

令和3年度 福島県公共事業委員会

事業別評価調書

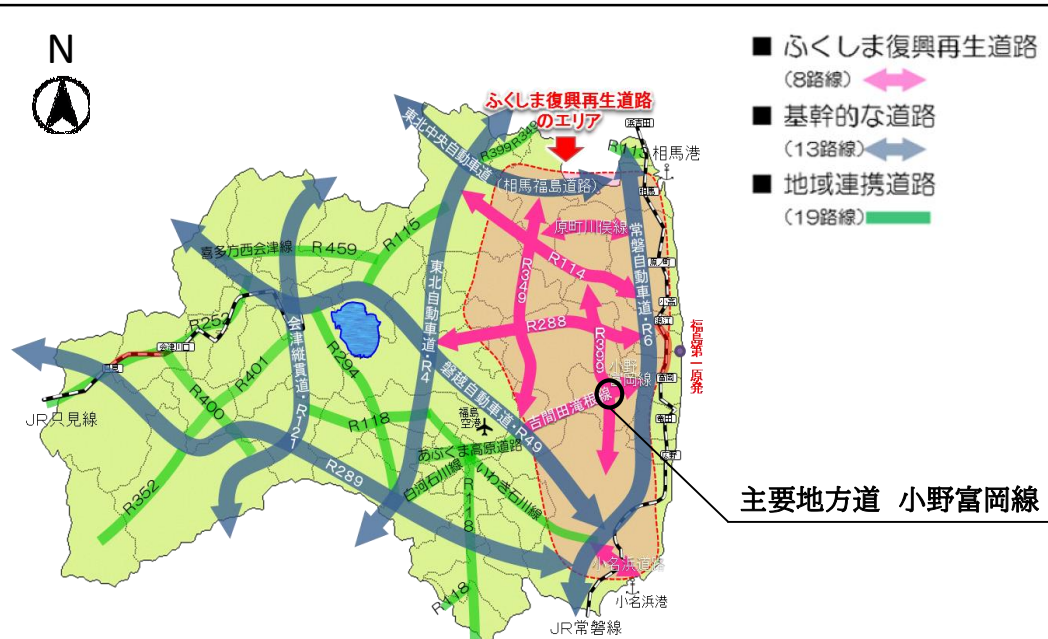
整理番号	101	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路)(再生・復興) 〔川内村 小野富岡線(西ノ内工区)〕	全体事業費 (百万円)	12,000 (復興9,141)	採択年度	H23 (2011)	完成目標年度*	R7 (2025)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	--	----------------	---------------------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

※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	事業採択から10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：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	-----------------	------------	-----------------------------

## 1 事業の概要

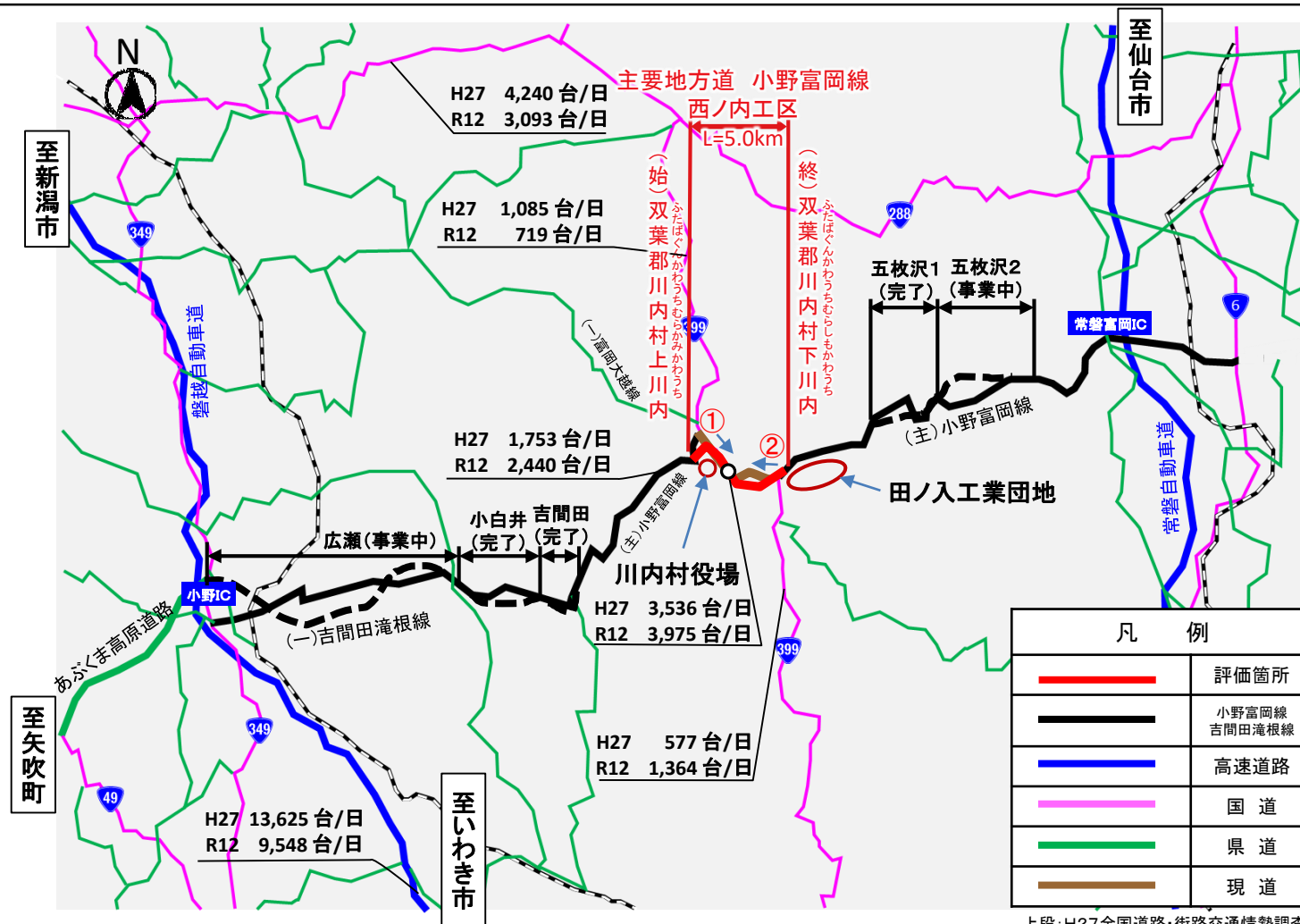
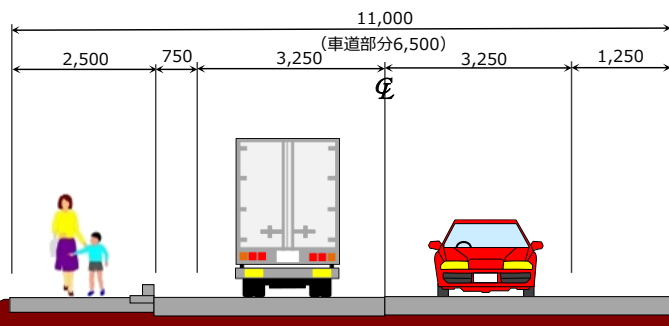
- 主要地方道 小野富岡線は、「ふくしま復興再生道路」として「第2期福島県復興計画」の「避難地域等復興加速化プロジェクト」に位置づけられ、相双地方と県中地方を結び、**広域的な連携・交流を支える役割を担う重要な路線**である。現在、一般県道 吉間田滝根線と一体的に整備を進めている。
- 本事業は、線形不良及び幅員狭小区間の解消により、**安全で円滑な交通を確保するとともに、高速道路等へのアクセス性向上を図るものである。**



【写真① 道路線形不良区間の状況】

【写真② 幅員狭小区間の状況】

延長 L=5.0km  
幅員 W=6.5(11.0)m  
主要構造物 橋梁4橋



上段：H27全国道路・街路交通情勢調査  
下段：将来交通量推計

### 【小野富岡線(西ノ内工区)の期待される効果】

- 線形不良及び幅員狭小区間の解消による安全性の向上
- 相双地方と県中地方、高速道路等へのアクセス性向上
- 川内村復興整備計画の推進及び地域活性化に寄与

## 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

### (1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R2(2020)年度 (事業費執行率)	R3(2021)年度見込
9,500 (復興7,397)	12,000 (復興9,141) (差+2,500(復興+1,744)) (比+26.3%)	3,874 (復興3,874) (32%)	1,428 (復興1,428)

### (2)現状及び完了までの見通し〔評価 A・(B)・C〕

- ・ 現在、55%の用地(面積ベース)を取得済みで、本線橋梁工、土工事を進めており、約44%の区間の工事(本線延長ベース)に着工済みである。
- ・ 用地未取得箇所において工事に着手できていないが、実施の見通しはついており、計画どおり進捗している。
- ・ R3(2021)年度工事:橋梁工事、道路改良工事である。
- ・ 当初の全体事業費(9,500百万円)から増額した要因は、道路構造令改正(橋梁における路肩縮小規定の廃止)に伴う幅員の拡大や残土運搬距離の増加、現場条件の変更等による増である。( +2,500百万円)

### (3)期待される効果〔評価 (A)・B・C〕

- ・ 線形不良や幅員狭小による車両のすれ違い困難を解消することにより、幹線道路(緊急輸送路)の機能を確保する。
- ・ 磐越自動車道及び常磐自動車道といった高速道路等へのアクセス性向上を図る。
- ・ 相双地方と県中地方等との所要時間の短縮により、地域間ネットワークの強化を図る。
- ・ 川内村の復興整備計画における、復興施設エリア(川内村役場等)と企業誘致エリア(田ノ入工業団地)を結ぶ位置にあることから、復興整備計画の推進、さらには地域活性化が図られる。

### (4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等〔評価 (A)・B・C〕

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - ・ 小野富岡線の一体的な整備により、交通量の増加が見込まれるとともに、田ノ入工業団地への企業の集積等により、道路整備の必要性が増している。
  - ・ 人口減少、高齢化が進行し、救急搬送先を川内村外に依存しているため、早期の事業効果発現が求められている。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
  - ・ 令和元年東日本台風の豪雨(期間最大雨量445.5mm(川内))により、一部道路陥没による片側通行となった。近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資等の輸送路等の災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
  - ・ 早期整備に対する地域の熱意が特に高い事業であり、毎年、双葉地方町村会及び双葉地方町村議会議長会より、双葉地方の復興・再生に向けた最重点要望事項として、県道小野富岡線の道路整備の推進が求められている。

### (5)評価指標の状況〔評価 (A)・B・C〕

評価指標	整備前 (H23/2011)	完成後 (R7/2025)	備考
常磐自動車道(常磐富岡IC)～ 磐越自動車道(小野IC)までの所要時間 (西ノ内工区整備による所要時間)	72.8分	70.3分	整備前:実際の走行速度 完成後:設計上の速度
幅員狭小区間	4.5km	0km	

### (6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価 (A)・B・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{154.2+10.3+0.2}{110.2+1.3} = 1.48$$

