前回再評価後５年経過

事業名	一般国道４９号　平バイパス	事業種別	一般二次

事業の目的

一般国道４９号は福島県いわき市と新潟県新潟市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。

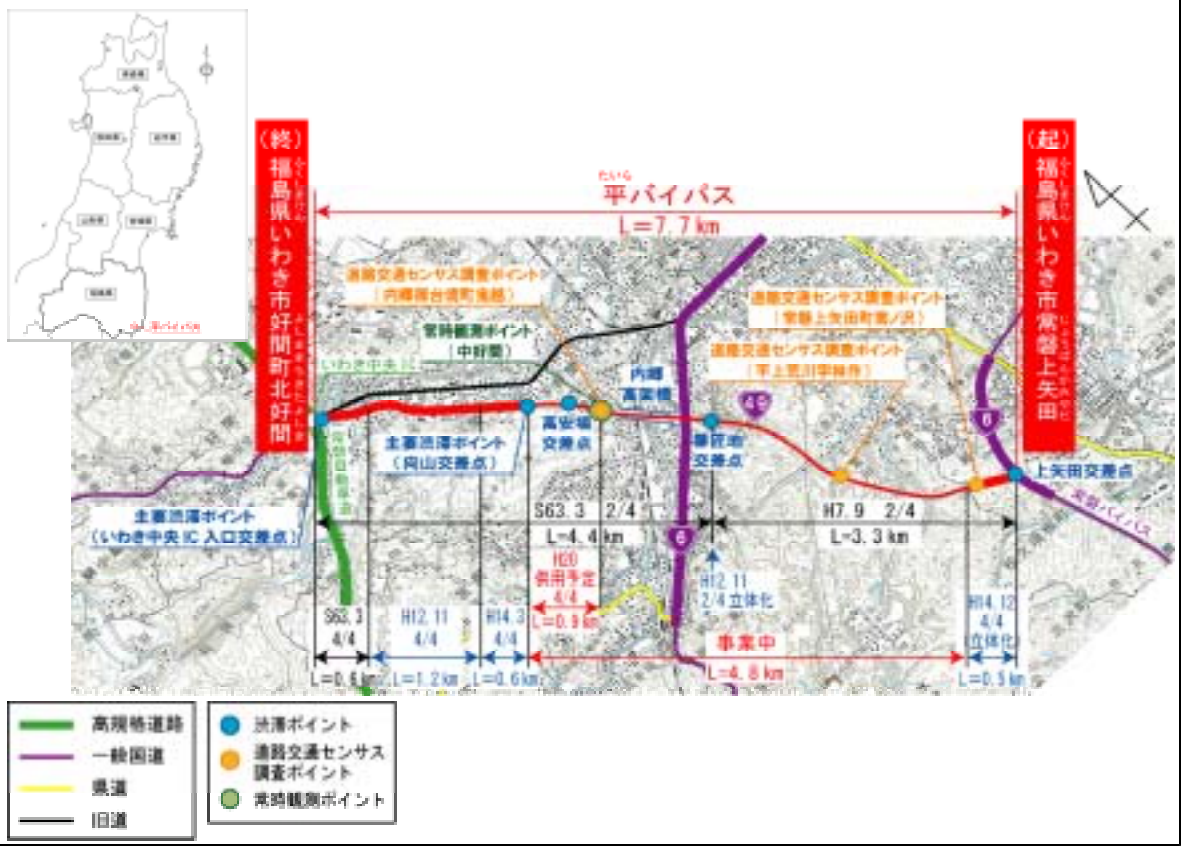
平バイパスは、いわき市内における国道４９号の交通混雑の解消及び常磐自動車道いわき中央ＩＣへのアクセス強化等を目的としている。

当道路の整備により、交通混雑が解消されるとともに、三次救急医療施設への速達性向上や福島県中通り地方等との地域間交流の促進が図られる。

事業の概要

起終点	自：福島県いわき市常磐上矢田 至：福島県いわき市好間町北好間	延　長 供用済	７．７ｋｍ ２．９ｋｍ(4/4)
事業化	昭和５６年度	都市計画決定	昭和５５年度
用地着手	昭和５８年度	工事着手	昭和５８年度

	全体事業費・進捗率			H12再評価時
	全体事業費 (うち用地費)	執行済み額 (うち用地費)	全体進捗率 (用地費)	全体事業費 (うち用地費)
完　成	410億円 (60億円)	300億円 (56億円)	73%(93%)	390億円 (56億円)
暫　定	280億円 (50億円)	280億円 (50億円)	100%(100%)	280億円 (50億円)



