

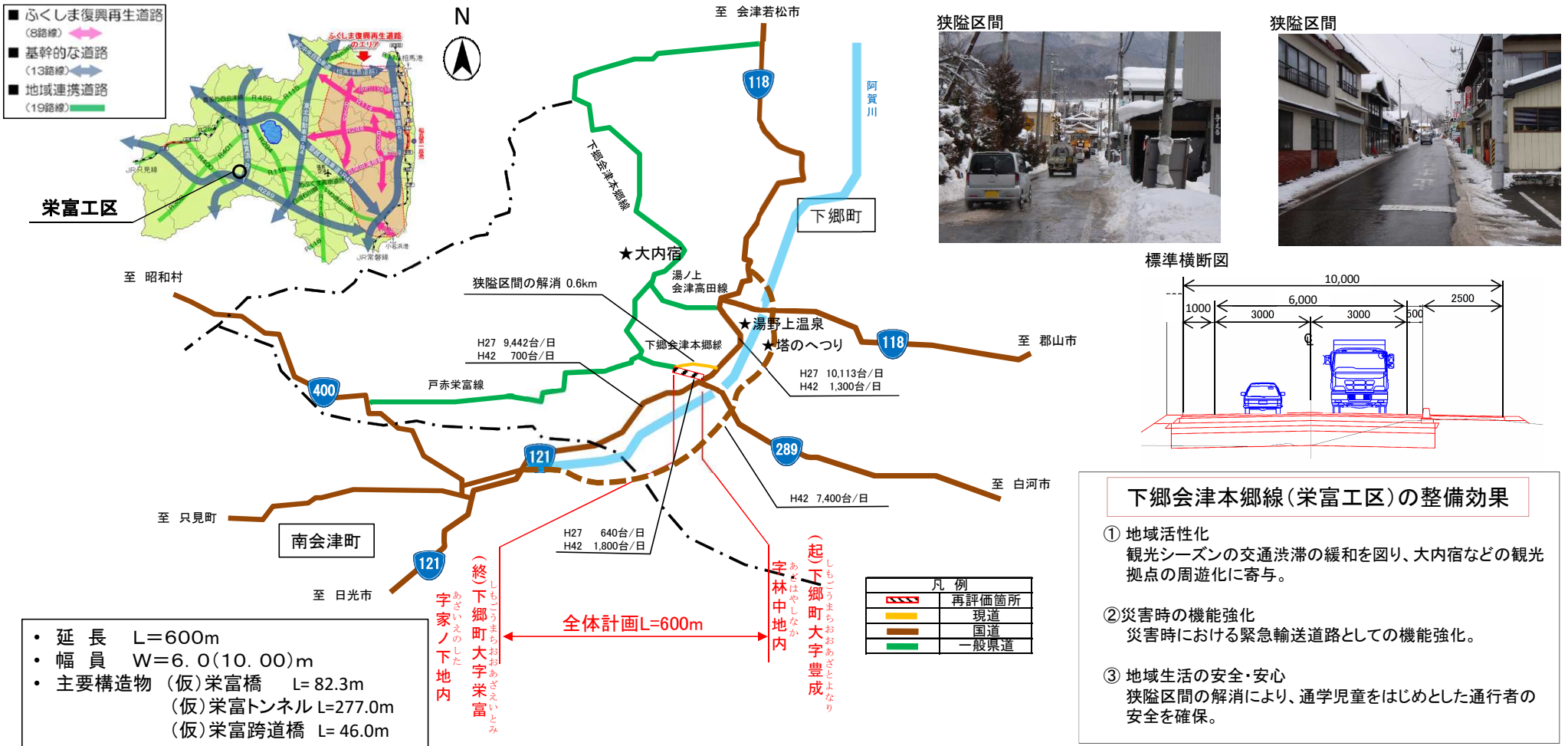
整理番号	111	事業名 〔地区名〕	道路橋りょう改良事業(県単) 〔下郷町 下郷会津本郷線 栄富工区〕	全体事業費 (百万円)	2,559	採択年度	H11	完成目標年度*	R6 (H36)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	--------------------------------------	----------------	-------	------	-----	---------	-------------	----------	-----------

※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26年度)から5年経過で継続中	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

- 下郷会津本郷線は県内屈指の観光地である大内宿をはじめとする南会津地域の観光地を周遊する路線の一つであるとともに、下郷町中心地と栄富地域を連絡する緊急輸送道路(第二次確保路線)に位置づけられた重要な路線である。
- 通行に支障を来している狭隘区間を解消し、観光シーズンの交通渋滞を解消するなどの観光支援と緊急輸送道路の機能強化を図る。



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

(単位:百万円)

全体事業費		事業 執行済額	年度別執行額	
前回	今回 (前回差比)		～30年度	31年度見込
2,559	2,559 (±0%)	738	738	145

(1) 現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- 平成13年度までに主要構造物である栄富橋(L=82.3m)の橋台1基と橋脚1基を完成。
- 長年交渉を続けてきた用地補償案件が平成31年度契約の見込み。
- 残る用地の取得も早期に完了させる。

(2) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 大内宿などの観光地を周遊する路線であり、周辺道路の交通渋滞の解消が期待される。
- 緊急輸送道路の機能強化が図られる。
- 下郷町中心地と栄富地域を連絡する道路であり、狭隘区間の解消により通行の安全が図られる。

(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31年3月に国道289号南倉沢バイパスが全線供用され、県南地域との広域ネットワークが完成されたことから、観光支援としての効果発現が以前にも増して強まっている。
- 幅員狭小で車輛のすれ違いもままならない状況であることに加え、工区内の小学校の通学路になっているが、歩道も整備されていないことから交通の円滑化や安全性向上に向けた整備を地元から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 (H11)	前回 (H26)	完成時 (R6)	備考
狭隘区間の解消	0.6km	0.6km	0km	

【その他参考となる数値】

・現況交通量(H27) 640台/日 → 将来交通量(H42(R12))1,800台/日

(5) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{30.3+1.6+0.1}{27.1+0.3} = 1.17 \quad (\text{前回値}1.22)$$

[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)
・用地買収の合意に時間を要し、供用開始が遅れたため、便益[B]が減少し、費用対効果が減少した。

【参考値】

$$B/C = \frac{30.3+1.6+0.1+2.6^{*1}}{27.1+0.3} \times 1.642^{*2} = 2.07$$

*1:追加便益:2.6億円(冬期交通の効果・CO2の排出削減効果・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]

- トンネル照明灯のLED採用によりライフサイクルコストの縮減
- 建設発生土の国道121号下郷田島バイパスへの流用による土砂運搬費の縮減
- 長年交渉を続けてきた用地補償案件が平成30年度に一部取得でき、平成31年度も残る土地の進展の見込みがあることから、代替ルートの可能性はない。

3 評価

(1) 県の対応方針案

(2) 理由

事業継続

前回評価時と同様の効果発現が見込まれ、交通混雑の解消や緊急輸送道路の機能強化に寄与するため、現計画のとおり事業を進める必要がある。