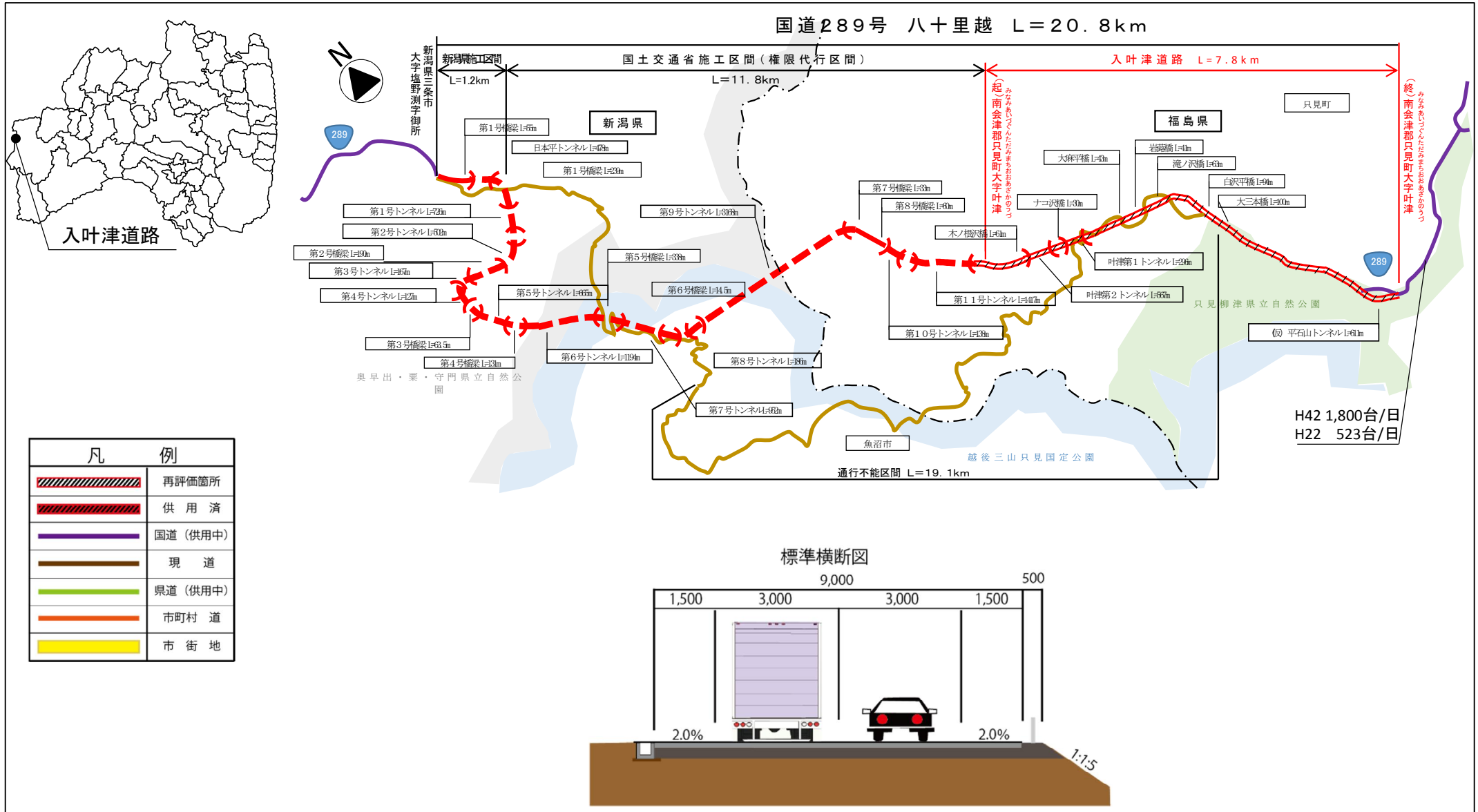


整理番号	106	事業名	交付金事業（道路）（再生復興） （前回評価時：国道改築事業）		補助 単独	地区名 （事業箇所名）	一般国道289号 （入叶津道路） <small>いりかのうづ</small>	関係 市町村名	只見町	担当部（局） 課（室）名	土木部 道路整備課
評価の対象となる理由		第1項第4号： 評価実施から5年を経過し継続中の事業				前回（平成21年度）評価時の 対応方針		委員会からの提言：事業継続 付帯意見：なし		県の対応方針：事業継続	
事業根拠法・要綱等の名称		道路法第12条									
事業 の 概 要	【事業目的及び全体計画】 (1) 事業目的 国道289号（入叶津道路）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」に位置付けられ、県土の骨格となる6本の連携軸の南部軸を担い、福島県只見町と新潟県を連絡し東日本大震災からの復興を強力に支援するとともに、交通不能区間（八十里越）の解消を図るものである。 (2) 全体計画 ・延長：L=7.8km ・幅員：W=6.0（9.0）m ・主要構造物：叶津（かのうづ）第2トンネルL=567m ほか2箇所 白沢平（しらすわだいら）橋L=94m ほか6橋 <>は前回評価（平成21年度）時										
	事業の採択年度	S48	完成目標年度	<H29> H36	用地着手年度	S48	工事着手年度	S48			
	全体事業費 （うち用地費）	これまでの 投資事業費 合計		これまでの年度別投資実績（26年度は見込み額である。）							
	9,929 (145)	9,003 (48)	左の財源内訳又 は負担割合	~23年度	24年度	25年度	26年度				
		国 60% 県 40% 市町村 その他	8,345 (48)	320 (0)	338 (0)	400 (0)					
進捗率	事業費ベース	90.7%	用地費ベース	33.1%	供用延長 km(%)	0km(0.0%)					
事業 の 進 捗 状 況	【事業の状況】 平成16年度までに主要構造物概ね完了している。 平成26年度は2車線確保のための雪崩対策工事を実施する予定である。 【事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し】 国土交通省や新潟県とも調整し早期の全線供用を目指し、引き続き事業を推進する。 事業区間内に生息する希少野生生物（イヌワシ、クマタカ）にも十分配慮しながら施工を進める。 【関連事業の進捗状況】 国道289号「八十里越」L=20.8km 国土交通省施工L=11.8km：直轄権限代行事業（S61～） 新潟県施工L=1.2km：国道改築事業（S61～）										
