

平成27年度事業別評価調書（チェックリスト）

整理番号	104	事業名	道路橋りょう改良事業（県単）			補助 単独	地区名 （事業箇所名）	主要地方道棚倉矢吹線 （川原田工区）	関係 市町村名	中島村	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（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15条																												
事業 の 概 要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 主要地方道棚倉矢吹線は、福島県道づくりプラン（復興計画対応版）の主要生活幹線道路に位置づけられ、県南地方を南北に縦断し、棚倉町と矢吹町を結ぶ重要な路線である。 また、中島村中心部を通過するため地元住民の主要な道路である。 緊急輸送路（第二次確保路線）の機能強化及び小中学生の通学路整備など安全に安心して暮らせる道づくりを図るものである。 (2) 全体計画 ・延長：L=2.0km ・幅員：W=6.5m（11.0m） ・主要構造物：なし																												
	事業の採択年度	H17	完成目標年度	H32	用地着手年度	H17	工事着手年度	H20																					
	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 は負担割合	これまでの年度別投資実績（27年度は見込額である。）																								
	1,304 (152)	964 (140)	国 県 市町村 その他	100%	～24年度	25年度	26年度	27年度																					
進捗率	事業費ベース	73.9%	用地費ベース	92.1%	その他（整備延長）		48.0%																						
事業 の 進 捗 状 況	[整備の状況] ・平成17年度より事業着手し、事業費ベース7割超、用地費ベース9割超の進捗であり、平成26年にL=960mを供用している。現在、未供用区間の用地買収を進めているところである。 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] ・未供用区間については、用地買収に時間を要しているが、継続して用地買収と改良工事を進め、平成30年代前半の全線供用を目指す。 [関連事業の進捗状況]																												
	[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) 福島県南地方を南北に縦断し棚倉町と矢吹町を結ぶ主要地方道である。福島県道づくりプラン（復興計画対応版）では「主要生活幹線道路」に位置づけられており、県南地方の重要な幹線道路である。また、中島村を南北に通過するメイン路線となっている。 2) 福島県地域防災計画では、緊急輸送道路第2次確保路線に位置づけられ、災害発生時の緊急輸送道路ネットワーク構築のため、早期整備が必要である。 3) 今回のバイパス整備区間の現道は、幅員狭小区間があり、安全で安心した暮らしを支える道路の早期整備が必要である。 (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 ・本事業への中島村の期待は大きく、協力体制が確立し、早期の整備完了が望まれている。 [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（H17）</th> <th colspan="2">評価実施時（H27）</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>バイパス 区間通過時間</td> <td>3.8分</td> <td>2.7分</td> <td>4.1分</td> <td>3.1分</td> <td>-1.0分</td> <td>交通量配分 計算による</td> </tr> </tbody> </table>						評価指標（算式）	事業採択時（H17）		評価実施時（H27）		増減（+-）	備考	現況	完成時	現況	完成時	バイパス 区間通過時間	3.8分	2.7分	4.1分	3.1分	-1.0分	交通量配分 計算による	(2) その他特記すべき事項 ・現況交通量（H22） 9,456 台/日 ・将来交通量（H42） 6,692 台/日				
	評価指標（算式）	事業採択時（H17）		評価実施時（H27）		増減（+-）		備考																					
現況		完成時	現況	完成時																									
バイパス 区間通過時間	3.8分	2.7分	4.1分	3.1分	-1.0分	交通量配分 計算による																							
[環境への影響等] 希少野生動植物の情報に基づく対応 実施 <input checked="" type="radio"/> 未実施（ <input type="radio"/> ） (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 <input type="radio"/> A <input checked="" type="radio"/> B <input type="radio"/> C						評価 <input type="radio"/> A <input checked="" type="radio"/> B <input type="radio"/> C																							

$$\begin{aligned} \text{みなし進捗率} &= (B)/(A) = 125\% > 70\% & \text{投資済事業費}(B) &= 964 \text{ (百万円)} \\ \text{みなし事業費}(A) &= \frac{\text{全体事業費 } 1,304}{\text{全体工期 } 16 \text{ 年}} \times 10 \text{ 年} & &= 815 \text{ (百万円)} \end{aligned}$$

