

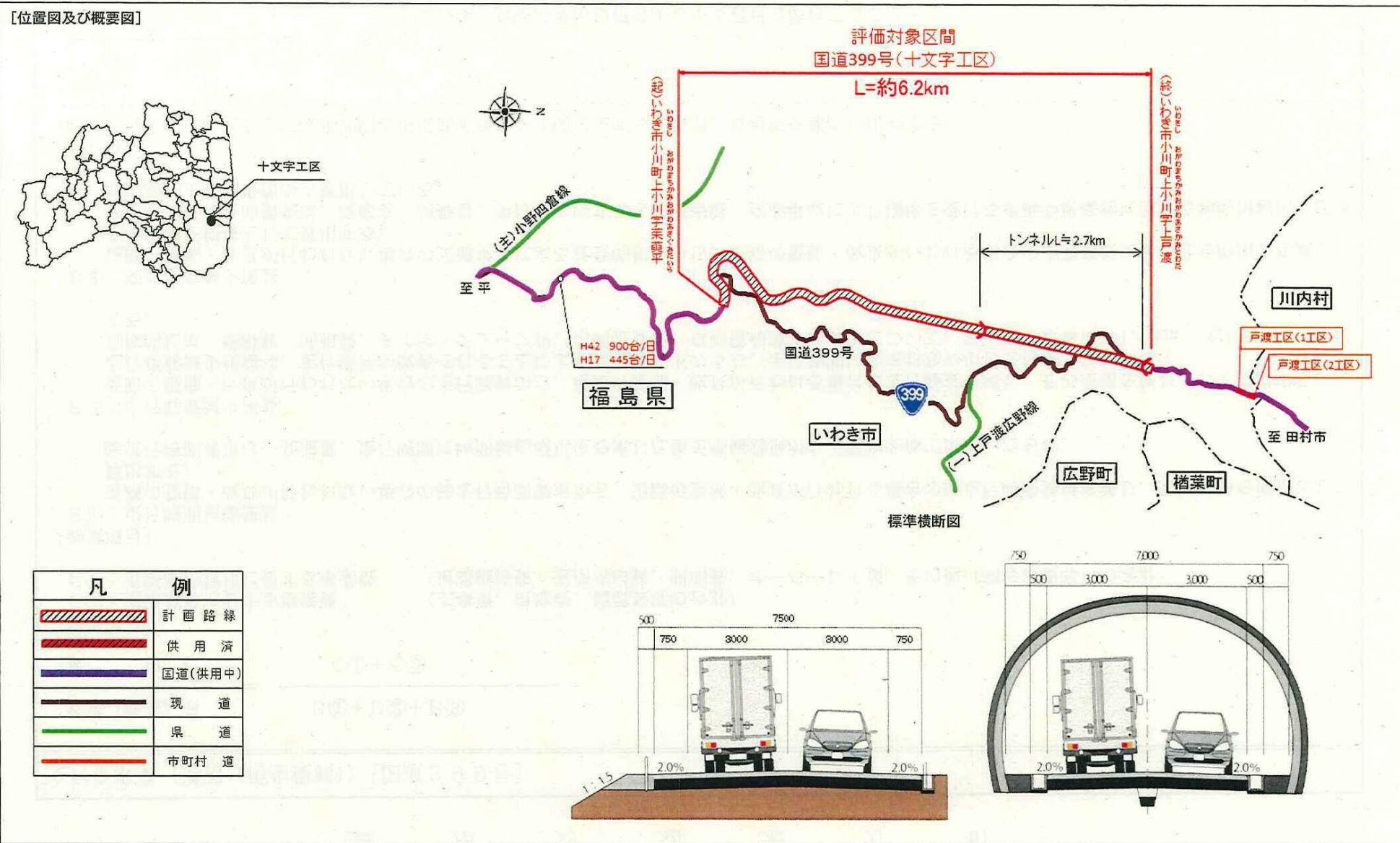
平成25年度事業別評価調書(チェックリスト)

