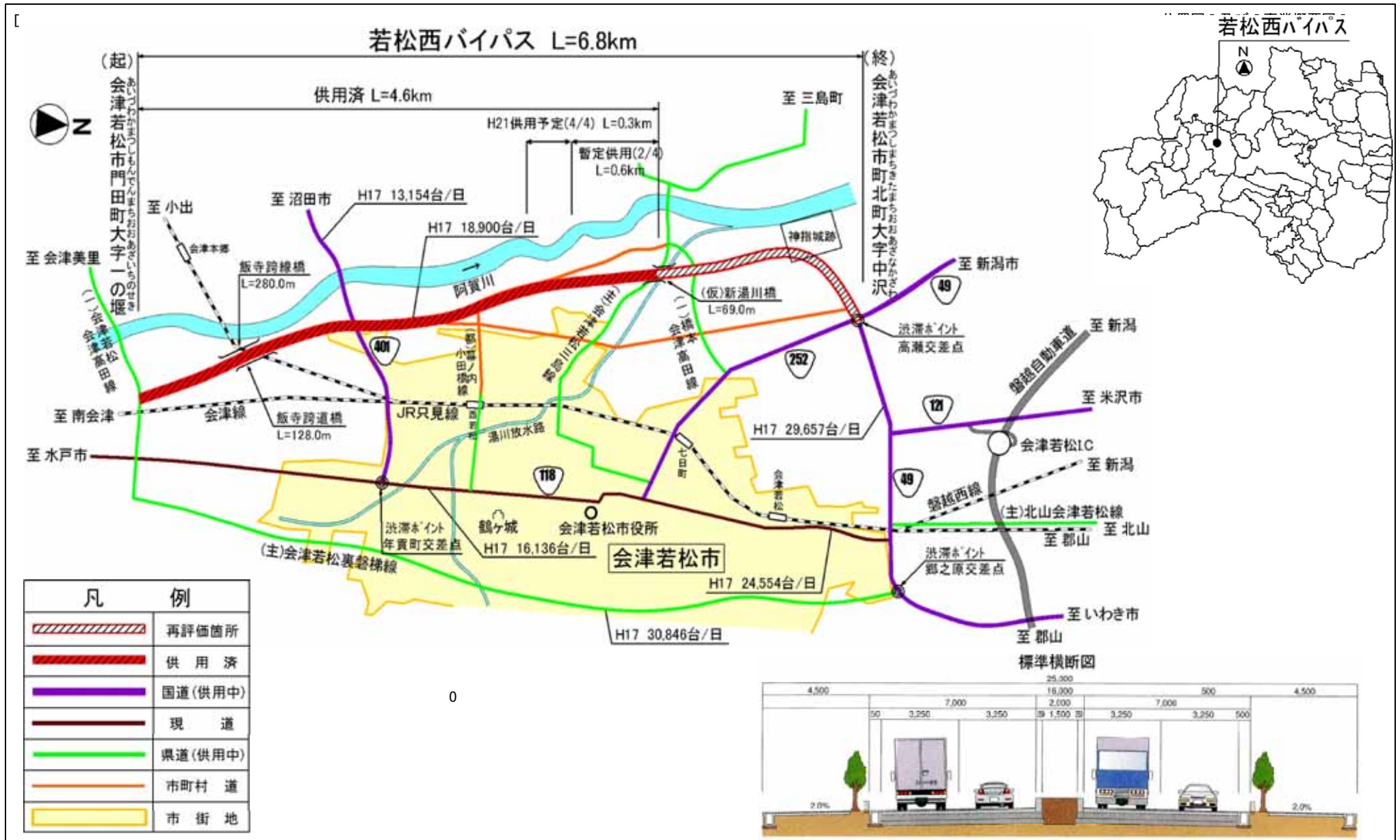


平成21年度事業別評価調書(チェックリスト)

