

資料 - 6の2

平成17年度第1回
北陸地方整備局
事業評価監視委員会

道路事業の再評価説明資料

〔一般国道289号（八十里越）〕

平成17年9月
北陸地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
1) 事業の目的	1
2) 事業の概要	2
3) 事業の経緯	3
2. 事業の必要性・効果	4
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	4
a) 客観的評価指標	4
b) その他事業採択時より再評価実施までの 周辺環境変化等	16
2) 事業の投資効果	18
3) 事業の進捗状況	21
3. 事業の進捗の見込み	21
4. コスト縮減や代替案等の可能性	22
5. その他（地方公共団体等の意見）	22
6. 対応方針（原案）	23

1. 事業の概要

1) 事業の目的

当事業は、
通行不能区間の解消
安全・安心な暮らしの支援 など
を目的とし、一般国道289号の新潟県三条市大字塩野^{しおのぶち}淵～福島県南会津郡只見町大字叶^{かのうづ}津間において権限代行により改築事業を行うものである。現在、平成20年代の全線供用に向けて事業推進中である。

位置図



【現況写真】



下图中矢印方向(5号橋梁架橋地点から県境方向)

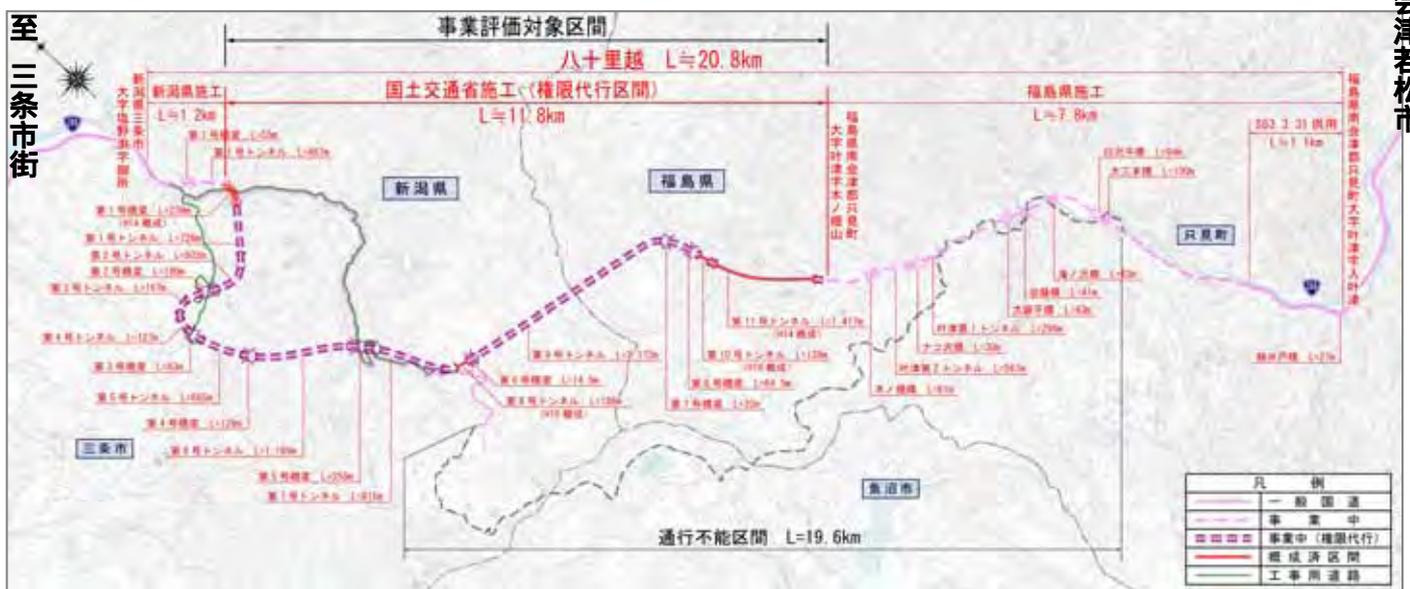


2) 事業の概要

事業名 : 一般国道289号 八十里越
さんじょうし おおあさひのふち
起終点 : (起)新潟県三条市大字塩野
みなみあいづくんだみまちおおあさひのうづ
 (終)福島県南会津郡只見町大字叶津
事業化 : 昭和61年度
用地着手 : 平成2年度
全体事業費 : 470億円
平成16年度までの投資額 : 約232億円 (進捗率約49%)
平成17年度投資額 : 約20億円

延長 : 11.8km
ルート承認 : 昭和58年度
都市計画決定 : -
工事着手 : 平成元年度

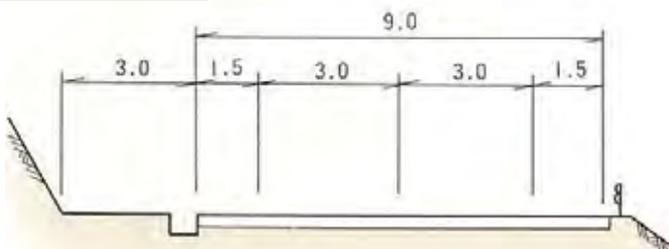
【路線図】



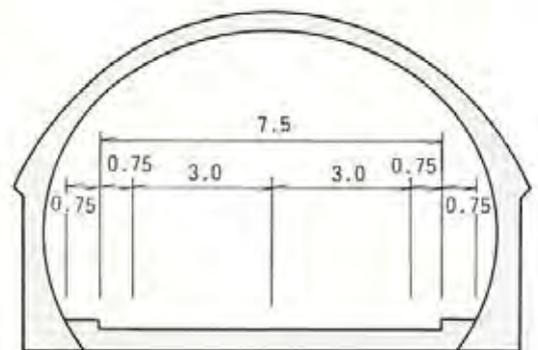
至 会津若松市

【横断図】

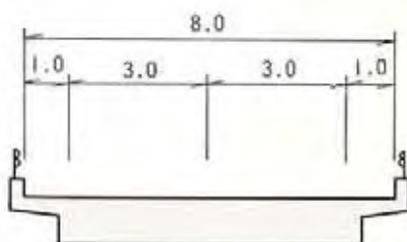
一般部



トンネル部



橋梁部



3) 事業の経緯

年 度	主な経緯
昭和53～58年度	・計画調査
昭和58年度	・ルート承認（新潟県三条市（旧南蒲原郡下田村）大字塩野淵 ～ 福島県南会津郡大字叶津 L=11.8km）
昭和59～60年度	・実施調査
昭和61年度	・事業化
平成元年度	・工事着手
平成2年度	・用地着手
平成10年度	・8号トンネル貫通、1号橋梁（L=239m）着手
平成11年度	・11号トンネル（L=1,417m）着手
平成12年度	・9号トンネル（L=3,173m）着手、2号橋梁（L=190m）着手
平成14年度	・11号トンネル（L=1,417m）貫通、1号橋梁（L=239m）概成
平成16年度	・10号トンネル（L=138m）着手・貫通、 外之沢盛土、流路工（L=340m）着手



9号トンネルの状況（進捗状況 約40%）

2. 事業の必要性・効果

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

a) 客観的評価指標

【一般国道（一次改築）】

事業採択時の前提条件を確認するための指標

前提条件	(1)事業の効率性	便益が費用を上回っていること
	(2)事業実施環境 (新規事業採択時)	ルート確定済 円滑な事業執行の環境が整っている
	(3)事業実施環境 (新規着工準備採択時)	都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している

事業の効果や必要性を評価するための指標

大項目	中項目	指 標
・活力	(1) 円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。
		現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される。
		現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。
	(2) 物流効率化支援	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。
		農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。
		現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。
	(3) 都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である。 地域高規格道路の位置づけあり。
	(4) 国土・地域ネットワークの構築	当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。
		現道等における交通不能区間を解消する。
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。
		日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。
	(5) 個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する。 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。
主要な観光地へのアクセス向上が期待される。		
新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。		
・暮らし	(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。
		交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される。
	(2) 無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり。
		市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する。
	(3) 安全で安心できるくらしの確保	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。

大項目	中項目	指 標
・安全	(1) 安全な生活環境の確保	現道等に死傷事故率が500件/億台和以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。
		当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。
	(2) 災害への備え	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり。
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。
現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。		
・環境	(1) 地球環境の保全	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
	(2) 生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率
		現道等における自動車からのSPM排出削減率
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある。 その他、環境や景観上の効果が期待される。
・その他	(1) 他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。 他機関との連携プログラムに位置づけられている。
	(2) その他	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される。

