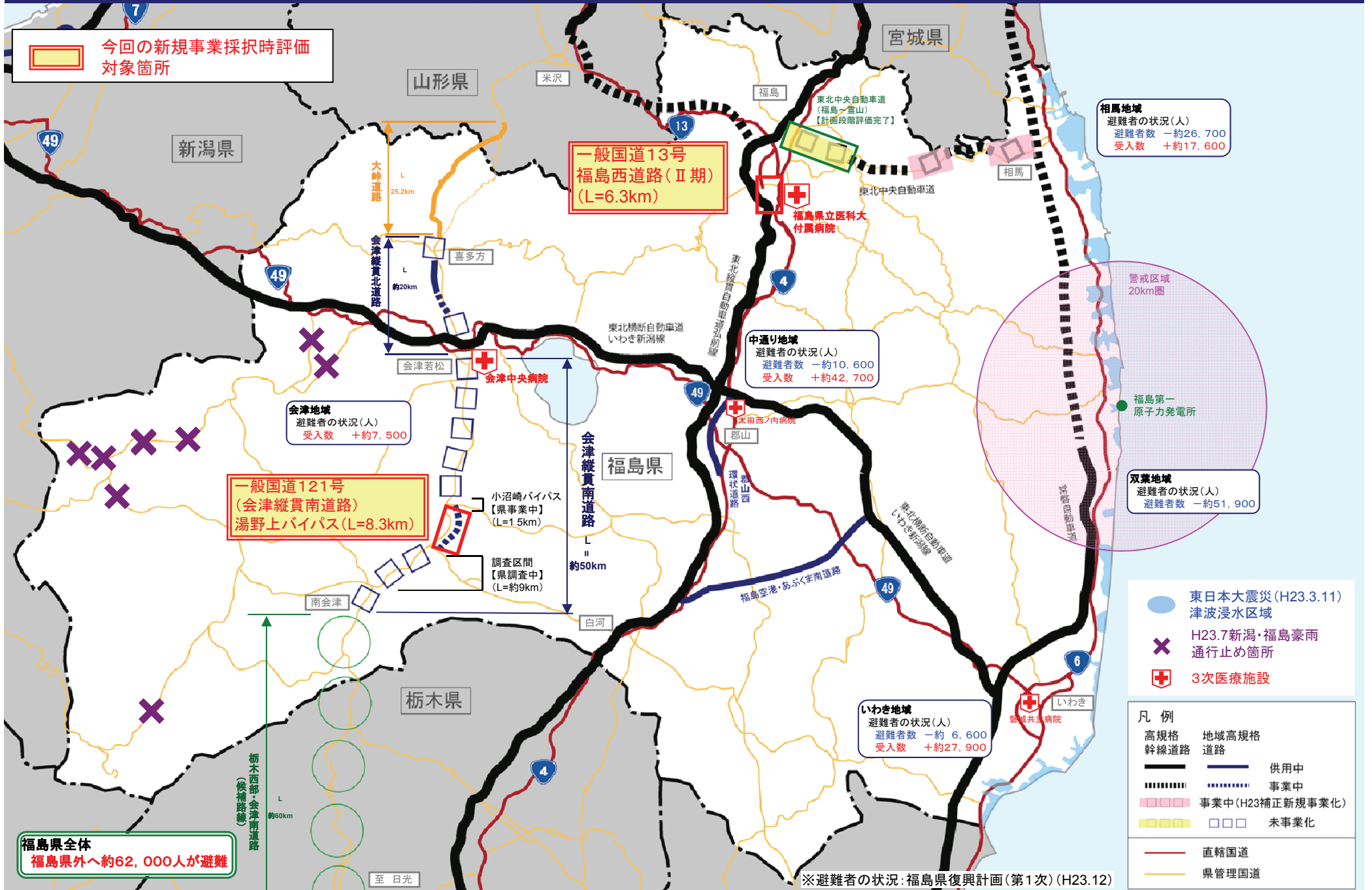


平成24年度 新規事業候補箇所説明資料

- 一般国道13号 福島西道路(期)
- 一般国道121号 (会津縦貫南道路) 湯野上バイパス
- 一般国道6号 日立バイパス(期)
- 一般国道138号 新屋拡幅
- 一般国道1号 島田金谷バイパス
- 一般国道168号 (五條新宮道路) 長殿道路
- 一般国道55号 (阿南安芸自動車道) 安芸道路
- 一般国道58号 北谷拡幅