事業の概要

整備状況・供用区間状況

平バイパス供用済み区間延長(L=0.5km(4/4))
(上矢田交差点から郡山市方面を望む)



平バイパス整備状況(L=4.8km(2/4))
(番匠地交差点から郡山市方面を望む)



バイパスの道路混雑状況

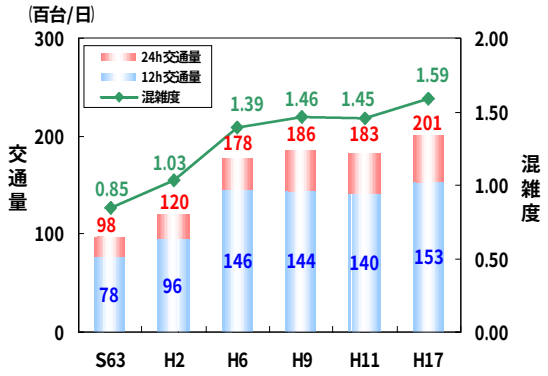
▼内郷高架橋の渋滞状況（下り）



▼高安場交差点の渋滞状況（下り）

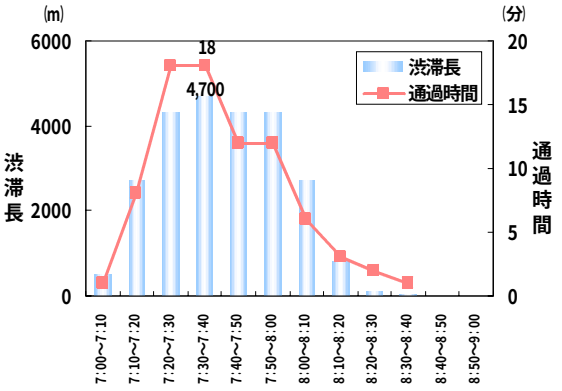


▼バイパスの交通量及び混雑度の推移



出典：道路交通センサス（国道49号内郷御台境町鬼越）
H17値は常時観測データ（中好間地区）
注：各年度の混雑度の算出に用いる交通容量は
H11道路交通センサス基準に基づき算出

