

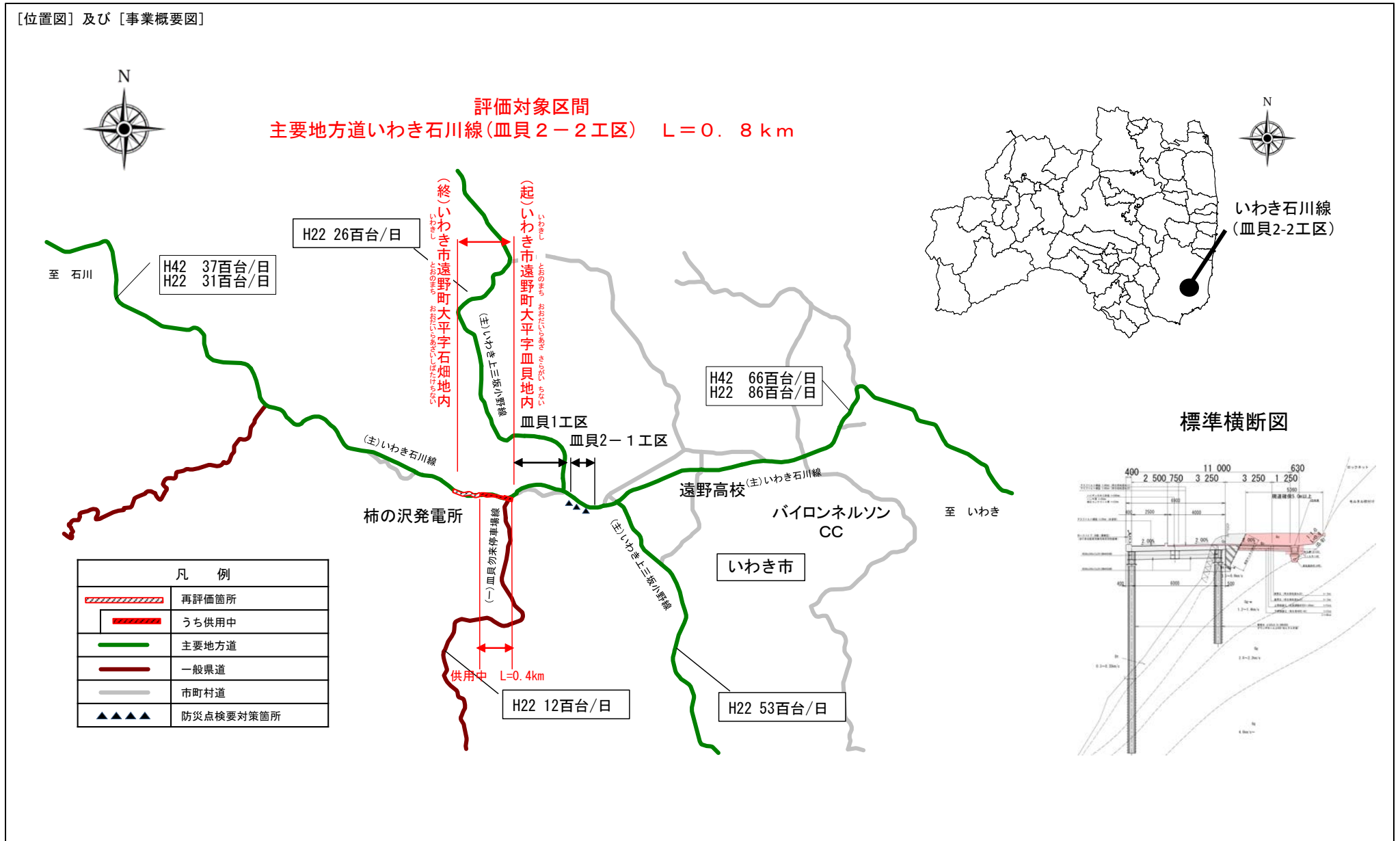
平成28年度事業別評価調書（チェックリスト）

| | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---|------------------|----------------------|------------------------------|----------------------------|---|--|------------|---------|-----------------|--------------|--|
| 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） | 主要地方道 いわき石川線 （皿貝2-2工区） | 関係 市町村名 | いわき市 | 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 主要地方道いわき石川線は「福島県復興計画（第3次）」の「復興まちづくり・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」の「地域連携道路」に位置づけられ、いわき市小名浜港から、郡山市および白河市の復興公営住宅などの復興拠点とを結ぶ物流路線である。さらに、いわき市と中通りを結ぶ緊急輸送路として重要な路線である。 緊急輸送路（第二次確保路線）の機能強化及び大型車交互通行困難箇所の解消など車両の円滑な交通と歩行者の安全を確保するものである。 (2) 全体計画 ・延長 長：L=0.8 km ・幅員 員：W=6.5(11.0) m ・主要構造物：棧道橋 L=165.0m | | | | | | [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) いわき市と中通りの復興拠点を結ぶ重要な路線である。 2) 緊急輸送道路第2次確保路線に位置づけられ、災害発生時に主要拠点と接続する緊急輸送道路ネットワークの構築のため、早期整備が必要である。 3) 重要港湾小名浜港のコンテナ航路として物流の拠点を連携するネットワークに位置づけられ大型車両が増加し、歩行者の安全確保などが課題となっている。 | | | | | |
| | 事業の採択年度 | H18 | 完成目標年度 | H29 | 用地着手年度 | H23 | 工事着手年度 | H23 | | | | |
| | 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（28年度は見込額である。） | | | | | | | |
| | | 1,201 （10） | 860 （10） | 国 60% 県 40% 市町村 その他 | ～25年度 | 26年度 | 27年度 | 28年度 | | | | |
| 進捗率 | 事業費ベース | 71.6% | 用地費ベース | 100% | 供用延長 km(%) | 0.4km (50%) | | | | | | |
| 事業 の 進 捗 状 況 | [整備の状況] ・平成26年度迄に用地買収は完了している。 ・平成26年度に、県道皿貝勿来停車場線の交差点からL=0.4kmを供用した。 ・平成28年度は、供用済区間石川側の4号補強土壁の整備を進めることとしている。 | | | | | | [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] ・残る構造物としては4号補強土壁L=110.0m、及び5号補強土壁L=40.5mがありH28～H29年度で施工し、事業完了予定である。 | | | | | |
| | [関連事業の進捗状況] なし | | | | | | [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（ ） | | | | | |
| | 評価 | | | | | | (A) B、 C | | | | | |
| [事業に関する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化 | | | | | | (2) 変化の有無 有 ・無 (3) 変化の内容 東日本大震災の発生に伴い、いわき市と中通りを結ぶ復興を担う重要路線になった。 (4) 地域の協力体制等 ・早期整備に対する地域の熱意は高く、いわき市を中心に地域の協力体制が確立している。 | | | | | | |
| [事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化 | | | | | | (2) その他特記すべき事項 ・現況交通量(H22) 3,160 台/日 ・将来交通量(H42) 3,700 台/日 | | | | | | |
| 評価指標（算式） | | | | | | 事業採択時(H18) | | 評価実施時(H28) | | 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 | | | | | | 0.8km | 解消 | 0.4km | 解消 | -0.4km | | |
| (1) 環境への影響内容とその対策 ・特になし | | | | | | (2) その他特記すべき事項 ・特になし | | | | | | |
| 評価 | | | | | | (A) B、 C | | | | | | |

平成28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"> ・物流路線として重要な路線であるにも関わらず現況は屈曲し幅員狭小であり、歩行者の直近を車両が走行している状況であった。更に小名浜港のコンテナ航路が開設されたことで大型車交通量が増え、安全な生活に支障を来していたことから、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"> ・いわき市遠野地区皿貝 2-2 工区の一部区間 (0.4km) が開通し状況は改善されてきているが、引き続き未供用区間について早期完成が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"> ・主要地方道いわき石川線整備促進期成同盟会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"> ・皿貝 2-2 工区の一部区間 (0.4km) を供用し、状況は改善されてきているが、引き続き未供用区間の早期完成を、主要地方道いわき石川線整備促進期成同盟会より強く要望されている。(H28.5.30) | 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"> ・建設発生土の積極的な現場内流用及び他工事との残土利用調整を図る。 ・再生路盤材の積極的な活用を進める。 | | | | | |
