



## 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

### (1) 事業費(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)		～R1(2019)年度	R2(2020)年度見込
39,700	56,300 (差+16,600) (比+41.8%)	33,172	33,172	9,370

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価 A・(B)・C]

- 現在、93%の用地(面積ベース)を取得済みで、本線橋梁工、土工事を進めており約65%の区間の工事(本線延長ベース)に着工済みである。用地未取得箇所において工事に着工できていないが、実施の見通しはついており、計画変更により完了を目指す。
- 増額理由:用地買収の難航により、現場発生土を仮置きする必要が生じたことや工事用道路が追加で必要となったため。また、ゴルフ場に隣接する区間に飛球防護柵の設置が必要となったため。
- R2(2020)年度工事:橋梁工事、道路改良工事

### (3) 期待される効果 [評価 (A)・B・C]

- 小名浜港から常磐道までの所要時間を大幅短縮。
- 港湾、高速道が一体となった広域物流機能を確保。
- 交通渋滞が発生している市街地を回避し、輸送の効率化、定時性を確保。
- 域外からのアクセス改善により、復興のシンボルとして整備が進められる小名浜港後背地における賑わい創出に大きく寄与。
- 物資受入拠点(港湾)と被災地を結ぶネットワークを確保。

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、地元の意向等 [評価 (A)・B・C]

- 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - R元(2019)年に最新の22OD調査結果に基づくデータにより将来交通量を推計したところ、前回評価時(10,900台/日)の推計結果(17OD使用)よりも将来交通量(13,800台/日)が増加(北関東への消費行動の増加や、いわき・ら・らミュウ等の観光客入込数増を背景に小名浜地域沿線路線の交通量が増加)し必要性が増している。
  - 人口減少、高齢社会において、交通サービス水準の向上と物流の効率化の観点から、早期の事業効果発現が求められる。
- 自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
  - 令和元年東日本台風の影響により、一部浸水で通行不能(いわき市植田町番所下～同市植田町月山下)となったが、本線の供用により豪雨時の広域避難や緊急物資等の輸送路が確保され、災害に強い交通体系を確保できる。
- 地元住民の意向等
  - 早期整備に対する地域の熱意が特に高い事業であり、いわき市長などで構成される小名浜港整備促進期成同盟会より、整備促進の要望がある。

### (5) 評価指標の状況 [評価 (A)・B・C]

評価指標	整備前	完成後	備考
小名浜港～常磐自動車道までの所要時間	29分	12分	17分短縮

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価 (A)・B・C]

$$B/C = \frac{572.5 + 55.2 + 8.8}{530.6 + 22.2} = 1.15 \quad (\text{前回値 } 1.34)$$

- [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)
- 用地買収の難航による土砂の仮置きや仮設工の設置による費用のほか、飛球防護柵の追加による費用の増額により、費用対効果が減少している。

#### 【参考値】

$$B/C = \frac{572.5 + 55.2 + 8.8 + 3.1}{530.6 + 22.2} \times 1.590 = 1.84 \quad (\text{前回値 } 2.13)$$

追加便益:3.1億円(CO2排出削減効果)

地域修正係数:1.590(浜通り)

### (7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価 (A)・B・C]

#### 【コスト削減の取組】

- 支持層の傾斜を確認するために追加した地質調査結果に基づき、橋台位置を見直し橋長を短縮した。
- 市道の機能補償として計画していた(仮称)10号橋について、交差する本線BOXの設計を見直し、延伸させることで(仮称)10号橋を不要とした。
- 当初購入土対応としていた上部路床盛土材について、流用の可能性を検証した結果、使用可能となったことから発生材再利用によりコスト削減を図った。
- 当初産廃処理として計画していた伐採木について、市場の確認により売却ルートを確認し売却処分した。
- 残土を小名浜港東港地区の埋立工事に流用することで有効活用を図るとともに処理費を縮減した。

#### 【代替案の検討状況】

- 用地取得が進み、主要構造物にも着手しているため、ルート変更の可能性はない。

#### 【働き方改革の取組等】

- 週休2日確保工事の活用を進めている。
- ICT建設機械を活用し、管理作業等の時間短縮(約30%)を図っている。
- 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

## 3 評価

### (1) 県の対応方針案

見直し継続

### (2) 理由

計画変更により事業費が増加するものの、広域物流ネットワークの形成、周辺道路の交通環境の改善、地域の観光・産業の活性化、緊急輸送ネットワークの機能強化を図るため、計画変更により事業を進める必要がある。

整理番号	102	事業名 〔地区名〕	道路橋りょう改良事業 〔須賀川市 郡山矢吹線 大久保工区〕	全体事業費 (百万円)	735	採択年度	H17 (2005)	完成目標年度*	R5 (2023)	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27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

- 郡山矢吹線(大久保工区)は、郡山市喜久田町から西白河郡矢吹町を結ぶ路線であり、主要生活幹線道路を補完し、市町村間を連絡する生活幹線道路に位置づけられている重要な路線である。
- 集落内の屈曲部及び道幅の狭い区間を回避するバイパス整備により、集落内の交通分散による歩行者の安全性の向上を図るとともに、安全で円滑な車両交通を確保するものである。



**【郡山矢吹線(大久保工区)の整備効果】**

- 歩行者の安全確保
- 安全で円滑な車両交通の確保

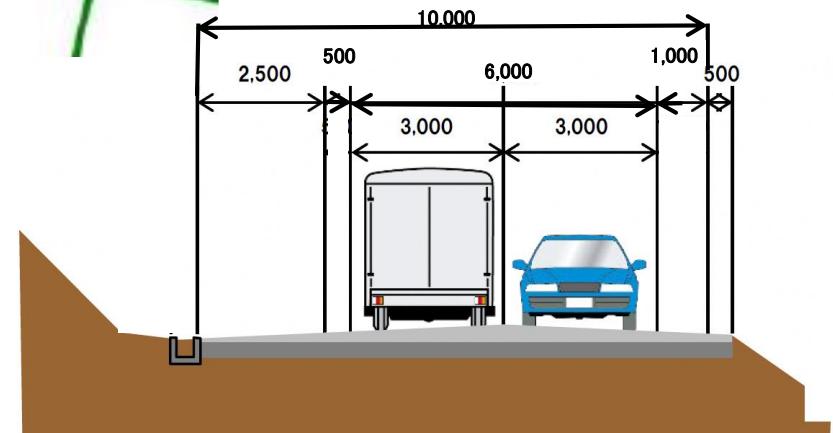
凡	例
	評価箇所
	うち供用中
	国道(供用中)
	現道
	県道(供用中)
	市町村道
	市街地

【写真① 現道状況】



至 郡山市

【標準横断面図】



- 延長 L=1,460m
- 幅員 W=6.0(10.0)m

## 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

### (1) 事業費(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)		～R1(2019)年度	R2(2020)年度見込
570	735 (差+165) (比+28.9%)	502	502	100

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価 A・B・C]

- ・ 用地取得や関係機関との協議に時間を要したため遅れているが、H26(2014)年度に用地買収困難箇所  
の取得が完了し、工事は令和元年度末までに68%完了していることから、R5(2023)年度の完了を目指す。
- ・ 現在は、バイパス区間の道路改良工事を実施している。
- ・ 増額理由:道路が高くなることから、隣接する耕作地への工事発生土の搬入を地区から要望されていた  
が、その後の地区方針の変更を受け、一部の搬入を除く残土(23,800m<sup>3</sup>)を別途処理する必要が生じ、運  
搬距離が変更となったため。
- ・ R2(2020)年度は、一部区間(L=450m)の供用を目指す。
- ・ R2(2020)年度工事:道路改良工事、舗装工事

### (3) 期待される効果 [評価 A・B・C]

- ・ 集落内の通過交通を分散することにより、歩行者の安全性を向上させる。
- ・ 集落内の屈曲部及び狭い区間を回避するバイパスの整備により、安全で円滑な車両交通  
を確保できる。

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会経済情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然 災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価 A・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - ・ R元(2019)年に最新の220D調査結果に基づくデータにより将来交通量を推計したところ、前回  
評価時(5,000台/日)の推計結果(170D使用)よりも将来交通量(4,300台/日)が減少している  
が、アクセス時間の減少効果に変わりはない。
  - ・ 人口減少、高齢社会において、交通サービス水準の向上と物流の効率化の観点、さらに、歩行  
者の交通安全確保の観点から、早期の事業効果発現が求められる。
- ②自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
  - ・ 本地域は、令和元年東日本台風の豪雨により、一時的に通行不能となった。本事業により、豪  
雨時の広域避難や緊急物資等の輸送路を補完することができ、災害に強い交通体系を構築で  
きる。
- ③地元住民の意向等
  - ・ 須賀川市から県に対して積極的な要望があり、地域づくり懇談会等の場においても継続して早  
期の全線供用を要望されている。

### (5) 評価指標の状況 [評価 A・B・C]

評価指標	採択時 (H17/2005)	前回 (H27/2015)	完成時 (R5/2023)	備考
大久保工区の 所要時間	3分	3分	2分	
集落部の 屈曲区間	1箇所	1箇所	0箇所	

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価 A・B・C]

$$B/C = \frac{8.0+1.9+1.1}{9.0+0.9} = 1.11 \text{ (前回値1.19)}$$

- ・ [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)
- ・ 残土運搬距離の変更により事業費が増加したため、費用対効果が減少した。

#### 【参考値】

$$B/C = \frac{8.0+1.9+1.1+0.5*1}{9.0+0.9} \times 1.500*2 = 1.74$$

\*1:追加便益:0.5億円(冬期交通の効果:0.4、救命救急へのアクセス向上効果:0.1)

\*2:地域修正係数:1.500(中通り)

### (7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価 A・B・C]

#### 【コスト削減の取組】

- ・ 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に活用する。

#### 【代替案の検討状況】

- ・ 用地買収が完了しており、代替案の可能性はない。

#### 【働き方改革の取組等】

- ・ 週休2日確保工事の活用を進めている。
- ・ ICT建設機械を活用し、管理作業等の時間短縮(約30%)を図っている。
- ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など  
建設現場の環境改善を図っている。

## 3 評価

### (1) 県の対応方針案

### (2) 理由

事業継続

集落内の屈曲部及び道幅の狭い区間を回避するバイパス整備により、歩行者の安全性向上や、安全で円滑な車両交通を確保する  
ため、現計画のとおり事業を進める必要がある。



## 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

### (1) 事業費(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)		～R1(2019)年度	R2(2020)年度見込
2,056	2,239 (差+183) (比+8.9%)	1,839	1,839	200

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・吹上交差点から現道までの約L=0.6km区間は、R元(2019)年度に供用開始した。
- ・R元(2019)年度末までに用地取得が100%完了し、工事は85%完了しており計画どおり進捗している。新しい橋梁はR元(2019)年度に供用開始しており、R2(2020)年度は旧橋撤去工事を実施する。
- ・増額理由:近年の洪水を踏まえ、橋梁工施工時における仮締切の高さを変更(高く)する必要が生じたため。

### (3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・狭隘区間及び阿武隈川増水時の通行止めを解消し、良好な生活環境を確保できる。
- ・国道4号から本宮市中心部の南側を經由し旧白沢村を結ぶ、生活幹線道路として重要な路線であることから、地域生活を支える交通体系を確保できる。

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価(A)・B・C]

#### ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等

- ・R元(2019)年に最新の22OD調査結果に基づくデータにより将来交通量を推計したところ、前回評価時(4,100台/日)の推計(17OD使用)よりも将来交通量(4,000台/日)が減少しているが、周辺道路から本橋梁へ交通量が集約されており、地域における重要性は高く、混雑の解消や通行止め措置の解消効果に変わりはない。
- ・人口減少、高齢社会において、交通サービス水準の向上と物流の効率化の観点から、早期の事業効果発現が求められる。

#### ②自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等

- ・旧橋は、令和元年東日本台風の豪雨により通行止めとなったが、完成していた新たな橋梁の供用を早めることにより、地域に対して大いに貢献したところである。今後、豪雨時の広域避難や緊急物資等の輸送路を補完するなど、災害に強い交通体系を確保できる。

#### ③地元住民の意向等

- ・生活幹線道路として重要な道路であることから、本宮市や「ふくしま拠点まちづくり協議会」より早期完成を要望されている。

### (5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H17/2005)	前回 (H27/2015)	完成時 (R3/2021)	備考
大型車交互通行困難箇所	0.4km	0.4km	0km	
阿武隈川の増水による通行止め	0.7回/年 H14～H16 3年平均	0.8回/年 H22～H26 5年平均	解消	

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{24.6+4.1+0.5}{22.8+0.3} = 1.26 \text{ (前回値1.46)}$$

- ・[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)
- ・現場発生土の残土運搬先の変更や橋梁工施工時における仮締め切りの高さの変更となったことにより、総費用(C)が増加し、費用対効果が減少した。

#### 【参考値】

$$B/C = \frac{24.6+4.1+0.5+0.02^{*1}}{22.8+0.3} \times 1.500^{*2} = 1.89$$

\*1:追加便益:0.02億円(迂回の解消効果)