整理番号	103	事業名	国道改築事業		補助 単独	地区名 (事業箇所名)	一般国道118号 (若松西バイパス)	関係 市町村名	会津若松市	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 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 道路法第74条第2項																												
事業 の 概 要	[ 事業目的及び全体計画 ] (1) 事業目的 ・会津若松市中心市街地の交通混雑の緩和 ・会津若松市市街地と磐越自動車道「会津若松インターチェンジ」への連絡強化 ・緊急輸送道路(一次確保路線)の機能強化 (2) 全体計画 ・延長：L=6.8km ・幅員：W=13.0(25.0)m ・主要構造物：飯寺(にいでら)跨線橋 L=280m、飯寺(にいでら)跨道橋 L=128m 新湯川(しんゆかわ)橋(仮称)L=69m [ ]は事業採択時 < >は平成16年度評価時																												
	事業の採択年度	S63	完成目標年度	[ H17 ] <H22> H 26	用地着手年度	H 1	工事着手年度	H 8																					
	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(21年度は見込額である。)																								
		[ 9,730 ] <11,875> 11,875 [ (4,024) ] <(5,204)> ( 5,204)	9,985 ( 4,577 )	国 50% 県 50% 市町村 その他	~ 18年度	19年度	20年度	21年度																					
				9,747 ( 4,555 )	188 ( 22 )	50 ( 0 )	40 ( 15 )																						
進捗率	事業費ベース	84.1%	用地費ベース	88.0%	供用延長 km (%)	4.6km( 67.6% )																							
事業 の 進 捗 状 況	[ 整備の状況 ] 昭和59年8月17日に都市計画決定している。 平成16年度までに会津若松会津高田線から幕ノ内小田橋線交差点までL=3.3kmを供用。平成19年度に幕ノ内小田橋線交差点から会津若松三島線L=1.3kmを暫定2車線で供用した。 平成21年度は、暫定2車線で供用済区間の改良舗装工を実施する予定である。 [ 事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し ] 未整備区間については、平成21年度に会津若松市教育委員会が行う埋蔵文化財(神指城跡)の試掘確認調査に基づき、県教育委員会、会津若松市と協議し、文化財の保存形態等、取扱いを決定することとしている。 財政状況が厳しいことや埋蔵文化財の調査等により完了目標年度を延期しているが、文化財の取扱いが決定次第、用地取得や改良工事等、事業を推進する。 [ 関連事業の進捗状況 ] 会津若松三島線「阿賀川新橋」L=1.8km：市町村合併支援道路整備事業(H20~)																												
	みなし進捗率=(B)/(A)=108.1% > 70% 投資済事業費(B)=9,985(百万円) みなし事業費(A) = 全体事業費 11,875 × 21年 = 9,236(百万円) (全体工期27年) 経過年数																												
	評価	(A) B、 C																											
事 業 を 巡 る 社 会 経 済 情 勢 等 の 変 化	[ 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) 奥羽山脈を横断し県南地方と会津地方を結び広域的な連携・交流を促す幹線道路として非常に重要な路線である。 2) 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の構築のため早期整備が必要である。 3) これまでに4.6kmの区間を供用してきたが、残るバイパス整備により、会津若松市中心部の交通混雑が著しい区間の混雑緩和や良好な生活環境の確保が必要である。 4) 会津若松市と北会津村が合併(H16.11.1) 5) 会津若松市と北会津村の合併を支援するため、「阿賀川新橋」の整備が計画され、平成20年度から事業に着手しており、若松西バイパスと一体となって円滑な交通を確保。 (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は高く、事業説明会等の開催にあたって市の道路建設課が積極的に関与し地元住民との調整を行うなど、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																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標(算式)</th> <th colspan="2">事業採択時(S63)</th> <th colspan="2">評価実施時(H21)</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>6.7km</td> <td>緩和</td> <td>2.4km</td> <td>緩和</td> <td>- 4.3km</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>											評価指標(算式)	事業採択時(S63)		評価実施時(H21)		増減(+ -)	備考	現況	完成時	現況	完成時	交通混雑区間	6.7km	緩和	2.4km	緩和	- 4.3km	
	評価指標(算式)	事業採択時(S63)		評価実施時(H21)		増減(+ -)	備考																						
		現況	完成時	現況	完成時																								
交通混雑区間	6.7km	緩和	2.4km	緩和	- 4.3km																								
(2) その他特記すべき事項 ・現況交通量(H17) 18,900台/日 ・将来交通量(H42) 26,700台/日 [ 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( ) (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 2 1 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><b>【地元住民・受益対象者の意向】</b>                  (1) 事業採択時の状況                  会津若松市内の交通混雑により、安全な生活に支障をきたしていたことから、地区住民からバイパスの早期整備を強く要望されていた。</p> <p>(2) 評価実施時の状況                  市街化区域の区間が開通し、会津若松三島線までの接続が図られたことから、残る区間の早期完成が強く要望されている。</p> <p><b>【関係機関・団体の意向】</b>                  (1) 事業採択時の状況                  会津若松市長をはじめとする国道 118 号沿線の市町村長から構成する「一般国道 118 号会津若松バイパス建設促進期成同盟会」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                  市街化区域の区間が開通し、会津若松三島線までの接続が図られたことから、残る区間の早期完成が「一般国道 118 号会津若松西バイパス建設促進期成同盟会」より要望されている。