

平成 25 年度事業別評価調書 (チェックリスト)

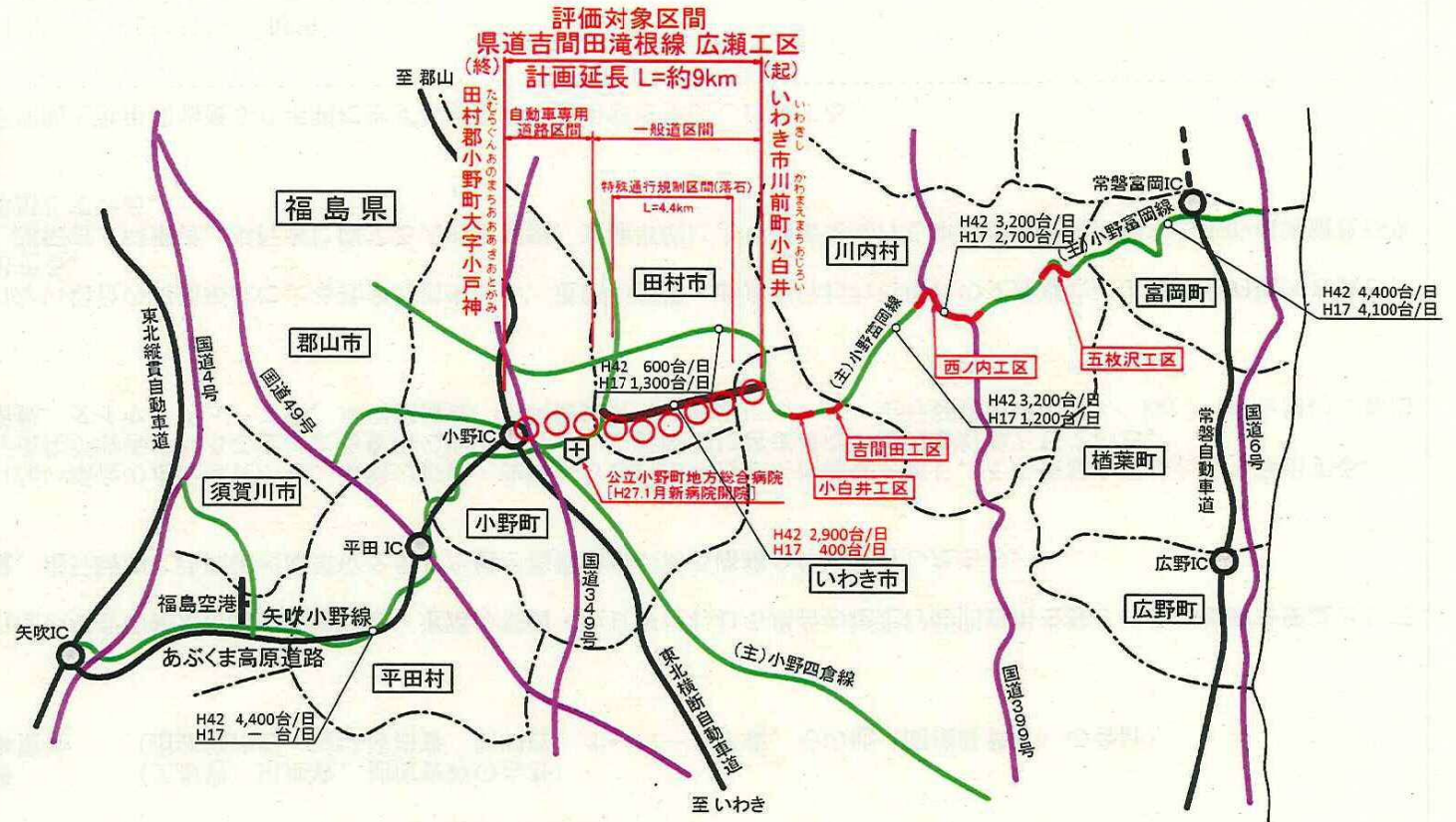
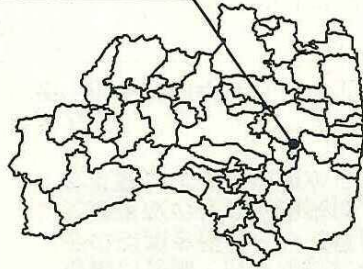
整理番号	104	事業名	交付金事業 (道路) (再生・復興)	補助 単独	地区名 (事業箇所名)	県道吉間田滝根線 (広瀬工区)	関係 市町村名	いわき市、田村市 小野町	担当部 (局) 課名	土木部 道路整備課	
評価の対象となる理由	第 1 項第 5 号：計画変更を行おうとする事業			前回 (平成 年度) 評価時 の対応方針	委員会からの提言： 付帯意見：		県の対応方針：				
事業根拠法・要綱等の名称	道路法第 15 条、福島復興再生特別措置法第 7 条										
事業の概要	【事業目的及び全体計画】 (1) 事業目的 ・ 県道吉間田滝根線は、「福島県総合計画 (ふくしま新生プラン)」及び「福島県復興計画 (第2次)」の「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」において「ふくしま復興再生道路」として位置付けられ、浜通り地方から中通り地方への速達性、定時制を確保し、帰還住民の生活を支え、震災・原発事故からの復旧・復興に資する道路を整備するものである。 ・ 本路線は、本県の復興にあたり重要な役割を担う道路であることから、早期の完成を目指し、国へ直轄権限代行による事業化を要請しているところである。 ・ 国の避難解除等区域復興再生計画 (H25 年 3 月) において、県事業として実施するものとして位置付けられたことから、代行による事業化を要請しつつも、道路工事も含めた事業全体として県事業の計画を変更し、評価の対象とするものである。 (2) 全体計画 ・ 延長 : L=約 9 km (いわき市川前町小白井地内～田村郡小野町大字小戸神地内) ・ 幅員 : 自動車専用道路部 W=7.0 (10.5) m 一般道路部 W=6.5 (9.0) m ・ 設計速度 : 自動車専用道路部 V=80 km/h 一般道路部 V=60 km/h [] は事業採択時					事業の概要	【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) 川内村は、村の一部である緊急時避難準備区域が H23 年 9 月に解除され、H24 年 1 月には「帰村宣言」を行い、H24 年 4 月に「居住制限区域」と「避難指示解除準備区域」に再編された。 2) 福島県復興計画の重点プロジェクト 12 「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」において、本県の復旧・復興に資する「ふくしま復興再生道路」と位置付け整備することとしている。 3) 避難解除等区域復興再生計画 福島復興再生特別措置法に基づく国の避難解除等区域復興再生計画 (H25 年 3 月) において、本路線の整備が位置付けられた。 (2) 変化の有無 有 (無) (3) 変化の内容 (4) 地域の協力体制等 ・ 本事業に期待する地域の熱意が特に高い事業である。 ・ いわき市の協力体制が確立し、早期の事業完了を望んでいる。				
	事業の採択年度 H24 完成目標年度 H33 用地着手年度 H26 工事着手年度 H27						【事業に関連する評価指標等】 (1) 主要な評価指標の変化				
事業の進捗状況	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 (25 年度は見込額である。)			
		[2,000] 23,000 (800)	70 (0)	国 60% 県 40% 市町村 その他	~ 22 年度	23 年度	24 年度	25 年度			
進捗率	事業費ベース	0 %	用地費ベース	0 %	その他 ()		%				
【整備の状況】 ・ 事業概要の検討のため、平成 24 年度よりルートの概略検討を実施している。 【事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し】 ・ 早期の工事着手 (代行) に向け、県において準備作業 (地元合意形成、調査測量設計、用地買収等) を進めている。 【関連事業の進捗状況】 接続する県道小野富岡線の小白井、吉間田、西ノ内および五枚沢の各工区についても、平成 30 年代前半の完成を目指し施工中である。											
みなし進捗率 = (B) / (A) = 3.0 % < 70 %		投資済み事業費 (B) = 70 (百万円)									
みなし事業費 (A) = $\frac{\text{全体事業費 } 23,000}{\text{全体工期 } 10 \text{ 年}} \times 1 \text{ 年}$		経過年数 = 2,300 (百万円)									
		評価		A、		B、		C			
		評価		A、		B、		C			

