

令和5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) 〔下郷町 一般国道118号(小沼崎バイパス)〕	全体事業費 (百万円)	13,050	採択年度	H14 (2002)	完成目標年度*	R7 (2025)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	--------------------------------------	----------------	--------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

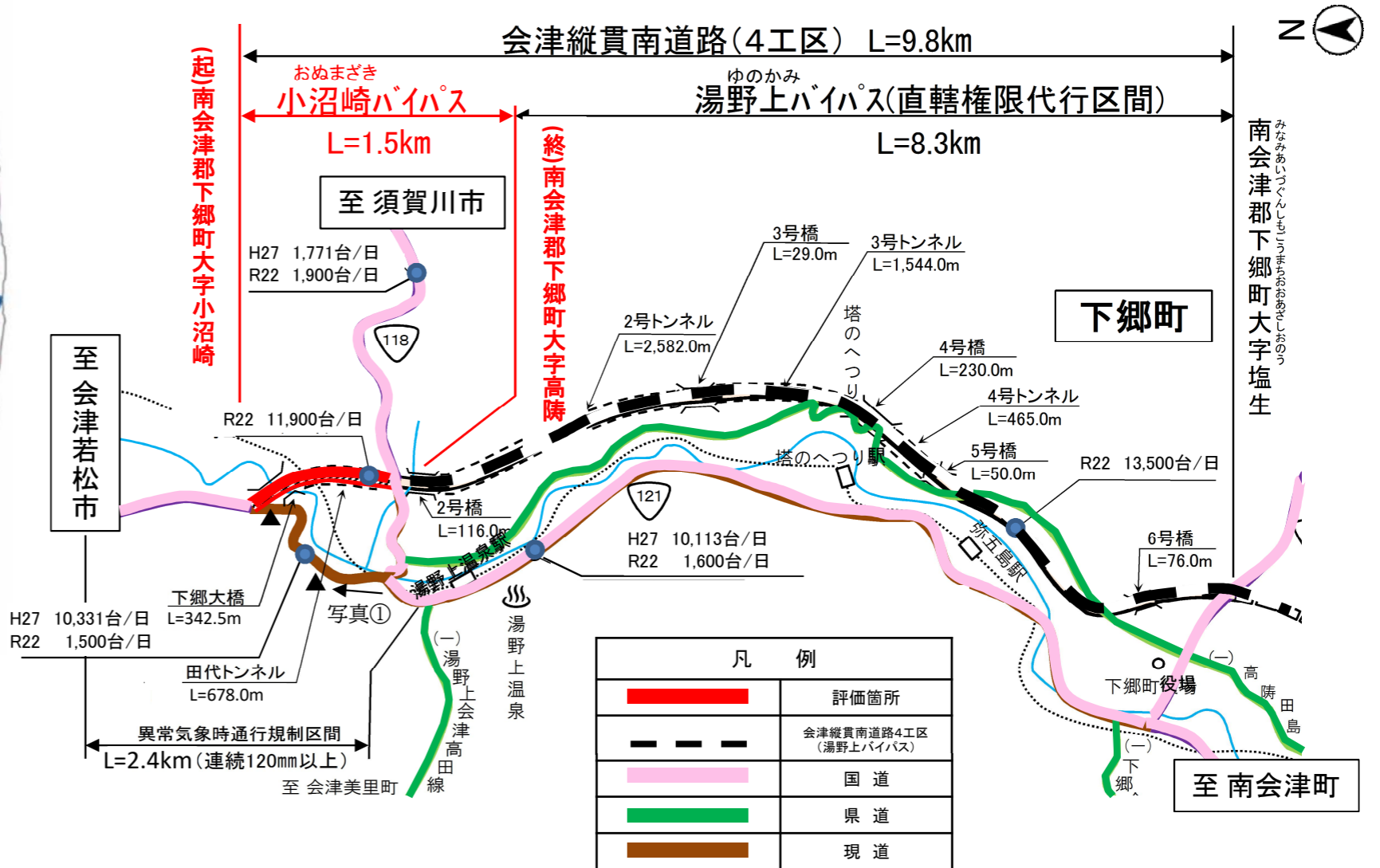
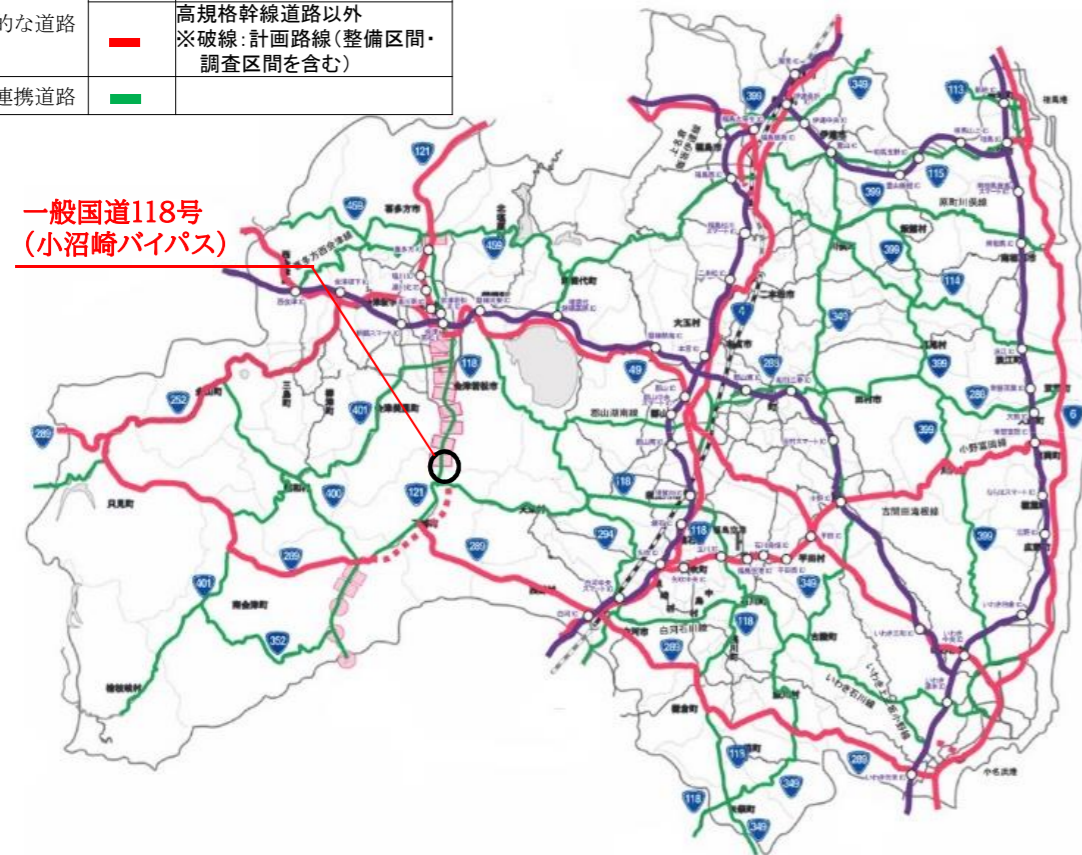
※完成目標年度は、標準的な工程を想定して設定しているが、毎年度の予算は担保されたものではなく、用地取得状況や施工上の条件変化等、不確定な要素があるため、確定したものではない。

評価対象理由	前回評価時(平成30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

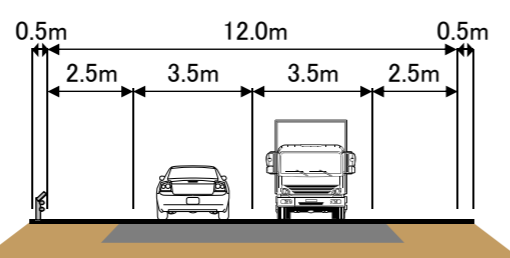
- 一般国道118号小沼崎バイパス(会津縦貫南道路4工区)は、「福島県総合計画」の基幹的な道路に位置づけられ、県土の骨格となる6本の連携軸の会津軸を担う重要な道路である。
- 本事業は、災害発生などの緊急時や緊急搬送時等の緊急輸送路として現道の信頼性が低い区間であるため、バイパス整備により安全・安心な道路機能の確保を図るものである。

基幹的な道路	高規格幹線道路 高規格幹線道路以外 ※破線:計画路線(整備区間・調査区間を含む)
地域連携道路	



【写真①】 倒木による通行止め状況

延長	L=1.5km
幅員	W=7.0(12.0)m
主要構造物	
田代トンネル	L=678.0m
下郷大橋	L=342.5m



【国道118号小沼崎バイパス(会津縦貫南道路4工区)の期待される効果】

- 交通ネットワークが強化されることによる、人的・経済交流等の促進
- 一年を通じて定時性・速達性の確保による、医療機関輸送への寄与
- 大規模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交通体系の確保

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

(1)事業費(単位:百万円)

全体事業費(県施工)		年度別執行額	
前回	今回 (前回差比)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
11,100	13,050 (差+1,950) (比+17.6%)	12,478 (95.6%)	240

(2)現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ R2(2020)年度までに田代トンネルの本体工工事が完了。
- ・ R4(2022)年度までに下郷大橋上部工工事が完了。
- ・ 増額した要因は、田代トンネル残土の搬入先との調整による一時仮置き追加、田代トンネル坑口部の防音対策の追加、下郷大橋上部工の架設工法の見直し等による増である。
- ・ R5(2023)年度は、道路改良工事、舗装工事を実施し、年度内に供用予定。

(3)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 災害時の代替路が確保される。
- ・ 交通ネットワークの強化により人的・経済交流等の促進が図られ、地元産業が活性化される。
- ・ 南会津地域から第3次救急医療機関(会津中央病院)へのアクセス向上が図られる。
- ・ 行動圏の拡大により観光周遊化が促進される。また、観光地である「大内宿」周辺の行楽期の深刻な渋滞が緩和される。

(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
 - ・ 人口減少・高齢化がさらに進行するなか、道路網の整備等により、観光拠点の周遊化等を促進するなど、会津地方の交流人口拡大に向けた支援の重要性が増している。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ 近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、災害発生時に県土の骨格をなす道路ネットワークの機能強化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
 - ・ 産業振興や交流圏の拡大が期待されるため、早期整備について、下郷町長などで構成されている会津総合開発協議会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	整備前 (H14/2002)	完成後 (R7/2025)	備考
防災点検要対策箇所	5箇所	0箇所 (解消)	整備前:5箇所 前回評価時:2箇所(3箇所はR9までに整備済)
異常気象時通行規制区間	2.4km	0.0km (解消)	

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{534.2+114.2+10.9}{506.1+13.6} = 1.27 \text{ (前回値1.60)}$$

・[B]:道路事業における総便益

B①:走行時間短縮便益 534.2億円

B②:走行経費減少便益 114.2億円

B③:交通事故減少便益 10.9億円

・[C]:道路事業に要する総費用

C①:道路整備に要する事業費 506.1億円

C②:道路維持管理に要する費用 13.6億円

【参考値】

$$B/C = \frac{534.2+114.2+10.9+3.5+18.1+4.8+1.9+3.5}{506.1+13.6} \times 1.642 = 2.18$$

追加便益:31.7億円(迂回解消の効果3.5億円、冬期交通の効果18.1億円、

CO2の排出削減効果4.8億円、救急救命のアクセス向上効果1.9億円、防災効果3.5億円)

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

- ・ 再生骨材や再生アスファルト合材を積極的に利用した。
- ・ トンネル照明をLEDにすることにより維持経費を抑制した。

②代替案の検討状況

- ・ 用地取得が完了し、主要構造物も完了していることから、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。
- ・ 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

磐越自動車道及び会津縦貫北道路と一体となって高速交通ネットワークを形成することで、周辺地域の発展に大きく貢献することが期待されるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

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)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
9,880	12,779 (差+2,899) (比+29.3%)	12,065 (94.4%)	230

(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、橋梁工事完了。
- ・ R4(2022)年度に供用開始。
- ・ R5(2023)年度は、トンネル残土処理を実施する。
- ・ 増額の要因は、地山にあわせた支保パターンの変更などにかかる費用の増である。
- ・ 残る工事は、トンネル残土処理、旧道処理のみである。

(3)期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- ・ 中通り地方と会津地方の地域間連携の強化が図られる。
- ・ 東北自動車道や会津縦貫道といった広域を連携する幹線道路(緊急輸送路)へのアクセス性向上に伴い、広域的な観光・物流振興、緊急医療の向上が図られる。
- ・ 現道部の防災対策が必要な箇所回避、急勾配、急カーブ箇所が解消でき、特に冬期間の車両通行の安全性が向上される。

(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
 - ・ 人口減少や高齢化が進行する中、道路整備によるアクセス性を向上し、市町村間の交流促進による地域活性化を図るため、早期の事業効果発現が求められていた。
- 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た。
- ③地元住民の意向等
 - ・ R4(2022)年度に供用し、利便性が大幅に向上したとの住民の声をいただいている。

(5)評価指標の状況〔評価(A)・B・C〕

評価指標	整備前 (H25/2013)	完成時 (R7/2025)	備考
所要時間 (起点~終点)	12分	5分	整備前:28km/h 整備後:40km/h
防災点検要対策箇所	62箇所	0箇所 (解消)	整備前:62箇所

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価A・(B)・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{58.7+9.2+0.9}{136.6+5.5} = 0.48$$

・[B]:道路事業における総便益

B①:走行時間短縮便益 58.7億円

B②:走行経費減少便益 9.2億円

B③:交通事故減少便益 0.9億円

・[C]:道路事業に要する総費用

C①:道路整備に要する事業費 136.6億円

C②:道路維持管理に要する費用 5.5億円

【参考値】

$$B/C = \frac{(58.7+9.2+0.9)+69.3 * 1}{136.6+5.5} \times 1.500 * 2 = 1.46$$

*1:追加便益:、69.3億円(迂回の解消効果6.9億円、冬期交通の効果47.4億円、CO2排出削減効果0.4億円、救命救急へのアクセス向上効果 0.1億円、防災効果14.5億円)

*2: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コスト削減の取組み

- ・ 再生骨材や再生アスファルト合材を積極的に利用した。
- ・ 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った。
- ・ トンネル照明をLEDにすることにより維持経費を抑制した。

②代替案の検討状況

- ・ 道路改築は完了しているため、代替案は検討できない。

③働き方改革の取組み等

- ・ 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	中通りと会津地方の連携強化、冬期間の安全な通行確保に寄与しており、現計画のとおり事業を進める必要がある。

整理番号	103	事業名 〔地区名〕	帰還・移住等環境整備事業 〔双葉町 井手長塚線(長塚工区)〕	全体事業費 (百万円)	12,380	採択年度	H28 (2016)	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。

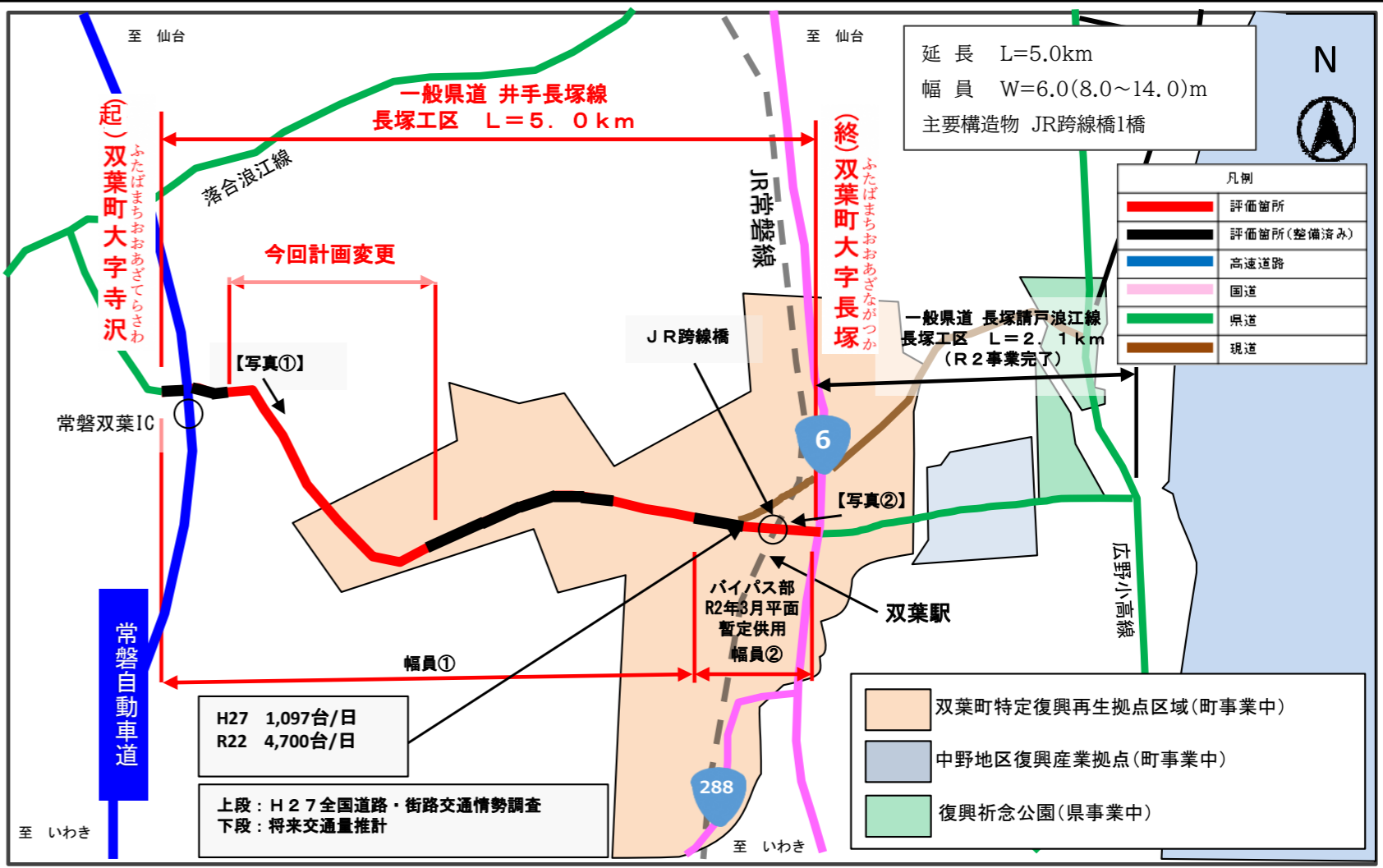
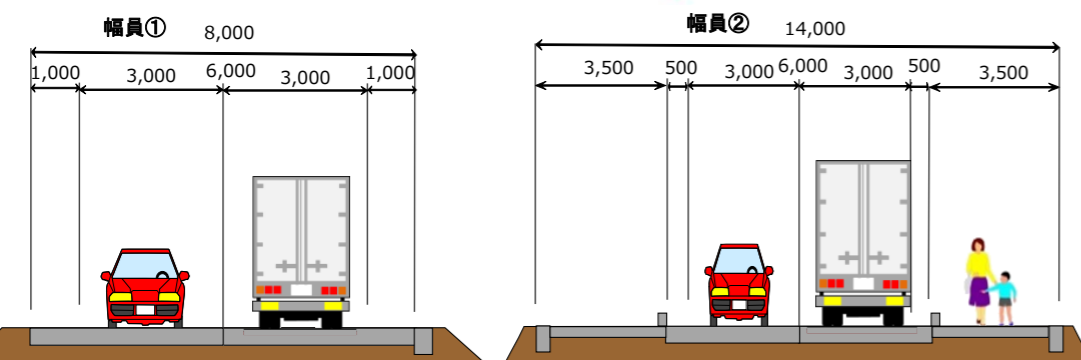
評価対象理由	福島県公共事業評価システム要綱 第3条第3項によるもの	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:見直し継続、付帯意見等:有り、県の対応方針:見直し継続
--------	--------------------------------	------------	--------------------------------------

