参考資料２

道路事業　再評価　要点審議事業

１．一般国道　４６号　盛岡西バイパス　・・・Ｐ１
２．一般国道　　４号　鏡石拡幅　・・・Ｐ３
３．一般国道　１３号　福島西道路（Ⅱ期）　・・・Ｐ５
４．一般国道121号　湯野上バイパス　・・・Ｐ７

平成２８年１１月１日
国土交通省　東北地方整備局

1．一般国道46号　盛岡西（もりおかにし）バイパス

社会情勢の変化等
（再評価実施後3年経過）

○事業の目的

・盛岡市内の国道4号及び国道46号等の交通混雑を緩和

・沿線都市開発の支援、救急医療施設へのアクセス向上

○計画概要

起終点　：　自：岩手県盛岡市永井第一地割字高屋（ながいだいいちちわり　たかや）

至：岩手県盛岡市上厨川字前潟（かみくりやがわ　まえがた）

延長（開通済）：　7．8km　（7．8km）

幅員　：　区間A　50．0m（完成）、50．0m（暫定）

区間B　25．0m（完成）、13．0m（暫定）

道路規格　：　第3種第1級

設計速度　：　80km／h

都市計画決定：　昭和59年度

事業化　：　昭和59年度（平成14年度事業延伸）

用地着手　：　昭和61年度

工事着手　：　昭和62年度

事業費・進捗率

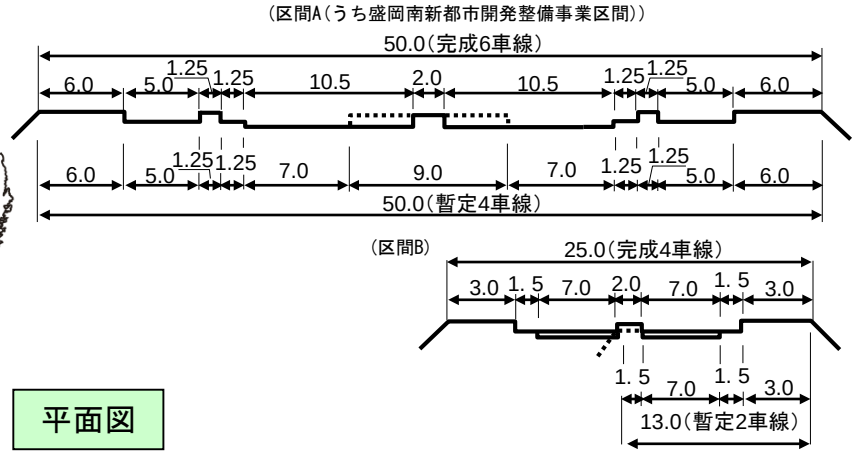
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額（うち用地費）	全体進捗率（用地費）	H25再評価（用地費）
完成	430億円（162億円）	322億円（157億円）	75%（97%）	430億円（162億円）
暫定	351億円（162億円）	310億円（157億円）	88%（97%）	351億円（162億円）

