

平成22年度事業別評価調書（チェックリスト）

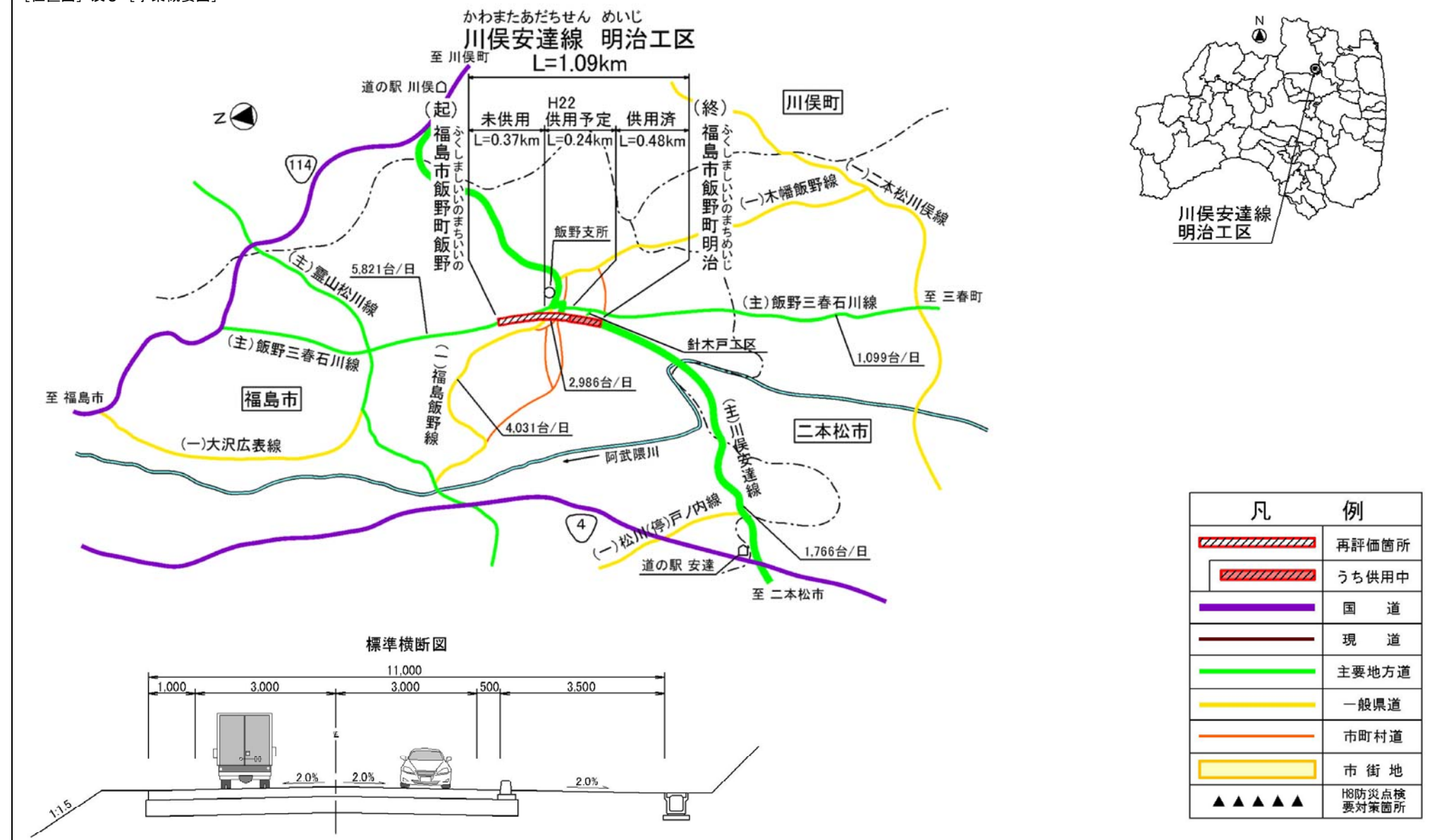
整理番号	106	事業名	緊急地方道路整備事業				補助 単独	地区名 (事業箇所名)	主要地方道 川俣安達線 (明治工区)	関係市町村名	福島市	担当部(局) 課(室)名	土木部 道路整備課						
評価の対象となる理由			第1項第3号： 事業採択から一定期間を経過し継続中の事業					前回（ ）評価時の対 応方針	委員会からの提言：－ 付帯意見：－			県の対応方針：－							
事業根拠法・要綱等の名称			道路法第15条																
事業概要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 ・福島市飯野町市街地の交通混雑の緩和 ・道路幅員狭隘区間の解消 (2) 全体計画 ・延長：L=1.09km ・幅員：W=6.0(11.0)m ・主要構造物：なし								事業を巡る社会経済的変化する状況	[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)二本松市（旧安達町）、福島市飯野町、川俣町の都市間を連絡する路線であり、生活道路として早期完成が必要である。 2)本工区ではこれまで L=0.48km の区間を供用しているが、残る区間を整備することにより、福島市飯野町中心部の交通混雑の緩和や狭隘区間の解消を図り、良好な生活環境を確保する必要がある。 3)本線と飯野三春石川線及び福島飯野線との整備連携により安全で円滑な交通体系が整備される。									
	事業の採択年度		H12	完成目標年度	H24	用地着手年度	H13	工事着手年度		H13	(2) 変化の有無 有 (無)								
	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) 変化の内容									
			653 (200)	453 (135)	国県市町村その他 55% 45%	302 (66)	17 (5)	134 (64)		120 (65)	(4) 地域の協力体制等 ・地域の整備に対する要望が強く、市と地域が一体となり用地補償および工事において協力体制が整っている。								
事業進捗状況	事業費(百万円)		全体の事業費	653 (200)	453 (135)	国県市町村その他 55% 45%	302 (66)	17 (5)	134 (64)	120 (65)	[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	69.4 %	用地費ベース	67.5 %	供用延長 km (%)	0.48km(44.0 %)		[事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化										
	[整備の状況] 整備延長 L=1.09km のうち、平成21年度までに L=0.48km 供用し、平成22年度に L=0.24km の供用を予定している。残る L=0.37km については、平成22年に用地買収を行い、平成24年度に供用を図る計画である。								[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)二本松市（旧安達町）、福島市飯野町、川俣町の都市間を連絡する路線であり、生活道路として早期完成が必要である。 2)本工区ではこれまで L=0.48km の区間を供用しているが、残る区間を整備することにより、福島市飯野町中心部の交通混雑の緩和や狭隘区間の解消を図り、良好な生活環境を確保する必要がある。 3)本線と飯野三春石川線及び福島飯野線との整備連携により安全で円滑な交通体系が整備される。										
	[事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 平成22年度整備予定区間において、残っていた用地が平成21年度中に合意し、事業は予定通り実施できる見込みである。残る L= 0.37km については、今年度中に用地の取得を図り、平成24年度に全線供用する予定である。								(2) 変化の有無 有 (無)										
事業進捗状況	[関連事業の進捗状況] 飯野三春石川線の針木戸工区の接続が平成22年度となる。								社会経済的変化する状況	(3) 変化の内容									
	[事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 平成22年度整備予定区間において、残っていた用地が平成21年度中に合意し、事業は予定通り実施できる見込みである。残る L= 0.37km については、今年度中に用地の取得を図り、平成24年度に全線供用する予定である。									(4) 地域の協力体制等 ・地域の整備に対する要望が強く、市と地域が一体となり用地補償および工事において協力体制が整っている。									
	[整備の状況] 整備延長 L=1.09km のうち、平成21年度までに L=0.48km 供用し、平成22年度に L=0.24km の供用を予定している。残る L=0.37km については、平成22年に用地買収を行い、平成24年度に供用を図る計画である。									[事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化									
	[事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 平成22年度整備予定区間において、残っていた用地が平成21年度中に合意し、事業は予定通り実施できる見込みである。残る L= 0.37km については、今年度中に用地の取得を図り、平成24年度に全線供用する予定である。									(2) 変化の有無 有 (無)									
<table border="1"> <tr> <td>みだし進捗率=(B)/(A)=90.2% > 70 %</td> <td>投資済事業費(B)= 453 (百万円)</td> </tr> <tr> <td>みだし事業費(A) = 全体事業費 653 × 10年 = 502 (百万円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">(全体工期13年) 経過年数</td> </tr> </table>														みだし進捗率=(B)/(A)=90.2% > 70 %	投資済事業費(B)= 453 (百万円)	みだし事業費(A) = 全体事業費 653 × 10年 = 502 (百万円)		(全体工期13年) 経過年数	
みだし進捗率=(B)/(A)=90.2% > 70 %	投資済事業費(B)= 453 (百万円)																		
みだし事業費(A) = 全体事業費 653 × 10年 = 502 (百万円)																			
(全体工期13年) 経過年数																			
<table border="1"> <tr> <td>評 価</td> <td>A、 B、 C</td> </tr> </table>														評 価	A、 B、 C				
評 価	A、 B、 C																		

