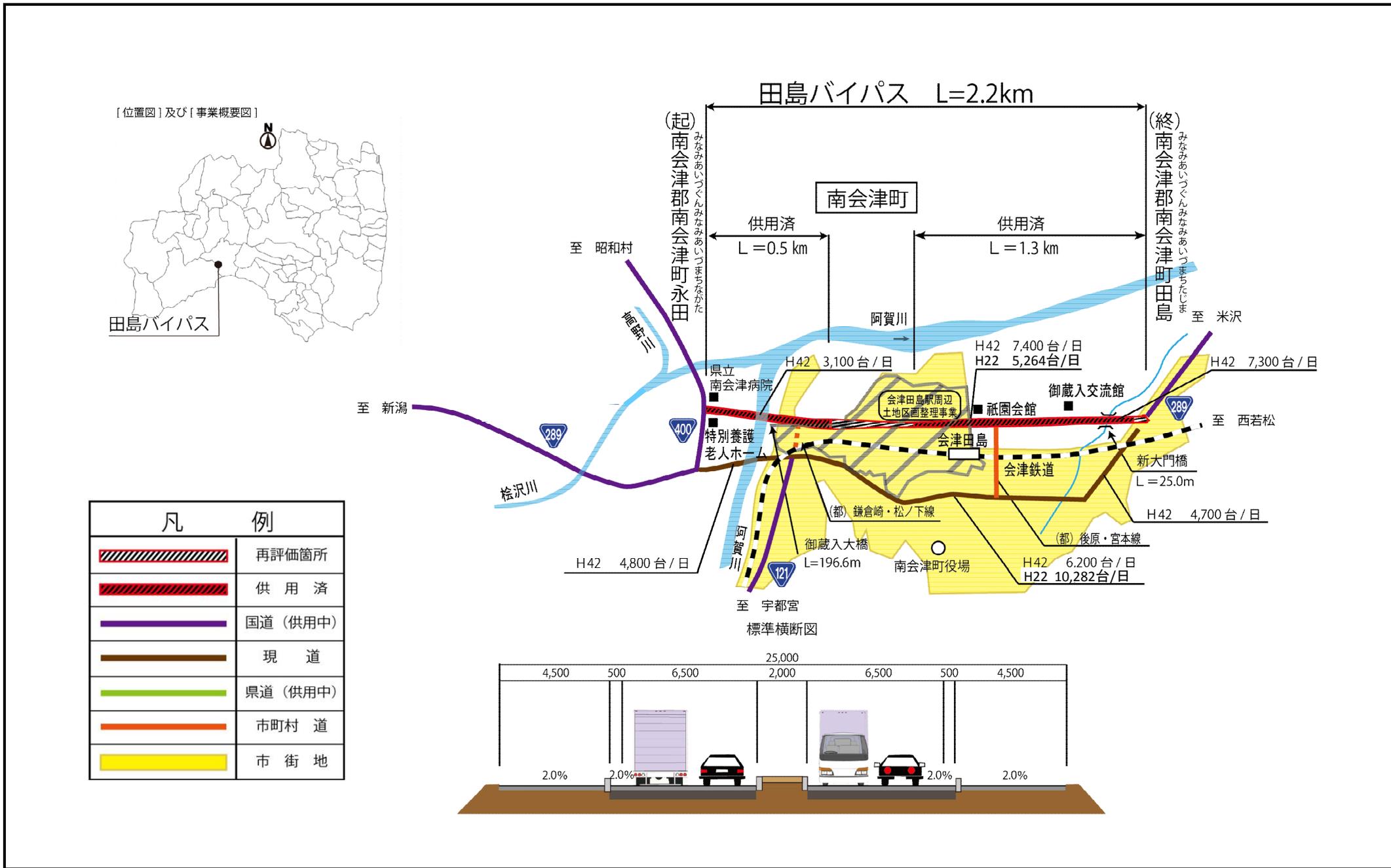


整理番号	107	事業名	交付金事業（道路）（再生復興） （前回評価時：国道改築事業）	補助 単独	地区名 （事業箇所名）	一般国道289号 （田島バイパス）	関係 市町村名	南会津町	担当部（局） 課（室）名	土木部 道路整備課																									
評価の対象となる理由	第1項第4号： 評価実施から5年を経過し継続中の事業				前回（平成16年度）評価時の対応方針	委員会からの提言：見直し継続 付帯意見：なし			県の対応方針：見直し継続																										
事業根拠法・要綱等の名称	道路法第12条																																		
事業概要	【事業目的及び全体計画】 (1) 事業目的 国道289号（田島バイパス）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担い、浜通りと新潟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、南会津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）の機能強化及び区画整理事業に合わせたまちづくりの支援を図るものである。 (2) 全体計画 [L=3.8km] [W=6.5 (16.5) m~13.0 (25.0) m] <L=2.2km> <W=13.0 (25.0) m> ・延長：L=2.2km ・幅員：W=13.0 (25.0) m ・主要構造物：御蔵入（おくらいり）大橋L=196.6m []は事業採択 新大門(だいもん)橋 L=25.0m <>は前回評価（平成21年度）時					【事業に関する社会情勢】（特記すべき事項） (1) 現在の状況 1) 本県の多極ネットワークの形成に向けた南部軸を構成する重要な路線である。 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) バイパス整備により、南会津町中心部の交通混雑緩和や代替路線の確保を図るとともに良好な市街地環境の形成が望まれている。 (2) 変化の有無 有・無 (3) 変化の内容 (4) 地域の協力体制等 ・本業務に期待する地域の熱意が高く、南会津町の協力体制が確立されている。																													
	事業の採択年度	H7	完成目標年度	[H30] <H26> H32	用地着手年度	H7	工事着手年度	H7	【事業に関連する評価指標等】 (1) 主要な評価指標の変化																										
事業費（百万円）	全体事業費（うち用地費） [6,400] <3,326> 3,326 [(1,340)] <(1,140)> (1,140)	これまでの投資事業費合計 2,987 (1,140)	左の財源内訳又は負担割合 国 60% 県 40% 市町村 その他	これまでの年度別投資実績(26年度は見込み額である。)	