平成１８年度　事後評価結果の概要

事業名	一般国道４号　杉田拡幅	事業区分	一般二次	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県二本松市字住吉 至：福島県二本松市杉田町三丁目			延長	１．６㎞

事業概要

一般国道4号は、東京都中央区と青森県青森市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る主要幹線道路である。

杉田拡幅は、昭和58年に事業着手し、北側から工事を進め、平成12年3月に部分供用（L=0.3ｋｍ）し、平成14年4月に全線が完成4車線で供用した延長1.6ｋｍの道路である。

なお、郡山から福島都市間の国道４号は、杉田拡幅の起点側約2.9㎞区間（本宮拡幅）を除いて全線４車線となっており、残る2.9㎞区間においても平成19年度完成予定である。

平成19年度末には、郡山から福島都市間の国道４号が全線４車線化となり、さらなる都市間交通の円滑化が図られ、地域間交流の促進が期待される。

事業の目的・必要性

一般国道4号の杉田拡幅部は、約3万台/日以上の交通量があり、年々増加の傾向にある。そのため、渋滞も悪化し（最大渋滞長2,500m）、幹線道路としての円滑性を確保できない状況であった。また、杉田合流部での追突事故の多発、緊急輸送道路であるにもかかわらず老朽橋である長命橋の存在、交通量増大にともなう沿道環境の悪化が生じていた。

杉田拡幅は、「円滑な交通の確保」「交通安全の確保」「防災機能の向上」「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







事業の効果等								
事業期間	事業化年度	昭和58年度	用地着手	昭和59年度	供用年 (暫定/完成)	(当初)－/H13 (実績)－/H14	変動	1.06倍
	都市計画決定	昭和56年度	工事着手	平成 7年度				
事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) 64億円 (実質値) 64億円		実績 (暫定/完成)	(名目値) 77億円 (実質値) 77億円		変動	1.2倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	－/36,100台/日(H32) (31,400台/日 H17)		実績 (暫定/完成)	－/33,353台/日(H17)		変動	92% (106%)
旅行速度向上 (拡幅前→拡幅後)	29.0km/h → 37.7km/h (供用前年次) (供用後年次) H11年度 H16年度			交通事故減少 (拡幅前→拡幅後)	11.7件/年 → 9.7件/年 (供用前年次) (供用後年次) H9～H11年 H14～H16年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B／C 3.0	総費用 事業費: 103億円 維持管理費: 12億円	114億円	総便益 走行時間短縮便益: 329億円 走行経費減少便益: 6億円 交通事故減少便益: 6億円	340億円	基準年 平成18年		
事業遅延によるコスト増		費用増加額	16億円	便益減少額	1億円			
事業遅延の理由								

・昭和５９年より用地取得協議を開始し、平成１１年１２月までに用地取得が円満に解決するように努めてきたが、任意による解決が困難なことから平成１２年３月に事業認定を告示。
・平成１３年１２月には、土地の明け渡しが決定し、工事着手可能となり平成１４年３月の完成を目指したが、用地の権利継承手続きによる遅延が約１ヶ月生じ、完成は平成１４年４月となった。

