補足資料１

再評価対象事業
パワーポイント説明資料

－　目　　次　－

一般国道６号　仙台東部道路・・・・・・・・・・・・・・・・・　1

一般国道46号　角館バイパス・・・・・・・・・・・・・・・・・　7

一般国道106号　都南川目道路・・・・・・・・・・・・・・・・　１３

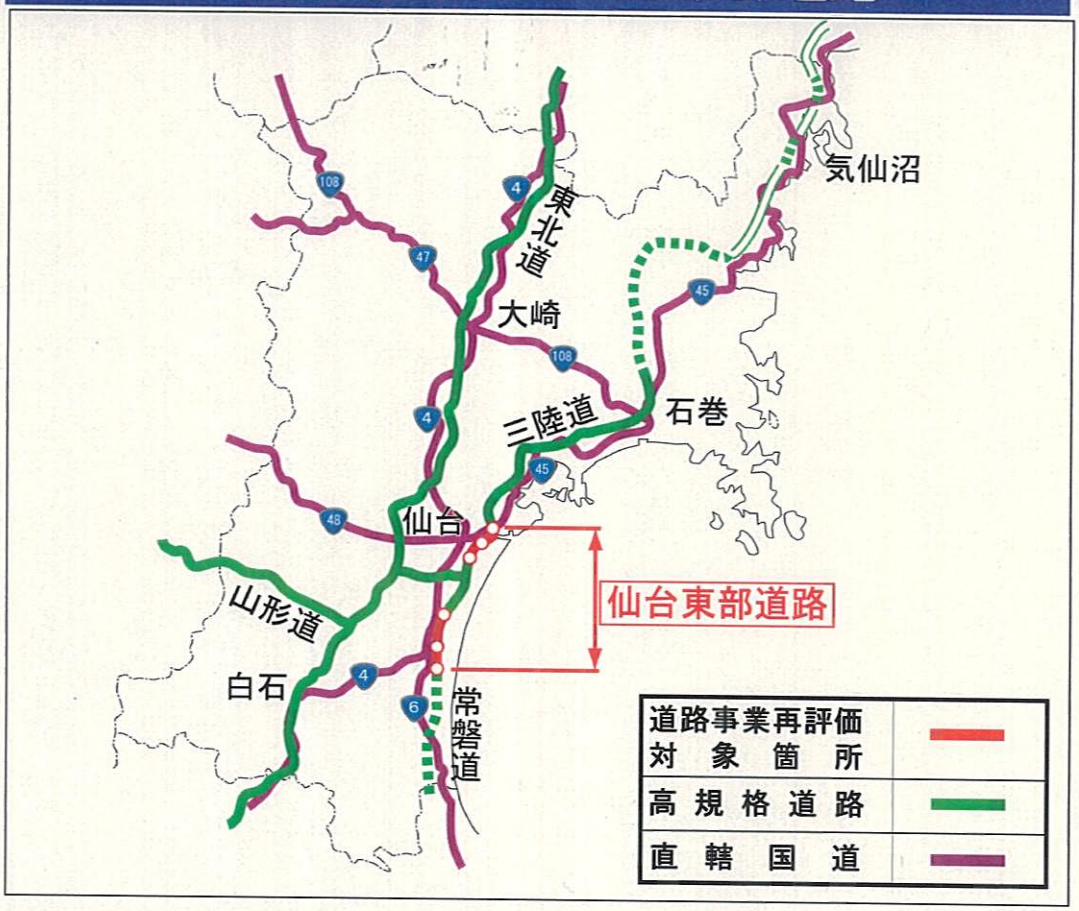
一般国道121号　会津縦貫北道路・・・・・・・・・・・・・・・　１９

一般国道45号　坂下拡幅・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２５

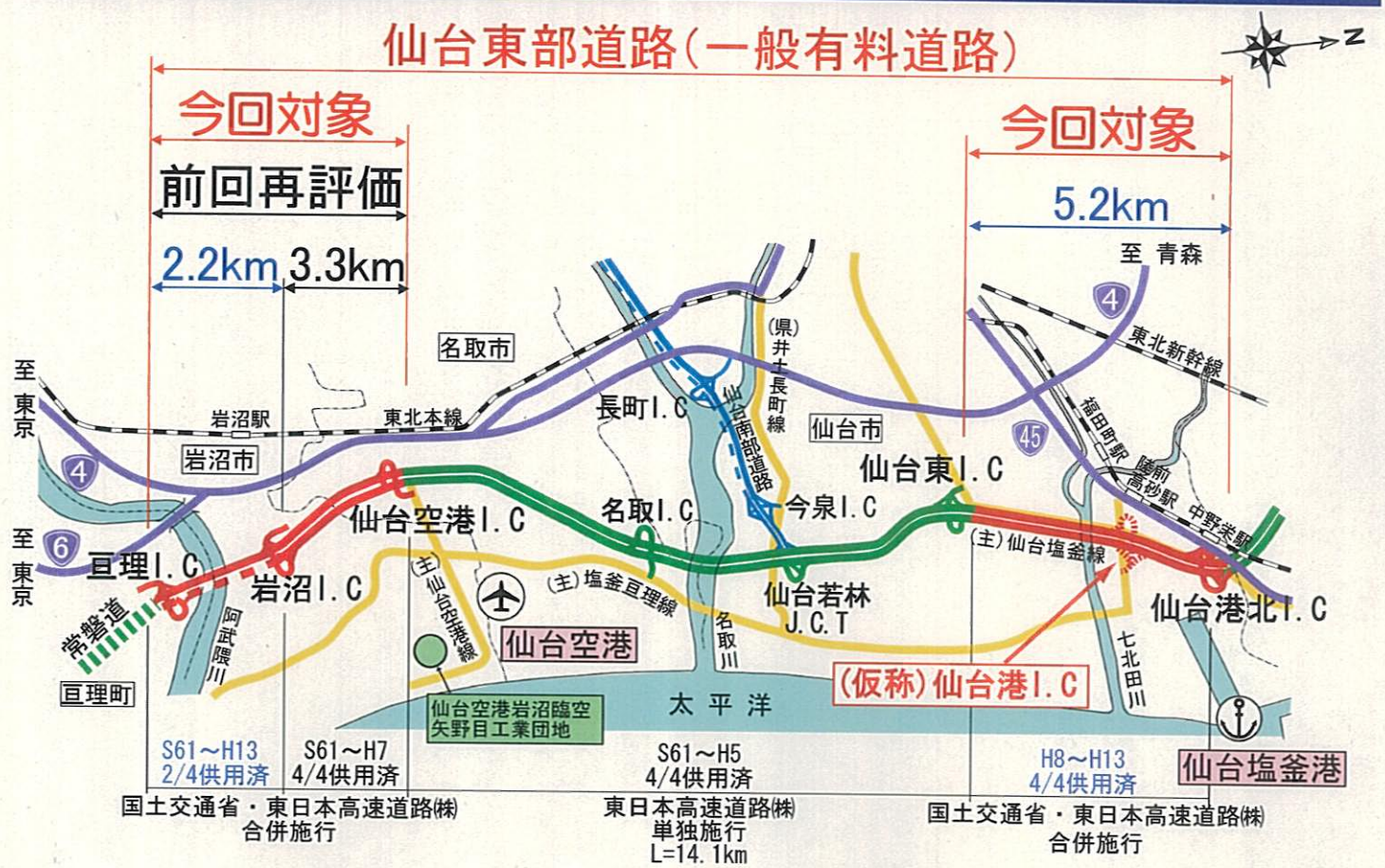
一般国道４号　土屋バイパス・・・・・・・・・・・・・・・・・　３１

一般国道13号　上山バイパス・・・・・・・・・・・・・・・・・　３７

一般国道６号　仙台東部道路（せんだいとうぶ）



事業実施状況



一般国道６号　仙台東部道路（せんだいとうぶ）

【評価要件：前回再評価後５年経過】

○事業の目的

・仙台都市圏環状自動車専用道路網を形成
・仙台塩釜港の利便性の向上
・交通混雑の緩和

○延　　長　：　Ｌ＝１０．７ ㎞

○事　業　費　：（完成）９１０億円（暫定）７３０億円

- 亘理Ｉ.Ｃ～仙台空港Ｉ.Ｃ　：（完成）３５０億円（暫定）３００億円
- 仙台東Ｉ.Ｃ～仙台港北Ｉ.Ｃ：（完成）５６０億円（暫定）４３０億円

［Ｈ１２再評価時（完成）３５０億円（暫定）３００億円］

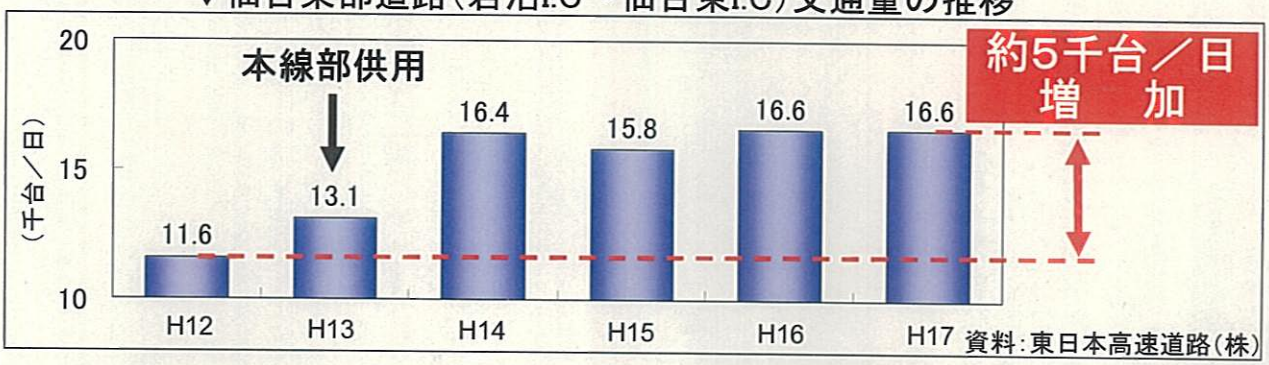
○事業進捗率　：　８１％　［暫定１００％］

部分供用の効果①

・一般道から仙台東部道路の交通が転換



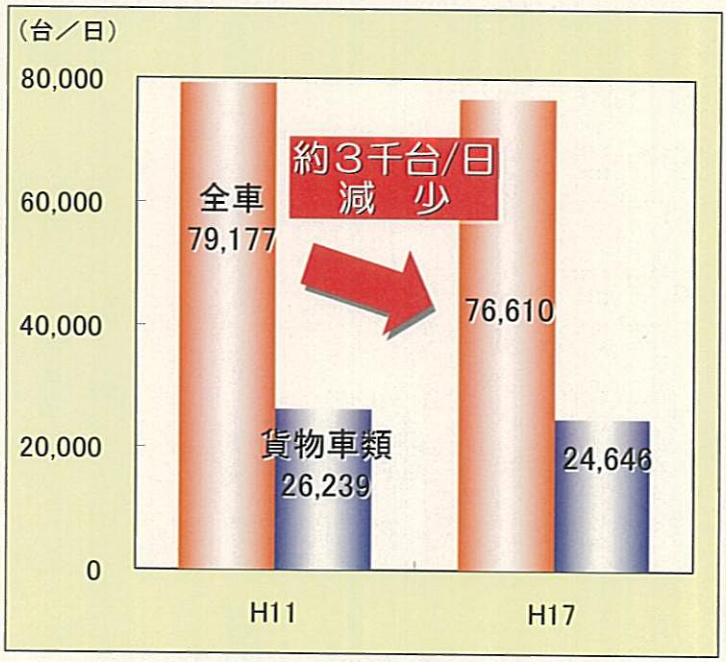
▼仙台東部道路（岩沼Ｉ.Ｃ～仙台東Ｉ.Ｃ）交通量の推移



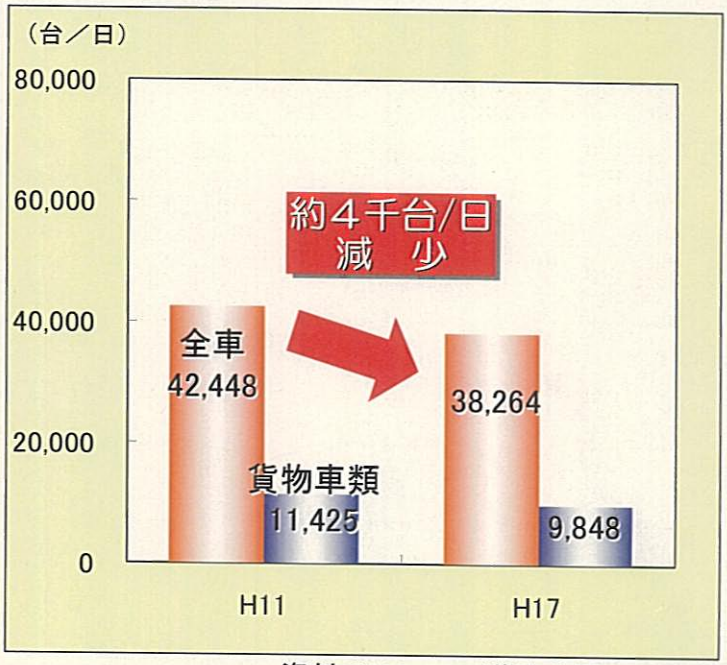
部分供用の効果②

・国道4号、国道45号の交通量が減少

▼国道4号の交通量の変化
（仙台市若林区卸町）



▼国道45号の交通量の変化
（仙台市宮城野区中野）

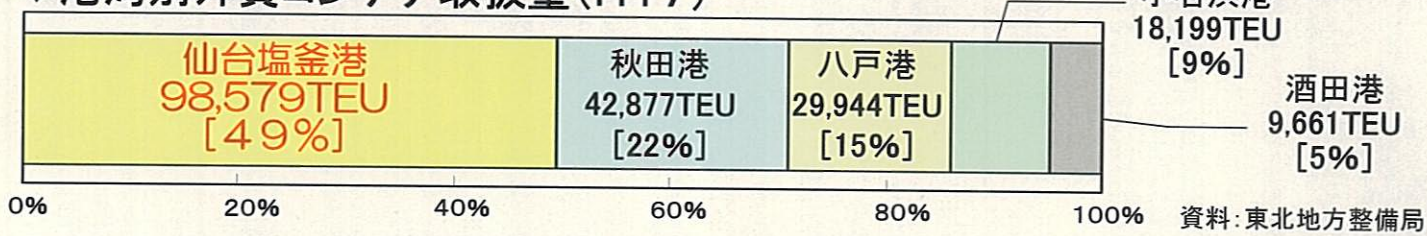


資料：H11、H17道路交通センサス

事業の必要性：客観的評価指標54項目中17項目に該当

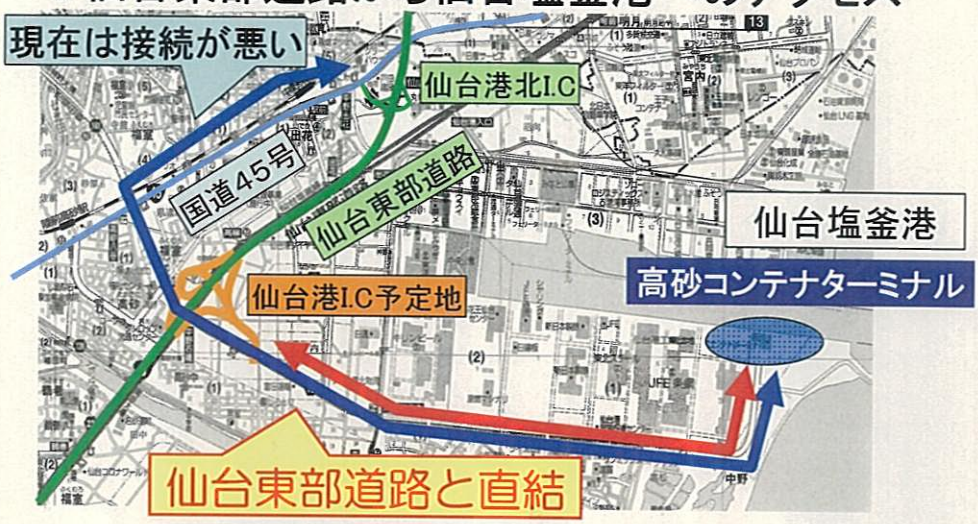
1．特定重要港湾仙台塩釜港の利便性の向上

▼港湾別外貿コンテナ取扱量（H17）



資料：東北地方整備局

▼仙台東部道路から仙台塩釜港へのアクセス



走行距離



所要時間



2. 仙台港背後地土地区画整理事業（関連事業）

・東北地方の国際貿易・交流拠点及び、仙台都市圏の物流拠点、工業生産拠点として整備（平成２３年度完成予定）

・仙台港I.Cの整備により仙台港背後地へのアクセス性が強化

▼仙台港背後地土地区画整理事業　土地利用図



資料：宮城県

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18年）における現在価値換算した金額を記載

・計画交通量（対象区間の平均交通量）

：平成42年度　・仙台東部道路＝42,900台/日　・現道＝43,000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）	*1373*	*1373*	*1373*	*1458*	*1288*	*1368*	*1385*
事業費（億円）	1320	1320	1320	1405	1235	1326	1318
維持修繕費（億円）	53	53	53	53	53	42	67
便益B（現在価値）	*5070*	*5577*	*4561*	*5070*	*5070*	*3971*	*6409*
走行時間短縮便益（億円）	4473	4921	4025	4473	4473	3504	5654
走行経費減少便益（億円）	388	427	349	388	388	304	493
交通事故減少便益（億円）	208	229	187	208	208	163	263
費用便益比　B/C	*3.7*	*4.1*	*3.3*	*3.5*	*3.9*	*2.9*	*4.6*

