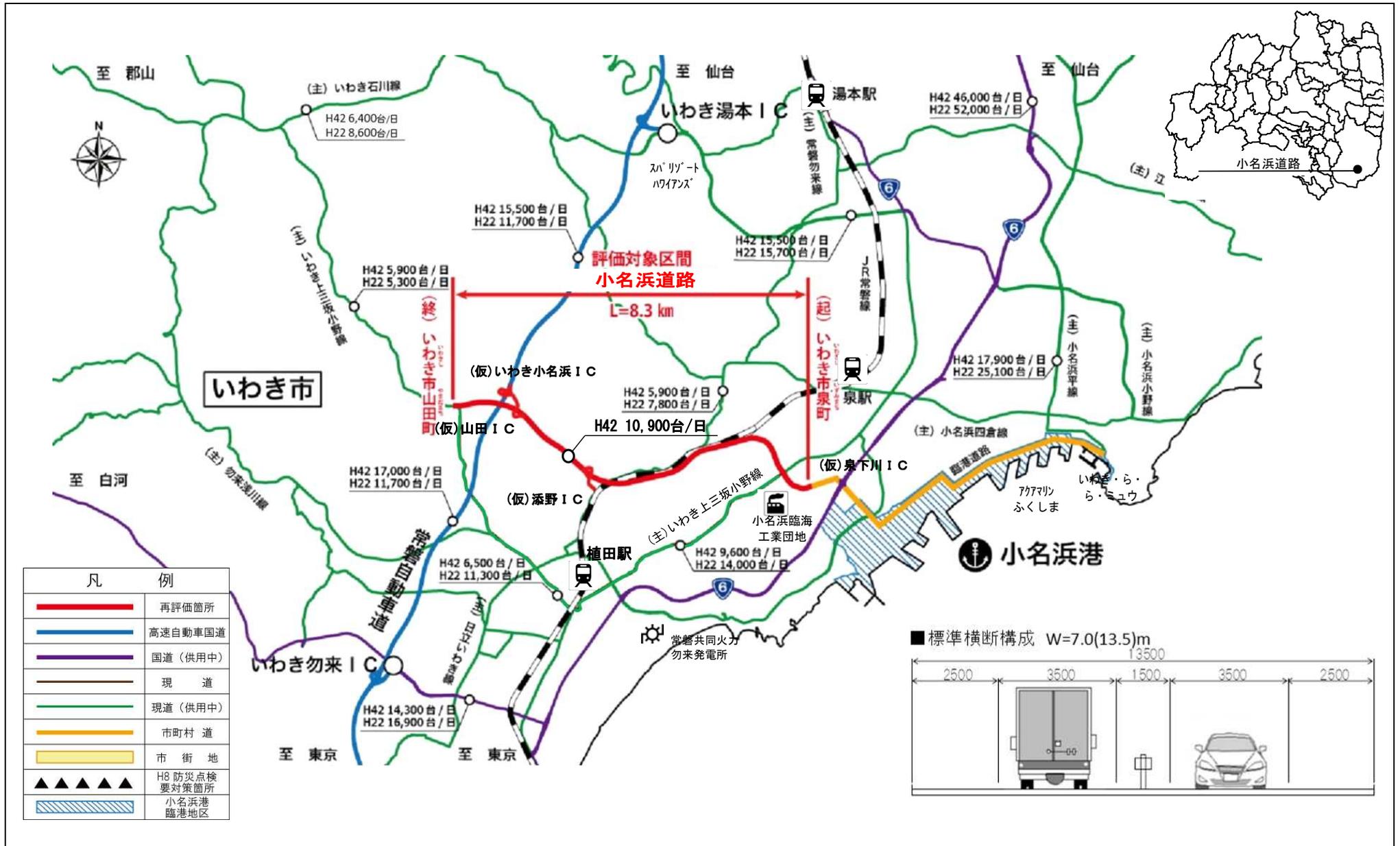


平成28年度事業別評価調書（チェックリスト）

整理番号	105	事業名	交付金事業（道路）（再生・復興）		補助 単独	地区名 （事業箇所名）	いわき上三坂小野線 小名浜道路	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5号： 計画変更を行おうとする事業				前回（平成25年度）評価時の対応方針	委員会からの発言：見直し継続 付帯意見：災害に強い県土を構築し、本県の復興・再生を促進させるため、道路整備による事業効果が早期に現れるよう努めること。			県の対応方針：見直し継続																											
事業根拠法・要綱等の名称	道路法第15条、福島復興再生特別措置法第7条																																			
事業の概要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 ・避難解除等区域の復興を支援 ・産業・物流の広域的拠点である小名浜港の機能強化と連携し、広域物流ネットワークを強化 ・緊急輸送ネットワークの強化（物資受入港たる小名浜港と緊急輸送道路（第一次確保路線）たる常磐自動車道を直結） (2) 全体計画 ・延長：L=8.3km（いわき市泉町～いわき市山田町） ・幅員：W=7.0（13.5）m ・設計速度：V=80km/h ・主要構造物：13橋																																			
	事業の採択年度		H24	完成目標年度	H33	用地着手年度	H26	工事着手年度	H27	< >は平成25年度評価時																										
	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。）																													
		<20,900> 39,700 <(1,600)> (1,980)	3,164 (1,104)	国 55% 県 45%	市町村 その他	107 (0)	810 (151)	2,247 (953)	1,894 (313)																											
進捗率	事業費ベース	8.0%	用地費ベース	55.8%	その他（ ）		%																													
事業の進捗状況	[整備の状況] 平成26年4月1日：都市計画決定 現在、延長比46%の区間で用地取得を進めるとともに、用地取得が完了した地区において、工事用道路の整備工事に着手している。 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 多数相続地等があり、事業進捗の遅れが心配されたが、H27.4の地方自治法の改正により、その処理が簡略化されたため、用地取得の見込みが立った。 [関連事業の進捗状況] 小名浜港において、多様な貨物需要や船舶の大型化に対応した国際的な物流拠点の機能強化を図る国際物流ターミナル整備事業が平成30年度の完成を目指し進められている。また、中通り方面への物流を支援する路線としていわき上三坂小野線、いわき石川線の整備、良好な市街地形成を図る都市内道路として平磐城線の整備を推進している。 $\text{みなし進捗率} = (B)/(A) = 19.9\% < 70\%$ $\text{投資済事業費}(B) = 3,164(\text{百万円})$ $\text{みなし事業費}(A) = \frac{\text{全体事業費 } 39,700 \times 4\text{年}}{\text{全体工期 } 10\text{年}} = 15,880(\text{百万円})$ 経過年数																																			
事業の進捗状況	[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) 重要港湾小名浜港は、国際バルク戦略港湾（国内全10港）にも指定され、広域物流拠点としての役割が高まっている。 2) 地域防災計画上の物資受入港に指定されており、東日本大震災においては、発災5日後に暫定復旧し、救援物資の海上輸送の拠点となった。 3) 福島県復興計画の重点プロジェクト10「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」において小名浜港の機能強化を位置付けている。また、小名浜道路を「ふくしま復興再生道路」として重点的に整備することとしている。 4) 福島復興再生特別措置法に基づく国の避難解除等区域復興再生計画（H26年6月改定）において、小名浜港の機能強化、県事業として小名浜道路の整備が位置付けられている。 5) 国の東北地方ブロックにおける社会資本整備重点計画において、避難解除等区域等の復興を支援するふくしま復興再生道路として、小名浜道路が位置付けられている。 (2) 変化の有無 有 <input checked="" type="radio"/> 無 (3) 変化の内容 (4) 地域の協力体制等 ・早期整備に対する地域の熱意が特に高い事業である。 [事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化																																			
