

平成 25 年度事業別評価調書 (チェックリスト)

整理番号	105	事業名	交付金事業 (道路)	補助 単独	地区名 事業箇所名	一般国道 288 号 [富久山バイパス]	関係 市町村名	郡山市	担当部 (局) 課名	土木部道路総室 道路整備課																		
評価の対象となる理由	第 1 項第 4 号: 評価実施から 5 年を経過した時点で継続中の事業				前回 (平成 20 年度) 評価時の対応方針	類案からの懸念: 付帯意見: 事業継続			県の対応方針: 事業継続																			
事業根拠法・要綱等の名称	道路法第 1 2 条、第 7 4 条																											
事業 の 概 要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 ・国道 288 号 (富久山バイパス) 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「県土連携軸交流ネットワーク基盤強化道路」として位置付けられ、県土の骨格となる 6 本の連携軸の横断道軸を担い、浜通りと中通りを連絡し東日本大震災からの復興を強力に支援するとともに、幹線道路ネットワークの強化 (緊急輸送道路第二次確保路線)、郡山市街地と磐越自動車道郡山東 IC 間の連絡強化、郡山市圏の交通混雑の緩和を図るものである。 (2) 全体計画 ・延長 : L=1.7 km ・幅員 : W=14.0 (25.0) m ・設計速度 : V=60 km/h 〈 〉は前回 (平成 20 年度) 評価時																											
	事業の採択年度	H11	完成目標年度	<H26> H30	用地着手年度	H12	工事着手年度	H13																				
	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。)																							
	6,000 ( 866 )	4,579 ( 705 )	国 50 % 県 50 %	50 %	~ 22 年度	23 年度	24 年度	25 年度																				
					4,496 ( 665 )	50 ( 38 )	33 ( 2 )	36 ( 10 )																				
進捗率	事業費ベース	76.3 %	用地費ベース	81.4 %	その他 ( )		%																					
事業の進捗状況	[整備状況] ・平成 21 年度に富久山大橋を含む終点側約 1km について、暫定 2 車線供用をしている。 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] ・用地の買収に時間を要したため、工期を 4 年延期し、平成 30 年度の 4 車線供用を目指す。 [関連事業の進捗状況] ・国道 288 号郡山東バイパス L=2.9km 暫定 2 車線供用済み。 ・国道 288 号三春西バイパス L=3.5km 現在事業中																											
みなし進捗率 = (B) / (A) = 109.0 % > 70 %		投資済み事業費 (B) = 4,579 (百万円)																										
みなし事業費 (A) = 全体事業費 6,000 (全体工期 20 年) × 14 年経過年数 = 4,200 (百万円)																												
評価	(A)			B、	C																							
事業に関する社会経済情勢 (特記すべき事項)	[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) 東日本大震災を受け、平成 24 年 12 月に策定した「福島県復興計画 (第 2 次)」において、国道 288 号を重点的に整備するとしており、早期の事業完了が必要である。 2) 緊急輸送道路第二次確保路線に位置付けており、災害時の主要拠点と接続する緊急輸送道路ネットワークとしての機能強化のため、早期の事業完了が必要である。 3) 郡山市街地と磐越自動車道郡山東 IC を連絡する幹線道路であり、高速道路網へのアクセス強化のために早期の事業完了が必要である。 4) 郡山市圏の交通混雑緩和を図るとともに、田村地方と郡山市街地間の連携強化を図るため、早期の事業完成が望まれている。 (2) 変化の有無 (有) 無 (3) 変化の内容 ・平成 20 年度に郡山 JCT ~ いわき JCT 間の全線 4 車線化が完成した。 ・平成 25 年度に国道 288 号三春西バイパスの暫定 2 車線供用を予定している。 (4) 地域の協体制等 ・本事業に期待する地域の熱意が特に高い事業である。 ・郡山市の協体制が確立し、早期の事業完了を望んでいる。 [事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化 ・事業採択時と現道 (国道 288 号) の状況に変化はない。																											
社会情勢等	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標 (算出)</th> <th colspan="2">事業採択 (H11)</th> <th colspan="2">評価実施時 (H25)</th> <th rowspan="2">増減 (+/-)</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>現況</th> <th>完成時</th> <th>現況</th> <th>完成時</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>郡山市街地と磐越自動車道郡山東 IC との連絡時間</td> <td>28 分</td> <td>23 分</td> <td>28 分</td> <td>23 分</td> <td>0</td> <td>郡山駅と郡山東 IC 間で算出</td> </tr> </tbody> </table>										評価指標 (算出)	事業採択 (H11)		評価実施時 (H25)		増減 (+/-)	備考	現況	完成時	現況	完成時	郡山市街地と磐越自動車道郡山東 IC との連絡時間	28 分	23 分	28 分	23 分	0	郡山駅と郡山東 IC 間で算出
評価指標 (算出)	事業採択 (H11)		評価実施時 (H25)		増減 (+/-)	備考																						
	現況	完成時	現況	完成時																								
郡山市街地と磐越自動車道郡山東 IC との連絡時間	28 分	23 分	28 分	23 分	0	郡山駅と郡山東 IC 間で算出																						
変化	2) その他特記すべき事項 ・現況交通量 (H17) 14,766 台/日 ・計画交通量 (H42) 30,800 台/日 [環境への影響等] 希少野生動植物の情報に基づく対応 (実施) ・ 未実施 ( ) ・特になし。 (2) その他特記すべき事項 ・阿武隈川護岸工は、周辺景観との調和を図るため、擬石タイプの環境ブロックを使用した。 ・平成 24 年度から平成 29 年度まで、埋蔵文化財発掘調査を行う。																											
評価	(A)			B、	C																							

