

令和4年度 福島県公共事業委員会

事業別評価調書

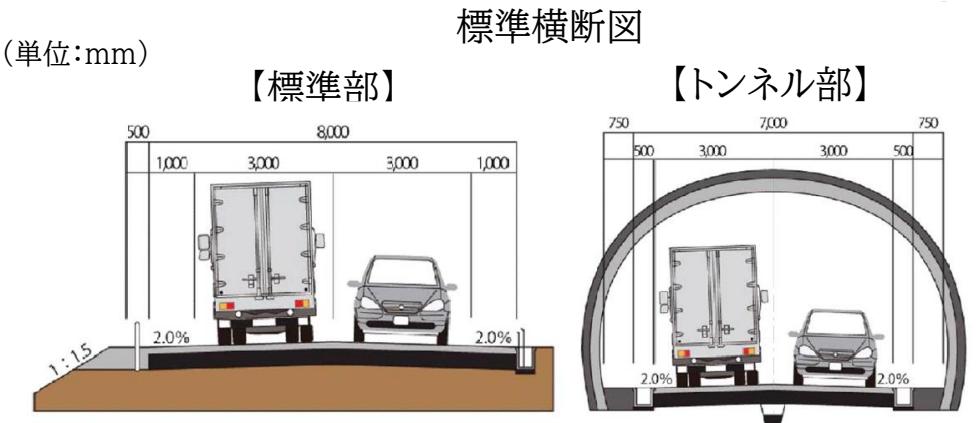
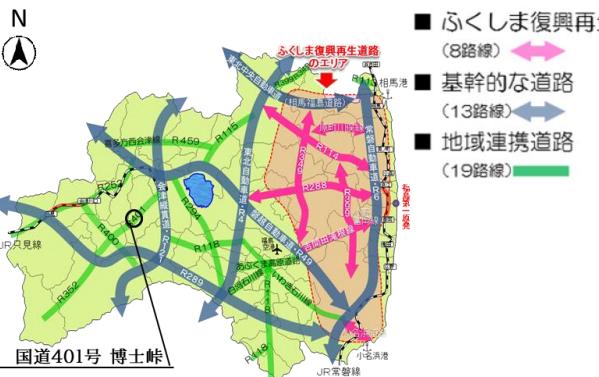
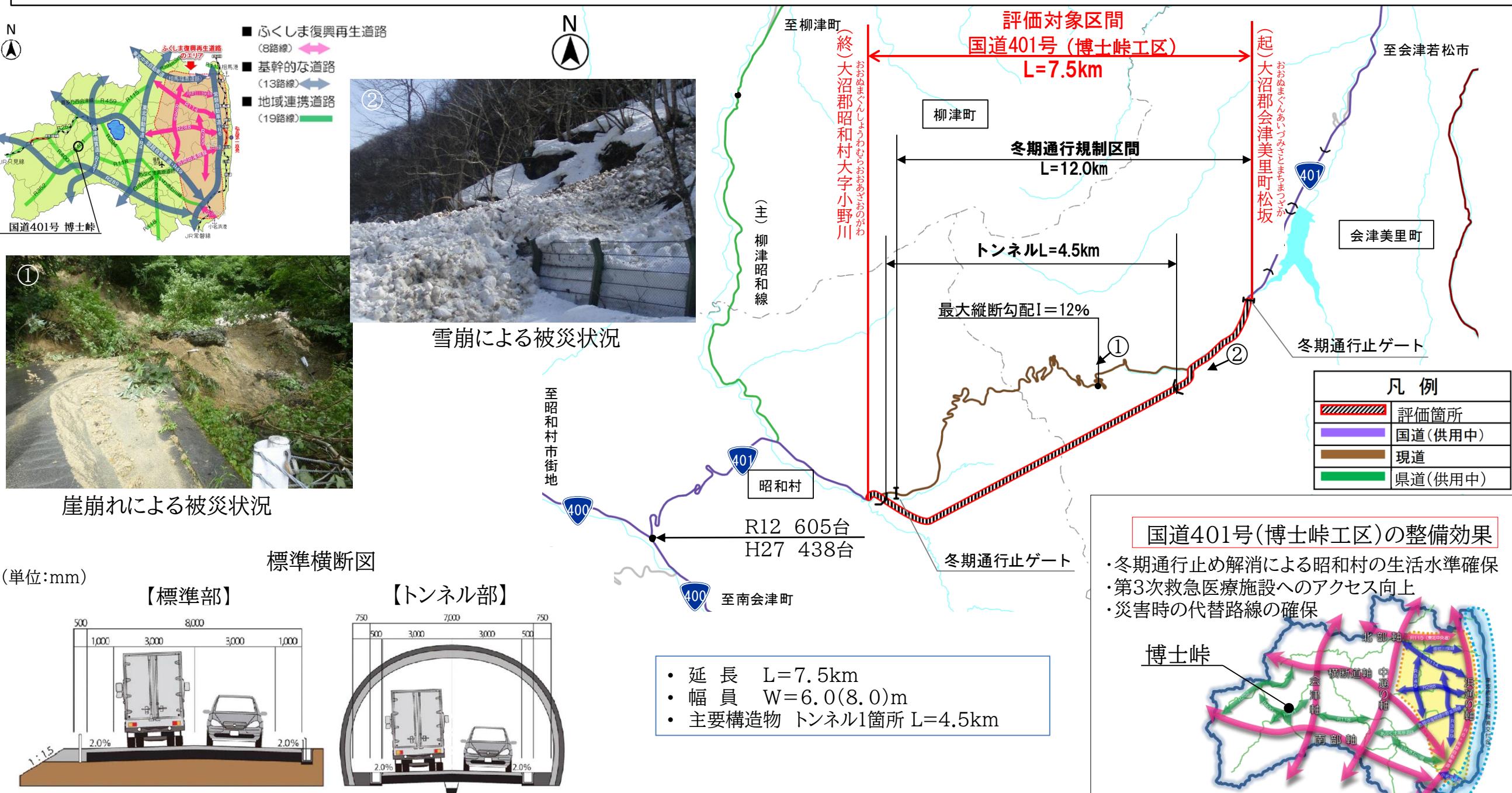
整理番号	101	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路) 〔会津美里町 一般国道401号(博士峠)〕	全体事業費 (百万円)	31,630	採択年度	H26 (2014)	完成目標年度*	R5 (2023)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	------------------------------------	----------------	--------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

※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:無し、県の対応方針:見直し継続
--------	---------------	------------	--------------------------------------

1 事業の概要

- 国道401号(博士峠工区)は、「地域連携道路」として「第2期福島県復興計画」の「安全・安心な暮らしプロジェクト」に位置づけられ、会津若松市と南会津町を結び、地域間連携の多重性や代替性を確保し、より強靱な道路ネットワークを構築するために重要な路線である。
- 冬期通行止め解消により昭和村の冬期期間の生活水準を確保する。



- 延長 L=7.5km
- 幅員 W=6.0(8.0)m
- 主要構造物 トンネル1箇所 L=4.5km



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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
前回	今回 (前回差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
18,200	31,630 (差+13,430) (比+73.8%)	28,990 (92%)	1,353

(2)現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ R3(2021)年度にトンネル貫通。R4(2022)年度にトンネル本体工事完了予定。
- ・ R4(2022)年度はトンネル設備工事、舗装工事の事業進捗を図るほか改良工の推進を図る。
- ・ 主な増額理由は、昭和村側の掘削残土について、同村内での盛土工区への流用等を計画していたが、流用先工区の地権者の同意が得られなかったことから、別工事に流用する計画に変更し、運搬費用が増となった。また、昭和村側のトンネル掘削において、突発湧水や変状等が断続的に発生し、補助工法の追加や支保パターンの変更が発生したため。

(3)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 冬期通行止め解消により昭和村の冬期期間の生活水準を確保する。
- ・ 昭和村から第3次救急医療機関へのアクセス向上。
- ・ 災害時の代替路を確保する。
- ・ 会津軸と南部軸を連結することにより、広域的な幹線道路ネットワークを強化し、地域間交流を促進する。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価(A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - ・ 昭和村は、県内59市町村のうち唯一、第3次救急医療施設を結ぶ最短経路が冬期通行止めとなっている村であり、冬期期間の生活水準の確保が必要である。
 - ・ 昭和村の救急医療は、主に会津若松市に搬送しているため、昭和村から会津若松市までの冬期通行止め期間中の迂回搬送時間は約1時間30分(冬期期間の所要時間を消防署から聞き取り)も要していることから、速達性と定時制を確保することが必要である。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ 近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向があり、豪雨災害により現道は通行止めとなる可能性が高いため、災害時の広域避難や緊急物資輸送の代替路線確保が必要である。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 会津坂下消防署昭和出張所は、昭和村から会津若松市内の医療機関への救急搬送時、国道401号には急勾配、急カーブが多く傷病者へ負担がかかるため利用を避けている。道路整備によって大幅に時間を短縮することができ、患者の救命率の向上が期待されるため、整備の促進を強く要望されている。

(5)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時(H26)	完成時(R5)	備考
冬期通行止め日数	105日	0日 (解消)	
昭和村~会津若松市間の冬期所要時間(通常期)	104分 (66分)	65分 (57分)	
最大縦断勾配Imax	12%	6%	
車道部幅員 W≤5.5m 区間延長	3.6km	0km (解消)	

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{40.5+16.3+3.2}{287.7+6.6} = 0.20 \text{ (前回値0.34)}$$

- ・ [B]道路事業における総便益
 - B①:走行時間短縮便益 40.5億円
 - B②:走行経費減少便益 16.3億円
 - B③:交通事故減少便益 3.2億円
- ・ [C]道路事業に要する総費用
 - C①:道路整備に要する事業費 287.7億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 6.6億円

[参考値]

$$B/C = \frac{40.5+16.3+3.2+16.0+2.3+4.9+35.1}{287.7+6.6} \times 1.642 = 0.66$$

追加便益:58.3億円(冬期交通の効果16億円、CO2排出削減効果2.3億円、救命救急へのアクセス向上効果4.9億円、防災効果35.1億円)

地域修正係数:1.642(会津)

(7)コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

- ①コスト削減の取組:トンネル照明にLED照明を採用することで、ライフサイクルコストの削減。
- ②代替案の検討状況:代替案については、工事の進捗状況、周辺地形、保安林への影響等を踏まえると、ルート変更の可能性はない。
- ③働き方改革の取組等:工事の週休2日確保を推進する。情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

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、事業をとりまく環境は大きく変化しておらず、前回評価時と同様の発現効果が見込まれることから、計画を変更し重点的に整備を進める必要がある。

整理番号	102	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路) 〔只見町 一般国道289号(入叶津道路)〕	全体事業費 (百万円)	20,000	採択年度	S48 (1973)	完成目標年度*	R8 (2026)	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。

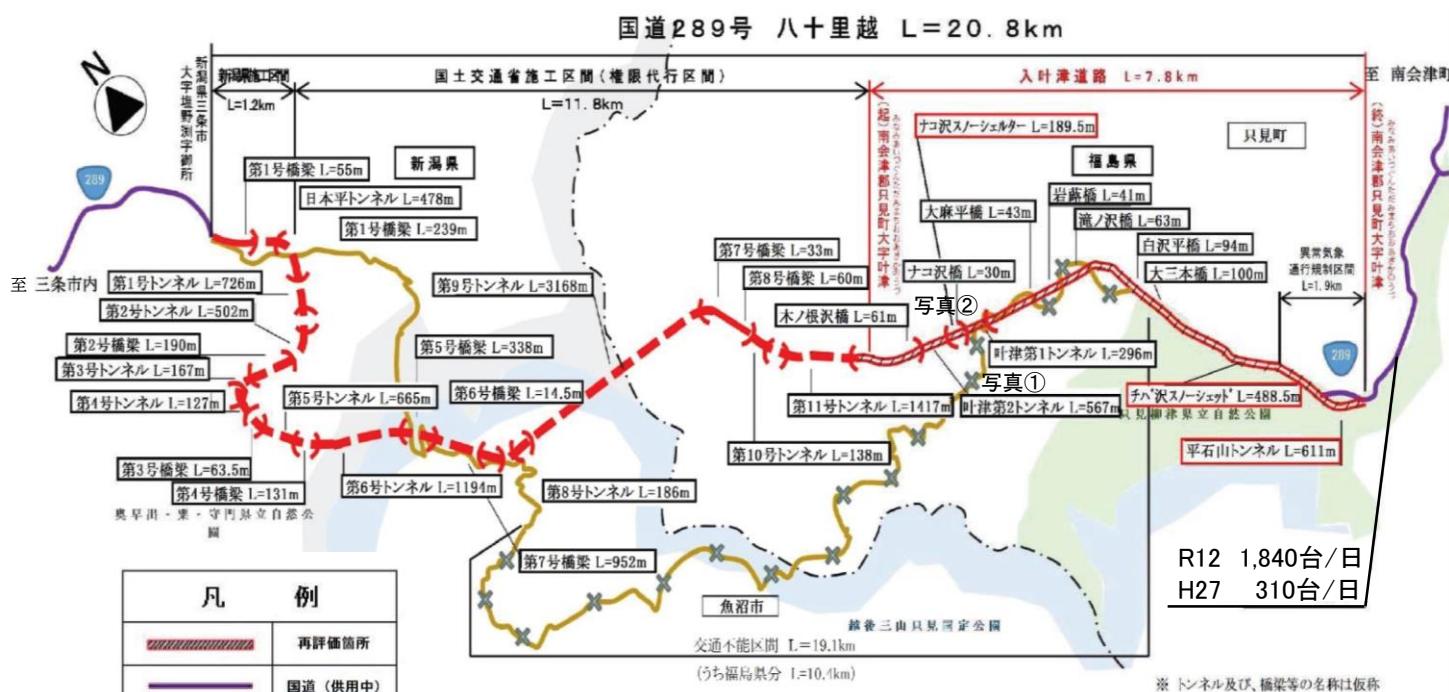
評価対象理由	計画変更を行おうとする事業	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:見直し継続、付帯意見等:-、県の対応方針:見直し継続
--------	---------------	------------	-------------------------------------

1 事業の概要

- 国道289号(入叶津道路)は、「福島県総合計画」の基幹的な道路に位置づけられ、県土の骨格となる6本の連携軸の南部軸を担う重要な路線である。
- 福島県只見町と新潟県を連絡し両県の交流を強化するとともに、国土交通省や新潟県と連携し、交通不能区間(八十里越)の解消を図るものである。



- 福島復興再生道路 (8路線)
- 基幹的な道路 (13路線)
- 地域連携道路 (19路線)



【写真① 交通不能区間の状況】

【写真② 叶津第1トンネル付近の積雪状況】

延長 L=7.8km
幅員 W=6.0(9.0)m
主要構造物 トンネル2箇所
橋梁6橋
スノーシェッド1箇所
スノーシェルター1箇所



【一般国道289号(入叶津道路)の期待される効果】

- ・福島県と新潟県の交流を強化
- ・通行不能区間の解消
- ・救急搬送時間の短縮

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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
前回	今回 (前回差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
14,000	20,000 (差+6,000) (比+42.9%)	13,122 (66%)	212

(2)現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- ・現在、81%の用地(執行予算ベース)を取得済みで、本線橋梁工、土工事を進めており、約78%の区間の工事(執行予算ベース)に着工済みである。
- ・一部の用地未取得箇所について、取得の見通しがつき、概ね計画通りに進捗している。
- ・R4(2022)年度工事:防雪工事(スノーシェッド・吹込防止板・スノーシェルター)、防草工事、コンクリート舗装工事である。
- ・前回の全体事業費(14,000百万円)から増額した要因は、施工済み橋梁の現行耐震基準への補強、管理計画策定に伴う道路管理設備工事・除雪ステーション、ロードキル対策等が要したことによる増である。(+6,000百万円)

(3)期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- ・福島県・新潟県両県の広域的な産業・経済・文化の交流が強化される。
- ・通行不能区間が解消される。
- ・救急搬送時間が短縮される。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等〔評価(A)・B・C〕

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - ・只見町から直接新潟県側へ抜ける路線は冬期通行止め(六十里越)となる国道252号のみであり、通年通行の面や、災害時の広域避難や緊急物資輸送の代替路線確保等、道路整備の必要性が増している。
 - ・第3次救急医療施設を会津若松市内に依存しており、救急搬送時間の短縮が求められているため、早期の事業効果発現が必要である。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・平成29年7月の豪雨(時間最大雨量88.5mm/h(只見))により入叶津集落の一部が浸水になる等、近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等の災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
 - ・地元の「国道289号線建設促進期成同盟会」、「国道(289号線)八十里越地点開発促進期成同盟会」から整備促進を強く要望されている。

(5)評価指標の状況〔評価(A)・B・C〕

評価指標	整備前 (S48/1973)	完成後 (R8/2026)	備考
交通不能区間	10.4km	解消	直轄権限代行区間を含む
異常気象時通行規制箇所	1.9km	解消	福島県側現道延長
所要時間	157分	79分	R252・磐越道・北陸道経由

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価A・(B)・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{866.1+156.7+8.8}{1,555.8+9.1} = 0.66(\text{前回}1.0)$$

- ・[B]:道路事業における総便益
 - B①:走行時間短縮便益 866.1億円
 - B②:走行経費減少便益 156.7億円
 - B③:交通事故減少便益 8.8億円
- ・[C]:道路事業に要する総費用
 - C①:道路整備に要する事業費 1,555.8億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 9.1億円

【参考値】

$$B/C = \frac{866.1+156.7+8.8+13.4+13.0+10.3+0.5}{1,555.8+9.1} \times 1.642 = 1.12$$

追加便益:37.2億円(迂回の解消効果13.4億円、冬期交通の効果13.0億円、CO2の排出削減効果10.3億円、救急救命のアクセス向上効果0.5億円)
地域修正係数:1.642(会津)

(7)コスト縮減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等〔評価(A)・B・C〕

- ①コスト縮減の取組
 - ・ライフサイクルコストの観点から、防雪構造物の連続箇所ではコンクリート舗装を積極的に使用する。
 - ・防草板の設置により維持管理費を縮減を図る。
- ②代替案の検討状況
 - ・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働き方改革の取組等
 - ・工事の週休2日確保を推進する。
 - ・ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。
 - ・情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

3 評価

(1)県の対応方針案

(2)理由

見直し継続

福島県と新潟県の連携・交流の強化、通行不能区間の解消が図られるため、計画変更により事業を進める必要がある。

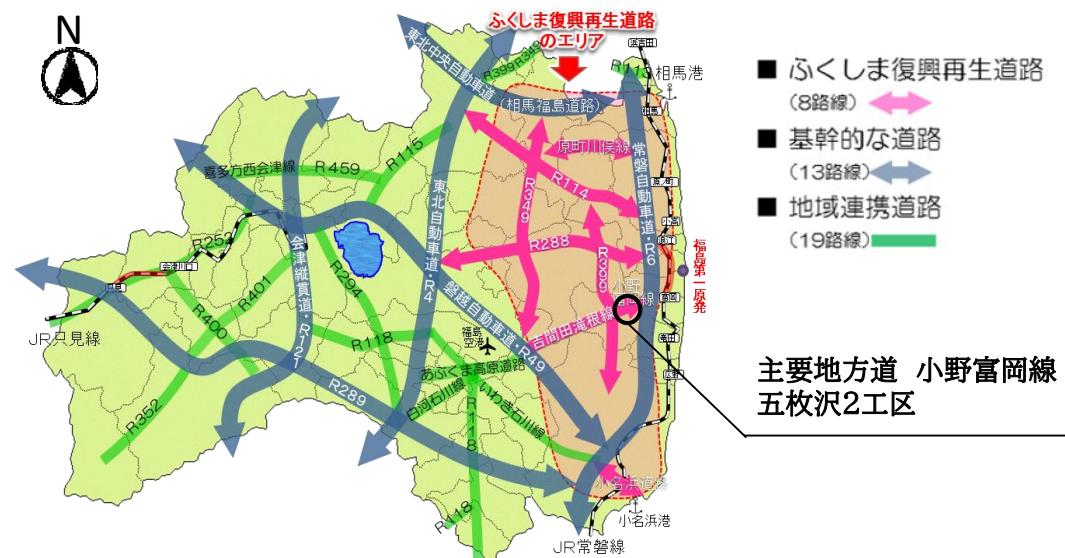
整理番号	103	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路)(再生・復興) 〔川内村 小野富岡線(五枚沢2工区)〕	全体事業費 (百万円)	12,400	採択年度	H24 (2012)	完成目標年度*	R7 (2025)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	---	----------------	--------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

※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	事業採択から10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：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	-----------------	------------	-----------------------------

1 事業の概要

- 主要地方道 小野富岡線は、「ふくしま復興再生道路」として「第2期福島県復興計画」の「避難地域等復興加速化プロジェクト」に位置づけられ、相双地方と県中地方を結び、**広域的な連携・交流を支える役割を担う重要な路線**である。現在、吉間田滝根線と一体的に整備を進めている。
- 本路線は、川内村から富岡町(ふたば医療センター附属病院や常磐自動車道常磐富岡IC等)、富岡町から吉間田滝根線、あぶくま高原道路や磐越自動車道等へのアクセス道路であり、**復興に必要不可欠な道路**である。
- 本事業は、線形不良及び幅員狭小区間の解消により、**安全で円滑な交通を確保するとともに、高速道路等へのアクセス性向上を図るものである。**