\*2:地域修正係数:1.500(中通り)

### (7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

#### 【コスト削減の取組】

- ・盛土や仮設に必要な土砂について、現場内や他工区との流用調整により土砂の有効利用を図る。

#### 【代替案の検討状況】

- ・既存市街地、本宮運動公園、本宮市総合体育館等のアクセス向上に配慮した最適ルートのため、代替案立案の可能性はない。

#### 【働き方改革の取組等】

- ・週休2日確保工事の活用を進めている。
- ・ICT建設機械を活用し、管理作業等の時間短縮(約30%)を図っている。
- ・情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

## 3 評価

### (1) 県の対応方針案

### (2) 理由

事業継続

橋梁を架け替えることによる歩行者の安全確保や、幅員狭小区間の改良による大型車交互通行の確保、阿武隈川増水時の通行止めの解消を図るため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

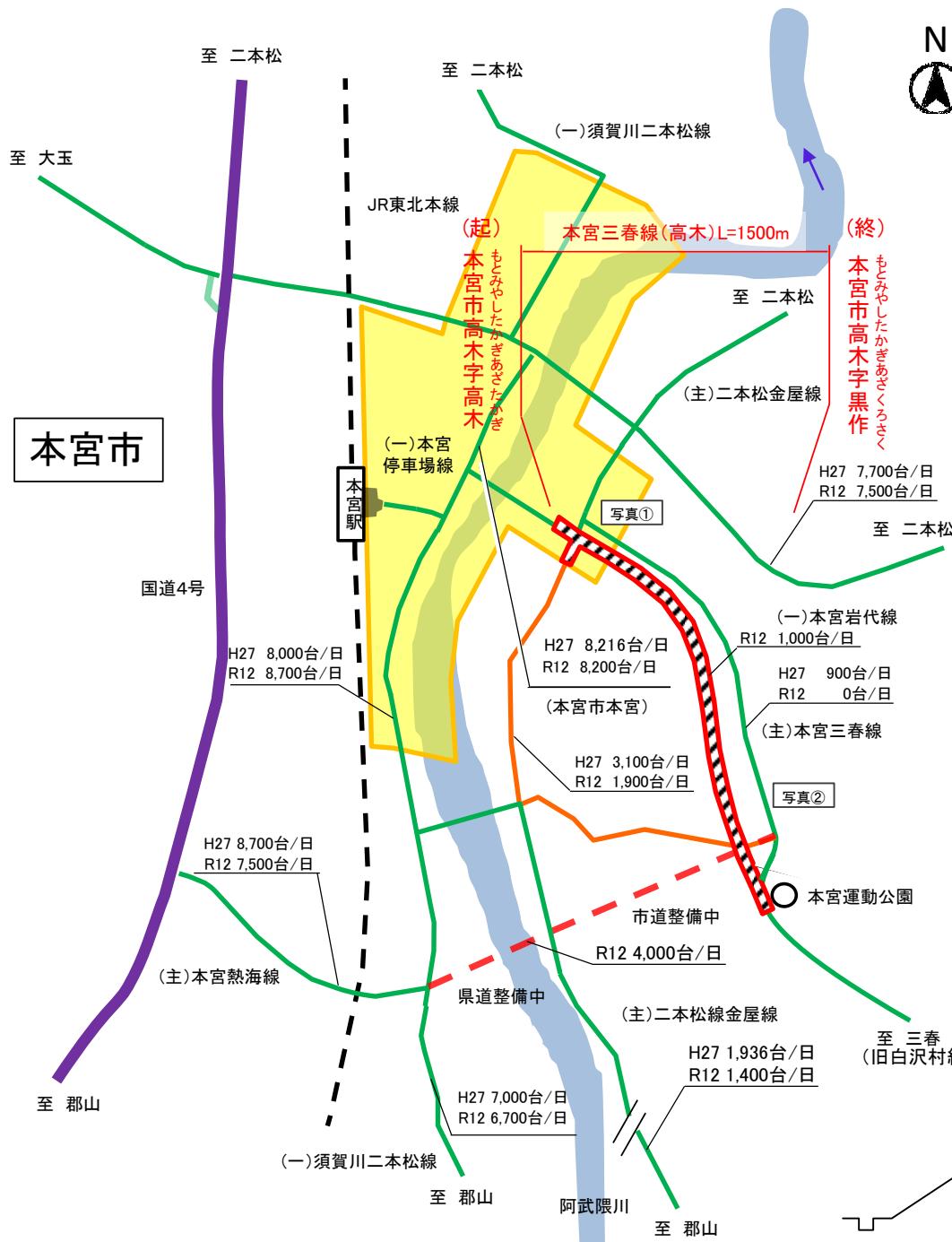
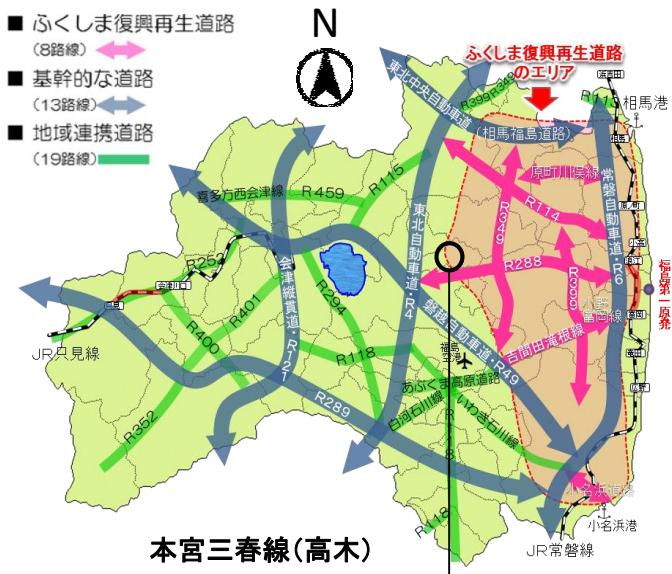
整理番号	104	事業名 〔地区名〕	市町村合併支援道路整備事業 〔本宮市 本宮三春線 高木工区〕	全体事業費 (百万円)	2,100	採択年度	H22 (2010)	完成目標年度*	R3 (2021)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	-----------------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

※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	事業採択から10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：－、付帯意見等：－、県の対応方針：－
--------	-----------------	------------	-----------------------------

# 1 事業の概要

- 本宮三春線(高木工区)は、「ふくしま道づくりプラン」の「地域間の連携・交流を支え地域力を高める道づくり」に位置付けられており、国道4号から本宮市中心部を經由し三春町を結ぶ重要な路線である。
- 本宮三春線(高木工区)は通学・通勤に使用されている生活幹線道路であり、道路利用者の通行に支障となっている変則交差点、幅員狭小及び線形不良区間を改良することにより、歩行者の安全を確保するとともに、交通混雑を解消し、安全で円滑な交通の確保を図るものである。

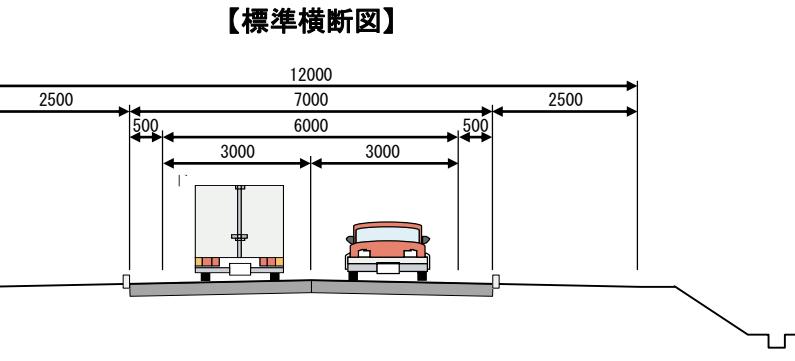


**【本宮三春線(高木)の整備効果】**

- 歩行者の安全確保
- 変則交差点、幅員狭小及び線形不良区間の改良による交通混雑の解消

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

- 延長 L=1,500m
- 幅員 W=6.0(12.0)m



【写真① 歩行者等の交通状況】



【写真② 大型車等の交通状況】



## 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

### (1) 事業費(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)		～R1(2019)年度	R2(2020)年度見込
—	2,100	1,597	1,597	80

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ R元(2019)年度末までに用地を99%取得済みで工事は76%完了しており、計画どおり進捗している。
- ・ 残る用地について早期に取得し、早期供用を目指す。
- ・ R2(2020)年度工事:道路改良工事

### (3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 変則交差点、幅員狭小及び線形不良区間の改良により、道路利用者の安全性が向上し良好な生活環境を確保できる。
- ・ 本宮市中心部から旧白沢村を經由し三春町を結び、生活幹線道路として重要な路線であることから、地域生活を支える交通体系を確保できる。

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価(A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - ・ 人口減少、高齢社会において、交通サービス水準の向上と物流の効率化の観点、また、歩行者の交通安全確保の観点から、早期の事業効果発現が求められる。
- ②自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
  - ・ 本地域は、令和元年東日本台風の豪雨(連続189mm)により、一部浸水で通行不能となった。本事業により、豪雨時の広域避難や緊急物資等の輸送路を確保することができ、災害に強い交通体系を構築できる。
- ③地元住民の意向等
  - ・ 本宮市中心部と本宮市総合体育館などの公共施設のアクセスを向上させ、共同利用を促進させる道路として、地元住民から早期整備を要望されている。

### (5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H22/2010)	完成時 (R3/2021)	備考
幅員狭小、線形不良区間	1.0km	0.0km	

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{18.4+5.6+0.8}{21.6+1.0} = 1.10$$

- ・ [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)

#### 【参考値】

$$B/C = \frac{18.4+5.6+0.8+25.7^{*1}}{21.6+1.0} \times 1.500^{*2} = 3.36$$

\*1:追加便益:25.7億円

救命救急へのアクセス向上効果:25.7億円

\*2:地域修正係数:1.500(中通り)

### (7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

#### 【コスト削減の取組】

- ・ 盛土について、事業区間内の流用調整により土砂の有効利用を図る。

#### 【代替案の検討状況】

- ・ 既存市街地、本宮運動公園、本宮市総合体育館等のアクセス向上に配慮した最適ルートのため、代替案立案の可能性はない。

#### 【働き方改革の取組等】

- ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

## 3 評価

(1) 県の対応方針案	(2) 理由
事業継続	変則交差点、幅員狭小及び線形不良区間を改良することによる歩行者の安全が確保されるとともに交通混雑解消による安全で円滑な交通の確保を図るため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

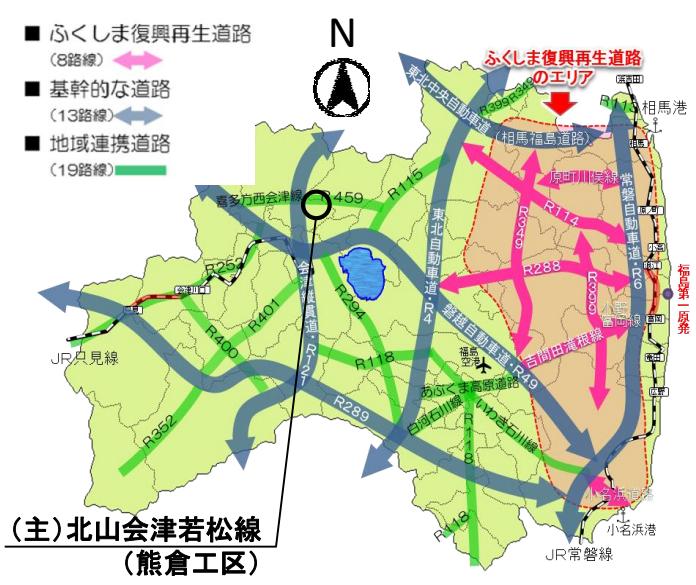
整理番号	105	事業名 〔地区名〕	交付金事業(道路) 〔喜多方市 北山会津若松線 熊倉工区〕	全体事業費 (百万円)	2,260	採択年度	H22 (2010)	完成目標年度*	R8 (2026)	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	--------------	----------------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

※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	事業採択から10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：一、付帯意見等：一、県の対応方針：一
--------	-----------------	------------	-----------------------------

# 1 事業の概要

- 主要地方道北山会津若松線は北塩原村北山地内の国道459号交差点を起点とし、会津若松市の国道49号を結ぶ路線であり、主要生活幹線道路を補完し、市町村間を連絡する生活幹線道路として重要な路線である。
- 幅員狭小・線形不良区間を回避するバイパス整備により、交通分散による歩行者の安全を確保し、安全で円滑な車両交通を確保するとともに、国道121号の代替路として第三次救急医療施設へのアクセス向上を図るものである。

