

平成26年度事業別評価調書（チェックリスト）

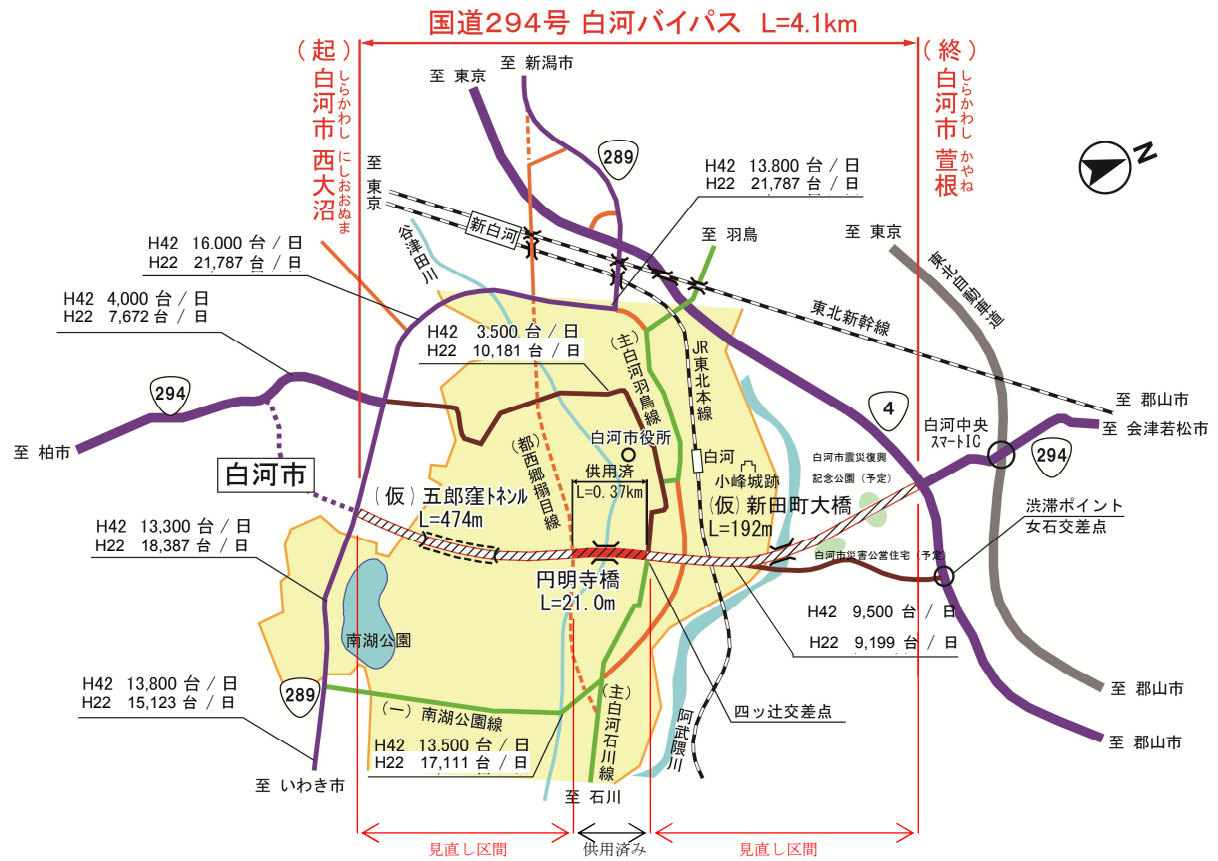
整理番号	109	事業名	交付金事業（道路）（再生復興） （前回評価時：国道改築事業）		補助 （単独）	地区名 （事業箇所名）	一般国道294号 （白河バイパス）	関係 市町村名	白河市	担当部（局） 課（室）名	土木部 道路整備課																		
評価の対象となる理由	第1項第5号： 計画変更の事業				前回（平成21年度）評価時の対応方針	類似からの照言：事業継続 付帯意見：			県の対応方針：事業継続																				
事業根拠法・要綱等の名称	道路法第12条																												
事業概要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 国道294号（白河バイパス）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」に位置付けられ、県土の骨格となる6本の連携軸の南部軸を補完し、中通りと会津方部を連絡し東日本大震災からの復興を強力に支援するとともに、中心市街地の交通渋滞緩和や中心市街地活性化への支援を図るものである。 (2) 全体計画 ・延長：L=4.1km（内 橋梁2箇所、トンネル1箇所）＜内 橋梁2箇所、トンネル2箇所＞ ・幅員：W=6.5(15.0)m、6.5(30.0)m <W=13.0 (25.0~30.0) m> ・主要構造物：新田町（しんたまち）大橋（仮称）L=192m、円明寺（えんみょうじ）橋L=21m 五郎窪（ごろうくぼ）トンネル（仮称）L=474m [] は事業採択時 < > は平成21年度評価時																												
	事業の採択年度	H7	完成目標年度	[H29] (H29) H34	用地着手年度	H8	工事着手年度	H11																					
	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（26年度は見込額である。）																								
		<11,700> 15,090 (4,715)	5,633 (2,730)	国 60% 県 40% 市町村 その他	～23年度	24年度	25年度	26年度																					
要	進捗率	事業費ベース	33.6%	用地費ベース	57.9%	供用延長(km)	0.37km (9.0%)																						
事業の進捗状況	[整備の状況] 平成7年8月1日に都市計画決定しているが、将来交通量の減少により車線数の都市計画変更（4車線から2車線）の手続き中である。 都市計画道路西郷堀目線から四ツ辻交差点までの約L=0.4km区間は平成25年度に供用開始した。 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 事業箇所が市街地部であり多くの補償物件や大規模構造物があり時間と費用を要したこと、都市計画変更に係る検討に時間を要したことから、進捗率が低くなっている。 今後は、国道4号側の関連事業と協力し用地取得を鋭意推進する。 [関連事業の進捗状況] 国直轄事業の国道4号白河拡幅事業は平成25年度に一部区間を4車線で供用開始した。白河市事業の災害復興公営住宅と記念公園事業は平成27年3月に完成見込みである。																												
	<table border="1"> <tr> <td>みなし進捗率=(B)/(A)=49.5% < 70%</td> <td>投資済事業費(B)=5,633(百万円)</td> </tr> <tr> <td>みなし事業費(A)=全体事業費 16,767 × 19年 = 11,377(百万円)</td> <td>(全体工期 28年) 経過年数</td> </tr> </table>											みなし進捗率=(B)/(A)=49.5% < 70%	投資済事業費(B)=5,633(百万円)	みなし事業費(A)=全体事業費 16,767 × 19年 = 11,377(百万円)	(全体工期 28年) 経過年数														
	みなし進捗率=(B)/(A)=49.5% < 70%	投資済事業費(B)=5,633(百万円)																											
