事業採択後10年経過継続

事業名	国道４９号　猪苗代(いなわしろ)拡幅	事業種別	一般二次

事業の目的

国道49号は、福島県いわき市と新潟県新潟市を結び、広域交流の促進及び沿線市町村の連携を図る幹線道路である。

猪苗代拡幅は、猪苗代町内(猪苗代湖等の観光地)における休日観光期の交通渋滞の緩和や沿道環境の改善等を目的としている事業である。当道路の整備により、新たな渋滞ポイント交差点（志田浜交差点等）の渋滞解消による観光周遊の円滑化や沿道住民の安全確保等に大きく寄与するものである。

事業の概要

起終点	自：耶麻郡猪苗代町大字壺楊字南浜(やまぐんいなわしろまちおおあざつぼようあざみなみはま) 至：耶麻郡猪苗代町大字長田字中大堰(やまぐんいなわしろまちおおあざおさだあざなかおおせき)	延　長 供用済	７．３㎞ １．１㎞
事業化	昭和６３年度	都市計画決定	―
用地着手	平成元年度	工事着手	平成３年度

	全体事業費・進捗率		
	全事業費(うち用地費)	執行済み額(うち用地費)	全体進捗率(用地費)
完　成	１５０億円(４６億円)	１００億円(３７億円)	６７％(　８０％)
暫　定	８０億円(１４億円)	７０億円(１４億円)	８８％(１００％)

位置図



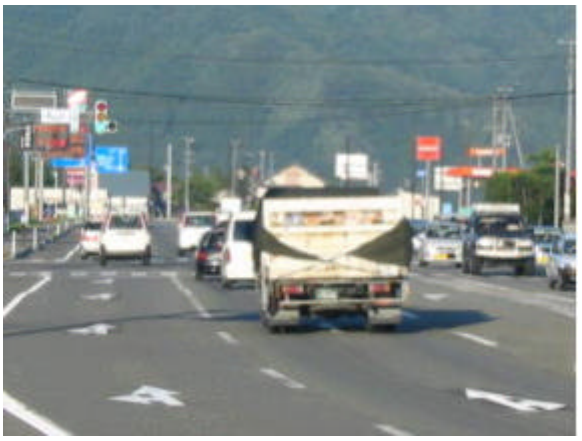
事業概要

整備状況・供用区間の状況

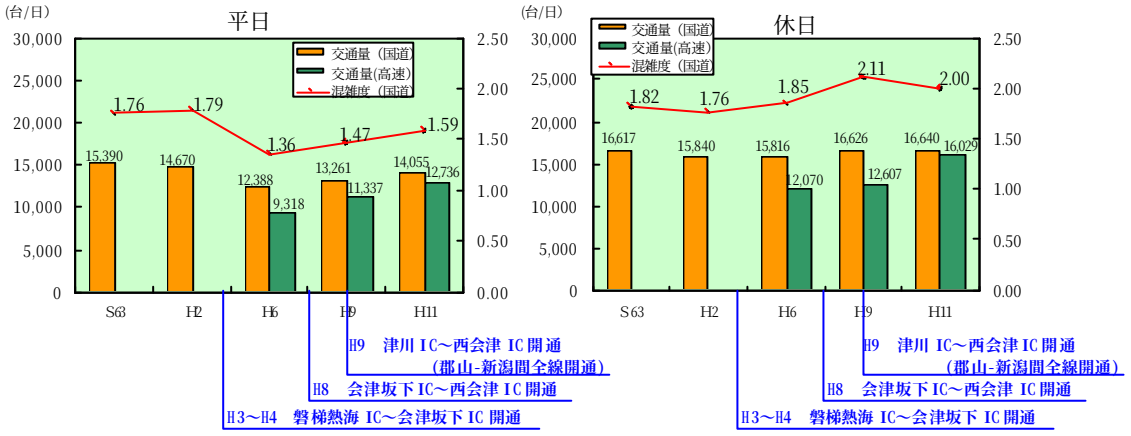
バイパス部
(郡山方面から→会津方面を望む)



猪苗代拡幅供用済区間状況
(会津方面から→郡山方面を望む)



現道49号の道路混雑状況



▲現道の交通量および混雑度の推移

資料：各年道路交通センサス(猪苗代町金田地区・高速は磐梯熱海～猪苗代高原間)

※昭和63年における休日交通量は平日交通量に対し平休比1.08
(平成2年)を乗じ計算した。

※青字は磐越自動車道開通年次

※各年度の混雑度算出に用いる交通容量は、平成11年道路交通センサス基準に基づき算出



▲国道49号現道の状況
(志田浜交差点付近)

