資　料　２

道路事業　再評価

要点審議事業

平成２７年９月１０日
国土交通省　東北地方整備局

目　次

一般国道　　４号　水沢東バイパス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１
一般国道　　４号　北上拡幅・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　６
一般国道　　７号　象潟仁賀保道路・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
一般国道　　４号　伊達拡幅・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０
一般国道　４９号　猪苗代各拡幅・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２９
一般国道　４９号　北好間改良・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３６

1. 一般国道4号　水沢東（みずさわひがし）バイパス

再評価実施後3年経過

○事業の目的

・奥州市水沢区内の国道4号の交通混雑の緩和
・交通安全の確保
・沿線環境の改善等

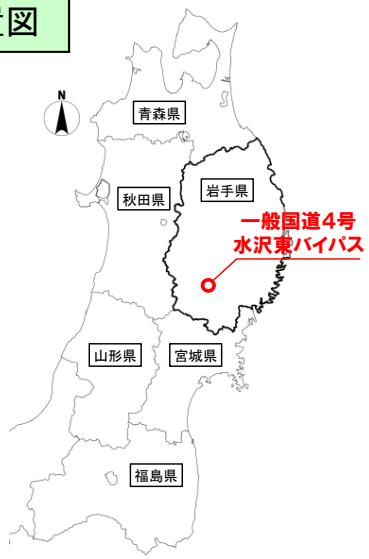
○計画概要

起終点	：	自：奥州市水沢区真城字東大深沢（おうしゅうしみずさわくしんじょうあざひがしおおふかさわ） 至：奥州市水沢区佐倉河字十文字（おうしゅうしみずさわくさくらかわあざじゅうもんじ）
延長（開通済）	：	9．6km　（4．6km）
幅員	：	25．0m（13．0m）
道路規格	：	第3種第1級
設計速度	：	80km／h
都市計画決定	：	昭和57年度
事業化	：	昭和60年度
用地着手	：	昭和63年度
工事着手	：	平成4年度

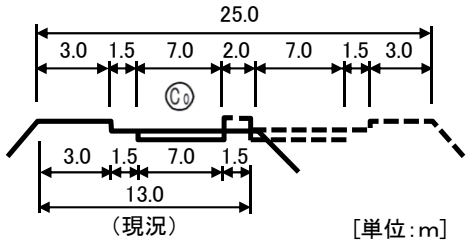
事業費・進捗率

	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）	H23再評価（用地費）
完成（4車）	380億円（156億円）	236億円（98億円）	62%（63%）	380億円（156億円）
暫定（2車）	330億円（156億円）	236億円（98億円）	71%（65%）	330億円（156億円）

位置図



標準横断図



平面図



事業の進捗状況

一般国道4号　水沢東バイパス　工事進捗状況

位置図



② 水沢区上姉体付近



③ 中田町交差点

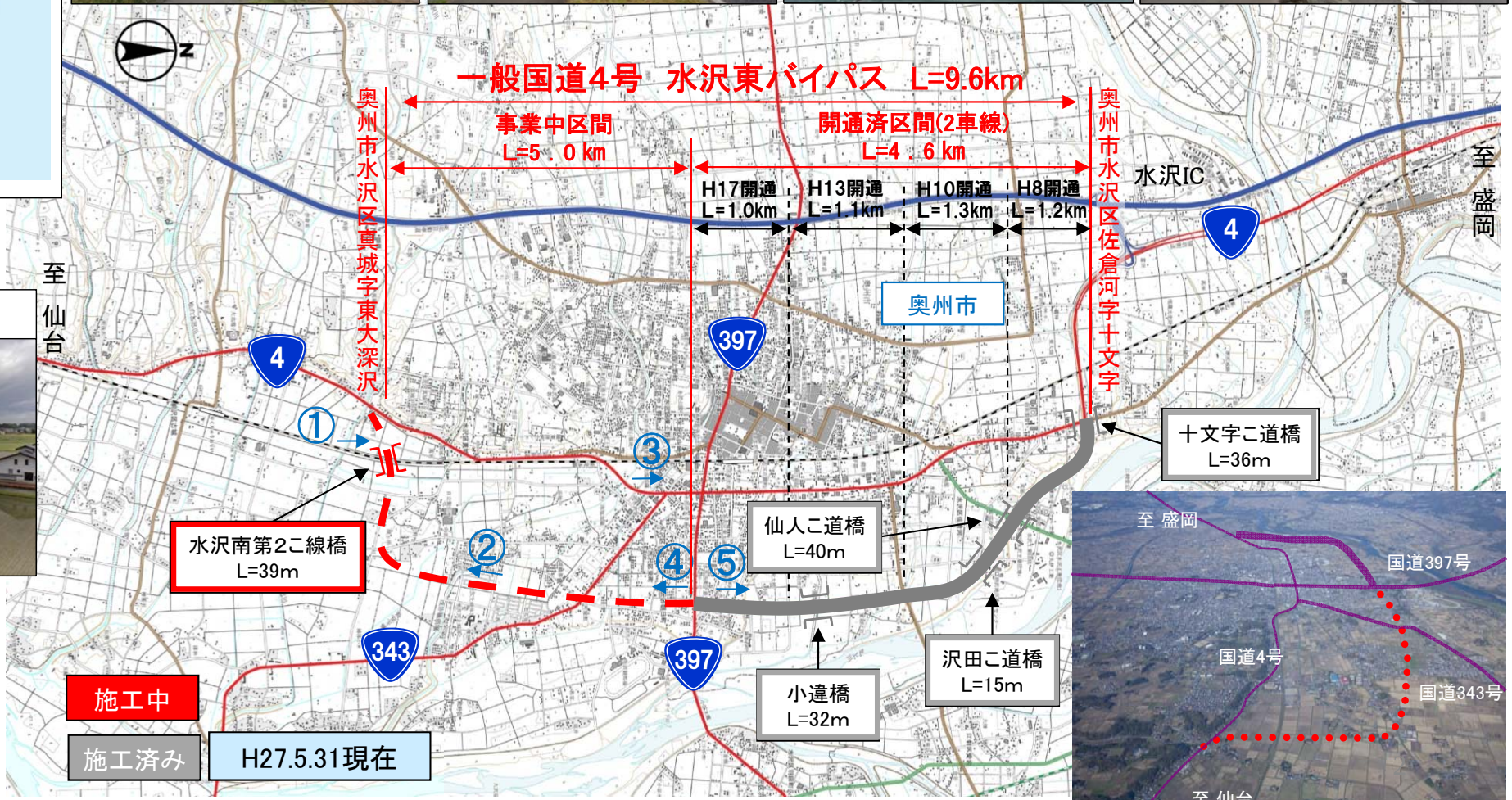


④ 水沢区東中通り付近



⑤ 開通済区間





① バイパス起点付近

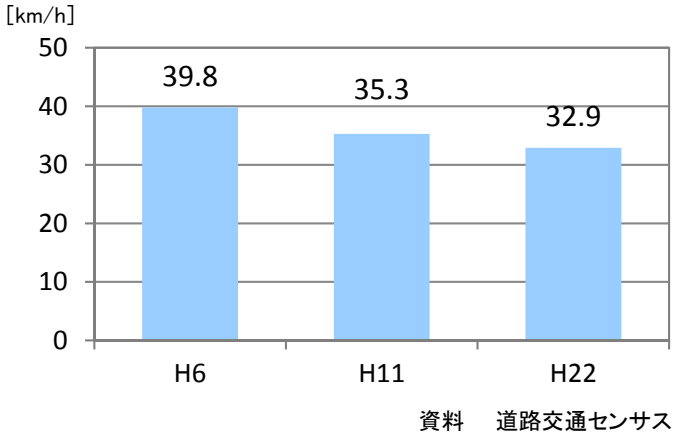


事業の必要性1

交通混雑の解消

・水沢東バイパス事業中区間の並行現道は、平均旅行速度が30km/h台と低く、交通混雑が発生している
・事業中区間の太日通り交差点では、交通の集中により渋滞が発生し、円滑な交通を阻害している
・水沢東バイパスの全線開通により交通分散が図られ、水沢区内の交通混雑緩和が期待される

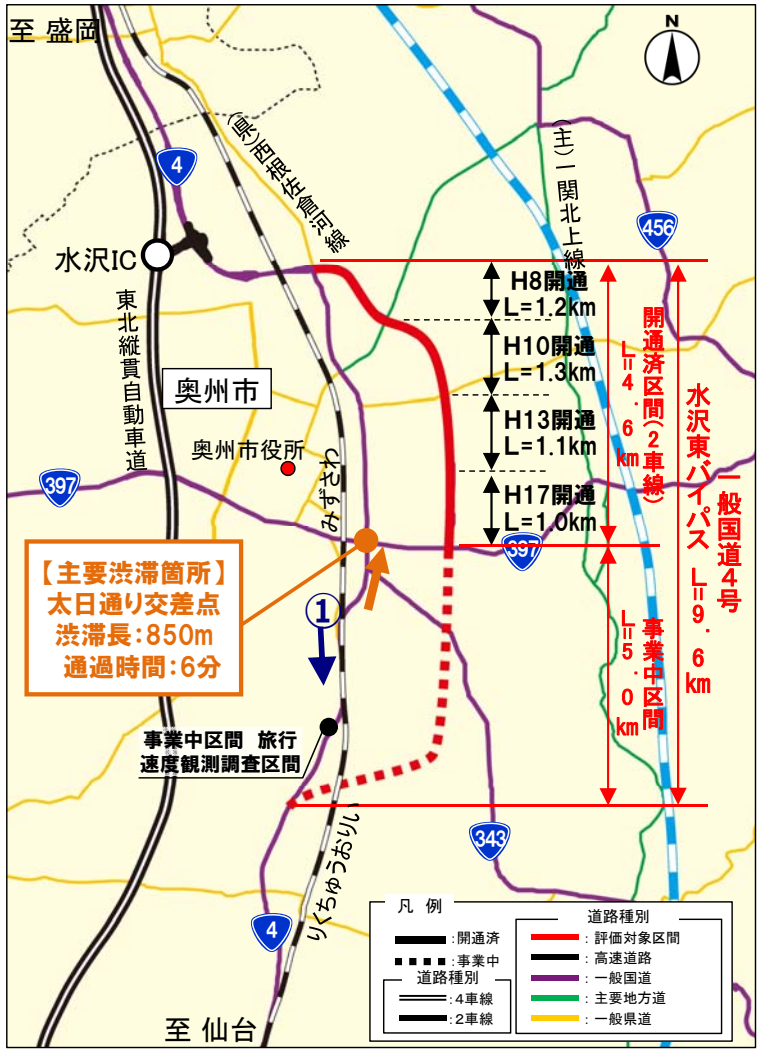
▼事業中（未開通）区間現道の旅行速度



資料　道路交通センサス

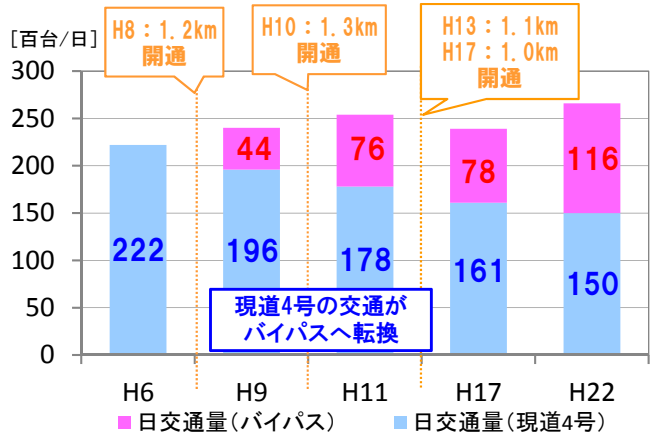
▼①事業中区間並行現道の混雑状況
（水沢区真城）



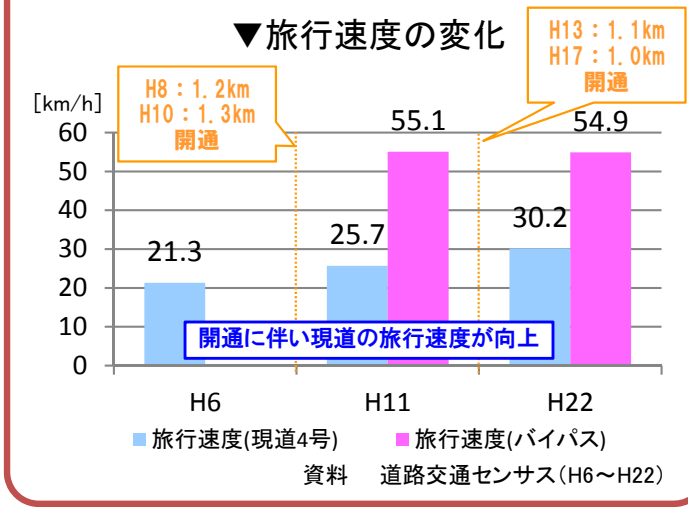


【水沢東バイパス開通区間の変化】

▼交通量の変化



▼旅行速度の変化

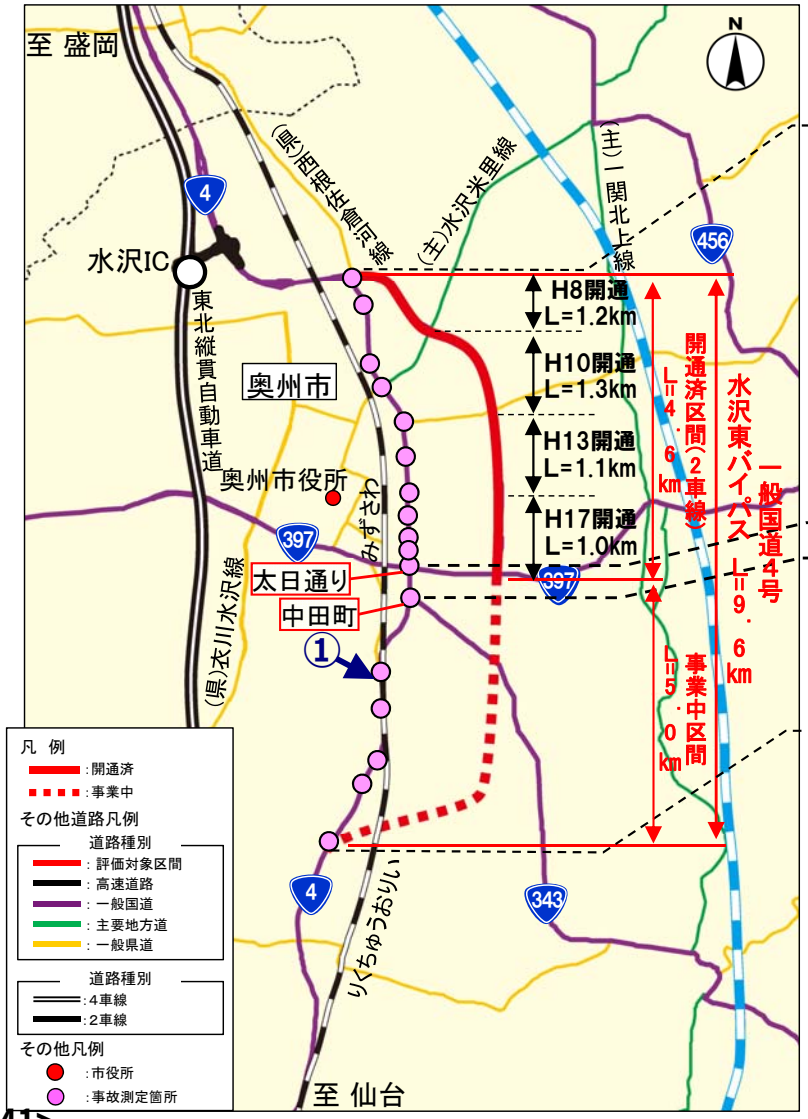


資料　道路交通センサス（H6～H22）

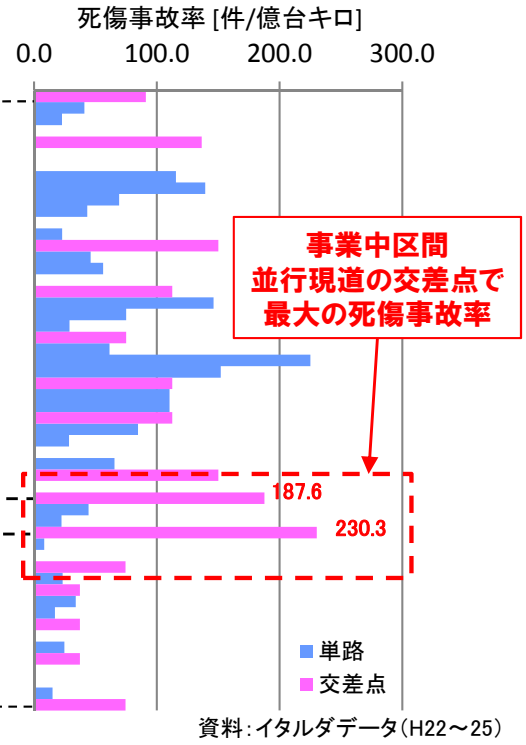
事業の必要性2

混雑に起因する事故の多発

・水沢東バイパス事業中区間の並行現道では、交差点部において死傷事故率が高い状況
・事業中区間の死傷事故類型では、混雑に起因する「追突」や「出会い頭」の割合が高い
・水沢東バイパスの全線開通により、交通分散による混雑の緩和が図られ、死傷事故の減少が期待される

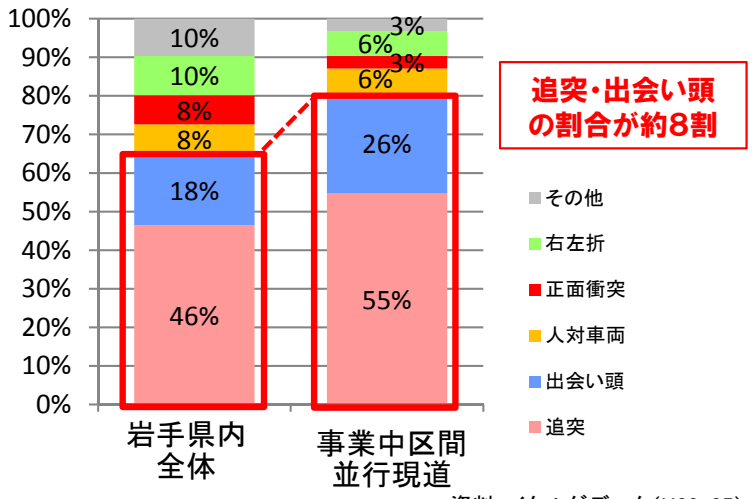


▼区間別死傷事故率



資料：イタルダデータ(H22～25)

▼事業中区間並行現道の死傷事故類型



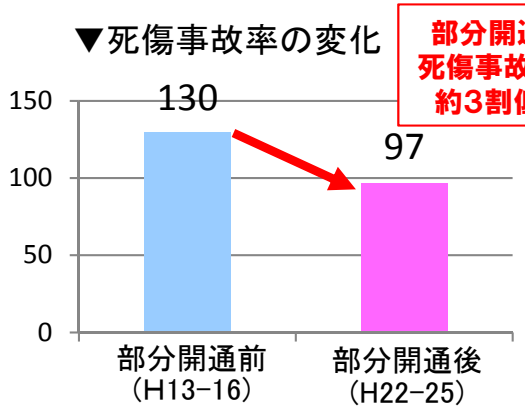
資料：イタルダデータ(H22-25)

▼①事故発生状況(事業中区間交差点部)



【水沢東バイパスの部分開通による変化】

▼死傷事故率の変化



資料：イタルダデータ

コスト縮減への取組内容

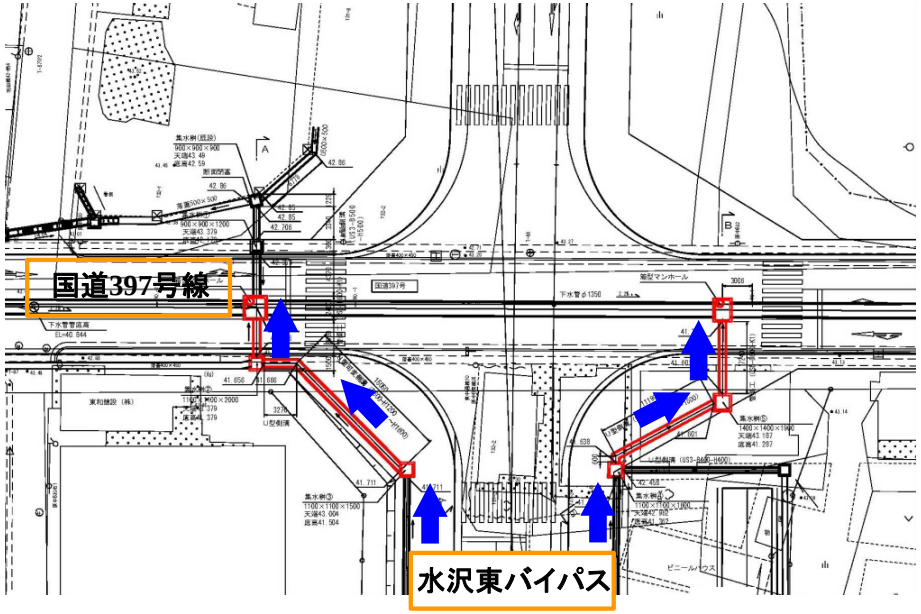
◆排水構造の見直し
◆コスト縮減額　約１百万円

・水沢東バイパスと国道397号線交差点付近の排水構造の見直しを行いコスト縮減を図った。

当初計画

水沢東バイパス上り線、下り線の道路排水を、それぞれ国道397号線との交差部で雨水管に流下させる。雨水管への流入箇所は2箇所となる。（工事費6百万円）

至　青森

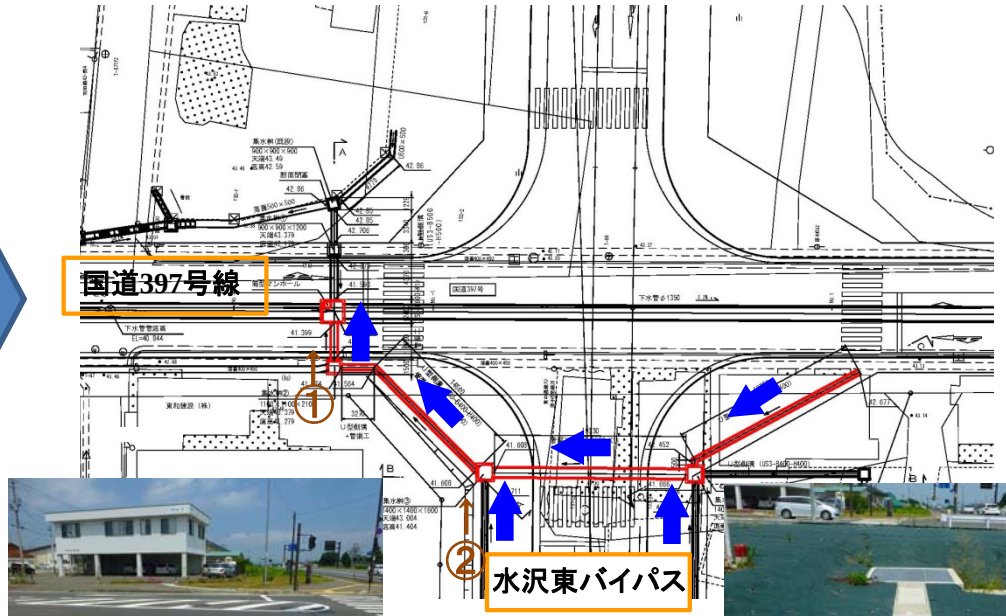


至　仙台

変更計画

水沢東バイパス上り線、下り線の道路排水を、片側に集約し1箇所にし、国道397号線との交差部で雨水管に流下させる。（工事費5百万円）

至　青森



至　仙台





2. 一般国道4号　北上拡幅（きたかみかくふく）

再評価実施後3年経過

○事業の目的

・北上市内の国道4号の交通混雑の緩和
・周辺の工業団地からの製造品出荷等の更なる経済産業活動の支援等

○計画概要

起終点	：	自：北上市相去町字笹長根（きたかみしあいさりちょうあざささながね） 至：北上市飯豊町村崎野19地割（きたかみしいいとよまちむらさきのちわり）
延長（開通済）	：	12．2km （9．2km）
幅員	：	26．0m（13．0m）
道路規格	：	第3種第1級
設計速度	：	80km／h
都市計画決定	：	平成7年度
事業化	：	昭和57年度（平成7年事業延伸）
用地着手	：	昭和58年度
工事着手	：	昭和57年度