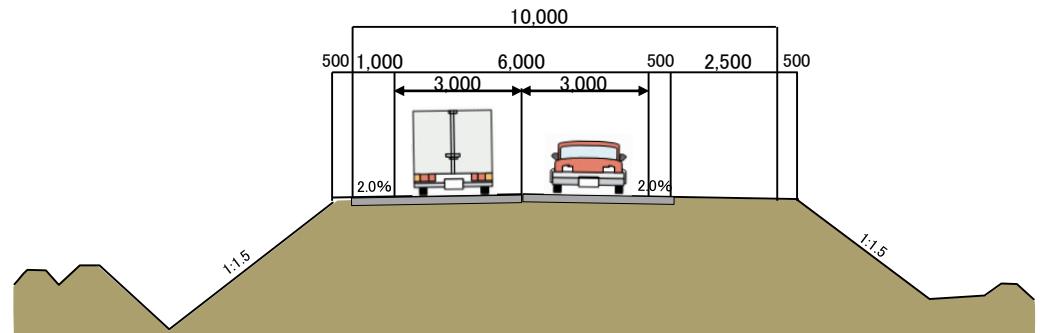


【写真① 北山会津若松線の交通状況】



- 延長 L=3,100m
- 幅員 W=6.0(10.0)m
- 主要構造物 (仮称)熊倉一号橋 L=32m

【標準横断面図】



## 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

(1) 事業費(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)		～R1(2019)年度	R2(2020)年度見込
-	2,260 (-)	806	806	48

(2) 現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ H22(2010)年に採択後、用地買収・用地測量・工事を進めてきた。
- ・ R元(2019)末までに用地進捗率は50%、工事進捗率は43%であり計画どおり進捗している。
- ・ R2(2020)年度工事:道路改良工事、舗装工事

(3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 通過交通を分散することにより、歩行者の安全を確保できる。
- ・ 幅員狭小・線形不良の解消により、安全で円滑な車両交通を確保できる。
- ・ 北塩原村から会津地方で唯一の第三次救急医療施設(会津中央病院)への患者の搬送路線として使用される。

(4) 事業採択後(前回評価後)からの社会経済情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価(A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
- ・ 人口減少、高齢社会において、交通サービス水準の向上と物流の効率化の観点、また、歩行者の交通安全確保の観点から、早期の事業効果発現が求められる。
- ②自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
- ・ 本工区は幅員狭小・屈曲が著しく必要な視距が確保できないため、車両の交互交通が困難で緊急車両等の通行にも支障をきたしている。本事業により、豪雨等災害時の避難や緊急物資等の輸送路を補完するなど、災害に強い交通体系を支援できる。
- ③地元住民の意向等
- ・ 会津総合開発協議会、会津方部商工観光団体協議会より継続して事業に対する要望がある。

(5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H22/2010)	完成時 (R8/2026)	備考
北塩原村から第三次救急医療施設への所要時間	57.9分	52.5分	※旅行速度により算定
大型車すれ違い困難区間	425.2m	0m	

(6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{22.0+6.1+0.7}{22.5+1.5} = 1.20 \text{ (前回値:-)}$$

- ・ [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)

【参考値】

$$B/C = \frac{22.0+6.1+0.7+3.1^{*1}}{22.5+1.5} \times 1.642^{*2} = 2.18$$

\*1: 追加便益: 3.1億円(冬期の交通効果:1.0,救命救急へのアクセス向上効果:2.1)

\*2: 地域修正係数: 1.642(会津)

(7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取り組み等 [評価(A)・B・C]

【コスト削減の取組】

- ・ 再生路盤材や再生アスファルト合材を積極的に活用する。

【代替案の検討状況】

- ・ アクセス向上に配慮した最適ルートのため、代替案立案の可能性はない。

【働き方改革の取組等】

- ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図っている。

## 3 評価

(1) 県の対応方針案

(2) 理由

事業継続

幅員狭小・線形不良区間を回避するバイパス整備により、交通分散による歩行者の安全を確保し、安全で円滑な車両交通を確保するとともに、国道121号の代替路として第三次救急医療施設へのアクセス向上を図るため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

整理番号	106	事業名 〔地区名〕	補助事業(道路)〔一般国道121号 会津縦貫北道路4-2工区 会津若松市〕	全体事業費 (百万円)	11,400	採択年度	H28 (2016)	完成目標年度*	R8 (2026)	担当部(局)課名	土木部 高速道路室
------	-----	--------------	--	----------------	--------	------	---------------	---------	--------------	----------	-----------

※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。

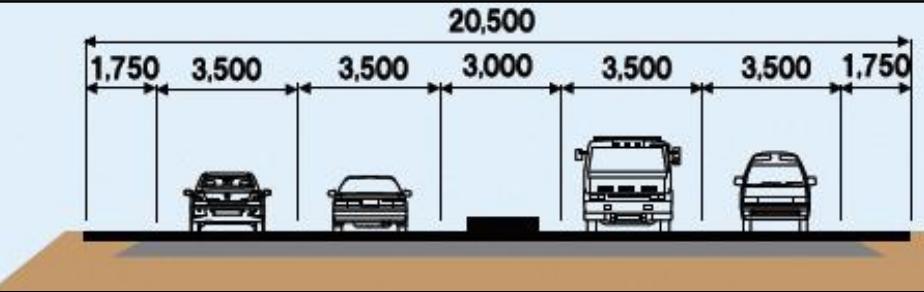
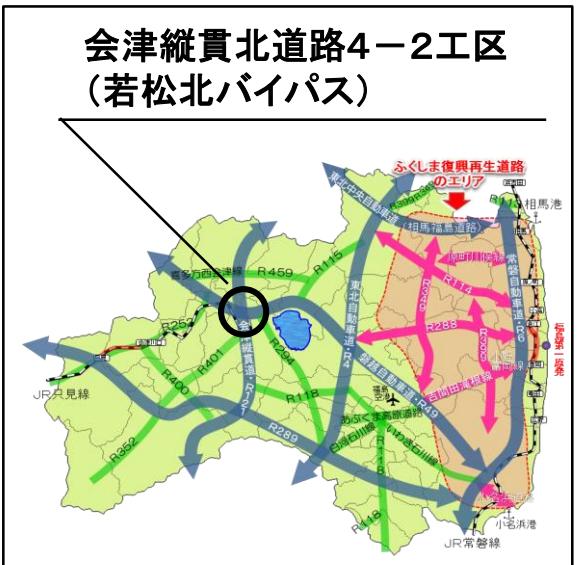
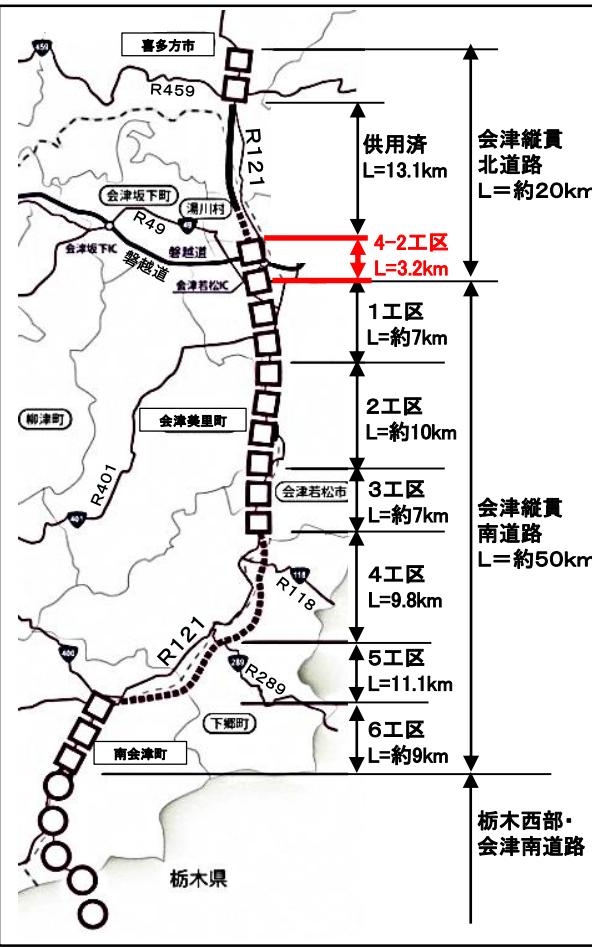
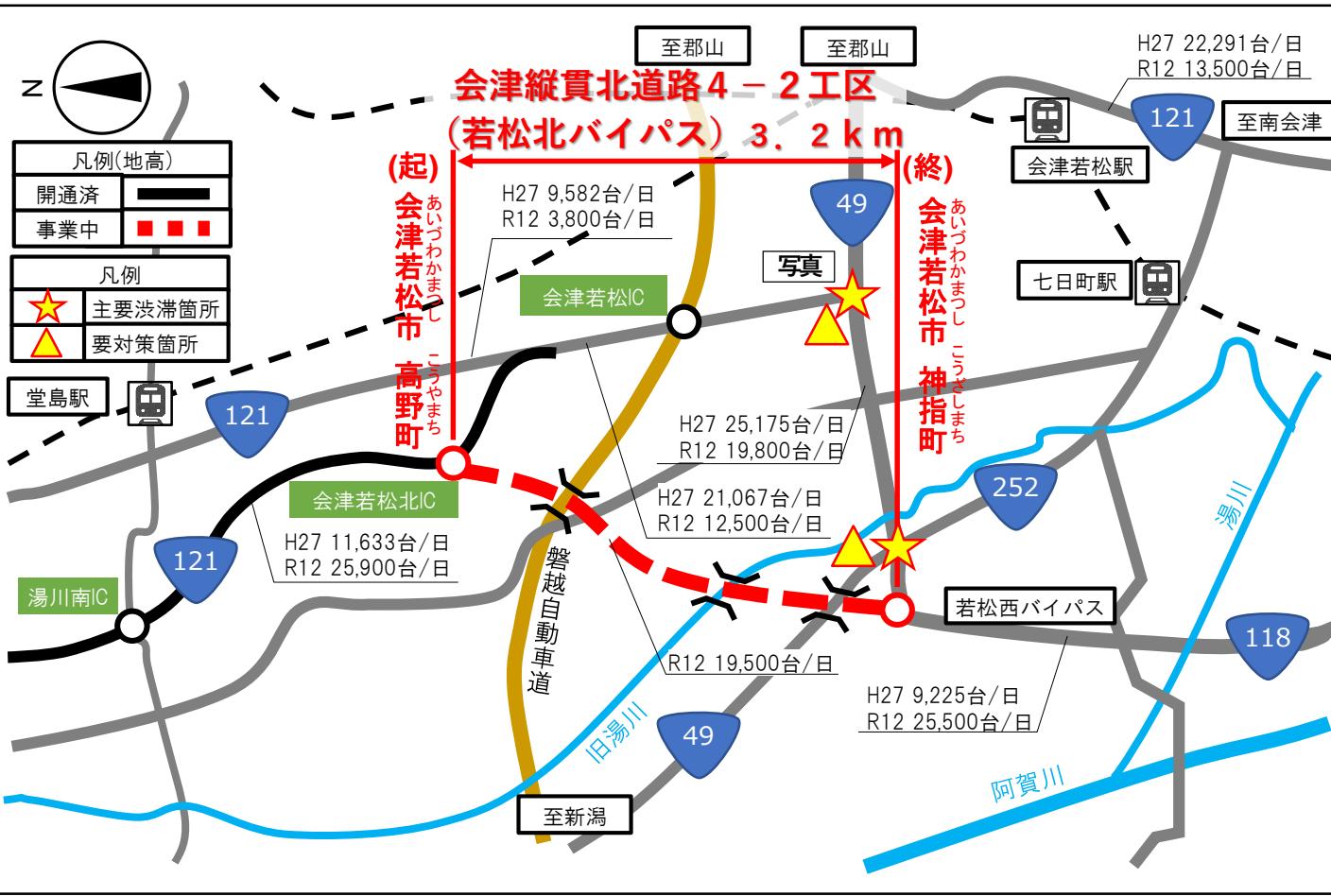
評価対象理由	前回評価時(平成27年度)から5年経過で継続中	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:事業着手、付帯意見等:有り、県の対応方針:事業着手
--------	-------------------------	------------	------------------------------------

# 1 事業の概要

意見内容:磐越自動車道へのアクセスなどの利便性に十分配慮すること

県の対応:磐越自動車道へのアクセスなどの利便性に十分配慮して、事業を進めます。

- 一般国道121号(会津縦貫北道路4-2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」に位置づけられ、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南道路と一体となり、高速交通ネットワークを形成するものである。
- 一般国道121号(会津縦貫北道路4-2工区)は、会津縦貫北道路と国道118号若松西バイパスを結ぶ区間であり、喜多方地方、若松市街地及び南会津地方とのアクセス性向上、加えて、市街地の渋滞緩和や会津地域の広域・総合医療施設へのアクセス向上、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等を図るものである。



- 延長 L=3,200m
- 幅員 W=20.5m
- 主要構造物
  - ・(仮)1号橋 L=183m
  - ・(仮)2号橋 L=40m
  - ・(仮)3号橋 L=53m

- 【会津縦貫北道路4-2工区の整備効果】
- 国道49号の主要渋滞箇所2箇所の渋滞緩和による、現道の安全性及び速達性の確保、事故率の軽減
  - 会津若松ICへのアクセス向上による、会津地方を中心とした周辺地域の産業振興
  - 緊急物資等の輸送を可能とする、災害に強い交通ネットワークの確保
  - 広域ネットワークの形成による、会津地域の総合医療施設へのアクセス性向上、冬期間の広域的な迂回路の確保