	新たな渋滞ポイント 志田浜交差点
最大渋滞長	700m(上り方向)
最大通過時	4分

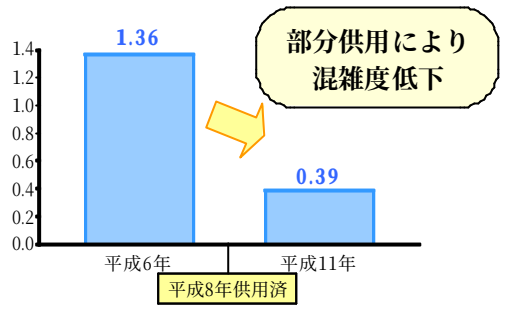
平成14年4月28日(日)

郡山国道事務所渋滞調査

事業の概要

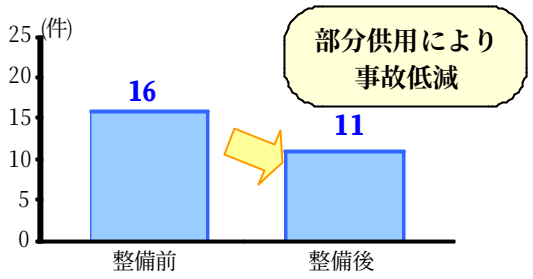
部分供用の効果

国道115号交差点(堅田交差点)付近の前後L=1.1㎞の4車線化により混雑度が低下し、猪苗代磐梯ICへのアクセス性が向上するとともに、渋滞最後尾車両への追突が減少した。



▲混雑度の変化

資料：道路交通センサス

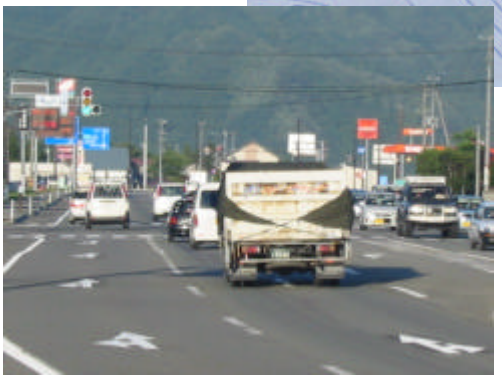


▲追突事故の変化(停止車両への追突・拡幅区間)

資料：国土交通省

※整備前は平成4年～平成7年、整備後は平成8年～平成11年





▲猪苗代拡幅供用済区間状況

事業の投資効果

事業の投資効果

○費用便益比（Ｂ／Ｃ）

【計画交通量　平成４２年度＝１４,２００台/日】

・現在の費用便益比【全線】

基準年(平成１６年)における費用及び便益の現在価値

費用(C)＝事業費+維持修繕費

＝１５７億円+２６億円＝１８３億円

便益(B)＝走行時間短縮便益+走行費用減少便益+交通事故減少便益

＝２１３億円+３２億円+１８億円＝２６３億円

Ｂ／Ｃ【１．４】

・現在の費用便益比【残事業】

基準年(平成１６年)における費用及び便益の現在価値

費用(C)＝事業費+維持修繕費

＝３８億円+２２億円＝６０億円

便益(B)＝走行時間短縮便益+走行費用減少便益+交通事故減少便益

＝２０５億円+３７億円+１８億円＝２５９億円

Ｂ／Ｃ【４．３】

・感度分析【全線】

交通量変動　：B/C＝１．６(交通量+10%)　B/C＝１．３(交通量-10%)

事業費変動　：B/C＝１．４(事業費+10%)　B/C＝１．５(事業費-10%)

事業期間変動：B/C＝１．３(事業期間+20%)　B/C＝１．６(事業期間-20%)

・感度分析【残事業】

交通量変動　：B/C＝４．８(交通量+10%)　B/C＝４．０(交通量-10%)

事業費変動　：B/C＝４．１(事業費+10%)　B/C＝４．６(事業費-10%)

事業期間変動：B/C＝４．０(事業期間+20%)　B/C＝４．６(事業期間-20%)

○経済的純現在価値（ＥＮＰＶ）

【全　線】　８０億円

【残事業】　１９９億円

○経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）

【全　線】　５．３%

【残事業】　１５．４%

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（１/9）

○客観的評価指標（指標48項目中19項目に該当）

政策目標		指　標
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	□ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着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が向上
		□ 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
	都市の再生	□ 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/km2以下である市街地内での事業である
		□ 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
	国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り
		□ 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
		■ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	個性ある地域の形成	□ 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
		□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
2．暮らし	歩行者･自転車のための生活空間の形成	□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
		□ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
	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）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	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（2/9）

政策目標		指　標
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五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
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）
		□ 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
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	他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係	□ 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
		□ 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
		■ 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見込まれる