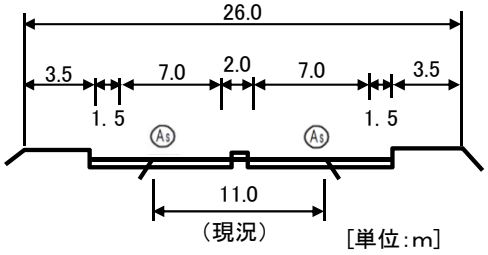
事業費・進捗率

	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）	H24再評価（用地費）
完成	180億円（57億円）	151億円（ 52億円）	84%（91%）	180億円（57億円）

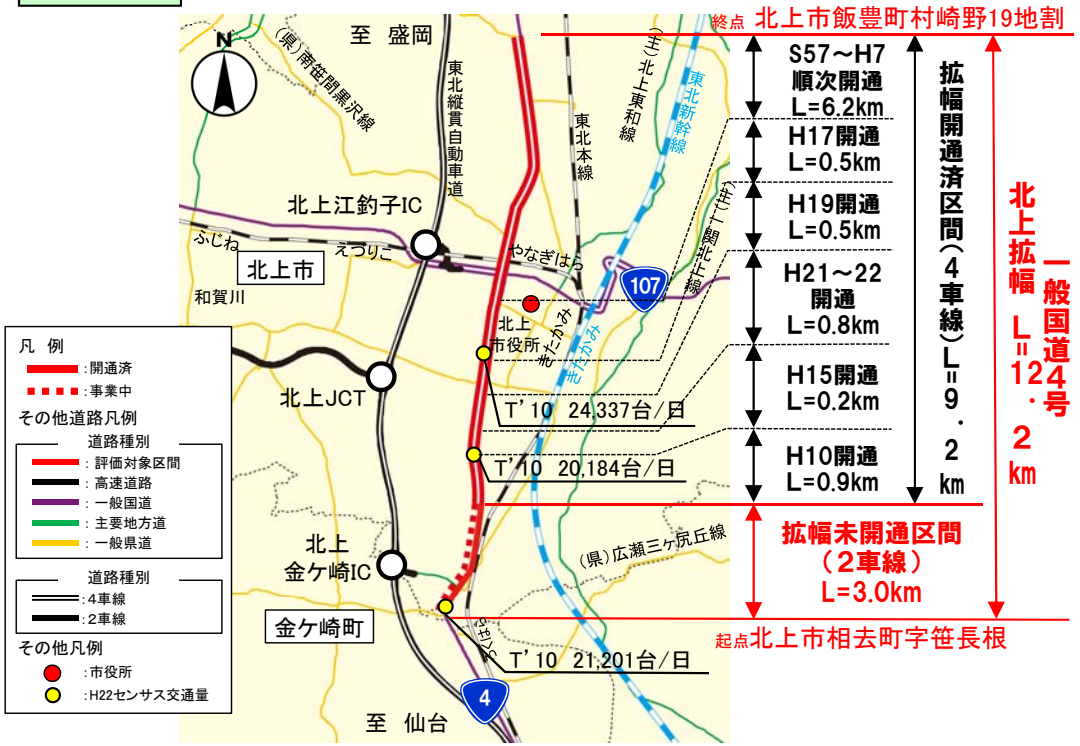
位置図



標準横断図



平面図



事業の進捗状況

一般国道4号　北上拡幅　工事進捗状況

位置図



② 北上金ケ崎IC口交差点



③南部工業団地口交差点



④ 和賀大橋



⑤ 北上駅口交差点



施工中

施工済み

H27.5.31現在

① 赤鳥居交差点



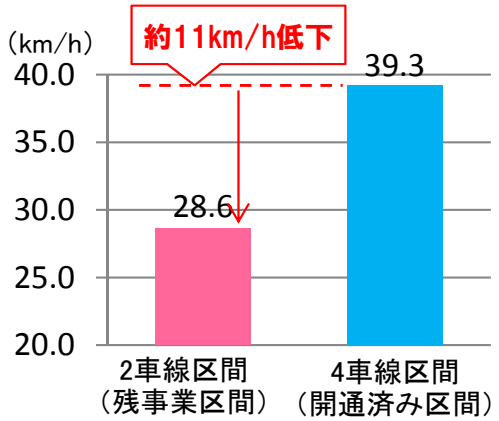


事業の必要性1

交通混雑の解消

・全体計画延長12.2kmのうち、平成22年度までにL=9.2kmを4車線拡幅開通済み
・2車線区間では4車線区間と比較し、旅行速度が約11km/h低下
・4車線区間から2車線区間に絞られる区間で速度が低下し、南工業団地口交差点では最大280mの滞留が発生している

▼区間別旅行速度



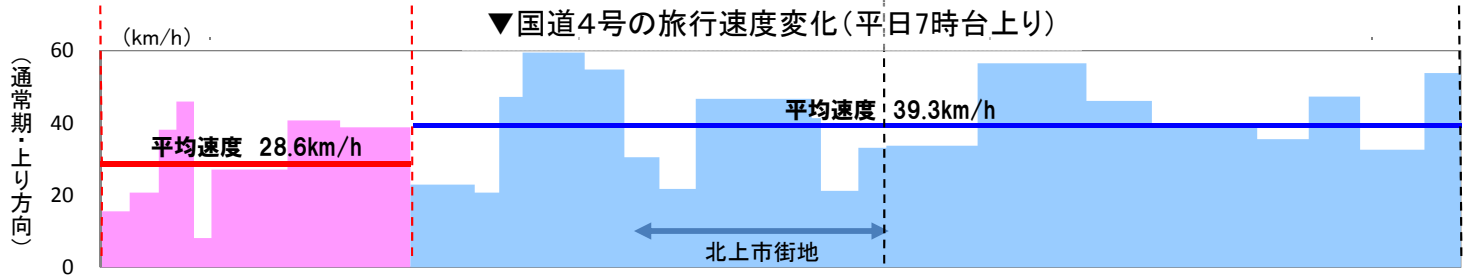
資料：プローブデータ
（平日7時台上り旅行速度平均）
※通常期：H26.4～6

▼① 2車線区間の混雑状況
（南部工業団地口交差点付近）



2車線に絞られる区間で渋滞が発生



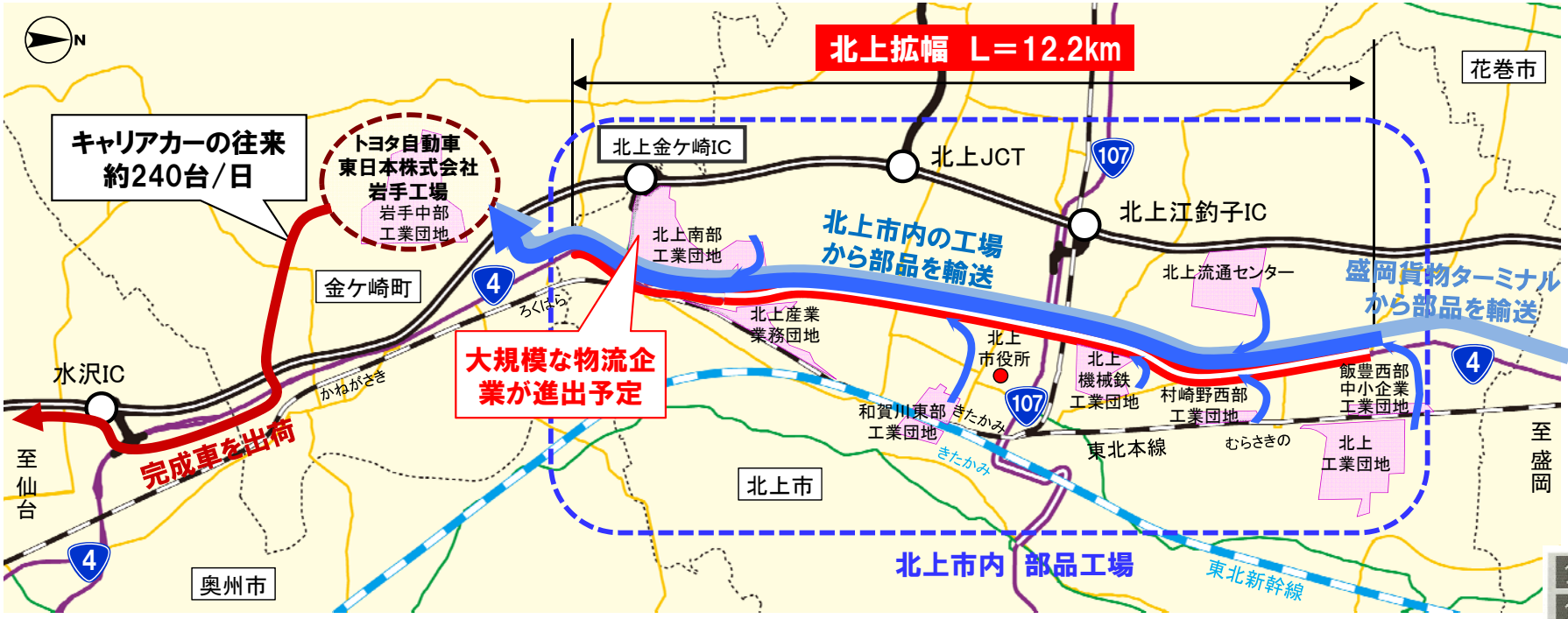


資料：プローブデータ（通常期：H26.4～6）

事業の必要性2

地域産業の発展(物流効率化)

・当該区間が位置する北上市・隣接する金ケ崎町は岩手県内の製造品出荷額が第1位・2位であり、県全体の約4割を占める
・周辺にトヨタ自動車東日本株式会社岩手工場が立地しており、部品の搬入や完成車の出荷に国道4号を頻繁に利用
・北上南部工業団地に大規模な流通基地の進出が決定し、地域の発展が見込まれる一方、交通量の増加が懸念される

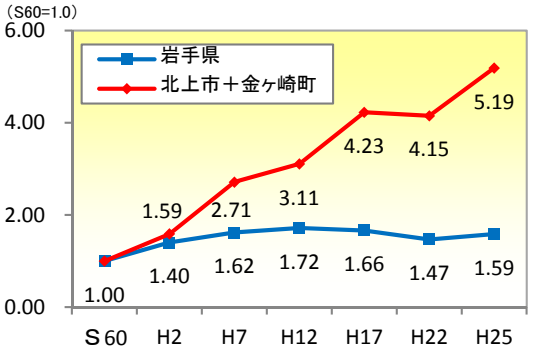


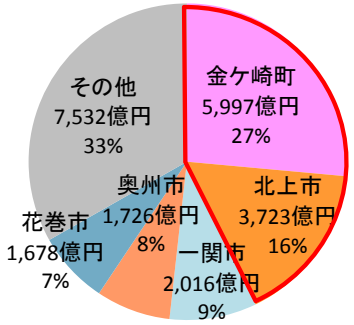
▼北上南部工業団地への企業進出記事



資料　岩手日報(H26.10.18)

▼市町村別製造品出荷額の推移とH25年市町村シェア





北上市と金ケ崎町で岩手県の約4割を占める

資料　各年工業統計

地域の声

・盛岡貨物ターミナルや北上市内の自動車部品工場から金ケ崎の完成車工場への部品輸送に国道4号を使用。生産においては滞りなく部品が流れる状態がとても重要で、そのためには、天候・季節に関わらず滞りなく通行できるインフラが必須。　（工業団地企業ヒアリング（H24））
・朝の通勤時間帯に北側から北上南部工業団地に入る右折車両が多く、直進車両が渋滞している。大規模な企業の立地により、混雑が今以上に激しくなるのではないかと心配。　（工業団地企業ヒアリング(H26)）

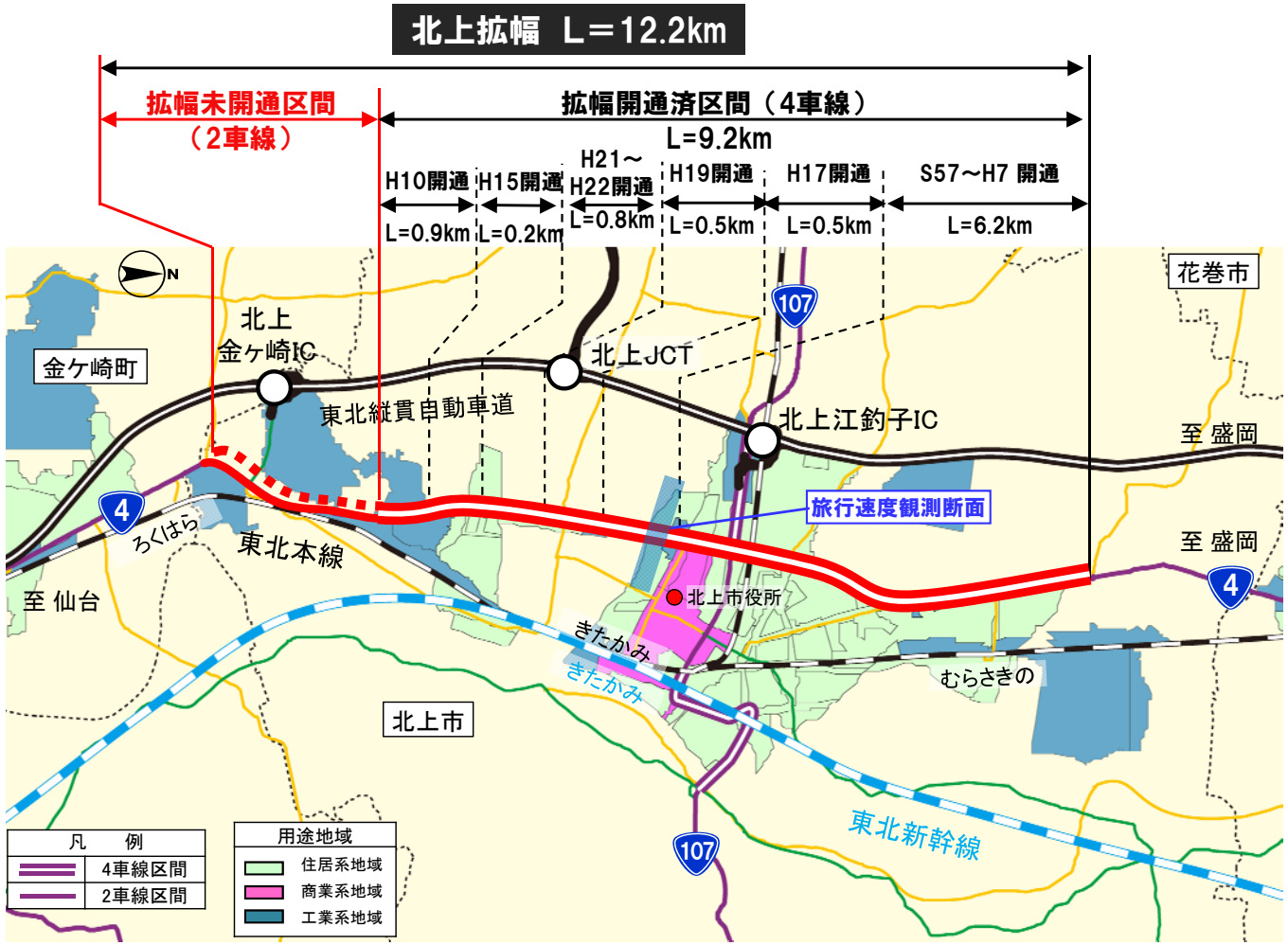


資料　岩手日報(H26.7.6)

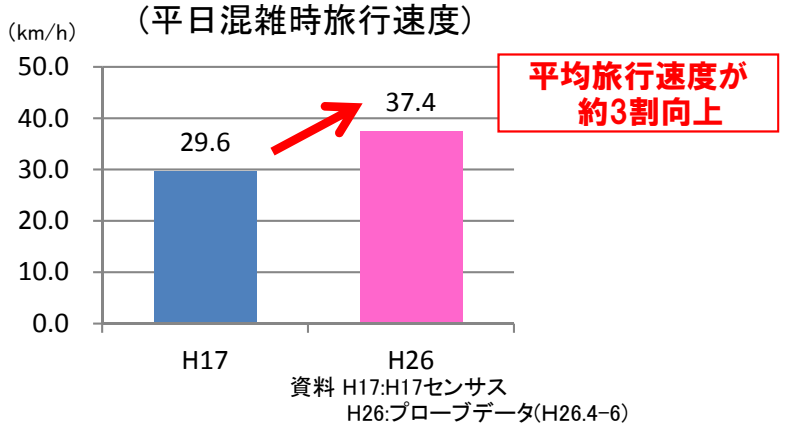
事業の必要性3

部分開通の効果

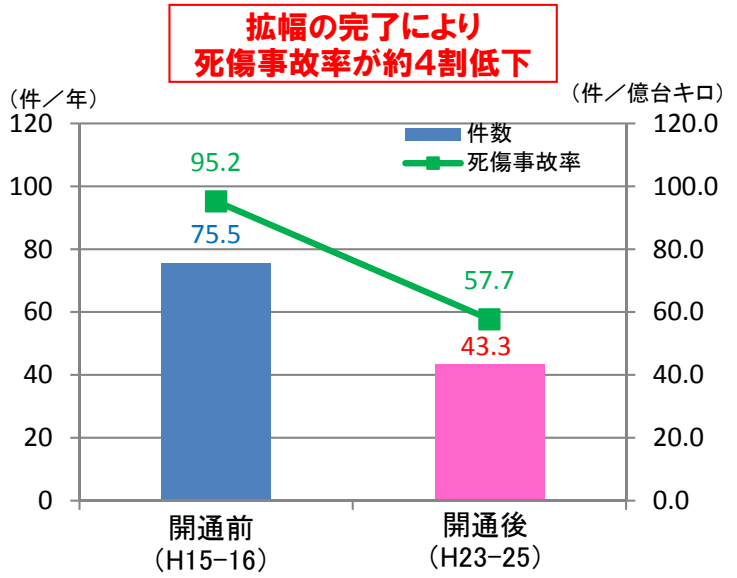
・拡幅開通済区間では、平日の混雑時旅行速度が、4車線拡幅前に比べて約3割向上（29.6km/h→37.4km/h）
・拡幅開通済区間では、年間死傷事故件数が4車線拡幅前に比べて約4割減少（75.5件/年→43.3件/年）
・拡幅未開通区間でも、4車線拡幅により旅行速度の向上や事故の低減が期待される



▼ 拡幅開通済区間の速度変化
（平日混雑時旅行速度）



▼ 死傷事故件数及び死傷事故率（拡幅開通済区間）



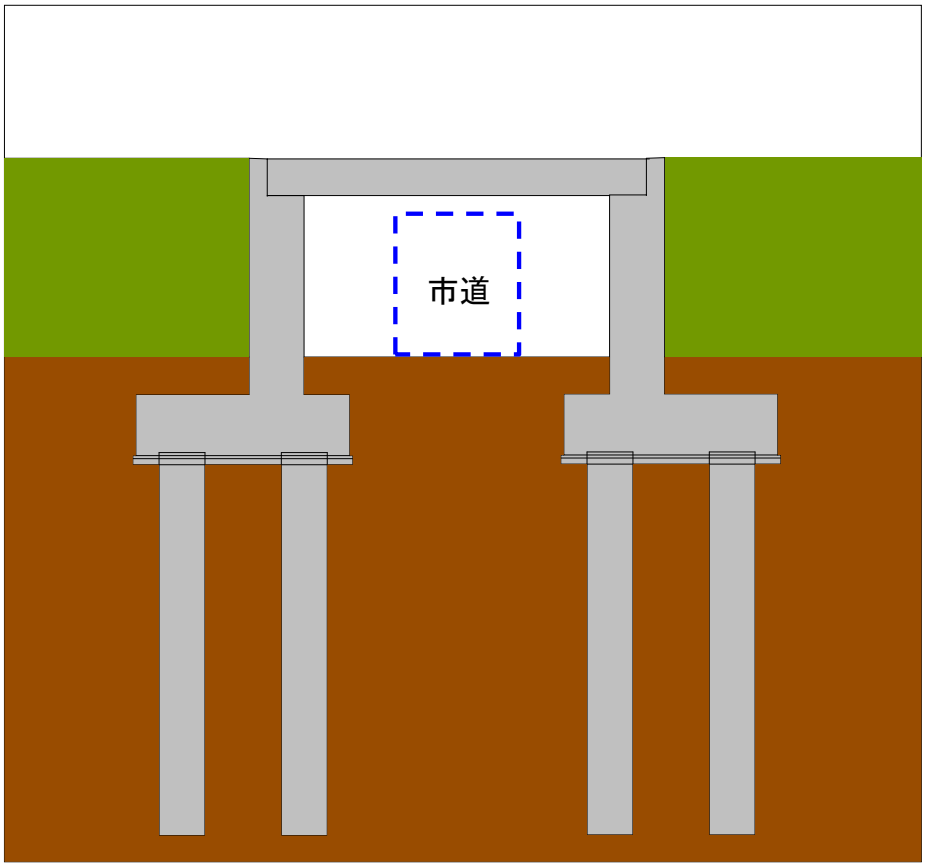
資料：イタルダデータ

コスト縮減への取組内容

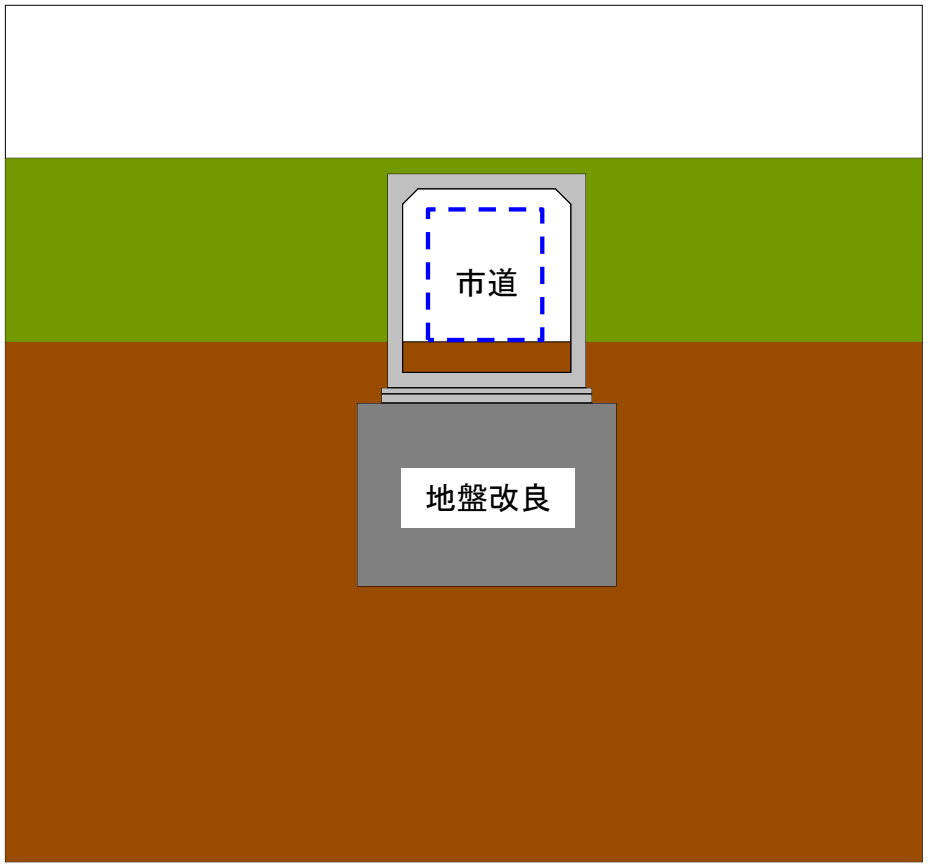
◆橋梁をボックスカルバートに変更
◆コスト縮減額　約９０百万円の予定（予備設計レベル）

