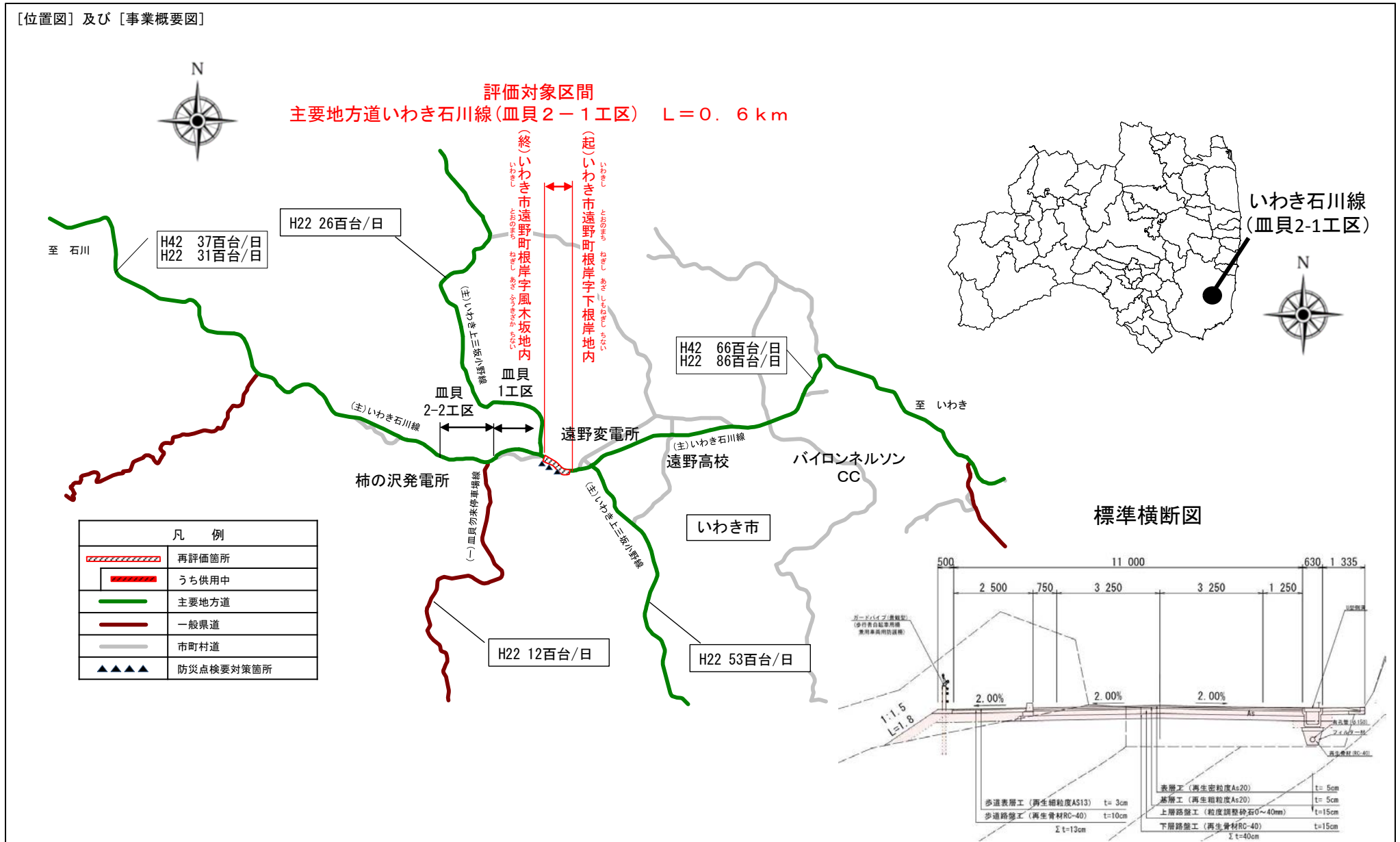


平成28年度事業別評価調書（チェックリスト）

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）	主要地方道 いわき石川線 （皿貝 2-1 工区）	関係 市町村名	いわき市	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 主要地方道いわき石川線は「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」の「地域連携道路」に位置づけられ、いわき市小名浜港から、郡山市および白河市の復興公営住宅などの復興拠点とを結び物流路線である。さらに、いわき市と中通りを結び緊急輸送路として重要な路線である。緊急輸送路（第二次確保路線）の機能強化及び大型車交互通行困難箇所解消など車両の円滑な交通と歩行者の安全を確保するものである。 (2) 全体計画 ・延長： L=0.6km ・幅員： W=6.5 (11.0)m ・主要構造物： なし											
	事業の採択年度	H18	完成目標年度	H31	用地着手年度	H20	工事着手年度	-				
	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（28年度は見込額である。）							
		807 （21）	209 （10）	国 60% 県 40% 市町村 その他	～25年度	26年度	27年度	28年度				
				195 （10）	0 （0）	14 （0）	29 （11）					
事業の進捗状況	進捗率	事業費ペース	25.9%	用地費ペース	47.6%	供用延長 km (%)	0km (0%)					
	[整備の状況] ・平成21年度迄に測量設計業務は完了している。 ・平成20年度から用地補償に着手。一部用地取得が難航し継続して交渉を行っていた。 ・平成28年度は、用地買収を完了する予定である。											
	[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] なし											
				$\text{みなし進捗率} = \frac{B}{A} = 36.2\% < 70\%$				投資済事業費(B) = 209 (百万円)				
				$\text{みなし事業費}(A) = \frac{\text{全体事業費 } 807 \times 10 \text{年}}{\text{全体工期 } 14 \text{年}} = 576 \text{ (百万円)}$				経過年数				
		評価	A、		B、		C					
[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) いわき市と中通りの復興拠点を結ぶ重要な路線である。 2) 緊急輸送道路第2次確保路線に位置づけられ、災害発生時に主要拠点と接続する緊急輸送道路ネットワークの構築のため、早期整備が必要である。 3) 重要港湾小名浜港のコンテナ航路として物流拠点を連携するネットワークに位置づけられ大型車交通量が増加し、歩行者の安全確保などが課題となっている。 4) 落石の危険箇所も点在し、物流路線としての機能が損なわれる危険も大きいことから、災害に強い道づくりの早期整備が必要である。 (2) 変化の有無 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無 (3) 変化の内容 東日本大震災の発生に伴い、いわき市と中通りを結ぶ復興を担う重要路線になった。 (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、いわき市を中心に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												
		評価指標（算式）		事業採択時（H18）		評価実施時（H28）		増減（+-）		備考		
				現況		完成時						
		大型車交互通行困難箇所		0.6km		解消		0.6km		解消		
		落石危険箇所		3箇所		解消		3箇所		解消		
(2) その他特記すべき事項 ・現況交通量（H22） 8,632 台/日 ・将来交通量（H42） 6,600 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 <input checked="" type="radio"/> 実施 <input type="radio"/> 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 ・整備による事前通行規制の解除												
		評価	A、		B、		C					

[位置図] 及び [事業概要図]



(別紙)

費用対効果分析

交付金事業（道路）（再生・復興）（主要地方道 いわき石川線 皿貝2-1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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{11.56+0.61+0.13 \text{ 億円}}{8.17+0.13 \text{ 億円}} = \frac{12.30 \text{ 億円}}{8.30 \text{ 億円}} = 1.48 (>1.0)$$