

平成 1 6 年度事業別評価調書 (チェックリスト)

整理番号	1 0 5	事業名	国道改築事業	補単 独	地区名 (事業箇所名)	一般国道 2 8 9 号 (入叶津道路)	関係 市町村名	只見町	担当部 (局) 領域 グループ名	土木部道路領域 道路整備グループ																						
評価の対象となる理由	要綱第 3 条第 1 項第 4 号 : 評価実施から 5 年経過で継続中					前回 (平成 1 1 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、道路法第 74 条第 2 項																															
事業の概要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 ・交通不能区間の解消 (国、新潟県、福島県により事業中 合計道路延長 L=20.8 km) ・異常気象時通行規制区間の解消 (連続雨量 120 mm 以上) (2) 全体計画 ・延長 : L=7.8km ・幅員 : W=6.0(9.0)m ・主要構造物 : 叶津第 2 トンネル L=m ほかに 1 箇所 白沢平橋 L=94m ほかに 6 橋 は平成 11 年度評価時					[事業に関する社会経済情勢] (特記すべき事項) (1) 現在の状況 1) 本県の多極ネットワークの形成に向けた南部軸を構成する重要な路線である。 2) 交通不能区間、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 (4) 地域の協力体制等 事業に期待する地域の熱意が特に高く、只見町、新潟県下田村を筆頭に地域の協力体制が確立している。																										
	事業の採択年度	S48	完成目標年度	H19 H24	用地着手年度	S48	工事着手年度	S48																								
	事業費 (百万円)	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 (16 年度は見込額である。)																											
	8,702 9,929 (143) (213)	7,167 (145)	国 55 % 県 45 % 市町村 その他	~ 13 年度 (6,777 (143)	14 年度 (230 (1)	15 年度 (160 (1)	16 年度 (220 (48)																									
進捗率	事業費ベース	72.2 %	用地費ベース	68.1 %	供用延長	km (%)	0 (0%)																									
事業の進捗状況	[整備の状況] 直轄権限代行支援のため、H10 までに、工事前車両が通れるだけの 1 車線分の暫定改良を全区間完成している。現在は白沢平橋を施工中であり、H16 までに全ての主要構造物が完成する。 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 通年供用のため、雪崩発生区間に防雪工を実施することとし、事業費が増加となった。 事業区間に希少野生生物であるイヌワシ、クマタカ等の猛禽類を確認しており、施工時期についてはこれらの繁殖に十分配慮しながら工事を進め、直轄権限代行業と事業調整を図り供用開始時期を合わせ、平成 25 年度の供用を目指して事業を進めている。 [関連事業の進捗状況] 昭和 61 年度直轄権限代行・新潟県 事業着手 直轄権限代行業 (国土交通省) L=11.8km 新潟県 L=1.2km みなし進捗率=(B)/(A)=93% > 70% 投資済事業費(B)=7,167 (百万円) みなし事業費(A)=全体事業費 9,929 × 31 年 = 7,695 (百万円) (全体工期 40 年) 経過年数																															
	[事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化					<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標 (算式)</th> <th colspan="2">事業採択時 (S48)</th> <th colspan="2">評価実施時 (H15)</th> <th rowspan="2">備 考</th> </tr> <tr> <th>現 況</th> <th>完成時</th> <th>現 況</th> <th>完成時</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通不能区間</td> <td>10.4km</td> <td>解消</td> <td>10.4km</td> <td>解消</td> <td>直轄権限代行区間を含む、福島県側現道延長</td> </tr> <tr> <td>異常気象時通行規制区間 (連続雨量 120mm 以上)</td> <td>1.9km</td> <td>解消</td> <td>1.9km</td> <td>解消</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					評価指標 (算式)	事業採択時 (S48)		評価実施時 (H15)		備 考	現 況	完成時	現 況	完成時	交通不能区間	10.4km	解消	10.4km	解消	直轄権限代行区間を含む、福島県側現道延長	異常気象時通行規制区間 (連続雨量 120mm 以上)	1.9km	解消	1.9km	解消	
	評価指標 (算式)	事業採択時 (S48)		評価実施時 (H15)		備 考																										
現 況		完成時	現 況	完成時																												
交通不能区間	10.4km	解消	10.4km	解消	直轄権限代行区間を含む、福島県側現道延長																											
異常気象時通行規制区間 (連続雨量 120mm 以上)	1.9km	解消	1.9km	解消																												
[環境への影響等] (1) 環境への影響内容とその対策 事業区間に希少野生生物であるイヌワシ、クマタカ等の猛禽類を確認しており、国土交通省、福島県、新潟県の三者が事務局となって八百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着手時期などについて、学識経験者等から意見を聞きながら環境へ配慮し事業を進めている。 (2) その他特記すべき事項 特になし																																
評 価					評 価																											
(A)					(A)																											
B、 C					B、 C																											