平成27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"> ・ 県南地方の幹線道路であるが、集落内を通過する区間は幅員狭小で線形が悪く、歩道も狭いことから、小中学生の通学や住民の日常生活、通過交通の円滑な通行に支障が生じており、地元よりバイパス整備を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"> ・ 現道が集落内を通過している状況は変化しておらず、引き続きバイパス整備を強く要望している。 <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"> ・ 中島村および主要地方道棚倉矢吹線整備促進期成同盟会より整備促進を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、中島村および主要地方道棚倉矢吹線整備促進期成同盟会より整備促進を強く要望している。 	計画変更の必要性・コスト縮減や代替案立案等の可能性	<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"> ・ 再生アスファルト合材・再生路盤材の利用を積極的に進める。 	評価 (A) B、 C			
	<p>【費用対効果分析等】</p> <p>(1) 手法</p> <p>「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・地域整備局街路交通施設課長、国土交通省道路局企画課長)による。</p> <p>(2) 費用対効果の変化</p> <p style="padding-left: 40px;">[今回評価時]</p> $B/C = \frac{24.27 + 1.80 + 0.09 \text{ 億円}}{14.52 + 0.56 \text{ 億円}} = 1.73 (> 1.0)$ <p>B: 道路事業における総便益 (走行時間短縮便益 + 走行経費減少便益 + 交通事故減少便益の合計) C: 道路事業に要する総費用 (道路整備に要する事業費 + 道路維持管理に要する費用の合計) ※ 便益及び費用は、将来にわたる値を社会的割引率により現在価値化している。</p> <p>【費用の変化等で特記すべき事項】</p> <p>—</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</p> <p>—</p>	総合評価	<p>【総合評価と対応方針案】</p> <p>(1) 総合評価</p> <p>・ 事業をとりまく環境は大きく変化しておらず、事業採択時と同様の発現効果が見込まれることから、現計画のとおり整備を進める。</p> <p>(2) 対応方針及び今後の事業の進め方</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">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> <p>()</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27年度事業別評価調書(チェックリスト)

104	道路橋りょう改良事業(県単)	(主) 棚倉矢吹線 川原田工区	道路整備課
<<概要>> ①主要地方道棚倉矢吹線川原田工区については、平成17年度に事業着手しており、10年が経過するが、事業継続中であることから、適切な評価を行い対応方針を決定する。(要項第3条第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) ②川原田工区については、平成26年度に終点側のL=960mを部分供用しており、残りの区間についても、早期の用地取得に努め、平成30年代前半の工区全体の完成を目標に、事業を推進する。			
			【対応方針(案)】 見直し継続

事業目的

狭隘な集落内を迂回することにより安全性向上

緊急輸送路の強化(第二次確保路線) 小中学校の通学路の確保



写真1. 棚倉矢吹線現道状況(中島村川原田付近)



写真2. 棚倉矢吹線現道状況(中島村川原田付近)



写真3. 棚倉矢吹線現道状況(中島村川原田付近)

