

事後評価結果（平成18年度）

担 当 課：東北地方整備局道路計画第一課
担当課長名：松本 健

事業名	一般国道4号 杉田拡幅	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：福島県二本松市字住吉 至：福島県二本松市杉田町三丁目	延長	1.6km		

事業概要

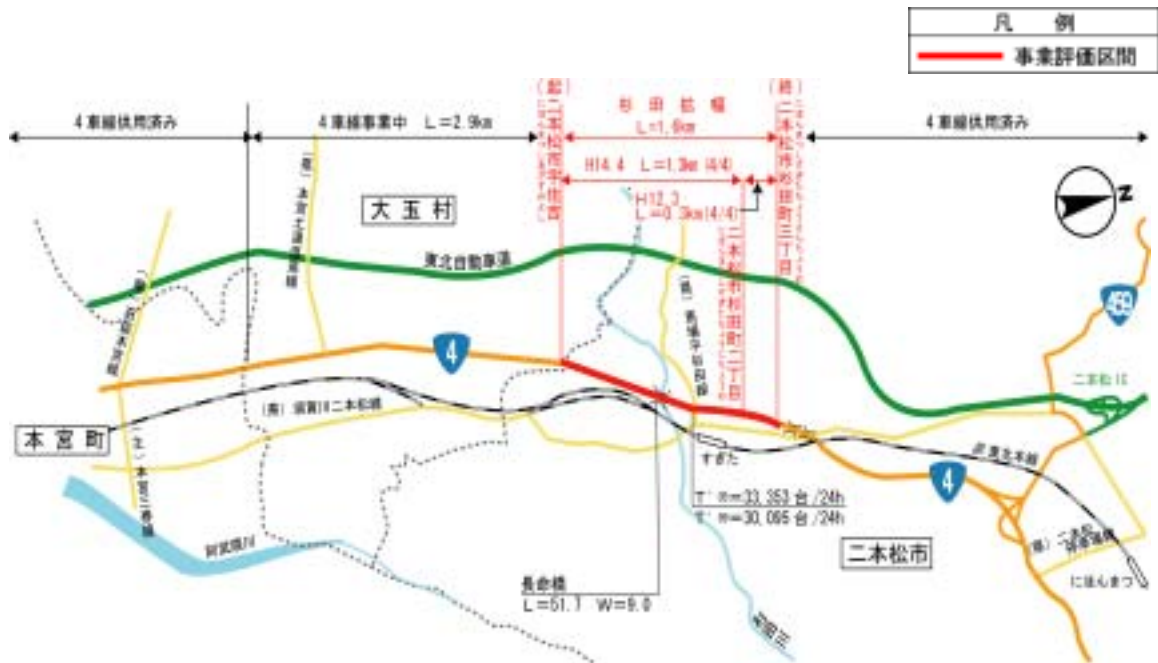
一般国道4号は、東京都中央区と青森県青森市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る主要幹線道路である。

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。

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 都市計画決定:昭和56年度	用地着手:昭和59年度 工事着手:平成7年度	供用年:(当初) / H13 (暫定/完成):(実績) / H14	変動	1.06倍	
	事業費	計画時:(名目値) / 64億円 (暫定/完成):(実績値) / 64億円	実績:(名目値) / 77億円 (暫定/完成):(実績値) / 77億円		変動	1.2倍	
	交通量 (当該路線)	計画時:(H32) (暫定/完成) / 36,100台/日	実績:(H17) (暫定/完成) / 33,353台/日		変動	92%	
	旅行速度向上 (供用前 供用後)	29.0 (供用前年次) H11年度	37.7 km/h (供用後年次) H16年度	交通事故減少 (供用前 供用後)	11.7 (供用前年次) H9~H11年	9.7件/年 (供用後年次) H14~H16年	
	費用対効果 分析結果 (当初)	B / C	総費用 億円 (事業費: 億円 維持管理費: 億円)	総便益 億円 (走行時間短縮便益: 億円 走行経費減少便益: 億円 交通事故減少便益: 億円)	基準年		年
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C 3.0	総費用 114 億円 (事業費: 103 億円 維持管理費: 12 億円)	総便益 340 億円 (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)	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 <ul style="list-style-type: none"> 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まり、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。 							
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 旅行速度の変化 ・ 拡幅により旅行速度が、供用前29.0km/h 供用後37.7km/hへ向上。 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。 渋滞損失時間の変化 ・ 拡幅区間の渋滞損失時間は、供用前23.2万人時間/年 供用後5.2万人時間/年へ約78%減少。							
2. 安全 (1) 交通安全の確保 交通事故の状況 ・ 死傷事故件数は、供用前11.7件/年 供用後9.7件/年へ減少。 ・ 死亡事故件数は、供用前0.7件/年 供用後0.0件/年へ減少。							
(2) 防災への備え 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。 ・ 東北縦貫自動車道通行止め時のリダンダンシーを確保。							
3. 環境 (1) 地球環境の改善、生活環境の改善・保全 CO ₂ (二酸化炭素)の削減 ・ 供用前851,315t-CO ₂ /年 供用後849,942t-CO ₂ /年へ減少し、1,373t-CO ₂ /年削減。(試算結果) 沿道騒音の変化 ・ 供用前は昼間82dB、夜間77dBで、いずれも環境基準を上回ったが、供用後は昼間・夜間ともに63dBとなり、環境基準を下回った。							

	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 ・CO ₂ 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	

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の。