平成 1 5 年度事業別評価調書 (チェックリスト)

地 元 住 民 ・ 受 益 対 象 者 及 び 関 係 機 関 の 意 向	<p>【地元住民・受益対象者の意向】 (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、現在は車両交通が不能であり、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、地元から整備促進が強く要望されている。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 引き続き、地元から整備促進が強く要望されている。</p> <p>【関係機関・団体の意向】 (1) 事業採択時の状況 国道 2 8 9 号線建設期成同盟会、国道 (2 8 9 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た。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 引き続き、国道 2 8 9 号線建設期成同盟会、国道 (2 8 9 号線) 八十里越地点開発促進期成同盟会による早期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>【計画変更の必要性】 (1) 必要性の有無 有 ・ (無)</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容</p> <p>【代替案立案の可能性】 ・なし</p> <p style="font-size: small;">【コスト縮減の取組等 (特記すべき事項)】 ・再生路盤材等の利用を積極的に進めている。 ・橋梁には耐候性鋼材を採用し、ライフサイクルコストの軽減を図っている。</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;">(A)</td> <td style="padding: 2px 10px;">B、</td> <td style="padding: 2px 10px;">C</td> </tr> </table>	評 価	(A)	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)</td> <td style="padding: 2px 10px;">B、</td> <td style="padding: 2px 10px;">C</td> </tr> </table>	評 価	(A)	B、
評 価	(A)	B、	C						
評 価	(A)	B、	C						
費 用 対 効 果 分 析 等 の 要 因 の 変 化	<p>【費用対効果分析等】 (1) 手 法 「客観的評価指評及び費用便益分析マニュアル」 (平成 1 5 年 国土交通省都市・地域整備局街路課長、道路局企画課長通達) に基づく。</p> <p>(2) 費用対効果の変化 [前回評価時] [今 回 評 価 時]</p> <p style="margin-left: 40px;">B / C = 1 . 9 B / C = $\frac{936.12+85.70+5.72}{651.68+21.69} = 1 . 5 3 (1 . 0 0)$</p> <p>【費用の変化等で特記すべき事項】 通年供用のため、雪崩発生区間に防雪工を実施することによる事業費の増加。</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】 特になし</p>	総 合 評 価	<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; margin: 5px 0;"> 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、現計画のとおり整備を進める必要がある。 </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: 20%; padding: 5px;">対応方針案</td> <td style="padding: 5px;">事業継続</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">今後の事業の進め方</td> <td style="padding: 5px;">今後も計画的な投資により、整備促進に努める。</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-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; height: 40px; margin: 5px 0;"></div>	対応方針案	事業継続	今後の事業の進め方	今後も計画的な投資により、整備促進に努める。		
	対応方針案	事業継続							
今後の事業の進め方	今後も計画的な投資により、整備促進に努める。								
<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;">(A)</td> <td style="padding: 2px 10px;">B、</td> <td style="padding: 2px 10px;">C</td> </tr> </table>	評 価	(A)	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)</td> <td style="padding: 2px 10px;">B、</td> <td style="padding: 2px 10px;">C</td> </tr> </table>	評 価	(A)	B、	C
評 価	(A)	B、	C						
評 価	(A)	B、	C						

