

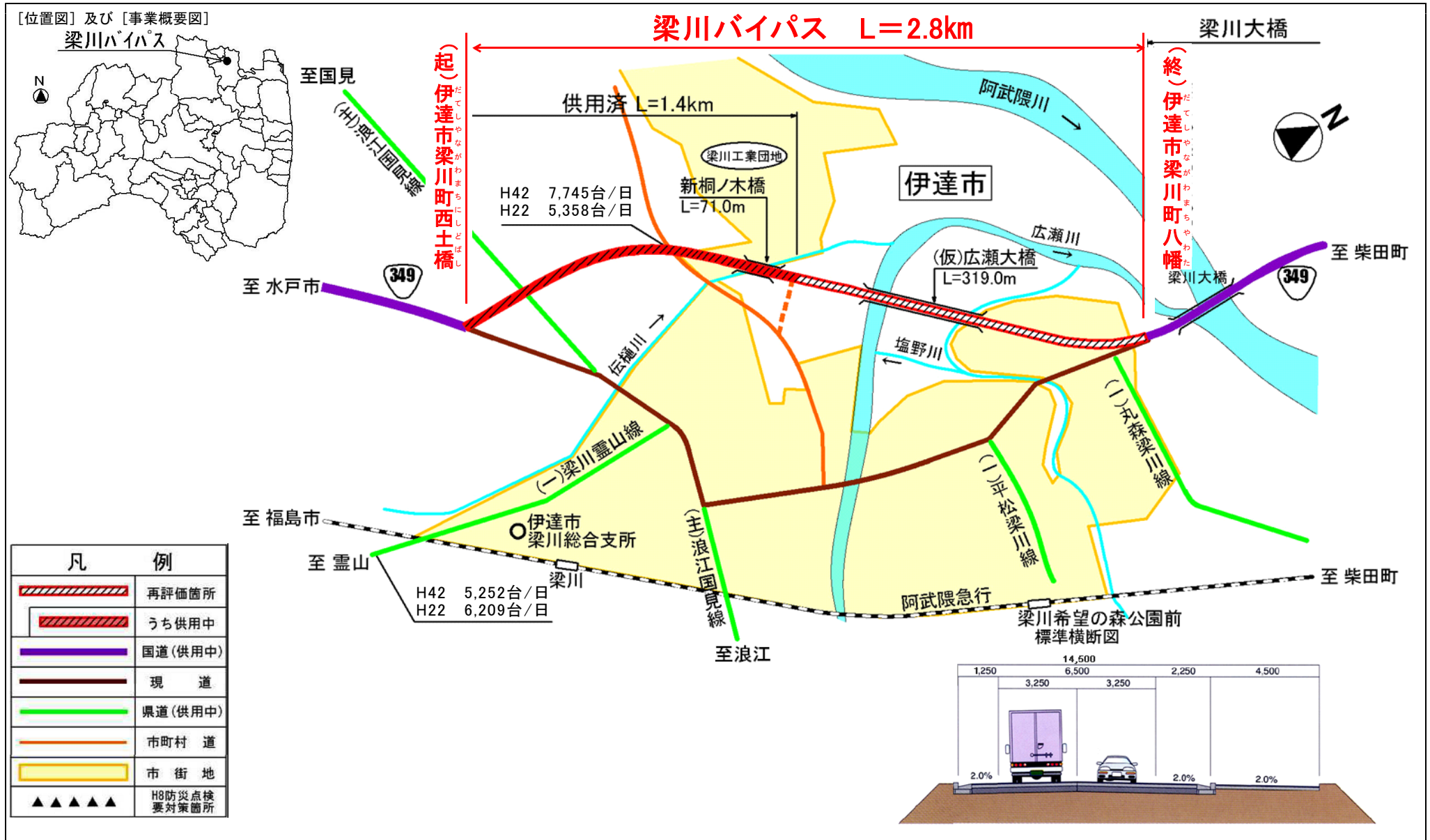
平成26年度事業別評価調書（チェックリスト）

整理番号	110	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349号 （梁川バイパス）	関係 市町村名	伊達市	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4号： 評価実施から5年を経過し継続中の事業				前回（平成21年度）評価時の対応方針	委員会からの提言：事業継続 付帯意見：なし			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	<p>〔事業目的及び全体計画〕</p> <p>(1) 事業目的 国道349号（梁川バイパス）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本の連携軸の中通り軸を補完し、宮城県と茨城県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、伊達市梁川町中心市街地の交通混雑の緩和、緊急輸送道路（第二次確保路線）及び梁川工業団地への連絡強化を図るものである。</p> <p>(2) 全体計画 ・延長：L=2.8km ・幅員：W=6.5(14.5)m ・主要構造物：新桐の木橋L=71.0m、 広瀬大橋（仮称）L=319.0m []は事業採択時 <>は平成21年度評価時</p>																											
	事業の採択年度	S60	完成目標年度	[H23] <H29> H30	用地着手年度	S61	工事着手年度	H1																				
	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（25年度は見込額である。）																							
		5,400 [(1,509)] <(1,895)> (1,895)	3,086 (1,817)	国 55% 県 45% 市町村 その他	～23年度	24年度	25年度	26年度																				
進捗率	事業費ベース	57.1%	用地費ベース	95.9%	供用延長	km (%)	1.4km(50.0%)																					
事業の進捗状況	<p>〔整備状況〕 昭和59年12月28日に都市計画決定している。 平成16年度までに、新桐の木橋を含む終点側約1.4kmを供用している。 平成26年度に残用地（2件）の取得を進める予定である。</p> <p>〔事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し〕 同一路線の当該事業に隣接する梁川橋の老朽化が著しく安全な通行に支障をきたしていたため、別事業であったが優先的に架替え工事を実施した。 加工工場等の用地取得に時間を要したが、残る用地については合意形成が得られることから、早期供用が図られるよう事業を推進する。</p> <p>〔関連事業の進捗状況〕 国道349号梁川大橋L=1.1km：国道改築事業（平成20年10月15日供用）</p>																											
	<p>みなし進捗率=(B)/(A)=65.0%<70% 投資済事業費(B)=3,086(百万円) みなし事業費(A)=$\frac{\text{全体事業費 } 5,400}{\text{全体工期 } 33 \text{ 年}} \times 29 \text{ 年} = 4,745 \text{ (百万円)}$ 経過年数</p>																											
評価	A、				B、		C																					
事業に関する社会経済情勢	<p>〔事業に関する社会経済情勢〕（特記すべき事項）</p> <p>(1) 現在の状況 1) 茨城県から宮城県を結ぶ広域的な幹線道路であり、また伊達市梁川町をはじめ同市霊山町・月館町総合支所及び川俣町等の役場を結ぶ地域を連携する重要な幹線道路である。 2) 緊急輸送道路第二次確保路線に位置付けられ、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) これまでに1.4kmの区間を供用し、伊達市梁川町中心部の交通混雑が一部緩和されたが、更なる緩和と安全な生活環境確保のためにも引き続き残る区間の整備が強く望まれている。</p> <p>(2) 変化の有無 有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/></p> <p>(3) 変化の内容</p> <p>(4) 地域の協力体制等 ・本事業に期待する地域の熱意は高く、地域の協力体制が確立している。</p>																											
事業に関する評価指標等	<p>〔事業に関連する評価指標等〕</p> <p>(1) 主要な評価指標の変化</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標（算式）</th> <th colspan="2">事業採択時(H11)</th> <th colspan="2">評価実施時(H20)</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>交通混雑区間</td> <td>3.2km</td> <td>緩和</td> <td>1.4km</td> <td>緩和</td> <td>-1.8km</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 特記すべき事項 ・現況交通量(H22) 5,358 台/日 ・将来交通量(H42) 7,745 台/日</p> <p>〔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 ()</p> <p>(1) 環境への影響内容とその対策 ・特になし。</p>										評価指標（算式）	事業採択時(H11)		評価実施時(H20)		増減(+/-)	備考	現況	完成時	現況	完成時	交通混雑区間	3.2km	緩和	1.4km	緩和	-1.8km	