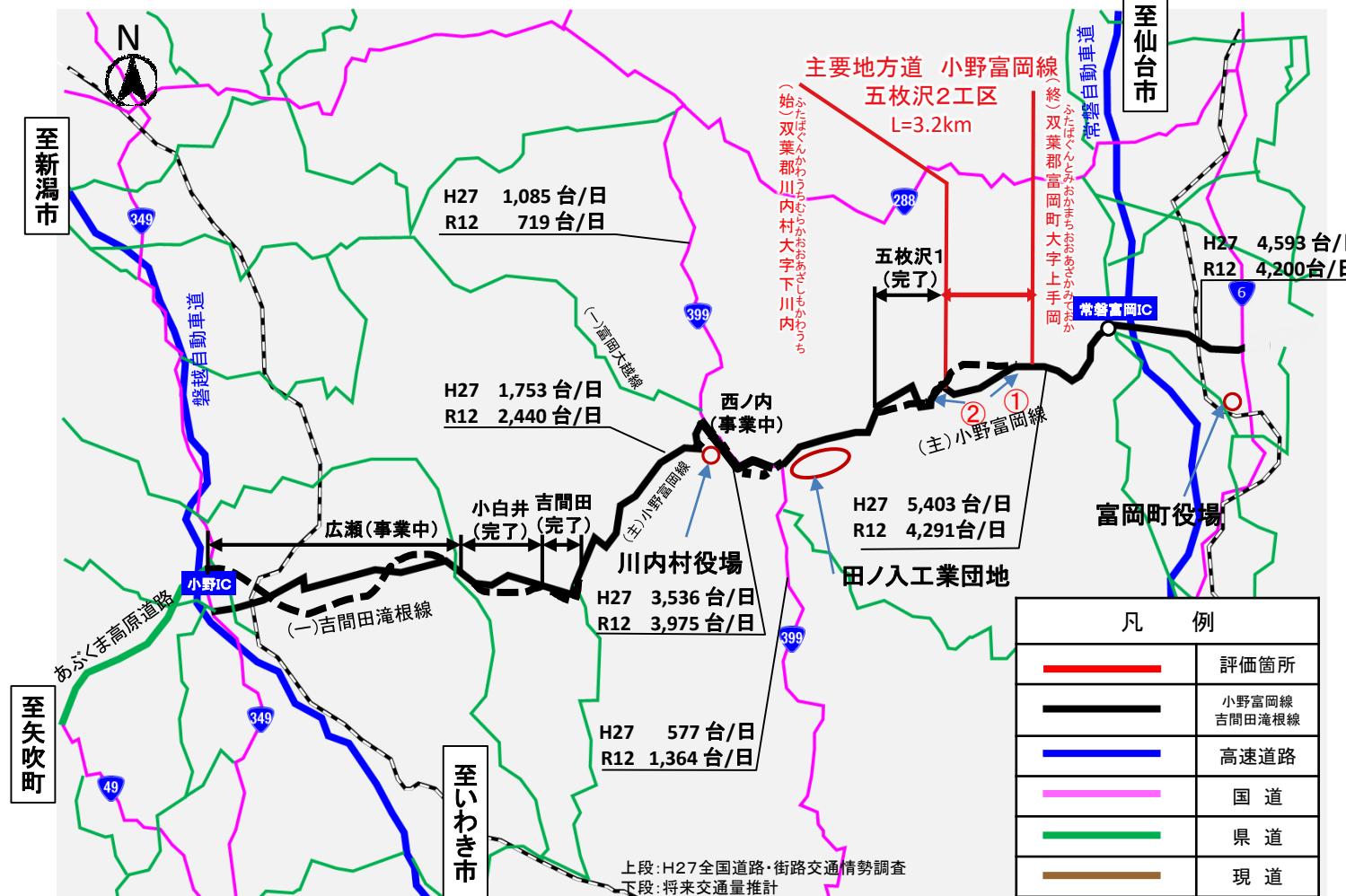
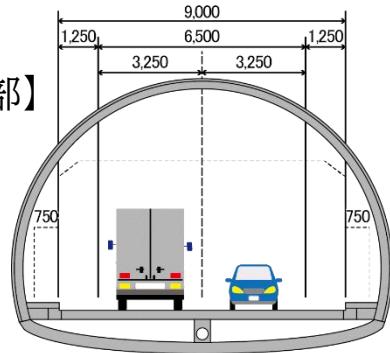
【写真① 道路線形不良区間の状況】



【写真② 幅員狭小区間の状況】

【トンネル部】

延長 L=3.2km
幅員 W=6.5(9.0)m
主要構造物 トンネル1箇所
橋梁1橋



【小野富岡線(五枚沢2工区)の期待される効果】

- 線形不良及び幅員狭小区間の解消による安全性の向上
- 相双地方と県中地方、高速道路等へのアクセス性向上による地域間ネットワークの強化
- 川内村復興整備計画の推進及び地域活性化に寄与
- 富岡町への住民帰還促進や、富岡町特定復興再生拠点区域復興再生計画の推進に寄与

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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
9,910	12,400 (差+2,490) (比+25.1%)	1,149 (9%)	1,236

(2)現状及び完了までの見通し〔評価 A・(B)・C〕

- ・ 現在、40%の用地(面積ベース)を取得済みで、本線橋梁工、土工事を進めており、約3%の区間の工事(本線延長ベース)に着工済みである。
- ・ 五枚沢1工区は、H30(2018)年度完了済み。(C=5,703百万円)
- ・ 用地未取得箇所において工事に着手できていないが、実施の見通しはついており、計画どおり進捗している。
- ・ R4(2022)年度工事:橋梁工事、トンネル工事である。
- ・ 増額理由:トンネル掘削工事の安全管理に係るガイドライン改正に伴う増加、残土処理条件(転石破碎)の追加、及び坑門部で軟弱地盤が確認され地盤改良が必要になったことによる。(+2,490百万円)

(3)期待される効果〔評価 (A)・B・C〕

- ・ 線形不良や幅員狭小による車両のすれ違い困難を解消することにより、安全性の向上及び幹線道路(緊急輸送路)の機能を確保する。
- ・ 磐越自動車道及び常磐自動車道といった高速道路等へのアクセス性向上を図る。
- ・ 相双地方と県中地方等との所要時間の短縮により、地域間ネットワークの強化を図る。
- ・ バイパス整備により、常磐富岡ICと田ノ入工業団地を結ぶ位置にあることから、川内村の復興整備計画の推進、さらには地域活性化が図られる。また、富岡町から県中地方等へ避難された方々の帰還を推進する。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等〔評価 (A)・B・C〕

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - ・ 小野富岡線の一体的な整備により、相双地方と県中地方を往来する交通量の増加が見込まれるとともに、田ノ入工業団地への企業の集積及び富岡町の特定復興再生拠点の整備による需要の増加等により、道路整備の必要性が増している。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ 本事業区間は緊急輸送路となっており、近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等の災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 早期整備に対する地域の熱意が特に高い事業であり、毎年、双葉地方町村会及び双葉地方町村議会議長会より、双葉地方の復興・再生に向けた最重点要望事項として、県道小野富岡線の道路整備の推進が求められている。

(5)評価指標の状況〔評価 (A)・B・C〕

評価指標	整備前 (H23/2011)	完成後 (R7/2025)	備考
常磐自動車道(常磐富岡IC)～ 磐越自動車道(小野IC)までの所要時間 (五枚沢2工区整備による所要時間)	72.8分	71.2分	整備前:実際の走行速度 完成後:設計上の速度
幅員狭小区間	3.2km	0km	

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価 (A)・B・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{121.4+15.4+2.4}{113.9+0.9} = 1.21$$

- ・ [B]:道路事業における総便益
 - B①:走行時間短縮便益 121.4億円
 - B②:走行経費減少便益 15.4億円
 - B③:交通事故減少便益 2.4億円
- ・ [C]:道路事業に要する総費用
 - C①:道路整備に要する事業費 113.9億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 0.9億円

【参考値】

$$B/C = \frac{121.4+15.4+2.4+0.9+5.99}{113.9+0.9} \times 1.590 = 2.02$$

追加便益:6.89億円(CO2の排出削減効果0.9億円、救急救命のアクセス向上効果5.99億円)

地域修正係数:1.590(浜通り)

(7)コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等〔評価 (A)・B・C〕

- ①コスト削減の取組
 - ・ 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に使用する。
 - ・ 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を図る。
- ②代替案の検討状況
 - ・ 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働き方改革の取組等
 - ・ 工事の週休2日確保を推進する。
 - ・ ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。
 - ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

3 評価

(1)県の対応方針案

(2)理由

事業継続

線形不良及び幅員狭小区間の改良により、安全性の向上及び幹線道路(緊急輸送路)の機能が確保されるとともに、相双地方と県中地方、高速道路等へのアクセス性が向上する。このことから、川内村復興整備計画や富岡町特定復興再生拠点区域復興再生計画が推進し、地域活性化が図られるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

整理番号	104	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路) 〔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 (百万円)	26,650	採択年度	H24 (2012)	完成目標年度*	R5 (2023)	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。

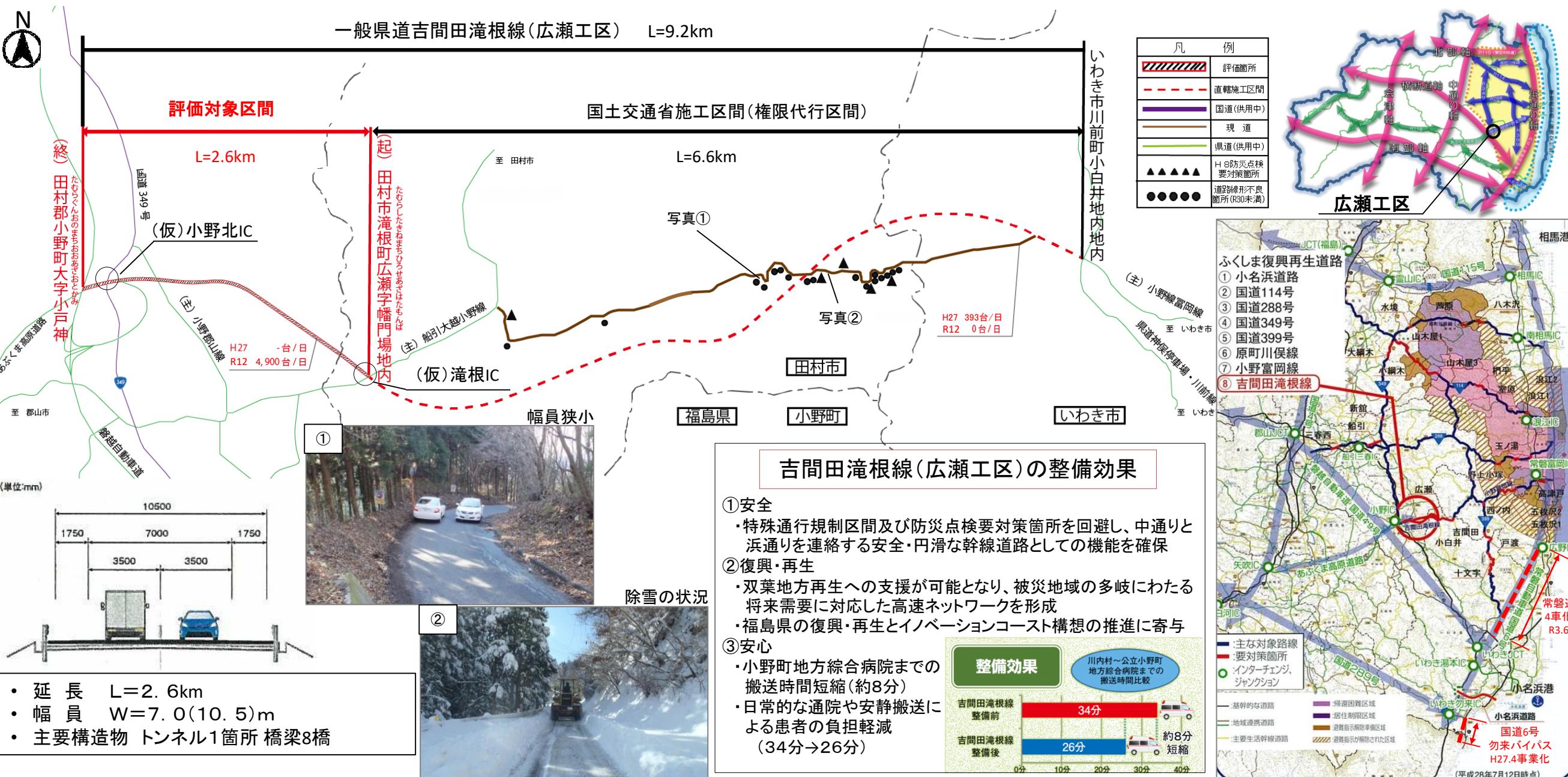
評価対象理由	計画変更を行おうとする事業	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:見直し継続、付帯意見等:有り、県の対応方針:見直し継続
--------	---------------	------------	--------------------------------------

1 事業の概要

意見内容:財源は県民の負担でもある。コスト削減のため不断の努力を重ねながら、早期完了に努められたい。あわせて、社会情勢や周辺環境の変化の影響を受けやすい将来交通量の推移を含む事業後の整備効果の検証を実施されたい。

県の対応:コスト削減のため不断の努力を重ねながら、早期完成に向け事業を進めるとともに、付帯意見を踏まえ、事業終了後に整備効果の検証を行ってまいります。

- 一般県道 吉間田滝根線(広瀬工区)は、「ふくしま復興再生道路」として「第2期福島県復興計画」の「避難地域等復興加速化プロジェクト」に位置づけられ、**県中地方と相双地方を結ぶ重要な路線**である。
- 本事業は、**線形不良及び幅員狭小区間をバイパスで解消することにより、安全で円滑な交通を確保し、双葉地方の復興・再生を支援する。**



凡 例	
	評価箇所
	直轄施工区間
	国道(供用中)
	現道
	県道(供用中)
	H 8防災点検要対策箇所
	道路線形不良箇所(R30未満)



吉間田滝根線(広瀬工区)の整備効果

- 安全**
 - 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安全・円滑な幹線道路としての機能を確保
- 復興・再生**
 - 双葉地方再生への支援が可能となり、被災地域の多岐にわたる将来需要に対応した高速ネットワークを形成
 - 福島県の復興・再生とインベーションコースト構想の推進に寄与
- 安心**
 - 小野町地方総合病院までの搬送時間短縮(約8分)
 - 日常的な通院や安静搬送による患者の負担軽減(34分→26分)

整備効果

川内村～公立小野町地方総合病院までの搬送時間比較

吉間田滝根線整備前	34分
吉間田滝根線整備後	26分

約8分短縮

- 延長 L=2.6km
- 幅員 W=7.0(10.5)m
- 主要構造物 トンネル1箇所 橋梁8橋

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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
前回	今回 (前回差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
17,400	26,650 (差+9,250) (比+53.2%)	24,340 (91%)	973

(2)現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- ・ 用地は100%取得済みで、本線橋梁工、土工工事を全面展開している。
- ・ 関連する県道小野富岡線の吉間田工区(H27年3月)、五枚沢1工区(H30年9月)及び小白井工区(R3年3月)は供用済みであり、西ノ内工区、五枚沢(2工区)は事業中。
- ・ 前回評価時の全体事業費(17,400百万円)から増額した要因は、法面崩落に対する対策工事の追加、残土運搬距離の増、橋梁工事における現場条件に合わせた施工方法見直し等によるものである。(+ 9,250百万円)
- ・ R4(2022)年度工事:舗装工事、管理設備工事である。

(3)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。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等〔評価(A)・B・C〕

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - ・ 本工区や小野富岡線の整備とともに、常磐道の4車線化や国道6号バイパスなどの広域ネットワークの整備事業が進捗しており、道路整備の必要性が増している。
 - ・ 川内村民等の救急搬送先を小野町地方総合病院等に依存しており、救急搬送時間の短縮が求められているため、早期の事業効果発現が必要である。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ 令和元年東日本台風の豪雨など近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等の災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 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。

(5)評価指標の状況〔評価(A)・B・C〕

評価指標	整備前 (H24/2012)	完成後 (R5/2023)	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	40分	

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価 A・(B)・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{414.5+17.8+5.9}{463.8+8.5} = 0.93 \quad (\text{前回値 } 1.43)$$

- ・ [B]: 道路事業における総便益
 - B①: 走行時間短縮便益 414.5億円
 - B②: 走行経費減少便益 17.8億円
 - B③: 交通事故減少便益 5.9億円
- ・ [C]: 道路事業に要する総費用
 - C①: 道路整備に要する事業費 463.8億円
 - C②: 道路維持管理に要する費用 8.5億円

【参考値】

$$B/C = \frac{414.5+17.8+5.9+15.9+0.6+0.5+0.1}{463.9+8.5} \times 1.500 = 1.45$$

追加便益:17.1億円(冬期交通の効果15.9億円、CO2の排出削減効果0.6億円、救急救命のアクセス向上効果0.5億円、防災効果0.1億円)

地域修正係数:1.500(中通り)

(7)コスト縮減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等〔評価(A)・B・C〕

- ①コスト縮減の取組
 - ・ 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。
 - ・ 函渠工の設置位置を見直し、函渠延長縮小によるコスト縮減。
 - ・ 路床盛土材の発生材再利用によるコスト縮減
- ②代替案の検討状況
 - ・ 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働き方改革の取組等
 - ・ 工事の週休2日確保を推進する。
 - ・ ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。
 - ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

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。

整理番号	105	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路)(再生・復興) 〔いわき市 いわき上三坂小野線 小名浜道路〕	全体事業費 (百万円)	66,957	採択年度	H24 (2012)	完成目標年 度*	R6 (2024)	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。

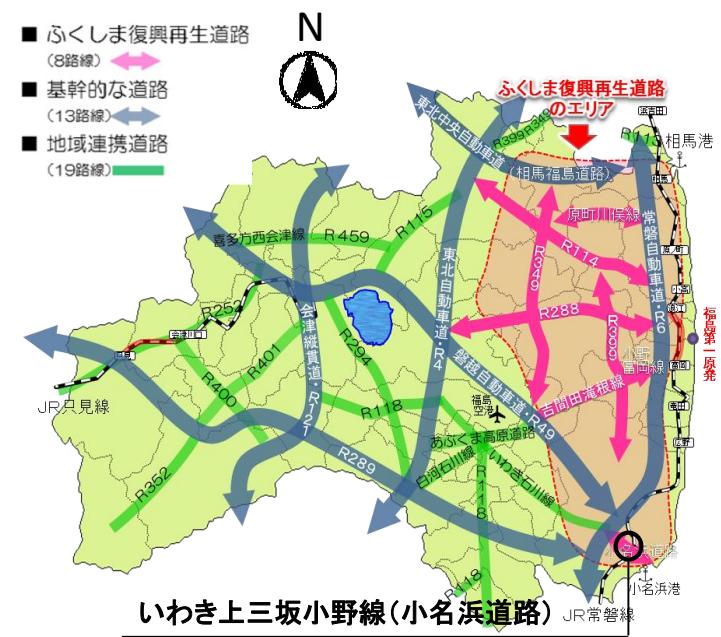
評価対象理由	福島県公共事業評価システム要綱 第3条第3項によるもの	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:見直し継続、付帯意見等:有り、県の対応方針:見直し継続
--------	--------------------------------	------------	--------------------------------------

1 事業の概要

- 小名浜道路は、ふくしま復興再生道路として「第2期福島県復興計画」の「避難地域等復興加速化プロジェクト」に位置づけられ、重要な路線である。
- 本事業は、産業・物流の広域的拠点である小名浜港との連携により広域物流ネットワークを形成し、避難地域の復興を支援するとともに、小名浜港と緊急輸送道路の第一次確保路線である常磐自動車道を直結させることにより、緊急輸送ネットワークの機能強化を図るものである。

意見内容:本事業の財源の多くは国民負担によるものである。コスト削減のため、引き続きあらゆる手段を検討し、不断の努力をお願いする。併せて、今後も地域住民との対話を重ね、早期完成に努められたい。

県の対応:コスト削減のため、不断の努力を重ねるとともに、地域住民との対話を継続し、事業の早期完成に努めます。



凡	例
	再評価箇所
	高速自動車国道
	国道(供用中)
	現道
	現道(供用中)
	市町村道
	市街地
	小名浜港臨港地区

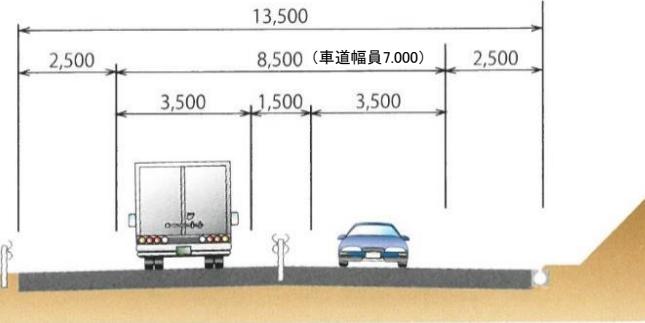


【写真① 市街地の状況】



植田地区の渋滞状況

延長 L=8.3km
幅員 W=7.0(13.5)m
主要構造物 橋梁13橋



【いわき上三坂小野線(小名浜道路)の整備効果】

- ・広域物流ネットワークの形成
- ・周辺道路の交通環境の改善
- ・地域の観光・産業の活性化
- ・緊急輸送ネットワークの機能強化

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

(1)事業費(単位:百万円) (百万円)

全体事業費		年度別執行額	
前回	今回 (前回差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
56,300	66,957 (差+10,657) (比+18.9%)	51,334 (77%)	8,380

(2)現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ 現在、99%の用地(面積ベース)を取得済みで、本線橋梁工、土工事を進めており約96%の区間の工事(本線延長ベース)に着工済みである。用地取得困難箇所においてR3(2021)年度に任意交渉により取得出来たことから、計画どおり完了を目指す。
- ・ 増額理由:硬質の岩盤が出現したため騒音・振動の基準を満たす工法に変更する必要が生じたことや、軟弱地盤改良厚さの変更、酸性土壌対策が追加が必要となったため。
- ・ R4(2022)年度工事:橋梁工事、道路改良工事

