

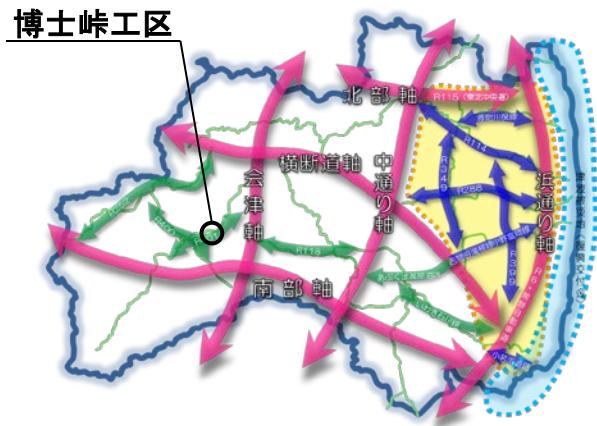
整理番号	101	事業名〔地区名〕	交付金事業(道路)(再生復興) 〔会津美里町 一般国道401号(博士峠)〕	全体事業費	18,200 百万円	採択年度	H25	完成目標年度*	H32	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	----------	--	-------	---------------	------	-----	---------	-----	----------	-----------

※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。

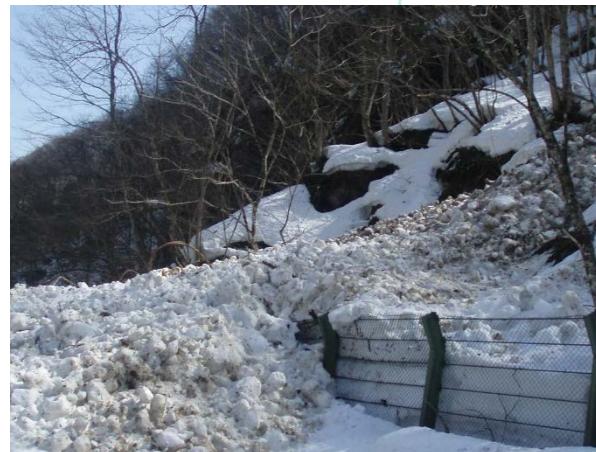
評価対象理由	計画変更を行おうとする事業	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:事業着手、付帯意見等:無し、県の対応方針:事業着手
--------	---------------	------------	------------------------------------

1 事業の概要

- 国道401号(博士峠工区)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「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」として位置づけられている。県土の骨格となる6本の連携軸のうち、会津軸と南部軸の連絡機能を担う路線である。
- 冬期通行止め解消により昭和村の冬期期間の生活水準を確保する。



崖崩れによる被災状況

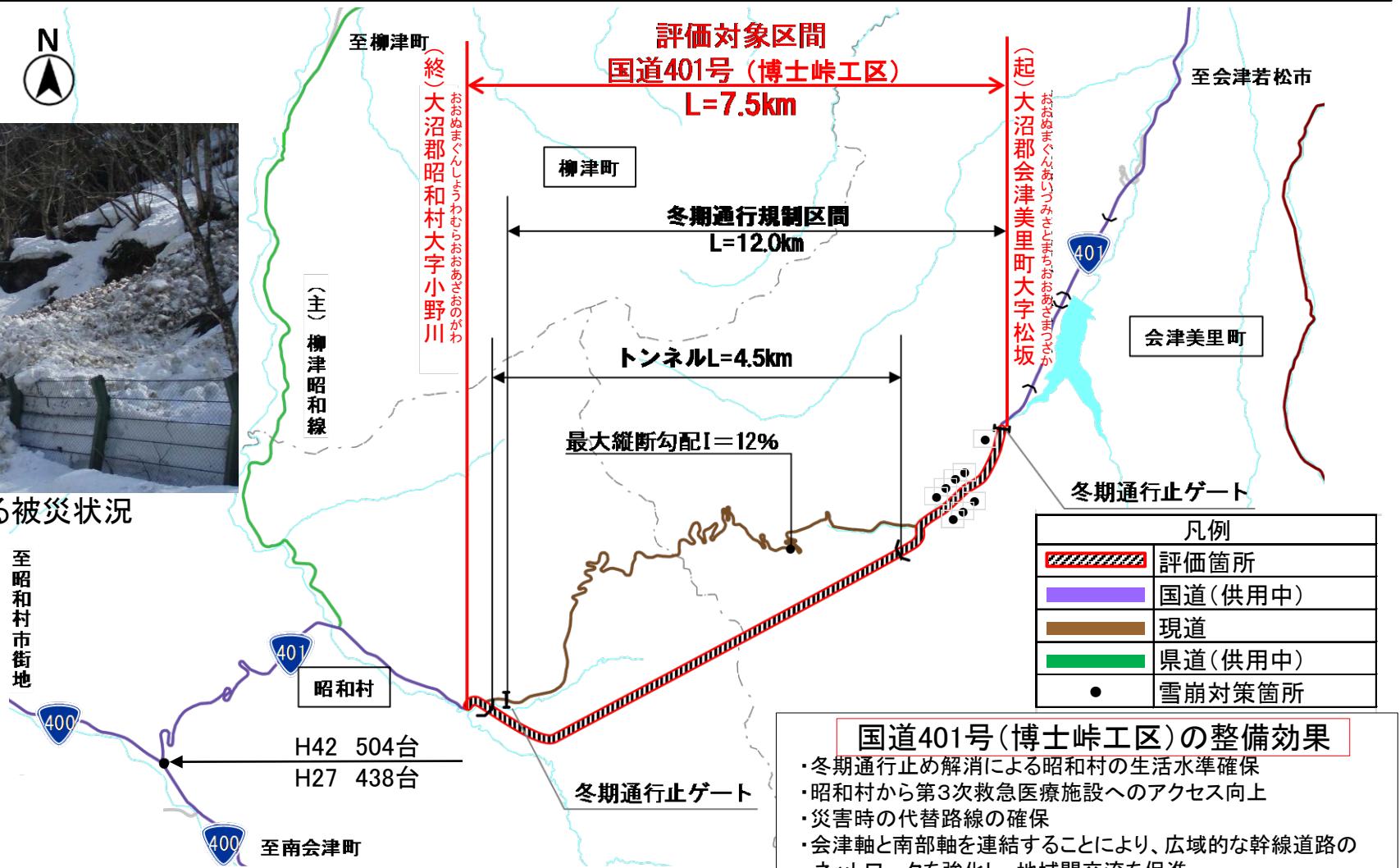
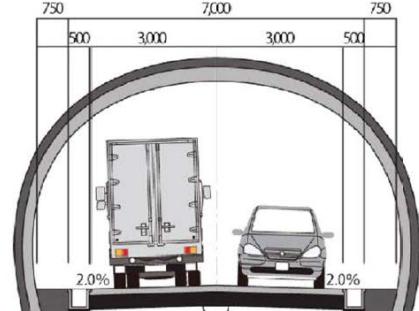
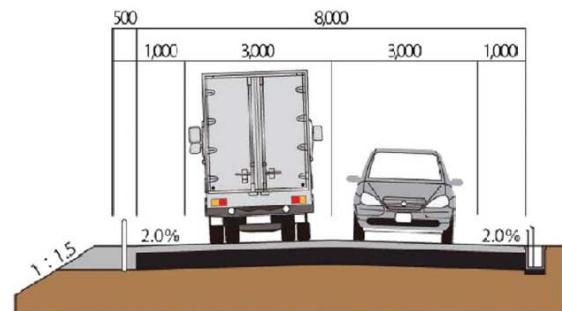


雪崩による被災状況

標準横断面図 (単位:mm)

【標準部】

【トンネル部】

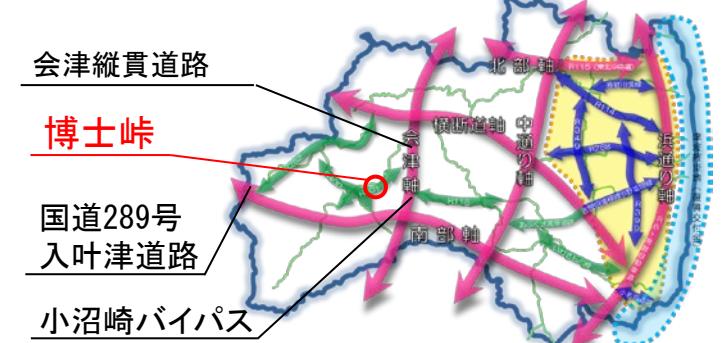


凡例	
	評価箇所
	国道(供用中)
	現道
	県道(供用中)
	雪崩対策箇所

- 延長 L = 7.5 km
- 幅員 W = 6.0 (8.0) m
- 主要構造物 トンネル L = 4.5 km

国道401号(博士峠工区)の整備効果

- 冬期通行止め解消による昭和村の生活水準確保
- 昭和村から第3次救急医療施設へのアクセス向上
- 災害時の代替路線の確保
- 会津軸と南部軸を連結することにより、広域的な幹線道路のネットワークを強化し、地域間交流を促進



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

(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	
14,000	18,200 (+4,200) +30%	3,430	568	333	2,529	4,301

(1)現状及び見通し [評価 A・(B)・C]

- 平成28年度までに用地買収完了、平成30年度にトンネル工事に着手予定。
- 平成30年度はトンネル工事の推進を図るほか、橋梁工事を実施予定。
- 主な増額理由は、想定よりも岩の強度が小さいことによる、トンネル掘削の支保工パターン変更及び雪崩防止柵の新規設置のため。
- 事業区間内に生息する希少動植物(猛禽類等)にも十分配慮。
- 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]

- 冬期通行止め解消により昭和村の冬期期間の生活水準を確保する。
- 昭和村から第3次救急医療機関へのアクセスが向上する。
- 災害時の代替路が確保できる。
- 会津軸と南部軸を連結することにより、広域的な幹線道路のネットワークを強化し、地域間交流を促進する。

(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]

【事業に関する社会経済情勢】

- 昭和村は、県内59市町村のうち唯一、第3次救急医療施設を結ぶ最短経路が冬期通行止めとなっている村であり、冬期期間の生活水準の確保が必要である。
- 昭和村の救急医療は、主に会津若松市に搬送しているため、昭和村から会津若松市までの冬期通行止め期間中の迂回搬送時間は約1時間30分(冬期期間の所要時間を消防署から聞き取り)も要していることから、速達性と定時制を確保することが必要である。
- 豪雨災害により現道は通行止めとなる可能性が高いため、災害時の代替路線確保が必要である。

【地元住民・受益対象者の意向】

- 会津坂下消防署昭和出張所は、昭和村から会津若松市内の医療機関への救急搬送時、国道401号には急勾配、急カーブが多く傷病者へ負担がかかるため利用を避けている。道路整備によって大幅に時間を短縮することができ、患者の救命率の向上が期待されるため、整備の促進を強く要望されている。

(4)評価指標の状況 [評価 (A)・B・C]

評価指標	採択時(前回)(H25)	完成時(H32)	備考
冬期通行止め日数	105日	0日 (解消)	
昭和村～会津若松市間の冬期所要時間(通常期)	104分 (66分)	65分 (57分)	
最大縦断勾配Imax	12%	6%	
車道部幅員 W≤5.5m 区間延長	3.6km	0km (解消)	

【その他参考となる数値】

- 現況交通量(H27) 438台/日
- 将来交通量(H42) 504台/日

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{40.5+16.3+3.2}{168.5+6.6} = 0.34 \text{ (前回値0.57)}$$

- [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)
- 想定よりも岩の強度が小さいことによる、トンネル掘削の支保工パターン変更及び雪崩防止柵の新規設置のため。

【参考値】

$$B/C = \frac{40.5+16.3+3.2+47.8^{*1}}{168.5+6.6} \times 1.642^{*2} = 1.01$$

*1: 追加便益:47.8億円(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]

【コスト削減の取組み】

- トンネル掘削発生土の現場内盛土区間への流用及び、他事業への流用を含めた関連事業全体での土量配分計画による土砂の有効活用。
- トンネル照明におけるLED採用によりライフサイクルコストの削減。
- 代替案については、未改良区間の接続位置(起終点)、周辺地形、保安林への影響等を踏まえると、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、事業をとりまく環境は大きく変化しておらず、前回評価時と同様の発現効果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。

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。

整理番号	103	事業名〔地区名〕	交付金事業(道路)(再生復興) 〔いわき市 一般国道399号十文字工区〕	全体事業費	6,737 百万円	採択年度	H23	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。