※H17計画時推計交通量は12次ﾌﾚｰﾑ走行台ｷﾛの伸び率より換算　変動(　)は参考H17比較値

事業の効果等

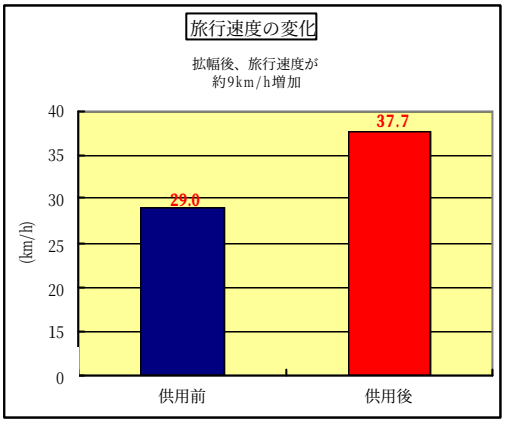
客観的評価指標に対応する事後評価項目

1．活力

（1）円滑な交通の確保

①旅行速度の変化

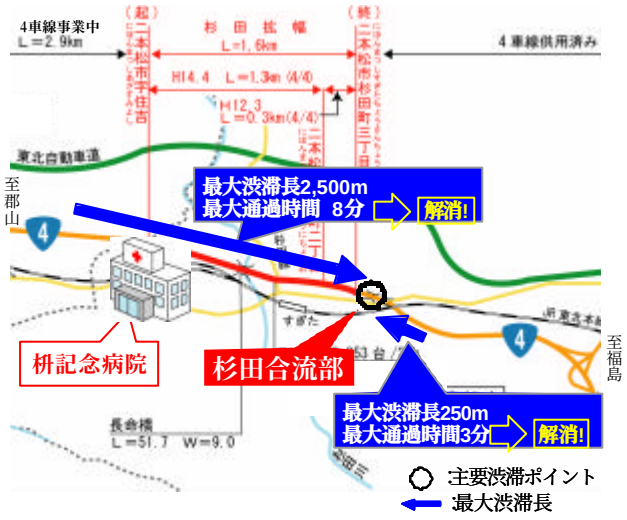
・旅行速度が29.0km/hから37.7km/hへ向上。

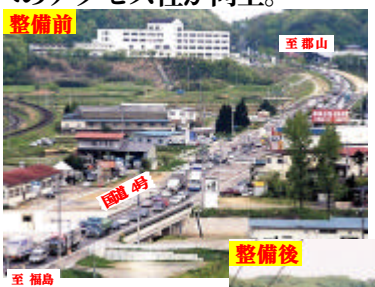


資料：福島河川国道事務所

②主要渋滞ポイントの渋滞長、通過時間の変化

・主要渋滞ポイントが解消し、救急医療施設へのアクセス性が向上。





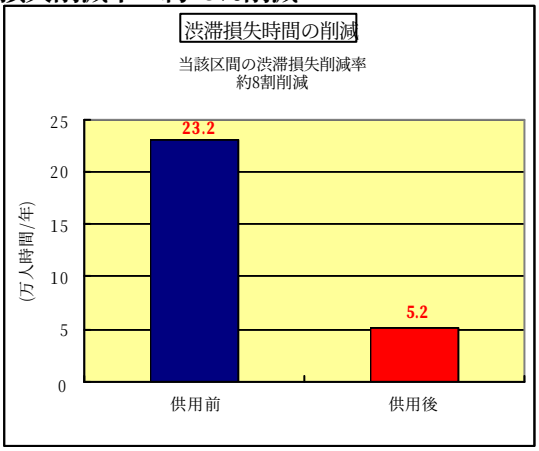
郡山方面を望む



資料：福島河川国道事務所調査結果

③渋滞損失時間の変化

・供用前の渋滞損失時間（拡幅区間）：23.2（万人時間/年）
・供用後の渋滞損失時間（拡幅区間）： 5.2（万人時間/年）
・拡幅区間の渋滞損失削減率：約78%削減



資料：福島河川国道事務所

事業の効果等

2．安全

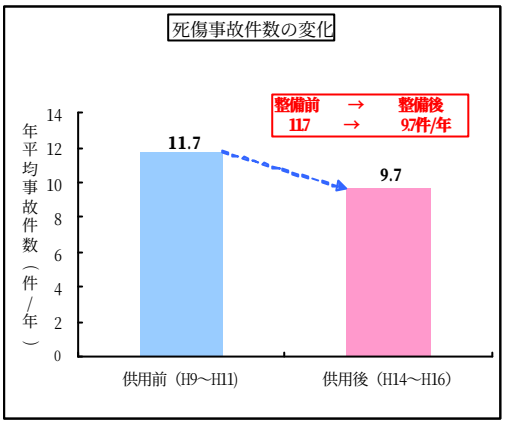
（1）交通安全の確保

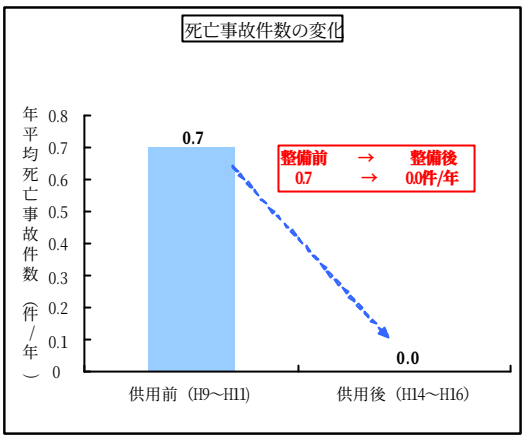
①交通事故の状況

・拡幅供用後は、死傷事故件数が減少し、死亡事故は発生していない。

〈供用前〉
死傷事故件数11.7件/年
死亡事故件数 0.7件/年

〈供用後〉
死傷事故件数9.7件/年
死亡事故件数0.0件/年





資料：事故統計データ、道路交通センサス

（2）防災への備え

①耐震性の向上

・規格の高い道路網を強化。
・拡幅供用後は、震災橋に指定されていた長命橋の架け替えも完了し、地震に強い道路網を形成し、防災機能を向上。
・東北道通行止め時のリダンダンシーを確保。







