

事業別評価調書 (チェックリスト)

整理番号	2	事業名	市道北沢又・丸子線道路改良事業 (Ⅲ工区)		補助	単独	地区名 (事業箇所名)	福島市南沢又字下番匠田 外地内		担当部課名	建設部 道路建設課					
評価の対象となる根拠	要綱	第3条第1項(1) 事業採択から5年経過した時点で未着工の事業														
		第3条第1項(2) 事業採択から10年を経過した時点で継続中の事業														
	○	第3条第1項(3) 評価実施から5年経過した時点で継続中の事業														
		第3条第1項(4) 計画変更を行おうとする事業 (軽微なものは除く)														
		第3条第1項(5) その他社会経済情勢の変化に伴い評価実施の必要が生じた事業														
		第3条第2項 事業に係る予算を新たに措置し、又は事業に着手しようとする事業														
		第3条第3項 本要綱と異なる対象事業案件が通知された国庫補助事業等														
事業の概要	(事業目的及び全体計画)															
	(1) 事業目的: 本路線は、本市北部地域の国道13号と主要地方道福島・飯坂線を結ぶ重要幹線道路である。当核事業計画区域は、福島北土地区画整理事業の施行に伴い、住宅地、商業地の集積によって本市でも人口増加が著しい地域となっており、本事業を推進することにより、本市の骨格となる重要幹線道路網を形成させ、県都として都市交通の円滑化適正化を図るとともに、地域の活性化と交通の安全等に大きく寄与するものである。															
	(2) 全体計画 施工延長L=270m 幅員W=16.0m (歩道3.5m×2 車道3.0m×2 路肩1.5m×2) 附加車線幅員W=17.0m (歩道3.5m×2、車道3.0m×3、路肩0.5m×2) 全体事業費=2,529百万円															
	事業採択年度		H21		完成目標年度		H34		用地着手年度		H26		工事着手年度		H32	
	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		左の財源別内訳又は負担割合		これまでの年度別投資実績 (25年度は見込み値である。)								
								～22年度		23年度		24年度		25年度		
					国 - 県 - 市 2 その他 20		14 (0)		4 (0)		4 (0)		6 (0)			
	進捗率		事業費ベース 0.9%		用地費ベース		0%		その他 ()				%			
	事業の進捗状況	(整備の状況)														
		H21 予備設計、全体測量 H22 補完測量、概略平面図作成 H23 計画交通量作成、費用便益作成 H24 土質調査、実施設計 H25 用地測量、踏切部現況交通量調査														
(事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し) 踏切統廃合に伴う既存踏切2箇所の廃止 (成出、上並松踏切) 県道交差部の工程調整及び、施工区分、費用負担 道路整備による地域の分断、沿線地域の交通誘導等についての合意形成																
(関連事業の進捗状況)																
県道福島・飯坂線 I工区 (佐藤工業前～上松川橋) L=325m W=15m H22～H29 県道福島・飯坂線 II工区 (上松川橋～Y字路交差点) L=480m W=15m H30～H36 (予定)																
		評価		AA		A		B		C						
		評価		AA		A		B		C						

[事業に関する社会経済情勢] (特記すべき事項)

(1) 変化の有無 有 ・ 無

(2) 変化の内容

- ・ 事業予定地の上松川団地付近は地盤が悪く、東日本大震災により建物の損傷が多い地域である外、高齢者の方も多いため、早期の移転を望んでいる権利者が多い。
- ・ 町会役員に対して事業の説明会を開催したが、地元町会からも事業の早期着手を望まれている。
- ・ 今年の清水地区自治振協議会のテーマでも取り上げられ、地区からも早期の工事着手を望まれている。

(3) 地域の協力体制等

[事業に関連する評価指標等]