福島県内 新規採択時評価の対象箇所 位置図



一般国道13号 福島西道路(期)に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点：福島県福島市松川町浅川
～ 福島市大森
- 延長等：6.3 km
(4車線 設計速度80 km/h
設計速度60 km/h)
- 全体事業費：約245億円
- 計画交通量：約22,700台/日



一般国道13号
福島西道路(期)

乗用車類	小型貨物	普通貨物
約16,300台/日	約2,300台/日	約4,100台/日

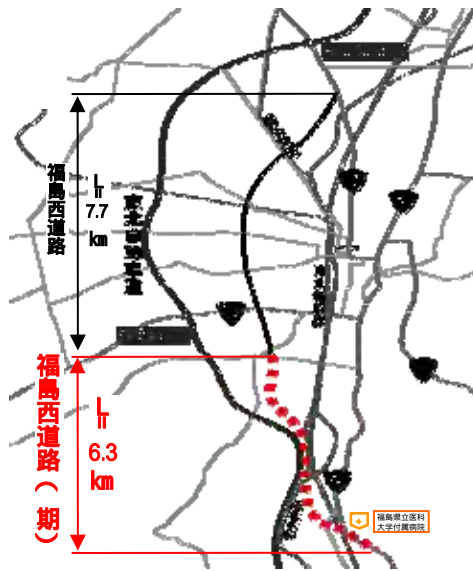


図1 事業位置図

2. 道路交通上の課題

- 主要渋滞ポイント等に位置付けのある交差点が存在
- 福島都市圏南部の南北方向の幹線道路は一般国道4号のみであり、交通の集中により最大約1,100mの渋滞が発生 (図2、写真)
- 福島市街地から第三次救急医療機関である福島県立医科大学付属病院へは渋滞区間を通過しなければならず救急搬送に支障をきたしている。



写真 伏拝交差点付近の渋滞状況



図2 国道4号の渋滞状況

出典：渋滞長調査(H23)

多発する交通事故

- 福島都市圏南部の国道4号では148件(H18～21)もの事故が発生。特に伏拝交差点、黒岩交差点は事故が多い箇所となっている。

災害発生時の代替路不足

- 2011.3.11東日本大震災にて並行する国道4号(福島市伏拝地区)で土砂崩れが発生。7日間の全面通行止め及び40日間の片側1車線対面通行により、市民生活へ多大な影響を与えた。(写真)



写真 国道4号伏拝地区の土砂崩落状況(H23.3.11)

3. 整備効果

効果1 交通の分散により交通渋滞を緩和

- 福島西道路(期)の整備により集中していた国道4号の交通の分散が図られ、国道4号の交通渋滞が緩和する。

(福島市街地(テレビュー福島東側交差点)から福島県立医科大学付属病院前までの所要時間
現況:21分 整備後:15分)

効果2 交通事故の減少

- 急勾配区間の回避および渋滞の緩和により交通事故の減少が期待

効果3 災害に強い道路ネットワークの確保

- 緊急時の代替路を確保(図3)

