

整理番号	101	事業名 〔地区名〕	補助事業(道路)〔一般国道121号 会津縦貫南道路 5工区 下郷町、南会津町〕	全体事業費 (百万円)	21,500	採択年度	H26	完成目標年度*	R7 (H37)	担当部(局)課名	土木部 高速道路室
------	-----	--------------	--	----------------	--------	------	-----	---------	-------------	----------	-----------

※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26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:事業着手、付帯意見等:無し、県の対応方針:事業着手
--------	-------------------------	------------	------------------------------------

### 1 事業の概要

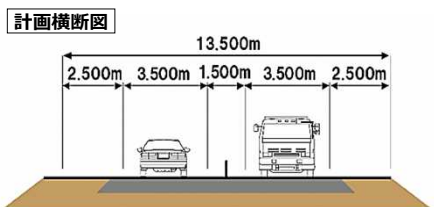
- 一般国道121号(会津縦貫南道路2工区)は、「福島県総合計画(ふくしま新生プラン)」及び「福島県復興計画(第3次)」の「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」に位置づけられ、県土の骨格となる6本の連携軸の一つである会津軸を担う地域高規格道路として磐越自動車道及び会津縦貫北道路と一体となり高速交通ネットワークを形成するものである。



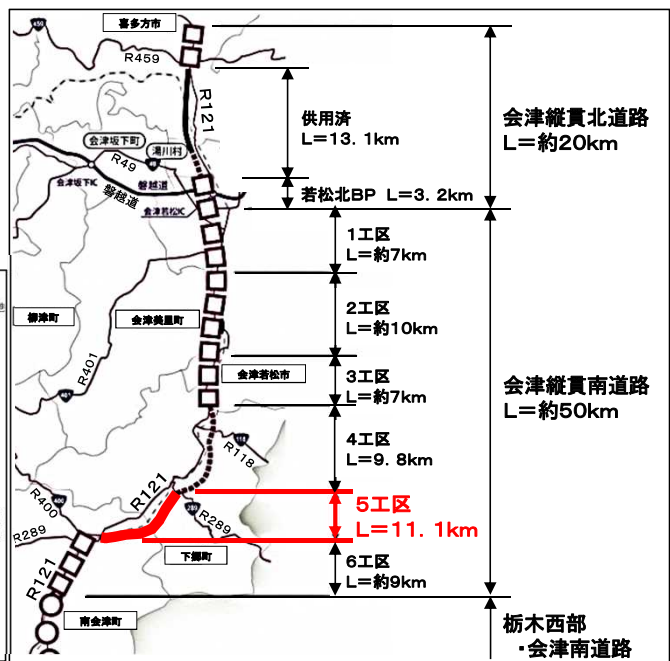
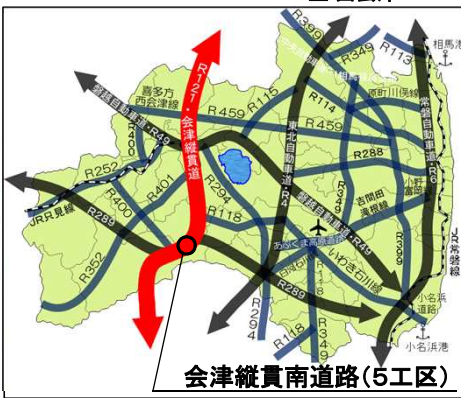
#### 会津縦貫南道路(5工区)の整備効果

- ①安全
  - ・現道に危険箇所を回避し、災害に強い高規格道路網を構築
  - ・特殊通行規制区間(落石崩壊) 4.3km ⇒ 0km
  - ・急カーブ(R<150m) 15箇所 ⇒ 0箇所
  - ・防災点検要対策箇所 5箇所 ⇒ 0箇所
- ②物流・観光の活性化
  - ・高速交通ネットワークが強化され会津地域のみならず、山形や北関東への物流が活性化し、観光地として相互発展に寄与
- ③安心
  - ・南会津地域の、第3次救急医療施設60分圏域人口カバー率が30%拡大(21%→51%)