※H28補正予算投入時点

位置図



標準横断図　（単位：m）



平面図



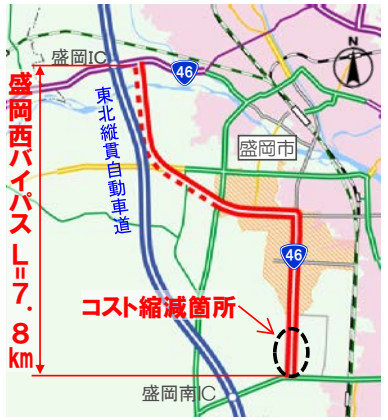
2. コスト縮減への取組内容

路面排水施設の変更（－０．２２億円）

○当初計画時：１．０２億円
- 路面排水施設をＬ型側溝で計画

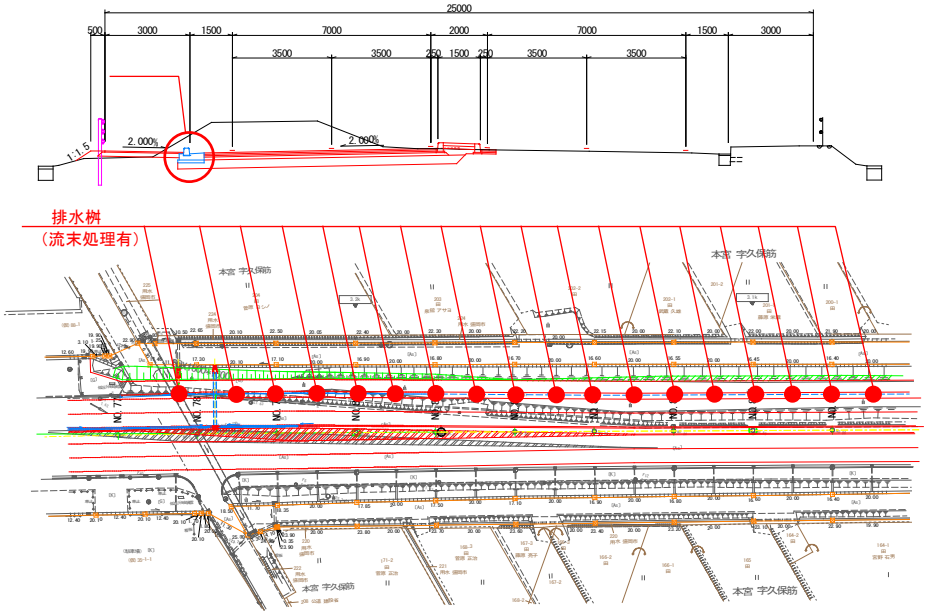
○見　直　し　：０．８０億円
- 路面排水施設を円形側溝に変更

	当初	見直し	変動
路面排水施設の変更	1.02億円	0.80億円	−0.22億円
合計	1.02億円	0.80億円	−0.22億円

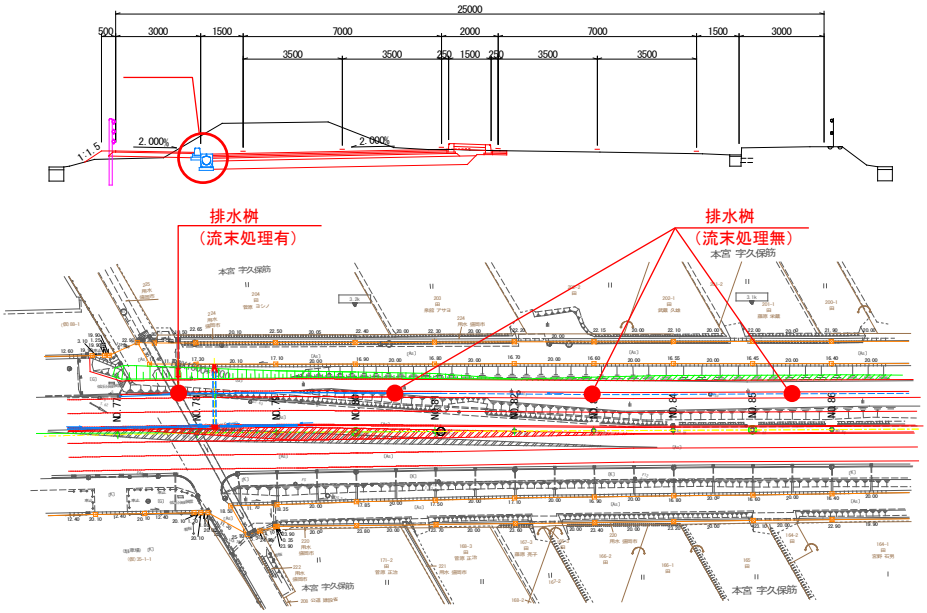


・当初、路面排水施設は、Ｈ11開通済み上り線側と同様に安価なＬ型側溝で計画したが、Ｈ21土工指針改訂により、流量算定に用いる降雨強度が70mm/hから80mm/hに上がったことから、通水断面が小さいＬ型側溝では路面排水桝及び流末処理が大幅に増えるため、通水断面が大きい円形側溝に変更した。
・円形側溝はＬ型側溝より高価であるが、路面排水桝及び流末処理を大幅に削減できるため、コスト縮減が図られる。

当初　・L型側溝



見直し　・円形側溝



2．一般国道4号　鏡石拡幅

再評価実施後3年経過

○事業目的

・鏡石町周辺の国道４号における交通混雑の解消、交通事故の減少

○計画概要

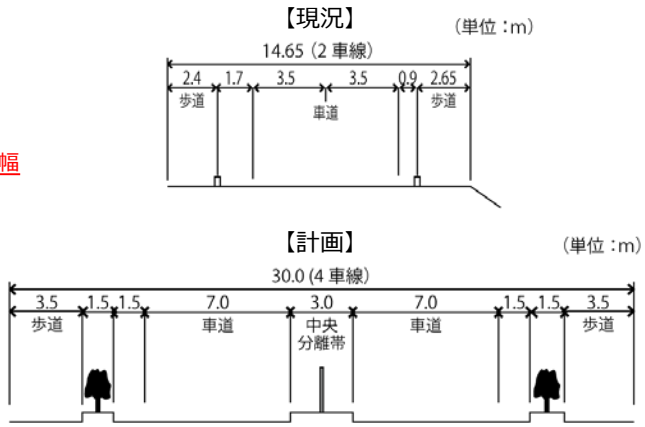
起終点　：自：福島県岩瀬郡鏡石町久来石（ふくしま　いわせ　かがみいし　きゅうらいし）
　　至：福島県岩瀬郡鏡石町高久田（ふくしま　いわせ　かがみいし　たかくだ）