印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

印の指標については定性的又は定量的な記述により効果の有無を確認する。

、 は該当する指標を示す。

再評価実施時点における評価指標該当項目

前提条件

(1) 事業の効率性

B / C = 2.0 (事業全体の費用便益比)

B / C = 5.4 (残事業費に対する費用便益比)

評価実施翌年度以降の残事業費及び翌年度以降に発生する便益を計上

. 活 力

(1) 円滑なモビリティの確保

・第二種空港である新潟空港へのアクセス向上が見込まれる。

(只見町～新潟空港間 整備なし 161分 整備あり 116分 約28%短縮)

(2) 物流効率化支援

・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。

(只見町～三条市各種卸売市場 整備なし 131分 整備あり 82分 約37%短縮)

・現道の総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行不能を解消する。

(4) 国土・地域ネットワークの構築

・現道の交通不能区間を解消する。

・現道の大型車すれ違い困難区間を解消する。

(5) 個性ある地域の形成

・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。

(只見町～最寄り海水浴場 整備なし(柏崎中央海水浴場) 160分

整備あり(寺泊海水浴場) 111分 約31%短縮)

. 安 全

(2) 災害への備え

・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。

・緊急輸送道路である磐越自動車道、及び国道49号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。

(新潟市～会津若松市 整備なし 276分 整備あり 217分 約21%短縮)

・現道の冬期通行不能区間、及び雨量による規制区間を解消する。

. その他

(2) その他

・只見町から隣接した日常活動圏の中心都市である新潟県三条市へのアクセス向上が見込まれる。

(只見町～三条市 整備なし 129分 整備あり 72分 約44%短縮)

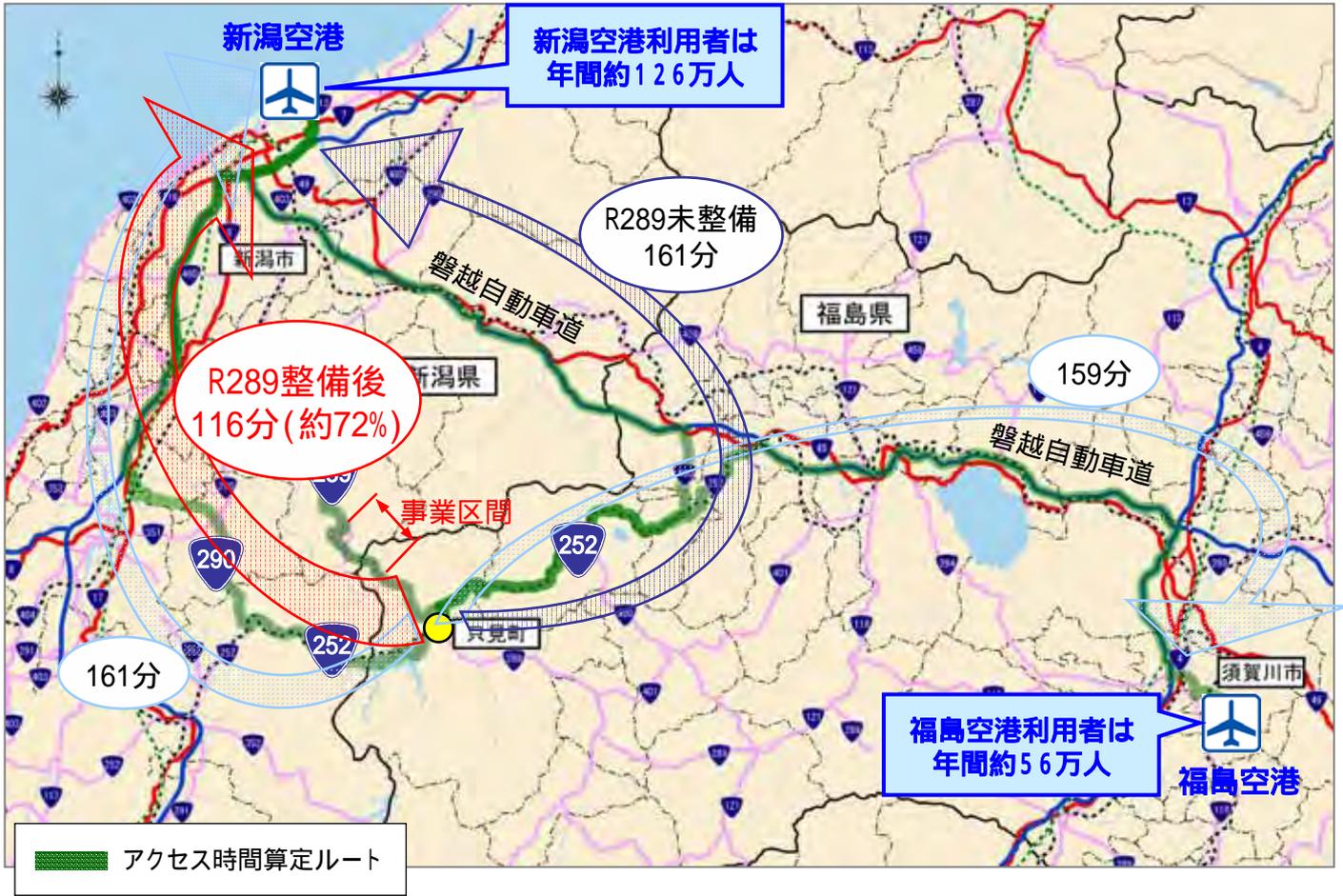
・救急病院である済生会病院(三条市)へのアクセス向上が見込まれ、救命救急体制の向上に寄与する。

.活 力

(1)円滑なモビリティの確保

第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる。

現在、只見町から最寄りの空港は福島空港(第三種空港)である。
 当該路線の整備により、新潟空港(第二種空港)へのアクセス時間が短縮し、空路利用の利便性が向上する。



【新潟空港・福島空港の就航路】

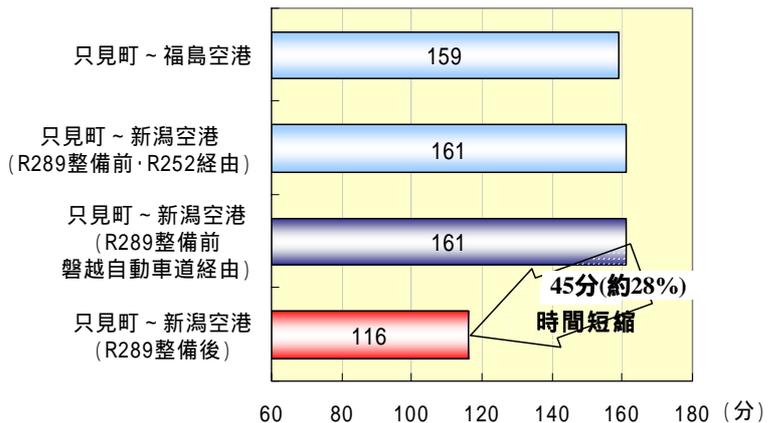
第三種空港福島空港の就航路は国際・国内線計8航路。それに対して第二種空港新潟空港の就航路は国際・国内線計19航路。

就航路線	国内線										国際線								
	新千歳空港	旭川空港	女満別空港	中部国際空港	名古屋飛行場	大阪国際空港	関西国際空港	広島西飛行場	福岡空港	那覇空港	八戸ロフラス	ウラジオストク	イルクーツク	ハルビン	上海	西安(上海経由)	ソウル	グアム	ホノルル
第一種空港 新潟空港																			
	国内線10航路										国際線9航路								
第三種空港 福島空港	x	x	x	x	x			x			x	x	x	x	x	x	x	x	x
	国内線6航路										国際線2航路								