※○印は定量的な記述で効果を貸確認。□印は、定量的に効果の有無を確認。該当箇所は●及び■で表示

・渋滞損失時間の削減
　渋滞損失時間：４０．９→１５．５万人・時間/年
　当該区間の整備による現道の渋滞損失削減率：約６割削減

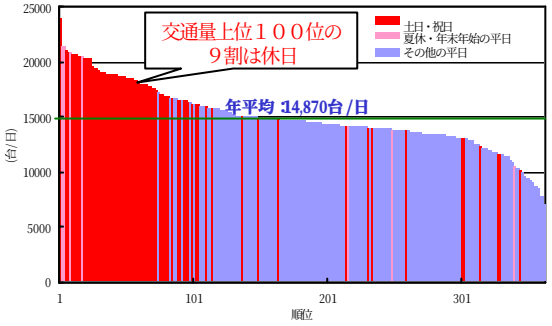
・二酸化炭素(CO2)の削減
　・ＣＯ２：１７０，６８２→１６９，９８７ｔ－ＣＯ２／年
　削減量６９５ｔ－ＣＯ２／年は、約４４万円／年に相当
　(排出量原単位：２，３００円／ｔ－ｃ／年)
　※二酸化炭素排出削減量の貨幣換算｛参考:道路投資の評価に関する指針(案)｝

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（3／9）

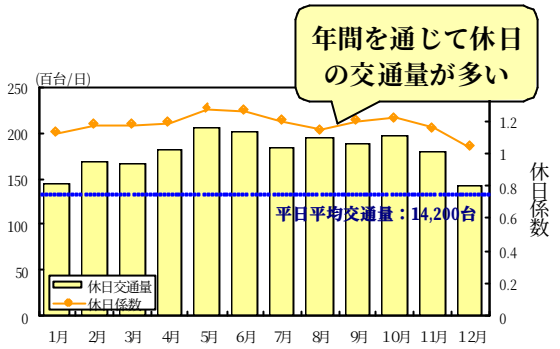
・再評価実施時点における評価指標該当項目

1.猪苗代周辺の国道49号は、日交通量の上位100位のうち9割を休日が占める。一年を通じて休日係数が高いなど、休日・観光交通が卓越している状況である。そのため観光期については、昼間の旅行速度が10㎞/h台まで落ち込む状況となっている。



資料:平成15年交通量常時観測調査

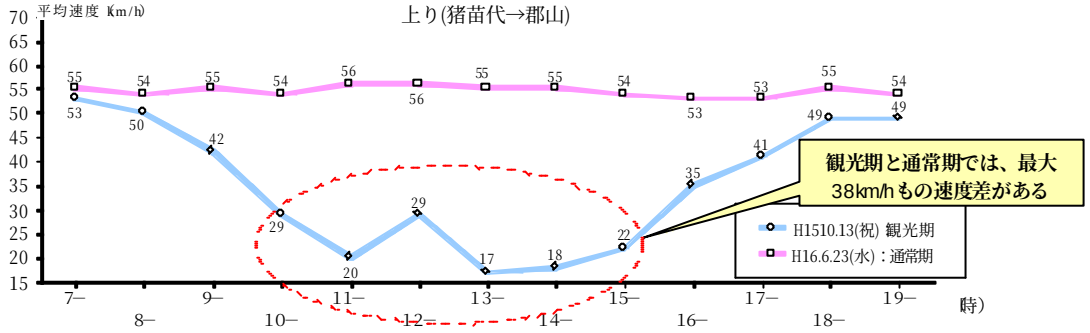
▲国道49号交通量の順位



資料:平成15年交通旅常時観測調査

※休日係数：休日平均交通量/平日平均交通量

▲休日交通量と休日係数（熱海）



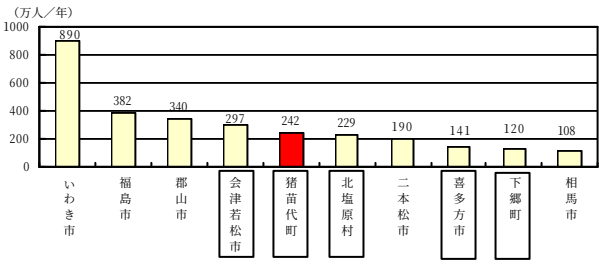
▲常観データによる観光期・通常期における速度の推移

資料:交通量常時観測調査

観光客やスキー客が集中する休日(大型連休、夏休み期間、紅葉期、年末年始等)における交通渋滞による速度低下が解消され、交通の円滑化が図られる。



▲猪苗代周辺観光施設



▲観光入込み客数

資料：福島県観光統計(平成14年)

※入込み客数の多い10市町を表示　※□は会津地方の市町村

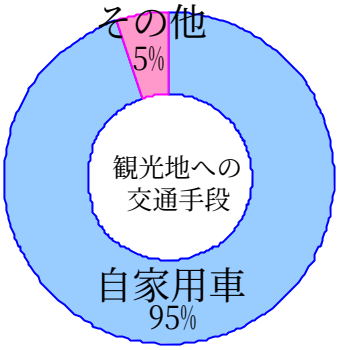
事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（4／9）