延長（供用済）　：４．５ｋｍ　（－ｋｍ）
幅員　：３０．０ｍ
道路規格　：第３種第１級
設計速度　：８０ｋｍ／ｈ
事業化　：平成１５年度
都市計画決定　：平成１５年度
用地着手　：平成１９年度
工事着手　：平成２１年度

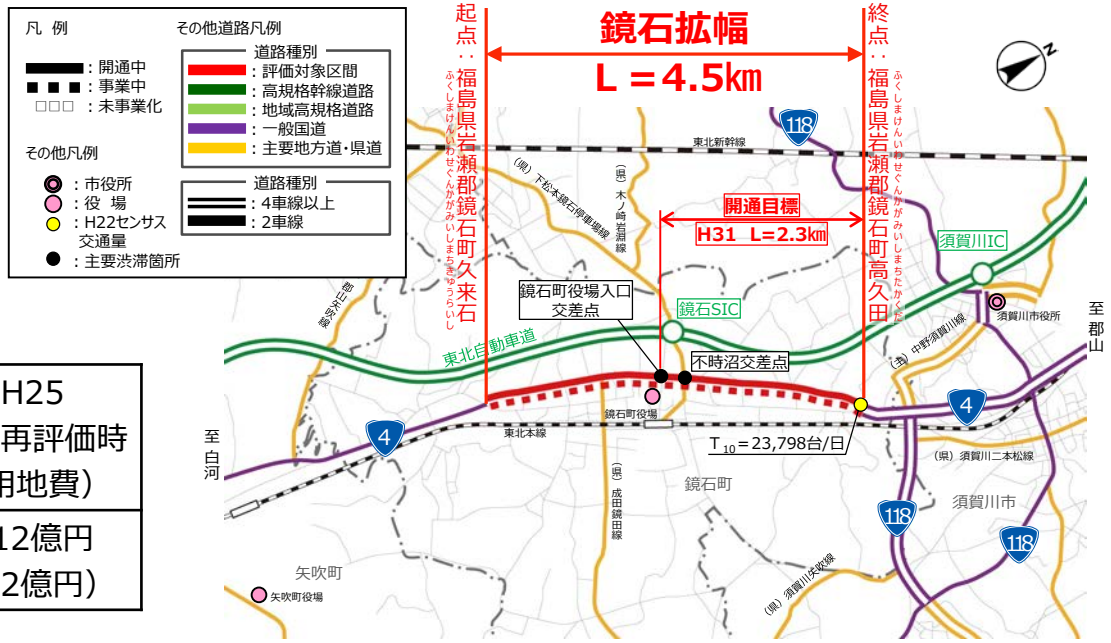
位置図



標準横断図



平面図



事業費・進捗率

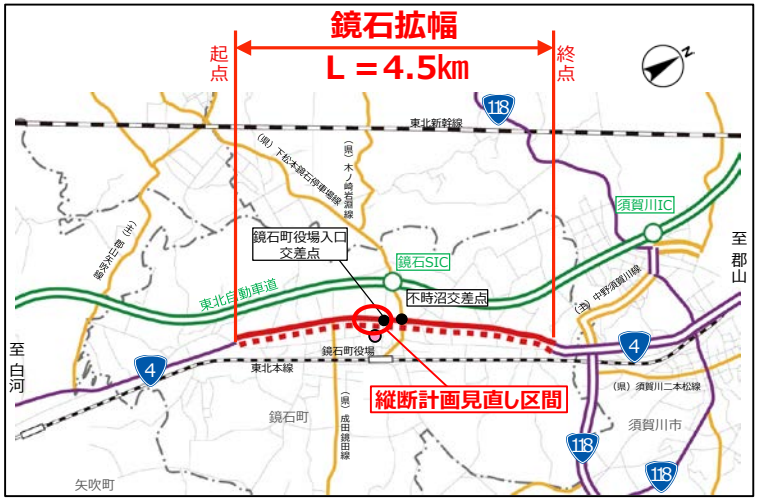
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額（うち用地費）	全体進捗率（用地費）	H25事業再評価時（用地費）
完成	112億円（72億円）	88億円（58億円）	79%（81%）	112億円（72億円）