休止路線、季節運航を含む

【新潟空港へのアクセス性の向上】

国道289号 八十里越の整備により、新潟空港へのアクセス時間が45分(約28%)短縮。

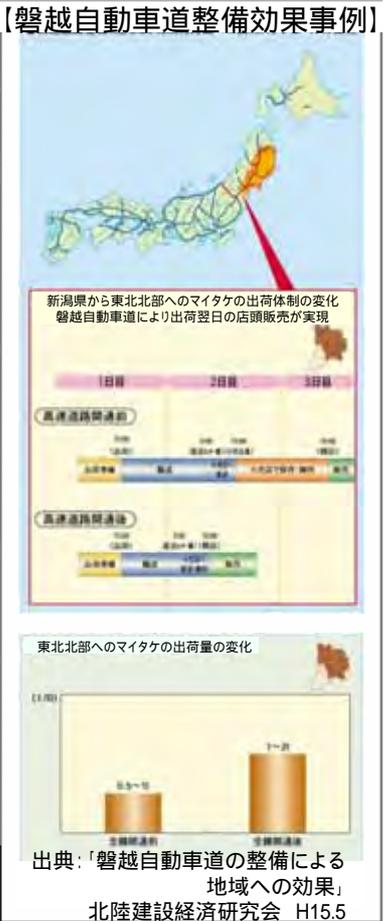


.活 力

(2) 物流効率化支援

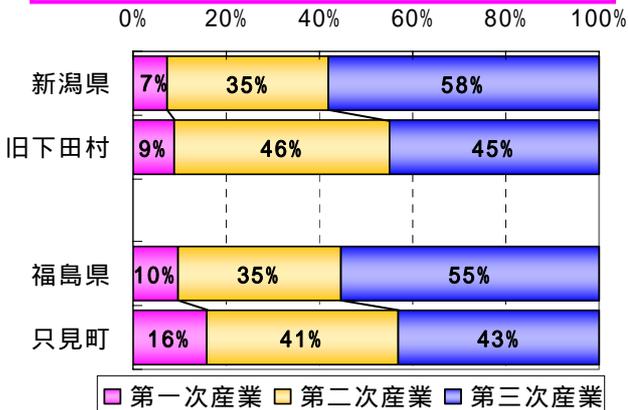
農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する

現在只見町には卸売市場はなく、最寄りの卸売市場は会津若松市公設地方卸売市場である。当該路線の整備により、三条中央卸売市場や三条魚市場などへのアクセス時間が短縮する。また、総重量25tの車両、ISO規格背高海上コンテナ輸送車の通年の通行が確保され、流通の利便性向上が見込まれる。



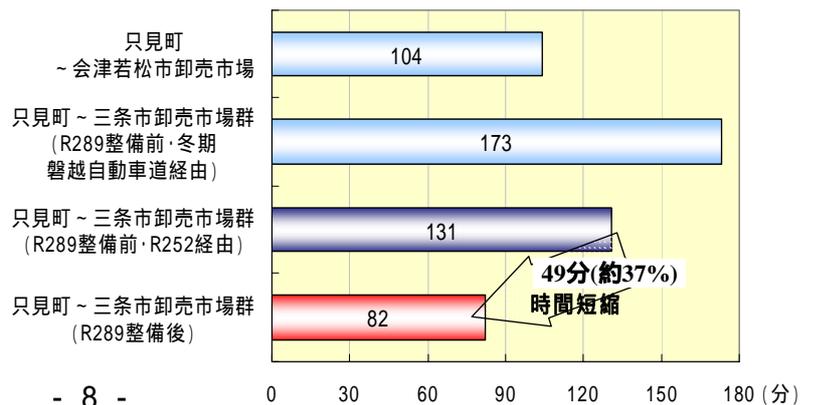
【産業大分類別就業者の割合】

只見町・下田村は第1次産業就業者割合が県全体に比べ、それぞれ高くなっている。



【卸売市場へのアクセス性の向上】

国道289号 八十里越の整備により、只見町からアクセスする卸売市場の選択肢が増えるとともに、三条市の各種卸売市場へのアクセス時間が49分(約37%)短縮。



.活 力

(4) 国土・地域ネットワークの構築

現道等における交通不能区間を解消する

現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する

当該路線現道には、急峻な地形、日本有数の豪雪地帯であることなどから、現在も19.6kmに及ぶ通行不能区間が存在している。

当該路線の整備により通行不能区間を解消し、地域間のネットワークの構築、信頼性・安全性の高い交通の確保を図る。

なお、通行不能区間は権限代行区間外の福島県施工区間にも及ぶため、連携を図りながら事業推進に努める。

また、当該路線整備により大型車の安全で安心な通行を実現し、信頼性・安全性の高い交通の確保を図る。

【通行不能区間現況写真】



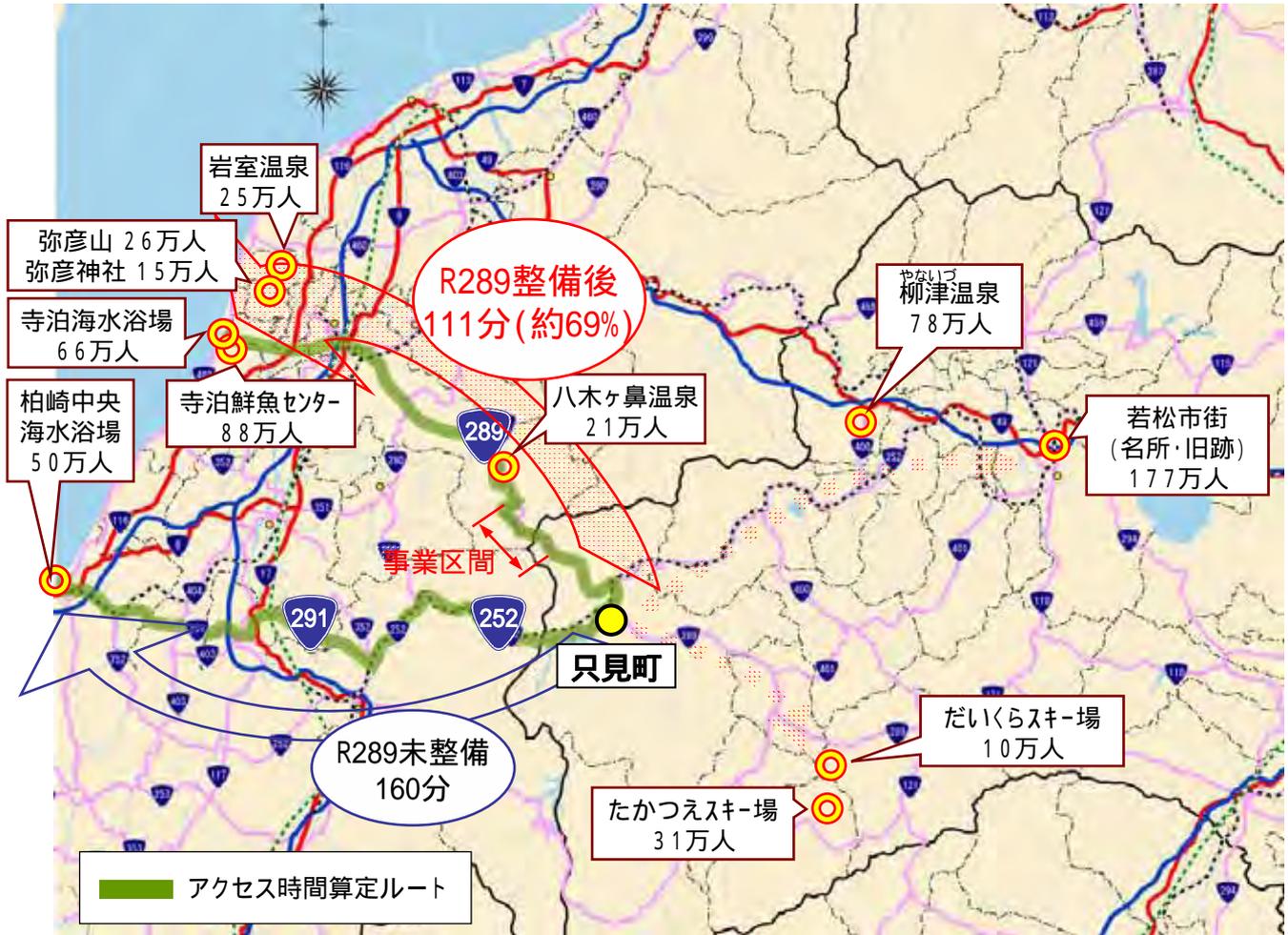
.活 力

(5)個性ある地域の形成

主要な観光地へのアクセス向上が期待される

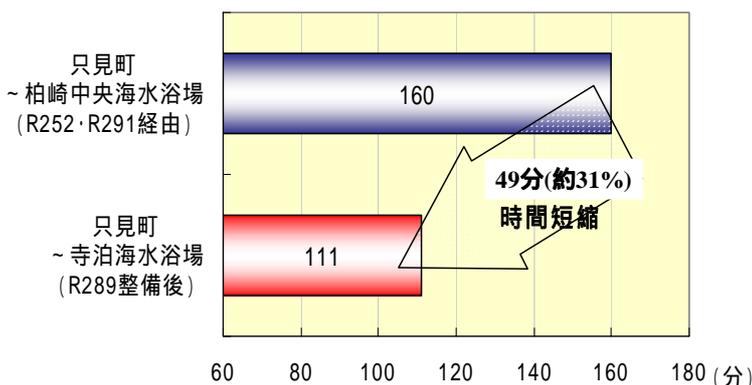
三条・燕地方、南会津地方には海水浴場、名所・旧跡、温泉、スキー場など観光資源が点在している。