(3)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 小名浜港から常磐道までの所要時間を大幅短縮。
- ・ 港湾、高速道が一体となった広域物流機能を確保。
- ・ 交通渋滞が発生している市街地を回避し、輸送の効率化、定時性を確保。
- ・ 域外からのアクセス改善により、復興のシンボルとして整備が進められる小名浜港後背地における賑わい創出に大きく寄与。
- ・ 物資受入拠点(港湾)と被災地を結ぶネットワークを確保。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地域の意向等 [評価(A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - ・ R元(2019)年に将来交通量を推計したところ、前回評価時(10,900台/日)の推計結果よりも将来交通量(13,800台/日)が増加(北関東への消費行動の増加や、いわき・ら・らミュウ等の観光客入込数増を背景に小名浜地域沿線路線の交通量が増加)し必要性が増している。
 - ・ 人口減少、高齢社会において、交通サービス水準の向上と物流の効率化の観点から、早期の事業効果発現が求められる。
- ②自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
 - ・ 令和元年東日本台風の影響により、一部浸水で通行不能(いわき市植田町番所下~同市植田町月山下)となったが、本線の供用により豪雨時の広域避難や緊急物資等の輸送路が確保され、災害に強い交通体系を確保できる。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 早期整備に対する地域の熱意が特に高い事業であり、いわき市長などで構成される小名浜港整備促進期成同盟会より、整備促進の要望がある。

(5)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	整備前	完成後	備考
小名浜港~常磐自動車道 までの所要時間	29分	12分	17分短縮

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{c①+c②} = \frac{572.5+55.2+8.8}{654.2+22.2} = 0.94 \text{ (前回値 1.15)}$$

- ・ [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)
- ・ 用地買収の難航による土砂の仮置きや仮設工の設置による費用のほか、飛球防護柵の追加による費用の増額により、費用対効果が減少している。

【参考値】

$$B/C = \frac{572.5+55.2+8.8+3.1}{654.2+22.2} \times 1.590 = 1.50 \text{ (前回値1.84)}$$

追加便益:3.1億円(CO2排出削減効果)

地域修正係数:1.590(浜通り)

(7)コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

【コスト削減の取組】

- ・ 支持層の傾斜を確認するために追加した地質調査結果に基づき、橋台位置を見直し橋長を短縮した。
- ・ 市道の機能補償として計画していた(仮称)10号橋について、交差する本線BOXの設計を見直し、延伸させることで(仮称)10号橋を不要とした。
- ・ 当初購入土対応としていた上部路床盛土材について、流用の可能性を検証した結果、使用可能となったことから発生材再利用によりコスト削減を図った。
- ・ 当初産廃処理として計画していた伐採木について、市場の確認により売却ルートを確認し売却処分した。
- ・ 残土を小名浜港東港地区の埋立工事に流用することで有効活用を図るとともに処理費を削減した。

【代替案の検討状況】

- ・ 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。

【働き方改革の取組等】

- ・ 週休2日確保工事の活用を進めている。
- ・ ICT建設機械を活用し、管理作業等の時間短縮を図っている。
- ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

3 評価

(1)県の対応方針案

(2)理由

事業継続

広域物流ネットワークの形成、周辺道路の交通環境の改善、地域の観光・産業の活性化、緊急輸送ネットワークの機能強化を図るため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

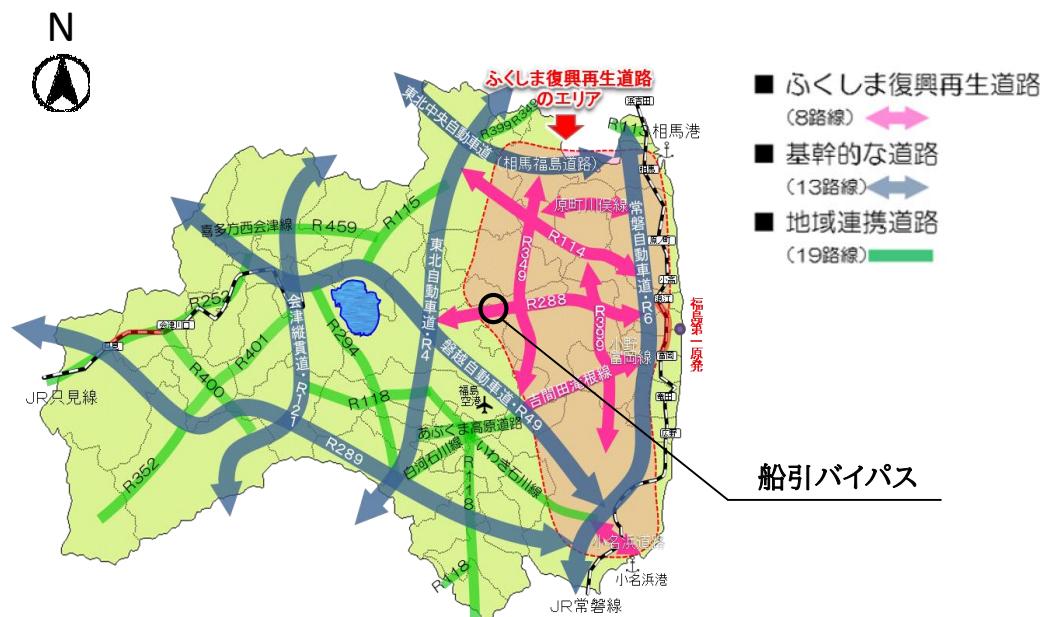
整理番号	106	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路)(再生・復興) 〔田村市 国道288号(船引バイパス)〕	全体事業費 (百万円)	16,225 (2,3工区:12,235)	採択年度	H8 (1996)	完成目標年度*	R7 (2025)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	--	----------------	--------------------------	------	--------------	---------	--------------	----------	-----------

※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	福島県公共事業評価システム要綱 第3条第3項によるもの	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:ー、県の対応方針:事業継続
--------	--------------------------------	------------	-----------------------------------

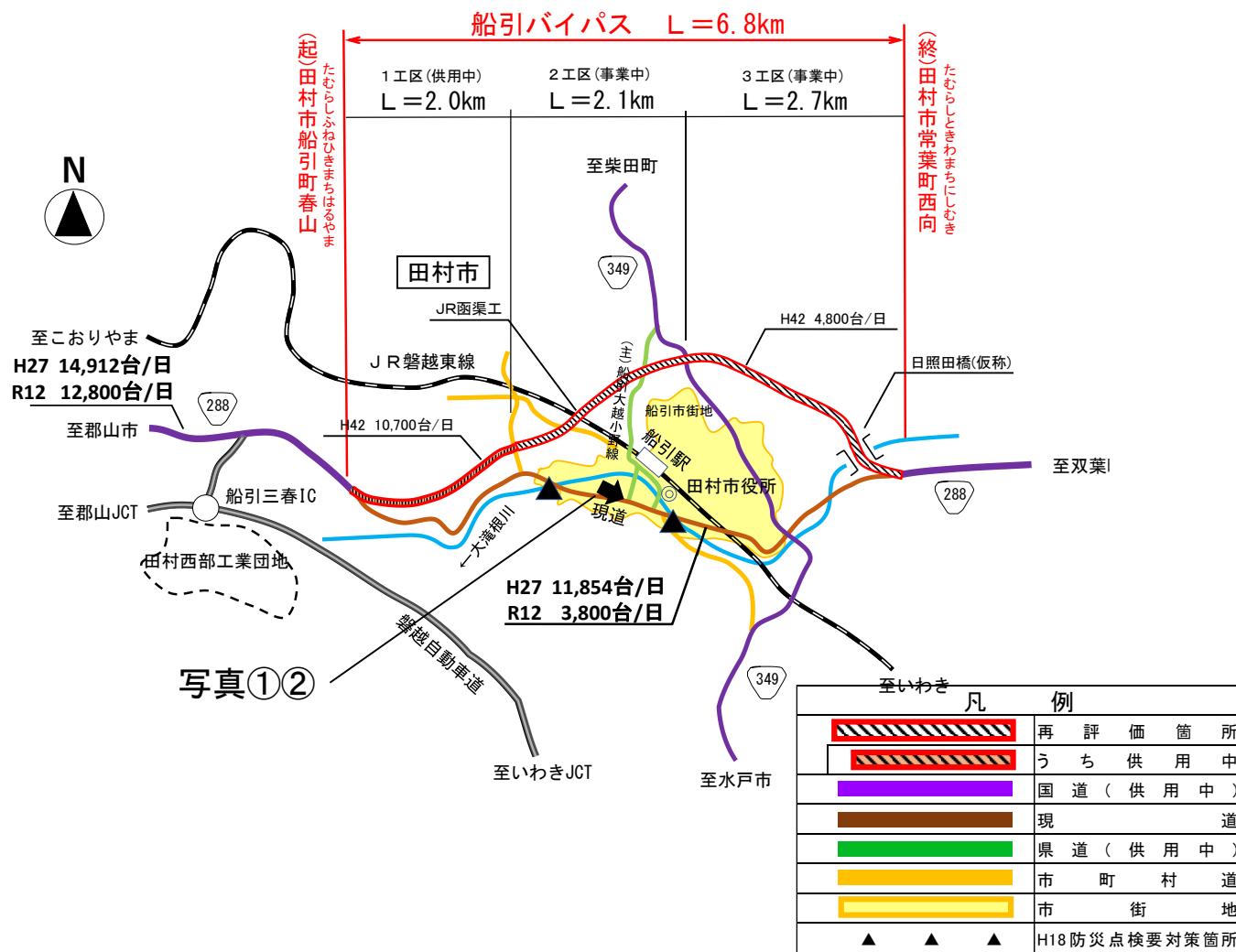
1 事業の概要

- 国道288号は、「ふくしま復興再生道路」として「第2期福島県復興計画」の「避難地域等復興加速化プロジェクト」に位置づけられ、県中地方と相双地方を結び、広域的な連携・交流を支える役割を担う重要な路線である。
- 本事業は、バイパス整備により、田村市船引町中心市街地の交通混雑の緩和を図るとともに、緊急輸送路の機能強化を図るものである。



- 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)

船引バイパス

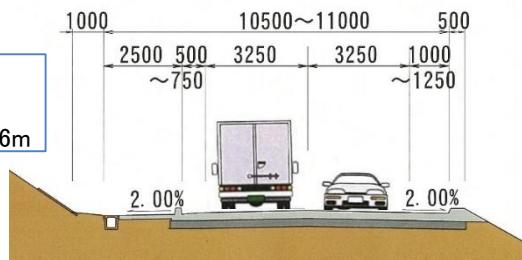


【写真① 道路混雑状況】



【写真② 大型車の離合状況】

- 延長 L=6.8km
- 幅員 W=6.5(10.5~11.0)m
- 主要構造物 JR函渠工、日照田橋(仮称)L=48.6m



【国道288号(船引バイパス)の整備効果】

- バイパス整備による田村市船引町中心市街地の交通混雑緩和
- 緊急輸送路の機能強化
- 第2次田村市総合計画の推進及び地域活性化に寄与

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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
前回	今回 (当初差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
13,888 (2,3工区9,898)	16,225 (2,3工区12,235) (差+2,337) (比+26.3%)	11,282 (2,3工区7,292) (70%)	2,046 (2,3工区2,046)

(2)現状及び完了までの見通し [評価 (A)・B・C]

- ・ 用地取得率(面積ベース)は、2工区が99.7%、3工区が98.9%である。3工区では令和4年1月に集団和解が成立し、用地問題は実質的に解決した。2工区でも引き続き、任意交渉を継続する。
- ・ 本線改良工事を進めており、約60%の区間の工事(本線延長ベース)に着工済みであり、R4(2022)年度に一部区間を供用する予定である。
- ・ R4(2022)年度工事:橋台・護岸工事、道路改良工事、道路舗装工事、及び占用物移設工事である。
- ・ 当初の全体事業費(13,338百万円)から増額した要因は、事業間調整に伴う残土運搬距離の増加による増大である。(+2,337百万円)

(3)期待される効果 [評価 (A)・B・C]

- ・ バイパス整備により、田村市船引町中心市街地の交通混雑解消を図るとともに、県中地方と相双地方間の地域間ネットワークの強化を図る。
- ・ 緊急輸送道路の機能の強化を図る。
- ・ 田村市の第2次田村市総合計画の推進、さらには地域活性化が図られる。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価 (A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - ・ 人口減少、高齢化が進行し、地域活性化のため、早期の事業効果発現が求められている。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ 令和元年東日本台風の豪雨(期間降水量215.0mm(田村市船引町))により、一部道路陥没による片側通行となった。近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等の災害に強い浜通りと中通りをつなぐ交通体系の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 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。

(5)評価指標の状況 [評価 (A)・B・C]

評価指標	採択時 (H8/1996)	前回 (R1/2019)	完成時 (R7/2025)
H8防災点検対策箇所	2箇所	2箇所	0箇所
交通混雑区間	5.9km	5.9km	0km

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{145.9+9.7+1.0}{201.6+3.2} = 0.76 \text{ (前回値1.01)}$$

- ・ [B]:道路事業における総便益
 - B①:走行時間短縮便益 145.9億円
 - B②:走行経費減少便益 9.7億円
 - B③:交通事故減少便益 1.0億円
- ・ [C]:道路事業に要する総費用
 - C①:道路整備に要する事業費 201.6億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 3.2億円

・事業費が前回から約8億円増え、供用開始が5年間遅れたことがB/C減少の要因

【参考値】

$$B/C = \frac{145.9+9.7+1.0+0.1+8.4+0.2}{201.6+3.2} \times 1.500 = 1.21$$

追加便益:8.7億円(CO2の排出削減効果0.1億円、

救急救命のアクセス向上効果8.4億円、防災効果0.2億円)

地域修正係数:1.500(中通り)

(7)コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価 (A)・B・C]

- ①コスト削減の取組
 - ・ 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。
- ②代替案の検討状況
 - ・ 部分供用済みであり、残事業区間の用地取得も進捗が図られていることから、ルート変更の可能性はない。
- ③働き方改革の取組等
 - ・ 工事の週休2日確保を推進する。
 - ・ 情報通信技術(ICT技術)を活用し、施工の効率化、情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など、建設現場の環境改善を図っている。

3 評価

(1)県の対応方針案

事業継続

(2)理由

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。

整理番号	107	事業名 〔地区名〕	道路橋りょう改良事業 〔三島町 滝谷桧原線(桧原バイパス工区)〕	全体事業費 (百万円)	8,500	採択年度	H24 (2012)	完成目標年度*	R19 (2037)	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	事業採択から10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：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	-----------------	------------	-----------------------------

1 事業の概要

- 一般県道 滝谷桧原線は、国道252号と主要地方道 柳津昭和線を連絡する路線である。
- 本路線は、福島県立宮下病院へのアクセス道路であるとともに、国道400号の通行止めの際に迂回路として利用される**重要な路線**である。
- 本事業は、線形不良及び幅員狭小区間の解消により、冬期間含めた**安全で円滑な交通を確保**するとともに、**病院等へのアクセス性向上**を図るものである。

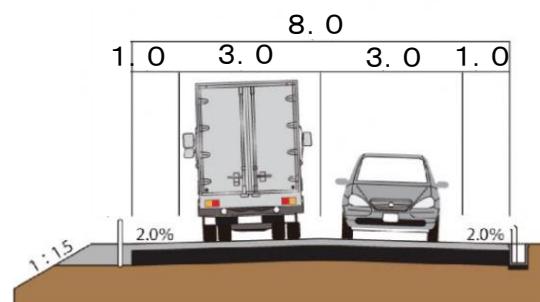


【写真① 道路線形不良区間の状況】



【写真② 幅員狭小区間の状況】

延長 L=1.1km
幅員 W=6.0(8.0)m
主要構造物 スノーシェッド 1箇所



上段：H27全国道路・街路交通情勢調査
下段：将来交通量推計

【滝谷桧原線(桧原バイパス工区)の期待される効果】

- 線形不良及び幅員狭小区間の解消による安全性の向上
- 福島県立宮下病院等へのアクセス性向上
- 災害に強いネットワーク機能の強化

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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
8,500	8,500 (差-) (比-)	338 (4%)	18

(2)現状及び完了までの見通し [評価 A・(B)・C]

- ・ H23(2011)年度:ルート決定
- ・ H24(2012)年度:事業化、事業説明会を開催
- ・ H28(2016)年度:事業計画説明会を開催
- ・ H30(2018)年度:多数相続地があることを理由に終点側のルート見直し
- ・ R2(2020)年度:滝谷桧原線のアクセス道路である柳津昭和線において、工事車両と一般車両のすれ違いに支障を来す幅員狭小部の整備ルートを決
- ・ R3(2021)年度:本線の見直しルートとアクセス道路のルートについての住民説明会を開催

(3)期待される効果 [評価 (A)・B・C]

- ・ 線形不良や幅員狭小による車両のすれ違い困難を解消することにより、安全性の向上を図る。
- ・ 福島県立宮下病院等へのアクセス性向上を図る。
- ・ 国道400号の代替路線として整備することで、災害に強いネットワークの強化を図る。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価 (A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - ・ 柳津昭和線との一体的な整備により、交通量の増加が見込まれ、道路整備の必要性が増している。
 - ・ 三島町、柳津町における救急搬送先を福島県立宮下病院に依存しており、救急時間の短縮が求められているため、早期の事業効果発現が必要である。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ 国道400号において平成22年5月に落石により、通行止めとなり、本路線が迂回路として利用された。近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等の災害に強い交通体系および通勤・通学時の安全確保の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 早期整備に対する地域の熱意が特に高い事業であり、毎年、県道柳津昭和線・滝谷桧原線整備促進期成同盟会より、安全性の向上や県立宮下病院の医療圏の拡大として、県道滝谷桧原線の整備促進が求められている。

(5)評価指標の状況 [評価 (A)・B・C]

評価指標	整備前 (H24/2012)	完成後 (R19/2037)	備考
三島町滝谷地区～ 福島県立宮下病院までの所要時間 (桧原バイパス工区整備による所要時間)	11.4分	8.8分	整備前:実際の走行速度 完成後:設計上の速度
幅員狭小区間	1.6km	0km	

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{8.77+0.35+0.01}{67.08+0.67} = 0.13$$

- ・ [B]:道路事業における総便益
 - B①:走行時間短縮便益 8.77億円
 - B②:走行経費減少便益 0.35億円
 - B③:交通事故減少便益 0.01億円
- ・ [C]:道路事業に要する総費用
 - C①:道路整備に要する事業費 67.08億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 0.67億円

【参考値】

$$B/C = \frac{8.77+0.35+0.01+2.9+0.03+1.24+29.2}{67.08+0.67} \times 1.642 = 1.03$$

追加便益:33.4億円(冬期交通の効果2.9億円、CO2の排出削減効果0.03億円、
救急救命のアクセス向上効果1.24億円、防災効果29.2億円)

地域修正係数:1.642(会津)

(7)コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価 (A)・B・C]

- ①コスト削減の取組
 - ・ 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に使用する。
 - ・ 防草板等により維持管理費を削減することによるライフサイクルコストの削減を図る。
- ②代替案の検討状況
 - ・ 地形が急峻であり、ルート変更の可能性はない。
- ③働き方改革の取組等
 - ・ 工事の週休2日確保を推進する。
 - ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

3 評価

(1)県の対応方針案

(2)理由

事業継続

安全性の向上や福島県立宮下病院等へのアクセス性向上、災害に強い交通ネットワークの強化が図られるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

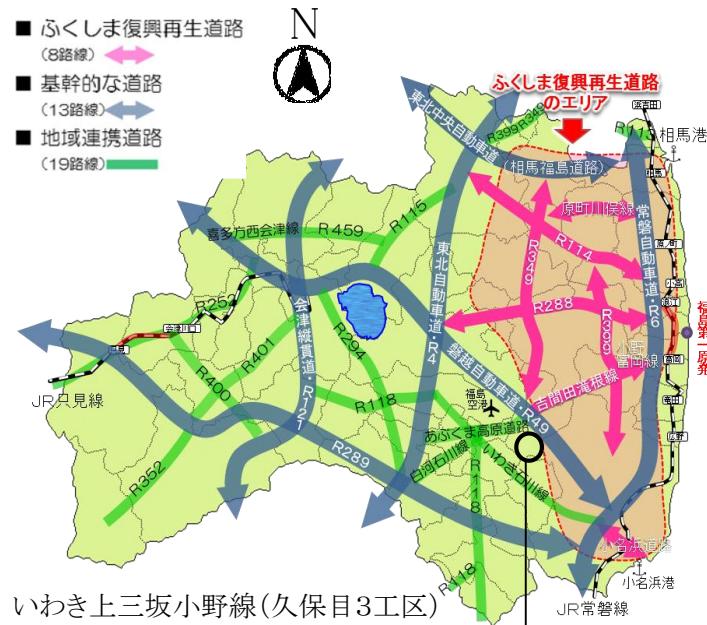
整理番号	108	事業名 〔地区名〕	道路橋りょう改良事業 〔いわき市 いわき上三坂小野線 久保目3工区〕	全体事業費 (百万円)	2,800	採択年度	H24 (2012)	完成目標年度*	R5 (2023)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	---------------------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