- ・ [B]:道路事業における総便益
  - B①:走行時間短縮便益 154.2億円
  - B②:走行経費減少便益 10.3億円
  - B③:交通事故減少便益 0.2億円
- ・ [C]:道路事業に要する総費用
  - C①:道路整備に要する事業費 110.2億円
  - C②:道路維持管理に要する費用 1.3億円

#### 【参考値】

$$B/C = \frac{154.2+10.3+0.2+9.5+0.6+7.3+0.6}{110.2+1.3} \times 1.590 = 2.60$$

追加便益:18.0億円(冬期交通の効果9.5億円、CO2の排出削減効果0.6億円、  
救急救命のアクセス向上効果7.3億円、防災効果0.6億円)

地域修正係数:1.590(浜通り)

### (7)コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等〔評価 (A)・B・C〕

- ①コスト削減の取組
  - ・ 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に使用する。
  - ・ 防草板等により維持管理費を削減することによるライフサイクルコストの削減を図る。
- ②代替案の検討状況
  - ・ 用地取得が進み、主要構造物にも着手しているため、ルート変更の可能性はない。
- ③働き方改革の取組等
  - ・ 工事の週休2日確保を推進する。
  - ・ ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。
  - ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

## 3 評価

### (1)県の対応方針案

### (2)理由

事業継続

線形不良及び幅員狭小区間の解消により、幹線道路(緊急輸送路)としての機能が確保され、また、高速道路(磐越自動車道等)へのアクセス性向上及び相双地方と県中地方間のネットワーク強化が図られる。このことから、川内村復興整備計画が推進し、地域活性化が図られるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。



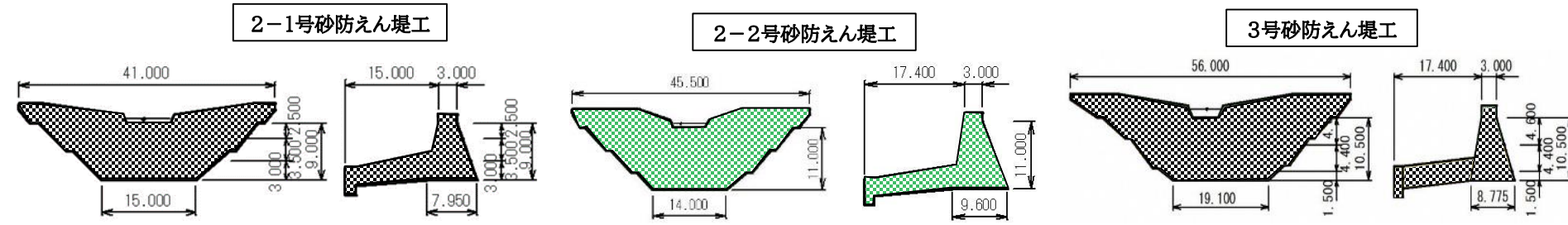
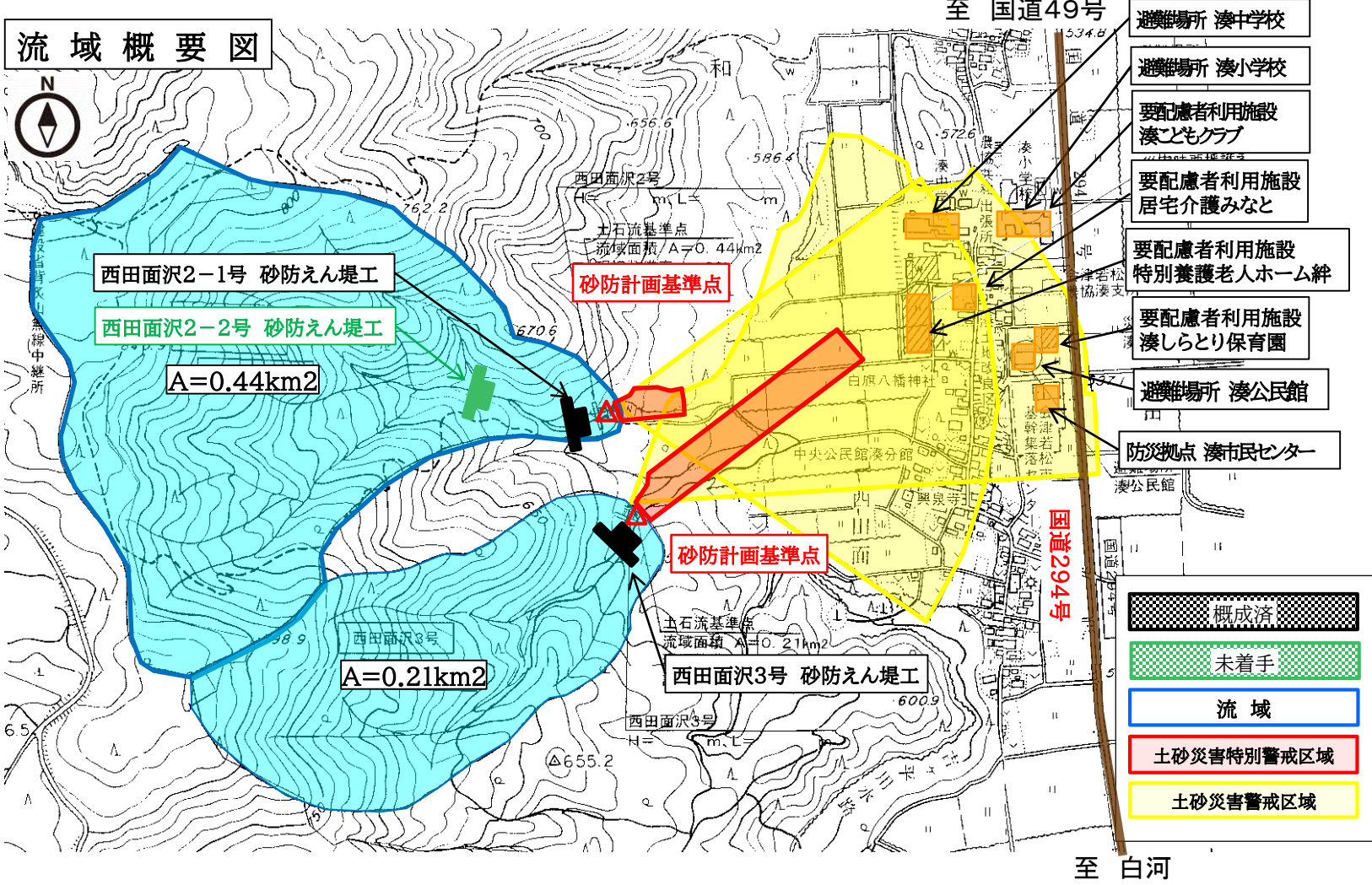
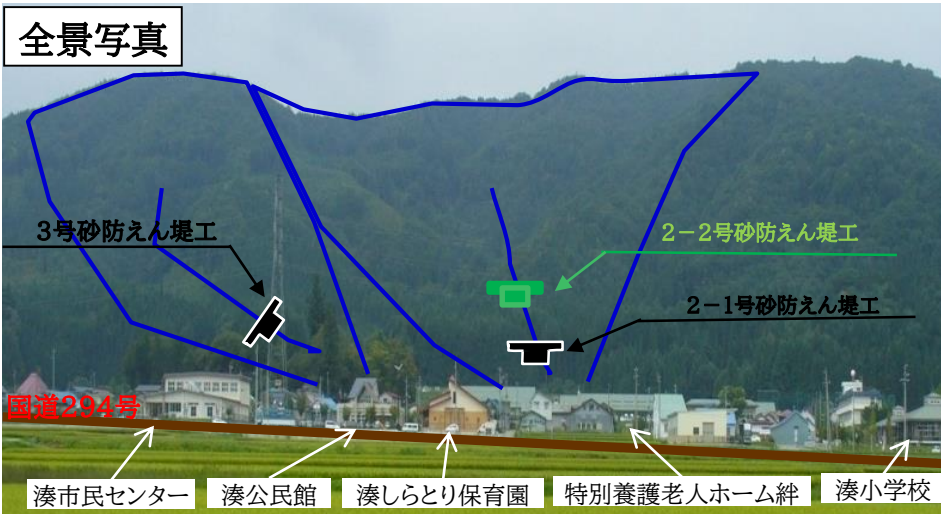
整理番号	102	事業名 〔地区名〕	交付金事業(砂防) 〔会津若松市 西田面沢〕	全体事業費 (百万円)	650	採択年度	H23 (2011)	完成目標年度*	R6 (2024)	担当部(局)課名	土木部 砂防課
------	-----	--------------	---------------------------	----------------	-----	------	---------------	---------	--------------	----------	---------

※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	事業採択から10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：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	-----------------	------------	-----------------------------

# 1 事業の概要

- ・本溪流は福島県会津若松市湊町に位置し、山腹は急峻で地質は極めて脆弱であり、多量の土砂が流送され下流の河床が上昇しており、次期降雨出水時には直下流の要配慮者利用施設、防災拠点、避難所、小学校、中学校、人家、国道294号に甚大な被害を及ぼす恐れがあることから、砂防えん堤を整備し、土砂災害の防止を図り地域住民の生命と財産を守るとともに道路の安全な通行を確保する。
- ・全体計画 砂防えん堤工 N=3基



## 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

### (1) 事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R2(2020)年度 (事業費執行率)	R3(2021)年度見込
650	650 (±0%)	507 (78%)	40

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ H23(2011)から西田面沢通常砂防事業に着手し、全体計画N=3.0基のうちH29(2017)に2-1号砂防えん堤工、R2(2020)に3号砂防えん堤工が完成した。
- ・ R2(2020)より西田面沢2-2号砂防えん堤の調査及び設計を進めており、R3(2021)から用地補償及び工事に着手予定。令和6年度の完成を目指す。

### (3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 砂防えん堤の整備により、土砂の流出を防止することで溪床の安定が図られ、直下流の要配慮者利用施設や避難所等の被害防止が図られる。
- 保全対象
- 【要配慮者利用施設】湊こどもクラブ、特別養護老人ホーム絆、湊しらとり保育園、居宅介護みなど
- 【避難所】湊小学校、湊中学校、湊公民館
- 【その他】湊市民センター(防災拠点)、人家(26戸)、国道294号(避難路)

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価(A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - ・ 今後、人口減少や高齢化が進み地域防災力の低下が予測されるとともに、近年頻発している土砂災害を踏まえ、早急な土砂災害対策を進めていく必要がある。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
  - ・ 流域上流部の山腹及び溪岸浸食が著しく、将来的に拡大し溪流に多量の不安定土砂の堆積が予測されるため、豪雨等による土石流により人家等に被害を及ぼすおそれが高く、依然として整備の必要性が高い。
- ③地元住民の意向等
  - ・ 地元は要配慮者利用施設が多いことから近年の土砂災害に対する関心が高く、事業の推進に対して協力的であり、早期完成を望んでいる。

### (5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H23/2011)	完成時 (R6/2024)	備考
土砂災害から保全される公共施設数	0施設 (0%)	8施設 (100%)	要配慮者利用施設 4 避難所等 4
土砂災害から保全される人家戸数	0戸 (0%)	26戸 (100%)	