2.猪苗代周辺への観光は、自家用車で訪れる方が大半で、ピーク時には渋滞が発生しているが、拡幅整備により渋滞が解消され、観光周遊がスムーズになる。

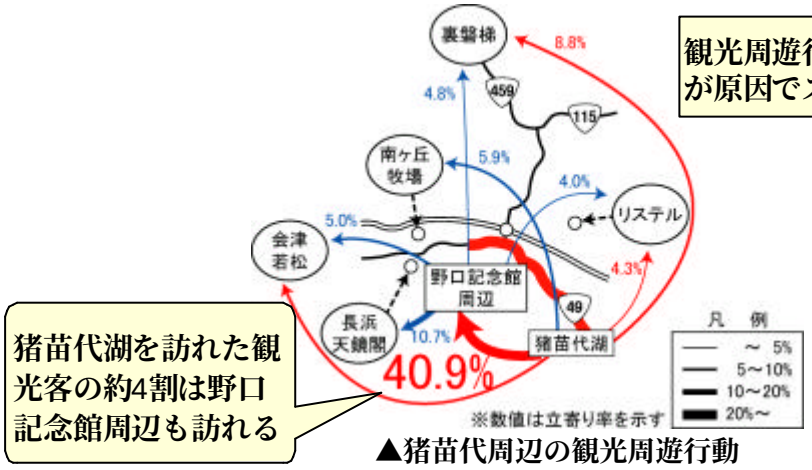


▲野口記念館付近の休日渋滞



資料：観光客ヒアリング調査
(郡山国道事務所　平成16年5月実施)
※野口記念館、猪苗代湖にて観光客1,269名を対象にヒアリング

観光周遊行動は多いものの、渋滞が原因でスムーズに周遊できない

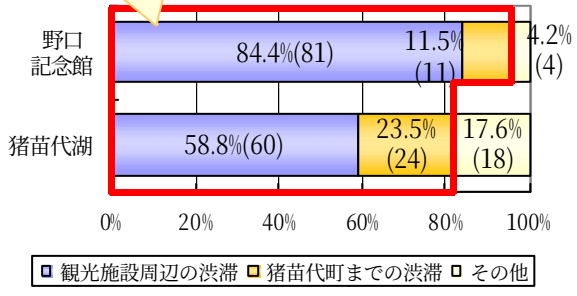


猪苗代湖を訪れた観光客の約4割は野口記念館周辺も訪れる

▲猪苗代周辺の観光周遊行動

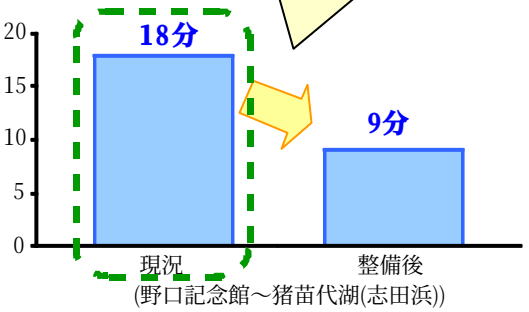
資料：観光客ヒアリング調査(郡山国道事務所　平成16年5月実施)※野口記念館、猪苗代湖にて観光客1,269名を対象にヒアリング

渋滞が原因で周遊できない人が大半



▲観光施設を予定どおり周遊できなかった理由

拡幅整備により、観光ピーク時の渋滞が解消され、観光の周遊がスムーズに！



▲所要時間の変化(観光期)

資料：観光客ヒアリング調査
(郡山国道事務所　平成16年5月実施)
※野口記念館、猪苗代湖にて観光客1,269名を対象にヒアリング

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（5／9）

3.大規模イベント開催に向け、交通円滑化を支援する。



▲2009年スキーフリースタイル世界選手権競技会場



拡幅整備により交通容量が増大し、大規模イベント開催時におけるアクセスの向上が図られる。

毎年スキー(モーグル)のW杯が開催され、期間中(2日間)5,000～6,000人の観光客が訪れる。(今年度は平成17年2月5日、6日)

その他猪苗代周辺で行われる主なイベント	
平成15年度〉	平成14年度〉
・ジェットスキー耐久レース(ヨット) ・レイクロードウォーク大会 ・ローラースキー大会 ・猪苗代パラグライダーカップ ・猪苗代湖スノーボード大会 ・世界スノーボード大会 ・猪苗代スキー全国中学・高校大会 ・うつくしまトライアスロン大会 等	・猪苗代国際オープンヨットレース大会 ・レイクロードウォーク大会 ・ローラースキー大会 ・猪苗代パラグライダーカップ ・うつくしまトライアスロン大会 等

