

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

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	一般国道	事業	国土交通省
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	区分		主体	東北地方整備局
事業概要 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4車線道路である。			延長	6.0km
H1年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H7年度用地着手	H7年度工事着手	
全体事業費	約261億円	事業進捗率	67%	供用済延長
計画交通量	20,100台/日			
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 5.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 86億円/320億円 〔事業費：65億円/296億円〕 〔維持管理費：21億円/23億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 506億円/612億円 〔走行時間短縮便益：483億円/592億円〕 〔走行経費減少便益：18億円/17億円〕 〔交通事故減少便益：4.8億円/3.0億円〕	基準年 平成26年
感度分析の結果 【事業全体】 交通量：B/C=1.7~2.2(交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.9~2.0(事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.8~2.0(事業期間±20%) 【残事業】 B/C=5.2~6.6(交通量 ±10%) B/C=5.5~6.4(事業費 ±10%) B/C=5.7~6.1(事業期間±20%)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・当該区間の渋滞損失時間：19.8万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：約10割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・現道における大型車のすれ違い困難区域を解消（江之網トンネル、波立トンネル） ③災害への備え ・福島県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道6号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・現道の防災点検要対策箇所（2箇所）が解消される				
関係する地方公共団体等の意見 ○福島県知事の意見 国の対応方針（原案）については、異議ありません。 なお、東日本大震災からの復興を支援するため、早期完成に努めてください。  ○以下の団体等から、久之浜バイパスの整備促進について要望あり ・福島県 ・福島県道路整備促進協議会 ・福島県浜通り地区国道協議会 ・いわき市 ・一般国道6号・49号いわき地区改築工事期成同盟会				
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・平成11年 3月18日 2工区開通（暫定2車） ・平成23年 3月11日 東日本大震災発生				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成1年度事業化、用地進捗率100%、事業進捗率67%（平成26年3月末時点） ・平成10年度：いわき市久之浜町久之浜～いわき市久之浜町金ヶ沢間 延長2.3km（2/4）部分開通				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・事業の進捗に係る問題はない ・平成27年度：全線2車線開通予定				

施設の構造や工法の変更等

・他事業と調整し、残土運搬距離を短縮することによるコスト削減を図る

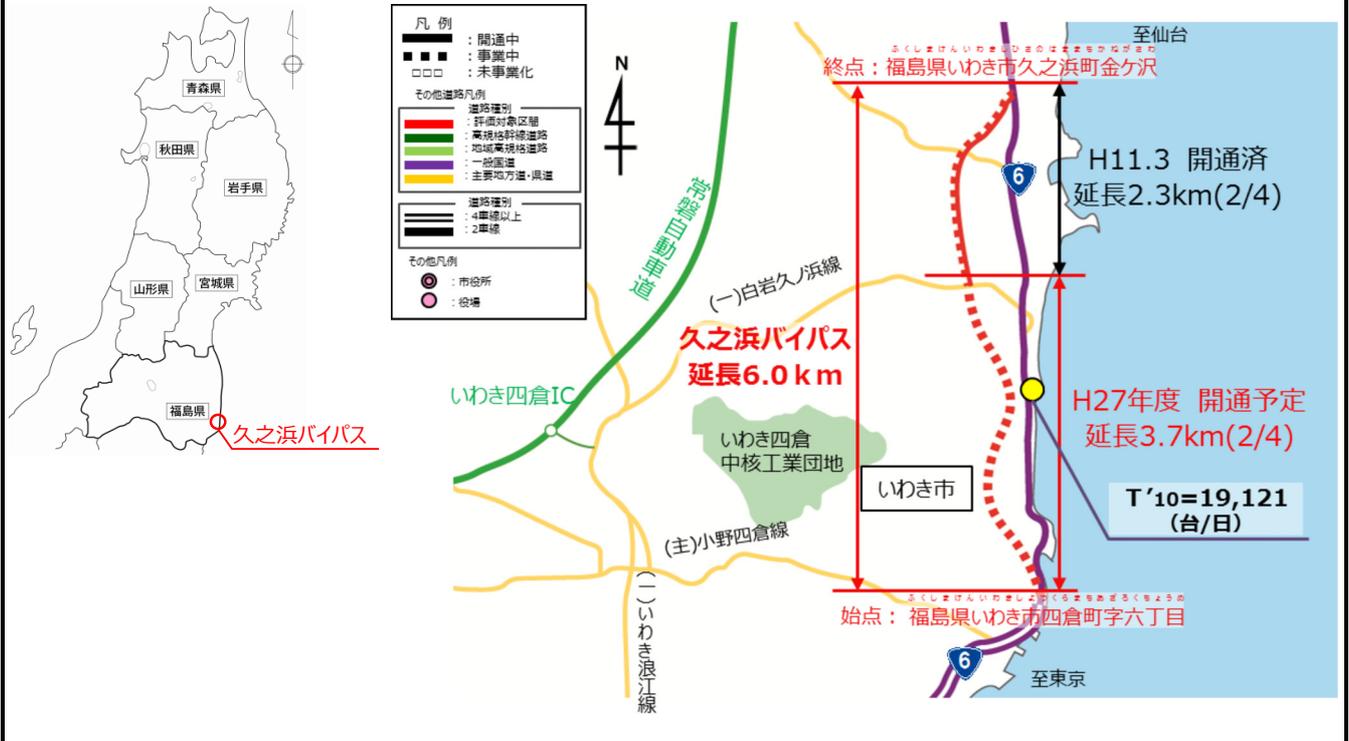
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる

事業概要図



※ 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。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。