

平成27年度事業別評価調査（チェックリスト）

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|------------------|----------------------|--------------------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------------|---------------------|---------|--------------|-----------------|
| 整理番号 | 111 | 事業名 | 交付金事業（街路） | | 補助 単独 | 地区名 （事業箇所名） | 三函台山線 | 関係 市町村名 | いわき市 | 担当部（局） 課名 | 土木部 まちづくり推進課 |
| 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 | 都市計画法59条 | | | | | | | | | | |
| 事業 の 概 要 | [事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 (都) 三函台山線は、湯本温泉郷を中心としたいわき市観光拠点の玄関口として利用されている他、広域避難場所の21世紀の森公園へのアクセス道路として経済・産業活動はもとより湯本地区の生活・防災を支える重要な幹線道路である。 本事業は、JR常磐線及び国道6号との立体交差箇所の老朽化した既設橋の架替えによる防災機能の強化及び道路ネットワークの充実による渋滞解消及び観光交流拡大による湯本市街地の活性化を目的とし、整備を行うものである。 (2) 全体計画 事業認可取得：平成18年3月17日 (前回事業変更認可：平成24年3月23日 東北地方整備局告示第46号) 延長：L=511.0m 幅員：W=6.0(16.0)m [] は事業採択時 | | | | | | | | | | |
| | 事業の採択年度 | H17 | 完成目標年度 | H29 | 用地着手年度 | H18 | 工事着手年度 | H19 | | | |
| | 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(27年度は見込額である。) | | | | | | |
| | | 4,600 (800) | 2,885 (781) | 国 1,586 県 1,155 市町村 144 その他 | ~24年度 2,039 (759) | 25年度 401 (2) | 26年度 445 (20) | 27年度 611 (12) | | | |
| 進捗率 | 事業費ベース | 62.7% | 用地費ベース | 97.6% | その他 () | | % | | | | |
| 事業 の 進 捗 状 況 | [整備の状況] ・平成25年度 国道6号取付部供用開始 ・平成26年度 橋梁下部工完了+湯本跨線橋上部工架設開始（JR受託工事） [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] ・平成27年度 上部工完了による新橋への交通切り替えを予定 ・平成28年度 旧橋梁撤去 ・平成29年度 国道6号の付替え+歩道橋設置 [関連事業の進捗状況] ・接続する（都）台山水野谷町線について、いわき市事業で整備済（平成23年度完了） | | | | | | | | | | |
| | みなし進捗率=(B)/(A)=81.5%>70.0% 投資済み事業費(B)=2,885(百万円) | | | | | | | | | | |
| | みなし事業費(A)= 全体事業費4,600×経過年数10年 = 3,538(百万円) (全体工期13年) | | | | | | | | | | |
| | 評価 (A) B、C | | | | | | | | | | |
| 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 ・福島県地震防災緊急事業五箇年計画（第4次）における避難路に位置付けられており、県土の安全性向上のため早期の整備が必要である。 ・緊急輸送道路第2次確保路線に位置付けられており、災害発生時に主要拠点と接続する緊急輸送ネットワークの構築のため早期の整備が必要である。 ・JR常磐線と国道6号を跨いでいる湯本跨線橋は、昭和40年に架橋されているため老朽化が進んでおり、架替えが必要である。 (2) 変化の有無 有 (無) (3) 変化の内容 (4) 地域の協力体制等 ・事業に対する合意形成がなされ、用地の協力（施工時の借地も含む）も得られている。 | | | | | | | | | | |
| | [事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化 | | | | | | | | | | |
| | 評価指標 （算式） | 事業採択時 | | 今回評価時 | | 増減(+/-) | 備考 | | | | |
| | | 現況 | 完成時 | 現況 | 完成時 | | | | | | |
| 幅員 | W=6.0(13.0)m | W=6.0(16.0)m | W=6.0(13.0)m | W=6.0(16.0)m | ±0 | | | | | | |
| 延長 | L=230m | L=511m | L=230m | L=511m | ±0 | | | | | | |
| (2) その他特記すべき事項 ・現況交通量 11,015台/日（H22） ・将来計画交通量 11,400台/日（H42） [環境への影響等] 希少野生動物植物の情報に基づく対応 (実施) 未実施（非該当） (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27年度事業別評価調書 (チェックリスト)

[位置図] 及び [事業概要図]