	みなし進捗率=(B)/(A)=9,003/7,982=114% > 70%		投資済事業費(B)=9,003（百万円）								
	みなし事業費=(A) = 全体事業費 9,929 × 41年 = 7,982(百万円)		（全体工期51年） 経過年数								
			評価								
		A、B、C									
社 会 経 済 情 勢 の 変 化	【事業に関する社会情勢】（特記すべき事項） (1) 現在の状況 1) 本県の多極ネットワークの形成に向けた南部軸を構成する重要な路線である。 2) 交通不能区間、異常気象時通行規制区間があることから、安全で安心した暮らしを支えるためにも道路の早期整備が必要である。 (2) 変化の有無 有・無 (3) 変化の内容 (4) 地域の協力体制等 八十里越道路と同じく、交通不能区間であった国道289号「甲子（かし）道路」が、平成20年9月21日に開通し、次は、八十里越道路を強く期待する地域の熱意が高まっており、只見町、新潟県三条市を筆頭に地域の協力体制が確立している。 只見町においては、住民の現地見学会や三条市（旧下田村）との交流を図る等、八十里越道路の開通後を見越した運動を積極的に行っている。										
	【事業に関連する評価指標等】 (1) 主要な評価指標の変化										
	評価指標(算式)		事業採択時(H7)		評価実施時(H26)		備考				
			現況	完成時	現況	完成時					
交通不能区間		10.4km	解消	10.4km	解消	直轄権限代行区間を含む					
異常気象時通行規制箇所		1.9km	解消	1.9km	解消	福島県側現道延長					
(2) その他特記すべき事項 ・現況交通量（H22）523台/日 ・計画交通量（H42）1,800台/日											
【環境への影響等】 希少野生動植物の情報に基づく対応 実施・未実施（ ）											
(1) 環境への影響内容とその対策 事業区域付近に希少野生生物であるイヌワシ・クマタカ等の猛禽類が確認されており、国土交通省、福島県、新潟県の三者が事務局となって「八十里越道路環境検討委員会」を開催し、事業の進め方や年度ごとの工事内容について、学識経験者から意見を聞きながら事業を進めている。 また、法面緑化においては、極力外来種が侵入しないような手法をモニタリングしながら実施している。											
(2) その他特記すべき事項 特になし											
		評価									
		A、B、C									

