

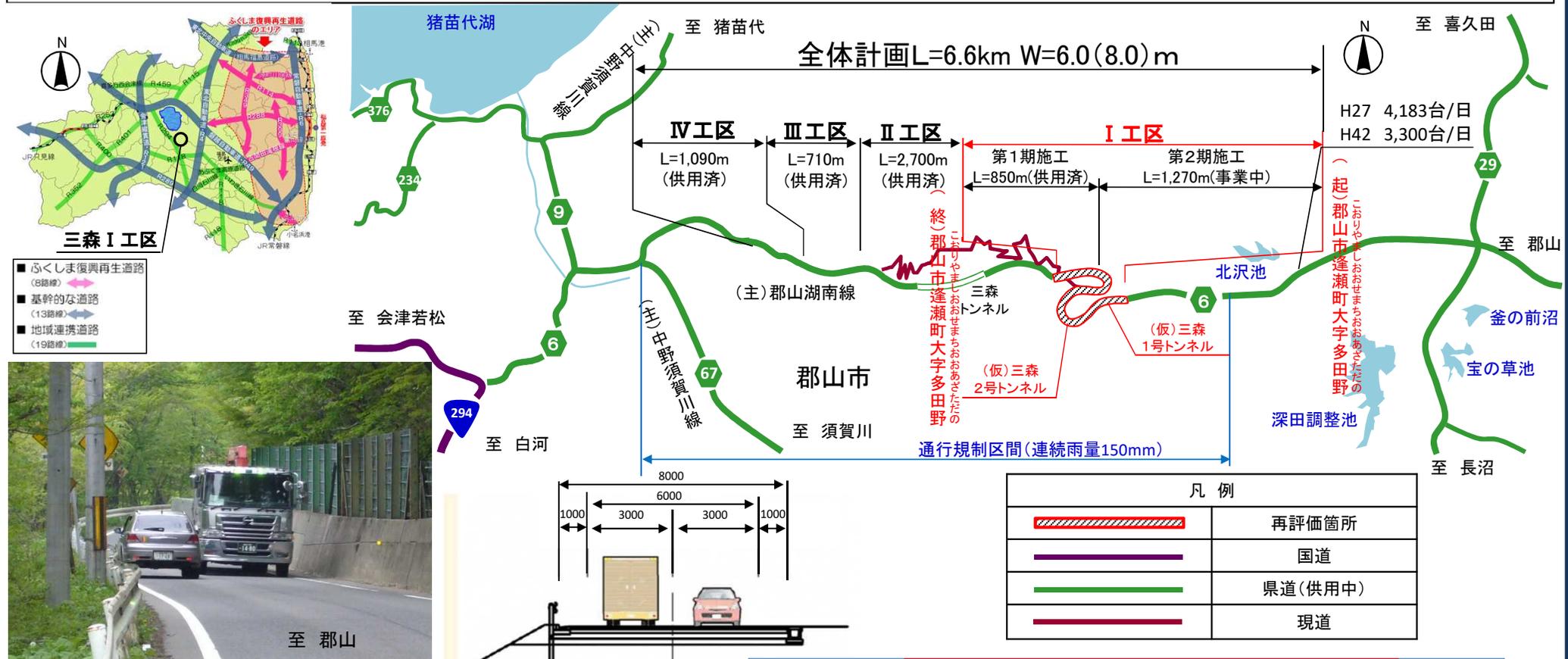
| | | | | | | | | | | | |
|------|-----|--------------|---|----------------|-------|------|-----|---------|-------------|----------|-----------|
| 整理番号 | 106 | 事業名 〔地区名〕 | 交付金事業(道路)(再生・復興) 〔郡山市 郡山湖南線 三森 I 工区〕 | 全体事業費 (百万円) | 8,971 | 採択年度 | H12 | 完成目標年度* | R2 (H32) | 担当部(局)課名 | 土木部 道路整備課 |
|------|-----|--------------|---|----------------|-------|------|-----|---------|-------------|----------|-----------|

※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(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

- 県道郡山湖南線(三森 I 工区)は、「ふくしま道づくりプラン」の「地域間の連携・交流を支え地域力を高める道づくり」に位置付けられている重要な路線であり、県中地域と会津地域を結び、両地域の相互交流を促進し魅力ある地域づくりを支援する役割を担う道路である。
- 大雨による通行止め(通行規制雨量150mm)の解消による地域間の連携・交流強化を図るとともに、冬期間の安全な通行を確保する。



現道状況(異常気象時通行止区間)

- 延長 L=2,120m
- 幅員 W=6.0(8.0)m
- 主要構造物 (仮)三森1号橋L=61mほか2橋、
(仮)三森1号トンネルL=396mほか1トンネル

(主)郡山湖南線(三森 I 工区)の整備効果

- 地域相互の交流促進
→通勤や通学、医療・福祉等における定時性を確保し、地域相互の交流促進
- 災害に強く、安全・安心な通行の確保
→災害生箇所、急勾配、屈曲区間、異常気象時通行規制区間の解消による安全確保

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 |
| 8,507 | 8,971 (差+464) (比+5%) | 6,957 | 6,957 | 483 |

(1)現状及び見直し [評価(A)・B・C]

- 平成20年度までに多田野大橋、多田野トンネルを含む終点側(L=0.85km)の改良工事を実施し、一部供用した。
- 工事は、平成30年度末までに65%完了。
- 平成30年度から(仮)三森3号橋の上部工に着手し、平成31年度も引き続き整備を進めていく。
- 主な増額の要因は、2号トンネル終点側において、地すべりの恐れが確認され、地すべり対策を行う必要が生じたため。

(2)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 県中地域と会津地域を連絡する主要生活幹線道路の整備により、地域連携強化や観光地へのアクセス強化に寄与。
- 災害発生時や大雨による異常気象時の通行止めを解消さらには冬季間の安全な通行の確保に寄与。

(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]

- 郡山市長をはじめとする郡山地方広域市町村圏組合および地元で結成されている三森道路促進期成同盟会等から早期整備を要望されている。
- 一部供用(L=0.85km)が図られ状況が改善されていることに伴い、地元住民・期成同盟会から引き続き、残区間の早期整備を要望されている。

(4)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

| 評価指標 | 採択時 (H元) | 前回 (H26) | 完成時 (R2) | 備考 |
|----------------|----------|----------|----------|----|
| 三森I工区の 連絡時間 | 9分 | 6分 | 3分 | |

【その他参考となる数値】

・現況交通量(H27) 4,183台/日 → 将来交通量(H42(R12)) 3,300台/日

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{106.5+23.0+1.3}{123.9+1.3} = 1.05 \text{ (前回値1.30)}$$

- ・[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)
- ・地すべり対策にかかる費用の増額により、総費用(C)が増加し、費用対効果が減少した。

【参考値】

$$B/C = \frac{106.5+23.0+1.3+7.5^{*1}}{123.9+1.3} \times 1.500^{*2} = 1.66$$

*1:追加便益:7.5億円(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:1.500(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]

- ・トンネル照明灯におけるLED採用によりライフサイクルコストの縮減。
- ・代替案については、主要構造物に着手、完成しており、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、地域間の連絡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。 |