事業採択後１０年経過継続

事業名	一般国道121号　会津縦貫北道路	事業種別	地域高規格

事業の目的

会津縦貫北道路は、喜多方市を起点として会津若松市に至る延長13.1㎞の地域高規格道路である。

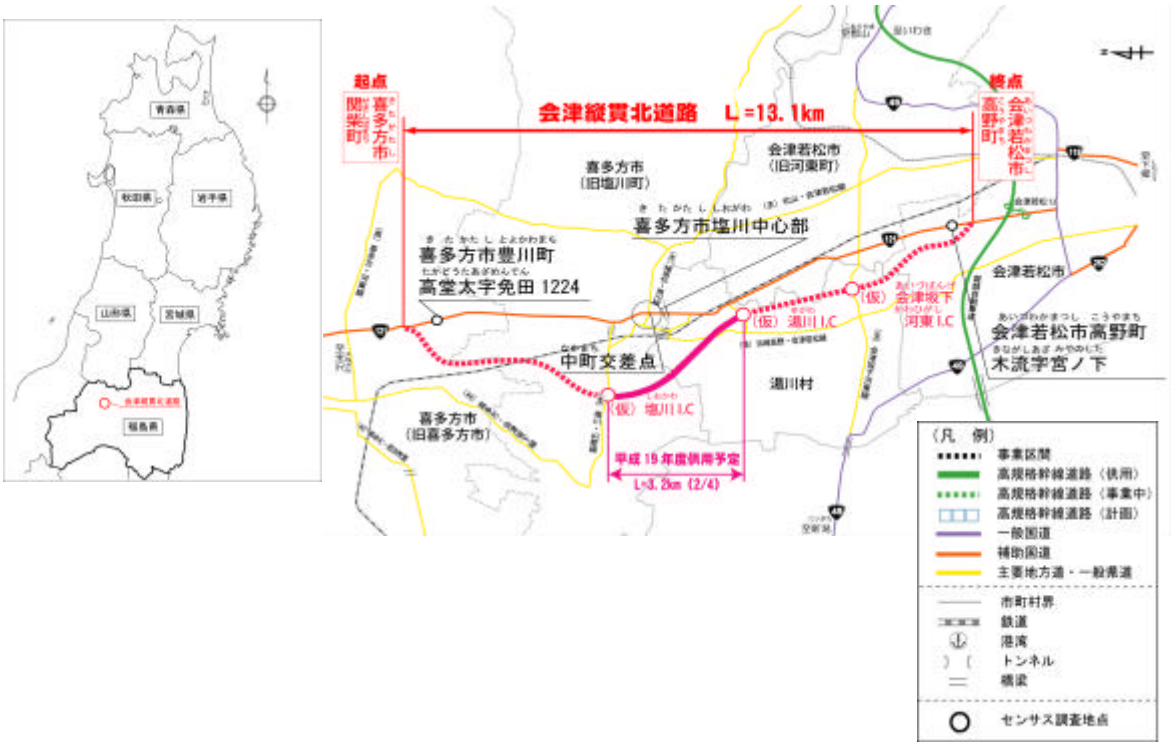
会津縦貫北道路(自動車専用道路)は、喜多方地方と会津若松地方の連携を強化し、会津地方生活圏内の地域連携の促進に大きく寄与するものである。また、当道路の整備により、国道121号の通過交通が分担され、市街地内交通混雑を緩和し、通勤・通学など生活利便性の向上や観光流動の増加などが期待される。

さらに、米沢市～会津若松市の所要時間が短縮し、山形県置賜地方と会津地方の交流が活発化することが予想される。

事業の概要

起終点	自：福島県喜多方市関柴町 至：福島県会津若松市高野町		延　長 供用済	13.1㎞ ―
事業化	平成９年度	都市計画決定	平成８年度	
用地着手	平成11年度	工事着手	平成14年度	

	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）
完　成	410億円（87億円）	120億円（37億円）	29%（43%）
暫　定	360億円（87億円）	120億円（37億円）	33%（43%）

