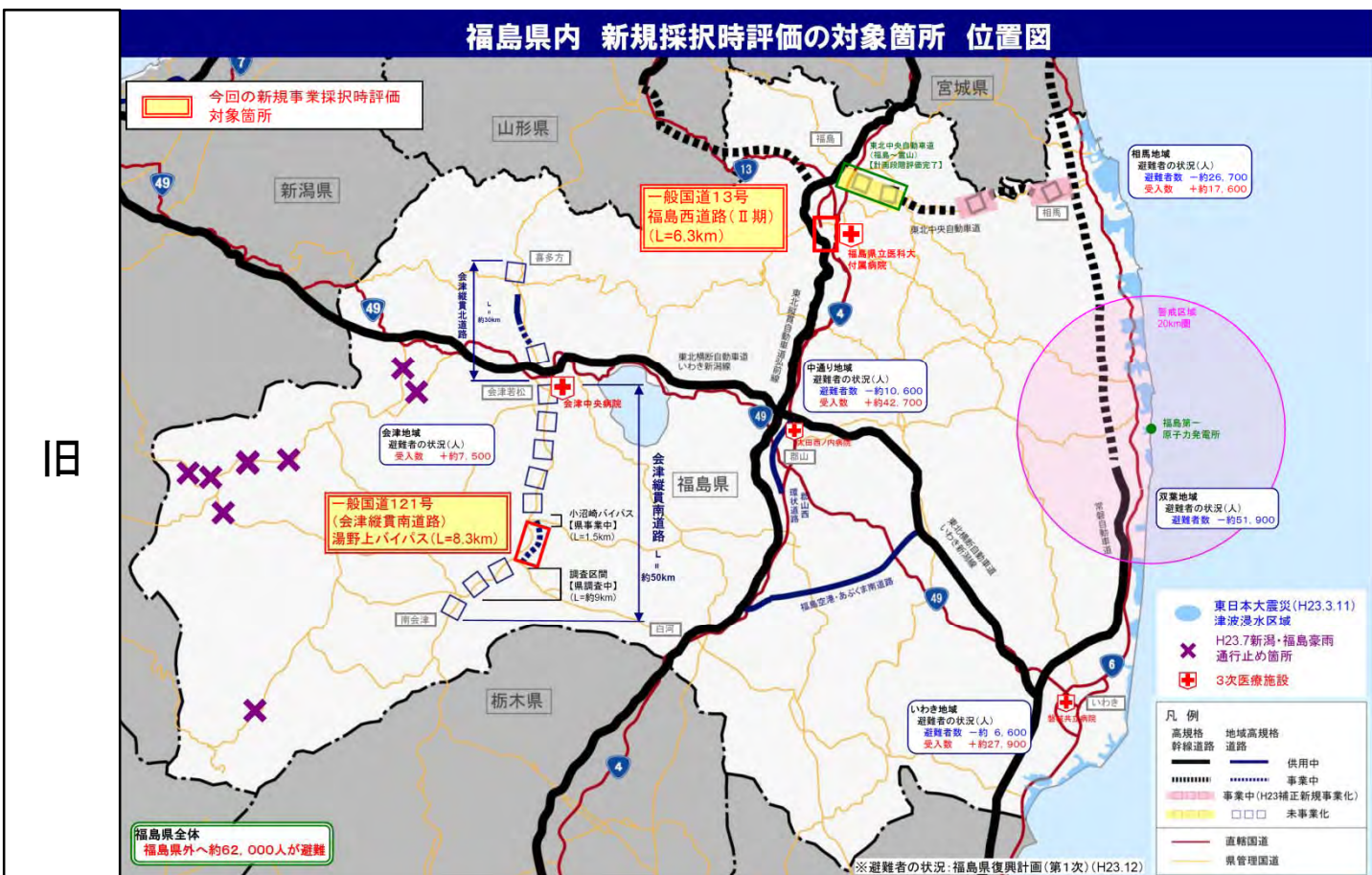


修正箇所



新

一般国道121号(会津縦貫南道路) 湯野上バイパスに係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点：福島県南会津郡下郷町大字高崎～同県同郡同町大字塩生地内
- 延長等：8.3km
(2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費：約240億円
- 計画交通量：約9,400台/日