※評価指数は、各流域毎に設定する。

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{B①+B②}{c①+c②} = \frac{54.70+0.19}{7.34+0.19} = 7.00 \text{ (前回値:-)}$$

[B]:砂防事業における総便益

B①:被害軽減便益 54.70億円

B②:残存価値 0.19億円

[C]:砂防事業に要する総費用

c①:建設費 7.34億円

c②:維持管理費 0.19億円

### (7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

#### ①コスト削減の取組

- ・ 現地発生土を積極的に活用する予定である。

#### ②代替案の検討状況

- ・ 溪流上流部には不安定土砂が堆積しており、土砂流出の危険性が非常に高いことから、砂防堰堤整備案以外の方法は考えられない。

#### ③働き方改革の取組等

- ・ 工事の週休2日確保を推進する。
- ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)の活用による事務手続きの効率化などにより建設現場の環境改善を図る。

## 3 評価

(1) 県の対応方針案	(2) 理由
事業継続	溪流に多量の不安定土砂が堆積しており、依然として土砂災害が発生する可能性が高く、砂防えん堤の整備により地域住民の安全安心が確保されることから、現計画のとおり事業を継続し、早期に完了を図る必要がある。



整理番号	103	事業名 [地区名]	交付金事業(砂防) [矢祭町 滝ノ沢]	全体事業費 (百万円)	550	採択年度	H24 (2012)	完成目標年度*	R13 (2031)	担当部(局)課名	土木部 砂防課
------	-----	--------------	------------------------	----------------	-----	------	---------------	---------	---------------	----------	---------

※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:なし、県の対応方針:事業継続
--------	---------------	------------	------------------------------------

## 1 事業の概要

- 平成22年8月豪雨により溪流上流部で斜面崩壊が発生し、溪流上流部には不安定土砂が堆積しており、土砂流出の危険性が非常に高いことから、砂防えん堤を整備し、土砂災害の防止を図り、地域住民の生命と財産を守るとともに、道路の安全な通行を確保する。
- 全体計画 砂防えん堤工 N=3基

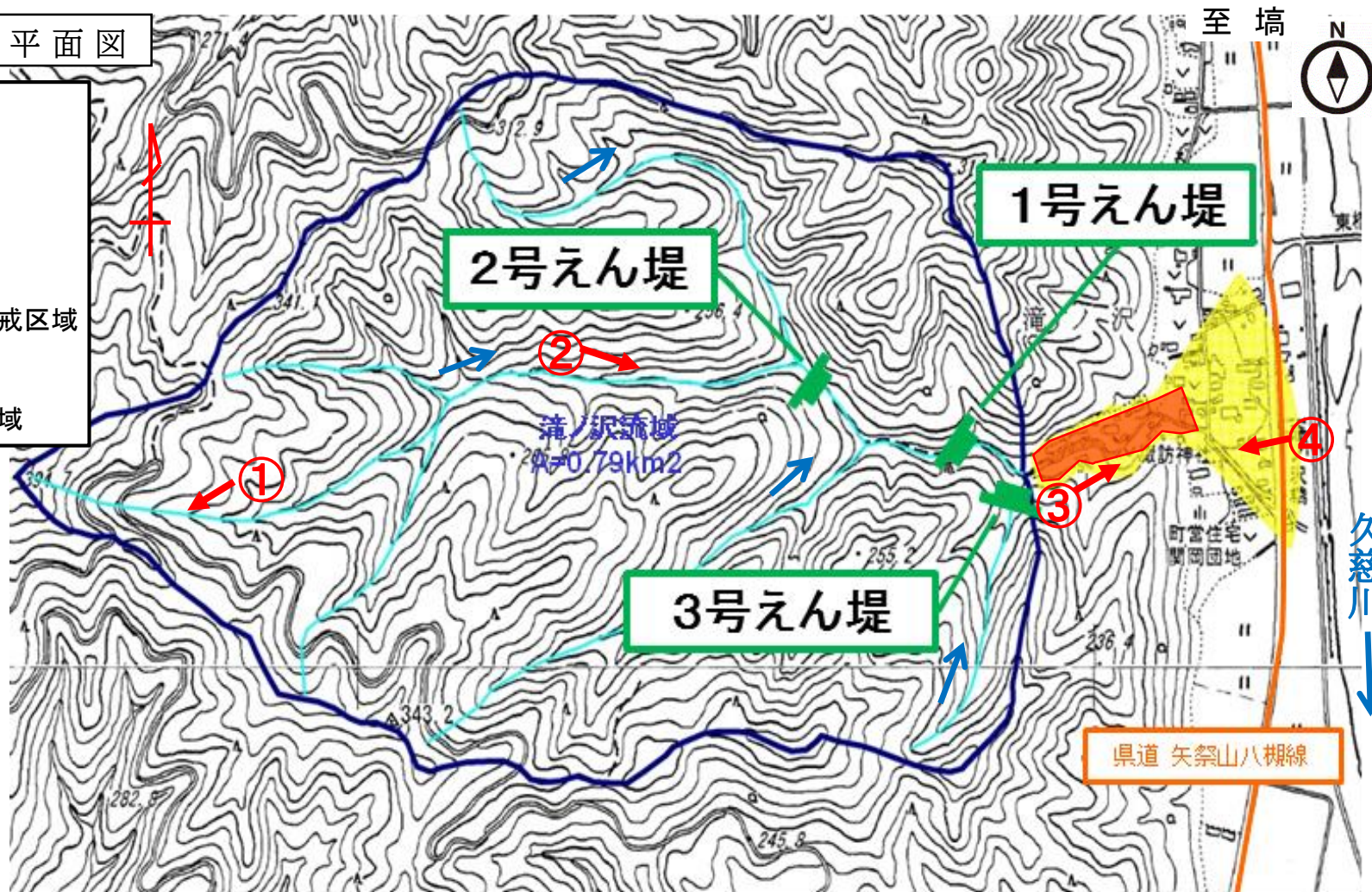
位置図



平面図

**凡例**

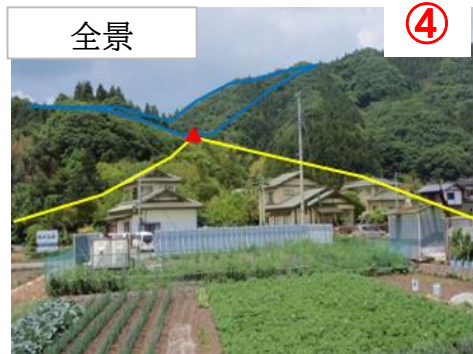
- 流域 (Blue outline)
- 未整備 (Green fill)
- 土砂災害警戒区域 (Yellow fill)
- 土砂災害特別警戒区域 (Red fill)



斜面崩壊



全景



山腹崩壊

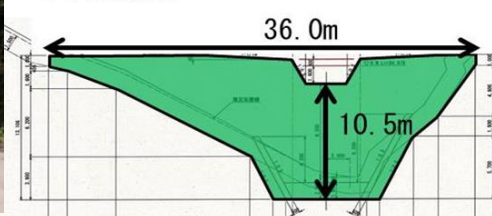


保全人家

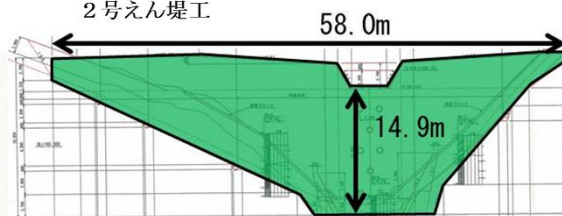


構造図

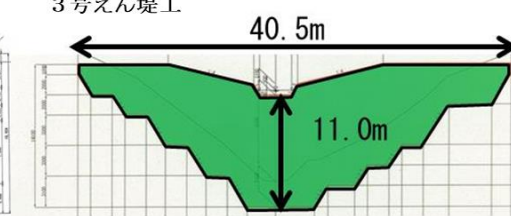
1号えん堤工



2号えん堤工



3号えん堤工





## 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

### (1) 事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
前回	今回 (前回差比)	~R2(2020)年度 (事業費執行率)	R3(2021)年度見込
550	550 (±0%)	65 (12%)	0

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価 A・B・(C)]

- ・ H24(2012)から事業に着手したが、事業地内(工事用道路及びえん堤部)の一部の地権者から合意が得られず、工事着手に至っていない。
- ・ 当面、一部の地権者から同意が得られる見込みは薄く、工事着手は困難であることから、事業進捗の目処が立たない。

### (3) 期待される効果 [評価 (A)・B・C]

- ・ 砂防えん堤の整備により、土砂の流出を防止することで溪床の安定が図られ、直下流の人家等の被害防止と流域内耕地の保全が図られる。
- 保全対象 人家33戸、旅館2件、県道矢祭山八槻線(避難路)

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価 A・B・(C)]

#### ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等

- ・ 人口減少や高齢化が進み地域防災力の低下が予測されるとともに、近年頻発している土砂災害を踏まえ、早急な土砂災害対策を進めていく必要がある。

#### ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等

- ・ 近年の気候変動に伴う降雨の局地化、激甚化により、土砂災害の頻発化が予測されることから、被害軽減を図るため、施設整備の必要性は高い。

#### ③地元住民の意向等

- ・ 当該箇所は土砂災害発生箇所であることから、事業反対者以外の地元住民の危機意識は高く、事業の推進を強く望んでいる。
- ・ 一方で、一部の地権者からは、工事用道路のルートについて合意を得られておらず、事業着手後現在まで交渉を重ねてきたが、当面用地の協力を得られる見込みは薄い。
- ・ 矢祭町役場を通して事業反対者以外の地元住民に対し意向確認したところ、えん堤の整備には住民の総意が必要との考えであり、現段階で合意が得られていない中で事業を進めることは望まないとの意向であったことから、事業休止でやむを得ないとの結論に至った。

### (5) 評価指標の状況 [評価 (A)・B・C]

評価指標(土砂量)	採択時 (H24/2012)	完成時 (R13/2031)	備考
土砂災害から保全される 人家戸数	0戸 (0%)	35戸(100%)	うち2件は旅館

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価 (A)・B・C]

$$B/C = \frac{B①+B②}{C①+C②} = \frac{24.27+0.19}{3.93+0.15} = 6.00 \text{ (参考値)}$$

[B]:砂防事業における総便益

B①:被害軽減便益 24.27億円

B②:残存価値 0.19億円

[C]:砂防事業に要する総費用

c①:建設費 3.93億円

c②:用地費 0.15億円

【前回からの変更点及び原因】

- ・ 前回評価時(H29/2017)以降、用地交渉の難航から事業進捗を図れず事業費を計上していないため、費用対効果の再評価を行っていない。(前回は参考として記載)
- ・ 引き続き地元調整を進めていくことから、今後事業再開の目処が立った際に再評価を行う。

### (7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価 (A)・B・C]

#### ①コスト削減の取組

- ・ 残存型枠の使用を積極的に進める予定である。

#### ②代替案の検討状況

- ・ 溪流上流部には不安定土砂が堆積しており、土砂流出の危険性が高いことから、砂防堰堤整備案以外の方法は考えられない。

#### ③働き方改革の取組等

- ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など、建設現場の環境改善を図る。
- ・ 工事の週休2日確保を推進する。