平成25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 ・現道は約6kmにわたり幅員狭小、急カーブ、急勾配区間が連続し、不慣れたドライバーや大型車は通行が困難な状況にある。 ・地元自治体、関係団体等から要望が寄せられるなど、地元の期待は大きい。 ・東日本大震災後においては、川内村から、帰還住民の生活を支援する速達性・定時性の高い中通りへの道路が求められている。 (2) 評価実施時の状況 ・同上</p> <p>【関係機関・団体の意向】 (1) 事業採択時の状況 ・東日本大震災以前から、主要地方道小野富岡線改良整備期成同盟会、福島空港アクセス道路促進期成同盟会より県に対し、整備促進を要望されている。 ・東日本大震災以降には、上記期成同盟会のほか、小野町議会、川内村議会からも県に対し、整備促進の要望がある。 ・また、小野町議会が国と地元選出国会議員に対し、新規事業化、整備促進等を要望している。 (2) 評価実施時の状況 ・同上</p>	計画変更の必要性・コスト削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 国の避難解除等区域復興再生計画(H25年3月)において、県事業として実施するものとして位置付けられた。 このため、代行による事業化を要請しつつも、道路工事分も含めた事業全体として県事業の計画を変更し、評価の対象とするものである。</p> <p>【代替案立案の可能性】 ・県道小野富岡線との接続位置(起点)、磐越自動車道小野ICとの接続位置(終点)、他管理者施設(JR等)の位置等を踏まえると、道路の概ねの通過帯に変更は生じない。 ・今後の事業説明会、計画説明会を通し、地元住民等の意向を反映し、計画の熟度を高めていく予定である。</p> <p>【コスト削減の取組等(特記すべき事項)】 (1) 今後の実施設計段階においても下記事項を検討していく。 ・新技術の活用 ・経済性を考慮した道路計画 (2) 今後本格化する復興関係事業への建設発生土流用調整により、一層のコスト削減を図る。 受入側の事業にとってもコスト削減のメリットが生じる。</p>							
	<table border="1" style="float: right; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">評価</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A、</td> <td style="padding: 2px;">B、</td> <td style="padding: 2px;">C</td> </tr> </table>	評価	A、	B、	C	総合評価	<p>【総合評価と対応方針案】 (1) 総合評価 本県の早期復興を図るため、県道吉間田滝根線は、双葉郡と中通りを直結し、大震災・原発事故からの復興において不可欠な東西連絡道路であることから、早期の完成に向け取り組む必要がある。 早期完成のために、国直轄権限代行による事業化を働きかけるうえで、必要となる準備作業(調査測量設計、地元合意形成、用地買収等)については、地元精通した県の責任において進める必要がある。</p> <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;"> <tr> <td style="width: 20%; padding: 5px;">対応方針案</td> <td style="padding: 5px;">見直し継続</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">今後の事業の進め方</td> <td style="padding: 5px;">国直轄権限代行による早期事業化に向け、必要となる準備作業(調査測量設計、地元合意形成、用地買収等)を推進する。</td> </tr> </table> <p>(3) 事業見直し継続、休止、中止する場合の対応 (見直し計画に基づき、計画的に事業を推進する。)</p>	対応方針案	見直し継続	今後の事業の進め方
評価	A、	B、	C							
対応方針案	見直し継続									
今後の事業の進め方	国直轄権限代行による早期事業化に向け、必要となる準備作業(調査測量設計、地元合意形成、用地買収等)を推進する。									
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 「費用便益分析マニュアル」(平成20年11月 国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課長、国土交通省道路局企画課長通達)による。 (2) 費用対効果の変化 [当初計画(前回評価)時] [今回評価時]</p> $B/C = \frac{282+15+1 \text{ 億円}}{154+36 \text{ 億円}} = \frac{298 \text{ 億円}}{190 \text{ 億円}} = 1.57$ <p>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) 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) ※便益及び費用は、将来にわたる値を社会的割引率により現在価値化している。 【費用の変化等で特記すべき事項】 なし。 【需要効果の変化等で特記すべき事項】 ・帰還住民の生活を支える ・震災・原発事故からの復旧・復興の促進</p>	総合評価	<table border="1" style="float: right; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">評価</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A、</td> <td style="padding: 2px;">B、</td> <td style="padding: 2px;">C</td> </tr> </table>	評価	A、	B、	C			
	評価	A、	B、	C						