1 事業の概要

意見内容:本事業の財源は国民負担によるものである。事業推進にあたっては、コスト削減に向けたあらゆる手段を検討しながら、早期完了に努められたい。併せて、今後の道路整備事業の計画立案においては、事業着手後に大幅な計画変更が生じぬよう関係機関と緊密な情報共有と調整を図るとともに、構造物建設予定地の地盤条件を的確に把握するための調査方法についても検討するよう努められたい。

県の対応:コスト削減のため、不断の努力を重ねながら、早期完了に向け事業を進めてまいります。また、今後の道路整備事業の計画立案においては、関係機関と緊密な情報共有と調整を図るとともに、構造物建設予定地の地盤条件を的確に把握する調査方法について検討してまいります。

- ・ 県道井手長塚線(長塚工区)は、双葉町の「復興シンボル軸」として、常磐双葉ICから双葉町の復興拠点へ直結するアクセス道路として重要な道路である。
- ・ 本事業は、踏切区間を跨線橋で解消するとともに、幅員狭小区間や急勾配、急カーブ箇所を解消することで、安全で円滑な交通を確保し、常磐双葉ICから双葉町の復興拠点へのアクセス性向上を図るものである。



上段: H27 全国道路・街路交通情勢調査
下段: 将来交通量推計



【写真① 輸送車両走行状況】



【写真② JR跨線橋区間の状況】

【井手長塚線(長塚工区)の期待される効果】

- ・ 常磐双葉ICから双葉町の復興拠点へのアクセス性向上
- ・ 踏切区間及び幅員狭小、急カーブ、急勾配区間の解消による安全性や交通利便性の向上

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	
前回	今回 (前回差比)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
9,880	12,380 (差+2,500) (比+25.3%)	6,716 (54.2%)	2,047

(5)評価指標の状況〔評価(A)・B・C〕

評価指標	整備前 (H28/2016)	完成後 (R7/2025)	備考
常磐自動車道(常磐双葉IC)~復興拠点までの所要時間 (長塚工区整備による所要時間)	9分	7分	整備前:実際の走行速度 完成後:設計上の速度
踏切箇所	1箇所	0箇所 (解消)	跨線橋:1橋

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価(A)・B・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{101.0+14.3+1.5}{111.9+1.2} = 1.03(\text{前回値}1.25)$$

・[B]:道路事業における総便益

B①:走行時間短縮便益 101.0億円
B②:走行経費減少便益 14.3億円
B③:交通事故減少便益 1.5億円

・[C]:道路事業に要する総費用

C①:道路整備に要する事業費 121.0億円
C②:道路維持管理に要する費用 1.3億円

【参考値】

$$B/C = \frac{101.0+14.3+1.5+3.5+2.1}{111.9+1.2} \times 1.590 = 1.72$$

追加便益:5.6億円(CO2の排出削減効果3.5億円、救急救命のアクセス向上効果2.1億円)

地域修正係数:1.590(浜通り)

(7)コスト削減の取組・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。
- 他事業、他機関からの流用土を活用することで購入土量を減少させる。

②代替案の検討状況

- 用地取得が進み、改良工事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日確保を実施している。
- 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。

(2)現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- H31(2019)年度に、常磐双葉IC部の0.7kmについて、供用済み。
- R3(2021)年度は、山間部(L=2.0km)における調査設計に着手。
- R4(2022)年度は、橋梁上部工事、道路改良工事を実施。
- 増額した要因は、山間部(L=2.0km)の計画について、現地測量、設計を進めた結果、切土・盛土量及び用地補償費等が増加したことによる。
- R5(2023)年度は、橋梁工事、道路改良工事・用地補償等を実施する。

(3)期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- 常磐双葉ICから双葉町の復興拠点へのアクセス性向上が図られる。
- JR常磐線の跨線橋整備により踏切区間を解消することで、安全性及び交通利便性の向上を図られる。
- 幅員狭小区間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

- 双葉町の住民の帰還・移住の促進や産業振興による雇用の場の確保など、双葉町の復興を推進するため、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

- 本事業区間は、復興拠点と緊急輸送路(常磐自動車道・国道6号)を結ぶ区間となっており、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として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から双葉地方の復興・再生に向けた要望事項として、県道井手長塚線の道路整備の推進が求められている。

3 評価

(1)県の対応方針案	(2)理由
事業継続	双葉町の「復興シンボル軸」として、常磐双葉ICから双葉町の復興拠点へのアクセス道路である本路線の整備により、双葉町への産業誘致、移住の促進、町民の帰還、及び災害時の避難路としての機能が確保されることから、現計画のとおり事業を進める必要がある。

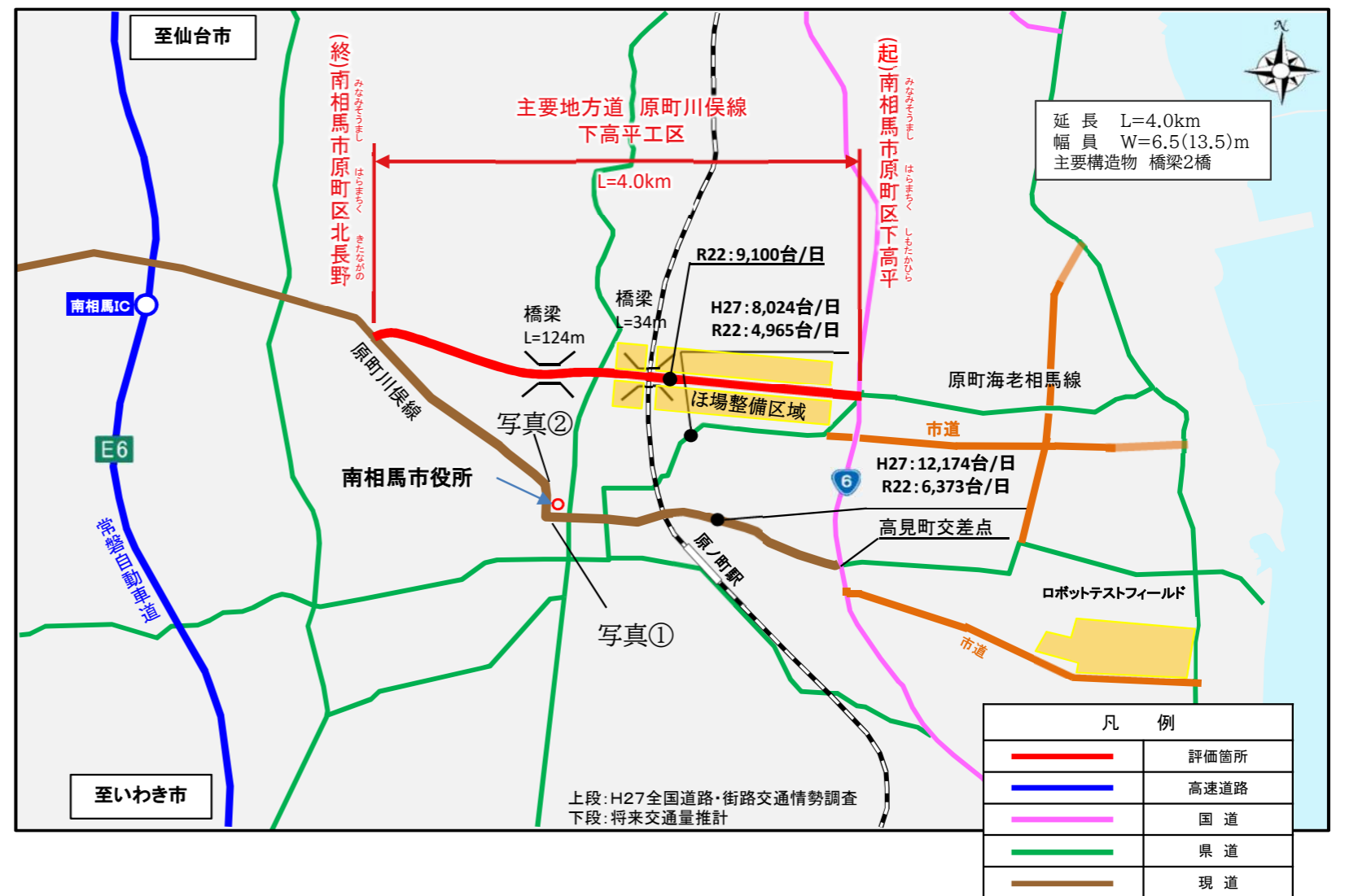
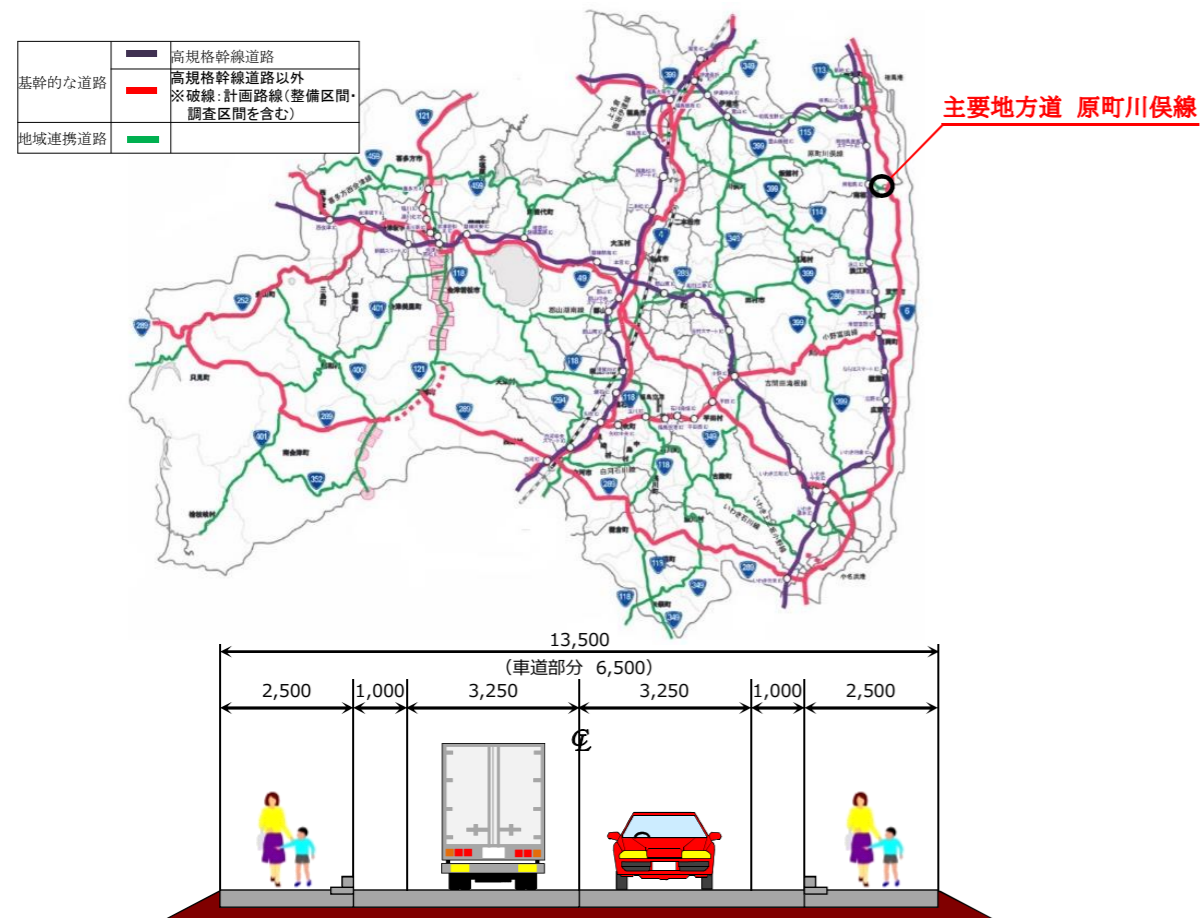
整理番号	104	事業名 〔地区名〕	帰還・移住等環境整備事業 〔南相馬市 原町川俣線(下高平工区)〕	全体事業費 (百万円)	11,000	採択年度	H31 (2019)	完成目標年度*	R7 (2025)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	-------------------------------------	----------------	--------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

※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

- ・ 県道原町川俣線は、「地域連携道路」として「ふくしま道づくりプラン」に位置づけられ、中通りと浜通りを相互に連結し、広域的な物流・観光と救急医療などを担う道路である。
- ・ 本事業は、バイパスの整備により、常磐自動車道の南相馬ICから、「福島イノベーション・コースト構想」の効果を最大限に発揮させるため、ロボットテストフィールド等の関連施設へのアクセス強化を図るものである。



【原町川俣線(下高平工区)の期待される効果】

- ・ 南相馬ICからロボットテストフィールドなど関連施設へのアクセス強化
- ・ 「福島イノベーションコースト構想」を地域再生のエンジンとし、浜通り地域の自立的で活力ある経済復興に寄与

【写真① 市街地の交通状況】

【写真② 市街地の交通状況】

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)	～R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
5,000	11,000 (差+6,000) (比+120.0%)	762 (6.9%)	1,667

(2)現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- ・ H31(2019)年度～:調査設計を実施。
- ・ R4(2022)年度～:工事着手。
- ・ R5(2023)年度は、橋梁工事、道路改良工事(ほ場整備事業地内)を実施。
- ・ 増額した要因は、公安協議による国道6号交差点部の見直し、ほ場整備事業等との調整による盛土工法の変更、JR高圧電気設備等支障による移設、埋蔵文化財の発掘費用等の増である。

(3)期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- ・ 福島イノベーションコースト構想に基づき整備された福島ロボットテストフィールドの機能を最大限に発揮するうえで一体不可分となる南相馬ICからのアクセス強化を図ることができる。
- ・ 各ICからのアクセス強化が完了し、イノベ構想の実現を図るとともに、浜通り地域における自立的な経済復興に寄与することができる。

(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
 - ・ 福島イノベーション・コースト構想の関連施設への定時性の確保など、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
 - ・ 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、南相馬市から浜通りの復興・再生に向けた要望事項として、県道原町川俣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 (H31/2019)	完成後 (R7/2025)	備考
常磐自動車道(南相馬IC)～国道6号 (高見町交差点)までの所要時間 (下高平工区整備による所要時間)	17.8分	12.0分	整備前:実際の走行速度 完成後:実際の走行速度 ～設計上の速度

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価A・(B)・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{61.1+7.0+4.2}{92.5+3.0} = 0.76$$

- ・ [B]:道路事業における総便益
 - B①:走行時間短縮便益 61.1億円
 - B②:走行経費減少便益 7.0億円
 - B③:交通事故減少便益 4.2億円
- ・ [C]:道路事業に要する総費用
 - C①:道路整備に要する事業費 92.5億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 3.0億円

【参考値】

$$B/C = \frac{61.1+7.0+4.2+1.9}{92.5+3.0} \times 1.590 = 1.24$$

追加便益:1.9億円(CO2の排出削減効果0.25億円、救急救命のアクセス向上効果1.68億円)
地域修正係数:1.590(浜通り)

(7)コスト削減の取組・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。
 - ・ 田面掘削により発生する不良土を隣接するほ場整備事業へ搬出することで残土運搬・処分費用のコスト削減を図る。
- ②代替案の検討状況
 - ・ 用地取得が進み、改良工事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日確保を実施している。
 - ・ 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、南相馬ICから福島イノベーション・コースト構想の主要施設であるロボットテストフィールドへのアクセス強化ができるため、計画を変更し重点的に事業を進める必要がある。

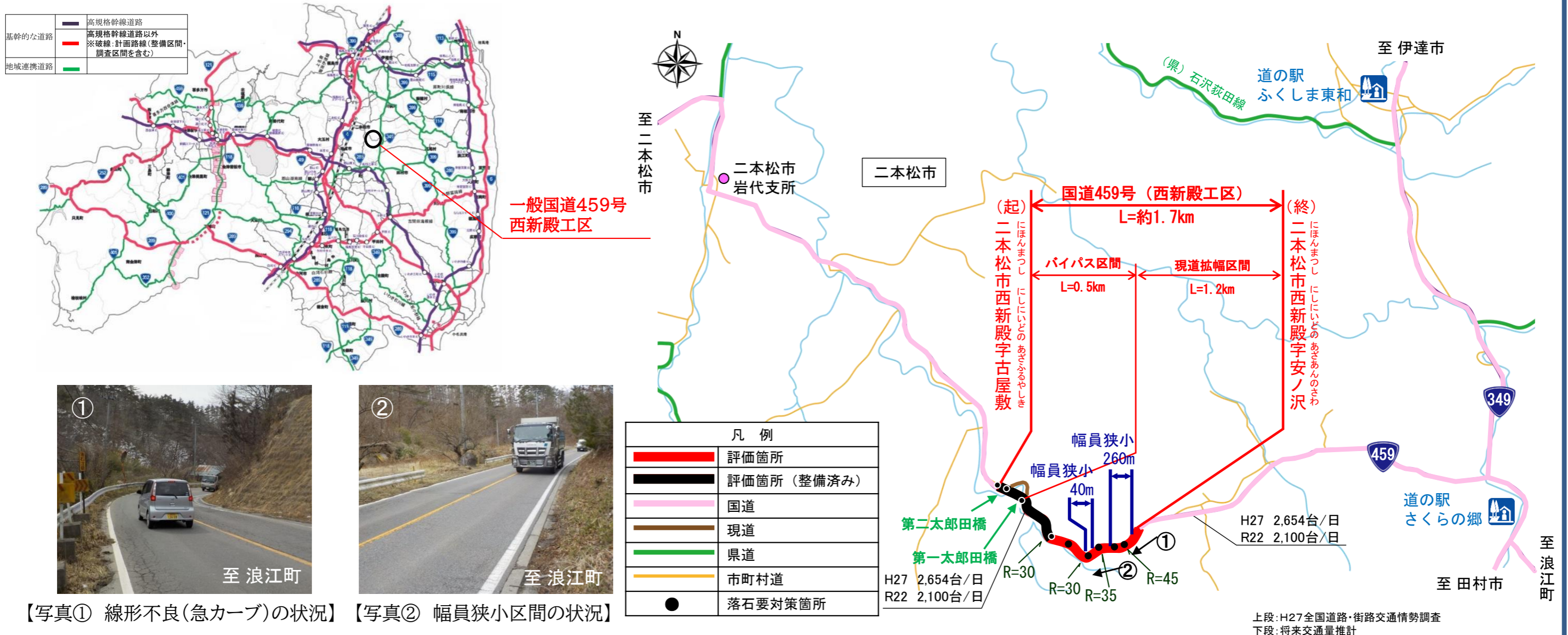
整理番号	105	事業名 〔地区名〕	市町村合併支援道路整備事業 〔二本松市 一般国道459号 西新殿工区〕	全体事業費 (百万円)	2,567	採択年度	H20 (2008)	完成目標年度*	R7 (2025)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	--	----------------	-------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