・市道を横断する橋梁をボックスカルバートに変更することでコスト縮減を検討。
・橋梁案をボックスカルバートに変更することで、施工期間の短縮が図れるほか、完成後の付属物（支承・伸縮装置）のメンテナンスが不要。

当初計画　コンクリート橋　２．５億円



変更計画　ボックスカルバート　１．６億円



3．一般国道７号　象潟仁賀保道路

再評価実施後３年経過

○事業の目的

・象潟仁賀保道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する自動車専用道路
・物流効率の向上、観光振興の支援
・救急搬送時の速達性・安定性向上
・緊急輸送道路の確保

○計画概要

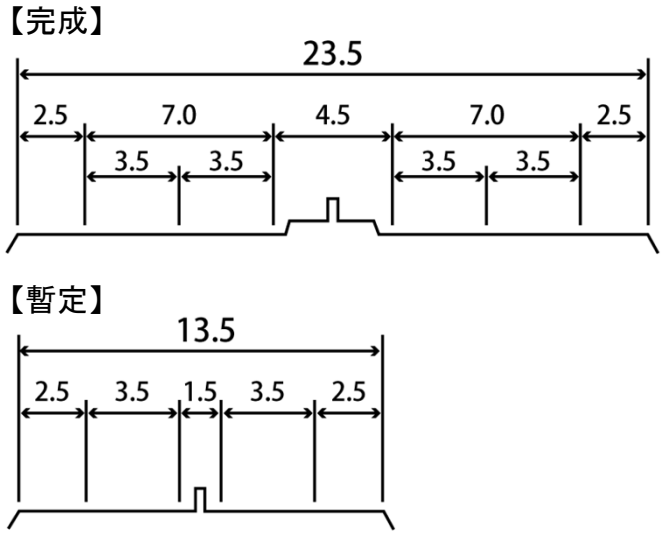
起終点　：　自：秋田県にかほ市象潟町小滝
　　至：秋田県にかほ市両前寺
延長（開通済）：１３．７ｋｍ　（６．９ｋｍ）
幅員　：　２３．５ｍ
道路規格　：　第１種第２級
設計速度　：　１００ｋｍ／ｈ
都市計画決定　：　平成１６年度
事業化　：　平成１７年度
用地着手　：　平成１８年度
工事着手　：　平成１９年度
事業費・進捗率

	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）	H24再評価 （用地費）
完成 （４車）	４４０億円 （　６７億円）	３３７億円 （６７億円）	７７％ （100%）	４４０億円 （　６７億円）
暫定 （２車）	３４０億円 （　６７億円）	３３７億円 （６７億円）	９９％ （100%）	３４０億円 （　６７億円）

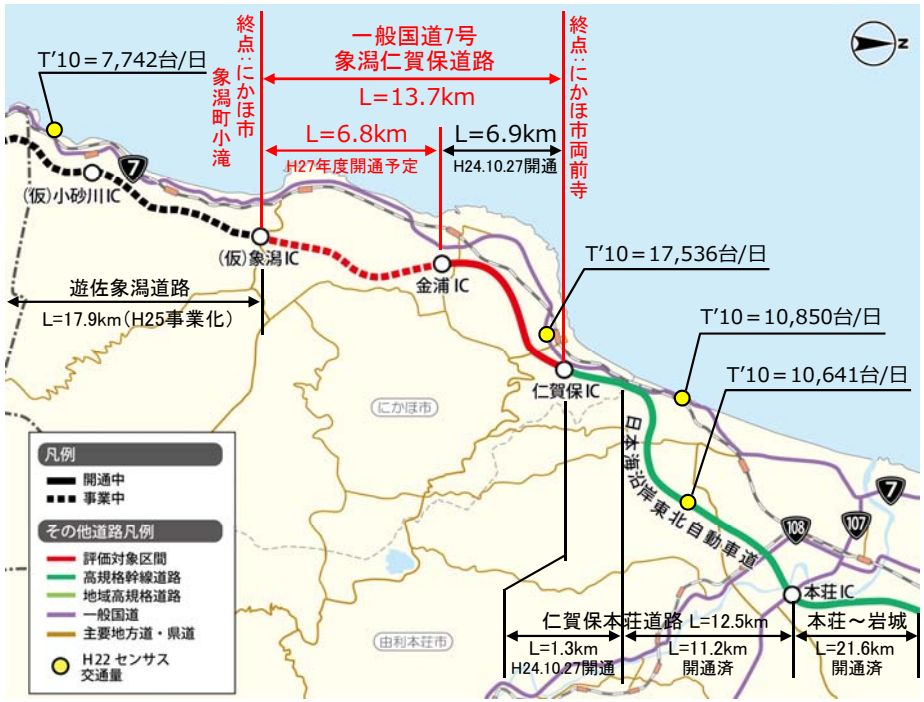
位置図



標準横断図



平面図



事業の進捗状況

一般国道７号　象潟仁賀保道路　工事進捗状況

位置図



②小滝地区（象潟IC方向）



③象潟こ道橋



④長岡地区（金浦IC方向）





⑤大竹地区（金浦IC方向）



⑥（市）金浦大竹線付近（象潟IC方向）

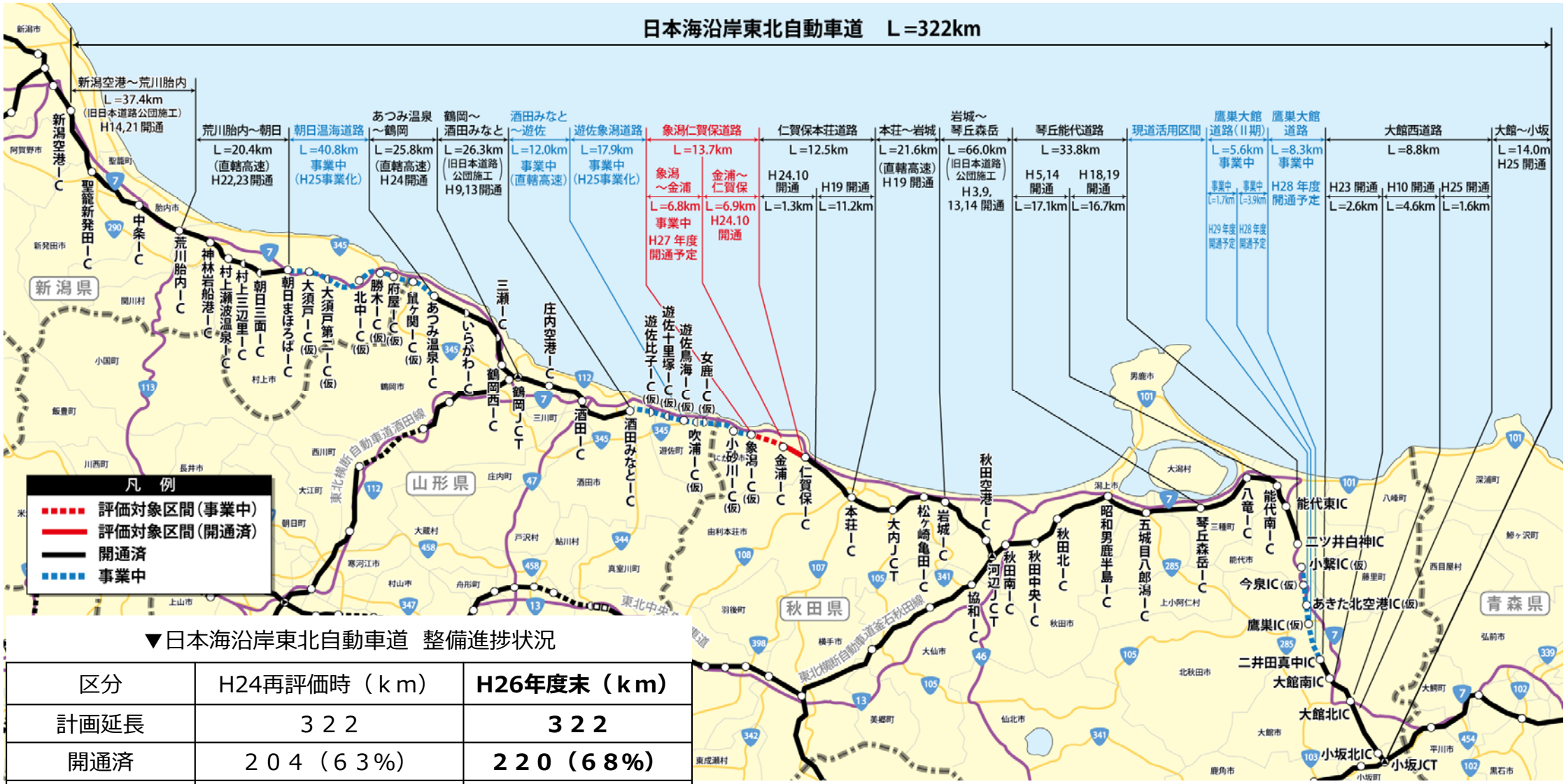


①象潟IC

H27.7.1現在

前回評価時からの周辺環境等の変化

◆平成25年度　遊佐象潟道路、朝日温海道路が新規事業化



▼日本海沿岸東北自動車道　整備進捗状況

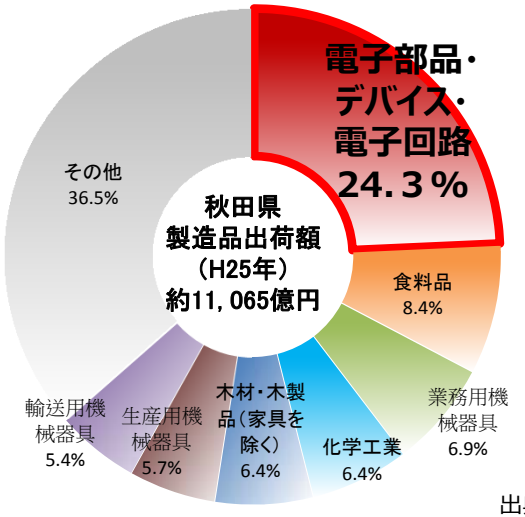
区分	H24再評価時（ｋｍ）	**H26年度末（ｋｍ）**
計画延長	３２２	**３２２**
開通済	２０４（６３%）	**２２０（６８%）**
事業中	６０（１９%）	**９７（３０%）**

事業の必要性１

物流効率の向上

・秋田県内の電子部品・デバイス・電子回路産業は、産業分類別製造品出荷額の約４分の１を占める主要産業。
・関連企業が集積する本荘由利地域の出荷額は、近年減少傾向にあるが、依然として県全体の約６～７割を占めている。
・日沿道の延伸により物流効率の向上を図り、主要産業の再生と成長を支援することが期待される。

▼産業分類別製造品出荷額（秋田県H25）

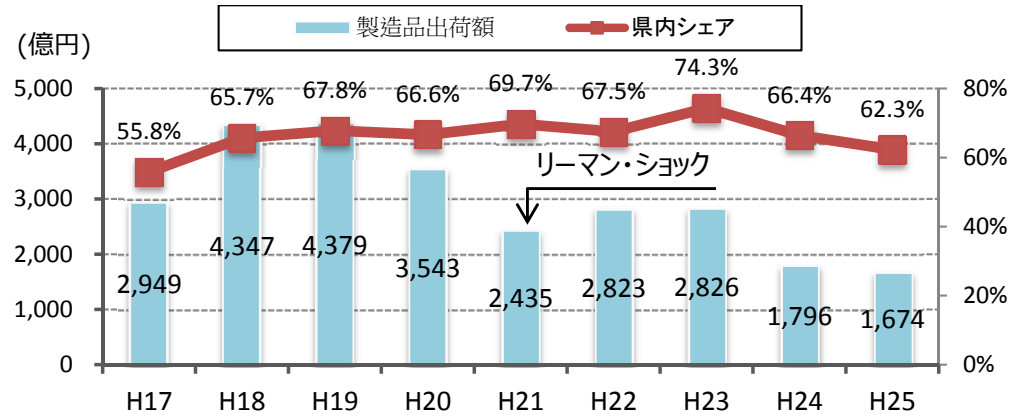


出典：工業統計

▼地元主力企業の資材輸送・製品出荷ルート



▼ 本荘由利地域の電子部品・デバイス・電子回路関連製造品出荷額の推移



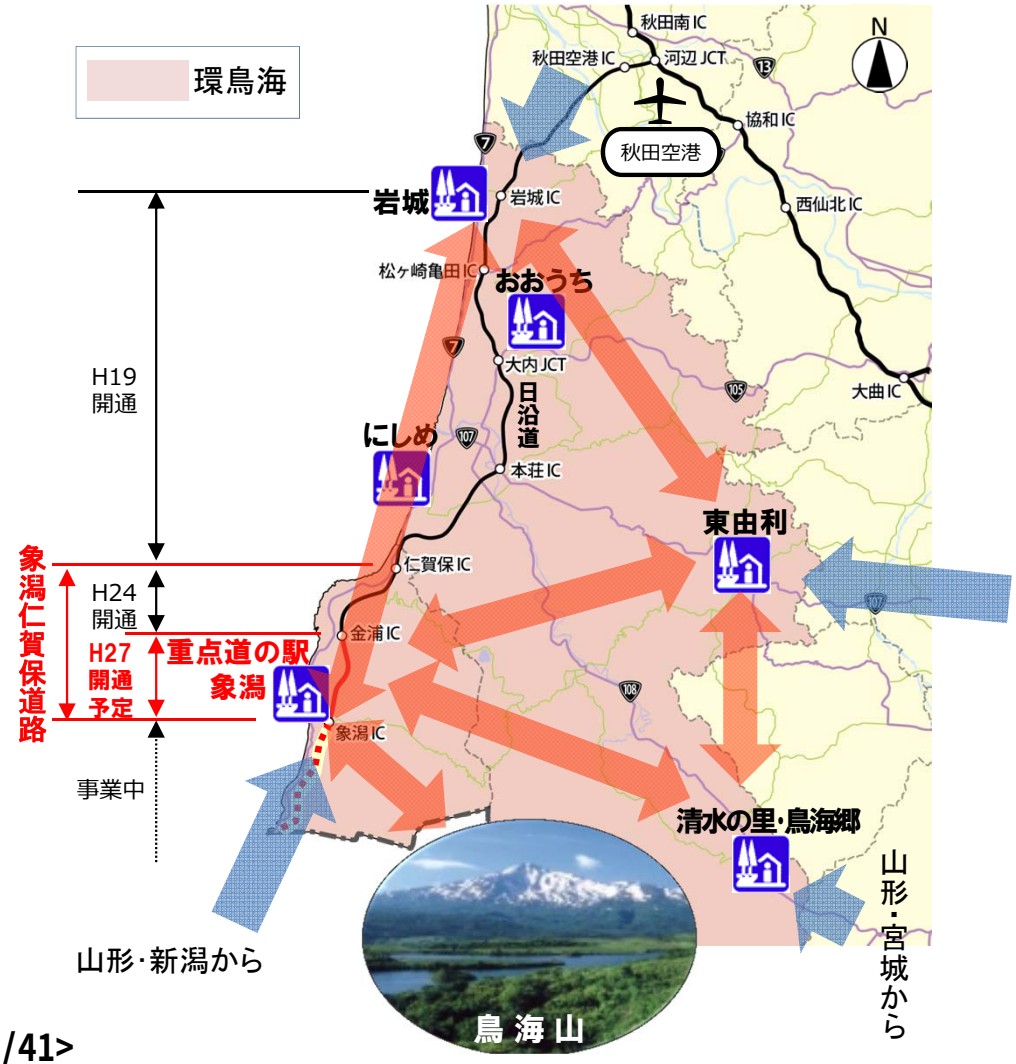
出典：工業統計

事業の必要性２

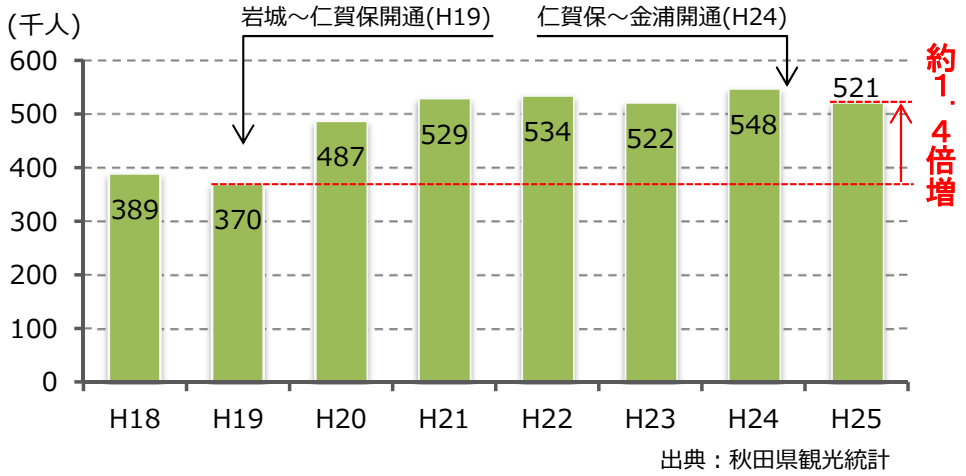
観光振興の支援

・これまでの日沿道の整備延伸等により、道の駅「象潟」の入り込み客数、にかほ市への外国人宿泊客数が増加。
・平成26年度には、道の駅「象潟」が重点「道の駅」に選定され、観光振興に向けた取り組みが進行中。
・日沿道の延伸により、環鳥海の道の駅の連携促進等、地域独自の観光振興戦略を支援することが期待される。

重点「道の駅 象潟」を中心に環鳥海６駅が連携



▼道の駅「象潟」の入込客数の推移

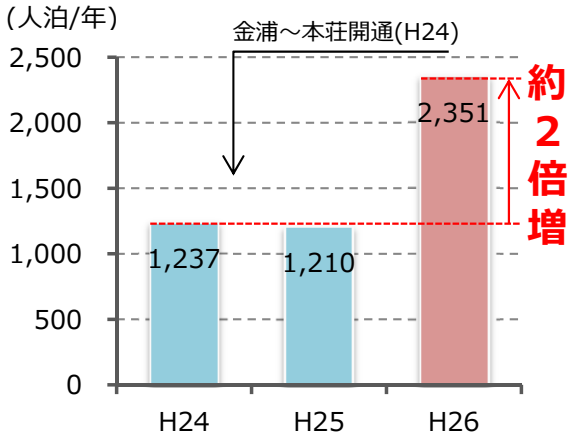


出典：秋田県観光統計

＜環鳥海6駅の連携の取り組み＞

・観光総合案内
・周遊観光の提供
・地場産品による特産品の開発（6次産業化）
・連携イベントの展開

▼にかほ市の外国人宿泊客の推移

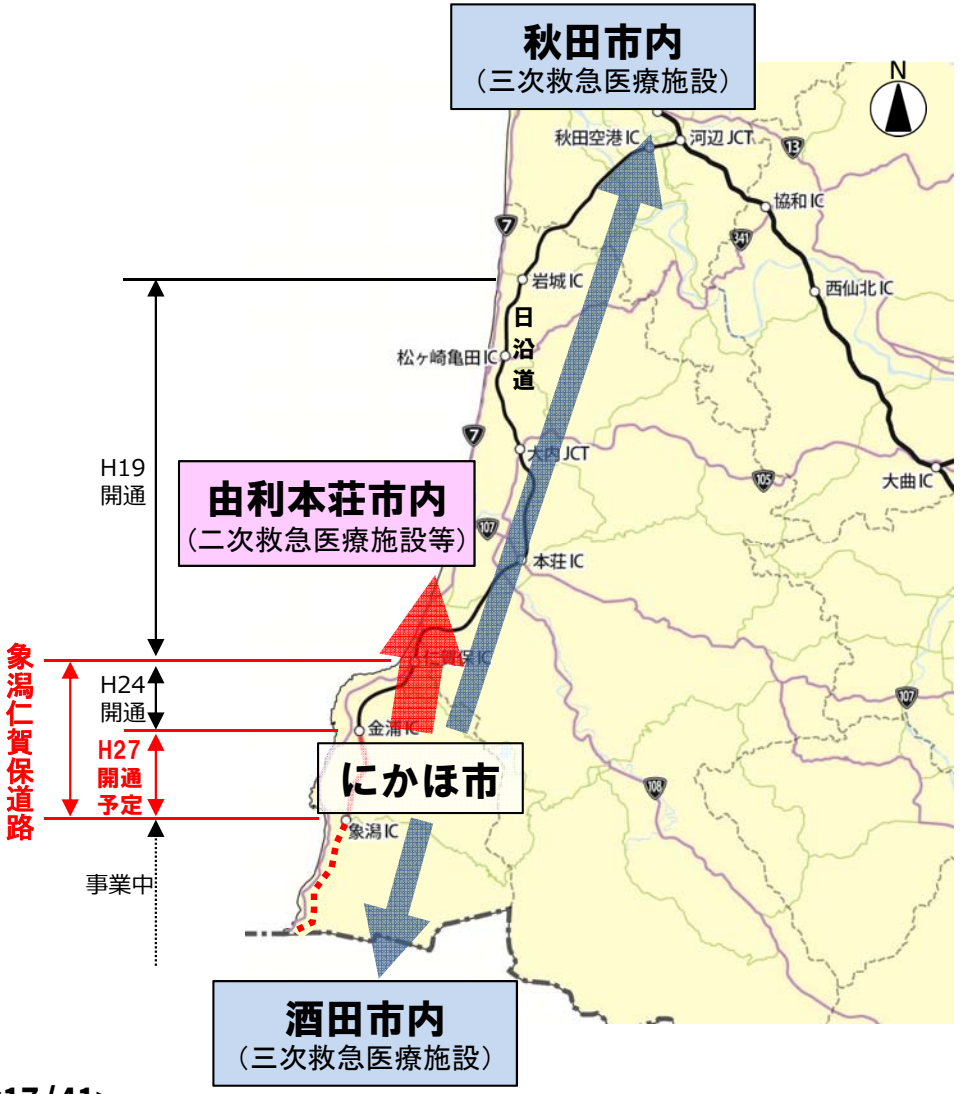


出典：にかほ市

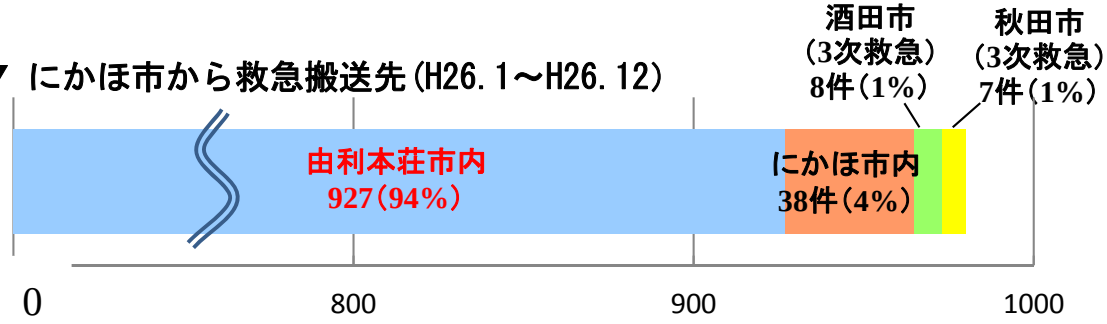
事業の必要性３

救急搬送の迅速性・安定性確保

- にかほ市には二次、三次救急医療施設が無く、救急搬送の96%が由利本荘市への搬送で、うち92%が日沿道開通済区間を利用。
- また、重篤患者は、秋田市や隣県・酒田市の三次救急医療施設へ搬送。
- 日沿道の延伸により、救急搬送の迅速性・安定性確保が期待。

