

平成 29 年度事業別評価調書 (チェックリスト)

整理番号	102	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 252 号 (本名バイパス)	関係市町村名	金山町	担当部 (署) 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 5 号 : 計画変更を行おうとする事業				前回評価時の対応方針	委員会からの提言 :			県の対応方針 :																																								
事業根拠法・要綱等の名称	道路法 12 条				付帯意見 :																																												
事業の概要	【事業目的及び全体計画】																																																
	(1) 事業目的 国道 252 号 (本名バイパス) 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」に位置づけ、生活圏相互を連絡する地域連携道路として、東日本大震災からの復興を強力に支援するとともに、急カーブ箇所及び幅員狭小区間、平成 23 年新潟福島豪雨による冠水区間をバイパス整備により解消する。																																																
	(2) 全体計画 ・延長 L=2.7km ・幅員 W=6.0 (8.0)m ・主要構造物 (仮) 本名トンネル L=1,429m、(仮) 本名橋 L=219m、(仮) 霧来沢橋 L=161m																																																
	[ ]は事業採択時																																																
事業費 (百万円)	事業の採択年度	H22	完成目標年度 ※	H31	用地着手年度	H26	工事着手年度	H27																																									
	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 負担割合		これまでの年度別投資実績 (29 年度は見込み額である)																																												
			国 55%	県 45%	~26 年度	27 年度	28 年度	29 年度																																									
[9,014] 10,980 [(291)] (210)	1,246 (115)	国 55%	県 45%	594 (5)	351 (74)	301 (36)	4,160 (95)																																										
進捗率	事業費ベース	11.3%	用地費ベース	54.8%	その他 ( )			%																																									
事業の進捗状況	【整備の状況】 平成 27 年度 (仮) 本名橋下部工に着手 平成 28 年度 (仮) 霧来沢橋下部工に着手、(仮) 本名トンネルの工事契約 平成 29 年度予定 上記 2 橋の上部工、トンネルの工事に着手 【事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し】 みなし進捗率は低いが、工事費の大きいトンネル及び橋梁工事の進展が確実なため、計画のとおり事業を進め、平成 31 年度の完成を目指す。(みなし進捗率予定 H29:61%、H30:80%) 【関連事業の進捗状況】 関連事業なし																																																
	<table border="1"> <tr> <td>みなし進捗率 = (B)/(A) = 16% &lt; 70%</td> <td>投資済事業費 (B) = 1,246 (百万円)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">みなし事業費 (A) = <math>\frac{\text{全体事業費} : 10,980}{\text{全体工期} : 10 \text{ 年}} \times 7 \text{ 年} = 7,686 \text{ (百万円)}</math> 経過年数</td> </tr> </table>											みなし進捗率 = (B)/(A) = 16% < 70%	投資済事業費 (B) = 1,246 (百万円)	みなし事業費 (A) = $\frac{\text{全体事業費} : 10,980}{\text{全体工期} : 10 \text{ 年}} \times 7 \text{ 年} = 7,686 \text{ (百万円)}$ 経過年数																																			
	みなし進捗率 = (B)/(A) = 16% < 70%	投資済事業費 (B) = 1,246 (百万円)																																															
	みなし事業費 (A) = $\frac{\text{全体事業費} : 10,980}{\text{全体工期} : 10 \text{ 年}} \times 7 \text{ 年} = 7,686 \text{ (百万円)}$ 経過年数																																																
<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>A、</td> <td>(B)</td> <td>C</td> <td colspan="8"></td> </tr> </table>											評価	A、	(B)	C																																			
評価	A、	(B)	C																																														
<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>(A)</td> <td>B、</td> <td>C</td> <td colspan="8"></td> </tr> </table>											評価	(A)	B、	C																																			
評価	(A)	B、	C																																														
事業を巡る社会情勢等の変化	【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 1) 「ふくしま道づくりプラン (復興計画対応版)」において、生活圏相互を連絡する地域連携道路として位置づけ、災害に強い道路ネットワークの強化を図ることとしている。 2) 現道区間は、本名ダムの堤体を利用して只見川を横断しており、その構造上と地形的制約からクランクになっているなど、急カーブが連続している。 3) 現道区間は、 4) 国道 252 号 (只見町~柳津町) は、新潟福島豪雨 (平成 23 年 7 月) で、落橋、崩落、冠水が相次ぎ只見町中心部を含め 5 集落が孤立化し、日常生活、経済活動に甚大な被害を及ぼした。本工程の現道区間も冠水被害を受けたため、道路の早期整備が必要である。																																																
	(2) 変化の有無 (有) ・ 無																																																
	(3) 変化の内容 平成 23 年新潟福島豪雨で通行止めとなり、本区間の脆弱性が顕在化し、バイパス整備の必要性がより高まった。																																																
事業を巡る社会情勢等の変化	(4) 地域の協力体制等 本名バイパスの整備を期待する地域の熱意が高まっており、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																																																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標 (算式)</th> <th colspan="2">事業採択時 (H22)</th> <th colspan="2">評価実施時 (H29)</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>線形不良 (急カーブ) 箇所</td> <td>4箇所</td> <td>解消</td> <td>4箇所</td> <td>解消</td> <td>増減なし</td> <td></td> </tr> <tr> <td>幅員狭小区間</td> <td>1.3km</td> <td>解消</td> <td>1.3km</td> <td>解消</td> <td>増減なし</td> <td></td> </tr> <tr> <td>冠水区間</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>1.4km</td> <td>回避</td> <td>+1.4km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>落石要対策箇所</td> <td>1箇所</td> <td>解消</td> <td>1箇所</td> <td>解消</td> <td>増減なし</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>											評価指標 (算式)	事業採択時 (H22)		評価実施時 (H29)		増減 (+/-)	備考	現況	完成時	現況	完成時	線形不良 (急カーブ) 箇所	4箇所	解消	4箇所	解消	増減なし		幅員狭小区間	1.3km	解消	1.3km	解消	増減なし		冠水区間	-	-	1.4km	回避	+1.4km		落石要対策箇所	1箇所	解消	1箇所	解消	増減なし
評価指標 (算式)	事業採択時 (H22)		評価実施時 (H29)		増減 (+/-)	備考																																											
	現況	完成時	現況	完成時																																													
線形不良 (急カーブ) 箇所	4箇所	解消	4箇所	解消	増減なし																																												
幅員狭小区間	1.3km	解消	1.3km	解消	増減なし																																												
冠水区間	-	-	1.4km	回避	+1.4km																																												
落石要対策箇所	1箇所	解消	1箇所	解消	増減なし																																												
事業を巡る社会情勢等の変化	(2) その他特記すべき事項 ・ 現況交通量 (H22) 2,389 台/日 ・ 将来交通量 (H42) 2,134 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 ( )																																																
	(1) 環境への影響内容とその対策 該当なし																																																
	(2) その他特記すべき事項 特になし																																																