＜概要＞

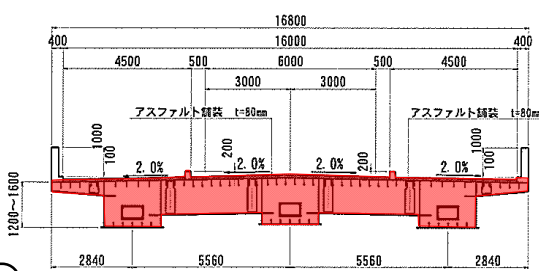
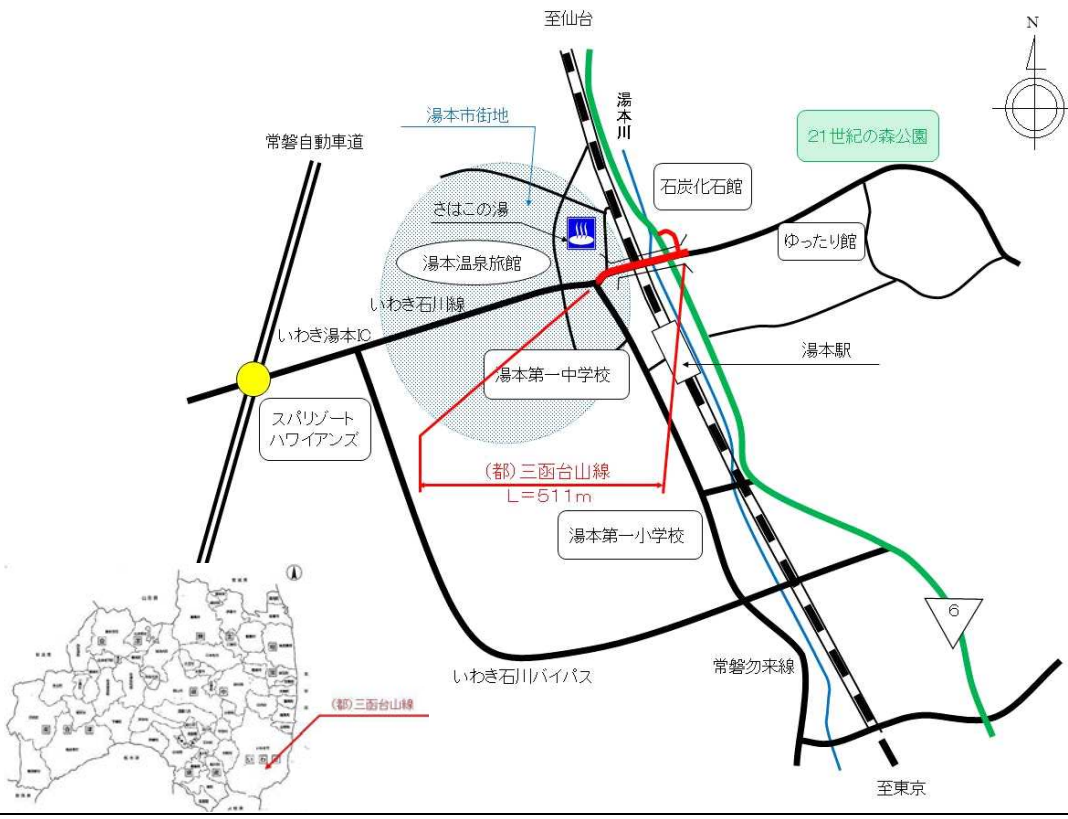
- ①本路線は、湯本温泉郷を中心としたいわき市観光拠点の玄関口として利用されているほか、いわき湯本ICや広域避難場所である21世紀の森公園へのアクセス道路、さらに第二次緊急輸送路に指定されている。
- ②本事業は、老朽橋梁の架け替えを行い、安全性の向上を図るとともに、道路ネットワークの充実により、観光交流人口の拡大と市街地の活性化を図るものである。

⇒平成26年度から(新)湯本跨線橋の上部工架設に着手している。平成27年度以降は、橋梁前後の道路取付工や旧橋の撤去工等を実施し、平成29年度末の全面供用を目標としており、事業継続とする。

事業目的

道路ネットワークの充実による観光交流の拡大と市街地の活性化

緊急輸送路の強化(第二次確保路線) 老朽橋梁の架け替えによる安全性向上



(別紙)

費用対効果分析

交付金事業（街路）

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

[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（間接経費など）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た差として算出する。
総走行時間費用は、交通量、走行時間に、車種別割合から加重平均された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た差として算出する。
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、車種割合から加重平均された走行経費原単価（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た差として算出する。
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]

事業採択年度を基準年度として工事期間と完成後50年間に生ずる効果額、費用額を算出し比較する。

計算式

$$\frac{50.11 + 4.53 + 1.41 \text{ 億円}}{46.70 + 0.25 \text{ 億円}} = 1.19$$