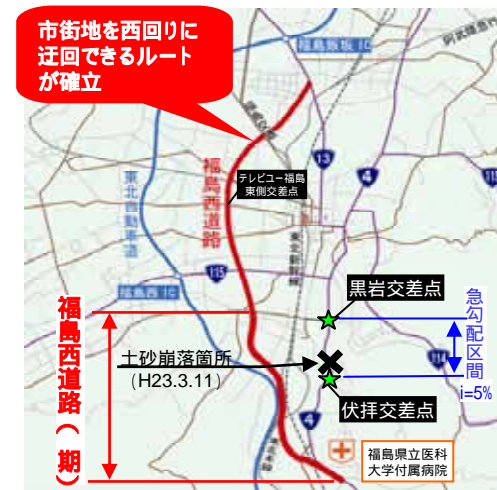


図3 整備後の道路網

費用対便益の詳細

B/C		1.7	総費用	183億円	総便益	315億円	基準年
			事業費:161億円		走行時間短縮便益:282億円		平成23年
			維持管理費:22億円		走行経費減少便益:14億円		
					交通事故減少便益:19億円		

- 経済的内部収益率(EIRR):7.6%

総費用・総便益については、基準年(H23)における現在価値を記入

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俣
～同県同郡同町大字塩生地内
- 延 長 等：8.3 km
(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

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

会津縦貫南道路
一般国道121号
湯野上バイパス



図1 事業位置図

2. 道路交通上の課題

- 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
- 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
- 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2 主要な通行規制区間及び通行止箇所

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(I>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、生活圈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7,700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

- 【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)



▲観光期の渋滞(大内宿)

〔60分カバー人口率〕
整備前 25%
↓
整備後 55%

南会津地域
〔喜多方市～南会津町〕
整備前 96分
↓
整備後 52分

〔白河IC～大内宿〕
整備前 64分
↓
整備後 62分



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

費用対便益の詳細

B/C	1.4	総費用	176億円	総便益	238億円	基準年
		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	平成23年度
				交通事故減少便益	9億円	

・経済的内部収益率(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。

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

3. 整備効果 << 防災面のネットワーク上のリンクとしての効果 >>

主要都市・拠点間の防災機能 【評価: 】

南会津町～会津若松市の評価

現況	(目標) 整備後
D	(B) B

現況: 主経路に通行規制箇所があるため、評価レベルはDとなる。

整備後: 当該事業のルートが通行規制箇所を避けて計画しているため、災害危険性はなく、評価レベルはBとなる。

隣接事業中・調査中区間が整備済と仮定

	ランク	耐災害性	多重性
■	A	あり	あり
■	B	あり	-
■	C	なし	あり
■	D	なし	なし

ネットワーク全体の防災機能 【評価: 】

- ・当該リンク周辺の市町村から、最寄りの高速道路IC及び隣接市町村までの到達時間を計測。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮具合からネットワーク全体の防災機能向上を評価。

弱点度 (整備前)	弱点度 (整備後)	改善度
当該リンクが遮断され不通 ()	0.7	当該リンクの整備により不通が解消 ()

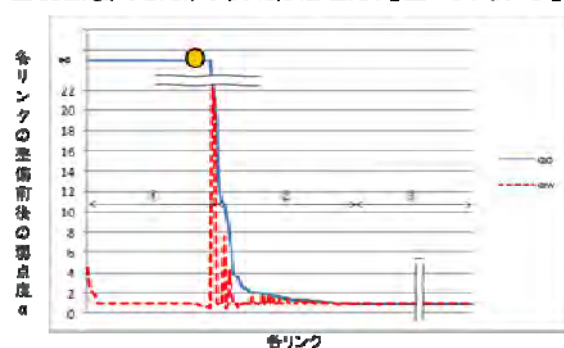
【現況の評価レベル(東北地方)】



【整備後の評価レベル(東北地方)】

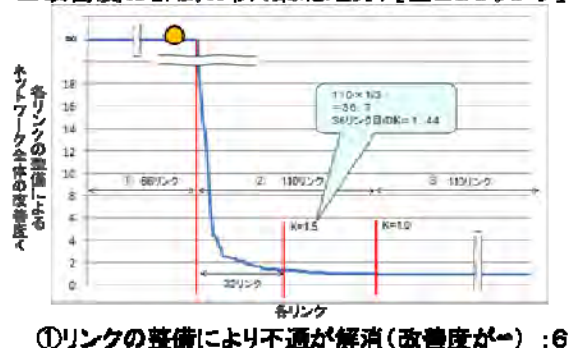


■ 弱点度の計測の例(東北地方)[全286リンク]