※完成目標年度は、標準的な工程を想定して設定しているが、毎年度の予算は担保されたものではなく、用地取得状況や施工上の条件変化等、不確定な要素があるため、確定したものではない。

平成29年度事業別評価調査(チェックリスト)

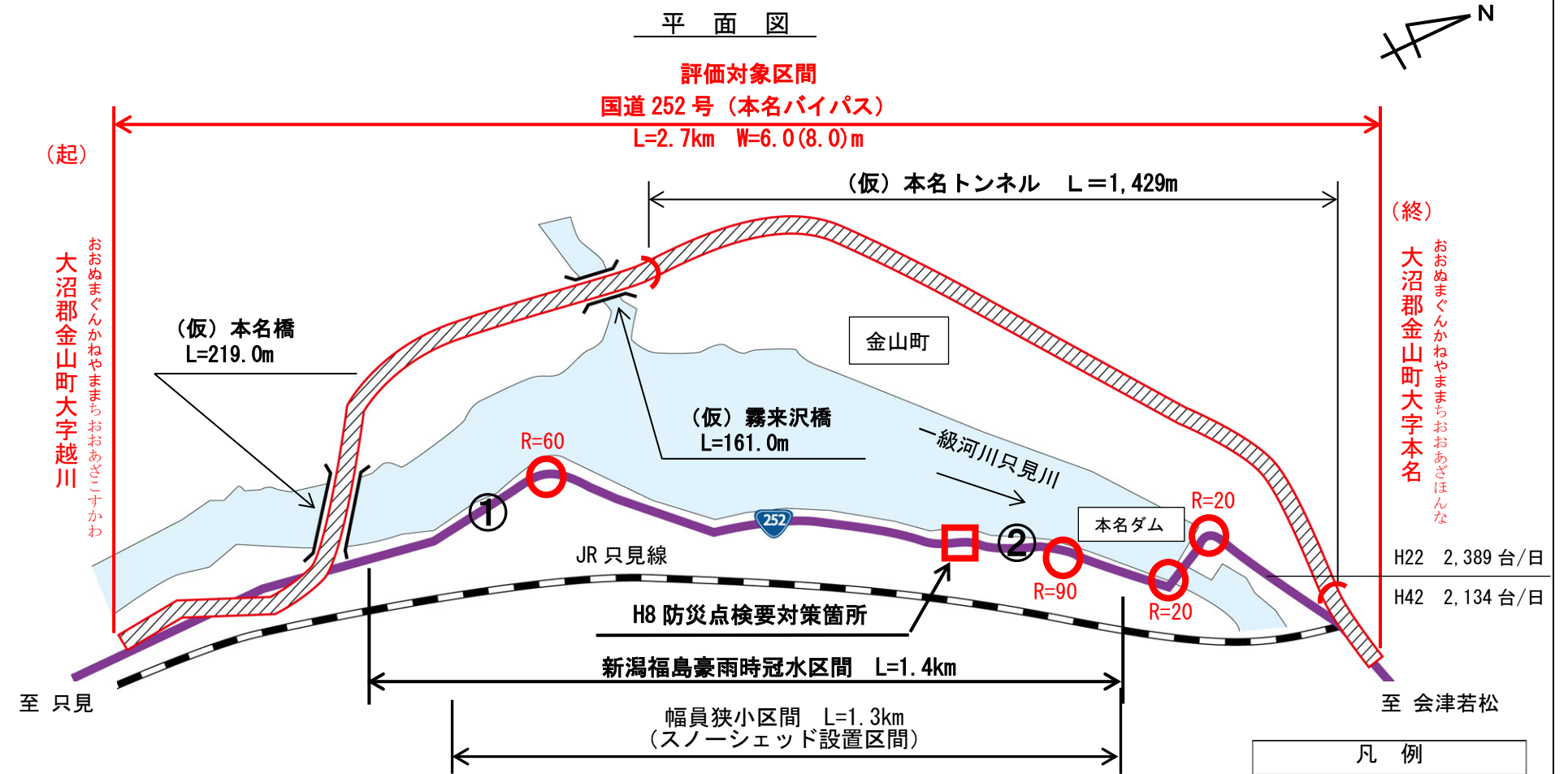
地元住民・受益対象者及び関係機関の意向	<p><b>【地元住民・受益対象者の意向】</b></p> <p>(1) 事業採択時の状況 現道は幅員狭小で線形不良箇所が多数存在しており、特に冬期間の安全性低下が顕著な状況のため、地区住民からバイパスの早期整備を強く要望されている。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 平成23年新潟・福島豪雨で冠水により通行止めとなったことから、事業の早期完成が強く要望されている。</p> <p><b>【関係機関・団体の意向】</b></p> <p>(1) 事業採択の状況 柏崎市長をはじめとする国道252号沿線の市町村長から構成される「一般国道252号雪国ゆめ街道期成同盟会」より早期整備を要望されていた。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 平成23年新潟・福島豪雨で冠水により通行止めとなったことから、バイパスの改良整備の事業促進・早期完成が「一般国道252号雪国ゆめ街道期成同盟会」より要望されている。</p>	計画変更の必要性・コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p><b>【計画変更の必要性】</b></p> <p>(1) 必要性の有無 <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">有</span> ・ 無</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ (仮)霧来沢橋の橋梁詳細設計時点における詳細な地質調査の結果、想定よりも地盤が軟弱であることが判明し、橋種を4径間桁橋から2径間箱桁へ変更が必要となったため。</li> <li>・ トンネル詳細設計において詳細な地質調査の結果、坑口位置の変更によりトンネル延長L=12mが増加したことに加え、掘削ズリを盛土区間へ流用する際に遮水シートで覆う重金属対策が必要となったため。</li> </ul> <p><b>【代替案立案の可能性】</b></p> <p>・ 未改良区間の接続位置(起終点)、只見川渡河位置、周辺集落への影響等を踏まえると、代替案立案の可能性はない。</p> <p><b>【コスト縮減の取組み等(特記すべき事項)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ トンネル工事での発生土は必要な対策を講じながら有効利用を積極的に進める。</li> <li>・ トンネル照明のLED化により、ライフサイクルコストの低減を図る。</li> </ul>								
	評価 <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span> B、 C		評価 <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">B</span> A、 C								
