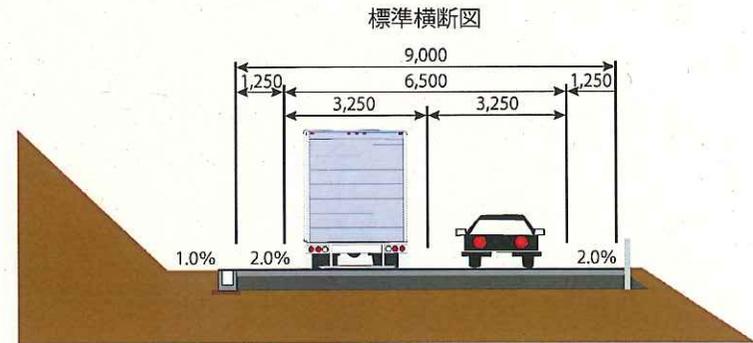
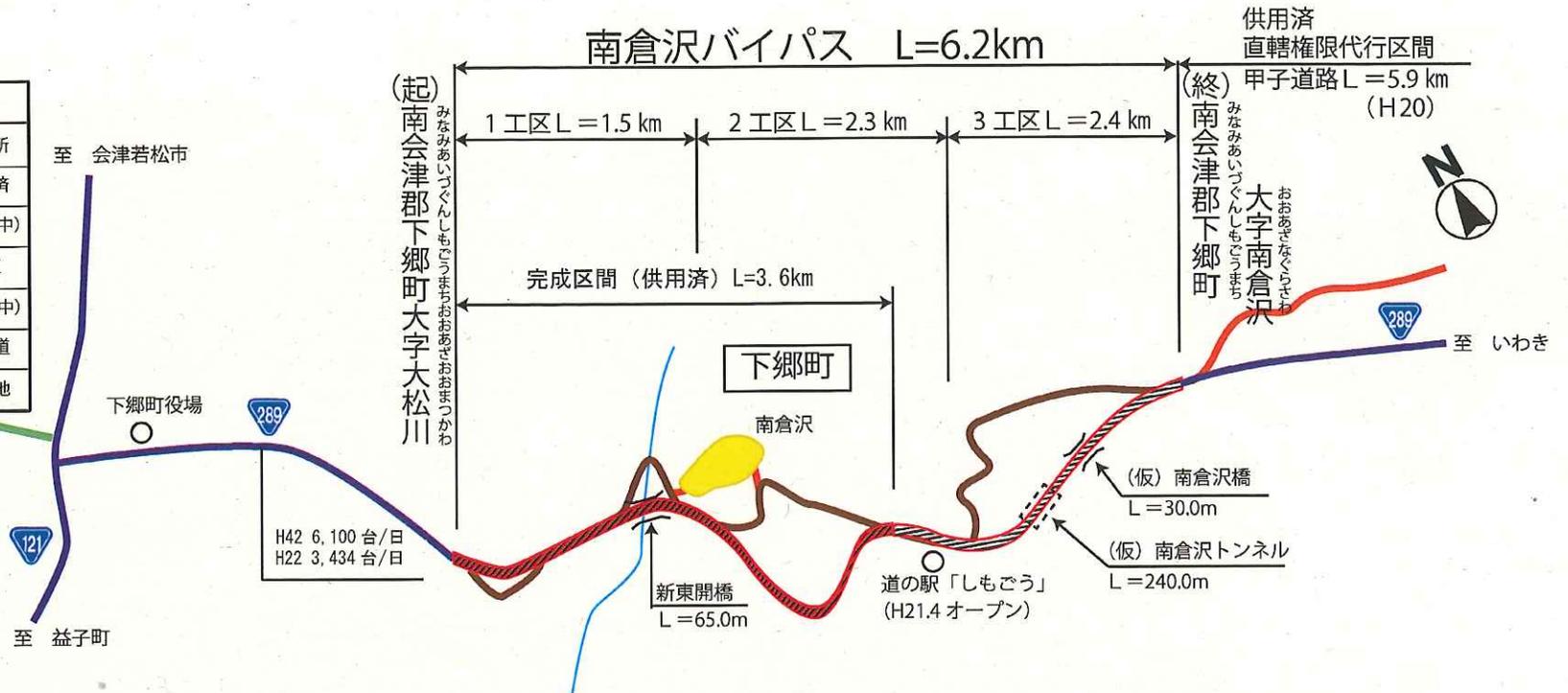


