

平成29年度事業別評価調書（チェックリスト）

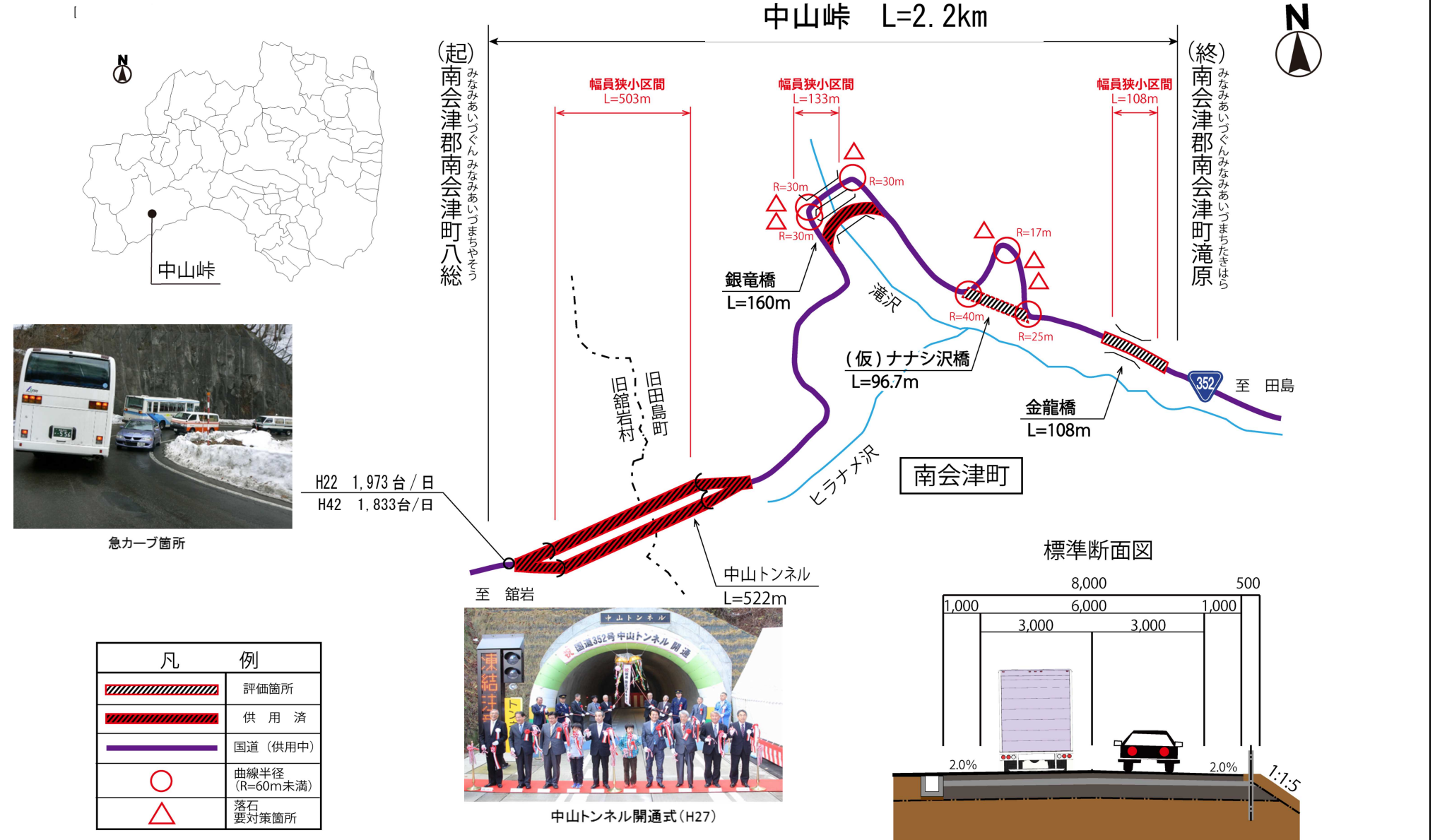
整理番号	103	事業名	市町村合併支援道路事業		補助 単独	地区名 (事業箇所名)	一般国道352号 (中山峠)	関係 市町村名	南会津町	担当部(局) 課(室)名	土木部 道路整備課																																	
評価の対象となる理由	第1項第3号： 事業採択から一定期間を経過した時点で継続中の事業				前回評価時の対応 方針	委員会からの提言： 付帯意見：			県の対応方針：																																			
事業根拠法・要綱等の名称	道路法第12条																																											
事業の概要	【事業目的及び全体計画】 (1) 事業目的 国道352号(中山峠)は、H18.3.20に合併した旧田島町と旧館岩村を連絡する路線であるが、幅員が狭く急カーブが連続していることから、その解消により市町村合併を支援する。 (2) 全体計画 ・延長：L=2.2km ・幅員：W=6.0(8.0)m ・主要構造物：中山トンネルL=522m、金龍橋L=108m、銀竜橋L=160m、(仮)ナナシ沢橋 L=96.7m																																											
	事業の採択年度	H19	完成目標年度 ※	H34	用地着手年度	H22	工事着手年度	H22																																				
	要 事 業 費	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(29年度は見込額である。)																																						
		7,065 (6.4)	5,290 (6.4)	国 県 市町村 その他	55% 45%	~26年度	27年度	28年度	29年度																																			
進捗率	事業費ベース	74.9%	用地費ベース	100%	供用済延長 (km、%)	1.2km、55%																																						
事業の進捗状況	【事業の状況】 平成27年度 中山トンネル開通 平成28年度 銀竜橋開通 平成29年度予定 金龍橋の上部工、ナナシ沢の調査設計 【事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し】 用地取得は完了しており、計画のとおり事業を進め、平成34年度の完成を目指す。 【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)=120% > 70%</td> <td>投資済事業費(B)=5,290(百万円)</td> </tr> <tr> <td>みなし事業費(A)=全体事業費7,065×10年=4,415(百万円)</td> <td>経過年数</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(全体工期16年)</td> </tr> </table>												みなし進捗率=(B)/(A)=120% > 70%	投資済事業費(B)=5,290(百万円)	みなし事業費(A)=全体事業費7,065×10年=4,415(百万円)	経過年数	(全体工期16年)																											
	みなし進捗率=(B)/(A)=120% > 70%	投資済事業費(B)=5,290(百万円)																																										
みなし事業費(A)=全体事業費7,065×10年=4,415(百万円)	経過年数																																											
(全体工期16年)																																												