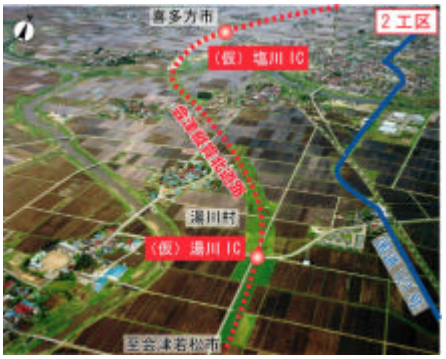


事業の概要

整備状況・供用区間状況

会津縦貫北道路整備状況(L=13.1㎞)（会津若松市から喜多方市方面を望む）









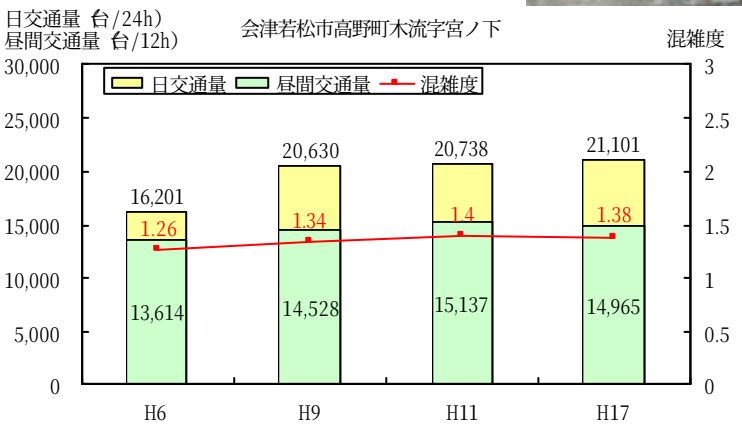
現道121号の道路混雑状況

▼中町（なかまち）交差点付近の混雑状況



▼喜多方市塩川（しおかわ）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

▲現道の交通量及び混雑度の推移

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年度）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＝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）　　【全　線】1,334億円

○経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）　【全　線】10.9%

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（１／６）

○客観的評価指標（指標54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及び削減率
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20㎞/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
		□ 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1.5㎞/㎢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
		■ 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
		□ 特別立法に基づく事業である
		□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
		□ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である
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	□ 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

※○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

事業の必要性等に関する視点

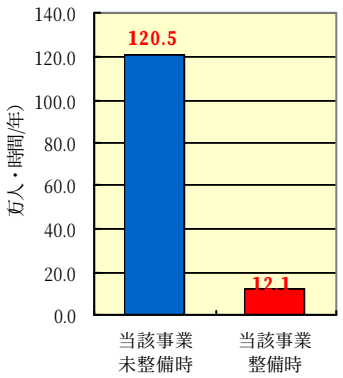
事業を巡る社会経済情勢等の変化（２／６）

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
		□ 避難路へ1㎞以内で到達できる地区が新たに増加する
		□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する
		□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
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	□ 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
		□ 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

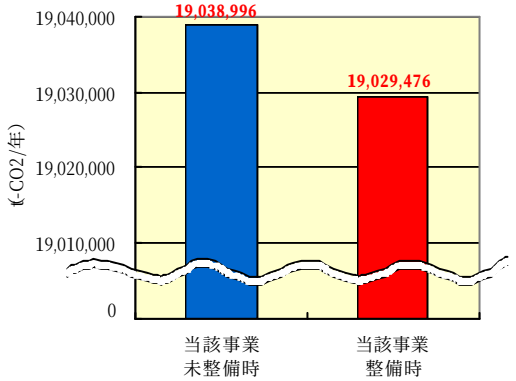
渋滞損失時間の削減

当該区間の渋滞損失削減率
約 9割削減



【参考】二酸化炭素(CO2)の削減

ネットワーク全体のCO2排出削減量
9,520 (t-CO2/年)　　これは、約 2,190万円/年に相当



※上図に示す整備・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)］）
※建設時に発生するCO2排出量は算出に入れていない。

