平成１６年度　事後評価結果の概要

事業名	一般国道４９号　若松拡幅（わかまつかくふく）	事業区分	一般二次	評価主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県会津若松市字船ヶ森北（ふながもりきた） 至：福島県会津若松市神指町（こうざしまち）			延長	４．５㎞

事業概要

一般国道49号は、いわき市を起点とし、郡山市、会津若松市を通過し、新潟市に至る総延長約240㎞の主要幹線道路である。

若松拡幅は、昭和53年に事業着手し、郡山側から工事を進め、昭和59年１月に部分供用、以降順次供用し、平成11年11月に全線が完成４車線で供用した延長4.5㎞の道路である。

事業の目的・必要性

会津若松市は、会津地域の生活、産業を支える中心都市であり、日常的に多くの交通が周辺市町村から流入する。また、鶴ヶ城や飯盛山などの歴史的資源を多く持ち、休日には県内外から多くの観光客が訪れる観光都市でもあり、主要幹線道路である一般国道49号の沿道環境は悪化する一方であった。

若松拡幅は、『円滑な交通の確保』、『沿道環境の改善』を目的として事業着手したものである。

事業概要図







事業の効果

事業期間	事業化年度	昭和53年度	用地着手	昭和54年度	供用年（完成4車）	（当初） H10前後	変動	－ 倍
	都市計画決定	昭和40年度	工事着手	昭和58年度		（実績） H11		
事業費	計画時（完成4車）	（名目値） ４２億円		実　績（完成4車）	（名目値） ７１億円		変動	１．６３倍
		（実質値） ４８億円			（実質値） ７８億円			
交通量（当該路線）	計画時（完成4車）（H2）	19,460 台/日		実　績（完成4車）（H11）	29,374 台/日（H11道路交通センサス：会津若松市一箕町）		変動	１５１％
旅行速度向上（供用前現道→当該路線）	20.2 → 28.4km/h（区間平均速度）（供用直前年次）S58年度（供用後年次）H15年度			交通事故減少（供用前現道→供用後現道）	90.5件/億台キロ → 129.2件/億台キロ（３３件）→（６４件）S63年（供用後年次）H14年 ※対象区間上での供用直前（S58）が確認できないためS63を使用			
費用対効果分析結果（事後）	B／C ３．４	総費用 １４５億円	事業費：１１１億円 維持管理費：３４億円	総便益 ４９３億円	走行時間短縮便益：４２３億円 走行経費減少便益：０億円 交通事故減少便益：７１億円		基準年 平成１６年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額 － 億円			便益減少額 － 億円				
事業遅延の理由								

