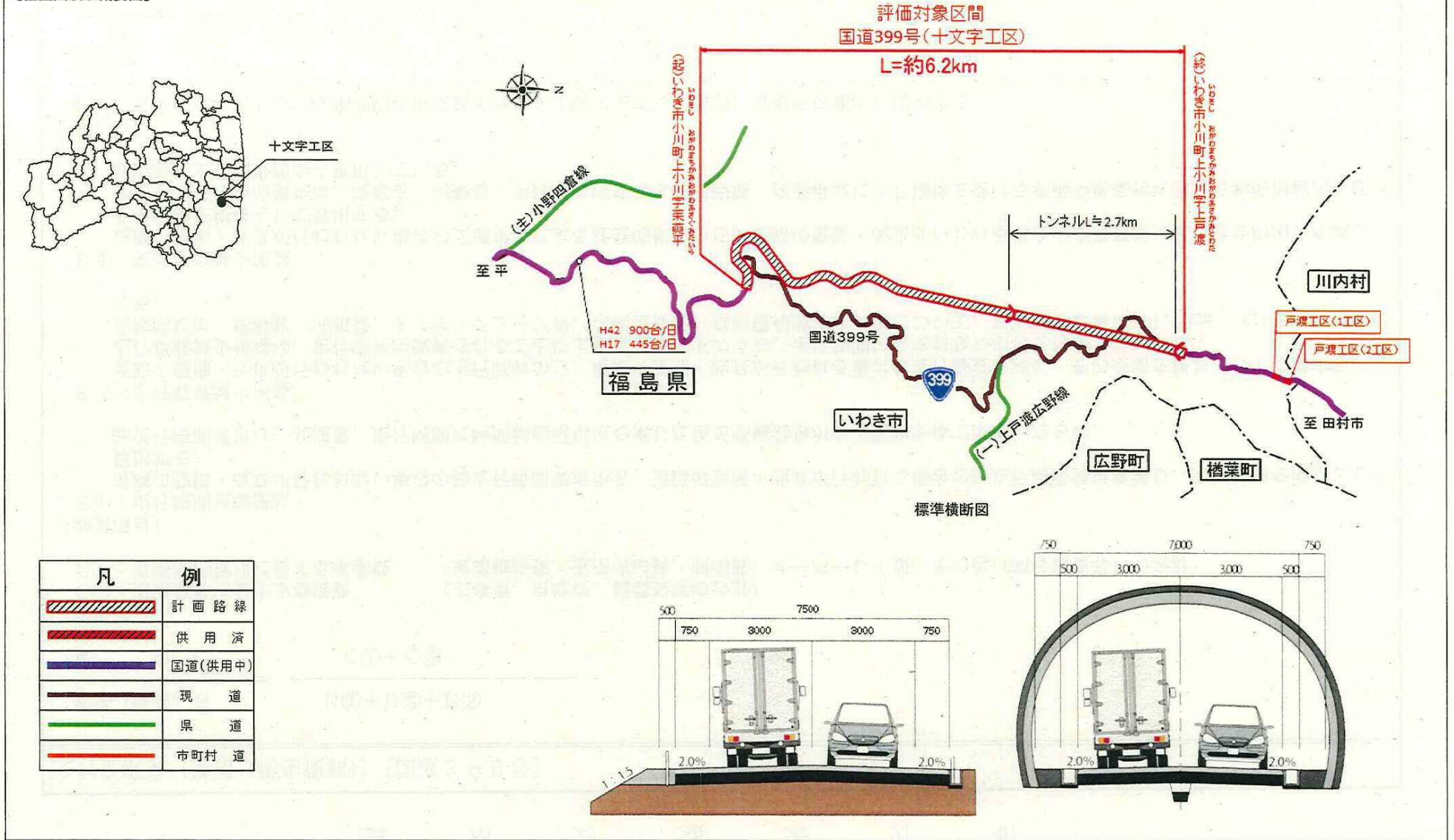


平成 25 年度事業別評価調書 (チェックリスト)

整理番号	103	事業名	交付金事業 (道路) (再生・復興)	補助 (単独)	地区名 事業箇所名	一般国道 399 号 (十文字工区)	関係 市町村名	いわき市	担当部 (局) 課名	土木部 道路整備課		
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	類例からの 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 12 条、第 74 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 ・国道 399 号は、「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 2 次)」の「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」において「ふくしま復興再生道路」として位置付けられ、県土の骨格となる 6 本の連携軸の浜通り軸 (常磐自動車道や国道 6 号) の代替機能を担い、いわき市と川内村を結び川内村の東日本大震災からの再生に向けた産業振興、地域の活性化 (企業誘致等) 及び地域住民の帰還の促進を図るものである。 ・現在、川内村からいわき市好間工業団地や第 3 次救急医療施設 (磐城共立病院) までの所要時間は、60 分以上を要している状況にあり、川内村の復興を支援するにあたり、その改善が大きな課題となっている。 ・本県の復興にあたり重要な役割を担う道路であることから、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」の一つと位置づけ、早期の完成を目指し、平成 23 年度から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づけられたことから、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。					事業 巡 る 社 会 経 済 情 勢 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) 川内村は、村の一部である緊急時避難準備区域が H23 年 9 月に解除され、H24 年 1 月には「帰村宣言」を行い、H24 年 4 月に「居住制限区域」と「避難指示解除準備区域」に再編された。 2) 福島県復興計画の重点プロジェクト 12 「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、本県の復旧・復興を加速化させる「ふくしま復興再生道路」として整備することとしている。 3) 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、本路線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り、早期の事業完了を望んでいる。					
	(2) 全体計画 ・延長 : L=約 6 km (いわき小川町上小川字菜葉平地内~同町同字上戸渡地内) ・幅員 : W=6.0 (7.5) m ・設計速度 : V=50 km/h [] は事業採択時						【事業に関連する評価指標等】 (1) 主要な評価指標の変化					
	事業の採択年度	H23	完成目標年度	H32	用地着手年度		H25	工事着手年度	H26			
	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 (25 年度は見込額である。)							
	[638] 19,700 (447)	175 (0)	国 60 % 県 40 % 市町村 その他	~ 22 年度	23 年度	24 年度	25 年度					
				()	(0)	(0)	(20)					
進捗率	事業費ベース	1 %	用地費ベース	0 %	その他 ()		%					
事業 の 進 捗 状 況	【整備状況】 H24 年度までにルート の 決定、予備設計、地質調査及び環境影響調査を実施している。 【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) を進めている。 【関連事業の進捗状況】 国道 399 号戸渡バイパス L=2.2km を H31 年度を目標に整備中。											
	みなし進捗率 = (B) / (A) = 4.4 % < 70 %		投資済み事業費 (B) = 175 (百万円)									
	みなし事業費 (A) = 全体事業費 19,700 (全体工期 10 年)		× 2 年 = 3,940 (百万円) 経過年数									
評価	A、				B、		C					
評価	A、				B、		C					

平成25年度事業別評価調書 (チェックリスト)

[位置図及び概要図]



(別紙)

費用対効果分析

交付金事業（道路（再生復興））[国道399号]

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

[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

$$\frac{65 + 3 + 0.2}{125 + 4} = 0.53$$

※各項の数字の算出根拠等がわかる資料を添付すること。