〔位置図〕及び〔事業概要図〕

凡	例
	再評価箇所
	うち供用中
	国道(供用中)
	現道
	県道(供用中)
	市町村道
	市街地

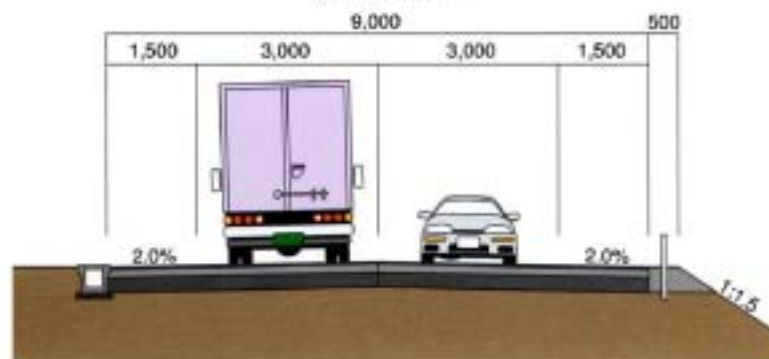
直轄代行業業

入叶津道路 L=7.8km



異常気象時通行規制区間(連続雨量120mm以上)
L=1.9km

標準横断面

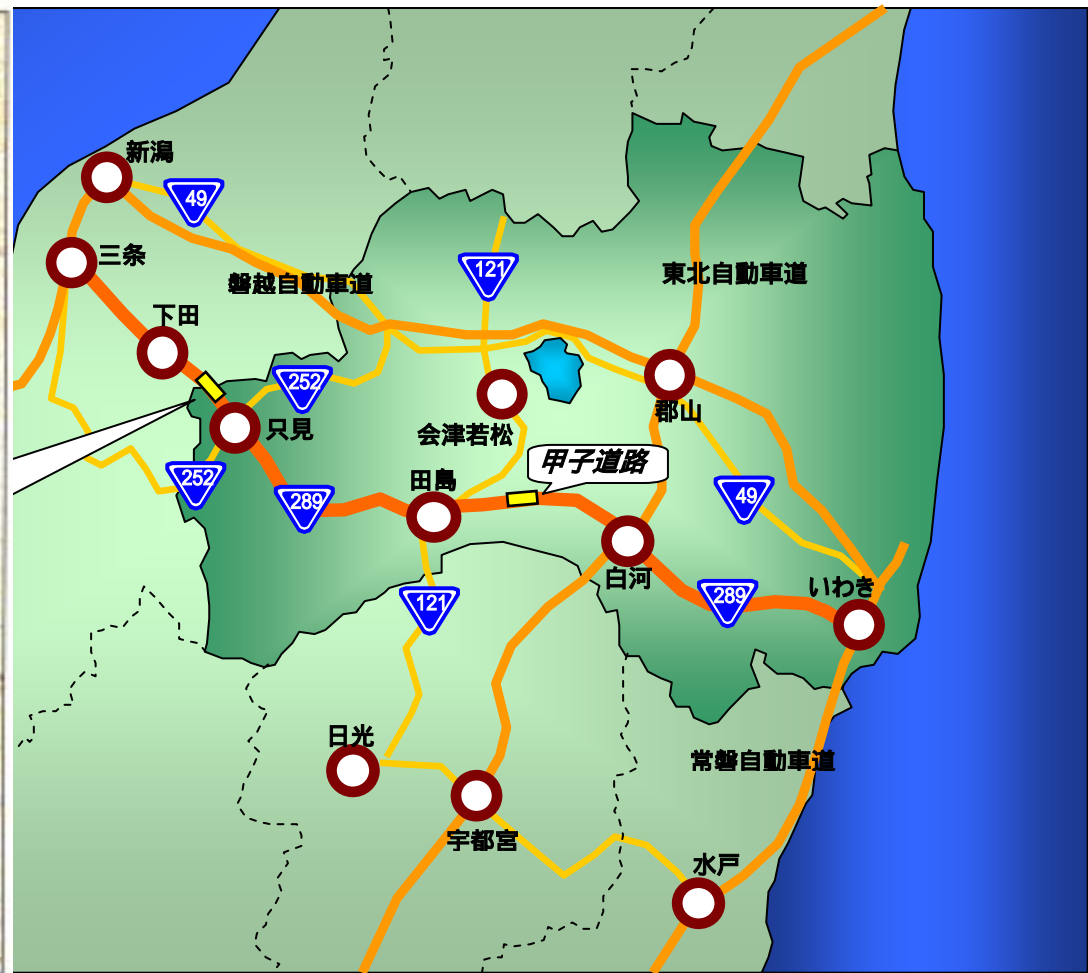
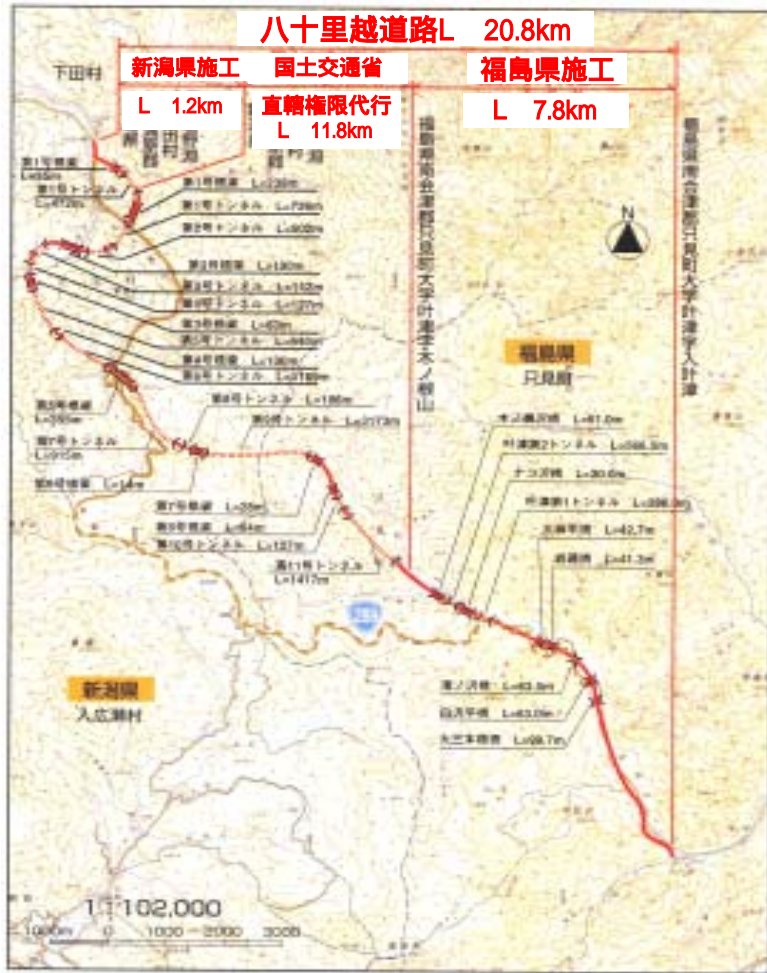


