

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。



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]

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

- [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。