

事業別評価調書 (チェックリスト)

整理番号	3	事業名	都市計画道路 曾根田町桜木町線		(補助) 単独	地区名 (事業箇所名)	宮下町工区 (福島市宮下町 外地内)	担当部課名	都市政策部 交通政策課	
評価を受ける理由	要綱 第3条第1項 (3)									
根拠となる項目 (○をつける)		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 本事業は、国道13号から市道杉妻町・御山線 (県庁通り) の区間を整備するもので、当路線の整備により国道4号と国道13号間が結ばれ、市中心部の東西の幹線道路となる重要な路線である。 また、現在の一方通行を解消し、道路交通ネットワークを形成することにより、周辺道路の渋滞解消など、中心市街地北部における円滑な交通処理ができることや周辺の小学校の通学路として安全で快適な歩行空間の確保を目的としている。 (2) 全体計画 延長 L=346m 幅員 W=15m (車道幅員 W=6m 歩道幅員 W=3m 両側 自転車専用通行帯 W=1.5m 両側) 全体事業費 C=995百万円									
	事業採択年度	平成24年度	完成目標年度	平成32年度	用地着手年度	平成26年度	工事着手年度	平成32年度		
概要	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 (27年度は見込み値である。)				項目別事業費	
	995百万円 (177百万円)	239百万円 (25百万円)	国 547百万円 市 45百万円 その他 (起債) 403百万円	24年度 16百万円 (0)	25年度 4百万円 (0)	26年度 156百万円 (23百万円)	27年度 63百万円 (2百万円)	測量試験費 43百万円 工事費 104百万円 用地費 177百万円 補償費 671百万円		
	進捗率	事業費ベース 24.0%	用地費ベース 14.0%	その他 ()						
	(整備の状況) H26までは、概ね順調に進捗している。 H27以降は、国費内示率が厳しく事業進捗に影響がでる可能性あり。 (事業実施上の課題や問題点、今後の事業見通し) 国費の内示が厳しい状況であるため、土地開発基金等を活用し用地を先行取得する必要がある。 近隣に移転を希望している権利者が多く代替地の確保に時間を要している。 (関連事業の進捗状況) 市道曾根田・三本木線：H26完了 市道仲間町・春日町線：H28完了予定 市道新浜町・東浜町線：H24完了 市道浜田町・春日町線：未定 (西棟建設時期と合わせるため)									
評価					AA · A · B · C					
評価					AA · A · B · C					

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 地元説明会を開催し、事業計画について了承を得ている。</p> <p>(2) 評価実施時の意向 土地所有者より早期の用地買収を望む声が多数ある。</p> <p>【関係機関・団体の意向】</p> <p>(1) 事業採択時の意向 国土交通省福島河川国道事務所 (道路管理者) 及び福島県公安委員会と国道 13 号接続について協議を重ねている。</p> <p>(2) 評価実施時の意向 概ね了解を得ている。</p>	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 ・ <input checked="" type="radio"/> 無</p> <p>(2) 計画変更の理由及び内容</p> <p>【代替案立案の可能性】</p> <p>【コスト削減の取り組み等】 (特記すべき事項)</p> <p>コンクリート二次製品や再生材の積極的な活用を検討する。 発生土砂の現場内利用、他工事流用等を検討する。 現道の路床置換の必要性について検討する。</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>【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: 5px 0;"> <p>※上記の各視点毎の評価結果を踏まえ、総合的に記述する。 国道 4 号と国道 13 号間を結ぶ市中心部の東西の幹線道路であり、周辺道路の渋滞解消、周辺小学校の通学路として安全で快適な歩行空間を確保するなど、早期整備を図っていく必要がある路線である。</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="border-collapse: collapse; width: 100%; margin: 5px 0;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">対応方針案</th> <th style="width: 80%;">継続</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;">今後の事業の進め方</td> <td style="padding: 5px;">関係する権利者に対し丁寧な説明を行い、移転先の代替地を確保し合意形成を図りながら事業の進捗に努めていく。</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	今後の事業の進め方
評価	AA · A · B · C							
対応方針案	継続							
今後の事業の進め方	関係する権利者に対し丁寧な説明を行い、移転先の代替地を確保し合意形成を図りながら事業の進捗に努めていく。							
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 費用便益の算定 交通量推計と将来交通量配分データを用い、整備の有無による交通量を推計し、費用便益を算定する。</p> <p>(2) 費用対効果の変化 新規事業評価時の費用便益比 B/C=2.0 (H22 年度) 継続事業評価時の費用便益比 B/C=1.8 (H27 年度) 事業採択時より資材及び人件費の高騰により、費用便益は小さくなっている。 新規事業評価時の総事業費 : 8 億 90 百万円 継続事業評価時の総事業費 : 9 億 95 百万円</p> <p>【費用の変化等で特記すべき事項】 復興事業等の増加により、資材及び人件費が高騰している。</p> <p>【需要効果の変化等で特記すべき事項】</p>	総合評価と対応方針	<p>評価 <input checked="" type="radio"/> AA · A · B · C</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					
評価	AA · A · B · C							