※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	前回評価時(平成30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
--------	-------------------------	------------	-----------------------------------

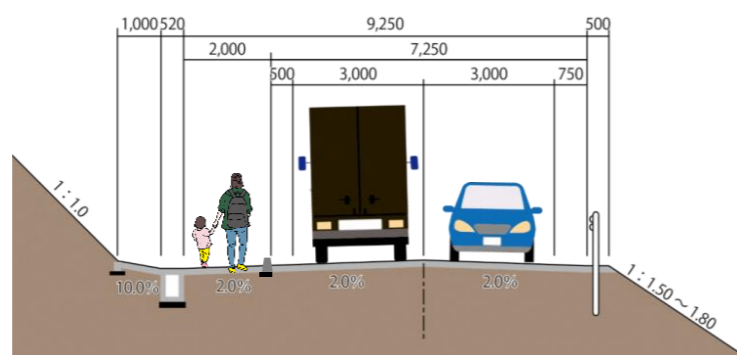
1 事業の概要

- 国道459号(西新殿工区)は、「主要生活幹線道路」として「ふくしま道づくりプラン」に位置づけられ、二本松市街地と旧岩代町を連結する道路である。
- 本事業は、幅員狭小及び線形不良区間の解消により安全な通行が確保されるとともに、二本松市内各地域の交流促進を図るものである。



【写真① 線形不良(急カーブ)の状況】 【写真② 幅員狭小区間の状況】

延長 L=1.7km
幅員 W=6.0(9.25)m
主要構造物
・第一太郎田橋 L=41.0m
・第二太郎田橋 L=45.0m



【一般国道459号(西新殿工区)の期待される効果】

- 幅員狭小及び線形不良区間の解消による安全性の向上
- 二本松市内各地域のアクセス性向上による交流促進
- 落石危険箇所の解消

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)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
2,045	2,567 (差+522) (比+25.5%)	2,050 (79.9%)	160

(5)評価指標の状況〔評価(A)・B・C〕

評価指標	採択時 (H20/2008)	完成時 (R7/2025)	備考
幅員狭小区間(m)	300m	0m(解消)	
線形不良(急カーブ)箇所	4箇所	0箇所(解消)	
落石要対策箇所	9箇所	0箇所(解消)	

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価(A)・B・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{17.3+3.2+0.2}{29.4+2.0} = 0.66 \text{ (前回値0.75)}$$

・[B]:道路事業における総便益

B①:走行時間短縮便益 17.3億円

B②:走行経費減少便益 3.2億円

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 29.4億円

C②:道路維持管理に要する費用 2.0億円

【参考値】

$$B/C = \frac{(17.3+3.2+0.2)+1.6}{29.4+2.0} \times 1.500 = 1.07$$

追加便益:1.6億円(迂回路の解消効果0.1億円、冬期交通の効果0.1億円、

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0.2億円、防災効果1.1億円)

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。

・切土により発生した土砂を現場内流用し、残土を発生させない計画としている。

・架橋環境と将来維持管理費用を含めた費用比較により、耐候性鋼材を採用。

・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

・用地取得が完了し、懸案箇所を最短で解消するルートであり、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。

・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。

(2)現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- ・ H28(2016)年度に第一太郎田橋が完成し、H30(2018)年度に第二太郎田橋が完成。バイパス区間L=0.5kmがH30(2018)年度に供用を開始した。また、R3(2021)年度には現道拡幅区間L=0.3kmが供用を開始した。
- ・ R5(2023)年度は道路改良工事、舗装工事を実施する。
- ・ 当初の全体事業費から増額した要因は、法面対策の変更や補強土壁の盛土材料の変更等による増である。
- ・ 用地買収が完了しており、計画的に整備を進めてまいる。

(3)期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- ・ 本路線は平成17年に合併した二本松市の各地域を結ぶ重要な路線であり、幅員狭小及び線形不良区間の解消をすることにより、二本松市街地と旧岩代町の産業・経済・文化の交流促進が図られる。
- ・ 緊急輸送路(第二次確保路線)に指定されている区間であり、災害時における道路機能を維持し、ネットワーク機能強化が図られる。

(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

・ 人口減少や高齢化が進行する中、道路整備によるアクセス性を向上し、旧市町村間の交流促進による地域活性化を図るため、早期の事業効果発現が求められる。

・ 第二次医療施設を二本松市内に依存しており、旧岩代町からの搬送時間の短縮を図るため、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

・ R4.8.4の局所的な豪雨により、法面崩落が発生し、本工区を含むL=5kmにおいて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として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

・ 線形不良や幅員狭小の解消による安全な通行確保のため、早期整備について、二本松市長などで構成されている「国道459号福島・二本松・浪江間道路整備促進期成同盟会」等から要望されている。

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や、落石危険箇所の解消により、二本松市街地と旧岩代町間の安全な通行の確保が図られるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

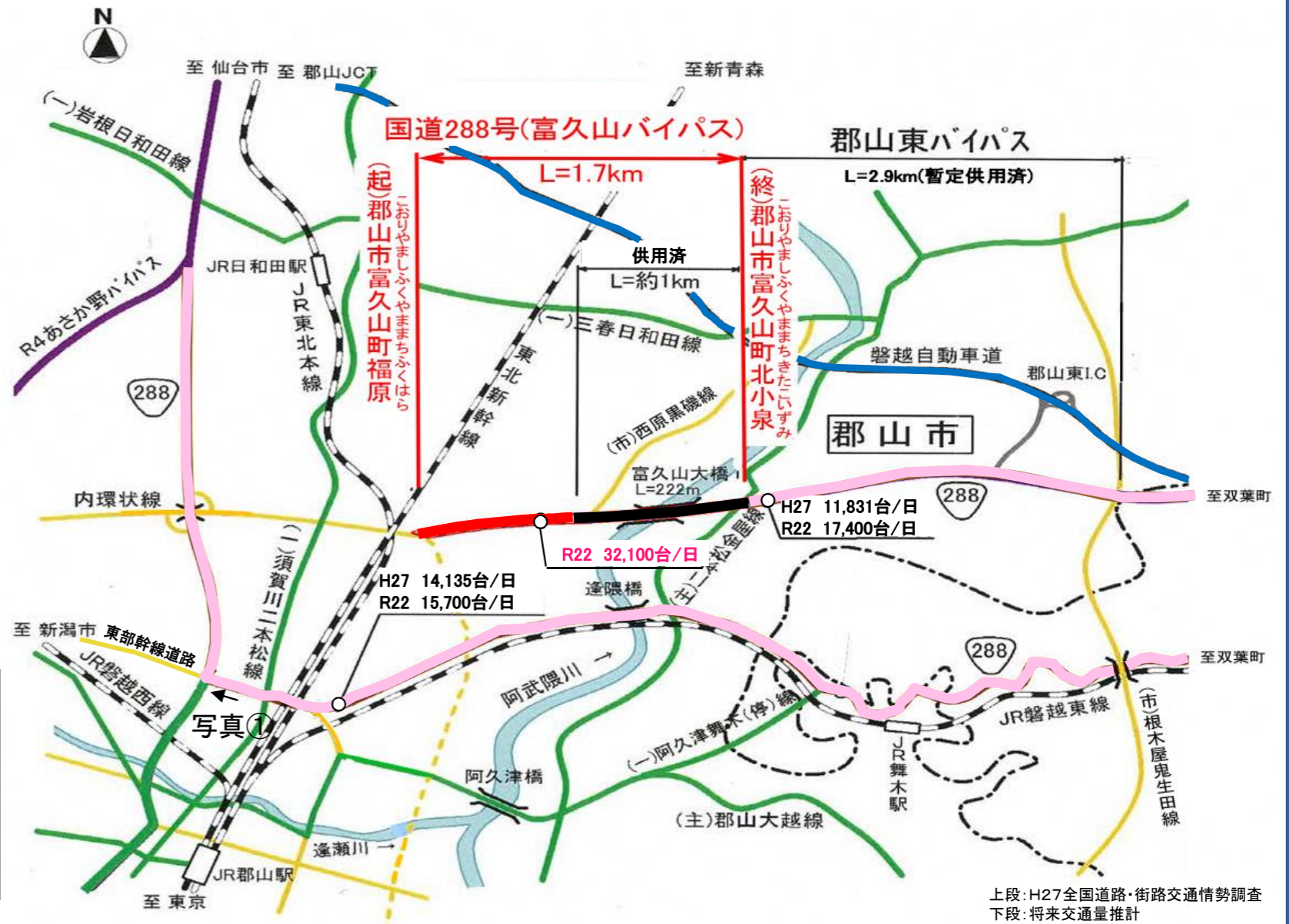
整理番号	106	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路) 〔郡山市 一般国道288号富久山バイパス〕	全体事業費 (百万円)	7,600	採択年度	H11 (1999)	完成目標年度*	R9 (2027)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	------------------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

※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	前回評価時(平成30年度)から5年経過	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

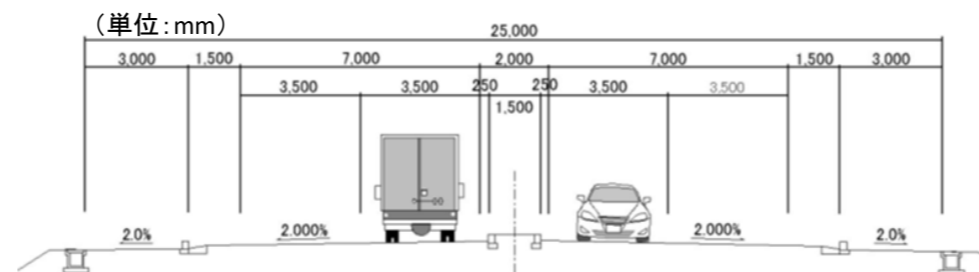
- ・ 国道288号(富久山バイパス)は、「地域連携道路」として「ふくしま道づくりプラン」に位置付けられ、広域的な物流・観光と救急・地域医療などを担う道路である。
- ・ 本事業は、バイパス整備により、郡山市街地から磐越自動車道郡山東IC間のアクセス向上及び郡山都市圏の交通混雑の緩和を図るものである。



写真① 渋滞状況

- ・ 延長 L=1.7km
- ・ 幅員 W=14.0(25.0)m (4/4)
- ・ 主要構造物 富久山大橋L=222.0m

■	評価箇所
■	評価箇所(整備済み)
■	高速道路
■	国道
■	県道



国道288号(富久山バイパス)の整備効果

- ・ 郡山市街地から磐越自動車道郡山東IC間のアクセス強化
- ・ 郡山都市圏の交通混雑の緩和
- ・ 災害時、主要拠点と接続する緊急輸送路(第二次確保路線)としての機能強化

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	
前回	今回 (当初差比)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
6,000	7,600 (差 +1,600) (比 +26.7%)	6,395 (84.1%)	15

(2)現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ H21(2009)年度に富久山大橋を含む終点側約1kmについて、暫定2車線供用。
- ・ R4(2022)年度に富久山大橋を含む終点側約1kmについて、4車線供用。
- ・ 増額した要因は、橋梁の安全対策の追加、盛土材の変更、軟弱地盤対策の増等による増である。
- ・ R5(2023)年度は、用地補償を実施する。

(3)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 郡山市街地から磐越自動車道郡山東IC間のアクセス向上が図られる。
- ・ 郡山都市圏の交通混雑が図られる。
- ・ 災害時、主要拠点と接続する緊急輸送路(第二次確保路線)としての機能強化が図られる。

(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
 - ・ 人口減少や高齢化が進行する中、道路整備によるアクセス性を向上し、市町村間の交流促進による地域活性化を図るため、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
 - ・ 郡山東ICへのアクセス向上、交通混雑解消のため、早期整備について、郡山市をはじめとする国道288号沿線市町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 (H11/1999)	完成時 (R9/2027)	備考
郡山市街地と磐越自動車道 郡山東ICとの連絡時間	28分	23分	郡山駅と郡山東IC 間で算出

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{140.7+4.3+6.0}{115.1+1.9} = 1.29 \text{ (前回値2.22)}$$

・[B]:道路事業における総便益
 B①:走行時間短縮便益 140.7億円
 B②:走行経費減少便益 4.3億円
 B③:交通事故減少便益 6.0億円

・[C]:道路事業に要する総費用
 C①:道路整備に要する事業費 115.1億円
 C②:道路維持管理に要する費用 1.9億円

【参考値】

$$B/C = \frac{(140.7+4.3+6.0)+15.7^{*1}}{115.1+1.9} \times 1.500^{*2} = 2.14$$
 *1:追加便益:15.7億円(迂回の解消効果0.1億円、CO2排出削減効果0.1億円、救命救急へのアクセス向上効果 15.5億円)
 *2: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。
 - ・ 他工区からの建設発生土を有効活用する。
 - ・ 架橋環境と将来維持管理費用を含めた費用比較により、耐候性鋼材を採用。
 - ・ 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
 - ・ 一部区間で供用しているため、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	郡山市街地から郡山東IC間のアクセス強化、郡山都市圏の交通混雑の緩和、緊急輸送路(第2次確保路線)としての機能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	107	事業名 〔地区名〕	市町村合併支援道路整備事業 〔会津若松市 会津若松三島線阿賀川新橋梁工区〕	全体事業費 (百万円)	5,464	採択年度	H20 (2008)	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	前回評価時(平成30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:無し、付帯意見等:無し、県の対応方針:事業継続
--------	-------------------------	------------	----------------------------------

1 事業の概要

- ・ 県道会津若松三島線(阿賀川新橋梁工区)は、「生活幹線道路」として「ふくしま道づくりプラン」に位置づけられ、市町村の振興を支援する道路である。
- ・ 本事業は、バイパスの整備により、現道の蟹川橋等、阿賀川を渡る道路の交通混雑を緩和し、市内の円滑な交通を確保するとともに、第3次救急医療機関(会津中央病院)へのアクセス向上を図るものである。



整備効果

- ・ 新橋梁整備により現道の混雑度が緩和
- ・ 旧北会津村や会津美里町から会津中央病院へのアクセスの向上

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	
前回	今回 (当初差比)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
5,464	5,464 (-)	4,492 (82.2%)	35

(2)現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- ・ H29(2017)年度までに橋梁部が完了。
- ・ R3(2021)年度:用地幅杭設置。
- ・ R4(2022)年度:用地補償、道路改良工事を実施。
- ・ R5(2023)年度は道路改良工事、用地補償を実施する。
- ・ 用地買収が概ね完了しており、計画的に整備を進めてまいる。

(3)期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- ・ 平成16年に合併した旧会津若松市と旧北会津村の連携が強化される。
- ・ 現道の蟹川橋は道路幅員が狭く、通行の支障となっている。本工区の整備により、阿賀川を渡る道路の交通混雑の緩和、市街地外縁の交通円滑化が期待される。
- ・ 第3次救急医療機関(会津中央病院)へのアクセス向上が期待される。
- ・ 会津縦貫北道路、国道118号若松西バイパスとの連携により、地域間の交流が期待される。

(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
 - ・ 国道118号と会津縦貫北道路との接続により、市内から周辺市町村へのアクセス向上が期待できる。
 - ・ 将来人口減少の社会において、交通サービス水準の向上と物流の効率化の観点から、本工区の整備の重要性が増している。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ 現道の蟹川橋は老朽化が著しく幅員狭小であり、車両通行の安全確保の観点から、本工区の整備の重要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 現道の蟹川橋は、慢性的な交通渋滞が生じており、早期整備について、会津若松市長などで構成されている阿賀川新橋梁建設促進期成同盟会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	整備前 (H20/2008)	完成時 (R8/2026)	備考
阿賀川断面の幅員狭小区間(m)	574m	0m (解消)	蟹川橋区間

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価A・(B)・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{64.2+18.5+1.3}{67.6+2.4} = 1.20(\text{前回値:1.59})$$

・[B]:道路事業における総便益

- B①:走行時間短縮便益 64.2億円
- B②:走行経費減少便益 18.5億円
- B③:交通事故減少便益 1.3億円

・[C]:道路事業に要する総費用

- C①:道路整備に要する事業費 67.6億円
- C②:道路維持管理に要する費用 2.4億円

【参考値】

$$B/C = \frac{(64.2+18.5+1.3)+30.2}{67.6+2.4} \times 1.642 = 2.68$$

※1:追加便益:30.2億円(冬期交通の効果12.29億円、CO2の排出削減効果0.89億円、救急救命のアクセス向上効果17.01億円)

※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〕

①コスト削減の取組

- ・ 盛土について、他工区との流用調整により土砂を有効利用。
- ・ 架橋環境と将来維持管理費用を含めた費用比較により、耐候性鋼材を採用。
- ・ 防草板の設置により維持管理費の削減を図る。

②代替案の検討状況

- ・ 用地取得が進み、主要構造物も完了していることから、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。
- ・ 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

現道の蟹川橋の交通混雑の解消や第3次救急医療機関へのアクセス向上が図られるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

