

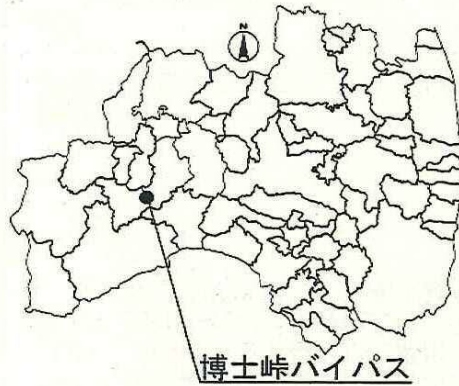
平成25年度事業別評価調書(チェックリスト)

整理番号	101	事業名	交付金事業(道路)	補助 単独	地区名 (事業箇所名)	一般国道401号 (博士峠)	関係 市町村名	会津美里町 昭和村	担当部(局) 課名	土木部 道路整備課																								
評価の対象となる理由	第2項第2号: 事業費を新たに 予算化しようとする大規模公共事業			前回(平成 年度)評価時 の対応方針	親会からの懸 付帯意見:		県の対応方針:																											
事業根拠法・要綱等の名称	道路法第12条、第74条																																	
事業 の 概 要	<p>[事業目的及び全体計画]</p> <p>(1) 事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道401号(博士峠)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」において「県土連携軸交流ネットワーク基盤強化道路」として位置付けられ、県土の骨格となる6本の連携軸の会津軸と南部軸の連絡機能を担い、冬期間通行止めの解消、昭和村から第3次救急医療施設(会津中央病院)へのアクセス向上を図るものである。 平成23年7月に発生した新潟福島豪雨で浮き彫りとなった代替路の確保が課題となっている。 昭和村は、県内59市町村のうち唯一、第3次救急医療施設や振興局とを結ぶ最短経路が冬期通行止めとなっている村であり、冬期間の最低限の生活水準の確保が課題となっている。 <p>(2) 全体計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 延長 : L=7.2km (大沼郡会津美里町~大沼郡昭和村) 幅員 : W=6.0(8.0)m 設計速度 : V=50km/h <p>(3) 環境への配慮等</p> <ul style="list-style-type: none"> 文献調査の結果事業箇所周辺において、希少動植物が確認されている。 今後、現地調査を行い、学識経験者等からの指導を受け、希少動植物への配慮を検討する。 <p>(4) 関連事業の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道400号 舟鼻拡幅(福島県) 延長:L=2.1km 事業年度:平成22年度~事業中 会津縦貫南道路 5工区(下郷~田島)(福島県) 延長:L=9.0km 平成24年度より着工準備に向けた調査に着手 会津縦貫南道路 湯野上バイパス(地域高規格道路:直轄権限代行事業) 延長:L=8.3km 事業年度:平成19年度~平成22年度は県で事業を実施し、平成24年度から直轄権限代行事業で事業に着手 会津縦貫南道路 小沼崎バイパス(福島県) 延長:L=1.5km 事業年度:平成14年度~事業中 				事 業 を 巡 る 社 会 経 済 情 勢 等 の 状 況	<p>[事業に関する社会経済情勢](特記すべき事項)</p> <p>(1) 事業に関連する項目</p> <ol style="list-style-type: none"> 当該箇所の現道における冬期通行止め日数は過去10年間で平均105日に及び、周辺の道路網も脆弱なため、昭和村民は安定した生活・産業が営めず、不便な生活を強いられ人口の高齢化も著しいことから、早期の整備が必要とされる。 救急医療サービスは主に会津若松市に依存し、昭和村から会津若松までの冬期通行止め期間中の迂回搬送時間は約1時間32分(冬期間の実測を消防署員から聞き取り)も要していることから、速達性と定時性を確保することが求められている。 昭和村は夏秋期では日本一のカスミソウの産地であるが、博士峠の隘路が物流面で大きな支障となっており、物流の効率化や観光支援などのためにも早期の整備が必要とされる。 <p>(2) 地元住民・受益対象者の意向</p> <p>本事業に期待する地域の熱意が高く、地元の協力体制が整っている。 地元住民により結成した「博士峠のトンネルを実現する会」により、清掃活動、ウォーキング大会、シンポジウムなどが開催され、早期整備の気運が高まっている。</p> <p>(3) 関係機関・団体の意向</p> <p>国道401号改良整備促進期成同盟会、会津方部商工観光団体協議会、会津総合開発協議会から国・県に対し要望がある。</p> <p>[事業に関連する評価指標等]</p> <p>(1) 主要な評価指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標の名称等</th> <th colspan="2">評価実施時の数値等</th> <th rowspan="2">備 考(数値の評価等)</th> </tr> <tr> <th>現況</th> <th>完成時</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>冬期通行止め日数</td> <td>105日</td> <td>0日 (解消)</td> <td>過去10年間の平均通行止め日数</td> </tr> <tr> <td>昭和村~会津若松市間の冬期所要時間(通常期)</td> <td>104分 (66分)</td> <td>65分 (57分)</td> <td>現況 : R400~R252~磐越道 経由を実測から算出 完成時 : R400(設計速度)から算出</td> </tr> <tr> <td>最大縦断勾配Imax</td> <td>12%</td> <td>6%</td> <td>設計速度の場合の最急勾配</td> </tr> <tr> <td>車道部幅員 W≤5.5m 区間延長</td> <td>3.6km</td> <td>0km (解消)</td> <td>未改良区間延長</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) その他特記すべき事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 現況交通量(H17) 449台/日 計画交通量(H42) 535台/日 							評価指標の名称等	評価実施時の数値等		備 考(数値の評価等)	現況	完成時	冬期通行止め日数	105日	0日 (解消)	過去10年間の平均通行止め日数	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)	現況 : R400~R252~磐越道 経由を実測から算出 完成時 : R400(設計速度)から算出	最大縦断勾配Imax	12%	6%	設計速度の場合の最急勾配	車道部幅員 W≤5.5m 区間延長	3.6km	0km (解消)	未改良区間延長
	評価指標の名称等	評価実施時の数値等		備 考(数値の評価等)																														
現況		完成時																																
冬期通行止め日数	105日	0日 (解消)	過去10年間の平均通行止め日数																															
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)	現況 : R400~R252~磐越道 経由を実測から算出 完成時 : R400(設計速度)から算出																															
最大縦断勾配Imax	12%	6%	設計速度の場合の最急勾配																															
車道部幅員 W≤5.5m 区間延長	3.6km	0km (解消)	未改良区間延長																															
事業採択予定年度	平成26年度	完成目標年度	平成35年度																															
全体 事業 費	計画事業費 (うち用地費)	財源別内訳又は負担割合	主要事業種目別積算内訳																															
	14,000百万円 (50)	国 60% 県 40% 市町村	トンネル工 L=4.540m C=11,350百万円 改良舗装工 L=2.66km C=2,650百万円 用地補償費 C=50百万円																															