	みなし事業費(A)=全体事業費 16,767 × 19年 = 11,377(百万円)	(全体工期 28年) 経過年数																											
<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>A、</td> <td>ⓑ、</td> <td>C</td> </tr> </table>											評価	A、	ⓑ、	C															
評価	A、	ⓑ、	C																										
<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>Ⓐ、</td> <td>B、</td> <td>C</td> </tr> </table>											評価	Ⓐ、	B、	C															
評価	Ⓐ、	B、	C																										
事業を巡る社会経済情勢	[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) 北関東地域と会津地域の広域的な連携・交流を促す交通ネットワークの要となり、白河市の中心市街地を通過する幹線道路となる重要な路線である。 2) 白河市において、平成21年3月に「白河都市計画マスタープラン」が策定され、白河バイパスがコアゾーンを縦断し、白河中央スマートICへアクセスする南北軸に位置づけられた。 3) バイパス整備により、白河市中心部の慢性的に交通混雑が発生している交差点1箇所（女石交差点）の混雑が緩和及び良好な生活環境の確保が必要である。 4) 白河中央スマートICや県南二次医療圏の中核を担う白河厚生総合病院等へのアクセス向上を図るため、本路線の早期整備が強く望まれている。 (2) 変化の有無 <input checked="" type="radio"/> 有 ・ 無 (3) 変化の内容 （都）西郷堀目線等の一部区間が供用開始し、道路ネットワークが整備されつつある。 (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く、白河市を中心に地域の協力体制が確立している。 ・白河市中心市街地活性化協議会や、谷津田川景観研究会の委員の方々と中心市街地を縦断する幹線道路のあり方や景観について意見交換を行っている。 [事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化																												
社会経済情勢	<table border="1"> <tr> <th rowspan="2">評価指標（算式）</th> <th colspan="2">事業採択時(H21)</th> <th colspan="2">評価実施時(H26)</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> <tr> <td>交通混雑区間</td> <td>5.1km</td> <td>緩和</td> <td>5.1km</td> <td>緩和</td> <td>±0</td> <td></td> </tr> </table>											評価指標（算式）	事業採択時(H21)		評価実施時(H26)		増減（+-）	備考	現況	完成時	現況	完成時	交通混雑区間	5.1km	緩和	5.1km	緩和	±0	
評価指標（算式）	事業採択時(H21)		評価実施時(H26)		増減（+-）	備考																							
	現況	完成時	現況	完成時																									
交通混雑区間	5.1km	緩和	5.1km	緩和	±0																								
社会経済情勢	(2) その他特記すべき事項 現況交通量(H22) 9,199台/日 計画交通量(H42) 9,500台/日 <計画交通量(H42) 20,800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 ・ 未実施 () (1) 環境への影響内容とその対策 ・南湖公園の近隣の風致地区を通過することから、景観保全上からも大きな人工法面の発生を避けている。 (2) その他特記すべき事項 ・特になし																												