~23年度 2,897 (1,140)	24年度 40 (0)	25年度 50 (0)	26年度 40 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標(算式)</th> <th colspan="2">事業採択時(H7)</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> </thead> <tbody> <tr> <td>交通混雑区間</td> <td>2.5km</td> <td>緩和</td> <td>2.5km</td> <td>緩和</td> <td>± 0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>鉄道交差箇所</td> <td>1箇所</td> <td>回避</td> <td>1箇所</td> <td>回避</td> <td>± 0</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		評価指標(算式)	事業採択時(H7)		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	2.5km	緩和	2.5km	緩和	± 0		鉄道交差箇所	1箇所	回避	1箇所	回避	± 0	
評価指標(算式)	事業採択時(H7)		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	2.5km	緩和	2.5km	緩和	± 0																														
鉄道交差箇所	1箇所	回避	1箇所	回避	± 0																														
進捗率	事業費ベース	89.8%	用地費ベース	100.0%	供用延長 km(%)	1.8km (81.8%)		【事業の状況】 平成6年7月15日に都市計画決定している。 平成25年度までに、主要構造物である御蔵入大橋（L=196.6m）、新大門橋（L=25m）を含むL=1.8kmを暫定2車線で供用している。 平成26年度は、4車線確保のための改良工事を進めていく予定。 【事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し】 南会津町施工の区画整理事業の進捗が遅れているため、完成目標年度を延期しているが、残るL=0.4kmの暫定2車線供用及び完成4車線供用が図られるよう整備を進める。 【関連事業の進捗状況】 会津田島駅周辺地区土地区画整理事業：進捗率 41%																											
<table border="1"> <tr> <td>みなし進捗率=(B)/(A)=2,987/2,106=141.8% >70%</td> <td>投資済事業費(B)=2,987 (百万円)</td> </tr> <tr> <td>みなし事業費 = (A) = 全体事業費 3,326 × 19年 = 2,106(百万円)</td> <td>(全体工期 30年) 経過年数</td> </tr> </table>		みなし進捗率=(B)/(A)=2,987/2,106=141.8% >70%	投資済事業費(B)=2,987 (百万円)	みなし事業費 = (A) = 全体事業費 3,326 × 19年 = 2,106(百万円)	(全体工期 30年) 経過年数																														
みなし進捗率=(B)/(A)=2,987/2,106=141.8% >70%	投資済事業費(B)=2,987 (百万円)																																		
みなし事業費 = (A) = 全体事業費 3,326 × 19年 = 2,106(百万円)	(全体工期 30年) 経過年数																																		
評価		A、B、C		評価		A、B、C																													