## 3 評価

(1) 県の対応方針案	(2) 理由
休止	一部の地権者から合意が得られず、現時点で工事に着手できる見込みが立たないため、本事業は一時休止とするが、事業再開に向けて引き続き、地元調整を進め、一時休止期間中は警戒避難体制整備などのソフト対策により、災害時の被害軽減を図っていくこととする。



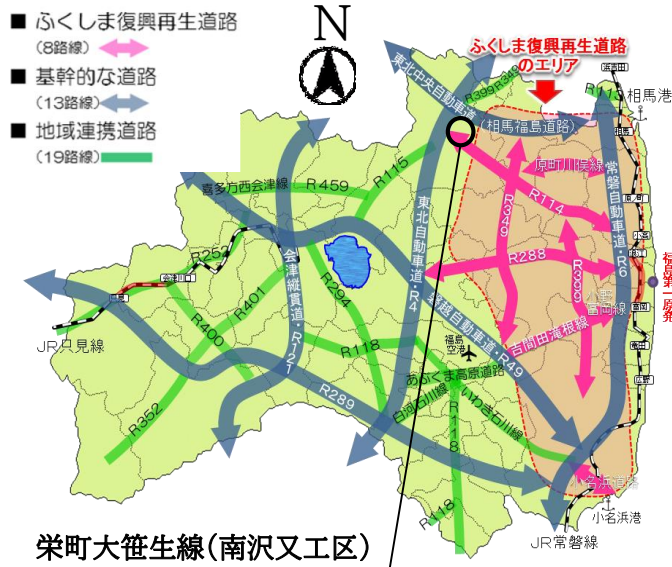
整理番号	104	事業名 〔地区名〕	交付金事業(街路) 〔福島市 栄町大笹生線 南沢又工区〕	全体事業費 (百万円)	1,130	採択年度	H23 (2011)	完成目標年度*	R6 (2024)	担当部(局)課名	土木部 まちづくり推進課
------	-----	--------------	---------------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	--------------	----------	--------------

※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	採択から10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： - 、付帯意見等： - 、県の対応方針： -
--------	---------------	------------	----------------------------------

## 1 事業の概要

- ・ 栄町大笹生線(南沢又工区)は、「緊急輸送道路(第二次確保路線)」に位置付けられている重要な路線であるとともに、「福島市都市マスタープラン」の「道路・交通に関する方針」においても、幹線道路として「都市の骨格を形成する主要幹線道路等の体系的な整備」の中で、整備を促進する路線と位置付けられている。
- ・ 栄町大笹生線(南沢又工区)は、飯坂と福島市街地を連絡する幅員の狭い区間を拡幅し、安全で円滑な交通を確保するとともに、隣接する小学校の通学路の安全性等を向上させるものである。



【写真①】 栄町大笹生線の交通状況



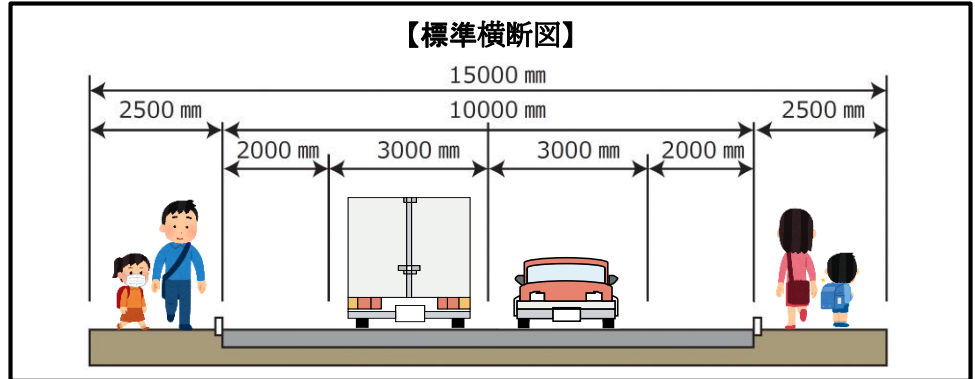
【写真②】 栄町大笹生線の混雑状況



【栄町大笹生線(南沢又工区)の期待される整備効果】

- ・ 交通混雑の解消
- ・ 通学路の安全確保

- ・ 延長 L=325m
- ・ 幅員 W=6.0(15.0)m





## 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

### (1) 事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R2(2020)年度 (事業費執行率)	R3(2021)年度見込
1,130	1,130 (±0%)	819 (72%)	11

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- 令和2(2020)年度末までに用地を93%を取得済みで、本工事は14%完了しており、ほぼ計画どおり進捗している。
- 残る用地について早期に取得し、早期供用を目指す。
- 令和3(2021)年度工事:道路改良工事

### (3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 福島市街地から飯坂方面への交通混雑を解消し、安全で円滑な交通を確保できる。
- 輻輳している自動車、自転車、歩行者の安全な走行空間を確保できる。

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価(A)・B・C]

- 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - H27の交通量、18,158台/日に対し、将来交通量(R12)が、15,603台/日に減少するが、人口減少、高齢社会において、交通弱者等の交通安全確保の観点や交通サービス水準の向上と物流の効率化の観点から早期の事業効果発現が求められる。
- 自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
  - 本工区は、緊急輸送道路(第二次確保路線)に位置付けられているが、交通混雑が生じているとともに、路肩幅員が狭いため、緊急車両等の通行にも支障をきたしている。近年、自然災害が頻発化・激甚化の傾向にあることから、緊急車両の走行性を確保し、災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- 地元住民の意向等
  - 栄町大笹生線は、福島市街地と飯坂方面や米沢方面(福島大笹生IC経由)とを連絡する重要な路線であることから、地元から早期完成を望む声が多くある。
  - 清水小学校に隣接しており、通学路の安全確保として学校や保護者から早期完成を望まれている。

### (5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H23/2011)	完成時 (R6/2024)	備考
事業区間の走行速度	19.1km/h	35.2km/h	

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{12.51+0.77+0.04}{12.11+0.12} = 1.09 \text{ (前回値-)}$$

- [B]道路事業における総便益
  - B①:走行時間短縮便益 12.51億円
  - B②:走行経費短縮便益 0.77億円
  - B③:交通事故減少便益 0.04億円
- [C]道路事業に要する総費用
  - C①:道路整備に要する事業費 12.11億円
  - C②:道路維持管理に要する費用 0.12億円

### (7) コスト縮減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

- コスト縮減の取組
  - 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に活用する。
- 代替案の検討状況
  - 概ね用地買収が完了し、また工事にも着手していることから代替案立案の可能性はない。
- 働き方改革の取組等
  - 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。
  - 工事の週休2日確保を推進する。

## 3 評価

### (1) 県の対応方針案

### (2) 理由

事業継続

幅員狭小区間を拡幅することにより、自動車、自転車、歩行者の安全で円滑な交通の確保や、緊急輸送道路(第二次確保路線)として、緊急車両の走行性を確保するため、現計画のとおり事業を進める必要がある。



整理番号	105	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路) (再生・復興) 〔浪江町、葛尾村 浪江三春線(小出谷工区)〕	全体事業費 (百万円)	29,046	採択年度	R2 (2020)	完成目標年度*	R7 (2025)	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：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	---------------	------------	-----------------------------

## 1 事業の概要

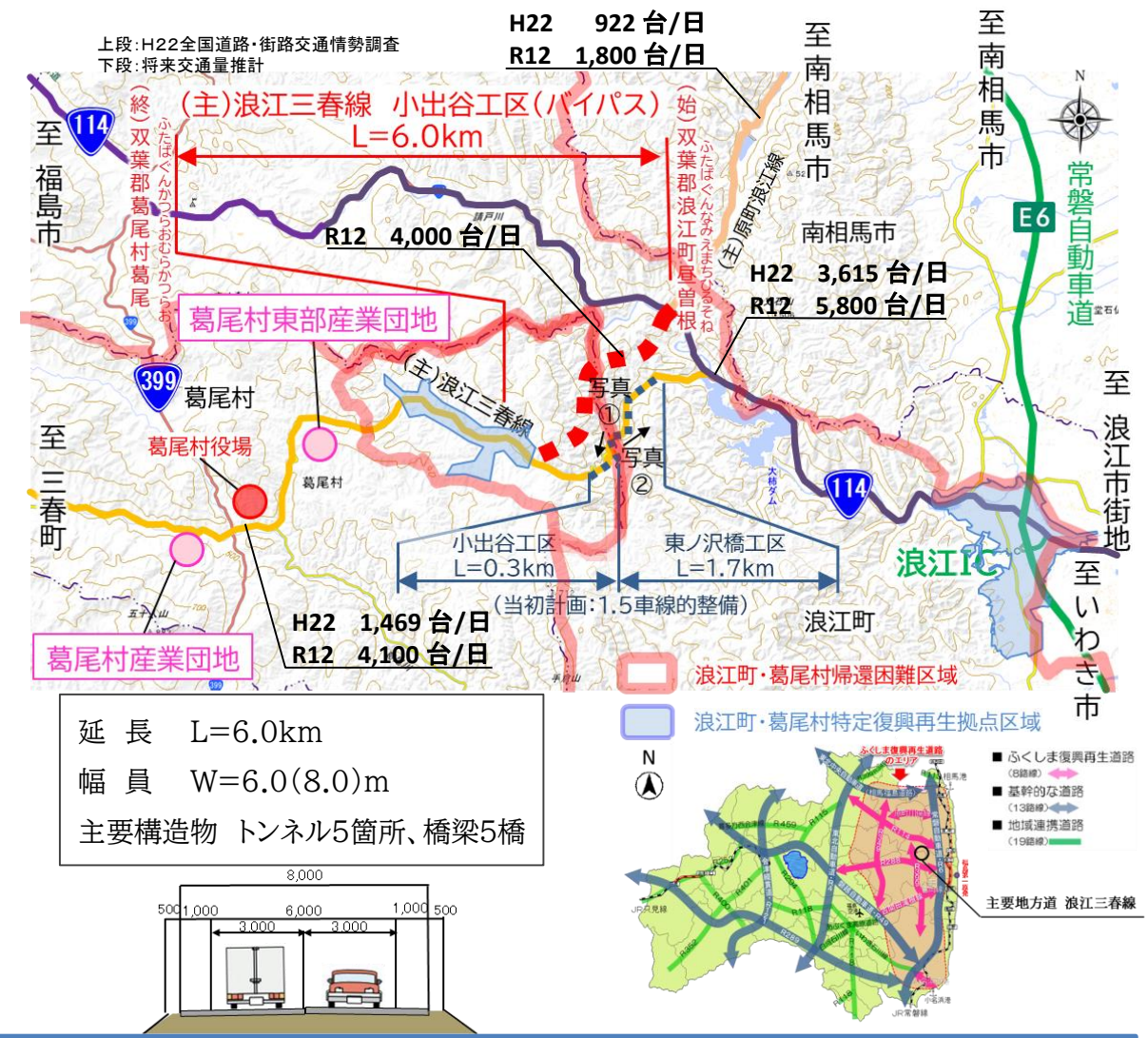
- 主要地方道 浪江三春線は、「福島復興再生計画」の「避難解除等区域の復興及び再生の推進のために実施すべき施策」に位置づけられている。また、葛尾村を東西に横断する唯一の道路であり、相双地方と県中地方を結ぶ重要な路線である。
- 葛尾村の中心部や産業団地、特定復興再生拠点区域から相双地方の中心である南相馬市（病院や福島ロボットテストフィールド等）や常磐自動車道浪江ICへのアクセス道路であり、葛尾村の復興に必要不可欠な道路である。
- 本事業は、線形不良及び幅員狭小区間をバイパスで解消することにより、安全で円滑な交通を確保し、高速道路等へのアクセス性向上を図るものである。

