の確保
- 重要港湾小名浜港と県中・県南地域の連携強化

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		事業 執行済額	年度別執行額	
前回	今回 (前回差比)		～30年度	31年度見込
6,184	7,255 (差+1,071) (比+17%)	5,677	5,677	573

(1)現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- 平成30年度までに道路改良及び橋梁の一部が完了している。
- 工事は、平成30年度末までに57%完了。
- 平成31年度は道路改良工事及び橋梁工事を実施予定。
- 主な増額の要因は、住宅隣接箇所で岩盤が確認されたことから、道路土工(切土)において隣接家屋に配慮した施工対応(岩盤の静的破碎)が必要となったため。

(2)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 石川町市街地の交通混雑解消、歩行者の安全確保が図られる。
- 緊急輸送道路(第二次確保路線)に位置付けられている重要な路線であることから、災害時の広域的な避難や緊急物資等の輸送を可能にする災害に強い交通体系を確保できる。
- 重要港湾小名浜港と県中・県南地域の連携強化が図られる。

(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]

- いわき市長をはじめとする周辺市町村で構成される「主要地方道いわき石川線整備促進期成同盟会」より早期整備の要望を受けている。

(4)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時(H16)	前回(H26)	完成時(R2)	備考
石川市街地への 連絡時間	13分	13分	6分	

【その他参考となる数値】

・現況交通量(H27) 9,625台/日 → 将来交通量(H42(R12))7,100台/日(現道)
5,700台/日(バイパス)

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{131.6+32.9+3.9}{110.9+0.6} = 1.51 \quad (\text{前回値}1.92)$$

- ・[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)
- ・住宅隣接箇所で岩盤が確認されたことから、道路土工(切土)において隣接家屋に配慮した施工対応(岩盤の静的破碎)が必要となったため、総費用(C)が増加し、費用対効果が減少した。

【参考値】

$$B/C = \frac{131.6+32.9+3.9+1.4^{*1}}{110.9+0.6} \times 1.500^{*2} = 2.28$$

*1:追加便益:1.4億円(CO2排出削減効果)

*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]

- ・再生路盤材等の活用を積極的に進める。
- ・建設発生土の有効活用(他工区流用)を積極的に進める。
- ・防草板設置等によりライフサイクルコストの削減を図る。
- ・用地取得が進み、主要構造物にも着手しているため、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
事業継続	前回評価時と同様の効果発現が見込まれ、交通混雑の解消や緊急輸送道路の機能強化に寄与するため、現計画のとおり事業を進める必要がある。