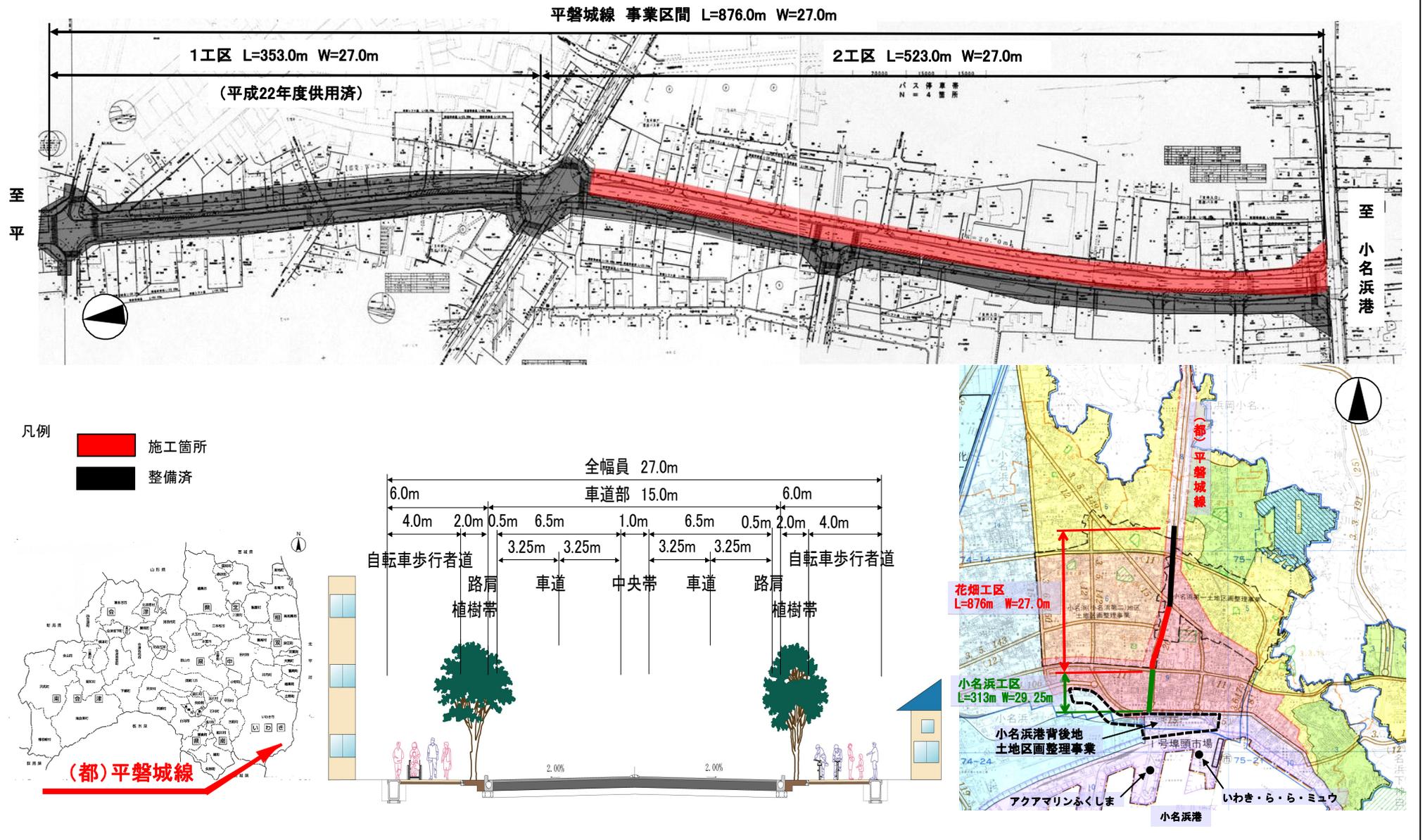


平成26年度事業別評価調書（チェックリスト）

整理番号	135	事業名	交付金事業（街路）		補助 単独	地区名 (事業箇所名)	平磐城線 (花畑工区)	関係 市町村名	いわき市	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(3)号：事業採択から一定期間を経過し継続中の事業					前回評価時 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 (都) 平磐城線は重要港湾小名浜港といわき市の中核である平地区を南北に結ぶ道路として、産業・経済活動はもとより、沿線地域の住民生活を支える重要な幹線道路であるが、当該区間は交通量に比して道路幅員が狭小なため慢性的な交通渋滞が発生していることから、その解消と小名浜地区の活性化を目的とし、整備を行うものである。 (2) 全体計画 事業認可取得：平成17年 2月15日 (前回事業変更認可：平成23年3月29日 東北地方整備局告示第61号) 延長：L=876.0m 幅員：W=15.0(27.0)m []は事業採択時					事業の採択年度		H16	完成目標年度	[H22] H28	用地着手年度	H17	工事着手年度	H18													
	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。)																						
	[5,800] 5,311 [(4,480)] (3,376)		5,132 (3,376)	国 2291 県 2584 市町村 257 その他	～23年度	24年度	25年度	26年度																			
					4,362 (3,361)	277 (15)	493 (0)	271 (0)																			
進捗率	事業費ベース	96.6%	用地費ベース	100%	その他()		%																				
事業 の 進 捗 状 況	[整備の状況] ・平成22年度 1工区暫定供用(L=353m)。 ・平成25年度 2工区西側部完了 ・平成26年度 東側電線共同溝+改良舗装工着手予定 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] ・平成26年度 東側の電線共同溝及び道路改良L=480mを実施 ・平成27年度 4車線で供用開始 ・平成28年度 電柱抜柱後の処置 [関連事業の進捗状況] ・小名浜港背後地整備事業 46%(H25年度末)																										
	みなし進捗率=(B)/(A)=128.8%>70.0% 投資済み事業費(B)=5,132(百万円)																										
	みなし事業費(A)= $\frac{\text{全体事業費}5,311 \times \text{経過年数}9\text{年}}{\text{全体工期}12\text{年}}$ = 3,983(百万円)																										
					評価	A、	B、	C																			
					評価	A、	B、	C																			
