

平成 17 年度事業別評価調書 (チェックリスト)

整理番号	103	事業名	国道改築事業	補助 単独	地区名 (事業箇所名)	一般国道 288 号 (船引バイパス)	関係 市町村名	田村市	担当部 (局) 領域 グループ名	土木部道路領域 道路整備グループ	
評価の対象となる理由	第 3 項 : 国庫補助事業で所管省庁の通知によるもの 第 1 項第 5 号 : 計画変更を行うとする事業				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 12 条、道路法第 74 条第 2 項										
事業 の 概 要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 ・緊急輸送道路の整備 (第二次確保路線) ・H8 防災点検要対策箇所回避 (要対策箇所 2 箇所) ・田村市船引町中心市街地の交通混雑の緩和 (2) 全体計画 [L=6.6km] ・延長 : L=4.1km ・幅員 : W=6.5(15.0)m ・主要構造物 : JR ボックス L=15.0m [] は H8 事業採択時										
	事業の採択年度	H8	完成目標年度	H29	用地着手年度	H10	工事着手年度	H12			
	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 (16 年度は見込額である。)					
		[13,214] 8,080 [(3,941)] (2,917)	1,098 (589)	国 県 市町村 その他	55% 45%	~ 14 年度	15 年度	16 年度	17 年度		
進捗率	事業費ベース	13.6 %	用地費ベース	20.2 %	供用延長	km (%)	0(0%)				
事業 の 進 捗 状 況	[整備状況] 平成 8 年度から事業着手し、平成 10 年度から起点側より順次用地買収に着手している。 平成 12 年度から工事着手し平成 16 年度までに、起点側約 300m の暫定改良工事を実施した。										
	[事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 今後は、起点側 L=2.0km 区間について平成 20 年度までに用地買収を完了させ、同年度より本格的に工事の進捗を図り平成 24 年度に部分供用を図る予定である。残る L=2.1km についても平成 20 年度から平成 26 年度にかけて用地買収を完了させ、平成 29 年度全線供用開始の予定である。										
	[関連事業の進捗状況] 該当事項なし										
	みなし進捗率=(B)/(A)=33% < 70%		投資済事業費 (B)=1,098 (百万円)								
みなし事業費 (A)= $\frac{\text{全体事業費 } 8,080}{\text{全体工期 } 22 \text{ 年}} \times 9 \text{ 年}$		= 3,305 (百万円) 経過年数									
評価	A、				B、		C				
事業 の 巡 る 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) 緊急輸送道路第二次確保路線に位置付けられ、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。 2) H8 防災点検における要対策箇所があることから、安全で安心した暮らしを支えるためにも道路の早期整備が必要である。 3) バイパス整備により、田村市船引町中心部の交通混雑緩和を図るとともに良好な市街地環境の形成が望まれている。 (2) 変化の有無 有 (無) (3) 変化の内容 (4) 地域の協力体制等 ・本事業に期待する地域の熱意が特に高く、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 * 現道延長ベースの評価										
	評価指標 (算式)		事業採択時 (H8)		評価実施時 (H16)		備 考				
			現 況	完成時	現 況	完成時					
H8 防災点検要対策区間		2 箇所	回避	2 箇所	回避						
交通混雑区間		5.9km	緩和	5.9km	緩和						
(2) 特記すべき事項 現況交通量 (H11) 10,965 台 / 日 計画交通量 (H42) 8,470 台 / 日											
[環境への影響等] (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 1 7 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"> ・船引町中心市街地の混雑解消及び良好な市街地環境の形成に不可欠な当バイパスの整備を、地元から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"> ・引き続き、船引町中心市街地の混雑解消及び良好な市街地環境の形成に不可欠な当バイパスの整備を地元から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"> ・船引町長をはじめとする国道 288 号沿線の郡山地方広域市町村圏組合より早期整備を要望されていた。 <p>(2) 評価実施時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郡山地方広域市町村圏組合、船引町長、船引町議会及び田村地方町村議会議長会等から早期整備の要望がされている。 <p style="text-align: right;">(旧行政機関名で標記)</p>	計画変更の必要性・コスト縮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) ・ 無</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 13 年度に R349BP が改良され、国道 349 号の改良区間を活用することで、バイパス計画区間の東側の区間については、当面、その機能が確保されることから、終点側 L=2.5km 区間の事業を中止する。 <p>【代替案立案の可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 3 4 9 号 B P を利用する以外、代替案の可能性はない。 <p style="text-align: right;">【コスト縮減の取組等 (特記すべき事項)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再生路盤材等の利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: 80%; text-align: center;">A、 (B)、 C</td> </tr> </table>	評価	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: 80%; text-align: center;">A、 (B)、 C</td> </tr> </table>	評価	A、 (B)、 C	
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】</p> <p>(1) 手法</p> <p>「客観的評価指評及び費用便益分析マニュアル」 (平成 1 5 年 国土交通省都市・地域整備局街路課長、道路局企画課長通達) に基づく。</p> <p>(2) 費用対効果の変化</p> <p>[当初計画 (前回評価) 時] [今 回 評 価 時]</p> <p style="margin-left: 40px;">B / C = B / C = $\frac{79.83+9.73+1.90}{65.19+3.70} = 1.33 (1 . 0 0)$</p> <p>【費用の変化等で特記すべき事項】</p> <p>特になし</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</p> <p>特になし</p>	総合評価	<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: 5px;"> 公共事業に対する財政状況が厳しくなる中、計画バイパスの一部東側機能を他路線によって当面確保できることから、一部計画を変更して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: 5px;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">対応方針案</td> <td style="text-align: center;">見直し継続</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">今後の事業の進め方</td> <td>計画変更を行うとともに、今後も計画的な投資により、整備を図る。</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; padding: 5px; margin-top: 5px;"> バイパス計画区間東側 L=2.5km 区間の事業を中止したうえで、今後も計画的な投資により整備を図る。 </div>	対応方針案	見直し継続	今後の事業の進め方	計画変更を行うとともに、今後も計画的な投資により、整備を図る。
	対応方針案	見直し継続					
今後の事業の進め方	計画変更を行うとともに、今後も計画的な投資により、整備を図る。						
<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 80%; text-align: center;">(A)、 B、 C</td> </tr> </table>	評価	(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: 80%; text-align: center;">(A)、 B、 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

国道改築事業（一般国道288号 船引バイパス）

$$\frac{\text{効果（便益）} B}{\text{費用} C} = \frac{B + B + B}{C + C}$$

[費用項目]

- C : 事業費
- C : 維持・管理費

[効果項目]

- B : 走行時間短縮便益
 - ・整備後の道路を利用することにより整備前の道路に比べ目的地への所要時間を短縮でき、その短縮時間をさらに有効に使うことができる効果（短縮時間を労働賃金等で貨幣換算したもの）
- B : 走行経費減少便益
 - ・道路整備により、路面の条件、速度等の走行条件の改善に伴う燃料費、オイル代、タイヤ代、車両整備費等の節約できる効果
- B : 交通事故減少便益
 - ・道路整備により、混雑が少なくなるなどの安全性が向上するため、交通事故の減少が期待できる効果（減少分（物的、人的損害額）を貨幣換算したもの）

[考え方]

評価時点を基準年度として工事期間と完成後40年間に生ずる効果額、費用額を算出し比較する。

計算

$$\frac{B + B + B}{C + C} = \frac{79.83 + 9.73 + 1.90 \text{ (億円)}}{65.19 + 3.70 \text{ (億円)}} = \frac{91.46 \text{ (億円)}}{68.89 \text{ (億円)}} = 1.33$$