

平成24年度事業別評価調書（チェックリスト）

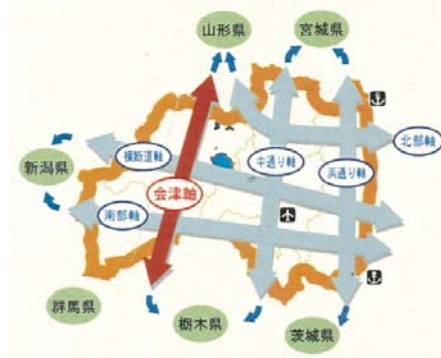
整理番号	101	事業名	道路事業（補助）予定	補助 単独	地区名 （事業箇所名）	一般国道121号 会津縦貫南道路（5工区）	関係 市町村名	下郷町 南会津町	担当部（局） 課（室）名	土木部 道路計画課高速道路室								
評価の対象となる理由	第2項第1号：準備・計画に要する調査費を新たに 予算化しようとする大規模公共事業			前回（平成 年度）評価時 の対応方針	委員会からの提言： 付帯意見：		県の対応方針：											
事業根拠法・要綱等の名称	道路法第12条																	
概要	<p>【事業目的及び全体計画】</p> <p>(1) 事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> 会津縦貫南道路は、県土の骨格となる6本の連携軸の一つである会津軸の役割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。 現道は、落石等により全面通行止めが頻発しており、脆弱な幹線道路網の改善が必要である。 会津地域は、冬期の積雪量が多く、降雪時の旅行速度の低下が著しい。規格の高い道路は、冬期の速度低減が少なく、冬期の安全で円滑な交通に大きく寄与する。 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。 南会津地域から、会津若松市内の三次医療施設への早期搬送や南会津地域への緊急血液輸送に寄与。 南会津地域の主要産業である農業、観光業において、早期出荷、移動時間短縮による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。 <p>(2) 全体計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 延長：L=約9km（南会津郡下郷町～南会津郡南会津町、H19.3.30調査区間指定） 幅員：W=7.0（12.0）m 設計速度：V=80km/h 全体事業費：C=約150億円（概算）※4工区建設残土の流用によりコスト縮減 <p>(3) 環境への配慮等</p> <p>学識経験者からなる環境検討会により、道路計画に対する動植物や自然環境への影響について検討を進めている。</p> <p>(4) 関連事業の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 会津縦貫北道路（地域高規格道路：直轄権限代行業業） 延長：L=13.1km 事業年度：平成9年度～事業中 うち塩川IC～湯川北IC間 L=3.2kmが平成21年10月に、 喜多方IC～塩川IC間 L=4.7kmが平成23年11月に暫定2車線供用開始。 会津縦貫南道路 湯野上バイパス（地域高規格道路：直轄権限代行業業） 延長：L=8.3km 事業年度：平成19年度～平成22年度は県で事業を実施し、平成24年度から国直轄権限代行業業で事業を実施する。 国道118号 小沼崎バイパス（福島県）（4工区、H19.3.30整備区間指定） 延長：L=1.5km 事業年度：平成14年度～事業中 				事業 を 巡 る 社 会 経 済 情 勢	<p>【事業に関する社会経済情勢】</p> <p>(1) 事業に関連する項目</p> <ol style="list-style-type: none"> 現道は過去10年間で8回の被災を受け、5回の全面通行止めが発生しており、地域経済及び社会生活の安定に影響が生じているため、早期の整備が必要である。 南会津地方の緊急患者の管外搬送率は約36%と高く、また緊急血液輸送では、会津赤十字血液センター（会津若松市）から血液が搬送される。南会津地域～会津若松市間の搬送時間が1時間以上要しており、速達性と定時性を確保することが求められている。 * 旧田島町～会津若松市内救急車搬送回数 約212回/年（H20～H22平均） * 会津赤十字センター～南会津病院血液搬送回数 112回/年（内 緊急搬送6回）（H22実績） * 南会津町～会津若松市間（4工区及び5工区開通時） 68分→59分 9分短縮 （会津縦貫南道路全線開通時） 68分→40分 28分短縮 会津地域は、現道の地形が厳しく積雪が多いため、冬期の旅行速度の低下が著しい。 * 南会津町～会津若松市間（4工区及び5工区開通時 冬期） 85分→66分 19分短縮 （会津縦貫南道路全線開通時 冬期） 85分→43分 42分短縮 常磐自動車道や東北中央自動車道などの整備が進む中、県内において規格の高い道路整備は南会津地方が最も遅れており、人口減少の著しい会津地域の発展のためには整備が必要である。 国道121号を利用する車の移動距離は100km以上が大半を占め、磐越自動車道と一体となった高速交通ネットワークとして整備し、物流の効率化や産業の誘発など地元産業の活性化が期待できる。 平成20年9月に国道289号甲子道路が供用され、国道121号の交通量は増加しており、会津縦貫南道路の必要性がさらに高まっている。また、平成20年10月には会津・米沢地域観光圏整備計画が認定されるなど、広域観光に寄与する会津縦貫南道路の必要性が高まっている。 湯野上バイパス（4工区）は国直轄権限代行業業として平成24年度に新規着手し、隣接する県事業の小沼崎バイパス（4工区）及び本5工区を一体的に進め会津軸整備の更なる推進の好機となった。 <p>(2) 地元住民・関係機関・団体の意向</p> <ol style="list-style-type: none"> 地元商工会や教育関係者等が、会津縦貫南道路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、必要性及び早期完成等を要望している。 会津縦貫南道路整備促進期成同盟会、会津総合開発協議会南会津地方部会、福島県町村議会議長会、福島県町村会、下郷地区みちづくり委員会など多数の団体から要望がある。 本事業に期待する地元熱意が高く、下郷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。 												
	要	<p>【事業に関連する評価指標等】</p> <p>(1) 主要な評価指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標の名称等</th> <th colspan="2">評価実施時の数値等</th> <th rowspan="2">備考（数値の評価等）</th> </tr> <tr> <th>現況</th> <th>完成時</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>南会津町～会津若松市間の冬期所要時間（通常期）</td> <td>85分 (68分)</td> <td>66分 (59分)</td> <td>4工区及び5工区開通時の南会津町～会津若松市間の冬期所要時間</td> </tr> <tr> <td>防災点検対策箇所</td> <td>5箇所</td> <td>回避</td> <td>平成14年度から平成23年度に5回の通行止め（落石3回、土砂崩壊及び土石流が各1回が発生）</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) その他特記すべき事項</p> <ul style="list-style-type: none"> 現況交通量（平成22年度）（下郷町豊成地内） 8,447 台/日 計画交通量（平成42年度） 7,400 台/日 (4,200 台/日 現道残存交通量) 				評価指標の名称等	評価実施時の数値等		備考（数値の評価等）	現況	完成時	南会津町～会津若松市間の冬期所要時間（通常期）	85分 (68分)	66分 (59分)	4工区及び5工区開通時の南会津町～会津若松市間の冬期所要時間	防災点検対策箇所	5箇所	回避
評価指標の名称等	評価実施時の数値等		備考（数値の評価等）															
	現況	完成時																
南会津町～会津若松市間の冬期所要時間（通常期）	85分 (68分)	66分 (59分)	4工区及び5工区開通時の南会津町～会津若松市間の冬期所要時間															
防災点検対策箇所	5箇所	回避	平成14年度から平成23年度に5回の通行止め（落石3回、土砂崩壊及び土石流が各1回が発生）															
事業採択予定年度	—		完成目標年度	平成30年代後半														
全体事業	計画事業費 （うち用地費）	財源別内訳又は負担割合		主要事業種目別積算内訳														
	15,000百万円 （ ）	国 55% 県 45%																

