

平成27年度事業別評価調書（チェックリスト）

整理番号	110	事業名	交付金事業（街路）	補助 単独	地区名 (事業箇所名)	駅前北原線	関係 市町村名	南相馬市	担当部（局） 課名	土木部 まちづくり推進課		
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	都市計画法第59条											
事業 の 概 要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 原町区中心市街地と国道6号のアクセス強化及び、南相馬市の原ノ町駅前広場整備と共に交通結節機能を強化することで中心市街地の活性化及び、円滑な交通確保並びに利便性の向上を図る。 (2) 全体計画 ・事業認可取得：平成18年2月8日 （前回事業認可取得：24年3月9日 東北地方整備局告示第29号） ・延長：L=583m ・幅員：W=6.0(16.0)m ・全体事業費：C=2,640百万円 []は事業採択時					[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 ・復興公営住宅の建設等により、交通の増加が見込まれ、渋滞緩和及び歩行者等の安全確保を図るため、早期の事業完了が必要である。 (2) 変化の有無 有(無) (3) 変化の内容 (4) 地域の協力体制等 ・事業区域内に立地している大型補償物件以外は合意済み。 ・今後も市と協力しながら事業用地取得に向け交渉を進める。 [事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化						
	事業の採択年度	H17	完成目標年度	H32	用地着手年度	H18	工事着手年度	H20				
	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(27年度は見込額である。)							
		2,640 (1,946)	944 (647)	国 519 県 378 市町村 47 その他	~ 24年度	25年度	26年度	27年度				
進捗率	事業費ベース	35.8%	用地費ベース	33.2%	その他（整備延長）		36.5%					
事業 の 進 捗 状 況	[整備の状況] ・平成17年11月29日都市計画決定変更 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] ・東日本大震災が発生したことにより、市の状況が大きく変化したことなどにより、大型補償物件の用地交渉が長期化している。 ・市と協力し交渉を進め、早期買収を行う。 [関連事業の進捗状況] ・H26までL=260m(45%)整備済み。H27でL=400m(69%)の整備完了予定。 ・接続する小浜字町線（大甕街道跨線橋）は、平成20年度に供用済み。					(2) その他特記すべき事項 ・現況交通量 7,221台/日(H22) ・将来計画交通量 9,400台/日(H32) [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(非該当)						
	みなし進捗率=(B)/(A)=57.2% < 70% 投資事業費(B)=944(百万円)											
	みなし事業費(A)=全体事業費2,640(百万円)×経過年数10(年)=1,650(百万円) (全体工期16年)											
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）

[位置図] 及び [事業概要図]

《概要》

- ①本路線は、JR原ノ町駅西口と国道6号とのアクセス道路であり、第4次地震防災緊急事業五箇年計画において避難路に指定されている。
- ②本事業は、道路拡幅により駅前と主要道路とのアクセス機能を向上させるとともに、歩行者等の安全、安心の確保を図るものである。また、道路拡幅に併せて電線共同溝による無電柱化の実施することにより、防災機能の向上を図るものである。