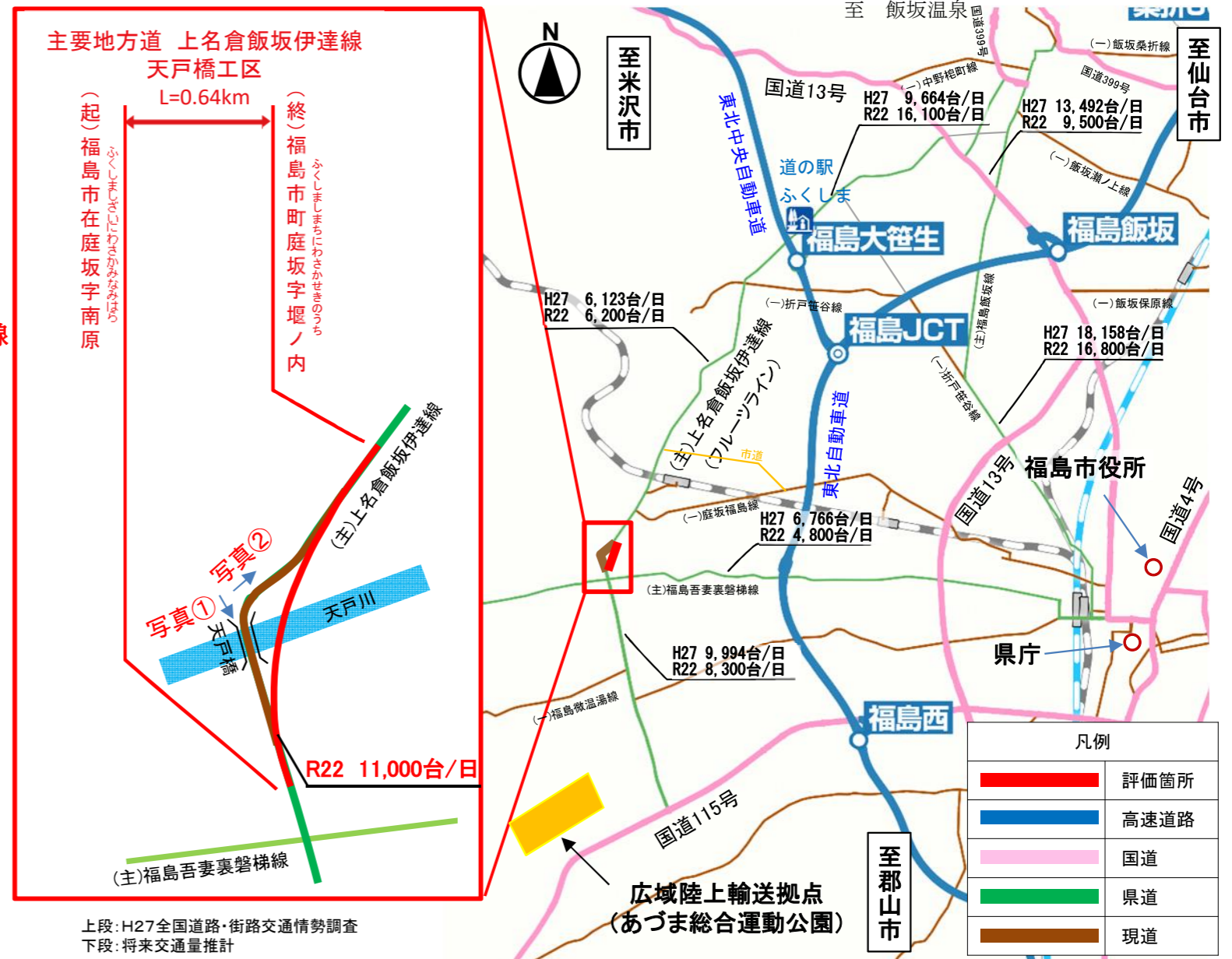
整理番号	108	事業名 [地区名]	交付金事業(道路) [福島市 上名倉飯坂伊達線(天戸橋工区)]	全体事業費 (百万円)	1,720	採択年度	H25 (2013)	完成目標年度*	R8 (2026)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	------------------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

※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	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

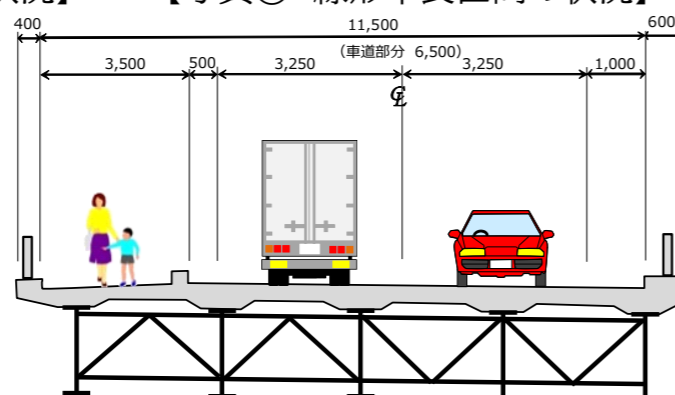
- 県道上名倉飯坂伊達線は、「主要生活幹線道路」として「ふくしま道づくりプラン」に位置づけられ、伊達市、飯坂温泉及び福島市を連結する道路である。
- 本事業は、幅員狭小である天戸橋及び線形不良区間を改良し、安全で円滑な交通を確保するとともに、高速道路や輸送拠点等へのアクセス性向上を図るものである。



【写真① 狭隘、老朽化橋梁区間の状況】

【写真② 線形不良区間の状況】

延長 L=0.64km
幅員 W=6.5(11.5)m
主要構造物 橋梁1橋



【上名倉飯坂伊達線(天戸橋工区)の期待される効果】

- 幅員狭小である天戸橋の架け替え及び線形不良区間の解消
- 東北中央自動車道(福島大笹生IC)へのアクセス向上
- 緊急輸送路の二次確保路線として災害時の輸送路の確保

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

(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)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
1,720	1,720 (-)	207 (12.0%)	122

(2)現状及び完了までの見通し [評価 A・(B)・C]

- ・ H25(2013)年度から橋梁設計等を実施。
- ・ R2(2020)年度:橋梁下部工を実施。
- ・ R4(2022)年度:道路改良工事を実施。
- ・ R5(2023)年度:橋梁下部工事を実施する。
- ・ 用地買収が概ね完了しており、計画的に整備を進めてまいる。

(3)期待される効果 [評価 (A)・B・C]

- ・ 大型車のすれ違いが困難である既存橋梁の架け替え、線形不良区間の解消により、安全性の向上及び主要生活幹線道路(緊急輸送路二次確保路線)の機能が確保される。
- ・ 東北中央自動車道(福島大笹生IC)へのアクセス性向上を図り、物流や観光を支援し地域の活性化が図られる。
- ・ 伊達市、飯坂温泉および福島市上名倉とを結び福島市周辺の安全性の向上により、地域間ネットワークの強化が図られる。

(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
 - ・ 東北中央自動車道(福島大笹生IC)の供用により沿線に物流施設の立地が進み、さらに道の駅ふくしまのオープンにより、上名倉飯坂伊達線の交通量の増加が見込まれるとともに、インターアクセス向上による物流支援、道の駅ふくしま、周辺の観光農園などへ周遊など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
 - ・ 近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向のなか、本路線の周辺には広域陸上輸送拠点(あづま総合運動公園)があり、自然災害時などの広域避難や緊急物資の輸送路として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
 - ・ 線形不良や幅員狭小の解消による安全な通行確保のため、早期整備について、福島市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	整備前 (H25/2013)	完成後 (R8/2026)	備考
線形不良区間	0.30km	0.00km 解消	

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 (A)・B・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{18.3+0.9+0.0}{15.6+0.4} = 1.21$$

・[B]:道路事業における総便益

B①:走行時間短縮便益 18.3億円

B②:走行経費減少便益 0.9億円

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 15.6億円

C②:道路維持管理に要する費用 0.4億円

【参考値】

$$B/C = \frac{18.3+0.9+0.0+0.1+0.1}{15.6+0.4} \times 1.500 = 1.82$$

追加便益:0.2億円(CO2の排出削減効果0.1億円、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。
- ・ 架橋環境と将来維持管理費用を含めた費用比較により、耐候性鋼材を採用。

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

事業継続

(2)理由

幅員狭小及び線形不良区間の解消による安全性の向上、東北中央自動車道(福島大笹生IC)へのアクセス向上が図られるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

整理番号	109	事業名 〔地区名〕	道路橋りょう改良事業 〔郡山市 田村安積線(守山)〕	全体事業費 (百万円)	1,160	採択年度	H25 (2013)	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

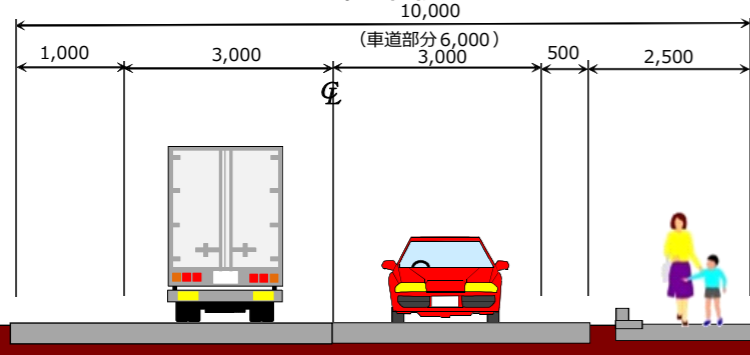
- ・ 県道田村安積線は、「生活幹線道路」として「ふくしま道づくりプラン」に位置づけられ、郡山市南部から主要地方道 須賀川三春線、国道49号を連結し、地域生活を支える道路である。
- ・ 本事業は、谷田川の河川改修事業とあわせて、橋梁を架け替え、幅員狭小を解消、歩道を新たに整備することにより、安全な通行確保を図るものである。



【写真① 現道の交通状況】



標準横断面



- ・ 延長 L=0.53km
- ・ 幅員 W=6.0(10.0)m
- ・ 主要構造物 橋梁1橋 (柳橋L=46.0m)

- 【田村安積線(守山工区)の整備効果】
- ・ 車両通行の安全性と利便性の向上
 - ・ 歩道整備により歩行者の安全確保
 - ・ 谷田川の河川改修による浸水被害の軽減により、災害に強いネットワーク機能の確保
 - ・ 郡山市南部から周辺市町村へのアクセス向上、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	
当初	今回 (当初差比)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
1,160	1,160 (-)	548 (47.2%)	204

(2)現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- ・ H26(2014)年度から橋梁設計等を実施。
- ・ R3(2021)年度に仮橋完成。
- ・ R4(2022)年度に用地買収完了。橋梁下部工完成。
- ・ R5(2023)年度は、橋梁上部工工事を実施する。
- ・ 用地買収が完了しており、計画的に整備を進めてまいる。

(3)期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- ・ 幅員狭小の解消により、車両通行の安全性と利便性の向上が期待される。
- ・ 歩道整備による歩行者の安全確保が期待される。
- ・ 谷田川の河川改修による浸水被害の軽減により、災害に強いネットワークが確保できる。
- ・ 周辺地域へのアクセス性向上、周辺市町村との連携強化、地域活性化が期待される。

(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
 - ・ 人口減少や高齢化が進行する中、道路整備によるアクセス性を向上し、市町村間の交流促進による地域活性化を図るため、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、激甚化する豪雨による浸水被害が相次いで発生しており、本事業は洪水浸水想定区域に位置するため、被災のリスクが高い。そのため、災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等の災害に強いネットワーク構築、災害による被害軽減の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 幅員狭小の解消による安全な通行確保のため、早期整備について、郡山市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	整備前 (H25/2013)	完成時 (R7/2025)	備考
橋梁架替(河川改修)による 浸水被害の低減	降雨1/10対応	降雨1/50対応	
幅員狭小、歩道未整備区間	0.53km	0.00km(解消)	

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価A・(B)・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{2.7+0.2+0.0}{11.1+0.2} = 0.26$$

・[B]:道路事業における総便益

B①:走行時間短縮便益 2.7億円

B②:走行経費減少便益 0.2億円

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 11.1億円

C②:道路維持管理に要する費用 0.2億円

【参考値】

$$B/C = \frac{(2.7+0.2+0.0)+10.2^{*1}}{11.1+0.2} \times 1.500^{*2} = 1.74$$

*1:追加便益:10.2億円(迂回の解消効果0.15億円、CO2排出削減効果0.01億円、防災効果10.0億円)

*2: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。
- ・ 他工区の残土を流用することで、購入土を削減させる。
- ・ 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、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

事業継続

(2)理由

幅員狭小区間の解消による安全性の向上、歩道整備による歩行者の安全確保、浸水被害の軽減が図られるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

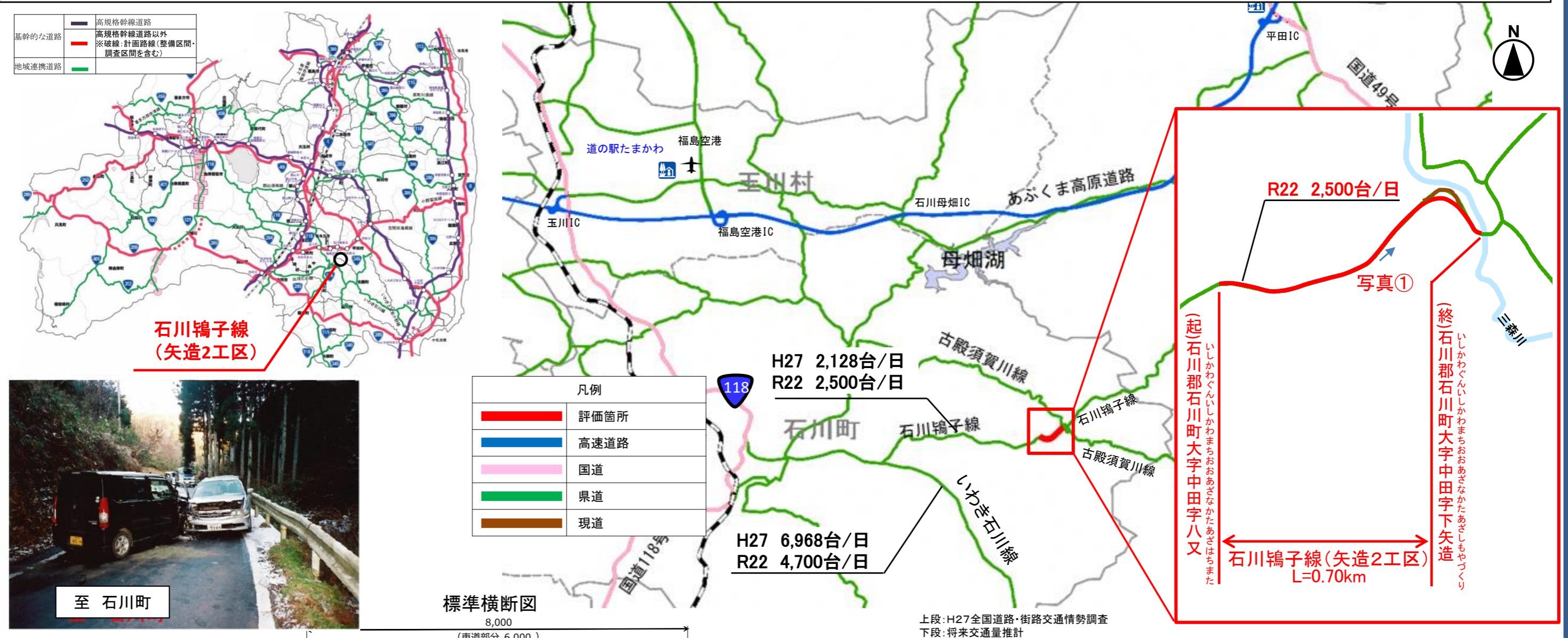
整理番号	110	事業名 〔地区名〕	道路橋りょう改良事業 〔石川町 石川鴉子線 (矢造2工区)〕	全体事業費 (百万円)	800	採択年度	H25 (2013)	完成目標年度*	R10 (2028)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	-----------------------------------	----------------	-----	------	---------------	---------	---------------	----------	-----------

※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

- ・ 県道石川鴉子線は、「生活幹線道路」として「ふくしま道づくりプラン」に位置づけられ、主要地方道いわき石川線、古殿須賀川線と一般国道49号を連結する道路である。
- ・ 本事業は、急勾配、急カーブ、幅員狭小区間の解消等により、車両通行の安全性と円滑性の向上を図るとともに、周辺市町村へのアクセス強化、地域の振興を図るものである。



- 【石川鴉子線(矢造2工区)の期待される効果】**
- ・ 急勾配、幅員狭小及び線形不良区間の解消による安全性の向上
 - ・ 道路の安全な通行の確保、災害に強いネットワーク機能の強化
 - ・ 主要地方道いわき石川線や国道49号等との連結を強化し、周辺地域へのアクセス性向上、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	
当初	今回 (当初差比)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
800	800 (-)	216 (27.0%)	30

(2)現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- ・ H26(2014)年度から道路詳細設計等を実施。
- ・ R2(2020)年度:用地買収完了。
- ・ R3(2021)年度:迂回路工事に着手。
- ・ R4(2022)年度:道路改良工事を実施。
- ・ R5(2023)年度:道路改良工事を実施する。
- ・ 用地買収が完了しており、計画的に整備を進めてまいる。

(3)期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- ・ 主要地方道であるいわき石川線と、国道49号との連結を強化し、周辺地域へのアクセス性向上が期待される。
- ・ 線形不良や幅員狭小による車両のすれ違い時の支障を解消することにより、通行の安全性や利便性の向上が期待される。
- ・ 防災対策が必要な法面を切土施工等により、土砂災害リスクの軽減、道路の安全な通行の確保が期待される。

(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
 - ・ 将来人口減少の社会において、交通サービス水準の向上と物流の効率化の観点から、本工区の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
 - ・ 近年自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、災害リスクの軽減、災害時に広域避難等の強靱なネットワーク構築の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 線形不良や幅員狭小の解消による安全な通行確保のため、早期整備について、石川町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	整備前 (H25/2013)	完成時 (R10/2028)	備考
縦断勾配の改善	11%	7%(解消)	
幅員狭小区間	0.70km	0.00km(解消)	

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価A・(B)・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{5.3+0.9+0.0}{7.4+0.3} = 0.81$$

・[B]:道路事業における総便益

B①:走行時間短縮便益 5.3億円

B②:走行経費減少便益 0.9億円

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 7.4億円

C②:道路維持管理に要する費用 0.3億円

【参考値】

$$B/C = \frac{(5.3+0.9+0.0)+0.9^{*1}}{7.4+0.3} \times 1.500^{*2} = 1.38$$

*1:追加便益:、0.9億円(CO2排出削減効果0.01億円、防災効果0.85億円)

*2: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。
- ・ 切盛土のバランスを考慮した設計を採用することで、残土の発生を削減した。
- ・ 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

- ・ 用地取得が完了しているため、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	急勾配、幅員狭小及び線形不良の解消による安全性の向上や土砂災害リスクの軽減などが図られるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

整理番号	111	事業名 〔地区名〕	道路橋りょう改良事業 〔三島町 会津若松三島線(大谷)〕	全体事業費 (百万円)	4,451	採択年度	H25 (2013)	完成目標年度*	R11 (2029)	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

- ・ 県道会津若松三島線(大谷工区)は、「生活幹線道路」として「ふくしま道づくりプラン」に位置づけられ、沿線集落から三島町市街地へ至る道路である。
- ・ 近隣路線は、冬期通行不能区間および交通不能区間が設定されており、落石や雪崩等の災害により本路線が通行不能となった場合、沿線の3集落が孤立する。
- ・ 本事業は、現道の幅員狭小区間や線形不良区間、災害危険箇所等を回避するバイパス整備により、自然災害時などの沿線集落等の孤立や車両同士のすれ違い時の支障を解消し、安全かつ円滑な自動車交通を確保するものである。

