

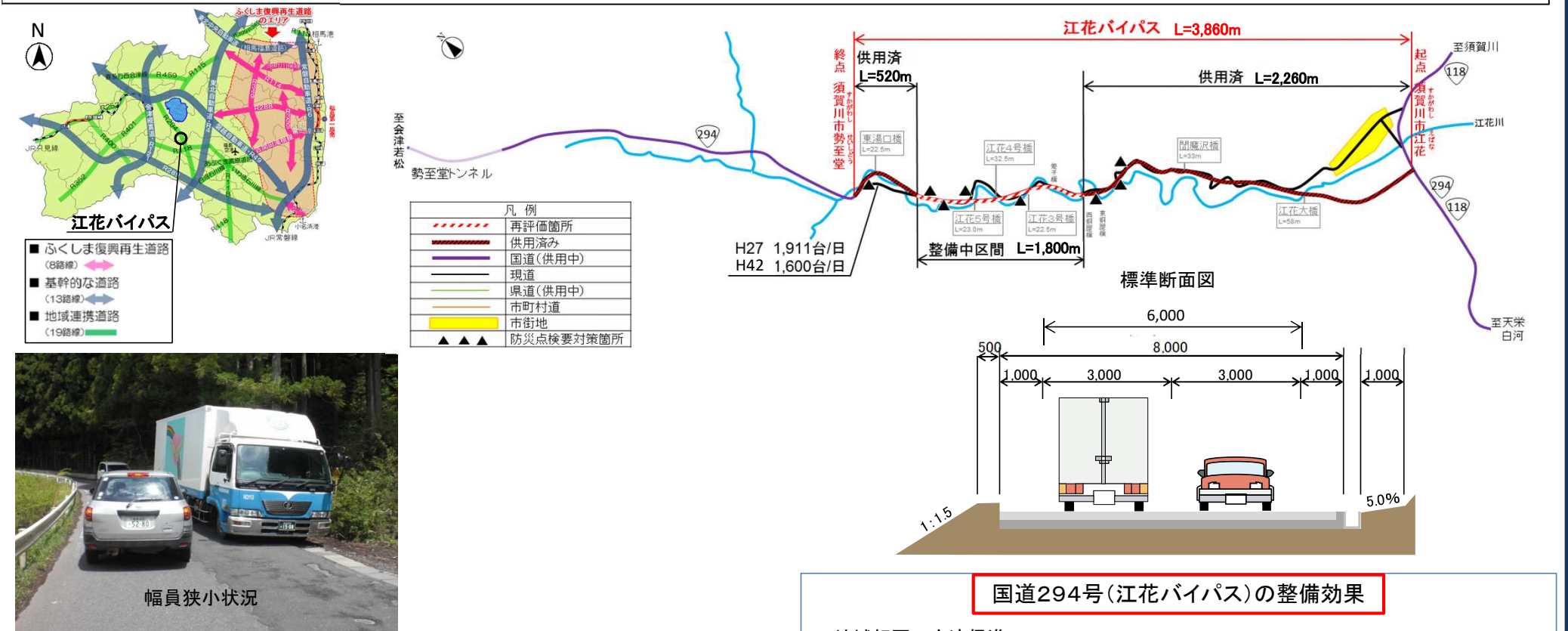
整理番号	105	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路)(再生・復興) 〔須賀川市 国道294号 江花バイパス〕	全体事業費 (百万円)	4,335	採択年度	H元	完成目標年度*	R2 (H32)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	--	----------------	-------	------	----	---------	-------------	----------	-----------

※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	前回評価時(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294号(江花バイパス)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、中通り及び南部軸と横断道軸の連絡機能を担う路線である。
- 幅員狭小、山間部の屈曲箇所等を解消することにより、一般車のみならず大型車も安全に通行できるよう整備することで、車両の円滑な交通を確保する。



- 延長 L=3,860m
- 幅員 W=6.0(8.0)m
- 主要構造物 江花大橋L= 58mほか5橋

- 国道294号(江花バイパス)の整備効果**
- 地域相互の交流促進
    - 人的・経済交流の促進
  - 災害に強く、安全・安心な通行の確保
    - 幅員狭小、屈曲箇所、異常気象時通行規制区間の解消による安全確保

## 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

(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
3,815	4,335 (差+520) (比+14%)	3,592	3,592	400

(1)現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- 平成24年度までに、主要構造物である江花大橋、閻魔沢橋を含む、起点側L=2.26kmを供用、平成25年に終点側L=0.52kmを供用した。
- 平成26年度以降は、引き続き残区間の用地買収及び橋梁工事を進めている。
- 事業は、平成30年度末までに83%完了。
- 主な増額の要因は、橋梁下部工の掘削中、岩盤が当初想定していたより亀裂が多く崩落の危険性があることが判明し、新たに土留対策が必要になったため。

(2)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 中通り及び南部軸と横断道軸の円滑な交通が確保され、地域間交流を促進する。
- 現道の屈曲箇所や大型車交互通行困難箇所を解消することで、安全・安心な自動車交通が確保される。

(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]

- 住宅地内の幅員狭小・山間部の屈曲・幅員狭小により交通事故が毎年発生。特に冬期間の路面凍結による安全走行に支障があり、地区住民から早期整備について強く要望されている。
- 須賀川市長をはじめとする国道294号沿線の市町村長による国道294号建設期成同盟会より早期整備を要望されている。
- 一部供用(L=2.78km)が図られ状況が改善されていることに伴い、地区住民・期成同盟会から、残区間の早期整備を要望されている。

(4)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H元)	前回 (H26)	完成時 (R2)	備考
防災点検要対策箇所	8箇所	7箇所	3箇所	
大型車交互通行困難箇所	4.8km	1.1km	0km	

【その他参考となる数値】

・現況交通量(H27) 1,911台/日 → 将来交通量(H42(R12)) 1,600台/日

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{68.4 + 10.9 - 0.7}{71.6 + 3.6} = 1.05 \quad (\text{前回値} 1.26)$$

- [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)
- 岩盤が当初の想定より亀裂が多く崩落の危険性があることが判明したことから、新たに土留対策が必要になった。このことから総費用[C]が増加し、費用対効果が減少した。

【参考値】

$$B/C = \frac{68.4 + 10.9 - 0.7 + 4.0^{*1}}{71.6 + 3.6} \times 1.500^{*2} = 1.65$$

\*1:追加便益:4.0億円(冬期交通の効果、CO2排出削減効果、救命救急へのアクセラ向上効果、防災効果)

\*2:地域修正係数:1.500(中通り)

(6)コスト削減の取組・代替案の検討状況 [評価(A)・B・C]

- 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。
- 防草板等による維持管理費の削減によるライフサイクルコストの削減。
- 主要構造物に着手、完成しており、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
事業継続	前回評価時と同様の効果発現が見込まれ、地域間の連絡機能強化に寄与するため、現計画のとおり事業を進める必要がある。