

# 事後評価結果（平成16年度）

担当課：東北地方整備局道路部道路計画第一課  
 担当課長名：青柳 太

事業名	一般国道49号 若松拡幅 <small>わかまつかくふく</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県会津若松市字船ヶ森北 <small>ふながもりきた</small> 至：福島県会津若松市神指町 <small>こうさしまち</small>			延長	4.5 km

## 事業概要

一般国道49号は、いわき市を起点とし、郡山市、会津若松市を通過し、新潟市に至る総延長約240kmの主要幹線道路である。

若松拡幅は、昭和53年に事業着手し、郡山側から工事を進め、昭和59年1月に部分供用、以降順次供用し、平成11年11月に全線が完成4車線で供用した延長4.5kmの道路である。

## 事業の目的・必要性

会津若松市は、会津地域の生活、産業を支える中心都市であり、日常的に多くの交通が周辺市町村から流入する。また、鶴ヶ城や飯盛山などの歴史的資源を多く持ち、休日には県内外から多くの観光客が訪れる観光都市でもあり、主要幹線道路である一般国道49号の沿道環境は悪化する一方であった。

若松拡幅は、『円滑な交通の確保』、『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



事業期間	事業化年度	昭和53年度	用地着手	昭和54年度	供用年	(当初) H10前後	変動	- 倍
	都市計画決定	昭和40年度	工事着手	昭和58年度	(完成4車)	(実績) H11		
事業費	計画時 (完成4車)	(名目値)	4 2 億円	実績 (完成4車)	(名目値)	7 1 億円	変動	1 . 6 3 倍
		(実質値)	4 8 億円		(実質値)	7 8 億円		
交通量 (当該路線)	計画時 (完成4車) (H2)	19,460 台/日		実績 (完成4車) (H11)	29,374 台/日		変動	1 5 1 %
					(H11道路交通センサ：会津若松市一貫町)			
旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	20.2		28.4km/h	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道)	90.5件/億台キロ (33件)	129.2件/億台キロ (64件)		
	(供用直前年次) S58年度		(供用後年次) H15年度		S63年	(供用後年次) H14年	対象区間上での供用直前(S58)が確認できないためS63を使用	
	(区間平均速度)							
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C	3 . 4		総費用	1 4 5 億円		総便益	5 0 0 億円
				事業費	1 1 1 億円		走行時間短縮便益	4 2 3 億円
				維持管理費	3 4 億円		走行経費減少便益	5 億円
							交通事故減少便益	7 2 億円
事業遅延によるコスト増	費用増加額		-		億円		便益減少額	- 億円
事業遅延の理由								
客観的評価指標に対応する事後評価項目								
<p>1. 活力</p> <p>(1)円滑なモビリティの確保</p> <p>交通量の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当区間の交通量は、15,453台/日(S58)から、29,374台/日(H11)と約2倍に増加</li> </ul> <p>旅行速度向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>拡幅区間全体での旅行速度は、拡幅前の20.2km/h(S58センサ)から、28.4km/h(H15プローブ)に向上(平日)</li> <li>混雑度は、拡幅前には1.0を超えていたものが、拡幅により大きく低下</li> </ul> <p>資料：道路交通センサ(S58・H11)・郡山国道調査データ(H15)</p> <p>交通事故の低減の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>拡幅区間全体での交通事故は、昭和63年の33件・90.5件/億台キロから平成14年の64件・129.2件/億台キロと件数・死傷事故率ともやや増加にある。</li> <li>類型別に見た場合、歩行者事故が減少。</li> <li>原因別に見た場合、安全運転義務違反が多いことから、交通安全に関する啓蒙活動など、ソフト面からの対策も関係機関と検討している。</li> </ul> <p>資料：事故件数：郡山国道事故率調査票、交通事故データ</p> <p>交通量：S63・H11道路交通センサ(H14はH11センサ値を使用)</p> <p>現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>年間渋滞損失を4.8万人・時間削減</li> <li>731,635人・時間/年(供用前：S58センサ) 683,764人・時間/年(供用後：H15プローブ)</li> <li>供用前と比較し、約7%の削減</li> </ul>								

## (2)個性ある地域の形成

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

- ・若松拡幅区間を含む外環状道路は、会津若松市マスタープランにおいて市街地構造を明確にし、市街地に通過交通を入れないための環状ネットワークとして位置づけられており、計画的なまちづくりのため重要な役割を担っている。
- ・同マスタープランでは、若松拡幅西側区間沿道が『沿道型商業ゾーン』と位置づけられ、自動車のアクセス利便性を生かした商業の核として、まちの活力への貢献が期待されている。