▲福島県内の緊急輸送道路
（上図の路線：第1次確保路線）

供用後の長命橋
地震に強い道路網形成

事業の効果等

3．環境

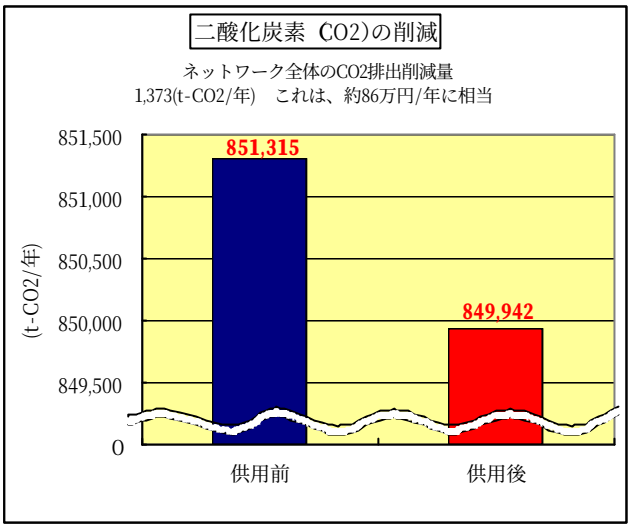
（1）地球環境の改善、生活環境の改善・保全

①CO2（二酸化炭素）の削減（試算結果）

・CO2：851,315 → 849,942 ｔ-CO2/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））

削減量1,373 ｔ-CO2/年は、約86万円に相当（貨幣評価原単位：2,300円/ｔ-ｃ）

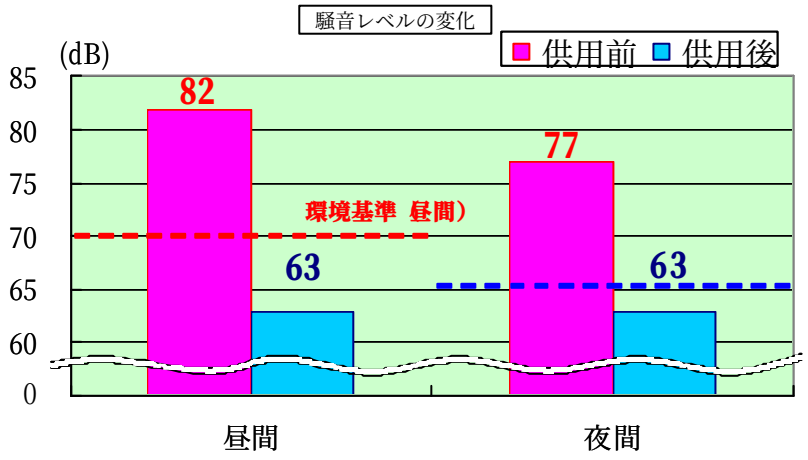


資料：福島河川国道事務所
将来交通量調査結果より算出
※建設時に発生するCO2排出量は算出には入れていない

②沿道騒音の変化

・拡幅区間は、騒音規制地域指定対象外。

・供用前は、環境基準を超えていたが、供用後は下回った。



資料：福島河川国道事務所
沿道騒音調査結果

	その他評価すべきと判断した項目 ・特になし
事業による環境変化	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
東北自動車道　矢板IC～白河IC間供用（昭和49年12月）
東北自動車道　白河IC～郡山IC間供用（昭和48年11月）
東北自動車道　郡山IC～白石IC間供用（昭和50年 4月）

◎関連プロジェクトの整備状況
平成5年4月　県北17市町村が福島地方拠点都市地域として指定
（うち、二本松副都心地区99ha）

◎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56年度　都市計画決定

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」、「交通安全の確保」、「防災機能の向上」、「沿道環境の改善」が図られているため、改善措置および今後の事業評価の必要性はない。

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



▲整備前の国道4号（福島から郡山方面を望む）



▲整備後の国道4号（福島から郡山方面を望む）

様式１　客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道4号　杉田拡幅
事業主体	東北地方整備局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目　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（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未満であった区間の旅行速度の改善状況
		○ 現道又は並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
		○ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
		○ 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ける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
	都市の再生	□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km^{2}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
		□ 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
１．活力	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
		□ 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
		○ 日常活動圏の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た地区の一体的発展への寄与の状況

※○印は定量的又は定性的な記述で効果を確認。□印は定性的に効果の有無を確認。当該箇所は●及び■で表示。

		○ 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
		○ 特別立法に基づく事業としての効果
		○ 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果
		○ 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としての効果
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・自転車の通行の快適・安全性向上の状況
		□ 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経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）等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
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が解消
		■ 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
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能
		■ 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が解消
		□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加
		□ 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
		□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能
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
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の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

※○印は定量的又は定性的な記述で効果を確認。□印は定性的に効果の有無を確認。当該箇所は●及び■で表示。