

平成26年度事業別評価調書（チェックリスト）

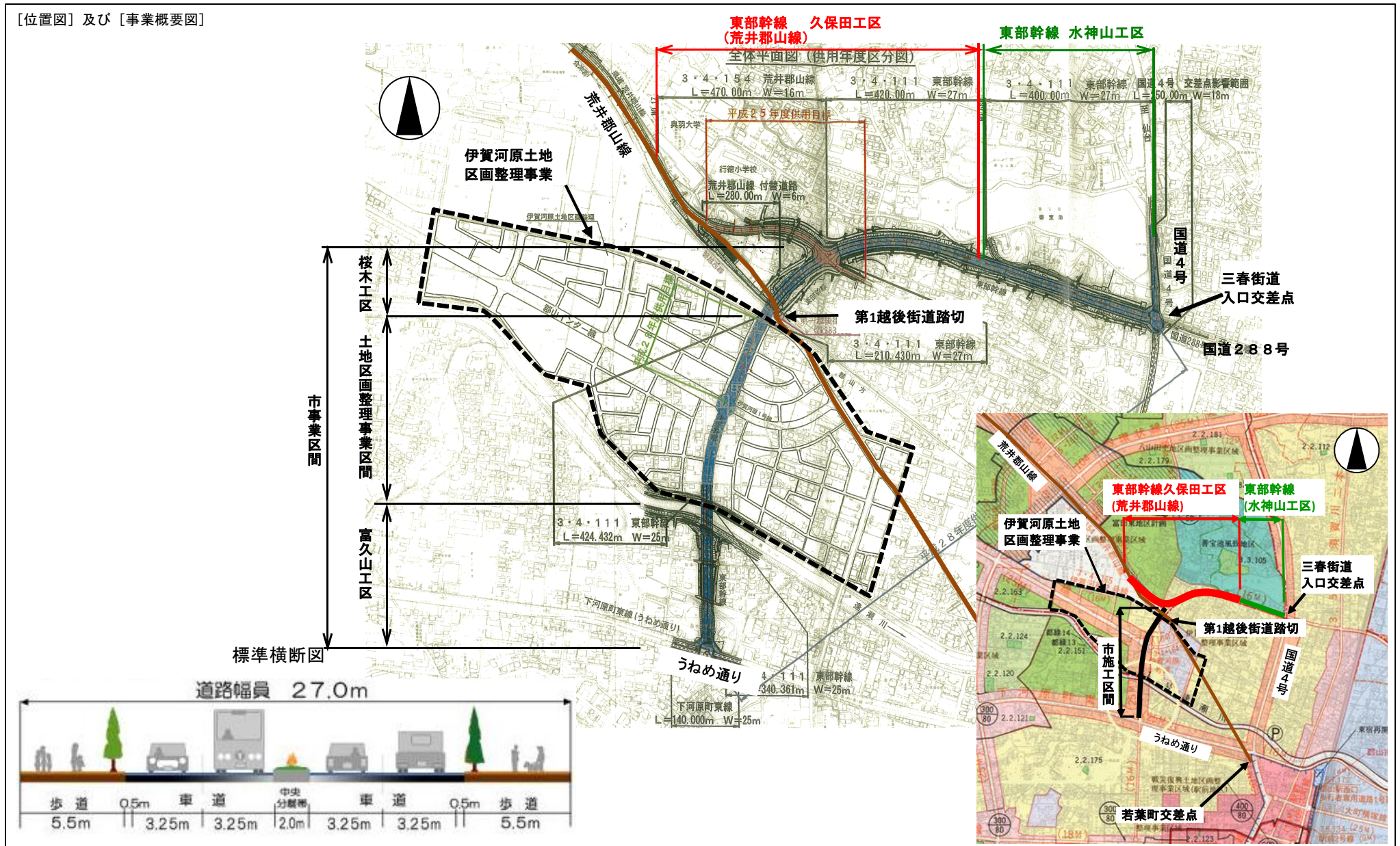
整理番号	134	事業名	交付金事業（街路）		補助 単独	地区名 (事業箇所名)	東部幹線外1線 (久保田工区)	関係 市町村名	郡山市	担当部(局) 課名	土木部 まちづくり推進課																										
評価の対象となる理由	第1項第3号：事業採択から一定期間を経過し継続中の事業					前回評価時 の対応方針	委員会からの提言：－ 付帯意見：－		県の対応方針：－																												
事業根拠法・要綱等の名称	都市計画法第59条																																				
事業 の 概 要	[事業目的及び全体計画] (1) 事業目的 郡山市の街路事業（(都)東部幹線富久山工区、桜木工区）及び伊賀河原（いががわら）土地 区画整理事業と連携し、うねめ通りから国道4号線（三春街道入口交差点）に抜ける4車線道路 を整備することにより、県道荒井郡山線のJR第1越後街道踏切や国道4号線交差点（若葉町交 差点）の慢性的な渋滞の解消を図る。 (2) 全体計画 事業認可取得：平成16年12月20日 延長：L=890m 幅員：W=16.0(27.0)m 全体事業費：C=6,000百万円 []は事業採択時						[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 ・JR第1越後街道踏切（県道荒井郡山線）や国道4号線交差点（若葉町交差点）の慢性的な渋滞 の解消を図るため、早期の事業完了が必要である。 (2) 変化の有無 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無 (3) 変化の内容 ・震災の影響により、隣接工区である水神山工区の事業着手が遅れたため、進捗調整をする必要が 生じた。 (4) 地域の協力体制等 ・事業に対する合意形成がなされ、用地の協力も得られている。																														
	事業の採択年度	H16	完成目標年度	[H22] H29	用地着手年度	H17	工事着手年度	H22																													
	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。)																															
	6,000 (4,218)	5,335 (3,916)	国 3,057 県 2,011 市町村 267 その他	4,701 (3,723)	391 (182)	243 (11)	19 (0)	～23年度	24年度	25年度	26年度																										
進捗率	事業費ベース	88.9%	用地費ベース	92.8%	その他()		%																														
事業 の 進 捗 状 況	[整備の状況] ・平成25年12月27日に荒井郡山線を暫定供用。 ・平成24年度より久保田工区と国道4号間である水神山工区の事業に着手。 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] ・用地買収に時間を要したため、事業期間を延長し、平成29年度の供用を目指す。 [関連事業の進捗状況] ・郡山市の街路事業（(都)東部幹線富久山工区、桜木工区）：59.2%（平成25年度末） ・伊賀河原（いががわら）土地区画整理事業：70.9%（平成25年度末）						[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 ・震災の影響により、隣接工区である水神山工区の事業着手が遅れたため、進捗調整をする必要が 生じた。 (2) 地域の協力体制等 ・事業に対する合意形成がなされ、用地の協力も得られている。																														
	みなし進捗率=(B)/(A)=128.0%>70.0% 投資済み事業費(B)=5,335(百万円)						[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</th> <th colspan="2">今回評価時</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</td> <td>5.5(6.5)m</td> <td>16.0(27.0)m</td> <td>5.5(6.5)m</td> <td>16.0(27.0)m</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>延長</td> <td>—</td> <td>890.0m</td> <td>—</td> <td>890.0m</td> <td>0.0m</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						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	幅員	5.5(6.5)m	16.0(27.0)m	5.5(6.5)m	16.0(27.0)m			延長	—	890.0m	—	890.0m	0.0m	
	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																																	