○純現在価値（NPV）　3，697億円　○経済的内部収益率（EIRR）　8．7%

前回再評価時の費用便益（B／C）との比較

【前回再評価時のＢ／Ｃ（全線）】　Ｂ／Ｃ＝４．５
【今回再評価時のＢ／Ｃ（全線）】　Ｂ／Ｃ＝３．７

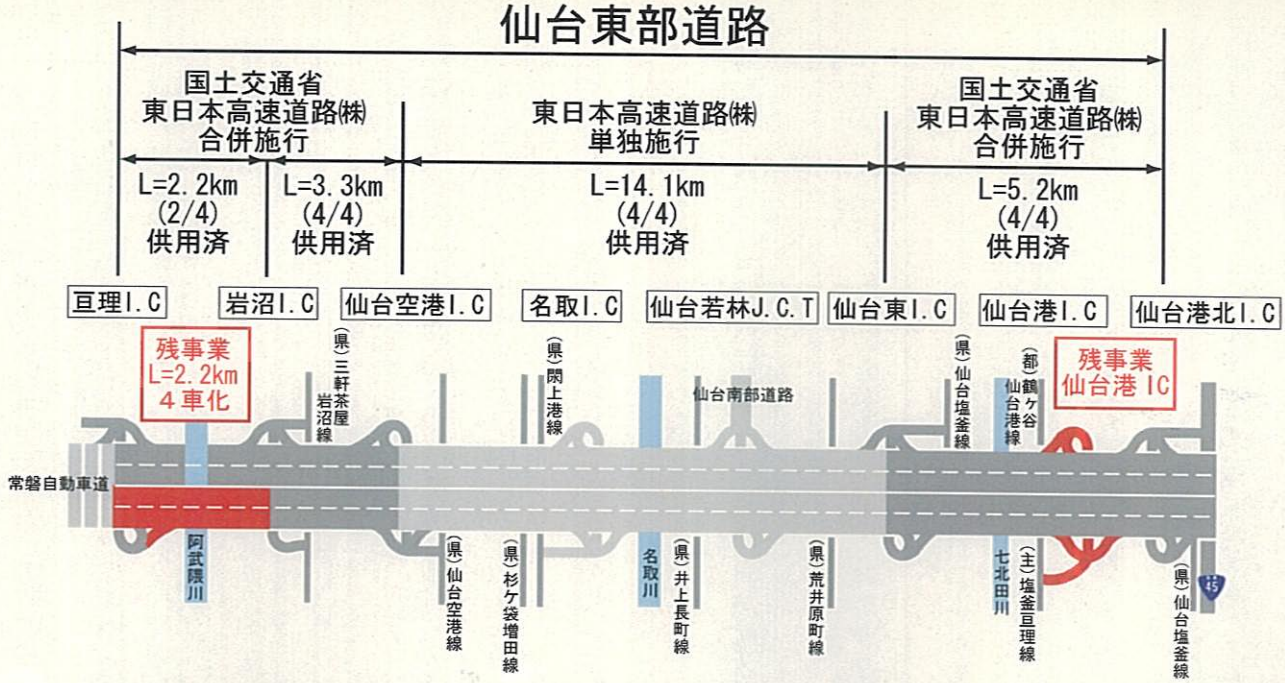
○前回再評価からの変更点

・費用便益分析マニュアルの改訂による原単位の減少
・全体事業費の増加（事業区間の延長 5.5km→10.7km）

（前回再評価時の計画交通量）
・仙台東部道路 ＝ 35,600台／日
・現　　道 ＝ 39,400台／日
（今回再評価時の計画交通量）
・仙台東部道路 ＝ 42,900台／日
・現　　道 ＝ 43,000台／日

供用予定等今後の事業の見通し

・仙台港ICについては、平成２０年代前半の供用を目指す
・亘理IC～岩沼IC間の４車線化については常磐自動車道接続後の交通動向を見極め検討する



対　応　方　針　（　原　案　）

○早期整備の必要性が高い

・仙台都市圏環状自動車専用道路網を形成

・仙台塩釜港の利便性が向上

・仙台都心部の交通混雑が緩和

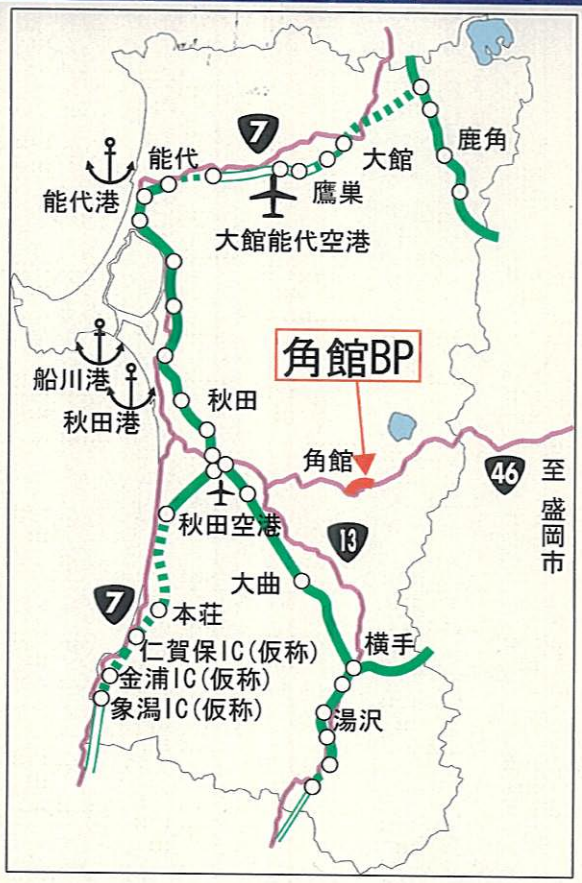
○地元自治体等からの事業促進の要望

↓

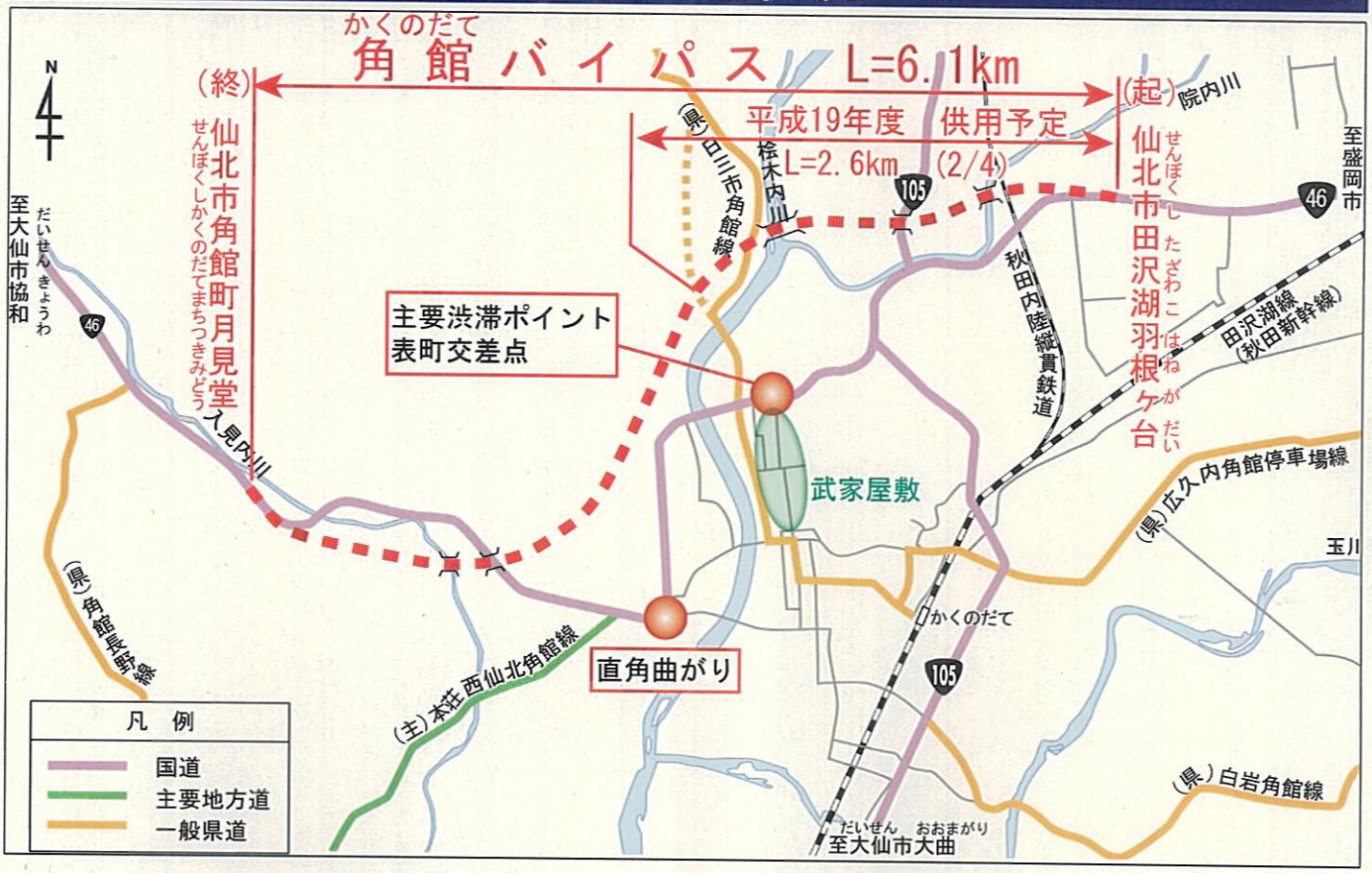
事業を継続実施

一般国道46号 角館（かくのだて）バイパス

秋田県



事業実施状況



一般国道46号 角館（かくのだて）バイパス

【評価要件：新規採択後10年経過】

○事業の目的

- 交通渋滞の解消
- 観光期の交通渋滞の緩和
- 冬期走行環境の改善

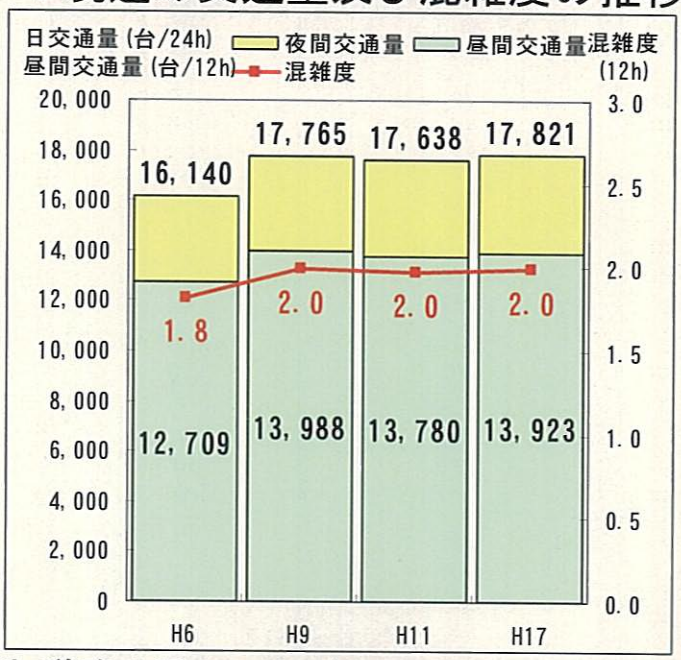
○延長　：L＝6．1km

○事業費：（完成）230億円、（暫定）160億円

○事業進捗率：39%　[暫定56%]

国道46号の道路混雑状況

▼現道の交通量及び混雑度の推移



資料：道路交通センサス(H6～H17)
（調査地点名：仙北市田沢湖小松城廻）

注)各年度の混雑度はH17道路交通センサスの交通容量を用いて算出

▼桜まつり期間の渋滞状況



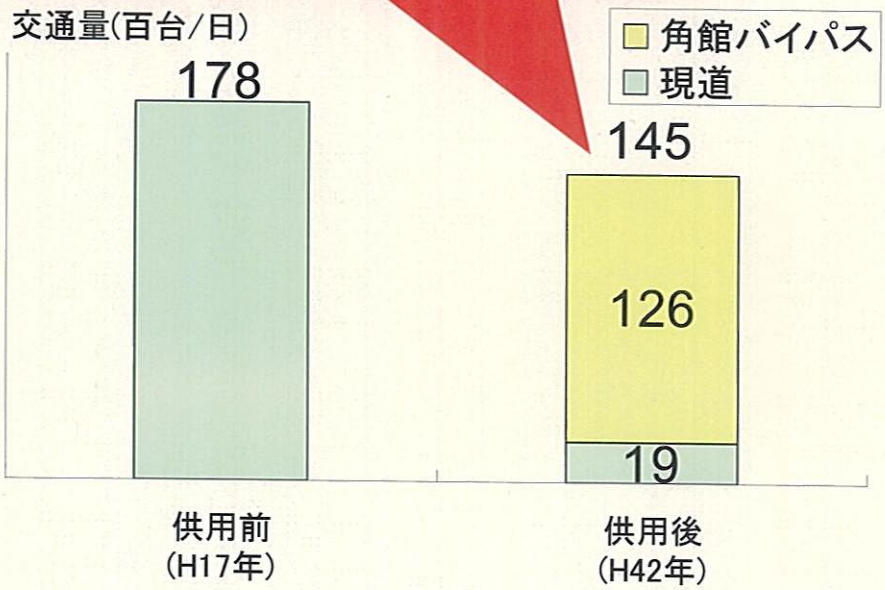
▼主要渋滞ポイントに指定されている表町交差点

主要渋滞ポイント	表町交差点
最大渋滞長	4,300m
最大通過時間	113分

※桜まつり期間中の渋滞状況調査

1. 角館バイパス現道部における渋滞の解消

・通過交通が角館BPに転換
・現道の国道46号の渋滞が解消



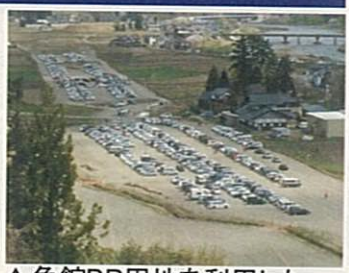
▲交通量の変化

2. 観光の支援

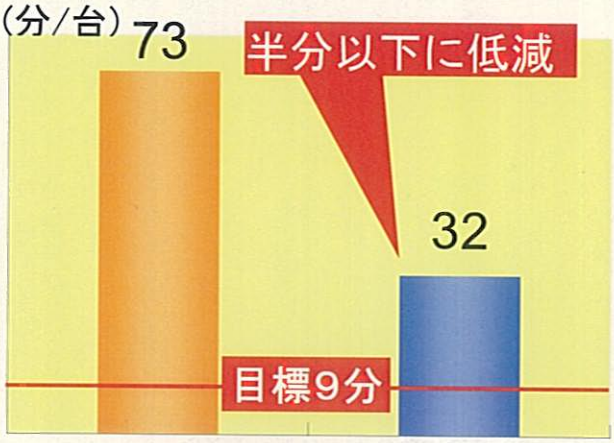
■桜まつり開催時の渋滞対策
- ●臨時駐車場の確保
- ●計画的な交通誘導
- ●情報提供の拡充
- ●大型バス対策(乗降の円滑化等)

i-mode EZ-webでの情報提供

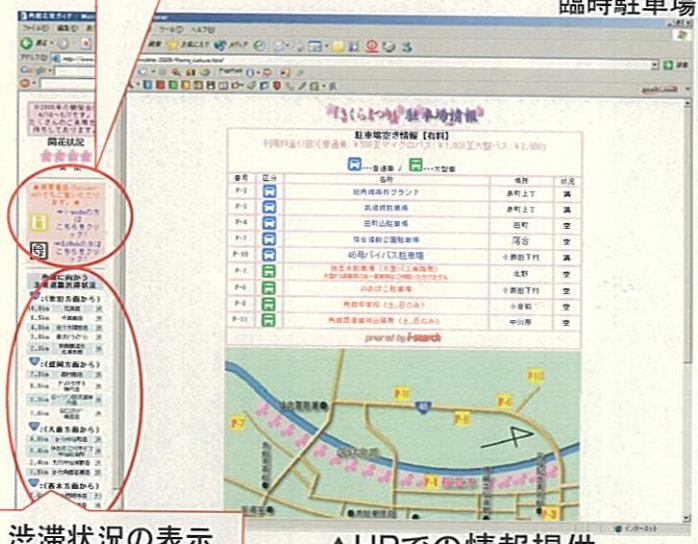




▲角館BP用地を利用した臨時駐車場

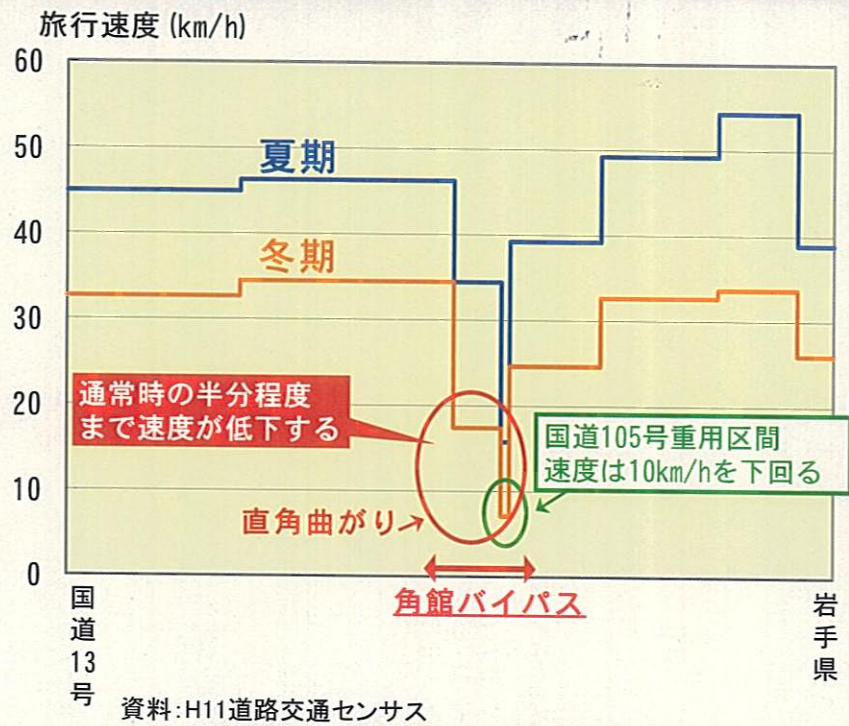


▲1台あたりの平均渋滞損失時間の変化



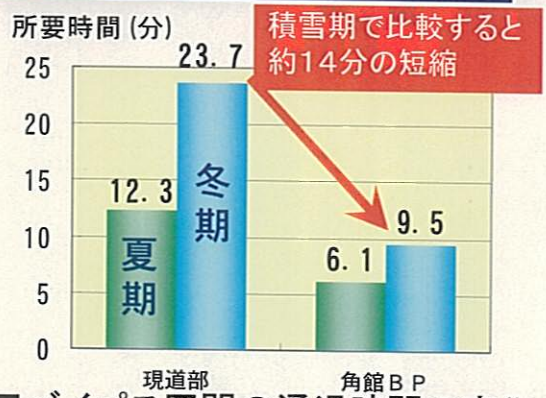
▲HPでの情報提供

3. 積雪期の交通環境を改善



資料：H11道路交通センサス
積雪期プローブ調査(秋田河川国道事務所、H17)

