再評価結果（平成１６年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道防災課
担当課長名：中島 威夫

事業名	一般国道　２５２号　松倉拡幅（まつくら）	事業区分	一般国道	事業主体	福島県
起終点	自：福島県河沼郡柳津町郷戸（かわぬま　やないづまち　ごうと） 至：福島県河沼郡柳津町柳津（かわぬま　やないづまち　やないづ）			延長	１．３㎞

事業概要

国道２５２号は、新潟県柏崎市を起点とし、福島県会津若松市に至る幹線道路であるほか、奥会津の町村と会津若松市などの広域交通や地域内の生活交通を確保する重要な道路である。また、冬期間は奥会津の町村の幹線道路のうち唯一通行可能な道路であり、生命線道路として重要な役割を有する道路である。松倉拡幅は、河沼郡柳津町地内の大型車交互通行困難箇所及びＨ８防災点検要対策箇所の解消を図る、橋梁２橋、トンネル１箇所を含む延長１．３ｋｍの２車線道路の改築である。

Ｈ６年度事業化	Ｈ－年度都市計画決定	Ｈ７年度用地着手	Ｈ８年度工事着手
全体事業費　約４４億円	事業進捗率　６２％	供用済延長	０．７㎞
計画交通量　８，７００台／日			

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用	総便益	基準年
	(事業全体)１．８ (残事業)２．６	(残事業)/(事業全体) １６/４９億円 事　業　費：15/47億円 維持管理費：1/ 2億円	(残事業)/(事業全体) ４１/８６億円 走行時間短縮便益：39/85億円 走行費用減少便益：1/ 1億円 交通事故減少便益：0/ 0億円	平成１５年

事業の効果等（※4）

・国土・地域ネットワークの構築（大型車すれ違い困難区間が解消）
・災害への備え（Ｈ８防災点検要対策箇所が解消）　　他２項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

奥会津の生命線道路として重要な幹線道路であり、沿線の町村長（柳津町、三島町、金山町、昭和村）より早期整備が要望されている。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業を取り巻く環境は特に変化しておらず、事業採択時と同様の効果発現が見込まれる。

事業の進捗状況、残事業の内容等

これまでに主要構造物である松倉トンネル、松倉橋を含む終点側延長０．７ｋｍを供用している。平成１６年度は残る主要構造物である滝谷川橋の橋脚工を昨年度に引き続き施工する予定である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

これまでに事業執行に必要な用地買収は完了しており、平成１８年度の供用に向けて橋梁等工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

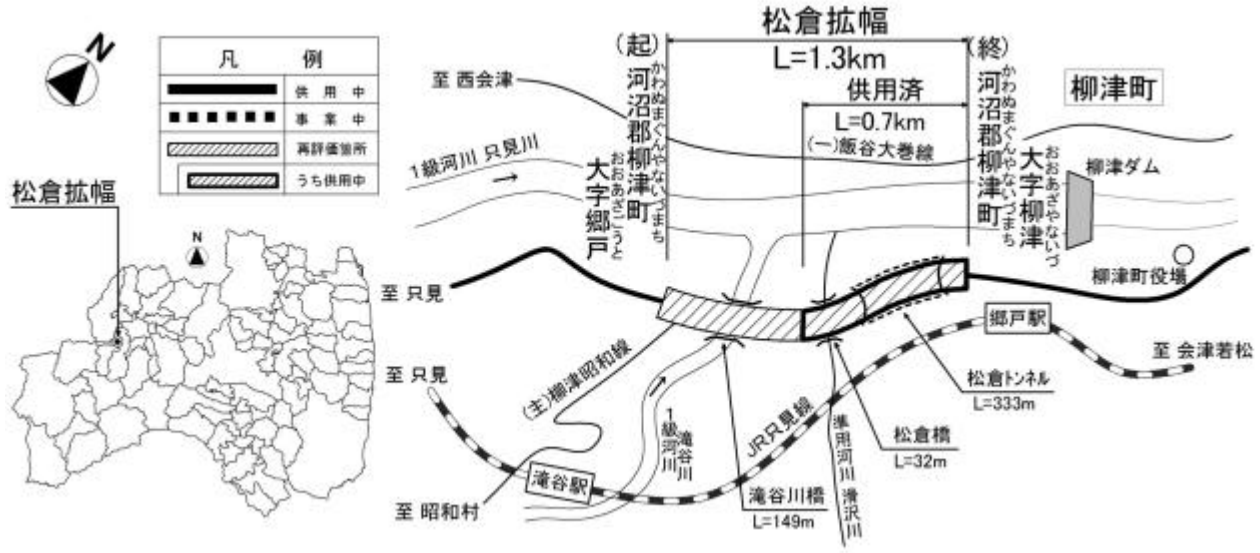
耐候性鋼材を松倉橋に採用し、ライフサイクルコストの軽減を図っている。
建設発生土の流用により、処分費分のコスト縮減を図っている。