当該路線の整備により、新潟県、及び福島県の主要な観光地へのアクセス性が向上し、広域的な観光ネットワークの形成が期待される。



【海水浴場へのアクセス時間】

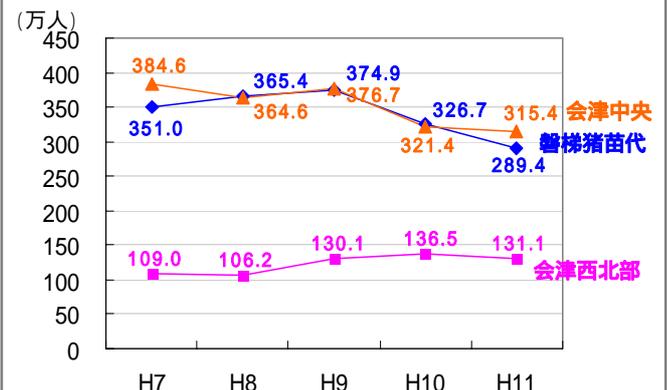
国道289号 八十里越未整備時、只見町から最寄りの海水浴場は柏崎中央海水浴場。
八十里越の整備により、最寄りの海水浴場が寺泊海水浴場となり、アクセス時間が49分(約31%)短縮。



【参考】～磐越自動車道整備効果事例～

福島県の観光客(県外者)は、全体的に減少傾向であるが、磐越自動車道沿線市町村(会津西北部)については、全線開通したH9以降増加傾向。

福島県・観光圏域別の観光客(県外者)の推移



出典:「磐越自動車道の整備による地域への効果」
北陸建設経済研究会 H15.5

. 安全

(2) 災害への備え

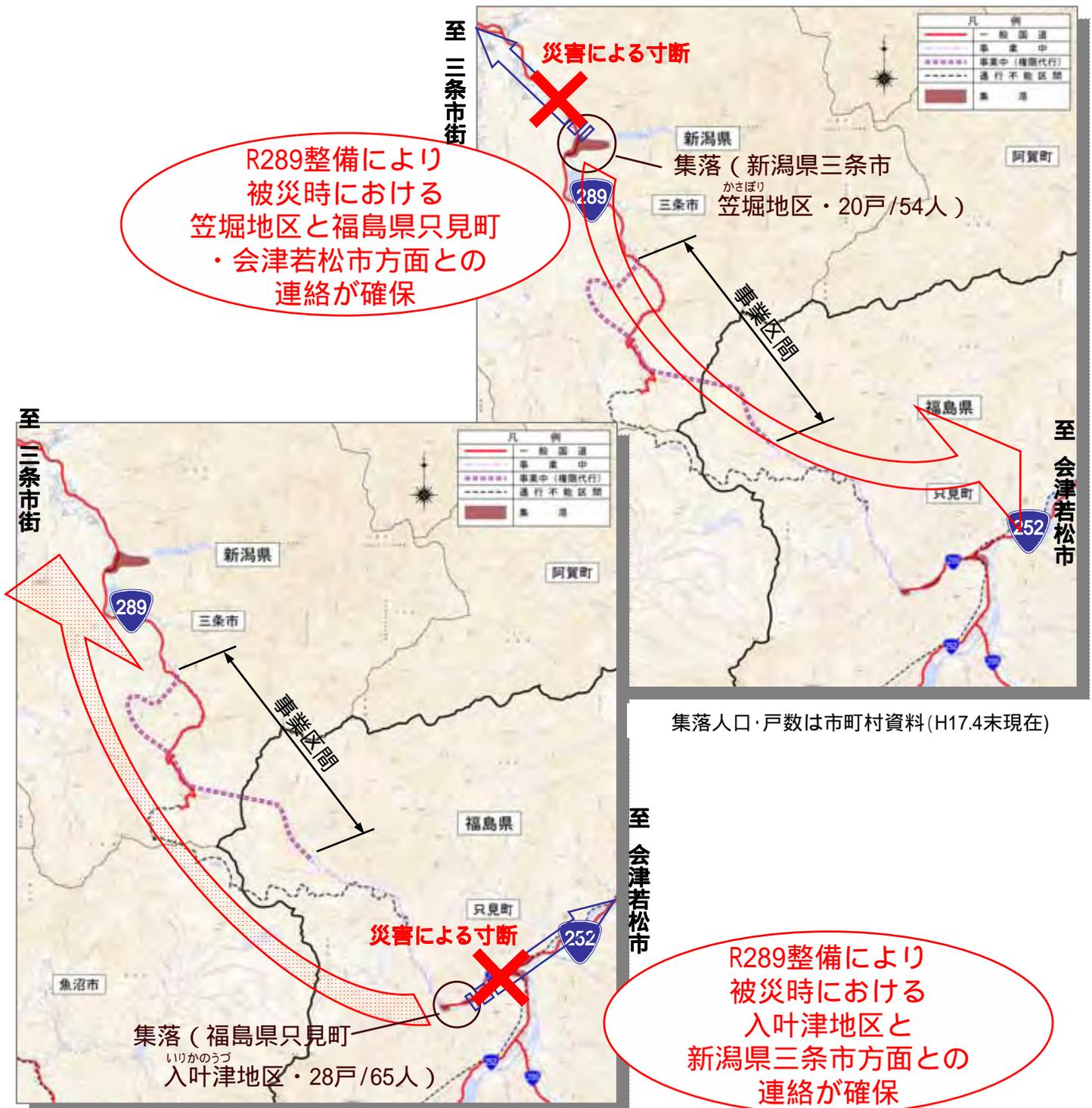
近隣市へのルートが1つしかなく、災害による道路寸断で孤立化する集落を解消する

新潟県三条市笠堀地区、及び福島県只見町入叶津地区は、当該路線が唯一の連絡道路となっている。

笠堀地区は、当該路線が地区の三条市街側において被災し寸断すると、孤立してしまう。

入叶津地区は、当該路線が地区の会津若松市側において被災し寸断すると、孤立してしまう。

当該路線の整備により、災害時における集落の孤立化が解消され、交通の信頼性が向上する。



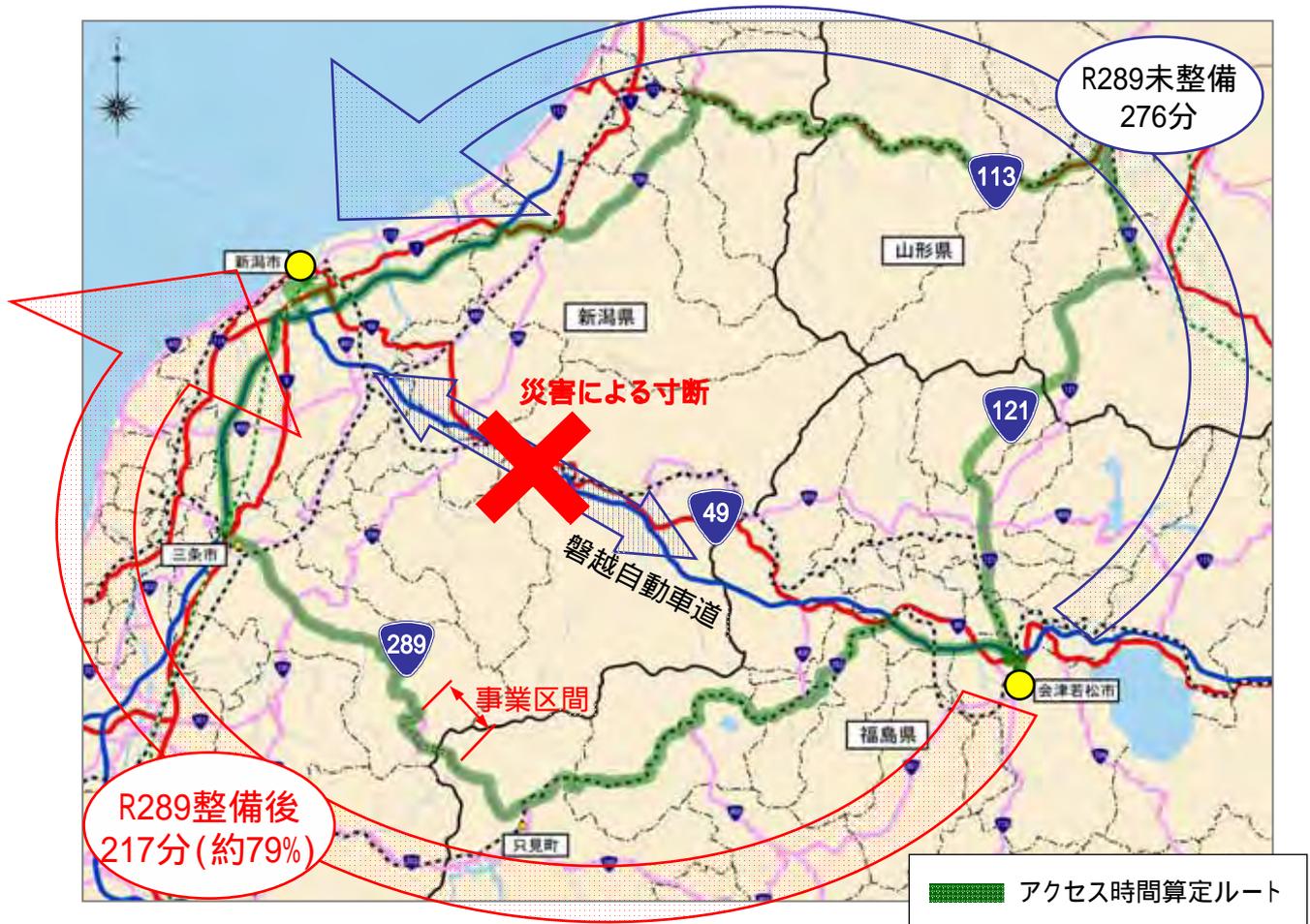
. 安全

(2) 災害への備え

緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する

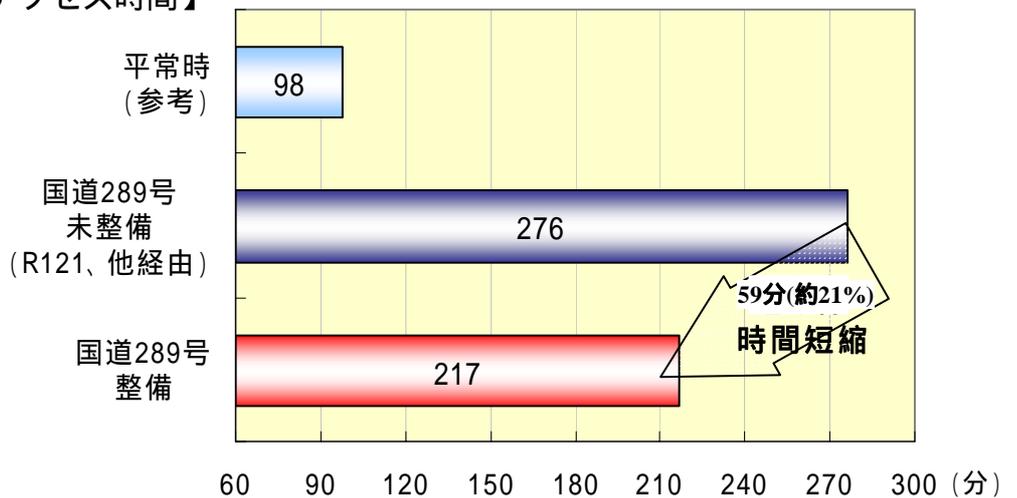
緊急輸送道路に指定されている磐越自動車道、及び国道49号が通行止めになった場合、新潟地方と会津若松地方との連絡は非常に大きな迂回を強いられることとなる。

当該路線の整備により、災害時における会津若松地方と新潟地方との連絡の代替機能が確保され、交通の信頼性が向上する。



【新潟市 - 会津若松市のアクセス時間】

国道289号 八十里越の整備により、第一次緊急輸送道路である磐越自動車道、及び国道49号寸断時の会津若松市～新潟市間の所要時間が59分(約21%)短縮。想定ルートは通年で通行が確保されている路線のみを選定。