▼高安場交差点の最大渋滞長と通過時間



注：平成16年10月　朝の渋滞状況

事業の概要

部分供用の効果

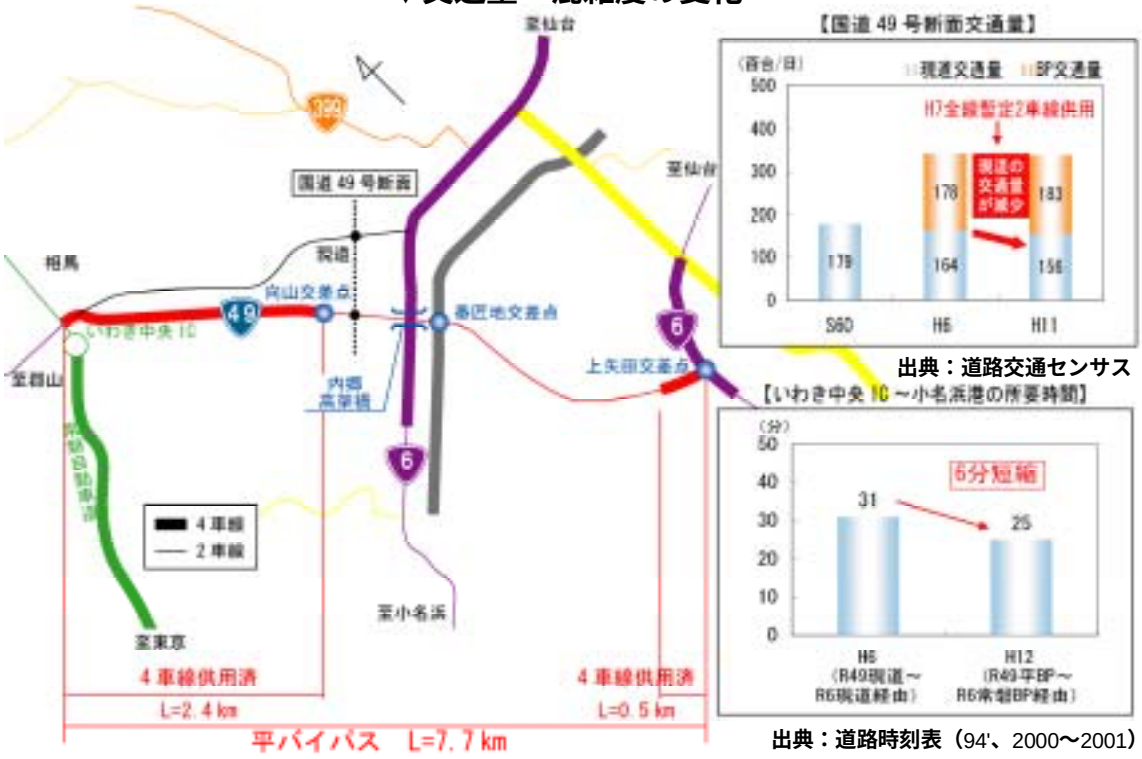
○全線暫定２車線供用（Ｌ＝７．７ｋｍ）による効果

・平バイパスは、全体計画延長７．７㎞のうち平成７年度に全線暫定２車線供用し、平成１４年度までに一部（Ｌ＝２．９㎞）４車線化供用している。

・平成７年度の全線暫定２車線供用により、いわき市における国道４９号の断面交通量は、34,200台/日から33,900台/日と横ばいであるものの、平バイパスに交通が転換したため、国道４９号現道の交通量は16,400台/日から15,600台/日に減少した。

・平バイパスが全線暫定供用したことで、いわき中央ICから重要港湾小名浜（おなはま）港までの所要時間が約６分短縮され、いわき中央ICへのアクセス向上が図られている。

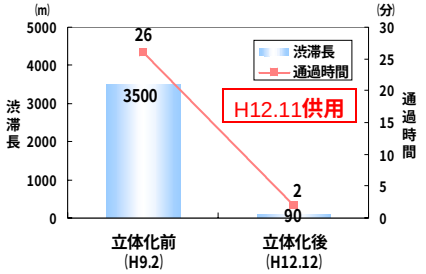
▼交通量・混雑度の変化



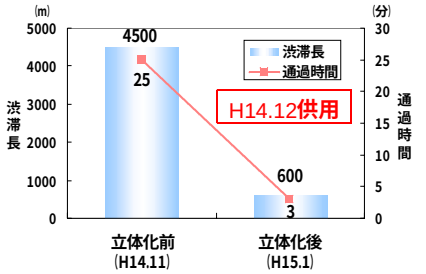
○交差点立体化の効果

・渋滞ポイントであった番匠地（ばんじょうち）交差点や上矢田（かみやだ）交差点の立体化により、渋滞長と通過時間の短縮が図られ、渋滞が解消されている。

▼番匠地交差点渋滞長・通過時間



▼上矢田交差点渋滞長・通過時間



事業の投資効果

○費用便益比（B／C）

※下表の数値は、基準年（平成17年）における現在価値換算した金額を記載。

計画交通量(平成42年度)　・バイパス＝25，500台/日　・現道＝9，800台/日

【全　線】

	基本ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		＋10%	－10%	＋10%	－10%	＋20%	－20%
費用C（現在価値）	***636***	***636***	***636***	***670***	***603***	***636***	***656***
事業費（億円）	607	607	607	641	574	616	618
維持修繕費（億円）	29	29	29	29	29	20	38
便益B（現在価値）	***1109***	***1224***	***993***	***1109***	***1109***	***835***	***1451***
走行時間短縮便益（億円）	995	1101	893	995	995	750	1302
走行経費減少便益（億円）	66	75	59	66	66	49	86
交通事故減少便益（億円）	48	48	41	48	48	36	63
費用便益比　B／C	***1.7***	***1.9***	***1.6***	***1.7***	***1.8***	***1.3***	***2.2***

【残事業】

	基本ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		＋10%	－10%	＋10%	－10%	＋20%	－20%
費用C（現在価値）	***110***	***110***	***110***	***120***	***101***	***109***	***113***
事業費（億円）	92	92	92	102	83	92	93
維持修繕費（億円）	18	18	18	18	18	17	20
便益B（現在価値）	***283***	***317***	***246***	***283***	***283***	***262***	***306***
走行時間短縮便益（億円）	260	289	231	260	260	240	281
走行経費減少便益（億円）	9	13	5	9	9	9	10
交通事故減少便益（億円）	14	15	10	14	14	13	15
費用便益比　B／C	***2.6***	***2.9***	***2.2***	***2.4***	***2.8***	***2.4***	***2.7***