平成26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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・白河市街地内の道路は、城下町の特徴でもあるかぎ型の道路が多く、幅員も狭いことから慢性的な交通渋滞に悩まされており、歩道の未整備箇所も多く歩行者、自転車等が危険にさらされていることから、地区住民から早期整備を強く要望されていた。 <p>(2) 評価実施時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点において、まだほとんどの区間が整備されていない状況にあることから、地元住民からは、早期完成が以前にも増して強く要望されている。 <p>【関係機関・団体の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は白河市街地の幹線道路でありながら、慢性的な交通渋滞に悩まされていたことから、地元市長及び周辺市町村などから構成する「国道294号建設期成同盟会」により早期整備が要望されていた。 <p>(2) 評価実施時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点において、まだほとんどの区間が整備されていない状況にあることから、白河市及び周辺市町村長などから構成する「国道294号建設期成同盟会」より、引き続き早期整備が強く要請されている。 ・東日本大震災により、葉ノ木平の地すべりや蛇石栄町地区の孤立等が発生したことにより、町内会から安心安全や防災機能の向上を図るため、早期整備を要望されている。 ・白河市の道路網の骨格形成をになう道路である。 	計画変更の必要性・コスト削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 <input checked="" type="radio"/> 有 ・ 無</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>将来交通量の減少のため。</p> </div> <p>(2) 計画変更の理由及び内容</p> <p>将来交通量の減少により都市計画変更（4車線から2車線）となった。</p> <p>【代替案立案の可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の計画変更は将来交通量に基づく車線数変更であるが、既存市街地、南湖公園、小峰城趾、災害復興公営住宅、白河厚生病院等のアクセス向上に配慮した最適ルートのため、代替案立案の可能性はなし。 <p>【コスト削減の取組等（特記すべき事項）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再生骨材等の利用を積極的に進めている。 ・他工区との調整を図りながら、建設発生土の有効活用を積極的に進めている。 								
	<table border="1" style="float:right; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">評価</td> <td style="padding: 2px 5px;">A、 <input checked="" type="radio"/> B、 C</td> </tr> </table>	評価	A、 <input checked="" type="radio"/> B、 C								
評価	A、 <input checked="" type="radio"/> B、 C										
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</p> <p>「費用便益分析マニュアル」（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、国土交通量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:none;"> <tr> <td style="width:50%; text-align:center;">[前回評価時]</td> <td style="width:50%; text-align:center;">[今回評価時]</td> </tr> <tr> <td style="text-align:center;"> $B/C = \frac{124.37+27.73+11.69}{112.18+1.71} = 1.44$ </td> <td style="text-align:center;"> $B/C = \frac{153.61+28.93+6.84}{148.73+1.62} = 1.26 (>1.0)$ </td> </tr> </table> <p>【費用の変化等で特記すべき事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・葉ノ平地区の軟弱地盤対策や電線共同溝の増加により事業費が増加したことと、過去の投資額が割高になるため、費用が増加している。 <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路等の一部区間が供用開始されたことを踏まえ道路網を密に設定したことにより、便益が増加している。 	[前回評価時]	[今回評価時]	$B/C = \frac{124.37+27.73+11.69}{112.18+1.71} = 1.44$	$B/C = \frac{153.61+28.93+6.84}{148.73+1.62} = 1.26 (>1.0)$	総合評価	<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>将来交通量の減少から車線数を見直した計画となるが、事業採択時と同様の効果発揮が見込まれることから、白河市における都市計画と整合を図りながら、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;"> <tr> <td style="width:20%; padding: 5px;">対応方針案</td> <td style="padding: 5px;">見直し継続</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> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>見直し内容で整備を推進する。</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]									
$B/C = \frac{124.37+27.73+11.69}{112.18+1.71} = 1.44$	$B/C = \frac{153.61+28.93+6.84}{148.73+1.62} = 1.26 (>1.0)$										
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。										
<table border="1" style="float:right; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">評価</td> <td style="padding: 2px 5px;">A、 <input checked="" type="radio"/> B、 C</td> </tr> </table>	評価	A、 <input checked="" type="radio"/> B、 C									
評価	A、 <input checked="" type="radio"/> B、 C										

