

平成 26 年度事業別評価調書 (チェックリスト)

整理番号	105	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 288 号 (船引バイパス)	関係 市町村名	田村市	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 5 号: 計画変更の事業				前回 (平成 22 年度) 評価時の対 応方針	委員会からの発言: 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 288 号 (船引バイパス) 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」において、「ふくしま 復興再生道路」として位置付けられている。国道 349 号船引バイパス区間を活用することで 3 工区を中止していたが、国道 349 号の交通混雑や震災後の国道 288 号の重要性の高まりから、中 止していた 3 工区を再開し国道 349 号の重複区間を避けることにより、浜通りと中通りを連絡し 東日本大震災からの復興を強力に支援するとともに、緊急輸送道路の機能強化 (第二次確保路線)、 H8 防災点検用対策箇所回避及び田村市船引町中心市街地の交通混雑の緩和を図るものである。 (2) 全体計画 ・延長: L=6.6km <L=4.1km> [L=6.6km] ・幅員: W=6.5 (10.5)m <6.5 (10.5)m> [6.5 (15.0)m] [ ] は事業採択時 ・主要構造物: 函渠工 L=15.0m (JR 部) <> は平成 22 年度評価時																																		
	事業の採択年度	H8	完成目標年度	<H29> H32	用地着手年度	H10	工事着手年度	H12																											
	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。)																														
		[13,214] <8,080> 13,214 [(2,917)] <(1,557)> 2,917	4,163 (1,253)	国 60% 県 40% 市町村 その他	~ 23 年度	24 年度	25 年度	26 年度																											
進捗率	事業費ベース	31.5 %	用地費ベース	42.9 %	供用延長 km (%)	0km (0%)																													
事業 の 進 捗 状 況	[整備の状況] 平成 21 年度までに用地を取得した 1 工区 L=2.0km については今年度供用予定である。 平成 26 年度は、2 工区の用地取得と改良工を実施予定である。 [事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し] バイパス工事のため、1 工区の用地を先行して取得しており、平成 21 年度から改良工事に本格 着手している。 終点側 (2 工区 L=2.1km) についても早期供用が図られるよう改良工を推進する。また、3 工区の 再開によって、開発の進んだ国道 349 号沿線や交差点の混雑緩和を図り、東西の連携を強化し避難 指示解除等区域の復興を加速化する。																																		
	$\text{みなし進捗率} = (B) / (A) = 13.0\% < 70\%$ $\text{投資済事業費} (B) = 1,253 \text{ (百万円)}$ $\text{みなし事業費} (A) = \frac{\text{全体事業費 } 13,214 \times 16 \text{ 年}}{\text{全体工期 } 22 \text{ 年}} = 9,610 \text{ (百万円)}$																																		
	評価	A、				B、			C																										
[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) 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。 2) H8 防災点検における要対策箇所があることから、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。 3) バイパス整備により、田村市船引町中心部の交通混雑緩和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。 4) 磐越自動車道 (いわき～郡山間) や福島空港などの高速交通網に恵まれた沿線の田村西部工業団 地の支援など、本バイパスの早期整備が必要である。 5) 東日本大震災からの復興を加速し、避難者の帰還支援や復興事業の本格化に資するため、東西連 携軸の強化を図る必要がある。 (2) 変化の有無 (有) 無 (3) 変化の内容 ・国道 288 号は避難解除等区域の復興を周辺地域から強力に支援するため、ふくしま復興再生道路 として位置付けている。 ・R349 の交差点の混雑。 (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く、田村市を中心に地域の協力体制が確立している。																																			
[事業に関連する評価指標等] (1) 主要な評価指標の変化 (2) その他特記すべき事項																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標 (算式)</th> <th colspan="2">事業採択時 (H8)</th> <th colspan="2">評価実施時 (H22)</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 防災点検要対策区間</td> <td>2 箇所</td> <td>回避</td> <td>2 箇所</td> <td>回避</td> <td>± 0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通混雑区間</td> <td>5.9km</td> <td>緩和</td> <td>5.9km</td> <td>緩和</td> <td>± 0</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>											評価指標 (算式)	事業採択時 (H8)		評価実施時 (H22)		増減 (+/-)	備考	現況	完成時	現況	完成時	H8 防災点検要対策区間	2 箇所	回避	2 箇所	回避	± 0		交通混雑区間	5.9km	緩和	5.9km	緩和	± 0	
評価指標 (算式)	事業採択時 (H8)		評価実施時 (H22)		増減 (+/-)	備考																													
	現況	完成時	現況	完成時																															
H8 防災点検要対策区間	2 箇所	回避	2 箇所	回避	± 0																														
交通混雑区間	5.9km	緩和	5.9km	緩和	± 0																														
・現況交通量 (H22) 9,251 台/日 ・将来交通量 (H42) 9,700 台/日																																			
[環境への影響等] 希少野生動物植物の情報に基づく対応 (実施) ・ 未実施 ( )																																			
(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	A、				B、			C																											

