

平成 26 年度事業別評価調書（チェックリスト）

整理番号	112	事業名	道路橋りょう改良事業（県単）	補助 単独	地区名 （事業箇所名）	荒井郡山線 大窪橋工区	関係 市町村名	郡山市	担当部（局） 課名	土木部 道路整備課
評価の対象となる理由	第1項第3号： 評価採択から一定期間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： 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  
復興の基盤となる道路網の早期整備を促進し、郡山市中心市街地の活性化に貢献するため、市街地の交通渋滞を緩和するとともに、狭隘区間を回避するバイパスの整備により安全で円滑な交通の確保を図るものである。

- ・国道4号若葉町交差点の渋滞緩和
- ・大型車交互通行困難箇所の解消
- ・交通事故危険箇所の解消

(2) 全体計画

- ・延 長：L=270m
- ・幅 員：W=6.0(12.0)m
- ・主要構造物：大窪橋L=55.0m

事業を巡る社会経済情勢等の変化

[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  
・若葉町交差点周辺道路の慢性的な渋滞の解消や幅員が狭く大型車のすれ違いが出来ない大窪橋の架け替えにより安全で円滑な交通を確保するため、早期の事業完了が求められている。

(2) 変化の有無 有・無

(3) 変化の内容

(4) 地域の協力体制等  
・地域の協力体制が整い、まちづくり活動にも熱心に取り組んでいる。

[事業に関連する評価指標等]

(1) 主要な評価指標の変化

事業の採択年度	H16	完成目標年度	H31	用地着手年度	H16	工事着手年度	H18
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		これまでの年度別投資実績 （26年度は見込額である。）			
		左の財源内訳又 合計	は負担割合	～23年度	24年度	25年度	26年度
	1,000 (607)	402 (343)	国 100% 県 市町村 その他	344 (302)	9 (0)	49 (41)	100 (94)

評価指標（算式）	事業採択時		今回評価時		増減(+/-)	備考
	現況	完成時	現況	完成時		
大型車通行困難箇所の解消	1箇所	0箇所	1箇所	0箇所	-1箇所	大窪橋架橋地点
渋滞交差点の解消	1箇所	0箇所	1箇所	0箇所	-1箇所	うねめ通り交差点

進捗率 事業費ベース 40.2% 用地費ベース 56.5% その他 ( ) %

事業の進捗状況

[整備の状況]

- ・平成16年より事業着手し、平成19年度に橋台1基、橋脚1基完成。
- ・平成20年度に検討委員会を開催し、取付道路や交差点形状等について詳細設計実施。

[事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し]

- ・マンション補償等の合意形成に時間を要したが、平成25年度に同意が得られたことから、平成26年度に契約し、平成27年度の補償完了を目指す。
- ・事業用地取得完了後、河川改修事業との調整を図りながら橋梁上部工に着手する。

[関連事業の進捗状況]

交付金事業（住宅関連・河川） L=5,200m

みなし進捗率 = (B) / (A) = 56.3% < 70.0% 投資済み事業費 (B) = 402 (百万円)  
 みなし事業費 (A) = 全体事業費 1,000 × 経過年数 10年 = 714 (百万円)  
 (全体工期 14年)

(2) その他特記すべき事項  
・計画交通量 (H42) 7,000 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 実施・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  
・特になし

評価 A、 B、 C

評価 A、 B、 C

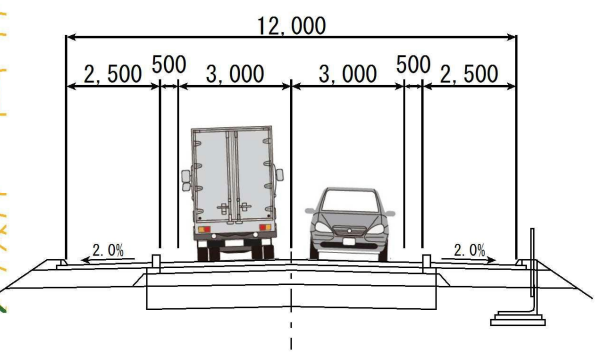
平成 26 年度事業別評価調書 (チェックリスト)

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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・慢性化している若葉町交差点周辺道路の混雑緩和や交通事故の減少を図るため、当該事業の早期の整備が求められていた。</li> </ul> <p>(2) 評価実施時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の渋滞や交通事故の危険性は解消しておらず、引き続き、事業の早期完成の強く求められている。</li> </ul> <p><b>【関係機関・団体の意向】</b></p> <p>(1) 事業採択時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地元や郡山市から県に対して積極的な要望があった。</li> </ul> <p>(2) 評価実施時の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、事業の早期完成が望まれている。</li> </ul>	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                    有 ・ <input checked="" type="radio"/> 無</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容</p> <p><b>【代替案立案の可能性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・橋梁工事施工中であり、用地取得も進んでいるため、ルートの変更は生じない。</li> </ul> <p><b>【コスト縮減の取組等 (特記すべき事項)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再生アスファルト合材、再生路盤材の利用を積極的に進めている。</li> </ul>				
	評 価	<input checked="" type="radio"/> A、 B、 C	評 価	<input checked="" type="radio"/> A、 B、 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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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)による。</li> </ul> <p>(2) 費用対効果の変化</p> <p>[今回評価時]</p> $B/C = \frac{17.98+5.04+1.34 \text{ 億円}}{10.01+0.13 \text{ 億円}} = 2.40 (\geq 1.0)$ <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)</p> <p>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)</p> <p>※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>【費用の変化で特記すべき事項】</b></p> <p><b>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</b></p>	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-bottom: 10px;"> <p>・事業をとりまく環境は特に変化しておらず、事業採択時と同様の発現効果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-bottom: 10px;"> <tr> <td style="width:20%;">対応方針案</td> <td>事業継続</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; height: 80px; width: 100%; 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。
	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	評 価	<input checked="" type="radio"/> A、 B、 C				

[位置図] 及び [事業概要図]



凡 例	
	再 評 価 箇 所
	国 道
	現 道
	県 道 (供 用 中)
	市 道



(別紙)

## 費用対効果分析

### 道路橋りょう改良事業（県単）（主要地方道 荒井郡山線 大窪橋）

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

#### [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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{17.98+5.04+1.34\text{億円}}{10.01+0.13\text{億円}} = \frac{24.36\text{億円}}{10.14\text{億円}} = 2.40 (>1.0)$$