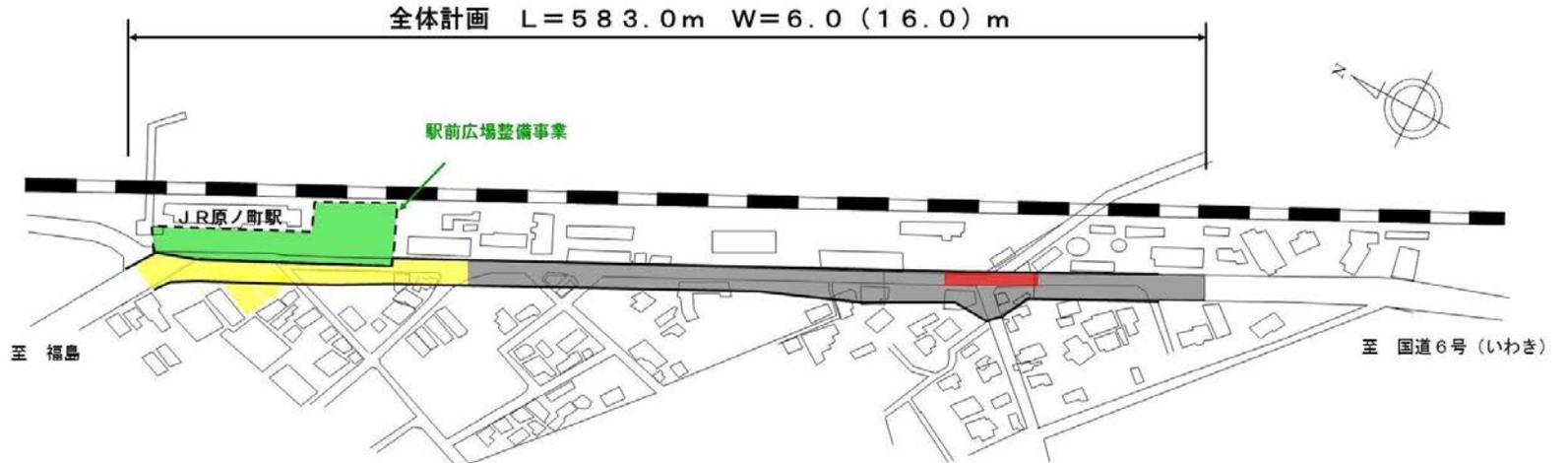
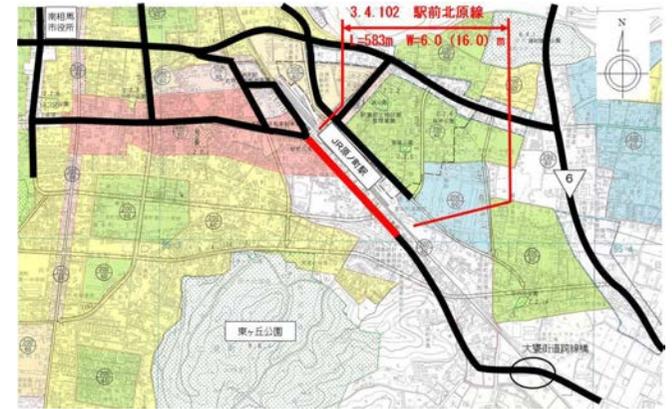
⇒全体延長L=約580mのうち、終点側L=約320mについては整備済み。
未整備区間（L=約260m）についても用地補償を推進し、早期の効果発現に努め、事業継続とする。

事業目的

駅前の交通結節機能の強化による中心市街地の活性化

避難路としての防災機能の強化

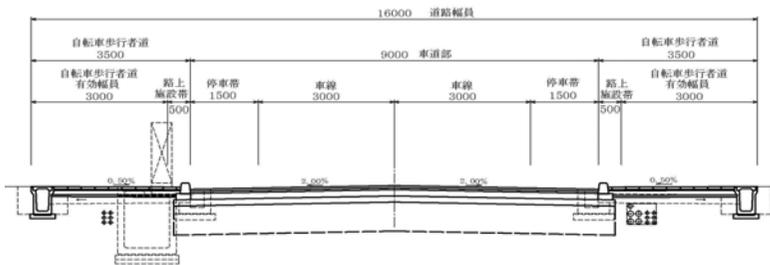
歩道拡幅による歩行者の安全性向上



凡例

	整備済箇所
	H27施工箇所
	未整備箇所
	関連事業箇所(市事業)

(都) 駅前・北原線 一般部



標準横断面 W=6.0(16.0)m



写真1.(都) 駅前北原線混雑状況(南相馬市旭町地内)



写真2.車両と歩行者の交錯状況(南相馬市青葉町地内)

(別紙)

費用対効果分析

交付金事業（街路）

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

[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（間接経費など）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価（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]

事業採択年度を基準年度として工事期間と完成後50年間に生ずる効果額、費用額を算出し比較する。

計算式

$$\frac{39.13 + 1.10 + 0.00 \text{ 億円}}{27.85 + 0.34 \text{ 億円}} = 1.43$$