※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。

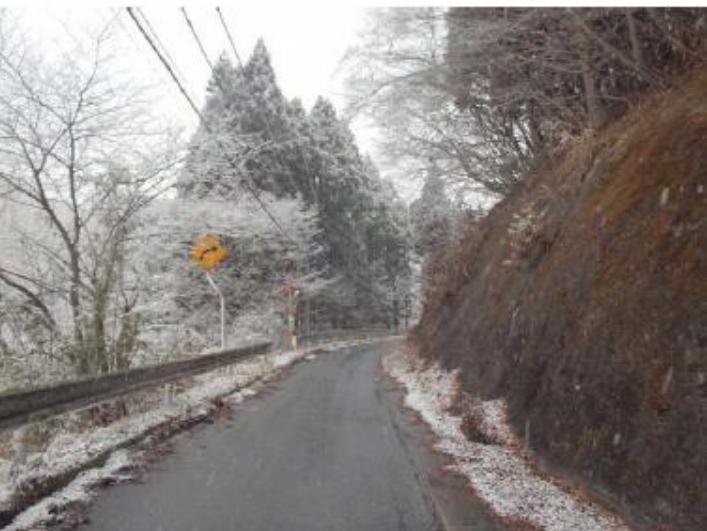
評価対象理由	事業採択から10年経過で継続中	前回評価時の対応方針	委員会からの提言: - 、付帯意見等: - 、県の対応方針: -
--------	-----------------	------------	----------------------------------

1 事業の概要

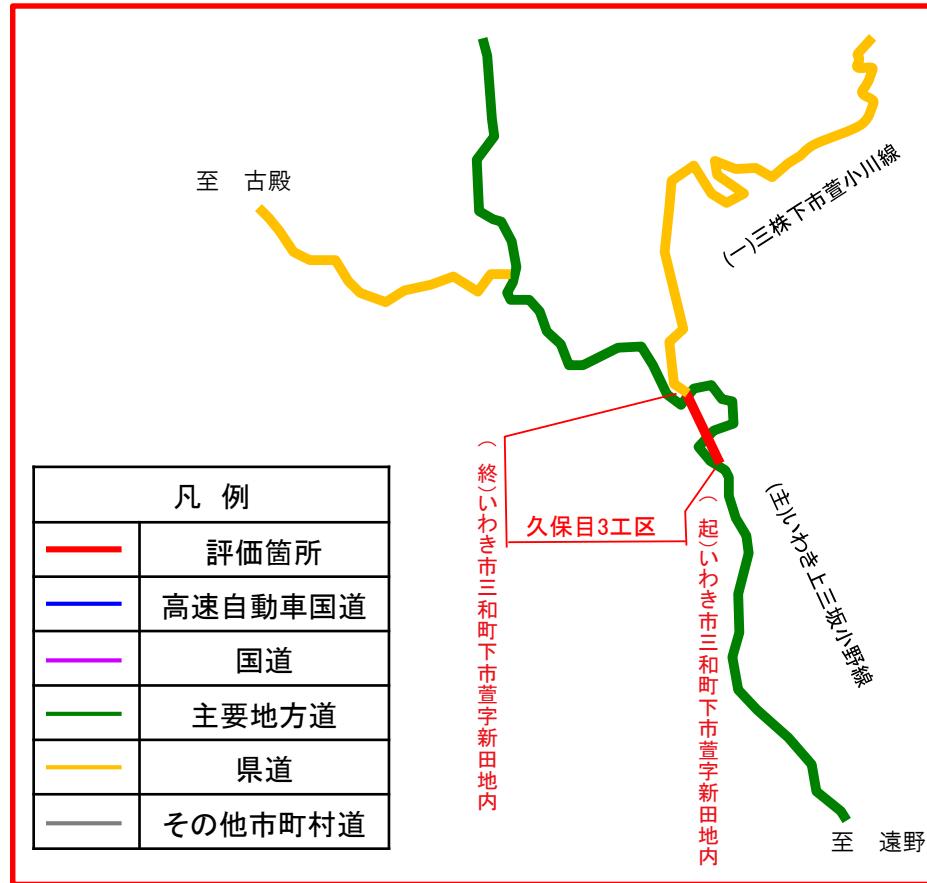
- 主要地方道 いわき上三坂小野線は、いわき市と県中地方を結び、広域的な連携・交流を支える役割を担うとともに、中山間地域の交通を支える重要な路線である。東日本大震災時には、いわき石川線の代替路線として利用された。
- 本事業は、線形不良及び幅員狭小区間の解消により、安全で円滑な交通を確保するとともに、異常気象時におけるいわき石川線等の代替路線としての機能確保を図るものである。



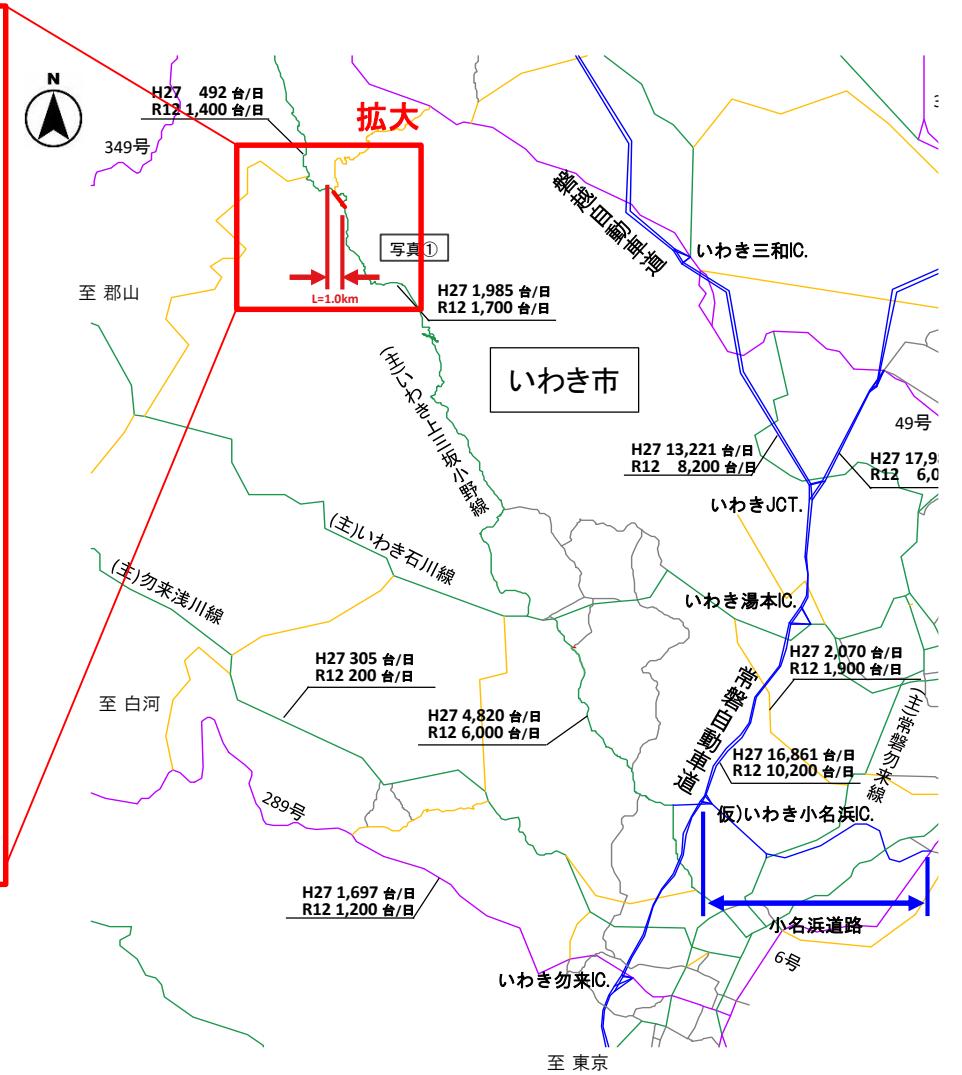
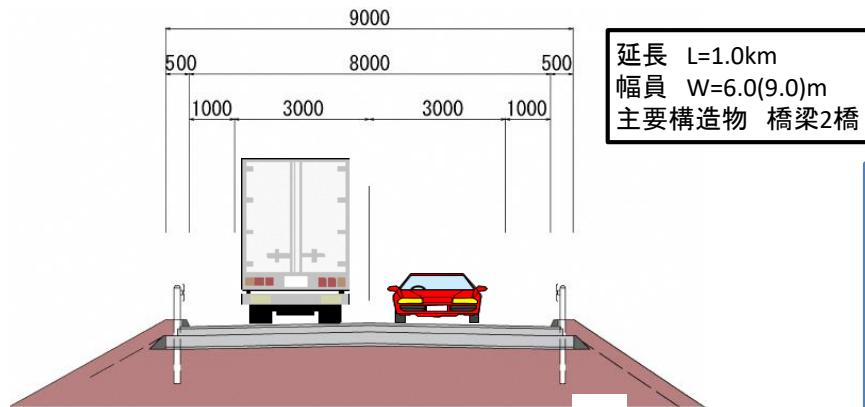
【写真① 狭小幅員の状況】



久保目3工区の状況



《横断構成》



【いわき上三坂小野線(久保目3工区)の整備効果】

- 線形不良及び幅員狭小区間の解消による安全性の向上
- いわき地方と県中地方へのアクセス性向上
- 災害に強いネットワーク機能の強化

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

(1) 事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見 込
2,573	2,800 (差+227) (比+8.8%)	2,720 (97%)	0

(2) 現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- 現在、100%の用地(面積ベース)を取得済みで、道路改良工、法面工を進めており、約70%の区間の工事(本線延長ベース)に着工済みである。
- 増額理由:残土の土捨て場が近傍で調整できず、残土運搬距離が20kmから40kmに変更になったことによる増である。
- R4(2022)年度工事:橋梁上下部工事、道路改良工事、法面工事

(3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 線形不良や幅員狭小による車両のすれ違い困難を解消することにより、安全性の向上を図る。また、異常気象時におけるいわき石川線の代替路線としての機能を確保し、災害に強いネットワーク機能の強化を図る。
- いわき地方と県中地方との所要時間短縮により、地域間ネットワークの強化を図る。

(4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価(A)・B・C]

- 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - いわき上三坂小野線の一体的な整備により、交通量の増加が見込まれ、道路整備の必要性が増している。
 - 中山間地域における救急搬送時間の短縮が求められているため、早期の事業効果発現が求められる。
- 自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
 - 令和元年東日本台風の豪雨により、路肩が崩落し、通行止めとなった。近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等の災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- 地元住民の意向等
 - 早期整備に対する地域の熱意が特に高い事業であり、毎年、主要地方道いわき上三坂小野線改良促進期成同盟会より、整備促進の要望がある。

(5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	整備前	完成後	備考
幅員狭小区間	約1.4km	0km	

(6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{c①+c②} = \frac{15.1+0.8+0.0}{27.4+0.3} = 0.57$$

- [B]:道路事業における総便益
 - B①:走行時間短縮便益 15.1億円
 - B②:走行経費減少便益 0.8億円
 - B③:交通事故減少便益 0.0億円
- [C]:道路事業に要する総費用
 - C①:道路整備に要する事業費 27.4億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 0.3億円

【参考値】

$$B/C = \frac{15.1+0.8+0.0+35.4+1.8}{27.4+0.3} \times 1.590 = 3.04$$

追加便益:37.2億円(迂回の解消効果35.4億円、冬期交通の効果1.8億円)
地域修正係数:1.590(浜通り)

(7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

- コスト削減の取組
 - 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に使用する。
 - 現場発生土の工区内流用を実施。
 - 防草板等により維持管理費を削減することによるライフサイクルコストの削減。
- 代替案の検討状況
 - 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。
- 働き方改革の取組等
 - 週休2日確保工事の活用を進めている。
 - 工期設定には不稼働率を考慮し、作業員の適切な休養や工期間際の無理な工程設定を防止する。
 - 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

3 評価

(1) 県の対応方針案

事業継続

(2) 理由

広域物流ネットワークの形成、周辺道路の交通環境の改善、地域の観光・産業の活性化、緊急輸送ネットワークの機能強化を図るため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

整理番号	109	事業名 〔地区名〕	道路橋りょう改良事業 〔古殿町 いわき石川線(長光地工区)〕	全体事業費 (百万円)	1,328	採択年度	H24 (2012)	完成目標年度*	R7 (2025)	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：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	---------------	------------	-----------------------------

1 事業の概要

- 主要地方道 いわき石川線は、「地域連携道路」として「第2期福島県復興計画」の「安全・安心な暮らしプロジェクト」に位置づけられ、いわき市(小名浜港等)と県中地方を結び、広域的な連携・交流を支える役割を担う重要な路線である。
- 本事業は、線形不良及び幅員狭小区間の解消により、安全で円滑な交通を確保するとともに、物流ネットワーク及び緊急輸送路の機能強化を図るものである。

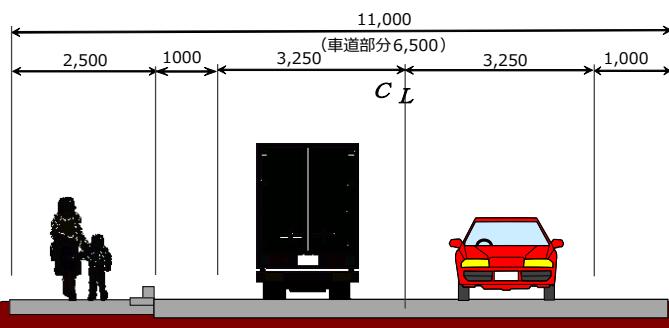


【写真① 道路線形不良区間の状況】



【写真② 幅員狭小区間の状況】

延長 L=1.6km
幅員 W=6.5(11.0)m
主要構造物 橋梁1基



【いわき石川線(長光地工区)の期待される効果】

- 線形不良及び幅員狭小区間の解消による安全性の向上
- いわき市と県中地方へのアクセス性向上
- 物流ネットワーク及び緊急輸送路の機能強化

上段: H27全国道路・街路交通情勢調査
下段: 将来交通量推計

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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
1,022	1,328 (差+306) (比+30.0%)	960 (72%)	0

(2)現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ 現在、92%の用地(面積ベース)を取得済みで、本線の改良舗装工を一部進めており、約31%の区間の工事(本線延長ベース)が完了、供用済みである。
- ・ R4(2022)年度工事:道路改良工事である。
- ・ 当初の全体事業費(1,022百万円)から増額した要因は、交差点形状の見直しに伴って橋梁架け替えが追加となったことなどによる増である。(+306百万円)

(3)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 線形不良や幅員狭小による車両のすれ違い困難を解消することにより、安全性の向上及び幹線道路(緊急輸送路)の機能を確保する。
- ・ いわき地方と県中地方等との地域間ネットワークの強化を図る。
- ・ 物流拠点を連携するネットワークとして、見直し改善や幅員狭小の解消により信頼性の向上に寄与する。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価(A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - ・ いわき石川線の一体的な整備により、交通量の増加が見込まれるとともに、小名浜港の利活用拡大等により、物流路線としての道路整備の必要性が増している。
 - ・ 救急搬送先を古殿町外に依存しており、救急搬送時間の短縮が求められているため、早期の事業効果発現が必要である。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ 令和元年東日本台風の豪雨(期間最大雨量306.5mm(古殿))に伴う道路冠水により、全面通行止めとなった。近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等の災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 早期整備に対する地域の熱意が特に高い事業であり、毎年、小名浜港整備促進期成同盟会やいわき石川線整備促進期成同盟会等より、物流路強化のための重点要望事項として、県道いわき石川線の道路整備の推進が求められている

(5)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	整備前 (H23/2011)	完成後 (R7/2025)	備考
幅員狭小区間	1.62km	0km	

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{c①+c②} = \frac{15.9+3.1+0.7}{14.3+0.5} = 1.34$$

・[B]:道路事業における総便益

B①:走行時間短縮便益 15.9億円

B②:走行経費減少便益 3.1億円

B③:交通事故減少便益 0.7億円

・[C]:道路事業に要する総費用

C①:道路整備に要する事業費 14.3億円

C②:道路維持管理に要する費用 0.5億円

【参考値】

$$B/C = \frac{15.9+3.1+0.7+0.3+0.9+0.4}{14.3+0.5} \times 1.500 = 2.18$$

追加便益:1.6億円(冬期交通の効果0.3億円、CO2の排出削減効果0.9億円、救急救命のアクセス向上効果0.4億円)

地域修正係数:1.500(中通り)

(7)コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

①コスト削減の取組

- ・ 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に使用する。
- ・ 防草板等により維持管理費を削減することによるライフサイクルコストの削減を図る。

②代替案の検討状況

- ・ 用地取得が進み、一部改良工に着手しているため、ルート変更の可能性はない。

③働き方改革の取組等

- ・ 工事の週休2日確保を推進する。
- ・ ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。
- ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

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、安全性の向上やいわき地方と県中地方の物流ネットワーク向上のため、計画変更により事業を進める必要がある。

整理番号	110	事業名 〔地区名〕	市町村合併支援道路整備事業 〔南会津町 国道352号(中山峠)〕	全体事業費 (百万円)	8,672	採択年度	H19 (2007)	完成目標年度*	R7 (2025)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	-------------------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

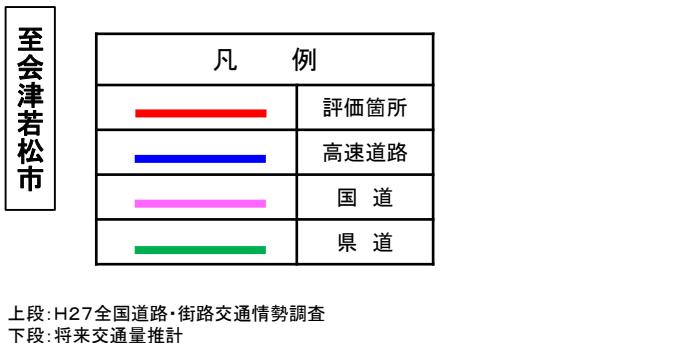
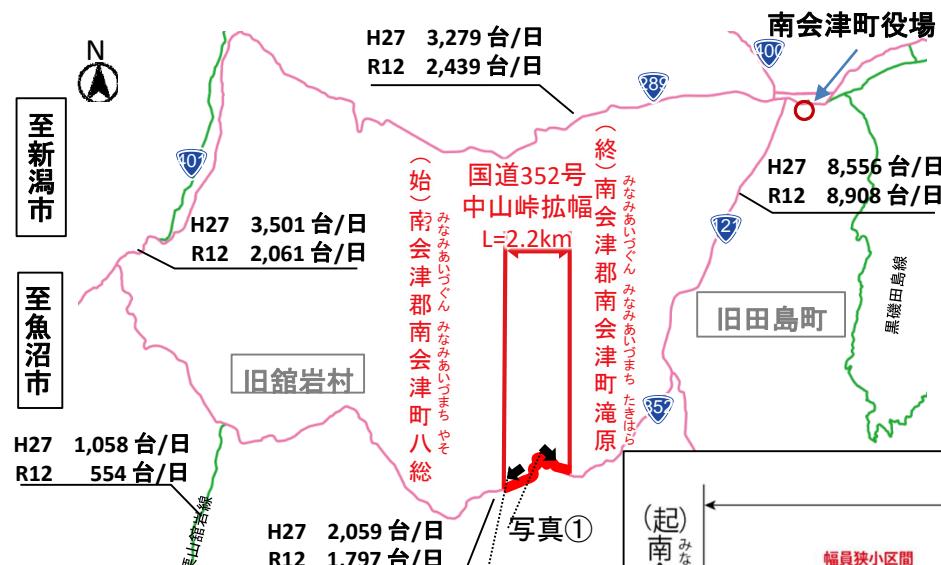
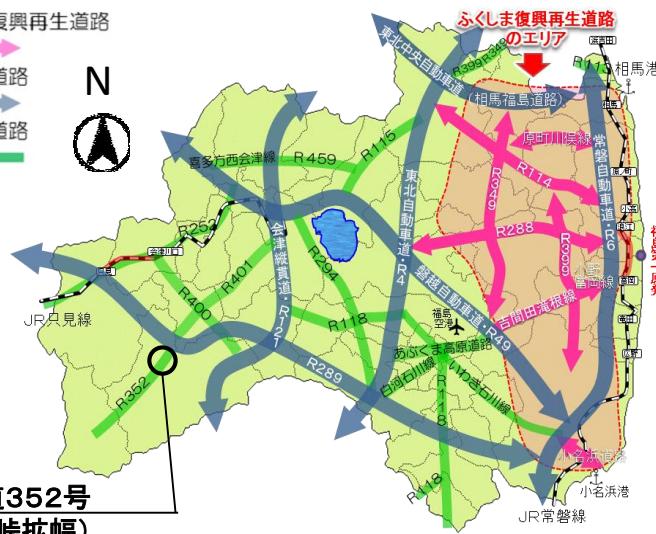
※完成目標年度は、標準的な工程を想定して設定しているが、毎年度の予算は担保されたものではなく、用地取得状況や施工上の条件変化等、不確定な要素があるため、確定したのではない。

評価対象理由	前回評価時(平成29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:-、県の対応方針:事業継続
--------	-------------------------	------------	-----------------------------------

1 事業の概要

- 国道352号は、南会津町に合併した旧館岩村と旧田島町を結ぶ重要な道路であり、南会津地方の救急搬送先である南会津病院へのアクセス道路である。
- 本事業は、線形不良及び幅員狭小区間を解消することで、異常気象通行規制区間を解除するとともに安全で円滑な交通を確保し、南会津地方中心部へのアクセス性向上を図るものである。

- 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)