.安全

(2)災害への備え

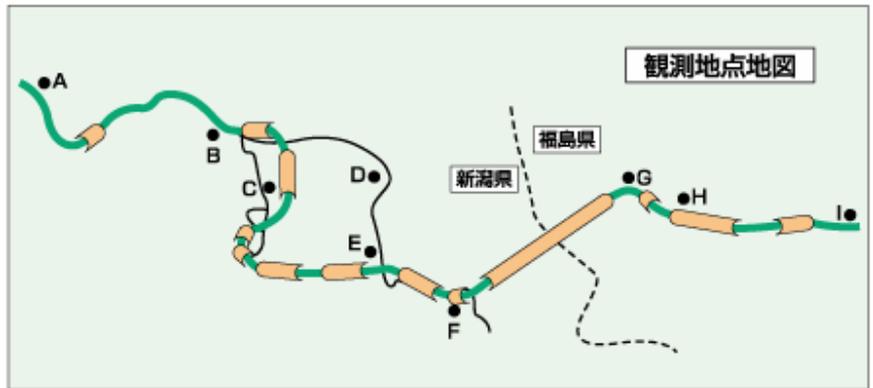
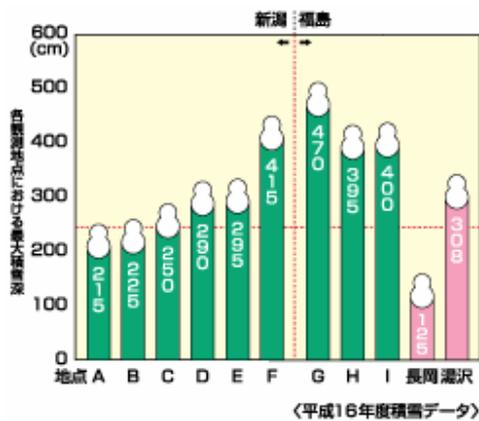
現道等の事前通行規制区間、冬期交通障害区間を解消する

当該地は、中央部では4.7mもの積雪がある全国有数の豪雪地帯であり、当該路線には冬期に通行止めとなる区間が存在する。

また、当該路線には連続雨量80mmで通行止めとなる区間も存在している。

当該路線の整備により、事前通行規制の解除が見込まれ、更に冬期における通行の確保により 交通の信頼性の向上が期待される。

【当該路線周辺の積雪状況】



凡 例	
	連続雨量規制区間
	冬期通行不能区間
	一般国道
	事業中
	事業中(権限代行)
	概成済区間
	工事用道路

【通行規制区間図】



. その他

(2) その他

その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される

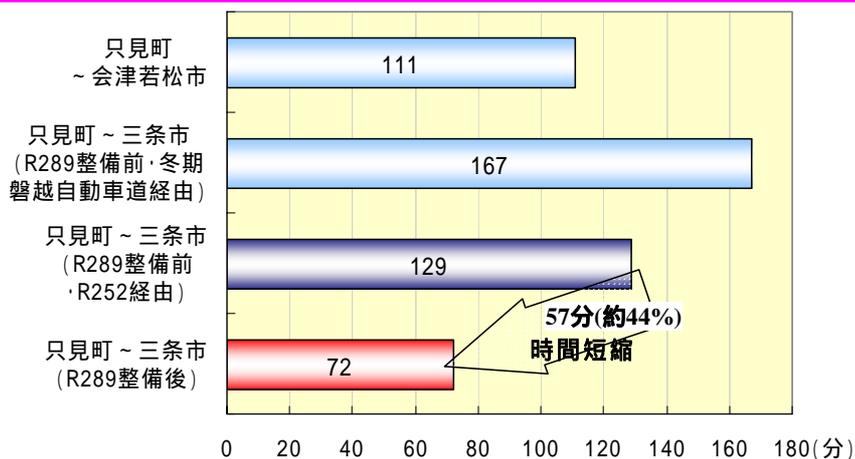
只見町から、県境を越えて隣接する日常活動圏中心都市である三条市へは、当該路線の通行不能区間により往来に大きな迂回を要している。

当該路線の整備により、只見町と三条市との最短時間での連絡が可能となり、日常生活の利便性向上、地域間の交流促進などが期待される。



【只見町～三条市アクセス時間】

国道289号 八十里越の整備により、只見町～三条市間の所要時間が57分(44%)短縮。
また、只見町からは、日常生活圏中心都市である会津若松市より三条市へのアクセス所要時間が下回る39分(約35%)の時間短縮。



・その他

(2) その他

その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される

現在、福島県只見町には総合病院はなく、救急医療の搬送先は田島町の県立南会津病院となっている。

県立南会津病院で対応できない高度医療(呼吸器系、脳外科等)は、只見町から78分を要する会津若松市の会津中央病院への搬送が必要となるが、最短ルート(国道252号)には2箇所の事前通行規制区間が存在するため、搬送は天候に大きく左右されてしまう。

