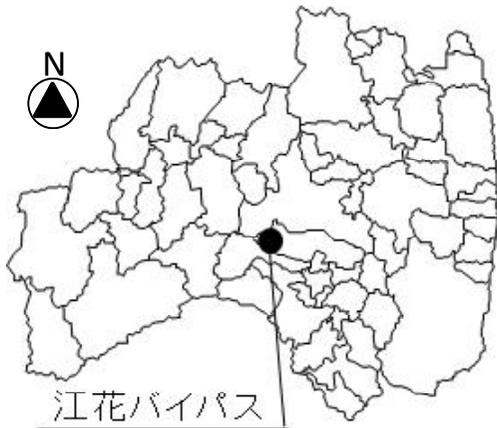


平成26年度事業別評価調書(チェックリスト)

整理番号	116	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294号 (江花バイパス)	関係 市町村名	須賀川市	担当部課(室)名	土木部 道路整備課																										
評価の対象となる理由	要綱第3条第1項第4号:評価実施から5年経過で継続中					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																																			
事業の概要	[事業目的及び全体計画] (1)事業目的 国道294号(江花バイパス)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本の連携軸の横断道軸を補完し、中通りと会津方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、H8 防災点検要対策箇所の解消と大型車交互通行困難箇所の解消を図るものである。 (2)全体計画 ・延長: L=3.9km ・幅員: W=6.0(8.0)m ・主要構造物: 江花大橋 L=58.0m 閻魔沢橋 L=33.0m ほかに4橋 ()は平成21年度評価時					[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 1)阿武隈高地を横断し、県南地域と会津地方を結ぶ、地域を連携する路線であり、また、千葉県から会津若松市を広域的に結ぶ重要な路線である。 2)これまでに2.78kmの区間を供用してきたが、幅員狭小・線形不良箇所が存在し、防災点検における要対策箇所8箇所が残っていることから、安全で安心した暮らしを支えるためにも道路の早期整備が必要である。 (2)変化の有無 有・無 (3)変化の内容 (4)地域の協力体制等 本事業に期待する地域の熱意が特に高い事業である。 須賀川市の協力体制が確立し、早期の整備完了を望んでいる。																														
	事業の採択年度	H1	完成目標年度	<H24> H31	用地着手年度	H2	工事着手年度	H5																												
	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。)																															
		<(3,815)> 3,815		国 60% 県 40% 市町村 その他	~23年度	24年度	25年度	26年度																												
	<(140)> (140)	(3,270 (140)		3,130 (126)	(10 (0)	(130 (0)	(30 (2)																													
進捗率	事業費ベース	85.7%	用地費ベース	100.0%	供用延長 km (%)		2.8(72.0%)																													
事業の進捗状況	[整備の状況] 平成24年度までに主要構造物である江花大橋と閻魔沢橋を含む起点側L=2.3km、平成25年に終点側L=0.5kmを供用している。 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 橋梁の架設箇所が多いことや現道幅員が約4.5mと狭いために現道を通しながらの工事となっていることから事業進捗が図れず施工に時間を要していることや保安林解除に時間を要している。このため、供用開始は平成32年度となる見込みである。 用地取得済みであり、技術的にも特に問題点が無いことから、今後、順調に事業展開する見込みである。平成26年度は引き続き残る区間の改良や橋梁工事を進める。 [関連事業の進捗状況] 無し					[事業に関連する評価指標等] (1)主要な評価指標の変化 *現道延長ベースで評価																														
	<table border="1"> <tr> <td>みなし進捗率=(B)/(A)=106%>70%</td> <td>投資済事業費(B)=3,270(百万円)</td> </tr> <tr> <td>みなし事業費(A)=全体事業費 3,815 × 25年 / (全体工期 31年) 経過年数</td> <td>= 3,076(百万円)</td> </tr> </table>					みなし進捗率=(B)/(A)=106%>70%	投資済事業費(B)=3,270(百万円)	みなし事業費(A)=全体事業費 3,815 × 25年 / (全体工期 31年) 経過年数	= 3,076(百万円)	<table border="1"> <tr> <th rowspan="2">評価指標(算式)</th> <th colspan="2">事業採択時(H1)</th> <th colspan="2">評価実施時(H26)</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> <tr> <td>防災点検要対策箇所</td> <td>8箇所</td> <td>3箇所</td> <td>8箇所</td> <td>3箇所</td> <td></td> </tr> <tr> <td>大型車交互通行困難箇所</td> <td>4.8km</td> <td>解消</td> <td>1.1km</td> <td>解消</td> <td>これまでの供用により3.7kmが解消</td> </tr> </table>					評価指標(算式)	事業採択時(H1)		評価実施時(H26)		備考	現況	完成時	現況	完成時	防災点検要対策箇所	8箇所	3箇所	8箇所	3箇所		大型車交互通行困難箇所	4.8km	解消	1.1km	解消	これまでの供用により3.7kmが解消
	みなし進捗率=(B)/(A)=106%>70%	投資済事業費(B)=3,270(百万円)																																		
みなし事業費(A)=全体事業費 3,815 × 25年 / (全体工期 31年) 経過年数	= 3,076(百万円)																																			
評価指標(算式)	事業採択時(H1)		評価実施時(H26)		備考																															
	現況	完成時	現況	完成時																																
防災点検要対策箇所	8箇所	3箇所	8箇所	3箇所																																
大型車交互通行困難箇所	4.8km	解消	1.1km	解消	これまでの供用により3.7kmが解消																															
[環境への影響等] (1)環境への影響等の内容 特になし (2)その他特記すべき事項 特になし					<table border="1"> <tr> <td>現況交通量(H22)</td> <td>1,731台/日</td> </tr> <tr> <td>計画交通量(H42)</td> <td>2,500台/日</td> </tr> </table>					現況交通量(H22)	1,731台/日	計画交通量(H42)	2,500台/日																							
現況交通量(H22)	1,731台/日																																			
計画交通量(H42)	2,500台/日																																			
<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>(A)</td> <td>B、</td> <td>C</td> </tr> </table>					評価	(A)	B、	C	<table border="1"> <tr> <td>評価</td> <td>(A)</td> <td>B、</td> <td>C</td> </tr> </table>					評価	(A)	B、	C																			
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)

