

事後評価結果（平成25年度）

担 当 課：東北地方整備局 道路計画第一課
 担当課長名：小山 健一

| | | | | | |
|-----|---------------------------------------|------|--------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道289号 甲子道路 | 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：福島県南会津郡下郷町大字南倉沢 至：福島県西白河郡西郷村大字真船 | 延長 | 5.9 km | | |

事業概要

一般国道289号は、新潟県新潟市から福島県いわき市に至る、総延長約305 kmの主要な幹線道路である。甲子道路は南会津郡下郷町から西白河郡西郷村に至る延長5.9 kmの2車線道路であり、平成20年9月に全線完成車線で開通している。

事業の目的・必要性

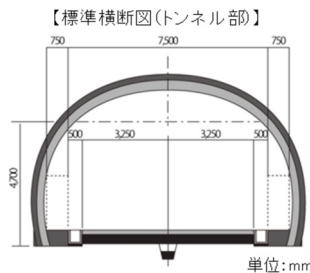
一般国道289号甲子道路は、通行不能区間の解消、新たな観光ルート形成による観光活性化、南会津地方・県南地方間の交流促進、広域ネットワーク形成による産業振興を目的とした事業である。

事業概要図

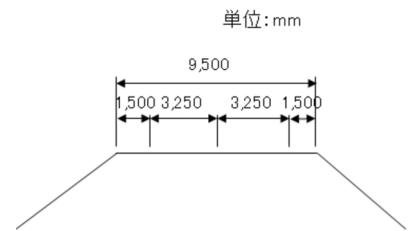
【位置図】



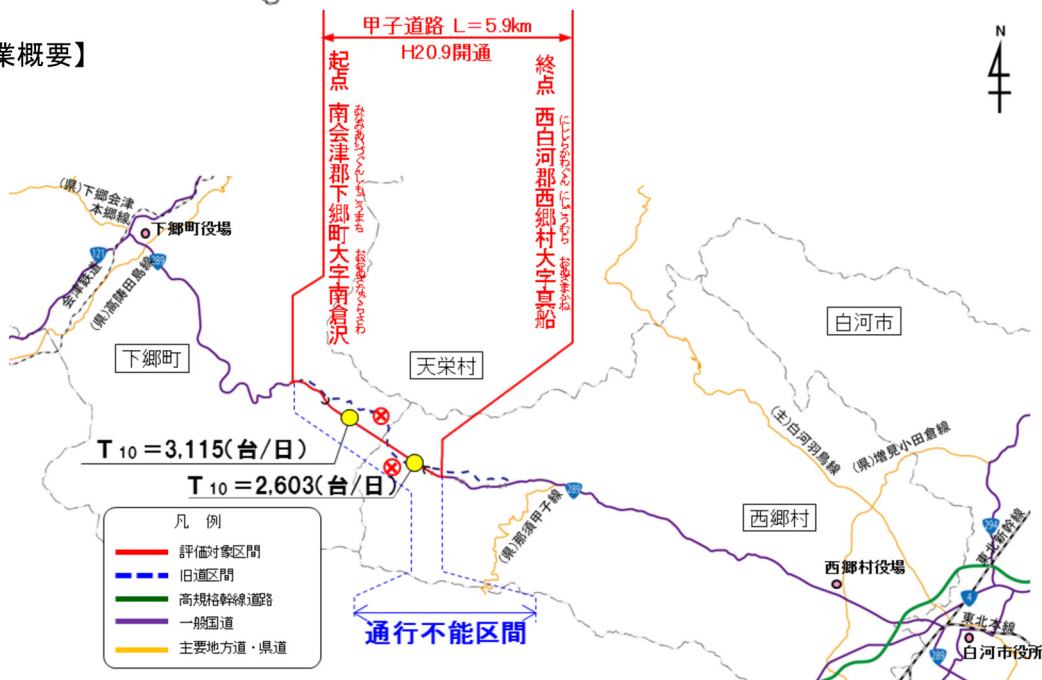
【標準横断面図】



【標準横断面図(盛土部)】



【事業概要】



| | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|------------------------------------|----------------|----------------------------|------------|--|
| 事業 の 効 果 等 | 事業期間 | 事業化 都市計画決定 | 平成7年度 — | 用地着手 工事着手 | 平成10年度 平成10年度 | 供用年 (暫定/完成) | (当初) — / — (実績) — / H20 | 変動 — 倍 | |
| | 事業費 | 再評価時 (暫定/完成) | (名目値) — / 185億円 (実質値) — / 255億円 | 実績 (暫定/完成) | (名目値) — / 218億円 (実質値) — / 217億円 | | | 変動 1.2倍 | |
| | 交通量 (当該路線) | 計画時 (暫定/完成) | (H17再評価時) — / 4,900台/日 | 実績 (暫定/完成) | (H25事後評価時) — / 4,600台/日 | | | 変動 94% | |
| | 旅行速度向上 <small>(供用前：国道118号 →供用後：当該路線)</small> | | 51.4km/h → 74.0km/h <small>(供用前年次)H17 (供用後年次)H22</small> | 交通事故減少 <small>(周辺3路線)</small> | 131件/年 → 72件/年 (H17) (H22) | | | | |
| | 費用対効果 分析結果 (再評価) | B/C 2.1 | 総費用 196億円 事業費：188億円 維持管理費：8億円 | 総便益 406億円 走行時間短縮便益：368億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：17億円 | 基準年 平成16年 | | | | |
| | 費用対効果 分析結果 (事後) | B/C 1.6 | 総費用 276億円 事業費：269億円 維持管理費：7.0億円 | 総便益 451億円 走行時間短縮便益：290億円 走行経費減少便益：145億円 交通事故減少便益：17億円 | 基準年 平成25年 | | | | |
| | 事業遅延によるコスト増 | | 費用増加額 — | 便益減少額 — | | | | | |
| | 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円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 新規バス路線の開設（白河市～南会津郡下郷町～会津若松市） 新幹線駅（白河駅）へのアクセス向上（整備前）75分 → （整備後）41分 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通不能区間が解消 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要な観光地（大内宿）への観光客増加（整備前）86万人/年 → （整備後）116万人/年 <p>④生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> エコロードとしての整備による自然環境の保全 | | | | | | | |
| | その他評価すべきと判断した項目 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 特になし | | | | | | | |
| | その他評価すべきと判断した項目 | <ul style="list-style-type: none"> 特になし | | | | | | | |
| <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>○高規格幹線道路の整備状況</p> <p>平成 2年10月31日 郡山JCT～磐梯熱海IC間 8.2km開通 平成 7年 8月 2日 郡山JCT～いわきJCT間 71.4km開通 平成 9年10月 1日 西会津IC～津山IC間 22.4km開通でいわき～新潟間が全線開通</p> <p>○その他の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 昭和48年度 一般国道4号白河拡幅事業化（平成27年度全線供用予定） 平成23年 3月11日 東日本大震災発生 平成24年度 会津縦貫南道路 湯野上バイパス 直轄権限代行により事業化 | | | | | | | | | |

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・事業当初の目標に対し、効果が発現していることから、今後の事後評価、改善措置の必要はないと考える。

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

その他特記事項

- ・特になし

※ 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。