■積雪期と無雪期の旅行速度の比較



■バイパス区間の通過時間の変化
資料：秋田河川国道事務所



■除雪が間に合わない歩道と
車道を通行する歩行者

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18年)における現在価値換算した金額を記載。

計画交通量(対象区間の平均交通量)

平成42年度　・バイパス＝12，600台/日　・現道＝1，900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)	***227***	***227***	***227***	***244***	***210***	***224***	***238***
事業費(億円)	204	204	204	221	186	204	209
維持修繕費(億円)	23	23	23	23	23	19	28
便益B(現在価値)	***628***	***691***	***565***	***628***	***628***	***506***	***778***
走行時間短縮便益(億円)	482	531	434	482	482	389	597
走行経費減少便益(億円)	121	133	109	121	121	98	150
交通事故減少便益(億円)	25	27	22	25	25	20	31
費用便益費　B／C	***2.8***	***3.0***	***2.5***	***2.6***	***3.0***	***2.3***	***3.3***

○純現在価値(NPV)【全線401億円】○経済的内部収益率(EIRR)【全線8.5%】

供用予定等今後の事業の見通し

○田沢湖羽根ヶ台～(県)日三市角館線間のL＝2．6kmについて、平成19年度の部分2車線暫定供用を目標に事業推進を図る。

○平成２０年代後半の暫定２車線全線供用を目指す。



対応方針（原案）

○早期整備の必要性が高い

・交通渋滞の解消

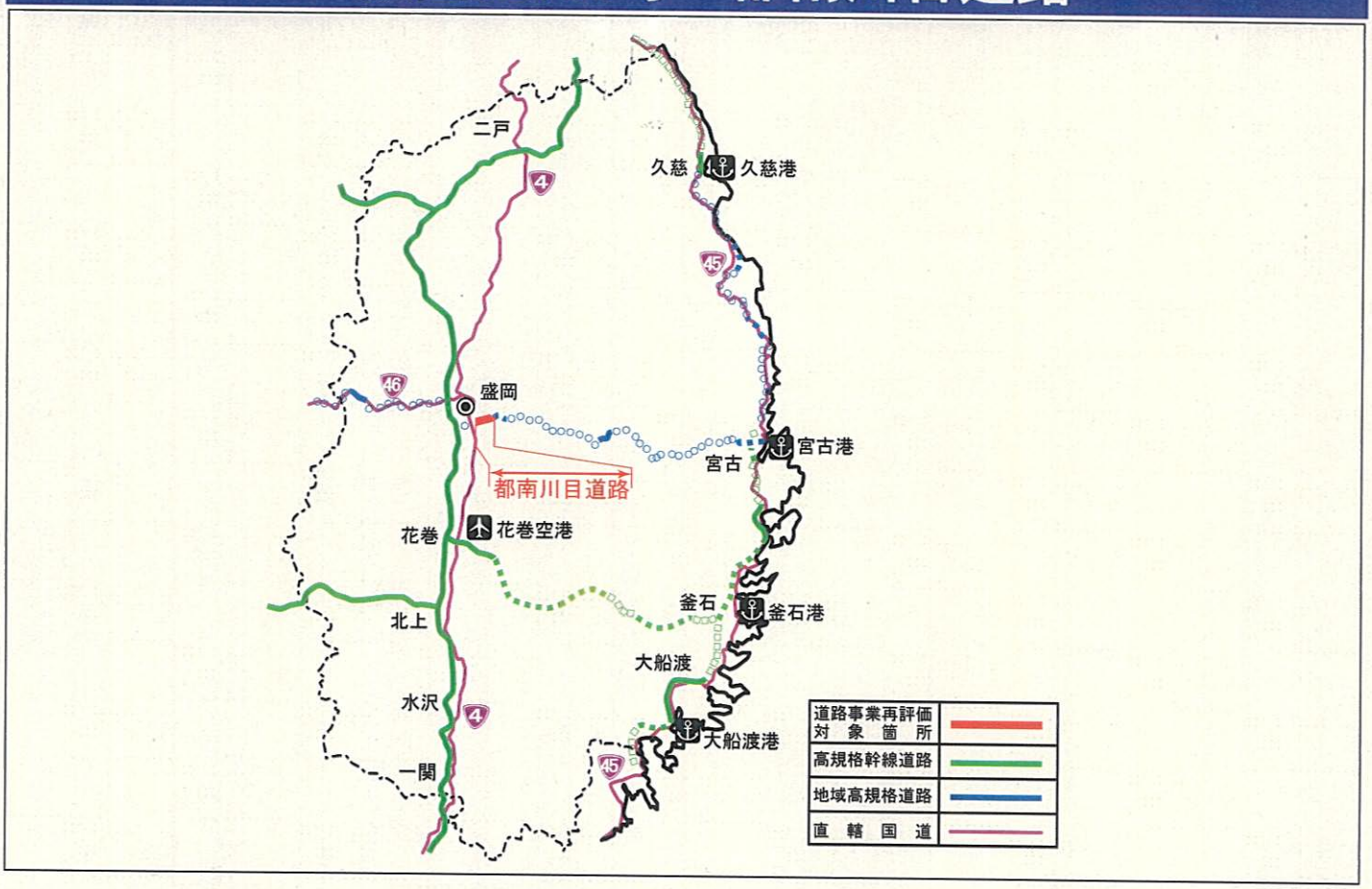
・観光期の交通渋滞の緩和

・冬期走行環境の改善

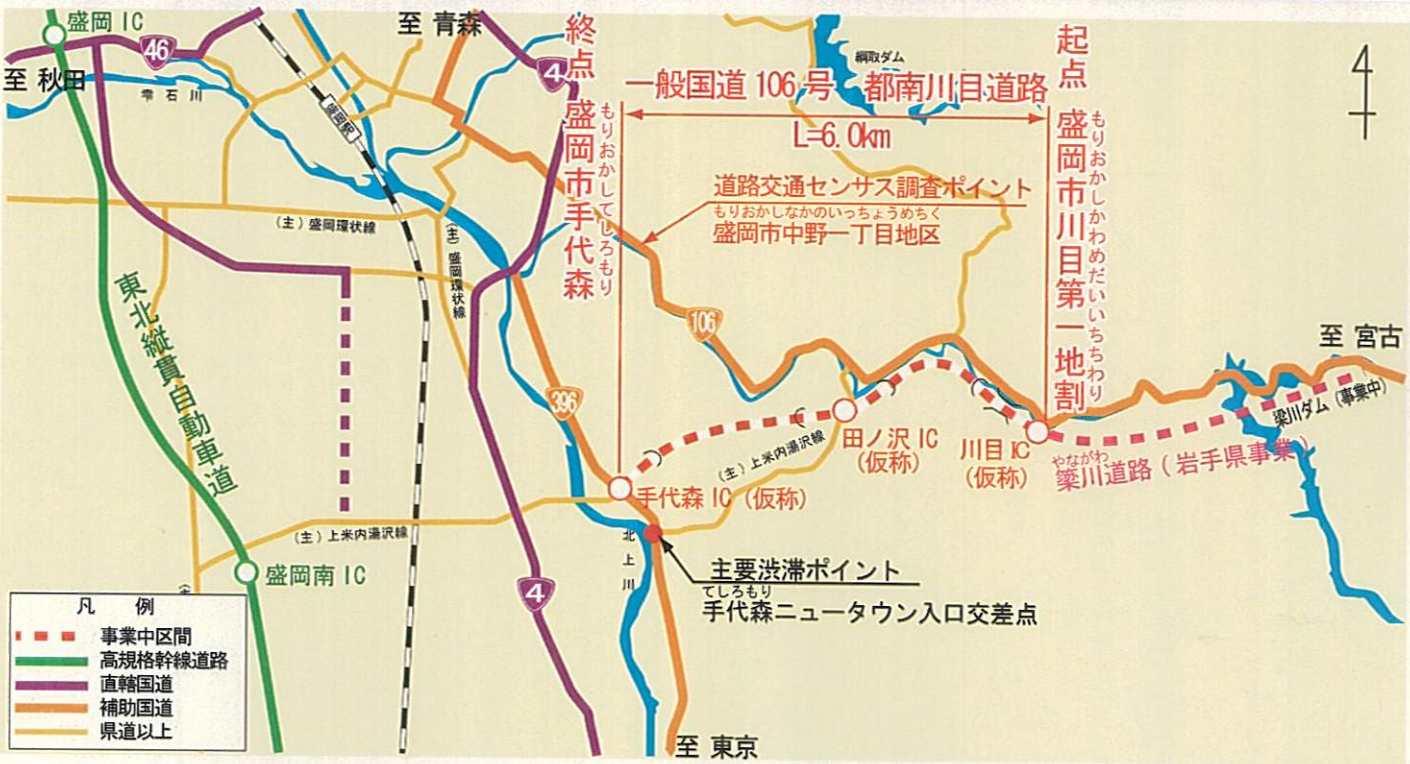
○地元自治体等からの事業促進の要望

事業を継続実施

一般国道106号　都南川目道路



事業実施状況



一般国道106号　都南川目（となんかわめ）道路

【評価要件：前回評価後5年経過】

○事業の目的

・地域高規格道路ネットワークの形成

・線形不良による交通隘路区間の解消

・安全で円滑な交通の確保

○延　　長：L＝6．0km

○事 業 費：（完成）300億円　（暫定）200億円

○事業進捗率：10 %［暫定15%］

1. 並行現道の道路交通状況



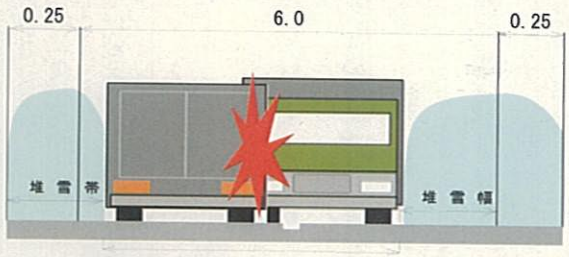
▲並行現道区間の交通隘路区間と積雪期の速度低下



▲並行現道区間の急カーブ箇所



▲所用時間（盛岡市川目～盛岡市茶畑）の変化

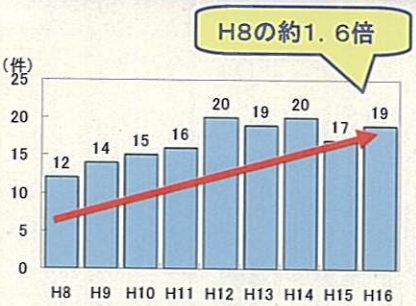


5．5m以下（最低5．5m以上必要）

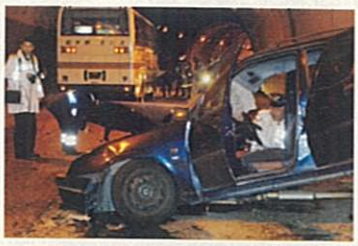
▲並行現道区間の冬季交通状況

資料：岩手河川国道事務所、H17道路交通センサス、H17冬季プローブデータ

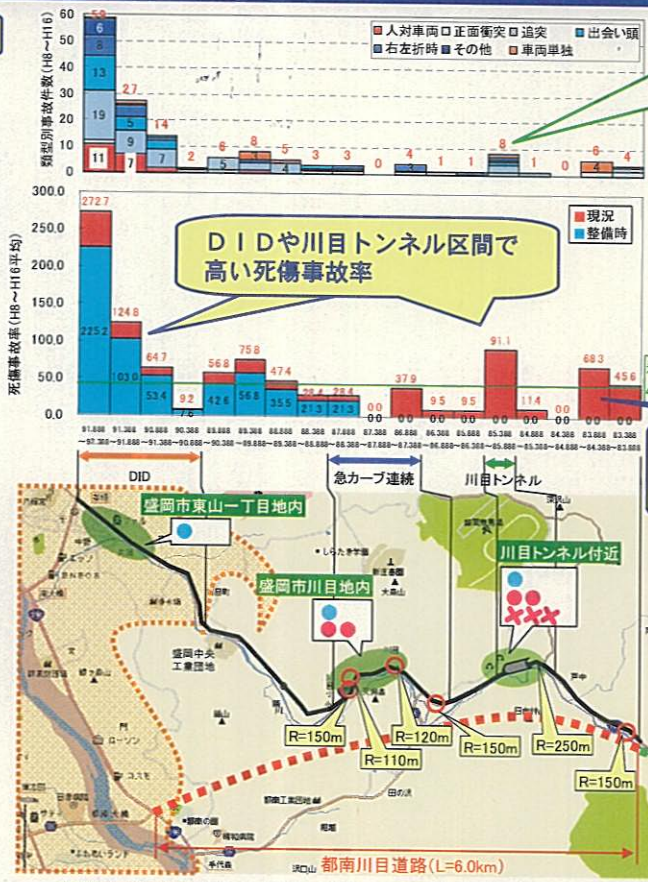
2. 並行現道の道路交通状況



▲並行現道区間の死傷事故件数



▲並行現道区間の事故状況



▲並行現道区間の500mピッチ死傷事故率と類型事故件数

川目トンネル区間事故類型

事故類型	死者数(人)	道路線形	事故原因
車両単独	1	単路下り	ハンドル操作不適
追突	0	交差点	前方不注意
追突	0	単路平坦	動静不注視
出合頭	0	交差点	安全不確認
右折時	0	交差点	優先通行妨害等
追突	0	左カーブ	前方不注意
正面衝突	0	左カーブ(トンネル内)	前方不注意
すれ違い時	0	左カーブ	前方不注意

8件中、4件がカーブや下り坂で発生

ＤＩＤや川目トンネル区間で高い死傷事故率

岩手県平均死傷事故率
44.8件/億台キロ・年（H16）

都南川目道路の整備による交通の転換により、現道の事故の減少を期待！

	片交		通行止		合計	
	回数(回)	時間	回数(回)	時間	回数(回)	時間
無雪期	3	4:23	—	—	3	4:23
積雪期	4	7:02	3	3:46	7	10:48

冬季に通行止めが3回発生！

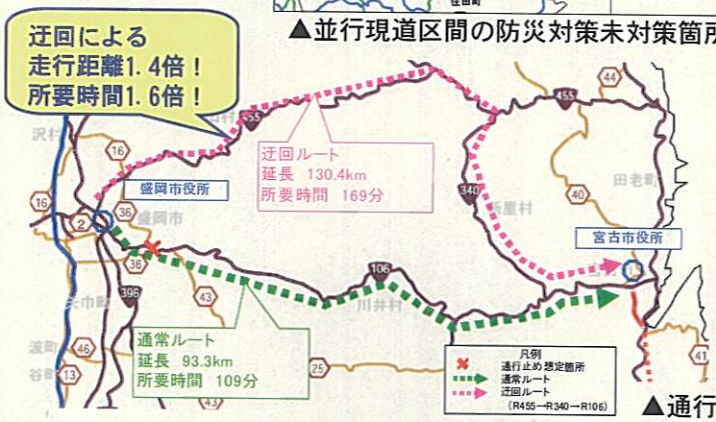
資料：H8～H16交通事故データ、岩手県警察

3. 並行現道の道路交通状況



▲並行現道区間の防災対策未対策箇所と緊急輸送道路網

資料：いわての道（岩手県H18.3）、H8防災総点検



▲通行止め発生時の迂回損失

※迂回による社会的損失

約3,400万円/日（試算値）

・H17センサス区間No.1121(6,427台/日)が通行止めとなり、迂回したと仮定
・全止時間1日と仮定した場合の、1日あたりの社会的損失
・走行時間損失＋走行経費損失で算出

