

平成27年度事業別評価調書（チェックリスト）

整理番号	105	事業名	道路橋りょう改良事業（県単）		補助 単独	地区名 （事業箇所名）	主要地方道 二木松金屋線 （上ノ橋工区）	関係 市町村名	本宮市	担当部（局） 課（室）名	土木部 道路整備課	
評価の対象となる理由	第1項第3号： 事業採択から一定期間を経過し継続中の事業					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											
事業の概要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 ・ 狭い橋梁を架替により拡幅する（道路幅員 4.5(5.0)m） ・ 国土交通省による阿武隈川堤防工事に併せた改良を行う ・ 阿武隈川増水時通行止めの解消を図る (2) 全体計画 ・ 延長：L=0.67km ・ 幅員：W=6.0(14.0)m ・ 主要構造物：上ノ橋（かみのはし）L=159.0m					[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) 国道4号から本宮市中心部の南側を経由し旧白沢村を結ぶ、生活幹線道路として重要な路線である。 2) 現在の橋梁は狭く、大型車の交互通行が困難、又、歩道もなく歩行者も危険な状況であり、安全で安心した暮らしを支える道路の早急な整備が必要である。 3) 現橋梁が、国土交通省で実施する堤防工事の高さに合っていないため、橋梁の改良が必要である。また、現在橋台が河川内に張り出しており、阿武隈川の増水時には橋梁を通行止めとしており、その解消を図る必要がある。 (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は高く、本宮市を中心に地域の協力体制が確立している。						
	事業の採択年度	H17	完成目標年度	H32	用地着手年度	H26	工事着手年度	H26				
	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 は負担割合	これまでの年度別投資実績（27年度は見込額である。）							
		2,056 (592)	393 (18)	国 県 100% 市町村 その他	～24年度	25年度	26年度	27年度				
進捗率	事業費ベース	17%	用地費ベース	5%	その他（ ）		%					
事業の進捗状況	[整備の状況] 平成26年度に道路設計、橋梁設計、用地測量を実施し、用地買収及び工事に着手した。 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 河川協議及び阿武隈川堤防工事との調整に時間を要したことから、完成目標を平成30年代前半としている。 河川協議及び阿武隈川堤防工事との調整が平成26年度に整ったため、平成26年度から用地買収及び工事に着手し、平成29年度の供用開始を目標としている。 また、新橋完成後、現在の上ノ橋を撤去し、平成30年代前半の工区完了を目指す。 [関連事業の進捗状況] 阿武隈川堤防工事は、平成25年度から工事着手している。											
	[事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化											
		評価指標（算式）		事業採択時（H17）		評価実施時（H27）		増減（+-）		備考		
				現況		完成時		現況		完成時		
		大型車交互通行困難箇所		0.4km		解消		0.4km		解消		
		阿武隈川の増水による通行止		0.7回/年 H14～16 3年平均		解消		0.8回/年 H22～26 5年平均		-0.8回 H22～H26 4回		
		(2) その他特記すべき事項 ・ 現況交通量（H22） 1,886台/日 ・ 将来交通量（H42） 1,900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（ ） (1) 環境への影響内容とその対策 (2) その他特記すべき事項 ・ 特になし										
		みなし進捗率=(B)/(A)=30.5% < 70%		投資済事業費(B)=393(百万円)		みなし事業費(A) = 全体事業費 2,056 × 10年 / (全体工期 16年) 経過年数						
		評価		A、		B		C				
		評価		A		B		C				

