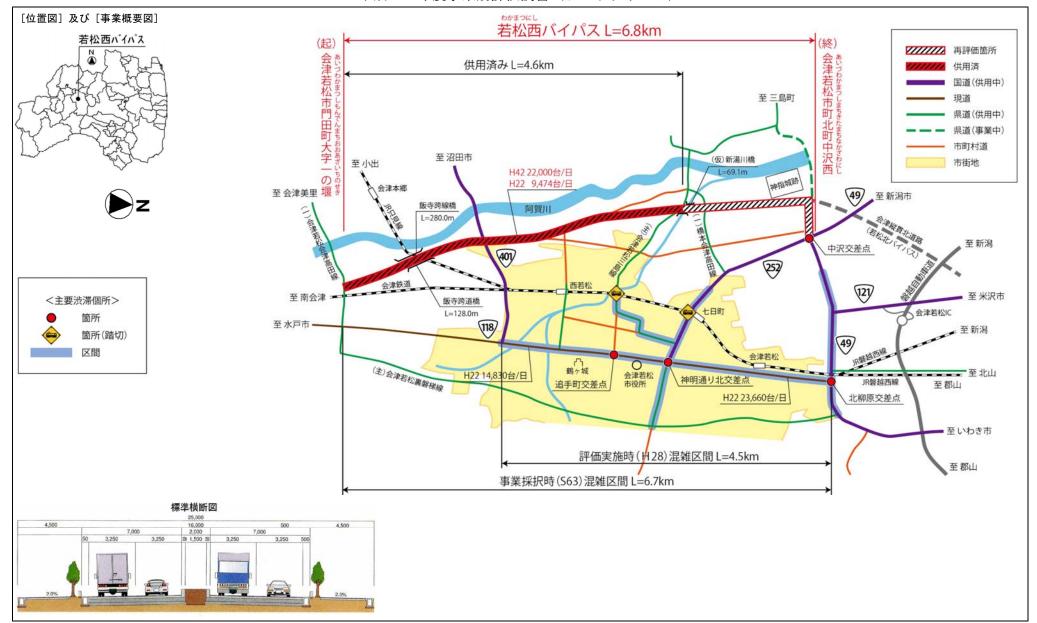
平成28年度事業別評価調書(チェックリスト)

熱	理番号	1 0 1	事業名		金事業(回評価時		(再生・復興) 改築事業)	l	補助単独	地 [(事業(国道118 公西バイパ		係 町村名	会津若松市		担当課	部(局) (室)名	土道	木部 路整備	講課		
評	評価の対象となる理由 第 1 項第 6 号: その他社会経済情勢の急激な変化等に 前回(平成 2 6 年度)評価を実施する必要が生じた事業 応方針						評価時の対	委 付 代	景会からの <equation-block>語:事業継続 付帯意見:なし</equation-block>															
事	業根拠法	・要綱領	等の名称	道路	法第123	ž.				ルいノン亚														
事業の	(1) (1) 復らにへ(2) (2)	事業目的 ままま 1 1 (たままま 1 画 いまま 1 画 いま 接 終計 でき 2 年 体 1 年 4 日 1 日 1 日 1 日 1 日 1 日 1 日 1 日 1 日 1 日	8号3 まと及 と と と と と と と と と と と と と と と と と と	松西/ 」の「は 	復興まちた は、果土市の 選若路 ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・	づくり りとが で格 で で で で で で に が に が に が に が に が に が に が に に に に に に に に に に に に に	a島県総合計 交流ネットで なる6本の連 地の交通混雑 呆路線)の機 : W=13.0(25 =280.0m、飯 反称) L=69.1n	フーク基盤 携軸の会 の緩和、 能強化を (5.0) m (5.0) m (5.0) m	強化プロジ	ジェ道あ 本「る L=12 時	」に位置付に の復興を強力 車若松 I C」 8.3m	ナ カ	(1) 1) 2) 3) 4)	現県緊輸こ部平松 大骨送路での成北 での ででである。 での でが、 での でが、 でいる。 でいる。 でいる。 でいる。 でいる。 でいる。 でいる。 でいる。	況格道ネに混り と第・4.6k は は り り り り し く り り く り り く り り り り り り り り	斉情勢] (特記 る6本の保護 一次では 一次では 一次の 一次の 一次の 一次の 一次の 一次の 一次の 一次の 一次で 一次の 一次で 一次の の 対 に の に り に り に に に に に に に に に に に に に に	曲の会置早 の位めし は用環湯事 があります。	津軸を担 付整 が の確 保 で で で で で で で で で で の で の で り で の で り で り	、災害発 必要で区 、残要で区 が必要を区 ・会津若松	生時に県 る。 間のバイ る。 北 IC 区	内の	広域的な輸送 整備により、 乳通し、また	をに不可欠 会津若松 平成 28 年	マな緊急 公市中心 F度に若
概	事業の	採択年月	§ S63	完成	范目標年度	[H17] <h282 H31</h282 		年度 H1		手年度	H8	8	5	変化の有 変化の内		有(無)								
要	業	事業費 ち用地費	これま 投資事	業費	左の財源 は負担割	内訳又	これまでの ~ 25 年度	年度別投資26 年度		年度は見 年度	込額である。 28 年度) — 全	民		に対すん	等 る地域の熱意! など、地域の†					あたっ	て市が積極的	りに関与し	,地元住
	万 <	9,730] 14,200> 14,200	11,9 (4,9		国 県 市町村	55% 45%	11,294 (4,955)	200 (25)		70 17)	955 (75)	組	[事業	に関連す 主要な評										
	₹(4,024)] 5,113) > 5,077)			その他							泽	 	:/	/ <i>fmfr</i> _ lt \	事業拐	採択時((S63)	評価実	施時(H2	•	144-44 / 1	/# +z	
	進捗率	事業費	ベース	84.3	% 用地費	ベース	98.4 %	供用延長	(km)	4.6k	m (67.6%)	1	計	価指標	、昇式)	現況	5	完成時	現況	完成		増減(+-)	備考	
事	[整備	の状況]	王 0 日 17	□ <i>!- *</i> *	· 『市計画決	<u>-</u>						帽	交通	混雑区間		6.7km		緩和	4.5km	緩和	和	- 2.2km		
争業の	. 3 . 3 . 3	平成 22 年 平成 21 年 平成 22 年	∓度まで↓ ∓度、会済 乗度、会済	こ県道: 津若松: 津若松:	会津若松会 市教育委員 市教育委員	会津高田 員会が埋 員会が「	線から県道記載文化財調整 では は は では は、 で で で で で で で に で で に り で で に り で り で り	查(神指城 現状保存	跡)を実施	臣。		参	丸	その他特 現況交通 将来交通	量(H22) 14,830				·				
進	[事業 用 業を	実施上の 地取得難 推進する	D課題やR 離航によ る。	問題点 り事業	、今後の哥	『業見通	し] [し] こていたが、)見込みが	立ったこ	ことから、哥	事	[環境	への影響 希少野		物の情報に基づ	づく対	応 (実施	・ 未実	施()
捗 状	[関連 ・:	事業の過 会津縦貫 会津縦貫	進捗状況] 北道路(北道路((若松北 (喜多方	ンバイパス TIC ~会》) 津若松北	:IC 間): L=	或 28 年度補 約 13km	平成 27 年	9月供月	1開始	σ. 3		環境への 特になし	影響内	容とその対策								
況	• \$	会津縦貫	南道路 5	<u>エ区</u> みなし	,進捗率=((B)/(A): (A) = 全(: L= =96.3% > 70 体事業費 14.	<u>約 11km ⁻³ % 投資</u> 200 × 2	<u>平成 27 年</u> <u>済事業費(</u> 8 年 =	<u>度事業(</u> B)= 11,	<u>比</u> 964(百万円	1		その他特	記すべき	き事項								
						(<u>4</u>	全体工期 32 評 価		<u>過年数</u> A) B	, (C	16	5						評	価	(A) B.	С	