事業の必要性等に関する視点

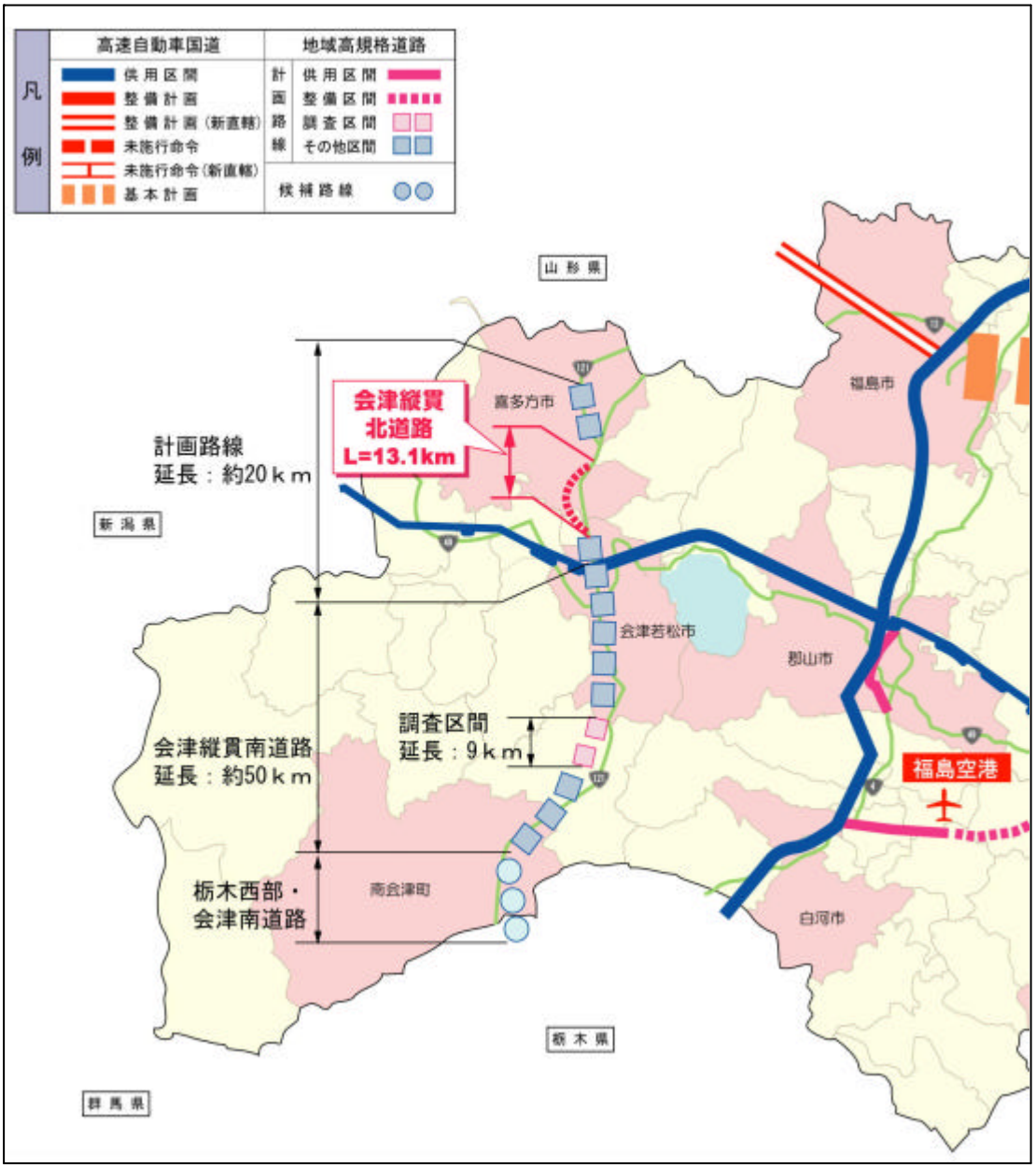
事業を巡る社会経済情勢等の変化（３／６）

１．地域高規格道路としての位置づけ

・「会津縦貫北道路」は、福島県喜多方市から福島県会津若松市を結ぶ、延長約20㎞の地域高規格道路である。

・会津地域の中心都市である会津若松市と二次生活圏中心都市である喜多方市を結ぶことで、通勤・通学時間の短縮や観光産業の支援など地域内の連携強化、さらには既に供用済みの磐越自動車道や計画路線である会津縦貫南道路を接続することにより、会津地域全体の発展に寄与するものとして期待されている。

▼地域高規格道路の整備状況



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（４／６）

２．混雑緩和に伴う通勤通学などの利便性向上

・喜多方市～会津若松市間は、通勤・通学流動が2,700人/日と多く、利用交通手段は自家用車が最も多い。

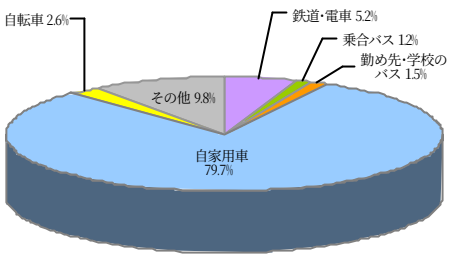
・「会津縦貫北道路」の整備によって、通勤・通学時間の短縮による利便性の向上が期待される。また、通過交通が転換し現道の走行速度が約20km/h向上する。