費用対効果分析等の要因の変化	<p><b>【費用対効果分析等】</b></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</p> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">[前回評価時]</td> <td style="text-align: center;">[今回評価時]</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">B/C = —</td> <td style="text-align: center;"> <math display="block">B/C = \frac{32.4 + 0.8 + 0.2 \text{ 億円}}{107.4 + 2.4 \text{ 億円}} = 0.30</math> </td> </tr> </table> <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+交通事故減少便益の合計) C: 道路事業における総費用(道路整備に要する事業費+道路維持管理に要する費用の合計) ※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><b>【費用の変化等で特記すべき事項】</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>参考値 [算出根拠: 追加便益と地域修正係数を考慮] B/C=1.03 (&gt;1.0) 追加便益: 35.4億円 地域修正係数: 1.642(会津) 追加便益: ・ 迂回の解消効果・冬期交通の効果 ・ 防災効果・CO2排出削減効果</p> </div> <p><b>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</b> (2)の費用対効果には反映されない、冠水区間の解消など防災(災害に強いネットワークの強化)を主たる目的とした事業である。</p>	[前回評価時]	[今回評価時]	B/C = —	$B/C = \frac{32.4 + 0.8 + 0.2 \text{ 億円}}{107.4 + 2.4 \text{ 億円}} = 0.30$	総合評価	<p><b>【総合評価と対応方針案】</b></p> <p>(1) 総合評価</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>H23新潟福島豪雨によりバイパス整備の必要性がさらに高まっている。今般、地質調査による条件変更が生じたため、橋種変更などの計画変更により、重点的に整備を進める必要がある。</p> </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-top: 5px;"> <tr> <td style="width:20%;">対応方針案</td> <td>見直し継続</td> </tr> <tr> <td>今後の事業の進め方</td> <td>計画的な投資により、事業を推進する。</td> </tr> </table> <p>(3) 事業見直し継続、休止、中止する場合の対応</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px; width: fit-content;"> <p>見直し計画により、計画的に事業を推進する。</p> </div>	対応方針案	見直し継続	今後の事業の進め方	計画的な投資により、事業を推進する。
	[前回評価時]	[今回評価時]									
B/C = —	$B/C = \frac{32.4 + 0.8 + 0.2 \text{ 億円}}{107.4 + 2.4 \text{ 億円}} = 0.30$										
対応方針案	見直し継続										
今後の事業の進め方	計画的な投資により、事業を推進する。										
評価 <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span> B、 C											