事業の効果等

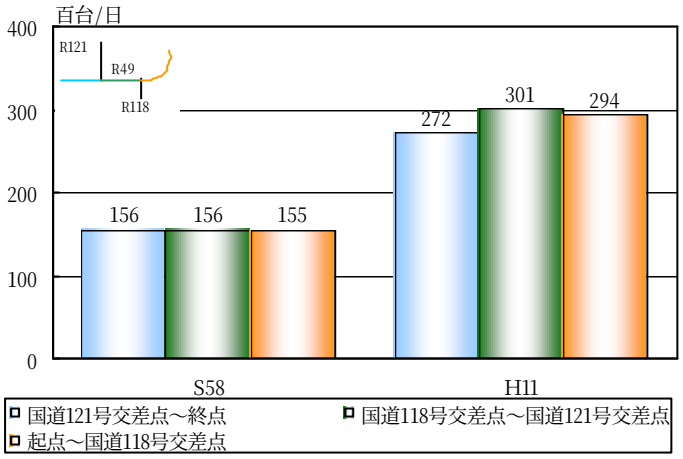
客観的評価指標に対応する事後評価項目

1．活力

(1)円滑なモビリティの確保

①交通量の状況

・当区間の交通量は、15,453台/日（S58）から、29,374台/日（H11）と約２倍に増加（起点側～国道118号間）



資料：道路交通センサス（S58・H11）



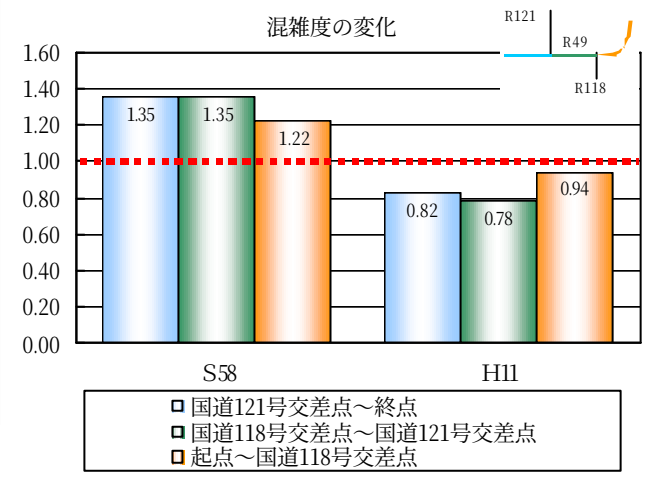
▲若松拡幅における道路交通センサス区間図

②旅行速度向上の状況

・拡幅区間全体での旅行速度は、拡幅前の20.2km/h（S58センサス）から、28.4km/h（H15プローブ）に向上（平日）

・混雑度は、拡幅前には1.0を超えていたものが、拡幅により大きく低下





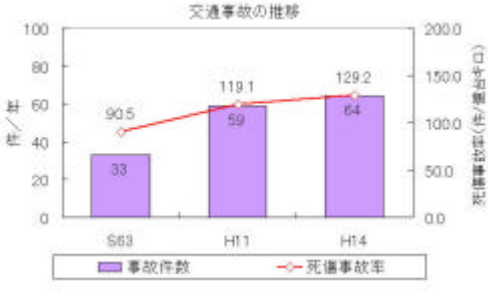
資料：道路交通センサス（S58・H11）・郡山国道調査データ（H15）

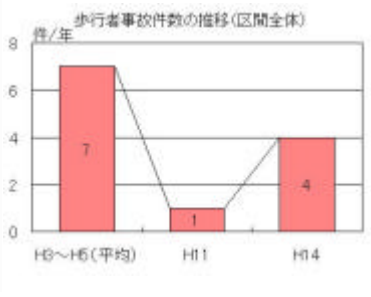
③交通事故の低減の状況

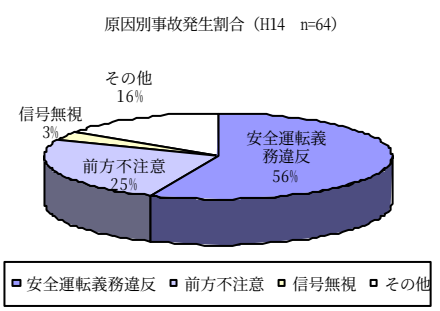
・拡幅区間全体での交通事故は、昭和63年の33件・90.5件/億台キロから平成14年の64件・129.2件/億台キロと件数・死傷事故率ともやや増加にある。

・類型別に見た場合、歩行者事故が減少。

・原因別に見た場合、安全運転義務違反が多いことから、交通安全に関する啓蒙活動など、ソフト面からの対策も関係機関と検討している。







資料：事故件数：郡山国道事故率調査票、交通事故データ

交 通 量：S63・H11道路交通センサス（H14はH11センサス値を使用）

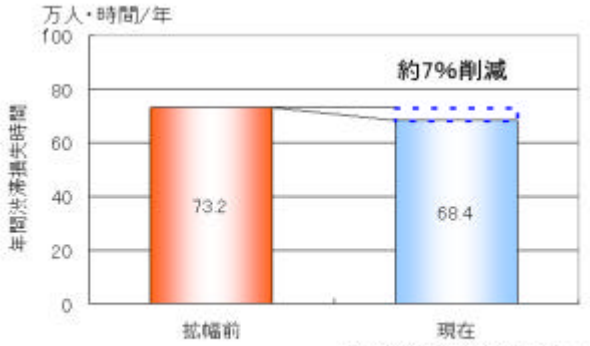
事業の効果等

④現道等の年間渋滞損失時間及び削減率

・年間渋滞損失を4.8万人・時間削減
　731,635人・時間/年（供用前：S58センサス）
　→683,764人・時間/年（供用後：H15プローブ）

・供用前と比較し、約７％の削減

年間渋滞損失時間の変化



拡幅前:S58道路交通センサス、
現在:H11センサス・H16/3プローブ調査より算出

(2)個性ある地域の形成

①市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果

・若松拡幅区間を含む外環状道路は、会津若松市マスタープランにおいて市街地構造を明確にし、市街地に通過交通を入れないための環状ネットワークとして位置づけられており、計画的なまちづくりのため重要な役割を担っている。