平成24年度事業別評価調書（チェックリスト）

費用対効果分析等	<p>【費用対効果分析等】 (1) 手法 「費用便益分析マニュアル」（平成20年 国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長、道路局企画課長通達）による。</p> <p>(2) 費用対効果の内容 費用便益比 $B/C = \frac{155+37+11\text{億円}}{96+14\text{億円}} = \frac{203\text{億円}}{110\text{億円}} = 1.8 (\geq 1.0)$</p> <p>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）</p> <p>【効果で特記すべき事項】 特になし。</p>	<p>【県が事業実施主体となるべき理由・必要性】 ・本路線は、高規格幹線道路と一体的に機能する広域的な一般国道であり、県管理の国道（指定区間外）であるため、県が事業主体となり事業を進める。</p> <p>【その他特記すべき事項】 ・地域高規格道路は、高規格幹線道路網と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾などの広域交流拠点との連結等に資する路線である。 ・地域高規格道路の指定については、地域の要望を踏まえ、事業の重要性、地域の活性化に与える効果等を考慮して、国が指定する。会津縦貫南道路5工区は平成19年3月30日に調査区間に指定された。</p> <p style="text-align: center;">会津縦貫南道路5工区の区間指定状況</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区間の指定</th> <th>指定時期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>候補路線</td> <td>地域高規格道路として整備を進めることの妥当性・緊急性について検討を進める路線</td> <td>H16.12.16</td> </tr> <tr> <td>計画路線</td> <td>地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線</td> <td>H17.06.16</td> </tr> <tr> <td>調査区間</td> <td>ルート選定、整備手法、環境影響評価、都市計画等の調査を進める区間</td> <td>H19.3.30</td> </tr> <tr> <td>整備区間</td> <td>事業着手に向けて環境影響評価の手続き、都市計画決定の手続き、予備設計等を進める区間</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	区間の指定		指定時期	候補路線	地域高規格道路として整備を進めることの妥当性・緊急性について検討を進める路線	H16.12.16	計画路線	地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線	H17.06.16	調査区間	ルート選定、整備手法、環境影響評価、都市計画等の調査を進める区間	H19.3.30	整備区間	事業着手に向けて環境影響評価の手続き、都市計画決定の手続き、予備設計等を進める区間	-
区間の指定		指定時期															
候補路線	地域高規格道路として整備を進めることの妥当性・緊急性について検討を進める路線	H16.12.16															
計画路線	地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線	H17.06.16															
調査区間	ルート選定、整備手法、環境影響評価、都市計画等の調査を進める区間	H19.3.30															
整備区間	事業着手に向けて環境影響評価の手続き、都市計画決定の手続き、予備設計等を進める区間	-															
コスト縮減等の可能性	<p>【コスト縮減に向けた検討状況】 4工区の工事により発生する建設残土の流用により、一層のコスト縮減と円滑な事業進捗の確保を図る。</p> <p>また、下記の項目について、今後、実施段階で検討していく。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 経済性を考慮した道路計画 2. 新技術の活用 3. 表土の活用 	<p>【総合評価と対応方針案】 (1) 総合評価</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>会津縦貫南道路は、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。</p> <p>湯野上バイパス（4工区）が国直轄権限代行事業として平成24年度に新規着手した。これを契機に、会津地域の生活安定化を図る会津軸整備の更なる推進のため、隣接する県事業の小沼崎バイパス（4工区）及び本5工区、並びに既に国直轄権限代行事業で事業中の会津縦貫北道路を一体的に進め、早期事業化に向けた着工準備の調査に着手する必要がある。</p> </div> <p>(2) 対応方針案及び今後の事業の進め方</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>対応方針案</th> <th>新規着工準備</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>今後の事業の進め方</td> <td>早期事業化に向け、着工準備としての調査（ルートや構造の検討、環境調査等）に着手する。</td> </tr> </tbody> </table>	対応方針案	新規着工準備	今後の事業の進め方	早期事業化に向け、着工準備としての調査（ルートや構造の検討、環境調査等）に着手する。											
対応方針案	新規着工準備																
今後の事業の進め方	早期事業化に向け、着工準備としての調査（ルートや構造の検討、環境調査等）に着手する。																

平成24年度事業別評価調書（チェックリスト）

[位置図] 及び [事業概要図]



[会津縦貫南道路の果たす役割]
～広域的な幹線道路のネットワーク～

- ① 災害に強い道路ネットワーク
→大規模災害時の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の確保
- ② 地域相互の交流促進
→人的・経済的交流等の促進
- ③ 地域生活の安定
→一年を通じての定時性・速達性の確保による医療機関搬送への寄与等
- ④ 地域活性化
→観光拠点の周遊化への寄与、行楽シーズンの現道の渋滞緩和等