</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><b>【計画変更の必要性】</b>                  (1) 必要性の有無 有 ・ <b>無</b></p> <p>( 当該事業については、試掘調査に基づく埋蔵文化財の保存形態によっては、道路計画を見直す必要性が生じるため、会津若松市教育委員会や県教育委員会等の動向を見守ることとする。 )</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容</p> <p><b>【代替案立案の可能性】</b>                  なし</p> <p style="text-align: right;"><b>【コスト縮減の取組等 ( 特記すべき事項 )</b></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>・盛土材の他工事からの流用土利用を積極的に進める。</li> </ul>							
	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">評価</td> <td style="text-align: center; padding: 2px 5px;"><b>A</b></td> <td style="padding: 2px 5px;">B、</td> <td style="padding: 2px 5px;">C</td> </tr> </table>	評価	<b>A</b>	B、	C	総 合 評 価	<p><b>【総合評価と対応方針案】</b>                  (1) 総合評価</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">                     会津若松市と北会津村が合併し、「阿賀川新橋」の整備も計画されるなど、若松西バイパスと一体となって、さらに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-bottom: 5px;"> <tr> <td style="width:20%; padding: 5px;">対応方針案</td> <td style="padding: 5px;">事業継続</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">今後の事業の進め方</td> <td style="padding: 5px;">埋蔵文化財の取扱いについての決定を踏まえ、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: 40px; margin-top: 5px;"></div>	対応方針案	事業継続	今後の事業の進め方
評価	<b>A</b>	B、	C							
対応方針案	事業継続									
今後の事業の進め方	埋蔵文化財の取扱いについての決定を踏まえ、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><b>【費用対効果分析等】</b>                  (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="width:50%; text-align: center; border: none;">                     [ 前回評価時 ]  <math display="block">B/C = \frac{293.08 + 14.74 + 3.61 \text{ 億円}}{134.76 + 7.64 \text{ 億円}} = 2.19</math> </td> <td style="width:50%; text-align: center; border: none;">                     [ 今 回 評 価 時 ]  <math display="block">B/C = \frac{367.19 - 85.85 - 27.67}{152.21 + 5.80} = 1.61 (&gt;1.0)</math> </td> </tr> </table> <p><b>【費用の変化等で特記すべき事項】</b>                  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。また、マニュアル改訂により、維持管理費用を変更したため、減少している。</p> <p><b>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</b>                  新たな交通需要推計に基づき算出した将来交通量が変化するため、減少している。また、マニュアル改訂により、便益算定のための原単位に変更があり、減少している。</p>	[ 前回評価時 ] $B/C = \frac{293.08 + 14.74 + 3.61 \text{ 億円}}{134.76 + 7.64 \text{ 億円}} = 2.19$	[ 今 回 評 価 時 ] $B/C = \frac{367.19 - 85.85 - 27.67}{152.21 + 5.80} = 1.61 (>1.0)$	総 合 評 価	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px 5px;">評価</td> <td style="text-align: center; padding: 2px 5px;"><b>A</b></td> <td style="padding: 2px 5px;">B、</td> <td style="padding: 2px 5px;">C</td> </tr> </table>	評価	<b>A</b>	B、	C	
	[ 前回評価時 ] $B/C = \frac{293.08 + 14.74 + 3.61 \text{ 億円}}{134.76 + 7.64 \text{ 億円}} = 2.19$	[ 今 回 評 価 時 ] $B/C = \frac{367.19 - 85.85 - 27.67}{152.21 + 5.80} = 1.61 (>1.0)$								
評価	<b>A</b>	B、	C							



(別紙)

## 費用対効果分析

## 国道改築事業（一般国道 118号 若松西バイパス）

$$\frac{\text{効果（便益）} B}{\text{費用} C} = \frac{B + B + B}{C + C}$$

## [費用項目]

- C : 道路整備に要する事業費（工事費、用地費、補償費等の合計）  
 C : 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]

- B : 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。
- B : 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。
- B : 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

$$\frac{B + B + B}{C + C} = \frac{367.19 - 85.85 - 27.67 \text{億円}}{152.21 + 5.80 \text{億円}} = \frac{253.67 \text{億円}}{158.01 \text{億円}} = 1.61 (> 1.0)$$