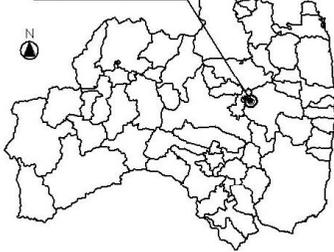
平成 26 年度事業別評価調書 (チェックリスト)

地元住民・受益対象者及び関係機関の意向	<p>【地元住民・受益対象者の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況 船引町中心市街地の混雑解消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 引き続き、田村市船引町中心市街地の混雑解消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る。</p> <p>【関係機関・団体の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の状況 船引町長をはじめとする国道 288 号沿線の郡山地方広域市町村圏組合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 田村市長等から早期整備の要望がされている。</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 <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">有</span> ・ 無</p> <p style="font-size: small;">〔 東日本大震災からの復興を図るべく東西を連携する道路ネットワークの強化が必要となった。 〕</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容 避難者の帰還支援、復興事業の加速化。</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"> <li>・再生路盤材等の利用を積極的に進める。</li> <li>・盛土材の他工区からの流用土利用を積極的に進める。</li> </ul> <p>【代替案立案の可能性】</p> <p>東日本大震災からの復興を図り、浜通りと中通りの東西連携を強化するため、なし。</p>							
	<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 20%; text-align: center;"><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span></td> <td style="width: 20%; text-align: center;">B、</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">C</td> </tr> </table>	評価	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span>	B、	C	総	<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;"> <p>磐越自動車道や沿線の田村西部工業団地の官民一体となった復興支援、そして、東日本大震災からの復興を加速化されるため、本バイパスの重要性が高まっていることから、本計画のとおり整備を進める必要がある。</p> </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;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">対応方針案</td> <td style="text-align: center;">見直し継続</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">今後の事業の進め方</td> <td style="text-align: center;">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> <p style="font-size: small;">〔 見直し内容で整備を推進する。 〕</p>	対応方針案	見直し継続	今後の事業の進め方
評価	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span>	B、	C							
対応方針案	見直し継続									
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。									
費用対効果分析等の要因の変化	<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-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> <p>[前回評価時]</p> <math display="block">B/C = \frac{64.33+14.90+4.73 \text{ 億円}}{72.32+1.77 \text{ 億円}} = 1.13</math> </td> <td style="width: 50%; text-align: center;"> <p>[今回評価時]</p> <math display="block">B/C = \frac{115.43+9.10-1.60}{116.01+2.63} = 1.04 (&gt;1.0)</math> </td> </tr> </table> <p>【費用の変化等で特記すべき事項】</p> <p>3 工区の延伸部分の事業費と、維持管理費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>3 工区の延伸に伴う交通量の増加と、現道 288 号をはじめ周辺道路の速度向上が進み、便益が増加している。</p>	<p>[前回評価時]</p> $B/C = \frac{64.33+14.90+4.73 \text{ 億円}}{72.32+1.77 \text{ 億円}} = 1.13$	<p>[今回評価時]</p> $B/C = \frac{115.43+9.10-1.60}{116.01+2.63} = 1.04 (>1.0)$	合						
	<p>[前回評価時]</p> $B/C = \frac{64.33+14.90+4.73 \text{ 億円}}{72.32+1.77 \text{ 億円}} = 1.13$	<p>[今回評価時]</p> $B/C = \frac{115.43+9.10-1.60}{116.01+2.63} = 1.04 (>1.0)$								
<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">評価</td> <td style="width: 20%; text-align: center;"><span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span></td> <td style="width: 20%; text-align: center;">B、</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">C</td> </tr> </table>	評価	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span>	B、	C	評					
評価	<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">A</span>	B、	C							