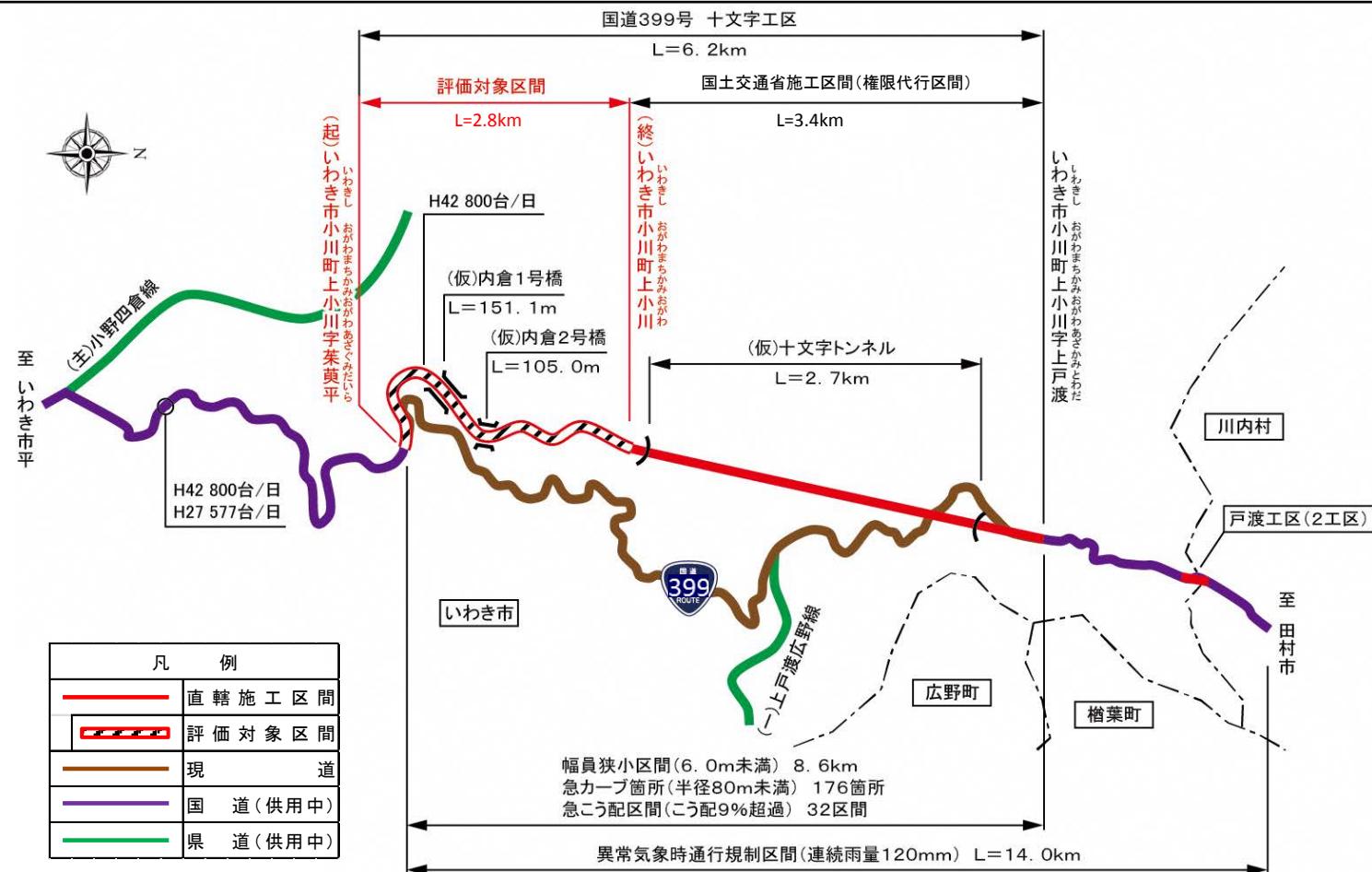
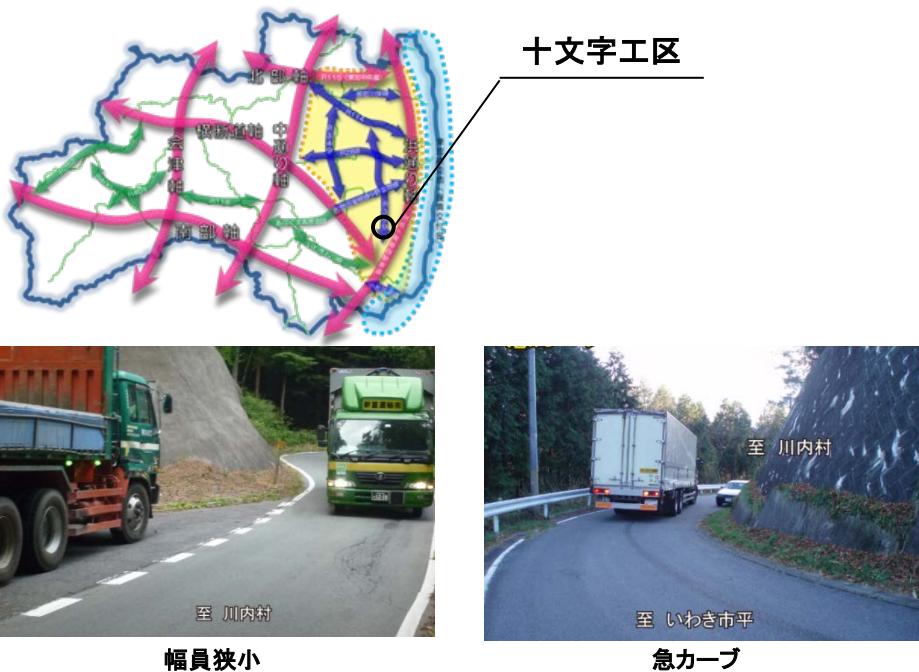
評価対象理由	前回評価時(平成25年度)から5年経過	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:見直し継続、付帯意見等:有り、県の対応方針:見直し継続
--------	---------------------	------------	--------------------------------------

1 事業の概要

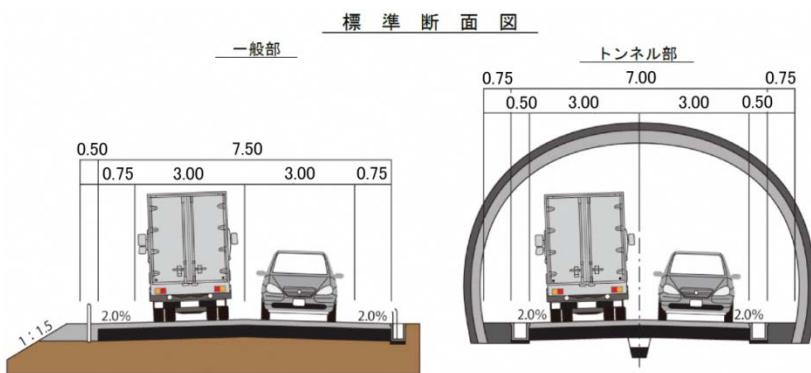
意見内容:災害に強い県土を構築し、本県の復興再生を促進させるため、道路整備による事業効果が早期に現れるよう努めること。

県の対応:早期の工事着手・完成に向け、地域の住民や関係機関と十分に連携を取りながら事業を進めます。

- 国道399号(十文字工区)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「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、本県の復旧・復興を加速化させる「ふくしま復興再生道路」8路線の1つを担う。
- 川内村といわき市を連絡する重要路線であることから、幅員狭小、線形不良、異常気象時通行規制区間の解消により、東日本大震災からの再生に向けた産業振興、地域の活性化(企業誘致等)及び地域住民の帰還促進を支援する。



凡 例	
	直轄施工区間
	評価対象区間
	現 道
	国 道(供用中)
	県 道(供用中)



- 延長 L=6.2km(評価対象区間L=2.8km)
- 幅員 W=6.0(7.5)m
- 主要構造物 (仮)内倉1号橋 L=151.1m、(仮)内倉2号橋 L=105.0m

国道399(十文字工区)の整備効果

- ①災害に強く、安全・安心な通行の確保
→幅員狭小、急カーブ、急勾配、異常気象時通行規制区間の解消
- ②地域生活の安定
→第三次救急医療機関へ向かう際の広域迂回を解消し、緊急搬送時の時間を短縮
- ③地域相互の交流促進
→人的・経済交流等の促進

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

(百万円)

全体事業費		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	
6,737	6,737 (±0%)	2,936	855	529	1,552	2,282

(1)現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- 平成29年度は橋梁下部工(2橋)に着手。
- 平成30年度は橋梁上部工(2橋)に着手予定。
- 地籍調査が未実施であるため用地取得に時間を要しているが、平成30年度までに取得完了予定。
- 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]

- 現道の急カーブ・急勾配・異常気象時通行規制区間を解消することで、安全・安心な自動車交通が確保される。
- 川内村から総合磐城共立病院へ向かう際の広域迂回を解消し、緊急搬送時の時間短縮を図る。(常磐道利用より約20分、国道6号利用ルートより約40分短縮)
- 常磐道を利用していた物流ルート(川内村~いわき市間)の広域迂回を解消し、東日本大震災からの再生に向けた産業振興を図る。
- 上記により地域住民の帰還促進が図られる。

(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]

- 平成27年度に、トンネルを含む延長3.3kmの区間が直轄権限代行事業に採択された。
- 福島復興再生特別措置法に基づく国の避難解除等区域復興再生計画(平成25年3月策定、平成26年6月改定)において、帰還市町村の生活を支える道路整備事業に位置づけられている。
- 平成28年6月に川内村の「避難指示解除準備区域」が解除された。

(4)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H23)	前回 (H25)	完成時 (H32)	備考
幅員狭小区間	—	8.6km	解消	幅員6.0m未満
急カーブ箇所	—	176箇所	解消	半径80m未満
急こう配区間	—	32区間	解消	こう配9%超過
異常気象時通行規制区間	—	14.0km	解消	連続雨量120mm
第三次救急医療施設への 救急搬送時間	81分	81分	56分	川内村役場~いわき市 立総合磐城共立病院

【その他参考となる数値】

- ・現況交通量(H27) 577台/日
- ・将来交通量(H42) 800台/日

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価A・(B)・C]

$$B/C = \frac{89.3+8.1+0.8}{194.6+3.2} = 0.50 \quad (\text{前回値}0.53)$$

- ・[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)

【参考値】

$$B/C = \frac{89.3+8.1+0.8+25.7^{*1}}{194.6+3.2} \times 1.590^{*2} = 1.00$$

*1:追加便益:25.7億円(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:1.590(浜通り)

(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。
- ・代替案については、切盛土を少なくし最も経済性に配慮した道路計画であり、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

事業継続

前回評価時とほぼ同様の効果発現が見込まれ、当事業が川内村住民の帰還促進、医療を含めた生活の安定に寄与することから、現計画のとおり整備を進める必要がある。

整理番号	104	事業名〔地区名〕	市町村合併支援道路整備事業 〔会津若松市 会津若松三島線阿賀川新橋梁工区〕	全体事業費	5,464 百万円	採択年度	H20	完成目標年度*	H33	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	事業採択時(平成20年度)から10年経過	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

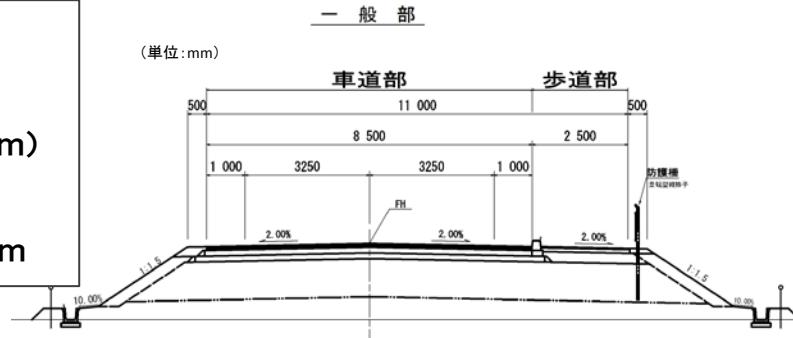
- 県道会津若松三島線(阿賀川新橋梁工区)は、平成16年に合併した旧会津若松市と旧北会津村の連携強化を支援する路線である。
- 現道の蟹川橋等、阿賀川渡河断面の交通混雑を緩和し、市内の円滑な交通を確保する。
- 第3次救急医療機関(会津中央病院)へのアクセス向上を図る。

◆広域図



延長 L=2.4 km
幅員 W=6.5(11.0) m
(交差点部:15.0 m)
主要構造物
阿賀野川新橋梁 L=537.0m

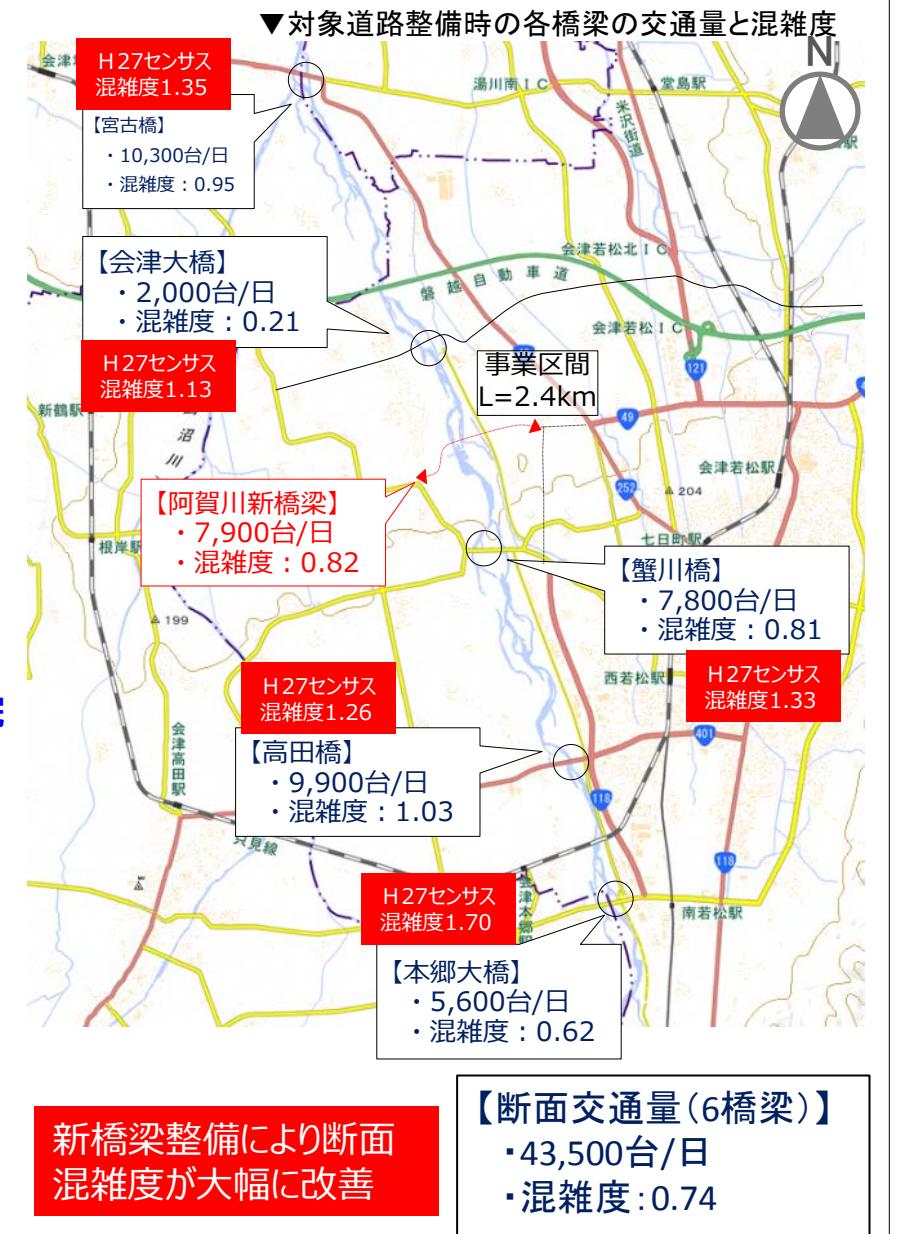
◆標準横断面図



◆周辺図



整備効果



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			30年度見込
前回	今回 (前回差)		~27年度	28年度	29年度	
—	5,464 (—)	4,281	3,378	811	92	40