当該路線の整備により、県立南会津病院より高度医療を受けることができ、搬送が天候に左右されない三条市の済生会病院への1時間以内での搬送が可能となり、救命救急体制が向上する。

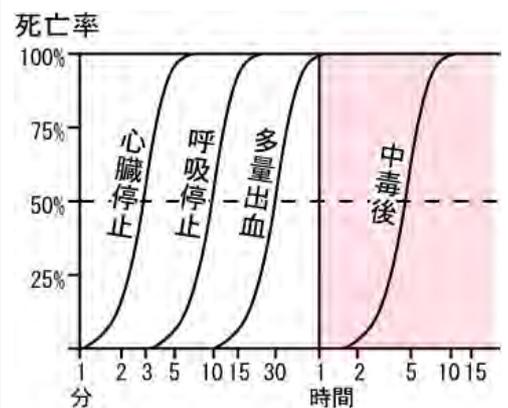


【各病院の診療科目】

診療科目	診療科目																															
	内科	神経内科	小児科	整形外科	産婦人科	眼科	耳鼻咽喉科	精神・神経科	呼吸器科	消化器科	循環器科	皮膚科	泌尿器科	リハビリテーション科	放射線科	歯科	脳神経外科	心臓血管外科	形成外科	呼吸器外科	歯科口腔外科	小児外科	美容外科									
第三次救急 医療機関	会津中央病院																															
第二次救急 医療機関	新潟県済生会三条病院																		x	x	x	x	x									
	福島県南会津病院																		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

【治療を受けるまでの

時間と死亡率の関係】



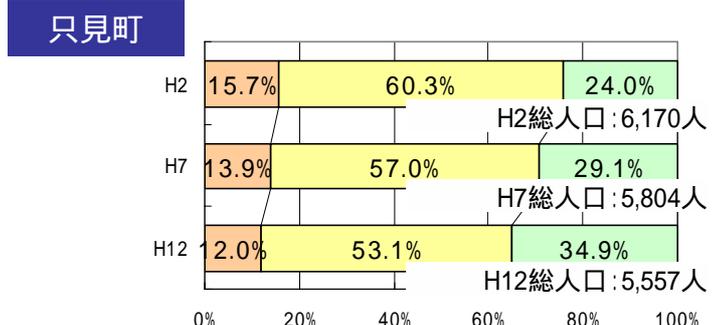
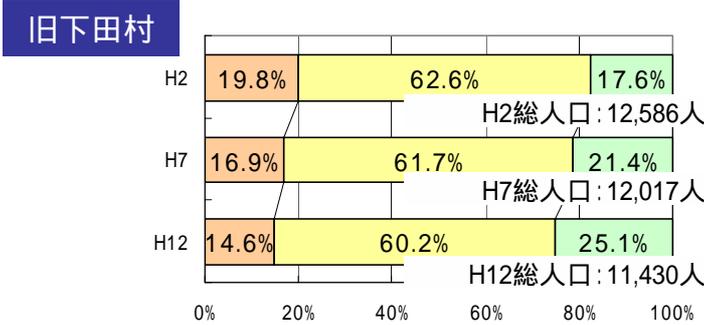
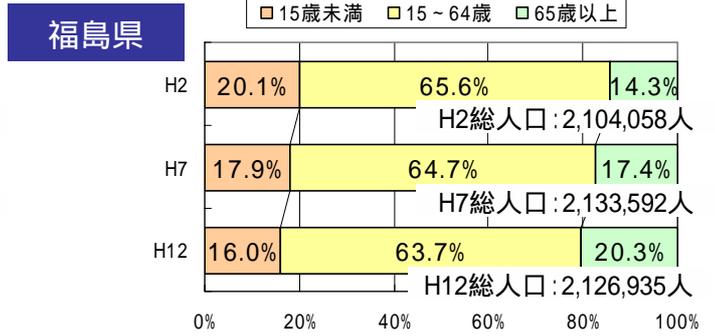
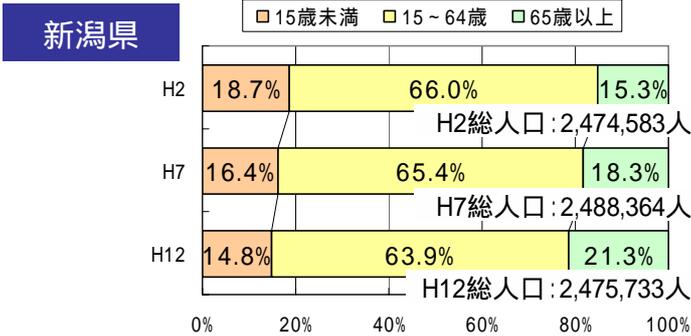
出典: 西ドイツ死者半減(NHK出版)

b) その他事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
沿道市町村の人口推移

当該路線の沿道市町村である旧下田村、只見町では、全国の傾向にもれず少子高齢化が進むとともに、過疎化も顕著である。
交流人口、及び定住人口の増加を図ることが課題となっている。
また、既存施設の有効活用と効率的な施設整備も課題となっている。

【年齢3区分別人口割合の推移】

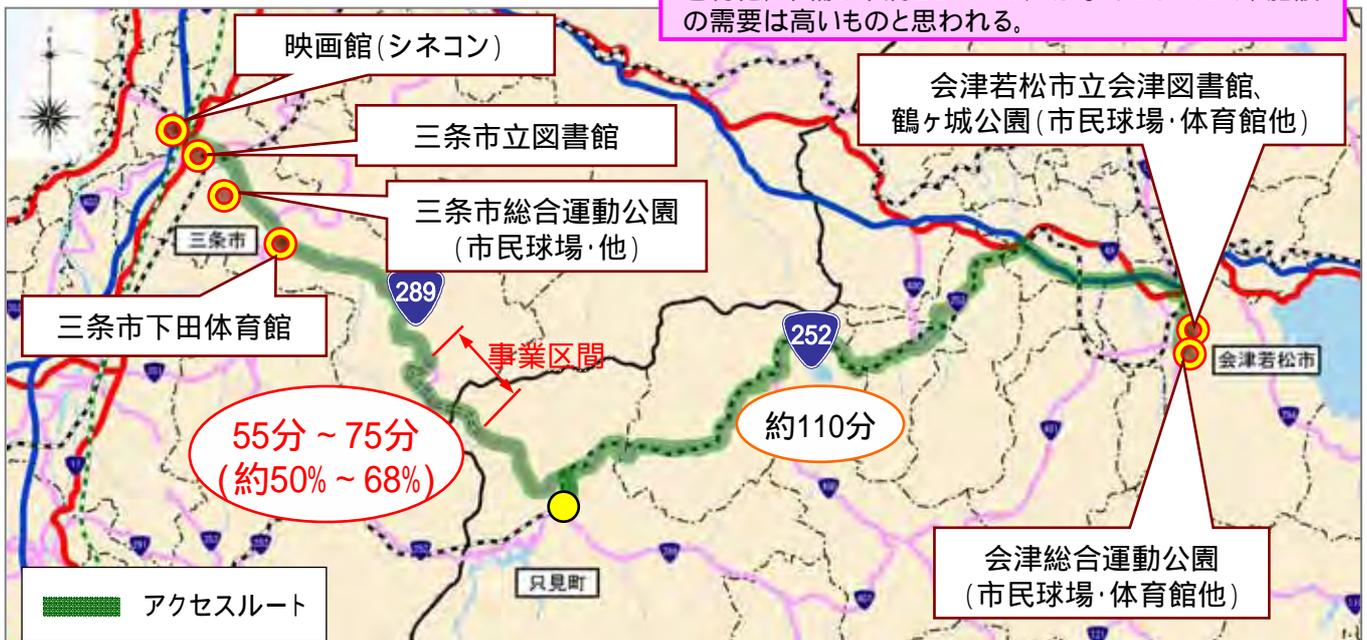
新潟県旧下田村、福島県只見町ともに各県の平均値を上回る少子高齢化傾向を示している。



出典：国勢調査

【近隣市町村主要施設位置図】

只見町で行われた町政意向アンケートにおいて、施設の老朽化、不備を不満としている声が挙げられており、施設の需要は高いものと思われる。



只見町において整備されていない、または老朽化が著しい施設で、有効活用が可能な近隣市町村の施設を图示。

国道289号、八十里越についての住民アンケート結果(只見町)