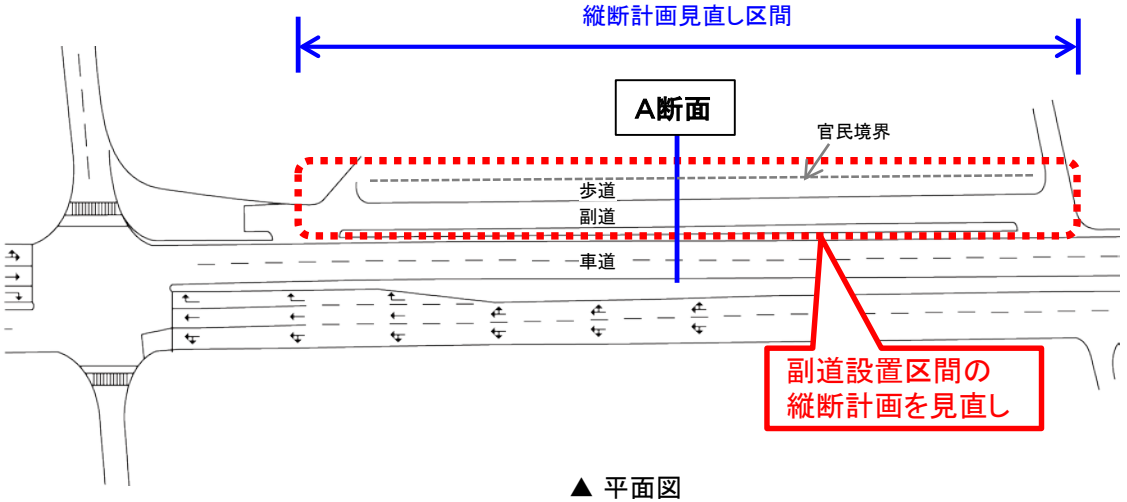
※Ｈ２８補正予算投入時点

コスト縮減の取組内容

◆現況施設の健全度調査により既存ストック（側溝、舗装）を再利用（コスト縮減額：約９百万円）
・既存側溝のひび割れ調査により利用可能と判断し、歩道・副道の縦断計画を見直し、側溝を再利用
・既設車道部をFWD調査により利用可能と判断し、舗装の全層打替えを見直し、舗装を再利用