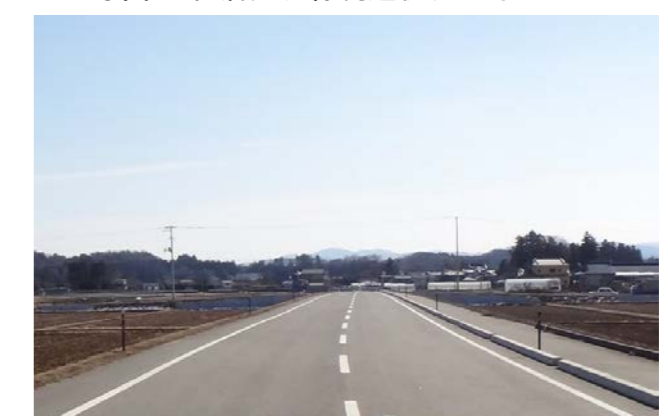
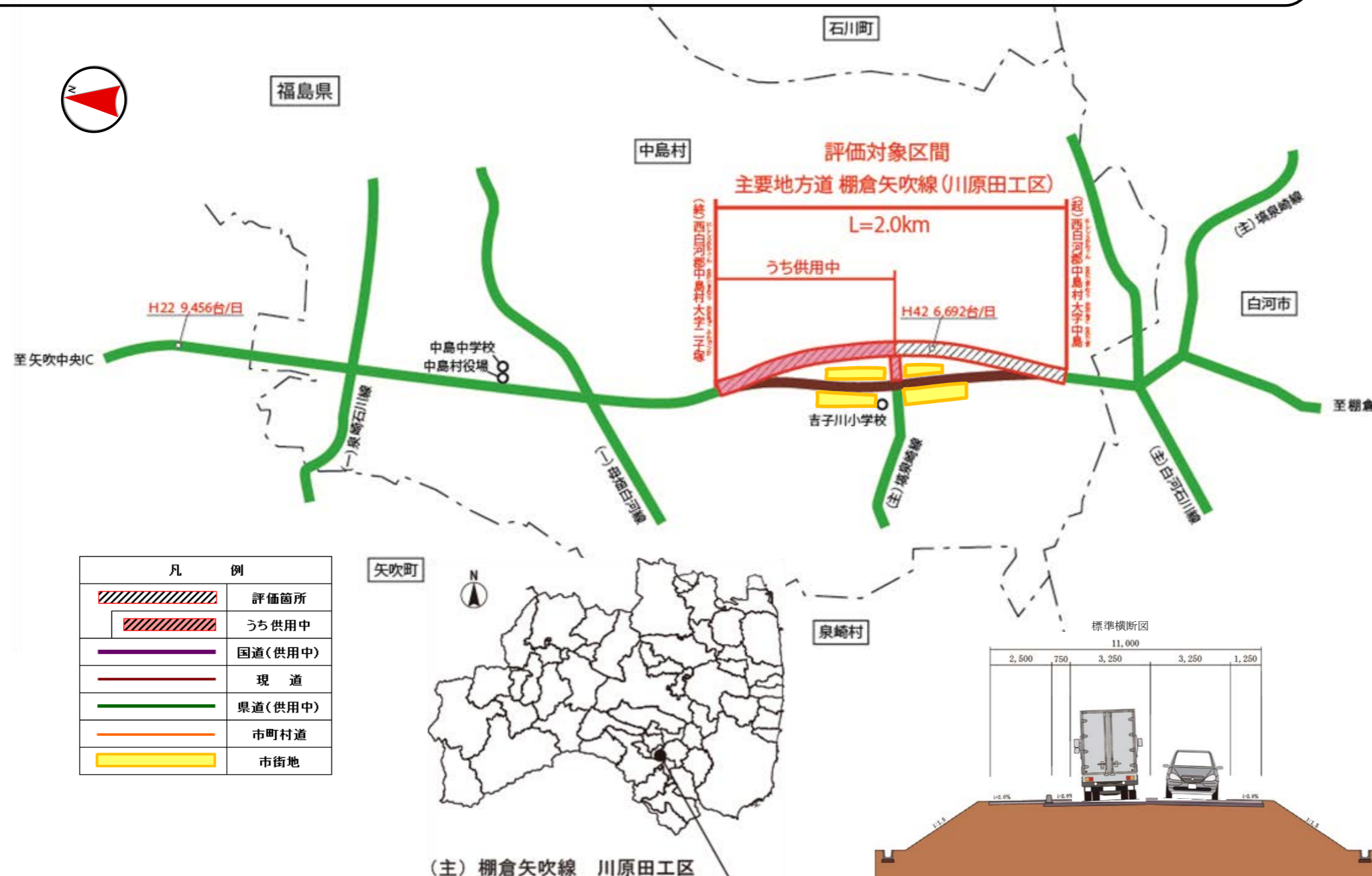


写真4. バイパス整備状況(中島村川原田付近)



(別紙)

費用対効果分析

道路橋りょう改良事業（県単）（主要地方道棚倉矢吹線 川原田工区）

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

[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

$$\frac{B① + B② + B③}{C① + C②} = \frac{24.27 + 1.80 + 0.09 \text{ 億円}}{14.52 + 0.56 \text{ 億円}} = \frac{26.16 \text{ 億円}}{15.08 \text{ 億円}} = 1.73 (>1.0)$$