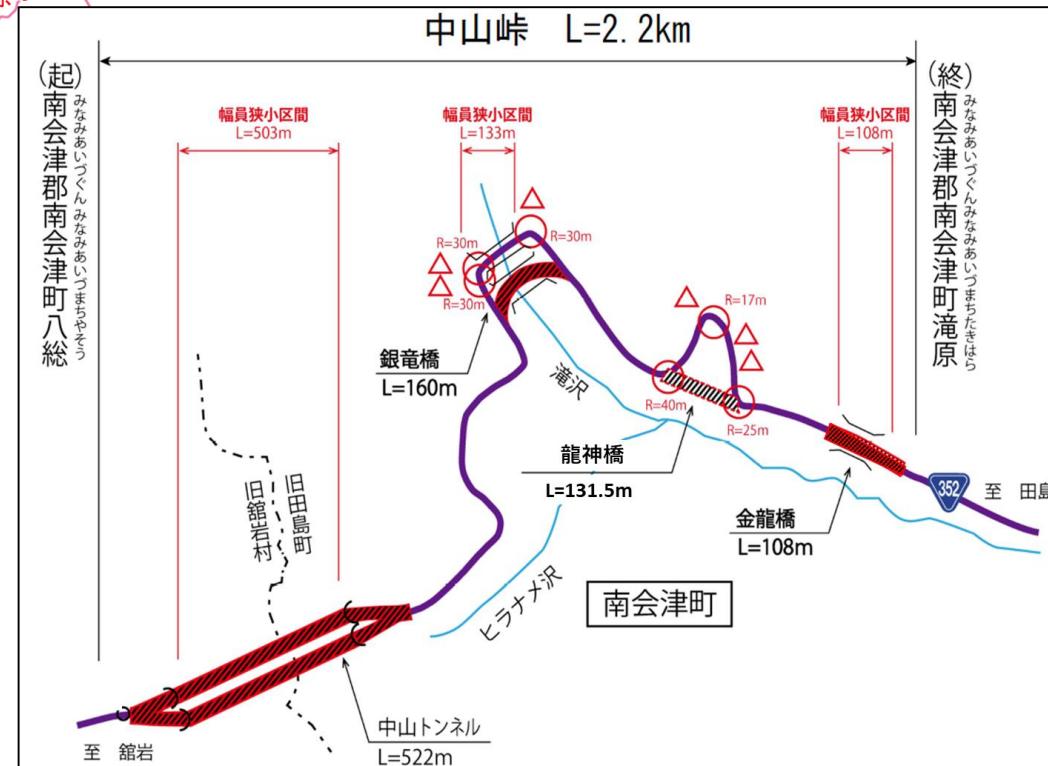
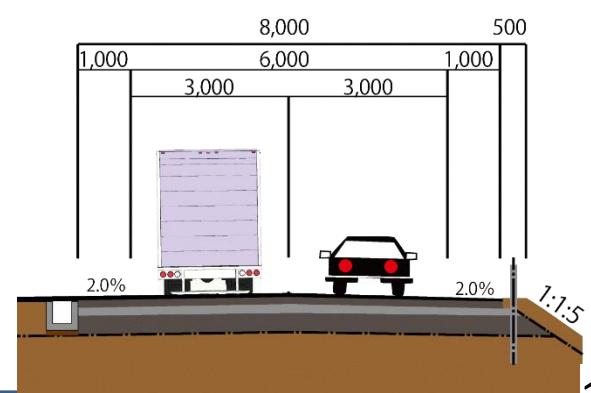


【写真① 急カーブ区間の状況】



【写真② 幅員狭小区間の状況】

延長 L=2.2km
幅員 W=6.0(8.0)m
主要構造物 トンネル1箇所
橋梁3橋



【国道352号(中山峠拡幅)の期待される効果】

- 線形不良及び幅員狭小区間の解消による安全性の向上
- 南会津町の旧館岩村と旧田島町の結びつき強化

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

(1) 事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
前回	今回 (前回差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
7,065	8,672 (差+1,607) (比+22.7%)	6,457 (74%)	150

(2) 現状及び完了までの見通し [評価 (A)・B・C]

- ・ 現在、90%の用地(面積ベース)を取得済みで、本線橋梁工、土工事を進めており、約90%の区間の工事(本線延長ベース)に着工済みである。
- ・ 用地未取得箇所において、用地取得の見通しはついており、計画どおり進捗している。
- ・ R4(2022)年度工事:(仮称)竜神橋下部工である。
- ・ 前回の全体事業費(7,065百万円)から増額した要因は、地形測量及、地質調査及び橋梁詳細設計の結果による橋長の増、擁壁工の増、法面崩落に対する法面保護工の増等である。(+1,607百万円)

(3) 期待される効果 [評価 (A)・B・C]

- ・ 線形不良や幅員狭小による車両のすれ違い困難を解消することにより、安全性の向上及び幹線道路の機能を確保する。
- ・ 町村合併した地域間のネットワークの強化を図り、結びつきを強化する。
- ・ 南会津町中心部へのアクセス向上により、地域の利便性や救急医療の向上、防災減災を図る。

(4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価 (A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - ・ 人口減少、高齢化が進行し、二次救急搬送先を南会津町中心部に依存しているため、早期の事業効果発現が求められている。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ 近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等の災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 本路線は、南会津町と檜枝岐村とを結ぶ重要な路線であるが、急勾配、急カーブが連続し、異常気象時通行規制区間、冬期間は大型バスがすれ違いできない状況であり、地元から整備を強く要望されている。
 - ・ 「国道352号改良工事促進期成同盟会」による整備要望が出されている。

(5) 評価指標の状況 [評価 (A)・B・C]

評価指標	整備前 (H19/2007)	完成後 (R7/2025)	備考
南会津町役場～館岩総合支所までの所要時間 (中山峠幅員整備による所要時間)	53分	50分	整備前:実際の走行速度 完成後:設計上の速度
幅員狭小区間	2.2km	0km	

(6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{60.1+8.9+0.2}{100.9+1.8} = 0.67 \text{ (前回値0.97)}$$

- ・ [B]: 道路事業における総便益
 - B①: 走行時間短縮便益 60.1億円
 - B②: 走行経費減少便益 8.9億円
 - B③: 交通事故減少便益 0.2億円
- ・ [C]: 道路事業に要する総費用
 - C①: 道路整備に要する事業費 100.9億円
 - C②: 道路維持管理に要する費用 1.8億円

【参考値】

$$B/C = \frac{60.1+8.9+0.2+0.3+3.5+0.5+3.1+0.6}{100.9+1.8} \times 1.642 = 1.23$$

追加便益:8.0億円(迂回の解消効果0.3億円、冬期交通の効果3.5億円、CO2の排出削減効果0.5億円、救急救命のアクセス向上効果3.1億円、防災効果0.6億円)

地域修正係数:1.642(会津)

(7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価 (A)・B・C]

- ①コスト削減の取組
 - ・ 再生路盤材等の利用を積極的に進める。
 - ・ 既設トンネルを活用し上下線セパレートでの供用とし、工事費の削減を行った。
- ②代替案の検討状況
 - ・ 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働き方改革の取組等
 - ・ 工事の週休2日確保を推進する。
 - ・ ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。
 - ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

3 評価

(1) 県の対応方針案

(2) 理由

事業継続

安全性の向上や南会津町中心部等へのアクセス向上を図り、公共施設の共同利用促進など町村合併した二つの地域の結びつきを強められるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

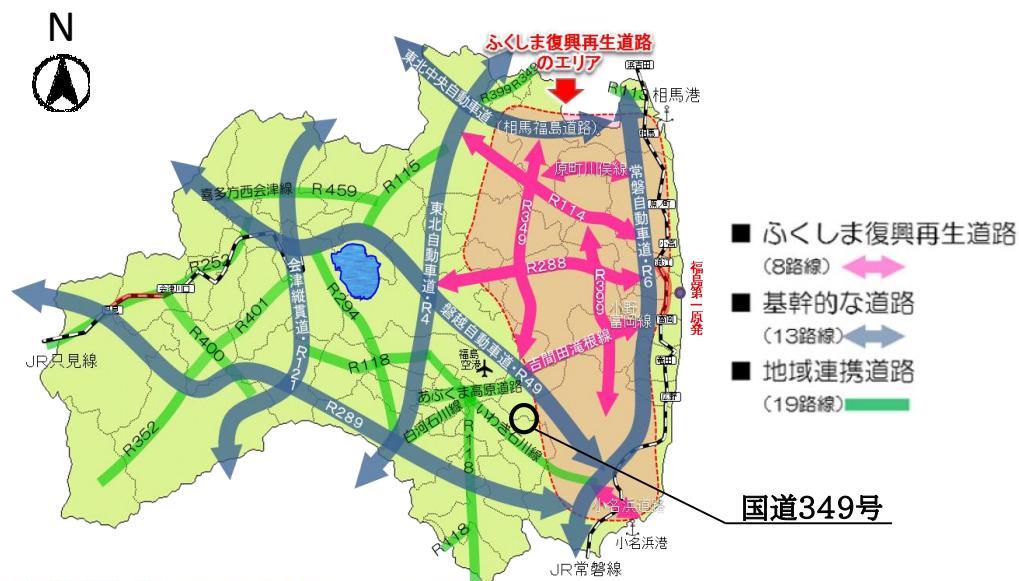
整理番号	111	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路) 〔平田村・古殿町 国道349号(檜坂工区)〕	全体事業費 (百万円)	2,650	採択年度	H23 (2011)	完成目標年度*	R6 (2024)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	-------------------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

※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：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	---------------	------------	-----------------------------

1 事業の概要

- 国道349号は、「ふくしま道づくりプラン」の主要生活幹線道路に位置付けられている重要な路線であり、地域間の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。
- 東日本大震災で通行不能となった浜通り軸を補完する県土道路網の縦軸として整備を進めるものである。

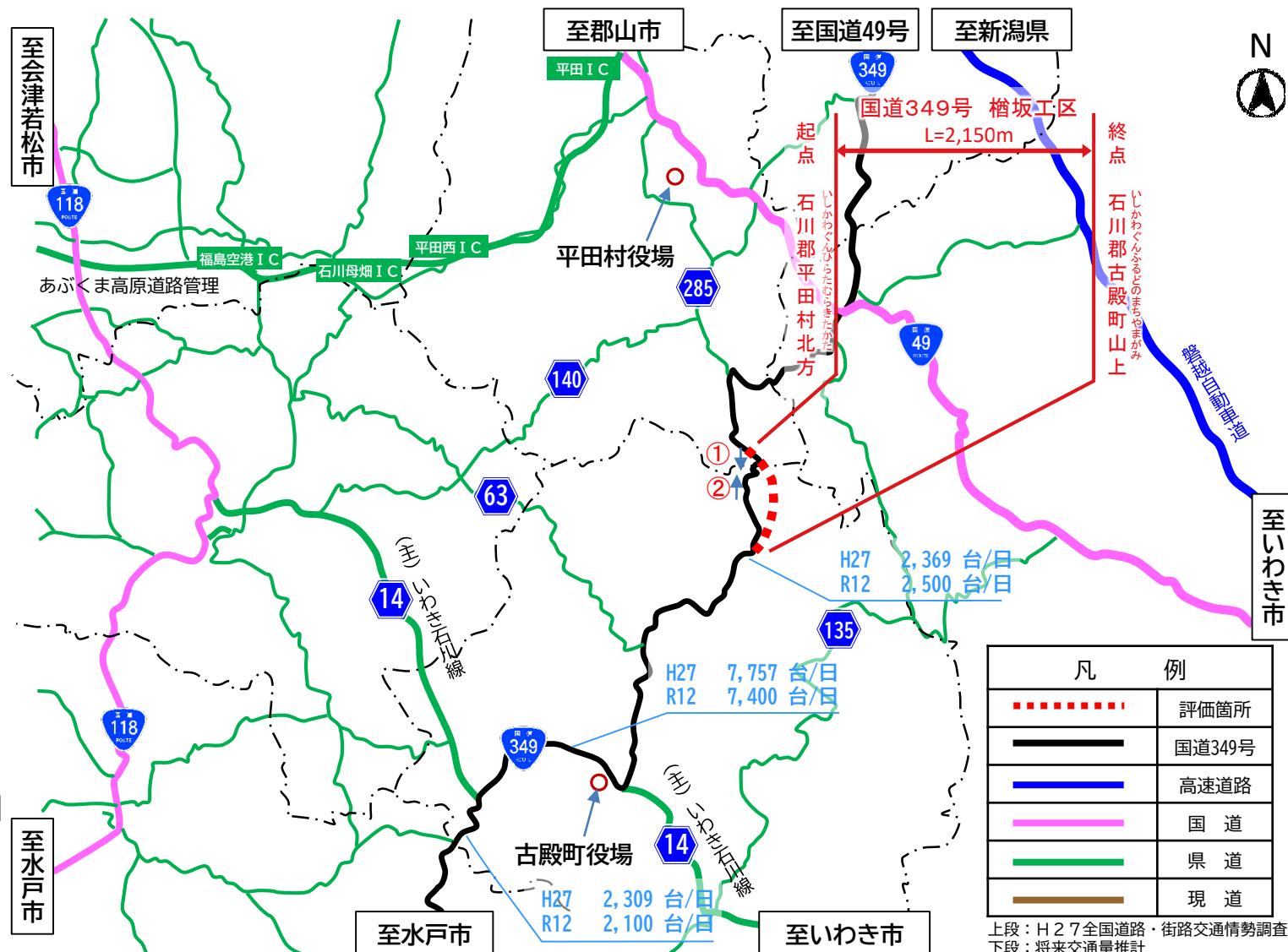
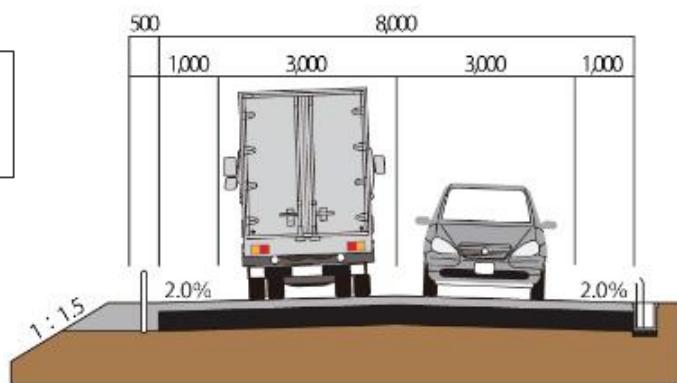


【写真① 急勾配区間の冬期路面状況】



【写真② 急勾配幅員狭小区間の状況】

延長 L=2,150m
幅員 W=6.0(8.0)m



【国道349号(檜坂工区)の期待される効果】

- ・線形不良及び幅員狭小区間の解消による安全性の向上

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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
1,300	2,650 (差+1,350) (比+103.8%)	2,030 (77%)	0

(2)現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- ・用地は全筆取得済みで、本線道路改良工事を進めており、約77%の工事完了済みである。
- ・R3.10に切土土質の変更があり、法面崩壊が懸念される箇所対策工や一部供用を図るための工事を進めている状況。
- ・R4(2022)年度工事:道路改良・舗装工事。
- ・当初の全体事業費(1,300百万円)から増額した要因は、切土部の岩出現による増額、切土法面工法の変更、残土運搬距離の増加、盛土材の変更等による増である。(+1,350百万円)

(3)期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- ・線形不良や幅員狭小による車両のすれ違い困難箇所の解消により、安全性の向上及び幹線道路(緊急輸送路)の機能を確保する。
- ・東日本大震災で通行不能となった浜通り軸を補完する県土道路網の縦軸として、地域間の連携交流を支え地域力を高めることに寄与する。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等〔評価(A)・B・C〕

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - ・人口減少、高齢化が進行し、地域活性化のため、国道349号檜坂工区の早期の事業効果発現が求められている。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・令和元年東日本台風の豪雨(期間最大雨量306.5mm(古殿))により、一部全面通行止めとなった。近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等の災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
 - ・早期整備に対する地域の期待が高い事業であり、毎年、古殿町長より地域間の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として整備の推進が求められている。

(5)評価指標の状況〔評価(A)・B・C〕

評価指標	整備前 (H23/2011)	完成後 (R7/2025)	備考
線形不良箇所	5箇所	0箇所	
幅員狭小区間	0.5km	0km	

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価(A)・B・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{28.9+1.6+0.5}{27.3+1.0} = 1.10$$

- ・[B]:道路事業における総便益
 - B①:走行時間短縮便益 28.9億円
 - B②:走行経費減少便益 1.6億円
 - B③:交通事故減少便益 0.5億円
- ・[C]:道路事業に要する総費用
 - C①:道路整備に要する事業費 27.3億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 1.0億円

【参考値】

$$B/C = \frac{28.9+1.6+0.5+2.1+0.2+0.4}{27.3+1.0} \times 1.500 = 1.79$$

追加便益:2.7億円(冬期交通の効果2.1億円、CO2の排出削減効果0.2億円、救急救命のアクセス向上効果0.4億円)

地域修正係数:1.500(中通り)

(7)コスト縮減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等〔評価(A)・B・C〕

- ①コスト縮減の取組
 - ・再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に使用する。
 - ・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を図る。
- ②代替案の検討状況
 - ・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働き方改革の取組等
 - ・工事の週休2日確保を推進する。
 - ・ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。
 - ・情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

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、線形不良及び幅員狭小区間の解消による安全性の向上のため、計画変更により事業を進める必要がある。

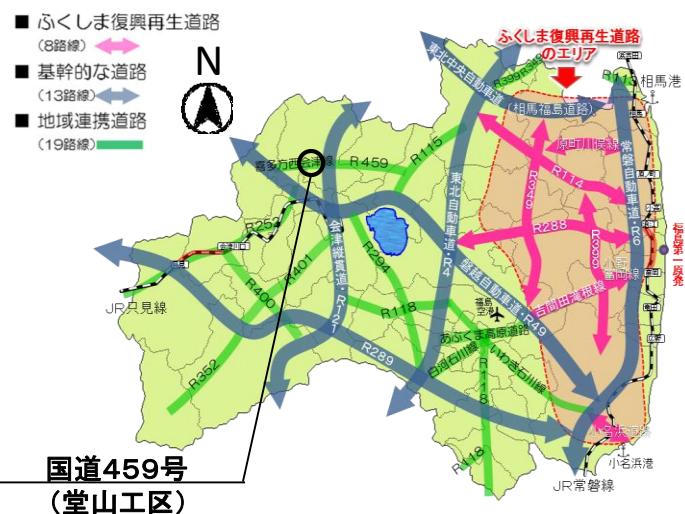
整理番号	112	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路) 〔喜多方市 国道459号 堂山工区〕	全体事業費 (百万円)	1,800	採択年度	H24 (2012)	完成目標年 度*	R13 (2031)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	---------------------------------	----------------	-------	------	---------------	-------------	---------------	----------	-----------

※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	事業採択から10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:-、付帯意見等:-、県の対応方針:-
--------	-----------------	------------	-----------------------------

1 事業の概要

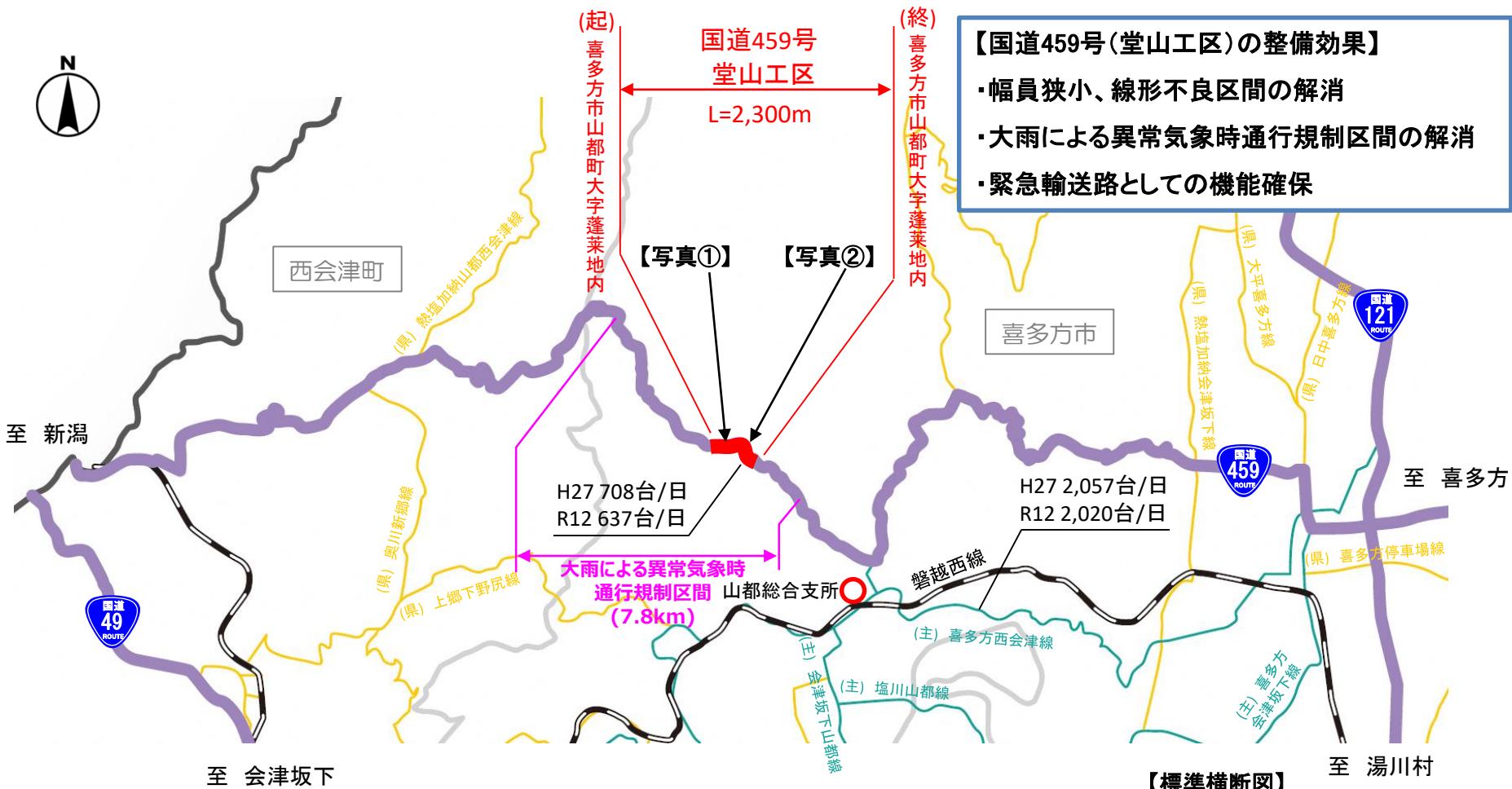
- ・ 国道459号は、新潟県新潟市と福島県双葉郡浪江町を結ぶ路線であり、地域連携道路を補完し、広域市町村圏を相互に連絡する重要な路線である。
- ・ 本事業は、線形不良及び幅員狭小区間を解消することにより、大雨による異常気象時通行規制区間を解除し、安全で円滑な交通を確保するものである。