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（6／9）

4.バイパス部の整備により、現道の通過交通が排除されるとともに、車道部幅員の狭い迂回ルートを利用する車両も減少し、沿道住民および通学する小中学生に安心安全を与える。

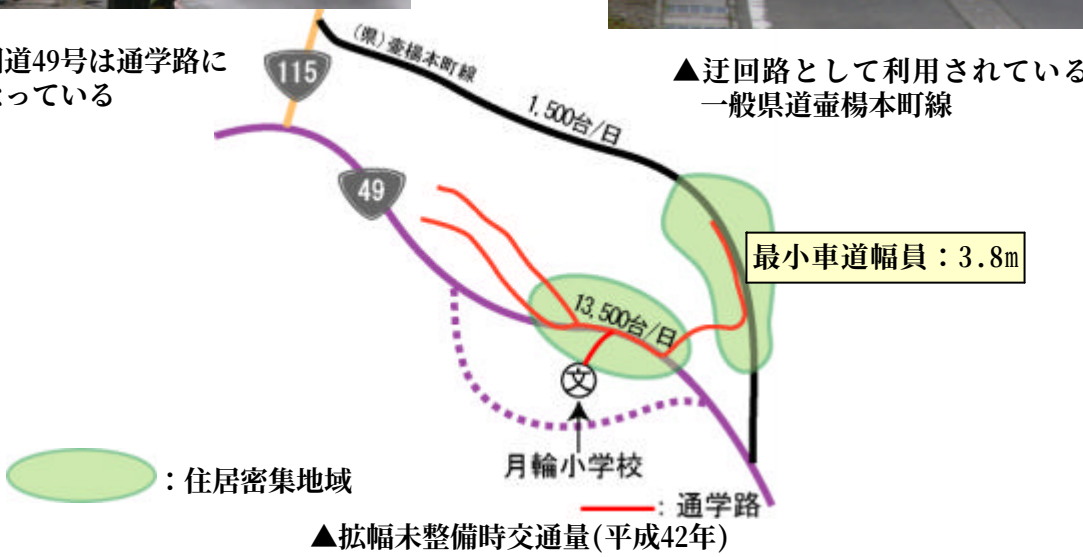


▲国道49号は通学路になっている

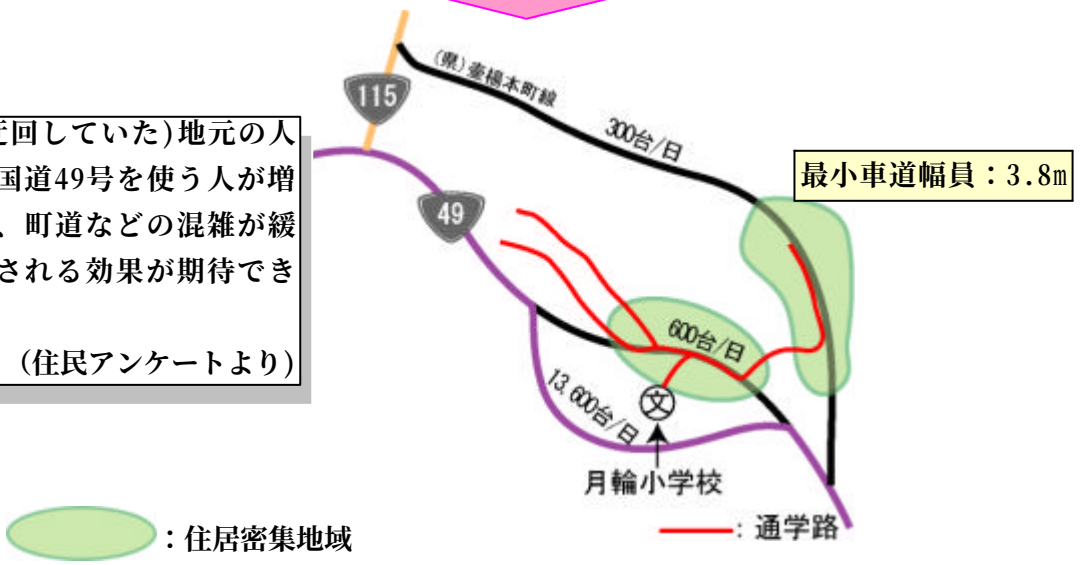
幅員の狭い一般県道を迂回路として利用



▲迂回路として利用されている一般県道壷楊本町線



▲拡幅未整備時交通量(平成42年)