対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

事業を取り巻く環境は特に変化しておらず、事業採択時と同様の効果発現が見込まれるため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

【様式】

費用便益分析の結果　（一般国道252号、松倉拡幅、L=1.3km）（全体）

①事業の目的

国道252号は、新潟県柏崎市を起点とし、福島県会津若松市に至る幹線道路であるほか、奥会津の町村と会津若松市などの広域交通や地域内の生活交通を確保する重要な道路である。また、冬期間は奥会津の町村の幹線道路のうち唯一通行可能な道路であり、生命線道路として重要な役割を有する道路である。松倉拡幅は、河沼郡柳津町地内の大型車交互通行困難箇所及びH8防災点検要対策箇所の解消を図るものである。

②便益

	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
基準年	平成15年度			
供用年	平成19年度			
単年便益（初年便益）	5 億円	0 億円	0 億円	5 億円
基準年における現在価値	85 億円	1 億円	0 億円	86 億円

③費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計	44 億円	4 億円	48 億円
基準年における現在価値	47 億円	2 億円	49 億円

④評価指標の算定結果

費用便益比（CBR）	B／C= 1.8

【様式】

費用便益分析の結果　（一般国道252号、松倉拡幅、L=0.6km（残事業）

①事業の目的

国道252号は、新潟県柏崎市を起点とし、福島県会津若松市に至る幹線道路であるほか、奥会津の町村と会津若松市などの広域交通や地域内の生活交通を確保する重要な道路である。また、冬期間は奥会津の町村の幹線道路のうち唯一通行可能な道路であり、生命線道路として重要な役割を有する道路である。松倉拡幅は、河沼郡柳津町地内の大型車交互通行困難箇所及びH8防災点検要対策箇所の解消を図るものである。

②便益

	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
基準年	平成15年度			
供用年	平成19年度			
単年便益（初年便益）	2 億円	0 億円	0 億円	2 億円
基準年における現在価値	39 億円	1 億円	0 億円	41 億円

③費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成15年度		
単純合計	17 億円	2 億円	19 億円
基準年における現在価値	15 億円	1 億円	16 億円

④評価指標の算定結果

費用便益比（CBR）	B／C= 2.6

客観的評価指標（２／３）

※　データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
　　ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
　　評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
　　実施しなくてもよいものとする。
※　網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
※　その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
※　本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		一般国道（二次改築）	一般国道（一次改築）	都道府県道・市町村道	街路
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている			
	事業実施環境（新規事業採択時）	□ ルート確定済			□ 都市計画決定済
		□ 円滑な事業執行の環境が整っている			
	事業実施環境（新規着工準備採択時）	□ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している			
	事業の性格			□ 以下のいずれかに該当する ・国の直轄事業に関連する事業　・国家的な事業に関連する事業 ・先導的な施策に係る事業　・短期間に集中的に施行する必要がある事業	
				□ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である	

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標 大項目	政策目標 中項目	一般国道（二次改築）	一般国道（一次改築）	都道府県道・市町村道	街路
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		□ 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		□ 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		□ 中心市街地内で行う事業である	

政策目標 大項目	政策目標 中項目	一般国道（二次改築）	一般国道（一次改築）	都道府県道・市町村道	街路
1．活力	都市の再生	□ 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		□ 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		□ 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		□ 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（A'路線としての位置づけがある場合に限る）			
		□ 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形成	□ 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）等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	□ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		

政策目標 大項目	政策目標 中項目	一般国道（二次改築）	一般国道（一次改築）	都道府県道・市町村道	街路
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1km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	□ 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期待される			