事業の進捗状況	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標（算式）</th> <th colspan="2">事業採択時(H24)</th> <th colspan="2">評価実施時(H28)</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>小名浜港～常磐道の所要時間（現況 いわき湯本IC）</td> <td>29分</td> <td>13分</td> <td>29分</td> <td>12分</td> <td>-1分</td> <td>現況：実測値 完成：設計速度</td> </tr> <tr> <td>小名浜港～常磐道の所要時間（現況 いわき勿来IC）</td> <td>30分</td> <td>13分</td> <td>30分</td> <td>12分</td> <td>-1分</td> <td>現況：実測値 完成：設計速度</td> </tr> </tbody> </table> (2) その他特記すべき事項 ・将来交通量(H42) [12,900] 10,900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 <input checked="" type="radio"/> 実施 ・ 未実施（ ） (1) 環境への影響内容とその対策 ・希少猛禽類を確認したことから、有識者意見を踏まえて対策を実施している。 ・その他動植物や大気環境（騒音・振動）についても、有識者意見を踏まえた調査を実施している。 (2) その他特記すべき事項 ・特になし											評価指標（算式）	事業採択時(H24)		評価実施時(H28)		増減(+/-)	備考	現況	完成時	現況	完成時	小名浜港～常磐道の所要時間（現況 いわき湯本IC）	29分	13分	29分	12分	-1分	現況：実測値 完成：設計速度	小名浜港～常磐道の所要時間（現況 いわき勿来IC）	30分	13分	30分	12分	-1分	現況：実測値 完成：設計速度
評価指標（算式）	事業採択時(H24)		評価実施時(H28)		増減(+/-)	備考																														
	現況	完成時	現況	完成時																																
小名浜港～常磐道の所要時間（現況 いわき湯本IC）	29分	13分	29分	12分	-1分	現況：実測値 完成：設計速度																														
小名浜港～常磐道の所要時間（現況 いわき勿来IC）	30分	13分	30分	12分	-1分	現況：実測値 完成：設計速度																														
事業の進捗状況	評価				A、	<input checked="" type="radio"/> B、	C																													
事業の進捗状況	評価				A、	<input checked="" type="radio"/> 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】 (1) 事業採択時の状況 ・東日本大震災以前より、当該事業に関する要望が寄せられていた。 ・東日本大震災を契機として、いわき市復興事業計画(第二次)「小名浜港周辺地域の一体的な整備・再生プロジェクト」において本事業が位置付けられているなど、地元の期待は大きい。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 ・特段の変化はなし。</p> <p>【関係機関・団体の意向】 (1) 事業採択時の状況 ・東日本大震災以降、いわき市、福島県浜通地区国道協議会(構成:浜通り市町村長)、いわき商工会議所が国、地元選出国会議員に対し、新規事業化、整備促進等を要望している。 ・東日本大震災以降、小名浜港整備促進期成同盟会(H27.7)、高規格道路整備促進期成同盟会(H27.8)等より県に対し、整備促進の要望がある。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 ・事業採択時の団体に加え、福島県市長会(H27.9)等より県に対し整備促進の要望がある。</p>	計画変更の必要性	<p>【計画変更の必要性】 (1) 必要性の有無 有 ・ 無</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容 ・(仮)添野 IC の形式について、公安委員会協議の結果に基づき、形式を変更する必要が生じた。 ・NEXCO 東日本との協議により、(仮)添野 IC ~ (仮)いわき小名浜 IC 間下り線において、常磐道への安全な乗り入れのため、車線を追加する必要が生じた。 ・調査設計等が進み、軟弱地盤が確認され、対策として盛土部の地盤改良や軟弱地盤に対応した橋梁構造とする必要が生じた。</p> <p>【代替立案の可能性】 ・道路の起終点及び高速道路や鉄道との交差条件に加え、鉄塔等の特殊物件との離隔距離の問題から、一トの変更は生じない。</p> <p>【コスト削減の取組等(特記すべき事項)】 ・軟弱地盤が面的に広がっていることから、調査密度を増やし、設計の精度を高めつつ、新工法・新技術も含めた適切な工法選定を行うことで、コスト削減に取り組む。</p>							