## 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

### (1) 事業費(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)		～R1(2019)年度	R2(2020)年度見込
11,400	11,400 (差 ±0) (比 ±0%)	1,145	1,145	440

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価 A・(B)・C]

- ・ H28(2016)年から調査設計に着手。
- ・ H31(2019)年4月に、交差する「国道49号」及び「磐越自動車道」が、重要物流道路に指定されたことにより、道路縦断計画の見直しを実施。
- ・ 地元との計画調整に時間を要しており、R2(2020)年4月時点で用地未着手のため、完成目標年度をR5(2023)年からR8(2026)年に変更した。地元合意形成に取り組んでおり、今年度中の用地買収着手を見込んでいる。

### (3) 期待される効果 [評価 (A)・B・C]

- ・ 現道区間の通過交通が本工区に転換され、渋滞の緩和、現道の安全性や速達性が確保、事故率の軽減が期待される。
- ・ 会津若松市内と喜多方市方面との往来について、大幅な時間短縮に繋がり、交通サービス水準の向上が期待される。
- ・ 本工区の整備と併せ案内誘導の充実により会津若松ICへのアクセス性向上を図り、磐越自動車道(東西軸)と会津縦貫道(南北軸)が一体となり結節効果を発揮し、会津地方を中心とした周辺地域の産業振興に大きく貢献することが期待される。

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクに備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価 (A)・B・C]

- ① 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - ・ 周辺地域の道路整備状況や観光客(インバウンド)増を背景に、将来交通量(19,500台/日)が前回評価(15,800台/日)よりも増加している。また、人口減少社会において交通サービス水準の向上と物流の効率化の観点から、会津縦貫道の重要性が高まっている。
- ② 自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
  - ・ 会津縦貫道(会津軸)の整備により、中通り軸、浜通り軸と関東、東北を結ぶ広域ネットワークの代替性が確保され、交通途絶リスクの低減、緊急物資等の輸送を可能にする災害に強い交通ネットワークが確保が図られるため、会津縦貫道の重要性が高まっている。
- ③ 地元住民の意向等
  - ・ 地元商工会や教育関係者等が、会津地区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、会津縦貫北道路整備の重要性及び必要性を強く訴えとともに、早期完成等を要望している。

### (5) 評価指標の状況 [評価 (A)・B・C]

評価指標	前回評価時 (H27/2015)	完成時 (R7/2026)	備考
会津縦貫北道路湯川南IC ～若松西バイパス間 の冬期所要時間 (通常期)	19分 (17分)	8分(-11分) (8分(-9分))	現況:実測値 完成:設計速度
主要渋滞箇所	2箇所	0箇所	H24年度指定

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価 (A)・B・C]

$$B/C = \frac{158+16+15}{92+2.4} = 2.0 \text{ (前回値 2.6)}$$

- ・ [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)
- ・ H30.2の「費用便益分析マニュアル」改訂により、便益算定の基礎データである原単位価格が低下し、総便益が減少している。

#### 【参考値】

$$B/C = \frac{158+16+15+2.21}{92+2.4} \times 1.642 = 3.33$$

※1:追加便益:2.21億円(冬期交通の効果:2、CO2排出削減効果:0.21)

※2:地域修正係数:1.642(会津)

### (7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価 (A)・B・C]

#### 【コスト削減の取組】

- ・ 他事業の残土を流用し、コスト削減を図る。

#### 【代替案の検討状況】

- ・ 隣接工区との接続位置を踏まえると、代替案の可能性はない。

#### 【働き方改革の取組等】

- ・ 週休2日確保工事の活用を進める。
- ・ ICT建設機械を活用し、管理作業等の時間削減(約30%)を図る。
- ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図る。

## 3 評価

### (1) 県の対応方針案

### (2) 理由

事業継続

本工区の整備により会津縦貫北・南道路を連結し、磐越自動車道と一体となって高速交通ネットワークを形成することにより、物流ネットワークの円滑化が図られ、会津地方を中心とした周辺地域の産業振興に大きく貢献することが期待されるため、現計画のとおり事業を進める必要がある。

整理番号	107	事業名〔地区名〕	交付金事業(河川) 〔伊達市 一級河川 東根川(伊達市)〕	全体事業費 (百万円)	7,000	採択年度	S49 (1974)	完成目標年度*	R10 (2028)	担当部(局)課名	土木部 河川整備課
------	-----	----------	----------------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	---------------	----------	-----------

※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27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:あり、県の対応方針:事業継続
--------	-------------------------	------------	------------------------------------

### 1 事業の概要

遊水地の利活用については、社会情勢の変化を踏まえて、地域住民と調整を図ること。

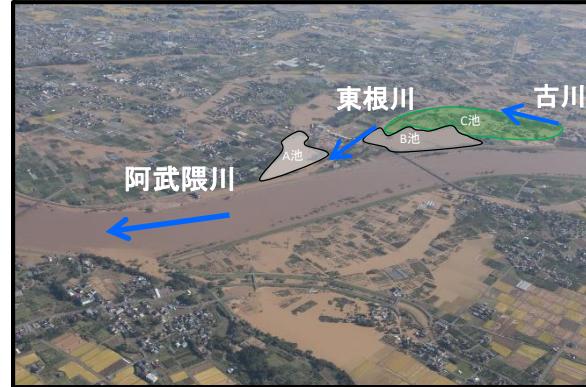
遊水地の利活用については、社会情勢の変化を踏まえて、地域住民と調整を図りながら事業を進めてまいります。

- 昭和61年8月洪水や令和元年東日本台風をはじめ、度重なる洪水により浸水被害が発生しているため、河積の拡大を行い、沿川の人家等への浸水被害の防止を図る。

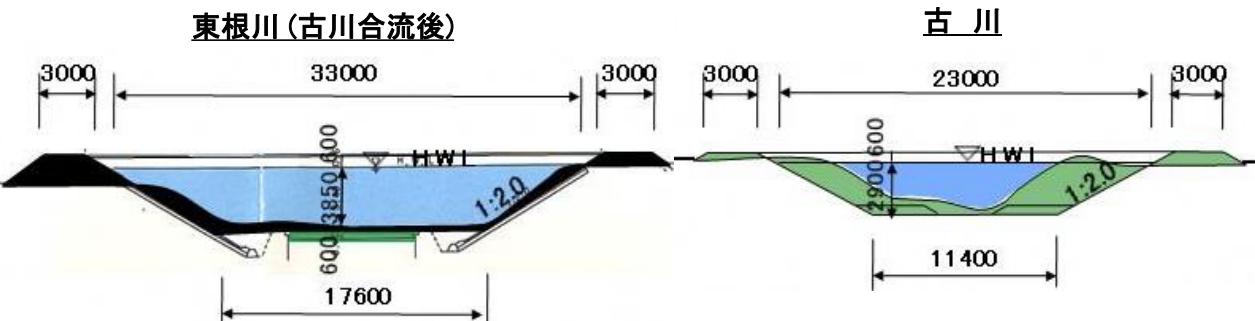
#### 位置図



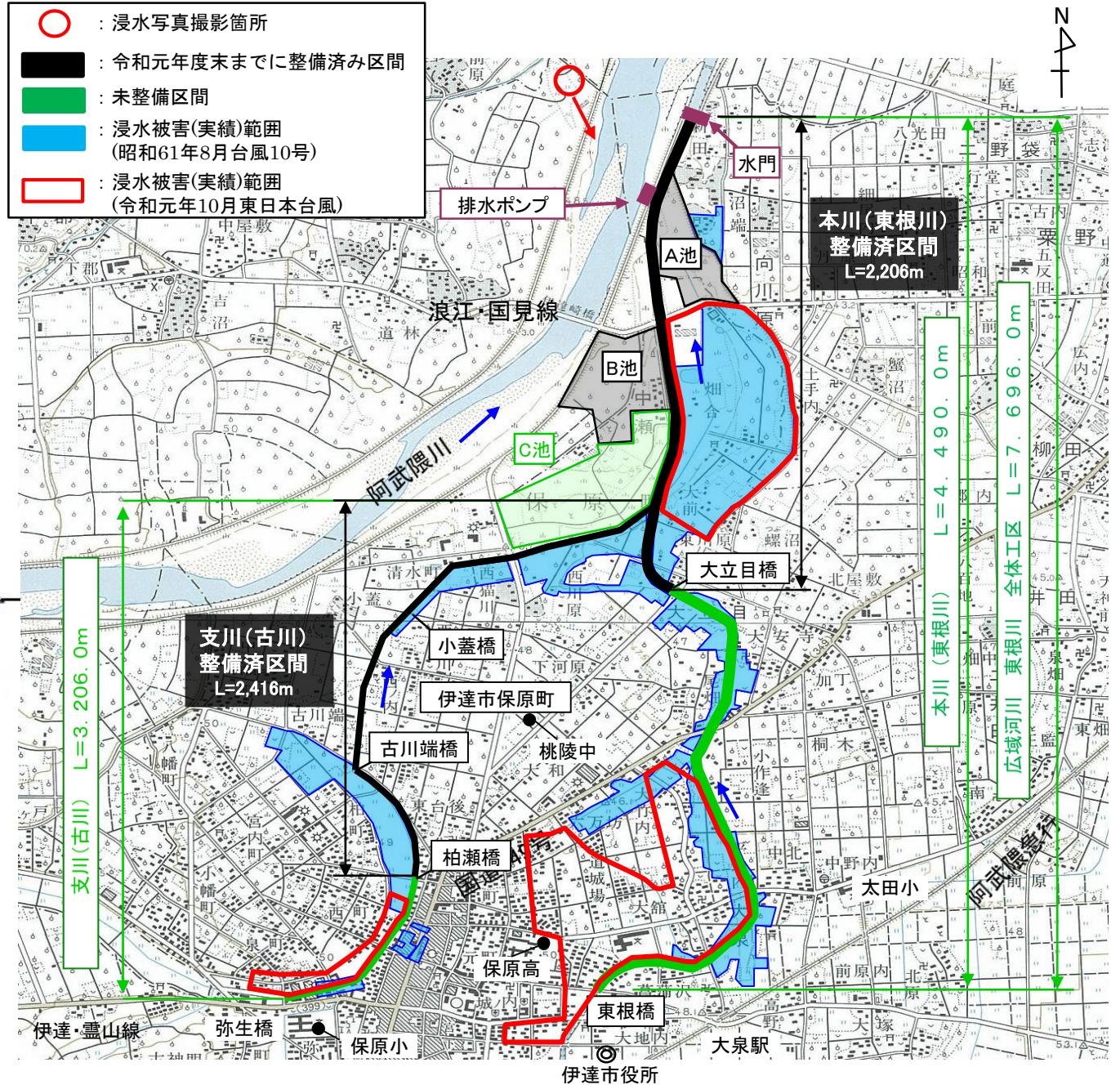
#### 令和元年東日本台風時状況



#### 標準横断図



#### 過去の浸水実績



## 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

### (1) 事業費(単位:百万円)

全体事業費		事業 執行額	年度別執行額	
前回	今回 (前回差)		～R1(2019)年度	R2(2020)年度見込
7,000	7,000 (±0%)	4,901	4,901	210

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- 東根川は、阿武隈川合流部から大立目橋まで、支川古川は、東根川合流部から柏瀬橋まで整備済みとなっている。また、遊水池については、B池をH15(2003)年に、A池をH19(2007)年に供用を開始している。
- R2(2020)年度は、古川において護岸工と調査設計、遊水地において用地補償を実施する。
- 前回の付帯意見である遊水地の利活用について、地元としては近年の豪雨災害の激甚化を受け、まずは治水事業の早期完了を図ることが最優先だという意識に変化しつつある。さらに、東日本台風で甚大な被害を受け、その意識はより一層高まっている。今後も社会情勢の変化を踏まえ、地域住民と調整を図りながら事業を進める。
- 河川整備延長7,696mのうち、R元(2019)年度までに4,622m(60%)が整備済みであり、前回評価時の42.9%から着実な事業の進捗が図られている。今後は、未整備区間にある伊達市の中心市街地を浸水被害から防ぐため、東根川及び支川古川の河川整備を実施し、また遊水地の整備を行うことにより、R10(2028)年度の完了を目指す。

### (3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 本事業により、遊水地の整備及び河川断面狭小区間が解消されることで、沿川の浸水被害の軽減を図ることが出来る。
- 浸水範囲内には伊達市の市街地が形成されており、事業完了により良好な生活環境を確保することが出来る。

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価(A)・B・C]

- 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - 人口減少や高齢化が進む中でも中心市街地における開発により人家等が密集しているため、早期の事業完了により安全・安心を確保し、地域活力を維持していく必要がある。
- 自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
  - 近年の気候変動に伴う降雨の局地化、激甚化による度重なる浸水被害を軽減させるため、河川整備の必要性は高い。また、令和元年東日本台風においても甚大な被害が生じたため、事業の早期完了が求められる。
- 地元住民の意向等
  - 「東根川広域基幹河川改修事業整備促進協議会」を中心に事業推進に対して協力的である。また、地元住民が沿川の環境美化活動を積極的に行うなど河川に対する関心は高い。