| 整理番号 | 108 | 事業名 | 交付金事業 (道路) (再生復興) (前回評価時: 国道改築事業) | | 補助 単独 | 地区名 事業箇所 | 一般国道 289 号 (南倉沢バイパス) <small>なぐらさわ</small> | 関係 市町村名 | 下郷町 | 担当部 (局) 課 (室) 名 | 土木部 道路整備課 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|-----------------------|--------------------------------------|----------------|-------------------------------|-----------------------------------|---|------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------------------------|-----------------------|--------------------------------|---------------|------------------|----|----|--------------|------|----|-------|--|-------------|-------|----|--------|--|--------|-------|----|--------|--|-----------------|-------|------|-------|--|----------------|-------|-------|--------|--|
| 評価の対象となる理由 | | | 第 1 項第 4 号: 評価実施から 5 年を経過し継続中の事業 | | | 前回 (平成 21 年度) 評 価時の対応 方針 | 委員会からの提言: 事業継続 付帯意見: なし | | 県の対応方針: 事業継続 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業根拠法・要綱等の名称 | | | 道路法第 12 条 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業 の 概 要 | 【事業目的及び全体計画】 (1) 事業目的 国道 289 号 (南倉沢バイパス) は、「福島県総合計画 (ふくしま新生プラン)」及び「福島県復興計画 (第 2 次)」の「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」に位置付けられ、県土の骨格となる 6 本の連携軸の南部軸を担い、浜通りと新潟県を連絡し東日本大震災からの復興を強力に支援するとともに、H8 防災点検要対策箇所等の解消、異常気象時通行規制区間の解消を図るものである。 (2) 全体計画 ・延長: L=6.2km ・幅員: W=6.5 (9.0~13.75) m ・主要構造物: 新東開橋 L=65.0m、(仮称) 南倉沢 (なぐらさわ) 橋 L=30.0m (仮称) 南倉沢 (なぐらさわ) トンネル L=240.0m [] は事業採択時 <> は前回評価 (平成 21 年度) 時 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業の採択年度 | | H17 | 完成目標年度 | [H25] H29 | 用地着手年度 | H8 | 工事着手年度 | H10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業費 (百万円) | | これまでの投資事業費合計 | | これまでの年度別投資実績 (26 年度は見込み額である。) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 8,650 311 | | 6,098 (304) | | 左の財源内訳又は負担割合 | ~23 年度 | 24 年度 | 25 年度 | 26 年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 国 60% 県 40% | 5,743 | 150 | 205 | 200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 進捗率 | | 事業費ベース | 70.5% | 用地費ベース | 97.7% | 供用延長 km (%) | 3.6km (58.1%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業 の 進 捗 状 況 | 【事業の状況】 平成 15 年度までに、主要構造物である新東開橋 (L=65.0m) を含む L=0.4km を供用している。 平成 20 年 9 月 21 日「甲子トンネル」を含む国土交通省施工区間の供用開始に併せ、南倉沢バイパス 1 工区と 2 工区の一部の供用 (計 L=3.6km) を図った。 【事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し】 事業執行に必要な用地取得は概ね完了しており、残る一筆については、取得単価や代替地要求等の問題から難航しているが、今後も継続して交渉を実施し用地完了を図るとともに、早期の全線供用に向けて事業を推進する。 【関連事業の進捗状況】 国道 289 号「甲子道路」L=5.9km: 直轄権限代行事業 (H7~H20) 道の駅「しもごう」: 下郷町 (平成 21 年 4 月オープン) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td>みなし進捗率=(B)/(A)=6,098/7,145=85.3%>70%</td> <td>投資済事業費(B)=6,098 (百万円)</td> </tr> <tr> <td>みなし事業費=(A) = 全体事業費 8,650 × 19年</td> <td>= 7,145 (百万円)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(全体工期 23 年) 経過年数</td> </tr> </table> | | | | | | | | | | | みなし進捗率=(B)/(A)=6,098/7,145=85.3%>70% | 投資済事業費(B)=6,098 (百万円) | みなし事業費=(A) = 全体事業費 8,650 × 19年 | = 7,145 (百万円) | (全体工期 23 年) 経過年数 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | みなし進捗率=(B)/(A)=6,098/7,145=85.3%>70% | 投資済事業費(B)=6,098 (百万円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | みなし事業費=(A) = 全体事業費 8,650 × 19年 | = 7,145 (百万円) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (全体工期 