* 現道延長ベースで評価

評価指標(算式)	事業採択時(S48)		評価実施時(H15)		備考
	現況	完成時	現況	完成時	
交通不能区間	10.4km	解消	10.4km	解消	
異常気象時通行規制区間 (連続雨量120mm以上)	1.9km	解消	1.9km	解消	

平成16年度事業別評価調書(チェックリスト)

- ・7つの生活圏を結ぶ6本の連携軸を担う国道289号は、新潟県から福島県を結ぶ広域的な幹線道路である。
- ・国道289号八十里越道路の供用により、福島・新潟県両県ばかりでなく、広域的な産業・経済・文化の交流が期待されている。



(別紙)

費用対効果分析

国道改築事業（一般国道 289 号 入叶津道路バイパス）

$$\frac{\text{効果（便益）} B}{\text{費用} C} = \frac{B + B + B}{C + C}$$

[費用項目]

- C : 事業費
- C : 維持・管理費

[効果項目]

- B : 走行時間短縮便益
 - ・整備後の道路を利用することにより整備前の道路に比べ目的地への所要時間を短縮でき、その短縮時間をさらに有効に使うことができる効果（短縮時間を労働賃金等で貨幣換算したもの）
- B : 走行経費減少便益
 - ・道路整備により、路面の条件、速度等の走行条件の改善に伴う燃料費、オイル代、タイヤ代、車両整備費等の節約できる効果
- B : 交通事故減少便益
 - ・道路整備により、混雑が少なくなるなどの安全性が向上するため、交通事故の減少が期待できる効果（減少分（物的、人的損害額）を貨幣換算したもの）

[考え方]

評価時点を基準年度として工事期間と完成後 40 年間に生ずる効果額、費用額を算出し比較する。

計算

$$\frac{B + B + B}{C + C} = \frac{936.12 + 85.70 + 5.72 \text{ (億円)}}{651.68 + 21.69 \text{ (億円)}} = \frac{1,027.54 \text{ (億円)}}{673.37 \text{ (億円)}} = 1.53$$