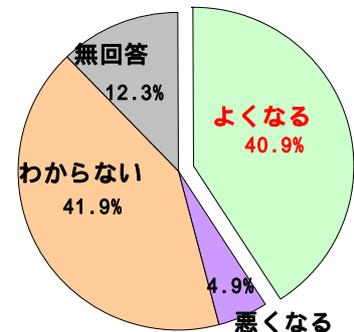
只見町では町政について住民アンケート（平成15年11月）を行い、その中で八十里越についての設問を設けている。

八十里越開通に向けて期待される意見が多く挙げられ、住民の要望の強さが伺える。

開通後の展望

(設問：八十里越開通後の只見町は
どのようになるとお思いますか？)

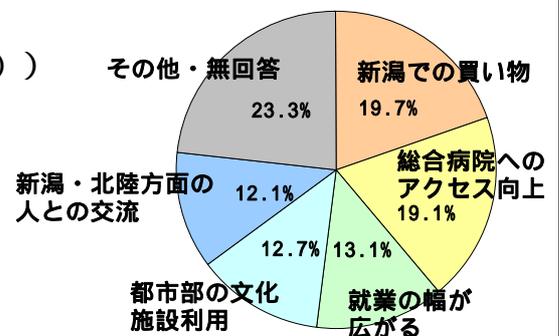
1. よくなる (382)
2. 悪くなる (46)
3. わからない (391)
4. 無回答 (115)



開通に向けての期待

(設問：八十里越開通に向けて
期待するものは何ですか？(複数回答))

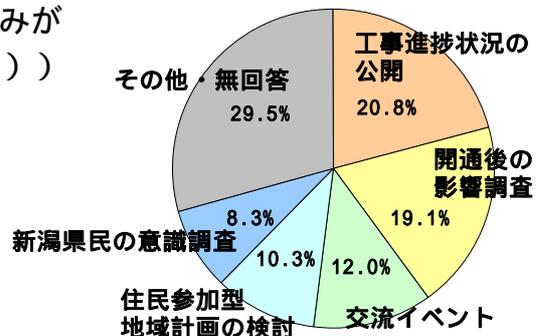
1. 新潟での買い物がしやすくなる (302)
2. 総合病院へ一時間あまりで到着できる (293)
3. 新潟が通勤圏となるため、就業の幅が広がる (201)
4. 都市部の文化施設などに行きやすくなる (195)
5. 新潟・北陸方面の人との交流が広がる (186)
6. その他・無回答 (357)



開通に向けて必要な取り組み

(設問：八十里越開通に向けてどのような取り組みが
必要だと思えますか？(複数回答))

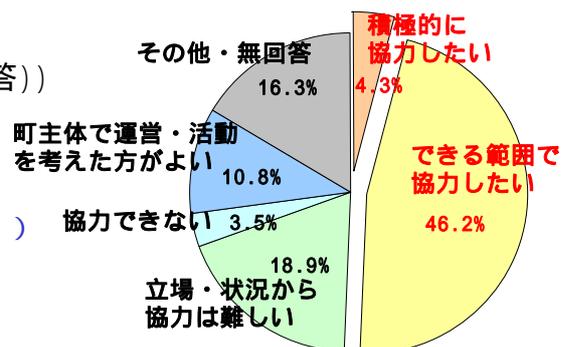
1. 工事進捗状況の公開 (339)
2. 開通後の影響調査(交通量、他) (311)
3. 新潟県側との交流イベント (195)
4. 住民参加の地域計画の検討・作成 (167)
5. 新潟県民の意識調査 (136)
6. その他・無回答 (481)



開通に向けての住民活動への参加意欲

(設問：八十里越開通に向けての
住民活動に参加・協力しますか？(複数回答))

1. 積極的に協力したい (40)
2. できる範囲で協力したい (435)
3. 自分の立場・状況を考えてなかなか難しい (178)
4. 協力できない (33)
5. 町主体での運営・活動を考えたほうがよい (102)
6. その他・無回答 (153)



出典：只見町総務企画課 町政アンケート結果報告書

2) 事業の投資効果

便益算定根拠

< 走行時間短縮便益 >

- 国道289号、八十里越整備により、1日約80万台（八十里推定通過交通 1,800台）の車に効果が発現し、年間約75億円の便益が発生。
- これに、費用便益分析マニュアルにより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約906億円と算出。

【走行時間短縮便益】

$$= \text{整備前総走行時間費用} - \text{整備後総走行時間費用}$$

$$= 7,524,000,000 \text{ (円/年)}$$

$$\text{総走行時間費用 (分)} = \left[\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別走行時間} \right. \\ \left. \times \text{車種別時間価値原単位 (円/台・分)} \right] \times 365 \text{ (日/年)}$$



事業全体 約906億円
残事業 約906億円

車種	時間価値原単位 (円/台・分)
乗用車	62.86
バス	519.74
乗用車類	72.45
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

< 走行経費減少便益 >

- 国道289号、八十里越整備により、1日約80万台（八十里推定通過交通 1,800台）の車に効果が発現し、年間約5億円の便益が発生。
- これに、費用便益分析マニュアルにより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約57億円と算出。

【走行経費減少便益】

$$= \text{整備前総走行経費} - \text{整備後総走行経費}$$

$$= 481,000,000 \text{ (円/年)}$$

$$\text{総走行経費} = \left[\text{路線別車種別交通量 (台/日)} \times \text{路線別延長 (km)} \right. \\ \left. \times \text{車種別走行経費原単位 (円/台・km)} \right] \times 365 \text{ (日/年)}$$



事業全体 約57億円
残事業 約57億円

走行経費原単位：一般道(平地) (円/台・km)

走行速度 (km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	23.68	72.40	24.70	30.22	59.40
10	16.78	60.38	17.69	27.23	48.24
15	14.39	55.90	15.26	26.05	43.51
20	13.14	53.37	13.98	25.35	40.51
25	12.35	51.67	13.18	24.85	38.29
30	11.82	50.43	12.63	24.48	36.54
35	11.42	49.48	12.22	24.18	35.12
40	11.31	49.12	12.11	24.05	34.47
45	11.26	48.88	12.05	23.95	33.99
50	11.24	48.78	12.03	23.90	33.70
55	11.28	48.80	12.07	23.88	33.60
60	11.35	48.94	12.14	23.91	33.69

< 交通事故減少便益 >

- 国道289号、八十里越整備により年間約 0.1億円の便益が発生。（残事業区間では年間約 0.1億円の便益が発生）
- これに、費用便益分析マニュアルにより供用後40年間の総便益及び割引率4%を考慮すると、便益は約 1億円と算出。

【交通事故減少便益】

= 整備前の交通事故による社会的損失 - 整備後の事故による社会的損失
 = 12,000,000 (円/年)

交通事故による社会的損失 = [路線別平均事故件数 (件/年) × 人身事故 1 件当たり損失額 (円/件)]



事業全体 約 1億円
 残事業 約 1億円

道路・沿道区分			人身事故1件当たり損失額 (千円)	
			単路	交差点
一般道路	DID	2車線	5,779	5,778
		4車線以上	5,714	5,714
	その他市街地	2車線	6,486	6,188
		4車線以上	6,160	6,160
	非市街部	2車線	7,546	6,572
		4車線以上	6,381	6,381
高速道路		7,588	-	

費用便益

- ・基準年における費用及び便益の現在価値

現在価値算出のための割引率 : 4%

基準年次 : 平成17年

検討年数 : 40年

< 便益 >	基準年における			
	現在価値	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益
	964億円 (964億円)	906億円 (906億円)	57億円 (57億円)	1億円 (1億円)

< 費用 >	基準年における		
	現在価値	事業費	維持管理費
	477億円 (177億円)	466億円 (166億円)	11億円 (11億円)

< 費用便益効果分析結果 >

費用便益比 (C B R)
B / C = 2.0 (5.4)

- 注) 1. 費用及び便益額は整数止めとする。
2. 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。
3. () : 残事業費に対する費用便益比

3) 事業の進捗状況

進捗状況

執行済み額	事業費	: 232億円	(進捗率約49%)	
	うち用地費	: 2億円	(進捗率約71%)	平成16年度末時点

前回事業再評価時点からの進捗

前回の再評価(平成12年度)から平成16年度末までの進捗は次のとおり。

- ・事業費 : 134億円 (全体の 約28%進捗)
- ・うち用地費 : 1億円 (全体の 約35%進捗)
- ・1号橋梁概成、11号トンネル貫通、10号トンネル着手・貫通、9号トンネル着手

