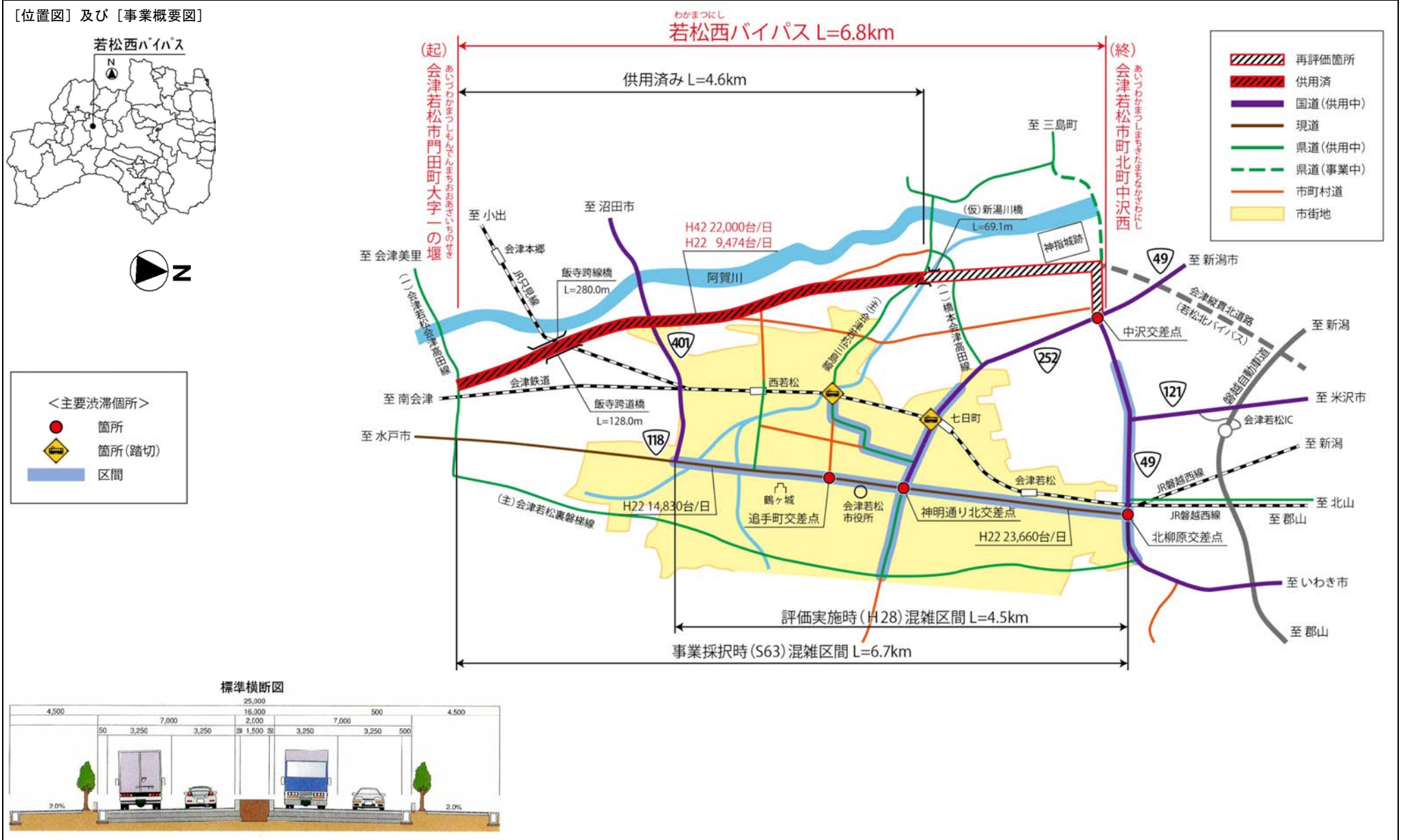


平成28年度事業別評価調査（チェックリスト）

整理番号	101	事業名	交付金事業（道路）（再生・復興） （前回評価時：国道改築事業）		補助 単独	地区名 （事業箇所名）	一般国道118号 （若松西バイパス）	関係 市町村名	会津若松市	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6号：その他社会経済情勢の急激な変化等により評価を実施する必要が生じた事業				前回（平成26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														
事業の概要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 国道118号（若松西バイパス）は、「福島県総合計画（ふくしま新生プラン）」及び「福島県復興計画（第3次）」の「復興まちづくり・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」に位置付けられている。また本箇所は、県土の骨格となる6本の連携軸の会津軸を担い、本県の復興を強力に支援するとともに、会津若松市中心市街地の交通混雑の緩和、磐越自動車道「会津若松IC」への連絡強化及び緊急輸送道路（第一次確保路線）の機能強化を図るものである。 (2) 全体計画 ・延長：L=6.8km ・幅員：W=13.0(25.0)m ・主要構造物：飯寺（にいでら）跨線橋 L=280.0m、飯寺（にいでら）跨道橋 L=128.3m 新湯川（しんゆかわ）橋（仮称）L=69.1m []は事業採択時 < >は平成26年度評価時				[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) 県土の骨格となる6本の連携軸の会津軸を担い、本県の復興を強力に支援する重要な路線である。 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構築のため早期整備が必要である。 3) これまでに4.6kmの区間を供用しているが、残る区間のバイパス整備により、会津若松市中心部の交通混雑緩和や良好な生活環境の確保が必要である。 4) 平成27年9月に会津縦貫北道路湯川南IC～会津若松北IC区間が開通し、また平成28年度に若松北バイパス（4-2工区）が補助事業として新規採択となり、事業化された。これらと一体となって、円滑な交通を確保する。 (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 ・早期整備に対する地域の熱意は高く、事業説明会等の開催にあたって市が積極的に関与し地元住民との調整を行うなど、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										
	事業費（百万円）	全体の事業費 [9,730] <14,200> 14,200 [(4,024)] <(5,113)> (5,077)	これまでの投資事業費合計 11,964 (4,997)	左の財源内訳又は負担割合 国 55% 県 45% 市町村 その他	これまでの年度別投資実績（28年度は見込額である。） ～25年度 26年度 27年度 28年度 11,294 (4,955) 200 (25) 470 (17) 955 (75)										