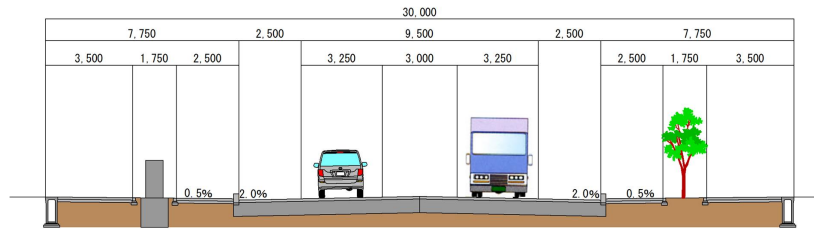
平成26年度事業別評価調書 (チェックリスト)

[位置図] 及び [事業概要図]

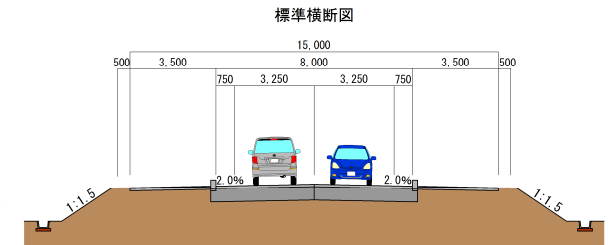


凡	例
	再評価箇所
	供用済
	国道(供用中)
	現道
	県道(供用中)
	市町村道
	市街地

■標準横断構成 (供用済み区間) W=6.5(30.0)m



■標準横断構成 (見直し区間) W=6.5(15.0)m



(別紙)

費用対効果分析

交付金事業（道路）（再生復興）（一般国道294号白河バイパス）

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

[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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{153.61+28.93+6.84\text{億円}}{148.73+1.62\text{億円}} = \frac{189.38\text{億円}}{150.35\text{億円}} = 1.26 (>1.0)$$