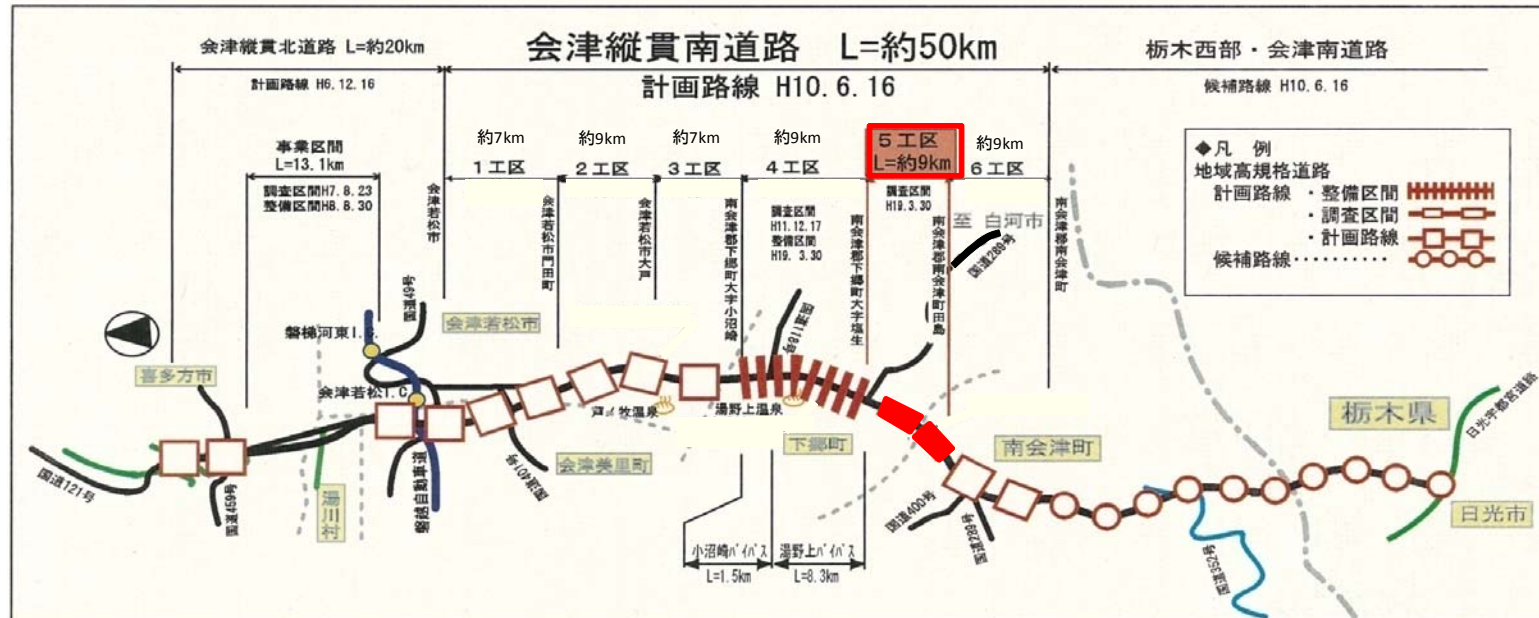
<<幹線道路ネットワーク>>



○地域高規格道路について

- ・高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾などの広域交流拠点との連携等に資する路線が地域高規格道路です。
- ・地域高規格道路は、自動車専用道路もしくはこれと同様の高い規格を有し、60～80km/hの高速サービスを提供できる道路です。

<<会津縦貫南道路全体概要>>



費用対効果分析

国道改築事業 [会津縦貫南道路5工区]

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

[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(間接経費など)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た差として算出する。
総走行時間費用は、交通量、走行時間に、車種別割合から加重平均された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た差として算出する。
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、車種割合から加重平均された走行経費原単位(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た差として算出する。
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]

事業採択年度を基準年度として工事期間と完成後50年間に生ずる効果額、費用額を算出し比較する。

$$\frac{\text{B①} + \text{B②} + \text{B③}}{\text{C①} + \text{C②}} = \frac{155+37+11\text{億円}}{96+14\text{億円}} = \frac{203\text{億円}}{110\text{億円}} = 1.8 (\geq 1.0)$$