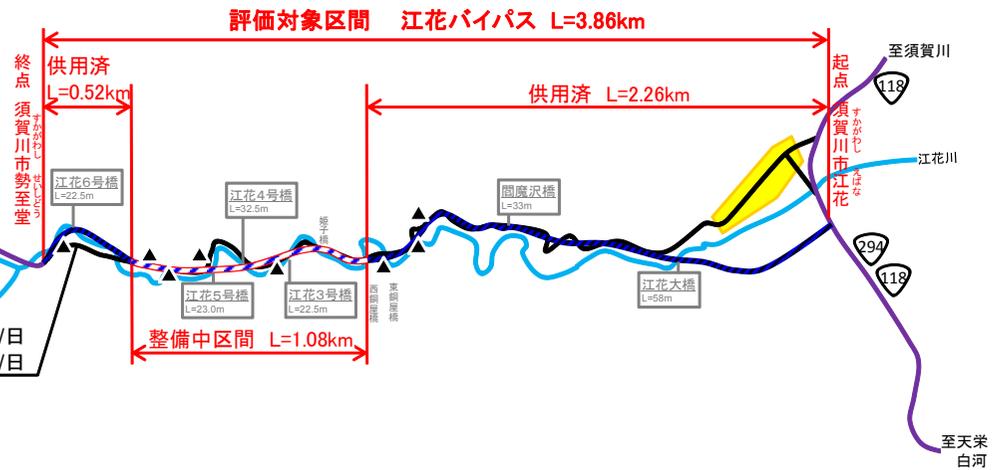
[位置図] 及び [事業概要図]



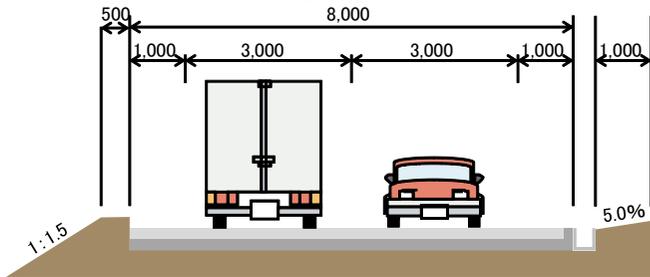
至金津若松
勢至堂トンネル

凡例	
	再評価箇所
	供用済み
	国道(供用中)
	現道
	県道(供用中)
	市町村道
	市街地
	防災点検要対策箇所

H42 2,500台/日
H22 1,731台/日



標準断面図



費用対効果分析

交付金事業（道路）（再生復興）（一般国道 294 号江花バイパス）

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

[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

$$\frac{\text{B①} + \text{B②} + \text{B③}}{\text{C①} + \text{C②}} = \frac{59.11 + 11.78 - 0.12 \text{ 億円}}{52.68 + 3.31 \text{ 億円}} = \frac{70.77 \text{ 億円}}{55.99 \text{ 億円}} = 1.26 (>1.0)$$