・同マスタープランでは、若松拡幅西側区間沿道が『沿道型商業ゾーン』と位置づけられ、自動車のアクセス利便性を生かした商業の核として、まちの活力への貢献が期待されている



資料：会津若松市都市計画マスタープラン（平成16年３月）を使用

○物流商業拠点
地域の物流や商業機能を集積させた産業核
主要施設：会津若松卸商団地（会津アピオ）
（平成８年オープン）

○産学連携拠点
新たな産業の育成・活性化を図っていく学術研究核
主要施設：県立会津大学（平成５年開学）

○沿道型商業ゾーン
現在沿道型商業施設が集積し始めている地区で、自動車でアクセスする商業の核

・若松拡幅と連携して進められている扇町土地区画整理事業により、都市基盤の整備が進捗

○扇町土地区画整理事業の概要
施行者　　：会津若松市
区域決定　：昭和57年 6月
事業認可　：昭和63年10月
事業期間　：25年間
（平成12年8月に事業計画変更
16年間→25年間に延長）
事業進捗率（平成15年度末）：
建物移転　　約５９％
都市計画道路整備　約７５％
区画道路整備　　約４３％



資料：「会津若松市の市政（平成15年度版）」を使用

事業の効果等

2．暮らし

(1)安全で安心できるくらしの確保

①三次医療施設へのアクセス向上の状況

・新潟方面から会津中央病院への所要時間が約４分（12分→８分）短縮された。

・会津地域での救急活動においては、磐越道の重要性が高まっているため、高速を下りた後の活動を支える路線として若松拡幅区間の重要性も高まっている。



資料：S58道路交通ｾﾝｻｽ・H15郡山国道ﾌﾟﾛｰﾌﾞ調査より作成

3．安全

(1)災害への備え

①対象区間が緊急輸送道路ネットワーク計画、福島県地域防災計画に位置付けあり

・緊急輸送道路ネットワーク計画（福島県道路防災情報連絡協議会　平成８年度）において、第１次緊急輸送道路として指定している。

・福島県地域防災計画（H15）において、緊急輸送道路（第１次確保路線）として指定している。

※第一次確保路線：県内の広域的な輸送に不可欠な、高速自動車道、国道等の主要幹線道路で、最優先に確保すべき路線

4．環境

(1)地球環境の保全

①二酸化炭素（ＣＯ2）排出量

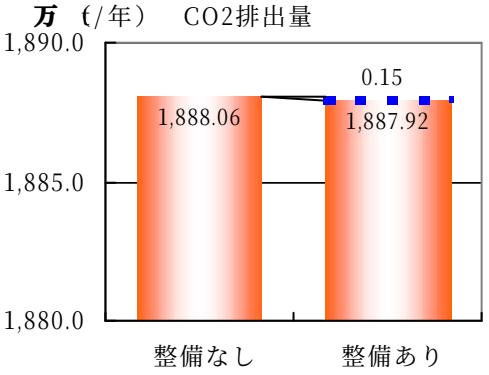
○ＣＯ2 ：　18,880,629t/年　→　18,879,152t/年

二酸化炭素排出削減量1,477t/年は、貨幣価値に換算すると約93万円/年に相当

※貨幣換算単価出典

道路投資の評価に関する指針（案）

貨幣評価原単位：2,300円/t-c



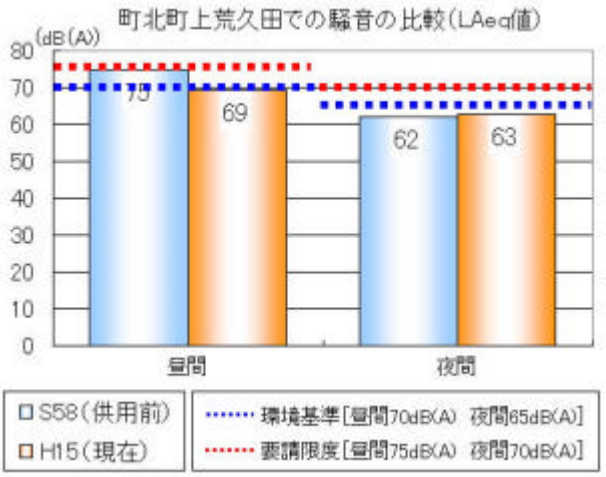
資料：郡山国道事務所
将来交通量推計結果より算出

事業の効果等

2）生活環境の改善

①若松拡幅沿線の騒音

・当該地区は、騒音規制地域に指定されており、環境基準及び要請限度の『幹線道路を担う道路に近接する区域』の特例値を用いて検討した結果、拡幅後は双方とも基準を満たしている。