資料：道路交通センサス（H17）

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18年)における現在価値に換算した金額を記載

【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)	***234***	***234***	***234***	***256***	***212***	***234***	***245***
事業費(億円)	229	229	229	251	207	229	239
維持修繕費(億円)	5	5	5	5	5	4	7
便益B(現在価値)	***304***	***334***	***274***	***304***	***304***	***246***	***374***
走行時間短縮便益(億円)	264	291	238	264	264	214	325
走行経費減少便益(億円)	24	27	22	24	24	20	30
交通事故減少便益(億円)	15	17	14	15	15	12	19
費用便益比　B／C	***1.3***	***1.4***	***1.2***	***1.2***	***1.4***	***1.1***	***1.5***

○純現在価値(NPV)　70億円　　○経済的内部収益率(EIRR)　5.3%

前回再評価時の費用便益(B/C)との比較

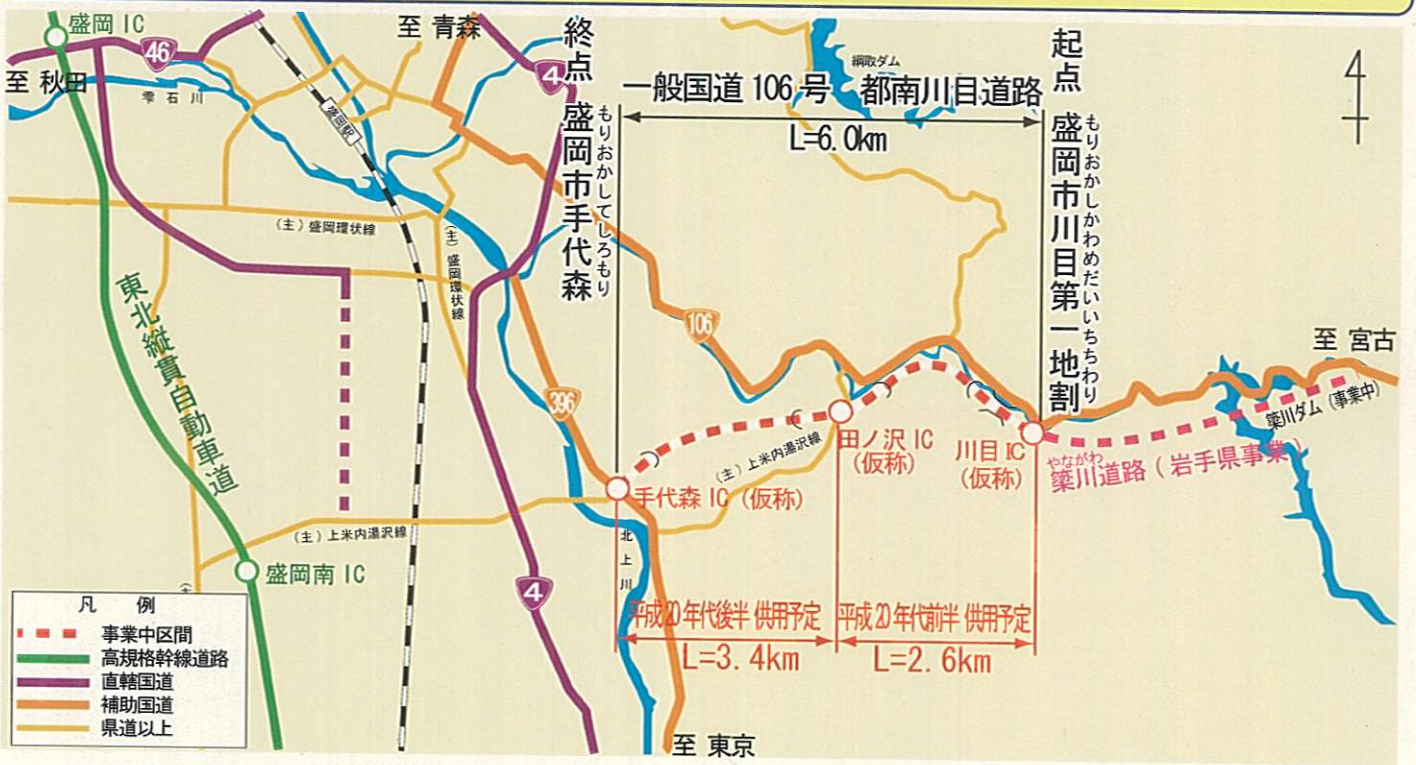
【前回再評価時のB／C(全線)】B／C＝2.2
【今回再評価時のB／C(全線)】B／C＝1.3

○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
・全体事業費の増加

(前回再評価時の計画交通量)
・都南川目道路　＝　12,300台/日
・並行現道　＝　4,500台/日
(今回再評価時の計画交通量)
・都南川目道路　＝　8,800台/日
・並行現道　＝　5,000台/日

供用予定等今後の事業の見通し

岩手県施行の簗川道路との事業調整を行い、起点側は平成20年代前半、終点側は平成20年代後半の暫定2車線供用を目指す。



対 応 方 針 （ 原 案 ）

○早期整備の必要性が高い

・地域高規格道路ネットワークの形成

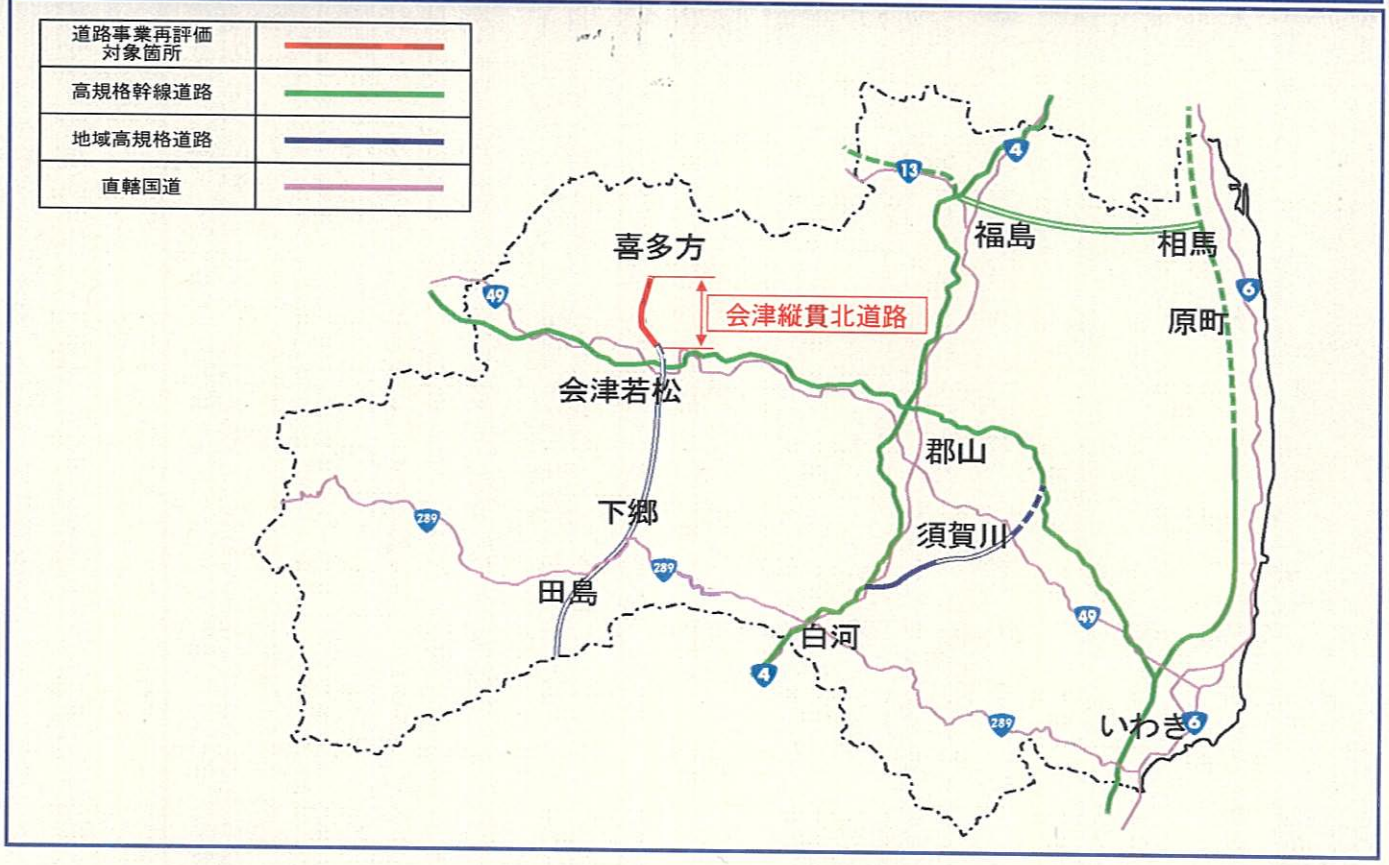
・線形不良による交通隘路区間の解消

・安全で円滑な交通の確保

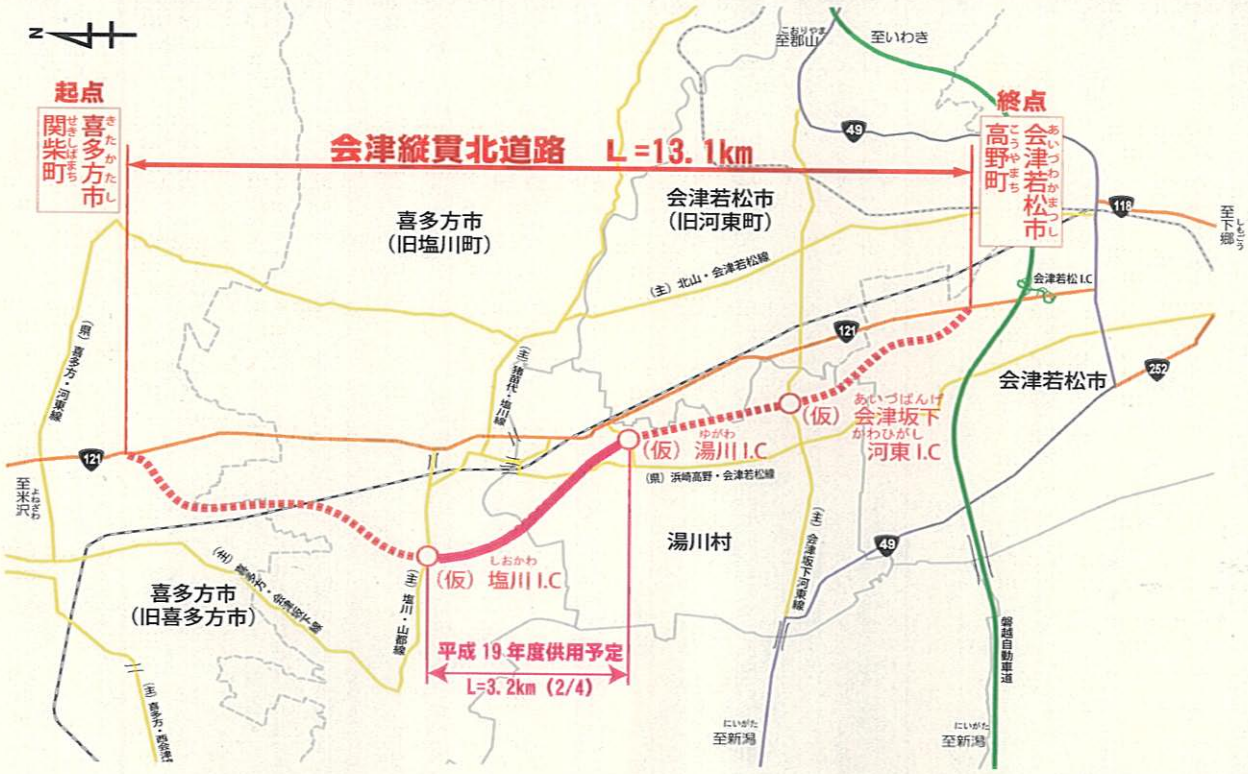
○地元自治体等からの事業促進の要望

事業を継続実施

一般国道121号　会津縦貫北道路



事　業　実　施　状　況



資料：　H17道路交通センサス
　　郡山国道事務所

一般国道121号　会津縦貫北道路（あいづじゅうかんきた）

【評価要件：事業採択後10年経過継続中】

○事業の目的

- 交通混雑の緩和
- 日常生活圏の拡大
- 観光流動の増加

○延　　長　：Ｌ＝13.1 km

○事　業　費　：(完成) 410億円　(暫定)　360億円

○事業進捗率　：29％［暫定43％］

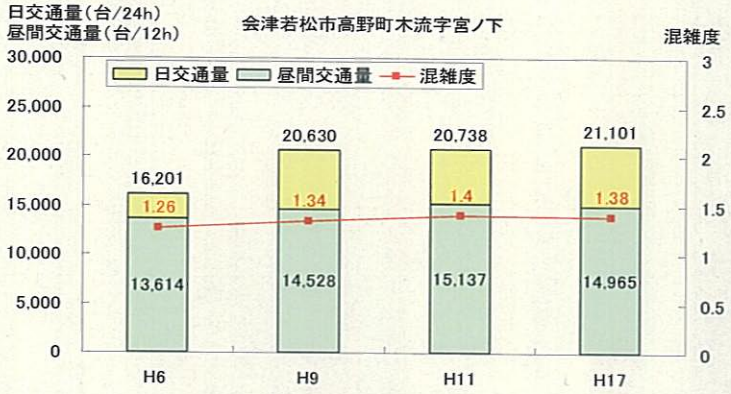
並行現道の道路混雑状況



▲中町交差点付近の渋滞状況



▲喜多方市塩川中心部の冬期混雑状況



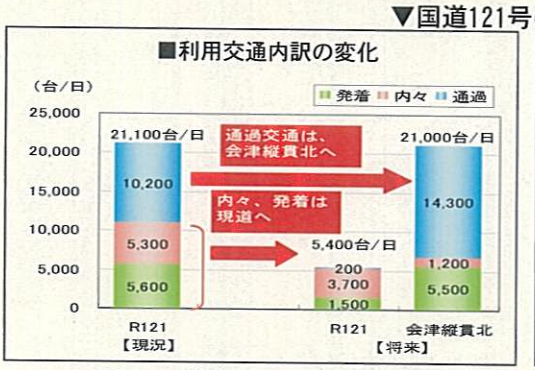
注：各年度の混雑度に用いる交通容量は、H17センサス基準に基づき算出

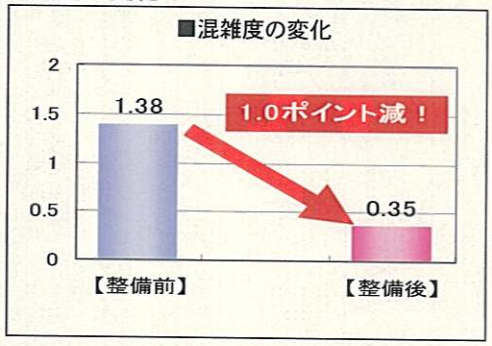
資料：各年度道路交通センサス

1. 混雑緩和に伴う通勤通学などの利便性向上

▪「会津縦貫北道路」の整備によって、通勤・通学時間の短縮による利便性の向上が期待される。また、通過交通が転換し現道 の走行速度が約20km/h向上する。

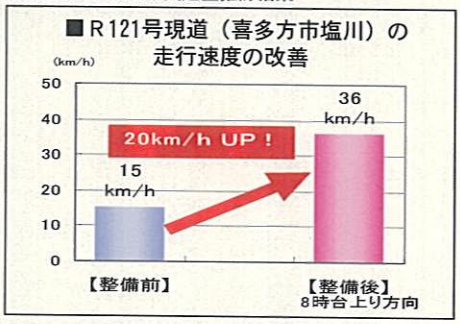
▼国道121号の交通の変化



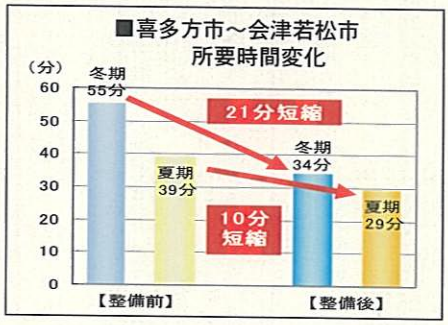


資料：H17道路交通センサス将来交通量推計結果

注） H17道路交通センサスによる12時間交通量を用いて算定。
整備後の昼間交通量は、将来交通量推計結果にH17道路交通センサスによる昼夜率1.41を用いて算定。



資料： プローブ調査結果 〔通常期：H18.5.24（木）〕



資料：H17道路交通センサス
将来交通量推計結果
プローブ調査結果
〔冬期：H18.1.26（木）
通常期：H18.5.24（木）〕

2. 観光エリアの拡大

▪「会津縦貫北道路」の整備によって、会津若松、猪苗代方面から 喜多方、米沢方面への移動時間が短縮することで、周遊観光 エリアが拡大し、観光流動の増加が期待できる。