残事業の内容

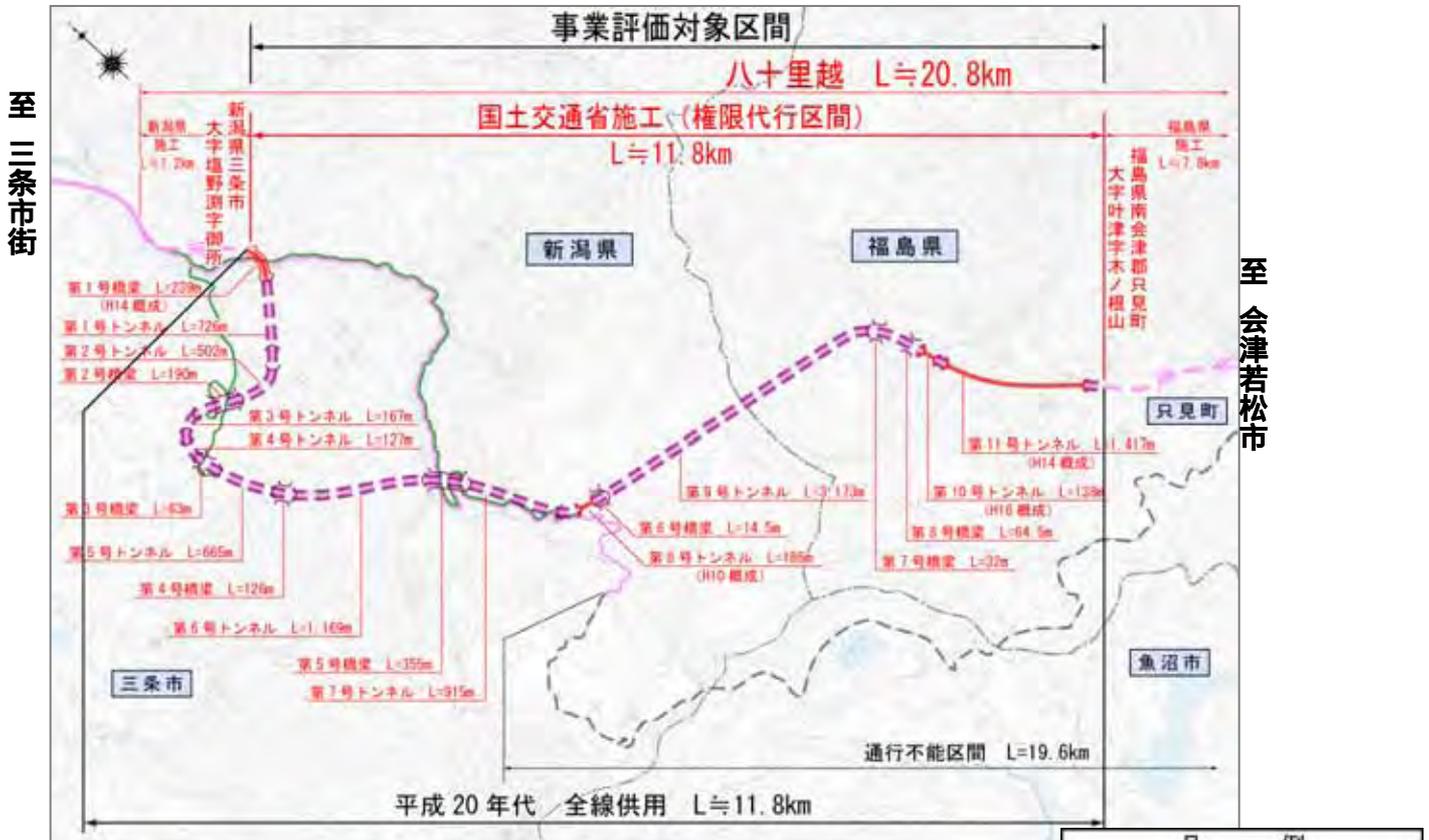
残事業の主な内容は次のとおり。

- ・全区間での用地取得、及び工事推進(L=11.8km、うち概成済区間は 2.0km)

3. 事業の進捗の見込み

今後の事業の見通し等

- ・平成17年度は新潟・福島県境の9号トンネルの事業推進、5号トンネル着手などの事業を実施する。
- ・平成20年代の完成供用を目指し事業を推進する。
- ・また、ビデオにより繁殖が確認されているイヌワシについて工事開始前に確認等を十分に行い、「八十里越道路環境検討委員会」からの指導・助言を得ながら、慎重にモニタリングや調査・工事を進める。



凡 例	
	一般国道
	事業中
	事業中(権限代行)
	概成済区間
	工事用道路

4. コスト縮減や代替案等の可能性

- 国道289号八十里越は、地形、地質、及び生態系などを含めた周辺環境などに配慮した路線計画となっており、地域ネットワークの充実強化、物流の利便性向上、リダンダンシーの確保、救命救急体制の向上など、期待される効果は大きい。
- また、事業は地元からの了解、及び関係機関との協議の進捗により既に約71%の用地買収が完了しているとともに、橋梁・トンネル等の大規模構造物が一部完成している。その他、構造、規格や施設規模は必要最低限で計画している。
- 自然環境への影響については平成9年度より「八十里越道路環境検討委員会」を設立し、学識経験者の指導・助言を得ながら慎重に調査・工事を進めている。当該地域ではこれまでに、イヌワシ、クマタカ、オオタカなどの希少猛禽類の飛行を確認している。このうちイヌワシについては、平成11年に引き続き平成16年にも繁殖成功を確認しており当該工事が与える影響は小さいと考えられる。また、事業地周辺で確認されている動植物等については分布域等を調査し、必要に応じ保全対策を検討している。このような対策を講じることで路線計画の変更は必要ないとする。
- 施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品の積極的な活用及び大型化（長尺化）、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装、路盤工の活用等により、コスト縮減を図っている。

5. その他(地方公共団体等の意見)

八十里越は昭和45年に発足した「国道289号線建設期成同盟会」をはじめとした下記団体からの応援により事業を推進している。

国道289号線建設期成同盟会(S45～)

(国道289号沿線15市町村)

国道(289号)八十里越地点開発促進期成同盟会(S47～)

(三条市、只見町)

会津総合開発協議会(S38～)

(会津若松市)

6. 対応方針(原案)

事業の必要性等に関する視点

- 現道には通行不能区間があり、隣接都市間の連絡には他路線による迂回が生じている。また、冬期間においては隣接する迂回路線の通行止めにより、さらに大きな迂回を要する。
- 一般国道289号は、本州を横断して新潟市と郡山市とを結ぶ路線であり、その一部を構成する八十里越は地域ネットワークの充実強化、物流の利便性向上、リダンダンシーの確保、救命救急体制の向上などに重要な役割を担っている。
- 事業全体の費用便益比は 2.0となる。(残事業費に対する費用便益比は5.4)

事業の進捗の見込みの視点

- 現在、工事用道路が概成し、順調に事業を推進している。
- 用地取得率は、全区間に対して約71%と進捗している。
- 引き続き平成20年代の完成供用を目指し、事業を推進する。

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 国道289号八十里越は、地形、地質、及び生態系などを含めた周辺環境などに配慮した路線計画となっており、地域ネットワークの充実強化、物流の利便性向上、リダンダンシーの確保、救命救急体制の向上など、期待される効果は大きい。
- また、事業は地元からの了解、及び関係機関との協議の進捗により既に約71%の用地買収が完了しているとともに、橋梁・トンネル等の大規模構造物が一部完成している。その他、構造、規格や施設規模は必要最低限で計画している。
- 自然環境への影響については平成9年度より「八十里越道路環境検討委員会」を設立し、学識経験者の指導・助言を得ながら慎重に調査・工事を進めている。当該地域ではこれまでに、イヌワシ、クマタカ、オオタカなどの希少猛禽類の飛行を確認している。このうちイヌワシについては、平成11年に引き続き平成16年にも繁殖成功を確認しており当該工事が与える影響は小さいと考えられる。また、事業地周辺で確認されている動植物等については分布域等を調査し、必要に応じ保全対策を検討している。このような対策を講じることで路線計画の変更は必要ないとする。
- 施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品の積極的な活用及び大型化(長尺化)、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装、路盤工の活用等により、コスト縮減を図っている。

対応方針(原案)

対応方針(原案)

事業継続

(理由)

一般国道289号は、本州を横断して新潟市といわき市とを結ぶ路線であり、その一部を構成する八十里越は地域ネットワークの充実強化、物流の利便性向上、リダンダンシーの確保、救命救急体制の向上などの重要な役割を担っている。

平成20年代の完成供用を目指し事業を推進しており、事業の効果を発揮するためには事業の継続が妥当である。