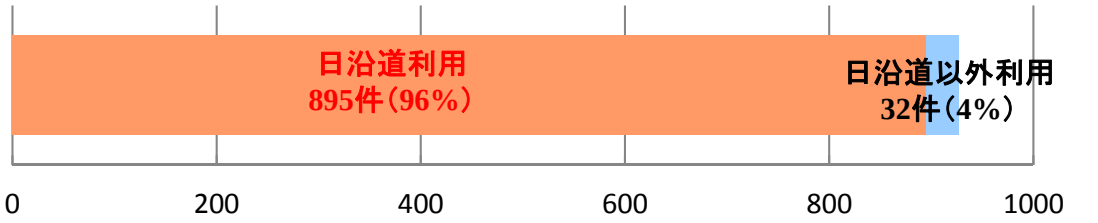


▼ にかほ市から救急搬送先（H26.1～H26.12）



出典：にかほ市消防本部資料

▼ にかほ市 ⇒ 由利本荘市の救急搬送ルート（H26.1～H26.12）



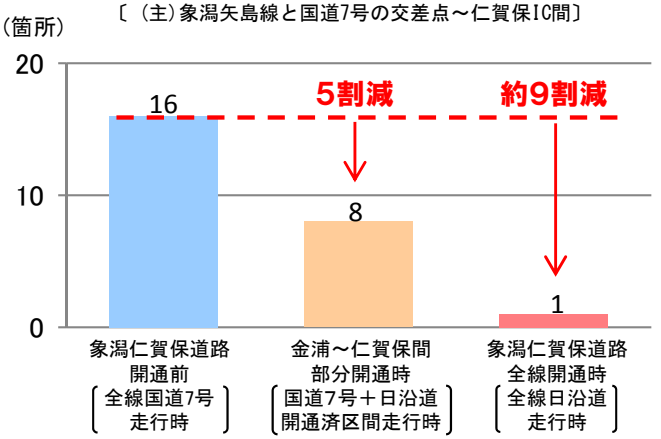
出典：にかほ市消防本部資料

＜にかほ市消防本部の声＞

・高速道路は揺れが少なく、ブレーキを踏む必要が無いので、患者への身体的負担を軽減できる。（脳出血患者を搬送している際は、急ブレーキをかけないよう特に気を遣う）
・日沿道の利用により、信号等による加減速の機会が減少、路面の安定性から血圧の変動を最小限に抑えられるとともに、機関員の負担が軽減

▼救急搬送ルートの信号交差点数

〔（主）象潟矢島線と国道7号の交差点～仁賀保IC間〕



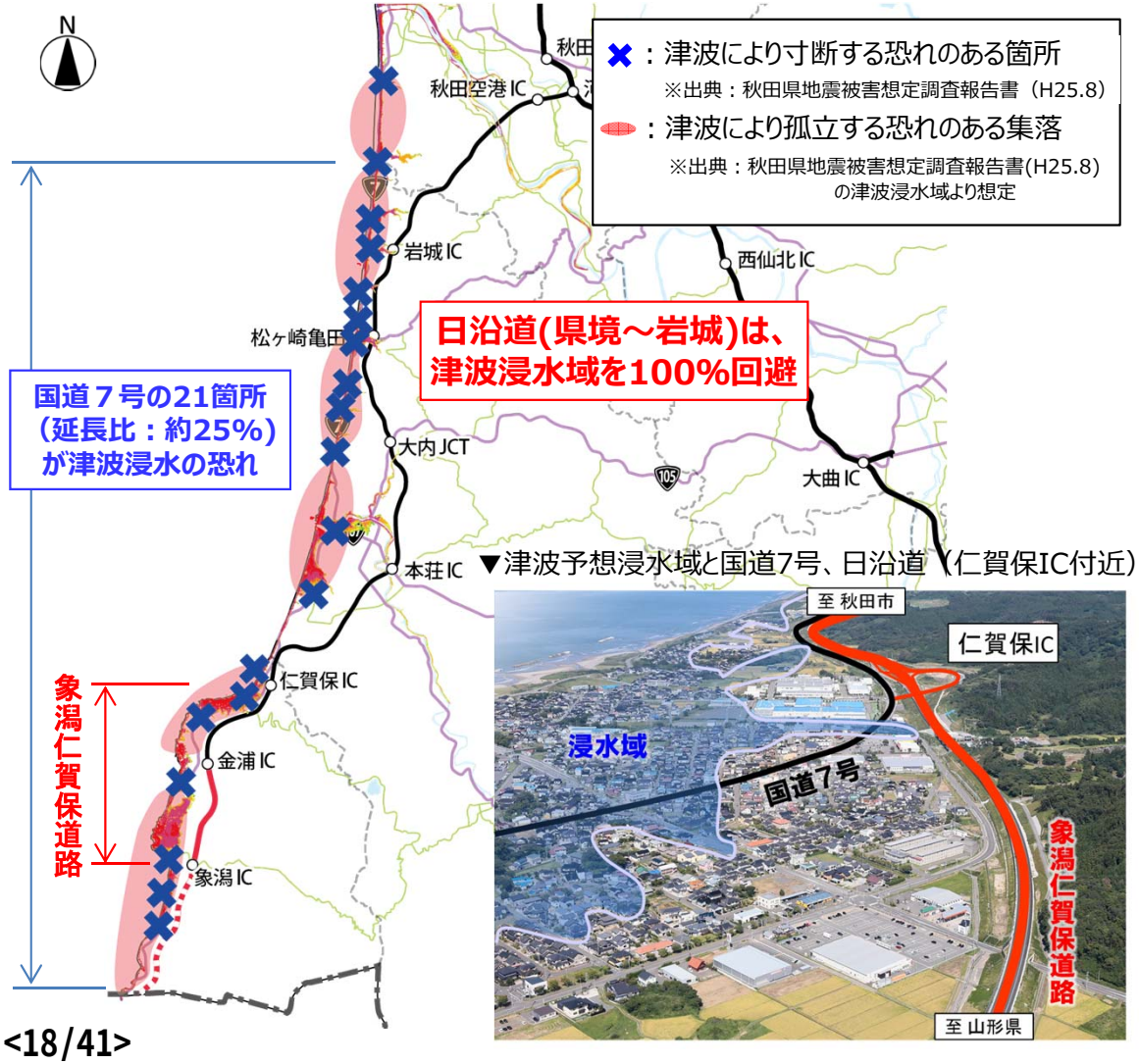
※ 押ボタン式信号を除く

事業の必要性４

緊急輸送道路の確保

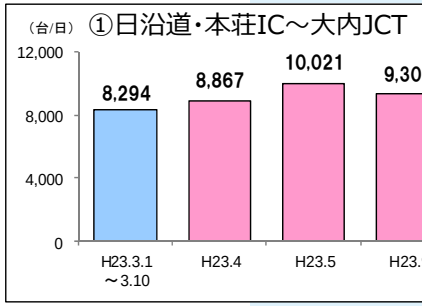
- 国道7号は本荘由利地域の主要幹線道路であるが、津波予想浸水域を通過しており、寸断の恐れ。
- 日沿道や国道７号は、東日本大震災後、被災した太平洋側の道路に代わり、被災地へ物資輸送を担うなど、復旧復興を支援。
- 日沿道は津波予想浸水域を100%回避しており、災害に強く強靭な緊急輸道路を確保。

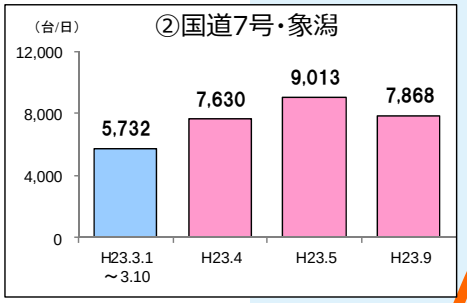
▼道路ネットワークと地震津波被害想定



▼津波予想浸水域と国道7号、日沿道（仁賀保IC付近）

▼東日本震災前後の交通量





出典：交通量常時観測データ

西日本から投入されたタンクローリーが日沿道や国道7号を利用して日本海側の油槽所へ集まるなど、日本海側ルートの交通量が増加

コスト縮減への取組内容

◆ 法面防草板を従来型のコンクリートブロックから軽量素材のポリプロピレン製中空積層板（新技術）にすることにより、材料費及び設置手間（人力施工可能）においてコスト縮減が可能
◆ コンクリートブロック(材料・設置手間18,090円/m)→ポリプロピレン製中空積層板(材料・設置手間12,240円/m)
32%コスト縮減（全体約50百万円縮減）

◎コンクリートブロックは重量が重いことから材料のつり上げをトラッククレーンを使用してしたが、材料の軽量化が図られることに人力施工が可能。

■設置状況（コンクリートブロック）

※トラッククレーンによる資材設置状況



■設置状況（ポリプロピレン製中空積層板）

※人力による資材小運搬及び設置状況



4．一般国道4号　伊達拡幅

再評価実施後３年経過

○事業目的

・伊達市～国見町における交通混雑の緩和、 交通安全の確保
・悪天候時における現道の安定的な通行の確保

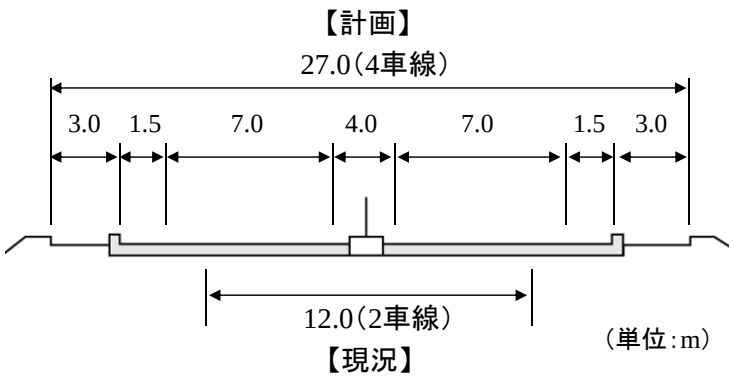
○計画概要

起終点　：自：福島県伊達市広前
　　至：福島県伊達郡国見町大字石母田字上野
延長（供用済）　：９．１ｋｍ（５．８ｋｍ）
幅員　：２７．０ｍ
道路規格　：第３種１級
設計速度　：８０ｋｍ／ｈ
事業化　：昭和５６年度　３．６ｋｍ
　　平成７年度事業延伸　５．５ｋｍ
都市計画決定　：昭和５６年度
用地着手　：昭和５７年度
工事着手　：昭和６１年度
事業経緯　：事業費の見直し
　　（１８０億円→１９８億円（１８億円増加）
　　（平成２４年１１月事業評価監視委員会）

事業費・進捗率

	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）	H24 事業再評価時 （用地費）
完成	198億円 （81億円）	163億円 （67億円）	83% （83%）	198億円 （81億円）

標準横断図



位置図



凡例
：開通中
：事業中
：未事業化
その他凡例
：市役所
：役場
その他道路凡例
道路種別
：評価対象区間
：高規格幹線道路
：地域高規格道路
：一般国道
：主要地方道・県道
道路種別
：4車線以上
：2車線

平面図



事業の進捗状況

一般国道4号　伊達拡幅　工事進捗状況

位置図



④堀の内橋（下り側完）

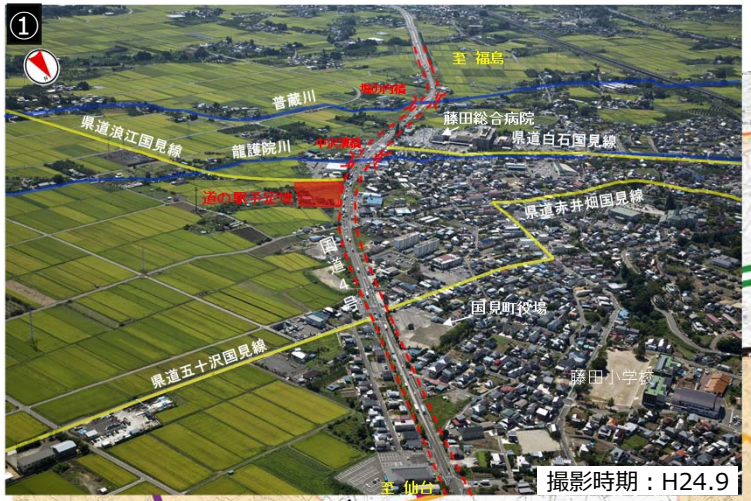


③北半田地区改良工事状況



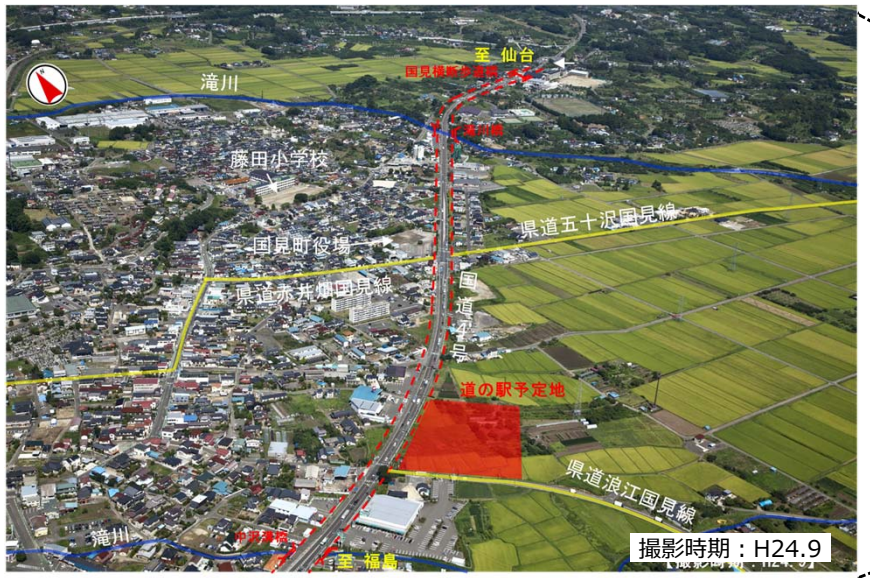
②北半田地区改良工事状況





前回再評価時からの周辺環境等の変化

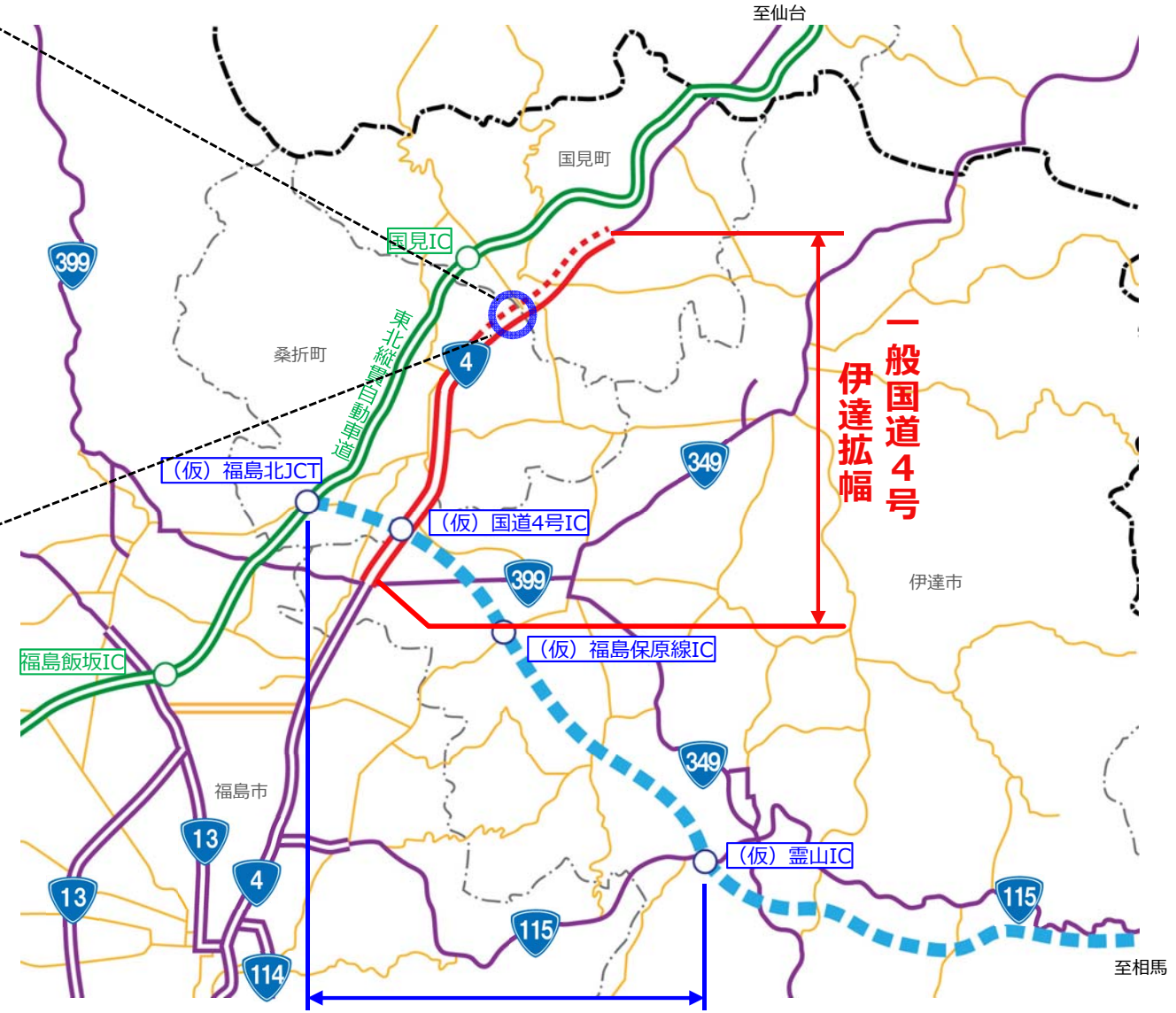
◆平成25年度に相馬福島道路（霊山～福島間）が事業化、相馬福島道路へのアクセス道路としての機能が期待
◆事業中区間の沿線（上り側）に（仮称）道の駅国見が平成28年度に開業予定



▼（仮称）道の駅国見 の完成イメージ図



国見町では、東日本大震災・原発事故からの復興のシンボルとして道の駅を整備、平成28年度の完成・オープンを予定



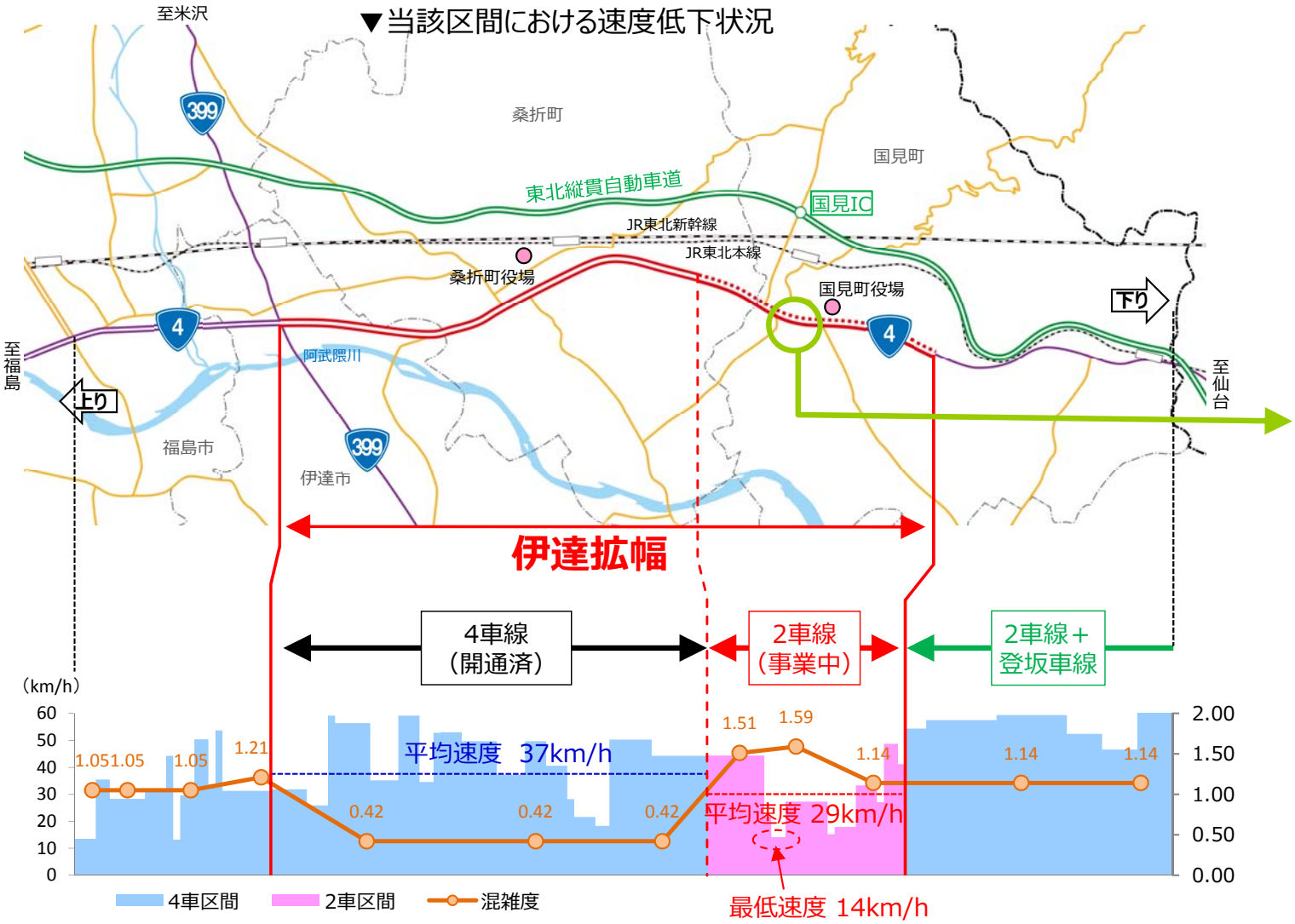
相馬福島道路（霊山～福島）
H25.5事業化
（H26工事着手）

事業の必要性1

混雑状況の緩和

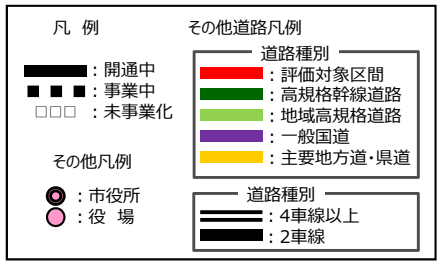
・国道4号は、東北地方を縦貫する主要幹線道路で、当該区間は宮城・福島県境付近に位置し、周辺に代替路がない。
・2車線の事業中区間では、混雑時の最低速度が20km/h以下となり、交通混雑が発生。
・伊達拡幅（4車線化）により、交通混雑が緩和され、円滑な交通の確保が期待される。

