

費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	総費用	370億円	総便益	1,704億円	基準年
	4.6	事業費： 維持管理費：	358億円 12億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	1,524億円 128億円 53億円	平成18年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用	625億円	総便益	729億円	基準年
	1.2	事業費： 維持管理費：	546億円 79億円	走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：	648億円 46億円 35億円	令和2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当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・喜多方市役所～会津若松市役所の所要時間整備前：39分→整備後：37分 <p>②主要な観光地へのアクセス向上による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会津若松IC～喜多方市街地の所要時間整備前：26分→整備後：22分 ・年間観光入り込み数整備前（H23（東日本大震災後））：187万人→整備後（R1）：236万人 <p>③三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・喜多方市役所～会津中央病院の所要時間整備前：24分→整備後：21分 <p>④現道等における安全性向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間の現道における死傷事故件数整備前（H17～20）：60件/4年→整備後（H27～30）：19件/4年 <p style="text-align: right;">他6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						
・「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。」という対応方針（案）は妥当である。						
事業を巡る社会経済情勢等の変化						
<ul style="list-style-type: none"> ・若松北バイパス事業化平成28年4月 ・若松西バイパス開通平成31年3月 						
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、効果発現を確認出来ており、事業評価手法の見直しの必要はない。						
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。