(1) 主要な評価指標の変化

特になし

(2) その他特記すべき事項

特になし

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) 事業採択時の意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市道北沢又・丸子線は昭和26年度に都市計画道路北沢又・丸子線として都市計画決定(L=5,380m、W=12m)し、長年周知されており早期建設の要望が出されている。 <p>(2) 評価実施時の意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・震災後、道路計画について問い合わせが多くなり、更なる早期建設の要望が出されている。 <p>【関係機関・団体の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福島交通、公安委員会、東北運輸局、県北建設事務所等からは、諸条件がクリア出来れば平面交差での事業計画推進について合意することとなっている。 <p>(2) 評価実施時の意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記に同じ 	コスト削減や代替案等の可能性	<p>【計画変更の必要性】</p> <p>(1) 必要性の有無 有 ・ 無</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容</p> <p style="text-align: center;">特になし</p> <p>【代替案立案の可能性】</p>										
	<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">AA · A · B · C</td> </tr> </table>	評価	AA · A · B · C	総合評価と対応方針	<p>【コスト削減の取り組み等】</p> <p>関係機関との協議より福島交通飯坂線との交差部について、立体(オーバー、アンダー)交差の検討を行なった結果、事業費が2~3倍以上となる他、県道からの乗り入れが出来ないため、平面交差を進めている。</p>								
評価	AA · A · B · C												
費用対効果分析等の要因の変化	<p>【費用対効果分析】</p> <p>(1) 手法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省費用便益分析マニュアル <ul style="list-style-type: none"> ○ 走行時間短縮便益 ○ 走行経費減少便益 ○ 交通事故減少便益 <p>(2) 費用対効果の変化</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr><td>I 工区</td><td>2.21</td></tr> <tr><td>II 工区</td><td>2.10</td></tr> <tr><td>III 工区</td><td>1.05</td></tr> </table> <p>【費用の変化等で特記すべき事項】</p> <p>III 工区については、延長が短い区間であるが、用地補償費が多額のため、便益費が小さい。</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</p> <p style="text-align: center;">なし</p>	I 工区	2.21	II 工区	2.10	III 工区	1.05	総合評価と対応方針	<p>【総合評価と対応方針】</p> <p>(1) 総合評価</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>福島北土地区画整理事業区域内の商業施設や住宅の建築が盛んなことから、区画整理事業区域内幹線市道と連結する本路線は交通量が増加しており、それら进行处理する上で現在の狭隘な交通環境では安全を確保する上で多大な障害となっている。</p> <p>そこで本路線を東西軸の幹線市道として、国道13号、市道福島北1号線、市道福島北2号線、主要地方道福島・飯坂線と連携し、北沢又地区の拠点間の連絡道路としての役割を持たせ、さらに周辺地域の歩行者及び車両の安全な通行を確保して、円滑な交通の流れを図るため緊急に整備を図っていく必要がある。</p> </div> <p>(2) 対応方針案及び今後の事業の進め方</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">対応方針案</th> <th>継続事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>今後の事業の進め方</td> <td>東西軸の幹線道路であるが、事業費が多額なため3工区に分けて施工している。1工区の延長1,180mについては、平成10年度から平成16年度に施工し完了している。2工区の延長600mについても、平成15年度に着手し平成21年度に完了している。3工区の延長270mについては、地元町会及び関係権利者に対し丁寧な説明を行い、合意形成を図りながら平成26年度から本格的な用地補償を進めていく。</td> </tr> </tbody> </table> <p>(3) 事業見直し継続、休止、中止する場合の対応</p>	対応方針案	継続事業	今後の事業の進め方	東西軸の幹線道路であるが、事業費が多額なため3工区に分けて施工している。1工区の延長1,180mについては、平成10年度から平成16年度に施工し完了している。2工区の延長600mについても、平成15年度に着手し平成21年度に完了している。3工区の延長270mについては、地元町会及び関係権利者に対し丁寧な説明を行い、合意形成を図りながら平成26年度から本格的な用地補償を進めていく。
	I 工区	2.21											
II 工区	2.10												
III 工区	1.05												
対応方針案	継続事業												
今後の事業の進め方	東西軸の幹線道路であるが、事業費が多額なため3工区に分けて施工している。1工区の延長1,180mについては、平成10年度から平成16年度に施工し完了している。2工区の延長600mについても、平成15年度に着手し平成21年度に完了している。3工区の延長270mについては、地元町会及び関係権利者に対し丁寧な説明を行い、合意形成を図りながら平成26年度から本格的な用地補償を進めていく。												
<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">AA · A · B · C</td> </tr> </table>	評価	AA · A · B · C	総合評価と対応方針	<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">評価</td> <td style="text-align: center;">AA · A · B · C</td> </tr> </table>	評価	AA · A · B · C							
評価	AA · A · B · C												
評価	AA · A · B · C												