▼当該区間における速度低下状況



▼２車線区間の混雑状況
（国見町藤田付近　H26.8）



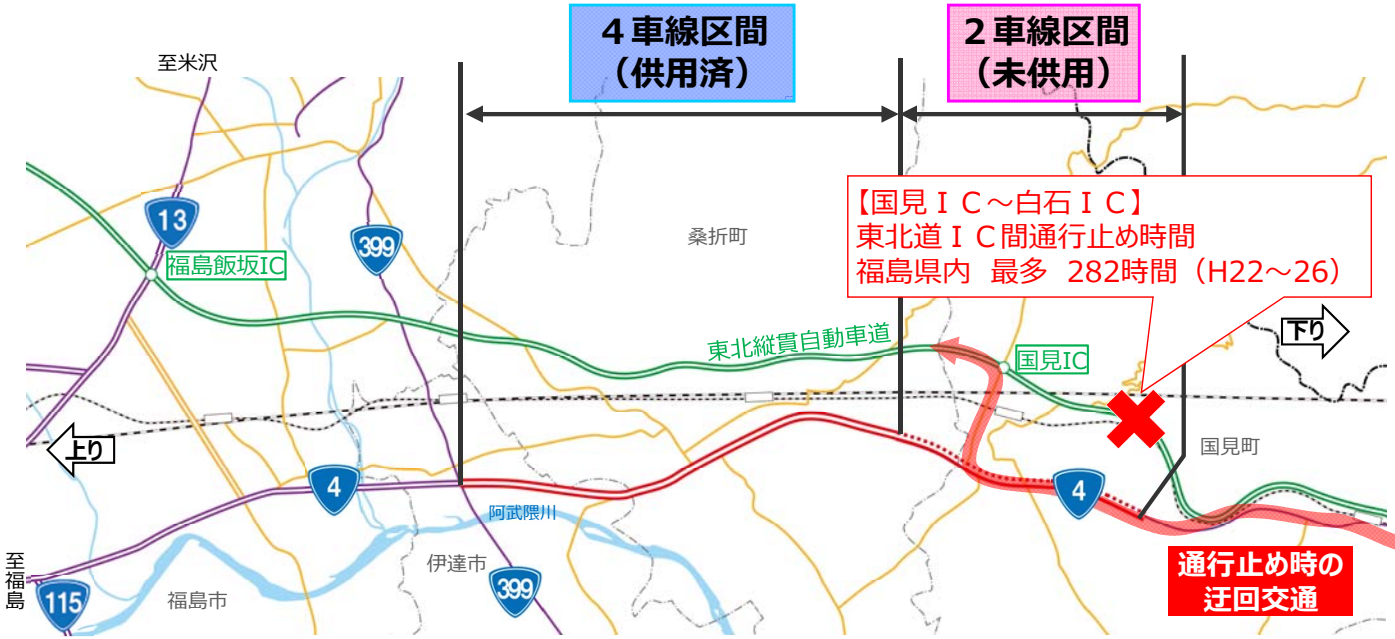


※走行速度は（H27.3）の平日の混雑時（12時台）の上り方向データ（プローブデータ）
※混雑度は、H26交通実態調査結果より算定

事業の必要性2

安定的な通行の確保

・2車線の事業中区間と並行する東北道（国見IC～白石IC間）の通行止め時間は282時間/5年で県内東北道で最多。
・東北道通行止め時は国道4号へ交通が集中し、2車線区間の旅行速度は通常時（冬期）に対し7割程度低下している。
・伊達拡幅（4車線化）の整備により、東北道が事故等により通行止めとなっても現道の安定的な通行の確保が期待される。

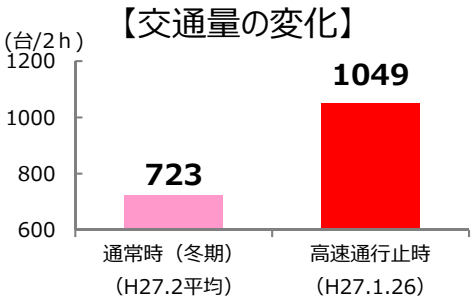


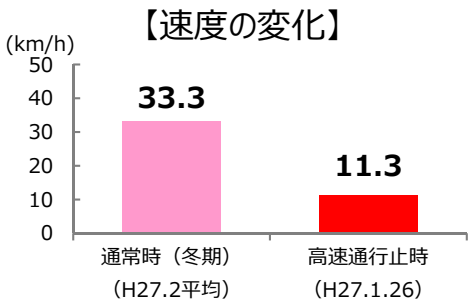
（伊達地方消防本部の声）
2車線区間は渋滞により安定走行が阻害される。特に冬場は渋滞する車列を避ける時にスリップの危険があり注意している。
平成26年2月15日の豪雪時（高速道路通行止時）は国道4号を走行できなかったため、救急搬送はやむなくいつもと違うルートを利用した。（H26.10ヒアリング）

▼混雑状況（国見町藤田付近Ｈ24.12）



東北道（上り：白石IC→国見IC）通行止め時（H27.1.26）の
国道4号（上り：２車線区間）の速度と交通量の変化状況（16～18時）

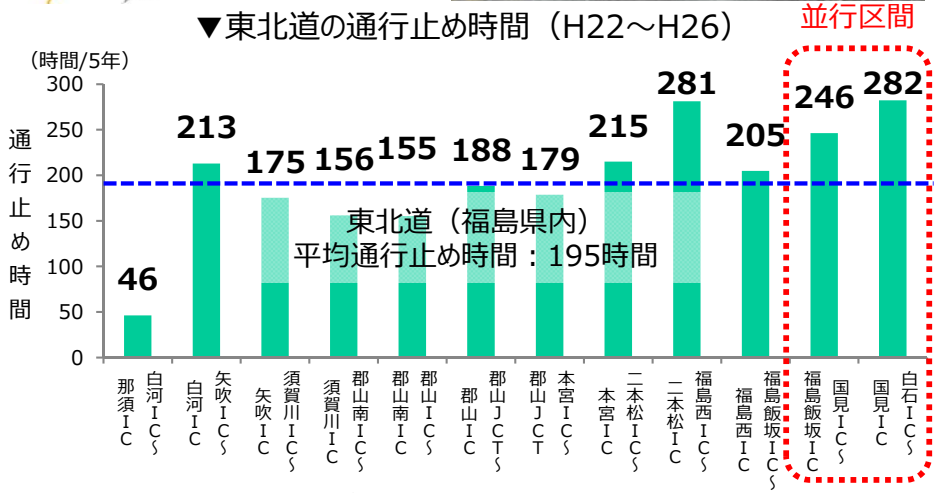




※交通量（常時観測交通量）
通常時（冬期）：H27.2平均（16～18時上り合計）
高速通行止め時：H27.1.26（16～18時上り合計）

※走行速度（プローブデータ）
通常時（冬期）：H27.2平均（16～18時上り平均）
高速通行止め時：H27.1.26（16～18時上り平均）

▼東北道の通行止め時間（H22～H26）

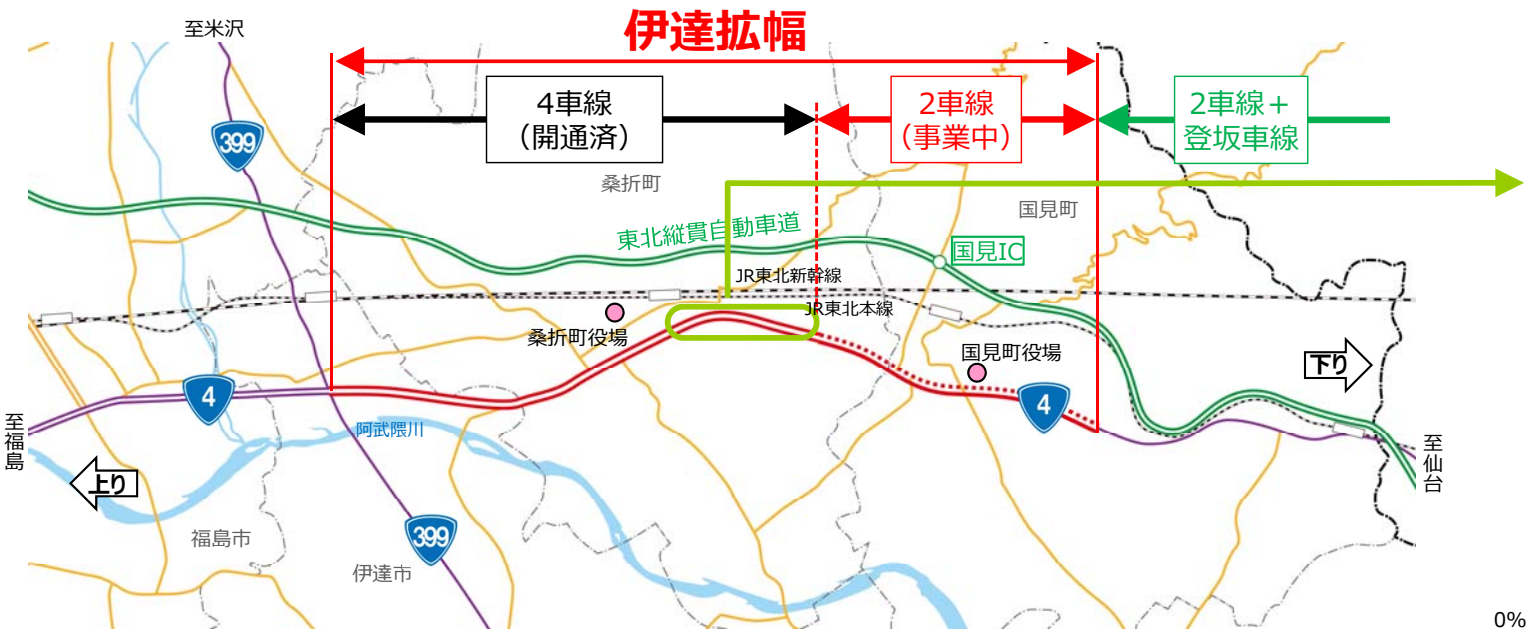


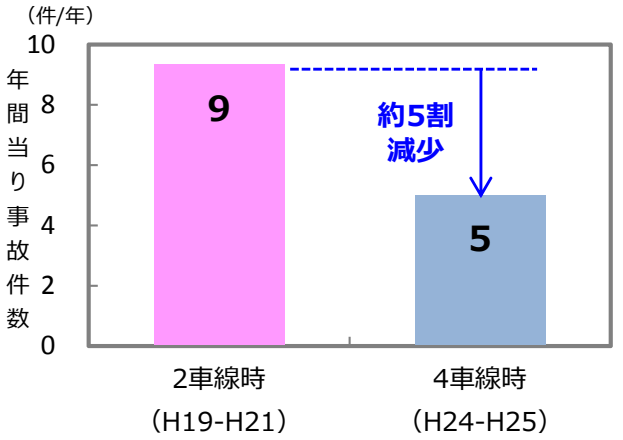
出典：NEXCO東日本データ、東北地方整備局集計

事業の必要性3

交通事故の減少

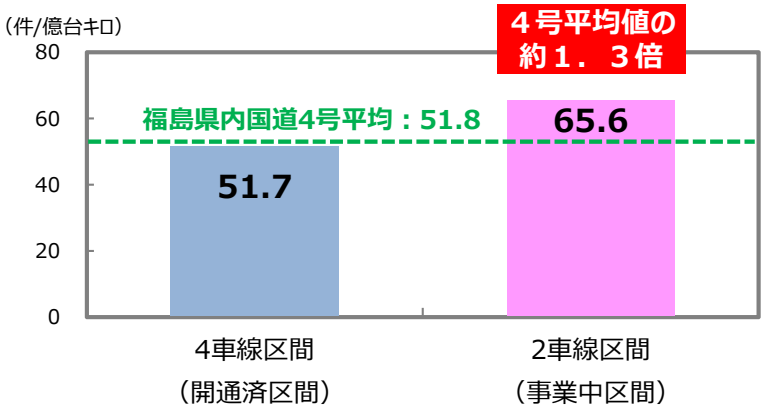
・2車線区間（未整備区間）の死傷事故率は、開通済区間に比べ高い傾向。
・事故類型では、追突事故の割合が高い傾向。
・伊達拡幅（4車線化）の整備により、混雑による追突事故等の減少が期待される。



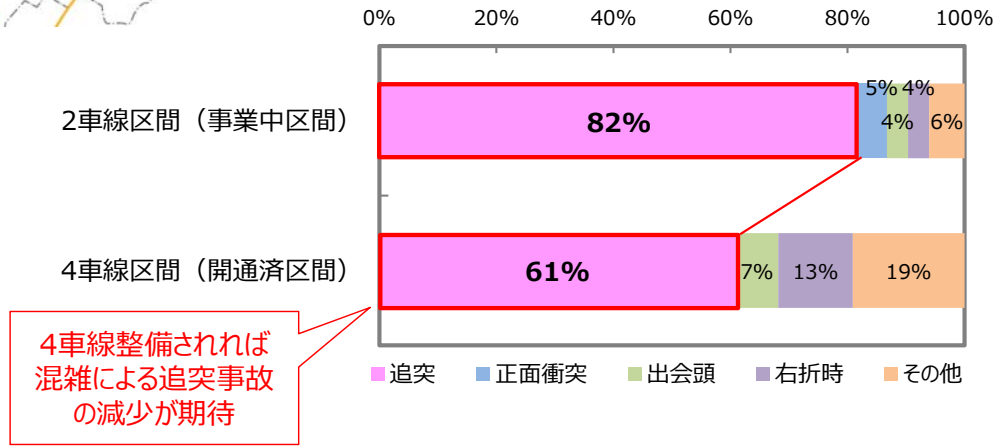


▲4車線化整備前後の
年間当り交通事故件数の推移
（桑折町谷地地区：H22-23開通区間）

出典：イタルダデータ（H19-25）



▲当該区間の死傷事故率　出典：イタルダデータ（H19-25）



▲事故類型別比較　出典：イタルダデータ（H19-25）

事業の必要性4

道の駅国見を拠点とした交流の促進

・道の駅国見は、復興のシンボルとして伊達拡幅の事業に合わせ平成２８年度開業予定。
・国見町は平成27年1月に歴史まちづくり計画を策定、道の駅国見はその情報発信拠点、観光交流の場としての機能が期待される。



▼道の駅国見のコンセプト（案）

道の駅国見

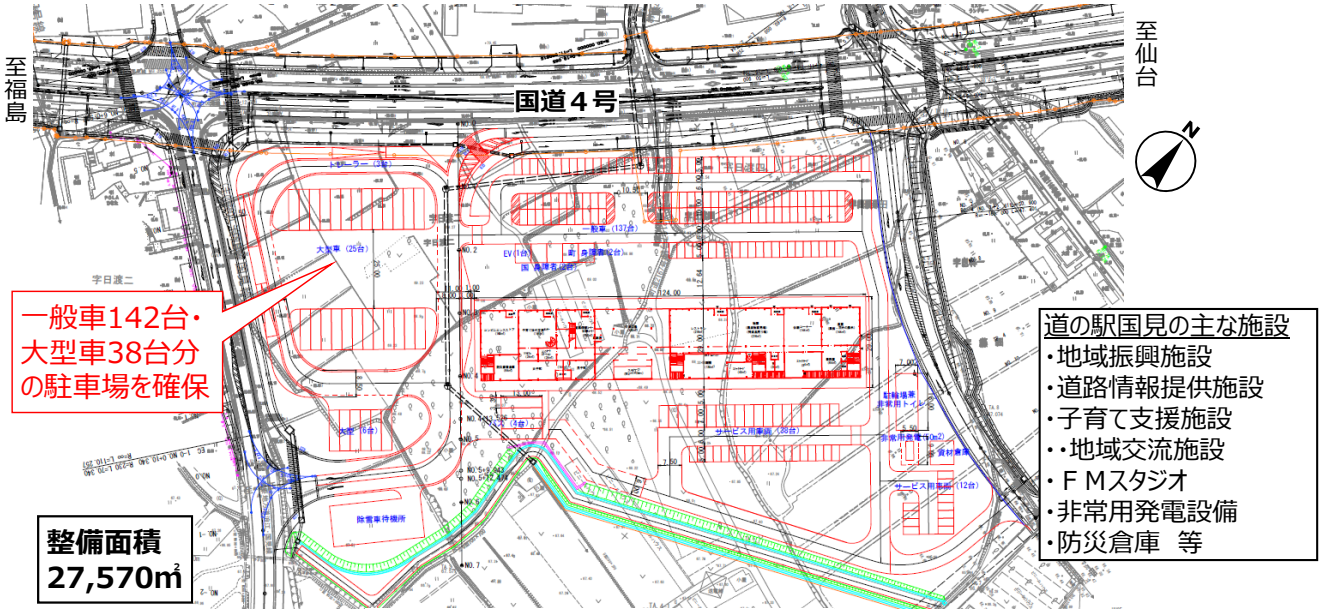
交流の場

発見 **食・歴史・文化など既存の魅力、埋もれていた魅力、宝を再発見**
H27.2.23国見町歴史的風致維持向上計画（歴史まちづくり計画）認定
→歴史まちづくり計画を活用した魅力あるまちづくり
→歴史まちづくり計画を活用した町内の周遊観光
→安心して子育てができる
→若者定住

発信 **再発見した国見町の魅力、宝の発信拠点**
→人と人のつながりによる発信力の向上
→ラジオ、インターネット、ＳＮＳなどの媒体を活用した情報発信

発展 **町民同士、町内外の人達とのつながりを作る交流拠点**
→町内外の人々との多世代交流機会の創出を図り発展させる
→全国に、世界に繋げていく　点から線、線から面へ

防災 **国見町の防災計画への位置づけ**
→非常用発電設備、防災倉庫、災害時簡易トイレなどを配置



▲道の駅国見の整備計画図（案）

国見町長　太田　久雄氏

道の駅を復興の象徴に



震災で損壊した庁舎や道の駅など、新たな建物の建設が進んでいる。

道の駅は復興のシンボルになる。直売所で町の特産品を数多く販売し、風評払拭（ふっしょく）につなげたい。宿泊施設、レストランなども備え、交流の場として機能させる。平成二十八年度中のオープンを目指す。庁舎は五月に供用が始まる。防災拠点になるよう、頑丈な造りになっている。備蓄品を保管する地下室を設ける。

二十五年から始まった約二千四百戸の住宅除染は今秋までに終了する予定だ。町民の協力があり、仮置き場を町内十カ所に整備できた。住宅の後は、事業所、工場、神社、仏閣などの除染に取り組む。

二月に「国見町歴史的風致維持向上計画」が国の認定を受けた。史跡や文化財の整備、継承に援助を受ける。町の歴史を未来に伝えることができる。

復興のために一歩一歩進んできた。ようやく光が見えてきたと思う。町の活性化のための事業を推進したい。

出典：福島民報（H27.3.6）

コスト縮減への取組み内容

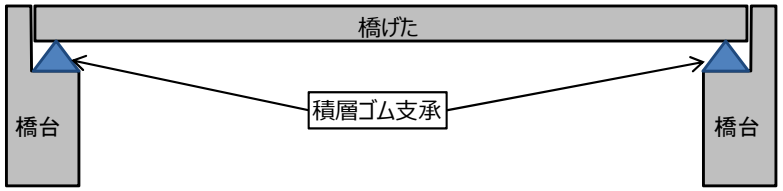
◆新技術の活用（固定ゴム支承装置ＦｘＳＢ）
◆コスト縮減額：9.4百万円（積層ゴム支承：21.9百万円、高支圧型ゴム支承：12.5百万円）

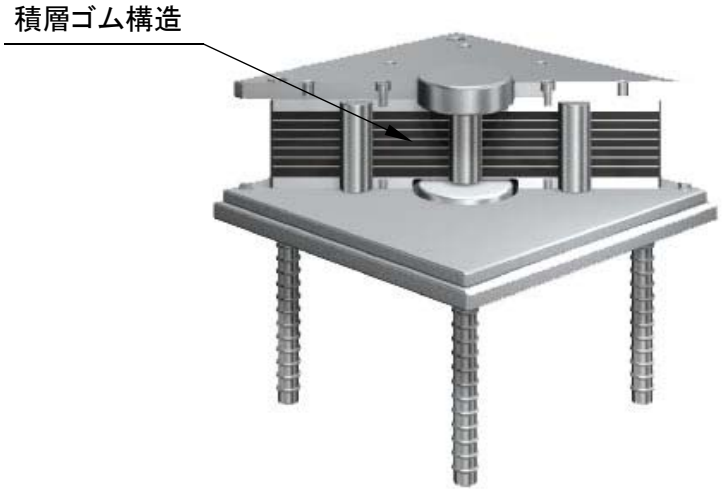
・橋梁部の支承形式に「固定可動型（高支圧型ゴム支承）」を採用し、コストを縮減

当初

固定可動型　積層ゴム支承

当初事業費：21.9百万円
（2,190千円/セット×10セット）



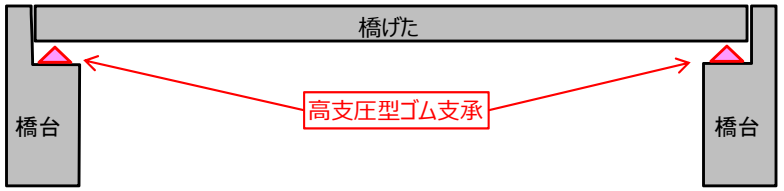


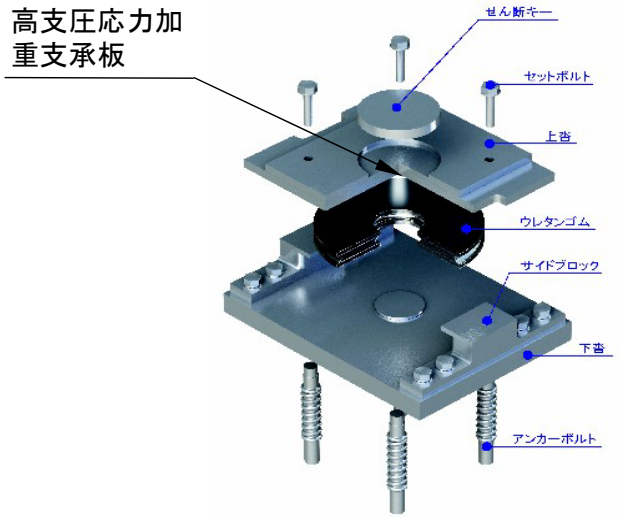
積層ゴム沓により、過重と回転に対応する、一般的に用いられているゴム支承。

変更（新技術）

固定可動型　高支圧型ゴム支承

変更事業費：12.5百万円
（1,250千円/セット×10セット）





高支圧応力加重支承板と単層ゴムにより、機能を維持したままコンパクト化し、コスト縮減が図れる。

前回評価時の事業費増加内容の精査（検証）

◆前回見直された項目（河川改修計画の見直し等による橋梁架替、軟弱地盤箇所の地盤改良等）について、最新の設計単価で見直し結果は、事業費増加の見込み。
◆しかし更なるコスト縮減の努力や設計数量の精査等の結果、事業費に変更がない見込み。