(1)現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- 平成29年度までに橋梁を完了。
- 平成30年度は、排水構造物工、物件調査を実施予定。
- 計画ルートに合意を得られていない地区があることから、今後も丁寧な説明に努める。
- 事業区間内における希少野生動物にも十分配慮。
- 平成33年度の完成を目指す。

(2)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 平成16年に合併した旧会津若松市と旧北会津村の連携を強化する。
- 現道の蟹川橋等、阿賀川渡河断面の交通混雑の緩和により市街地外縁の交通円滑化を図る。
- 第3次救急医療機関(会津中央病院)へのアクセス向上を図る。

(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]

- 現道の蟹川橋は老朽化が著しく幅員狭小であり、特に冬期において慢性的な交通渋滞が生じているため、早期完成が求められている。
- 平成29年11月に阿賀川新橋梁建設促進期成同盟会より早期完成について要望されている。
- 「東日本大震災による被害を受けた合併市町村に係る地方債の特例に関する法律の一部を改正する法律(平成24年法律第36号)」に基づき、平成26年度に事業期間を見直した。

(4)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時(H20)	完成時(H33)	備考
阿賀側断面の幅員狭小区間(m)	574m	解消	蟹川橋区間

【その他参考となる数値】

- 現況交通量(H22) 12,630台/日
- 将来交通量(H42) 7,900台/日

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{78.4+10.2+2.6}{55.9+1.5} = 1.59 \text{ (前回値 —)}$$

- [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)

【参考値】

$$B/C = \frac{78.4+10.2+2.6+39.6^{*1}}{55.9+1.5} \times 1.642^{*2} = 3.74$$

- *1: 追加便益:39.6 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)
- *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]

- 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。
- 架橋環境と将来維持管理費用を含めた費用比較により、耐候性鋼材を採用。
- 代替案については、主要構造物を概成しており、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	平成16年に合併した旧会津若松市と旧北会津村の連携強化にあたっては、蟹川橋等の阿賀川渡河橋梁の交通混雑が課題となっているため、新たに阿賀川を渡河する道路の整備を行っている。また、事業採択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。

整理番号	105	事業名[地区名]	交付金事業(道路)(再生 復興) [いわき市 いわき石川線才鉢工区]	全体事業費	10,100 百万円	採択 年度	H23	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： - 、付帯意見等： - 、県の対応方針： -
--------	---------------	------------	----------------------------------

1 事業の概要

- 県道いわき石川線(才鉢工区)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「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」の「地域連携道路」に位置づけられ、重要港湾小名浜港から中通り地方を結ぶ物流路線である。さらに、いわき市と中通り地方を結ぶ緊急輸送路として重要な路線である。
- 緊急輸送路(第二次確保路線)の機能強化及び大型車等が安全に対面できる幅員で整備することで車両の円滑な交通を確保する。

表 いわき石川線才鉢工区における平成18年度以降の通行規制および規制時間

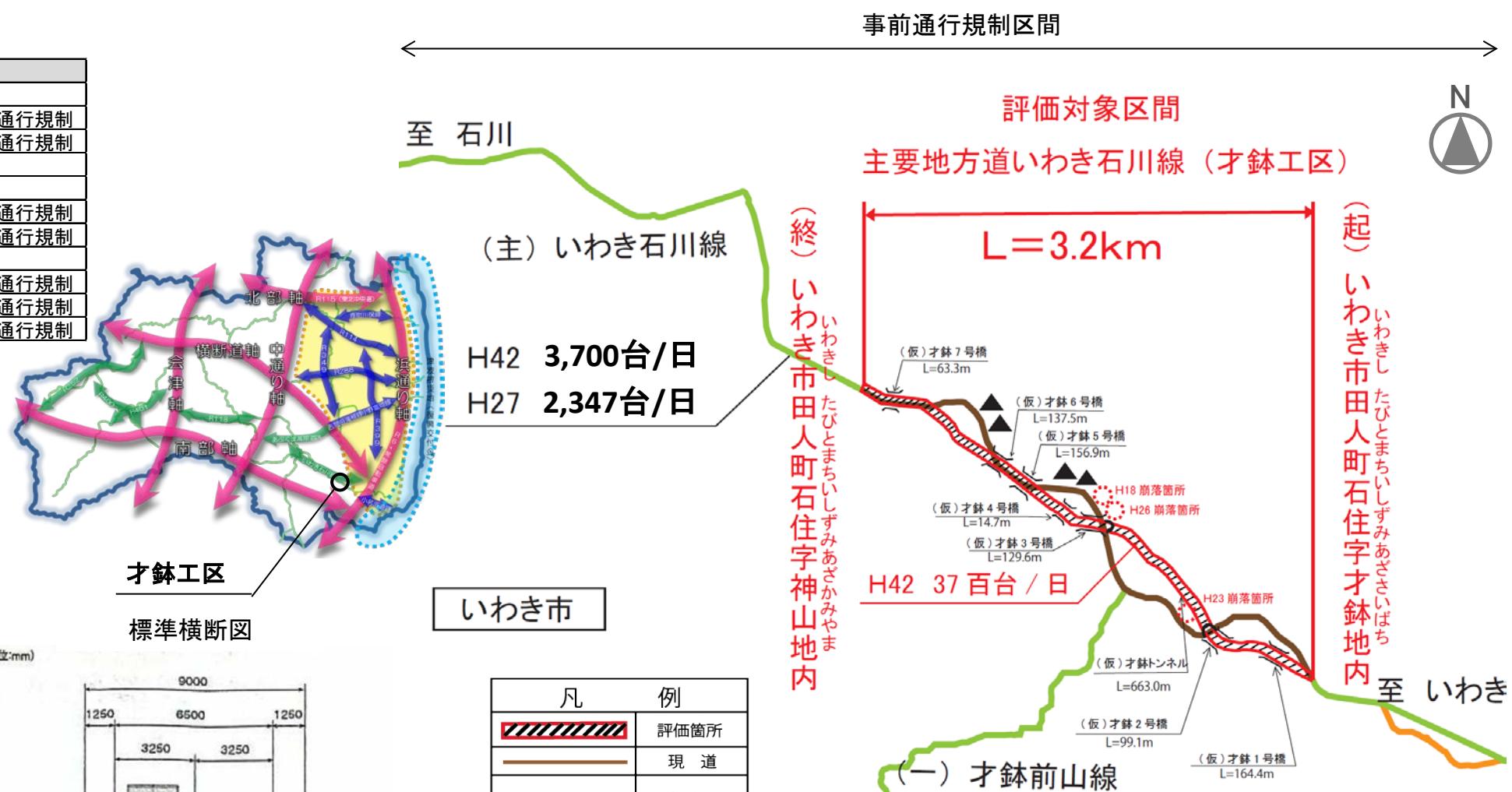
規制開始日	規制期間	規制理由
平成18年7月19日	約9ヶ月間	土砂崩落
平成19年7月15日	8時間	雨量超過による事前通行規制
平成20年8月29日	15時間半	雨量超過による事前通行規制
平成22年12月22日	5時間半	土砂流出
平成23年4月11日	約5ヶ月間	土砂崩落
平成24年5月3日	16時間半	雨量超過による事前通行規制
平成24年6月20日	16時間15分間	雨量超過による事前通行規制
平成26年4月5日	約9ヶ月間	土砂崩落
平成27年7月16日	17時間45分間	雨量超過による事前通行規制
平成27年9月10日	19時間半	雨量超過による事前通行規制
平成29年10月22日	11時間50分間	雨量超過による事前通行規制



写真 東日本大震災余震による崩落(平成23年)



写真 豪雨による土砂災害(平成26年)



- 延長 L=3.2km
- 幅員 W=6.5(9.0)m
- 主要構造物 (仮)才鉢1号橋 L=164.4mほか6橋、(仮)才鉢トンネルL=663.0m

いわき石川線(才鉢工区)の整備効果

- いわき石川線は、大雨による事前通行規制や自然災害等による通行止めが頻繁に発生(通行止9回/10年)
- 大規模災害時にも寸断されない強靱で信頼性の高い道路ネットワークを形成

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	
7,000	10,100 (+3,100) +44%	1,647	400	638	609	2,810

(1)現状及び見通し [評価 A・**B**・C]

- 用地補償は平成29年度までに概ね完了。
- 工事は平成28年度より用地取得済みの一部区間に着手し、平成29年度までに全区間に着手済み。
- 計画通りに進んでおり、今後も計画的な投資により事業を推進。
- 近隣工区である皿貝2-1 工区の事業実施や皿貝2-2 工区の一部区間(0.4km)の供用を行っている。
- 主な増額の理由は、橋梁下部工施工中、想定よりも支持層の岩盤が強固であることが判明し、橋梁基礎や工事用仮橋の施工に補助工法の併用が必要となったため。
- 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]

- 重要港湾小名浜港から中通り地方を結ぶ物流路線及び緊急輸送路(第二次確保路線)としてのアクセス向上を図る。
- 斜面崩落の危険がある箇所を回避するとともに、車両の円滑な交通を確保する。

(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]

- 重要港湾小名浜港からコンテナ車などの大型車が多く流入しており、円滑な交通の確保が必要とされている。
- 災害発生時において、主要拠点と接続する緊急輸送道路ネットワークの構築のための第2次確保路線としての機能が求められている。
- 平成18年、平成23年及び平成26年には斜面崩落が発生し、長期間通行止めが繰り返し発生するなど、安全な生活に支障を来していることから、主要地方道いわき石川線整備促進期成同盟会や地元住民より早期整備を強く要望されている。

(4)評価指標の状況 [評価 **A**・B・C]

評価指標	採択時 (H23)	完成時 (H32)	備考
斜面要対策箇所	4箇所	解消	

【その他参考となる数値】

- 現況交通量(H27) 2,347台/日
- 将来交通量(H42) 3,700台/日

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 **A**・B・C]

$$B/C = \frac{31.1+4.2+3.9}{98.9+0.9} = 0.39 \quad (\text{前回値一})$$

- [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)

【参考値】

$$B/C = \frac{31.1+4.2+3.9+56.2^{*1}}{98.9+0.9} \times 1.590^{*2} = 1.52$$

*1:追加便益:56.2億円(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:1.590(浜通り)

(6)コスト削減の取組・代替案の検討状況 [評価 **A**・B・C]

- トンネル工事での発生土について、必要な対策を講じながら積極的に有効利用。
- 他事業と残土の流用調整を行い土砂を有効利用。
- 再生路盤材等の利用によるコスト削減。
- トンネル照明にLEDを採用することによるライフサイクルコストの削減。
- 代替案については、未改良区間の接続位置(起終点)、並行する河川の渡河位置、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、本県の震災復興に資する物流・緊急輸送路として位置づけられていることや、事業採択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。

整理番号	106	事業名[地区名]	交付金事業(道路)(再生復興) [いわき市、田村市、小野町 吉間田滝根線広瀬工区]	全体事業費	17,400 百万円	採択年度	H24	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:見直し継続、付帯意見等:有り、県の対応方針:見直し継続
--------	---------------	------------	--------------------------------------

1 事業の概要

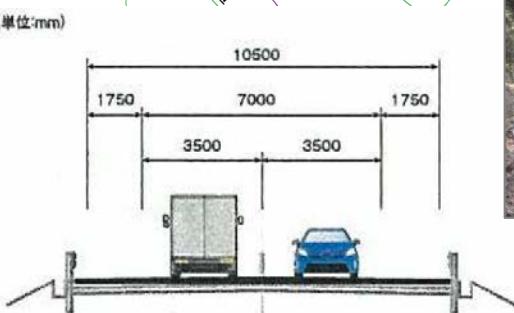
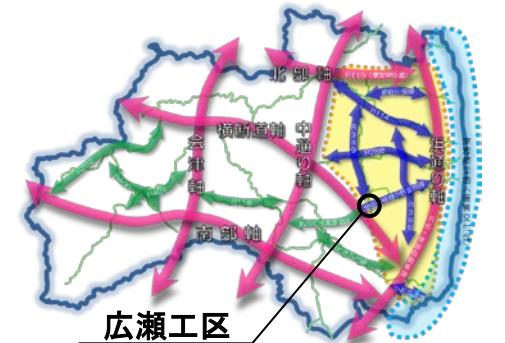
意見内容:災害に強い県土を構築し、本県の復興再生を促進させるため、道路整備による事業効果が早期に現れるよう努めること。

県の対応:早期の工事着手・完成に向け、地域の住民や関係機関と十分に連携を取りながら事業を進めます。

- 県道吉間田滝根線（広瀬工区）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「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、「ふくしま復興再生道路」8路線の1つを担う。
- 道路利用者の安全・安心な通行確保を図ることはもとより、双葉地方の復興・再生を支援する。



