

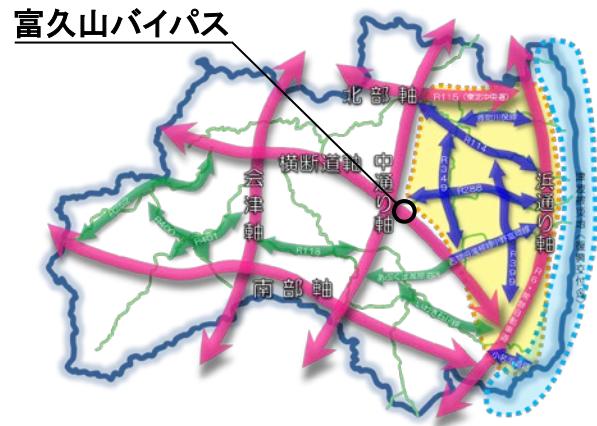
整理番号	107	事業名[地区名]	交付金事業(道路)(再生復興) 〔郡山市 一般国道288号富久山バイパス〕	全体事業費	6,000 百万円	採択年度	H11	完成目標年度*	H32	担当部(局)課名	土木部 道路整備課
------	-----	----------	--	-------	--------------	------	-----	---------	-----	----------	-----------

※完成目標年度は、標準的な工程を想定して設定しているが、毎年度の予算は担保されたものではなく、用地取得状況や施工上の条件変化等、不確定な要素があるため、確定したものではない。

評価対象理由	前回評価時(平成25年度)から5年経過	前回評価時の対応方針	委員会からの提言:事業継続、付帯意見等:無し、県の対応方針:事業継続
--------	---------------------	------------	------------------------------------

## 1 事業の概要

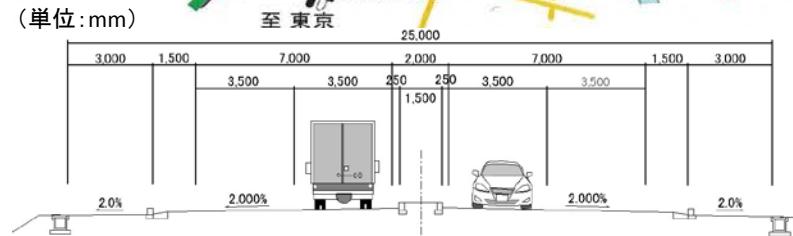
- 国道288号(富久山バイパス)は、「福島県総合計画(ふくしま新生プラン)」及び「福島県復興計画(第3次)」の「復興まちづくり・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」に位置付けられ、「地域連携道路」として、広域的な物流・観光と救急・地域医療などを担う。
- 郡山市街地から磐越自動車道郡山東IC間のアクセス向上及び郡山都市圏の交通混雑の緩和を図る。



凡	例
	再評価箇所
	一部供用済
	国道(供用中)
	国道(一部供用中)
	現道
	県道
	市町村道



- 延長 L=1.7km
- 幅員 W=14.0(25.0)m (4/4)
- 主要構造物 富久山大橋L=222.0m



**国道288号(富久山バイパス)の整備効果**

- 災害時、主要拠点と接続する緊急輸送路(第二次確保路線)としての機能強化
- 郡山市街地から磐越自動車道郡山東IC間のアクセス強化

## 2 事業の進捗状況等

評価基準 A:特に問題なし、B:問題あるが解決の見込みあり、C:問題があり解決が難しい

(百万円)

全体事業費		事業 執行済額	年度別執行額			30年度見込
前回	今回 (前回差)		~27年度	28年度	29年度	
6,000	6,000 (±0%)	4,762	4,731	8	23	50

(1) 現状及び見通し [評価(A)・B・C]

- ・平成21年度に富久山大橋を含む終点側約1kmについて、暫定2車線供用済み。
- ・平成30年度は、引き続き用地交渉を実施。
- ・平成32年度の完成を目指す。

(2) 期待される効果 [評価(A)・B・C]

- ・災害時、主要拠点と接続する緊急輸送路(第二次確保路線)としての機能強化を図る。
- ・郡山市街地から磐越自動車道郡山東IC間のアクセス向上を図る。

(3) 事業を巡る社会経済情勢の現状・変化、地元住民等の意向

[評価(A)・B・C]

- ・郡山東郵便局の開局に伴い交通状況に変化が生じたことを受けた対策について要望されている。
- ・郡山市をはじめとする国道288号沿線市町より、早期整備について要望されている。

(4) 評価指標の状況 [評価(A)・B・C]

評価指標	採択時(H11)	前回(H25)	完成時(H32)	備考
郡山市街地と磐越自動車道郡山東ICとの連絡時間	28分	28分	23分	郡山駅と郡山東IC間で算出

【その他参考となる数値】

- ・現況交通量(H27) 14,135台/日
- ・将来交通量(H42) 30,800台/日

(5) 費用対効果の状況・要因の変化 [評価(A)・B・C]

$$B/C = \frac{179.0+5.5+3.8}{83.9+1.0} = 2.22 \quad (\text{前回値}2.72)$$

- ・[B]道路事業における総便益(走行時間短縮便益+走行経費減少便益+交通事故減少便益の合計)
- ・[C]道路事業に要する総費用(道路整備に要する事業費+道路維持管理に要する費用の合計)め、総費用(C)が費用を現在価値化する際に用いる割引率の適用等により前回より増加している。

【参考値】

$$B/C = \frac{179.0+5.5+3.8+7.9^{*1}}{83.9+1.0} \times 1.500^{*2} = 3.47$$

\*1: 追加便益:7.9億円(迂回の解消効果、冬期交通の効果、CO2排出削減効果、救命救急へのアクセス向上効果)

\*2: 地域修正係数:1.500(中通り)

(6) コスト削減の取組・代替案の検討状況 [評価(A)・B・C]

- ・他工区からの建設発生土の有効活用。
- ・代替案については、未改良区間の接続位置(起終点)等を踏まえると、ルート変更の可能性はない。

## 3 評価

(1) 県の対応方針案

(2) 理由

事業継続

地元からの早期完成の要望や災害時の緊急輸送路(第二次確保路線)としての機能強化の必要性、また、前回評価時と同様の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。