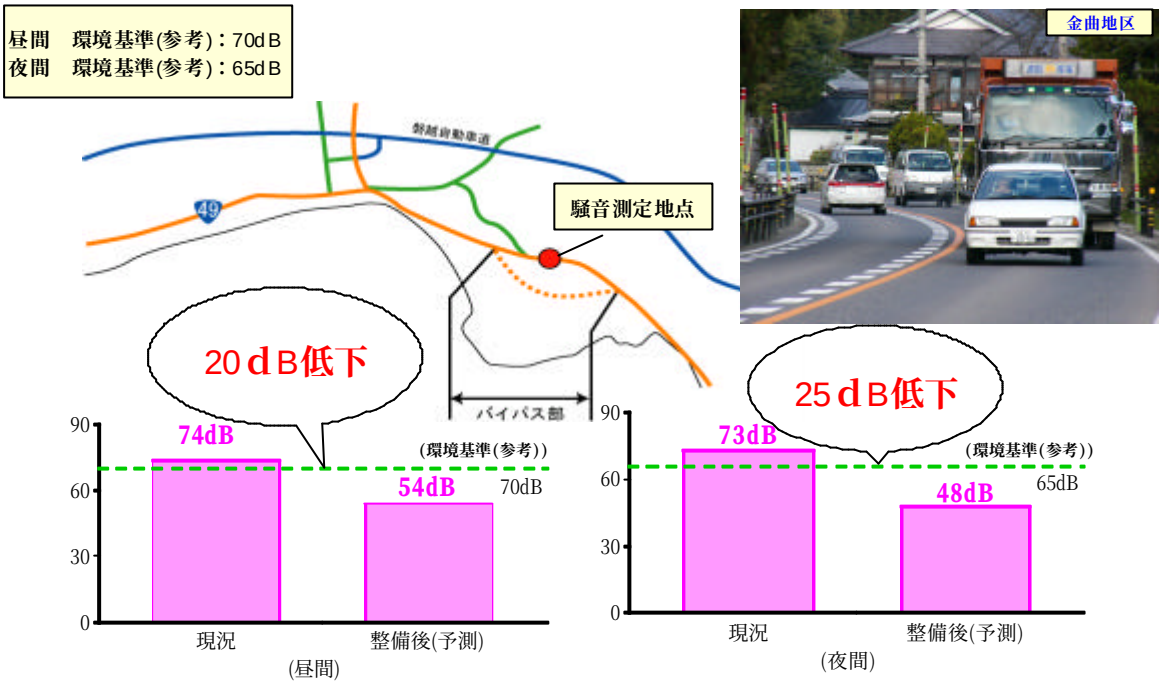
▲拡幅整備時交通量(平成42年)

・(迂回していた)地元の人も国道49号を使う人が増え、町道などの混雑が緩和される効果が期待できる。
(住民アンケートより)

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（7／9）

5.バイパス部整備により、ほとんどの交通がバイパスに転換し、金曲地区における騒音値が環境基準を下回り、沿道環境が改善される。

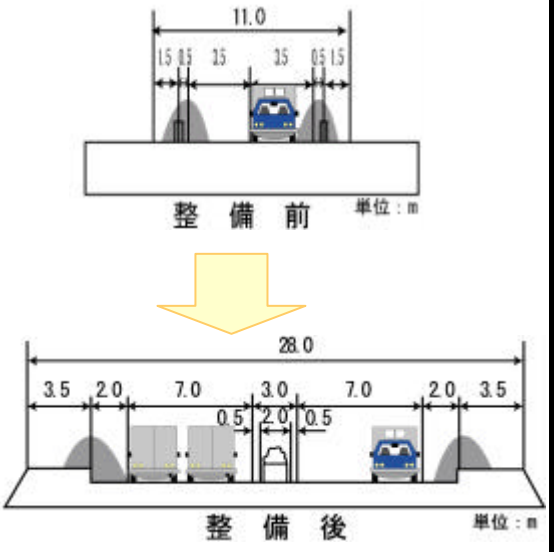


▲金曲地区の騒音

6.冬期における大型車のすれ違い困難区間が解消し、大型車がスムーズに走行できる。



▲冬期における沿道状況



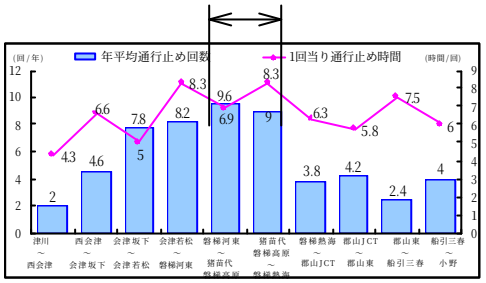
冬期もスムーズに走行が可能！

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（8／9）

7.猪苗代拡幅に並行する磐越道は冬期の気象により通行止めが多く発生し、国道49号への負荷が大きくなり速度が大幅に低下しているが、拡幅整備によりこのような状況でも十分な走行性を確保することが可能となる。