【写真① 狭小区間】



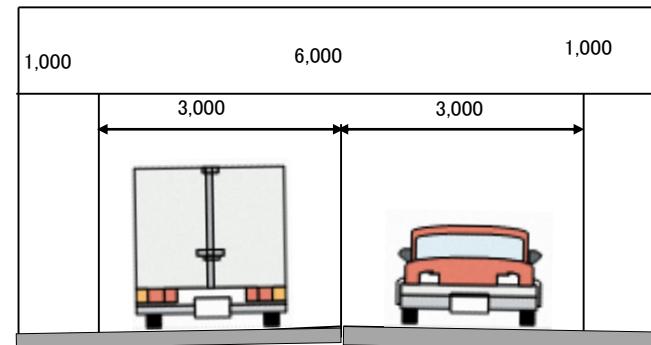
【写真② 線形不良区間】



凡 例	
—	評価箇所
—	国道
—	主要地方道
—	県道
—	県境
—	市町村界

上段：H27全国道路・街路交通情勢調査
下段：将来交通量推計

- ・ 延長 L=2,300m
- ・ 幅員 W=6.0(8.0)m



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

(1)事業費 (単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
1,800	1,800 (±0%)	900 (50%)	0

(2)現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- 現在、65%の用地(面積ベース)を取得済みで、本線土工事を進めており、約44%の区間の工事(本線延長ベース)に着工済みである。
- R4(2022)年度工事:道路改良工事である。

(3)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 線形不良や幅員狭小による車両のすれ違い困難を解消することにより、大雨による異常気象時通行規制区間を解除し、緊急輸送路の機能を確保する。
- 本路線は宮古そば街道と呼ばれており、アクセス性向上により、観光支援を図る。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価(A)・B・C]

- 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - 近隣の観光箇所(宮古そば街道)の観光入込客数がR元25,514人から、R2には27,161人に増加しており、道路整備の必要性が増している。
- 自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - 近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあるなか、当該区間においても、H29年7月の大雨による全面通行止めが発生しており、自然災害時の広域避難や緊急物資等の輸送路等の災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- 地元住民の意向等
 - 国道459号沿線市町村の期成同盟会より年間を通じた安全な通行確保のため、早期の道路狭小部、線形改良について継続して要望がある。

(5)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H24/2012)	完成後 (R13/2031)	備考
喜多方市山都町大字蓬菜から 第三次救急医療施設への アクセス時間	64分	62分	
大型車すれ違い 困難区間	2300.0m	0m	

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{5.2+0.4+0.0}{16.1+1.8} = 0.32 \text{ (前回値:-)}$$

- [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)
 - B①:走行時間短縮便益 5.2億円
 - B②:走行経費減少便益 0.4億円
 - B③:交通事故減少便益 0.0億円
- [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)
 - C①:道路整備に要する事業費 16.1億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 1.8億円

【参考値】

$$B/C = \frac{5.2+0.4+0.03+1.4+0.2}{16.1+1.8} \times 1.642 = 0.67 \text{ (前回値:-)}$$

*1:追加便益:1.63億円(迂回の解消効果0.03億円、冬期交通の効果1.4億円、CO2の排出削減効果0.2億円)

*2:地域修正係数:1.642(会津)

(7)コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

- コスト削減の取組
 - 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に活用する。
- 代替案の検討状況
 - 現場条件を考慮した最適ルートのため、代替案立案の可能性はなし。
- 働き方改革の取組等
 - 工事の週休2日確保を推進する。
 - ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。

3 評価

(1)県の対応方針案

事業継続

(2)理由

西会津町奥川地区、喜多方市山都町堂山、宮古地区にとって第三次救急医療施設への唯一のアクセス道路である。また、当該地区は高齢者人口が増加しており、安全安心な交通の確保が急務となることから、現計画のとおり事業を進める必要がある。

整理番号	113	事業名 〔地区名〕	道路橋りょう改良事業 〔福島市 土湯温泉線(中町2工区)〕	全体事業費 (百万円)	1,130	採択年度	H24 (2012)	完成目標年度*	R9 (2027)	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	事業採択から10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：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	-----------------	------------	-----------------------------

1 事業の概要

- 主要地方道 土湯温泉線中町2工区は、福島県立医科大学付属病院へのアクセス道路であり、主要生活幹線道路を補完し、市町村間を連絡する生活道路に位置付けられている重要な路線である。
- 本事業は、交差点改良及び幅員狭小区間により、安全で円滑な交通を確保し、福島県立医科大学付属病院や東北自動車道福島松川スマートIC等へのアクセス性向上を図るものである。



【写真① 幅員狭小区間の状況】

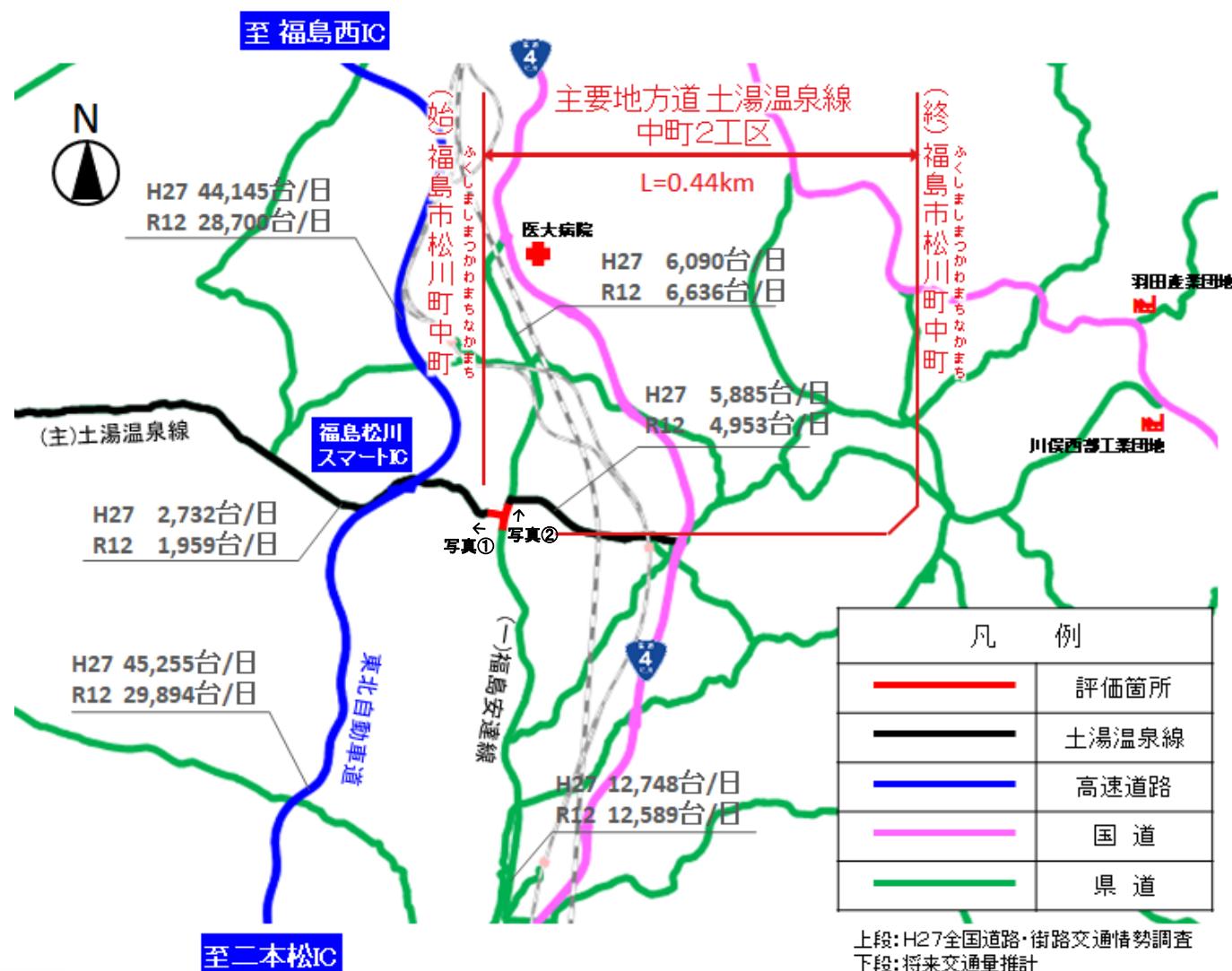
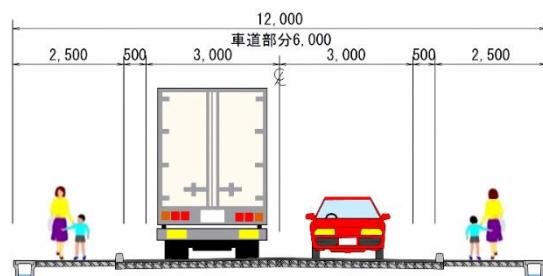
⇒ 拡幅



【写真② 交差点の混雑状況】

⇒ 右折レーン設置

延長	L=0.44km
幅員	W=6.0(12.0)m



【土湯温泉線(中町2工区)の期待される効果】

- 幅員狭小区間の解消及び交差点改良による円滑で安全な交通の確保
- 東北自動車道福島松川スマートICへのアクセス性向上
- 医大附属病院高度救命救急センターへの速達性向上に寄与

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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
1,130	1,130 (±0%)	640 (57%)	41

(2)現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ 現在、65%の用地(面積ベース)を取得済みで、全体L=440mのうち緊急を要する狭小区間L=160mの工事に着工済(うち80m供用済)である。
- ・ 用地未取得箇所において工事に着手できていないが、取得の目処はついており計画どおり進捗している。
- ・ R4(2022)年度工事:用地取得、移転等補償である。

(3)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 幅員狭小による車両のすれ違い困難や交差点の混雑を解消することにより、安全性の向上を図るとともに定時・速達性を確保する。
- ・ 東北自動車道福島松川スマートICから医大病院への所要時間の短縮を図る。
- ・ 福島市南部及び川俣町などと高速道路とのアクセス性向上により、地域間ネットワークの強化を図る。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価(A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - ・ 福島松川スマートICの整備により医大病院への救急搬送経路となったことに加えて、高齢化の進行により転院搬送や通院のための利用増が見込まれ早期の事業効果発現が求められている。
 - ・ 原子力災害被災地域産業団地である羽田産業団地・川俣西部工業団地などへの工場進出により道路整備の必要性が増している。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ 本工区は、幅員狭小や交差点の渋滞により、高速道路や病院へのアクセスに支障を来している。本事業により、災害時の医大病院への搬送路の確保や松川スマートICを利用した緊急物資の輸送路を確保することができる。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 福島松川スマートICのアクセス性改善(狭小区間の解消・渋滞対策)を地区協議会(構成員:国交省、県警、近隣市町、NEXCO東日本及び商工会議所等)から要望されている。

(5)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H24/2012)	完成後 (R9/2027)	備考
福島松川スマートICから福島県立医科大学附属病院高度救命救急センターまでの所要時間(中町2工区整備による所要時間)	10.5分	10.0分	整備前:実際の走行時間 完成後:設計上の速度
幅員狭小区間	0.2km	0km	

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{9.0+1.0+0.3}{11.7+0.3} = 0.85$$

- ・ [B]:道路事業における総便益
 - B①:走行時間短縮便益 9.0億円
 - B②:走行経費減少便益 1.0億円
 - B③:交通事故減少便益 0.3億円
- ・ [C]:道路事業に要する総費用
 - C①:道路整備に要する事業費 11.7億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 0.3億円

【参考値】

$$B/C = \frac{9.0+1.0+0.3+0.2+0.3+0.9}{11.7+0.3} \times 1.500 = 1.46$$

追加便益:億円(冬期交通の効果 0.2億円、CO2の排出削減効果 0.3億円、救急救命のアクセス向上効果 0.9億円)

地域修正係数:1.500(中通り)

(7)コスト縮減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

- ①コスト縮減の取組
 - ・ 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に使用する。
 - ・ 右折レーン付加区間では舗装を全層打替えず切削しオーバーレイすることにより舗装費用を低減。
- ②代替案の検討状況
 - ・ 交差点の位置が限定されており、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働き方改革の取組等
 - ・ 工事の週休2日確保を推進する。
 - ・ ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。
 - ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

3 評価

(1)県の対応方針案

(2)理由

事業継続

福島松川スマートICから医大附属病院高度救命救急センターへの搬送時間の短縮。安全性の向上や高速道路から福島市南部や川俣町などへのアクセス性向上によって地域活性化が図られるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

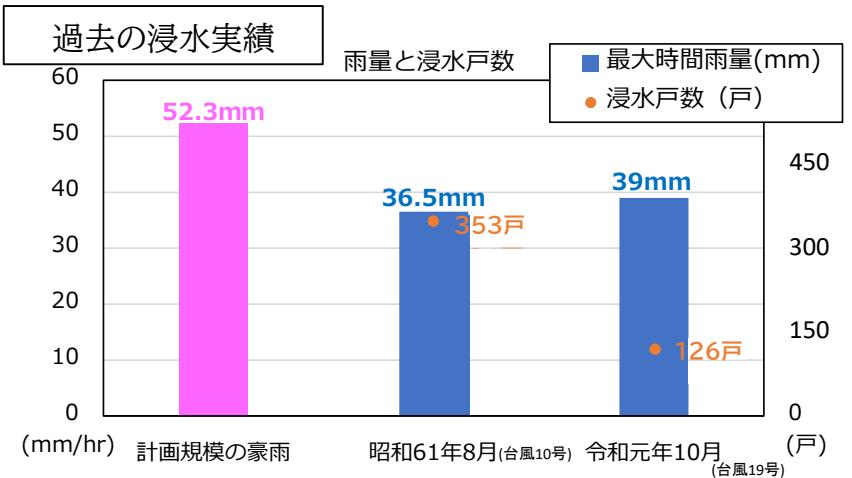
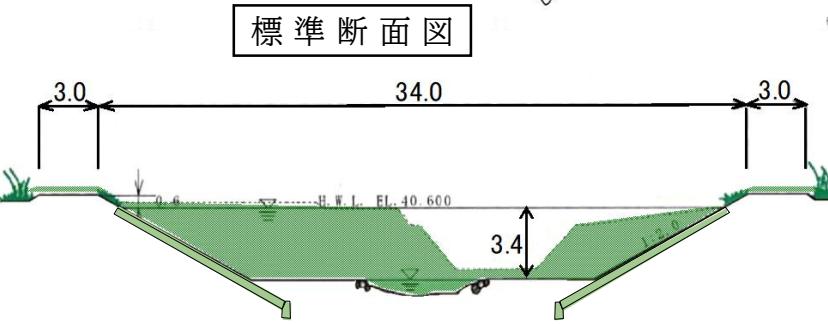
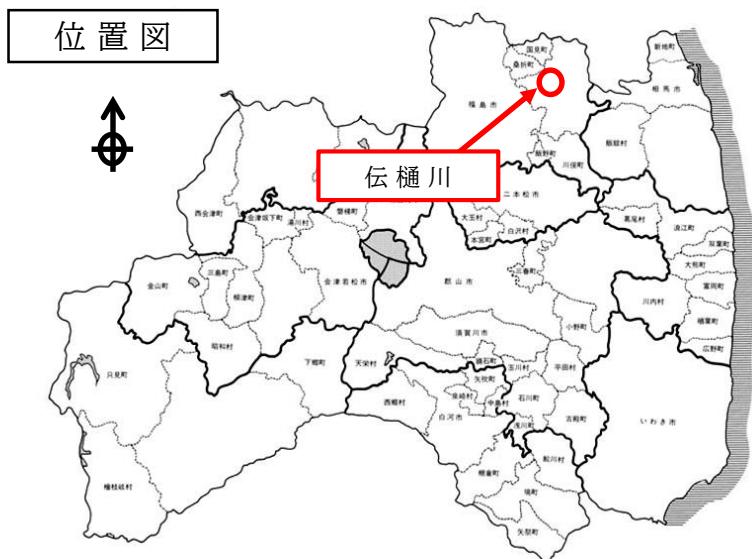
整理番号	114	事業名 〔地区名〕	交付金事業(河川) 〔伊達市 一級河川 伝樋川(伊達市)〕	全体事業費 (百万円)	5,490	採択年度	H5 (1993)	完成目標年度*	R10 (2028)	担当部(局)課名	土木部 河川整備課
------	-----	--------------	----------------------------------	----------------	-------	------	--------------	---------	---------------	----------	-----------

※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29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

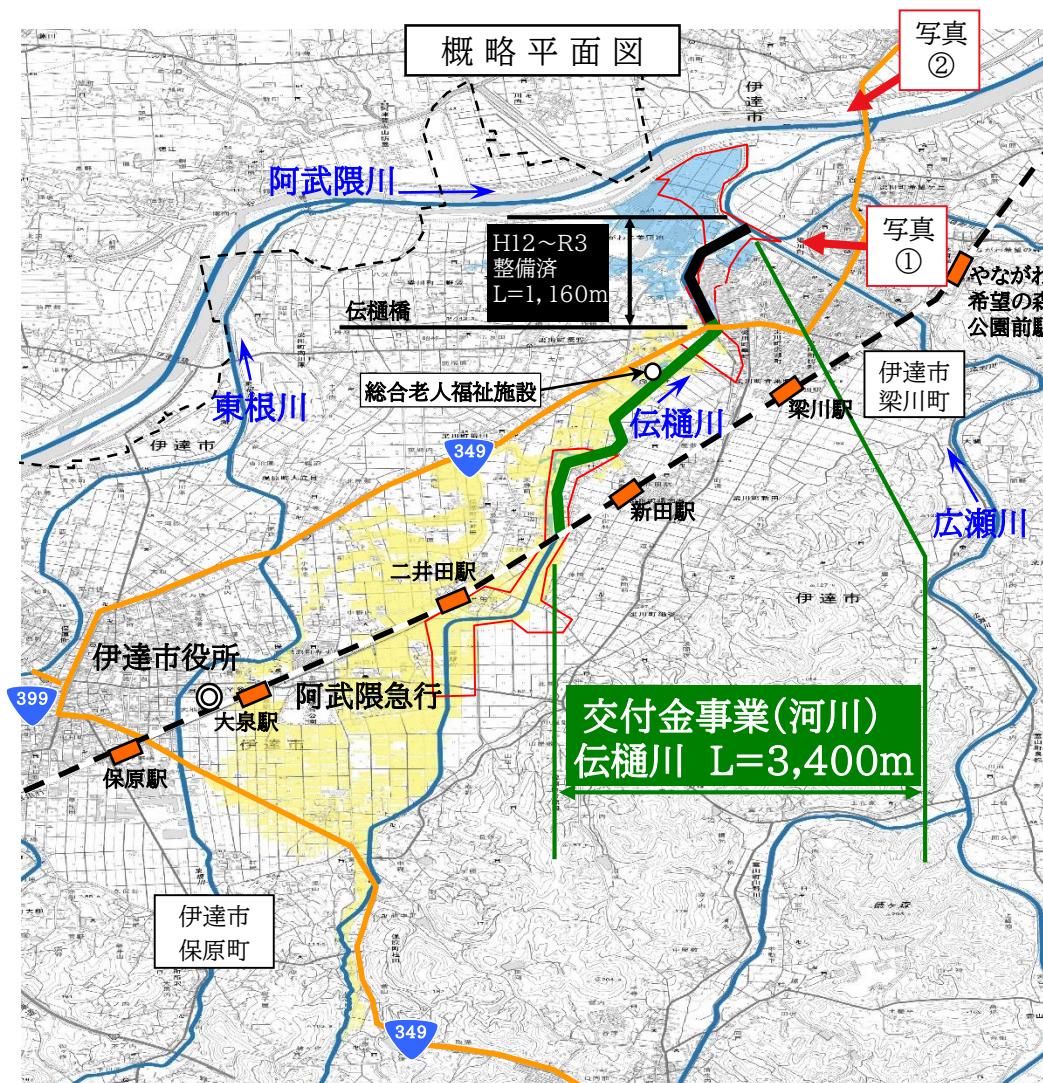
- 昭和61年8月洪水や令和元年東日本台風をはじめ、度重なる洪水により浸水被害が発生しているため、河積の拡大を行い、沿川の人家等への浸水被害の防止を図る。なお、河川の整備にあたっては、合流先の広瀬川や阿武隈川と整合させた計画とし、地域全体での浸水被害防止を図る。



写真① 令和元年10月浸水状況(伝樋川合流点付近)



写真② 令和元年10月浸水状況(やながわ工業団地付近)



※写真は伊達市浸水実績図(令和元年東日本台風)より引用
 ※概略平面図は伊達市浸水実績図(令和元年東日本台風)を参考に、洪水再現計算(シミュレーション)に基づき、東根川からの氾濫の影響を除いた。

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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
前回	今回 (前回差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
5,490	5,490 (比±0%)	3,569 (65.0%)	50