乗用車種	小型貨物	普通貨物
約5,500台/日	約1,300台/日	約2,600台/日



3. 整備効果 <<防災面等の課題に対する効果>>

効果1 防災・災害時の救助活動等

- 落石等の通行止め回避、隘路解消により安心・安全な交通確保
(通行規制区間(0.5km)、防災点検要対策箇所(4箇所) → 回避急勾配(1>5%)100m、急カーブ(R<150m)16箇所 → 回避)

効果2 住民生活

- 南会津地域から3次医療施設(会津若松市)までの搬送時間を短縮
- また、生活圏中心都市へのアクセス向上により、交流連携促進
(南会津町～会津中央病院 69分 → 42分(27分短縮))
(うち当該事業:69分 → 67分(2分短縮))
- 3次医療施設60分カバー人口率 25% → 55%(約9,800人増加)
(うち当該事業:25% → 38%(約4,400人増加))

効果3 地域経済・地域社会等

- 関東方面からのアクセス時間が短縮されるとともに、走行性・安全性が向上
- 会津・米沢観光圏のアクセス時間が短縮され、連携強化が期待

2. 道路交通上の課題

- ①防災・災害時の救助活動等
 - 南会津地域～会津若松市の緊急輸送道路にも関わらず、落石崩壊による特殊通行規制区間、線形不良箇所等が多く緊急物資の輸送に支障
- ②住民生活
 - 南会津地域に救命救急を担う第3次救急医療施設がなく、60分で到達できない地域が広く存在し、救急搬送時間短縮が課題
- ③地域経済・地域社会等
 - 県内随一の観光地(大内宿等)へのアクセス強化による観光支援が求められる





図3 拠点間の連絡時間
3次医療施設60分カバー圏の変化

区間	整備前	整備後
【会津・米沢観光圏】喜多方市～南会津町	96分	52分(44分短縮)
【関東方面】白河IC～大内宿	64分	62分(2分短縮)

費用対便益の詳細		総費用	176億円	総便益	238億円	基準年	平成23年度
B/C	1.4	事業費	170億円	走行時間短縮便益	187億円		
		維持管理費	5.5億円	走行経費減少便益	42億円		
				交通事故減少便益	9億円		

・経済的內部収益率(EIRR)：5.8%
※：総費用、総便益については、基準年(H23年)における現在価値を記入。

修正箇所

旧

一般国道121号(会津縦貫南道路) 湯野上バイパスに係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点：福島県南会津郡下郷町大字高崎～同県同郡同町大字塩生地内
- 延長等：8.3km
(2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費：約240億円
- 計画交通量：約9,400台/日

乗用車種	小型貨物	普通貨物
約5,500台/日	約1,300台/日	約2,600台/日



3. 整備効果 <<防災面等の課題に対する効果>>

効果1 防災・災害時の救助活動等

- 落石等の通行止め回避、隘路解消により安心・安全な交通確保
(通行規制区間(0.5km)、防災点検要対策箇所(4箇所) → 回避急勾配(1>5%)100m、急カーブ(R<150m)16箇所 → 回避)

効果2 住民生活

- 南会津地域から3次医療施設(会津若松市)までの搬送時間を短縮
- また、生活圏中心都市へのアクセス向上により、交流連携促進
(南会津町～会津中央病院 69分 → 42分(27分短縮))
(うち当該事業:69分 → 67分(2分短縮))
- 3次医療施設60分カバー人口率 25% → 55%(約9,800人増加)
(うち当該事業:25% → 38%(約4,400人増加))

効果3 地域経済・地域社会等

- 関東方面からのアクセス時間が短縮されるとともに、走行性・安全性が向上
- 来訪者の負担・不安が軽減され、観光客増加による地域活性化に期待

2. 道路交通上の課題

- ①防災・災害時の救助活動等
 - 南会津地域～会津若松市の緊急輸送道路にも関わらず、落石崩壊による特殊通行規制区間、線形不良箇所等が多く緊急物資の輸送に支障
- ②住民生活
 - 南会津地域に救命救急を担う第3次救急医療施設がなく、60分で到達できない地域が広く存在し、救急搬送時間短縮が課題
- ③地域経済・地域社会等
 - 県内随一の観光地(大内宿等)へのアクセス強化による観光支援が求められる





図3 拠点間の連絡時間
3次医療施設60分カバー圏の変化

区間	整備前	整備後
【関東方面からのアクセス】 白河IC～大内宿	64分	62分(2分短縮)

費用対便益の詳細		総費用	176億円	総便益	238億円	基準年	平成23年度
B/C	1.4	事業費	170億円	走行時間短縮便益	187億円		
		維持管理費	5.5億円	走行経費減少便益	42億円		
				交通事故減少便益	9億円		