○純現在価値（NPV）　【全　線】473億円　【残事業】173億円

○経済的内部収益率（EIRR）　【全　線】 5．7%　【残事業】 11．1%

○前回再評価時費用便益比（Ｂ／Ｃ）との比較

【前回再評価時のＢ／Ｃ（全線）】　Ｂ／Ｃ＝２．８

【今回再評価時のＢ／Ｃ（全線）】　Ｂ／Ｃ＝１．７

【前回再評価からの変更点】

・費用便益分析マニュアルの改訂による原単位の減少

・全国的な総走行台キロの改訂（フレームの見直し）

・道路網の見直し
　→規格の高い道路等のネットワーク条件の見直し
　（車線数、道路規格、料金の設定等）

（前回再評価時の計画交通量）
・バイパス＝43，200台／日
・現　　道＝15，900台／日
（今回再評価時の計画交通量）
・バイパス＝25，500台／日
・現　　道＝9，800台／日

等により、前回よりＢ／Ｃが減少している。

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（１／４）

○客観的評価指標（指標４８項目中１１項目に該当）

政策目標		指　標　（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
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が向上が見込まれる
		□ 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	□ 対象区間が電線類地中化５ヶ年計画に位置づけあり
		□ 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

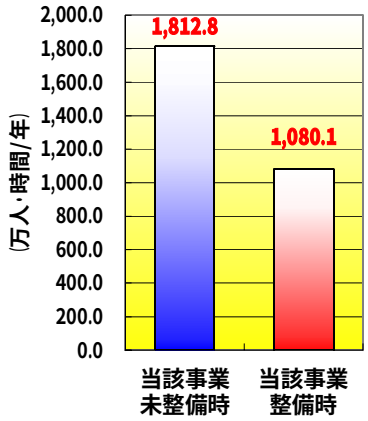
事業を巡る社会経済情勢等の変化（２／４）

政策目標		指　標　（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
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
		□ 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■で表示

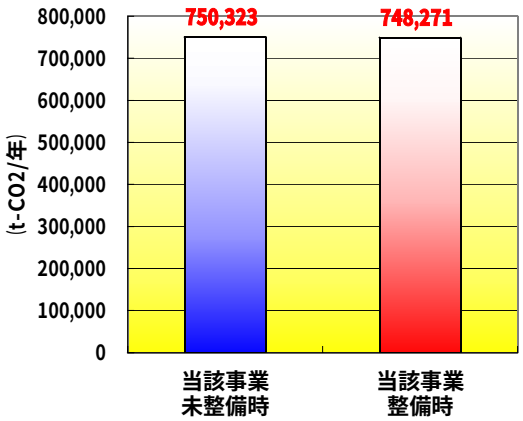
渋滞損失時間の削減

当該区間の渋滞損失削減率
約 4割削減



二酸化炭素(CO2)の削減

当該区間のCO2排出削減量
2,052 (t-CO2/年)　これは、約 129万円/年に相当



※上記に示す整備・未整備時の数値は、B/Cとの整合を図るためH42時点での推計値を用いている。

※CO2排出量原単位は、2,300円(t-C/年)を用いている。（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・効果

事業を巡る社会経済情勢等の変化（３／４）

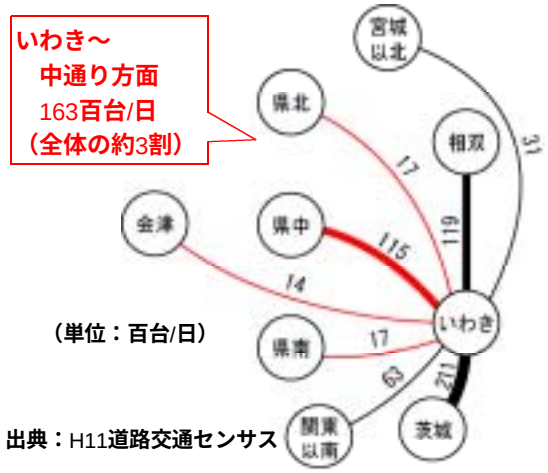
１．バイパスの渋滞の解消

・いわき市～中通り方面への交通は、いわき市を発着とする全体交通量の約３割を占め、いわき市は中通り方面とのつながりが強い地域となっている。

・暫定２車線で供用されている平バイパスには、４車線から２車線へのボトルネック箇所と交通容量不足が起因し、主要渋滞ポイントが２箇所(最大渋滞長4,700m、通過時間18分)と２車線区間での速度低下が発生している