(2)現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ 広瀬川合流点から国道349号伝樋橋付近まで整備が完了している。
- ・ 令和4(2022)年度は伝樋橋上流の開削護岸工を実施する。
- ・ 河川整備延長3,400mのうちR3(2021)年度までに1,160m(34.1%)が整備済みであり、前回評価時の23.5%から事業の進捗が着実に図られている。今後は、未整備区間付近にある人家をはじめ、国道349号や要配慮者利用施設である総合老人福祉施設の浸水被害を防ぐため、流下能力拡大のための河道掘削を実施することにより令和10(2028)年度までの完了を目指す。
- ・ 令和元年東日本台風では広範囲で浸水が発生し、本事業の必要性が高まっている。

(3)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 本事業により、河道掘削によって河川断面狭小区間が解消されることで、沿川の浸水被害の防止を図ることができる。
- ・ 沿川には人家をはじめ、緊急輸送道路の国道349号や要配慮者利用施設である総合老人福祉施設があり、事業完了により良好な生活環境を確保することが出来る。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地域の意向等 [評価(A)・B・C]

①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等

- ・ 当河川は中心市街地に近接しているため宅地開発が進み、市街地化が著しい。早期の事業完了により安全・安心を確保し、地域活力を維持していく必要がある。

②自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等

- ・ 近年の気候変動に伴う頻発化、激甚化する豪雨による浸水被害を防止するため、令和元年東日本台風にも対応している現在の計画に基づく河川改修の必要性は高い。

③地元住民の意向等

- ・ 地元住民は、河川改修事業に対して協力的であり、未整備区間の早期完成を強く望んでいる。

(5)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H5/1993)	前回 (H28/2016)	完成時 (R10/2028)	備考
河川改修延長 3,400m	0m (0%)	800m (23.5%)	3,400m (100%)	

【その他参考となる数値】

○過去の浸水実績

発生日	事由	浸水戸数(戸)	浸水面積(ha)	最大日雨量 (最大時間雨量)(mm)
昭和61年8月	台風10号	353	455.0	169.5(36.5)
平成元年8月	台風13号	32	280.0	90.0(27.5)
平成10年8月	豪雨	29	95.0	112.0(14.0)
平成14年7月	台風6号	10	42.0	164.0(25.5)
平成18年10月	豪雨	—	0.3	95.0(9.5)
令和元年10月	東日本台風	126	150.3	233.5(39.0)

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{65,657+259}{8,260+884} = \frac{65,916}{9,144} = 7.20 \text{ (前回値 6.26)}$$

- ・ [B]河川事業における総便益(氾濫防止便益+残存価値の合計)
- ・ [C]河川事業に要する総費用(河川改修に要する事業費+河川維持管理に要する費用の合計)
- ・ 評価基準年度の見直しにより、現在価値化における総便益費が増加したことから、費用対効果は増加した。

(7)コスト縮減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

①【コスト縮減の取組】

- ・ 発生土の他工事への流用を積極的に進めている。

②【代替案の検討状況】

- ・ 沿川の地形と土地の利用状況から、現河川整備案が最適である。

③【働き方改革の取組等】

- ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図る。また、ICT施工による作業時間の短縮・生産性向上を図っている。

3 評価

(1)県の対応方針案

事業継続

(2)理由

整備済区間においては浸水被害の軽減が図られており、未整備区間付近には人家をはじめ、緊急輸送道路である国道349号や要配慮者利用施設があることから、治水安全度向上のため、引き続き計画的に事業を進める必要がある。

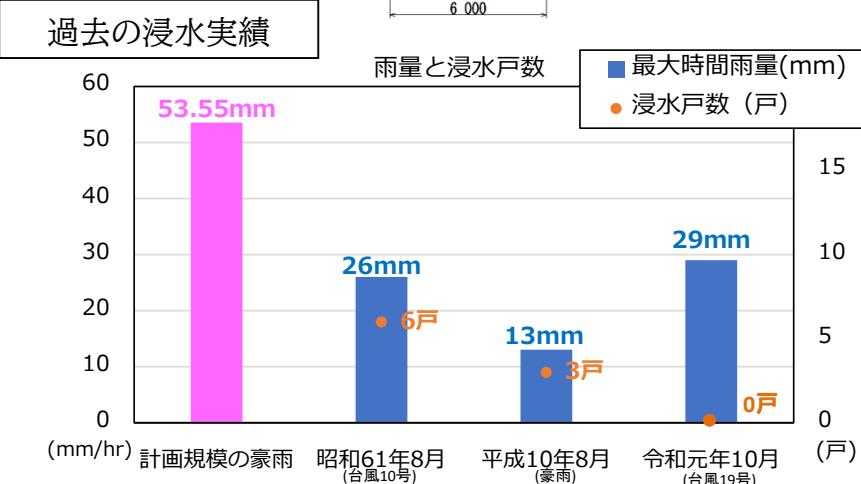
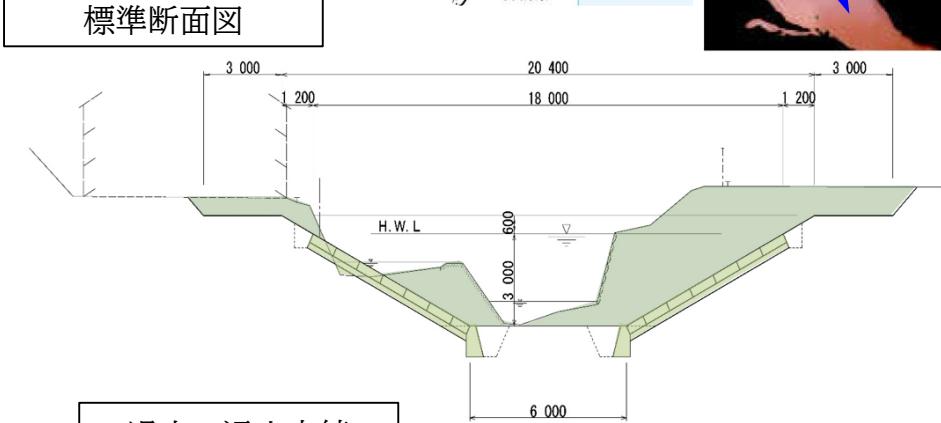
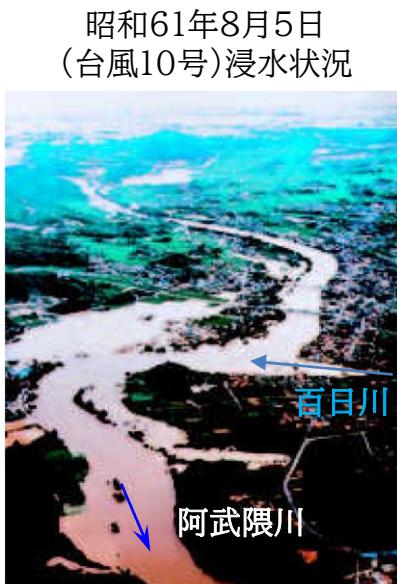
整理番号	115	事業名 〔地区名〕	交付金事業(河川) 〔本宮市 一級河川 百日川(本宮市)〕	全体事業費 (百万円)	2,150	採択年度	H14 (2002)	完成目標年度*	R13 (2031)	担当部(局)課名	土木部 河川整備課
------	-----	--------------	----------------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	---------------	----------	-----------

※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29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

- 昭和61年8月洪水をはじめ、度重なる洪水により浸水被害が発生しているため、河積の拡大を行い、沿川の人家等への浸水被害の防止を図る。なお、河川の整備にあたっては、合流先の阿武隈川と整合させた計画とし、地域全体での浸水被害防止を図る。



:R3年度末までに整備済み区間
 :未整備区間
 :浸水被害(実績)範囲(昭和61年8月台風10号)
 :洪水浸水想定区域(計画規模)

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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
前回	今回 (前回差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
2,150	2,150 (比±0%)	789.3 (36.7%)	100

(2)現状及び完了までの見通し〔評価 A・(B)・C〕

- 阿武隈川合流部から460mまでは、河川局部改良事業により改修済みとなっている。
- これまで、河道掘削のために必要となる用地買収を進めており、現在は河川改修に伴い、架け替えが必要となる県道須賀川二本松線枝沢橋周辺の用地交渉を行っている。
- 令和4(2022)年度は関根橋架け替えに先立つ仮橋工事を実施する。
- 河川整備延長640mのうちR3(2021)年度までに40m(6.3%)が整備済みである。未整備区間付近には人家をはじめ、保育所が新たに設置されるなど市街地化が進んでいる。今後は、浸水被害を防ぐため、流下能力拡大のための河道掘削を実施することにより令和13(2031)年度までの完了を目指す。

(3)期待される効果〔評価 (A)・B・C〕

- 本事業により、河道掘削によって河川断面狭小区間が解消されることで、沿川の浸水被害の防止を図ることが出来る。
- 沿川には人家をはじめ県道須賀川二本松線があるとともに、R4年度中には新たに保育所が設置されるなど社会基盤が形成される中、事業完了により良好な生活環境を確保することが出来る。

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等〔評価 (A)・B・C〕

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - 当河川は中心市街地に近接しているため宅地開発が進み、R4年には沿川に保育所が設置されるなど市街地化が著しい。早期の事業完了により安全・安心を確保し、地域活力を維持していく必要がある。
- ②自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
 - 近年の気候変動に伴う頻発化、激甚化する豪雨による浸水被害を防止するため、河川改修の必要性は高い。
- ③地元住民の意向等
 - 地元住民は、事業推進に対して協力的であり、未整備区間の早期完成を強く望んでいる。

(5)評価指標の状況〔評価 (A)・B・C〕

評価指標	採択時 (H14/2002)	前回 (H28/2016)	完成時 (R13/2031)	備考
河川改修延長 640m	0m (0%)	40m (6.3%)	640m(100%)	

【その他参考となる数値】

○過去の浸水実績

発生日	事由	浸水戸数(戸)	浸水面積(ha)	最大日雨量 (最大時間雨量)(mm)
昭和61年8月	台風10号	6	6.0	141(26)
平成10年8月	豪雨	3	4.8	116(13)
平成11年9月	豪雨	3	0.1	197(45)
平成14年8月	台風 8号	1	0.1	30(29)
令和元年10月	台風 19号	0	0	181(29)

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価 (A)・B・C〕

$$B/C = \frac{17,549+36}{2,120+192} = \frac{17,585}{2,312} = 7.60 \text{ (前回値 4.59)}$$

- [B]河川事業における総便益(氾濫防止便益+残存価値の合計)
- [C]河川事業に要する総費用(河川改修に要する事業費+河川維持管理に要する費用の合計)
- 評価基準年度の見直しにより、現在価値化における総便益費が増加したことから、費用対効果は増加した。

(7)コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等〔評価 (A)・B・C〕

- ①【コスト削減の取組】
 - 発生土の他工事への流用を進めることとしている。
- ②【代替案の検討状況】
 - 沿川の地形と土地の利用状況から、現河川整備案が最適である。
- ③【働き方改革の取組等】
 - 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図る。

3 評価

(1)県の対応方針案

(2)理由

事業継続

整備済区間においては浸水被害の軽減が図られており、未整備区間付近には人家をはじめ、県道須賀川二本松線があるとともに、市街地化が進んでいることから、治水安全度向上のため、引き続き計画的に事業を進める必要がある。

整理番号	116	事業名 〔地区名〕	交付金事業(砂防) 〔会津若松市 慶山沢〕	全体事業費 (百万円)	700	採択年度	H24 (2012)	完成目標年度*	R7 (2025)	担当部(局)課名	土木部 砂防課
------	-----	--------------	--------------------------	----------------	-----	------	---------------	---------	--------------	----------	---------

※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	事業採択から10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：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	-----------------	------------	-----------------------------

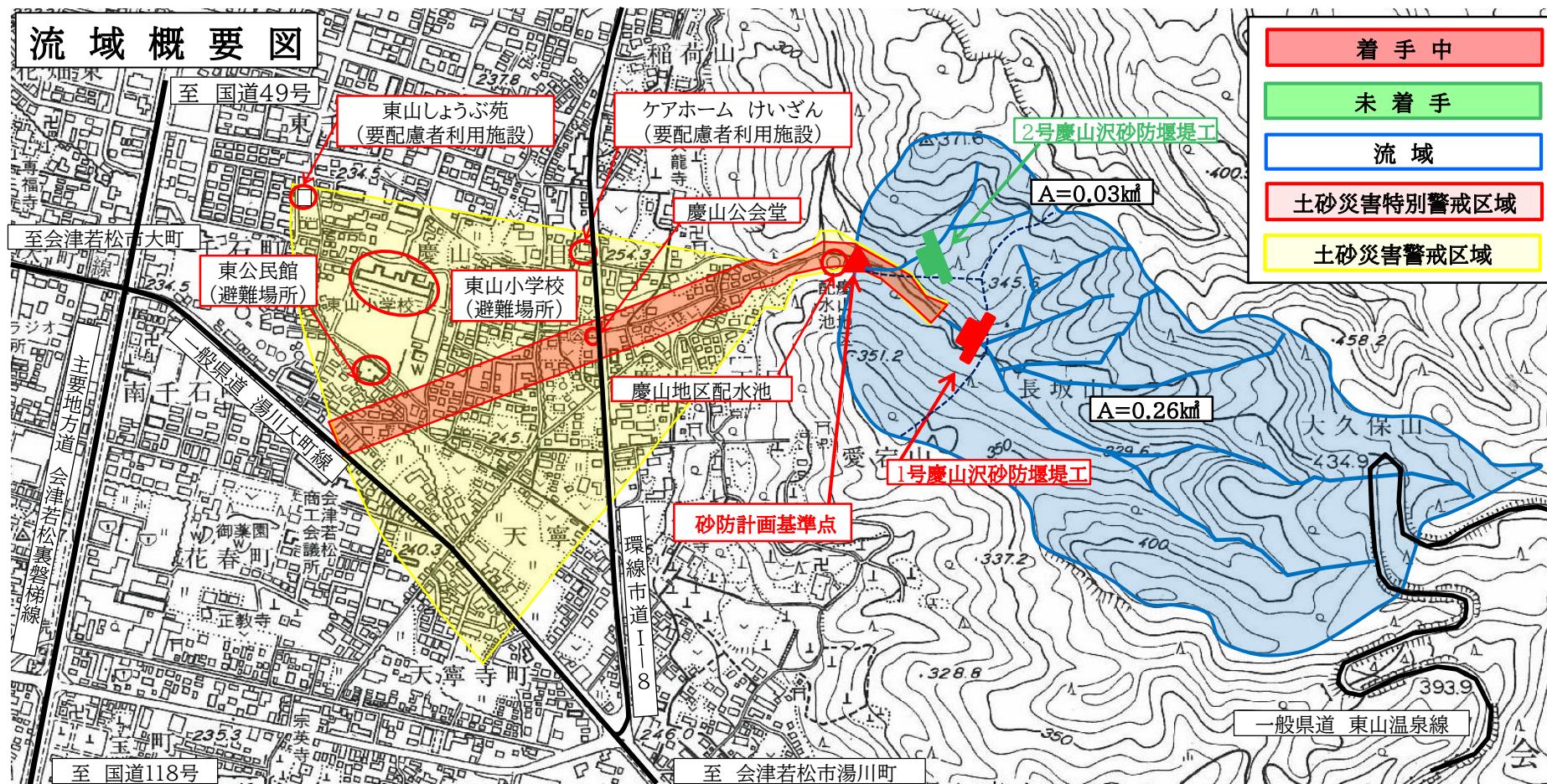
1 事業の概要

- ・本溪流は福島県会津若松市の市街地東側に位置し、山腹は急峻で地質は脆弱であり、溪流内には多くの不安定土砂が堆積している。
- ・このため、土砂流出の危険性が高く、直下流の要配慮者利用施設、東山小学校、人家588戸や重要な幹線道路に甚大な被害を及ぼす恐れがある。
- ・本事業により、土砂災害の防止を図り、地域住民の生命と財産を守るとともに道路の安全な通行を確保するものである。
- ・全体計画 砂防堰堤工 N=2基

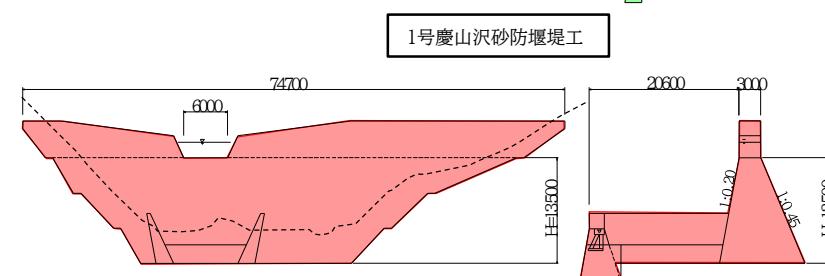
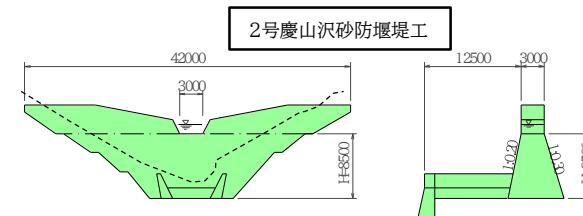
位置図



流域概要図



全景写真



要配慮者利用施設
ケアホームけいざん



避難場所(東山小学校)



慶山地区配水池



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

(1) 事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	～R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
700	700 (±0%)	318 (45%)	60

(2) 現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ H24(2012)から慶山沢通常砂防事業の調査及び設計を進めた。
- ・ R2(2020)より1号慶山沢砂防堰堤に着手し、現溪床までの堰堤構築が完了、R4(2022)から前庭保護工、溪流保全工を施工し、R5に本体完了の予定である。
- ・ R5(2023)より2号慶山沢砂防堰堤に着手予定であり、R7(2025)の完成を目指す。

(3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 砂防堰堤の整備により、土砂の流出を防止することで溪床の安定が図られ、直下流の要配慮者利用施設、避難所、人家等の被害防止と重要交通網の保全が図られる。
- 保全対象
 - 【要配慮者利用施設】 東山しょうぶ苑、ケアホームけいざん
 - 【避難所】 東山小学校、東公民館
 - 【その他】 人家(588戸)、慶山地区配水池(重要ライフライン)、慶山公会堂(公共施設)
一般県道湯川大町線、環線市道I-8(避難路)

(4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価(A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - ・ 周辺には史跡が多く残り、教育旅行による来訪者が多く、区域内においても保全人家は採択時より増加していることから、近年頻発している土砂災害を踏まえ、早急な土砂災害対策を進めていく必要がある。
- ②自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
 - ・ 流域上流部の山腹及び溪岸浸食が進み、溪流内に多くの不安定土砂の堆積が予測されるため、豪雨等による土石流により人家等に被害を及ぼすおそれが高く、依然として整備の必要性が高い。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 区域内には要配慮者利用施設や避難所があり、地元では近年の土砂災害に対する関心が高く、事業の推進に対して協力的であり早期完成を望んでいる。

(5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H24/2012)	完成時 (R7/2025)	備考
土砂災害から保全される公共施設数	0施設(0%)	6施設(100%)	要配慮者利用施設 2 避難所 2 公共施設 1 重要ライフライン 1
土砂災害から保全される人家戸数	0戸(0%)	588戸(100%)	

※評価指数は、各流域毎に設定する。

(6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{B①+B②}{C①+C②} = \frac{657.29+0.31}{6.88+0.18} = 93.10 \text{ (前回値: -)}$$

[B]:砂防事業における総便益

B①:被害軽減便益 657.29億円

B②:残存価値 0.31億円

[C]:砂防事業に要する総費用

C①:建設費 6.88億円

C②:維持管理費 0.18億円

(7) コスト縮減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

①コスト縮減の取組

- ・ 現地発生土を積極的に活用する予定である。

②代替案の検討状況

- ・ 溪流上流部には不安定土砂が堆積しており、土砂流出の危険性が非常に高いことから、砂防堰堤整備案以外の方法は考えられない。

③働き方改革の取組等

- ・ 工事の週休2日確保を推進する。
- ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)の活用による事務手続きの効率化などにより建設現場の環境改善を図る。

3 評価

(1) 県の対応方針案	(2) 理由
事業継続	土砂災害による被害を防止し、地域住民の安全安心を確保するため、現計画のとおり事業を継続し、早期に完了を図る必要がある。