凡 例		
現道	R<100m	●
状況	R<150m	●
落石発生箇所		●
雪崩発生箇所		△
土砂流出発生箇所		▲
防災点検要対策箇所		●



延長	L=11.1km
幅員	W=7.0(13.5)m
主要構造物	トンネル工(1箇所) L=430m
	橋梁工(8橋) L=780m





## 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

(単位:百万円)

全体事業費		事業 執行済額	年度別執行額	
前回	今回 (前回差比)		～30年度	31年度見込
21,500	21,500 (±0%)	1,368	1368	637

### (1) 現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- ・H27年度から測量設計に着手。
- ・H30年度から用地補償に着手し、用地取得が完了した個所において、工用道路及び土工工事、函渠工事に着手。引き続き、用地補償及び工事の進捗を図る。

### (2) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・大規模災害時において、広域的な避難や緊急物資等の輸送を可能にする災害に強い交通体系を確保する。
- ・南会津地域の主要産業である農業及び観光業において、会津若松市までの出荷時間や移動時間が18分(108→90分)短縮することにより、観光の周遊化の促進等、地域活性化に寄与する。さらには、企業への立地誘導効果も期待できる。
- ・南会津地域から、会津若松市内の第三次医療施設(会津中央病院)への到達可能時間が60分以内となる範囲が30%(21→51%)拡大するため、緊急性の高い外傷患者等の救命率が向上する。

### (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]

- ・一般国道118号若松西バイパス及び一般国道289号南倉沢バイパスが平成31年3月に全線供用されたことにより、広域的な道路ネットワークの形成が着実に進んでいるため、会津縦貫南道路の必要性がさらに高まっている。
- ・地元商工会や教育関係者等が、会津縦貫道整備促進期成同盟会とともに、政府や国土交通省に対し、会津縦貫南道路整備の重要性及び必要性を強く訴えるとともに、早期完成を要望している。
- ・本事業に期待する地元熱意は高く、下郷町、南会津町をはじめ沿線会津地方自治体の協力体制が確立している。

### (4) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時(H26)	完成時(R7)	備考
南会津町～会津若松市間の冬期所要時間(通常期)	108分 (87分)	90分(-18分) (75分(-12分))	・5工区より先に、4工区が開通しているため、所要時間は4・5工区開通時のもの。
防災点検要対策箇所	5箇所	0箇所	・H14～23年度に通行止め5回(落石3回、土砂崩壊1回、土石流1回) ・5工区の整備により、現道の要対策箇所を通らないルートとなった。

#### 【その他参考となる数値】

- ・現況交通量(H27) 9,442 台/日 → 将来交通量(H42(R12)) 6,600～7,400 台/日

### (5) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{212.3+42.1+10.8}{179.8+21.1} = 1.32 \quad (\text{前回値} 1.40)$$

[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)

- ・H22OD交通量について、今回のH22道路交通センサスペースが前回のH17道路交通センサスペースより減少したことにより、便益(B)が前回より減少し、費用対効果も減少した。

#### 【参考値】

$$B/C = \frac{212.3+42.1+10.8+19.6^{*1}}{179.8+21.1} \times 1.642^{*2} = 2.33$$

\*1: 追加便益: 19.6億円(冬期の交通効果・CO2の排出削減効果・救急救命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]

- ・ルート選定を工夫したことにより、構造物規模を縮小し、コストを削減。(山裾に沿ったルートに変更することにより、トンネル延長を縮小。)
- ・他事業残土を流用し、コストを削減。
- ・代替案については、隣接工区との接続位置やICの位置、周辺集落への影響を踏まえると、ルート変更の可能性は無い。

## 3 評価

(1) 県の対応方針案	(2) 理由
事業継続	前回評価時と同様の効果発現が見込まれ、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し、地域の発展に寄与するため、現計画のとおり事業を進める必要がある。