幅員	5.5(6.5)m	16.0(27.0)m	5.5(6.5)m	16.0(27.0)m																																	
延長	—	890.0m	—	890.0m	0.0m																																
みなし事業費(A)=全体事業費6,000×経過年数9年 = 4,154(百万円) (全体工期13年)						(2) その他特記すべき事項 ・計画交通量(H42) 25,800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 実施・未実施(<input checked="" type="radio"/> 非該当) (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						<input checked="" type="radio"/> A、 B、 C																															
評価						<input checked="" type="radio"/> 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	【地元住民・受益対象者の意向】 (1) 事業採択時の状況 ・ JR第1越後街道踏切（県道荒井郡山線）や国道4号線交差点（若葉町交差点）の慢性的な渋滞が続いており、地元住民より早期整備が求められていた。 (2) 評価実施時の状況 ・ 周辺道路の渋滞は解消しておらず、引き続き、事業の早期完成の要望が出ている。 【関係機関・団体の意向】 (1) 事業採択時の状況 ・ 郡山地域道路整備促進期成同盟会、郡山商工会議所が県・市議会議員に要望書を提出している。 (2) 評価実施時の状況 ・ 周辺道路の渋滞は解消しておらず、引き続き、事業の早期完成の要望が出ている。	計画変更の必要性・コスト削減や代替案立案等可能性	【計画変更の必要性】 (1) 必要性の有無 有 無 (2) 計画変更の理由及び内容 【代替案立案の可能性】 ・ 事業の進捗状況を踏まえると、線形変更等の代替案の可能性はない。 【コスト削減の取組等（特記すべき事項）】 ・ 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。				
	評価 A、 B、 C						
費用対効果分析等の要因の変化	【費用対効果分析等】 (1) 手法 ・ 「費用便益分析マニュアル」（平成20年11月国土交通省道路局 都市・地域整備局） (2) 費用対効果の変化 [前回評価時] [今回評価時] $B/C = \frac{212.06+53.21+15.60 \text{ 億円}}{130.22+0.68 \text{ 億円}} = 2.15 (\geq 1.0)$ B：（走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の便益） C：（道路整備、維持管理に要する事業費） 【費用の変化等で特記すべき事項】 ・ 特になし 【需要効果の変化等で特記すべき事項】 ・ 特になし	総合評価	【総合評価と対応方針案】 (1) 総合評価 JR第1越後街道踏切や国道4号交差点（若葉町交差点）において慢性的に渋滞が発生しており、地元より早期の整備を望まれていることから、現計画のとおり整備を進める必要がある。 (2) 対応方針及び今後の事業の進め方 <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <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> (3) 事業見直し継続、休止、中止する場合の対応 []	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 A、 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]



(別紙)

費用対効果分析

街路事業

$$\frac{\text{効果(便益) B}}{\text{費用 C}} = \frac{B① + B② + B③ + B④}{C① + C② + C③}$$

[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（間接経費など）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た差として算出する。
総走行時間費用は、交通量、走行時間に、車種別割合から加重平均された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た差として算出する。
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、車種割合から加重平均された走行経費原単価（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た差として算出する。
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]

事業採択年度を基準年度として工事期間と完成後50年間に生ずる効果額、費用額を算出し比較する。

計算例

$$\frac{212.06 + 53.21 + 15.60 \text{ 億円}}{130.22 + 0.68 \text{ 億円}} = 2.15$$