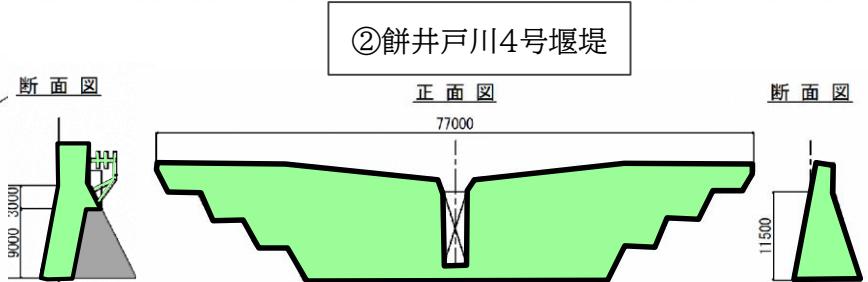
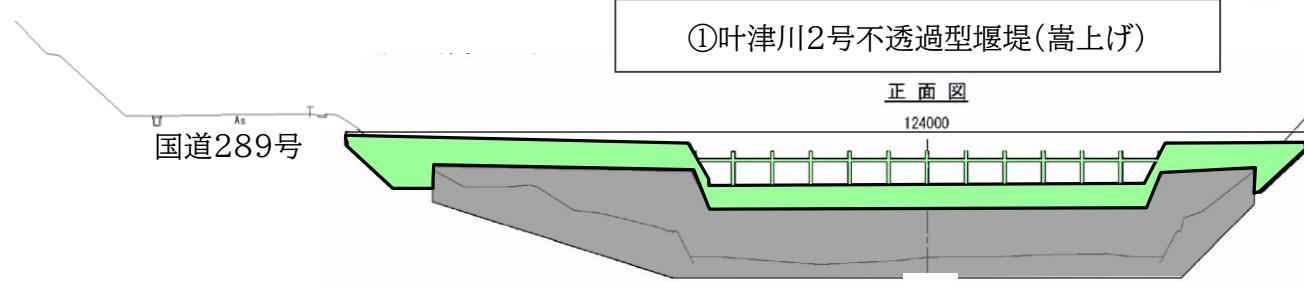
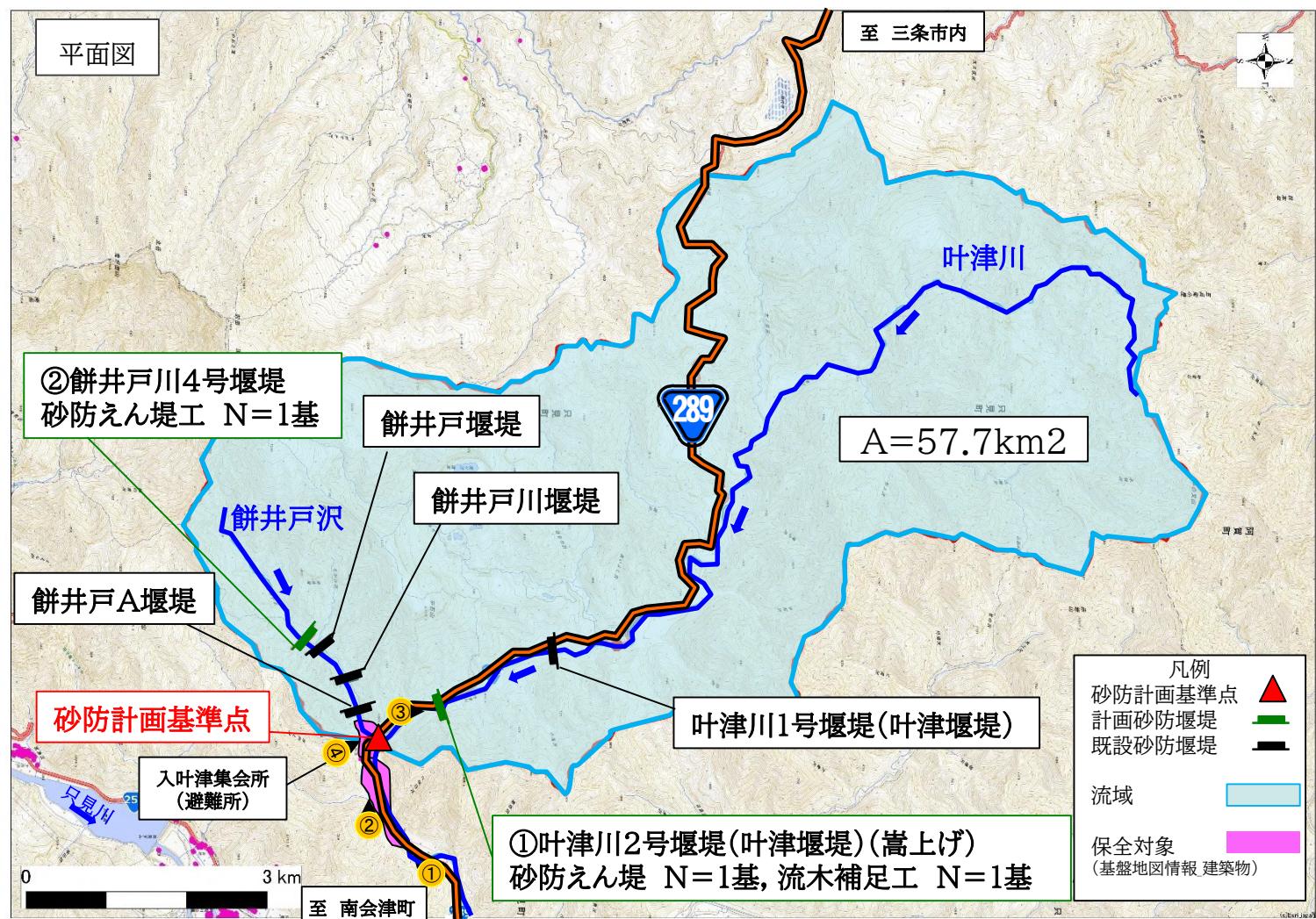
整理番号	117	事業名 〔地区名〕	補助事業(砂防) 〔只見町 叶津川〕	全体事業費 (百万円)	1,394	採択年度	H24 (2012)	完成目標年度*	R8 (2026)	担当部(局)課名	土木部 砂防課
------	-----	--------------	-----------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	--------------	----------	---------

※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	事業採択から10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：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	-----------------	------------	-----------------------------

1 事業の概要

- ・叶津川流域は浅草岳火山砂防区域に属し、山腹が極めて急峻である。
- ・流域内では、溪岸浸食・山腹崩壊が多数見られ、多量の土砂礫が溪床内に堆積しており、叶津川本川への土砂・流木流出の危険性が非常に高い。
- ・砂防えん堤および流木捕捉工を整備し、流域全体の土砂・流木災害及びそれらに伴う洪水被害の防止を図り、地域住民の生命と財産を守るとともに、今後開通予定である福島と新潟を結ぶ国道289号の通行を確保する。
- ・全体計画 砂防えん堤 N=2基 流木捕捉工 N=1基



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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
1,394	1,394 (比±0%)	348 (25%)	30

(2)現状及び完了までの見通し [評価 A・(B)・C]

- H24(2012)から事業着手し、各種調査を進めていたが、当初のえん堤計画位置において軟弱層が確認され、えん堤位置の再検討を行った結果、適地がないことから既設堰堤のかさ上げに見直した。
- R2(2020)に詳細設計が完了したが、川幅が広い位置でのかさ上げ計画となったことから、事業費の変更は生じなかった。
- R3(2021)に事業説明会を開催し、工事実施について地元の了解が得られたことから、R4(2022)より用地補償及び叶津川2号砂防堰堤改築工事に着手予定。
- 事業着手から年数が経過しているが、地域住民から工事着手の強い要望もあり、工事を計画的に進め、令和8年度の完成を目指す。

(3)期待される効果 [評価 (A)・B・C]

- 砂防えん堤の整備により、土砂の流出を防止することで渓床の安定が図られ、直下流の避難所、人家等の被害防止が図られる。
- 全線開通による地域間連携や救急医療体制等の大幅な向上が期待される国道289号を土砂災害から保全し通行を確保する。

○保全対象

【避難所】入叶津集会所 【その他】家屋:28戸、国道289号:2,500m

(4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価 (A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - 人口減少、高齢化が進行し、地域防災力の低下が予測される中、土砂災害の危険から住民を守るため、早期の事業効果発現が求められている。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - 近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、砂防施設の早期整備の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
 - 早期整備に対する地域の熱意が特に高い事業であり、毎年只見町より国道289号入叶津道路の開通と合わせて、最重点要望事項として整備の推進が求められている。

(5)評価指標の状況 [評価 (A)・B・C]

評価指標	採択時 (H24/2012)	完成後 (R8/2026)	備考
土砂災害から保全される公共施設数	0施設(0%)	1施設(100%)	集会所(避難所) 1
土砂災害から保全される人家戸数	0戸(0%)	28戸(100%)	-

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 (A)・B・C]

$$B/C = \frac{B①+B②}{C①+C②} = \frac{35.6+0.1}{12.6+0.2} = 2.79 \quad (\text{前回値:}-)$$

- [B]:砂防事業における総便益
 - B①:被害軽減便益 35.6億円
 - B②:残存価値 0.1億円
- [C]:砂防事業に要する総費用
 - C①:建設費 12.6億円
 - C②:維持管理費 0.2億円

(7)コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価 (A)・B・C]

- ①コスト削減の取組
 - 現場発生土や再生骨材を積極的に活用する。
- ②代替案の検討状況
 - 河川に並行して国道があることに加え、既設砂防堰堤が整備済みであり、堰堤施工位置に制約があるため、変更の可能性はない。
- ③働き方改革の取組等
 - 工事の週休2日確保を推進する。
 - ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。
 - 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図る。

3 評価

(1)県の対応方針案

(2)理由

事業継続

土砂災害による被害を防止し、地域住民の安全安心や開通による効果が大きい国道289号の通行を確保するため、現計画のとおり事業を継続し、早期に完了を図る必要がある。

整理番号	118	事業名 〔地区名〕	交付金事業(下水道) 〔二本松市 阿武隈川上流流域下水道 二本松処理区〕	全体事業費 (百万円)	14,042	採択年度	H4 (1992)	完成目標年度*	R20 (2038)	担当部(局)課名	土木部 下水道課
------	-----	--------------	--	----------------	--------	------	--------------	---------	---------------	----------	----------

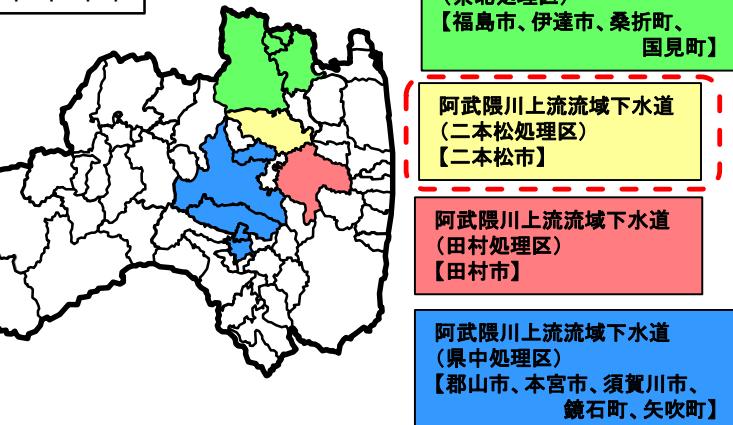
※完成目標年度は、標準的な工程を想定して設定しているが、毎年度の予算は担保されたものではなく、用地取得状況や施工上の条件変化等、不確定な要素があるため、確定したものではない。

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:事業継続、付帯意見等:なし、県の対応方針:事業継続
--------	---------------	------------	------------------------------------

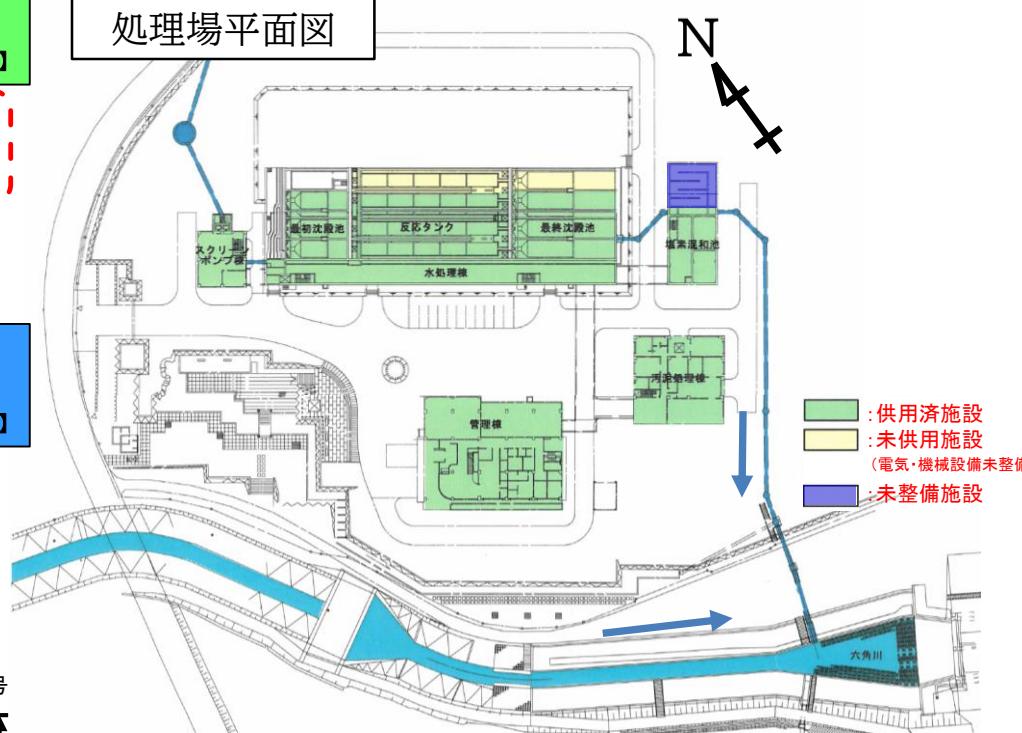
1 事業の概要

- 二本松処理区は、阿武隈川流域別下水道整備総合計画に位置付けられている重要な処理区であり、二本松市が実施する流域関連公共下水道と一体となり、県が流域下水道として、終末処理場と幹線管渠を整備するもの。
- 阿武隈川流域の水質保全と都市の健全な発達、及び生活環境の改善が図られる。

位置図



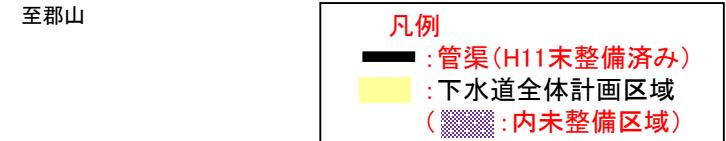
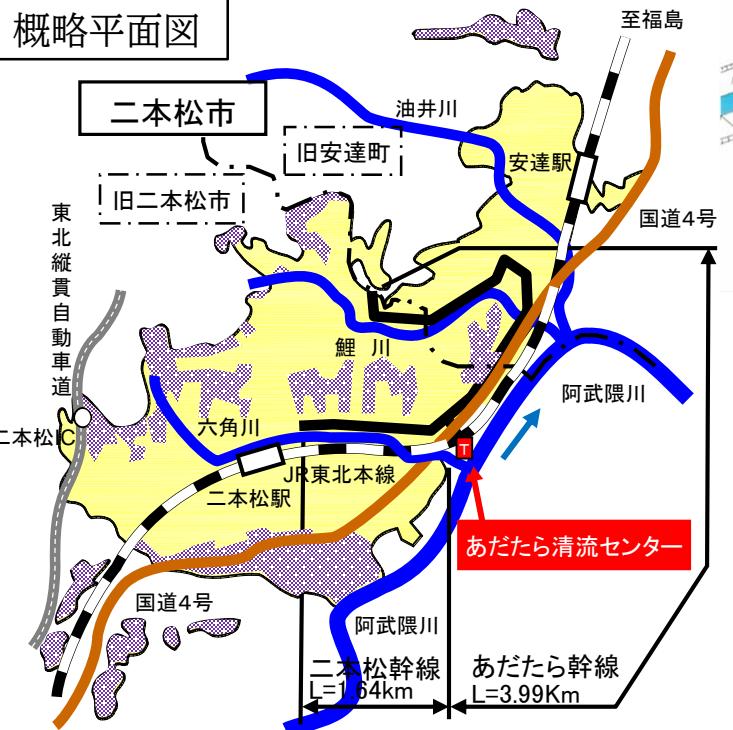
処理場平面図



現況写真



概略平面図



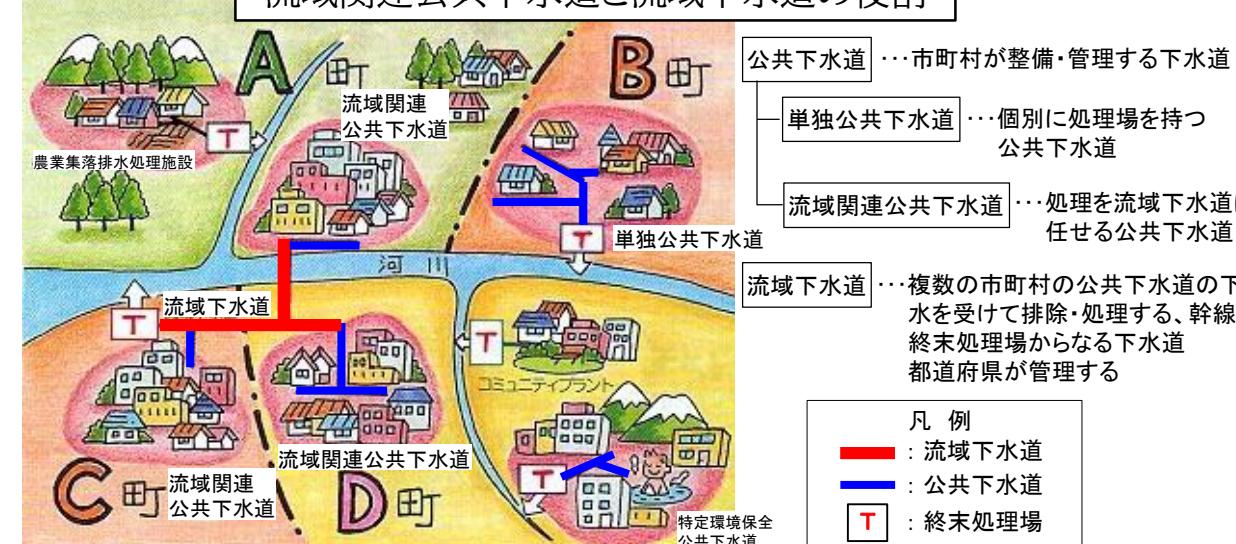
・全体計画

- 計画処理面積 <1,012 ha> 1,013 ha
- 計画処理水量 <9,300 m³/日> 8,900 m³/日
- 計画処理人口 <22,700 人> 21,300 人
- 管渠延長 <5,600 m> 5,600 m
- 終末処理場 あだたら清流センター

<>書き:H29年度評価時

・用地着手年度:H5
・工事着手年度:H5

流域関連公共下水道と流域下水道の役割



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

(1) 事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R3(2021)年度 (事業費執行率)	R4(2022)年度見込
14,030	14,042 (差+12) (比+0.1%)	11,842 (84%)	0

(2) 現状及び完了までの見通し [評価 A・(B)・C]

- 管渠については、平成11(1999)年度末まで全体計画延長L=5.6kmを整備済み。
- 処理場については、平成10(1998)年10月に供用開始をしており、7,800m³/日の処理能力を有している。現在の流入量は最大で4,900m³/日であり処理能力に余裕がある。
- 二本松市の流域関連公共下水道では、中心市街地の面整備が概ね完了しており、今後の流入量の伸びは小さく、当面、既存施設での処理が可能であることから、今回、整備事業は休止とし、適切な施設管理を行っていく。
- 流入量の推移により、将来増設が必要となった場合には事業を再開する。

(3) 期待される効果 [評価 (A)・B・C]

- 都市の健全な発達及び生活環境の改善が図られる。
- 公共用水域の水質保全及び良好な水循環の維持・回復が図られる。

(4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価 (A)・B・C]

- 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - 人口減少による流入量の見直し等を実施し、施設規模の適切な見直しを行っている。
- 自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - 施設の耐震化を図るとともに、気候変動の影響を踏まえ処理場の施設全体を擁壁等で囲み耐水化する浸水対策を実施する。
- 地元住民の意向等
 - 阿武隈川水域の汚濁防止と快適な住環境の整備を図るため、下水道は欠くことの出来ない施設として認識されており、施設の良好な管理・運転が求められている。

(5) 評価指標の状況 [評価 A・(B)・C]

評価指標	前回 (H27末/2015)	評価実施時 (R2末/2020)	備考
下水道処理人口普及率※1 (全国平均) (県平均) (二本松市)	77.8% 52.4% 32.0%	80.1%(+2.3ポイント) 54.5%(+2.1ポイント) 37.5%(+5.5ポイント)	二本松市の汚水処理施設の整備完成時の下水道処理人口普及率※2 53.7% 【70%完了(37.5÷53.7×100)】

※1 下水道処理人口普及率…行政区域内の総人口(行政人口)のうち、下水道を利用できる人口(下水道処理人口)の割合
下水道処理人口普及率(%)=下水道処理人口/行政人口

※2 ふくしまの美しい水環境整備構想における各市町村の汚水処理人口普及率(最終シェア)より

(6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価 (A)・B・C]

今回、本事業は「休止」とし、当面、施設整備(増設)の計画は無いため、費用対効果の算出は行わず、将来増設が必要となった時点で再評価を行うこととする。

以下、前回評価時のもの。

「下水道事業における費用対効果分析マニュアル」に基づき、生活環境の改善効果、便所の水洗化効果等に対する便益と投資費用とを現在価値比較法により算定した。

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{568.07+297.04+106.81}{634.35+31.98} = 1.46 \text{ (前回値)}$$

・[B]総便益

B①:周辺環境の改善効果便益 568.07億円

B②:居住環境の改善効果便益 297.04億円

B③:公共用水域の水質保全効果便益 106.81億円

・[C]総費用

C①:整備に要する事業費 634.35億円

C②:維持管理に要する費用 31.98億円

(7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価 (A)・B・C]

①コスト削減の取組

- 処理場設計において、新技術を取り入れた施設の検討を行い、建設費及び維持管理費の削減に取り組む。

②代替案の検討状況

- 下水道、農業集落排水、合併浄化槽等の汚水処理施設について、経済性等を踏まえ、それぞれに最適な区域を設定しており、代替立案の可能性はない。

③働き方改革の取組等

- 処理場の運転管理に包括的民間委託を導入し、複数の処理場を包括的に管理することで、技術職員不足の問題解決を図り、現場環境の改善に取り組む。

3 評価

(1) 県の対応方針案	(2) 理由
休止	二本松市流域関連公共下水道では、中心市街地の面整備が概ね完了しており、今後の流入量の伸びは小さく、当面、既存施設での処理が可能であることから、今回、本事業(整備事業)は休止とするものである。