

整理番号	108	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路)(再生・復興) 〔田村市 国道288号 船引バイパス〕	全体事業費 (百万円)	13,888	採択年度	H8	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: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:本県の復興再生に資するため、事業効果が早期に現れるように努めること

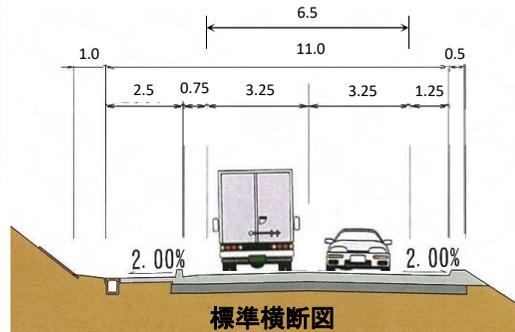
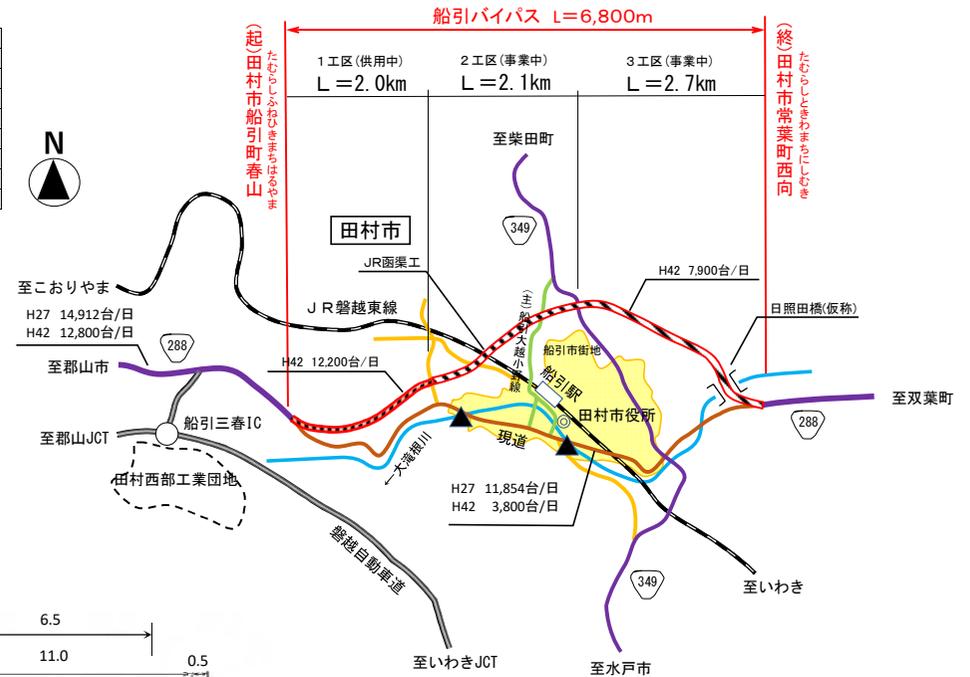
県の対応:本県の復興再生に資するため、事業効果が早期に現れるように努めます

- 国道288号(船引バイパス)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」において、「ふくしま復興再生道路」として位置付けられている重要な路線である。
- 本事業は、田村市船引町中心市街地の交通混雑の解消及び緊急輸送道路(第二次確保路線)としての機能強化を図るとともに、浜通りと中通りを連携し東日本大震災からの復興を強力に支援するものである。

- 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)



凡 例	
	再 評 価 箇 所
	う ち 供 用 中
	国 道 ( 供 用 中 )
	現 道
	県 道 ( 供 用 中 )
	市 町 村 道
	市 街 地
	H8 防 災 点 検 要 対 策 箇 所



**国道288号(船引バイパス)の整備効果**

- ・田村市船引町中心市街地の交通混雑解消
- ・緊急輸送道路の機能強化(第二次確保路線)
- ・浜通りと中通りの連携強化

- 延長 L=6,800m
- 幅員 W=6.5(10.5~11.0)m
- 主要構造物 JR函渠工、(仮)日照田橋L=48.6m

## 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
13,214	13,888 (差+674) (比+5%)	8,240	8,240	2,469

(1) 現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- ・ 工事は、平成30年度までに58%完了。
- ・ 平成31年度は道路改良工、橋梁工を実施予定。
- ・ 希少野生動植物にも十分配慮。
- ・ 主な増額の要因は、3工区において、共有地や墓地を避けたルートの見直しによる施工延長の増(L=0.2km)のため。
- ・ 前回の付帯意見については、1工区(L=2.0km)を平成27年に供用させたところであり、早期の全線開通に向けて努めている。

(2) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 田村市船引町中心市街地の交通混雑解消
- ・ 緊急輸送道路の機能強化(第二次確保路線)
- ・ 浜通りと中通りの連携強化

(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]

- ・ 船引町中心市街地の混雑解消及び良好な市街地環境の形成に不可欠な当バイパスの早期整備について、田村市や地元から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 (H8)	前回 (H26)	完成時 (R2)	備考
H8防災点検要 対策箇所	2箇所	2箇所	0箇所	
交通混雑区間	5.9km	5.9km	0km	

【その他参考となる数値】

- ・ 現況交通量(H27) 11,854台/日(現道) → 将来交通量(H42(R12)) 3,800台/日(現道)  
12,200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]

$$B/C = \frac{146.7+7.9+1.2}{150.4+3.5} = 1.01 \quad (\text{前回値}1.04)$$

- ・ [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)
- ・ 3工区において、共有地や墓地を避けたルートの見直しにより、総費用(C)が前回より増加したことから、費用対効果が減少した。

【参考値】

$$B/C = \frac{146.7+7.9+1.2+10.60^{*1}}{150.4+3.5} \times 1.5^{*2} = 1.62$$

- \* 1: 追加便益: 10.60億円(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]

- ・ 再生路盤材等の利用を積極的に進める。
- ・ 盛土材の流用を積極的に進める。
- ・ 部分供用済みであり、残事業区間の用地取得も進捗が図れていることから、ルート変更の可能性は無い。

## 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。