### 〈経過〉

- 令和2年4月 ・事業着手  
 ・狭小区間の拡幅、急勾配、急カーブ解消のため、1.5車線の整備(待避所設置・局部改良等)を計画
- 令和2年10月 ・改良促進期成同盟会及び町村会等より本区間のバイパス化要望
- 令和3年度 ・大型車需要の増加により、すれ違い可能な道路計画へ変更

### 〈経緯〉

- 葛尾村の復興事業として産業団地の造成が進められ、大型車の交通需要の増加が見込まれることや、現地が急峻な地形で現道拡幅等が困難であることが分かった。
- 東日本大震災以降に大雨や落石などによる通行止めが5回発生していることや、福島イノベーション・コースト構想及び葛尾村の復興に不可欠であることからバイパス計画へ変更した。
- 令和3年9月に道路設計が完了し、全体事業費が確定した。
- 第2期復興創生期間内に事業を完了させるため、計画変更により事業を推進する必要がある。



【写真① 幅員狭小区間の状況】



【写真② 幅員狭小区間の状況】

### 【浪江三春線(小出谷工区)の期待される効果】

- 線形不良及び幅員狭小区間の解消による安全性の向上
- 相双地方と県中地方、高速道路等へのアクセス性向上
- 葛尾村総合戦略等の推進及び地域活性化に寄与



## 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

### (1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R2(2020)年度 (事業費執行率)	R3(2021)年度見込
7,062	29,046 (差+21,984) (比+311.3%)	58 (0.2%)	88

### (2)現状及び完了までの見通し〔評価 A・(B)・C〕

- ・ R2(2020)年から調査設計に着手。
- ・ 増額の理由:当初、小出谷・東ノ沢橋工区として、1.5車線の整備(待避所の設置や視距確保の局部改良等)を想定していたが、葛尾村の復興計画として産業団地の造成が進められ、新たに大型車の交通需要が発生することから、大型車のすれ違い確保が必要となった。現地は急峻な地形であり、現道拡幅により大型車のすれ違いを確保することが困難であることや東日本大震災以降に大雨や落石などによる通行止めが5回発生していること、福島イノベーション・コースト構想及び葛尾村の復興に不可欠であることからバイパスを整備する計画へ変更した。
- ・ バイパスへの計画変更により全体事業費が増額となった。( +21,984百万円)

### (3)期待される効果〔評価 (A)・B・C〕

- ・ 線形不良や幅員狭小による車両のすれ違い困難を解消することにより、安全性の向上を確保する。
- ・ 常磐自動車道や相双地区の中心である南相馬市へのアクセス性向上を図る。
- ・ 相双地方と県中地方等との所要時間の短縮により、地域間ネットワークの強化を図る。
- ・ 葛尾村の復興計画である葛尾村総合戦略に位置付けられている産業団地と常磐自動車道を結ぶ路線であることから、復興計画の推進、さらには地域活性化が図られる。

### (4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等〔評価 (A)・B・C〕

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - ・ 葛尾村の産業団地への企業の集積等により、道路整備の必要性が増している。また、福島イノベーション・コースト構想及び本路線の整備により、相双地方と県中地方等を往来する交通量の増加が見込まれる。
  - ・ 葛尾村の住民の帰還促進や産業振興による雇用の場の確保など、葛尾村の復興を推進するため、早期の事業効果発現が求められている。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
  - ・ 東日本大震災以降、大雨や落石などによる通行止めが5回発生しており、早急な改善が必要となっている。また、近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等として災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
  - ・ 早期整備に対する地域の熱意が特に高い事業であり、毎年、改良期成同盟会や双葉地方町村会、双葉地方町村議会議長会、特に葛尾村から双葉地方の復興・再生に向けた要望事項として、県道浪江三春線の道路整備の推進が求められている。

### (5)評価指標の状況〔評価 (A)・B・C〕

評価指標	整備前 (R2/2020)	完成後 (R7/2025)	備考
葛尾村役場～南相馬市役所までの所要時間 (小出谷工区整備による所要時間)	50分	44分	整備前:実際の走行速度 完成後:設計上の速度
幅員狭小区間	2.0km	0km	

### (6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価 A・(B)・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{105.2+10.8+1.1}{234.9+1.6} = 0.50$$

- ・ [B]:道路事業における総便益
  - B①:走行時間短縮便益 105.2億円
  - B②:走行経費減少便益 10.8億円
  - B③:交通事故減少便益 1.1億円
- ・ [C]:道路事業に要する総費用
  - C①:道路整備に要する事業費 234.9億円
  - C②:道路維持管理に要する費用 1.6億円

#### 【参考値】

$$B/C = \frac{105.2+10.8+1.1+0.1+0.9+3.3+2.9+43.1}{234.9+1.6} \times 1.590 = 1.13$$

追加便益:50.3億円(迂回の解消効果0.1億円、冬期交通の効果0.9億円、CO2の排出削減効果3.3億円、救急救命のアクセス向上効果2.9億円、防災効果43.1億円)

地域修正係数:1.590(浜通り)

### (7)コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等〔評価 (A)・B・C〕

- ①コスト削減の取組
  - ・ 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に使用する。
  - ・ 防草板等により維持管理費を削減することによるライフサイクルコストの削減を図る。
- ②代替案の検討状況
  - ・ 大型車が通行可能となるよう現道拡幅とバイパスを比較し、バイパスを採用した。
- ③働き方改革の取組等
  - ・ 工事の週休2日確保を推進する。
  - ・ ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。
  - ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図る。

## 3 評価

### (1)県の対応方針案

### (2)理由

見直し継続

福島イノベーション・コースト構想等により、相双地方と県中地方等を往来する交通量増加が見込まれることや、葛尾村の産業団地への企業の集積等が進んでいることにより、道路整備の必要性が増している。線形不良及び幅員狭小区間をバイパス整備により解消することで、安全で円滑な交通の確保や高速道路等へのアクセス性向上が図られるため、バイパス計画へ変更し、継続して事業を進める必要がある。



整理番号	106	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路)(再生・復興) 〔富岡町 小野富岡線(高津戸工区)〕	全体事業費 (百万円)	5,398	採択年度	H28 (2016)	完成目標年度*	R7 (2025)	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：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	---------------	------------	-----------------------------

## 1 事業の概要

- 主要地方道 小野富岡線は、「ふくしま復興再生道路」として「第2期福島県復興計画」の「避難地域等復興加速化プロジェクト」に位置づけられ、相双地方と県中地方を結び、**広域的な連携・交流を支える役割を担う重要な路線**である。
- 本路線は、国道6号と常磐自動車道常磐富岡ICを結び、富岡町の主要な幹線となっている。
- 本事業は、線形不良(クランク)区間をバイパスで解消するとともに、JRとの立体交差の幅員狭小部を拡幅することで、**安全で円滑な交通を確保し、高速道路等へのアクセス性向上**を図るものである。

### 〈経過〉

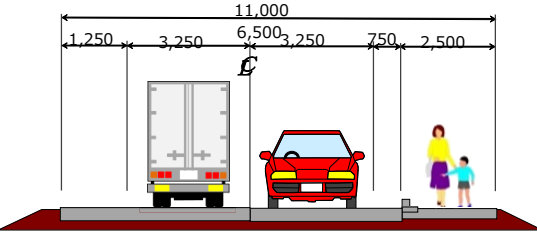
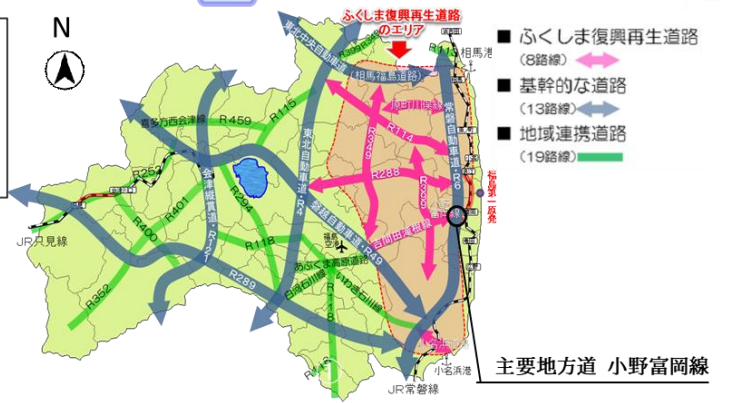
- |        |                        |
|--------|------------------------|
| 平成28年度 | ・事業着手                  |
| ～令和元年度 | ・道路設計実施                |
| 令和2年度  | ・JRと設計に係る協定締結          |
| 令和3年度  | ・JR交差部の工法等が確定<br>・計画変更 |

### 〈経緯〉

- JR常磐線との立体交差(アンダーボックス)について、当初、JRの運転再開前に開削での施工を想定していたが、運転再開(令和2年3月)により、JRを供用しながらの非開削工法への見直しが必要となった。
- 令和2年度にJRと設計に係る協定を締結し、令和3年10月にJRの設計が完了した。これにより、事業費の増加分が確定した。
- 土質試験の結果、発生土の工区内流用が困難となったため、残土処理及び購入土の増等により、事業費が増加した。
- 第2期復興創生期間内に事業を完了させるため、計画変更により事業を推進する必要がある。



延長 L=2.0km  
幅員 W=6.5(11.0)m  
主要構造物 アンダーボックス(JR)、橋梁1橋



### 【小野富岡線(高津戸工区)の期待される効果】

- 線形不良(クランク)及び幅員狭小の解消による安全性の向上及び緊急輸送路の確保
- 相双地方と県中地方、高速道路等へのアクセス性向上
- 富岡町特定復興再生拠点区域復興再生計画の推進及び生活環境の改善

【写真① 道路線形不良(クランク)区間の状況】 【写真② JRとの立体交差の幅員狭小部の状況】



## 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

### (1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R2(2020)年度 (事業費執行率)	R3(2021)年度見込
3,200	5,398 (差+2,198) (比+68.7%)	1,649 (30.5%)	1,084