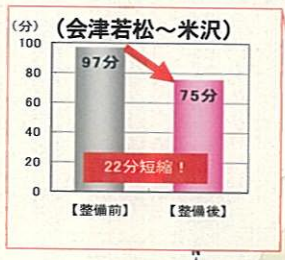
▼観光入込客の推移

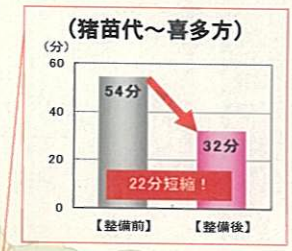


あいづ地方拠点地域とは
●会津若松市 ●喜多方市 ●下郷町 ●北塩原町
●西会津町 ●南会津町 ●会津美里町

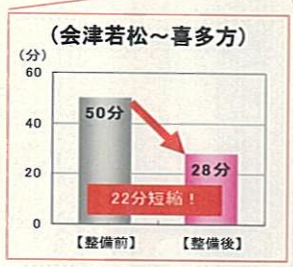
資料：福島県観光統計概要（商工労働観光部）
観光入込状況（県観光グループ）

▼観光移動時間の変化（ＧＷ期間）









資料：H17道路交通センサス
プローブ調査結果 〔GW期：H18.5.4(木)〕
会津若松観光物産協会ヒアリング
社団法人猪苗代観光協会ホームページ

■喜多方ラーメン～会津若松市内散策は人気の観光コース

〔現状〕

○土日や観光シーズンは、現状の渋滞によって観光バスの大幅な遅れも発生

○当該区間の渋滞は、観光客のストレスとなる

会津縦貫北道路の整備により、広域観光エリアが拡大するなど、様々な効果に期待！

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18年）における現在価値換算した金額を記載。

・計画交通量（対象区間の平均交通量）

：平成42年度・会津縦貫北道路＝21,000台/日・現道＝5,400台/日

【全線】

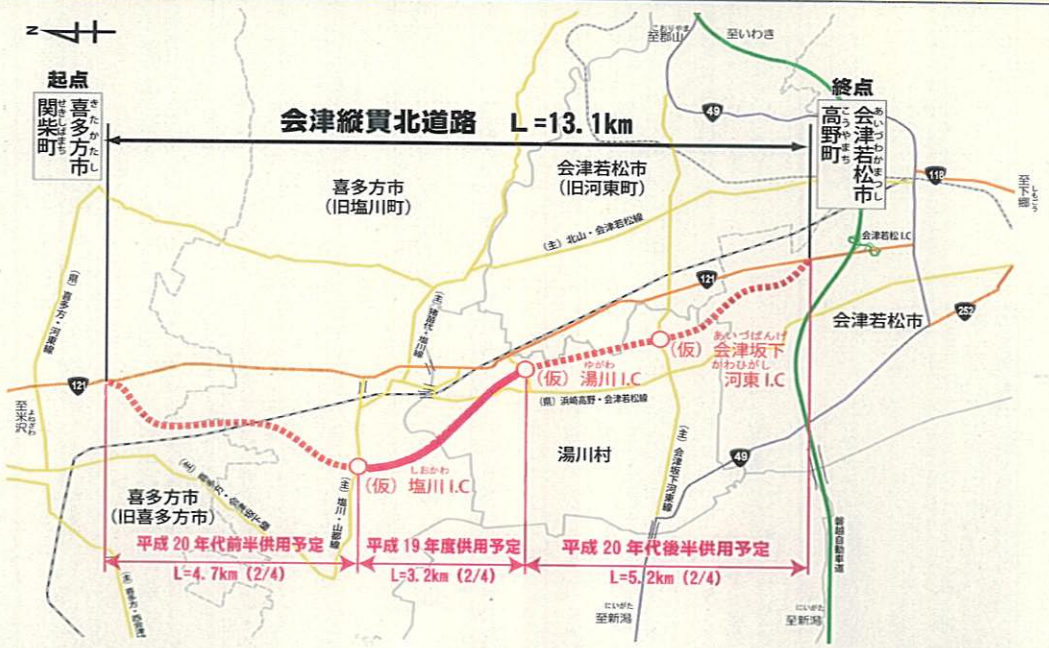
	基本ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		＋10%	－10%	＋10%	－10%	＋20%	－20%
費用C（現在価値）	***370***	***370***	***370***	***403***	***336***	***369***	***375***
事業費（億円）	358	358	358	392	325	360	361
維持修繕費（億円）	12	12	12	12	12	9	14
便益B（現在価値）	***1704***	***1875***	***1534***	***1704***	***1704***	***1383***	***2088***
走行時間短縮便益（億円）	1524	1676	1370	1524	1524	1237	1867
走行経費減少便益（億円）	128	141	116	128	128	103	157
交通事故減少便益（億円）	53	58	48	53	53	43	65
費用便益比　B／C	***4.6***	***5.1***	***4.1***	***4.2***	***5.1***	***3.7***	***5.6***

○純現在価値（NPV）1,334億円　○経済的内部収益率（EIRR）10.9％

供用予定等今後の事業の見通し

▪塩川IC～湯川IC間について、平成19年度内の暫定2車線供用を目指す。

▪残りの区間については、起点部～（仮）塩川ICは平成20年代前半、終点部は平成20年代後半の暫定2車線供用を目指す。



対　応　方　針　（　原　案　）

○早期整備の必要性が高い

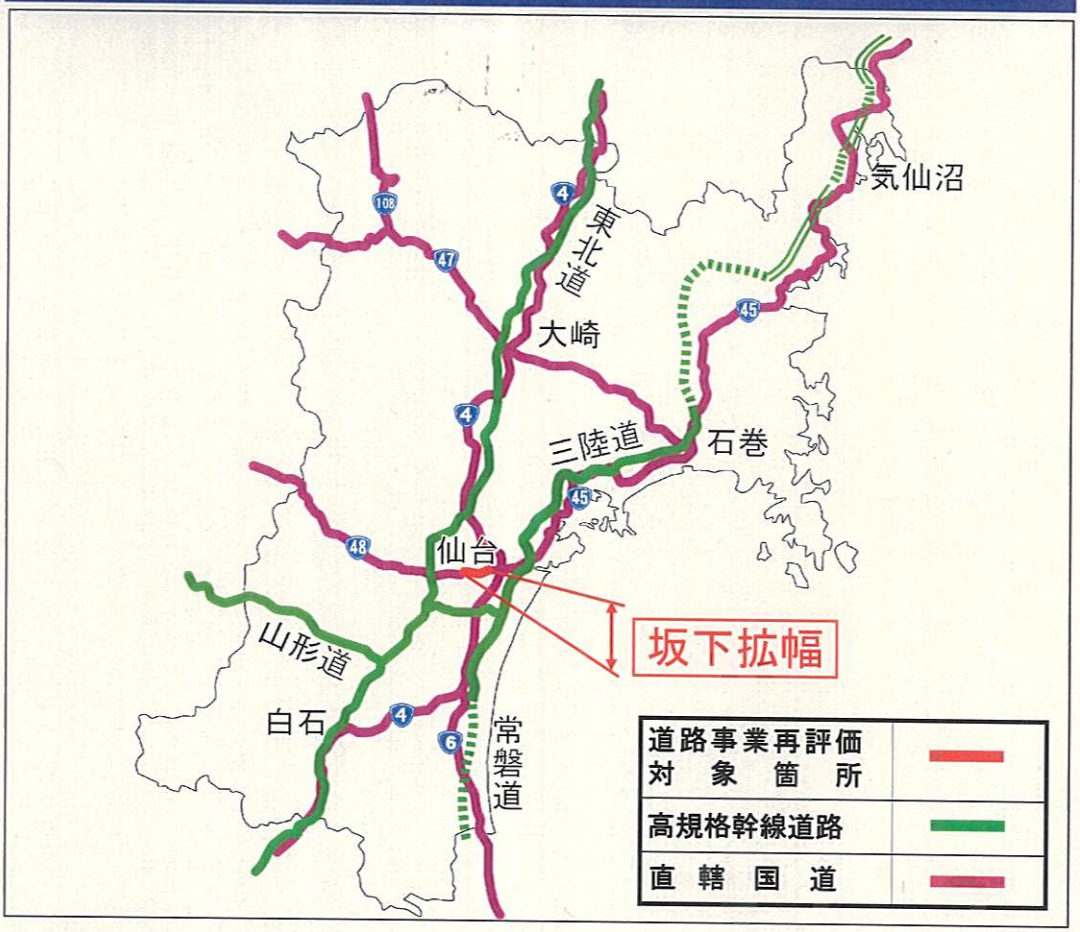
・地域高規格道路ネットワークの形成
・線形不良による交通隘路区間の解消
・安全で円滑な交通の確保