平成27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】</p> <p>(1) 事業採択時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道4号から本宮市中心部の南側を經由し旧白沢村を結ぶ、生活幹線道路として重要な路線であるが、現在の橋梁が狭く、大型車の交互通行が困難、又、歩道もなく歩行者も危険な状況であり、地元住民より早期整備を強く要望されていた。 <p>(2) 評価実施時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業採択時から状況は変わらず、引き続き、早期の全線供用を強く要望されている。 <p>【関係機関・団体の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本宮市より整備促進を強く要望されていた。 <p>(2) 評価実施時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 引き続き、早期の全線供用を強く要望されている。 	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】</p> <p>(1) 必要性の有無 有 <input checked="" type="radio"/> 無</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容</p> <p>【代替案立案の可能性】</p> <p>なし</p> <p>【コスト削減の取組等（特記すべき事項）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 仮設に必要な土砂について、残土利用を調整した施工計画を検討する。 ・ 再生路盤材等の活用を積極的に進める。 							
	<table border="1" style="float: right; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">評価</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input checked="" type="radio"/> A</td> <td style="padding: 2px;">B、</td> <td style="padding: 2px;">C</td> </tr> </table>	評価	<input checked="" type="radio"/> A	B、	C	総合評価	<p>【総合評価と対応方針案】</p> <p>(1) 総合評価</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 事業を取り巻く環境は特に変化しておらず事業採択時と同様の効果発現が見込まれることから、現計画のとおり整備を進める必要がある。 </div> <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; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td style="width:20%; padding: 5px;">対応方針案</td> <td style="padding: 5px;">事業継続</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">今後の事業の進め方</td> <td style="padding: 5px;">計画的な投資により、事業を推進する。</td> </tr> </table> <p>(3) 事業見直し継続、休止、中止する場合の対応</p>	対応方針案	事業継続	今後の事業の進め方
評価	<input checked="" type="radio"/> A	B、	C							
対応方針案	事業継続									
今後の事業の進め方	計画的な投資により、事業を推進する。									
費用対効果分析等の要因の変化	<p>【費用対効果分析等】</p> <p>(1) 手法</p> <p>「費用便益分析マニュアル」（平成20年11月 国土交通省道路局都市・地域整備局街路交通施設課長、国土交通量道路局企画課長通達）による。</p> <p>(2) 費用対効果の変化</p> <p style="text-align: center;">[今回評価時]</p> <p style="text-align: center;">B/C= $\frac{22.95+3.83+1.17}{18.75+0.42}$ 億円 1.46 (>1.0)</p> <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＋交通事故減少便益の合計） 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の合計） ※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。</p> <p>【費用の変化等で特記すべき事項】</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</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; padding: 2px;"><input checked="" type="radio"/> A</td> <td style="padding: 2px;">B、</td> <td style="padding: 2px;">C</td> </tr> </table>	評価	<input checked="" type="radio"/> A	B、	C			
	評価	<input checked="" type="radio"/> A	B、	C						
<table border="1" style="float: right; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">評価</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><input checked="" type="radio"/> A</td> <td style="padding: 2px;">B、</td> <td style="padding: 2px;">C</td> </tr> </table>	評価	<input checked="" type="radio"/> A	B、	C	総合評価	<p>(3) 事業見直し継続、休止、中止する場合の対応</p>				
評価	<input checked="" type="radio"/> A	B、	C							

平成27年度事業別評価調書(チェックリスト)

105	道路橋りょう改良事業(県単)	(主)二本松金屋線上ノ橋工区	道路整備課
<<概要>> ①主要地方道二本松金屋線上ノ橋工区については、平成17年度に事業着手しており、10年が経過するが、事業継続中であることから、適切な評価を行い対応方針を決定する。(要項第3条第1項第3号:事業採択から一定期間を経過し継続中の事 ②上ノ橋工区については、河川築堤事業との調整に時間を要したことから、現時点でのみなし進捗率が30.5%と低い状況であるが、平成26年度に河川管理者(国)との協議が整い、用地買収及び工事に着手したことから、今後、【対応方針(案)】平成30年代前半の完成を目標に事業を推進する。			
			見直し継続

事業目的

狭隘で大型車のすれ違いが困難な橋梁の架け替え

阿武隈川増水時の通行止の解消

河川築堤事業に併せた改良



写真1. 上ノ橋状況(上流から)(本宮市仁井田付近)



写真2. 現道状況(本宮市高木付近)

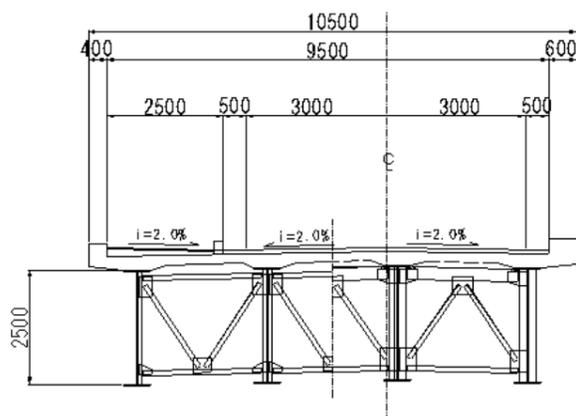


写真3. 上ノ橋通行状況(左岸から)(本宮市本宮付)



写真4. 上ノ橋通行止状況(右岸から)(本宮市高木)

凡	例
	評価箇所
	うち供用中
	国道(供用中)
	現道
	県道(供用中)
	市町村道
	市街地



(別紙)

費用対効果分析

道路橋りょう改良事業（県単）（主要地方道二本松金屋線 上ノ橋）

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

[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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{22.95+3.83+1.17\text{億円}}{18.75+0.42\text{億円}} = \frac{27.95\text{億円}}{19.16\text{億円}} = 1.46 (>1.0)$$