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地元住民・受益対象者及び関係機関の意向</p> <p>【地元住民・受益対象者の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況 本路線は八十里越と呼ばれており、古くから本県と新潟県を結ぶ重要な路線であるが、現在は車両通行が不能であり、本路線の供用による福島・新潟両県の広域的な産業・経済・文化の交流が期待されており、地元から整備促進が強く要望されている。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 引き続き、地元から整備促進が強く要望されている。</p> <p>【関係機関・団体の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況 「国道 289 号線建設期成同盟会」「国道（289 号線）八十里越地点開発促進期成同盟会」による整備促進要望が出されていた。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 引き続き「国道 289 号線建設促進期成同盟会」、「国道（289 号線）八十里越地点開発促進期成同盟会」による早期整備促進要望が出されている。</p>	計 画 変 更 の 必 要 性 ・ コ ス ト 縮 減 や 代 替 案 立 案 等 の 可 能 性	<p>【計画変更の必要性】</p> <p>(1) 必要性の有無 有 ・ <input checked="" type="radio"/> 無</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容</p> <p>【代替案立案の可能性】 ・なし</p> <p>【コスト縮減の取組等（特記すべき事項）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・舗装工の路盤材および側溝工等の切込碎石に再生材を積極的に利用する。 ・工区内で発生する残土を路体に使用し、有効利用を図る。 								
<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;">評 価</td> <td style="width: 30px; text-align: center;"><input checked="" type="radio"/> A</td> <td style="width: 30px;">B</td> <td style="width: 30px;">C</td> </tr> </table>	評 価	<input checked="" type="radio"/> A	B	C		<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;">評 価</td> <td style="width: 30px; text-align: center;"><input checked="" type="radio"/> A</td> <td style="width: 30px;">B</td> <td style="width: 30px;">C</td> </tr> </table>	評 価	<input checked="" type="radio"/> A	B	C
評 価	<input checked="" type="radio"/> A	B	C							
評 価	<input checked="" type="radio"/> A	B	C							
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">費用対効果分析の要因の変化</p> <p>【費用対効果分析等】</p> <p>(1) 手法 「費用対効果分析マニュアル」（平成 20 年 11 月 国土交通省道路局都市地域整備局）</p> <p>(2) 費用対効果の変化</p> <p style="text-align: center;">【前回評価時】 【今回評価時】</p> <p style="text-align: center;">$B/C = \frac{799.53+249.29+23.03}{896.78+15.71} = 1.17$ $B/C = \frac{790.39+236.01+1.35}{924.67+9.16} = 1.10 (>1.0)$</p> <p>【費用の変化等で特記すべき事項】</p> <p>費用の現在価値化により、過去の投資額が割高になるため、増加している。</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</p> <p>供用見込み年度の延長（H25→H32）により便益を現在価値化した際の減小のため、減小している。</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: 5px 0;"> <p style="text-align: center;">事業を取り巻く環境は特に変化しておらず、前回評価時と同様の効果発現が見込まれることから、現計画のとおり整備を進める必要がある。</p> </div> <p>(2) 対応方針及び今後の事業の進め方</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 5px 0;"> <tr> <td style="width: 30%;">対応方針案</td> <td>事業継続</td> </tr> <tr> <td>今後の事業の進め方</td> <td>計画的な投資により、事業を推進する。</td> </tr> </table> <p>(3) 事業見直し継続、休止、中止する場合の対応</p> <div style="border: 1px solid black; height: 80px; width: 100%; margin-top: 10px;"></div>	対応方針案	事業継続	今後の事業の進め方	計画的な投資により、事業を推進する。				
対応方針案	事業継続									
今後の事業の進め方	計画的な投資により、事業を推進する。									
<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;">評 価</td> <td style="width: 30px; text-align: center;"><input checked="" type="radio"/> A</td> <td style="width: 30px;">B</td> <td style="width: 30px;">C</td> </tr> </table>	評 価	<input checked="" type="radio"/> A	B	C		<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;">評 価</td> <td style="width: 30px; text-align: center;"><input checked="" type="radio"/> A</td> <td style="width: 30px;">B</td> <td style="width: 30px;">C</td> </tr> </table>	評 価	<input checked="" type="radio"/> A	B	C
評 価	<input checked="" type="radio"/> A	B	C							
評 価	<input checked="" type="radio"/> A	B	C							



交付金事業（道路）（再生復興）（一般国道 289 号 入叶津道路）

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

【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、走行時間に含まれ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害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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{790.39+236.01+1.35 \text{ 億円}}{924.67+9.16 \text{ 億円}} = \frac{1027.76 \text{ 億円}}{933.83 \text{ 億円}} = 1.10 (>1.0)$$