○地元自治体等からの事業促進の要望

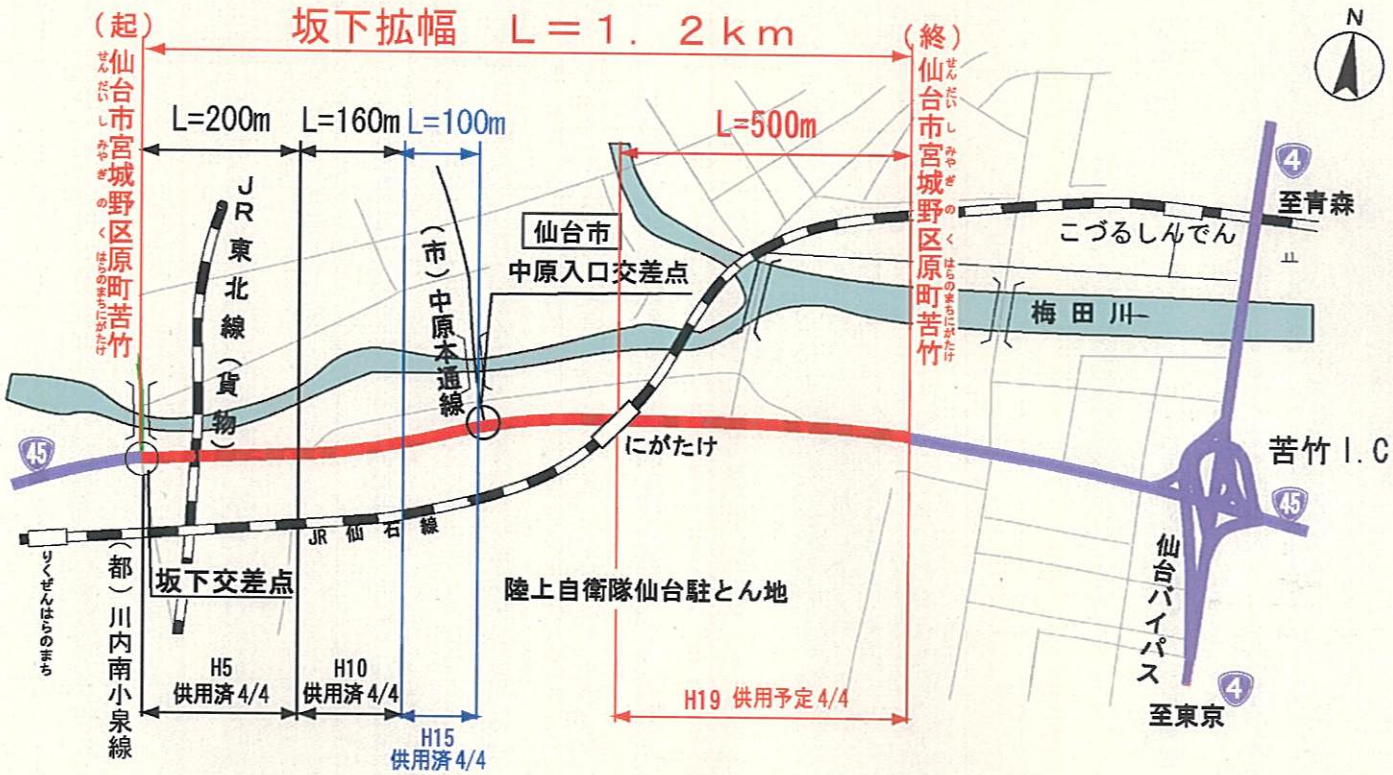
↓

事業を継続実施

一般国道４５号　坂下拡幅



事　業　実　施　状　況



一般国道４５号　坂下（さかした）拡幅

【評価要件：前回再評価後５年経過】

○事業の目的

・交通混雑の解消

・歩行者・自転車の安全性・快適性の向上

○延　　長　：　Ｌ＝１．２ ㎞

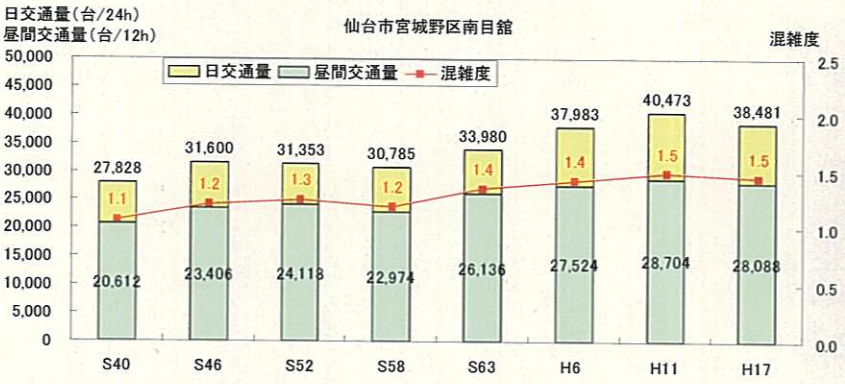
○事　業　費　：　(完成) ７０億円

［Ｈ１３再評価時　(完成) ５４億円］

○事業進捗率　：　８６％

現道４５号の道路混雑状況

▼現道の交通量及び混雑度の推移（R45）



資料：道路交通センサス

※各年度の混雑度算出に用いる交通容量はH17道路交通センサス基準に基づき算出

▼中原入口交差点の渋滞状況（石巻方面）

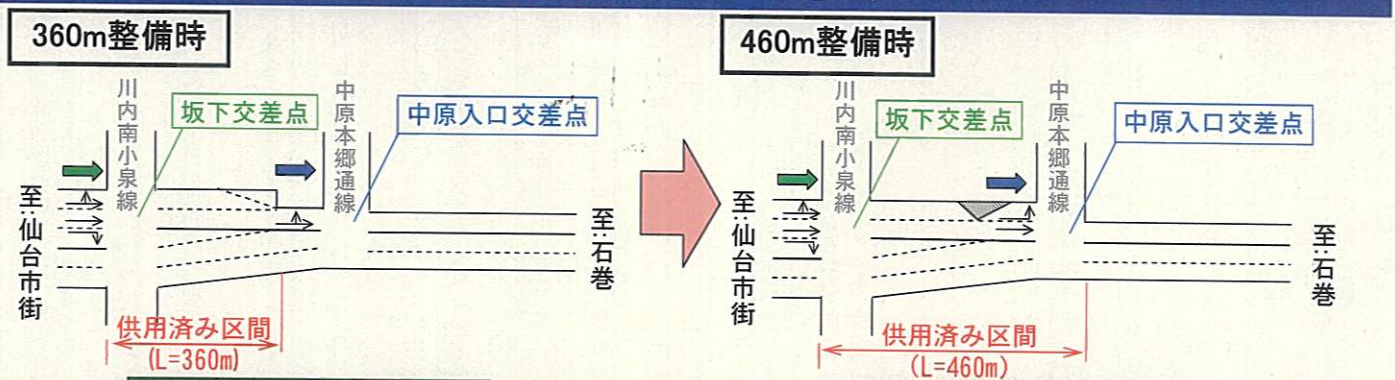


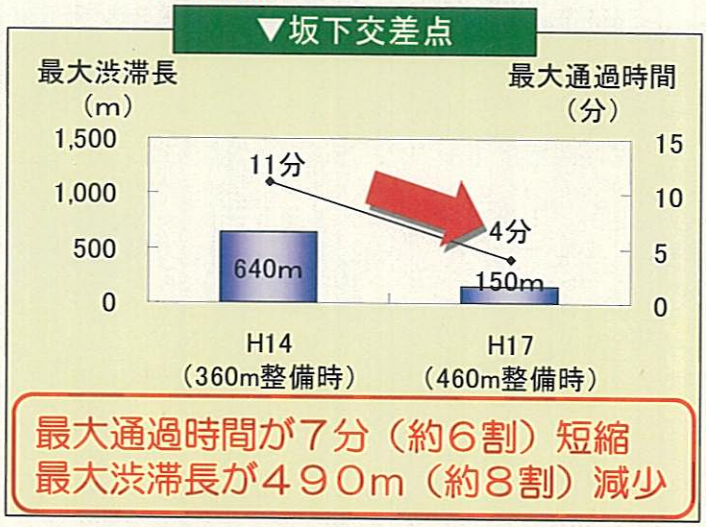
▼中原入口交差点の渋滞状況

朝の渋滞状況	中原入口交差点
最大渋滞長	５６０ｍ
最大通過時間	７分

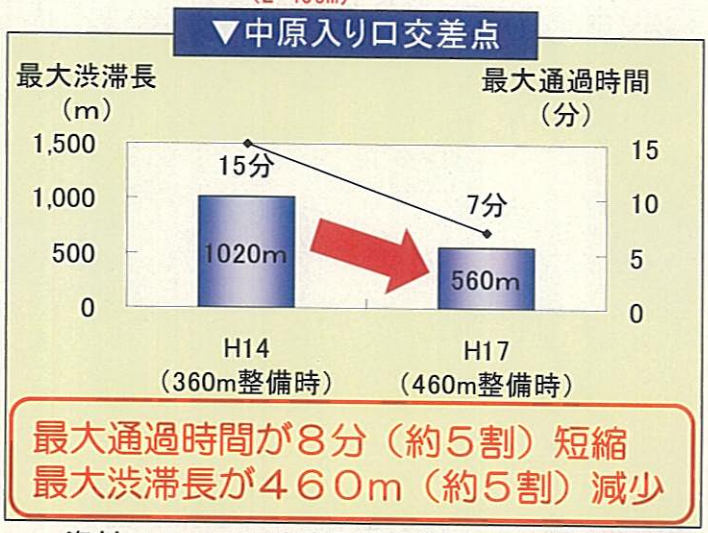
資料：H17渋滞長調査（仙台河川国道事務所）

部分供用の効果





最大通過時間が７分（約６割）短縮
最大渋滞長が４９０m（約８割）減少



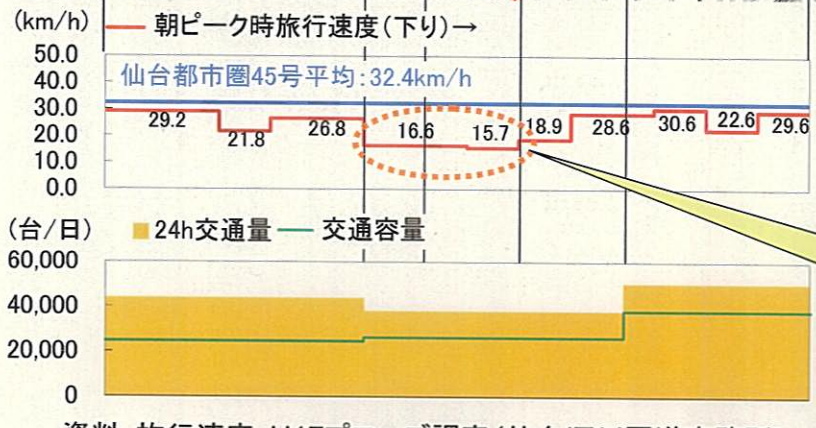
最大通過時間が８分（約５割）短縮
最大渋滞長が４６０m（約５割）減少

資料：H14、H17渋滞長調査（仙台河川国道事務所）

1．交通混雑の解消

▼ピーク時の旅行速度

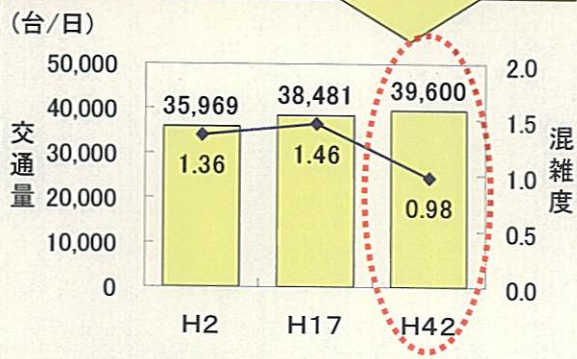




資料：旅行速度：H17プローブ調査（仙台河川国道事務所）
交通量・交通容量：H17道路交通センサス

▼坂下拡幅区間の交通量と混雑度の変化

坂下拡幅事業により、交通容量不足が解消され、交通混雑が解消



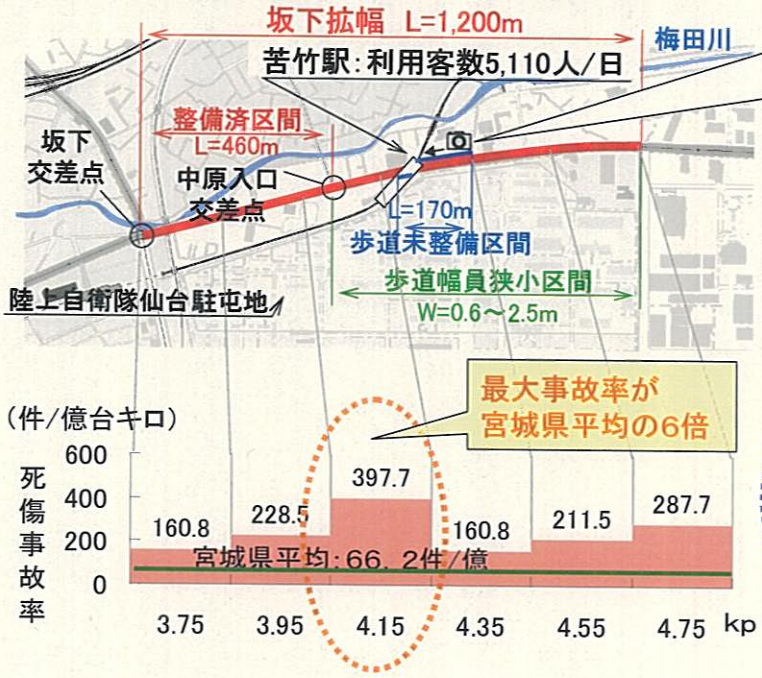
資料：H2、H17道路交通センサス
交通量推計（H42）

・坂下拡幅の区間で速度低下
・未供用区間での速度低下が特に大きい
（4車線→3車線に減少する区間で混雑）
・仙台都市圏45号平均に比べ約16～17km/h低下

2. 自転車利用空間の整備により、歩行者・自転車の快適性・安全性向上

・国道４５号は駅への重要なアクセスルートであるが、歩行未整備区間、歩道幅員狭小区間がある。
・歩道の整備により、歩行者、自転車の快適性・安全性が向上

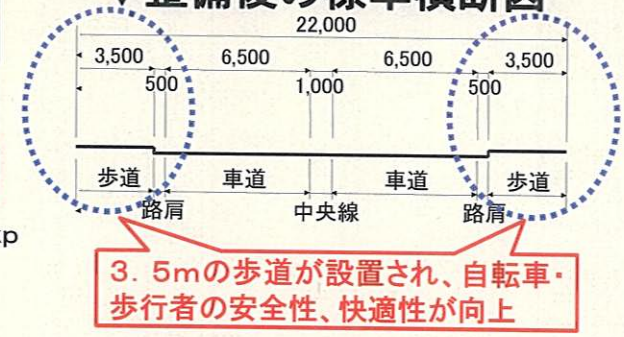
▼歩道の整備状況と死傷事故率



▼苦竹駅周辺の状況



▼整備後の標準横断図



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18年）における現在価値換算した金額を記載
・計画交通量（対象区間の平均交通量）
：平成42年度＝39,600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）	85	85	85	90	79	86	85
事業費（億円）	80	80	80	85	74	82	79
維持修繕費（億円）	5	5	5	5	5	4	6
便益B（現在価値）	143	158	129	143	143	105	172
走行時間短縮便益（億円）	121	134	109	121	121	89	146
走行経費減少便益（億円）	19	21	17	19	19	14	23
交通事故減少便益（億円）	3	3	3	3	3	2	4
費用便益比　B／C	1．7	1．9	1．5	1．6	1．8	1．2	2．0