平成29年度事業別評価調書 (チェックリスト)

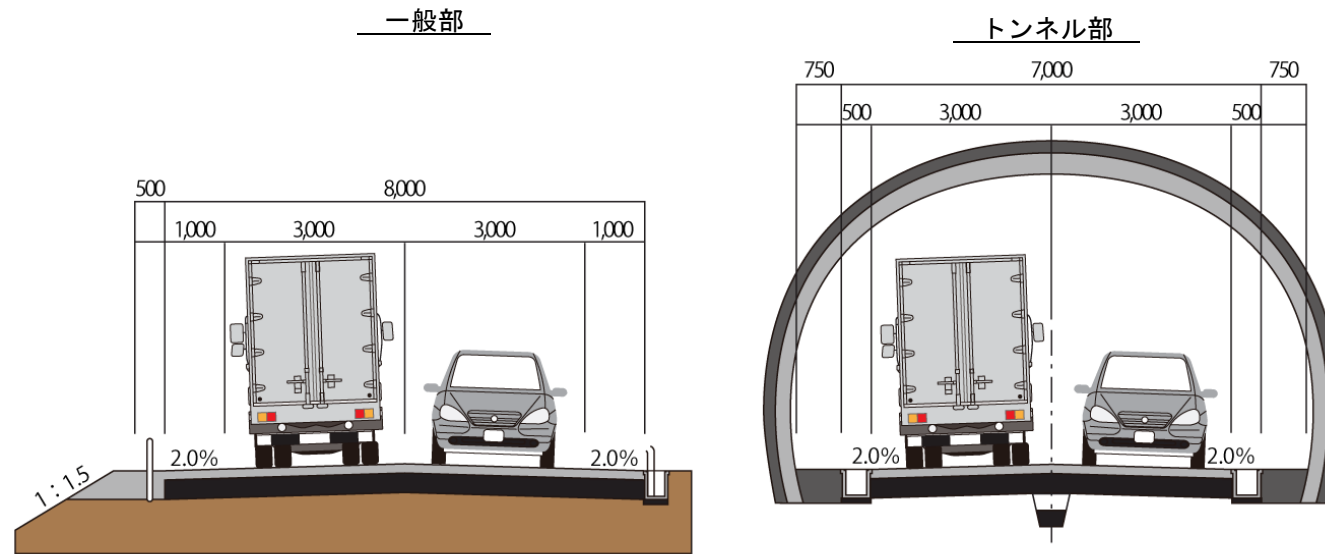
【位置図及び事業概要図】



平成23年7月新潟・福島豪雨災害での国道252号の冠水



標準断面図



凡例	
	計画路線
	国道(供用中)
	線形不良箇所
	落石要対策箇所

費用対効果分析について（説明資料）（B/C算出根拠資料①）

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
国道252号	本名バイパス	2.7km	道路改築	バイパス

将来交通量 (台/日)	車線数	事業主体
2,134	2	福島県

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成29年度		
単純合計	109億円	6億円	115億円
基準年における 現在価値 (C)	107億円	2.4億円	110億円

② 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	合計
基準年	平成29年度			
供用年※	平成32年度			
単年便益 (初年便益)	1.8億円	0.04億円	0.01億円	1.8億円
基準年における 現在価値 (B)	32億円	1億円	0億円	33億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	0.30
-------------	------

※供用年は、標準的な工程を想定して設定しているが、毎年度の予算は担保されたものではなく、用地取得状況や施工上の条件変化等、不確定な要素があるため、確定したものではない。

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。