項目	前回評価時	内容	精査結果（現状）	前回評価からの増減要因
橋梁に係る増	500	橋梁架替（河川改修計画の見直し） 【数量】 現橋拡幅⇒架替　3橋 （堀の内橋、中沢溝橋、滝川橋）	490	・設計単価(最新)の見直し　＋0.5億 ・施工済み橋梁の落札額との差金（堀の内橋の下り側）　−0.3億 ・支承の見直し（新技術活用(コスト縮減)）（滝川橋）　−0.1億 ・杭施工方法の見直し（新技術活用(コスト縮減)）（中沢溝橋）　−0.1億 ・迂回路施工方法の見直し（新技術活用(コスト縮減)）（滝川橋）　−0.1億
土工に係る増	400	軟弱地盤改良 【数量】 事業中3.3km区間の路床安定処理 （車道の拡幅部分のみで、現道部は不要）	390	・設計単価(最新)の見直し ＋0.3億 ・一部施工済み区間の改良幅の見直し　−0.4億
舗装に係る増	100	沿道環境改善（排水性舗装） 【数量】 藤田病院入口交差点から終点まで2.6km の人家連担区間（車道部）	110	・設計単価(最新)の見直し　+0.1億 ※対象区間は未着手
コスト縮減	−100	発生土利用調整、再生資材の使用 【内容】 事業中3.3km区間の 盛土を購入土⇒流用土へ 下層路盤等に使う砕石をC40⇒RC40へ	−100	・最新単価で見直し　−0.1億 ※流用土の土量調整の結果 ・再生資材調達の一部不可　+0.1億 ※再生砕石不足により調達ができず、やむを得ず砕石(新材)で契約変更している工事あり
用地補償に係る増	900	都市計画決定後の立地物件対応等 【数量】 9件	910	・最新単価で見直し　+0.1億
計	1,800		1,800	

5．一般国道49号　猪苗代拡幅

再評価実施後３年経過

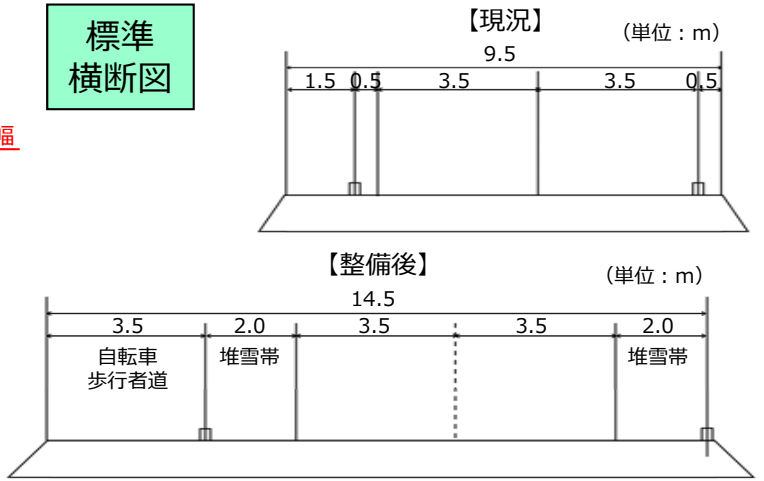
○事業目的

・猪苗代町内の国道49号の交通安全の確保及び沿道環境の改善等
・幅員狭小に起因する冬期の走行環境の改善

位置図



標準横断図



○計画概要

起終点　：自：耶麻郡猪苗代町大字壷楊（つぼよう）字南浜（みなみはま）
　　至：耶麻郡猪苗代町大字長田（おさだ）字中大堰（なかおおせき）
延長（供用済）　：７．３ｋｍ　（３．７ｋｍ）
幅員　：１４．５ｍ
道路規格　：第３種第２級
設計速度　：６０ｋｍ／ｈ
事業化　：昭和６３年度　３．１ｋｍ
　　平成７年度　事業延伸４．２ｋｍ
用地着手　：平成元年度
工事着手　：平成３年度
事業経緯　：計画交通量の減少に伴う車線数の見直し
　　（４車線整備から２車線整備）
　　（平成２１年１２月事業評価監視委員会）

平面図



事業費・進捗率

	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）	H24事業再評価時（用地費）
完成	129億円（37億円）	119億円（33億円）	92%（89%）	129億円（37億円）

事業の進捗状況

一般国道49号　猪苗代拡幅　工事進捗状況

位置図



③堅田地区拡幅工事状況



②中小松地区拡幅工事状況



①壺楊地区拡幅工事状況

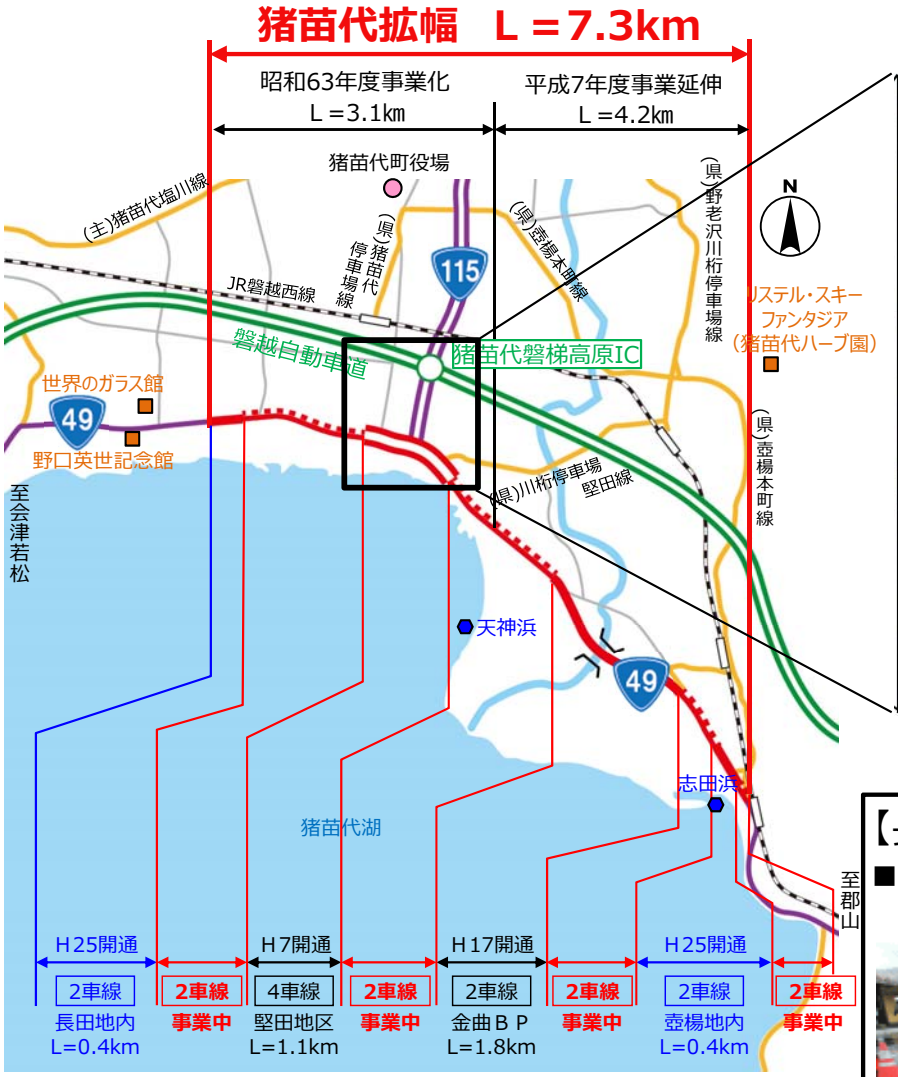


④梅の橋拡幅工事状況



前回再評価時からの周辺環境等の変化

◆平成25年度に長田地内と壺楊地内で部分開通
◆平成24年度に国道115号（猪苗代磐梯高原IC付近）に（仮称）道の駅猪苗代の設置に向け基本計画を策定



▼（仮称）道の駅猪苗代基本計画の概要



基本理念
ひと・もの・情報をつなぎ会津を、そして猪苗代を元気にする道の駅

基本方針
・自然景観を楽しみながら町民も来訪者も快い休憩ができる道の駅
・会津の玄関口として広域的に的確な情報を受信・発信する道の駅
・地場産品を味わい農業と自然を体験できる道の駅
・町民と道路利用者が安心して回避できる道の駅

基本目標
・リピーター率の向上を目指します

出典：猪苗代町

▼開通後の道路状況

【長田地内】
■単路部



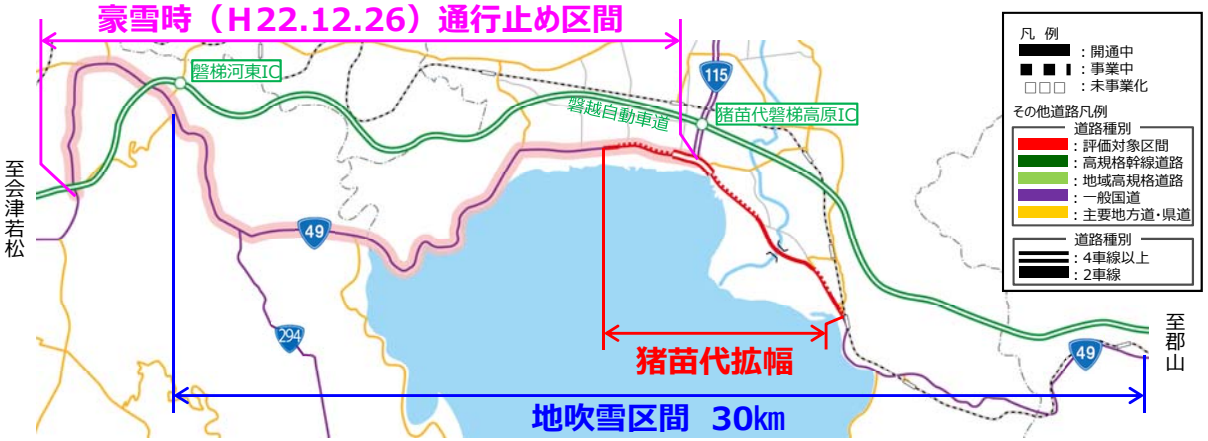
【壺楊地内】
■交差点部



事業の必要性1

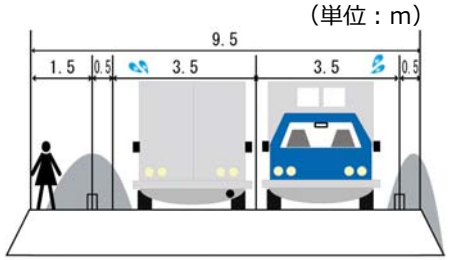
冬期の交通安全性の確保

・国道49号猪苗代地区は幅員狭小で堆雪帯が確保できていないため、積雪時の大型車同士のすれ違い時の安全性が低い状況にある。
・当該地区は地吹雪区間にあり、平成22年12月の豪雪時には大型車のスタックが発生し、国道49号が22kmにわたり全面通行止め。
・猪苗代拡幅の整備（堆雪帯の確保）により、冬期の交通の安全性向上が期待される。

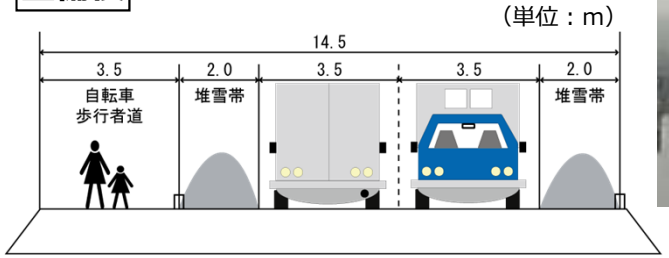


整備前（現況）

・堆雪された雪で道幅が狭くなり、対向車とぶつかりそうに感じる時がある。
【大型トラック(10tクラス)ドライバー】 出典：トラックドライバーヒアリング調査（H27.3）



整備後





▲大型車同士のすれちがい状況
（H27.2:拡幅未整備区間）



▲大型車同士のすれちがい状況
（H27.2:拡幅整備済区間）



▲悪天候時(地吹雪時)の状況
（H27.3国道49号猪苗代町地内）



▲豪雪時に発生した大型車のスタック状況
（H22.12国道49号猪苗代町地内）

寒波、帰省ラッシュ直撃

通行止めにうんざり

県内、高速道 事故多発

高速バス 一部運行取りやめ

県内は28日、発達した低気圧の影響で会津を中心に本格的な雪となった。この影響で東北道や磐越道は各地でスリップ事故などが多発。通行止めが相次ぎ、年末年始を古里や観光地で過ごす帰省ラッシュを直撃した。JR各線も雪のため列車の運行に乱れが生じた。県と県警、喜多方市など会津地方の6市町村は、災害緊急本部などを設置して警戒した。



磐梯による通行止めのため磐越道猪苗代磐梯高原ICから降りる車の列＝28日午後4時30分ごろ、猪苗代町

県警高速隊によると、東北道は那須ー矢吹インターチェンジ（IC）間上下線が多重事故処理のため、午前5時から約6時間にわたって通行止めとなった。郡山南ー郡山IC間、福島西ー福島飛坂IC間下り線、白石ー福島飛坂IC間上り線も事故のため、一時通行止めとなった。

磐越道は猪苗代磐梯高原ICー磐梯河東IC間上下線が強風による視界不良のため、約5時間にわたり通行止めとなった。会津坂下ー西会津IC間上下線などでも事故で一時通行止めと磐梯西線や只見線で終日ダイヤが乱れた。高速バス郡山ー会津若松間は一部で運行を取りやめた。

一般道は国道121号（会津縦貫北道路）や49号方ー湯川南IC間が吹雪と除雪作業のため通行止めとなった。

JRは大雪の影響から東京ー新潟、東京ー長野間の上越、北陸新幹線で運休や遅れが出た。

東京から古里の会津若松市に帰省した大学院生の平野康貴さん(24)は、午前9時10分発の高速バスに乗って会津に向かったが、到着したのは予定より約3時間遅れの午後4時30分ごろ。「県内に入ったあたりから渋滞し始めた。バスを使った帰省で、ここまで遅れたのは初めて」と疲れた様子で話した。「迎える家族も『何時ごろ着るのだろうか』と心配していたという。

新潟県燕市の無職本井宿さん(74)は「渋滞で車の中で待つよりはいいと思い、パーキングに入った。予定よりも到着が1、2時間遅れるかもしれない」と話した。

東京から一本松市へ向かっていた会社員狩野民持さん(30)は「ここまでは思っていたより順調だったが、帰省の時期なので渋滞は覚悟していた」と話した。

迎えに行き、燕市に帰る途中だった。午後4時ごろ、通行止めのため猪苗代町の磐越道猪苗代磐梯高原インターチェンジで降りた本井さんは「もう新潟に着いていてもいい時間。（郡山市の）熱海あたりからとにかく動かなかった」とお手上げの様子だった。

郡山市の東北道下り線安積パーキングエリアでは、帰省の途中で一息つくドライバーらの姿が見られた。千葉県から福島市の実家へ帰る途中の会社員八巻佳さん(47)は「渋滞で車の中で待つよりはいいと思い、パーキングに入った。予定よりも到着が1、2時間遅れるかもしれない」と話した。

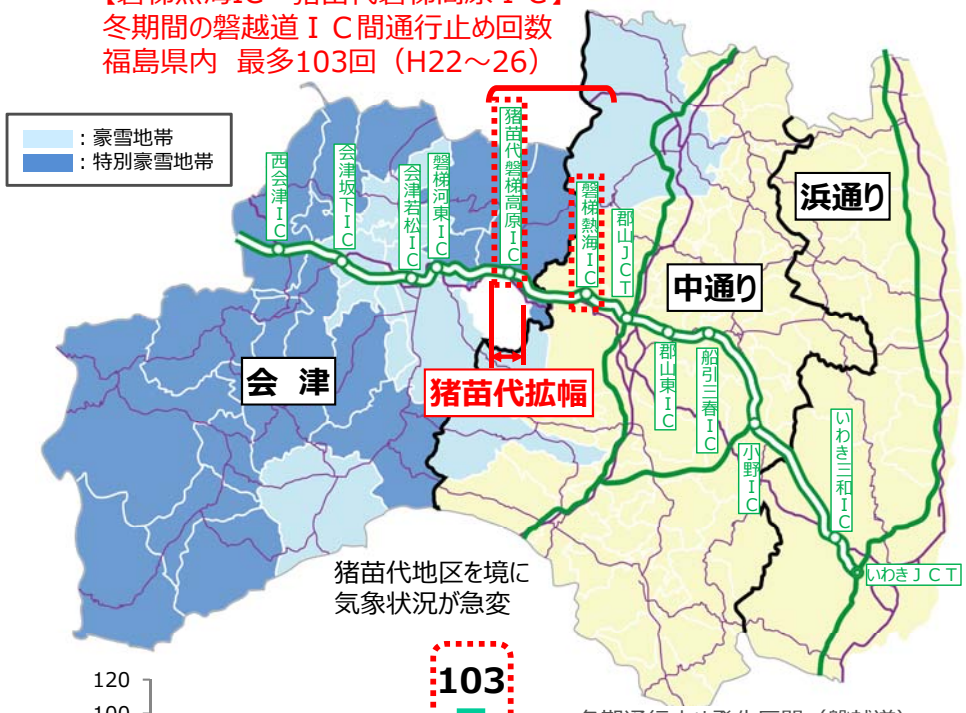
福島民友（Ｈ２５．１２．２９）

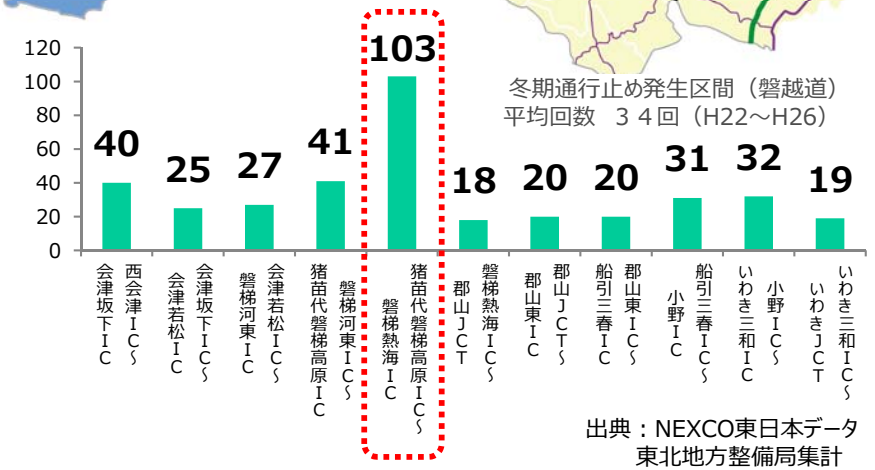
事業の必要性2

円滑な交通の確保

・国道49号と並行する磐越道(猪苗代磐梯高原IC～磐梯熱海IC間)は、悪天候により通行止め回数は県内磐越道で最多（103回/5年）
・磐越道通行止め時は国道49号へ交通が集中するため、旅行速度が通常時と比較し最大約８割低下している。
・猪苗代拡幅の整備（堆雪帯の確保）により、冬期悪天候時（地吹雪による磐越道の通行止め時）の円滑な交通の確保が期待される。