[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工区においては平成22年度に供用開始したところであるが、未だ交通渋滞が解消されていないため、地元から早期の整備を望まれており、今後も計画的に整備を進める必要がある。 (2) 変化の有無 <input checked="" type="radio"/> 有・無 (3) 変化の内容 ・震災により、小名浜港背後地整備事業が復興のシンボルとして整備が進められ、それに合わせた整備が求められている。 ・物件調査を実施し補償工法が確定した結果、事業費が減額した。 (4) 地域の協力体制等 ・事業に対する合意形成がなされ、用地の協力も得られた。																											
[事業に関する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化					<table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標</th> <th>事業採択時</th> <th>評価実施時 H25</th> <th>増減(+/-)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">全体計画</td> <td>幅員</td> <td>W=15.0(27.0)m</td> <td>W=15.0(27.0)m</td> <td>－</td> <td></td> </tr> <tr> <td>延長</td> <td>L=876m</td> <td>L=876m</td> <td>－</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							評価指標	事業採択時	評価実施時 H25	増減(+/-)	備考	全体計画	幅員	W=15.0(27.0)m	W=15.0(27.0)m	－		延長	L=876m	L=876m	－	
評価指標	事業採択時	評価実施時 H25	増減(+/-)	備考																							
全体計画	幅員	W=15.0(27.0)m	W=15.0(27.0)m	－																							
	延長	L=876m	L=876m	－																							
(2) その他特記すべき事項 ・小名浜背後地整備事業に併せ、平成28年度の完成を目指す。																											
[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(<input checked="" type="radio"/> 非該当)																											
(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																											

[位置図] 及び [事業概要図]



(別紙)

費用対効果分析

街路事業

$$\frac{\text{効果(便益) B}}{\text{費用 C}} = \frac{B① + B② + B③ + B④}{C① + C② + C③}$$

[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。

計算例

$$\frac{139.35 + 10.10 + 21.49 \text{ 億円}}{61.75 + 0.38 \text{ 億円}} = 2.75$$