

平成26年度事業別評価調書（チェックリスト）

整理番号	111	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）いわき石川線 （石川バイパス）	関係 市町村名	石川町	担当部（局） 課名	土木部道路 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 「福島県総合計画（ふくしま新生プラン）」及び「福島県復興計画（第2次）」の「県土連携軸・ 交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」における「県土連携軸交流ネットワーク基盤強化道路」 に位置付けられ、東西連携道路として浜通りと中通りを連絡し東日本大震災からの復興を強力に 支援するとともに、重要港湾小名浜港からの物資輸送や沿線地域の活性化に貢献するため、石川 町中心市街地の狭隘箇所を回避し、交通混雑の緩和を図るものである。 (2) 全体計画 ・延 長：L=1,640m ・幅 員：W=6.5(10.0)m ・主要構造物：4号橋 L=108.0m、5号橋 L=70.0m																												
	事業の採択年度	H16	完成目標年度	H30	用地着手年度	H16	工事着手年度	H16																					
	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（26年度は見込額である。）																							
		6,184 (2,079)	4,414 (2,077)	国 0% 県 100% 市町村 その他	4,403 (2,077)	24年度 0 (0)	25年度 11 (0)	26年度 10 (0)																					
進捗率	事業費ベース	71.4%	用地費ベース	99.9%																									
事業 の 進 捗 状 況	[整備状況] ・平成22年度までに、用地取得困難箇所である2筆を除く用地買収が完了した。 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] ・登記名義人が大正時代の共有地となっている用地取得困難な2筆については、相続人が167名 以上となっていることが判明し不明者もいることから、土地収用法に基づく事業用地の取得を行 う。 ・事業用地取得とともに改良工事を進め平成31年度の供用を目指す。 [関連事業の進捗状況]																												
	$\text{みなし進捗率} = (B) / (A) = 100.7\% > 70\% \quad \text{投資済事業費} (B) = 4,414 \text{ (百万円)}$																												
	$\text{みなし事業費} (A) = \frac{\text{全体事業費} 6,184}{\text{全体工期} 15 \text{ 年}} \times 10 \text{ 年} = 4,123 \text{ (百万円)}$																												
	評 価	(A) B、 C																											
社 会 経 済 情 勢 等 の 変 化	[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) 県復興計画に基づく県土復興を支援する重要路線であり、緊急輸送道路第二次確保路線として 早期の事業完了が必要である。 2) 重要港湾小名浜港と県中・県南地域の連携強化を図るとともに、石川町市街地の交通混雑緩和、 交通事故の減少を図るため、早期の事業完了が望まれている。 (2) 変化の有無 有 (無) (3) 変化の内容 (4) 地域の協力体制等 ・本事業へ期待する地域の熱意が特に高い事業である。 ・石川町の協力体制が確立し、早期の整備完了を望んでいる。																												
	[事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標（算式）</th> <th colspan="2">事業採択時（H16）</th> <th colspan="2">評価実施時（H26）</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>石川市街地の連絡時間</td> <td>13分</td> <td>6分</td> <td>13分</td> <td>6分</td> <td>-7分</td> <td>市街地通過時間</td> </tr> </tbody> </table>											評価指標（算式）	事業採択時（H16）		評価実施時（H26）		増減 （+-）	備 考	現況	完成時	現況	完成時	石川市街地の連絡時間	13分	6分	13分	6分	-7分	市街地通過時間
	評価指標（算式）	事業採択時（H16）		評価実施時（H26）		増減 （+-）	備 考																						
現況		完成時	現況	完成時																									
石川市街地の連絡時間	13分	6分	13分	6分	-7分	市街地通過時間																							
(2) 特記すべき事項 ・現況交通量（H22）10,450台/日 ・計画交通量（H42）BP：5,600台/日 現道：5,700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 ・騒音：環境基準を下回り基準との整合は図られる。 ・振動：振動規制法施行規則に規定する要請限度を下回り基準等の整合は図られる ・植物への影響：事業実施に伴う影響はきわめて小さく各種の生息環境は維持する。 (2) その他特記すべき事項																													
評 価	(A) B、 C																												

平成 26 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 ・重要港湾小名浜港と県中地域・県南地域を直結し県内の物流を担う幹線道路としての機能向上を図るとともに石川町市街地の慢性化している交通混雑の緩和や交通事故の減少を図るため、当該事業の早期完成について、地元から強い要望を受けていた。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 ・事業採択時の当該路線の役割に加え、東日本大震災からの復興を担う路線として、いわき地域と県中・県南地域を直結する当該区間の早期完成が強く求められている。</p> <p>【関係機関・団体の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況 ・主要地方道いわき石川線整備促進既成同盟会（会長：いわき市長）をはじめ、石川町長等より早期整備の要望を受けていた。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 ・主要地方道いわき石川線整備促進既成同盟会（会長：いわき市長）をはじめ、石川町長等より早期整備の要望を受けていた。</p>	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 style="text-align: right;">【コスト削減の取組等（特記すべき事項）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再生路盤材等の活用を積極的に進める。 ・建設発生土の有効活用を積極的に進める。 							
	<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 20%; text-align: center;"><input checked="" type="radio"/> A、</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">B、</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">C</td> </tr> </table>	評価	<input checked="" type="radio"/> A、	B、	C	総	<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;"> <tr> <td style="width: 20%; 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>用地困難箇所については土地収用による早期の取得に努め、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> <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div>	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	用地困難箇所については土地収用による早期の取得に努め、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 「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）</p> <p>(2) 費用対効果の変化 [今回 評価 時]</p> $\frac{121.51+15.85+0.34 \text{ 億円}}{71.00+0.54 \text{ 億円}} = \frac{137.70 \text{ 億円}}{71.54 \text{ 億円}} = 1.92 (> 1.0)$ <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>	合	<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 20%; text-align: center;"><input checked="" type="radio"/> A、</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">B、</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">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="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 20%; text-align: center;"><input checked="" type="radio"/> A、</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">B、</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">C</td> </tr> </table>	評価	<input checked="" type="radio"/> A、	B、	C	評	<p>(3) 事業見直し継続、休止、中止する場合の対応</p> <div style="border: 1px solid black; height: 50px; width: 100%;"></div>				
評価	<input checked="" type="radio"/> A、	B、	C							

(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 いわき石川線 石川バイパス）

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

[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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{121.51+15.85+0.34\text{億円}}{71.00+0.54\text{億円}} = \frac{137.70\text{億円}}{71.54\text{億円}} = 1.92 (>1.0)$$