

平成 29 年度事業別評価調査 (チェックリスト)

整理番号	101	事業名	交付金事業 (道路) (再生復興)	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 5 号: 計画変更を行おうとする事業			前回 (平成 26 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 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 本の連携軸の南部軸を担い、福島県只見町と新潟県を連絡し本県の復興を強力に支援するとともに、国土交通省や新潟県と連携し交通不能区間 (八十里越) の解消を図る。 (2) 全体計画 ・延長 L=7.8km ・幅員 W=6.0 (9.0)m ・主要構造物 (仮) 叶津第 2 トンネル L=567m ほか 2 箇所、白沢平橋 L=94m ほか 6 橋、 チバ沢スノーシェッド L=488.5m ナコ沢スノーシェルター L=189.5m <>は前回評価 (平成 26 年度) 時										
	事業の採択年度	S48	完成目標年度 ※	H35	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	左の財源内訳又は負担割合		これまでの年度別投資実績 (29 年度は見込み額である。)						
	<9,929> 14,000 <(145)> (148)	8,875 (48)	国 55% 県 45%	市町村 その他	~26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	8,367 (48)	102 (0)	406 (0)
進捗率	事業費ベース	63.4%	用地費ベース	32.4%	その他 ( )		%				
事業 の 進 捗 状 況	【事業の状況】 平成 16 年度までにトンネルや橋梁は概ね完了している。 平成 29 年度は引き続き冬期交通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。 事業区間に生息する希少野生生物 (猛禽類) にも十分配慮しながら平成 35 年度の完成を目指す。 【関連事業の進捗状況】 国道 289 号「八十里越」L=20.8km ① 国土交通省施工 L=11.8km: 直轄権限代行業 (S61~) ② 新潟県施工 L=1.2km: 国道改築事業 (S61~)										
	みなし進捗率 = (B)/(A) = 73% > 70%		投資済事業費 (B)=8,875 (百万円)								
	みなし事業費 = (A) = 全体事業費 14,000 × 44年 = 12,078 (百万円)		(全体工期 51 年) 経過年数								
	評価		A、B、C								
事業 を 巡 る 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) 「ふくしま道づくりプラン (復興計画対応版)」において、県土の骨格となる 6 本の基幹的な道路として位置づけ、災害に強い道路ネットワークの強化を図ることとしている。 2) 本県の南部軸を構成する重要な路線であるが、交通不能区間 (八十里越) となっている。 3) 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 新潟県三条市に計画されている県央基幹病院について、平成 28 年 7 月に基本計画が策定され、平成 35 年度の開院が公表された。これに伴い道路の早期開通に向けた機運が高まっている。 (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 日に開通や新潟県県央基幹病院の開院見通しの公表により、八十里越道路の開通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。 貫通している 9 号トンネルや工事用道路を通過する体感バスで、住民の現地見学会や三条市との交流を図る等、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 (H29)		増減 (+)		備考		
	交通不能区間		10.4km 解消		10.4km 解消		増減なし		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		増減なし		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 ・将来交通量 (H42) 1,826 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猛獣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。 (2) その他特記すべき事項 特になし											
評価		A、B、C									

※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。

地元住民・受益対象者及び関係機関の意向	<p><b>【地元住民・受益対象者の意向】</b></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、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、地元から整備促進を強く要望されている。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 地元から整備促進を強く要望されている。</p> <p><b>【関係機関・団体の意向】</b></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><b>【計画変更の必要性】</b></p> <p>(1) 必要性の有無 <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">有</span> ・ 無</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容 近年の雪崩発生状況や降雪・積雪状況を踏まえ、ナコ沢地区およびチバ沢地区における防雪施設の必要性が生じたため。 ・ナコ沢スノーシェルターについて、トンネルが連続する叶津第 1 トンネルと叶津第 2 トンネル間 L=190m の、路面状態の急変や風雪による吹溜りを回避するため、スノーシェルター L=190m を新たに計画。 ・チバ沢スノーシェッドについて、雪崩を回避するため、スノーシェッドを L=100m 延伸。 ・平石山トンネルについて、坑口部の雪崩を回避するため、トンネルを L=44m 延伸。</p> <p><b>【代替案立案の可能性】</b></p> <p>・主要構造物は概成しており、ルート変更の可能性はない。 ・計画の変更内容は冬期も含めた通年の交通を可能とするために必要な施設である。</p> <p><b>【コスト縮減の取組等（特記すべき事項）】</b></p> <p>・トンネル照明に LED を採用することで、ライフサイクルコストの低減を図る。</p>				
	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 10px;">評価</td> <td style="text-align: center; padding: 2px 10px;"><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span>、 B、 C</td> </tr> </table>	評価	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span> 、 B、 C		<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 10px;">評価</td> <td style="text-align: center; padding: 2px 10px;">A、 <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">B</span>、 C</td> </tr> </table>	評価	A、 <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">B</span> 、 C
評価	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span> 、 B、 C						
評価	A、 <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">B</span> 、 C						
費用対効果分析の要因の変化	<p><b>【費用対効果分析等】</b></p> <p>(1) 手法 「費用便益分析マニュアル」（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;"><b>【前回評価時】</b> <span style="margin-left: 150px;"><b>【今回評価時】</b></span></p> <p style="text-align: center;"><math>B/C = \frac{790.4+236.0+1.4}{924.7+9.2} = 1.10</math> <span style="margin-left: 100px;"><math>B/C = \frac{847.3+261.7+1.4}{1,099.4+9.2} = 1.00</math></span></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） ※便益及び費用は、将来にわたる値を社会的割引率により現在価値化している。</p> <p><b>【費用の変化等で特記すべき事項】</b> 近年の雪崩発生状況や降雪・積雪状況を踏まえ、平石山トンネルやナコ沢スノーシェルター等の防雪施設を追加したため、事業費が増額となっている。</p> <p><b>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</b> 社会的割引率による現在価値化により、増額となっている。</p>	総合評価	<p><b>【総合評価と対応方針案】</b></p> <p>(1) 総合評価</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>広域観光への期待と新潟県県央基幹病院開院公表があったことで早期開通に向けた機運がより高まっている。今般、冬期通行の安全確保のため、防雪施設を新たに追加する計画変更により、重点的に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%; padding: 2px;">対応方針案</td> <td style="padding: 2px;">見直し継続</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">今後の事業の進め方</td> <td style="padding: 2px;">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; padding: 10px; margin: 5px 0; width: fit-content;"> <p>見直し計画に基づき、計画的に事業を推進する。</p> </div>	対応方針案	見直し継続	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	見直し継続						
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="padding: 2px 10px;">評価</td> <td style="text-align: center; padding: 2px 10px;"><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span>、 B、 C</td> </tr> </table>	評価	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span> 、 B、 C				
評価	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span> 、 B、 C						



費用対効果分析について（説明資料）（B/C算出根拠資料①）

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道289号	入叶津道路	7.8km	道路改築	新設

将来交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,826	2	福島県

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年度		
単純合計	734億円	27億円	761億円
基準年における 現在価値 (C)	1,099億円	9億円	1,109億円

② 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	合計
基準年	平成29年度			
供用年※	平成35年度			
単年便益 (初年便益)	41億円	12億円	0.1億円	53億円
基準年における 現在価値 (B)	847億円	262億円	1億円	1,110億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.00
-------------	------

※供用年は、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。

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。