### (5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (S49/1974)	前回 (H27/2015)	完成時 (R10/2028)	備考
河川整備延長 7,696m	0m (0%)	3,300m (42.9%)	7,696m (100%)	

#### 【その他参考となる数値】

○過去の浸水実績

発生日	事由	浸水戸数(戸)	浸水面積(ha)	最大2日雨量 (最大時間雨量)(mm)
昭和57年9月	台風18号	88	171.1	122.0(30.0)
昭和61年8月	台風10号	934	385.8	192.0(22.0)
平成元年8月	台風17号	7	37.0	65.0(20.0)
平成10年8月	豪雨	37	80.5	208.0(23.0)
平成14年7月	台風6号	18	40.6	174.0(17.0)
平成18年10月	豪雨	—	2.5	160.0(8.0)
令和元年10月	東日本台風	144	92.2	231.0(30.5)

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{246,567+309}{16,810+1,814} = \frac{246,876}{18,624} = 13.26 \text{ (前回値 17.08)}$$

- [B]河川事業における総便益(氾濫防止便益+残存価値の合計)
- [C]河川事業に要する総費用(河川整備に要する事業費+河川維持管理に要する費用の合計)
- 評価基準年度の見直しにより、現在価値化における総費用が増加したことから、費用対効果は減少した。

### (7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

#### 【コスト削減の取組】

- 発生土の他工事への流用を積極的に進めている。

#### 【代替案の検討状況】

- 沿川の地形と土地の利用状況から、現河川整備案が最適である。

#### 【働き方改革の取組等】

- 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図る。

## 3 評価

### (1) 県の対応方針案

### (2) 理由

事業継続

整備済区間においては浸水被害の軽減が図られているものの、未整備区間には伊達市の中心市街地があるため、浸水被害軽減に向け、今後も計画的に事業を進める必要がある。

整理番号	108	事業名(地区名)	交付金事業(河川) 〔猪苗代町 一級河川 長瀬川〕	全体事業費 (百万円)	4,196	採択年度	H2 (1990)	完成目標年度*	R10 (2028)	担当部(局)課名	土木部 河川整備課
------	-----	----------	------------------------------	----------------	-------	------	--------------	---------	---------------	----------	-----------

※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27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:なし、県の対応方針:事業継続
--------	-------------------------	------------	------------------------------------

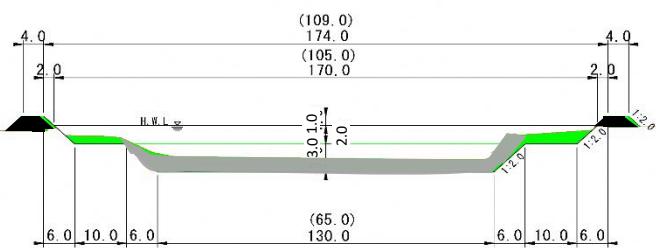
## 1 事業の概要

- 平成元年の豪雨をはじめ、度重なる洪水により浸水被害が発生しているため、河積の拡大を行い、沿川の人家等への浸水被害の防止を図る。

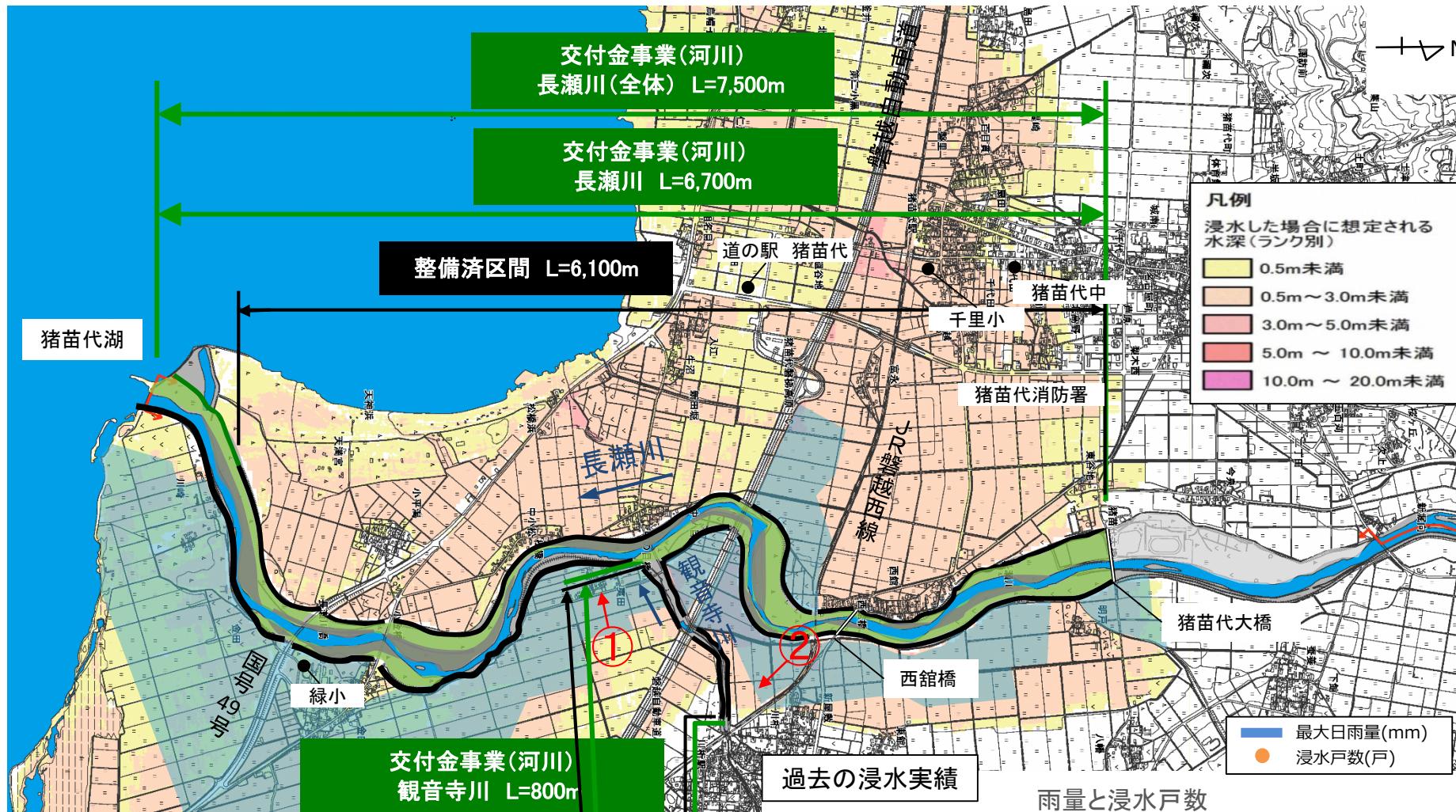
### 位置図



### 標準横断面図



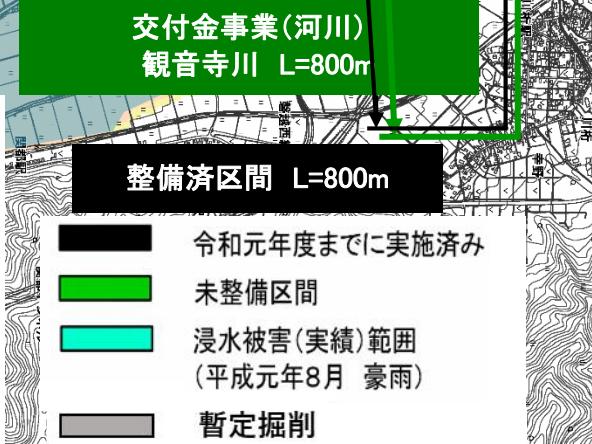
※( )内値は、観音寺川合流点より上流側



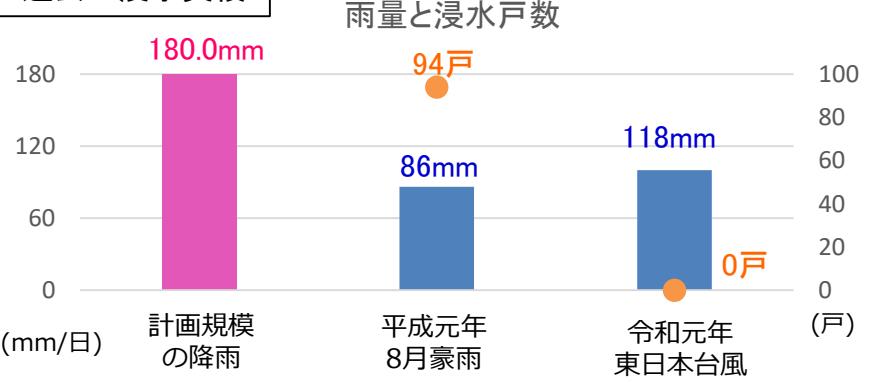
出水状況:平成元年8月6~8日



出水状況:平成元年8月6~8日



### 過去の浸水実績



## 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

### (1) 事業費(単位:百万円)

全体事業費		事業執行額	年度別執行額	
前回	今回(前回差)		～R1(2019)年度	R2(2020)年度込
3,921	4,196(+7%)	3,876	3,876	42

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- 長瀬川本川は、概ね築堤が完了しており、支川の観音寺川は、整備が完了している。
- 堤防整備について、背後に人家が連担している箇所には護岸工を整備することとしたため、全体事業費が増加した。
- R2(2020)年度は、西館橋上流の掘削工を実施する。
- 河川整備延長7,500mのうち、R元(2019)年度までに6,900m(92%)が整備済みであり、前回評価時の77.3%から事業の進捗が着実に図られている。今後は、未整備区間付近にある国道49号や要配慮者利用施設である小・中学校等の浸水被害を防ぐため、流下能力拡大のための河道掘削を実施することにより、R10(2028)年度の完了を目指す。

### (3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 本事業により、河道掘削によって河川断面狭小区間が解消されることで、沿川の浸水被害の軽減を図ることが出来る。
- 浸水範囲内には緊急輸送道路である国道49号や要配慮者利用施設である小・中学校等があり、事業完了により良好な生活環境を確保することが出来る。

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価(A)・B・C]

- 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - 人口減少や高齢化が進む中でも地域の開発により観光商業施設等が立地しているため、早期の事業完了により安全・安心を確保し、地域活力を維持していく必要がある。
- 自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
  - 近年の気候変動に伴う降雨の局地化、激甚化による浸水被害を軽減させるため、河川整備の必要性は依然として高い。
- 地元住民の意向等
  - 地元住民は、事業推進に対して協力的である。また、沿川の集落が主体となり長瀬川の草刈り、ゴミ拾い等の清掃活動を定期的に行っており、河川に対する関心は高い。

### (5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時(H2/1990)	前回(H27/2015)	完成時(R10/2028)	備考
河川整備延長7,500m	0m (0%)	5,800m (77.3%)	7,500m (100%)	

#### 【その他参考となる数値】

○過去の浸水実績

発生日	事由	浸水戸数(戸)	浸水面積(ha)	最大日雨量(最大時間雨量)(mm)
昭和53年6月	梅雨前線	15	31.3	131(10)
昭和56年8月	台風15号	22	47.5	101(24)
昭和61年8月	豪雨	8	11.0	84(15)
平成元年8月	豪雨	94	57.8	86(17)
令和元年10月	東日本台風	0	0	118(18)

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{54,319+307}{9,527+1,177} = \frac{54,626}{10,704} = 5.10 \quad (\text{前回値 } 5.25)$$

- ・[B]河川事業における総便益(氾濫防止便益+残存価値の合計)
- ・[C]河川事業に要する総費用(河川整備に要する事業費+河川維持管理に要する費用の合計)
- ・護岸工の整備箇所の見直しにより事業費が増加したため、費用対効果が減少した。

### (7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

#### 【コスト削減の取組】

- ・発生土の他工事への流用を積極的に進めている。

#### 【代替案の検討状況】

- ・沿川地形と土地の利用状況から、現河川整備案が最適である。

#### 【働き方改革の取組等】

- ・情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図る。

## 3 評価

### (1) 県の対応方針案

### (2) 理由

事業継続

整備済区間においては浸水被害の軽減が図られているものの、未整備区間付近には国道49号や要配慮者利用施設である小・中学校等があるため、浸水被害軽減に向け、今後も計画的に事業を進める必要がある。

整理番号	109	事業名(地区名)	交付金事業(河川) [金山町外4町 一級河川 只見川]	全体事業費 (百万円)	43,890	採択年度	H27 (2015)	完成目標年度*	R26 (2044)	担当部(局)課名	土木部 河川整備課
------	-----	----------	--------------------------------	----------------	--------	------	---------------	---------	---------------	----------	-----------