23 年) 経過年数 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>(A)</td> <td>B、C</td> </tr> </table> | | | | | | | | | | | 評価 | (A) | B、C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 評価 | (A) | B、C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>(A)</td> <td>B、C</td> </tr> </table> | | | | | | | | | | | 評価 | (A) | B、C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 評価 | (A) | B、C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業 を 巡 る 社 会 経 済 情 勢 の 変 化 | 【事業に関する社会情勢】 (特記すべき事項) (1) 現在の状況 1) 本県の多極ネットワークの形成に向けた南部軸を構成する重要な路線である。 2) 那須甲子地域と連携した広域的な観光周遊ルートが形成され、観光開発や観光客の増加に伴う地域経済の活性化の貢献している。 3) H8 防災点検における要対策箇所、異常気象時通行規制区間、通行不能区間を有していたが、甲子道路開通(H20.9.21)に伴い、これら解消が図られ、安全で安心な新たな交通ネットワークの形成が確立されたが、引き続き、線形不良かつ急勾配が残る 3 工区の整備が必要である。 (2) 変化の有無 有・無 (3) 変化の内容 (4) 地域の協力体制等 本業務に期待する地域の熱意が高く、下郷町、西郷村を筆頭に地域の協力体制が確立している。(下郷地区みちづくり委員会・R289 こどもサミット等) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 【事業に関連する評価指標等】 (1) 主要な評価指標の変化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標(算式)</th> <th>事業採択時(H7)</th> <th>評価実施時(H26)</th> <th rowspan="2">増減(+/-)</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>現況</th> <th>現況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H8 防災点検要対策箇所</td> <td>2 箇所</td> <td>回避</td> <td>-2 箇所</td> <td></td> </tr> <tr> <td>異常気象時通行規制箇所</td> <td>7.8km</td> <td>解消</td> <td>-7.8km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>通行不能区間</td> <td>7.3km</td> <td>解消</td> <td>-7.3km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>曲線半径(R=100m 未満)</td> <td>17 箇所</td> <td>8 箇所</td> <td>-9 箇所</td> <td></td> </tr> <tr> <td>縦断勾配(i=6.0%以上)</td> <td>2.2km</td> <td>2.2km</td> <td>-1.1km</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | | 評価指標(算式) | 事業採択時(H7) | 評価実施時(H26) | 増減(+/-) | 備考 | 現況 | 現況 | H8 防災点検要対策箇所 | 2 箇所 | 回避 | -2 箇所 | | 異常気象時通行規制箇所 | 7.8km | 解消 | -7.8km | | 通行不能区間 | 7.3km | 解消 | -7.3km | | 曲線半径(R=100m 未満) | 17 箇所 | 8 箇所 | -9 箇所 | | 縦断勾配(i=6.0%以上) | 2.2km | 2.2km | -1.1km | |
| | 評価指標(算式) | 事業採択時(H7) | 評価実施時(H26) | 増減(+/-) | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 現況 | | 現況 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H8 防災点検要対策箇所 | 2 箇所 | 回避 | -2 箇所 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 異常気象時通行規制箇所 | 7.8km | 解消 | -7.8km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 通行不能区間 | 7.3km | 解消 | -7.3km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 曲線半径(R=100m 未満) | 17 箇所 | 8 箇所 | -9 箇所 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 縦断勾配(i=6.0%以上) | 2.2km | 2.2km | -1.1km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (2) その他特記すべき事項 ・現況交通量 (H22) 3,434 台/日 ・計画交通量 (H42) 6,100 台/日 【環境への影響等】 希少野生動植物の情報に基づく対応 (実施) 未実施 () (1) 環境への影響内容とその対策 甲子道路は、日光国立公園内や自然豊かな地域を通過するため、国土交通省とともに、有識者からなる委員会を設立し、自然環境への負担を極力軽減する方策や工法の検討を行い、動植物との共生を図るためエコロード対策を実施中である。(法面緑化対策 (在来種の利用促進)、動物進入防止対策 (動物進入防止柵・擁壁の設置) 貴重植物の移設等。) (2) その他特記すべき事項 ・なし | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|---------------------|---|---------------------------|---|-------|------|-----------|--|----|------------------------------------|---|---|