○純現在価値（NPV）58億円　　○経済的内部収益率（EIRR）5．8%

前回再評価時の費用便益（B／C）との比較

【前回再評価時のＢ／Ｃ（全線）】　Ｂ／Ｃ＝１．９
【今回再評価時のＢ／Ｃ（全線）】　Ｂ／Ｃ＝１．７

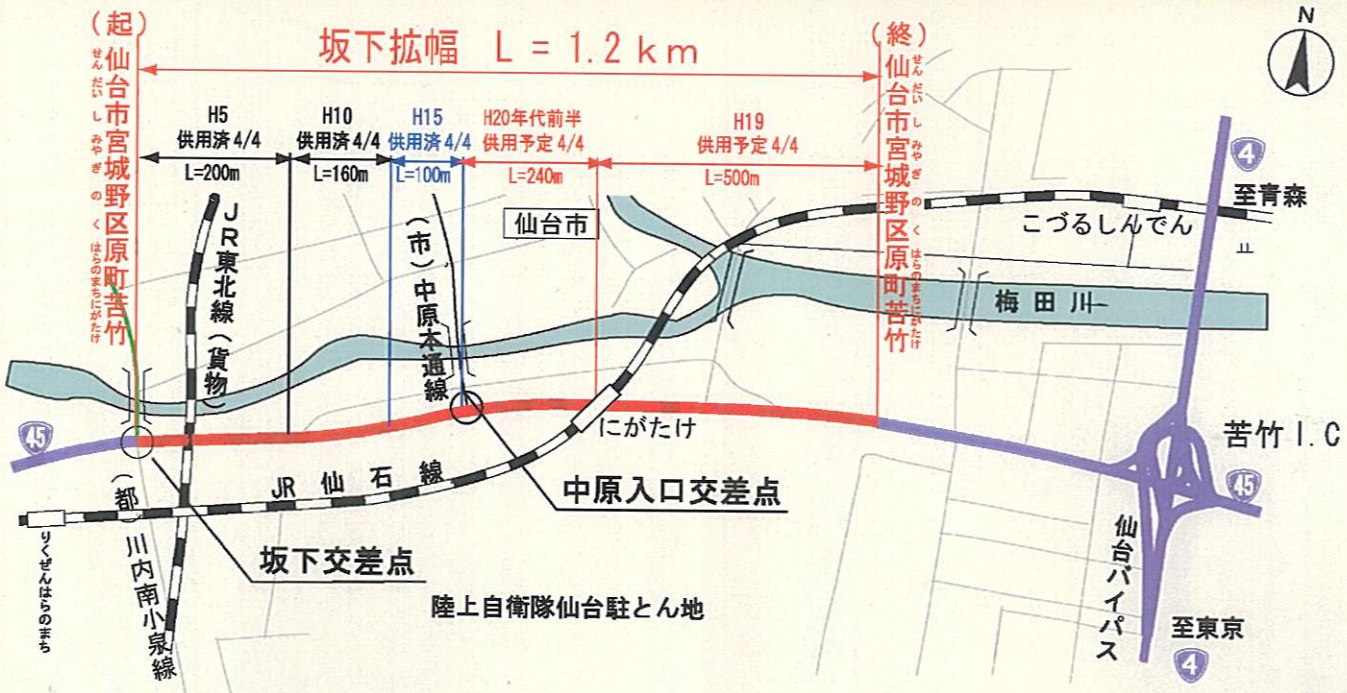
○前回再評価からの変更点

- 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
- 全体事業費の増加

（前回再評価時の計画交通量）
・現道＝44，800台／日
（今回再評価時の計画交通量）
・現道＝39，600台／日

供用予定等今後の事業の見通し

・平成19年度のＬ＝0.5ｋｍの完成を目標に事業推進を図る。
・平成20年代前半のＬ＝0.24ｋｍの完成を目標に事業推進を図る。



対　応　方　針　（　原　案　）

○早期整備の必要性が高い

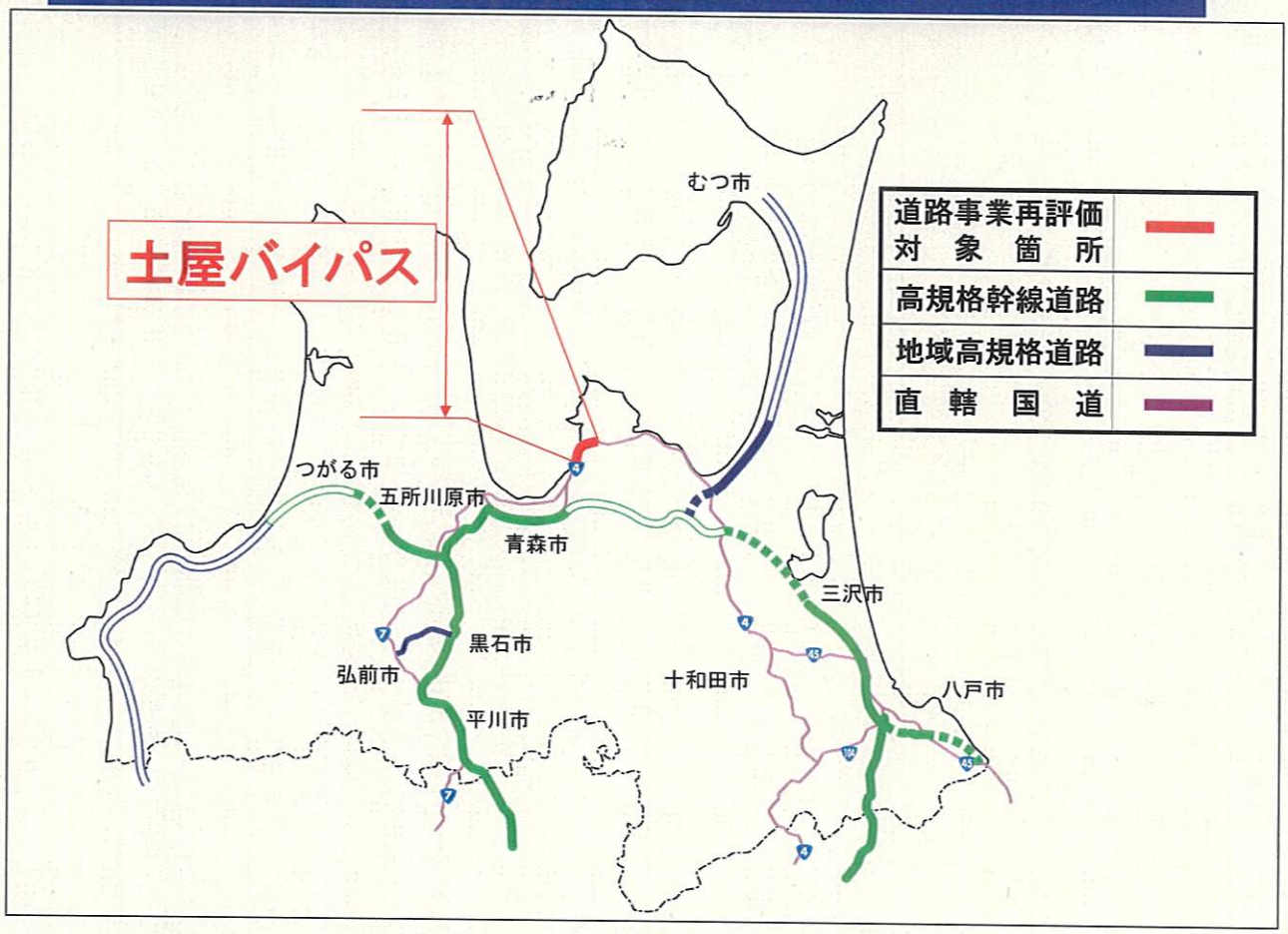
・国道４５号の交通混雑の解消

・歩行者・自転車の安全性・快適性の向上

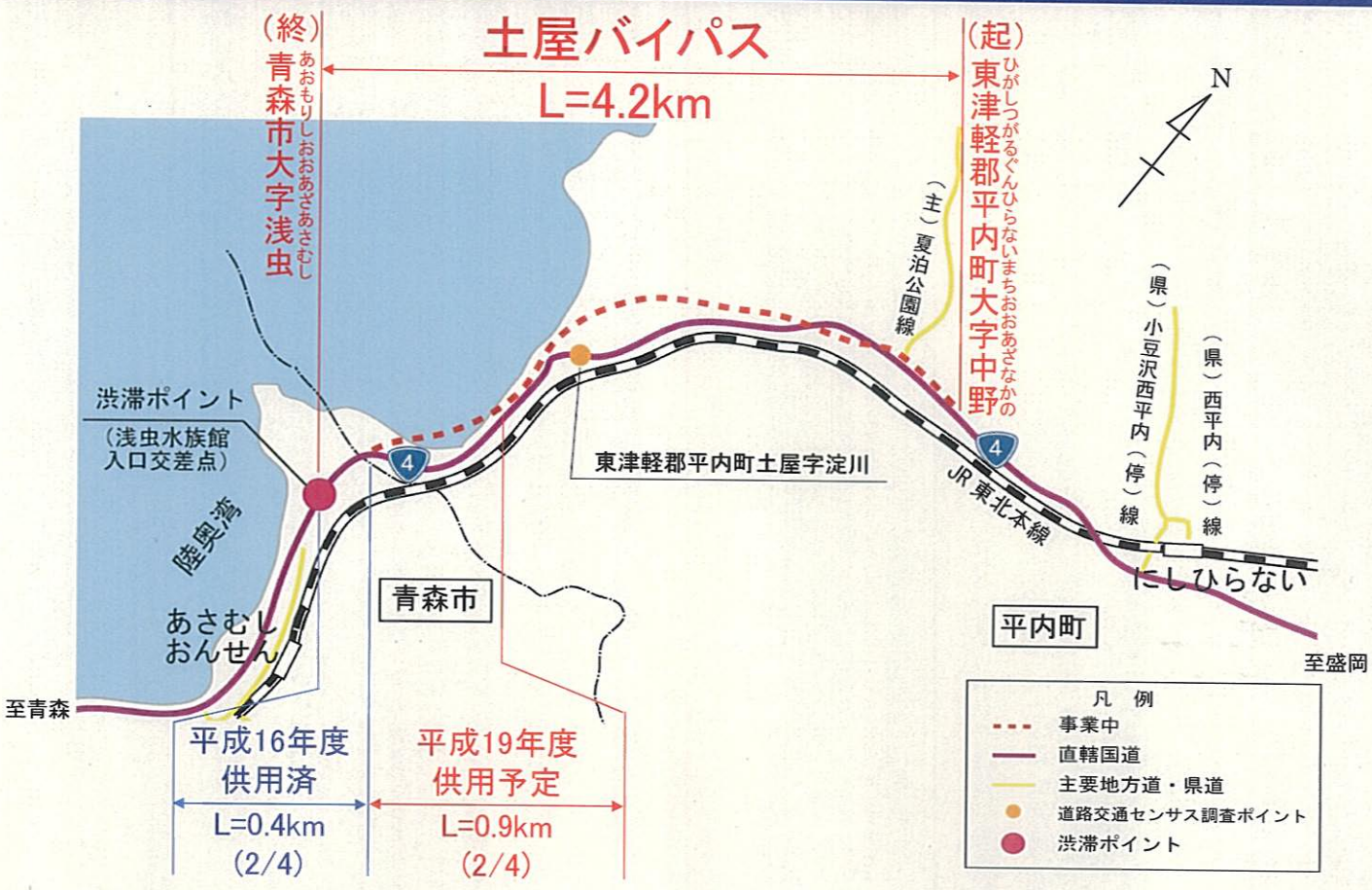
○地元自治体等からの事業促進の要望

事業を継続実施

一般国道４号　土屋（つちや）バイパス



事業実施状況



一般国道４号　土屋（つちや）バイパス

【評価要件：前回再評価後５年経過】

○事業の目的

・隘路区間の解消

・歩行者空間の確保

・緊急輸送道路の信頼性向上

○延　　長　：　L＝4．2km

○事　業　費　：（完成）170億円　（暫定）130億円

［H13再評価時：（完成）170億円（暫定）130億円］

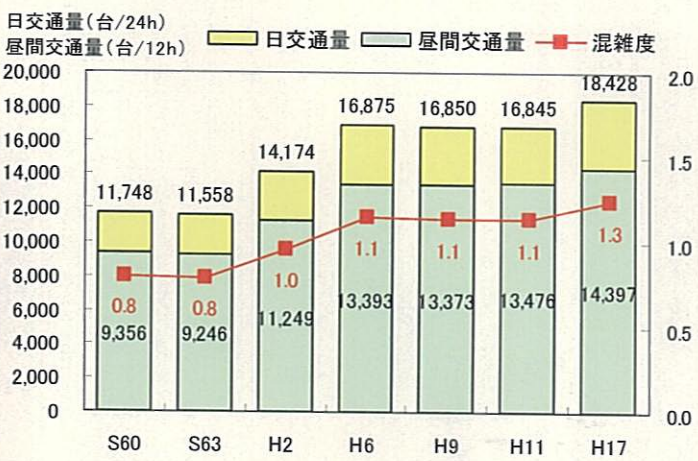
○事業進捗率　：　59%[暫定77%]

国道４号の道路混雑状況

▼平内町土屋付近の混雑状況



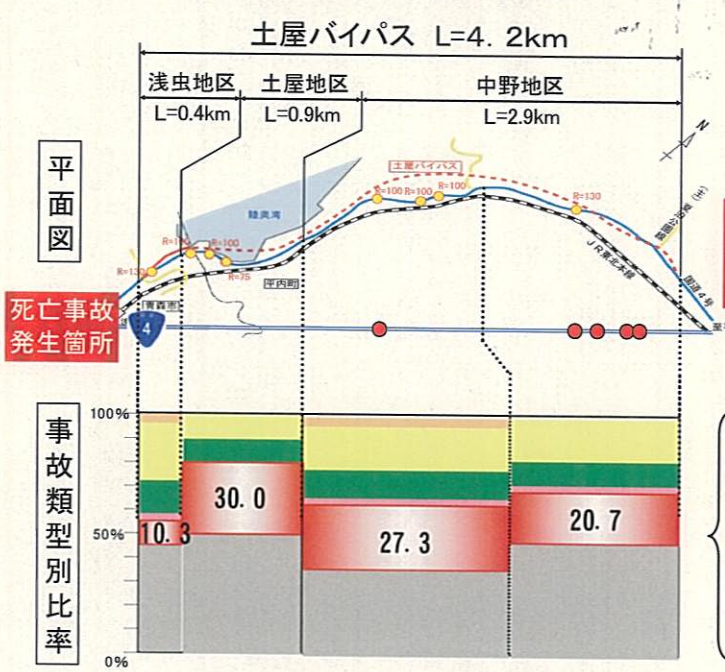
▼現道の交通量及び混雑度の推移
（東津軽郡平内町土屋字淀川）



出典：各年度道路交通センサスより
※各年度の混雑度算出に用いる交通容量はH17道路交通センサスの値に基づき算出

1. 交通隘路区間解消による安全性の向上

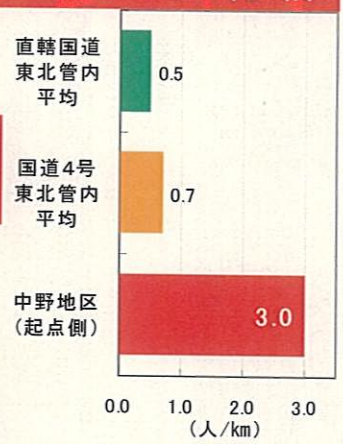
▼現道の道路構造と事故類型別比率



正面衝突事故が県の3倍、全国の6倍

▼1kmあたり死者数

直轄国道東北平均の約6倍
国道4号東北平均の約4倍

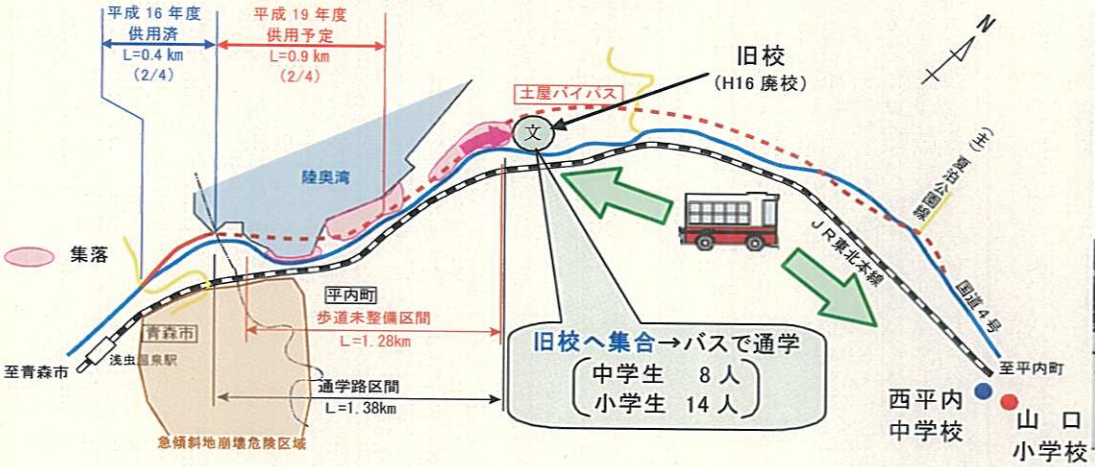


凡例：追突 ■ 正面衝突 ■ 人対車両 ■ 出合頭 ■ 車両単独 ■ 車両相互(その他) ■ 右左折 ● 死亡事故 ○ R=○m 平面曲線

資料：H7～16交通事故データ(青森河川国道事務所)

2. 安全な歩行者空間の確保

▼通学状況と歩道未整備区間

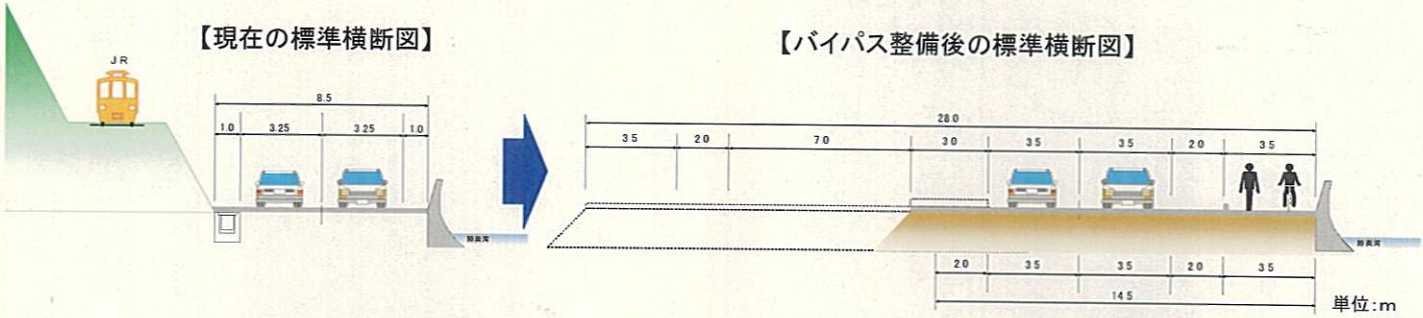


▼冬期の歩行者空間の状況





▼バイパス整備前後における標準横断図



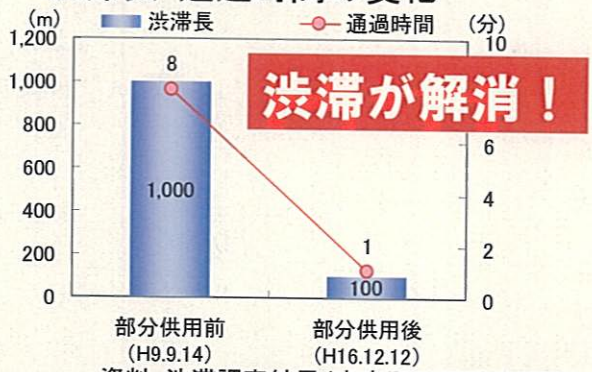
部分供用の効果

・浅虫水族館入口交差点の渋滞が解消

▼H16.11に部分供用した土屋バイパス



▼浅虫水族館入口交差点における渋滞長・通過時間の変化



資料：渋滞調査結果（青森河川国道事務所）

▼部分供用前後における浅虫水族館入口交差点の状況

【供用前】



【供用後】



現道を活用した交流促進施設の設置により観光振興に期待

▼土屋バイパスと各施設位置図



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18年)における現在価値換算した金額を記載

・計画交通量(対象区間の平均交通量)

:平成42年度　・バイパス＝16,700台/日　・現道＝0台/日

(※100台未満切り捨て)

【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)	***193***	***193***	***193***	***207***	***179***	***190***	***204***
事業費(億円)	174	174	174	189	160	175	180
維持修繕費(億円)	19	19	19	19	19	15	24
便益B(現在価値)	***359***	***395***	***323***	***359***	***359***	***279***	***459***
走行時間短縮便益(億円)	348	383	313	348	348	271	445
走行経費減少便益(億円)	8	8	7	8	8	6	10
交通事故減少便益(億円)	3	4	3	3	3	3	4
費用便益比 B/C	***1.9***	***2.0***	***1.7***	***1.7***	***2.0***	***1.5***	***2.2***

○純現在価値(NPV)　166億円　○経済的内部収益率(EIRR)　7.0%

前回再評価時の費用便益(B/C)との比較

【前回再評価時のB／C（全線）】　B／C＝2．4

【今回再評価時のB／C（全線）】　B／C＝1．9

○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（フレーム見直し）**
- **道路網の見直し**

（前回再評価時の計画交通量）

・ＢＰ＝２３，５００台／日

・現道＝　０台／日

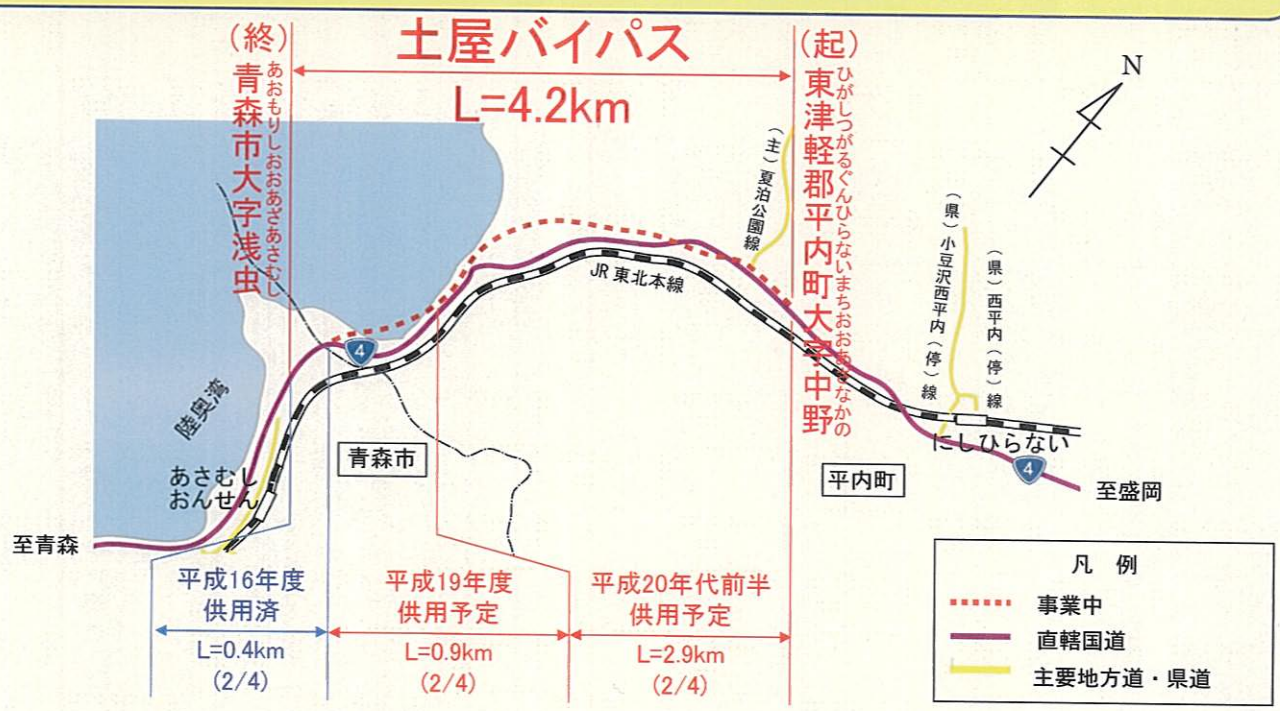
（今回再評価時の計画交通量）

・ＢＰ＝１６，７００台／日

・現道＝　０台／日

供用予定等今後の事業の見通し

・東津軽郡平内町土屋地内のL＝0．9km について、平成19年度の暫定2車線供用を目標に事業推進を図る。
・平成20年代前半の暫定2車線全線供用を目指す。



対 応 方 針 （ 原 案 ）

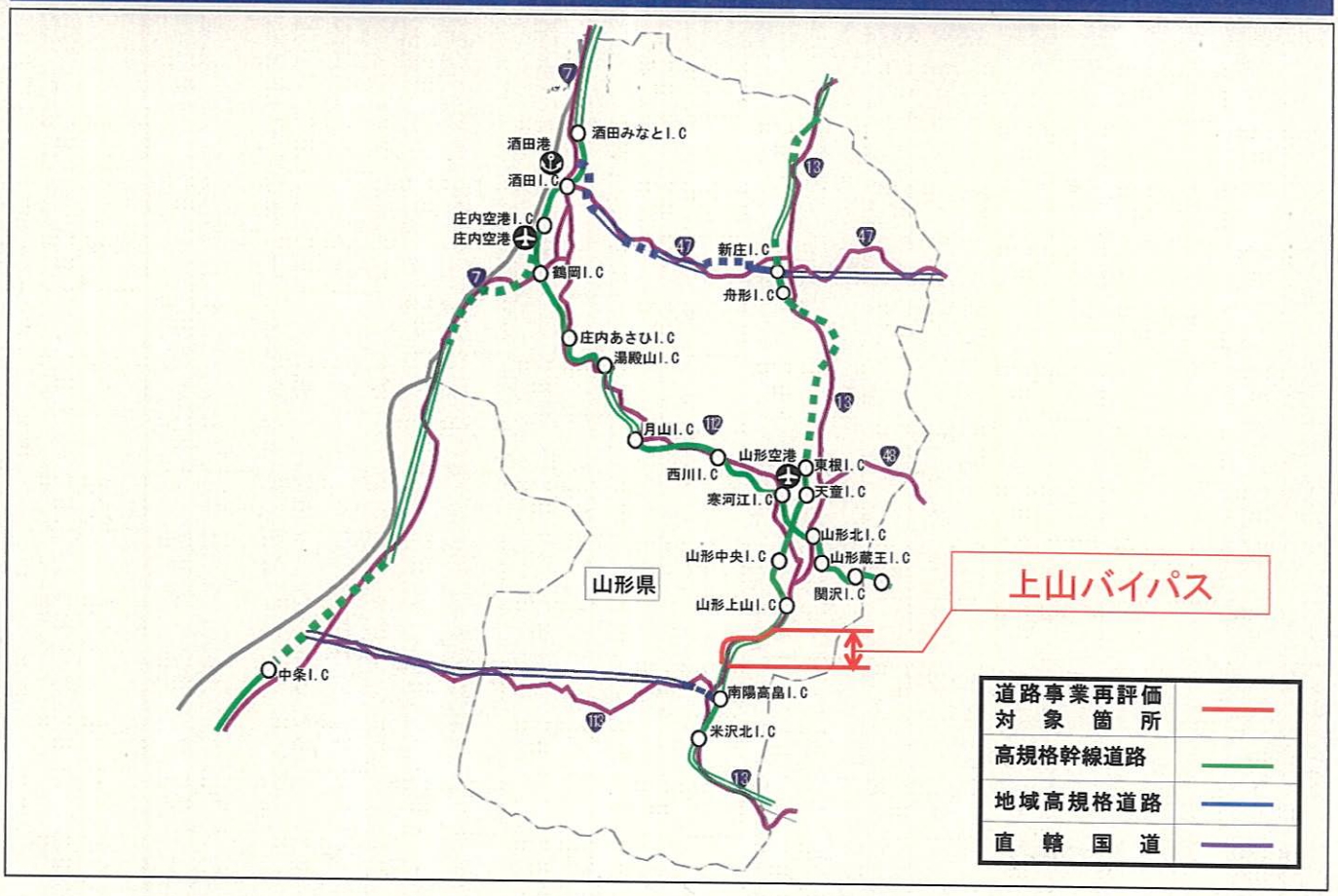
○早期整備の必要性が高い
- 国道4号の交通隘路区間の解消
- 冬期歩行者空間の確保
- 緊急輸送道路の信頼性向上

