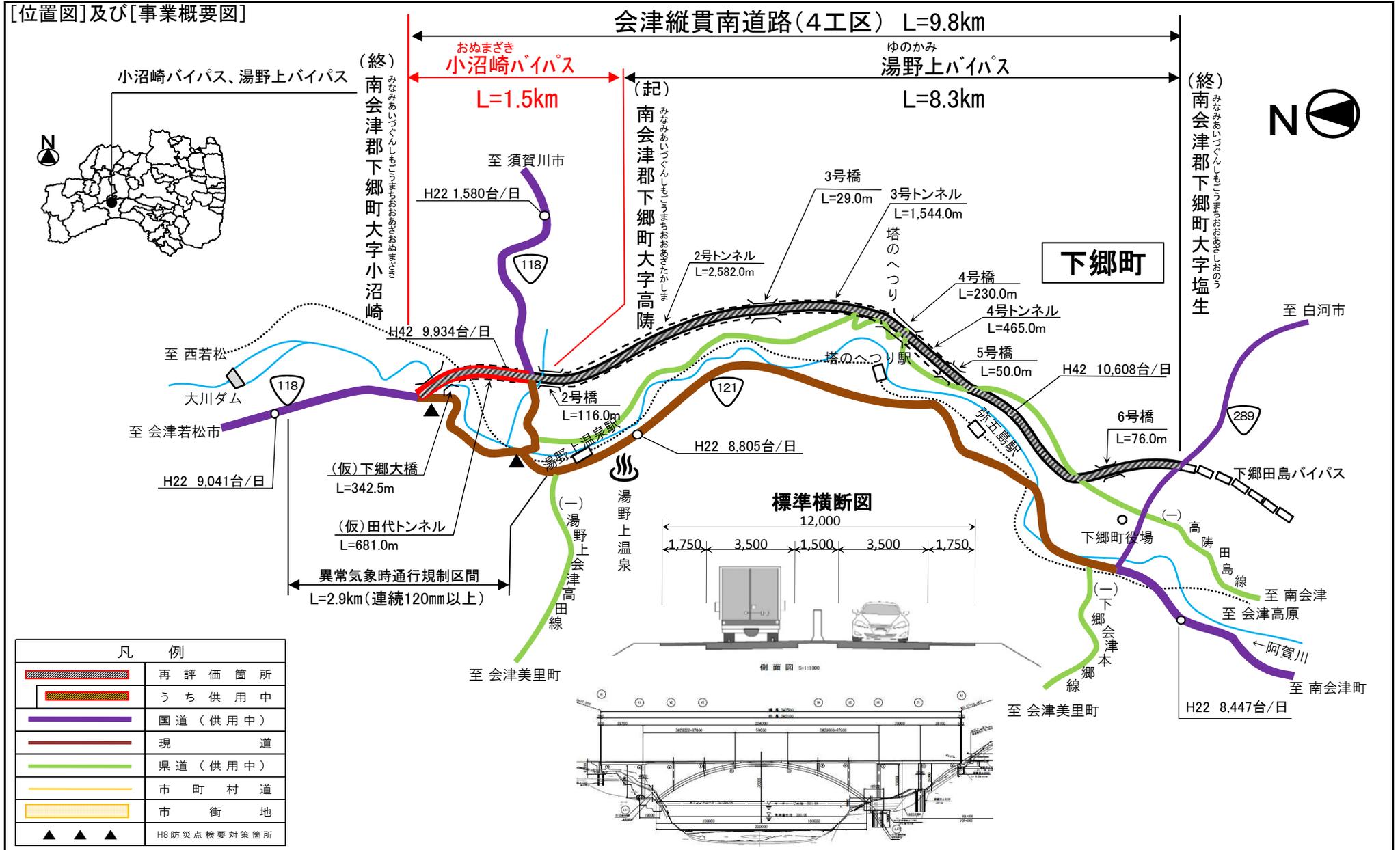


平成28年度事業別評価調書（チェックリスト）

整理番号	102	事業名	交付金事業(道路)(再生・復興)	補助単独	地区名(事業箇所名)	会津縦貫南道路4工区	一般国道118号(小沼崎バイパス)	関係市町村名	下郷町	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23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	<p>[事業目的及び全体計画]</p> <p>(1) 事業目的 国道118号(小沼崎バイパス)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3次)」の「復興まちづくり・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」に位置づけられ、県土の骨格となる6本の連携軸の会津軸を担い、本県の復興を強力に支援すると共に、防災上危険な箇所及び異常気象時通行規制区間の解消を図るものである。</p> <p>(2) 全体計画 ・延長:L=1.5km ・幅員:W=7.0(12.0)m ・主要構造物:(仮)田代トンネルL=681.0m (仮)下郷大橋L=342.5m []は事業採択時、< >は平成23年度評価時</p>																																			
	事業の採択年度	H14	完成目標年度	<H31> H32	用地着手年度	H19	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(28年度は見込額である。)																															
		<6,570> 7,539	1,650 (183)	国 55% 県 45% 市町村 その他	~25年度	26年度	27年度	28年度																												
進捗率	事業費ベース	21.9%	用地費ベース	94.8%	供用延長 km (%)	0km (0%)																														
事業の進捗状況	<p>[整備の状況] 平成22年度までに約半分の用地取得を完了し、残りの用地についても概ね合意形成は図られている。平成22年度から工事にも着手したところである。</p> <p>[事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] 地形条件により特殊な構造形式を有する(仮)下郷大橋の詳細な調査設計や、用地交渉に時間を要した。そのため、進捗率が低く完成目標年度を延期しているが、用地の合意形成は図られ平成22年度に工事着手、(仮)下郷大橋も平成26年度に工事着手したところであり、今後順調に進捗する見込みであることから、早期供用が図られるよう事業を推進する。</p> <p>[関連事業の進捗状況] ・会津縦貫北道路(若松北バイパス) :平成28年度補助事業として新規事業化 ・会津縦貫北道路(喜多方IC~会津若松北IC間) :L=約13km 平成27年9月供用開始 ・会津縦貫南道路5工区 :L=約11km 平成27年事業化</p>																																			
	<p>みなし進捗率=(B)/(A)=29.7% < 70% 投資済事業費(B)=1,650(百万円) みなし事業費(A) = 全体事業費 7,539 × 14年 = 5,555(百万円) (全体工期 19年) 経過年数</p>																																			
	評価	A、 B、 C																																		
事業に関する社会経済情勢等の変化	<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 1) 県土の骨格となる6本の連携軸の会津軸を担い、本県の復興を強力に支援する重要な路線である。 2) 当バイパスの現道には、H8防災点検要対策箇所が2箇所(岩石崩壊、雪崩)存在している。また、異常気象時通行規制区間(120mm連続雨量)では、過去に通行止めが発生しており、幹線道路としての安全性・定時性が求められている。 3) 南会津地方から高次医療施設(会津若松市)への搬送時間が1時間以上要していることから、救急救命アクセスの向上が求められている。 4) 会津地方の観光拠点の周遊化促進により、会津地方の地域振興を図ることが求められている。