平成22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 本線の通過する福島市飯野町中心部においての幅員狭小、交通混雑解消に向け地域住民から早期整備を強く要望されていた。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 一部区間（0.48km）が開通し状況は改善されてきているが、引き続き残る区間を整備することにより本工区の整備目的が達成されることを強く望まれている。</p> <p>【関係機関・団体の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況 飯野町長（現福島市に合併）、二本松市長ほか沿線市町村長から構成する「県道飯野三春石川線整備促進期成同盟会」より本線と交差する工区について早期整備を要望されていた。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 「県道飯野三春石川線整備促進期成同盟会」より引き続き要望されている。</p>	<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> <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> <p>【代替案立案の可能性】</p> <p>なし</p> <p>【コスト縮減の取組等（特記すべき事項）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再生骨材等の利用を積極的に進めている。 ・建設発生土の有効利用を積極的に進めている。 	<p>評価</p> <p>(A) B、C</p>			
	<p>費用対効果分析等の要因の変化</p> <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</p> <p>[今回評価時]</p> $B/C = \frac{5.32 + 1.59 + 1.93 \text{億円}}{7.07 + 0.36 \text{億円}} = 1.19 (>1.0)$ <p>【費用の変化等で特記すべき事項】</p> <p>なし</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</p> <p>なし</p>	<p>総合評価</p> <p>【総合評価と対応方針案】</p> <p>(1) 総合評価</p> <p>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。</p> <p>(2) 対応方針及び今後の事業の進め方</p> <table border="1"> <tr> <td>対応方針案</td> <td>事業継続</td> </tr> <tr> <td>今後の事業の進め方</td> <td>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>	対応方針案	事業継続	今後の事業の進め方	計画的な投資により事業を推進する。
対応方針案	事業継続					
今後の事業の進め方	計画的な投資により事業を推進する。					

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]



(別紙)

費 用 対 効 果 分 析

緊急地方道整備事業（主要地方道川俣安達線 明治工区）

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

[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

$$\frac{\text{B①+B②+B③}}{\text{C①+C②}} = \frac{5.32+1.59+1.93\text{億円}}{7.07+0.36\text{億円}} = \frac{8.84\text{億円}}{7.43\text{億円}} = 1.19 \quad (>1.0)$$