	評価箇所
	直轄施工区間
	国道(供用中)
	現道
	県道(供用中)
	H18防災点検要対策箇所
	道路線形不良箇所(R30未満)



- 延長 L=2.6km
- 幅員 W=7.0(10.5)m
- 主要構造物 (仮)広瀬2号トンネルL=218.0m、(仮)7号橋L=408.0m ほか7箇所

吉間田滝根線(広瀬工区)の整備効果

- 安全**
 - 特殊通行規制区間及び防災点検要対策箇所を回避し、中通りと浜通りを連絡する安全・円滑な幹線道路としての機能を確保
- 復興・再生**
 - 双葉地方再生への支援が可能となり、被災地域の多岐にわたる将来需要に対応した高速ネットワークを形成
 - 福島県の復興・再生とイノベーションコースト構想の推進に寄与
- 安心**
 - 小野町地方総合病院までの搬送時間短縮(約8分)
 - 日常的な通院や安静搬送による患者の負担軽減(34分→26分)



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	
7,030	17,400 (+10,370) +148%	3,580	247	933	2,400	2,000

(1)現状及び見通し [評価 A・B・C]

- ・用地取得が完了した地区において、工事用道路及び本体土工工事に着手。
- ・関連する県道小野富岡線の小白井工区と西ノ内工区は平成30年代前半、五枚沢(1工区)はH30年完成を目指し施工中であり、吉間田工区はH27年3月供用済み。
- ・主な増額の理由は、円滑な交通と安全性確保のための(仮)小野北ICの構造や、橋梁計画の見直しに伴う基礎構造などの計画変更が必要となったため。
- ・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]

- ・緊急輸送路網の空白地帯となっている小野町～川内村間を結び、特殊通行規制区間及び防災点検対策箇所を回避し、中通りと浜通りを連絡する。
- ・双葉地方再生への支援が可能となり、福島県の復興・再生とイノベーションコースト構想の推進に寄与する。
- ・川内村から小野町地方総合病院へのアクセス向上を図る。

(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]

- ・常磐道の4車線化や国道6号バイパスなど、当該工区や小野富岡線と一体となって、広域ネットワークを形成する路線で新たな事業に着手されている。
- ・川内村は、平成28年6月に「避難指示解除準備区域」が解除された。
- ・富岡町は、平成29年4月に帰還困難区域を除く「居住制限区域」及び「避難指示解除準備区域」が解除された。
- ・平成28年3月に、「東北ブロックにおける社会資本整備重点計画」に位置づけられた。
- ・平成28年度に、延長6.6kmの区間が直轄権限代行に採択された。
- ・各市町村ともに協力的であり、早期の事業完了について要望されている。

(4)評価指標の状況 [評価 A・B・C]

評価指標	採択時(H24)	前回(H25)	完成時(H32)	備考
川内村役場と磐越自動車道小野ICとの連絡時間	60分	60分	40分	

【その他参考となる数値】

- ・現況交通量(H27) 393台/日
- ・将来交通量(H42) 4,900台/日

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・B・C]

$$B/C = \frac{414.0 + 35.4 + 0.0}{305.7 + 8.3} = 1.43 \quad (\text{前回値} 1.57)$$

- ・[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)
- ・交通管理者協議を踏まえ円滑な交通と安全性確保のため、(仮)小野北ICの構造を郡山側2方向のみの平面交差方式からいわき側も加えた4方向の立体交差方式に変更することにより橋梁など構造物が増加し、橋梁計画の見直しに伴う基礎構造の変更など計画変更により、総費用(C)が前回より増加している。

【参考値】

$$B/C = \frac{414.0 + 35.4 + 0.0 + 97.9^{*1}}{305.7 + 8.3} \times 1.500^{*2} = 2.62$$

*1:追加便益:97.9億円(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:1.500(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]

- ・建設発生土の現場周辺との流用調整による土砂運搬費縮減。
- ・防草板等により維持管理費を縮減することによるライフサイクルコストの縮減。
- ・代替案については、未改良区間の接続位置(起終点)、並行する河川の渡河位置、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、浜通りと中通りを連絡する幹線道路として福島県の復興・再生に大きく寄与することが期待されることから、計画を変更し重点的に整備を進める必要がある。

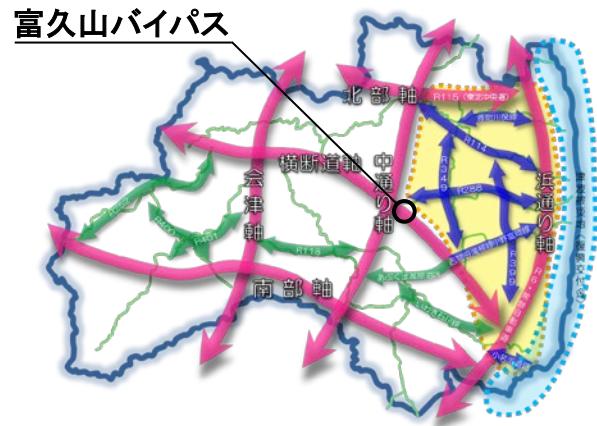
整理番号	107	事業名[地区名]	交付金事業(道路)(再生復興) 〔郡山市 一般国道288号富久山バイパス〕	全体事業費	6,000 百万円	採択年度	H11	完成目標年度*	H32	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	----------	--	-------	--------------	------	-----	---------	-----	----------	-----------

※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	前回評価時(平成25年度)から5年経過	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

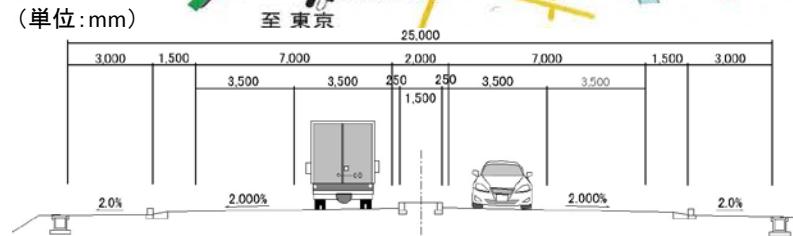
- 国道288号(富久山バイパス)は、「福島県総合計画(ふくしま新生プラン)」及び「福島県復興計画(第3次)」の「復興まちづくり・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」に位置付けられ、「地域連携道路」として、広域的な物流・観光と救急・地域医療などを担う。
- 郡山市街地から磐越自動車道郡山東IC間のアクセス向上及び郡山都市圏の交通混雑の緩和を図る。



凡	例
	再評価箇所
	一部供用済
	国道(供用中)
	国道(一部供用中)
	現道
	県道
	市町村道



- 延長 L=1.7km
- 幅員 W=14.0(25.0)m (4/4)
- 主要構造物 富久山大橋L=222.0m



国道288号(富久山バイパス)の整備効果

- 災害時、主要拠点と接続する緊急輸送路(第二次確保路線)としての機能強化
- 郡山市街地から磐越自動車道郡山東IC間のアクセス強化

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			30年度見込
前回	今回 (前回差)		~27年度	28年度	29年度	
6,000	6,000 (±0%)	4,762	4,731	8	23	50

(1) 現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- ・平成21年度に富久山大橋を含む終点側約1kmについて、暫定2車線供用済み。
- ・平成30年度は、引き続き用地交渉を実施。
- ・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、主要拠点と接続する緊急輸送路(第二次確保路線)としての機能強化を図る。
- ・郡山市街地から磐越自動車道郡山東IC間のアクセス向上を図る。

(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]

- ・郡山東郵便局の開局に伴い交通状況に変化が生じたことを受けた対策について要望されている。
- ・郡山市をはじめとする国道288号沿線市町より、早期整備について要望されている。

(4) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時(H11)	前回(H25)	完成時(H32)	備考
郡山市街地と磐越自動車道郡山東ICとの連絡時間	28分	28分	23分	郡山駅と郡山東IC間で算出

【その他参考となる数値】

- ・現況交通量(H27) 14,135台/日
- ・将来交通量(H42) 30,800台/日

(5) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{179.0+5.5+3.8}{83.9+1.0} = 2.22 \text{ (前回値2.72)}$$

- ・[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)め、総費用(C)が費用を現在価値化する際に用いる割引率の適用等により前回より増加している。

【参考値】

$$B/C = \frac{179.0+5.5+3.8+7.9^{*1}}{83.9+1.0} \times 1.500^{*2} = 3.47$$

*1: 追加便益:7.9億円(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)

*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]

- ・他工区からの建設発生土の有効活用。
- ・代替案については、未改良区間の接続位置(起終点)等を踏まえると、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

地元からの早期完成の要望や災害時の緊急輸送路(第二次確保路線)としての機能強化の必要性、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、現計画のとおり整備を進める必要がある。

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

(百万円)

全体事業費		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	
—	2,045 (—)	1,003	532	250	221	105

(1)現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- 平成28年度に第一太郎田橋工事完了。
- 平成30年度に第二太郎田橋工事完了及びバイパス区間の供用開始予定。
- 用地取得は概ね完了しており、今後も計画のとおり事業を推進。
- 平成33年度の完成を目指す。

(2)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 本路線は平成17年に合併した旧二本松市と旧岩代町の各地域を結ぶ重要な路線
- 幅員狭小及び線形不良区間の解消により、二本松市街地と旧岩代町の産業・経済・文化の交流促進を期待を図る。

(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]

- 「東日本大震災による被害を受けた合併市町村に係る地方債の特例に関する法律の一部を改正する法律(平成24年法律第36号)」に基づき、平成26年度に事業期間を見直した。
- 急カーブが連続し、さらにすれ違い困難な区間があり、「国道459号福島・二本松・浪江間道路整備促進期成同盟会」より整備促進について要望されている。

(4)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時(H20)	完成時(H33)	備考
幅員狭小区間(m)	300	解消	
線形不良(急カーブ)箇所	4	解消	

【その他参考となる数値】

- 現況交通量(H27) 2,654台/日
- 将来交通量(H42) 3,800台/日

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{13.3+2.7+0.0}{20.4+1.0} = 0.75 \text{ (前回値 -)}$$

- [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)

【参考値】

$$B/C = \frac{13.3+2.7+0.0+3.0^{*1}}{20.4+1.0} \times 1.500^{*2} = 1.33$$

*1:追加便益:3.0億円(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)

*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]

- 切盛土を少なくし経済性に配慮した道路計画で事業を推進。
- 再生骨材利用によるコスト削減。
- 代替案については、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

事業継続

事業を取り巻く環境は特に変化しておらず、事業採択時と同様の効果発現が見込まれることから、二本松市街地と旧岩代町の交流促進を図り、合併町村のまちづくりを支援するために現計画のとおり整備を進める必要がある。

整理番号	109	事業名(地区名)	交付金事業(河川) 〔郡山市 一級河川 桜川〕	全体事業費	11,600百円	採択年度	H11	完成目標年度*	H38	担当部(局)課名	土木部・河川整備課
------	-----	----------	----------------------------	-------	----------	------	-----	---------	-----	----------	-----------

※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(平成25年度)から5年経過	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:有り、県の対応方針:事業継続
--------	---------------------	------------	------------------------------------

1 事業の概要

意見内容:計画的な事業実施により、早期の浸水被害防止を図ると共に、地元まちづくりと一体となって、景観に配慮した河川整備に努めること。

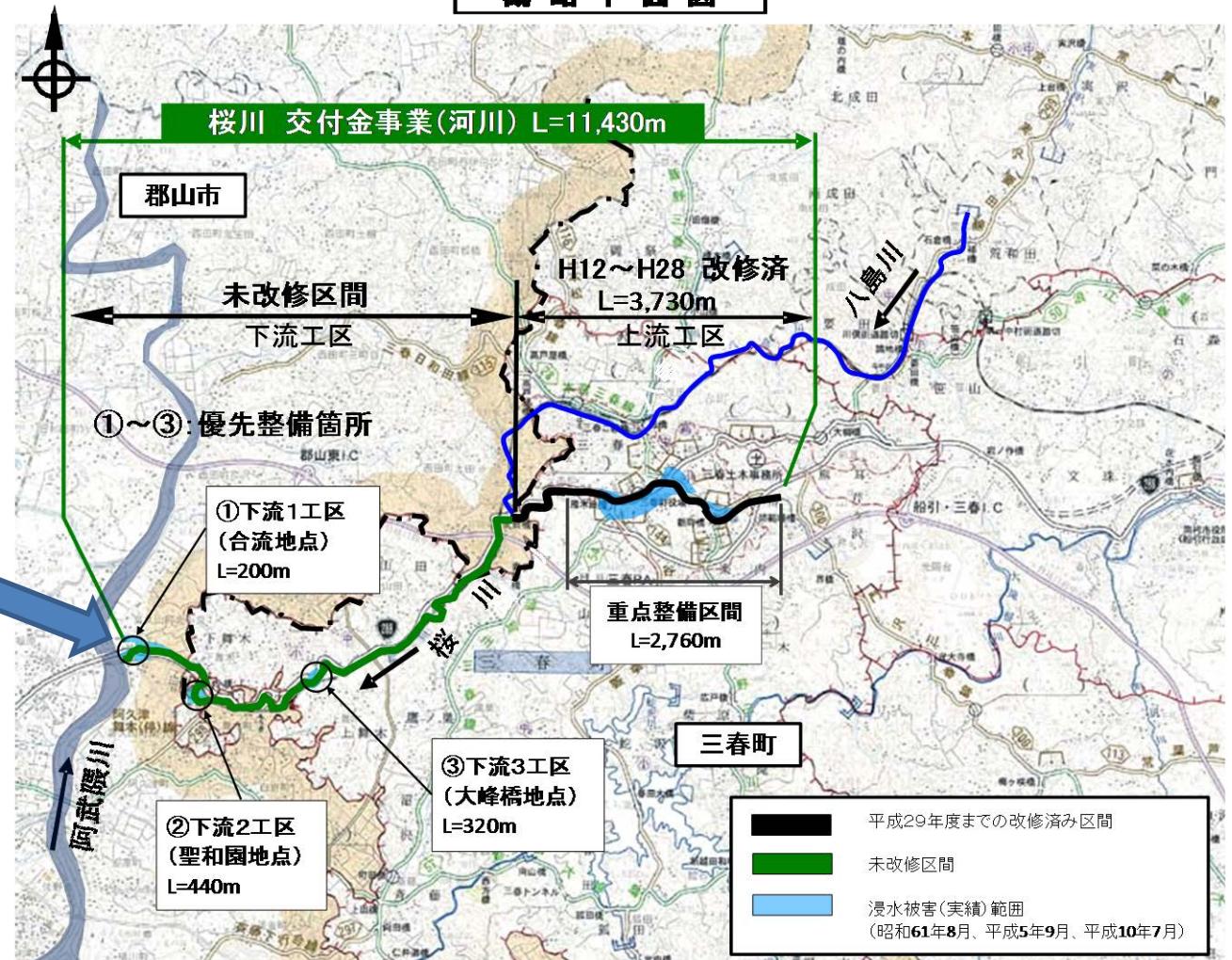
県の対応:整備の効果や緊急性を考慮し、計画的に事業を実施することにより、早期の浸水被害防止を図るとともに、今後とも地元まちづくりや景観に配慮した河川整備を進めます。