### (2)現状及び完了までの見通し〔評価 A・**B**・C〕

- 現在、約80%の用地(面積ベース)を取得済みで、本線改良工事を進めており、約88%の区間の工事(本線延長ベース)に着工済みである。
- 用地未取得箇所において工事に着手できていないが、実施の見通しはついており、計画どおり進捗している。
- R3(2021)年度工事:道路改良工事である。
- 当初の全体事業費(3,200百万円)から増額した要因は、当初、JR交差部分のアンダーボックス部をJRの運転再開前に開削での施工を想定していたが、運転再開により、JRを供用しながらの非開削工法へ変更となったことや、土質試験の結果、発生土の工区内流用が困難となったことに伴う残土処理及び購入土の増等によるものである。( +2,198百万円)

### (3)期待される効果〔評価 **A**・B・C〕

- 線形不良(クランク)や幅員狭小による車両のすれ違い困難を解消することにより、安全性の向上及び幹線道路(緊急輸送路)を確保する。
- 常磐自動車道や国道6号へのアクセス性向上を図る。
- 相双地方と県中地方等との所要時間の短縮により、地域間ネットワークの強化を図る。
- バイパス整備により富岡町の特定復興再生拠点である夜ノ森地区への大型車両の通過交通が減少するため、生活環境の改善が図られる。

### (4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等〔評価 **A**・B・C〕

- 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - 富岡町の特定復興再生拠点の整備による交通需要の増加など、道路整備の必要性が増している。
  - ふくしま復興再生道路として小野富岡線の全体的な整備により、相双地方と県中地方を往来する交通量の増加が見込まれる。
- 自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
  - 本事業区間は緊急輸送路となっており、近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等として災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- 地元住民の意向等
  - 早期整備に対する地域の熱意が特に高い事業であり、毎年、双葉地方町村会及び双葉地方町村議会議長会から双葉地方の復興・再生に向けた要望事項として、県道小野富岡線の道路整備の推進が求められている。

### (5)評価指標の状況〔評価 **A**・B・C〕

評価指標	整備前 (H28/2016)	完成後 (R7/2025)	備考
常磐自動車道(常磐富岡IC)~国道6号までの所要時間 (高津戸工区整備による所要時間)	8.1分	6.4分	整備前:実際の走行速度 完成後:設計上の速度
クランク箇所	2箇所	0箇所	

### (6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価 **A**・B・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{61.1+3.0+2.4}{53.5+0.6} = 1.23$$

- [B]:道路事業における総便益
  - B①:走行時間短縮便益 61.1億円
  - B②:走行経費減少便益 3.0億円
  - B③:交通事故減少便益 2.4億円
- [C]:道路事業に要する総費用
  - C①:道路整備に要する事業費 53.5億円
  - C②:道路維持管理に要する費用 0.6億円

#### 【参考値】

$$B/C = \frac{61.1+3.0+2.4+0.02+0.17}{53.5+0.6} \times 1.590 = 1.96$$

追加便益:0.19億円(CO2の排出削減効果0.02億円、救急救命のアクセス向上効果0.17億円)  
地域修正係数:1.590(浜通り)

### (7)コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等〔評価 **A**・B・C〕

- コスト削減の取組
  - 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に使用する。
  - 防草板等により維持管理費を削減することによるライフサイクルコストの削減を図る。
- 代替案の検討状況
  - 用地取得が進み、改良工事にも着手しているため、ルート変更の可能性はない。
- 働き方改革の取組等
  - 工事の週休2日確保を実施している。
  - ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。
  - 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

## 3 評価

### (1)県の対応方針案

### (2)理由

見直し継続

富岡町の特定復興再生拠点の整備や、小野富岡線の全体的な整備等に伴う交通需要の増加が見込まれている。線形不良(クランク)区間等をバイパス整備により解消することで、安全で円滑な交通の確保及び高速道路等へのアクセス性向上が図られるため、計画変更し、継続して事業を進める必要がある。



整理番号	107	事業名 〔地区名〕	帰還・移住等環境整備事業 〔双葉町 井手長塚線(長塚工区)〕	全体事業費 (百万円)	9,880	採択年度	H28 (2016)	完成目標年度*	R7 (2025)	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。

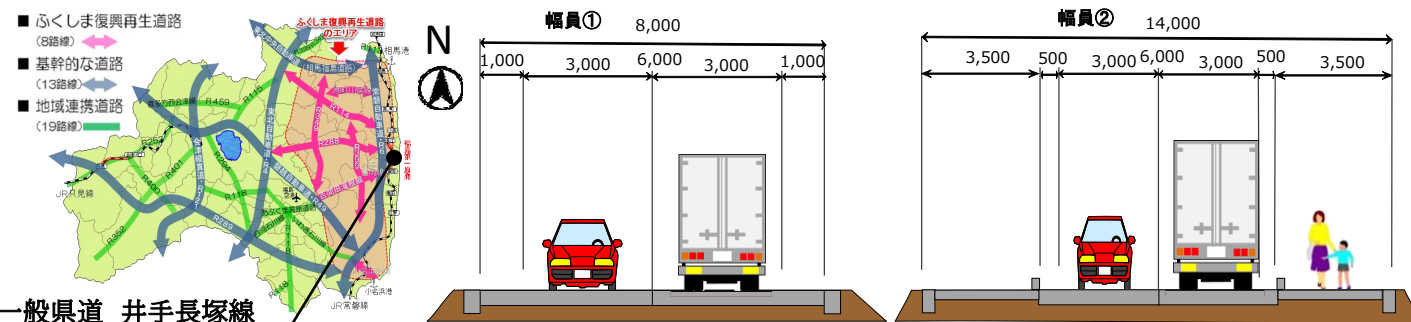
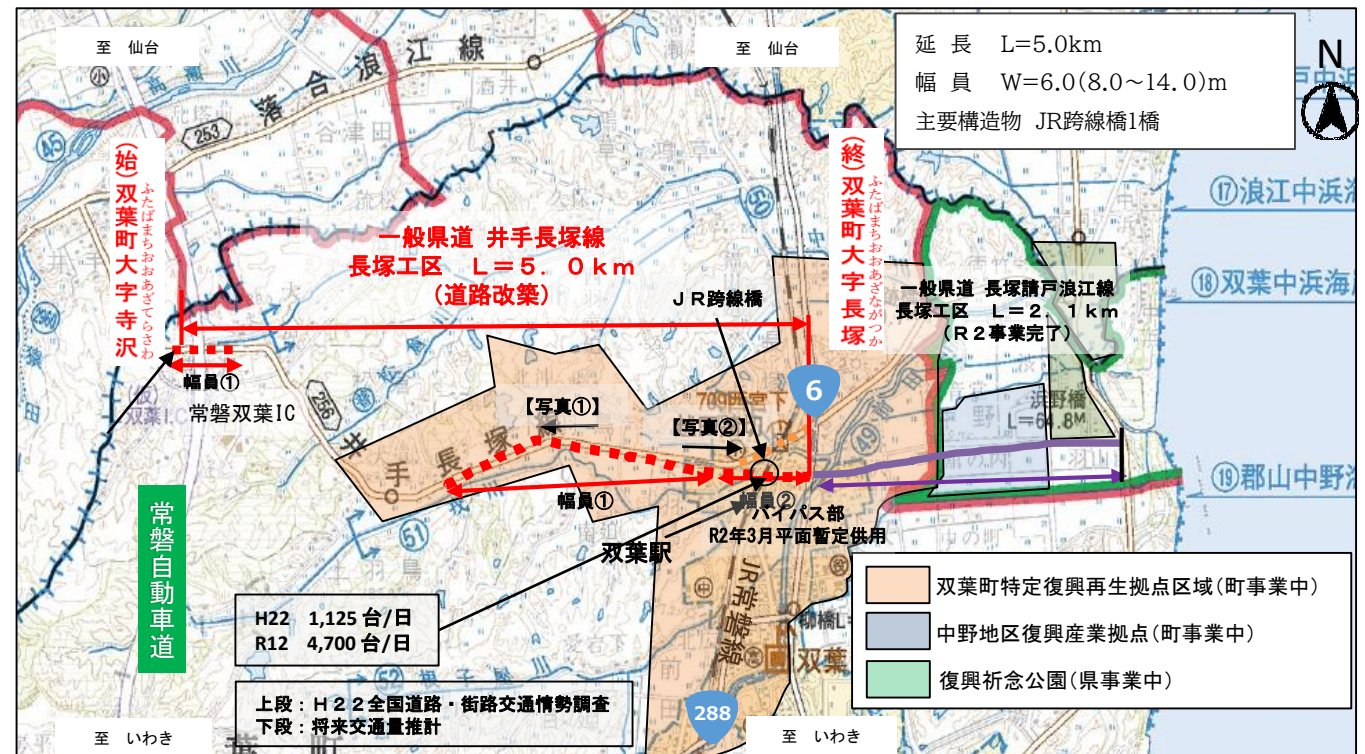
評価対象理由	計画変更を行おうとする事業	前回評価時の対応方針	委員会からの提言：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	---------------	------------	-----------------------------

## 1 事業の概要

- 一般県道 井手長塚線(長塚工区)は、「復興シンボル軸」として双葉町の「特定復興再生拠点区域復興再生計画」に位置づけられ、常磐双葉ICから双葉町の復興拠点へ直結するアクセス道路の役割を担う重要な道路である。
- 本事業は、踏切区間を跨線橋で解消するとともに、幅員狭小区間を拡幅することで、安全で円滑な交通を確保し、常磐双葉ICから双葉町の復興拠点へのアクセス性向上を図るものである。

〈経過〉
平成28年度・事業着手
・地質調査実施
平成30年度・橋梁設計等実施
令和2年度・JRと跨線橋上部工架設工事に係る協定を締結
令和3年度・事業期間の確定
・計画変更

〈経緯〉
・地質調査の結果、想定より深い位置に支持層が確認されたことに伴い、構造物の基礎形式の変更が必要となり、事業費が増加した。
・JR常磐線との立体交差(跨線橋)について、鉄道の運転再開(令和2年3月)に伴い、軌道を確保した架設工法とするため、事業費が増加した。
・令和3年9月、「跨線橋上部工架設工事に係る協定」に基づくJR工事との実工程による調整の結果、事業期間が確定した。
・第2期復興創生期間内に事業を完了させるため、計画変更により事業を推進する必要がある。



【写真① 幅員狭小区間の状況】



【写真② JR跨線橋区間の状況】

**【井手長塚線(長塚工区)の期待される効果】**

- 常磐双葉ICから双葉町の復興拠点へのアクセス性向上
- 踏切区間及び幅員狭小の解消による安全性や交通利便性の向上
- 双葉町特定復興再生拠点区域復興再生計画の推進



## 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

### (1)事業費(単位:百万円)

全体事業費		年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)	~R2(2020)年度 (事業費執行率)	R3(2021)年度見込
5,950	9,880 (差+3,930) (比+66.1%)	4,551 (46.1%)	823

### (2)現状及び完了までの見通し〔評価 A・(B)・C〕

- ・ 現在、約99%の用地(面積ベース)を取得済みで、本線改良工事を進めており、約66%の区間の工事(本線延長ベース)に着工済みである。
- ・ 用地未買収箇所において工事に着手できていないが、実施の見通しはついており、計画どおり進捗している。
- ・ R3(2021)年度工事:JR跨線橋部の橋梁上部製作工及びJR施工協定による架設工、道路改良工事である。
- ・ 当初の全体事業費(5,950百万円)から増額した要因は、地質調査の結果、想定より深い位置に支持層が確認されたことに伴う、構造物の基礎形式の変更や、JR常磐線の運転再開により、鉄道運行に支障が無く、軌道敷の安全を確保しながら橋梁上部工架設が可能である架設工法への変更等によるものである。( +3,930百万円)

