

平成22年度事業別評価調書（チェックリスト）

整理番号	104	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399号 (中島バイパス)	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4号： 評価実施から5年を経過し継続中の事業					前回(平成17 年度)評価時の対 応方針	委員会からの発言：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 ・緊急輸送道路の機能強化(第二次確保路線) ・鉄道交差箇所の解消(内倉(うちくら)街道踏切) ・大型車交互通行困難箇所の解消(道路幅員3.5(4.5)m) (2) 全体計画 ・延長：L=2.1km ・幅員：W=6.5(14.0)m ・主要構造物：内倉(うちくら)跨線橋L=165.0m、新小川(しんおがわ)跨線橋L=150.0m 中島(なかじま)1号橋L=32.0m、荒神(こうじん)橋L=27.0m [ ]は事業採択時 < >は平成17年度評価時																																									
	事業の採択年度	H2	完成目標年度	[H18] <H22> H23	用地着手年度	H4	工事着手年度	H5																																		
	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(22年度は見込額である。)																																				
		[3,850] <4,800> 4,950 [(1060)] <(1,154)> (1,174)	4,456 (1,168)	国 55% 県 45% 市町村 その他	3,956 (1,157)	100 (6)	400 (5)	400 (6)																																		
事業 の 進 捗 状 況	進捗率	事業費ベース	90.0%	用地費ベース	99.5%	供用延長 km (%)	1.6km (76.2%)																																			
	[整備の状況] 平成13年度までに電柱等の移転物件を除き事業執行に必要な用地買収は完了している。 平成16年度までに、県道小川赤井平線と交わる区間から工区終点までのL=1.6kmを供用した。 平成22年度は、新小川跨線橋、荒神橋の整備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] JR磐越東線を跨ぐ橋梁についての協議に時間を要したことから完成目標年度を1年延期しているが、平成22年度、新小川跨線橋、荒神橋の整備完了により、全線供用する予定である。 平成23年度に旧道の橋梁を撤去し、事業完了する予定である。																																									
	[関連事業の進捗状況] なし																																									
<table border="1"> <tr> <td>みなし進捗率=(B)/(A)=99% &gt; 70%</td> <td>投資済事業費(B)=4,456(百万円)</td> </tr> <tr> <td>みなし事業費(A) = 全体事業費4,950 × 20年 = 4,500(百万円)</td> <td>(全体工期22年) 経過年数</td> </tr> </table>											みなし進捗率=(B)/(A)=99% > 70%	投資済事業費(B)=4,456(百万円)	みなし事業費(A) = 全体事業費4,950 × 20年 = 4,500(百万円)	(全体工期22年) 経過年数																												
みなし進捗率=(B)/(A)=99% > 70%	投資済事業費(B)=4,456(百万円)																																									
みなし事業費(A) = 全体事業費4,950 × 20年 = 4,500(百万円)	(全体工期22年) 経過年数																																									
[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) 阿武隈高地を縦断し、いわき市から福島市を経由し山形県南陽市を結ぶ連携・交流を促す幹線道路として非常に重要な路線である。 2) 緊急輸送道路第2次確保路線に位置づけられ、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。 3) 鉄道交差箇所を含む大型車交互通行困難箇所があり、安全で安心した暮らしを支える道路の早急整備が必要である。 (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 ・本事業に期待する地域の熱意は高く、いわき市を中心に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																																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標(算式)</th> <th colspan="2">事業採択時(H2)</th> <th colspan="2">評価実施時(H22)</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>鉄道交差箇所</td> <td>1箇所</td> <td>解消</td> <td>0箇所</td> <td>解消</td> <td>-1箇所</td> <td></td> </tr> <tr> <td>橋梁の25t対応*</td> <td>0橋</td> <td>5橋</td> <td>3橋</td> <td>5橋</td> <td>+3橋</td> <td></td> </tr> <tr> <td>大型車交互通行困難箇所</td> <td>0.1km</td> <td>解消</td> <td>0.0km</td> <td>解消</td> <td>-0.1km</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> ※交通荷重大増大に対応した橋梁											評価指標(算式)	事業採択時(H2)		評価実施時(H22)		増減(+/-)	備考	現況	完成時	現況	完成時	鉄道交差箇所	1箇所	解消	0箇所	解消	-1箇所		橋梁の25t対応*	0橋	5橋	3橋	5橋	+3橋		大型車交互通行困難箇所	0.1km	解消	0.0km	解消	-0.1km	
評価指標(算式)	事業採択時(H2)		評価実施時(H22)		増減(+/-)	備考																																				
	現況	完成時	現況	完成時																																						
鉄道交差箇所	1箇所	解消	0箇所	解消	-1箇所																																					
橋梁の25t対応*	0橋	5橋	3橋	5橋	+3橋																																					
大型車交互通行困難箇所	0.1km	解消	0.0km	解消	-0.1km																																					
(2) その他特記すべき事項 ・現況交通量(H17) 3,012 台/日 ・将来交通量(H42) 4,200 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 ・特になし																																										
(2) その他特記すべき事項 ・特になし																																										
<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td><input checked="" type="radio"/> A</td> <td>B、</td> <td>C</td> </tr> </table>											評価	<input checked="" type="radio"/> A	B、	C																												
評価	<input checked="" type="radio"/> A	B、	C																																							