整理番号	103	事業名	交付金事業(道路)(再生・復興)			補助 <input checked="" type="checkbox"/> 単独	地区名 事業箇所名	一般国道399号 (十文字工区)	関係市町村名	いわき市	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5号:計画変更を行おうとする事業			前回(平成 年度)評価 時の対応方針		類似からの題: 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、第74条、福島復興再生特別措置法第7条												
事業の概要	<p>[事業目的及び全体計画]</p> <p>(1) 事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道399号は、「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」において「ふくしま復興再生道路」として位置付けられ、県土の骨格となる6本の連携軸の浜通り軸(常磐自動車道や国道6号)の代替機能を担い、いわき市と川内村を結ぶ川内村の東日本大震災からの再生に向けた産業振興、地域の活性化(企業誘致等)及び地域住民の帰還の促進を図るものである。 現在、川内村からいわき市好間工業団地や第3次救急医療施設(磐城共立病院)までの所要時間は、60分以上を要している状況にあり、川内村の復興を支援するにあたり、その改善が大きな課題となっている。 本県の復興にあたり重要な役割を担う道路であることから、県復興計画において、重点的に整備を進めている主要8路線「ふくしま復興再生道路」の一つと位置づけ、早期の完成を目指し、平成23年度から調査に着手するとともに、国へ直轄権限代行による事業化を要請しているところである。 国の避難解除等区域復興再生計画(H25年3月)において、県事業として実施するものとして位置づけられたことから、代行による事業化を要請しつつも、道路工事分も含めた事業全体として県事業の計画を変更し、評価の対象とするものである。 <p>(2) 全体計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 延長 : L=約6km(いわき小川町上小川字茱萸平地内～同町同字上戸渡地内) 幅員 : W=6.0(7.5)m 設計速度 : V=50km/h <p style="text-align: right;">[] は事業採択時</p>							事業巡る社会経済情勢の変化	<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</p> <ol style="list-style-type: none"> 川内村は、村の一部である緊急時避難準備区域がH23年9月に解除され、H24年1月には「帰村宣言」を行い、H24年4月に「居住制限区域」と「避難指示解除準備区域」に再編された。 福島県復興計画の重点プロジェクト12「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」において、本県の復旧・復興を加速化させる「ふくしま復興再生道路」として整備することとしている。 避難解除等区域復興再生計画 福島復興再生特別措置法に基づく国の避難解除等区域復興再生計画(H25年3月)において、本路線の整備が位置付けられた。 <p>(2) 変化の有無 <input checked="" type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無</p> <p>(3) 変化の内容</p> <p>(4) 地域の協力体制等</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業に期待する地域の熱意が特に高い事業であり、早期の事業完了を望んでいる。 						
	事業の採択年度	H23	完成目標年度	H32	用地着手年度	H25	工事着手年度		H26						
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。)					増減(+/-)	備考					
	[638] 19,700	175	国 県 市町村 その他	60% 40%	~22年度	23年度	24年度	25年度							
	(447)	(0)			80	95	191								
	進捗率	事業費ベース	1%	用地費ベース	0%	その他	()	%							
事業の進捗状況	<p>[整備状況] H24年度までにルートの決定、予備設計、地質調査及び環境影響調査を実施している。</p> <p>[事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 早期の工事着手(代行)に向け、県において準備作業(地元合意形成、調査測量設計、用地買収等)を進めている。</p> <p>[関連事業の進捗状況] 国道399号戸渡バイパスL=2.2kmをH31年度を目標に整備中。</p> <table border="1"> <tr> <td>なし進捗率=(B)/(A)=4.4%<70%</td> <td>投資済み事業費(B)=175(百万円)</td> </tr> <tr> <td>なし事業費(A)=全体事業費19,700 (全体工期10年)</td> <td>×2年=3,940(百万円) 経過年数</td> </tr> </table>											なし進捗率=(B)/(A)=4.4%<70%	投資済み事業費(B)=175(百万円)	なし事業費(A)=全体事業費19,700 (全体工期10年)	×2年=3,940(百万円) 経過年数
	なし進捗率=(B)/(A)=4.4%<70%	投資済み事業費(B)=175(百万円)													
なし事業費(A)=全体事業費19,700 (全体工期10年)	×2年=3,940(百万円) 経過年数														
	評価	A.	B.	C		評価	A.	B.	C						