・経済的內部収益率(EIRR)：5.8%
※：総費用、総便益については、基準年(H23年)における現在価値を記入。

新

一般国道6号 日立バイパス(Ⅱ期)に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

起 終 点: 茨城県日立市国分町
～茨城県日立市旭町

延長等: 3.0km
(2車線、設計速度80km/h)

全体事業費: 約240億円

計画交通量: 約16,100台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約12,200台/日	約1,700台/日	約2,200台/日

2. 道路交通上の課題

①交通集中による渋滞

- 日立市内の市街部を通過する南北方向の幹線道路は、国道6号、国道245号に限られており、交通が集中している。特に国道6号は混雑度が1.5以上と高い。(図2)
- 交通が集中する日立地区は、地区全体が交通需要に対して交通容量が不足するため、茨城県の主要渋滞ポイント等に位置づけられており、市民の円滑な移動を阻害。(図2)

②物資輸送の速達性

- 日立市には、大手メーカーの電機関連企業が約50社立地し、一大工業地域を形成。代表的な製品である電力発電設備(タービン)の部品は、主に国道6号により部品生産企業から生産拠点へ輸送。生産拠点が組み立てられた電力発電設備は、主に国道245号により日立港区へ輸送。しかし、日立市内の国道6号、国道245号の交通渋滞が日常化していることから、混雑している区間を避け夜間に輸送を行っており、その影響で生産効率の低下や企業コストの増加を招いている。(図2)

3. 整備効果

効果1 交通渋滞の緩和

- 日立バイパス(Ⅱ期)の整備により、日立地区の国道6号、国道245号の交通渋滞が緩和されることによって、市民の通勤、買い物などの日常生活の移動性・利便性が向上。(図3)

【国道6号(現道)日立市西成沢地先における混雑度】
現況 2.18 ⇒ 整備後 1.13

効果2 物流機能の強化

- 日立バイパス(Ⅱ期)の整備により、国道6号、国道245号の交通渋滞が緩和され、部品生産企業から生産拠点への物資の輸送及び生産拠点から日立港区への物資輸送の定時性・速達性が改善し、生産効率の向上や企業コストの低減に寄与。(図3)

費用対便益の詳細

B/C	1.4	総費用	177億円	総便益	239億円	基準年 平成23年
		事業費	167億円	走行時間短縮便益	208億円	
		維持管理費	9億円	走行費用減少便益	27億円	
				交通事故減少便益	4億円	

・経済的内部収益率(EIRR): 5.9%

※1: 総費用、総便益については、基準年(H23年)における現在価値を記入。
※2: 総便益には、3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)を計上。

修正箇所

旧

一般国道6号 日立バイパス(Ⅱ期)に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

起 終 点: 茨城県日立市国分町
～茨城県日立市旭町

延長等: 3.0km
(2車線、設計速度80km/h)

全体事業費: 約240億円

計画交通量: 約16,100台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約12,200台/日	約1,700台/日	約2,200台/日

2. 道路交通上の課題

①交通集中による渋滞

- 日立市内の市街部を通過する南北方向の幹線道路は、国道6号、国道245号に限られており、交通が集中している。特に国道6号は混雑度が1.5以上と高い。(図2)
- 交通が集中する日立地区は、地区全体が交通需要に対して交通容量が不足するため、茨城県の主要渋滞ポイント等に位置づけられており、市民の円滑な移動を阻害。(図2)

②物資輸送の速達性

- 海岸沿いには、電機関連企業が多く立地しているが、日立地区の渋滞により、製造体制を担う企業間の物資輸送が遅延しており、生産効率に支障。(図4)

3. 整備効果

効果1 交通渋滞の緩和

- 日立バイパス(Ⅱ期)の整備により、日立地区の交通渋滞が緩和されることによって、市民の通勤、買い物などの日常生活の移動性・利便性が向上。(図3)

【国道6号(現道)日立市西成沢地先における混雑度】
現況 2.18 ⇒ 整備後 1.13

効果2 物流機能の強化

- 日立バイパス(Ⅱ期)の整備により、部品生産企業から生産拠点・生産拠点から広域交通拠点である日立港区への定時性・速達性が改善し、地域産業の物流・製造体制の効率性が向上。(図4)

費用対便益の詳細

B/C	1.4	総費用	177億円	総便益	239億円	基準年 平成23年
		事業費	167億円	走行時間短縮便益	208億円	
		維持管理費	9億円	走行費用減少便益	27億円	
				交通事故減少便益	4億円	