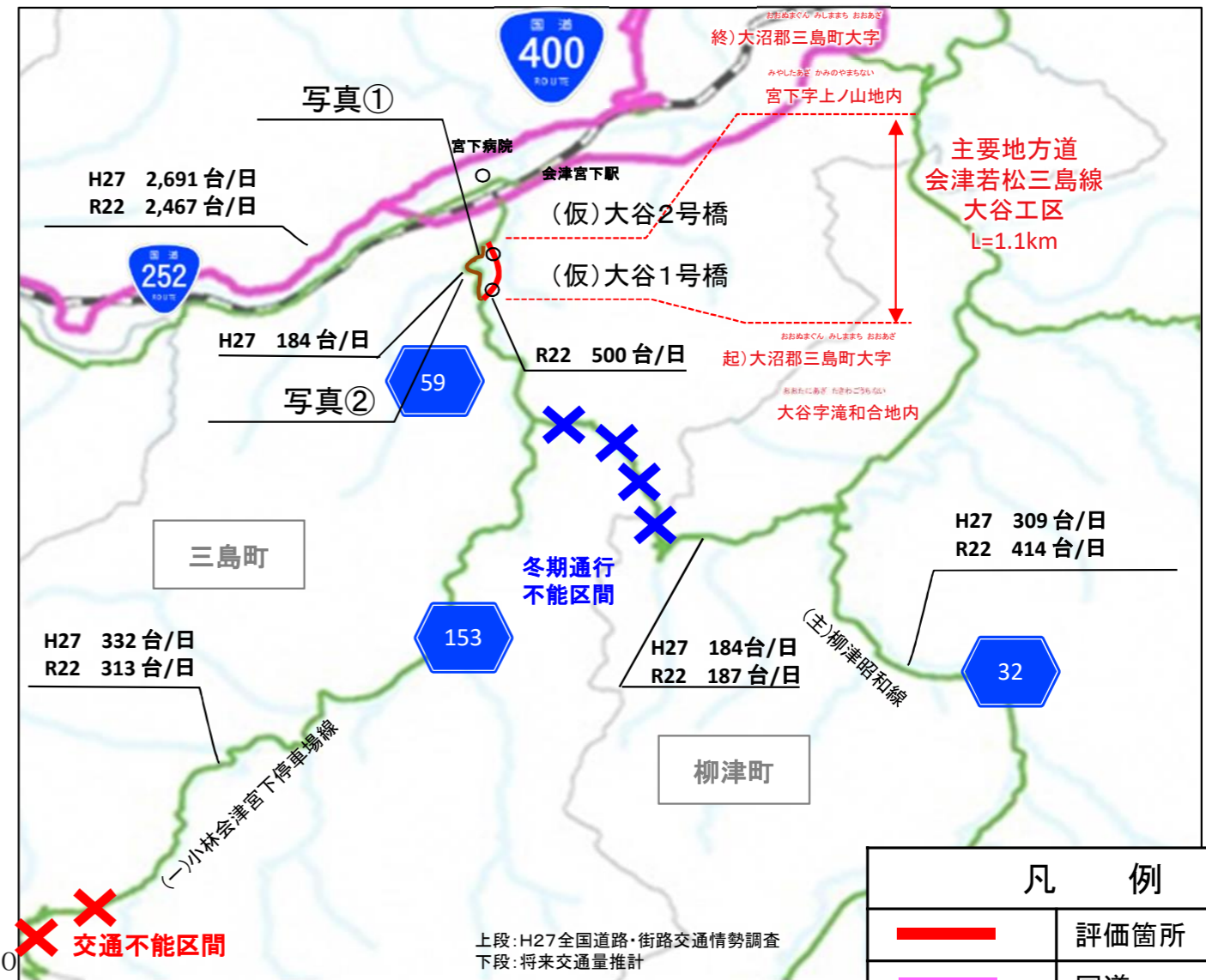
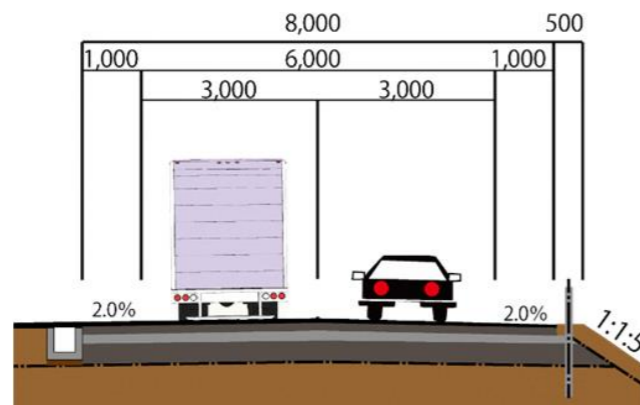


【写真① 幅員狭小区間の状況】



【写真② 災害発生時の状況】

延長 L=1.1km
幅員 W=6.0(8.0)m
1号橋梁工(L=105.0m)
2号橋梁工(L=140.0m)



至R400

交通不能区間

上段：H27全国道路・街路交通情勢調査
下段：将来交通量推計

【会津若松三島線(大谷工区)の期待される効果】

- ・ 災害時における孤立集落の発生回避
- ・ 幅員狭小及び線形不良区間の解消による安全性の向上
- ・ 緊急搬送時の速達性・信頼性の向上

凡 例	
	評価箇所
	国道
	県道
	現道
	通行不能区間
	冬期通行不能区間

会津若松市

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)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
4,451	4,451 (-)	625 (14.0%)	234

(2)現状及び完了までの見通し [評価 A・(B)・C]

- ・ R3(2021)年度:橋梁工事((仮)大谷1号橋)に着手。
- ・ R4(2022)年度:橋梁工事((仮)大谷1号橋A2橋台)完成。
- ・ R5(2023)年度は、道路改良工事、橋梁工事((仮)大谷1号橋A1橋台、P1橋脚)を実施する。

(3)期待される効果 [評価 (A)・B・C]

- ・ 災害危険箇所等を回避したバイパス整備により、災害時における沿線集落の孤立発生が回避される。
- ・ 線形不良や幅員狭小による車両のすれ違い時の支障を解消することにより、沿線集落を支える生活幹線道路としての機能が確保される。
- ・ 沿線集落から第3次救急医療機関(会津中央病院)への緊急搬送に際し、災害や気象状況に左右されない速達性・信頼性の高い道路を確保する。

(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
 - ・ 対象路線は、沿線集落から三島町市街地へ至る唯一の生活幹線道路であるため、交通サービス水準の向上の観点から、早期の事業効果発現が求められる。
 - ・ また、人口減少、高齢化が進行している中、沿線集落の救急搬送先(第3次救急医療機関)を会津若松市内に依存しており、通年で安定した道路の確保が求められる。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ H18(2006)年、H23(2011)年には、沿線の斜面からの雪崩、土砂崩落及び豪雪等の自然災害により現道が通行不能となり、沿線集落が孤立化した。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として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
 - ・ 線形不良や幅員狭小の解消による安全な通行確保、経済交流の促進のため、早期整備について、三島町長などで構成されている会津総合開発協議会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 (H25/2013)	完成後 (R14/2032)	備考
幅員狭小区間	1.0km	0.0km(解消)	W=5.5m未満
災害危険箇所	4箇所	0箇所(解消)	地すべり危険箇所、防災点検箇所

(6)費用対効果の状況 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{7.5+1.9+0.3}{37.4+1.0} = 0.25$$

- ・ [B]:道路事業における総便益
 - B①:走行時間短縮便益 7.5億円
 - B②:走行経費減少便益 1.9億円
 - 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 37.4億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 1.0億円

【参考値】

$$B/C = \frac{(7.5+1.9+0.3)^{*1}+27.4^{*2}}{37.4+1.0} \times 1.642^{*3} = 1.59$$

- *1:道路事業における総便益
- *2:追加便益:27.4億円(冬期交通の効果1.3億円、CO2排出削減効果0.1億円、救命救急へのアクセス向上効果0.1億円、防災効果25.9億円)
- *3: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
 - ・ 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	沿線集落から三島市街地へ至る唯一の道路であり、バイパス整備により、災害時における孤立化の回避、幅員狭小及び線形不良の解消による安全性の向上が図られるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

整理番号	112	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路) 〔喜多方市 国道459号(藤沢)〕	全体事業費 (百万円)	1,000	採択年度	H25 (2013)	完成目標年 度*	R10 (2028)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	--------------------------------	----------------	-------	------	---------------	-------------	---------------	----------	-----------

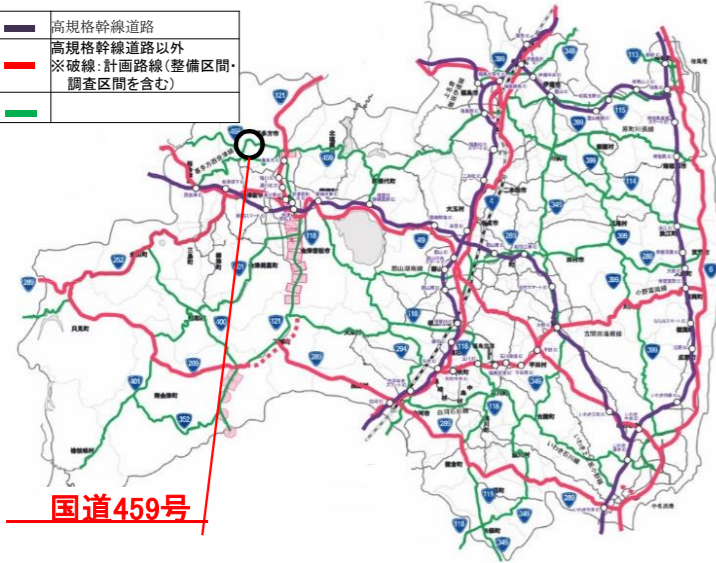
※完成目標年度は、標準的な工程を想定して設定しているが、毎年度の予算は担保されたものではなく、用地取得状況や施工上の条件変化等、不確定な要素があるため、確定したものではない。

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、「地域連携道路」として「ふくしま道づくりプラン」に位置づけられ、新潟県新潟市と福島県双葉郡浪江町を結び、広域的な物流・観光と救急・地域医療などを担う道路である。
- 本事業は、線形不良及び幅員狭小区間を解消することにより、安全で円滑な交通を確保するものである。

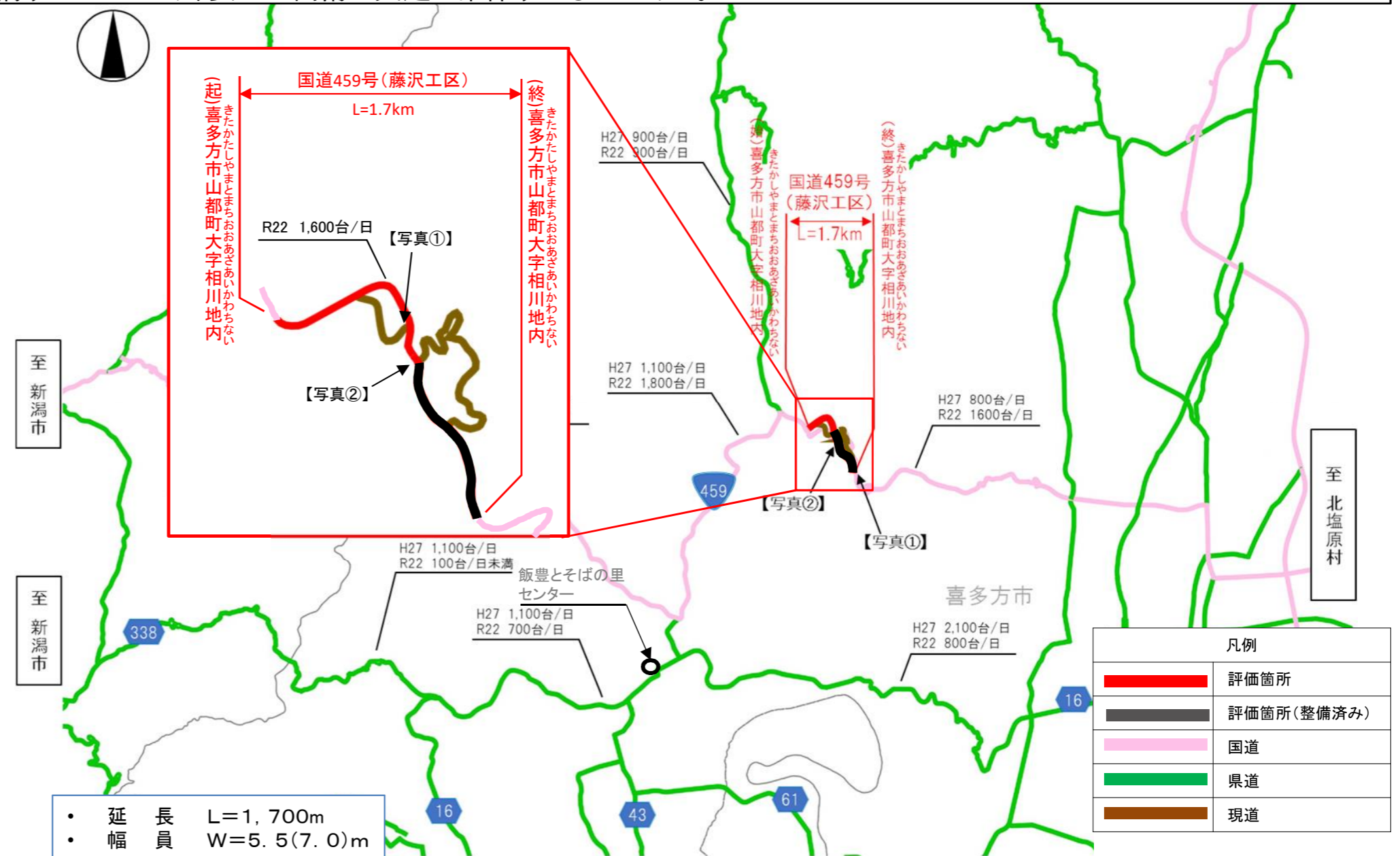
基幹的な道路	高規格幹線道路 ※破線:計画路線(整備区間・調査区間を含む)
地域連携道路	高規格幹線道路以外



【写真① 沿道の状況】

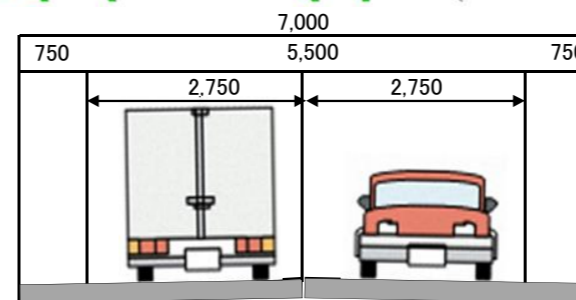


【写真② 積雪の状況】



- 延長 L=1,700m
- 幅員 W=5.5(7.0)m

上段: H27全国道路・街路交通情勢調査
下段: 将来交通量推計



国道459号
【標準横断面図】

【国道459号の整備効果】

- 幅員狭小、線形不良区間の解消
- 冬期間の車両通行の安全性向上
- 緊急輸送路としての機能確保

凡例	
■	評価箇所
■	評価箇所(整備済み)
■	国道
■	県道
■	現道

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)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
1,000	1,000 (差-) (比-)	601 (60.1%)	30

(2)現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ H28(2016)年度に用地買収着手、工事着手。
- ・ R3(2021)年度までに延長780mを供用済み。
- ・ R5(2023)年度は、道路改良工事、用地取得に向け、関係機関との協議、地元説明を実施する。

(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、安全で円滑な交通が確保されるとともに、沿線周辺の産業・経済・文化の交流促進が図られる。
- ・ 冬期間の車両通行の安全性が向上される。
- ・ 災害時における道路機能を維持し、ネットワーク機能強化が図られる。

(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
 - ・ 将来人口減少の社会において、交通サービス水準の向上と物流の効率化の観点から、本工区の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
 - ・ 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として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
 - ・ 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 (H25/2013)	完成後 (R10/2028)	備考
国道459号(事業箇所)から 第三次救急医療施設へのアクセス時間	46分	44分	
大型車すれ違い 困難区間	2,540m	0m(解消)	

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{6.2+1.8+0.2}{9.5+2.0} = 0.71$$

- ・ [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 6.2億円
 - B②:走行経費減少便益 1.8億円
 - 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(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 9.5億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 2.0億円

【参考値】

$$B/C = \frac{6.2+1.8+0.2+1.0}{9.5+2.0} \times 1.642 = 1.31$$

*1:追加便益:1.0億円(迂回の解消効果0.03億円、冬期交通の効果0.32億円、CO2の排出削減効果0.03億円、救命救急へのアクセス向上効果0.13億円、防災効果0.46億円)

*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]

- 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。
 - ・ 他工区からの建設発生土を有効活用する。
 - ・ 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
 - ・ 一部区間で暫定供用しているため、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解消により安全性が向上し、特に、冬期間の安全な通行確保が図られるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

整理番号	113	事業名 〔地区名〕	道路橋りょう改良事業 〔喜多方市 喜多方西会津線(峯)〕	全体事業費 (百万円)	5,320	採択年度	H25 (2013)	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