### (3)期待される効果〔評価 (A)・B・C〕

- ・ 常磐双葉ICから双葉町の復興拠点へのアクセス性向上を図る。
- ・ JR常磐線の跨線橋整備により踏切区間を解消することで、安全性及び交通利便性の向上を図る。
- ・ 幅員狭小区間による車両のすれ違い困難を解消することにより、安全性の向上を図る。
- ・ 双葉町特定復興再生拠点区域復興再生計画の推進が図られる。

### (4)事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等〔評価 (A)・B・C〕

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - ・ 双葉町の特定復興再生拠点の整備による交通需要の増加など、道路整備の必要性が増している。
  - ・ 双葉町の住民の帰還・移住の促進や産業振興による雇用の場の確保など、双葉町の復興を推進するため、早期の事業効果発現が求められている。
- ②自然災害のリスクへの備えやリスクの将来予測等
  - ・ 本事業区間は、復興拠点と緊急輸送路(常磐自動車道・国道6号)を結ぶ区間となっており、近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、自然災害時の広域避難や緊急物資の輸送路等として災害に強い交通体系の必要性が高まっている。
- ③地元住民の意向等
  - ・ 早期整備に対する地域の熱意が特に高い事業であり、毎年、双葉地方町村会及び双葉地方町村議会議長会から双葉地方の復興・再生に向けた要望事項として、県道井手長塚線の道路整備の推進が求められている。

### (5)評価指標の状況〔評価 (A)・B・C〕

評価指標	整備前 (H28/2016)	完成後 (R7/2025)	備考
常磐自動車道(常磐双葉IC)~復興拠点までの所要時間 (長塚工区整備による所要時間)	9分	7分	整備前:実際の走行速度 完成後:設計上の速度
踏切箇所	1箇所	0箇所	跨線橋:1橋

### (6)費用対効果の状況・要因の変化〔評価 (A)・B・C〕

$$B/C = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{101.0+14.3+1.5}{92.3+1.2} = 1.25$$

- ・ [B]:道路事業における総便益
  - B①:走行時間短縮便益 101.0億円
  - B②:走行経費減少便益 14.3億円
  - B③:交通事故減少便益 1.5億円
- ・ [C]:道路事業に要する総費用
  - C①:道路整備に要する事業費 92.3億円
  - C②:道路維持管理に要する費用 1.2億円

#### 【参考値】

$$B/C = \frac{101.0+14.3+1.5+3.5+2.1}{92.3+1.2} \times 1.590 = 2.08$$

追加便益:5.6億円(CO2の排出削減効果3.5億円、救急救命のアクセス向上効果2.1億円)  
地域修正係数:1.590(浜通り)

### (7)コスト削減の取組・働き方改革の取組等〔評価 (A)・B・C〕

- ①コスト削減の取組
  - ・ 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に使用する。
  - ・ 防草板等により維持管理費を削減することによるライフサイクルコストの削減を図る。
- ②代替案の検討状況
  - ・ 用地取得が進み、改良工事にも着手しているため、ルート変更の可能性はない。
- ②働き方改革の取組等
  - ・ 工事の週休2日確保を実施している。
  - ・ ICT技術を活用し、施工の効率化を図る。
  - ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

## 3 評価

### (1)県の対応方針案

### (2)理由

見直し継続

常磐双葉ICから復興拠点までのアクセス道路である本路線の整備により、双葉町への産業誘致及び町民の帰還・移住の加速化に加え、災害時の避難路としての機能が確保されることから、計画変更し、継続して事業を進める必要がある。



整理番号	201	事業名 〔地区名〕	農山漁村地域整備交付金 (農地整備事業(通作条件整備))〔いわき地区〕	全体事業費 (百万円)	11,747	採択年度	H3 (1991)	完成目標年度※	R6 (2024)	担当部(局)課名	農林水産部 農村基盤整備課
------	-----	--------------	--	----------------	--------	------	--------------	---------	--------------	----------	---------------

※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、確定したのではない。

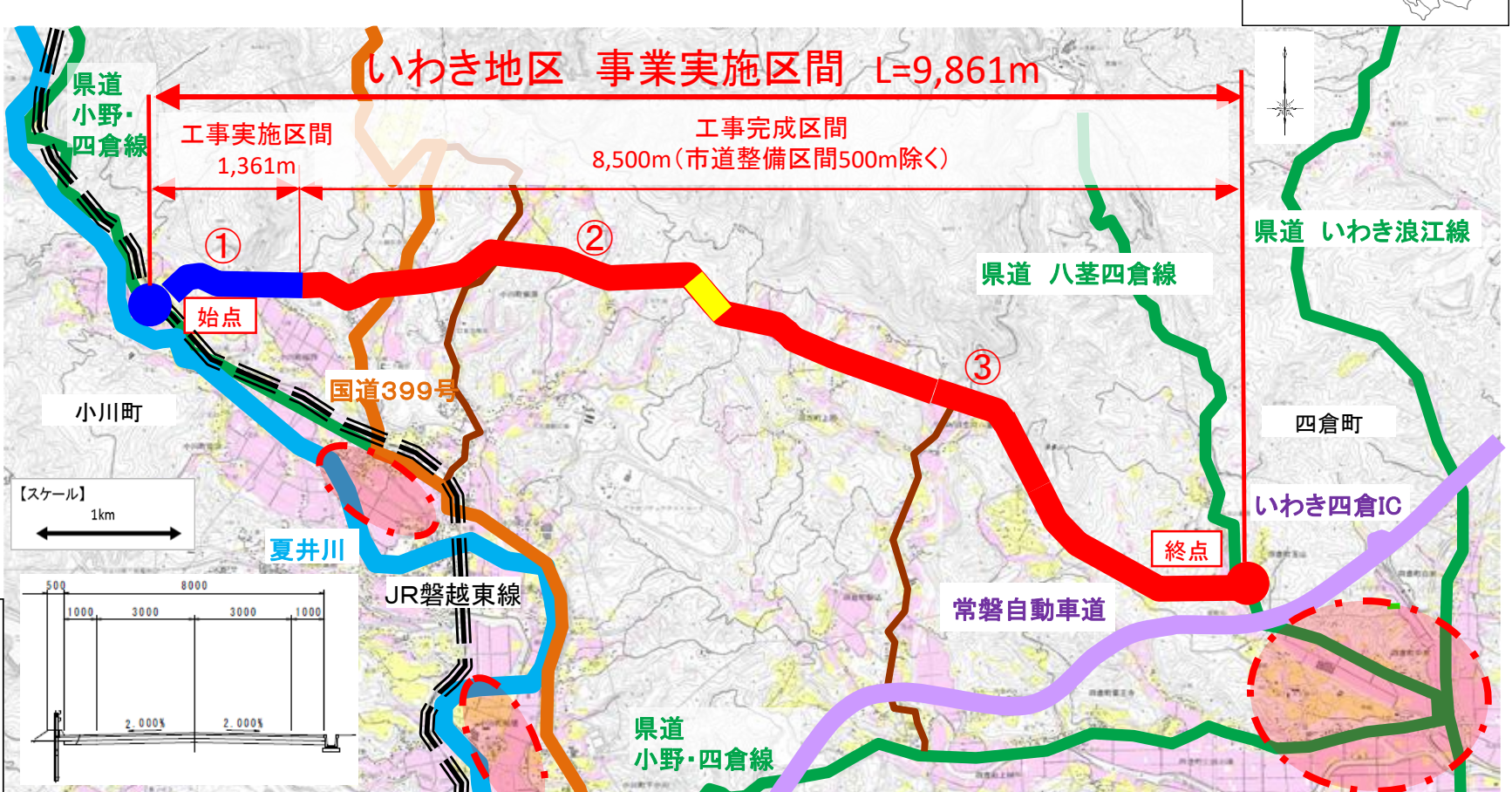
評価対象理由	前回評価時(平成28年度)から5年経過で継続中	前回評価時の対応方針	委員からの提言: 事業継続、付帯意見等: 有り、県の対応方針: 事業継続
--------	-------------------------	------------	--------------------------------------

# 1 事業の概要

意見の内容: 事業予算を確保し、早期に事業効果が得られるように努めること。

県の対応: 事業予算を確保し、早期に事業効果が得られるように努めます。

本地区は、いわき広域営農団地の各生産団地や農業近代化施設と、南北に整備された高速道路や国・県道等を結ぶ農道を整備することにより、農業生産性の向上及び農産物流通の合理化を図り、地域農業の振興に大きく寄与することを目的としている。



## いわき地区に期待される新たな役割(直売所等へのアクセス向上)



凡	例
赤色	本地区計
青色	画路線
黄色	関係区(市整備区間)
紫色	常磐自動車
茶色	国道
緑色	県道
茶色	市道
水色	河川
黒線	線路
赤点線	主なトマト産地



## 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

### (1) 事業費(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)		~R2(2020)年度	R3(2021)年度見込
10,885	11,747 (差+862) (比+8%)	11,401	11,401	62

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- 全線9,861mのうち、JR磐越東線跨線橋区間部を除く8,500mで工事が完了している。
- JR跨線橋工事は、R元(2019)年12月にJR東日本へ工事委託することになっていたが、台風19号で被災した磐越東線の復旧を優先したことにより、工事の着手が遅れている。
- JR跨線橋工事は、R3(2021)年7月に着手する予定であり、工程の見直し等により工期は延びるが、R6(2024)年8月に完了する見通しである。
- 供用開始はR7(2025)年4月を予定。

### (3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 農産物の集出荷が円滑化され、消費地(首都圏・仙台方面)へのアクセス改善が期待されている。特に主産品(トマトなど)の運搬時間短縮や収穫作業の効率化のほか、生産面積の拡大が期待される。
- 農業体験施設、道の駅よつくら港、点在している直売所などへのアクセス道路としての活用による市内外との交流拡大が期待される。
- 集落内の屈曲部や狭い区間を回避する路線であり、安全で円滑な通行が可能となる。また、小川町と四倉町との往来について、大幅な時間短縮に繋がる。

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価(A)・B・C]

- 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - 社会経済情勢の変化に伴う影響はなく、早期の事業効果発現が期待される。
- 自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
  - 主要地方道路を東西に結ぶ本地区農道は、災害等で道路が寸断された場合の避難経路及び緊急輸送道路としての活用が期待される。
- 地元住民の意向等
  - 本地区が農産物輸送路線としての重要性が高く、災害時の代替え避難ルートとしての期待も高い路線であることから、地元行政区やいわき地区早期広域営農団地農道整備期成同盟会が早期完成を要望している。

### (5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	整備前 (H3/1991)	完成時 (R7/2025)	備考
農産物輸送時間 小川地域(農道始点部) ~四倉地域(四倉I.C)	30分	15分	15分短縮

