

平成21年度事業別評価調書(チェックリスト)

整理番号	102	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118号 (棚倉バイパス)	関係 市町村名	棚倉町	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4号: 評価実施から5年を経過し継続中の事業					前回(平成16 年度)評価時 の対応方針	委員会からの提言: 事業継続 付帯意見: なし			県の対応方針: 事業継続																										
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 ・棚倉町内の交通混雑の緩和 ・緊急輸送道路(第一次確保路線)の機能強化 ・物流拠点の連絡強化(25t対応橋梁の整備) (2) 全体計画 ・延長: L=8.2km(内 橋梁3箇所、トンネル1箇所) ・幅員: W=6.5(15.0)m ・主要構造物: 棚倉大橋 L=135m、松木(ひのき)大橋 L=196m、宮(みや)橋 L=43m 棚倉トンネル L=456m [ ] は事業採択時 < > は平成16年度評価時																																			
	事業の採択年度	S56	完成目標年度	H22	用地着手年度	S56	工事着手年度	S58	事業に関する社会経済情勢(特記すべき事項)																											
	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(21年度は見込額である。)				(1) 現在の状況 1) F I T構想を支援し、北関東地域と交流の増大に寄する道路として期待されており、福島空港 及びF I T圏域等とのアクセス道路として重要な路線である。 2) 緊急輸送道路第一次確保路線に位置付けられ、災害発生時に県内の広域的な輸送に不可欠な緊急 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) これまでに7.8kmの区間を供用してきたが、残るバイパス整備により、棚倉町中心部の交通混 雑緩和を図るとともに中心市街地活性化を支援する。 (2) 変化の有無 有・無 (3) 変化の内容 (4) 地域の協力体制等 地域住民のバイパス整備の要望は高く、非常に協力的である。																											
	[ 9,499 ] < 11,198 > 10,715 [ (2,552) ] < (2,286) > ( 2,094 )	10,550 ( 2,086 )	国 55% 県 45% 市町村 その他	~ 18年度	19年度	20年度	21年度	[ 事業に関連する評価指標等 ] (1) 主要な評価指標の変化																												
進捗率	事業費ベース	98.5%	用地費ベース	99.6%	供用延長 km (%)	7.8km(95.1%)	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標(算式)</th> <th colspan="2">事業採択時(S56)</th> <th colspan="2">評価実施時(H21)</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>交通混雑区間</td> <td>7.3km</td> <td>緩和</td> <td>0.7km</td> <td>緩和</td> <td>- 6.6km</td> <td>供用済み</td> </tr> <tr> <td>橋梁の25t未対応</td> <td>1橋</td> <td>解消</td> <td>1橋</td> <td>解消</td> <td>± 0</td> <td>宮橋</td> </tr> </tbody> </table>					評価指標(算式)	事業採択時(S56)		評価実施時(H21)		増減(+・-)	備考	現況	完成時	現況	完成時	交通混雑区間	7.3km	緩和	0.7km	緩和	- 6.6km	供用済み	橋梁の25t未対応	1橋	解消	1橋	解消	± 0	宮橋
評価指標(算式)	事業採択時(S56)		評価実施時(H21)		増減(+・-)	備考																														
	現況	完成時	現況	完成時																																
交通混雑区間	7.3km	緩和	0.7km	緩和	- 6.6km	供用済み																														
橋梁の25t未対応	1橋	解消	1橋	解消	± 0	宮橋																														
事業 の 進 捗 状 況	[ 整備の状況 ] 平成20年度までに、棚倉町大字八槻から同町大字上台間7.8km(S62:1.7km、H1:2.6km、 H7:0.2km、H12:1.5km、H13:1.5km、H20:0.3km)を供用している。 残る区間L=0.4kmの完成に向け工事を推進しているところであり、平成21年度は河川事業(広 域基幹河川改修事業(一級河川久慈川))と合わせて橋梁上部工(宮橋)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 ] 宮橋の架替え工事を進め、平成21年度の供用を図る予定である。 [ 関連事業の進捗状況 ] みなし進捗率 = (B)/(A) = 105% > 70% 投資済事業費(B) = 10,550(百万円) みなし事業費(A) = $\frac{\text{全体事業費 } 10,715}{\text{全体工期 } 30 \text{ 年}} \times \frac{28 \text{ 年}}{\text{経過年数}} = 10,001(\text{百万円})$																																			
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118号 棚倉バイパス）

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

## [費用項目]

- C : 道路整備に要する事業費（工事費、用地費、補償費等の合計）  
 C : 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]

- B : 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。
- B : 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。
- B : 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

$$\frac{B + B + B}{C + C} = \frac{216.92+12.81-0.16\text{億円}}{167.43+4.54\text{億円}} = \frac{229.57\text{億円}}{171.97\text{億円}} = 1.33 (> 1.0)$$