・経済的内部収益率(EIRR): 5.9%

※1: 総費用、総便益については、基準年(H23年)における現在価値を記入。
※2: 総便益には、3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)を計上。

一般国道168号(五條新宮道路) 長殿道路に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

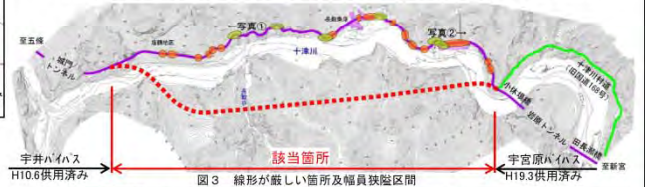
- 起 終 点: 奈良県吉野郡十津川村大字長殿
- 延 長 等: 2.6 km (2車線、設計速度60km/h)
- 全体事業費: 約110億円
- 計画交通量: 約2,800台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約1,600台/日	約600台/日	約600台/日



②地域経済・地域社会等

- 五條新宮道路は五條市と新宮市の生活中心都市及びその間の市町村を結ぶ地域連携軸を形成する道路であるとともに、地域住民の生活や救急医療を支え、また世界遺産を含めた観光などの産業振興等に欠かせない道路であるが、未整備区間において急カーブ及び幅員狭隘区間が連続しているため、円滑な交通が確保されておらず、地域住民の日常生活や地域の活性化に影響
- このうち奈良県長殿地区においても、急カーブ (R≤50m)、幅員狭隘区間 (W≤5.5m) が連続しており、自動車同士のすれ違いが困難な状況 (図3)



【写真1】 線形が厳しい箇所を走行する大型車

【写真2】 幅員狭隘区間ですれ違いを行う車両

凡 例
線形の厳しい箇所 (R:50m)
幅員狭隘区間 (W:5.5m)

2. 道路交通上の課題

①防災・災害時の救助活動等

- 五條新宮道路は、東海・東南海・南海地震などの大規模災害時において、緊急輸送を担う紀伊半島の幹線道路ネットワークを構成する道路 (図1)
- 紀伊半島大水害 (H23.9) の影響により、五條新宮道路の未整備区間において土砂災害による道路の寸断が奈良県及び和歌山県の両県で発生
- このうち奈良県長殿地区では、大規模な土石流によって道路が寸断したことから、孤立集落が発生し、救命・救急活動にも支障を与えた (図2)
- 過去5年 (H17~21) で落石・崩土等により計7回の現道への被害が発生
- 隣接する宇宮原バイパスでは、旧国道168号に甚大な被害が発生したものの、バイパスが供用済みであったため、通行止めは回避

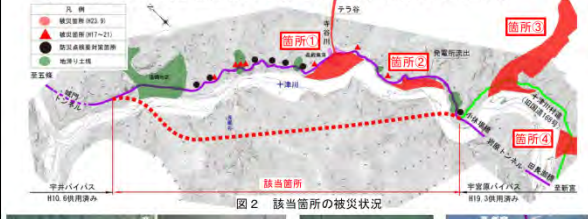


図2 該当箇所の被災状況

箇所1:被災状況 (H23.9) 箇所2:被災状況 (H23.9) 箇所3:4:被災状況 (H23.9)

3. 整備効果 <<防災面等の課題に対する効果>>

効果1 防災・災害時の救助活動等

- 被災箇所の迂回など災害に強い道路に改築することにより、安全な通行を確保

効果2 地域経済・地域社会等

- 五條市~新宮市間の移動時間を短縮

五條市~新宮市	約246分	⇒	約127分 (約119分短縮) (五條新宮道路全線供用時)
(うち当該事業)	約246分	⇒	約243分 (約3分短縮)
- 線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間を解消

線形が厳しい箇所	現況 6箇所	⇒	整備後 0箇所
幅員狭隘箇所	現況 16箇所	⇒	整備後 0箇所

B/C	1.1	総費用	84億円	総便益	91億円	基準年	平成23年
		事業費	84億円	走行時間短縮便益	85億円		
		維持管理費	0.36億円	走行費用減少便益	6.1億円		
				交通事故減少便益	0.38億円		

・経済的内部的収益率 (EIRR) : 4.5%

※1: 総費用、総便益については、基準年 (H23年) における現在価値を記入。
 ※2: 便益には、3便益 (走行時間短縮便益、走行時間経費減少便益、交通事故減少便益) に災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等を計上。