- ① 災害時不通リンク(弱点度が∞): 66
- ② 災害時の迂回有り: 92
- ③ 災害時の迂回無し: 128 (うち18リンクは整備後に時間短縮)

■ 改善度の計測の例(東北地方)[全286リンク]



- ① リンクの整備により不通が解消(改善度が∞): 66
- ② 改善度が1より大: 110
- ③ 改善度が1: 110

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。生産拠点で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、混雑している昼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)

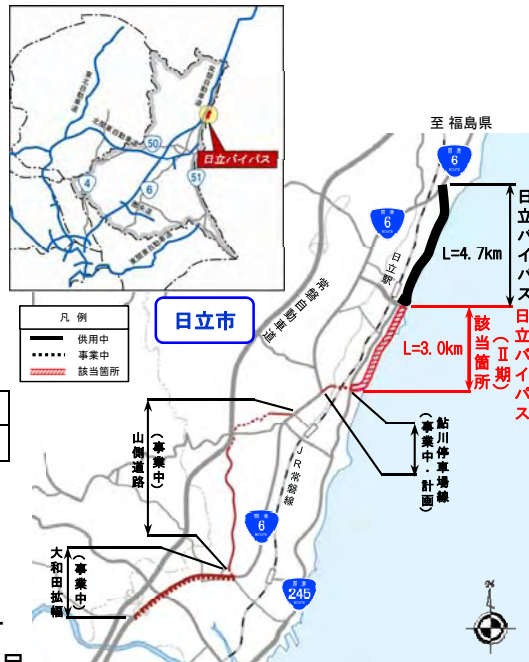


図1 事業位置図



図2 並行する国道6号の混雑状況(現況)

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

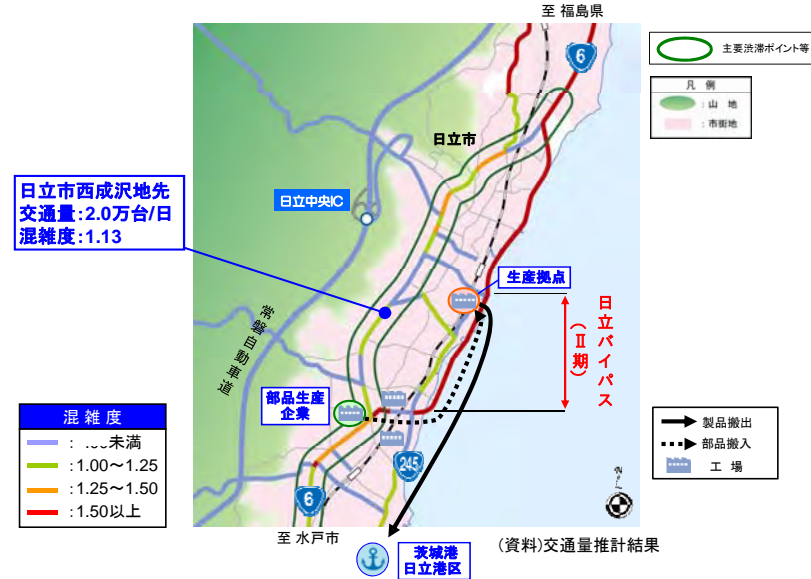


図3 整備後の混雑状況(日立バイパス(Ⅱ期)整備後)