物流商業拠点

地域の物流や商業機能を集積させた産業核

主要施設：会津若松卸商団地（会津アピオ）（平成8年オープン）

産学連携拠点

新たな産業の育成・活性化を図っていく学术研究核

主要施設：県立会津大学（平成5年開学）

沿道型商業ゾーン

現在沿道型商業施設が集積し始めている地区で、自動車でアクセスする商業の核

- ・若松拡幅と連携して進められている扇町土地区画整理事業により、都市基盤の整備が進捗

扇町土地区画整理事業の概要

施行者：会津若松市

区域決定：昭和57年6月

事業認可：昭和63年10月

事業期間：25年間

（平成12年8月に事業計画変更：16年間 25年間に延長）

事業進捗率（平成15年度末）：建物移転...約59%、都市計画道路整備...約75%、

区画道路整備...約43%

## 2.暮らし

## (1)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

- ・新潟方面から会津中央病院への所要時間が約4分（12分 8分）短縮された。
- ・会津地域での救急活動においては、磐越道の重要性が高まっているため、高速を下りた後の活動を支える路線として若松拡幅区間の重要性も高まっている。

資料：S58道路交通センサス・H15郡山国道7<sup>th</sup>ロープ調査より作成

## 3.安全

## (1)災害への備え

対象区間が緊急輸送道路ネットワーク計画、福島県地域防災計画に位置付けあり

- ・緊急輸送道路ネットワーク計画（福島県道路防災情報連絡協議会 平成8年度）において、第1次緊急輸送道路として指定している。
- ・福島県地域防災計画（H15）において、緊急輸送道路（第1次確保路線）として指定している。

第一次確保路線：県内の広域的な輸送に不可欠な、高速自動車道、国道等の主要幹線道路で、最優先に確保すべき路線

## 4.環境

## (1)地球環境の保全

二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量

CO<sub>2</sub>： 18,880,629t/年 18,879,152t/年

二酸化炭素排出削減量1,477t/年は、貨幣価値に換算すると約93万円/年に相当

貨幣換算単価出典

道路投資の評価に関する指針（案） 貨幣評価原単位：2,300円/t-c

資料：郡山国道事務所将来交通量推計結果より算出

事業の効果等	<p>(2) 生活環境の改善          若松拡幅沿線の騒音          ・当該地区は、騒音規制地域に指定されており、環境基準及び要請限度の『幹線道路を担う道路に近接する区域』の特例値を用いて検討した結果、拡幅後は双方とも基準を満たしている。          【昼間】供用前 S58 (換算): 75dB 供用後 H15 (実測) 69dB          【夜間】供用前 S58 (換算): 62dB 供用後 H15 (実測) 63dB          * 「環境基準」昼間70dB(A)、夜間65dB(A)、「要請限度」昼間75dB(A)、夜間70dB(A)          資料: S58...福島県環境白書L50値からのLAeq換算値          : H15...会津若松市環境課自動車騒音測定結果</p> <p>景観上の効果          ・主要交差点では、拡幅により生み出された空間を活用し、会津若松市の市の木であるアカマツを用い、石積の植栽帯により城下町を強調して、会津らしさのある景観を演出している。</p>
事業による環境変化	<p>その他評価すべきと判断した項目          ・特になし</p>
環境変化	<p>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。</p>
環境変化	<p>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。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>並行する高規格道路の整備状況          平成4年10月 磐越自動車道会津若松IC供用(本線供用区間 郡山JCT~会津坂下IC)          平成9年10月 磐越自動車道全線供用          平成9年度 会津縦貫北道路着手</p> <p>関連プロジェクトの整備状況          平成元年 7月 運輸省「物流ネットワークシティ 構想モデル地区」の指定(運輸省)          平成5年 会津大学開学          平成6年 あいづ地方拠点都市地域指定(国土庁)          若松拡幅沿道の拠点開発プロジェクトは一時凍結状態          平成8年 物流ネットワークシティ構想に基づいた「会津若松卸商団地(会津アピオ)」オープン</p> <p>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40年3月 都市計画決定(L=3500m)          昭和46年3月 都市計画変更(路線延長L=4800m)          平成11年7月 都市計画変更(交差点形状の変更)          平成16年3月 会津若松市都市計画マスタープラン策定          外環状道路の一部区間として位置づけ</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>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」、「沿道環境の改善」が図られているため、改善措置及び今後の事後評価の必要はない。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>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</p>
特記事項	<p>特記事項</p>