猪苗代拡幅



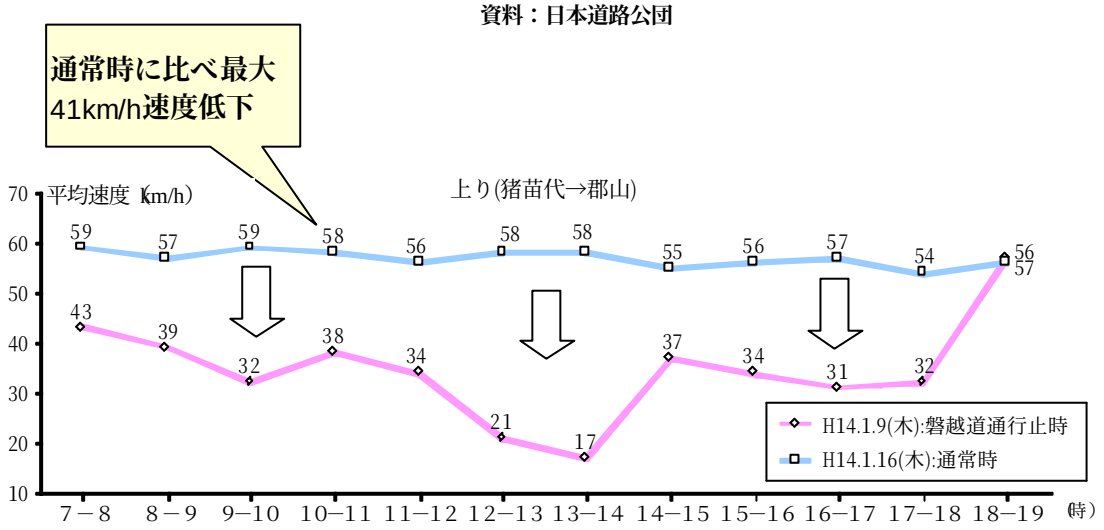
▲通行止め回数と時間

(平成10年～平成14年)



▲区間別通行止め時間(平成10年～平成14年)

資料：日本道路公団



※通行止時間:6:20～24:00、通行止区間:猪苗代磐梯高原IC～磐梯熱海IC

資料：平成14年交通量常時観測調査

▲常観データによる磐越道通行止め時における平均速度の推移(熱海)

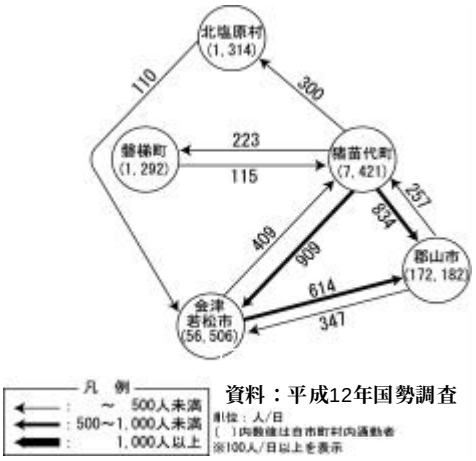
・磐越道が止まると、国道49号の交通が麻痺してしまい、搬送時間が通常の倍以上かかることもある。(会津消防本部　ヒアリング)
・会津方面へは迂回路がなく、10tを超える大型車は国道49号しか利用できないため、渋滞時もあきらめて待つしかない。(郡山トラックセンター　ヒアリング)