| 地元住民・受益対象者及び関係機関の意向 | <p>【地元住民・受益対象者の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況 地域住民より交通不能区間の解消を図るための早期整備を強く要望されていた。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 地元の有識者等からなる「下郷地区みちづくり委員会」が設立され、早期整備を強く要望されている。 南倉沢バイパス 1・2 工区供用開始に伴い、残る 3 工区の整備促進については、以前よりも増して強く要望されている。</p> <p>【関係機関・団体の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況 下郷町長をはじめとする国道 289 号沿線の市町村長から構成する「国道 289 号（棚倉～下郷）建設促進期成同盟会」等より早期整備を要望されていた。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 引き続き「国道 289 号（棚倉～下郷）建設促進期成同盟会」等より早期整備を要望されている。</p> | 計画変更の必要性・コスト削減や代替案立案等の可能性 | <p>【計画変更の必要性】</p> <p>(1) 必要性の有無 有 ・ <input checked="" type="radio"/> 無</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容 ・なし</p> <p>【代替案立案の可能性】 ・なし</p> <p style="border-left: 1px dashed black; padding-left: 10px;">【コスト削減の取組等（特記すべき事項）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再生路盤材の活用を積極的に進めている。 ・建設発生土の有効活用（工区内流用の完全化）を積極的に進めている。 | | | | | | | | |
| | <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 40px; text-align: center;"><input checked="" type="radio"/> A</td> <td style="width: 40px; text-align: center;">B</td> <td style="width: 40px; text-align: center;">C</td> </tr> </table> | 評価 | <input checked="" type="radio"/> A | B | C | | <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 40px; text-align: center;"><input checked="" type="radio"/> A</td> <td style="width: 40px; text-align: center;">B</td> <td style="width: 40px; text-align: center;">C</td> </tr> </table> | 評価 | <input checked="" type="radio"/> A | B | C |
| 評価 | <input checked="" type="radio"/> A | B | C | | | | | | | | |
| 評価 | <input checked="" type="radio"/> A | B | C | | | | | | | | |
| 費用対効果分析の要因の変化 | <p>【費用対効果分析等】</p> <p>(1) 手法 「費用便益分析マニュアル」（平成 20 年 11 月 国土交通省道路局都市地域整備局）</p> <p>(2) 費用対効果の変化</p> <p style="text-align: center;">【前回評価時】 【今回評価時】</p> <p style="text-align: center;"> $B/C = \frac{367.63+105.68+6.4}{349.00+9.12} = 1.34 (>1.0)$ $B/C = \frac{489.21+81.44+2.98}{437.35+10.53} = 1.28 (>1.0)$ </p> <p>【費用の変化等で特記すべき事項】</p> <p>費用の現在価値化により過去の投資額が割高になるため、増加している。</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</p> <p>便益の現在価値化により、増加している。</p> | 総合評価 | <p>【総合評価と対応方針案】</p> <p>(1) 総合評価</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> 事業を取り巻く環境は特に変化しておらず、前回評価時と同様の効果発現が見込まれることから、現計画のとおり整備を進める必要がある。 </div> <p>(2) 対応方針及び今後の事業の進め方</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 5px 0;"> <tr> <td style="width: 30%; padding: 2px;">対応方針案</td> <td style="padding: 2px;">事業継続</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">今後の事業の進め方</td> <td style="padding: 2px;">計画的な投資により、事業を推進する。</td> </tr> </table> <p>(3) 事業見直し継続、休止、中止する場合の対応</p> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; height: 100px; margin: 5px 0;"></div> | 対応方針案 | 事業継続 | 今後の事業の進め方 | 計画的な投資により、事業を推進する。 | | | | |
| 対応方針案 | 事業継続 | | | | | | | | | | |
| 今後の事業の進め方 | 計画的な投資により、事業を推進する。 | | | | | | | | | | |
| | <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 40px; text-align: center;"><input checked="" type="radio"/> A</td> <td style="width: 40px; text-align: center;">B</td> <td style="width: 40px; text-align: center;">C</td> </tr> </table> | 評価 | <input checked="" type="radio"/> A | B | C | | | | | | |
| 評価 | <input checked="" type="radio"/> A | B | C | | | | | | | | |