	<table border="1" style="float: right; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">A</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">B、</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">C</td> </tr> </table>	評価	A	B、	C	可能性	<table border="1" style="float: right; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">A、</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">B</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">C</td> </tr> </table>	評価	A、	B
評価	A	B、	C							
評価	A、	B	C							
費用対効果分析等の要因の変化	<p>【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、国土交通量道路局企画課長通達)による。</p> <p>(2) 費用対効果の変化 [前回評価時] [今回評価時]</p> <p style="text-align: center;"> $B/C = \frac{340+50+36}{168+12} = \frac{425}{181} = 2.35$ $B/C = \frac{383+42+37}{331+15} = \frac{462}{345} = 1.34 (>1.0)$ </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】 ・資材、人件費等の上昇: 工事の需要が増加し、資材費・人件費等が上昇したことによる費用の増。 ・IC 形式の変更: 公安委員会との協議により、(仮)添野 IC を平面交差型から立体交差型へ変更したことによる費用の増。 ・補助車線の追加: NEXCO 東日本との協議により、(仮)添野 IC ~ (仮)いわき小名浜 IC 間下り線において、車線を追加した(約 1.3km)ことによる費用の増。 ・道路構造の決定に伴う増加: 調査設計等が進み詳細な道路構造が決定したことによる費用の増。</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】 参考値 [算出根拠: 追加便益と地域修正係数を考慮] $B/C = 2.13 (>1.0)$ 追加便益: 0.32億円 地域修正係数: 1.590 (浜通り) 追加便益 ・ CO₂排出削減効果</p>	総合評価	<p>【総合評価と対応方針案】 (1) 総合評価 事業費が大幅に増加したことから、実施に当たっては国に対して財源確保を求め、更なるコスト削減の方策を検討する必要がある。 事業を取り巻く環境は特に変化しておらず、前回評価時と同様の効果発現が見込まれることから、重点的に整備を進める必要がある。</p> <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;"> <tr> <td style="width: 20%;">対応方針案</td> <td>見直し継続</td> </tr> <tr> <td>今後の事業の進め方</td> <td>国に対して財源確保を求めるとともに、更なるコスト削減に努めた上で、早期の効果発現を目指し事業を推進する。</td> </tr> </table> <p>(3) 事業見直し継続、休止、中止する場合の対応 見直し計画に基づき、計画的に事業を推進する。</p>	対応方針案	見直し継続	今後の事業の進め方	国に対して財源確保を求めるとともに、更なるコスト削減に努めた上で、早期の効果発現を目指し事業を推進する。			
	対応方針案	見直し継続								
今後の事業の進め方	国に対して財源確保を求めるとともに、更なるコスト削減に努めた上で、早期の効果発現を目指し事業を推進する。									
<table border="1" style="float: right; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">A、</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">B</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">C</td> </tr> </table>	評価	A、	B	C	評価	<table border="1" style="float: right; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">A、</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">B</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">C</td> </tr> </table>	評価	A、	B	C
評価	A、	B	C							
評価	A、	B	C							



(別紙)

費用対効果分析

ふくしま復興再生道路調査事業／交付金事業（道路）（再生・復興）【いわき上三坂小野線 小名浜道路】

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

[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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{383+42+37 \text{ 億円}}{331+15 \text{ 億円}} = \frac{462 \text{ 億円}}{345 \text{ 億円}} = 1.34 (>1.0)$$