位置図

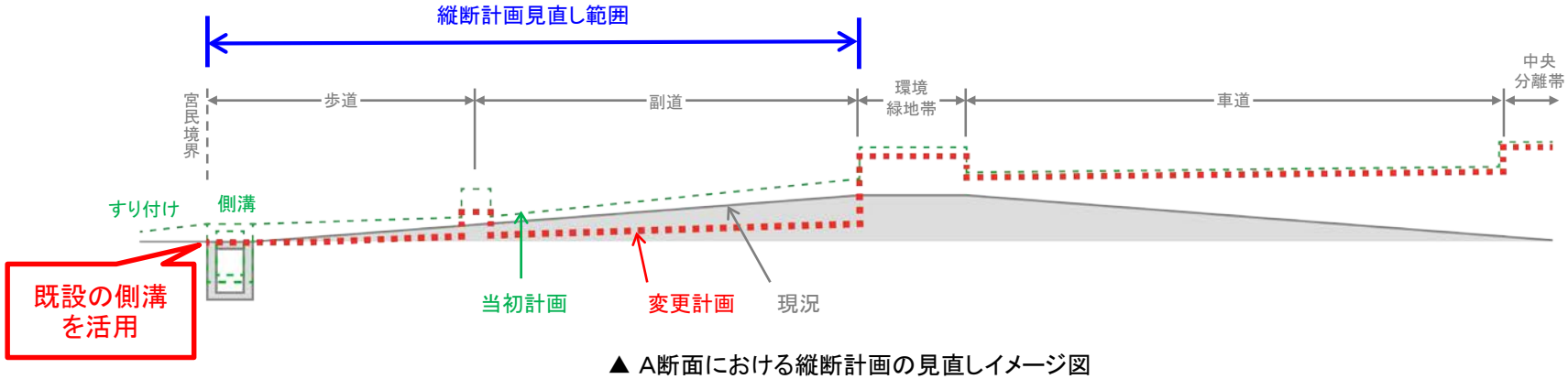




▲ 平面図

当初計画 舗装高を上げ、側溝の新設・既設側溝を撤去・処分

変更計画 舗装高を下げ、既設の側溝及び舗装を活用



▲ A断面における縦断計画の見直しイメージ図

3．一般国道１３号　福島西道路Ⅱ期

新規事業採択後5年経過

○事業目的

・環状道路ネットワーク形成による交通混雑の緩和、交通安全の確保
・災害発生時、悪天候時における安定的な通行の確保

○計画概要

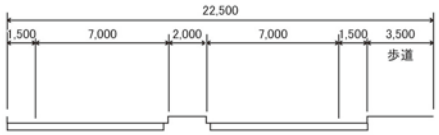
起終点	：自：福島県福島市松川町浅川（ふくしま　ふくしま　まつかわ　あさかわ） 至：福島県福島市大森（ふくしま　ふくしま　おおもり）
延長	：６．３ｋｍ
幅員	：２２．５ｍ～２７ｍ
道路規格、設計速度	：第３種１級、Ｖ＝８０ｋｍ／ｈ 第４種１級、Ｖ＝６０ｋｍ／ｈ
事業化	：平成２４年度
都市計画決定	：平成２３年度
用地着手	：平成２６年度
工事着手	：平成２８年度
事業経緯	：平成２１年度 福島西道路（Ⅰ期） 全線４車線供用
事業費・進捗率	：約２４５億円

位置図

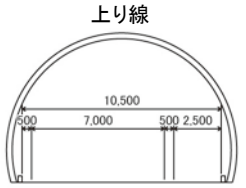


標準横断図

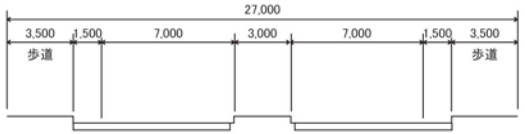
【第3種第1級（土工部）】

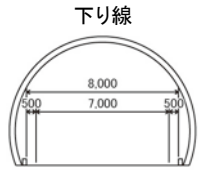


【第3種第1級（トンネル部）】

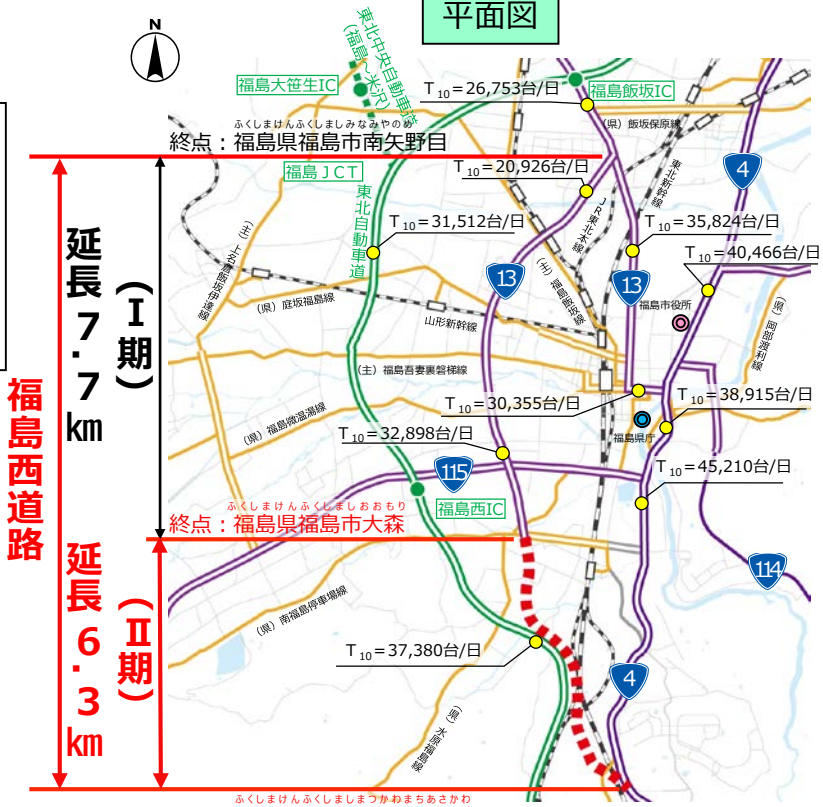


【第4種第1級】





平面図



	全体事業費（うち用地費）	執行済み額（うち用地費）	全体進捗率（用地費）	新規事業再評価時（用地費）
完成	245億円（19億円）	17億円（6億円）	7%（32%）	約245億円（19億円）