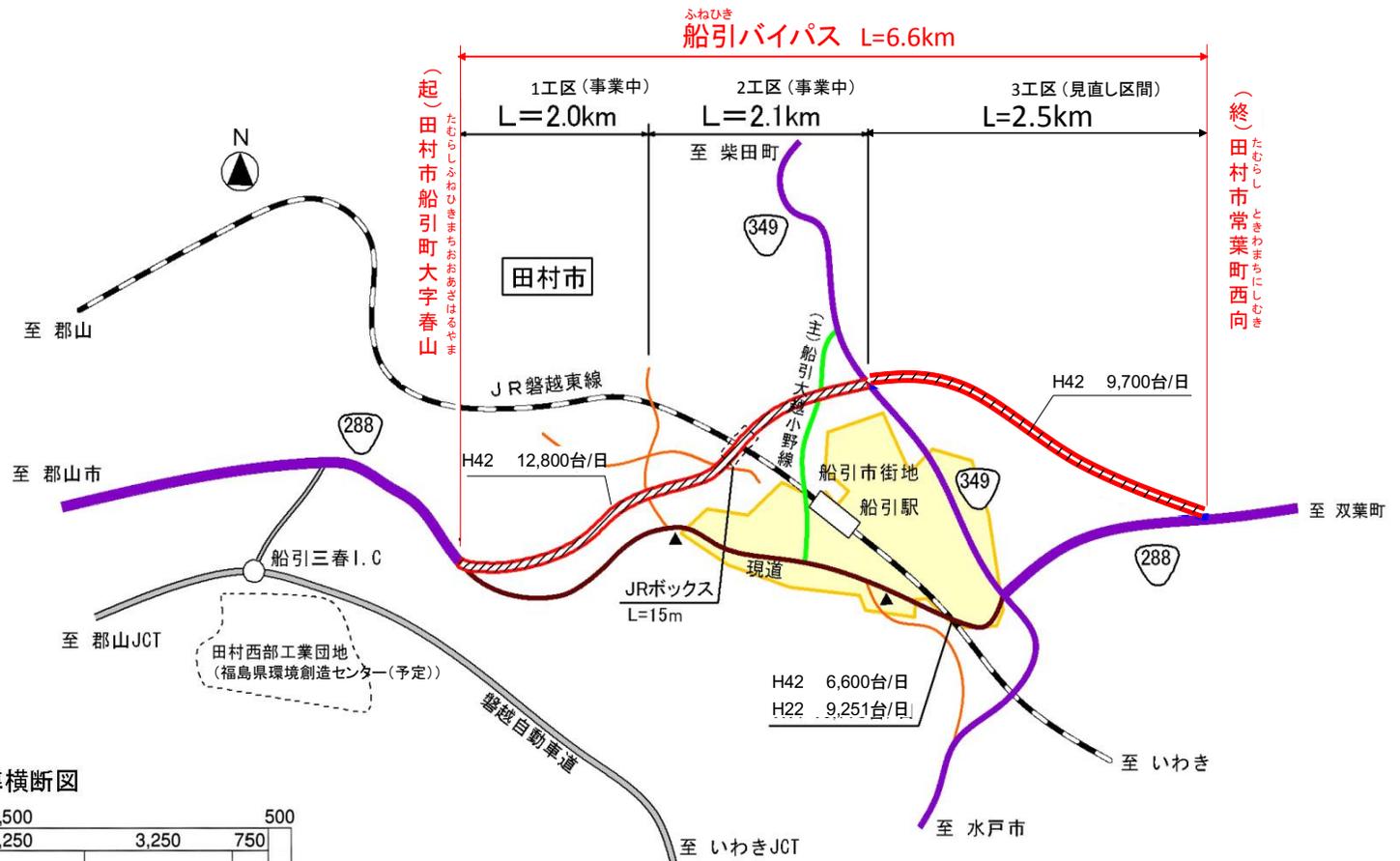
平成26年度事業別評価調書 (チェックリスト)

[位置図] 及び [事業概要図]

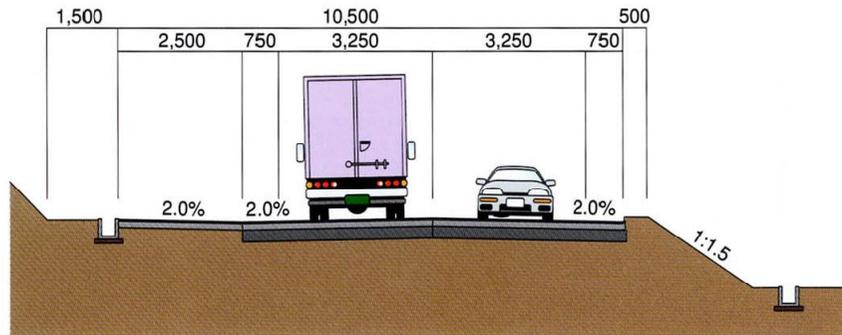
船引バイパス



凡	例
	再評価箇所
	うち供用中
	国道(供用中)
	現道
	県道(供用中)
	市町村道
	市街地
	H8防災点検要対策箇所



標準横断面図



(別紙)

## 費用対効果分析

### 交付金事業（道路）（再生復興）（一般国道288号 船引バイパス）

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

#### [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

$$\frac{B① + B② + B③}{C① + C②} = \frac{115.43 + 9.10 - 1.60 \text{ 億円}}{116.01 + 2.63 \text{ 億円}} = \frac{122.93 \text{ 億円}}{118.64 \text{ 億円}} = 1.04 (> 1.0)$$