

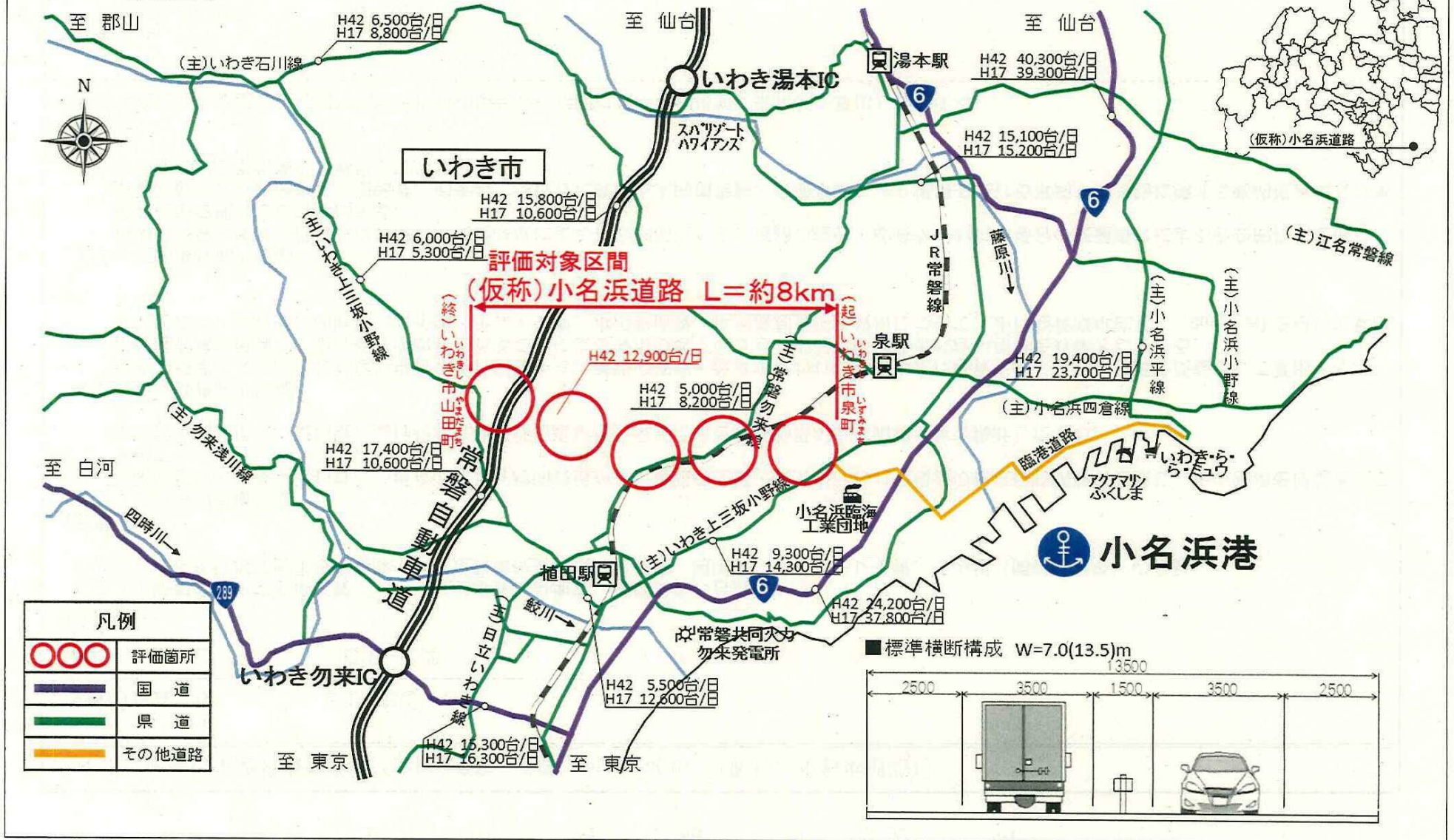
平成 25 年度事業別評価調査 (チェックリスト)