・ 昭和61年の台風10号をはじめ、度重なる洪水により浸水被害が発生しているため、河積の拡大を行い、桜川沿川の人家等への浸水被害の軽減を図る。

位置図



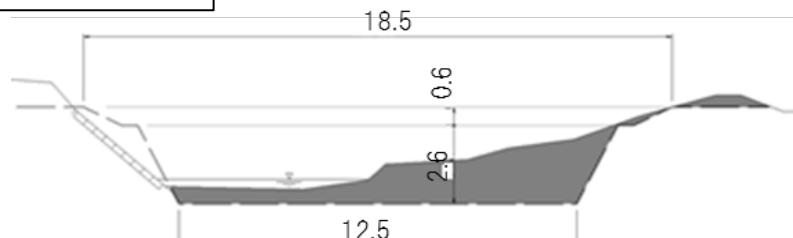
概略平面図



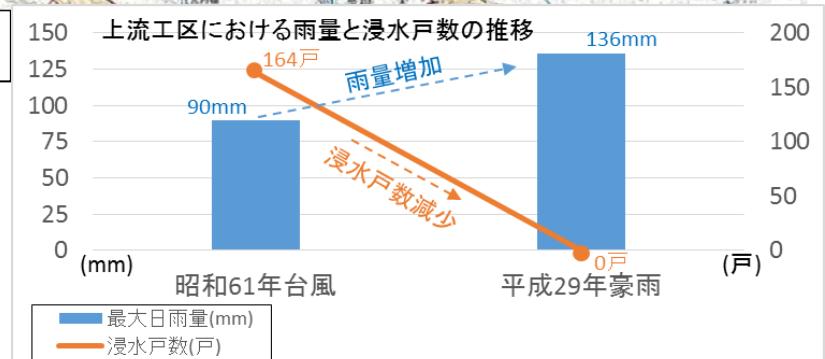
H29.10.23台風21号浸水状況(下流1工区)



標準横断面図



上流工区の整備効果



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			30年度見込
当初	今回 (前回差)		~27年度	28年度	29年度	
11,600	11,600 (±0%)	7,668	7,589	35	44	42

(1)現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- ・ 浸水被害の大きかった八島川合流点上流の3,730m区間について、地元まちづくりと一体となって整備を進め、平成28年度までに改修が完了している。
- ・ 未整備区間のうち、過去に浸水被害が発生し、改修の必要性が高い3箇所を優先整備箇所とし、平成28年度から調査測量に着手した。
- ・ 平成29年度から下流1工区の用地補償に着手した。
- ・ 平成38年度の完成を目指す。

(2)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 本事業により、河川断面狭小区間が解消されることで、沿川の浸水被害の軽減を図ることが出来る。

(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]

- ・ 上流部の沿川に人家が密集しており、台風等による甚大な浸水被害を防止するため、上流を先行して整備を進めてきた。
- ・ 下流部においても、河川断面が狭小な箇所があり、河川改修の必要性は高い。
- ・ 沿川の地区住民により「桜川をきれいにする会」が結成され、河川の除草等を行うなど、地域住民の河川に対する関心が高く、未整備区間の早期完成を強く望んでいる。

(4)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時(H11)	前回(H25)	完成時(H38)	備考
河川改修延長 11,430m	0m (0%)	2,970m (26%)	11,430m (100%)	

【その他参考となる数値】

○過去の浸水実績

発生日	事由	上流 浸水戸数 (戸)	上流 浸水面積 (ha)	下流 浸水戸数 (戸)	下流 浸水面積 (ha)	最大日雨量 (最大時間雨量)(mm)
昭和61年8月	台風10号	164	1.7	40	1.9	90 (23)
平成10年7月	豪雨	96	1.7	20	4.0	33 (14)
平成23年9月	台風15号	5	0.1	0	0.3	182 (36)
平成29年10月	台風21号	0	0	3	0.1	136 (26)

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{1,002.1 + 1.7}{133.5 + 16.0} = 6.71 \quad (\text{前回値 } 5.01)$$

- ・ [B]河川事業における総便益(氾濫防止便益+残存価値の合計)
- ・ [C]河川事業に要する総費用(河川改修に要する事業費+河川維持管理に要する費用の合計)
- ・ 評価基準年度の見直しにより資産価値が増加したことから氾濫防止便益が増加した。

(6)コスト削減の取組・代替案の検討状況 [評価(A)・B・C]

【コスト削減の取組】

- ・ 残土発生工事であり、他工事への流用を積極的に進めコスト削減に努めている。

【代替案の検討状況】

- ・ 一般的に貯留施設や放水路等の整備が考えられるが、流域内には施設整備適地がなく、現河川改修案以外の方法は考えられない。

3 評価

(1)県の対応方針案

(2)理由

事業継続

改修済区間においては浸水被害の軽減が図られており、未改修区間の浸水被害軽減に向け、今後も計画的に事業を進める必要がある。

整理番号	110	事業名[地区名]	交付金事業(河川) 〔福島市 一級河川 蛭川〕	全体事業費	3,300百円	採択年度	H6	完成目標年度*	H36	担当部(局)課名	土木部・河川整備課
------	-----	----------	----------------------------	-------	---------	------	----	---------	-----	----------	-----------

※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(平成25年度)から5年経過	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:有り、県の対応方針:事業継続
--------	---------------------	------------	------------------------------------

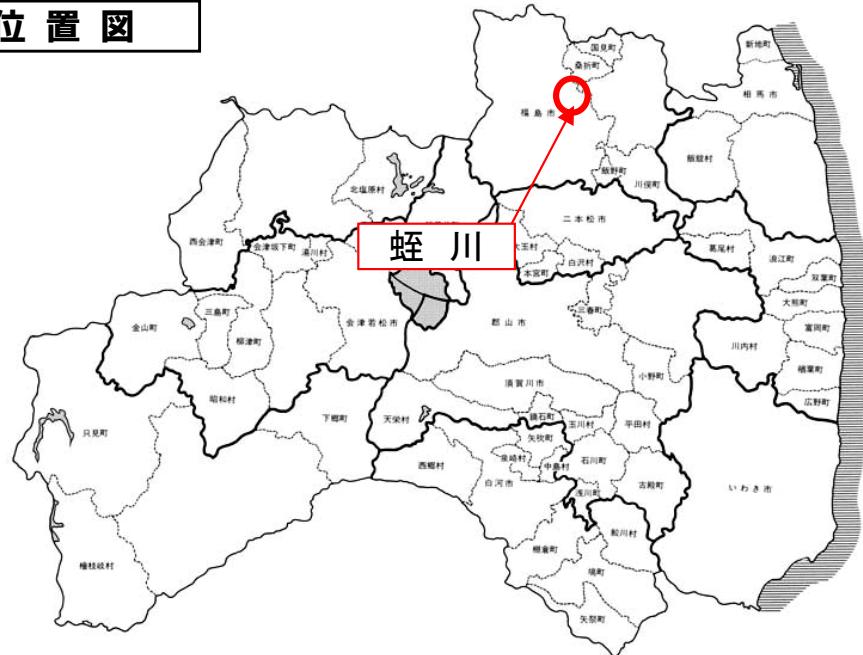
1 事業の概要

意見内容:浸水被害の防止と縮減を図るため、計画的な用地取得を行いつつ、早期完成に努めること。

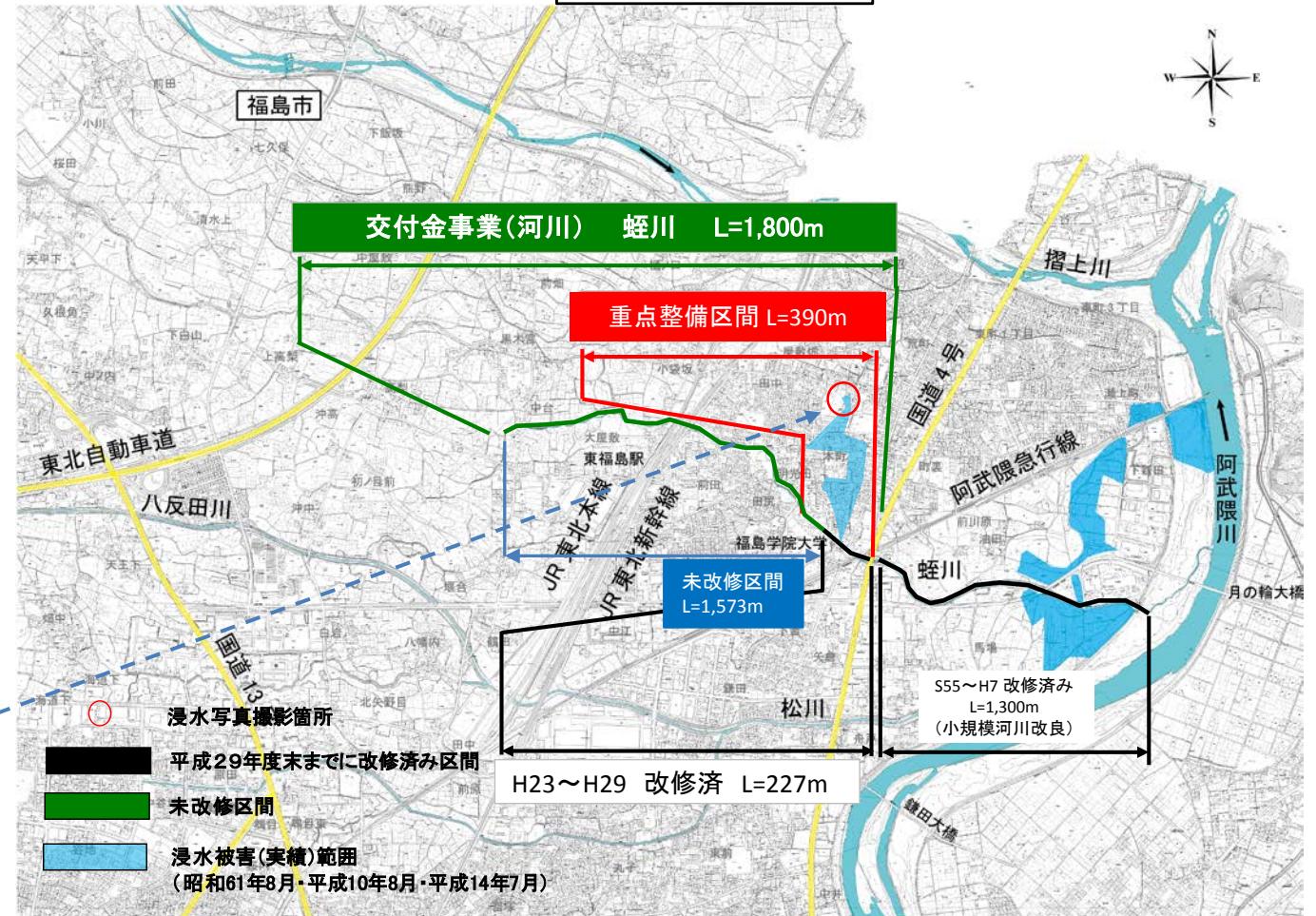
県の対応:地域住民と合意形成を図りつつ計画的な用地取得を行い、早期完成に向けて事業を進めます。

・ 昭和61年の台風10号をはじめ、度重なる洪水により浸水被害が発生しているため、河積の拡大を行い、蛭川沿川の人家等への浸水被害の軽減を図る。

位置図



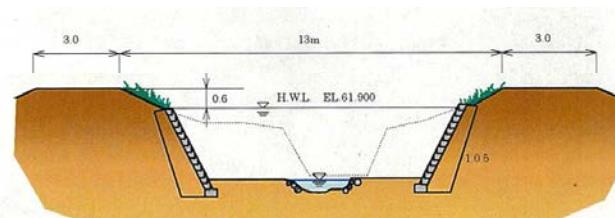
概略平面図



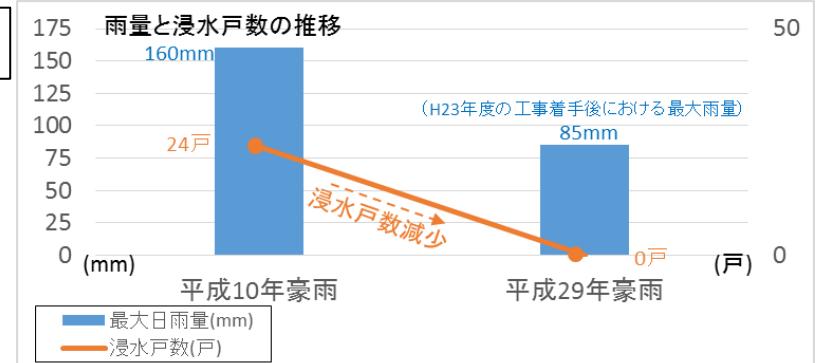
平成10年8月豪雨浸水状況



標準横断面図



整備効果



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			30年度見込
当初	今回 (前回差)		～27年度	28年度	29年度	
3,300	3,300 (±0%)	1,424	1,216	98	110	2