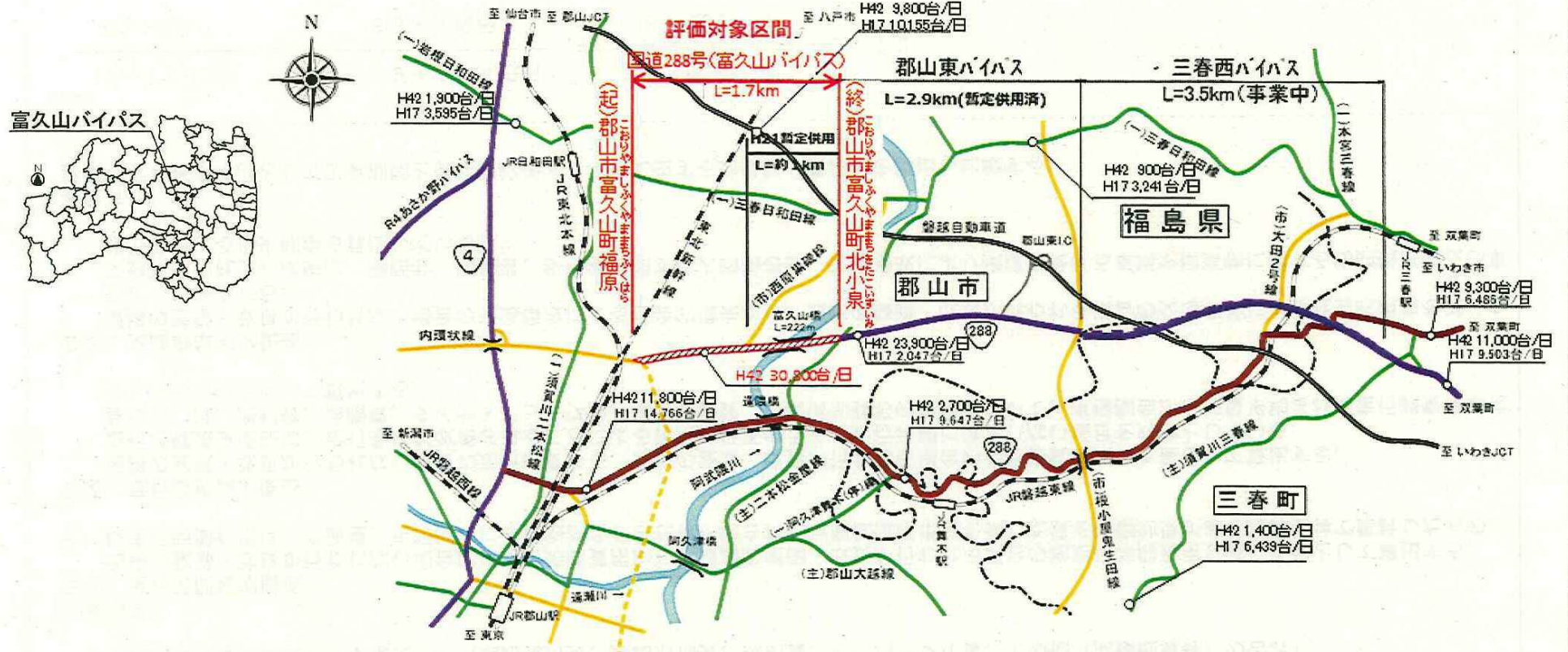






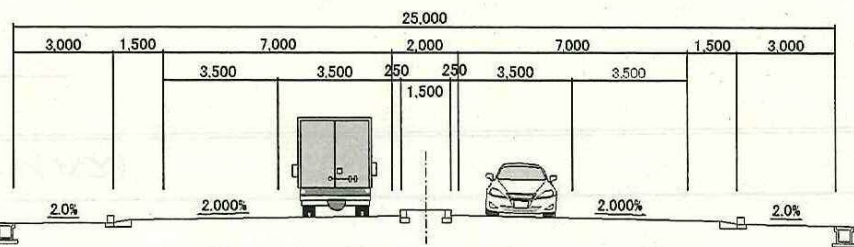
平成25年度事業別評価調書 (チェックリスト)

[位置図及び概要図]



標準横断面図

凡 例	
	再評価箇所
	供用済
	国道(供用中)
	現道
	県道
	市町村道





(別紙)

105-4

費用対効果分析

交付金事業（道路）（一般国道288号富久山バイパス）

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

[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た差として算出する。  
総走行時間費用は、交通量、走行時間に車種別割合から加重平均された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た差として算出する。  
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、車種割合から加重平均された走行経費原単位（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た差として算出する。  
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40年間に生ずる効果額、費用額を算出し比較する。

計算

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{179+5+4 \text{ 億円}}{68+1 \text{ 億円}} = \frac{188 \text{ 億円}}{69 \text{ 億円}} = 2.72$$