資料：S58…福島県環境白書L50値からのLAeq換算値
：H15…会津若松市環境課自動車騒音測定結果

②景観上の効果

・主要交差点では、拡幅により生み出された空間を活用し、会津若松市の市の木であるアカマツを用い、石積の植栽帯により城下町を強調して、会津らしさのある景観を演出している。



整備前



整備後

事業による環境変化	その他評価すべきと判断した項目 ・特になし
	環境影響評価に対応する項目 ・環境影響評価は実施していない。
	その他評価すべきと判断した項目 ・ＣＯ２の削減と交通騒音の低減が図られている。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

◎並行する高規格道路の整備状況

平成４年１０月　磐越自動車道会津若松IC供用（本線供用区間　郡山JCT～会津坂下IC）
平成９年１０月　磐越自動車道全線供用
平成９年度　　会津縦貫北道路着手

◎関連プロジェクトの整備状況

平成元年　７月　運輸省「物流ネットワークシティ　構想モデル地区」の指定（運輸省）
平成５年　　会津大学開学
平成６年　　あいづ地方拠点都市地域指定（国土庁）
　　→若松拡幅沿道の拠点開発プロジェクトは一時凍結状態
平成８年　　物流ネットワークシティ構想に基づいた「会津若松卸商団地（会津アピオ）」
　　オープン

◎市街地再開発に係るマスタープラン及び都市計画決定に関する状況

昭和４０年３月　都市計画決定（L=3500m）
昭和４６年３月　都市計画変更（路線延長L=4800m）
平成１１年７月　都市計画変更（交差点形状の変更）
平成１６年３月　会津若松市都市計画マスタープラン策定
　　外環状道路の一部区間として位置づけ

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

・事業化当初の目的である「円滑な交通の確保」、「沿道環境の改善」が図られているため、改善措置及び今後の事後評価の必要はない。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

・特になし

特記事項

▼整備前（郡山市方面を望む）



▼整備後（郡山市方面を望む）



＜参考＞

若松拡幅における客観的評価指標に対応する事後評価項目

＜事業採択の前提条件に対応する事後評価項目＞

事業の効率性	● 交通量の状況（予測値との比較、乖離の要因）
	● 旅行速度向上の状況
	○ 交通事故の低減の状況
	● 事業費・維持管理費の状況
	○ 事業期間短縮（遅延）による社会的便益（損失）
	○ 費用対便益分析の結果（新規事業採択時・再評価時）との比較）
事業実施環境	○ 新規事業採択時（再評価時）の事業実施環境からの変化の状況

＜事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目＞

政策目標		指　標
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状況
		○ 現道又は平行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況
		○ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況
		○ 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の状況
	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の状況
		○ 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の状況
		□ 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が解消
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果
		○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果
		● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果
		○ 中心市街地内で行われたことによる効果
		□ 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区域内での都市計画道路整備事業であり、市街地の都市計画道路網密度が向上
	都市の再生	□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発（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）への連絡道路となった
	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）の位置づけあり
		□ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A 路線としての位置づけがある場合）
		□ 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が解消
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消
		● 日常活動中心都市へのアクセス向上の状況
	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の一体的発展への寄与の状況
		● 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果
		● 主要な観光地へのアクセス向上による効果
		○ 新規整備の公共公益施設へ直結されたことによる効果
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	○ 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の快適・安全性の向上の状況
		□ 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街路を形成する区間が新たにバリアフリー化された
	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
	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の状況

＜参考＞

若松拡幅における客観的評価指標に対応する事後評価項目

3. 安全	安全な生活環境の確保	○ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況
		○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況
	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
		■ 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
		□ 平行する高速ネットワークの代替路線としての機能する（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
		□ 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
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た区間の騒音レベルの改善の状況
		■ その他、環境や景観上の効果が期待
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整備の必要性または一体的整備による効果
		■ 他機関との連携プログラムに関する効果
	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）

※○印は、定性的または定量的な記述で効果を確認。□印は、定性的に効果の有無を確認。該当箇所は●及び■で表す。