

# 事後評価結果（令和3年度）

担当課：東北地方整備局 道路計画第一課  
 担当課長名：柏 宏樹

事業名	一般国道6号 <small>ひさのはま</small> 久之浜バイパス	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：福島県いわき市四倉町字六丁目 至：福島県いわき市久之浜町金ヶ沢	延長	6.0km						
事業概要	<p>一般国道6号は、東京都を起点とし土浦、水戸、いわきの各市を経て仙台市へ至る延長約433kmの主要な幹線道路である。                  久之浜バイパスは、福島県いわき市四倉町から同市久之浜町に至る延長6.0kmのバイパス事業である。</p>								
事業の目的・必要性	<p>久之浜バイパスは、渋滞解消、安全性向上、災害に強い道路の整備、物流支援を目的としたバイパス事業である。</p>								
事業概要図	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 25%;"> <p><b>【位置図】</b></p> <p>一般国道6号 久之浜バイパス</p> </div> <div style="width: 70%;"> <p><b>【事業概要】</b></p> <p>終点：福島県いわき市久之浜町金ヶ沢                  起点：福島県いわき市四倉町字六丁目</p> <p>H11年3月開通 L=2.3km(2/4)                  H29年2月開通 L=3.7km(2/4)</p> <p>久之浜バイパス L=6.0km</p> </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p><b>【標準横断図】</b> [単位：m]</p> <p>2 2.5                  1.5 7.0 2.0 7.0 1.5 3.5                  1.5 7.0 1.5 3.5                  1 3.5(暫定)</p> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p><b>凡例</b></p> <p>— : 開通済                  ..... : 事業中                  oooo : 未事業化</p> <p>その他道路凡例</p> <p>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</p> <p>車線数                  ■ : 4車線                  ■ : 2車線</p> <p>その他凡例                  ● : 市役所                  ● : 役場                  ○ : 主要渋滞箇所</p> </div>								
事業の 効果 等	事業期間	事業化 都市計画決定	平成元年度 —	用地着手 工事着手	平成7年度 平成7年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) — / H26 (実績) H28 / —	変動	—倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — / 250億円 (実質値) — / 422億円		実績 (暫定/完成)	(名目値) 202億円 / — (実質値) 196億円 / —	変動	—倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H15) — / 22,100台/日		実績 (暫定/完成)	(R3) 15,500台/日 / —	変動	—%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	28.3km/h → 44.3km/h (供用前年次)H9年度 (供用後年次)R3年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		26件/年 → 7件/年 (H8-H10) (H29-R1)		変動	—

費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	総費用	245億円	総便益	390億円	基準年
	1.6	事業費： 維持管理費：	224億円 21億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	361億円 22億円 8億円	平成15年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用	381億円	総便益	475億円	基準年
	1.2	事業費： 維持管理費：	346億円 34億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	444億円 32億円 -1.1億円	令和3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						
・特になし						
客観的評価指標に対応する事後評価項目						
<p>①現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線は、東日本大震災以降に原発関連、除染関連の作業員の通勤交通が増加 平成26年度の旅行速度調査では、1工区並行区間で朝ピーク時に17.1km/hの旅行速度</li> </ul> <p>②現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>江之網トンネル、波立トンネル</li> </ul> <p>③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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>常磐自動車道の代替（いわき四倉IC～広野IC）</li> </ul> <p>④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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2排出量（2,317t-CO2/年）が削減される</li> </ul> <p style="text-align: right;">他7項目に該当</p>						
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					
	・特になし					
その他評価すべきと判断した項目						
・特になし						
事業評価監視委員会の意見						
・対応方針（案）の「今後の事後評価及び改善措置の必要性はないが、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。」は妥当である。						
事業を巡る社会経済情勢等の変化						
○高規格幹線道路の整備状況						
令和3年度 常磐自動車道 いわき中央IC～広野IC 4車線化						
○一般国道の整備状況						
平成28年度 国道49号 平バイパス 4車線化						
平成29年度 国道6号 常磐バイパス 4車線化						
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性						
・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はないが、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。						
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性						
・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。						
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の。