\*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。

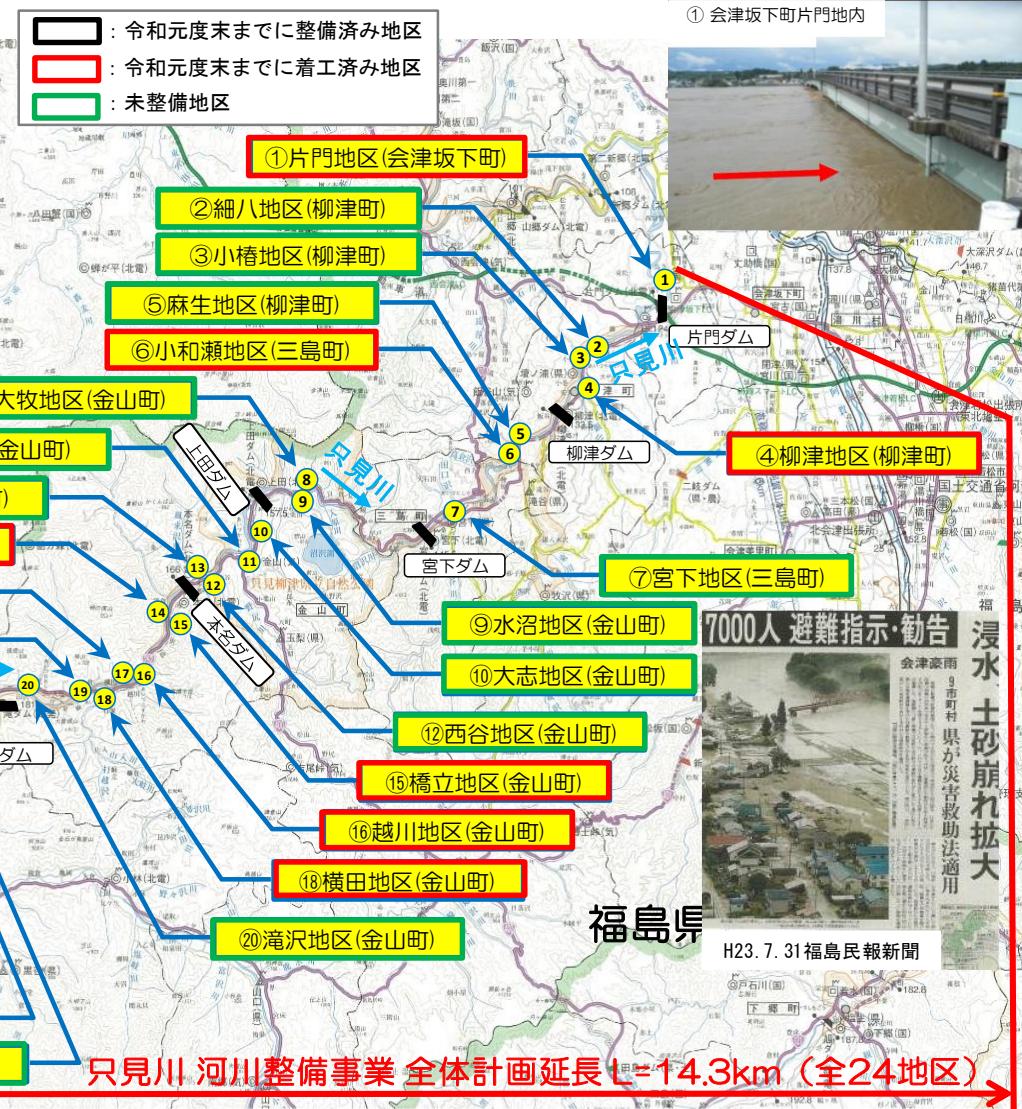
評価対象理由	前回評価時(平成27年度)から5年経過で継続中	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:事業着手、付帯意見等:あり、県の対応方針:事業着手
--------	-------------------------	------------	------------------------------------

# 1 事業の概要

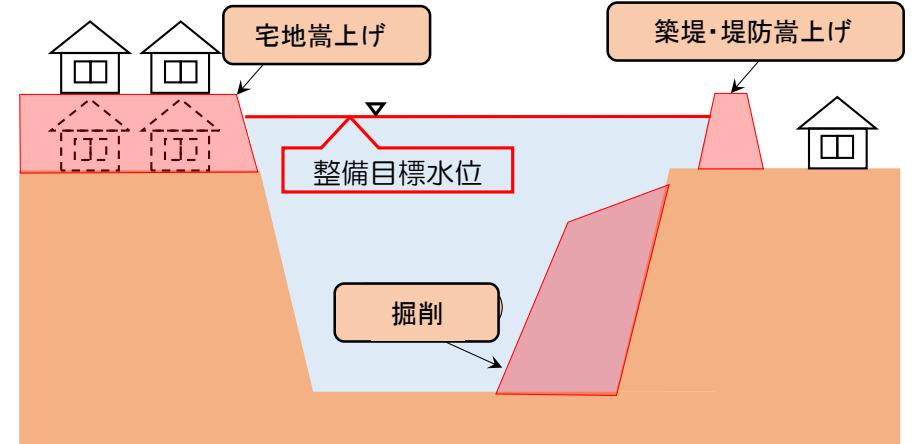
意見内容:沿川各町の地域振興策と連携を図りながら事業を推進すること。また、関係機関等と連携して、早期に事業の効果が得られるように努めること。

県の対応:沿川各町の地域振興策と連携を図りながら事業を推進します。また、関係機関等と連携して、早期に事業の効果が得られるように努めます。

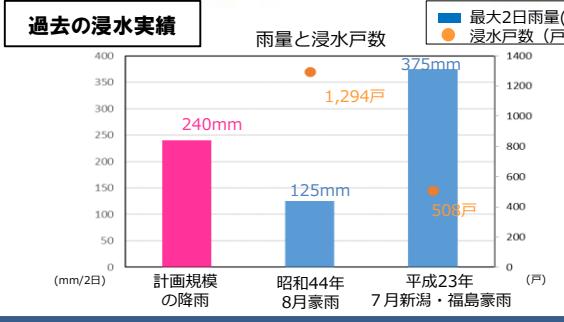
・平成23年7月新潟・福島豪雨により甚大な被害を受けた只見川の河川整備事業を進め、堤防嵩上げ、掘削、築堤など、抜本的な治水対策により、浸水被害の軽減を図り、沿川住民の安全・安心を確保する。



・土地の低さが低い地区においては、人家への浸水を防ぐために『築堤、堤防嵩上げ』や『宅地嵩上げ』を行います。  
 ・また、川幅を広げることで、その上流川の水位を下げる効果が大きい箇所については、川幅を広げるための『掘削』を行います。



No.	淡水区域	町名	対象地区	河川工事の種類	延長(km)	備考
①	新郷ダム	会津坂下町	●片門地区	堤防嵩上げ	1.0	
②	片門ダム	柳津町	●細八地区	掘削	2.0	
③			●小楢地区	掘削		
④			●柳津地区	堤防嵩上げ		
⑤	柳津ダム	三島町	●麻生地区	築堤	0.4	
⑥			●小和瀬地区	築堤	0.1	
⑦	宮下ダム	金山町	●宮下地区	宅地嵩上げ	0.2	
⑧			●上大牧地区	築堤	0.3	
⑨	上田ダム	金山町	●水沼地区	宅地嵩上げ	0.7	
⑩			●大志地区	築堤 もしくは 宅地嵩上げ		
⑪	本名ダム	金山町	●川口地区	堤防嵩上げ	0.4	
⑫			●西谷地区	築堤	0.5	
⑬			●本名地区	築堤 及び 宅地嵩上げ		
⑭	●湯倉地区	築堤	0.2			
⑮	本名ダム	金山町	●橋立地区	築堤	1.1	
⑯			●越川地区	掘削・築堤	0.5	
⑰	滝ダム	只見町	●西部地区	築堤 もしくは 宅地嵩上げ	0.6	
⑱			●横田地区	築堤 及び 宅地嵩上げ	0.3	
⑲	滝ダム	只見町	●上横田(土倉)地区	築堤	0.5	
⑳			●滝沢地区	築堤	0.2	
㉑	自己流	只見町	●蒲生地区	掘削・築堤	5.3	
㉒			●八木沢地区	掘削・築堤		
㉓			●新町地区	掘削・築堤		
㉔			●只見地区	掘削・築堤		
計	5町	24地区			14.3	(起終点間距離 L=80.5km)



●: 地元の合意形成済み

## 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

### (1) 事業費(単位:百万円)

全体事業費		事業 執行額	年度別執行額	
前回	今回 (前回差)		～R1(2019)年度	R2(2020)年度見込
43,890	43,890 (±0%)	8,362	8,362	2,705

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- ・ H27(2015)年度から河川整備事業に着手し、H30(2018)年度に上横田(土倉)地区(金山町)の整備が完成しており、現在7地区(片門(会津坂下町)、柳津(柳津町)、小和瀬(三島町)、湯倉、橋立、越川(中西部)(金山町)、八木沢(只見町))で築堤工事等を進めている。
- ・ 前回の付帯意見である沿川の地域振興や関係機関等との連携に当たっては、只見線の早期復旧や観光人口拡大のため、沿川各町及びJR(只見線復旧工事関係)と密に情報共有しながら、相互の円滑な事業実施に努めている。
- ・ 事業進捗については、16/24地区(67%)で既に地元の合意形成が図られており、9/24地区(38%)で工事に着手している(内、1地区工事完了)。今後は残りの地区の合意形成を図りながら治水対策を進め、浸水被害の軽減を図り、早期の整備完成に向け工事を推進していく。

### (3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・ 本事業により、堤防嵩上げや築堤等によって治水機能を向上させ、河道掘削によって河川断面狭小区間が解消されることで、沿川の浸水被害の軽減を図ることが出来る。
- ・ 沿線5町を結ぶ唯一の緊急輸送道路である国道252号の浸水被害を軽減することで、浸水被害時の孤立集落の発生を防ぐことが出来る。

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価(A)・B・C]

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - ・ 人口減少や高齢化が進み地域防災力そのものが低下していることから、早期の事業完了により安全・安心を確保し、地域活力を維持していく必要がある。
- ②自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
  - ・ 近年の気候変動に伴う降雨の局地化、激甚化による度重なる浸水被害を軽減させるため、河川整備の必要性は高い。
- ③地元住民の意向等
  - ・ 地元住民は、河川整備事業に対して協力的である。また、只見川流域5町(会津坂下町、柳津町、三島町、金山町、只見町)で構成される一級河川只見川河川整備促進期成同盟会がH27(2015)年12月に設立されるなど、地元自治体から早急な治水対策の実施が望まれている。

### (5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時 (H27/2015)	前回 (H27/2015)	完成時 (R26/2044)	備考
河川整備延長 14,300m	0m (0%)	0m (0%)	14,300m (100%)	

#### 【その他参考となる数値】

○過去の被害実績

発生日	事由	人的被害(人)		浸水戸数(戸)	最大2日雨量(mm)
		死者 行方不明者	重軽傷者		
昭和44年8月	低気圧	11	24	1294	125.1
昭和57年9月	台風18号	0	0	271	166.6
平成14年7月	台風6号	0	0	105	139.8
平成16年7月 新潟・福島豪雨	前線	1	1	98	203.3
平成23年7月 新潟・福島豪雨	前線	1	0	508	374.5

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{359.1+2.0}{290.6+35.1} = \frac{361.1}{325.7} = 1.10 \quad (\text{前回値 } 1.06)$$

- ・ [B] 河川事業における総便益(氾濫防止便益+残存価値の合計)
- ・ [C] 河川事業に要する総費用(河川整備に要する事業費+河川維持管理に要する費用の合計)
- ・ 評価基準年度の見直しにより、現在価値化における総便益費が増加したことから、費用対効果は増加した。

### (7) コスト削減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

#### 【コスト削減の取組】

- ・ 発生土の他工事への流用を積極的に進めている。

#### 【代替案の検討状況】

- ・ 沿川の地形と土地の利用状況から、現河川整備案が最適である。

#### 【働き方改革の取組等】

- ・ 情報共有システム(工事書類の電子的な交換・共有)活用による事務手続きの効率化など建設現場の環境改善を図る。

## 3 評価

### (1) 県の対応方針案

### (2) 理由

事業継続

未整備区間の浸水被害を軽減し、孤立集落の発生を防ぐことにより、沿川住民の安全・安心が確保されることから、今後も計画的に事業を進め、早期に事業完了を図る必要がある。

整理番号	201	事業名 〔地区名〕	森林居住環境整備事業〔大滝線〕	全体事業費 (百万円)	3,500	採択年度	S61 (1986)	完成目標年度*	R06 (2024)	担当部(局)課名	農林水産部 森林整備課
------	-----	--------------	-----------------	----------------	-------	------	---------------	---------	---------------	----------	-------------