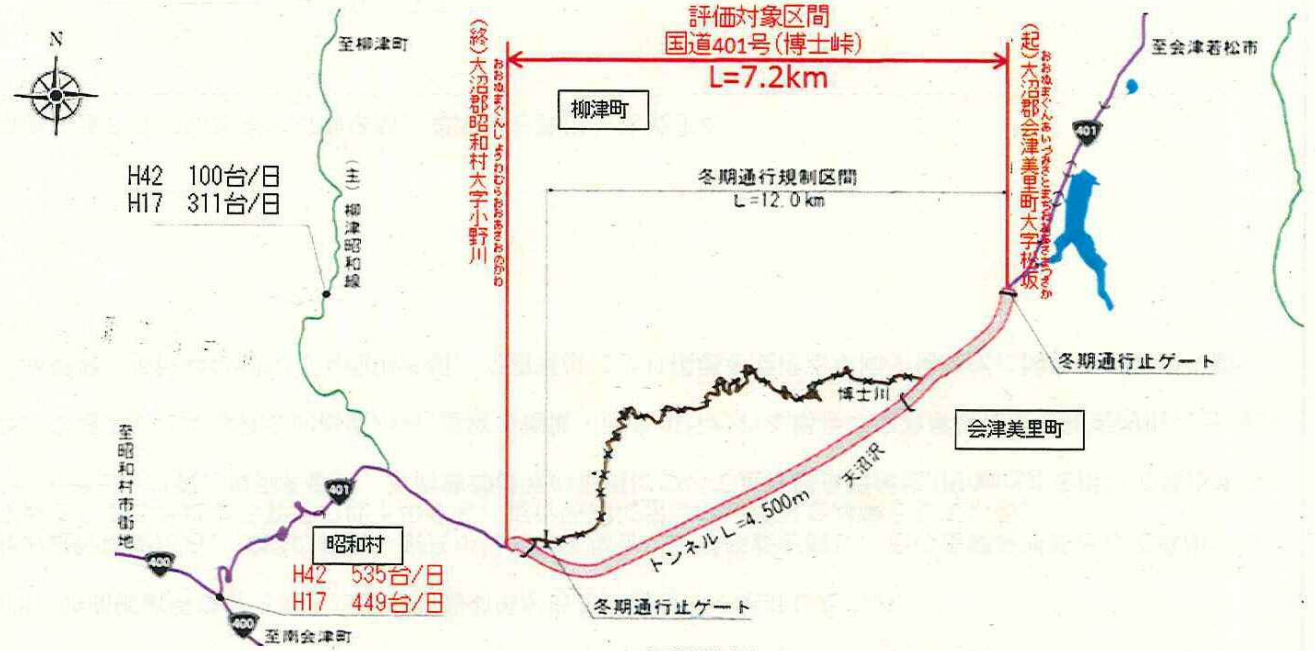
平成25年度事業別評価調書(チェックリスト)