進捗率	事業費ベース	84.3%	用地費ベース	98.4%	供用延長 (km)		4.6km (67.6%)								
事業の進捗状況	[整備の状況] ・昭和59年8月17日に都市計画決定。 ・平成22年度までに県道会津若松会津高田線から県道会津若松三島線までL=4.6kmを供用。 ・平成21年度、会津若松市教育委員会が埋蔵文化財調査（神指城跡）を実施。 ・平成22年度、会津若松市教育委員会が「神指城跡は、現状保存すべき遺跡」と回答。 ・平成24年11月30日、上記調査結果を受け、都市計画を変更。 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 用地取得難航により事業進捗に遅れが生じていたが、用地取得の見込みが立ったことから、事業を推進する。 [関連事業の進捗状況] ・会津縦貫北道路（若松北バイパス）：平成28年度補助事業として新規事業化 ・会津縦貫北道路（喜多方IC～会津若松北IC間）：L=約13km 平成27年9月供用開始 ・会津縦貫南道路5工区：L=約11km 平成27年度事業化														
	みなし進捗率=(B)/(A)=96.3% > 70%				投資済事業費(B)=11,964 (百万円) みなし事業費(A) = 全体事業費 14,200 × 28年経過年数 = 12,425 (百万円) (全体工期 32年)										
評価				<input checked="" type="radio"/> A、 B、 C											
評価指標（算式）										事業採択時(S63)		評価実施時(H28)		増減(+/-) 備考	
										現況		完成時			
交通混雑区間										6.7km		緩和		4.5km 緩和 - 2.2km	
(2) その他特記すべき事項 ・現況交通量(H22) 14,830台/日 ・将来交通量(H42) 22,000台/日 [環境への影響等] 希少野生動物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															
評価										<input checked="" type="radio"/> A、 B、 C					

平成28年度事業別評価調書 (チェックリスト)



(別紙)

費用対効果分析

交付金事業（道路）（再生復興）（一般国道118号 若松西バイパス）

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

[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

$$\frac{\text{B①} + \text{B②} + \text{B③}}{\text{C①} + \text{C②}} = \frac{228.04 + 19.74 + 25.25}{207.87 + 6.00} = \frac{273.03 \text{億円}}{213.87 \text{億円}} = 1.28 (>1.0)$$