▲利用者の声

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（9／9）

8.拡幅整備により、猪苗代町からの通勤先である郡山市や会津若松市へのアクセス向上が見込まれる。



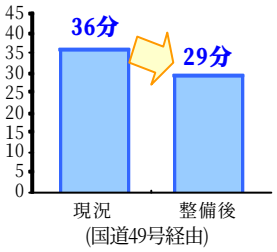
資料：平成12年国勢調査

▲通勤通学流動

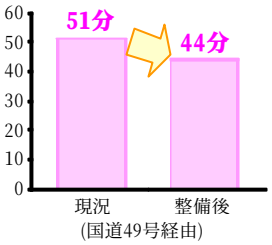


※猪苗代町1,174世帯から回答を得たアンケート調査より。アンケート対象は全世帯4,982世帯

▲猪苗代町役場から郡山市役所・会津若松市役所間の経路分担と所要時間

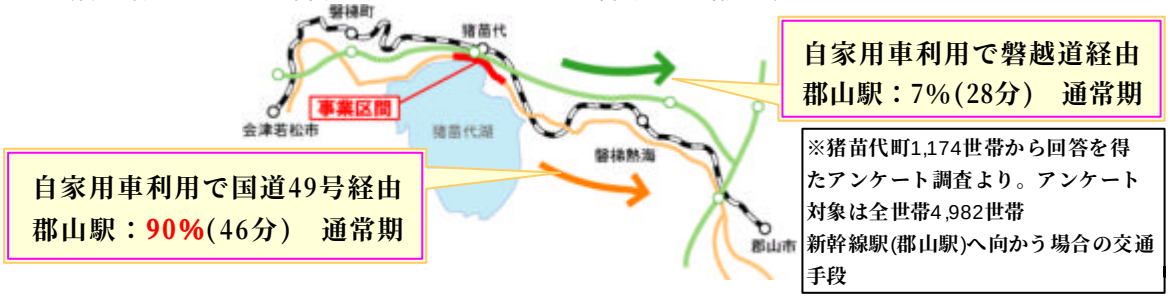


▲所要時間の変化（猪苗代町役場～会津若松市役所(冬期)）



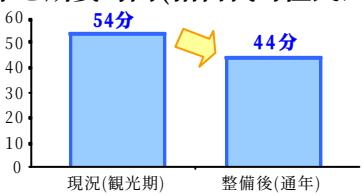
▲所要時間の変化（猪苗代町役場～郡山市役所(冬期)）

9.猪苗代町の住民は郡山駅へ向かう場合、大半が国道49号を利用しており、拡幅整備により、郡山駅へのアクセス時間の短縮が図られる。



※猪苗代町1,174世帯から回答を得たアンケート調査より。アンケート対象は全世帯4,982世帯
新幹線駅(郡山駅)へ向かう場合の交通手段

▲郡山駅までの経路分担率と所要時間(猪苗代町住民アンケート結果より)

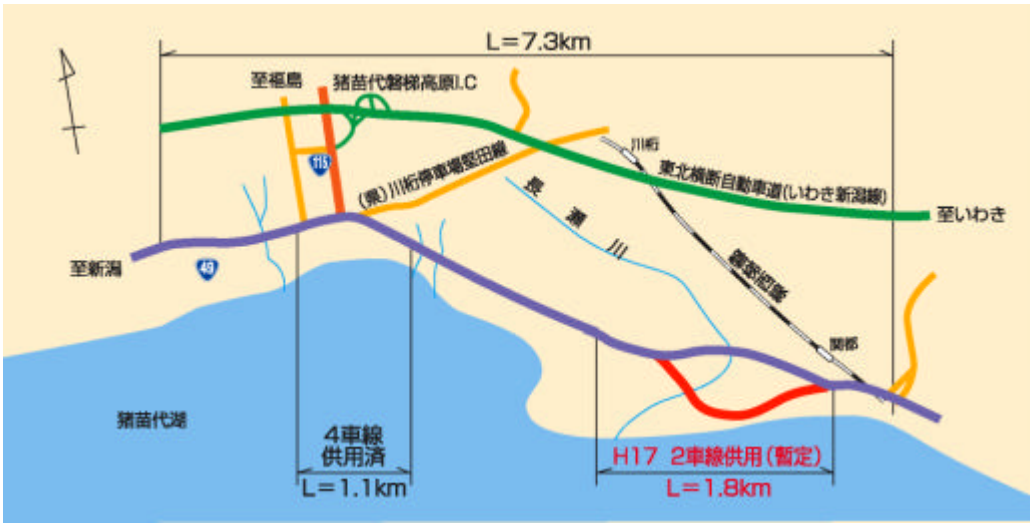


※観光期とはGW・お盆・紅葉期・年末年始等観光客が集中する時期を示す。

▲観光期の所要時間の変化(猪苗代町役場～郡山駅間)

○事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等

この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変化はない。

事業の進捗の見込みの視点	事業の進捗状況について	○バイパス部において、価格不満や相続関連、協議拒否等により用地協議に時間を要したが、既に解決しており、現在は事業進捗に係る問題は解決している。
	供用予定等今後の事業の見通し	○平成17年度に麻耶郡猪苗代町大字金田～大字中小松間(Ｌ＝1.8㎞(バイパス部)の2車線供用(暫定)を目標に事業推進を図る。 
コスト縮減や代替案等の可能性の視点	コスト縮減のメニュー	○長瀬川橋（L=193.5m）について耐候性鋼材の採用、機能分散支承の採用によるコスト縮減を図っている。 ○磐越自動車道(4車線化)工事の際に発生した土を盛土へ流用している。

地方公共団体等の意見	以下の地方公共団体等から、「猪苗代拡幅の早期完成・整備促進について」要望あり。 ○猪苗代湖岸－周道路整備促進期成同盟会 (郡山市長) ○会津総合開発協議会 (会津若松市長) ○会津地区道路整備促進期成同盟会 (会津若松商工会議所会頭) ○会津地方部商工観光団体協議会 (会津若松商工会議所会頭) ○福島県町村会
対応方針	原案　事業継続 （理由） 観光施設の集中する猪苗代地区における渋滞を緩和し、周辺交通の円滑化を図るためにも早期整備の必要性が高い。また、地元自治体からの事業促進の要望活動も強く行われている。したがって、事業を継続していくこととする。