

# 再 評 価 調 査

整理番号 4

担当部 土木部道路建設課 国道G 内線4424

## 1 事業概要

(1)事業名	地方道路整備事業	(2)名称	国道461号水府里美拡幅
(3)事業主体	茨城県	(4)箇所名	常陸太田市上高倉町～折橋町
(5)採択年度	平成13年度	(6)完成予定年度	平成32年度
(7)事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間は幅員が狭小で線形も悪く、乗用車同士のすれ違いも困難であることから、安全で円滑な交通を確保する。</li> <li>観光地を結ぶ道路であることから、行楽シーズンには道路の狭隘による著しい渋滞が発生しており、本事業により観光振興及び地域活性化を図る。</li> </ul>		
(8)事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路延長 7,200m, 幅員 11m/6m及び8m/6m, 2車線</li> <li>用地買収, 道路改良舗装, 橋梁, (仮称)北沢トンネル</li> <li>うち横軸</li> <li>道路延長 3,400m, 幅員 8m/6m, 2車線</li> <li>用地買収, 道路改良舗装, (仮称)北沢トンネル</li> </ul>		

## 2 再評価の理由

(1)再評価の理由	再々評価	(2)当初完成予定	平成30年度
(3)未着工・事業が長期間要している理由	水府里美拡幅は平成13年度から事業を進めているが、事業規模が大きいうえ、集落を通過する区間もあったことから用地補償、家屋移転に時間を要している。		
(4)前回指摘事項に対する対応状況(再々評価の場合)	委員会の意見		対応状況
	継続することが妥当である。		指摘を踏まえ、縦軸を優先して整備を進め、H28年度に約1.1kmが開通し、狭隘区間であった縦軸3.8kmについて全線供用を図ることができた。

## 3 事業計画の変更

(1)完成年度の変更	平成30年度 ⇒ 平成32年度
	【理由】 縦軸の用地補償、家屋移転に時間を要したことから縦軸の完成が2年遅れ、横軸の事業着手が2年の遅れることになった。
(2)事業内容の変更	
(3)事業費の変更	7,900百万円 → 9,850百万円 1,950百万円増
	【理由】地質調査の結果、トンネル施工時の安全性及びトンネルの安定性を確保するための補助工法等が増加したことなどによる。

## 4 進捗状況と今後の見通し

(1)事業進捗状況	全 体	前年度	前年度まで	進捗率
事業量(m)	7,200	1,080	3,800	53%
事業費	工事費	8,659	4,379	51%
	用地買収補償費	1,191	1,141	96%
	計(百万円)	9,850	5,520	56%
(2)関連事業の進捗状況	-			
(3)今後の見通し	工 事		用 地 等	
	今年度から道路改良工事に着手し、平成30年度に(仮称)北沢トンネルの工事着手を図る。 トンネル区間を含め、早期の全線供用を図る。		今年度に全ての用地が取得できる見込みである。	

## 5 評価内容

(1)事業の必要性	本路線は県北地域を横断する重要な幹線道路であり、特に行楽シーズンには渋滞が激しく、県北地域の観光振興にマイナス要因ともなっている。また、すれ違いも困難な道路であり、地域の振興と交通安全の確保を図る上で事業の必要性は高い。					
	社会情勢等の変化に関する指標1	計画時の状況	現時点での状況	社会情勢等の変化に関する指標2	計画時の状況	現時点での状況
	国道461号大子町小生瀬地内休日交通量	1,073台/12h(H11センサ)	4,744台/12h(H28調査)		-	-
(2)事業の有効性	本事業の実施により、7.2kmの通過時間が約8分短縮されることが予想されるとともに、大型車のすれ違いが可能な道路になることにより、昨年度開通した縦軸の交通量が大幅にしていることから、県北地域の振興に寄与するものと考えられる。					
	効果予測に関する指標1	事業なし	事業あり	効果予測に関する指標2	事業なし	事業あり
	常陸太田市上高倉町～折橋町現道の通過時間(H42)	18分	10分	降雪による北沢峠の通行止め日数	10日/5年	通行止め無し
	効果算定要因に関する指標1	事業なし	事業あり	効果算定要因に関する指標1	事業なし	事業あり
	縦軸将来交通量(H42)	900台/日	1,700台/日	横軸将来交通量(H42)	100台/日	2,100台/日
(3)事業の効率性	<p>ア) 主な効果 (B)</p> <p>①当該路線の整備により、常陸太田市上高倉町から折橋町までの約7.2km区間において、走行時間の短縮(102億円)、及び走行経費の減少(15.8億円)、交通事故減少(6.0億円)が図られる。(計123.8億円)</p> <p>②県北地域の観光振興及び地域活性化が図られる。 ※これまでは大型バスの通行が困難であったことから、県北を代表する観光地である袋田の滝と竜神大吊橋、花貫溪谷を巡る周遊はできなかったが、本事業区間の開通により、大型バスによる県北を横断する周遊観光が期待される。</p> <p>③緊急輸送道路としての機能向上が図られる。</p> <p>イ) 主な費用 (C)</p> <p>①事業費 108.6億円 ②維持管理費 8.2億円 計 116.2億円</p> <p>主な効果のうち貨幣化が可能な①について事業の効率性を分析した結果は以下のとおりである。 参考となる指標 B/C=1.06</p>					
(4)地元の意向	国道461号整備促進協議会(会長:常陸太田市長,関係市町村:日立市,高萩市,大子町)から、茨城県北部地域の産業・経済を支える重要な道路であり、地域の交流促進、活性化、安全安心な生活環境の実現のため、早期完成の強い要請がある。					
(5)コスト縮減や代替案立案の可能性	縦軸に比べて横軸は歩行者の利用者が少ないことが想定されること等から、歩道の計画を見直し、自転車の通行帯として路肩1.0mを確保する等、道路幅員を縮めることでトンネル工事費においてコスト縮減を図る。					

## 6 対応方針

県北地域の観光振興や地域活性化を図るとともに、災害時の緊急輸送道路ネットワークの機能強化を図るためにも、事業を継続したい。

## 7 再評価委員会の意見

継続することが妥当である。なお、事業の効率性について、費用便益分析により算出した結果が1に近い、あるいは1を切るような場合には、費用便益比だけで判断できない事業の必要性や妥当性、また事業の整備効果等について、県民が理解、納得できる丁寧な説明に努めること。

## 8 委員会の意見を踏まえた対応

期間内の完成を目指し、現計画で事業を進める。  
また、トンネル工事の現場見学会等を通じて、事業の必要性や整備効果等について県民に説明していく。