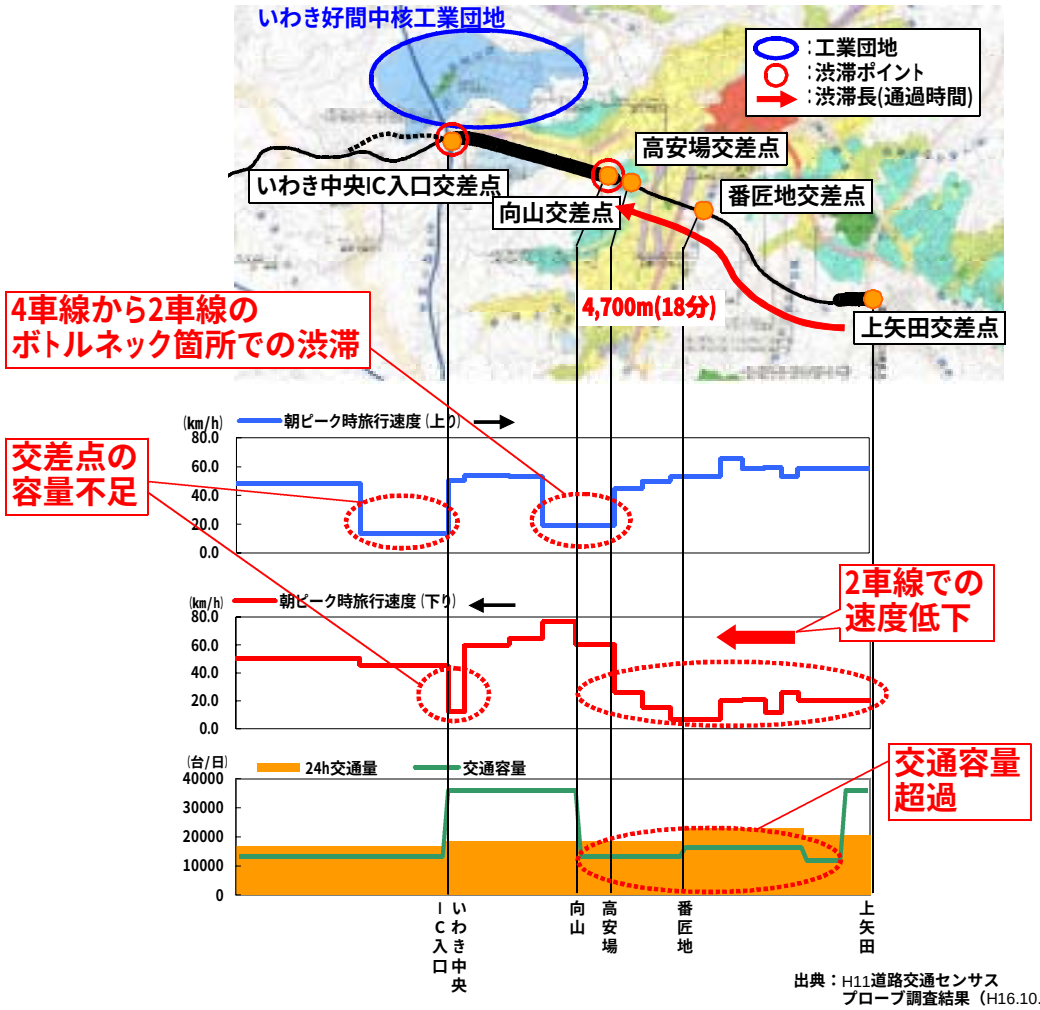
・平バイパスの４車線化により、ボトルネック箇所が解消し、交通容量が確保されることで、渋滞解消が期待される

▼いわき市関連OD交通量（全体：587百台）



出典：H11道路交通センサス

▼ピーク時旅行速度



出典：H11道路交通センサス
プローブ調査結果（H16.10.7）

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（４／４）

２.磐城共立病院（三次救急医療施設）への速達性向上

- 平バイパス沿線に位置する磐城共立病院（浜通り地方で唯一の３次救急医療施設)へは、いわき市内のみならず、福島県浜通り地方全域からの救急搬送が行われている
- 平バイパスが２車線のため、渋滞等により追いこしができない状況にあり、搬送時間が長くなっている
- 平バイパスの４車線化により、緊急車両の速達性向上が期待される

