

整理番号	102	事業名[地区名]	交付金事業(道路)(再生復興) 〔下郷町 一般国道118号小沼崎バイパス〕	全体事業費	11,100 百万円	採択年度	H14	完成目標年度*	H32	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	----------	--	-------	---------------	------	-----	---------	-----	----------	-----------

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

評価対象理由	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:無し、県の対応方針:事業継続
--------	---------------	------------	------------------------------------

1 事業の概要

- 会津縦貫道路は、「福島県総合計画(ふくしま新生プラン)」及び「福島県復興計画(第3次)」の「復興まちづくり・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」に位置付けられ、県土の骨格となる6本の連携軸の会津軸を担う。
- 事業箇所である下郷町付近は、急峻な地形のため自然災害に脆弱であり、また迂回路が無い区間において、災害発生時及び緊急搬送時等には緊急輸送路としての信頼性が低いため、早期整備により安全・安心を確保する。



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

2 事業の進捗状況等

評価基準 A:特に問題なし、B:問題あるが解決の見込みあり、C:問題があり解決が難しい

(百万円)

全体事業費(県施工)		事業 執行済額	年度別執行額			30年度見込
前回	今回 (前回差)		～27年度	28年度	29年度	
7,539	11,100 (+3,561) +47%	3,520	1,650	570	1,300	3,362

(1)現状及び見通し [評価 A・**B**・C]

- 平成29年度までに用地取得を概ね完了し、残用地についても合意形成済み。
- 平成30年度は田代トンネルの工事推進及び下郷大橋上部工に着手予定。
- 事業区間内に生息する希少野生生物(猛禽類)にも十分配慮。
- 主な増額の理由は、トンネル施工箇所の土質試験結果(一軸圧縮試験結果)からトンネル掘削方法を変更、周辺住民及び猛禽類に配慮し騒音対策が必要となった、トンネル掘削残土の重金属対策が必要となった、下郷大橋上部工架設時において、林道を使用して資機材搬入を行う予定であったが、橋梁部において大型車の通行が制限され、ケーブルクレーンを用いた搬入方法に変更となったため。
- 平成32年度の完成を目指す。

(2)期待される効果 [評価 **A**・B・C]

- 災害時の代替路を確保する。
- 広域流通の機能拡充により人的・経済交流等の促進が図られ、地元産業が活性化される。(南会津地域から会津若松ICまでの所用時間が約30分短縮される。)
- 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。

(3)事業を巡る社会経済情勢の現状・変化、地元住民等の意向 [評価 **A**・B・C]

- 観光拠点の周遊化促進により、会津地方の地域振興が図られることが期待されている。
- 緊急輸送道路第一次確保路線に位置付けられており、災害発生時には主要拠点と接続する緊急輸送道路としての機能が求められている。
- 下郷町では道路整備に対する協力体制が整っており、完成への機運が高まっている。

(4)評価指標の状況 [評価 **A**・B・C]

評価指標	採択時(H14)	前回(H28)	完成時(H32)	備考
H8防災点検 要対象箇所	5箇所	5箇所	回避	3箇所については H29までに整備済
異常気象時 通行規制区間	2.4km	2.4km	解消	

【その他参考となる数値】

・現況交通量(H27) 10,331台/日 ・将来交通量(H42) 9,934台/日

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 **A**・B・C]

$$B/C = \frac{404.1+89.6+26.8}{317.1+7.7} = 1.60 \quad (\text{前回値}1.80)$$

- ・[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)
- ・トンネル施工箇所の一軸圧縮試験結果が49N/mm²以下となり、トンネル掘削方法が変更(発破掘削→機械掘削)となったこと、周辺住民及び猛禽類に対して騒音対策が必要となったこと、トンネル掘削残土の重金属対策が必要となったこと、橋梁上部工施工時の資材搬入計画が変更となったことにより、総費用(C)が前回より増加している。

【参考値】

$$B/C = \frac{404.1+89.6+26.8+26.7^{*1}}{317.1+7.7} \times 1.642^{*2} = 2.77$$

*1:追加便益:26.7億円(迂回の解消効果、冬期交通の効果、CO₂排出削減効果、救命救急へのアクセス向上効果、防災効果)

*2:地域修正係数:1.642(会津)

(6)コスト削減の取組・代替案の検討状況 [評価 **A**・B・C]

- ・会津縦貫南道路隣接工区との調整による残土運搬費の削減及びトンネル残土の盛土材料としての有効利用。
- ・代替案については、崩落地形などの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 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、緊急輸送道路第一次確保路線の位置づけや、観光拠点の周遊化促進への期待などから早期完成に向けた機運が高まっており、また前回評価時と同様の効果発現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。