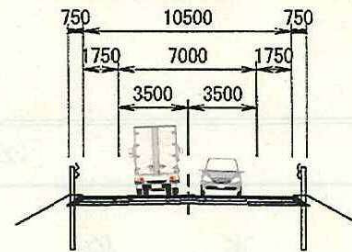
[位置図] 及び [事業概要図]

吉間田滝根線 広瀬工区

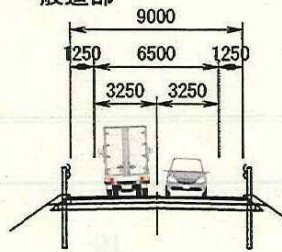


凡 例	
○ ○ ○ ○ ○	計画路線
▨	供用済
— (紫)	国道(供用中)
— (茶)	現道
— (緑)	県道
— (赤)	市町村道

自動車専用道路部



一般道部



(別紙)

費用対効果分析

交付金事業（道路）（再生・復興） [県道吉間田滝根線（広瀬工区）]

$$\frac{\text{効果（便益） } B}{\text{費用 } C} = \frac{B① + B② + B③}{C① + C②}$$

[費用項目]

- C①：道路整備に要する事業費（工事費、用地費、補償費等の合計）
 C②：道路維持管理に要する事業費（道路維持費、道路清掃費、照明費、オーバーレイ費、その他（間接経費等）の合計）

[効果項目]

B①：走行時間短縮便益

道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じ、その差額を便益として算出する。

総走行時間費用は、交通量、走行時間に時間価値原単位を乗じた値を整備効果がある路線全体で集計したもの。

B②：走行経費減少便益

道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じ、その差額を便益として算出する。走行経費減少便益は、走行条件が改善されることによる費用の低下のうち、走行時間に含まれない項目を対象としている。

具体的には、燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等の費用について、走行経費原単位（円／km／台）を用いて算出する。

B③：交通事故減少便益

道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じ、その差額を便益として算出する。

交通事故の社会的損失は、運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額から算出している。

[考え方]

評価年度を基準年度として工事期間と供用開始後50年間に生ずる効果額、費用額を算出し比較する。

計算例

$$\frac{B① + B② + B③}{C① + C②} = \frac{282 + 15 + 1 \text{ 億円}}{154 + 36 \text{ 億円}} = 1.57$$