※補正予算投入時点

コスト縮減の取組み内容

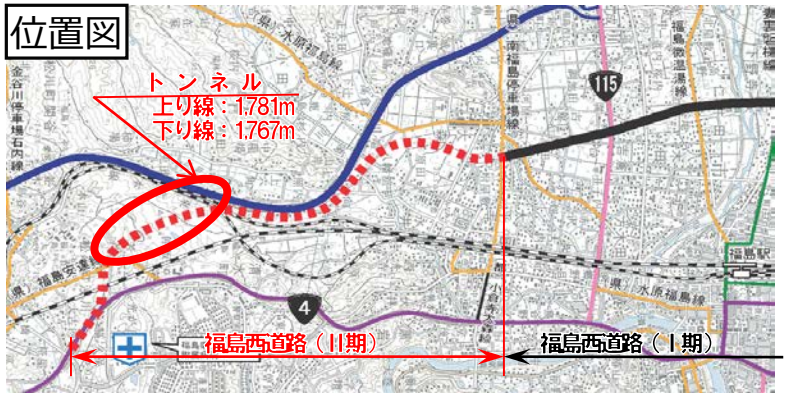
トンネル坑口部の補助工法における新技術の導入（トンネル－33百万円）

・当初計画：注入式長尺先受工法（ＡＧＦ工法）での施工が一般的
・変更計画：鋼管打設を千鳥に行って多段式で打設する多重先受工法（エコリムーブ併用）※を導入することで、1断面あたりの施工本数が削減、更には逆止弁パッカー（エコリムーブ）の使用により注入材を低減させコスト縮減を図る

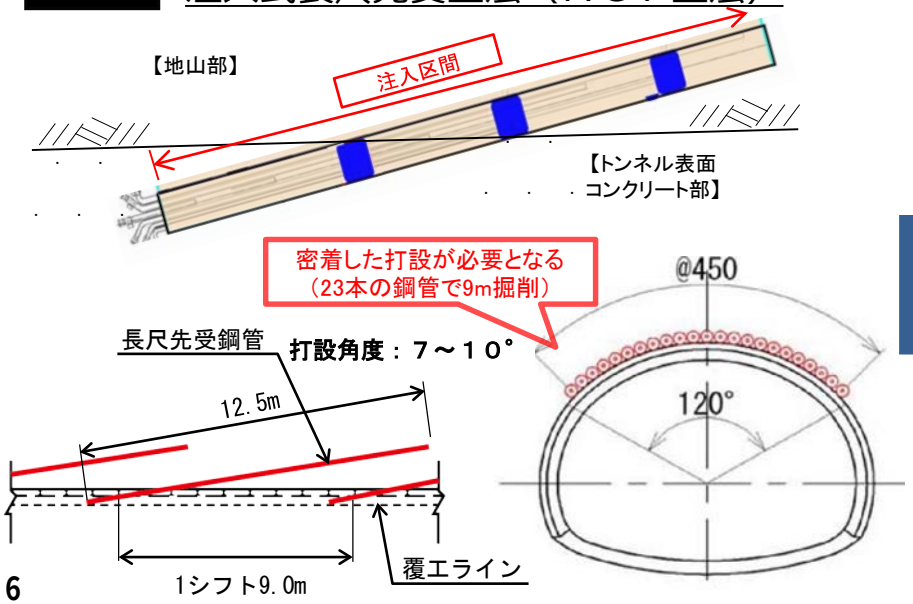
項目	箇所	当初	変更	縮減額
トンネル坑口部 補助工法	トンネル (1,781m 1,767m)	**296百万円**	**263百万円**	**33百万円**

※多重先受工法（エコリムーブ併用）　平成26年3月 新技術としてNETISに登録
・鋼管を従来工法より短いシフト長で、上下千鳥に打設することで、通常の長尺先受工法（AGF工法）と同程度の剛性を少ない本数で保持でき、施工本数の削減による工費の削減に繋がる。
・逆止弁パッカー（エコリムーブ）の使用で、トンネル表面コンクリートに埋まる部分は注入材なしとできるため、経済性の向上が期待できる。