○地元自治体等からの事業促進の要望

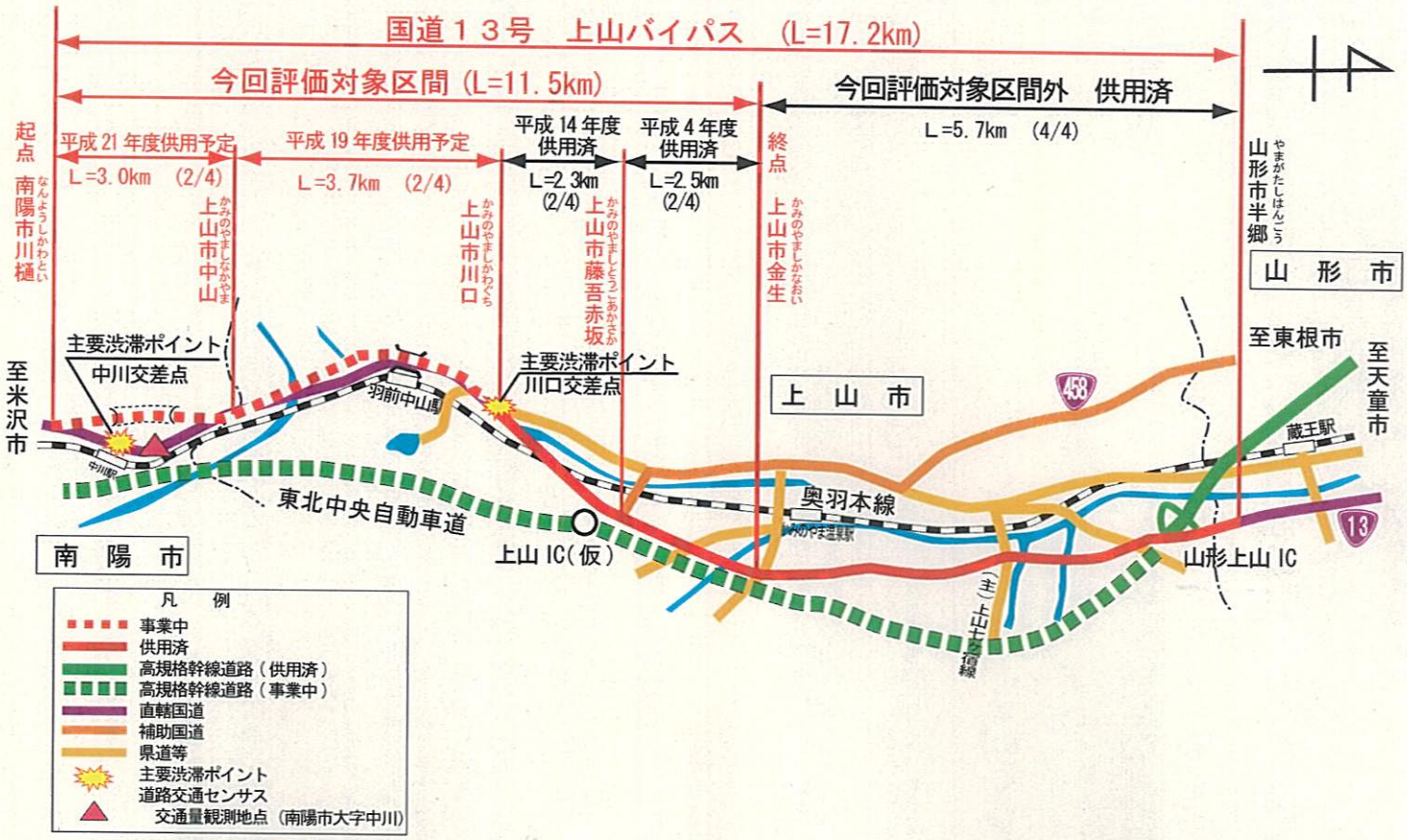
⇩

事業を継続実施

一般国道１３号　上山（かみのやま）バイパス



事　業　実　施　状　況



一般国道１３号　上山（かみのやま）バイパス

【評価要件：事業採択後10年経過継続】

○事業の目的

・交通混雑の解消
・隘路解消による事故減少
・緊急輸送道路の信頼性の向上

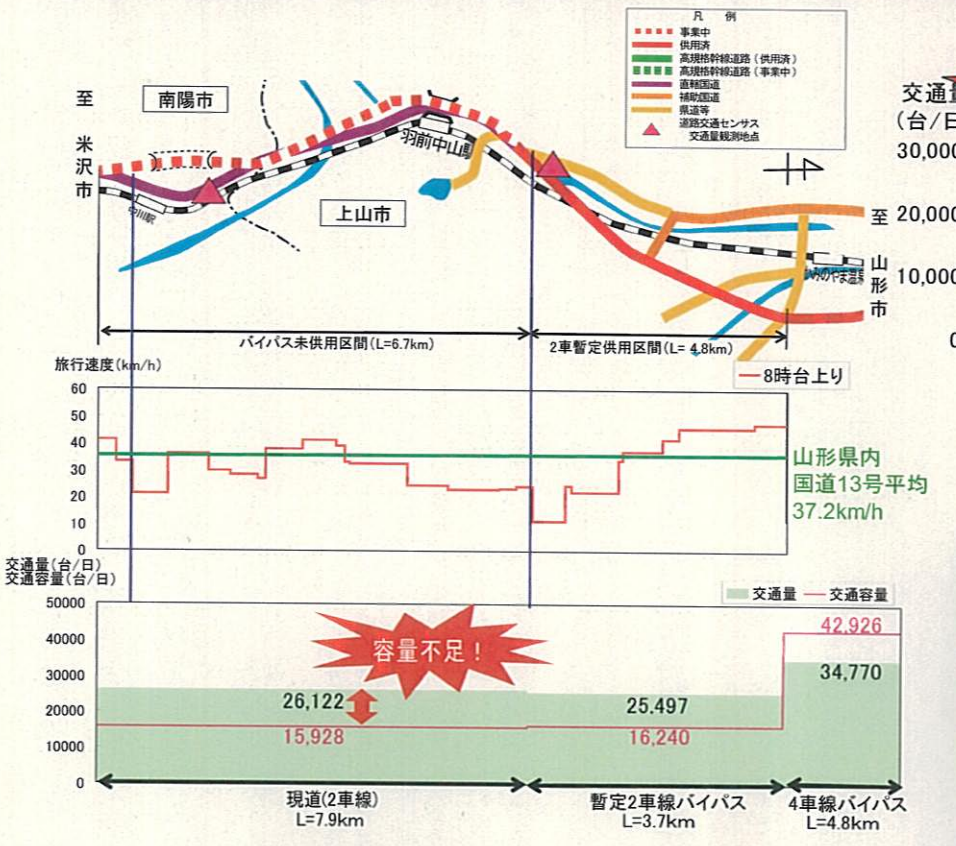
○延　　長　：　L＝11．5km

○供 用 済　：　L＝4．8km（2／4）

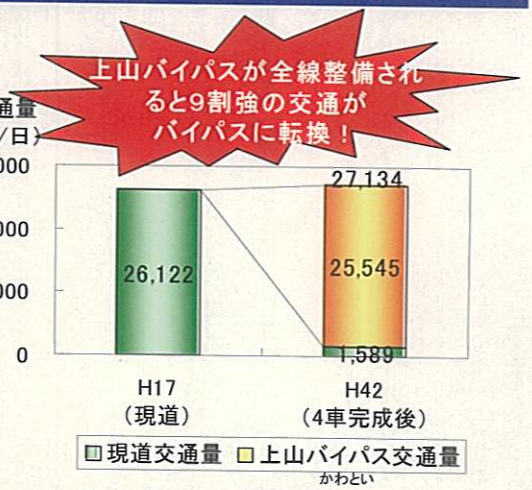
○事 業 費　：　(完成)450億円　(暫定)350億円

○事業進捗率：　67 %[暫定86%]

1．現道の交通容量不足を解消し、交通混雑を解消



▲上山バイパス未供用区間の朝ピーク時旅行速度と交通量、交通容量

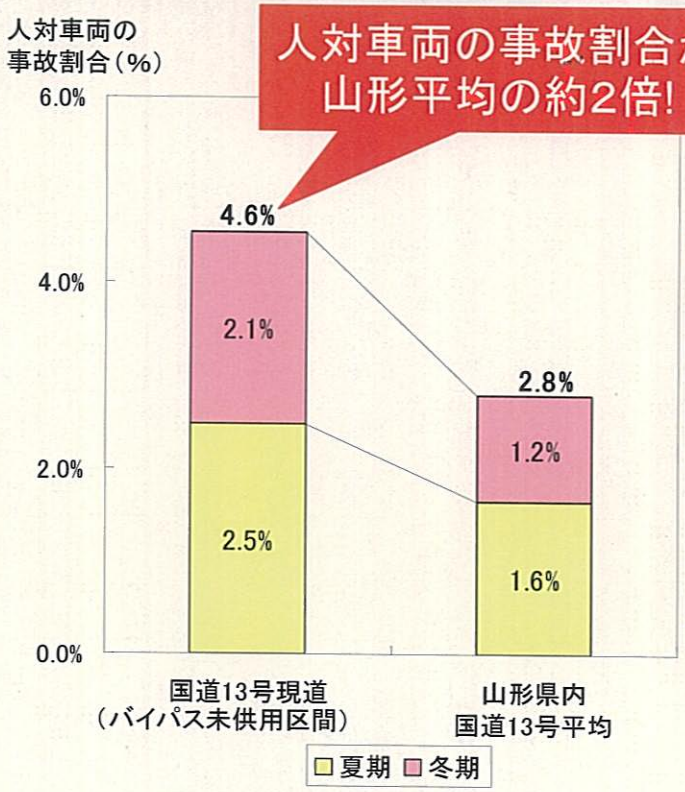


▲ 上山バイパス（南陽市川樋（かわとい）～上山市金生（かなおい）間）整備による交通転換量



▲現道13号の混雑状況

2. 隘路解消による事故の減少

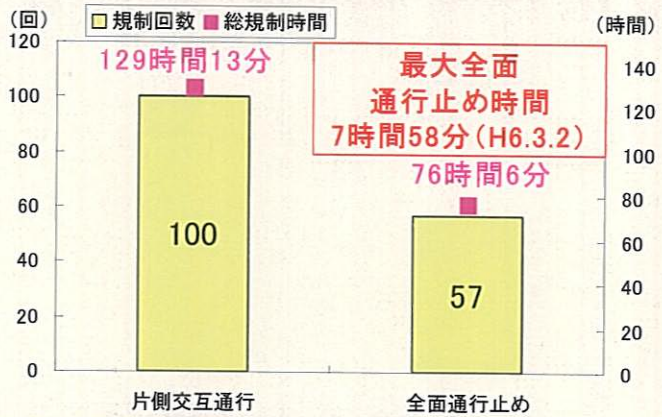


▲人対車両の事故割合



▲未供用区間の冬期歩道状況

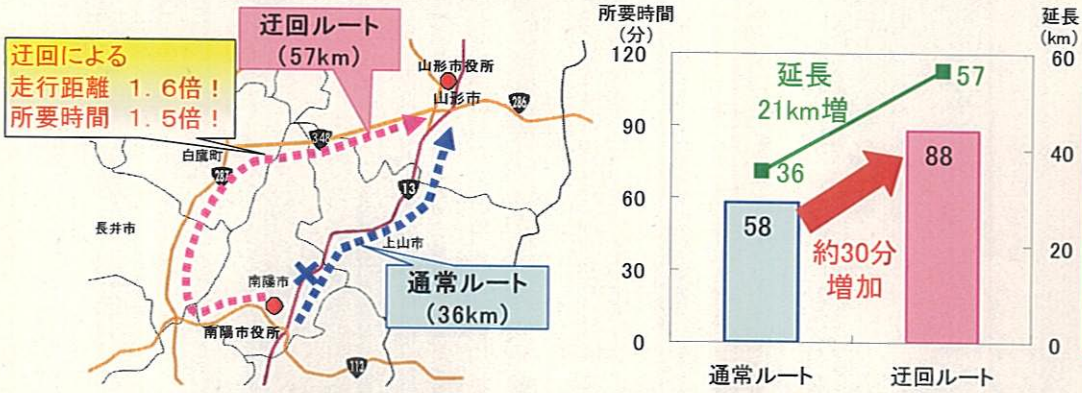
3. 緊急輸送道路の信頼性向上



▲国道13号現道区間の通行規制回数・時間（S57～H18）



▲国道13号現道区間の事故による
通行止め状況(H13.3.12)



▲国道13号通行止め時の迂回ルートと所要時間（南陽市～上山市）

迂回による
社会的損失額
6,900万円/日
（試算値）

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18年)における現在価値換算した金額を記載

・計画交通量(対象区間の平均交通量)

:平成42年度　・上山バイパス＝25,500台／日　　・現道＝4,000台／日

【全　線】

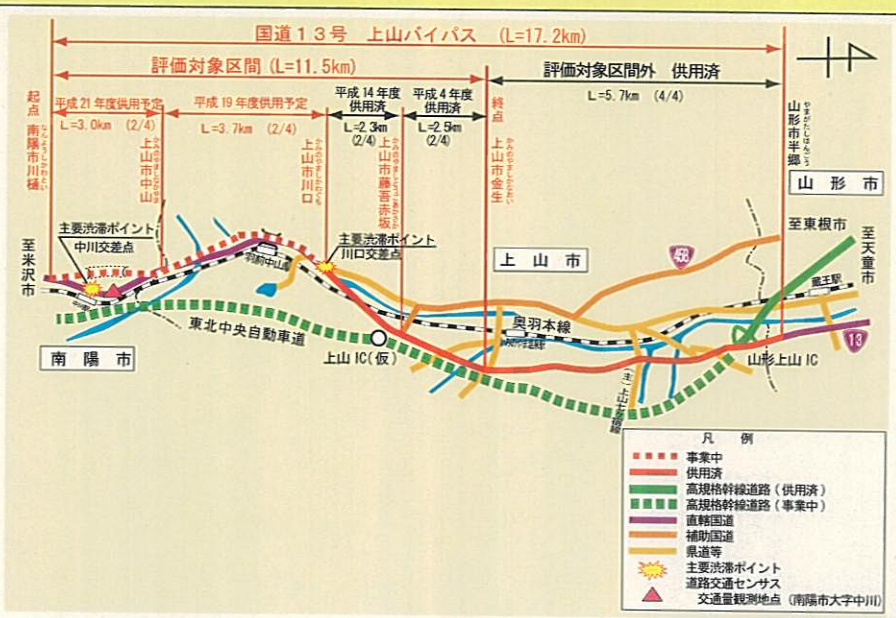
	基本ケース	感度分析					
		交通変動		事業費変動		事業期間変動	
		＋10%	－10%	＋10%	－10%	＋20%	－20%
費用C(現在価値)	***563***	***563***	***563***	***601***	***525***	***555***	***592***
事業費(億円)	509	509	509	547	471	512	524
維持修繕費(億円)	54	54	54	54	54	43	68
便益B(現在価値)	***885***	***971***	***799***	***885***	***885***	***693***	***1,122***
走行時間短縮便益(億円)	847	929	764	847	847	663	1,073
走行経費減少便益(億円)	37	40	34	37	37	28	47
交通事故減少便益(億円)	2	2	1	2	2	1	2
費用便益　B／C	***1.6***	***1.7***	***1.4***	***1.5***	***1.7***	***1.2***	***1.9***

○純現在価値(NPV)　322億円　　○経済的内部収益率(EIRR)　5．9%

供用予定等今後の事業の見通し

・平成19年度に上山市中山～上山市川口間(L=3.7km) 2車線供用(暫定)を目指す。

・平成21年度に南陽市川樋(かわとい)～上山市中山間(L=3.0km)の2車線供用(暫定)を目指す。



対 応 方 針 （ 原 案 ）

○早期整備の可能性が高い

・交通混雑の解消

・隘路解消による事故減少

・災害時等における代替路の確保

○地元自治体等からの事業促進の要望

事業を継続実施