整理番号	102	事業名	ふくしま復興再生道路調査事業 交付金事業 (道路) (再生・復興)	補助 単独	地区名 (事業箇所名)	(仮称) 小名浜道路	関係 市町村名	いわき市	担当部 (局) 課名	土木部 道路計画課																								
評価の対象となる理由	第 1 項第 5 号：計画変更を行おうとする事業			前回 (平成 年度) 評価時 の対応方針	委員会からの 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、福島復興再生特別措置法第 7 条																																	
事業の概要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 ・(仮) 小名浜道路は、「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」の「県土連携軸・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、国際バルク戦略港湾である重要港湾小名浜港と、県土の骨格となる 6 本の連携軸の浜通り軸である常磐自動車道とを自動車専用道路で直接連絡し、復興にあたり産業・物流の広域的拠点としての役割を担う小名浜港の機能強化を図るものである。 ・現在、小名浜港から常磐自動車道最寄り IC までの所要時間は、いわき勿来 IC、いわき湯本 IC ともに約 30 分を要している状況にあり、隣県の重要港湾と比較し著しく劣っていることから、物流の広域化・グローバル化が進む中で、その短縮により物流の効率化を図るものである。 ・県復興計画において、重点的に整備を進める主要 8 路線「ふくしま復興再生道路」の一つと位置付け、早期の完成を目指し、平成 24 年度に調査に着手するとともに、国へ直轄権限代行による事業化を要請しているところである。 ・国の避難解除等区域復興再生計画 (H25 年 3 月) において、県事業として実施するものとして位置付けられたことから、代行による事業化を要請しつつも、道路工事分も含めた事業全体として県事業の計画を変更し、評価の対象とするものである。 (2) 全体計画 ・延長 : L=約 8 km (いわき市泉町~いわき市山田町) ・幅員 : W=7.0 (13.5) m ・設計速度 : V=80 km/h []は事業採択時				[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) 重要港湾小名浜港は、国際バルク戦略港湾 (国内全 10 港) にも指定され、広域物流拠点としての役割が高まっている。 2) 地域防災計画上の物資受入港に指定されており、東日本大震災においては、発災 5 日後に暫定復旧し、救援物資の海上輸送の拠点となった。 3) 福島県復興計画の重点プロジェクト 1・2 「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」において小名浜港の機能強化を位置付けており、また、(仮) 小名浜道路を「ふくしま復興再生道路」として整備することとしている。 4) 避難解除等区域復興再生計画 福島復興再生特別措置法に基づく国の避難解除等区域復興再生計画 (H25 年 3 月) において、小名浜港の機能強化、(仮) 小名浜道路の整備が位置付けられた。 (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い事業である。 ・いわき市の協力体制が確立し、早期の事業完了を望んでいる。																													
	事業の採択年度 H24 完成目標年度 H33 用地着手年度 H26 工事着手年度 H27				[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)	全体事業費 (うち用地費) [1,770] 20,900 (1,600)	これまでの 投資事業費 合計 10 (0)	左の財源内訳又は負担割合 国 60% 県 40% 市町村 その他	これまでの年度別投資実績 (25 年度は見込額である。) ~ 22 年度 23 年度 24 年度 25 年度 (0) (0) (0) (0)				<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標 (算式)</th> <th colspan="2">事業採択時</th> <th colspan="2">評価実施時</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>小名浜港~常磐道いわき湯本 IC の所要時間</td> <td>29 分</td> <td>13 分</td> <td>29 分</td> <td>13 分</td> <td>0</td> <td>現況：実測値 完成：設計速度</td> </tr> <tr> <td>小名浜港~常磐道いわき勿来 IC の所要時間</td> <td>30 分</td> <td>13 分</td> <td>30 分</td> <td>13 分</td> <td>0</td> <td>現況：実測値 完成：設計速度</td> </tr> </tbody> </table>		評価指標 (算式)	事業採択時		評価実施時		増減 (+/-)	備考	現況	完成時	現況	完成時	小名浜港~常磐道いわき湯本 IC の所要時間	29 分	13 分	29 分	13 分	0	現況：実測値 完成：設計速度	小名浜港~常磐道いわき勿来 IC の所要時間	30 分	13 分	30 分	13 分	0	現況：実測値 完成：設計速度
評価指標 (算式)	事業採択時		評価実施時		増減 (+/-)	備考																												
	現況	完成時	現況	完成時																														
小名浜港~常磐道いわき湯本 IC の所要時間	29 分	13 分	29 分	13 分	0	現況：実測値 完成：設計速度																												
小名浜港~常磐道いわき勿来 IC の所要時間	30 分	13 分	30 分	13 分	0	現況：実測値 完成：設計速度																												
進捗率	事業費ベース 0 %	用地費ベース 0 %	その他 () %		(2) その他特記すべき事項 計画交通量 (H42) 12,900 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 実施・未実施 (下記 (1) により対応予定) (1) 環境への影響内容とその対策 ・地方道であるため環境影響評価法に基づく対象には該当せず、車線数が 2 車線であることから福島県環境影響評価条例に基づく対象にも該当しない。 ・しかし、事業規模を勘案し、今後、学識経験者からの意見聴取も含め、道路計画に対する動植物や大気環境 (騒音、振動等) への影響について検討を進める。 ・「ふくしまレッドリスト情報管理要領」に基づく希少野生動植物の情報把握、その他文献等による基礎調査は実施済みである。 (2) その他特記すべき事項 なし。																													
事業の進捗状況	[整備の状況] 事業概要の検討のため、平成 24 年度よりルートの概略検討を実施している。 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 早期の工事着手 (代行) に向け、県において準備作業 (地元合意形成、調査測量設計、用地買収等) を進める。 [関連事業の進捗状況] 国際物流ターミナル整備事業として、地域産業の復興の支援と物流の効率化を図るため、多様な貨物需要や船舶の大型化に対応した国際的な物流拠点として、小名浜港の整備を実施している。また、中通り方面への物流を支援する路線としていわき上三坂小野線、いわき石川線の整備、良好な市街地形成を図る都市内道路として平磐城線の整備を推進している。				評価 A、(B)、C																													
みなし進捗率 = (B) / (A) = 0.5 % < 70 %				投資済み事業費 (B) = 10 (百万円)																														
みなし事業費 (A) = 全体事業費 20,900 (全体工期 10 年) × 1 年 / 経過年数 = 2,090 (百万円)				評価 A、(B)、C																														