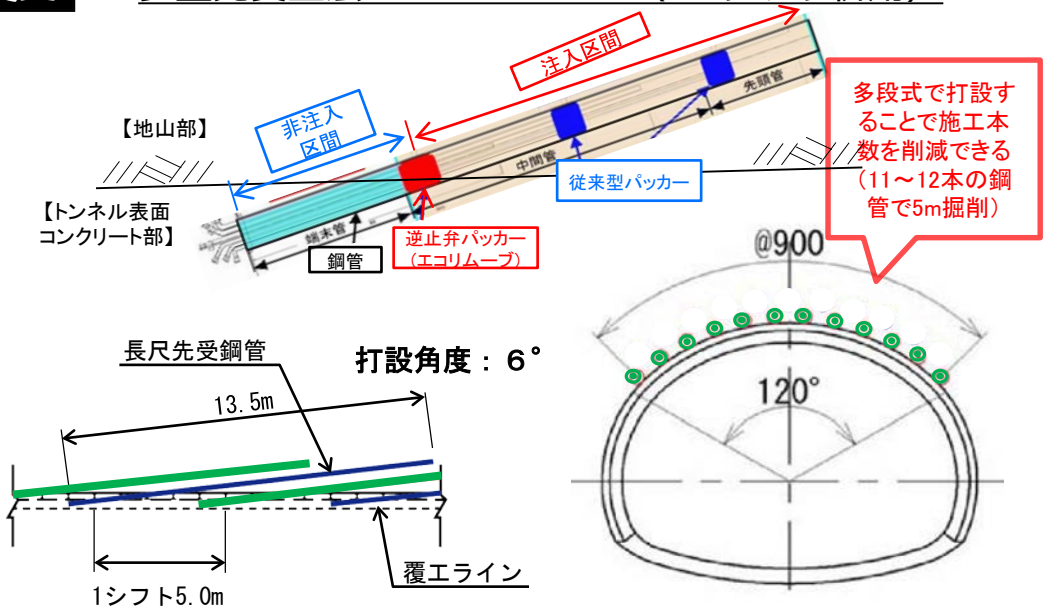
位置図



当初　注入式長尺先受工法（ＡＧＦ工法）



変更　多重先受工法:CG-130024-A（エコリムーブ併用）



4．一般国道121号　湯野上バイパス

新規事業採択後5年経過

○事業目的

・高規格ネットワークの形成による地域間交流の連携促進
・現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性確保

○計画概要

起終点	：自：福島県南会津郡下郷町大字高陟（ふくしま　みなみあいづ　しもごう　たかしま） 至：福島県南会津郡下郷町大字塩生（ふくしま　みなみあいづ　しもごう　しおのう）
延長	：８．３ｋｍ
幅員	：１２．０ｍ
道路規格、設計速度	：第１種３級、Ｖ＝　８０ｋｍ／ｈ
事業化	：平成２４年度
都市計画決定	：　-
用地着手	：平成２５年度
工事着手	：平成２８年度（予定）
事業経緯	：平成１９年度 地域高規格道路として事業着手 （実施主体：福島県） 平成２４年度 直轄権限代行として事業着手

事業費・進捗率

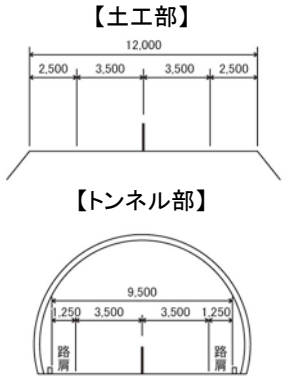
	全体事業費 （うち用地費）	執行済み額 （うち用地費）	全体進捗率 （用地費）	新規 事業再評価時 （用地費）
完成	240億円 （4億円）	20億円 （3.4億円）	8% （85%）	240億円 （4億円）