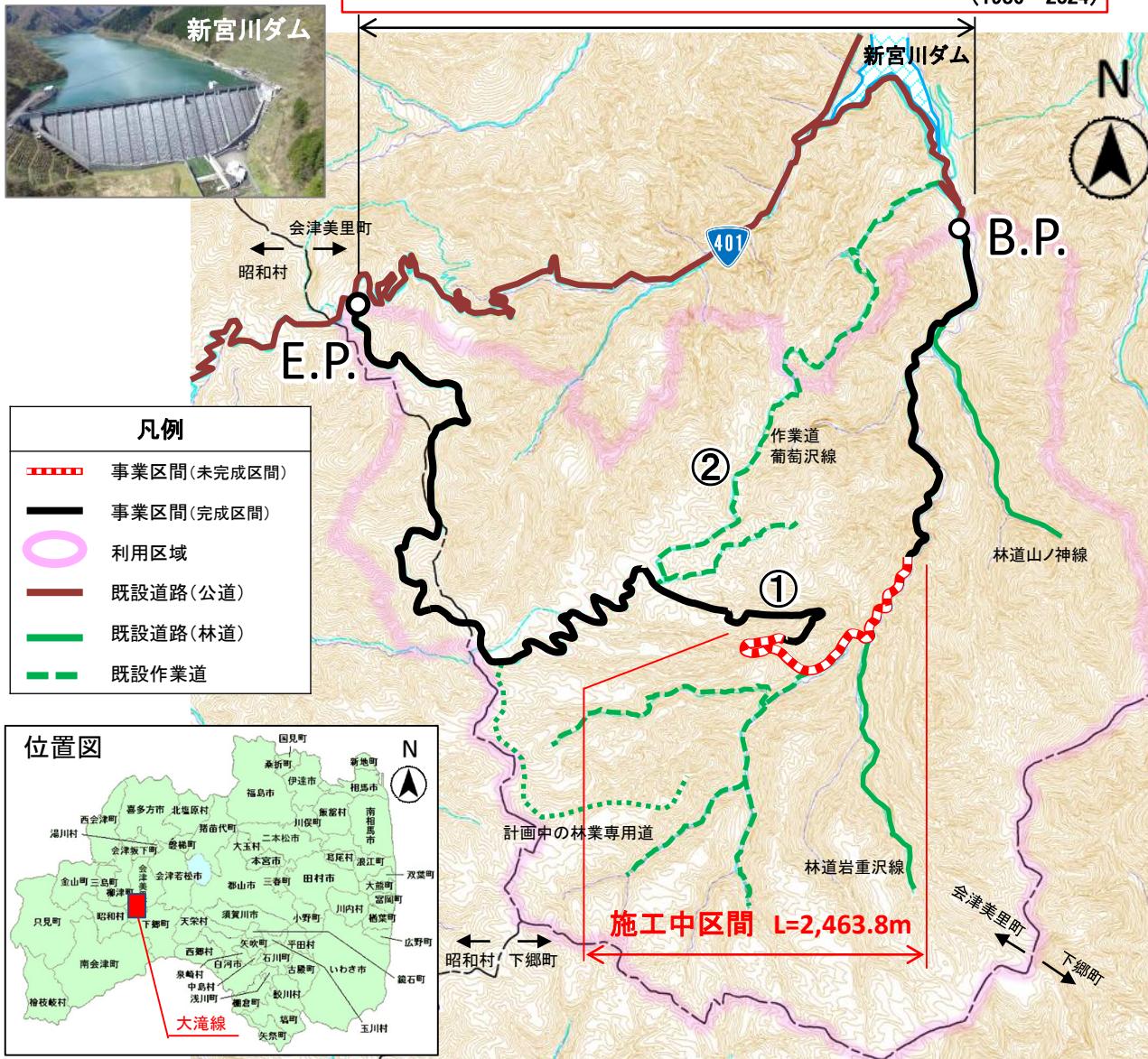
※完成目標年度は、標準的な工程を想定して設定しているが、毎年度の予算は担保されたものではなく、用地取得状況や施工上の条件変化等、不確定な要素があるため、確定したものではない。

評価対象理由	評価実施から5年を経過した時点で継続中の事業	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:なし、県の対応方針:事業継続
--------	------------------------	------------	------------------------------------

# 1 事業の概要

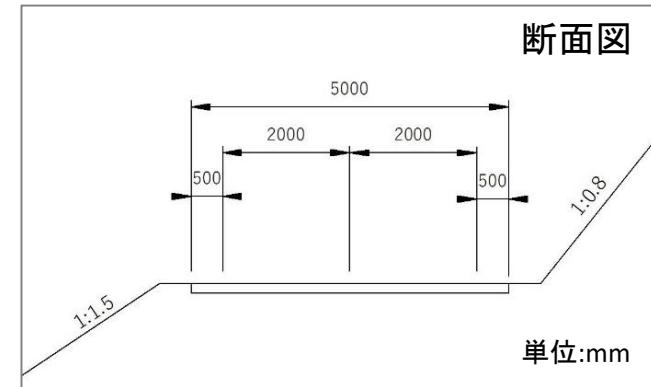
- 当路線は、大沼郡会津美里町と昭和村の町村境を通過する基幹的な林道であり、森林整備の効率化による生産性の向上や木材輸送の効率化を目的として、整備が進められている。
- 新宮川ダム建設に伴う水没地対策として、住民の生活安定と福祉向上につながる事業であり、地域住民から強く要望されている。
- 木材・特用林産物の供給増大による地域の林業振興に貢献し安定した林業経営の推進と、森林整備による水源涵養機能の向上が期待される。

大滝線 全体計画 L=15,191.3m W=4.0/5.0m (S61~R6) (1986~2024)



**大滝線の整備効果**

- 木材輸送の効率化によるコスト削減
- 水没地域の生活安定と福祉向上
- 安定した林業経営の推進
- 森林整備による水源涵養機能の向上



## 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

### (1) 事業費(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)		～R1年度	R2年度見込
2,750	<b>3,500</b> (差+750) (比+27.3%)	2,727	2,727	150

### (2) 現状及び完了までの見通し [評価(A)・B・C]

- 令和元年度(2019年度)末までの整備延長が12,727.5mであり、進捗率は83.8%である。
- 主な増額要因は、法面掘削を行ったところ、岩質・土質が当初の想定と異なり、落石対策工等の法面保護工を実施する必要性が生じたことによる。
- 希少猛禽類等のモニタリング調査を実施し、希少猛禽類調査に係る検討委員会を通じて専門家の助言を受けながら工事を進めており、令和6年度(2024年度)の完成を目指す。

### (3) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- 新宮川ダム建設に伴う水没地周辺の住民にとって、生産機能及び生活環境に及ぼす影響が緩和される。
- 当路線の利用区域は受益2町(会津美里町、会津坂下町)の農用地4,490haへの農業用水の供給を担う新宮川ダムの集水区域の8割を占め、森林整備による水源涵養機能の向上などが期待される。

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価(A)・B・C]

- 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - 会津美里町が令和2年度(2020年度)から本林道の供用区間を起点とする林業専用道の整備を予定しているなど、より効率的な林業生産活動に向けた取組みが期待される。
- 自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
  - 森林整備の促進に伴い山地災害防止機能の向上が期待される。
- 地元住民の意向等
  - 大滝線林道開設促進期成同盟会や地元説明会において、早期完成が求められている。

### (5) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時(S61)	前回(H27)	今回(R2)	採択要件(参考)
利用区域面積(ha)	2,950	2,950	<b>2,950</b>	500以上
開設効果指数(注)	2.24	3.41	<b>3.36</b>	1.2以上

(注)開設効果指数とは、国が示した公式によって算出される指数であり、林道を開設した場合に森林施業(下刈り、枝打ち、間伐等)に頻繁に使用されるかを評価したもの。

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$\frac{[B]}{[C]} = \frac{\textcircled{1}2,029 + \textcircled{2}3,780 + \textcircled{3}1,658 + \textcircled{4}88}{6,590} = \frac{7,555}{6,590}$$

$$= 1.15 \text{ (前回値 1.08)}$$

[効果項目]

B①: 木材生産等便益(間伐材利用量の増加、主伐期木材生産量の増加)

2,029 百万円

B②: 森林整備経費縮減等便益(森林整備の促進、巡視時間等の縮減)

3,780 百万円

B③: 森林の総合利用便益(森林へのアクセス時間短縮、副産物生産の増加)

1,658 百万円

B④: その他の便益(ボランティア活動の誘発)

88 百万円

[費用項目]

C: 林道事業に要する総費用(工事費+維持管理費)

6,590 百万円

### (7) コスト縮減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価(A)・B・C]

① コスト縮減の取組・代替案の検討状況

- 既設作業道の改良や地形に即した路線配置を基本とするなど、土工量や切土法面の縮減に努めている。また、残土を可能な限り現場内処理するとともに、構造物を最小限としている。

② 働き方改革の取組

- バックホウ等のICT建設機械を活用し、短時間に効率よく施工管理するなど、業務の効率化を検討している。

## 3 評価

### (1) 県の対応方針案

事業継続

### (2) 理由

全体延長の約84%が完成しており、残区間の整備を進めることにより、森林整備の促進や伐採木の輸送など効率的で安定した林業経営の推進が期待されるため、継続して事業を実施する必要がある。

整理番号	202	事業名 〔地区名〕	山のみち地域づくり交付金事業〔新鶴・柳津線〕	全体事業費 (百万円)	1,523	採択年度	H22 (2010)	完成目標年度*	R06 (2024)	担当部(局)課名	農林水産部 森林整備課
------	-----	--------------	------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	---------------	----------	-------------

※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	事業採択から一定期間(10年)を経過した時点で継続中の事業	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:—、付帯意見等:—、県の対応方針:—
--------	-------------------------------	------------	-----------------------------

## 1 事業の概要

- 当路線は、大沼郡会津美里町と河沼郡柳津町を結ぶ基幹的な林道で、4,148haの利用区域のうち1,178haを占める人工林での森林整備、及び資源量が豊富な広葉樹の活用、さらに木材等輸送の効率化を目的としている。
- 本事業は、当該地域の骨格となる林道を整備することによる木材生産性の向上と森林整備の促進に加え、山間部の集落を結ぶ林道として生活環境の改善や災害発生時の緊急避難路、さらに付近の自然資源や林産資源を活かした森林レクリエーションのアクセス道としての活用等が期待される。

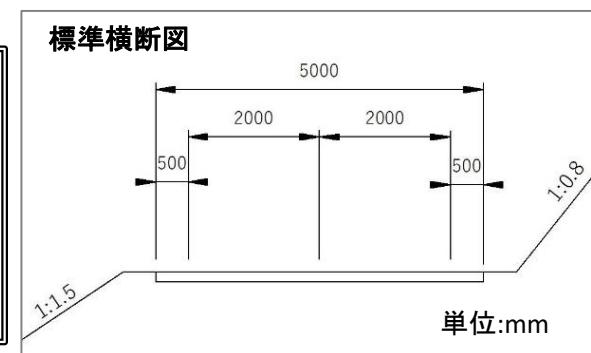


完成区間(柳津工区)

施工予定区間(美里工区)

**新鶴・柳津線の整備効果**

- 木材輸送の効率化によるコスト縮減
- 生活道路としての機能確保
- 災害発生時における迂回路確保
- 自然観光資源へのアクセス向上



## 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

(1) 事業費(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)		～R1年度	R2年度見込
—	1,523	754	754	0

(2) 現状及び完了までの見通し [評価 **A**・B・C]

- 旧独立行政法人緑資源機構が整備してきた緑資源幹線林道飯豊・桧枝岐線の計画区間の1つとして、同機構によって26,667.8mが整備され、平成20年度(2008年度)に県が事業継承した。
- 柳津工区は、平成29年度(2017年度)完了した。美里工区は、令和3年度(2021年度)から事業着手することで町と調整が図られた。
- 希少猛禽類調査については、検討委員会を通じて専門家の助言を受けながら工事を進めている。
- 当路線全体の整備率は95.9%、県営事業としての進捗率は67.2%となっており、令和6年度(2024年度)の事業完了を目指す。

(3) 期待される効果 [評価 **A**・B・C]

- 受益地の人工林における森林施業の機械化、木材輸送の低コスト化が図られる。
- 集落間の連絡道となり、生活道路や災害発生時の迂回路として、受益地の生活環境の改善が期待される。
- 博士山やつむじ倉滝など本林道の沿線に位置する自然資源を活用した都市との交流による地域活性化が期待される。

(4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等 [評価 **A**・B・C]

- 社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
  - 針葉樹のみならず、パルプ・バイオマスの資材として広葉樹の需要も高まっており、本路線を活用した広葉樹の有効利用が期待される。
- 自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
  - 災害発生時に集落への迂回路としての機能が期待される。
  - 森林整備の促進に伴い山地災害防止機能の向上が期待される。
- 地元住民の意向等
  - 緑資源幹線林道会津坂下町・会津美里町・柳津町事業推進協議会等から早期完成が求められている。
  - 事業継承時に、専門分野の立場から検証する有識者委員会において、事業の効果や必要性などを検討するとともに、関係市町村の意向などを確認し事業採択した。

(5) 評価指標の状況 [評価 **A**・B・C]