[位置図] 及び [事業概要図]

| 凡 | 例 |
|---|----------|
| | 再評価箇所 |
| | 供用済 |
| | 国道 (供用中) |
| | 現道 |
| | 県道 (供用中) |
| | 市町村道 |
| | 市街地 |



H42 6,100 台/日
H22 3,434 台/日

(起) 南会津郡下郷町大字大松川
みなみあいづけんしもごうごうまちはおおおまつかわ

(終) 南会津郡下郷町
みなみあいづけんしもごうまちは

供用済
直轄権限代行区間
甲子道路 L=5.9 km
(H20)

下郷町

新東開橋
L=65.0m

道の駅「しもごう」
(H21.4 オープン)

(仮) 南倉沢橋
L=30.0m

(仮) 南倉沢トンネル
L=240.0m

南倉沢バイパス L=6.2km

1 工区 L=1.5 km

2 工区 L=2.3 km

3 工区 L=2.4 km

完成区間 (供用済) L=3.6km

至 会津若松市

至 益子町



至 いわき

費用対効果分析

交付金事業（道路）（再生復興）（一般国道 289 号 南倉沢バイパス）

$$\frac{\text{効果（便益） B}}{\text{費用 C}} = \frac{\text{B①+B②+B③}}{\text{C①+C②}}$$

【費用項目】

- C①：道路整備に要する事業費（工事費、用地費、補償費等の合計）
- C②：道路維持管理に要する事業費（道路維持費、道路清掃費、照明費、オーバーレイ費、その他（間接経費等）の合計）

【効果項目】

- B①：走行時間短縮便益
道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じ、その差額を便益として算出する。
総走行時間費用は、交通量、走行時間に時間価値原単位を乗じた値を整備効果がある路線全体で集計したもの。
- B②：走行経費減少便益
道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じ、その差額を便益として算出する。
走行経費減少便益は、走行条件が改善されることによる費用の低下のうち、走行時間に含まれない項目を対象としている。
具体的には、燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等の費用について、走行経費原単位（円/km/台）を用いて算出する。
- B③：交通事故減少便益
道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じ、その差額を便益として算出する。
交通事故の社会的損失は、運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額から算出している。

【考え方】

評価年度を基準年度として工事期間と供用開始後 50 年間に生ずる効果額、費用額を算出し比較する。

計算

$$\frac{\text{B①+B②+B③}}{\text{C①+C②}} = \frac{489.21+81.44+2.98 \text{ 億円}}{437.35+10.53 \text{ 億円}} = \frac{573.63 \text{ 億円}}{447.88 \text{ 億円}} = 1.28 (>1.0)$$