※補正予算投入時点

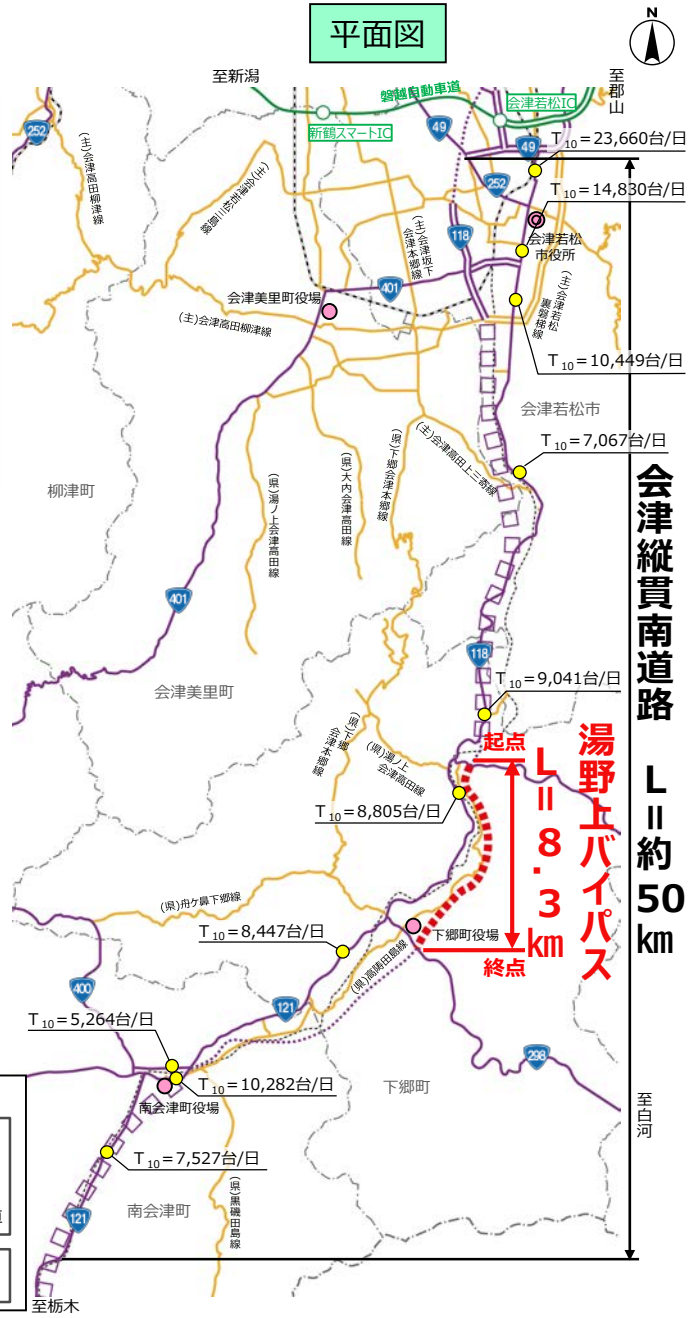
位置図



標準横断図



平面図

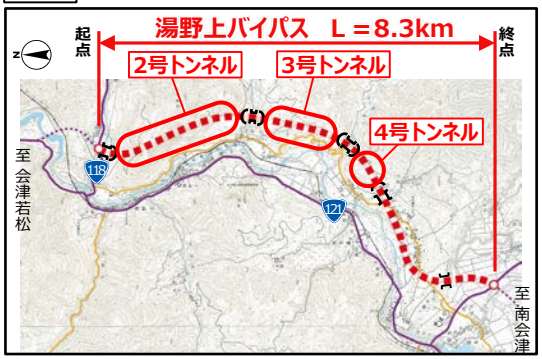


コスト縮減の取組み内容

◆新技術の導入（トンネル路側側溝）、トンネル内舗装工の見直し
◆コスト縮減額：97百万円

項目	当初	変更	縮減額	施工箇所
①トンネル路側側溝の新技術の導入 （プレキャスト円形水路→ スリップフォーム側溝（現場打ち））	**178百万円**	**143百万円**	**－35百万円**	2,3,4号トンネル
②トンネル内舗装工の見直し （普通コンクリート舗装→連続鉄筋コンクリート舗装）	**451百万円**	**389百万円**	**－62百万円**	2,3,4号トンネル
合計	**629百万円**	**532百万円**	**－97百万円**	

位置図



①トンネル路側側溝の新技術の導入

当初

プレキャスト円形水路



一般的に用いられる
従来型の側溝

変更（新技術）

スリップフォーム側溝（現場打ち）



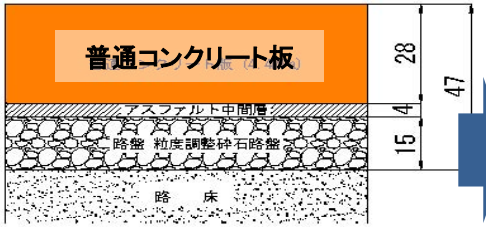
成型機能を備えた機械を使用し
側溝を連続打設

※スリップフォーム工法
成型機を用い、同一断面の構造物を連続的に構築していく、コンクリート連続打設工法。型枠を設置せずに、コンクリートを所定の計上に締め固め・成型しながら、成型機械を移動させて作業する。これにより、省力化、省人化、工期短縮、コスト縮減などが図られる。

②トンネル内舗装工の見直し

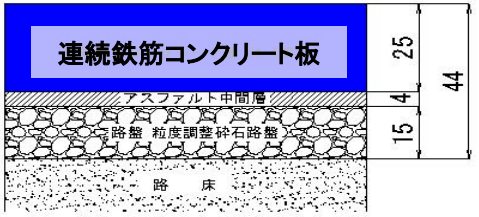
当初

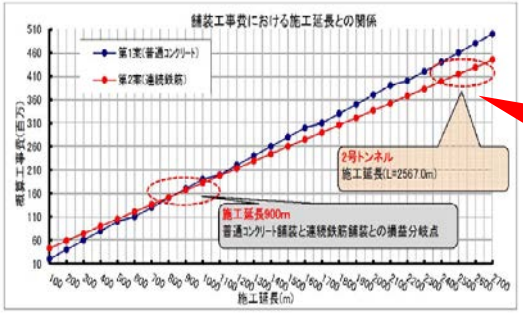
普通コンクリート舗装



変更（見直し）

連続鉄筋コンクリート舗装





施工延長が長いほど、連続鉄筋コンクリートの方が安価となる