【磐梯熱海IC～猪苗代磐梯高原ＩＣ】
冬期間の磐越道ＩＣ間通行止め回数
福島県内　最多103回（H22～26）





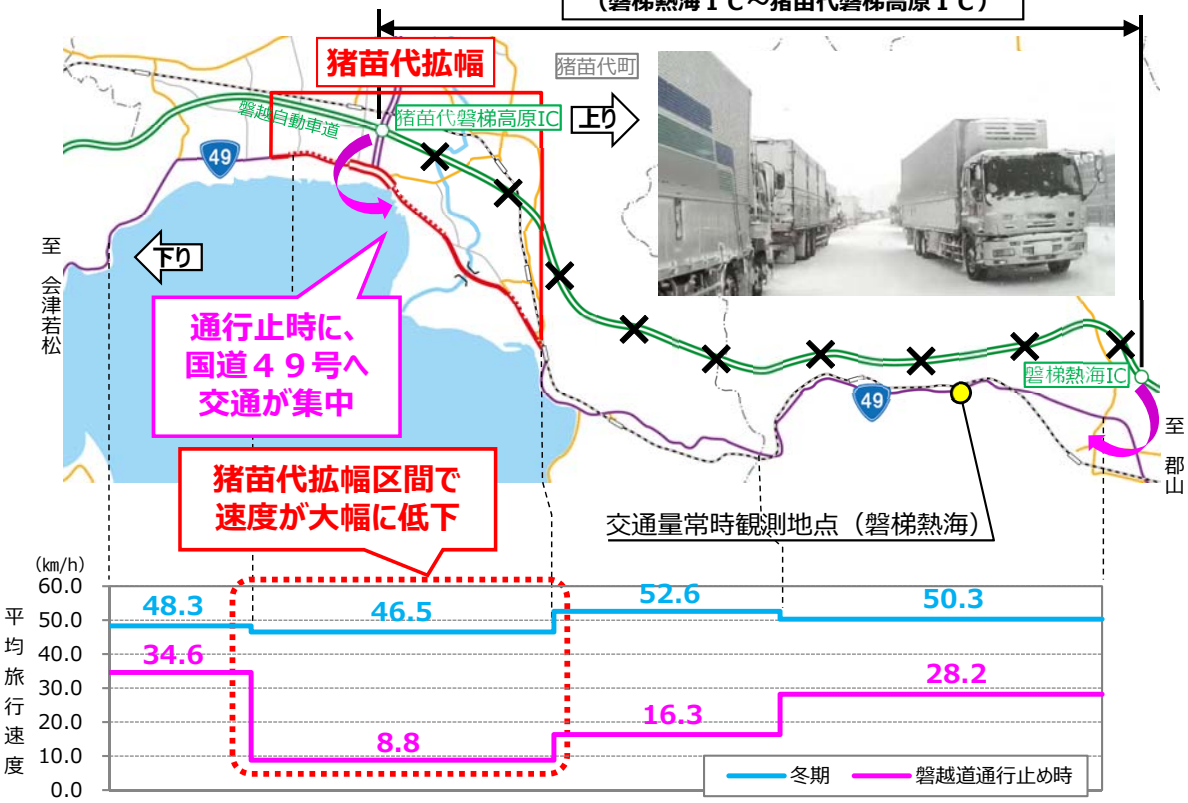
冬期通行止め発生区間（磐越道）
平均回数　３４回（H22～H26）

出典：NEXCO東日本データ
東北地方整備局集計

▲磐越道の冬期間（１２月～３月）通行止め回数（H22～H26）

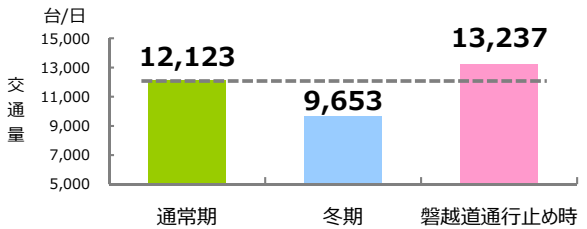
▼国道４９号（上り）における旅行速度の変化

磐越道で最も通行止めが発生
（磐梯熱海ＩＣ～猪苗代磐梯高原ＩＣ）



出典：プローブデータ

▼国道４９号（磐梯熱海）における日交通量の変化



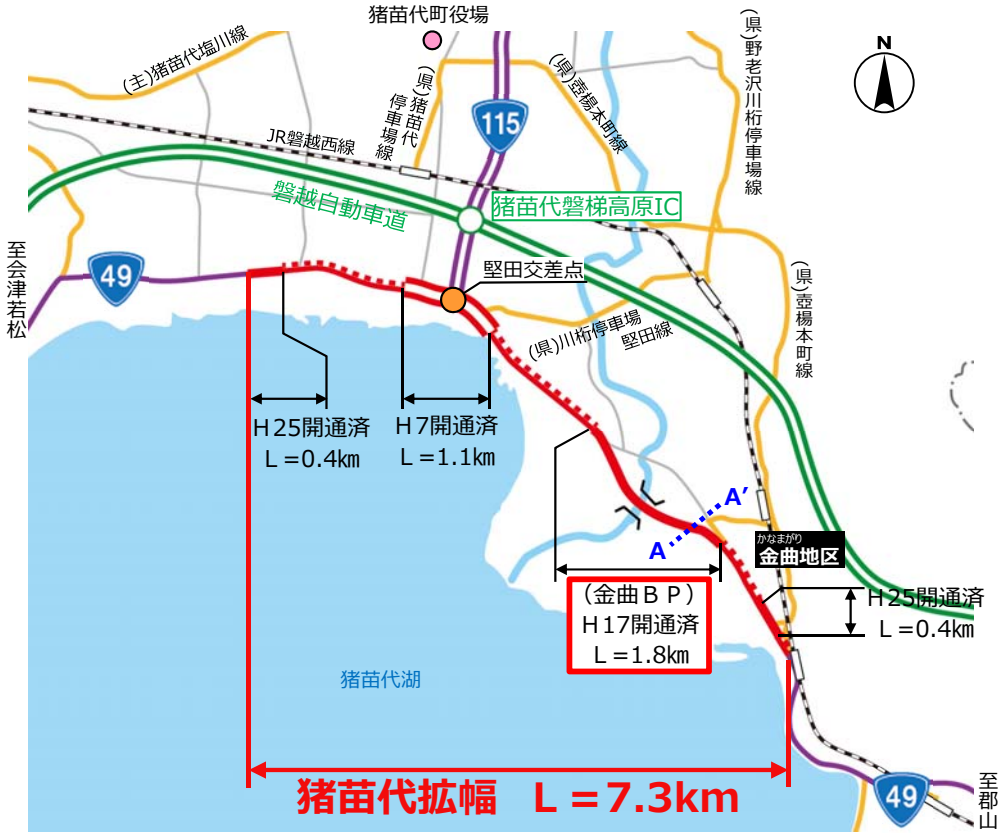
冬　期
H25.12～H26.2（12-16時（上り）平均）
磐越道通行止め時
H25.2.24（日）（12-16時（上り）平均）

通常期：H26.4～11平均
冬　期：H25.12～H26.2 平均
磐越道通行止め時：H25.2.24（日）

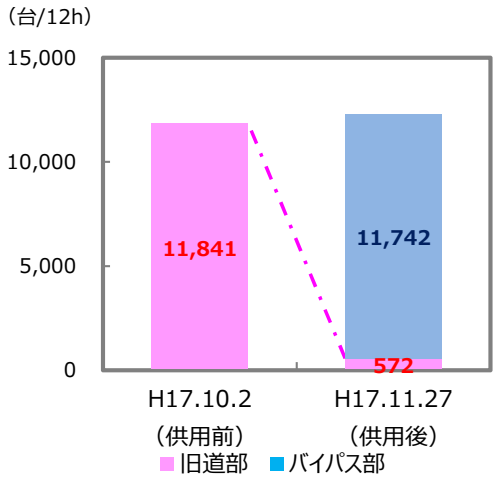
出典：交通量常時観測データ

既供用区間の効果

・平成17年度の金曲（かなまがり）バイパスの供用により、適正な交通分担が図られている
・また、交通事故の減少や集落が連担する金曲地区の沿道騒音が環境基準を満足するなど環境が改善された

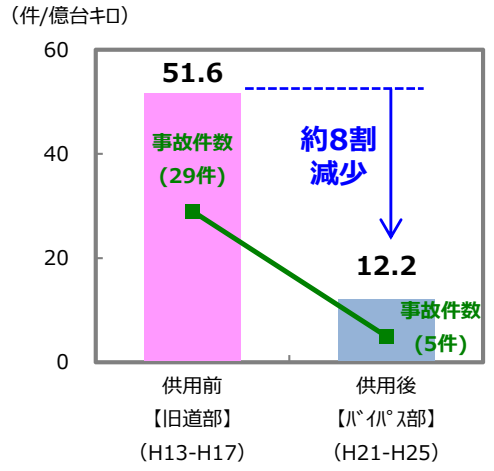


▼断面交通量の変化（A-A′）



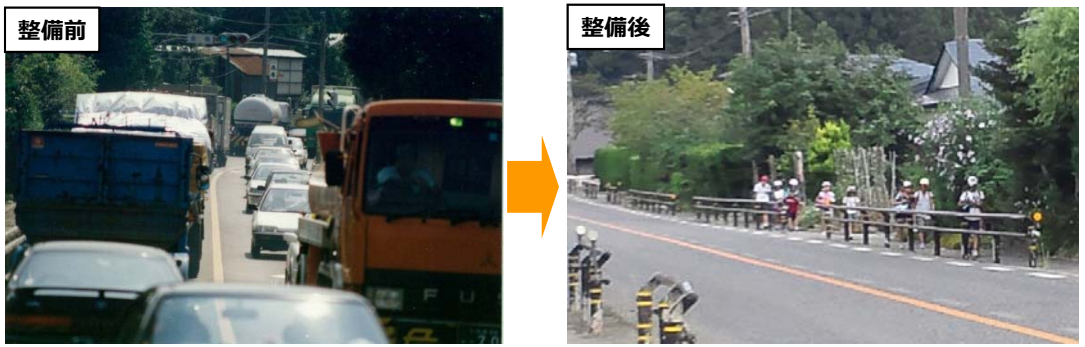
出典：郡山国道調査（7-19時）

▼死傷事故率の変化

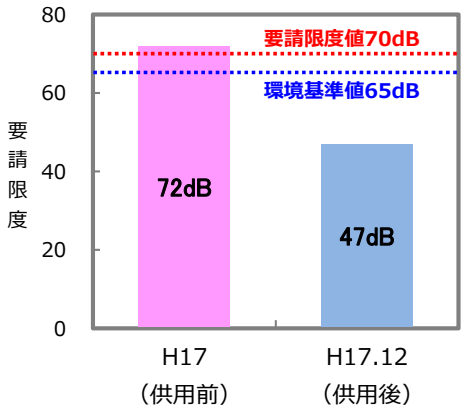


出典：イタルダデータ（H13-17,H21-25）
(件/億台キロ)

【旧道部（猪苗代町金曲地区の沿道状況の変化】



▼沿道騒音（夜間）の変化



バイパス開通による効果
（金曲地区住民の声）
・小学生の通学が安全になった
・昼夜間の騒音と事故がなくなり安心

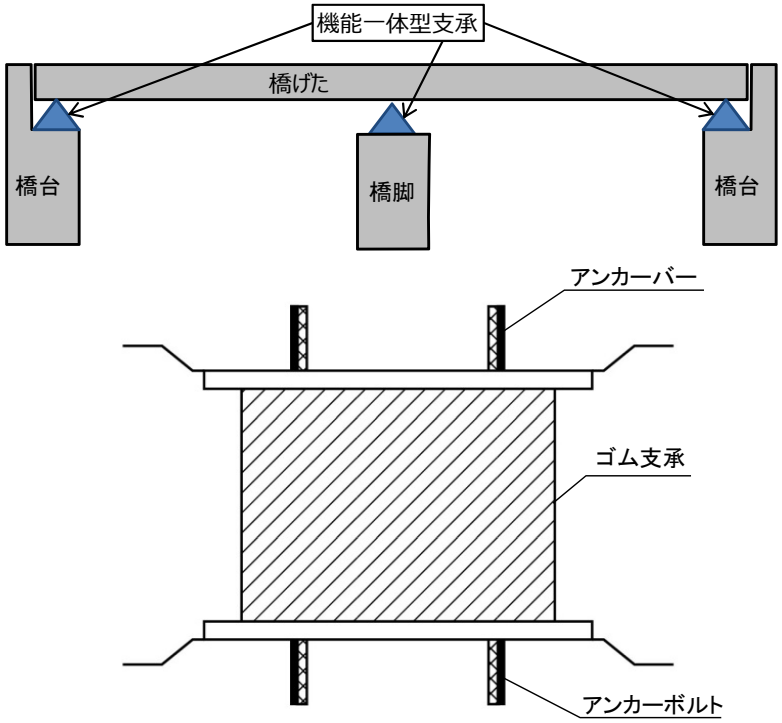
出典：Ｈ17住民アンケート調査

コスト縮減への取組み内容

◆橋梁部の支承形式に「固定可動形式（機能分散型支承）」を採用し、コストを縮減
◆コスト縮減額：10.8百万円（通常の機能一体型：17.4百万円、機能分散型：6.6百万円）

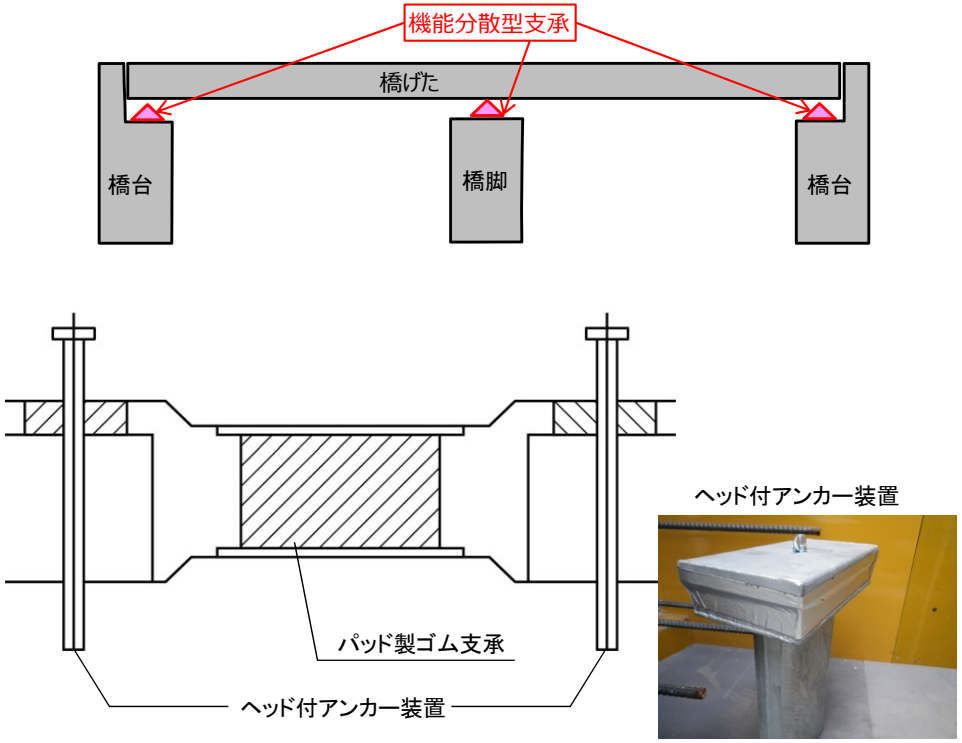
当初　固定可動形式　機能一体型支承

当初事業費：17.4百万円



変更（新技術）　固定可動形式　機能分散型支承

変更事業費：6.6百万円



鉛直荷重および水平荷重を一体型のゴム支承で、受け持つ支承形式（機能一体型）で、機能集約された構造であるため大型化し、コストも割高

鉛直荷重をパット製ゴム支承で水平荷重および上陽力をヘッド付アンカー装置で受け持つ支承形式（機能分散型）で、構造体が小型のものとなり、コストが割安

6．一般国道４９号　北好間改良

新規評価実施後３年経過

○事業目的

・交差点改良による交通容量の確保と渋滞緩和
・線形不良区間の解消による交通事故の削減

○計画概要

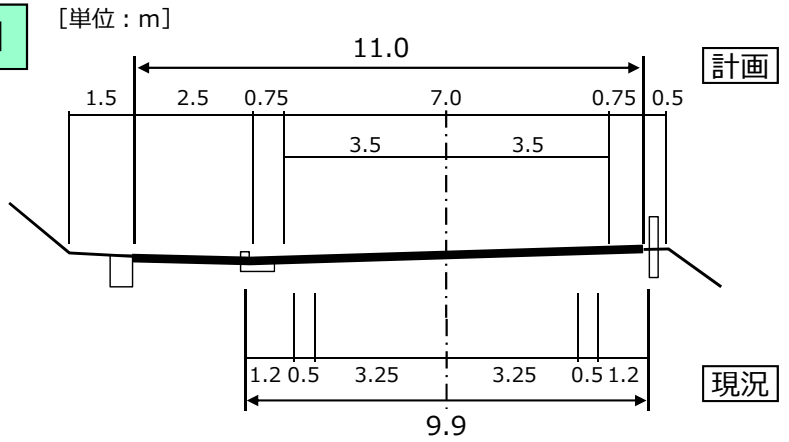
起終点　：自　福島県いわき市好間町北好間字清水
　　至　福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻
延長　：２.２ｋｍ
幅員　：１１.０ｍ
道路規格　：第３種２級
設計速度　：６０ｋｍ／ｈ
事業化　：平成２３年度
都市計画決定：―
用地着手　：平成２３年度
工事着手　：―

事業費・進捗率

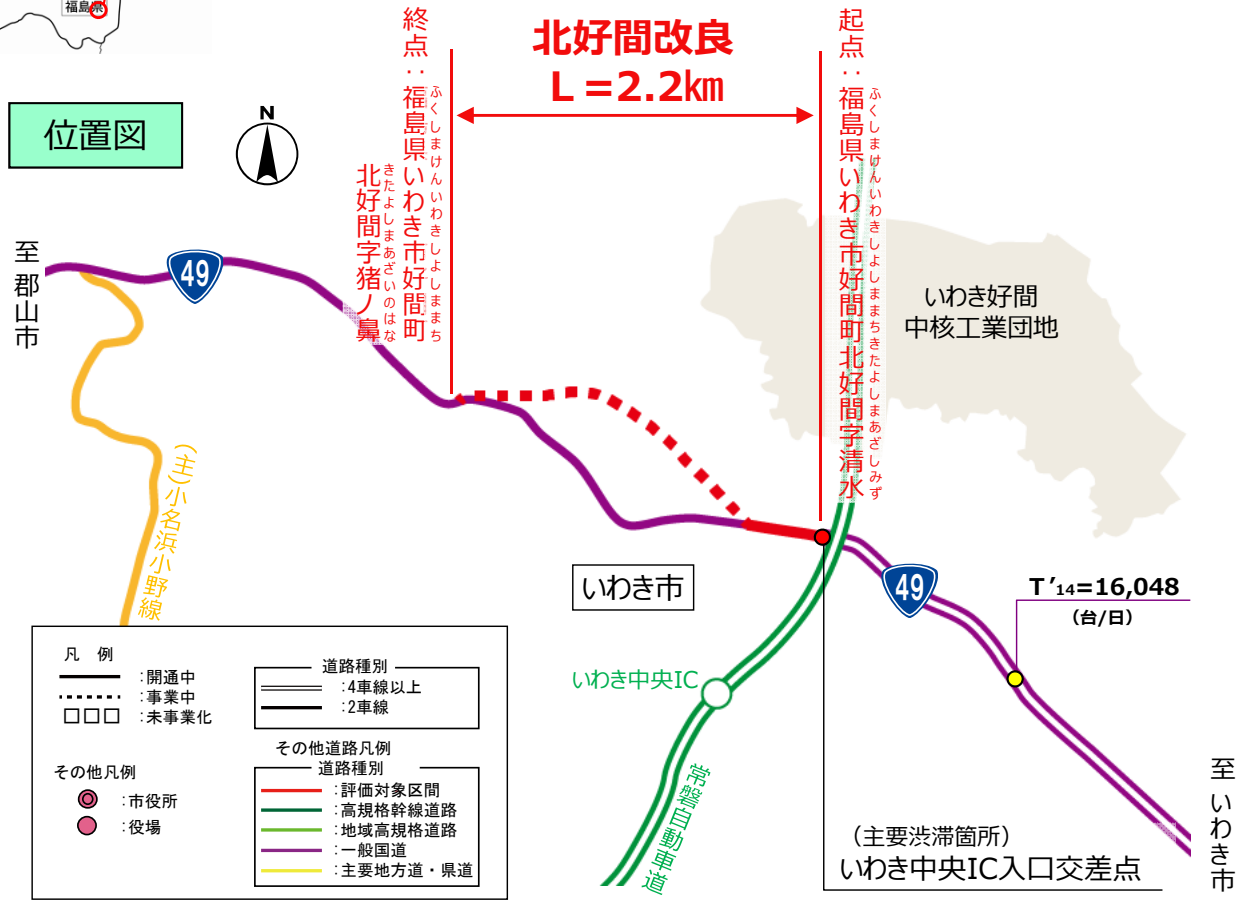
	全体事業費 (うち用地費)	執行済み額 (うち用地費)	全体進捗率 (用地費)	H23新規 事業評価時 (用地費)
完成	50億円 (6億円)	4億円 (0.4億円)	7% (7%)	約50億円 (6億円)



標準横断図



位置図



事業の進捗状況

一般国道49号　北好間改良工事進捗状況

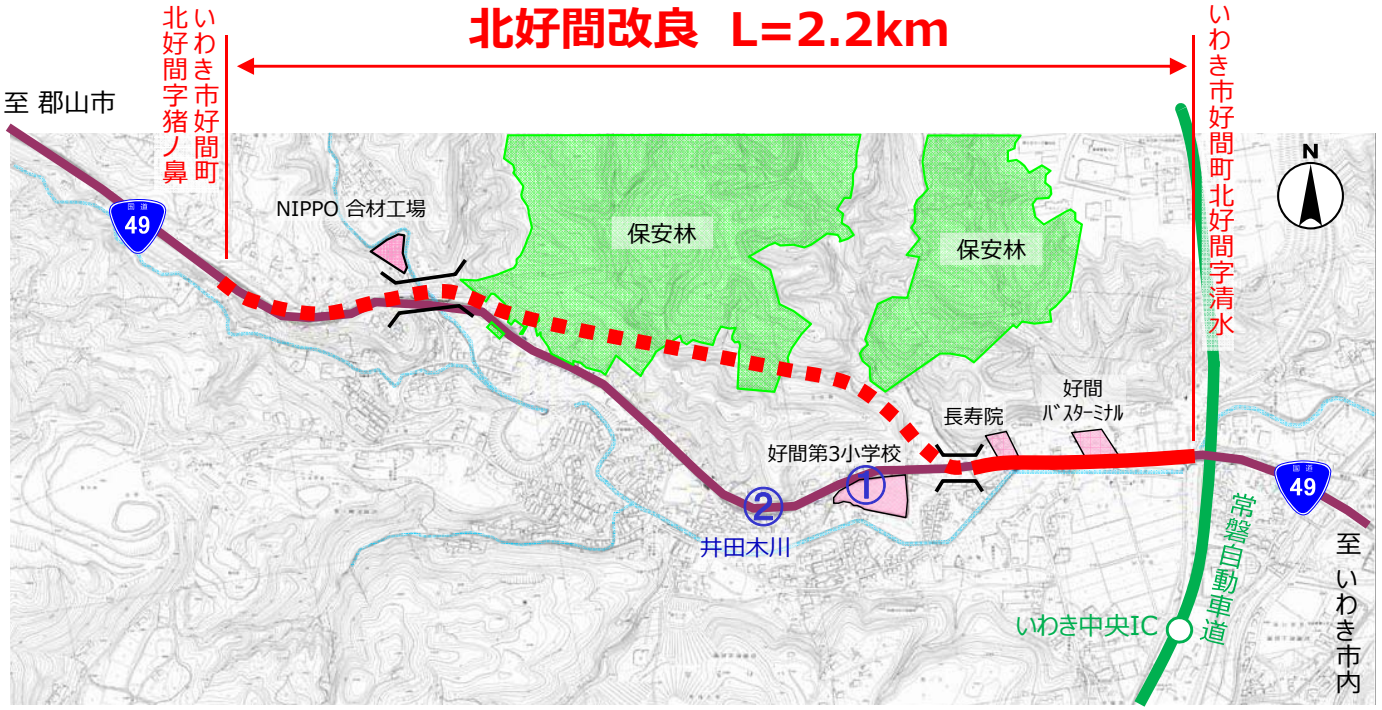
※工事未着手

H27.4　現在

位置図







① 好間第3小学校前



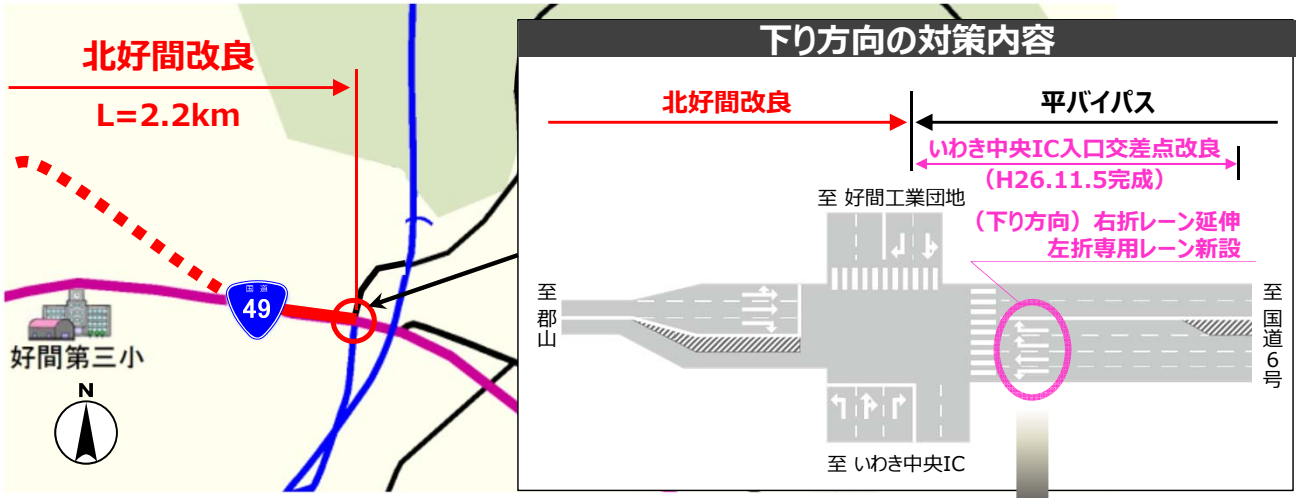
② 上り方向渋滞滞留末尾付近

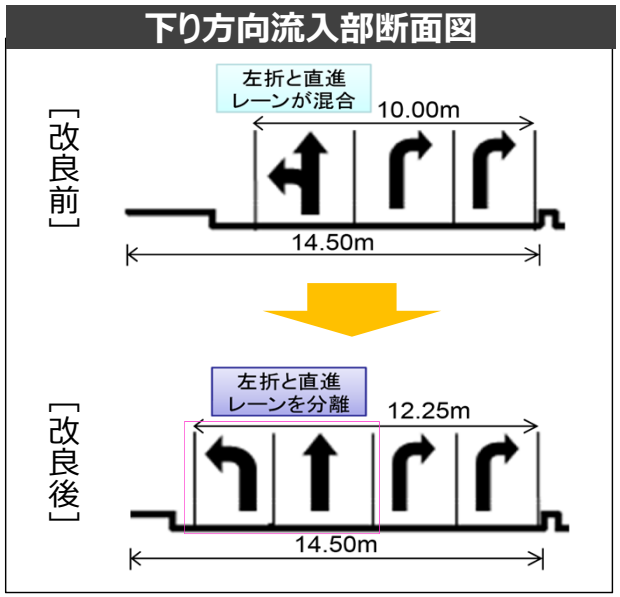


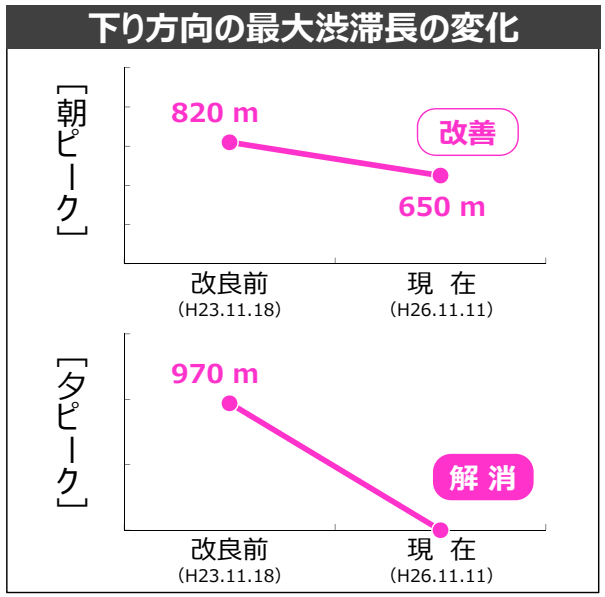
周辺環境等の変化

◆平成26年11月5日にいわき中央IC入口交差点改良（下り方向）が完成し、タピーク約１kmに渡り発生していた渋滞が解消
◆平成27年3月6日に常磐自動車道が全線開通
◆平成25年度に（仮称）小名浜道路が新規事業化