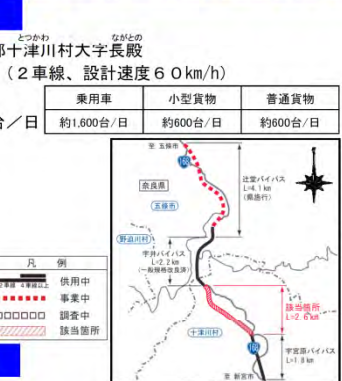
修正箇所

一般国道168号(五條新宮道路) 長殿道路に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

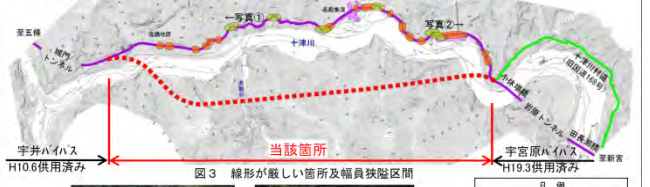
- 起 終 点: 奈良県吉野郡十津川村大字長殿
- 延 長 等: 2.6 km (2車線、設計速度60km/h)
- 全体事業費: 約110億円
- 計画交通量: 約2,800台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約1,600台/日	約600台/日	約600台/日



②地域経済・地域社会等

- 該当箇所は急カーブ (R≤50m)、幅員狭隘区間 (W≤5.5m) が連続しており、自動車同士のすれ違いが困難な状況等、地域間連携に支障 (図3)



【写真1】 線形が厳しい箇所を走行する大型車

【写真2】 幅員狭隘区間ですれ違いを行う車両

凡 例
線形の厳しい箇所 (R:50m)
幅員狭隘区間 (W:5.5m)

2. 道路交通上の課題

①防災・災害時の救助活動等

- 紀伊半島大水害 (H23.9) の影響により、国道168号の長殿地区では、大規模な土石流による道路の寸断、河川水位の上昇による路肩決壊の被災を受け、孤立集落の発生や救命・救急活動に支障 (図2)
- 過去5年 (H17~21) で落石・崩土等により計7回の現道への被害が発生
- 隣接する宇宮原バイパスでは、旧国道168号に甚大な被害が発生したものの、バイパスが供用済みであったため、通行止めは回避

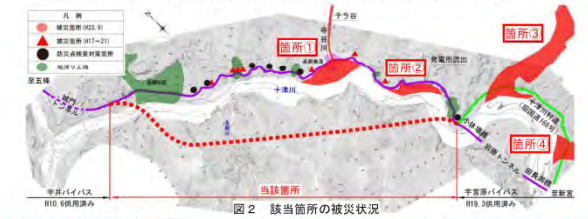


図2 該当箇所の被災状況

箇所1:被災状況 (H23.9) 箇所2:被災状況 (H23.9) 箇所3:4:被災状況 (H23.9)

③住民生活

- 現道沿いに多数の法面崩壊危険箇所が存在し、また周辺に迂回路がないため、道路寸断時には大きな迂回が必要となり救急搬送活動に支障 (図4)
- 十津川村から県立五條病院 (第2次医療施設) への搬送は国道168号の通行止め時には約3時間以上を要する。



3. 整備効果 <<防災面等の課題に対する効果>>

効果1 防災・災害時の救助活動等

- 被災箇所の迂回など災害に強い道路に改築することにより、安全な通行を確保

効果2 地域経済・地域社会等

- 線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間を解消し、地域間連携を強化

線形が厳しい箇所	現況 6箇所	⇒	整備後 0箇所
幅員狭隘箇所	現況 16箇所	⇒	整備後 0箇所

効果3 住民生活

- 第2次医療施設への搬送時間が短縮

現道被災時の第2次医療施設への搬送時間	現況 203分	⇒	整備後 131分
---------------------	---------	---	----------

B/C	1.1	総費用	84億円	総便益	91億円	基準年	平成23年
		事業費	84億円	走行時間短縮便益	85億円		
		維持管理費	0.36億円	走行費用減少便益	6.1億円		
				交通事故減少便益	0.38億円		

・経済的内部的収益率 (EIRR) : 4.5%

※1: 総費用、総便益については、基準年 (H23年) における現在価値を記入。
 ※2: 便益には、3便益 (走行時間短縮便益、走行時間経費減少便益、交通事故減少便益) に災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等を計上。

新

旧