費用対効果分析	<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 国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長、道路企画課長通達)による。</p> <p>(2) 費用対効果の内容</p> <p style="text-align: center;">【基本便益】</p> $\text{費用便益費 } B/C = \frac{51 + 9 + 1 \text{ 億円}}{103 + 5 \text{ 億円}} = 0.57$ <p>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) ※便益及び費用は、将来にわたる値を社会的割引率により現在価値化している。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>参考値 [算出根拠: 外部便益と地域修正係数を考慮]</p> $B/C = 1.12 (> 1.0)$ <p>外部便益: 14億円 地域修正係数: 1.615 (参考: 岩手県)</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・冬期通行止めの解消 ・災害時の代替路の確保 ・第3次救急医療施設へのアクセス向上 	国・県・市町村・民間との役割分担	<p>【県が事業実施主体となるべき理由・必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、県管理の国道(指定区間外)であるため、県が事業主体となり事業を進める。 <p>【その他特記すべき事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第3次救急医療施設や振興局とを結ぶ最短経路が冬期通行止めにより遮断され、迂回を余儀なくされる県内で唯一の市町村である。 			
	<p>【コスト縮減に向けた検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経済性を考慮した道路計画 ・新技術の活用 ・再生材の活用 ・トンネル掘削発生土の盛土材への活用 <p>【その他特記すべき事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">コスト縮減等可能性</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: 10px 0;"> <p>国道401号(博士峠)は、昭和村と都市機能が集積する会津若松市を連絡する唯一の幹線道路であるが、未改良で冬期通行止めとなっていることから、様々な社会経済活動の大きな支障を来している。</p> <p>また、新潟福島豪雨により国道252号が寸断されるなど奥会津地域道路網の脆弱性が明らかになったため、国道401号の迂回機能の強化が求められている。</p> <p>よって、昭和村の災害発生時の孤立解消、生活機能の向上、地域振興を図り、村の生活機能を維持すべくシビルミニマム確保の観点から、早急な事業着手・完成が必要である。</p> </div> <p>(2) 対応方針案及び今後の事業の進め方</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">対応方針案</th> <th>事業着手</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>今後の事業の進め方</td> <td>平成26年度より新規着手し、本県の復興に向け、早期の完成を図る。</td> </tr> </tbody> </table>	対応方針案	事業着手	今後の事業の進め方
対応方針案	事業着手					
今後の事業の進め方	平成26年度より新規着手し、本県の復興に向け、早期の完成を図る。					

【位置図】及び【事業概要図】



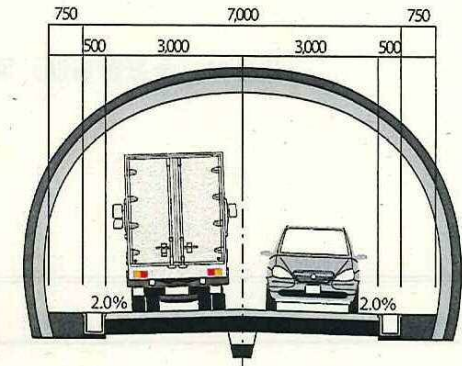
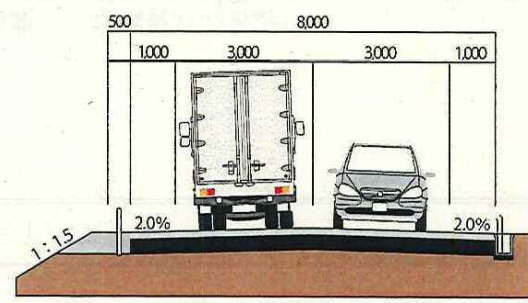
凡 例	
	計画路線
	国道 (供用中)
	現 道
	県道 (供用中)
	市町村道・林道



【標準部】

標準横断面

【トンネル部】



(別紙)

費用対効果分析

交付金事業(道路)(一般国道401号 博士峠バイパス)

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

[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失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

$$\frac{\text{B①} + \text{B②} + \text{B③}}{\text{C①} + \text{C②}} = \frac{51 + 9 + 1}{103 + 5} = 0.57$$