▼いわき中央IC入口交差点改良の完成

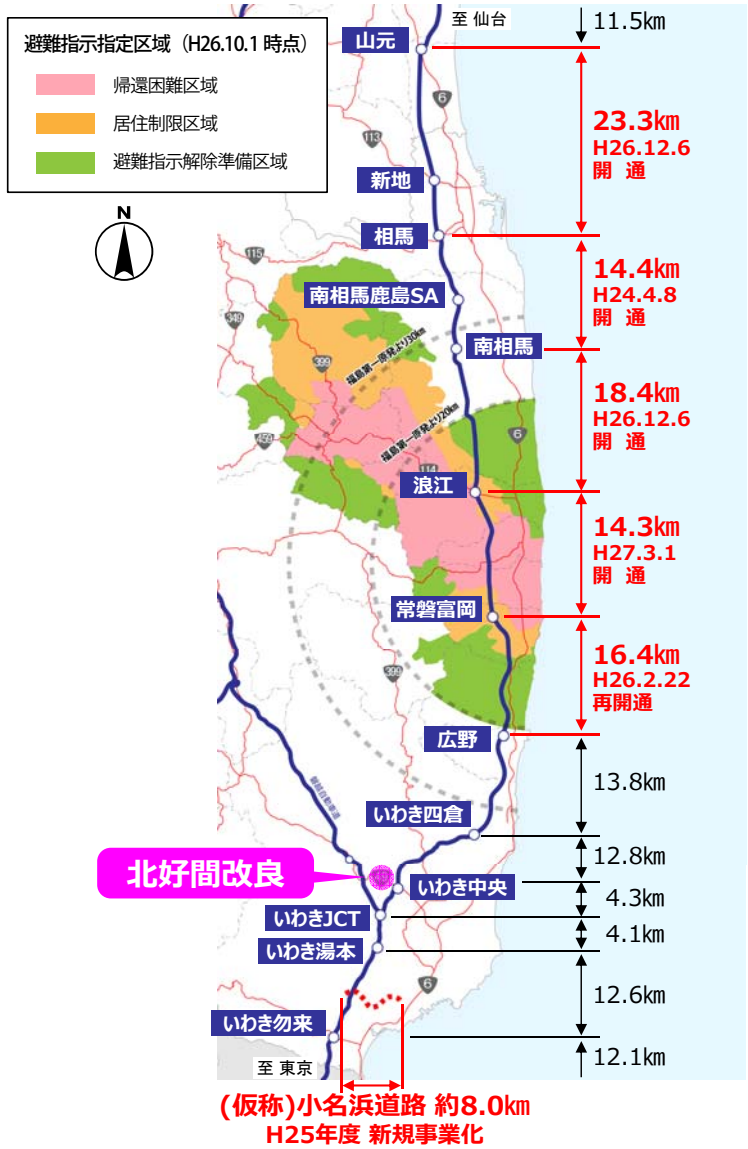






資料：交通実態調査結果

▼常磐自動車道の開通区間と(仮称)小名浜道路の位置

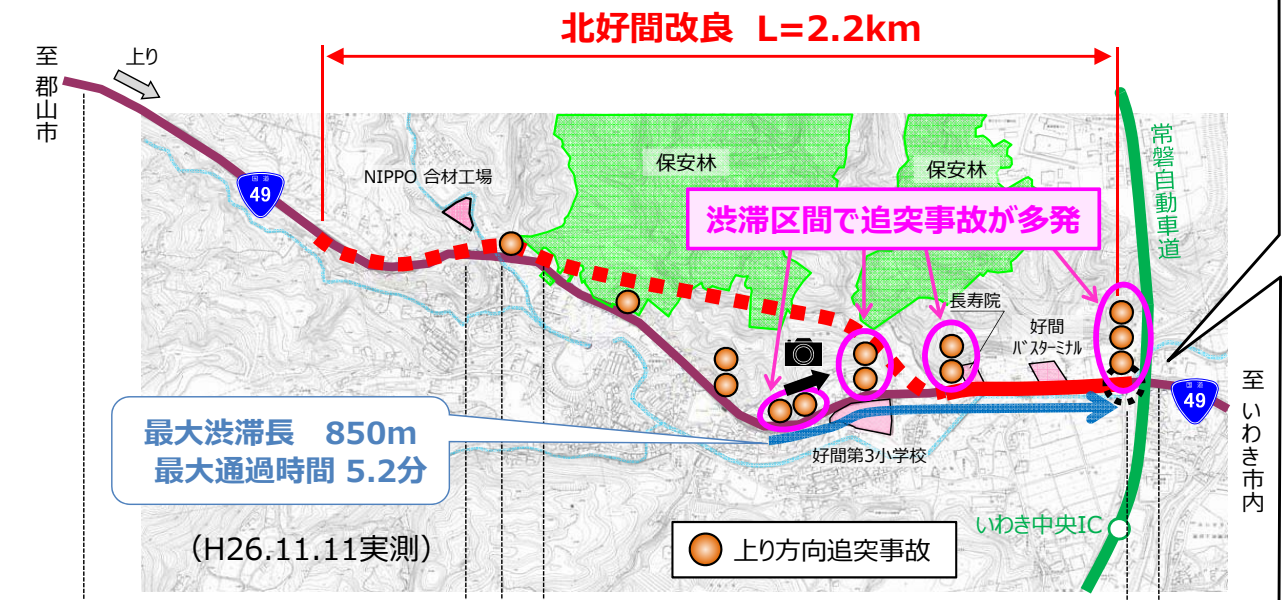


事業の必要性１

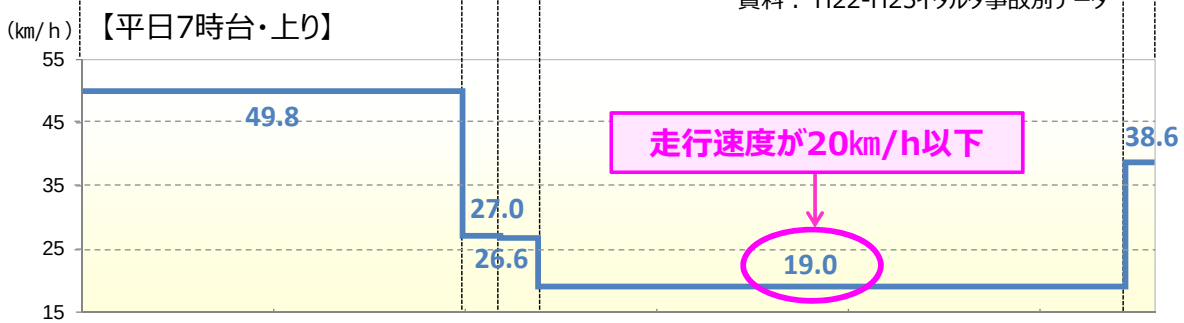
交通容量の確保と渋滞緩和

・いわき中央IC入口交差点では、現在も最大渋滞長850m（通過時間５分）の渋滞が発生し、これに起因する追突事故が多発
・北好間改良事業により、いわき中央IC入口交差点の交通容量を確保し渋滞を緩和

▼北好間改良区間の渋滞発生状況

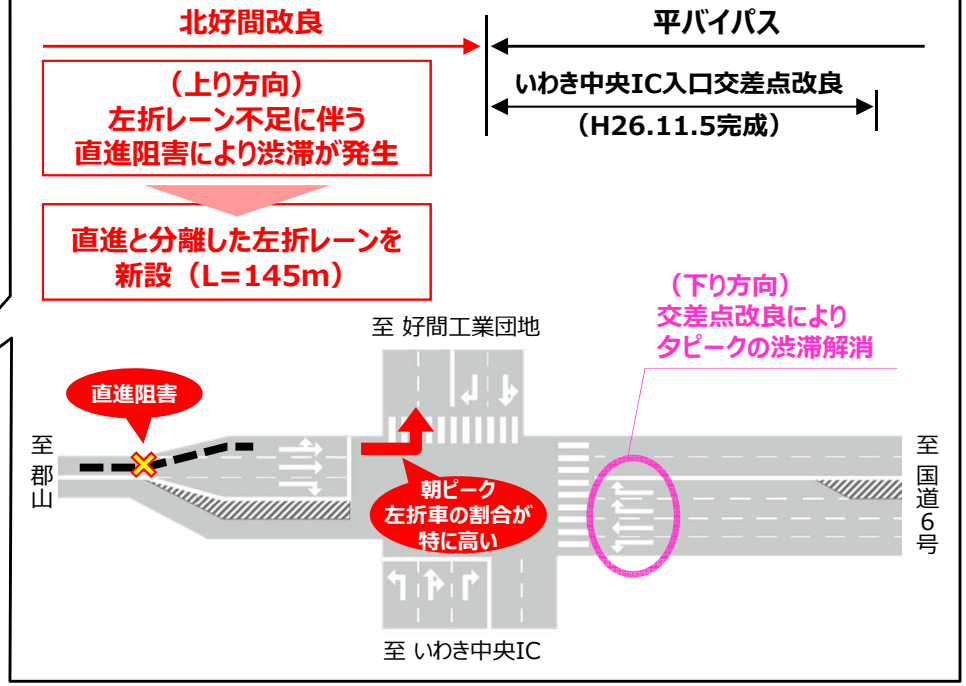


資料： H22-H25イタルダ事故別データ



資料：プローブデータ（H26.10月平日平均・7時台・上り）

【いわき中央IC入口交差点上り方向の渋滞要因】



▼いわき中央IC入口交差点における混雑状況



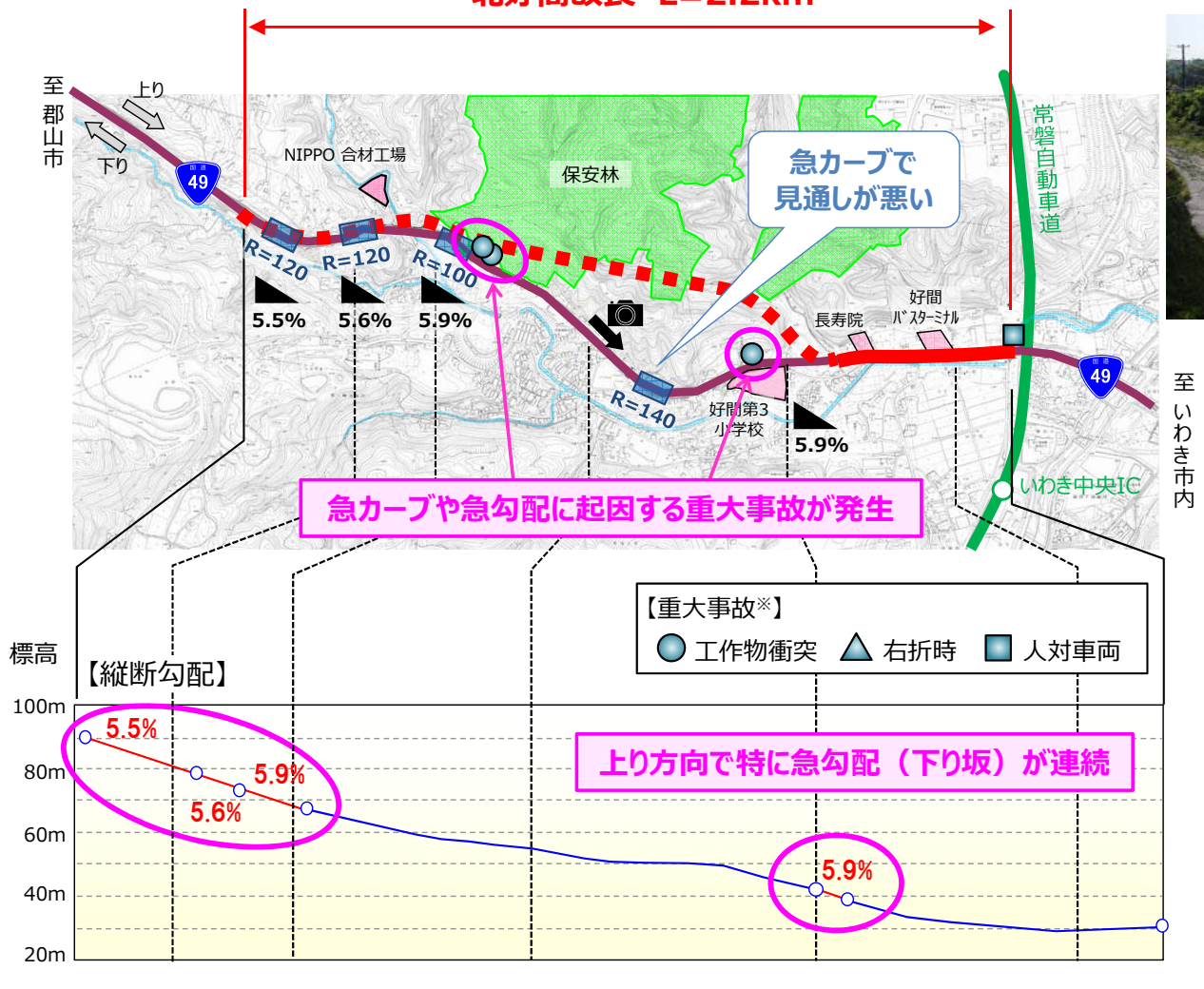
上り方向
H26.11.11撮影

事業の必要性２

線形不良区間の解消と交通事故の削減

・北好間地区の単路部では、急勾配や急カーブといった線形不良区間があり、工作物（防護柵）への衝突といった重大事故も発生
・北好間改良事業により線形不良区間を回避し、対象区間の走行性や安全性が向上し交通事故も削減

▼北好間改良並行区間の線形不良の状況と交通事故発生状況



※重大事故とは、死亡もしくは重傷者が発生した事故

資料：H22-H25イタルダ事故別データ、道路台帳

▼見通しの悪い急カーブ



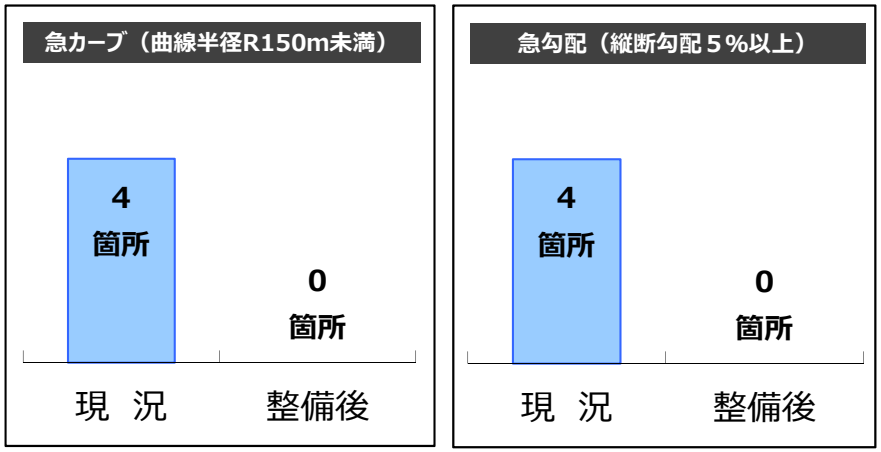
（H27年5月22日撮影）

▼交通事故の状況



（H20年10月30日撮影）

▼線形不良区間の回避



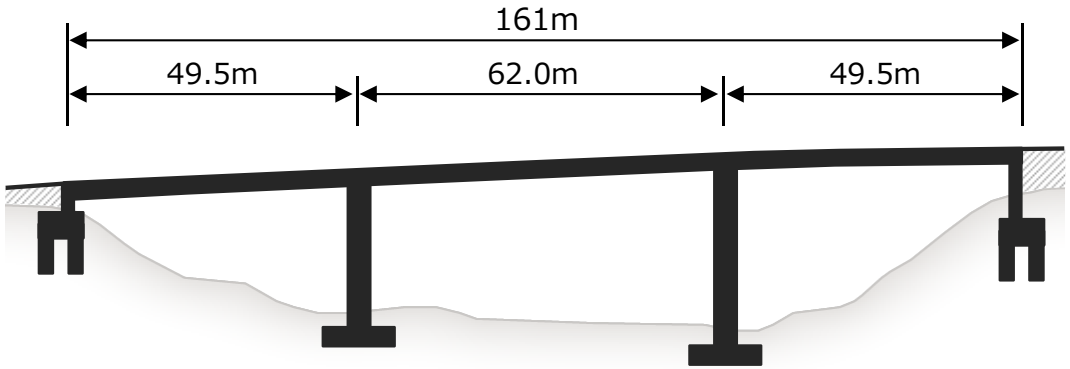
コスト縮減への取組み内容

◆終点側の新好間橋において、橋梁形式を変更することで橋長を縮小し支間距離を拡大、橋台位置が変わることで支障物件を解消
◆以上の取組により、約８０百万円のコスト縮減（予定）

■橋梁形式の変更による橋長縮小及び支間距離の拡大

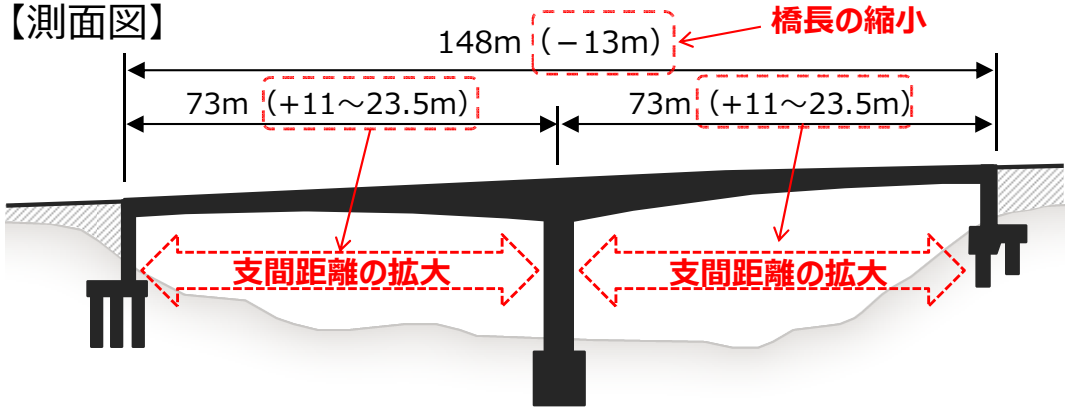
縮減前　鋼３径間連続箱桁橋（161m＝49.5m+62.0m+49.5m）

【測面図】



縮減後　PC２径間連続ラーメン箱桁橋（148m＝73.0m+ 73.0m）

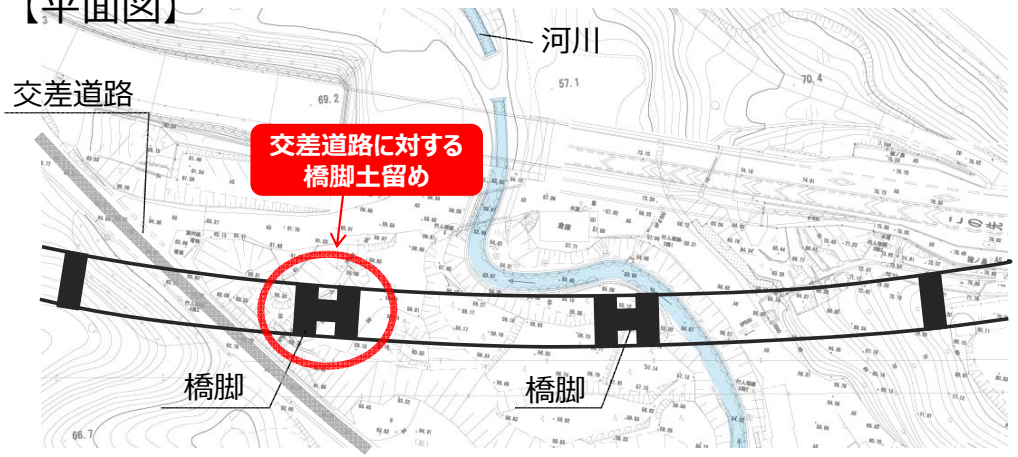
【測面図】



■橋台位置の変更による支障物件の解消

縮減前　交差道路に対する橋脚土留め

【平面図】



縮減後　支障物件なし

【平面図】