平成28年度事業別評価調書(チェックリスト)

	「ルー・「ステルが間に	щ ш,	
	(1) 事業採択時の状況 会津若松市内の交通混雑により、安全な生活に支障をきたしていたことから、地区住民からバイ パスの早期整備を強く要望されていた。	計画変更の	(1) 必要性の有無 (有) ・ 無 一 完成目標年度を平成 28 年度から平成 31 年度に変更。
地元住民・受禁		必要性・コス-	
受益対象者及び関係機関の	【関係機関・団体の意向】 (1) 事業採択時の状況 会津若松市長をはじめとする国道 118 号沿線の市町村長から構成する「一般国道 118 号会津若松 パイパス建設促進期成同盟会」より早期整備を要望されていた。	┗縮減や代替案立	・特になし。 ・ 再生路盤材等の利用を積極的に進める。
係機関の意向	(2) 評価実施時の状況 市街化区域の区間が開通し、県道会津若松三島線までの接続が図られたことから、残る区間の早期完成が「一般国道 118 号会津若松西バイパス建設促進期成同盟会」より要望されている。	立案等の可能性	
			評価 A B、C
	評価 (A) B、C		【総合評価と対応方針案】 (1) 総合評価
	【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 国土交通省道路局都市・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。	総	用地取得に時間を要し、完成目標年度の変更が必要となったが、前回評価時と同様の効果発現が見込まれることから、本計画のとおり整備を進める必要がある。
	(2) 費用対効果の変化		
費用	「前回評価時」 「今 回 評 価 時]	(2	(2) 対応方針及び今後の事業の進め方
費用対効果分析等の		合	対応方針案事業継続
が析等の	【費用の変化等で特記すべき事項】 特になし。	評	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。
要因の	【需要効果の変化等で特記すべき事項】 特になし。		
の変化		価	(3) 事業見直し継続、休止、中止する場合の対応
1.5	$B/C = 2.17 \ (>1.0)$		
	追加便益: 9.92 億円 地域修正係数: 1.642 (会津) 追加便益 ・冬期交通の効果 ・CO ₂排出削減効果 評価 A B、 C		

平成28年度事業別評価調書(チェックリスト)



(別紙)

費 用 対 効 果 分 析

交付金事業(道路)(再生復興)(一般国道118号 若松西バイパス)

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

[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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{228.04+19.74+25.25}{207.87+6.00} = \frac{273.03億円}{213.87億円} = 1.28 (>1.0)$$