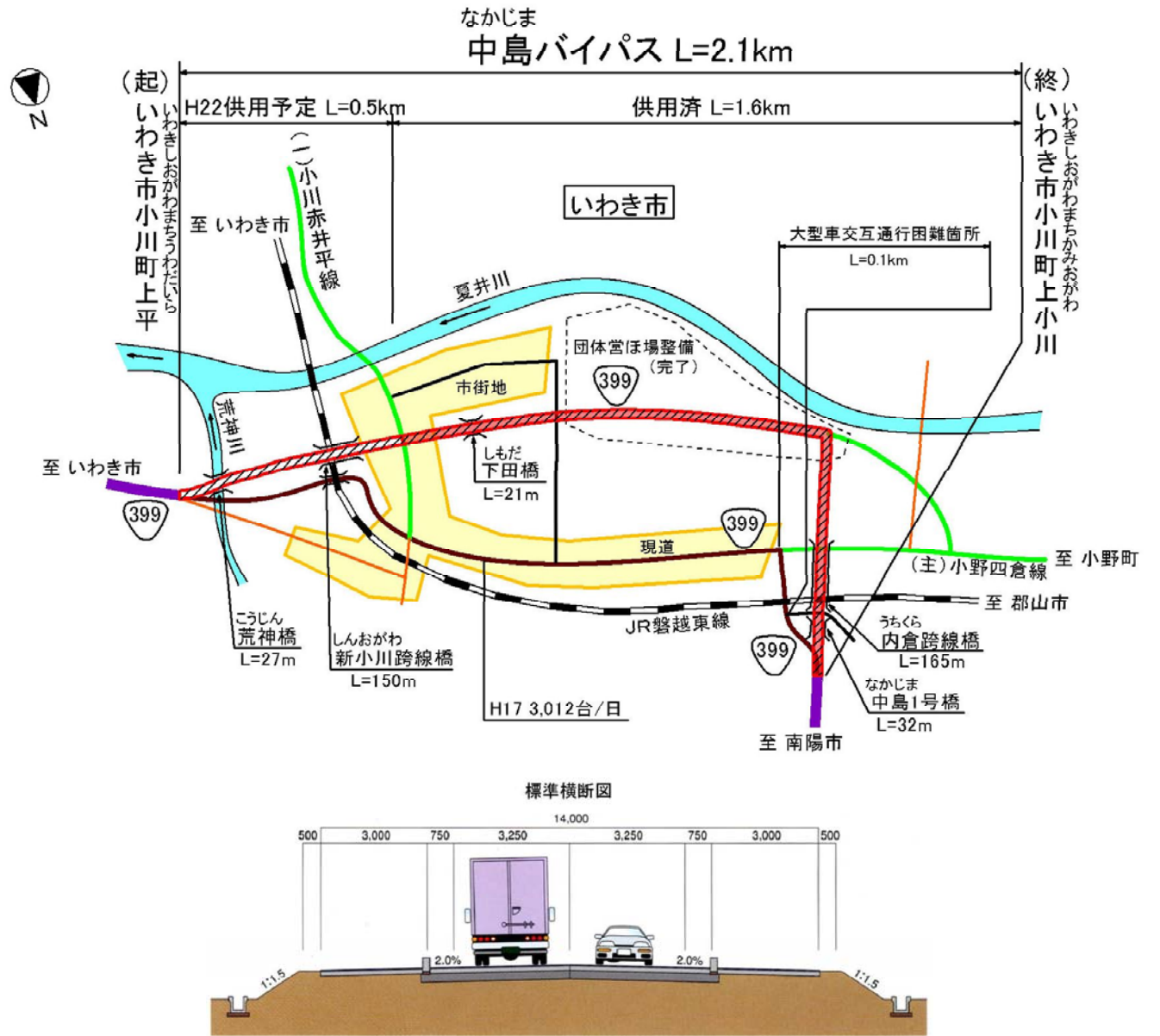


平成22年度事業別評価調書 (チェックリスト)

[位置図] 及び [事業概要図]



凡	例
	再評価箇所
	うち供用中
	国道(供用中)
	現道
	県道(供用中)
	市町村道
	市街地
	H8防災点検要対策箇所



(別紙)

## 費 用 対 効 果 分 析

## 国道改築事業（一般国道399号 中島バイパス）

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

## [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

$$\frac{\text{B①} + \text{B②} + \text{B③}}{\text{C①} + \text{C②}} = \frac{79.32 + 4.00 + 0.63 \text{ 億円}}{64.25 + 1.23 \text{ 億円}} = \frac{83.95 \text{ 億円}}{65.48 \text{ 億円}} = 1.28 (> 1.0)$$