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③+B④}{C①+C②} = \frac{221+\Delta 29+8,522+11,839}{18,944+578} = 1.05 \text{ (前回値1.13)}$$

※いわき地区全体(関連事業区間含む)

#### [効果項目]

B:当該事業による総便益

B①:品質向上効果(荷傷み防止による増収等)	221百万円
B②:維持管理費節減効果(施設の補修・草刈り等)	△29百万円
B③:営農に係る走行経費節減効果	8,522百万円
B④:一般交通等経費節減効果	11,839百万円

#### [費用項目]

C:当該事業による費用

C①:当該事業による費用:当該事業費(工事費、測量試験費、用地費)	18,944百万円
C②:その他費用:関連事業費+再整備費-資産価額	578百万円

### (7) コスト縮減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

#### ①コスト縮減の取組

- 路盤材等に再生材を使用するほか、道路盛土材に他事業発生土を利用。

#### ②代替案の検討状況

- JR跨線橋工事以外の工事については、工事着手済みであり、代替案の可能性は無い。

#### ③働き方改革の取組等

- 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

## 3 評価

### (1) 県の対応方針案

### (2) 理由

事業継続

工期延長の要因であったJR跨線橋工事の完了見通しがついたこと、また、地域農業の振興のために必要不可欠な路線であり、計画路線の大部分が供用を開始しており、地元から早期全線開通を強く要望されているため、現計画のとおり事業を進める必要がある。



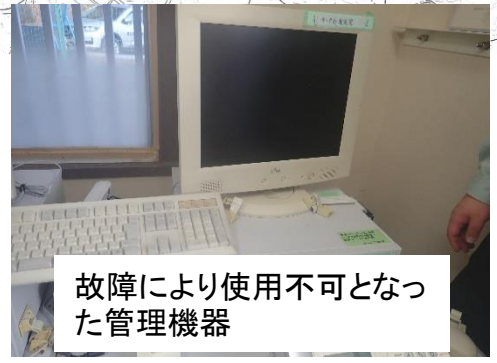
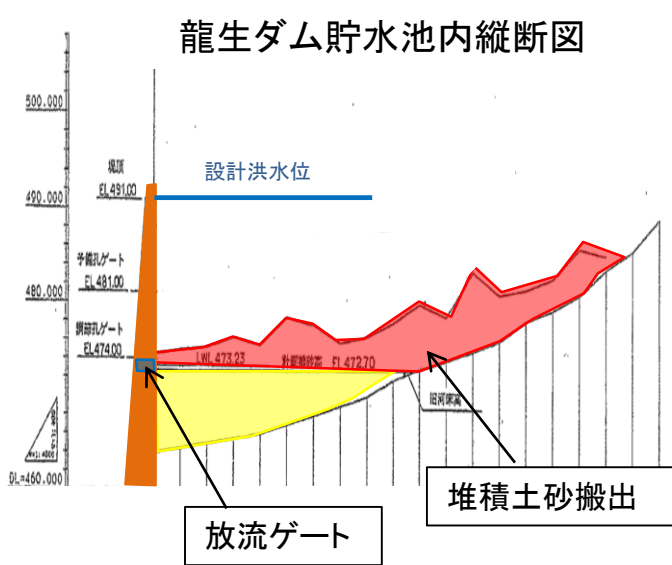
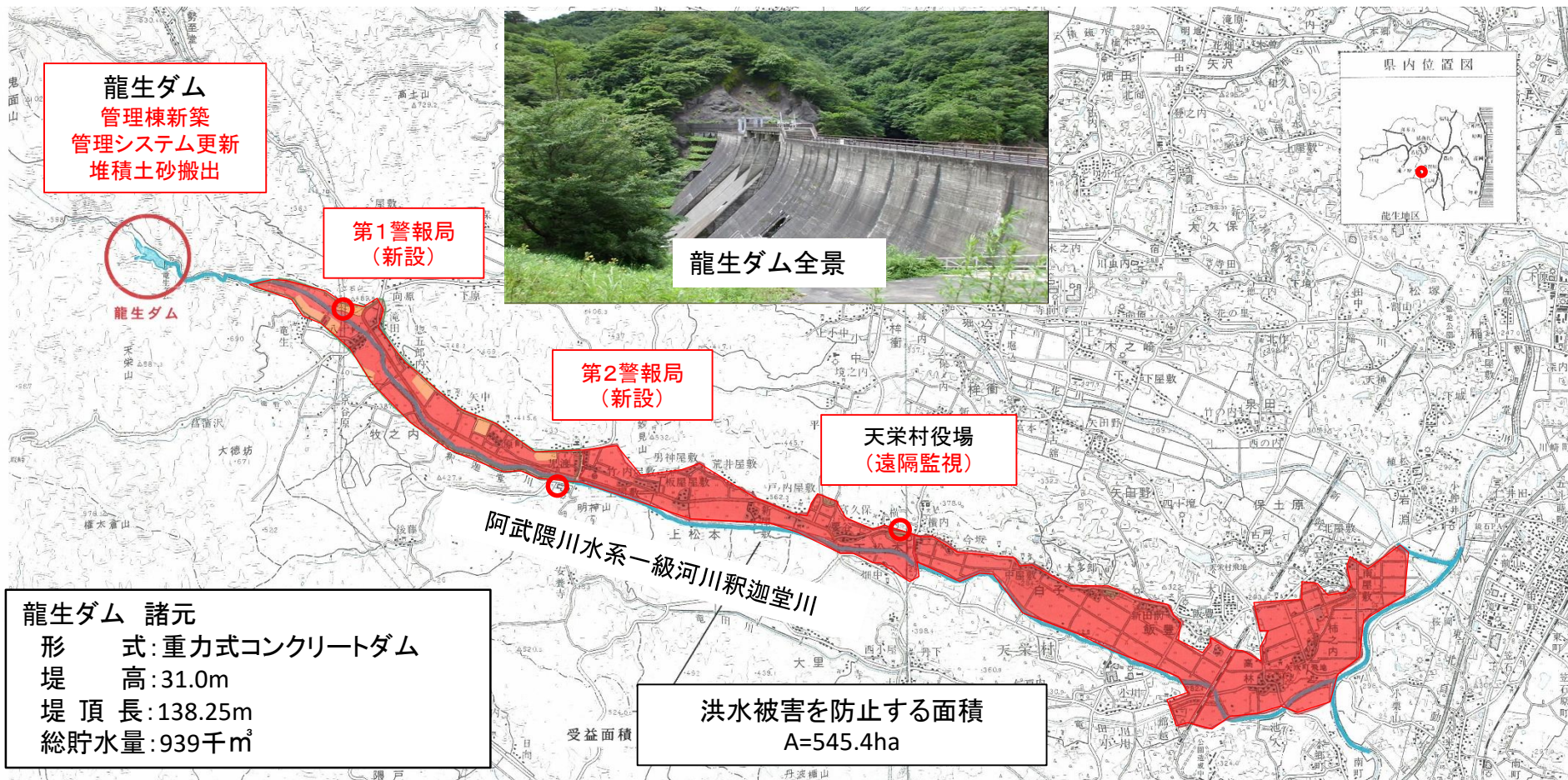
整理番号	202	事業名 〔地区名〕	防災ダム事業 〔龍生(りゅうい)地区〕	全体事業費 (百万円)	1,170	採択年度	H28 (2016)	完成目標年度*	R5 (2023)	担当部(局)課名	農林水産部 農村基盤整備課
------	-----	--------------	------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	--------------	----------	---------------

※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(事業費の30%以上の変更)	前回評価時の対応方針	—
--------	-----------------------------	------------	---

## 1 事業の概要

- 当該ダムは昭和37年に築造されたが、貯水池内へ多量の土砂が流入・堆積し、洪水調節機能が低下しているほか、管理システムの故障、不具合等により、ダム管理に支障を来している。
- 本事業により、堆積土砂を搬出して洪水調節機能の回復を図るとともに、管理システムの機能向上の工事等を行って、ダム管理体制の強化を図り、地域住民の安全・安心を確保することを目的としている。





## 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

### (1) 事業費(単位:百万円)

全体事業費		事業 執行済額	年度別執行額	
当初	今回 (当初差比)		~R2(2020) 年度	R3(2021)年度見 込
750	1,170 (差+420) (比 +56%)	651	651	20

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価 A・(B)・C]

- ・ 堆積土砂の搬出工事は、令和2年度末までに、計画排砂土量V=34,000m<sup>3</sup>のうちV=29,920m<sup>3</sup>の搬出が完了している。(進捗率88%)
- ・ 以下の理由により事業費が増額となるため、計画変更が必要となる。
  - ①ダム管理システムは、機能診断結果を基に、故障機器のみの更新を予定していたが、近年の豪雨災害の頻発化、被害の甚大化を踏まえ、大雨・地震等の緊急時において、迅速な警戒体制につくため、既存システムに遠隔監視機能を追加する。
  - ②ダム管理棟の整備にあたり、擁壁工等の追加が必要となったため。
- ・ ダム管理システムは、R5(2023)年4月からの運用を目指している。
- ・ 事業完了はR6(2024)年3月予定。

### (3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 堆積土砂の搬出により、洪水調節機能の回復を図る。
- ・ 管理システムを更新整備し、ダムを管理している天栄村役場内での遠隔監視を行うことにより、迅速かつ効率的なダム管理が可能となる。
- ・ 警報装置の整備により、ダム下流域における早期避難誘導が可能となり、地域防災力が強化される。

### (4) 事業採択後からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価(A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - ・ 地域の安全と安心を確保するために、ダム機能の維持、回復は不可欠である。
- ②自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
  - ・ 近年、自然災害が頻発化、激甚化する傾向にあることから、それらに迅速に対応できるダム管理が求められている。
- ③地元住民の意向等
  - ・ 当該事業の早期完了に対する地域からの要望は強い。

### (5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	内容	備考
洪水被害を防止する面積	545.4ha	

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③+B④}{C①+C②} = \frac{\Delta 146+4,205+2,391+545}{1,159+2,871} = 1.74 \text{ (変更前2.20)}$$

[B]:当該事業における総便益

B①:維持管理費節減効果	△146百万円
B②:災害防止効果(農業用施設)	4,205百万円
B③:災害防止効果(一般資産)	2,391百万円
B④:災害防止効果(公共資産)	545百万円

[C]:当該事業による費用

C①:当該事業による費用:当該事業費(工事費、測量試験費、用地費)	1,159百万円
C②:その他費用(関連事業費+再整備費-資産価額)	2,871百万円

### (7) コスト縮減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

- ①コスト縮減の取組
  - ・ 仮設道路工事や管理棟敷地造成工事において再生骨材を使用する。
- ②代替案の検討状況
  - ・ ダム機能の回復を図る目的で行う工事であり、代替案の可能性はない。
- ③働き方改革の取組等
  - ・ 天栄村役場においても遠隔監視が可能となり、管理体制の効率化が図られる。

## 3 評価

### (1) 県の対応方針案

### (2) 理由

見直し継続

ダムの洪水調節機能の回復と、近年頻発する豪雨等に対応できるダム管理体制の強化を目的に実施するものであり、計画を変更して事業を進める必要がある。