| | <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:30%; text-align: center;">評価</td> <td style="width:70%; text-align: center;"><input checked="" type="radio"/> A、 B、 C</td> </tr> </table> | 評価 | <input checked="" type="radio"/> A、 B、 C | 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震災を経て路線の重要性が増していることから、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:30%; text-align: center;">対応方針案</td> <td style="text-align: center;">事業継続</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">今後の事業の進め方</td> <td style="text-align: center;">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> <p>[]</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）</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= $\frac{13.88+0.74+0.01}{13.38+0.15} = 1.08 (>1.0)$</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】 特になし。</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】 特になし。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 参考値〔算出根拠：追加便益と地域修正係数を考慮〕 B/C= 1.79 (> 1.0) 追加便益：0.63億円 地域修正係数：1.590(浜通り) 追加便益：CO2 排出削減効果 </div> | 合 評 価 | <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震災を経て路線の重要性が増していることから、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:30%; text-align: center;">対応方針案</td> <td style="text-align: center;">事業継続</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">今後の事業の進め方</td> <td style="text-align: center;">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> <p>[]</p> | 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。 | |
| | 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。 | | | | | | | |
| <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:30%; text-align: center;">評価</td> <td style="width:70%; text-align: center;"><input checked="" type="radio"/> A、 B、 C</td> </tr> </table> | 評価 | <input checked="" type="radio"/> A、 B、 C | 合 評 価 | <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震災を経て路線の重要性が増していることから、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:30%; text-align: center;">対応方針案</td> <td style="text-align: center;">事業継続</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">今後の事業の進め方</td> <td style="text-align: center;">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> <p>[]</p> | 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。 |
| 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。 | | | | | | | |

[位置図] 及び [事業概要図]



(別紙)

費用対効果分析

交付金事業（道路）（再生・復興）（主要地方道 いわき石川線 皿貝2-2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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{13.88+0.74+0.01 \text{ 億円}}{13.38+0.15 \text{ 億円}} = \frac{14.63 \text{ 億円}}{13.53 \text{ 億円}} = 1.08 (>1.0)$$