平成25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 ・東日本大震災以前より、当該事業に関する要望が寄せられていた。 ・東日本大震災を契機として、いわき市復興事業計画(第二次)「小名浜港周辺地域の一体的な整備・再生プロジェクト」において本事業が位置付けられているなど、地元の期待は大きい。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 ・同上</p> <p>【関係機関・団体の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況 ・東日本大震災以降、いわき市、福島県浜通地区国道協議会(構成:浜通り市町村長)、いわき商工会議所が国、地元選出国會議員に対し、新規事業化、整備促進等を要望している。 ・東日本大震災以降、福島県商工会議所連合会、小名浜港整備促進期成同盟会より県に対し、整備促進の要望がある。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 ・同上</p>	計画変更の必要性・コスト削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 国の避難解除等区域復興再生計画(H25年3月)において、県事業として実施するものとして位置付けられた。 このため、代行による事業化を要請しつつも、道路工事分も含めた事業全体として県事業の計画を変更し、評価の対象とするものである。</p> <p>【代替案立案の可能性】 ・小名浜港との接続位置(起点)、常磐自動車道との接続位置(終点)、他管理者施設(JR等)の位置等を踏まえると、道路の概ねの通過常に変更は生じない。 ・今後の事業説明会、計画説明会を通し、地元住民等の意向を反映し、計画の熟度を高めていく予定である。</p> <p>【コスト削減の取組等(特記すべき事項)】</p> <p>(1) 今後の実施設計段階においても下記項目を検討していく。 ・経済性を考慮した道路計画 ・新技術の活用</p> <p>(2) 近隣沿岸部において今後本格化する復興関係事業への建設残土流用調整により、一層のコスト削減を図る。残土受入側の事業にとってもコスト削減のメリットが生じる。</p>							
	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 10px;">評価</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">A</td> <td style="padding: 2px 10px;">B</td> <td style="padding: 2px 10px;">C</td> </tr> </table>	評価	A	B	C	総 合 評 価	<p>【総合評価と対応方針案】</p> <p>(1) 総合評価</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 本県の早期復興を図るため、(仮称)小名浜道路は、産業・物流の広域的拠点である重要港湾小名浜港と、県土の骨格となる6本の連携軸の浜通り軸である常磐自動車道とのネットワーク化を図り、アクセスを改善する道路であることから、早期の完成に向け取り組む必要がある。早期完成のため、国直轄権限代行による事業化を働きかけるうえで必要となる準備作業(調査測量設計、地元合意形成、用地買収等)については、地元に通じた県の責任において進める必要がある。 </div> <p>(2) 対応方針及び今後の事業の進め方</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 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;">国直轄権限代行による早期事業化に向け、必要となる準備作業(調査測量設計、地元合意形成、用地買収等)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 [見直し計画に基づき、計画的に事業を推進する。]</p>	対応方針案	見直し継続	今後の事業の進め方
評価	A	B	C							
対応方針案	見直し継続									
今後の事業の進め方	国直轄権限代行による早期事業化に向け、必要となる準備作業(調査測量設計、地元合意形成、用地買収等)を推進する。									
費用対効果分析等の要因の変化	<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通達)による。</p> <p>(2) 費用対効果の変化 [当初計画(前回評価)時] [今回評価時]</p> $B/C = \frac{340+50+36 \text{ 億円}}{168+12 \text{ 億円}} = \frac{425 \text{ 億円}}{181 \text{ 億円}} = 2.35 (\geq 1.0)$ <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) 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)</p> <p>※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】 なし。</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】 なし。</p>	総 合 評 価	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 10px;">評価</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">A</td> <td style="padding: 2px 10px;">B</td> <td style="padding: 2px 10px;">C</td> </tr> </table>	評価	A	B	C			
	評価	A	B	C						
<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 10px;">評価</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">A</td> <td style="padding: 2px 10px;">B</td> <td style="padding: 2px 10px;">C</td> </tr> </table>	評価	A	B	C	総 合 評 価	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 10px;">評価</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">A</td> <td style="padding: 2px 10px;">B</td> <td style="padding: 2px 10px;">C</td> </tr> </table>	評価	A	B	C
評価	A	B	C							
評価	A	B	C							

[位置図] 及び [事業概要図]



(別紙)

102-4

費用対効果分析

ふくしま復興再生道路調査事業／交付金事業（道路）（再生・復興）〔(仮称) 小名浜道路〕

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

[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。

計算例

$$\frac{340+50+36 \text{ 億円}}{168+12 \text{ 億円}} = \frac{425 \text{ 億円}}{181 \text{ 億円}} = 2.35 \quad (\geq 1.0)$$