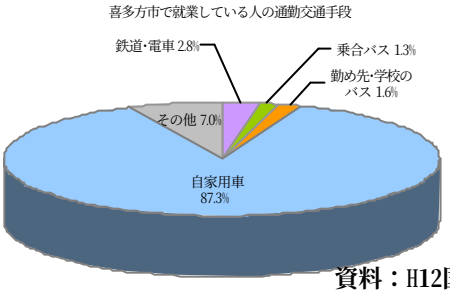
▼通勤・通学流動



資料：H12国勢調査

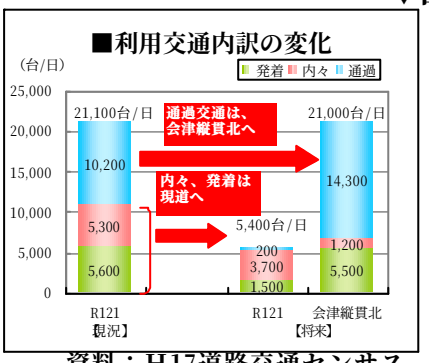
▼通勤・通学交通手段

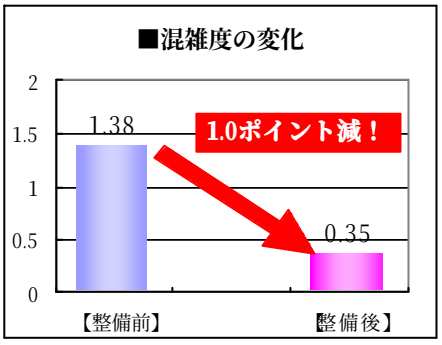




資料：H12国勢調査

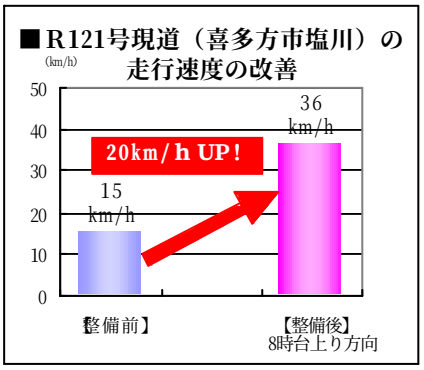
▼国道121号の交通の変化



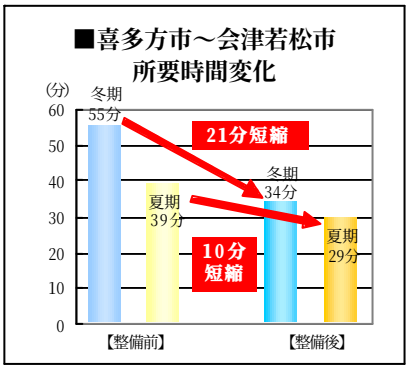


注）H17道路交通センサスによる12時間交通量を用いて算定。
整備後の昼間交通量は、将来交通量推計結果にH17道路交通センサスによる昼夜率1.41を用いて算定。

資料：H17道路交通センサス
将来交通量推計結果



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）〕

事業の必要性に関する視点

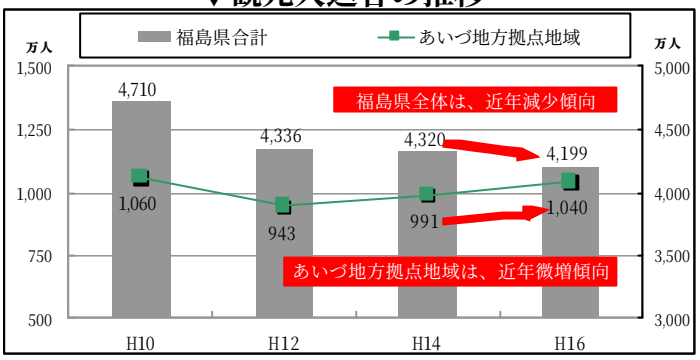
事業を巡る社会経済情勢等の変化（５／６）

３．観光エリアの拡大

・当該地域は、会津若松や喜多方、猪苗代、裏磐梯など、県内でも有数の観光スポットが点在している。

・「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)



猪苗代町	喜多方市街	会津若松市街	米沢市街
（163万人）	（137万人）	（218万人）	（203万人）



資料：福島県観光統計概要（H16）、山形県観光統計概要（H16）
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
H17道路交通センサス・プローブ調査結果〔GW期:H18.5.4(木)〕

