

事後評価結果（平成19年度）

担当課：東北地方整備局道路計画第一課

担当課長名：大江 真弘

事業名	一般国道49号 <small>さかもと</small> 坂本バイパス	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： <small>ふくしま</small> 福島県河沼郡会津坂下町気多宮 至： <small>ふくしま</small> 福島県河沼郡会津坂下町坂本	延長	3.2km		

事業概要

一般国道49号は、福島県いわき市と新潟県新潟市を結び広域交流の促進及び沿道市町村の連携強化を図る幹線道路である。

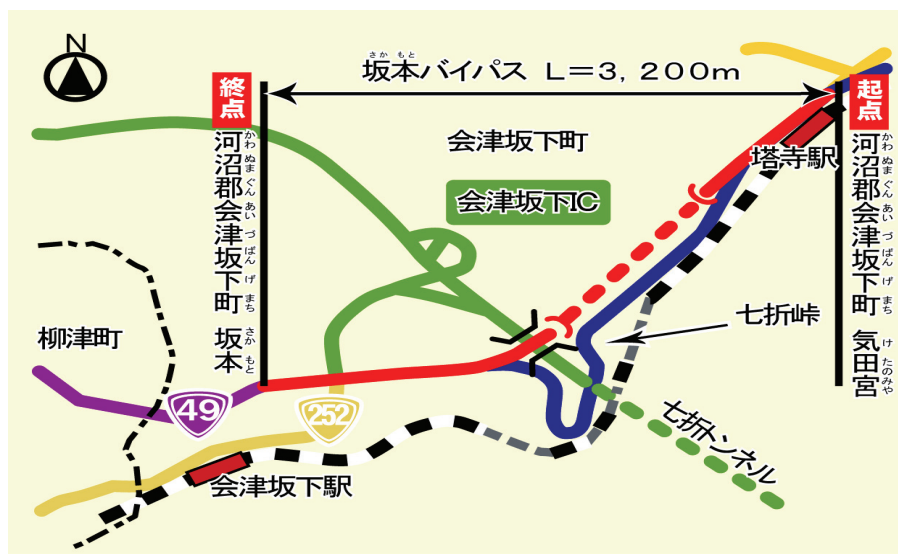
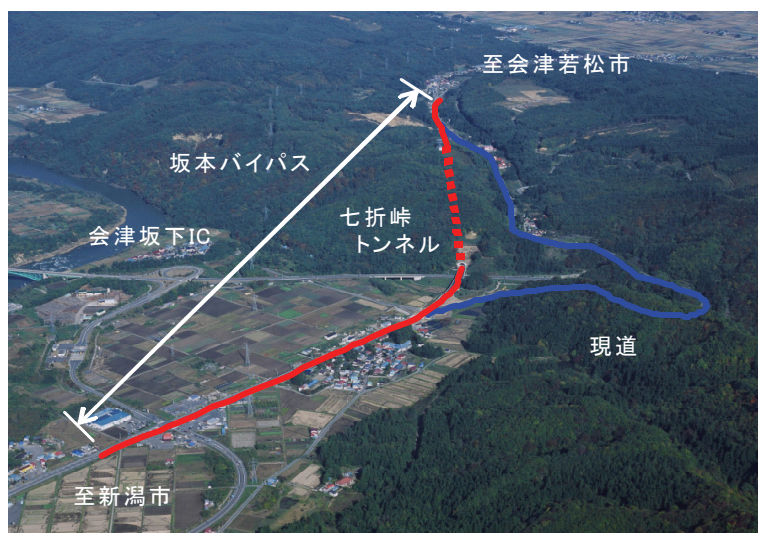
坂本バイパスは、平成元年度に事業着手し、平成4年度には磐越自動車道の会津坂下インターチェンジのアクセス道路として、終点側（新潟側）の約0.3kmを部分供用し、平成14年11月に全線を供用した延長3.2kmの道路（完成2車線）である。

事業の目的・必要性

一般国道49号の会津坂下町七折峠付近では、急勾配及び急カーブが多く（最急勾配 $1=5.0\%$ 、最小曲線半径 $R=60m$ ）、特に冬期間は豪雪地帯でもあるため、交通の難所になっていた。

坂本バイパスは、「円滑な交通の確保」、「安全性の確保」を目的として事業着手したものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	平成元年度 — 年度	用地着手 工事着手	平成2年度 平成4年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) — / H15 (実績) — / H14	変動	0.93倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — / 48 億円 (実質値) — / 50 億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) — / 94 億円 (実質値) — / 95 億円			変動	1.96倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H32) — / 11,900台/日	実績 (暫定/完成)	(H17) — / 13,542台/日			変動	114%	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		32.4 (供用直前年次) H14年度	→ 50.4 km/h (供用後年次) H18年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		56.7 (供用前年次) H11~H13年	→ 33.7件/億台キロ (供用後年次) H15~H17年		
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.6	総費用 (事業費: 127 億円 維持管理費: 24 億円)	151 億円	総便益 (走行時間短縮便益: 216 億円 走行経費減少便益: 25 億円 交通事故減少便益: 0.75 億円)	242 億円	基準年	平成19年	
	事業遅延によるコスト増			費用増加額	— 億円	便益減少額	— 億円			
	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. 活力</p> <p>(1) 円滑なモビリティの確保</p> <p>①交通量の転換</p> <ul style="list-style-type: none"> 坂本バイパス供用に伴い99%の交通量がバイパスへ転換。 <p>②所要時間の向上状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 冬期所要時間が上り方向: 4.7分→3.7分、下り方向5.2分→3.7分と向上。 <p>③渋滞損失時間の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧道区間の渋滞損失時間は、供用前3.09万人時間/年→供用後0.02万人時間/年。 旧道区間の渋滞損失削減率 99.5%削減。 <p>2. 安全</p> <p>(1) 安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 急カーブ区間の解消により安全性が向上。 死傷事故は10.7件/年から5.3件/年に減少。 特に急カーブ区間の冬期死傷事故は1.3件/年から0件/年に減少。 <p>3. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全</p> <p>①CO2排出量の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> CO2排出量: 5,753t-CO₂/年→4,857t-CO₂/年。 削減量: 896t-CO₂/年 (試算値)。 									

	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 ・環境影響評価は、実施していない。
	その他評価すべきと判断した項目 ・CO ₂ の削減が図られている。
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
◎並行する高規格道路の整備状況 磐越自動車道 猪苗代磐梯高原IC～会津坂下IC間供用 (平成4年10月) 北陸自動車道と結節 (平成6年 7月) 常磐自動車道と結節 (平成7年 8月) 会津坂下IC～西会津IC間供用 (平成8年10月)	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・事業化当初の目的である「円滑な交通の確保」、「安全性の確保」が図られているため、改善措置および今後の事業評価の必要性はない。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・特になし	
特記事項	

※ 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。