評価指標（算式）	事業採択時(H11)		評価実施時(H20)		増減(+/-)	備考																						
	現況	完成時	現況	完成時																								
交通混雑区間	3.2km	緩和	1.4km	緩和	-1.8km																							
評価	A、				B、		C																					

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"> 伊達市梁川町中心市街地の交通混雑により、安全な生活に支障をきたしていることから、地区住民からバイパスの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"> 一部区間 (1.4km) が開通し状況は改善されてきているが、市街地中心部への交通集中により混雑と安全な生活環境確保が急務となってきたため、引き続き残る区間の早期完成が伊達市より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"> 伊達市長をはじめとする国道 349 号沿線の市町村などから構成する国道 349 号建設促進期成同盟会より早期整備を要望されていた。 <p>(2) 評価実施時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部区間 (1.4km) が開通し状況は改善されてきているが、引き続き残る区間の早期完成が国道 349 号建設促進期成同盟会より要望されている。 	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 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> <ul style="list-style-type: none"> 部分供用済みであり、残事業区間も用地取得が進んでおり、ルートの変更は不可能であるため、なし。 <p>【コスト縮減の取組等 (特記すべき事項)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 再生路盤材等の活用を積極的に進める。 建設発生土の有効活用 (近傍工事からの流用) を積極的に進めている。今後は河川工事発生土を受入していく。 上部工の橋桁には耐候性鋼材を使用し、ライフサイクルコストの縮減を図った。 								
	評価 A 、 B、 C	評価 A 、 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;">[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;"> $B/C = \frac{88.73+1.73+0.77 \text{ 億円}}{61.10+1.25 \text{ 億円}} = 1.46$ </td> <td style="text-align: center;"> $B/C = \frac{73.21+16.91+5.41}{66.27+1.45} = 1.41 (>1.0)$ </td> </tr> </table> <p>【費用の変化等で特記すべき事項】</p> <p>費用の現在価値化により過去の投資額が割高になることから、増加している。</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</p> <p>便益の現在価値化により、増加している。</p>	[前回評価時]	[今回評価時]	$B/C = \frac{88.73+1.73+0.77 \text{ 億円}}{61.10+1.25 \text{ 億円}} = 1.46$	$B/C = \frac{73.21+16.91+5.41}{66.27+1.45} = 1.41 (>1.0)$	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-bottom: 10px;"> 事業を取り巻く環境は特に変化しておらず、前回評価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。 </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;">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> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; height: 40px; margin-top: 10px;"></div>	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。
	[前回評価時]	[今回評価時]									
$B/C = \frac{88.73+1.73+0.77 \text{ 億円}}{61.10+1.25 \text{ 億円}} = 1.46$	$B/C = \frac{73.21+16.91+5.41}{66.27+1.45} = 1.41 (>1.0)$										
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 A 、 B、 C	評価 A 、 B、 C										

平成26年度事業別評価調書 (チェックリスト)



(別紙)

費用対効果分析

交付金事業（道路）（再生復興）（一般国道349号 梁川バイパス）

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

[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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{73.21+16.91+5.41\text{億円}}{66.27+1.45\text{億円}} = \frac{95.53\text{億円}}{67.72\text{億円}} = 1.41 (>1.0)$$