喜多方ラーメン～会津若松市内散策は人気の観光コース

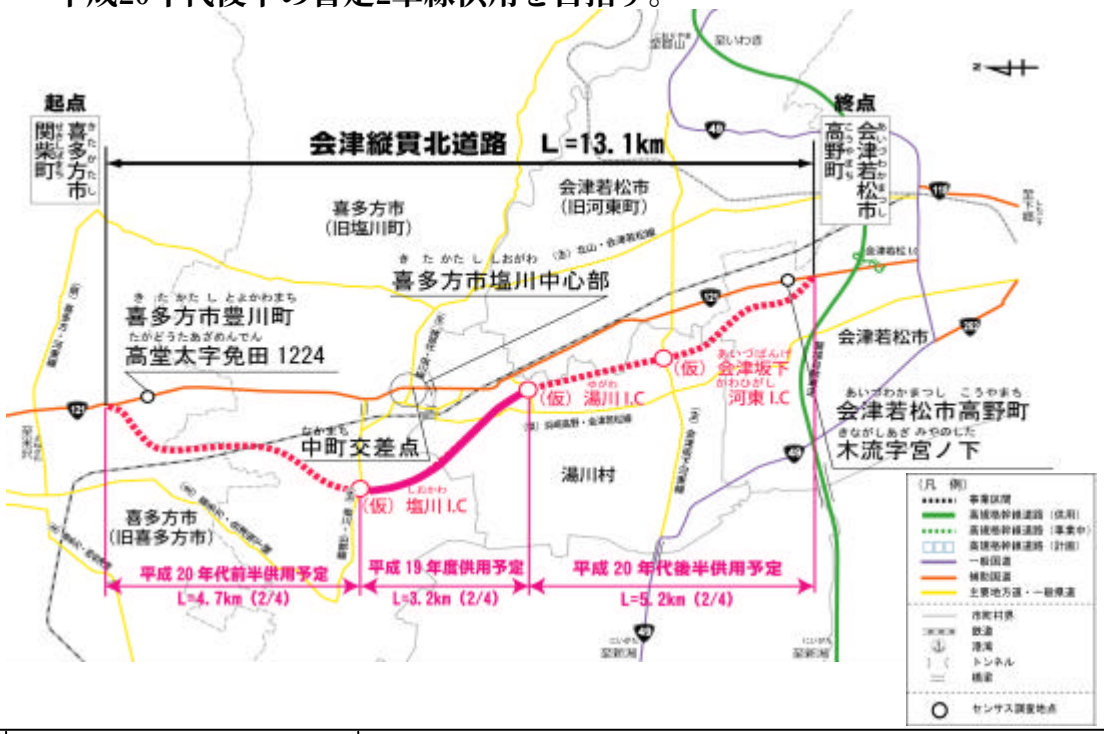
現状

○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（６／６）** **○環境影響評価への対応** **評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、平成７年の都市計画決定手続きと併せ環境影響評価を実施している。** **予測評価の結果、大気質、騒音及び動物、植物のいずれもが、環境保全目標を満足している。** **事業実施にあたり、環境影響が生じる場合等においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。** **○事業採択時より再評価実施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。**

事業の進捗の見込みの視点	事業の進捗状況について	・（仮）塩川（しおかわ）ＩＣ～（仮）湯川（ゆがわ）ＩＣまでの3.2ｋｍ区間において、用地買収の難航者（1名）があり、平成18年度土地収用法に基づく事業認定告示及び裁決を行う予定。
	供用予定等今後の事業の見通し	・塩川IC～湯川IC間のＬ＝3.2ｋｍについて、平成19年度内の暫定2車線供用を目標に事業推進を図る。 ・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。 
コスト縮減や代替案等の視点	コスト縮減のメニュー	・建設発生土の有効利用（他工事間調整・流用）によるコスト縮減を図る。 ・跨道橋から大型ボックスへの構造変更によりコスト縮減を図る。

地方公共団体等の意見	以下の団体等から、「会津縦貫北道路」の整備促進について要望あり。 ○会津縦貫北道路整備促進期成同盟会（会長　喜多方市長） ○会津総合開発協議会（会長　会津若松市長） ○会津地区道路整備促進期成同盟会（会長　会津若松商工会議所会頭） ○会津方部商工観光団体協議会（会長　会津若松商工会議所会頭）
対応方針	原案　事業継続 （理由） 福島県会津地域内の連携強化を図る地域高規格幹線道路ネットワーク形成及び、喜多方市塩川地区の国道121号の交通混雑緩和、通勤･通学時間の短縮等、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。