(1)現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- ・ 浸水被害が発生している下流390mを重点整備区間に設定した。
- ・ 平成23年度から護岸整備に着手した。
- ・ 平成29年度までに227mの整備が完了し、現在、継続して下流から整備を進めている。
- ・ 重点整備区間の用地取得は全て完了している。
- ・ 平成36年度の完成を目指す。

(2)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 本事業により、河川断面狭小区間が解消されることで、沿川の浸水被害の軽減を図ることが出来る。

(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]

- ・ 中流域の宅地化が進んだことにより、河川改修の必要性がさらに高まっている。
- ・ 関係する町内会などにより事業促進協議会を設置する等、事業に対して協力的であり、未整備区間についても早急な整備完了を強く求められている。

(4)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時(H11)	前回(H25)	完成時(H36)	備考
河川改修延長 1,800m	0m (0%)	52m (3%)	1,800m (100%)	

【その他参考となる数値】

○過去の浸水実績

発生日	事由	浸水戸数(戸)	浸水面積(ha)	最大日雨量 (最大時間雨量)(mm)
昭和61年8月	台風10号	125	15.6	259(38)
平成元年8月	台風13号	58	10.4	90(33)
平成10年8月	豪雨	24	10.0	160(27)
平成14年7月	台風6号	53	13.0	230(27)

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{524.1+0.5}{34.9+4.1} = 13.45 \text{ (前回値 9.49)}$$

- ・ [B]河川事業における総便益(氾濫防止便益+残存価値の合計)
- ・ [C]河川事業に要する総費用(河川改修に要する事業費+河川維持管理に要する費用の合計)
- ・ 中流域において東日本大震災以降に宅地化が進んだことから資産価値が増加した。
- ・ 評価基準年度の見直しにより資産価値が増加した。
- ・ 上記理由から氾濫防止便益が増加した。

(6)コスト削減の取組・代替案の検討状況 [評価(A)・B・C]

【コスト削減の取組】

- ・ 残土発生工事であり、他工事への流用を積極的に進めコスト削減に努めている。

【代替案の検討状況】

- ・ 一般的に貯留施設や放水路等の整備が考えられるが、流域内には施設整備適地がなく、現河川改修案以外の方法は考えられない。

3 評価

(1)県の対応方針案	(2)理由
事業継続	改修済区間においては浸水被害の軽減が図られており、未改修区間の浸水被害軽減に向け、今後も計画的に事業を進める必要がある。

整理番号	111	事業名(地区名)	補助事業(ダム) [千五沢ダム]	全体事業費	14,500百万円	採択年度	H8	完成目標年度*	H35	担当部(局)課名	土木部 河川整備課
------	-----	----------	---------------------	-------	-----------	------	----	---------	-----	----------	-----------

※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(平成25年度)から5年経過	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:見直し継続、付帯意見等:有り、県の対応方針:見直し継続
--------	---------------------	------------	--------------------------------------

1 事業の概要

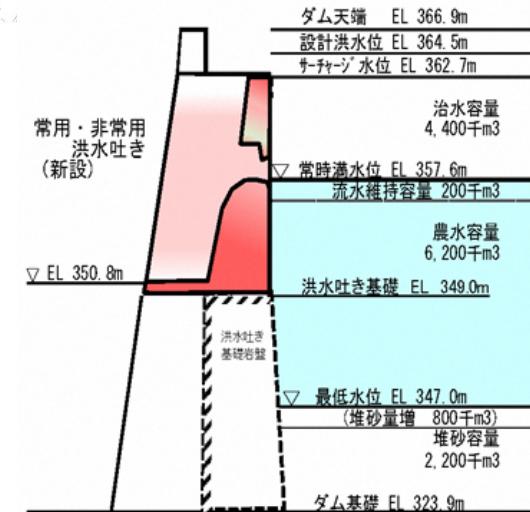
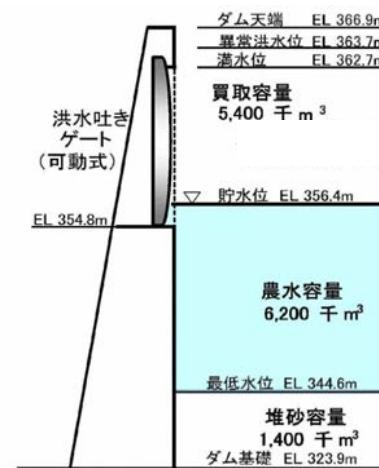
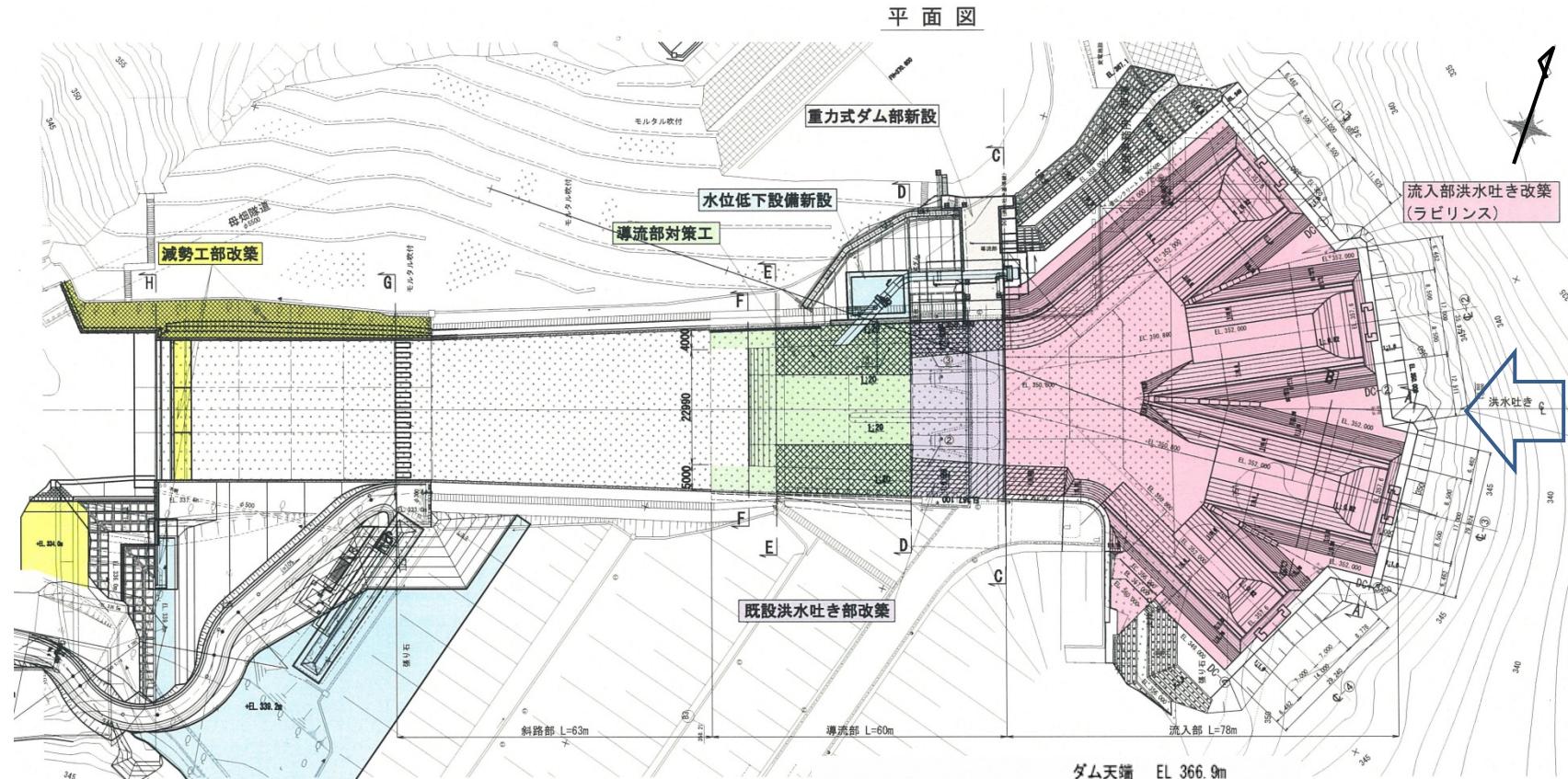
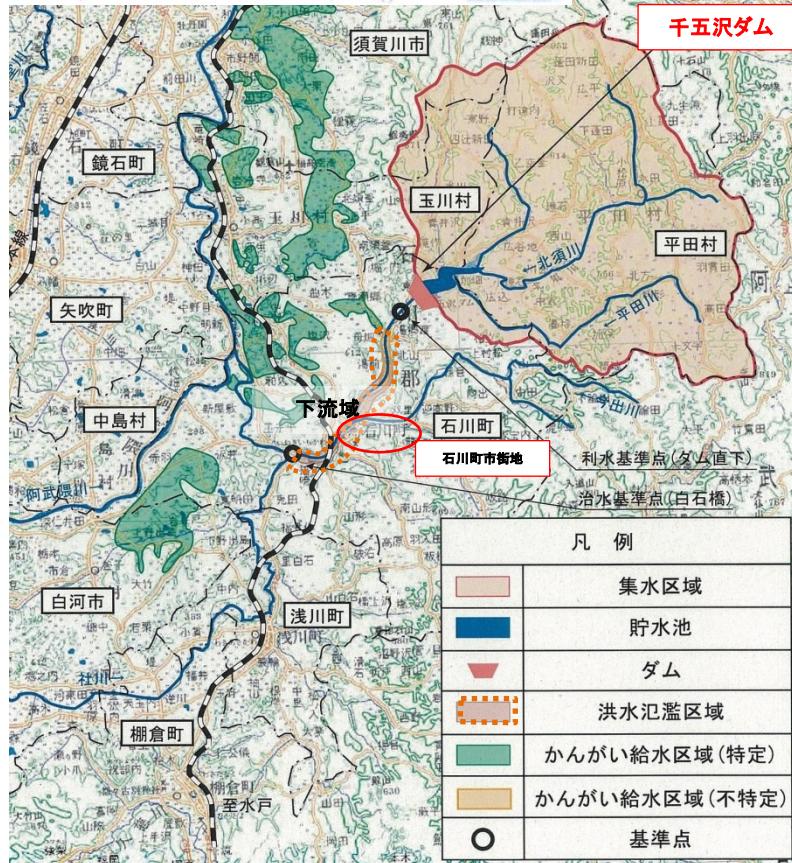
意見内容:コスト縮減に努めつつ、効果的な事業推進を図ること。

県の対応:施工方法の効率化を図るなど、コスト縮減に努め、効果的に事業を進めます。

千五沢ダム再開発事業は、かんがい専用ダムに治水機能を付加するため、既設洪水吐きの改築を行う。

- 洪水調節:千五沢ダム地点の計画高水流量250m³/sのうち、130m³/sの洪水調節を行う。
- 既得取水の安定化:河川環境保全等のため、流量の確保及び既得取水の安定化を行う。

石川町位置図



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			30年度見込
当初	今回 (前回差)		～27年度	28年度	29年度	
13,900	14,500 (+600) 4.3%増	8,710	6,010	1,200	1,500	1,410

(1)現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- ・ダムの改築工事は、平成26年度より開始した。
- ・かんがい用水供給のため、4月から9月までは貯水位を維持する必要がある、貯水池内の工事期間は、10月下旬から翌3月下旬までの約5ヶ月間として計画していた。
- ・平成28年に計画規模以上の渇水が発生し、春・夏期に必要なかんがい用水を確保できない事態となり、工事の施工期間を見直したため、事業の完成目標年度を2カ年延長せざるを得なくなった。
- ・上記の理由に伴う仮設工の存置期間の延長により、事業費が増となった。

(2)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・現在の千五沢ダムは、かんがい専用ダムで洪水調節機能が無いため、本事業により、洪水調節機能を付加した多目的ダムとする事で、洪水被害の軽減を図ることが出来る。

(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]

- ・北須川と今出川の合流部に位置する石川町市街地及び下流域は、人家が密集し資産が集中していることから、洪水被害軽減のための治水対策が強く望まれている。

(4)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時(H8)	前回(H25)	完成時(H35)	備考
浸水面積	124ha	124ha	77ha	

【その他参考となる数値】

○近年の主な洪水被害

発生日	事由	該当市町村	浸水範囲	浸水戸数	総雨量
S41.9.24～25	豪雨	石川町	石川町役場	不明	193.0mm
S61.8.2～10	台風10号	石川町、玉川村、鏡石町	浸水面積 470ha	179戸	234.8mm
H10.8.25～31	豪雨	石川町、玉川村、鏡石町、矢吹町	浸水面積 270ha	30戸	367.3mm
H14.7.8～12	梅雨、台風8号	石川町、玉川村	浸水面積 106ha	0戸	162.4mm
H23.9.15～23	台風15号	石川町	浸水面積 19.9ha	1戸	247.0mm

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{713.8 + 4.0 + 6.4}{185.9 + 12.6} = 3.65 \text{ (前回値3.34)}$$

- ・[B]ダム事業における総便益(氾濫防止効果便益+既得取水の安定化・河川環境保全効果便益+残存価値)
- ・[C]ダム事業に要する総費用(ダム改築費+維持管理費)
- ・仮設工法の変更及び工期延長に伴う仮設工等に要する費用が増加した。
- ・評価基準年度の見直しにより、資産価値が増加したことから氾濫防止便益が増加した。

