

費用便益分析の結果（東部幹線外1線 L=0.7 km）

事業の目的

東部幹線は、慢性的な交通混雑を緩和するとともに沿道土地利用の向上並びに環境負荷低減を図り、都市内交通の円滑化と住環境の保全に大きく寄与するものである。

便 益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成15年度			
供 用 年	平成25年度			
初 年 便 益	5.6億円	0.4億円	0.1億円	6.1億円
基準年における現在価値	82.0億円	5.6億円	0.8億円	88.4億円

費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成15年度		
単 純 合 計	60.0億円	1.2億円	61.2億円
基準年における現在価値	45.3億円	0.5億円	45.8億円

評価指標の算定結果

費用便益比(CBR)	B/C= 1.9
------------	----------

街路事業の客観的評価指標

箇所：福島県郡山市
事業種別：事前評価

事業名：東部幹線外 1線

事業種別は事前評価、再評価の別を記入。

データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてもよいものとする。

網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。

その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。

< 事業採択の前提条件を確認するための指標 >

		街路
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている
	事業実施環境 (新規事業採択時)	都市計画決定済(H16.3変更予定) 円滑な事業執行の環境が整っている
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している
	事業の性格	以下のいずれかに該当する ・国の直轄事業に関連する事業 ・国家的な事業に関連する事業 ・先導的な施策に係る事業 短期間に集中的に施行する必要がある事業 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である

< 事業の効果や必要性を評価するための指標 >

政策目標		街路
大項目	中項目	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率()
		現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス 路線が存在する
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのア クセス向上が見込まれる
	物流効率化の支援	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
		農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性 向上が見込まれる
	都市の再生	現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コン テナ輸送車が通行できない区間を解消する
		都市再生プロジェクトを支援する事業である
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		中心市街地内で行う事業である
		幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事 業である
	国土・地域	DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網 密度が向上する
		対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha 以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる
地域高規格道路の位置づけあり		
当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する 路線を構成する		
		現道等における交通不能区間を解消する

1. 活力	国土・地域	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	個性ある	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		特別立法に基づく事業である
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
		歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成
無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	安全で安心できるくらしの確保	二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
3. 安全	安全な生活環境の確保	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
		当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
	災害への備え	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される
		現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する
		幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消
		密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
4. 環境	地球環境の保全	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量（ ）
生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率（ ）	
	現道等における自動車からのSPM排出削減率（ ）	
	現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
	その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
		関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり 他機関との連携プログラムに位置づけられている
	その他	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される