特に、平成20年9月の国道289号甲子道路開通に伴い、周辺観光地では観光客が増加し、秋の行楽シーズンなどには現国道118号の交通渋滞により、地域生活に障害となっていることから、その解消が求められている。 5) 緊急輸送道路第一次確保路線に位置付けられ、災害発生時に県内の広域的な輸送に不可欠な緊急輸送道路ネットワーク構築のため、早期整備が必要である。</p> <p>(2) 変化の有無 有・無 (3) 変化の内容 (4) 地域の協力体制等 ・早期整備に対する地域の熱意が高い事業である。 ・地元下郷町においても道路整備に対する協力体制が整っている。</p> <p>[事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化</p>																																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標(算式)</th> <th colspan="2">事業採択時(H14)</th> <th colspan="2">評価実施時(H28)</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>H8防災点検要対策箇所</td> <td>5箇所</td> <td>回避</td> <td>2箇所</td> <td>回避</td> <td>-3箇所</td> <td></td> </tr> <tr> <td>異常気象時通行規制区間</td> <td>2.4km</td> <td>解消</td> <td>2.4km</td> <td>解消</td> <td>±0</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>											評価指標(算式)	事業採択時(H14)		評価実施時(H28)		増減(+/-)	備考	現況	完成時	現況	完成時	H8防災点検要対策箇所	5箇所	回避	2箇所	回避	-3箇所		異常気象時通行規制区間	2.4km	解消	2.4km	解消	±0	
	評価指標(算式)	事業採択時(H14)		評価実施時(H28)		増減(+/-)	備考																													
		現況	完成時	現況	完成時																															
H8防災点検要対策箇所	5箇所	回避	2箇所	回避	-3箇所																															
異常気象時通行規制区間	2.4km	解消	2.4km	解消	±0																															
<p>(2) その他特記すべき事項 ・現況交通量(H22) 9,041台/日 ・将来交通量(H42) 9,934台/日</p> <p>[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()</p>																																				
<p>(1) 環境への影響内容とその対策 ・環境影響評価(H15~H18) 平成18年10月公表 騒音(自動車の走行) 環境保全措置:トンネル内の吸音板の採用 動物・生態系(猛禽類) 環境保全措置:工事実施前の繁殖状況調査の実施</p> <p>(2) その他特記すべき事項 ・平成18年の環境影響評価調書(案)公表時に事業反対の意見書提出があったが、学識経験者等で構成される環境検討会において指導等を受け、継続的な環境調査や必要に応じた保全措置を行いながら事業を進めることについて確認を受けている。</p>																																				
評価	A、 B、 C																																			

平成28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）（一般国道118号小沼崎バイパス）

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

[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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{372.95+83.54+25.12}{260.42+7.10} = \frac{481.61\text{億円}}{267.52\text{億円}} = 1.80 (>1.0)$$