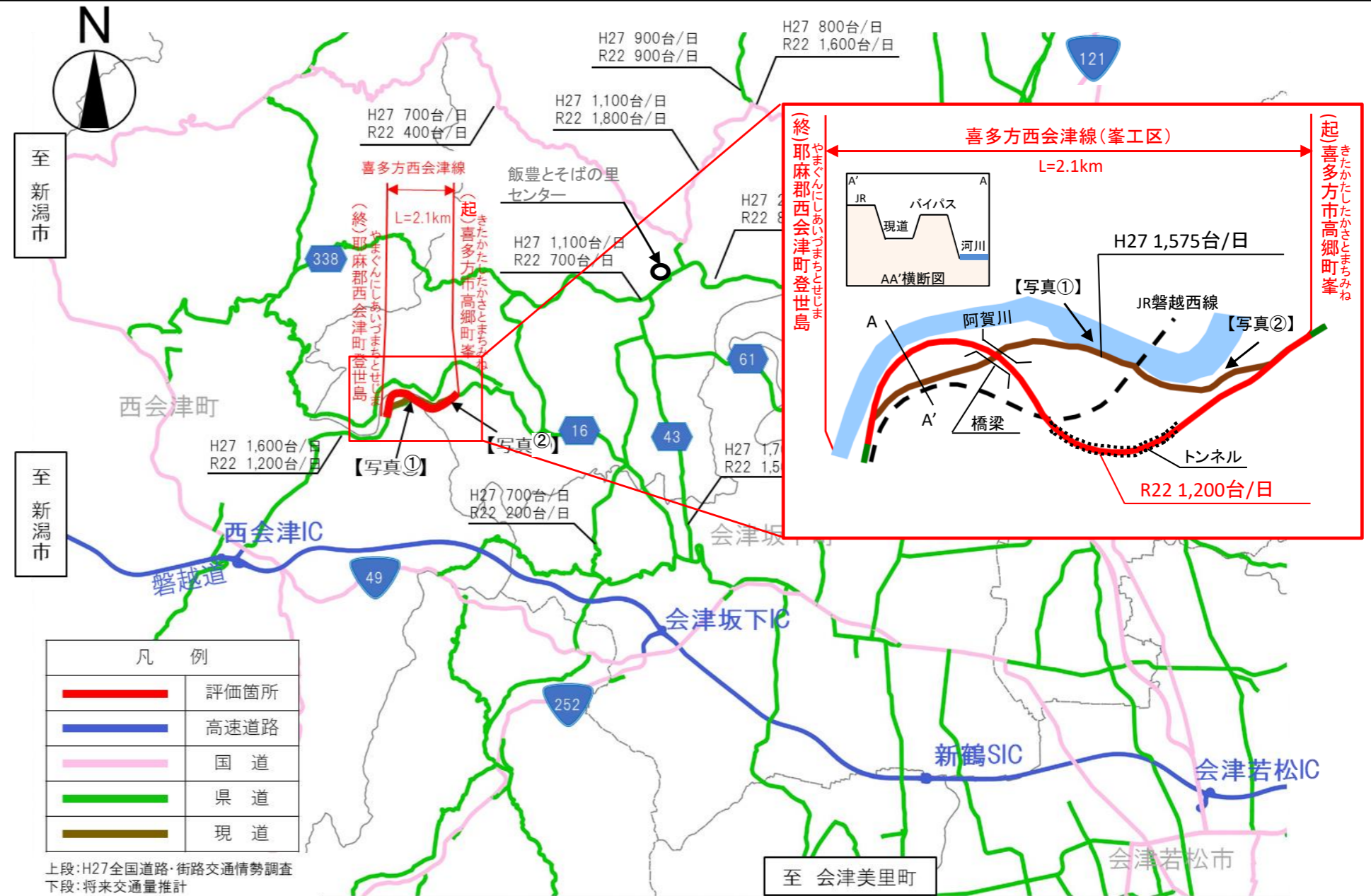
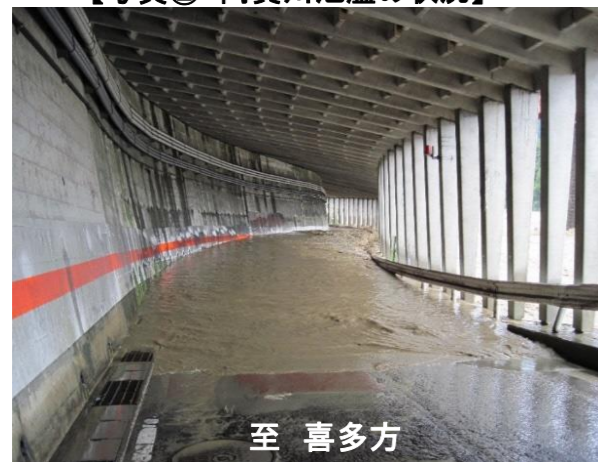
- 県道喜多方西会津線は、「地域連携道路」として「ふくしま道づくりプラン」に位置づけられ、喜多方市の国道121号と磐越自動車道西会津ICを結び、広域的な物流・観光と救急・地域医療などを支える道路である。
- 本事業は、バイパス整備により、大雨による異常気象時通行規制区間の解消、線形不良及び幅員狭小区間を解消し、安全で円滑な交通を確保するものである。



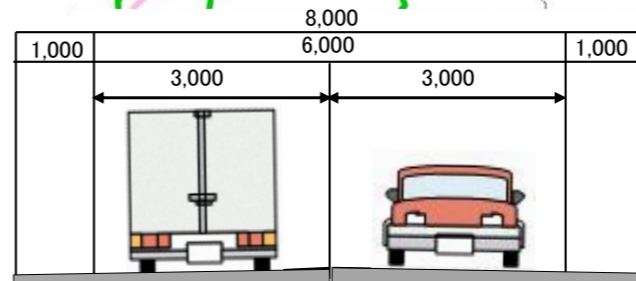
【写真① 北側からの西会津線の状況】



【写真② 阿賀川氾濫の状況】



- 延長 L=2,080m
- 幅員 W=6.0(8.0)m



- 【喜多方西会津線の整備効果】
- 豪雨や台風による阿賀川水位上昇による通行規制区間の解消
 - 幅員狭小、線形不良区間の解消
 - 生活道路・国道49号、磐越道の迂回路としての機能確保

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

(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)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
5,320	5,320 (差-) (比-)	250 (0.5%)	137

(2)現状及び完了までの見通し [評価 A・(B)・C]

- ・ R3(2021)年度:ルート決定、事業説明会を開催
- ・ R4(2022)年度:用地買収着手
- ・ R5(2023)年度は、用地買収、道路改良工を実施する。

(3)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 豪雨・台風の発生で阿賀川の水位が上昇することによる通行規制を解消され、災害時における道路機能を維持し、ネットワーク機能強化が図られる。
- ・ 幅員狭小、線形不良区間の解消により、安全で円滑な交通が確保されるとともに、沿線周辺の産業・経済・文化の交流促進が図られる。

(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
 - ・ 将来人口減少の社会において、交通サービス水準の向上と物流の効率化の観点から、本工区の整備の必要性が増やしている。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ 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、これまで路面冠水により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の輸送路として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
 - ・ 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 (H25/2013)	完成後 (R13/2031)	備考
喜多方西会津線(事業箇所)から第三次救急医療施設へのアクセス時間	43分	41分	
浸水区間の解消	1箇所	0箇所(解消)	

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{8.6+0.7+0.02}{39.9+1.6} = 0.22$$

- ・ [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 8.6億円
 - B②:走行経費減少便益 0.7億円
 - B③:交通事故減少便益 0.02億円
- ・ [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 39.9億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 1.6億円

【参考値】

$$B/C = \frac{8.6+0.7+0.02+27.1}{39.9+1.6} \times 1.642 = 1.44$$

- *1:追加便益:27.1億円(迂回の解消効果0.17億円、冬期交通の効果0.18億円、CO2の排出削減効果0.04億円、救命救急へのアクセス向上効果0.09億円、防災効果26.58億円)
- *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]

- 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。
 - ・ 他工区の残土を流用することで、購入土を削減させる。
- ②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。
- 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

豪雨や台風による阿賀川水位上昇時の通行規制の解消、線形不良及び幅員狭小区間の解消による安全性の向上が図られるため、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) [郡山市・三春町 一級河川 桜川]	全体事業費 (百万円)	11,600	採択年度	H11 (1999)	完成目標年度*	R18 (2036)	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30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

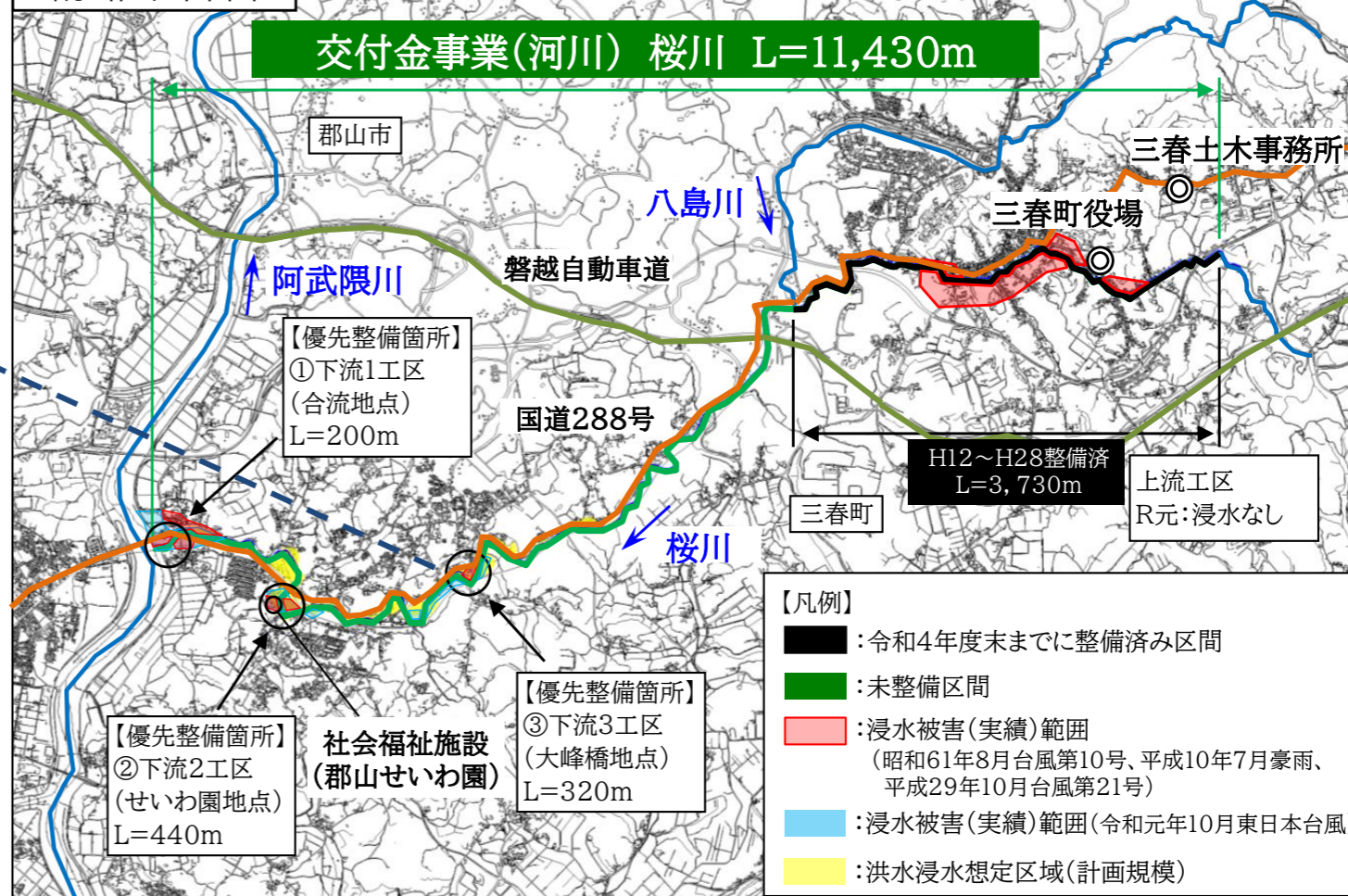
- 昭和61年の台風10号や令和元年東日本台風をはじめ、度重なる洪水により浸水被害が発生しているため、河積の拡大を行い、桜川沿川の人家等への浸水被害の防止を図る。なお、下流1工区については、阿武隈川の水位上昇によるバックウォーター現象を考慮した計画とし、地域全体での浸水被害防止を図る。

位置図

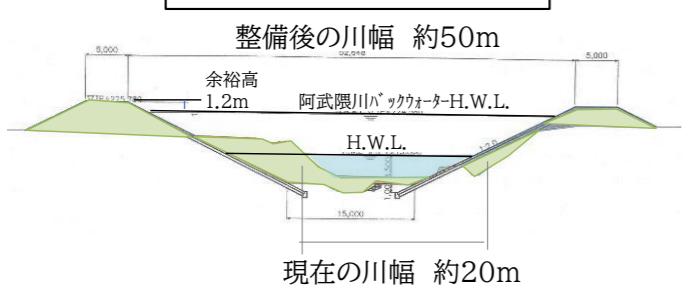


令和元年10月
東日本台風被害状況(下流3工区)

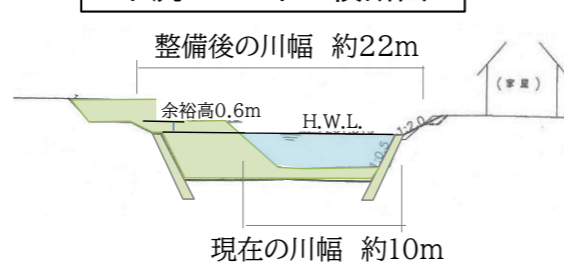
概略平面図



下流1工区 横断面図

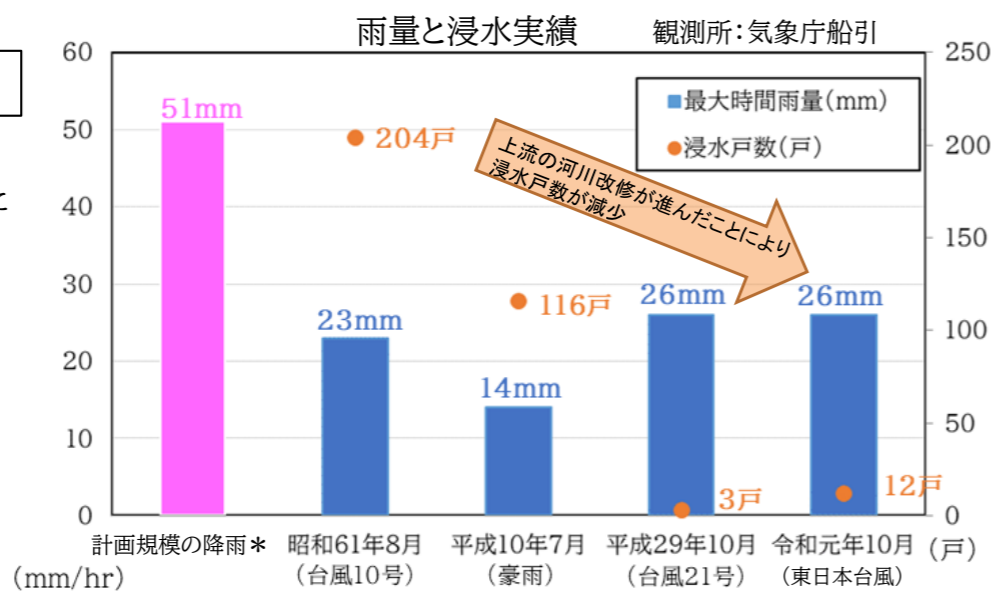


下流2・3工区 横断面図

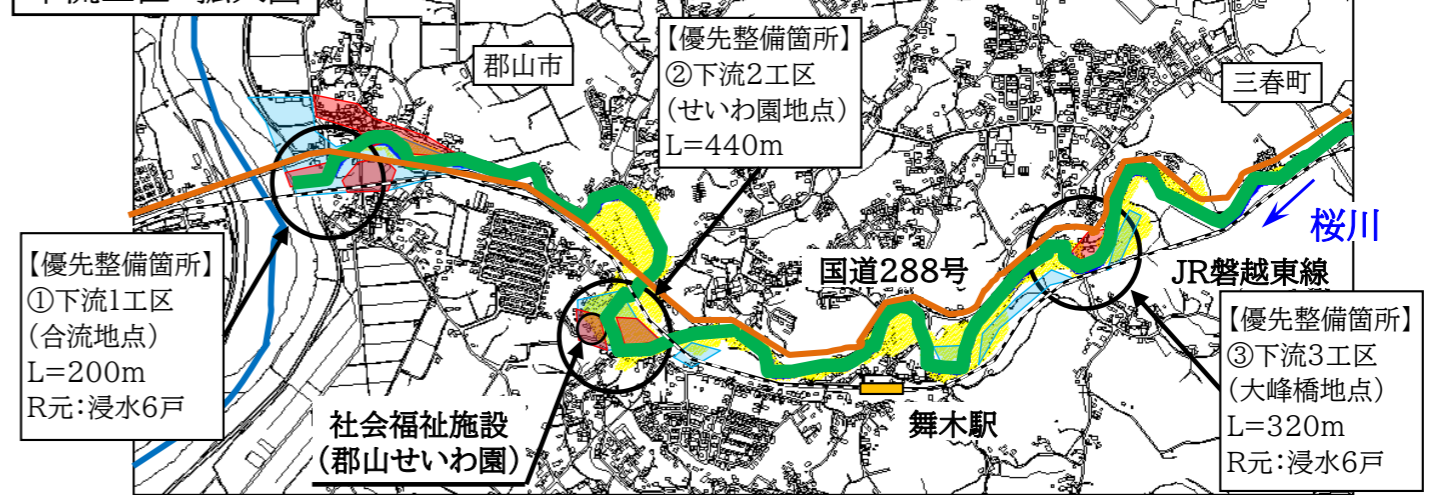


過去の浸水実績

*計画規模の降雨
:桜川を整備する際に
目標とする大雨



下流工区 拡大図



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)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
11,600	11,600 (±0%)	8,070 (69.6%)	30

(2)現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- ・ 浸水被害の大きかった八島川合流点上流の3,730m(32.6%)について、地元まちづくりと一体となって整備を進め、平成28年度までに改修が完了している。
- ・ 未整備区間のうち、過去に浸水被害が発生し、改修の必要性が高い3箇所を優先整備箇所とし、平成28年度から調査測量に着手した。平成29年度から下流1工区の用地買収を進め、令和4年度までに約6割の用地を取得したところであり、前回評価時から事業の進捗が着実に図られている。
- ・ 用地買収後、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18年度までの完成が見込まれる。

(3)期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- ・ 本事業により、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288号や社会福祉施設があり、事業完了により良好な生活環境を確保することができる。

(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
 - ・ 人口減少や高齢化が進行しているものの、交通の利便性が良い地区であることから、早期の事業効果発現が求められている。
- ②自然災害リスクへの備えやリスクの将来予測等
 - ・ 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、下流部の河川断面が狭小な自然災害リスクの高い箇所について、河川改修の必要性は高い状況にある。
- ③地元住民の意向等
 - ・ 沿川の地区住民により「桜川をきれいにする会」が結成され、河川の除草等を行うなど、地域住民の河川に対する関心が高く、未整備区間の早期完成を強く望んでいる。また、下流工区の早期改修を三春町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 (H11/1999)	前回 (H30/2018)	完成時 (R18/2036)	備考
河川改修延長 11,430m	0m (0%)	3,730m (32.6%)	11,430m (100%)	

【その他参考となる数値】

○過去の浸水実績

発生日	事由	上流 浸水戸数 (戸)	上流 浸水面積 (ha)	下流 浸水戸数 (戸)	下流 浸水面積 (ha)	最大日雨量 (最大時間雨量)(mm)
昭和61年8月	台風第10号	164	1.7	40	1.9	90(23)
平成10年7月	豪雨	96	1.7	20	4.0	33(14)
平成29年10月	台風第21号	0	0	3	0.1	136(26)
令和元年10月	東日本台風	0	0	12	13.0	199(26)

気象庁船引

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価(A)・B・C〕

$$B/C = \frac{110,196 + 106}{14,187 + 1,964} = 6.82 \quad (\text{前回値 } 6.71)$$

- ・ [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)
- ・ 治水経済調査マニュアルの改訂に伴い、被害額の算定方法及び被害率が変更されたため、総便益が増加した。

(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
 - ・ 残土発生工事であり、事業区間内や他工事への流用を積極的に進めることでコスト削減に努めていく。
- ②代替案の検討状況
 - ・ 一般的に貯留施設や放水路等の整備が考えられるが、流域内には施設整備適地が無く、現河川改修案以外の方法は考えられない。
- 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や週休2日確保工事として発注するなど、建設現場の環境改善を図っていく。