(6)コスト削減の取組・代替案の検討状況 [評価(A)・B・C]

【コスト削減の取組】

- ・空港へ運搬する掘削発生土の一部を運搬距離が近いダム下流の浄水場予定地及びダム堤体下流側へ運搬するなど、施工方法の効率化を図り、コスト削減に努める。

【代替案の検討状況】

- ・今出川流域の治水対策については、「千五沢ダム改築」+「北須川・今出川の改修」の組み合わせが最も効果的で経済的であることから、現案以外の方法は考えられない。

3 評価

(1)県の対応方針案

(2)理由

事業継続

事業目的に対し、洪水被害の軽減を図る等、事業採択時と同様の発現効果が見込まれることから、重点的に整備を進める必要がある。

整理番号	112	事業名〔地区名〕	交付金事業(港湾)(再生・復興) 〔いわき市 小名浜港〕	全体事業費	3,212百万円	採択年度	H28	完成目標年度*	H32	担当部(局)課名	土木部・港湾課
------	-----	----------	---------------------------------	-------	----------	------	-----	---------	-----	----------	---------

※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

- 本事業は、小名浜港三崎航路において、一部区間の航路幅が43mと狭小であり、漁港エリアを利用する大型漁船がすれ違えない状況であるため、狭小部である西防波堤を18m撤去し、航路幅を60mへ拡幅する。
また、三崎航路の波高が高いため、漁船の入港に支障をきたしている状態であることから、三崎航路の安全性を向上するため、三崎防波堤を110m延伸し、効率的な漁業活動の支援及び入港する船舶の安全確保を行う事業である。

位置図

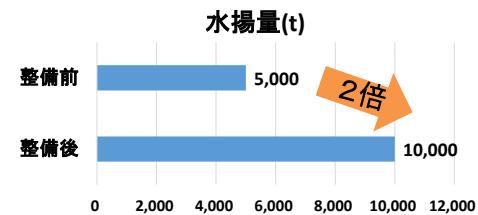


- 事業概要
- 三崎航路拡幅 17m
(西防波堤撤去 L=18m)
 - 三崎防波堤延伸 L=110m

三崎航路の整備効果

①水揚量の増加

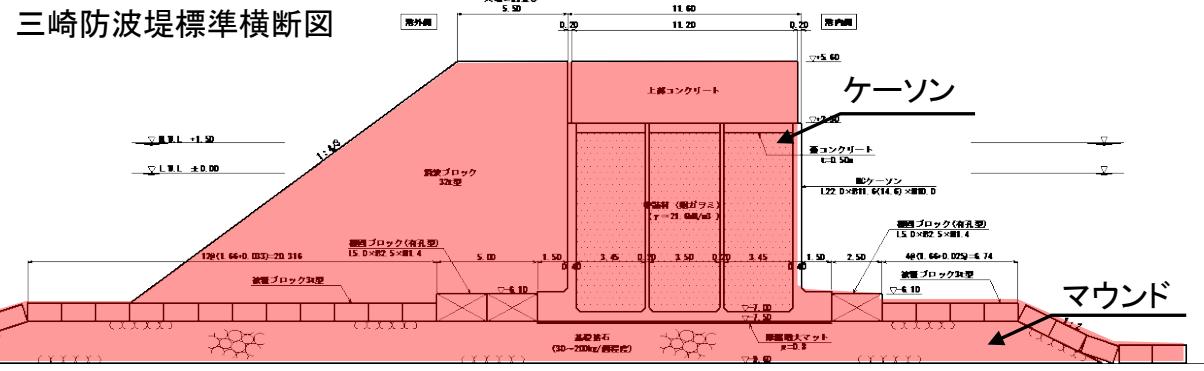
航路の拡幅及び防波堤の整備により航路の安全性が向上するため、小名浜港を利用する漁船が増加し、水揚量が増加します。



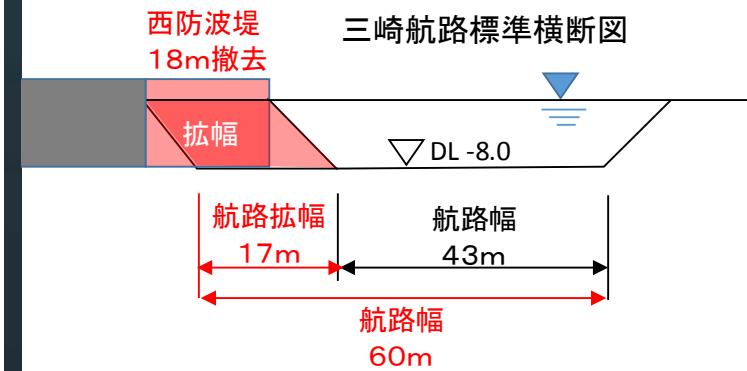
②水域避泊の確保

防波堤の整備により港内静穏度が向上するため、荒天時に水域避泊が可能となります。

三崎防波堤標準横断面図



三崎航路標準横断面図



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			30年度見込
当初	今回 (前回差)		~28年度	28年度	29年度	
480	3,212 (+2,732) +569%	91	0	60	31	103

(1)現状及び見通し [評価 A・B・C]

- 平成28年度に西防波堤の撤去について設計を実施した。
- 平成29年度に三崎航路の静穏度調査を実施し、三崎防波堤の延伸が必要であることが判明したため、航行安全の確保に向けた事業内容を精査した。
- 平成30年度から工事着手し、平成32年度の完成を目指す。

【事業費増加の理由】

当初、三崎航路の拡幅を行うため、西防波堤の撤去(事業費4億8千万円)を行う事業だったが、詳細な検討(静穏度調査)を進めた結果、三崎航路の波高が高く、漁船の入港に支障をきたしている状態であることが判明したため、三崎防波堤の延伸(事業費27億3千万円)を行う必要が生じた。

※港内における静穏の度合い。船舶の操船・停泊・係留の安全性を判断する指標。(百万円)

事業	当初	変更	増減
西防波堤撤去	480	480	0
三崎防波堤延伸	0	2,732	+2,732
合計	480	3,212	+2,732

(2)期待される効果 [評価 A・B・C]

- 三崎航路は、漁船が小名浜港漁港エリアへ入港するための重要な航路である。
- 三崎航路の拡幅により、大型漁船がすれ違いできるようになり、効率的な漁業活動が可能となる。
- また三崎防波堤整備による航路静穏度の向上により、入港する漁船の安全を確保することができる。

(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]

- 効率的な漁業活動及び入港する船舶の安全に支障をきたしている状態であり、地元漁業協同組合から事業の早期完成が望まれている。

(4)評価指標の状況 [評価 A・B・C]

評価指標	採択時(H28)	前回(-)	完成時(H32)	備考
水揚量	5,000トン/年	-	10,000トン/年	
水域避泊	不可	-	可能	

【その他参考となる数値】

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・B・C]

$$B/C = \frac{2.9+43.0}{4.1+24.0} = 1.63 \text{ (前回値 -)}$$

- [B] 港湾事業における総便益(輸送費用削減便益+海難減少便益の合計)
- [C] 港湾事業に要する総費用(西防波堤撤去に要する事業費+三崎防波堤延伸に要する事業費の合計)

事業費は増加するがB/Cが1.63確保されており、ほぼ計画とおり事業効果が見込まれる。

(6)コスト削減の取組・代替案の検討状況 [評価 A・B・C]

- ケーソンの中詰材に銅ガラミ(銅の精錬過程で発生する副産物)を用いて、ケーソン幅、マウンド幅を縮小するなど、コスト削減に向けて可能な取組を積極的に実施する。

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、水産業の発展に寄与し、東日本大震災からの復興を後押しする事業であることから、計画を変更し重点的に整備を進める必要がある。

整理番号	201	事業名[地区名]	農村地域復興再生基盤総合整備事業(農地整備事業(通作条件整備型))小島3期地区【伊達市・川俣町】	全体事業費	1,877百万円	採択年度	H25	完成目標年度※	H32	担当部(局)課名	農林水産部・農村基盤整備課
------	-----	----------	--	-------	----------	------	-----	---------	-----	----------	---------------

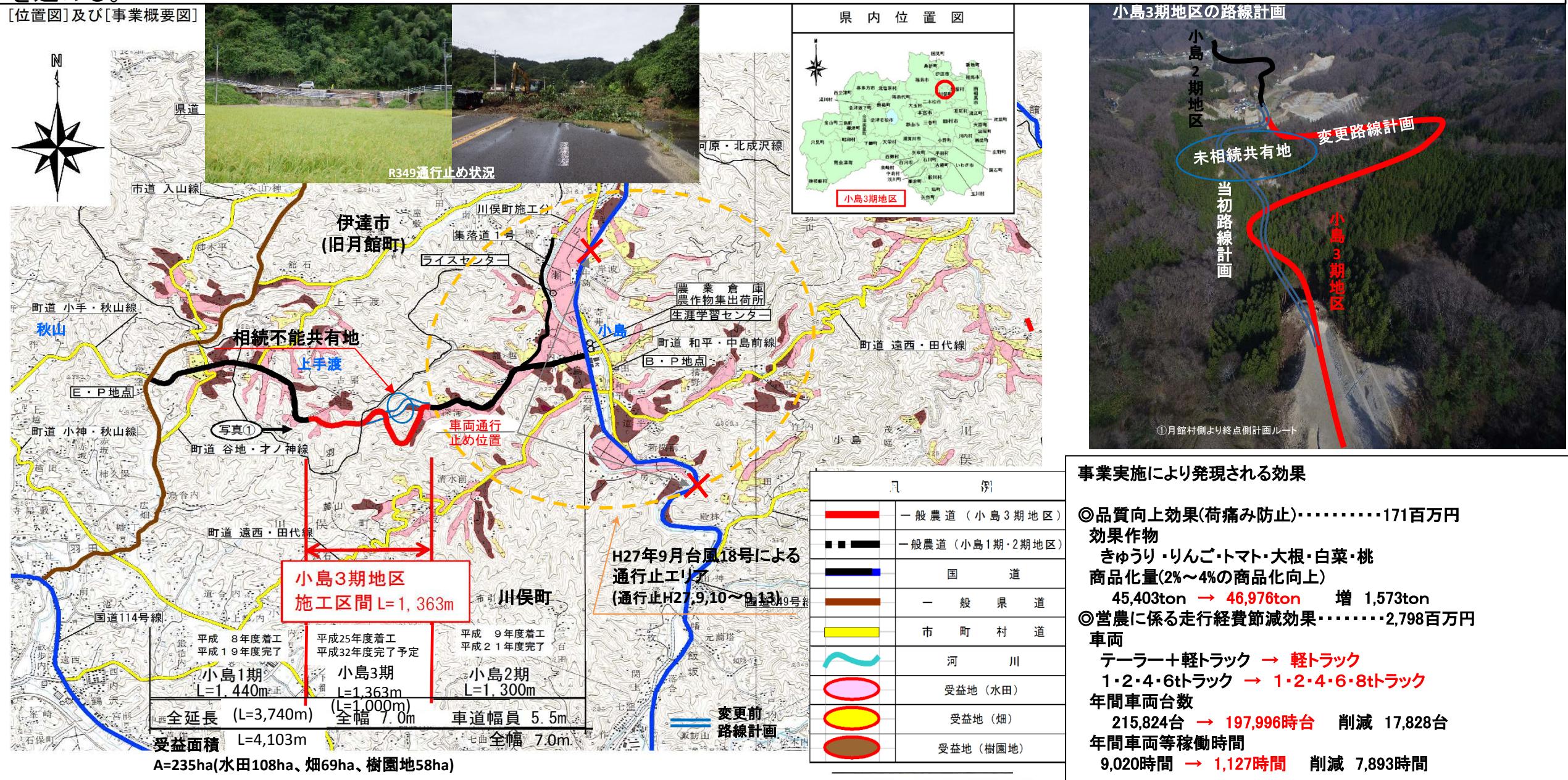
※完成目標年度は、標準的な工程を想定して設定しているが、毎年度の予算は担保されたものではなく、用地取得状況や施工上の条件変化等、不確定な要素があるため、確定したものではない。

評価対象理由	計画変更を行おうとする事業(事業費及び事業規模の30%以上の変更)	前回評価時の対応方針	前回評価なし(委員からの提言: -、付帯意見等: -、県の対応方針: -)
--------	-----------------------------------	------------	---------------------------------------

1 事業の概要

- 本地区は、伊達郡川俣町の北西部に位置し、阿武隈山系の丘陵地に展開する中山間地域である。関係する3集落を結ぶ道路は無く、既存の道路も砂利道で幅員が狭く、月舘町側を大きく迂回して各集落に接続しているため、集落の往来及び農産物の集出荷等に支障を来している。
- 本事業により、道路の改良・舗装、新設を進め、集落間を結ぶ生活道路として農村生活環境の改善を図るとともに、農産物の流通の合理化を進める。

[位置図]及び[事業概要図]



事業実施により発現される効果	
◎品質向上効果(荷痛み防止).....	171百万円
効果作物	きゅうり・りんご・トマト・大根・白菜・桃
商品化量(2%~4%の商品化向上)	45,403ton → 46,976ton 増 1,573ton
◎営農に係る走行経費節減効果.....	2,798百万円
車両	テラー+軽トラック → 軽トラック
	1・2・4・6tトラック → 1・2・4・6・8tトラック
年間車両台数	215,824台 → 197,996台 削減 17,828台
年間車両等稼働時間	9,020時間 → 1,127時間 削減 7,893時間

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)

地区	全体事業費		事業 執行済額	年度別執行額			
	変更前	変更後		～28年度	29年度	30年度	31年度見込
小島3期 地区	1,291	1,877 (+586) (増45.4%)	351	151	200	600	600
小島地区 全体	2,152	2,726	1,200	1,000	200	600	600