▼磐城共立病院への救急搬送実績



資料：平成11年救急患者搬送実績
（いわき市消防本部、双葉広域消防本部）

▼平バイパスを利用した
搬送時の救急車速度

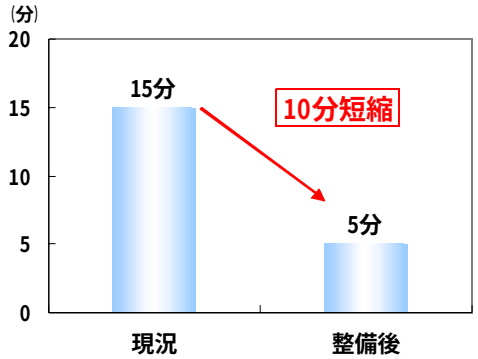


資料：H16救急車プローブ

▼内郷高架橋の渋滞状況
（郡山方面から番匠地交差点）



▼上矢田交差点～磐城共立病院の所要時間



出典：H16救急車プローブ
注：平BP整備後は60㎞/hとして算出

○事業採択時より再評価が実施されるまでの周辺環境等の変化

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更はない。

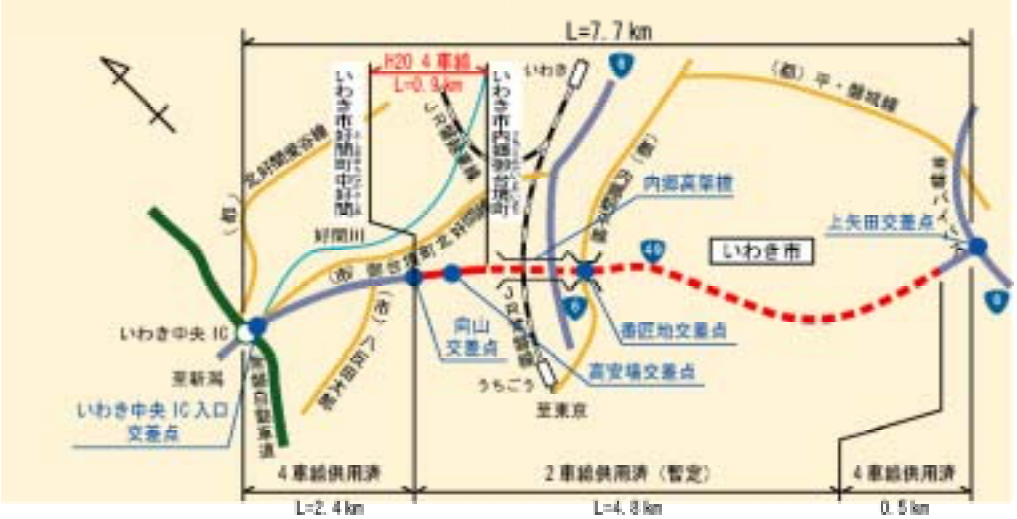
事業の見込みの視点

事業の進捗状況について

平成１２年度の再評価以降、平成１４年度までにＬ＝２．３ｋｍ部分４車線供用を図っており、現在は事業進捗に係る問題はない。

供用予定等今後の事業の見通し

いわき市好間町中好間（よしままちなかよしま）～内郷御台境町（うちごうみだいさかいまち）間のＬ＝０．９ｋｍについて、平成２０年度の完成４車線供用を目標に事業推進を図る。



：事業中

コスト縮減等の視点

コスト縮減のメニュー

・コンクリート２次製品の長尺物（ちょうじゃく）の採用によりコスト縮減を図った。
さらに、コンクリート２次製品については移動式型枠（かたわく）工法によるコスト縮減を検討している。

地方公共団体等の意見	以下の団体等から、平（たいら）バイパスの整備促進について要望あり。 ○いわき市 ○福島県浜通り地方開発整備促進協議会 （いわき市、原町市、相馬市、他9町3村、いわき商工会議所、相馬商工会議所、原町商工会議所、いわき地区商工会連絡協議会、相双（そうそう）商工会連絡協議会） ○一般国道４９号平バイパス改築工事促進期成同盟会 （いわき市長、いわき市議会、いわき商工会議所、常磐交通自動車㈱、いわき中央地区交通安全協会好間支部、いわき市好間地区区長会、呉羽（くれは）化学工業㈱、いわき市農業委員会）
対応方針	原案　事業継続 （理由） いわき市内における国道４９号の交通混雑の解消及び常磐（じょうばん）自動車道いわき中央ＩＣへのアクセス強化、三次救急医療施設への速達性向上等、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。