

平成26年度事業別評価調書（チェックリスト）

整理番号	102	事業名	道路調査事業	補助 単独	地区名 (事業箇所名)	一般国道121号 会津縦貫北道路(4-2工区)	関係 市町村名	会津若松市	担当部(局) 課(室)名	土木部 高速道路室													
評価の対象となる理由	第2項第1号：準備・計画に要する調査費を新たに予算化しようとする大規模公共事業			前回(平成 年度)評価時の対 応方針	委員会からの発言： 付帯意見：			県の対応方針：															
事業根拠法・要綱等の名称	道路法第12条																						
事業概要	<p>[事業目的及び全体計画]</p> <p>(1) 事業目的</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道121号(会津縦貫北道路4-2工区)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2次)」の「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」に位置づけられ、県土の骨格となる6本の連携軸の一つである会津軸の役割を担う地域高規格道路として、磐越自動車道及び会津縦貫南道路と一体となり、高速交通ネットワークを形成する。</li> <li>会津縦貫北道路と国道118号若松西バイパスを結ぶ区間には、主要渋滞箇所が2箇所存在し、会津縦貫北道路と若松市街地及び南会津地方とのアクセス性が悪く、改善が必要である。</li> <li>会津地域は、冬の積雪量が多く、降雪時の旅行速度の低下が著しい。規格の高い道路は、冬期の速度低減が少なく、冬期の安全で円滑な交通に大きく寄与する。</li> <li>さらに、会津縦貫北道路に隣接し会津地域の広域・総合医療を担う福島県立医科大学会津医療センター(H25.5開設)へのアクセス改善に繋がり、医療サービスの拡大が図れる。</li> <li>大規模災害時において、広域的な避難や緊急物資等の輸送を可能にする災害に強い交通体系を確保する。</li> <li>会津地域の主要産業である農業、観光業において、早期出荷、移動時間短縮による観光の周遊化の促進等、地域活性化に寄与する。さらには、企業への立地誘導効果も期待できる。</li> </ul> <p>(2) 全体計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>延長：L=約3km (会津若松市高野町大字木流～会津若松市神指町大字高瀬、H6.12.16計画路線指定)</li> <li>幅員：W=14.0(20.5)m</li> <li>設計速度：V=80km/h</li> <li>全体事業費：C=約114億円(概算)</li> </ul> <p>(3) 環境への配慮等</p> <p>平成27年度より環境調査を実施し、道路計画に対する動植物や自然環境への影響について検討を進める。</p> <p>(4) 関連事業の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>会津縦貫北道路(地域高規格道路:直轄権限代行業業)                     <ul style="list-style-type: none"> <li>うち塩川IC～湯川北IC間L=3.2kmが平成21年10月に、</li> <li>喜多方IC～塩川IC間L=4.7kmが平成23年11月に、</li> <li>湯川北IC～湯川南IC間L=2.2kmが平成25年9月に暫定2車線供用開始。</li> <li>湯川南IC～会津若松北IC間L=3.0kmが平成27年度に暫定2車線供用開始予定。</li> </ul> </li> <li>会津縦貫南道路湯野上バイパス(地域高規格道路:直轄権限代行業業)                     <ul style="list-style-type: none"> <li>延長:L=8.3km 事業年度:平成19年度～平成23年度は県で事業を実施し、平成24年度から国直轄権限代行業業で事業を実施。</li> </ul> </li> <li>国道118号小沼崎バイパス(福島県)(4工区、H19.3.30整備区間指定)                     <ul style="list-style-type: none"> <li>延長:L=1.5km 事業年度:平成14年度～事業中</li> </ul> </li> <li>国道118号若松西バイパス(福島県)                     <ul style="list-style-type: none"> <li>延長:L=6.8km 事業年度:昭和63年度～事業中</li> </ul> </li> </ul>				事業概要	<p>[事業に関する社会経済情勢](特記すべき事項)</p> <p>(1) 事業に関連する項目</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>会津縦貫北道路と国道118号若松西バイパスを結ぶ区間には、主要渋滞箇所が2箇所存在し、会津縦貫北道路と若松市街地及び南会津地方とのアクセス性が悪く、地域経済及び社会生活の安定に影響が生じているため、早期の整備が必要である。 