【計画変更の必要性】

- 当初計画路線について事前調査を実施したところ、相続人の確認困難な共有地が存在したことから路線の見直しが必要となった。
- このため事業費が増額となった。

(1)現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- 平成21年度までに1期地区と2期地区は、完了(2,740m 工事進捗率66.8%)。
- ルート変更路線の用地について、事前調整の結果、地権者の了解は得られており用地確保の問題は無い。
- ルート変更により、工期を2ヶ年間延長し、平成32年度の完了が見込まれる。

(2)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 農道改良舗装、新設に伴い、農産物輸送時の荷痛み防止による増収効果、農産物の集出荷や農業資材等の輸送効率が改善され、労働時間の省力化や営農に係る走行経費節減・機械経費節減が図られる。
(※年間車両等稼働時間 9,020時間→1,127時間に短縮)
- 本事業により集落の交流等の促進、大規模災害時の広域的な避難や緊急物資等の迅速な輸送を可能にする災害に強い交通体系の構築が図られる。

(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]

- 農道整備により農業の機械化促進や大型輸送車の導入が進展し、農産物の荷痛み防止による品質向上が図られ、さらに地域の生活道路として住民の利便性が増すため早期開通が望まれている。
- 地域住民からの要望は強く、用地買収・残土受入れ等協力的である。平成27年度の災害時に国道R349号線が通行止めとなってからは、避難道路としての役割にも期待されており、早期全線開通を強く望まれている。

(4)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

小島地区全体(1期～3期)

評価指標		現況 (H21)	現計画 (H21)	変更計画 (H30)	現況からの増減 (変更計画)	備考
畑作物商品化	率	33%～92%	36%～96%	36%～96%	増2～4%	キュウリ トマト りんご
	量	45,403ton	44,356ton	46,976ton	1,573ton	
走行経費節減	車種	テラー、軽トラ・1・2・4・6tトラック ⇒ 軽トラ・1・2・4・6・8tトラック				輸送車両 の大型化
	台数	215,824台	202,943台	197,996台	▲17,828台 (効率化)	

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A (B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③+B④}{C①+C②} = \frac{171+\Delta 68+2,798+1,098}{3,482+265} = 1.06 \text{ (前回値1.12)}$$

※ 小島地区全体(1期～3期)

[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) 171百万円
- B②: 維持管理費節減効果(施設の補修・草刈り等) Δ68百万円
- B③: 営農に係る走行経費節減効果 2,798百万円
- B④: 一般交通等経費節減効果 1,098百万円

[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) 3,482百万円
- C②: その他費用: 関連事業費+再整備費-資産価額 265百万円

【費用の変化等】※ 小島3期地区

ルート変更及び岩掘削経費の増等	369百万円
工事雑費(補助対象外)の減	Δ12百万円
物価変動費の増等	229百万円
計	586百万円

(6)コスト縮減の取組・代替案の検討状況 [評価(A)・B・C]

- 発生土を現場内で流用することや近傍での残土処理、再生材(骨材・As)の使用によるコスト縮減に努めている。
- 本地区は、始点側2期地区及び終点側1期地区は完成しており、地区中央に位置する小島3期地区の他に各集落を連絡する農道機能の代替は出来ない。

3 評価

(1)県の対応方針案

(2)理由

見直し継続

小島1期地区、小島2期地区が完成しており、農村3集落を結ぶ新たな農道を整備し、集落間の往来と農産物流通の合理化を図るために必要不可欠な路線であり、事業費が増えても効果発現が見込まれるため、継続して事業を実施する必要がある。

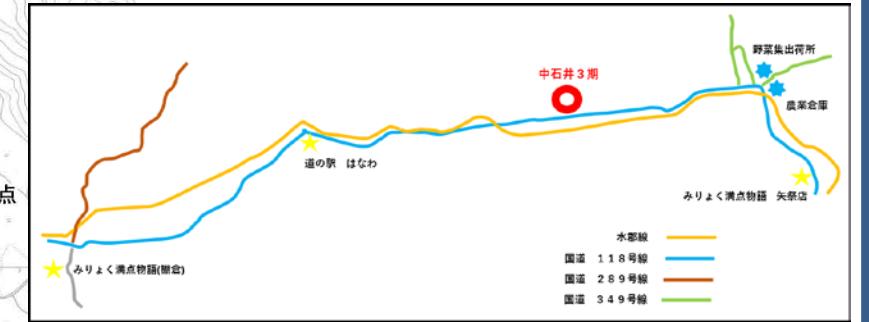
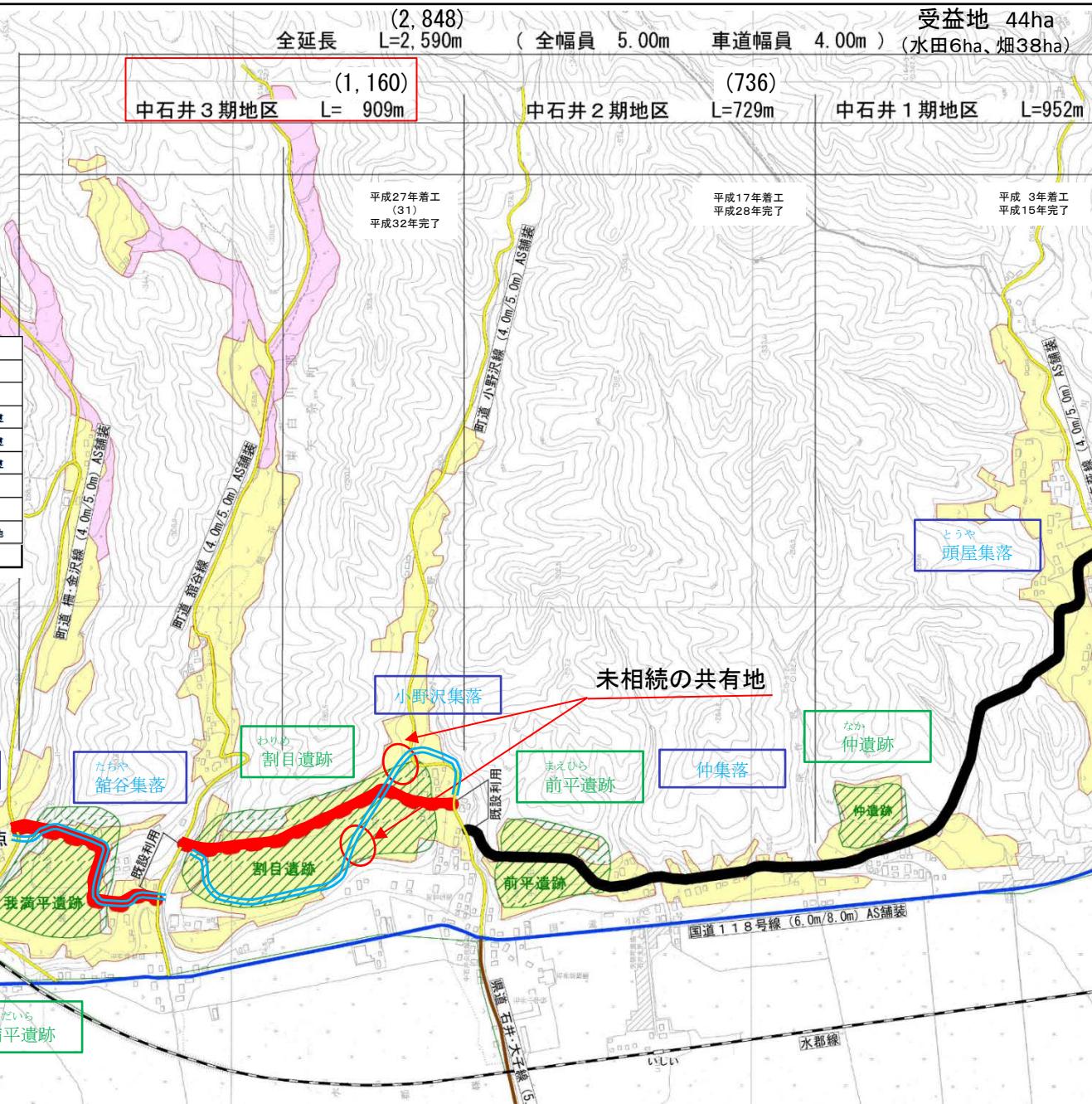
整理番号	202	事業名〔地区名〕	農村地域復興再生基盤総合整備事業(農地整備事業(通作条件整備型))〔中石井3期地区〕〔矢祭町〕	全体事業費	567百万円	採択年度	H27	完成目標年度*	H32	担当部(局)課名	農林水産部・農村基盤整備課
------	-----	----------	---	-------	--------	------	-----	---------	-----	----------	---------------

※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	前回評価なし(委員からの提言: -、付帯意見等: -、県の対応方針: -)
--------	-----------------------------	------------	---------------------------------------

1 事業の概要

- 本地域は、東白川郡矢祭町の北部に位置し、きゅうり、トマト・いちご等が生産される高台農地である。現道は、幅員は狭く未舗装であり、高台農地は、沢にて分断されていることから、農産物の営農に支障を来している。
- 本事業により、農道の改良・舗装を進め、農産物の輸送時の荷痛み防止(農作物の品質向上)や流通の合理化を図るとともに、5つの集落を結ぶことにより、地域生活環境の改善を図る。



事業実施により発現される効果

- ◎品質向上効果(荷痛み防止).....151百万円
- 効果作物
きゅうり・トマト・いちご・なす・玉ねぎ
- 商品化量(2%~4%の商品化向上)
23,688ton → 24,465ton 増 777ton
- ◎営農に係る走行経費節減効果.....1,127百万円
- 車両
一輪車+テラー+軽トラック → 軽トラック
- 1・2tトラック → 1・2・4tトラック
- 年間車両台数
172,970台 → 41,126台 削減 131,844台
- 年間車両等稼働時間
22,674時間 → 430時間 削減 22,244時間

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)

地区	全体事業費		事業執行済額	年度別執行額			
	変更前	変更後		～28年度	29年度	30年度	31年度見込
中石井3期地区	320	567 (+247) (増77.2%)	281	112	169	151	100
中石井地区	1,020	1,273	987	818	169	151	100

【計画変更の必要性】

- 埋蔵文化財の調査で、試掘調査の結果、遺構・遺物が高台農地の全面に広がっていることから、調査面積が当初計画より増加した。
- 3期地区路線に、未相続の共有地が確認され用地買収不能であることが判明したため、路線計画の見直しが必要となった。
- このため、事業費が増額となった。

(1)現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- 平成28年度までに1期地区と2期地区は、完了している(1,681m 工事進捗率64.9%)。
- 用地について、事前調査の結果、地権者の了解が得られている。
- 文化財発掘について、文化財担当部局との調整が終わっている。

文化財発掘調査の面積増加により、工期を1年延長し、平成32年度の完了が見込まれる。

(2)期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 道路舗装により、農作物の荷傷み防止が図られ、品質向上により増収が見込まれる。
- 本路線の開通により、沢で分断された旧石井村の5集落(柵、館谷、小野沢、仲、頭屋)の高台農地が結ばれ、農産物等の輸送距離と時間の短縮及び労働時間の削減や走行に係る機械経費の節減が見込まれる。
(※年間車両等稼働時間22,674時間→430時間に短縮)

(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]

- 農作物の直売所として、「みりよく満点物語 矢祭店(年間約6万人利用)」に加えて、本路線の近傍に開設された「みりよく満点物語 棚倉店(年間約23万人利用)」により、新鮮な野菜の需要が高まっている。このため、地元では、野菜の供給に向けて早期完成を強く望んでいる。

(4)評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

中石井地区全体(1期～3期)

評価指標		現況(H27)	現計画(H27)	変更計画(H30)	現況からの増減(変更計画)	備考
畑作物商品化	率	44%～90%	43%～93%	46%～93%	増2～4%	きゅうり トマト いちご
	量	23,688ton	27,076ton	24,465ton	777ton	
走行経費節減	車種	一輪車、テラー、軽トラ・1・2tトラック ⇒ 軽トラ・1・2・4tトラック				輸送車両の大型化
	台数	172,970台	41,271台	41,126台	▲131,844台 (効率化)	

(5)費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・(B)・C]

$$B/C = \frac{B①+B②+B③+B④+B⑤}{C①+C②} = \frac{151+\Delta 25+1,127+19+765}{1,916+51} = 1.03 \text{ (前回値1.13)}$$

[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) 151百万円

B②:維持管理費節減効果(施設の補修・草刈り等) Δ25百万円

B③:営農に係る走行経費節減効果 1,127百万円

B④:一般交通等経費節減効果 19百万円

B⑤:一般交通等経費節減効果(林業交通・経営) 765百万円

[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) 1,916百万円

C②:その他費用:関連事業費+再整備費-資産価額 51百万円

【費用の変化等】※中石井3期地区

路線計画の見直し及び文化財調査面積の増による測量試験費の増等 219百万円

計画路線延長の減 Δ36百万円

物価変動費の増等 64百万円

計 247百万円

※ 中石井全体(1期～3期)

(6)コスト縮減の取組・代替案の検討状況 [評価(A)・B・C]

- 発生土を現場内で流用することや近傍での残土処理、再生材(骨材・As)の使用によるコスト縮減に努めている。
- 本路線は、沢で分断された5集落の高台農地を結ぶために、既存道路の改良及び新設を行うものであることから、それに替わる道路は他になく代替案の可能性はない。

3 評価

(1)県の対応方針案

見直し継続

(2)理由

中石井1期地区、中石井2期地区が完成しており、現農道の改良・舗装による農産物流通の合理化と、農村5集落を結び農村環境の改善を図るために必要不可欠な路線であり、事業費が増えても効果発現が見込まれるため、継続して事業を実施する必要がある。