平成25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】		計画変更の必要性 ・コスト縮減や代替案立案等の可能性	【計画変更の必要性】 (1) 必要性の有無 <input checked="" type="radio"/> 有 <input type="radio"/> 無			
	(1) 事業採択時の状況 ・帰村が進んでいる川内村をはじめ、いわき市、沿線に点在する集落の住民等、地元の期待は大きい。 ・東日本大震災からの復興を加速化すべく、国道6号の迂回路としての役割や川内村の帰村を後押しするよう県の復興計画や避難解除等区域復興再生計画が策定されている。			(2) 評価実施時の状況 ・同上。		【計画変更の理由及び内容】 国の避難解除等区域復興再生計画（H25年3月）において、県事業として実施するものとして位置づけられた。 このため、代行による事業化を要請しつつも、道路工事分も含めた事業全体として県事業の計画を変更し、評価の対象とするものである。	
費用対効果分析等の要因の変化	【関係機関・団体の意向】 (1) 事業採択時の状況 ・東日本大震災以降、いわき市、福島県浜通り地区国道協議会（構成：浜通り市町村長）、いわき商工会議所が国、地元選出議員に対し、新規事業化、整備促進等を要望している。 ・東日本大震災以降、福島県商工会議所連合会、国道399号期成同盟会より県に対し、整備促進の要望がある。 (2) 評価実施時の状況 ・同上。		総合評価	【コスト縮減の取組等（特記すべき事項）】 ・切盛土を少なくし経済性に配慮した道路計画や関連工事との残土利用を調整した施工計画を立案する。 ・再生路盤材等の活用を積極的に進める。 ・沿岸部の復旧工事との建設発生土の有効活用を積極的に進める。 ・新技術を活用し橋りょうコスト縮減を図る。		評価 <input checked="" type="radio"/> A <input type="radio"/> B、C	
	評価 <input checked="" type="radio"/> A <input type="radio"/> B、C			【代替案立案の可能性】 ・未改良区間の接続位置（起終点）等を踏まえると、道路の概ねのルートに変更是生じない。 ・今後の計画説明会を通じ、地元住民等の意向を反映し、計画の堅度を高めていく予定である。		【総合評価と対応方針案】 (1) 総合評価	
【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。		本県の早期復興を図るため、国道399号は、川内村といわき市を連絡し、東日本大震災からの復興、原子力災害に伴う避難指示区域の再編や解除、住民の帰還を促進するために、早期の完成に向け取り組む必要がある。 早期完成のため、国直轄権限代行による事業化を働きかけるうえで必要となる準備作業（調査測量設計、地元合意形成、用地買収等）については、地元に精通した県の責任において進められる必要がある。		【(2) 対応方針及び今後の事業の進め方】			
【(2) 費用対効果の変化】 [前回評価時] [今回評価時] $B/C = \frac{65+3+0.2}{125+4} = \frac{68.2\text{億円}}{129\text{億円}} = 0.53 (< 1.0)$ 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。		対応方針案 見直し・継続		今後の事業の進め方 国直轄権限代行による早期事業化に向け、必要となる準備作業（調査測量設計、地元合意形成、用地買収等）を推進する。			
参考値 [算出根拠：外部便益と地域補正係数を考慮] B/C=1.02 (> 1.0) 外部便益：13億円 地域修正係数：1.615 (参考：岩手県)		【(3) 事業見直し・継続、休止、中止する場合の対応】		見直し計画に基づき、計画的に事業を推進する。			
【費用の変化等で特記すべき事項】		評価 <input checked="" type="radio"/> A、 <input checked="" type="radio"/> B、C		【需要効果の変化等で特記すべき事項】 ・就労、産業圏域の拡大 ・第3次医療60分圏域の拡大 ・被災後の県土連携軸の確保			

平成25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））[国道399号]

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

[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。

計算例

$$\frac{65 + 3 + 0.2}{125 + 4} = 0.53$$

※各項の数字の算出根拠等がわかる資料を添付すること。