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 南会津町（旧田島町）中心市街地の混雑緩和及び良好な市街地環境の形成に不可欠な当バイパスの整備を、地元から強く要望されていた。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 平成 25 年度までに一部区間（L=1.8km）が暫定 2 車線で開通し、状況が改善されているが、引き続き残る区画整理区間の早期完成が強く要望されている。</p> <p>【関係機関・団体の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況 南会津町長をはじめとする国道 289 号沿線の市町村長から構成する「国道 289 号（棚倉～下郷）建設促進期成同盟会」等より早期整備を要望されていた。</p> <p>(2) 評価実施時の状況 平成 25 年度までに一部区間（L=1.8km）が暫定 2 車線で開通し、状況が改善されているが、引き続き残る区画整理区間の早期完成が強く要望されている。</p>	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 ・ <input checked="" type="radio"/> 無</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容 ・なし</p> <p>【代替案立案の可能性】 ・なし</p> <p style="text-align: right;">【コスト縮減の取組等（特記すべき事項）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再生路盤材の活用を積極的に進めている。 ・再生アスファルト合材の活用を積極的に進めている ・建設発生土の有効活用を図っている。 								
	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 10px;">評価</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 20px;">A</td> <td style="padding: 2px 10px;">B、C</td> </tr> </table>	評価	A	B、C		<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 10px;">評価</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 20px;">A</td> <td style="padding: 2px 10px;">B、C</td> </tr> </table>	評価	A	B、C		
評価	A	B、C									
評価	A	B、C									
費用対効果分析の要因の変化	<p>【費用対効果分析等】</p> <p>(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）</p> <p>(2) 費用対効果の変化</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 50%;">【前回評価時】</td> <td style="text-align: center; width: 50%;">【今回評価時】</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> $B/C = \frac{48.74+2.16+0.66}{37.73+1.93} = 1.30$ </td> <td style="text-align: center;"> $B/C = \frac{55.12+5.73+0.94}{46.36+2.00} = 1.28 (>1.0)$ </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ため、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】	$B/C = \frac{48.74+2.16+0.66}{37.73+1.93} = 1.30$	$B/C = \frac{55.12+5.73+0.94}{46.36+2.00} = 1.28 (>1.0)$	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;"> 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; margin: 5px 0;"> <tr> <td style="width: 30%; padding: 2px;">対応方針案</td> <td style="padding: 2px;">事業継続</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">今後の事業の進め方</td> <td style="padding: 2px;">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: 100px; 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。
【前回評価時】	【今回評価時】										
$B/C = \frac{48.74+2.16+0.66}{37.73+1.93} = 1.30$	$B/C = \frac{55.12+5.73+0.94}{46.36+2.00} = 1.28 (>1.0)$										
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。										
	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 10px;">評価</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 20px;">A</td> <td style="padding: 2px 10px;">B、C</td> </tr> </table>	評価	A	B、C		<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 10px;">評価</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 20px;">A</td> <td style="padding: 2px 10px;">B、C</td> </tr> </table>	評価	A	B、C		
評価	A	B、C									
評価	A	B、C									



交付金事業（道路）（再生復興）（一般国道 289 号 田島バイパス）

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

【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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{55.12+5.73+0.94 \text{ 億円}}{46.36+2.00 \text{ 億円}} = \frac{61.79 \text{ 億円}}{48.36 \text{ 億円}} = 1.28 (>1.0)$$