3 評価

(1)県の対応方針案	(2)理由
事業継続	三春町市街地部の整備済区間においては、浸水被害が抑えられている。未整備区間においては、人家をはじめ、緊急輸送道路の国道288号や社会福祉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) 〔福島市 一級河川 蛭川〕	全体事業費 (百万円)	3,300	採択年度	H6 (1994)	完成目標年度*	R16 (2034)	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、確定したのではない。

評価対象理由	前回評価時(平成30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
--------	-------------------------	------------	------------------------------------

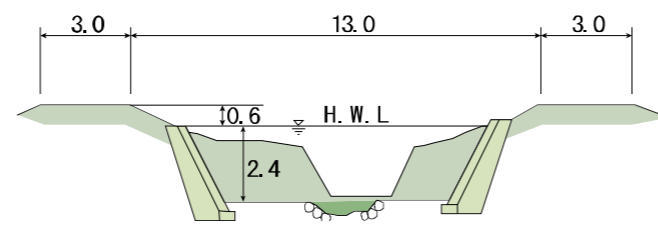
1 事業の概要

- 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、蛭川沿川の人家等への浸水被害の防止を図る。

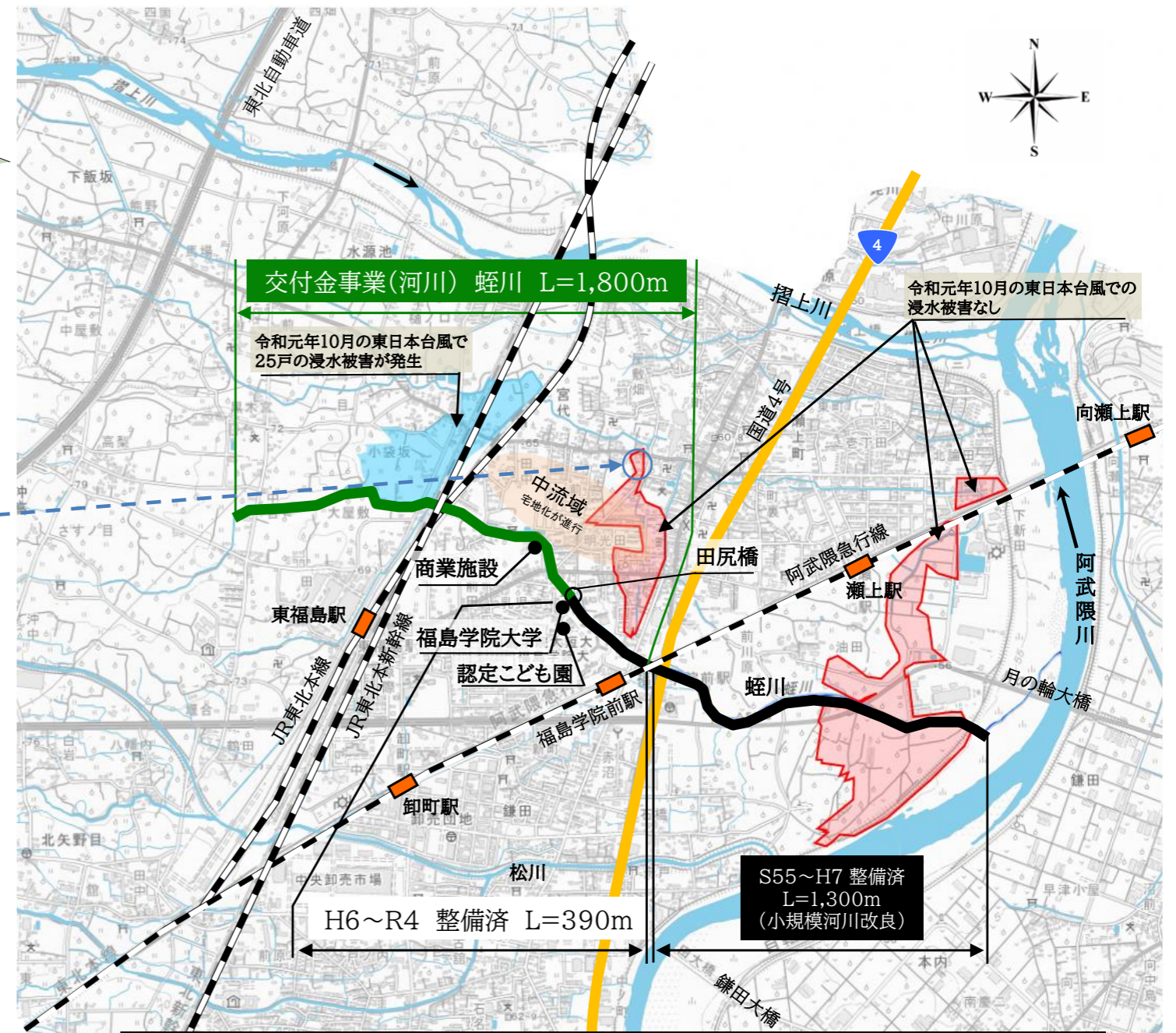
位置図



標準断面図



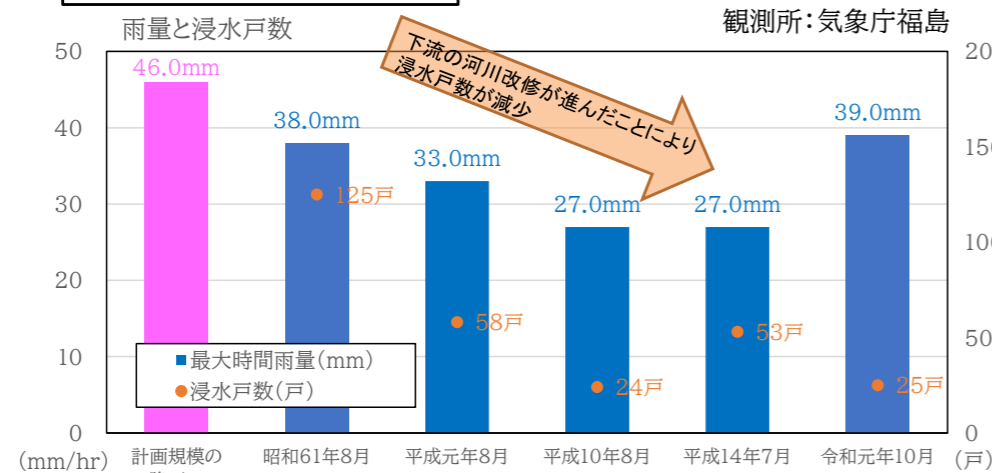
概略平面図



平成10年8月豪雨浸水状況



過去の浸水実績



*計画規模の降雨: 蛭川を整備する際に目標とする大雨

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)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
3,300	3,300 (±0%)	1,899 (57.6%)	164

(2)現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- 平成24年度から掘削工事及び護岸整備に着手した。
- 令和5年度は田尻橋の架け替え工事を実施する。
- 河川改修延長1,800mのうち、令和4年度までに390m(21.6%)の整備が完了し、前回評価時の12.6%から事業の進捗が着実に図られている。
- 沿川には人家をはじめ、福島学院大学や商業施設、認定こども園が立地しているとともに、中流域では宅地化が進行しており、本事業の必要性が高まっている。
- 令和元年東日本台風で広範囲で浸水が発生し、本事業の必要性が高まっている。
- 今後は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16年度までの完了が見込まれる。

(3)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 本事業の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、福島学院大学や商業施設、認定こども園があり、事業完了により良好な生活環境を確保することができる。

(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
 - 中流域の宅地化が進んだことにより、河川改修の必要性が高まっている。
- 自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
 - 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。
- 地元住民の意向等
 - 関係する町内会などにより事業促進協議会を設置する等、事業に対して協力的であり、未整備区間についても早急な整備完了を強く求められている。

(5)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H6/1994)	前回 (H29/2017)	完成時 (R16/2034)	備考
河川改修延長 1,800m	0m (0%)	227m (12.6%)	1,800m (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	台風第10号	125	25.4	259.0(38.0)
平成元年8月	台風第13号	58	10.4	90.0(33.0)
平成10年8月	豪雨	24	17.6	160.0(27.0)
平成14年7月	台風第6号	53	20.5	230.0(27.0)
令和元年10月	東日本台風	25	13.3	233.5(39.0)

気象庁福島

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{65,387+22}{3,880+469} = \frac{65,409}{4,349} = 15.04 \text{ (前回値 13.45)}$$

- [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)
- 中流域において宅地化が進んだことにより、資産価値が増え、総便益が増加した。
- 治水経済調査マニュアルの改訂に伴い、被害額の算定方法及び、被害率に変更されたため総便益が増加した。

(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]

- 【コスト縮減の取組】
 - 残土発生工事であり、他工事への流用を積極的に進めコスト縮減に努めている。
- 【代替案の検討状況】
 - 一般的に貯留施設や放水路等の整備が考えられるが、流域内には施設整備適地がなく、現河川改修案以外の方法は考えられない。
- 【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	阿武隈川合流点から上流に向かって改修を進め、整備済区間においては浸水被害が抑えられている。未整備区間付近においては、人家をはじめ、福島学院大学や認定こども園があることから、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	116	事業名 〔地区名〕	交付金事業(砂防) 〔南会津町 宮ノ沢〕	全体事業費 (百万円)	679	採択年度	H24 (2012)	完成目標年度*	R6 (2024)	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：－
--------	-----------------	------------	-----------------------------

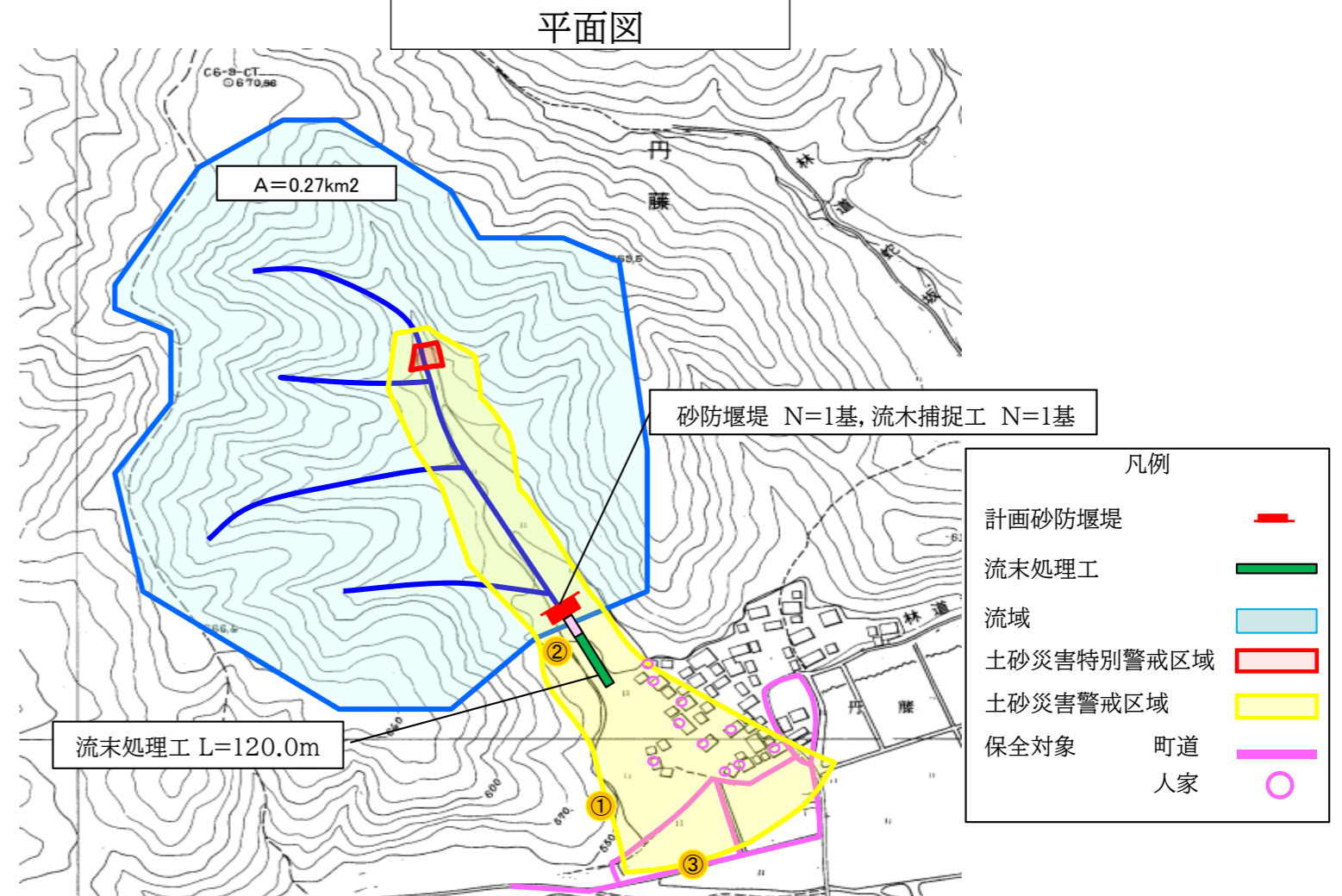
1 事業の概要

- ・本溪流は、南会津町中心地の北側に位置し、溪流内の風化が著しく近年沢筋の荒廃が進んでいる。
- ・平成16年7月の豪雨では土石流が発生し、床下浸水2戸及び町道冠水の被害が生じた。
- ・本事業により、砂防堰堤および流木捕捉工を整備することで、人家や避難時に地域住民が通行する町道の保全など地域住民の安全安心を確保する。
- ・全体計画 砂防堰堤 N=1基 流木捕捉工 N=1基 流末処理工 L=120.0m

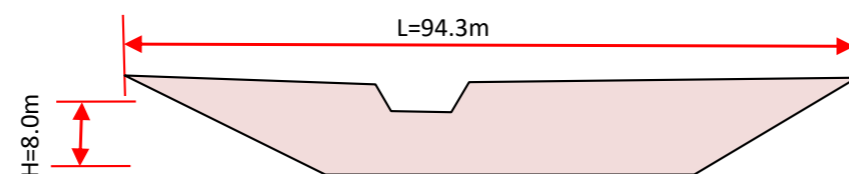
位置図



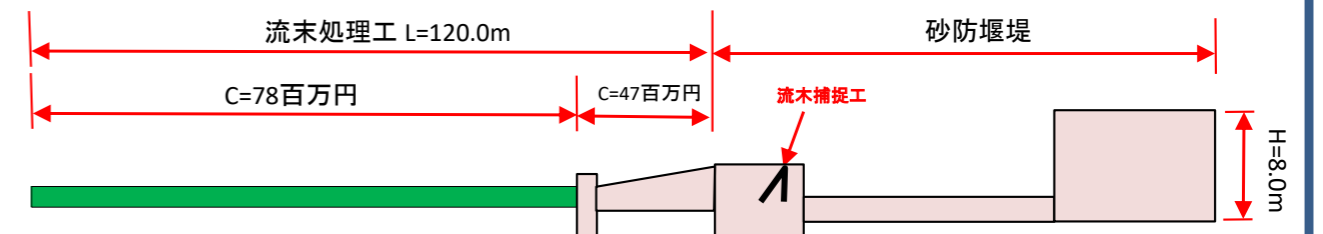
平面図



えん堤工正面図



えん堤工側面図



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)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
554	679 (差+125) (比+22.6%)	573 (84.4%)	60

(2)現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- 令和4年度までに砂防堰堤を完成させるため、事業を進めてきたところであるが、令和4年8月に発生した豪雨により砂防堰堤の下流において溪岸侵食が確認されたことから、既存の水路までの流末処理工(C=125百万円)を新たに整備する必要が生じた。このため、流末処理工の整備にかかる事業費の増加、工期の延伸をすることとなった。
- 地域住民から早期完成の強い要望もあり、南会津町と調整を図りながら計画的に進めており、令和6年度の完成が見込まれる。

(3)期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- 砂防堰堤及び既存の水路までの流末処理工を整備することにより、溪岸侵食の防止や溪床の安定が図られ、直下流の人家等の被害防止が図られる。

○保全対象

人家:10戸、町道:354m

(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、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。
- 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。
- 地元住民の意向等
 - 早期完成に対する地域の熱意が特に高い。

(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 (R6/2024)	備考
土砂災害から保全される公共施設数	-	-	-
土砂災害から保全される人家戸数	0戸(0%)	10戸(100%)	-

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価(A)・B・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②}{C①+C②} = \frac{9.1+0.4}{7.0+0.2} = 1.32 \quad (\text{前回値:}-)$$

- [B]:砂防事業における総便益
 - B①:被害軽減便益 9.1億円
 - B②:残存価値 0.4億円
- [C]:砂防事業に要する総費用
 - C①:建設費 7.0億円
 - 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〕

- 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。
- 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。
- 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る。
 - 遠隔臨場による段階確認等の実施

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、人家や避難時に地域住民が通行する町道の保全など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。