評価指標	採択時(H22)	今回(R2)	採択要件(参考)
利用区域面積(ha)	4,107	<b>4,148</b>	500以上
開設効果指数(注)	3.72	<b>4.40</b>	1.2以上

(注)開設効果指数とは、国が示した公式によって算出される指数であり、林道を開設した場合に森林施業(下刈り、枝打ち、間伐等)に頻繁に使用されるかを評価したもの。

(6) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価 **A**・B・C]

$$\frac{[B]}{[C]} = \frac{①9,277 + ②32,377 + ③2,217 + ④2,118 + ⑤1,397 + ⑥116}{31,185} = \frac{47,502}{31,185} = 1.52$$

※費用対効果は、路線全体で算出

[効果項目]  
 B①: 9,277 百万円 …木材生産等便益 (間伐材利用量の増加、主伐期木材生産量の増加)  
 B②: 32,377 百万円 …森林整備経費縮減等便益 (森林整備の促進、巡視時間等の縮減)  
 B③: 2,217 百万円 …一般交通便益 (走行時間の短縮)  
 B④: 2,118 百万円 …森林の総合利用便益 (森林へのアクセス時間短縮、副産物生産の増大)  
 B⑤: 1,397 百万円 …災害等軽減便益 (自然災害時の迂回路や避難路としての機能)  
 B⑥: 116 百万円 …その他の便益 (ボランティア活動の誘発)

[費用項目]  
 C : 31,185 百万円 …林道事業に要する総費用(工事費+維持管理費)

(7) コスト縮減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等 [評価 **A**・B・C]

- コスト縮減の取組・代替案の検討状況
  - 県の事業として実施するにあたり、幅員を7.0mから5.0mに規模縮小するなどして事業費の縮減を図った。
- 働き方改革の取組
  - バックホウ等のICT建設機械を活用し、短時間に効率よく施工管理するなど、業務の効率化を図る予定である。

## 3 評価

(1) 県の対応方針案	(2) 理由
事業継続	全体延長の約96%が完成しており、残区間の整備を進めることにより、森林整備の促進や木材輸送の効率化に加え、集落間の生活道路や災害時の迂回路としての機能も期待されるため、継続して事業を実施する必要がある。

整理番号	203	事業名 〔地区名〕	山のみち地域づくり交付金事業〔田島・館岩 I 線〕	全体事業費 (百万円)	1,230	採択年度	H22 (2010)	完成目標年度*	R11 (2029)	担当部(局)課名	農林水産部 森林整備課
------	-----	--------------	---------------------------	----------------	-------	------	---------------	---------	---------------	----------	-------------

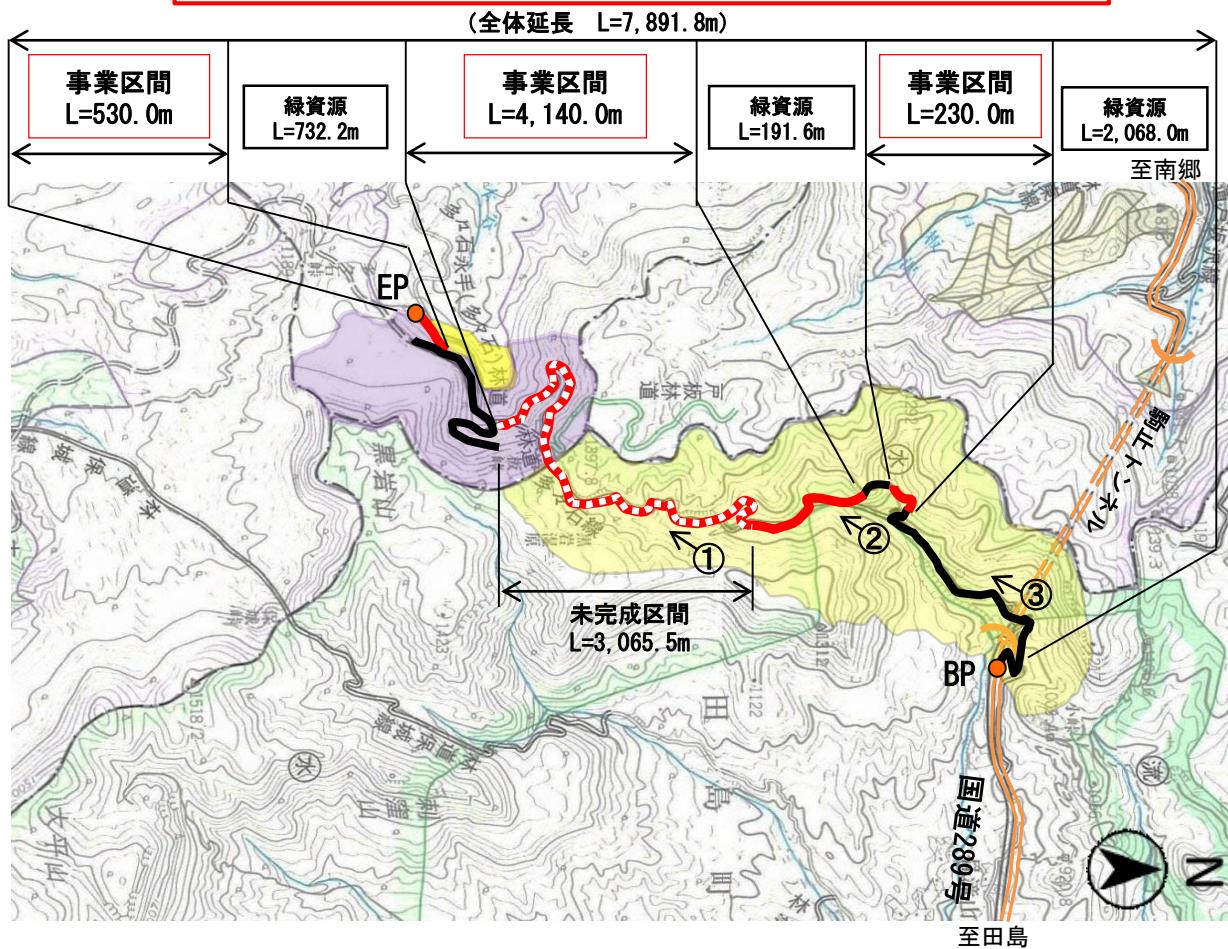
※完成目標年度は、標準的な工程を想定して設定しているが、毎年度の予算は担保されたものではなく、用地取得状況や施工上の条件変化等、不確定な要素があるため、確定したものではない。

評価対象理由	事業採択から一定期間(10年)を経過した時点で継続中の事業	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:—、付帯意見等:—、県の対応方針:—
--------	-------------------------------	------------	-----------------------------

## 1 事業の概要

- 当路線は、国道289号に接続し、南会津町の旧田島町と旧伊南村を結ぶ基幹的な林道で、地域の振興と定住環境の改善を図るための事業である。
- 本事業は、当該地域の骨格となる林道を整備することにより、木材輸送の効率化によるコスト縮減や計画的な森林管理の推進、さらには広葉樹の活用や森林整備の促進による山地災害の防止など、周辺地域の振興に資するものである。

【位置図】 山のみち地域づくり交付金事業 W=4.0/5.0 L=4,900m (H22~R11) (2010~2029)



### 【未施工箇所現況】

① 県営施工予定箇所 W=4.0/5.0m



### 【工事完了箇所】

② 県営施工箇所 W=4.0/5.0m



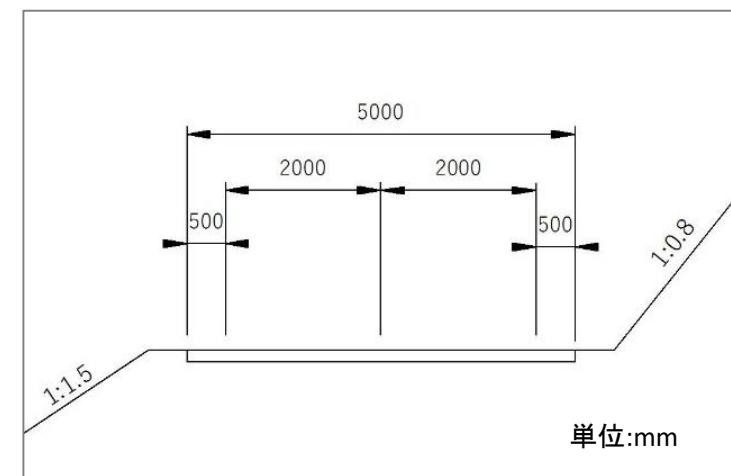
③ 緑資源施工箇所 W=5.5/7.0m



### 【位置図】



### 【標準横断図・県営】



#### 凡例

事業区間(完成区間)	—
事業区間(未完成区間)	- - -
緑資源機構実施区間	—
利用区域(民有林)	●
利用区域(国有林)	●

#### 田島・館岩 I 線の整備効果

- 木材輸送の効率化によるコスト縮減
- 地域の振興と定住環境の改善
- 計画的な森林管理の推進
- 災害発生時における迂回路確保

## 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

### (1) 事業費(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)		～R1年度	R2年度見込
—	1,230	630	630	60

### (2) 現状及び完了までの見通し〔評価(A)・B・C〕

- 旧独立行政法人緑資源機構が整備してきた緑資源幹線林道飯豊・檜枝岐線の計画区間の1つとして、同機構によって2,991.8mが整備され、平成20年度(2008年度)に県が事業継承した。
- 工事に関係する必要な用地は全て確保済みである。
- 令和元年度(2019年度)末時点で、全体延長4,900mに対して、1,834.5mが完成しており、進捗率は37%である。(着手延長:2,304.5m、着手率:47%)
- 山腹斜面の落石対策工を実施しながら、令和11年度(2029年度)までの完成を予定している。

### (3) 期待される効果〔評価(A)・B・C〕

- 受益地の人工林における森林施業の機械化、木材輸送の低コスト化が図られる。
- 林業従事者の定住環境の改善及び地域の活性化が期待される。
- 森林整備の促進に伴う山地災害の防止や災害発生時の迂回路としての機能が期待される。

### (4) 事業採択後(前回評価後)からの社会情勢の変化(人口減少や高齢化等)や自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測、住民の意向等〔評価(A)・B・C〕

- ①社会情勢の変化に伴う需要の将来予測等
- 針葉樹のみならず、パルプ・バイオマスの資材として広葉樹の需要も高まっており、本路線を活用した広葉樹の有効利用が期待される。
- ②自然災害のリスクへの備えに関する需要の将来予測等
- 災害発生時における旧田島町と旧伊南村を結ぶ国道の迂回路としての機能が期待される。
  - 森林整備の促進に伴い山地災害防止機能の向上が期待される。
- ③地元住民の意向等
- 事業継承時に、専門分野の立場から検証する有識者委員会において、事業の効果や必要性などを検討するとともに、関係市町村の意向などを確認し事業採択した。
  - 利用区域内の森林は伐期を迎えつつあり、森林所有者及び地元自治体ともに、早期完成を望む声強い。

### (5) 評価指標の状況〔評価(A)・B・C〕

評価指標	採択時(H22)	今回(R2)	採択要件(参考)
利用区域面積(ha)	500	500	500以上
開設効果指数(注)	2.25	3.63	1.2以上

(注)開設効果指数とは、国が示した公式によって算出される指数であり、林道を開設した場合に森林施業(下刈り、枝打ち、間伐等)に頻繁に使用されるかを評価したものの。

### (6) 費用対効果の状況・要因の変化〔評価(A)・B・C〕

$$\frac{[B]}{[C]} = \frac{①17 + ②1,097 + ③92 + ④171 + ⑤114 + ⑥87}{1,286} = \frac{1,578}{1,286} = 1.23$$

[効果項目]

- B①: 17百万円…木材生産等便益(間伐材利用量の増加、主伐期木材生産量の増加)  
 B②: 1,097百万円…森林整備経費縮減等便益(森林整備の促進、巡視時間等の縮減)  
 B③: 92百万円…森林の総合利用便益(森林へのアクセス時間短縮)  
 B④: 171百万円…災害等軽減便益(自然災害時の迂回路や避難路としての機能)  
 B⑤: 114百万円…維持管理費縮減便益(舗装による維持管理経費の縮減)  
 B⑥: 87百万円…その他の便益(ボランティア活動の誘発)

[費用項目]

- C: 1,286百万円…林道事業に要する総費用(工事費+維持管理費)

### (7) コスト縮減の取組・代替案の検討状況、働き方改革の取組等〔評価(A)・B・C〕

①コスト縮減の取組・代替案の検討状況

- 県の事業として実施するにあたり、幅員を7.0mから5.0mに規模縮小するなどして事業費の縮減を図った。また、現況の作業道を生かし、土工量や構造物を縮減している。
- 働き方改革の取組
- ドローン等のICT技術を活用して測量を実施することにより、短時間に効率よく施工管理することができ、工事の省力化を図りながら、進めている。

## 3 評価

### (1) 県の対応方針案

### (2) 理由

事業継続

本路線の完成により、木材輸送の低コスト化や森林整備による山地災害の防止に加え、災害時の迂回路としての機能も期待されるため、継続して事業を実施する必要がある。