

平成 17 年度事業別評価調書 (チェックリスト)

整理番号	105	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400号 (杉峠バイパス)	関係 市町村名	三島町・柳津町・西会 津町	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1項第4号: 評価実施から5年を経過し継続中の事業 第1項第5号: 計画変更を行おうとする事業					前回(平成12 年度)評価時の 対応方針	委員会からの提言: 事業継続 付常意見: 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 ・ H8防災対策要対策箇所(要対策箇所3箇所) ・ 大型車交互通行困難箇所の解消(道路幅員 4.0(5.0)m) ・ 冬期通行不能区間の解消 ・ 異常気象時通行規制区間の解消 (2) 全体計画 L=5.8km ・ 延 長: L=4.4km W=6.5(9.5)m ・ 幅 員: W=6.0~6.5(8.0~9.5)m ・ 主要構造物: 1号橋L=132m、2号橋L=60m、3号橋L=22m は平成12年度評価時										
	事業の採択年度	H2	完成目標年度	H20 H29	用地着手年度	H2	工事着手年度	H3			
	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(17年度は見込額である。)						
		8,180 6,268 (509) (696)	4,218 (668)	国 55% 県 45% 市町村 その他	~14年度	15年度	16年度	17年度			
進捗率	事業費ベース	67.3%	用地費ベース	96.0%	供用延長	km (%)	1.6(36.4%)				
事業 の 進 捗 状 況	[整備の状況] 平成16年度末までに、名入工区 L=1.3km と上牛尾工区の一部 L=0.3km の供用を開始した。 現在、西方工区の盛土工を促進している。										
	[事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 現在、残る上牛尾工区、西方工区について工事を進めている。順次、黒沢工区の事業に着手する予定である。 西方工区と黒沢工区の間 L=1.8km についてはトンネルによる改良を検討していたが、軟弱な地質のため施工が困難であり費用が増大してしまうため、今後は現道を活用し部分的な改良を行っていく。										
	[関連事業の進捗状況] 該当事項なし みなし進捗率=(B)/(A)=126% > 70% 投資済事業費(B)=4,218(百万円) みなし事業費(A)=全体事業費 6,268 × 15年 = 3,358 (百万円) (全体工期 28年) 経過年数										
評価	(A) B、C										
事 業 を 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) 生活に密着した地域生活を支える路線であり、地域連携を支援する路線である。 2) H8 防災点検における要対策箇所、大型車交互通行困難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。 (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(H2)		評価実施時(H16)		備 考					
		現 況	完成時	現 況	完成時						
H8 防災対策要対策箇所	5箇所	解消回避	1箇所	回避	これまでの供用により2箇所を解消						
大型車交互通行困難箇所	6.9km	解消	5.3km	解消	これまでの供用により1.6kmを解消						
冬期通行不能区間	6.9km	解消	6.9km	6.9km	計画変更を行おうとすることにより解消されず						
異常気象時通行規制区間	6.9km	解消	6.9km	6.9km	計画変更を行おうとすることにより解消されず						
(2) 特記すべき事項 現況交通量(H11) 1,174 台/日 計画交通量(H42) 1,301 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	【地元住民・受益対象者の意向】 (1) 事業採択時の状況 ・生活に密着した地域生活を支える路線であり、H8 防災点検における要対策箇所、大型車交互通行困難箇所の解消を地元から強く要望されていた。 (2) 評価実施時の状況 ・一部区間(L=1.6km)が供用されたものの、引き続き H8 防災点検における要対策箇所、大型車交互通行困難箇所の解消を地元から強く要望されている。 【関係機関・団体の意向】 (1) 事業採択時の状況 ・三島町、柳津町、西会津町が構成する国道 400 号杉峠改良促進期成同盟会より早期整備を要望されていた。 (2) 評価実施時の状況 ・一部区間(L=1.6km)が供用されたものの、引き続き国道 400 号杉峠改良促進期成同盟会より早期整備を要望されている。	計画変更の必要性・コスト縮減や代替案立案等の可能性	【計画変更の必要性】 (1) 必要性の有無 有 ・ 無 (2) 計画変更の理由及び内容 ・計画を検討していたトンネルについて、地質が軟弱であり施工に莫大な費用が想定されるため、トンネルによる改良を中止する。 【代替案立案の可能性】 ・現道を活用し、部分的に改良する以外、代替案の可能性はない。 【コスト縮減の取組等 (特記すべき事項)】 ・再生路盤材等の利用を積極的に進めている。				
	評価 A 、 B、 C	評価 A 、 B 、 C					
費用対効果分析等の要因の変化	【費用対効果分析等】 (1) 手 法 「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。 (2) 費用対効果の変化 [前回評価時] $B / C = 1 . 6$ [トンネル工法変更による試算評価] $B / C = \frac{94.35+2.62+0.05}{117.21+5.11} = 0.79 (< 1.00)$ [今回評価時] $B / C = \frac{78.65+2.00+0.04}{68.51+ 4.97} = 1.10 (> 1.00)$ 【費用の変化等で特記すべき事項】 トンネルを中止することによる、事業費の減少。 【需要効果の変化等で特記すべき事項】 現道を利用した整備とするため、整備後の走行速度が落ちることによる便益の減少。	総合評価	【総合評価と対応方針案】 (1) 総合評価 計画検討しているトンネルについて地質調査の結果より工法変更が生じたことからその費用対効果をふまえ、当該区間の現道を活用した計画に変更し整備を進める必要がある。 (2) 対応方針及び今後の事業の進め方 <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="width:20%; padding: 5px;">対応方針案</td> <td style="padding: 5px;">見直し継続</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">今後の事業の進め方</td> <td style="padding: 5px;">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> (3) 事業見直し継続、休止、中止する場合の対応 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> トンネル区間 L=1.8km の事業を中止したうえで、残る L=4.4km 区間の事業促進に努める。中止のトンネル区間に変わる現道区間の改良は、別途事業により行い、H8 防災対策箇所の解消および大型車交互通行困難箇所の解消に努める。 </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。						
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400号 杉峠バイパス）

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

[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

$$\frac{B + B + B}{C + C} = \frac{78.65 + 2.00 + 0.04 \text{ (億円)}}{68.51 + 4.97 \text{ (億円)}} = \frac{80.69 \text{ (億円)}}{73.48 \text{ (億円)}} = 1.10$$