また、若松市街地内を南北に通過する交通を会津縦貫北道路、会津縦貫南道路が担うことにより、市街地部の慢性的な渋滞の改善にも寄与することから、産業、医療の支援や観光活性化等を図るうえでも、整備を進める必要がある。 * 主要渋滞箇所(観音前交差点、中沢交差点:H24年度指定) * 会津縦貫北道路湯川南IC～若松西バイパス間(会津縦貫北道路全線開通時) 17分→8分 9分短縮</li> <li>会津地域は積雪が多いため、冬期の旅行速度の低下が著しい。 * 会津縦貫北道路湯川南IC～若松西バイパス間(会津縦貫北道路全線開通時) 19分→8分 11分短縮</li> <li>常磐自動車道や東北中央自動車道などの整備が進む中、県内において規格の高い道路整備は会津地方が最も遅れている。</li> <li>国道121号を利用する車の移動距離は100km以上が大半を占め、磐越自動車道と一体となった高速交通ネットワークとして整備することで、物流効率化や産業の誘発など地元産業の活性化が期待できる。</li> <li>平成20年9月に国道289号甲子道路が供用され、会津縦貫道路の必要性がさらに高まっている。 また、平成20年10月には会津・米沢地域観光圏整備計画が認定されるなど、広域観光に寄与する会津縦貫北道路の必要性が高まっている。</li> <li>会津縦貫北道路は国直轄権限代行業業として平成27年度中に事業区間が全線開通し、また、国道118号若松西バイパスが平成28年度に開通予定である。隣接する連結区間を一体的に進めることが、会津軸整備の更なる推進の好機となる。</li> </ol> <p>(2) 地元住民・関係機関・団体の意向</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>地元商工会や教育関係者等が、会津地区道路整備促進期同盟会とともに、政府や国土交通省に対し、会津縦貫北道路整備の重要性及び必要性を強く訴えるとともに、早期完成等を要望している。</li> <li>本事業に期待する地元熱意は高く、会津若松市をはじめ沿線会津地方自治体の協力体制が確立している。</li> </ol> <p>[事業に関連する評価指標等]</p> <p>(1) 主要な評価指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標の名称等</th> <th colspan="2">評価実施時の数値等</th> <th rowspan="2">備考(数値の評価等)</th> </tr> <tr> <th>現況</th> <th>完成時</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>会津縦貫北道路湯川南IC～若松西バイパス間の冬期所要時間(通常期)</td> <td>19分 (17分)</td> <td>8分 (8分)</td> <td>会津縦貫北道路全線開通時の所要時間</td> </tr> <tr> <td>主要渋滞箇所</td> <td>2箇所</td> <td>解消</td> <td>平成24年度指定</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) その他特記すべき事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現況交通量(H22) 16,990台/日</li> <li>将来交通量(H42) 15,800台/日(14,700台/日 現道残存交通量)</li> </ul>				評価指標の名称等	評価実施時の数値等		備考(数値の評価等)	現況	完成時	会津縦貫北道路湯川南IC～若松西バイパス間の冬期所要時間(通常期)	19分 (17分)	8分 (8分)	会津縦貫北道路全線開通時の所要時間	主要渋滞箇所	2箇所	解消	平成24年度指定
	評価指標の名称等	評価実施時の数値等		備考(数値の評価等)																			
現況		完成時																					
会津縦貫北道路湯川南IC～若松西バイパス間の冬期所要時間(通常期)	19分 (17分)	8分 (8分)	会津縦貫北道路全線開通時の所要時間																				
主要渋滞箇所	2箇所	解消	平成24年度指定																				
全体事業	計画事業費 (うち用地費)	11,400百万円 (770)	財源別内訳又は負担割合	主要事業種目別積算内訳																			
			国 55% 県 45%																				