評価 <input checked="" type="radio"/> A、 B、 C																																												
事業の社会経済的変 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) 田島町、館岩村、伊南村、南郷村が合併し南会津町となる。(H18.3.20) 2) 「ふくしま道づくりプラン(復興計画対応版)」において、南会津町の中心部と旧館岩村のを連絡する道路の整備により、合併した町村の新たなまちづくりの実現を支援することとしている。 3) 旧町村境の急峻な中山峠という地形的制約で急カーブが連続し、さらにすれ違い困難な区間があることから、道路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 H27関東・東北豪雨で通行止めとなり、集落が孤立するなど本路線の脆弱性が顕在化し、道路整備の必要性がより高まった。 (4) 地域の協力体制 中山峠工区の道路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(H19)</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>幅員狭小区間(m)</td> <td>744</td> <td>解消</td> <td>744</td> <td>解消</td> <td>増減なし</td> <td>H28までに 636m 解消済み</td> </tr> <tr> <td>線形不良(急カーブ)箇所</td> <td>6</td> <td>解消</td> <td>6</td> <td>解消</td> <td>増減なし</td> <td>H28までに 3箇所 解消済み</td> </tr> <tr> <td>落石要対策箇所</td> <td>6</td> <td>解消</td> <td>6</td> <td>解消</td> <td>増減なし</td> <td>H28までに 3箇所 解消済み</td> </tr> </tbody> </table>												評価指標(算式)	事業採択時(H19)		評価実施時(H29)		増減(+-)	備考	現況	完成時	現況	完成時	幅員狭小区間(m)	744	解消	744	解消	増減なし	H28までに 636m 解消済み	線形不良(急カーブ)箇所	6	解消	6	解消	増減なし	H28までに 3箇所 解消済み	落石要対策箇所	6	解消	6	解消	増減なし	H28までに 3箇所 解消済み
	評価指標(算式)	事業採択時(H19)		評価実施時(H29)		増減(+-)	備考																																					
現況		完成時	現況	完成時																																								
幅員狭小区間(m)	744	解消	744	解消	増減なし	H28までに 636m 解消済み																																						
線形不良(急カーブ)箇所	6	解消	6	解消	増減なし	H28までに 3箇所 解消済み																																						
落石要対策箇所	6	解消	6	解消	増減なし	H28までに 3箇所 解消済み																																						
(2) その他特記すべき事項 ・現況交通量(H22) 1,973台/日 ・将来交通量(H42) 1,833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 ・該当無し (2) その他特記すべき事項 ・特になし																																												
評価 <input checked="" type="radio"/> A、 B、 C																																												