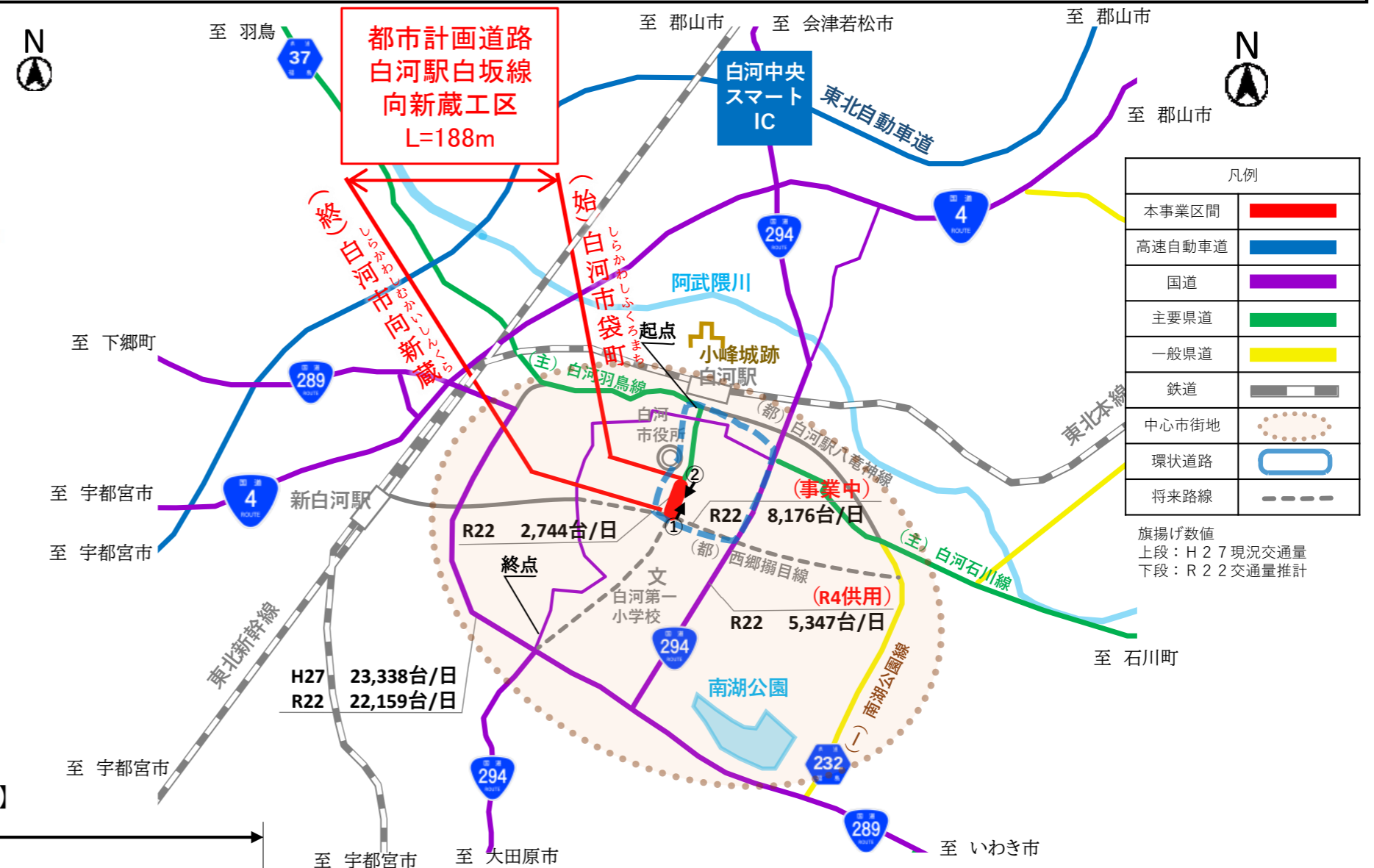
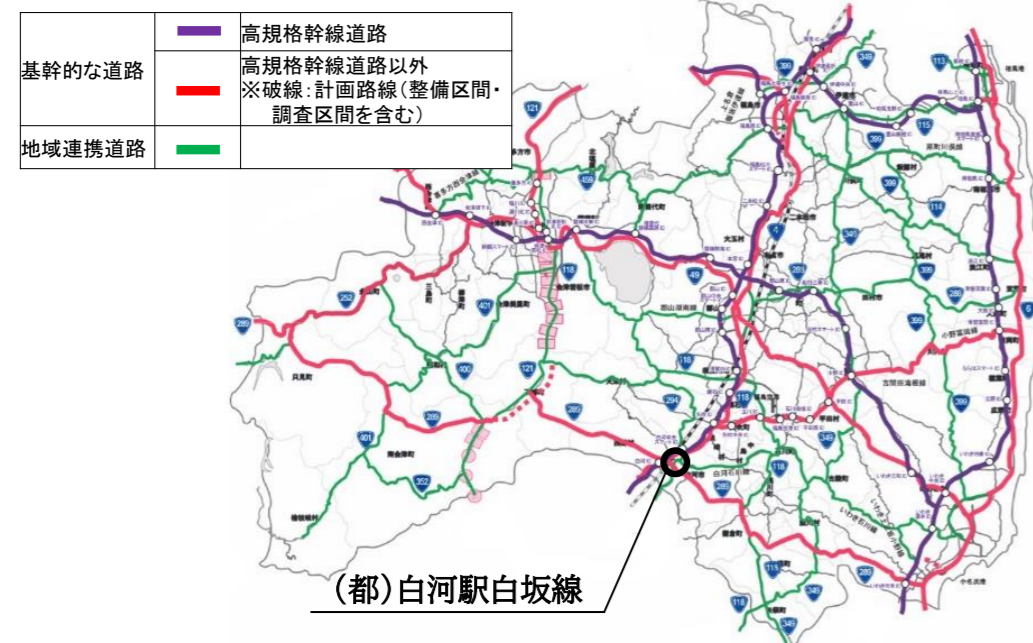
整理番号	117	事業名 〔地区名〕	補助事業(街路) (白河市 白河駅白坂線(向新蔵工区))	全体事業費 (百万円)	1,650	採択年度	H25 (2013)	完成目標年度*	R8 (2026)	担当部(局)課名	土木部 まちづくり推進課
------	-----	--------------	---------------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	--------------	----------	--------------

※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

- 都市計画道路 白河駅白坂線は、白河市都市計画マスタープランにおいて市街地内の環状道路の一路線として、まちの骨格をつくる道路に位置付けられ、白河駅を起点とする歴史的な街並み探訪の玄関口として、誰もが歩いて楽しめる歴史とにぎわいのある空間づくりが行われている。また、国道294号バイパスから(都)西郷掬目線を経由し市役所へアクセスする道路であり、災害時においても各拠点(白河市役所)や避難場所(白河第一小学校)を結ぶ重要な路線である。
- 本事業は、城下町特有の幅員狭小と屈曲隘路の解消や無電柱化により、中心市街地の交通円滑化を図ることで、歩行者の安全や快適な生活環境を確保するとともに、主要な観光地(小峰城跡、南湖公園)へのアクセスや市街地と観光地の周遊性の向上を図るものである。

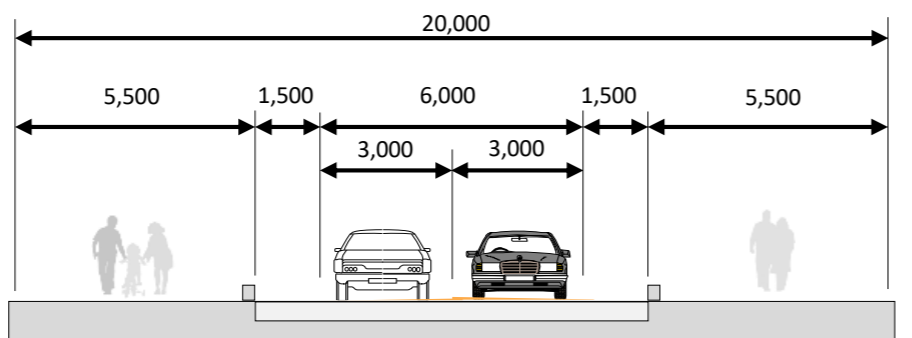


【写真① 幅員狭小の状況】



【写真② 歩行者利用状況】

【標準断面図】



延長:L=188m
幅員:W=6.0(20.0)m
主要構造物:橋梁1橋

【白河駅白坂線(向新蔵工区)の期待される整備効果】

- ・歩道整備による歩行者の安全確保
- ・周遊性の向上及び無電柱化による観光振興
- ・市役所へのアクセス向上及び無電柱化による災害対応の強化

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)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
1,650	1,650 (±0%)	1,066 (65%)	215

(2)現状及び完了までの見通し [評価 (A)・B・C]

- 事業進捗率は65%(事業費ベース)である。
- 用地取得率は100%(事業費ベース)である。
- 令和8(2026)年度末に事業完了予定
- 令和5(2023)年度工事:道路改良、電線共同溝、橋梁上部工工事

(3)期待される効果 [評価 (A)・B・C]

- 本路線は、白河第一小学校の通学路であり、幅員狭小の解消や歩道整備により歩行者の安全を確保する。
- 幅員狭小や屈曲隘路の解消、無電柱化により、交通の円滑化が図られ、中心市街地や観光地の周遊性が向上することで観光振興に寄与する。
- 本路線は、市役所へアクセスする道路であり、無電柱化や屈曲隘路の解消により、(都)西郷掬目線を経由して国道294号バイパスや国道289号との連絡が実現し、災害時における市役所と指定緊急避難所や各拠点とのアクセス向上による災害対応の強化が図られる。

(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]

- 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
 - 令和5年2月に全線開通した国道294号バイパスや(都)西郷掬目線の整備と連動することで、中心市街地の交通安全の確保や交通サービス水準の向上のほか、物流の効率化の観点から早期の事業効果発現が期待できる。
- 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、市役所へアクセスする幹線道路として、国道294号バイパスや国道289号等と連結し、発災時アクセスの確実性が求められるものの、一方通行区間が多く、幅員狭小のため、車両や歩行者の通行に支障をきたしている。
 - 近年、自然災害が頻発化、激甚化の傾向にあることから、市役所と指定緊急避難場所や各拠点とのアクセスを強化して、災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- 地元の意向等
 - 本事業は、中心市街地の交通円滑化により、市街地や観光地の周遊性が向上することで、中心市街地の活性化も期待されることから早期完成が望まれている。

(5)評価指標の状況 [評価 (A)・B・C]

評価指標	整備前 (H25/2013)	完成後 (R8/2026)	備考
小峰城跡~白河関跡までの所要時間	26分	18分	
幅員狭小(歩道未整備)区間	188m	0m	

(6)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 (A)・B・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{11.8+2.5+4.9}{16.6+0.02} = 1.14$$

- [B]:道路事業における総便益
 - B①:走行時間短縮便益 11.8億円
 - B②:走行経費減少便益 2.5億円
 - B③:交通事故減少便益 4.9億円
- [C]:道路事業に要する総費用
 - C①:道路整備に要する事業費 16.6億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 0.02億円

【参考値】

$$B/C = \frac{11.8+2.5+4.9+0.02+0.01}{16.6+0.02} \times 1.500 = 1.74$$

追加便益:0.03億円(CO2の排出削減効果0.02億円、救命救急へのアクセス向上効果0.01億円)
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]

- コスト削減の取組
 - 電線共同溝整備事業について、浅層埋設工法などを採用し、コスト削減を図る。
 - 既設橋を歩道として利用することで、道路工事の工事費を削減する。
- 代替案の検討状況
 - 用地買収が完了し、また工事の一部開始していることから、代替案の可能性はない。
- 働き方改革の取組
 - 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	中心市街地の骨格をつくる道路として、歩道整備による安全確保、観光周遊性の向上、市役所とのアクセス向上による災害対応の強化を図る必要があることから、現計画のとおり事業を進める必要がある。

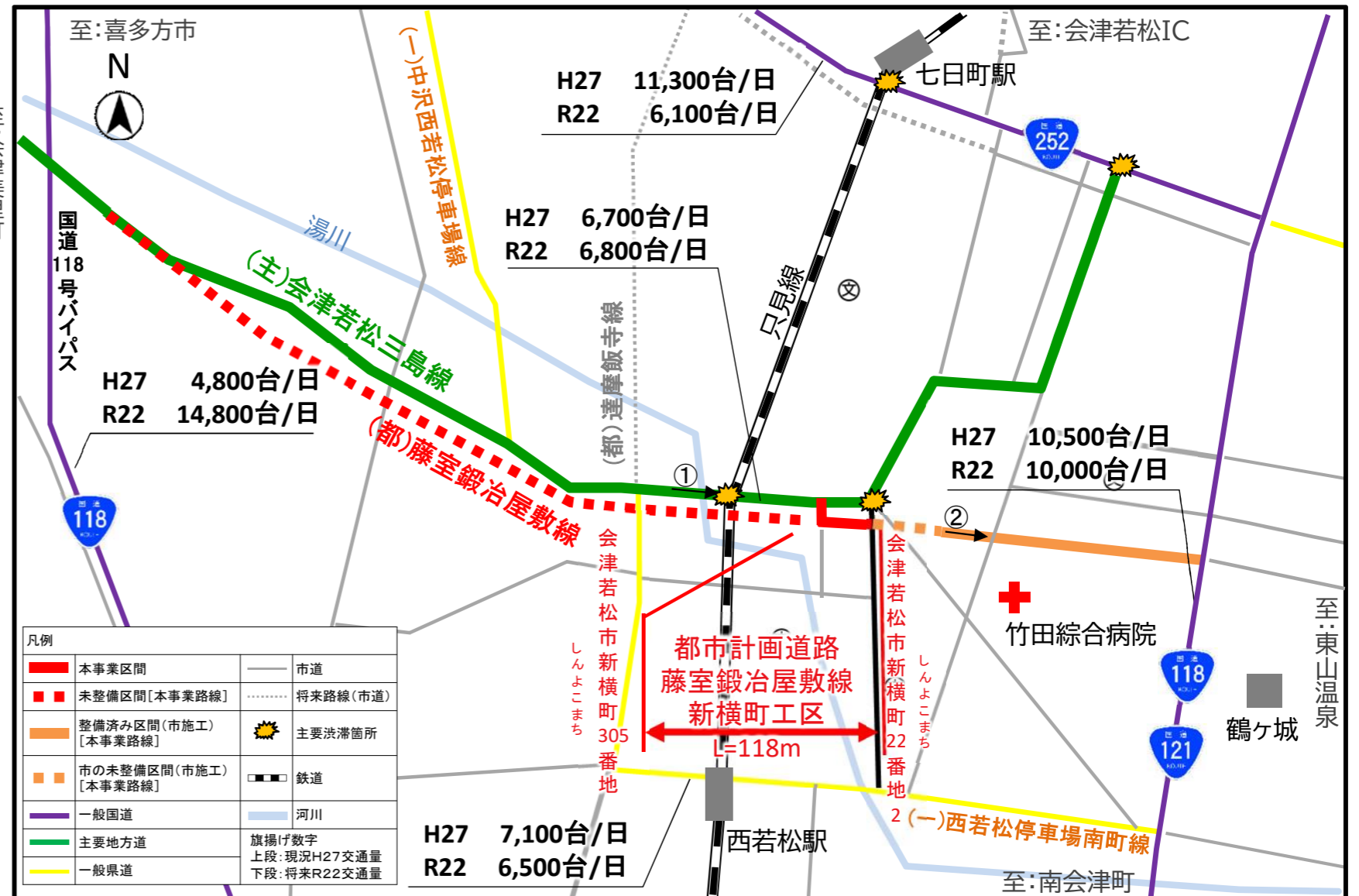
整理番号	118	事業名 〔地区名〕	交付金事業(街路) (会津若松市 藤室鍛冶屋敷線(新横町工区))	全体事業費 (百万円)	900	採択年度	H25 (2013)	完成目標年度*	R8 (2026)	担当部(局)課名	土木部 まちづくり推進課
------	-----	--------------	-------------------------------------	----------------	-----	------	---------------	---------	--------------	----------	--------------

※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：－
--------	-----------------	------------	-----------------------------

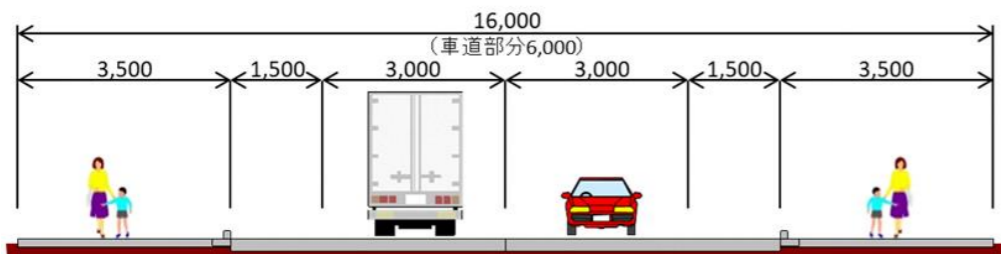
1 事業の概要

- 都市計画道路 藤室鍛冶屋敷線は、会津若松市都市計画マスタープランにおいて都市内幹線道路として最も重要な東西軸に位置づけられ、生活交通はもとより、県土の骨格をなす会津縦貫道(国道118号バイパス)と鶴ヶ城などの主要な観光地及び第二次救急医療機関である竹田総合病院を結ぶ重要な路線である。
- 本事業は、幅員狭小区間を解消することにより、中心市街地の交通円滑化を図ることで、主要観光地や中心市街地へのアクセス向上及び主要渋滞箇所の緩和が図られ、周遊性向上による観光振興や定時性確保による救命救急の支援を図るものである。



【写真① 現道(幅員狭小)】 【写真② 整備済み区間(市施行)】

延長 L=118m 幅員 W=6.0(16.0)m



【藤室鍛冶屋敷線(新横町工区)の期待される整備効果】

- 会津縦貫道(国道118号バイパス)と主要観光地や中心市街地へのアクセス向上
- 市内の複数の主要渋滞箇所が緩和

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)	~R4(2022)年度 (事業費執行率)	R5(2023)年度見込
900	900 (±0%)	485 (54%)	72

(2)現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- 事業進捗率は54%(事業費ベース)である。
- 用地取得率は78%(事業費ベース)である。
1,605.21m² / 2,041.98m²完了(14名 / 16名)
用地取得(残る権利者2名)については、代替地選定等に時間を要しているが、事業に協力の意向を示しており、令和6年度までに契約の見込みである。
- 令和4年度から工事に着手している。
0.04km / 0.12km完了

(3)期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- 渋滞が緩和される。
- 歩道整備により歩行者等の安全が確保される。
- 中心市街地、鶴ヶ城などへの周遊性の向上及び時間短縮が図られる。
- 会津縦貫北道路(若松北BP)とのアクセスが強化され、広域的な連携の拡大が期待される。

(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
- 隣接する第二次救急医療機関は機能強化(病床増)を図っており、当該路線の利用車増加及び道路整備の必要性が高まっている。
 - コロナ禍における観光スタイルは公共交通機関を利用するのではなくマイカーまたはレンタカーにて観光地周辺を周遊するものへと変化してきており、当該路線はJR駅から鶴ヶ城をはじめ博物館などへつながっているため、整備により周遊性が向上する。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
- 当該路線は会津縦貫道(国道118号)と第二次救急医療機関である竹田総合病院を結ぶ重要な路線である。
- ③地元住民の意向等
- 会津総合開発協議会から事業進捗を臨む要望書が提出されている。
 - 説明会等を通じて、合意形成がなされている。

(5)評価指標の状況〔評価(A)・B・C〕

評価指標	整備前 (H25/2013)	完成後年度 (R8/2026)	備考
道の駅あいづ湯川・会津坂下~鶴ヶ城 までの所要時間	21分	15分	
幅員狭小区間	118m	0m	

(6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価A・(B)・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{c①+c②} = \frac{7.4+1.6+0.01}{9.0+0.1} = 0.99$$

- ・[B]:道路事業における総便益
- B①:走行時間短縮便益 7.4 億円
 - B②:走行経費減少便益 1.6 億円
 - B③:交通事故減少便益 0.01億円
- ・[C]:道路事業に要する総費用
- C①:道路整備に要する事業費 9.0億円
 - C②:道路維持管理に要する費用 0.1億円

【参考値】

$$B/C = \frac{7.4+1.6+0.01+0.28+0.05+0.03+0.02}{9.0+0.1} \times 1.642 = 1.69$$

追加便益:0.38億円(迂回の解消効果0.28億円、冬期交通の効果0.05億円、CO2の排出削減効果0.03億円、救命救急へのアクセス向上効果0.02億円)

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。
- ②代替案の検討状況
- 地元との合意形成がなされており、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	会津縦貫道と主要観光地や中心市街地とのアクセス向上及び会津若松市内の渋滞緩和が図られるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。