平成26年度事業別評価調書（チェックリスト）

費用対効果分析等	<p>【費用対効果分析等】</p> <p>(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・地域整備局街路交通施設課長、国土交通量道路局企画課長通達）による。</p> <p>(2) 費用対効果の内容</p> $B/C = \frac{180+33+18 \text{ 億円}}{86+2 \text{ 億円}} = \frac{231 \text{ 億円}}{89 \text{ 億円}} = 2.61 (>1.0)$ <p>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） ※便益及び費用は、将来にわたる値を社会的割引率により現在価値化している。</p> <p>【効果で特記すべき事項】</p> <p>特になし</p>	国・県・市町村・民間との役割分担	<p>【県が事業実施主体となるべき理由・必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、高規格幹線道路と一体的に機能する広域的な一般国道であり、県管理の国道（指定区間外）であるため、県が事業主体となり事業を進める。</li> </ul> <p>【その他特記すべき事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路は、高規格幹線道路網と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾などの広域交流拠点との連結等に資する路線である。</li> <li>地域高規格道路の指定については、地域の要望を踏まえ、事業の重要性、地域の活性化に与える効果等を考慮して、国が指定する。会津縦貫北道路は平成6年12月16日に計画路線に指定された。</li> </ul> <p style="text-align: center;">会津縦貫北道路連結区間の区間指定状況</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区間指定</th> <th>指定時期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="width: 10%;">計画路線</td> <td style="width: 70%;">地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線</td> <td style="width: 20%;">H6. 12. 16</td> </tr> </tbody> </table>	区間指定		指定時期	計画路線	地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線	H6. 12. 16
区間指定		指定時期							
計画路線	地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線	H6. 12. 16							
コスト縮減等の可能性	<p>【コスト縮減に向けた検討状況】</p> <p>下記項目について、今後調査段階で検討していく。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>経済性を考慮した道路計画（土工バランス等）</li> <li>新技術の活用（多面的な橋梁タイプの検討等）</li> <li>表土の活用（発生土の有効活用）</li> </ol> <p>【その他特記すべき事項】</p> <p>特になし</p>	総合評価	<p>【総合評価と対応方針案】</p> <p>(1) 総合評価</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>会津縦貫北道路は、会津縦貫南道路とともに県土の骨格となる6本の連携軸の一つである会津軸として、県が、その整備を総合計画等に位置付けている路線である。</p> <p>4-2工区は、会津縦貫北道路と会津縦貫南道路を接続し、磐越自動車道とともに高速交通ネットワークを形成することで、会津地域の冬期交通の円滑化、医療サービスの拡大等に寄与し、さらに、大規模災害時の緊急物資等の輸送を支える災害に強い交通体系の確保に繋がる箇所である。</p> <p>会津軸として整備を進めている会津縦貫北道路の平成27年度開通、国道118号若松西バイパスの平成28年度開通等を踏まえ、会津軸の更なる整備を計画的かつ着実に進めるため、平成27年度より、早期事業化に向けた着工準備の調査に着手する必要がある。</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>対応方針案</th> <th>新規着工準備</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="width: 30%;">今後の事業の進め方</td> <td>早期事業化に向け、着工準備としての調査（ルートや構造の検討、環境調査等）に着手する。</td> </tr> </tbody> </table>	対応方針案	新規着工準備	今後の事業の進め方	早期事業化に向け、着工準備としての調査（ルートや構造の検討、環境調査等）に着手する。		
対応方針案	新規着工準備								
今後の事業の進め方	早期事業化に向け、着工準備としての調査（ルートや構造の検討、環境調査等）に着手する。								



(別紙)

## 費用対効果分析

### 国道改築事業（一般国道121号 会津縦貫北道路(4-2工区)）

$$\frac{\text{効果（便益）} B}{\text{費用} C} = \frac{B①+B②+B③}{C①+C②}$$

#### [費用項目]

- C①：道路整備に要する事業費（工事費、用地費、補償費等の合計）  
C②：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]

- B①：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。
- B②：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。
- B③：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

$$\frac{B①+B②+B③}{C①+C②} = \frac{180+33+18 \text{ 億円}}{86+2 \text{ 億円}} = \frac{231 \text{ 億円}}{89 \text{ 億円}} = 2.61 (>1.0)$$