

## 再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：村山 一弥

<b>事業名</b> 一般国道49号 <small>きたよしま</small> 北好間改良	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局		
<b>起終点</b> 自：福島県いわき市好間町北好間字清水 <small>よしままきちたよしま しみず</small> 至：福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻 <small>いのばな</small>			<b>延長</b>	2.2 km		
<b>事業概要</b> 一般国道49号は、福島県いわき市から新潟県新潟市に至る延長約240kmの主要幹線道路である。北好間改良は、福島県いわき市好間町北好間字清水から福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻に至る延長2.2kmの2車線道路である。						
H23年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H23年度用地着手	H一年度工事着手			
<b>全体事業費</b>		約50億円	<b>事業進捗率</b>	16%	<b>供用済延長</b>	- km
<b>計画交通量</b>		10,700台/日				
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.3  (残事業) 1.5	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 43億円/50億円 (事業費 : 37億円/44億円) (維持管理費 : 5.9億円/5.9億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 66億円/66億円 (走行時間短縮便益 : 45億円/45億円) (走行経費減少便益 : 15億円/15億円) (交通事故減少便益 : 5.2億円/5.2億円)	<b>基準年</b> 平成29年		
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量変動 : B/C=1.0~1.6 (交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=1.2~1.4 (事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=1.3~1.4 (事業期間 ±1年)						
【残事業】 B/C=1.1~2.0 (交通量 ±10%) B/C=1.4~1.7 (事業費 ±10%) B/C=1.5~1.5 (事業期間 ±1年)						
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間2.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減 ・国道49号 いわき中央IC入口交差点上り流入部（主要渋滞箇所）の旅行速度の改善が期待される ②都市の再生 ・広域道路整備計画（福島県）に位置づけのある広域道路（地域形成型）を形成する ③災害への備え ・福島県道路防災情報連絡協議会により設定された緊急輸送道路ネットワーク計画において、一次確保路線としての位置付けられている						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ○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、北好間改良の整備促進について要望あり ・福島県知事、いわき市長 ・一般国道6号・49号いわき地区改築工事促進期成同盟会（会長：いわき市） ・福島県浜通り地区国道協議会（会長：いわき市） 他						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・平成23年度に事業化、用地進捗率15%、事業進捗率16%						
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> ・事業進捗に係る問題はない。完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定。						
<b>施設の構造や工法の変更等</b> ・橋台支承条件を橋軸・可動・直角・固定(RC壁)とし、橋軸直角方向水平力を橋台にも応分に分担させた合理的な設計を行うことにより、コスト削減を図る。						
<b>対応方針</b>						
事業継続						
<b>対応方針決定の理由</b> 交差点改良による交通容量の確保と混雑緩和、線形不良区間の解消による交通事故の削減等のため、早期整備の必要性が高い。						

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。