※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 本路線は、南会津町と檜枝岐村を結ぶ重要な路線であるが、急勾配、急カーブが連続し、異常気象時通行規制区間、冬期間は幅員も狭く大型バスがすれ違えない状況であり、地元から早期整備が強く要望されている。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 地元から整備促進を強く要望されている。</p> <p>【関係機関・団体の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況 「国道352号改良工事促進期成同盟会」による整備要望が出されていた。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 引き続き、「国道352号改良工事促進期成同盟会」による整備要望が出されている。</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>【計画変更の必要性】</p> <p>(1) 必要性の有無 有 <input checked="" type="radio"/> 無</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容</p> <p>【代替案立案の可能性】</p> <p>懸案箇所を最短で解消するルートであり、代替案立案の可能性はない。</p> <p>【コスト縮減の取組等（特記すべき事項）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既設トンネルを活用し上下線セパレートでの供用とし、工事費の削減を行った。 								
	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">評価</td> <td style="text-align:center; padding: 2px 5px;"><input checked="" type="radio"/> A</td> <td style="padding: 2px 5px;">B、</td> <td style="padding: 2px 5px;">C</td> </tr> </table>	評価	<input checked="" type="radio"/> A	B、	C	総	<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: 5px 0;"> <p>H27関東・東北豪雨により道路整備の必要性が高まり、また事業採択時と同様の効果発現が見込まれることから、現計画のとおり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: 5px 0;"> <tr> <td style="width:20%; padding: 5px;">対応方針案</td> <td style="padding: 5px;">事業継続</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">今後の事業の進め方</td> <td style="padding: 5px;">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>	対応方針案	事業継続	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	<input checked="" type="radio"/> A	B、	C								
対応方針案	事業継続										
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。										
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 「費用対効果分析マニュアル」（平成20年11月 国土交通省道路局都市・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="width:50%; text-align:center; padding: 5px;">[前回評価時]</td> <td style="width:50%; text-align:center; padding: 5px;">[今回評価時]</td> </tr> <tr> <td style="text-align:center; padding: 5px;">B/C= -</td> <td style="text-align:center; padding: 5px;"> $B/C = \frac{56.6 + 14.5 + 1.6 \text{ 億円}}{72.9 + 1.9 \text{ 億円}} = 0.97$ </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>【費用の変化等で特記すべき事項】 特になし</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>参考値 [算出根拠: 追加便益と地域修正係数を考慮]</p> <p style="text-align:center;">B/C=1.77 (>1.0)</p> <p>追加便益: 8.1億円 地域修正係数: 1.642 (会津) 追加便益: ・迂回の解消効果 ・CO2排出削減効果 ・冬期交通の効果 ・防災効果 ・救命救急へのアクセス向上効果</p> </div> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】 特になし</p>	[前回評価時]	[今回評価時]	B/C= -	$B/C = \frac{56.6 + 14.5 + 1.6 \text{ 億円}}{72.9 + 1.9 \text{ 億円}} = 0.97$	合	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:20%; padding: 5px;">評価</td> <td style="text-align:center; padding: 5px;"><input checked="" type="radio"/> A</td> <td style="padding: 5px;">B、</td> <td style="padding: 5px;">C</td> </tr> </table>	評価	<input checked="" type="radio"/> A	B、	C
	[前回評価時]	[今回評価時]									
B/C= -	$B/C = \frac{56.6 + 14.5 + 1.6 \text{ 億円}}{72.9 + 1.9 \text{ 億円}} = 0.97$										
評価	<input checked="" type="radio"/> A	B、	C								

[位置図] 及び [事業概要図]



凡 例	
	評価箇所
	供用済
	国道 (供用中)
	曲線半径 (R=60m未満)
	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
一般国道352号	中山峠	1.5	道路改築	現拡

将来交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,833	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	66億円	6億円	72億円
基準年における 現在価値 (C)	73億円	2億円	75億円

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35年度			
単年便益 (初年便益)	3億円	1億円	0.1億円	4億円
基準年における 現在価値 (B)	57億円	15億円	2億円	73億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	0.97
-------------	------

※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。