

整理番号	107	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路)(再生・復興) 〔伊達市 国道349号梁川バイパス〕	全体事業費 (百万円)	6,501	採択年度	S60	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、確定したのではない。

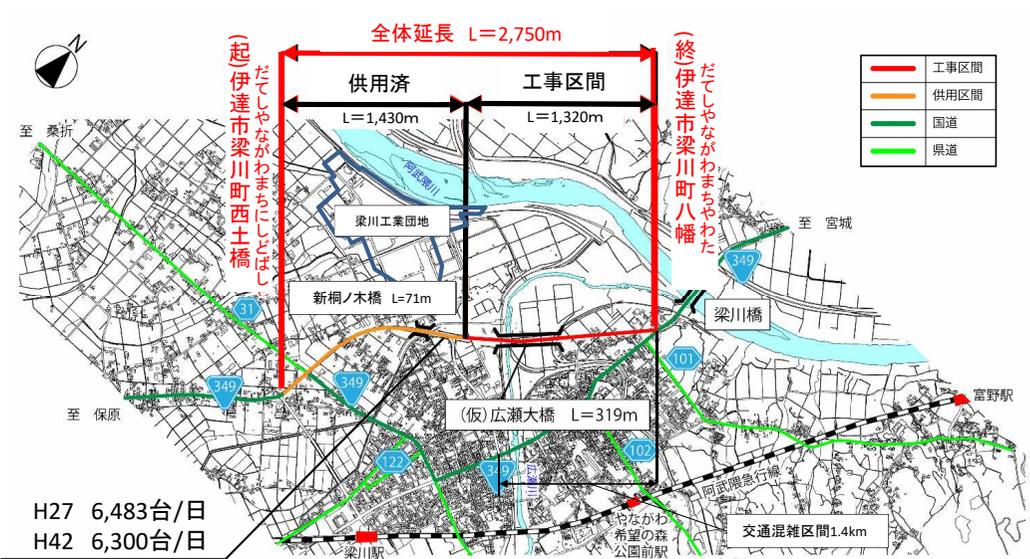
評価対象理由	前回評価時(H26年度)から5年経過で継続中	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:事業継続、付帯意見等:無し、県の対応方針:事業継続
--------	------------------------	------------	------------------------------------

1 事業の概要

国道349号(梁川バイパス)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」に位置づけられ、本県の復興を支援するとともに、伊達市梁川町中心市街地の交通混雑の解消、緊急輸送道路(第二次確保路線)の機能強化及び梁川工業団地への連携強化を図るものである。

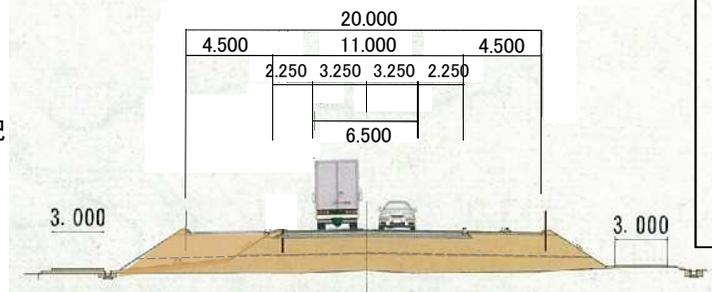
位置図

- ふくしま復興再生道路 (8路線)
- 基幹的な道路 (13路線)
- 地域連携道路 (19路線)



H27 6,483台/日
H42 6,300台/日

標準横断面



国道349号(梁川バイパス)の整備効果

- ・伊達市梁川町中心市街地の交通混雑の解消
- ・緊急輸送道路(第二次確保路線)の機能強化及び梁川工業団地への連絡強化



至 宮城 現道の混雑状況

- ・延長 L=2,750m
- ・幅員 W=6.5(20.0)m
- ・主要構造物 新桐ノ木橋 L=71.0m
(仮)広瀬大橋 L=319.0m

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
5,400	6,501 (差+1,101) (比+20.4%)	5,424	5,424	700

(4) 評価指標の状況 [評価 (A)・B・C]

評価指標	採択時 (H11)	前回 (H26)	完成時 (R2)	備考
交通混雑区間	3.2km	1.4km	0km	

【その他参考となる数値】

・現況交通量(H27) 6,483台/日 → 将来交通量(H42(R12)) 6,300台/日

(1) 現状及び見通し [評価 (A)・B・C]

- ・ 工事は、平成30年度末までに77%完了。
- ・ 昭和59年12月28日に都市計画決定している。
- ・ 平成16年度までに、新桐ノ木橋を含む終点側約1.4kmを供用している。
- ・ コスト縮減を図ることを目的に盛土材を流用土としていたが、盛土材に適した土砂を確保できなかったことにより、盛土材を購入土に変更したことから、事業費が増加している。
- ・ 平成31年度は、残用地(2件)の取得、橋梁上部工、改良舗装工を進めることとしている。

(2) 期待される効果 [評価 (A)・B・C]

- ・ 伊達市梁川町中心市街地の交通混雑の解消。
- ・ 緊急輸送道路(第二次確保路線)の機能強化及び梁川工業団地への連携強化。
- ・ 東日本大震災からの復興を支援。

(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]

- ・ 茨城県から宮城県を広域的に結ぶ幹線道路であり、また伊達市梁川町をはじめ同市霊山町・月舘町総合支所及び川俣町等の役場を結ぶ重要な地域連携道路である。
- ・ 緊急輸送道路第二次確保路線に位置付けられ、災害発生時に主要拠点と接続する緊急輸送道路の機能強化のため、早期整備が必要である。
- ・ これまでに1.4kmの区間を供用し、伊達市梁川町中心部の交通混雑が一部緩和されたが、安全な生活環境確保のためにも引き続き残る区間の整備が強く望まれている。
- ・ 伊達市長をはじめとする国道349号沿線の市町村などで構成される国道349号建設促進期成同盟会より早期整備を要望されている。

(5) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価 (A)・B・C]

$$B/C = \frac{78.1+18.3+4.4}{90.7+1.5} = 1.09 \quad (\text{前回値} 1.41)$$

- ・ [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)
- ・ コスト縮減を図ることを目的に盛土材を流用土としていたが、盛土材に適した土砂を確保できなかったことにより、盛土材を購入土に変更したことから、総費用(C)が増加し、費用対効果が減少している。

【参考値】

$$B/C = \frac{78.1+18.3+4.4+50.6^{*1}}{90.7+1.5} \times 1.500^{*2} = 2.46$$

* 1: 追加便益: 50.6億円(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: 1.500(中通り)

(6) コスト縮減の取組・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。
- ・ 上部工には耐候性鋼材を使用し、ライフサイクルコストの縮減を図る。
- ・ 部分供用済みであり、残事業区間も用地取得が進んでいるため、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。