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 維持管理費: 9 億円	走行時間短縮便益: 208 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138号 ^{あらや} 新屋拡幅に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点: 山梨県富士吉田市上吉田七丁目
～ 山梨県富士吉田市上吉田塚林
- 延 長 等: 2.6 km (4車線、設計速度60 km/h)
- 全体事業費: 約80億円
- 計画交通量: 約34,000台/日

乗用車類	小型貨物	普通貨物
約23,200台/日	約4,300台/日	約6,500台/日

2. 道路交通上の課題

交通渋滞

- 国道138号の上宿交差点～富士見公園前交差点間は信号交差点が多く、平日は地域内通勤・業務交通、休日や観光シーズンは周遊を目的とした観光交通が集中し、平日休日とも混雑度1.25以上と渋滞が激しい(図2)。
- 交通が集中する新屋地区は地域全体が交通需要に対して交通容量が不足するため、山梨県の主要渋滞ポイント等に位置づけられており、市民や観光客の円滑な移動を阻害。

観光交通に定時性がない

- 観光ピーク期には、自家用車による観光客のみならず、周遊バスの利用も渋滞によって阻害され、富士山駅～山中湖を周遊するバスの所要時間が、時刻表から大幅に遅れるなど、渋滞が観光産業に影響を及ぼしている(図3)。



図3 富士山駅-山中湖間周遊バスルート

避難路としての機能が不十分

- 富士山噴火時等の災害時において、幹線道路である国道138号は避難路として活用が見込まれるものの、避難路の必要幅員である15m以上を確保できておらず、円滑な避難が困難。(図4・5)

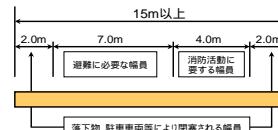


図4: 避難路の必要幅員
(資料: 大臣基準改正に係る広域避難地・避難路の設計について 国土交通省)

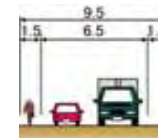


図5: 現況幅員
(国道138号新屋地区)

3. 整備効果

効果1 交通渋滞の解消

- 新屋拡幅の整備により、不足する幹線道路の交通容量が確保されることで、国道138号新屋区間の渋滞が解消し、通勤・業務・観光周遊交通の円滑化が期待できる。(図4)

【国道138号(当該区間)における混雑度(平日)】
 富士吉田市上吉田 現況 1.71 整備後 0.74
 富士吉田市新屋 現況 1.63 整備後 0.42

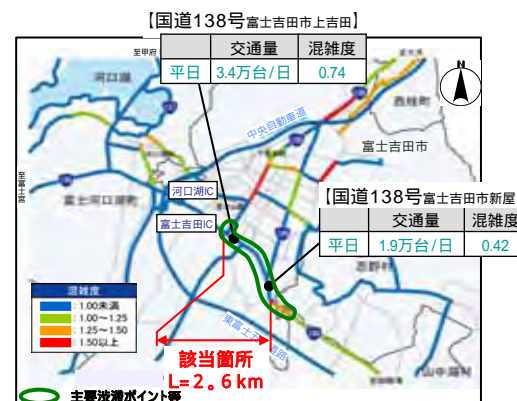


図6 整備後の混雑状況(新屋拡幅区間整備後)
(資料: 交通量推計結果)

効果2 定時性の向上(所要時間の短縮)

- 新屋拡幅の整備により、国道138号新屋区間の渋滞が解消され、富士山駅 - 山中湖間の周遊バスの所要時間が短縮、周遊観光にゆとりが創出される。
- 国道138号新屋区間の渋滞が解消することで、観光客の拠点である富士山駅から山中湖に至る国道沿線観光地までの定時性が向上し、観光客が旅行計画に沿って周遊することができるようになる。

効果3 災害時の安全性確保(避難路の確保)

- 新屋拡幅の整備により、避難路に必要な幅員が確保され、富士山噴火時等における災害時の安全な避難ルートの一翼を担う。

費用対便益の詳細

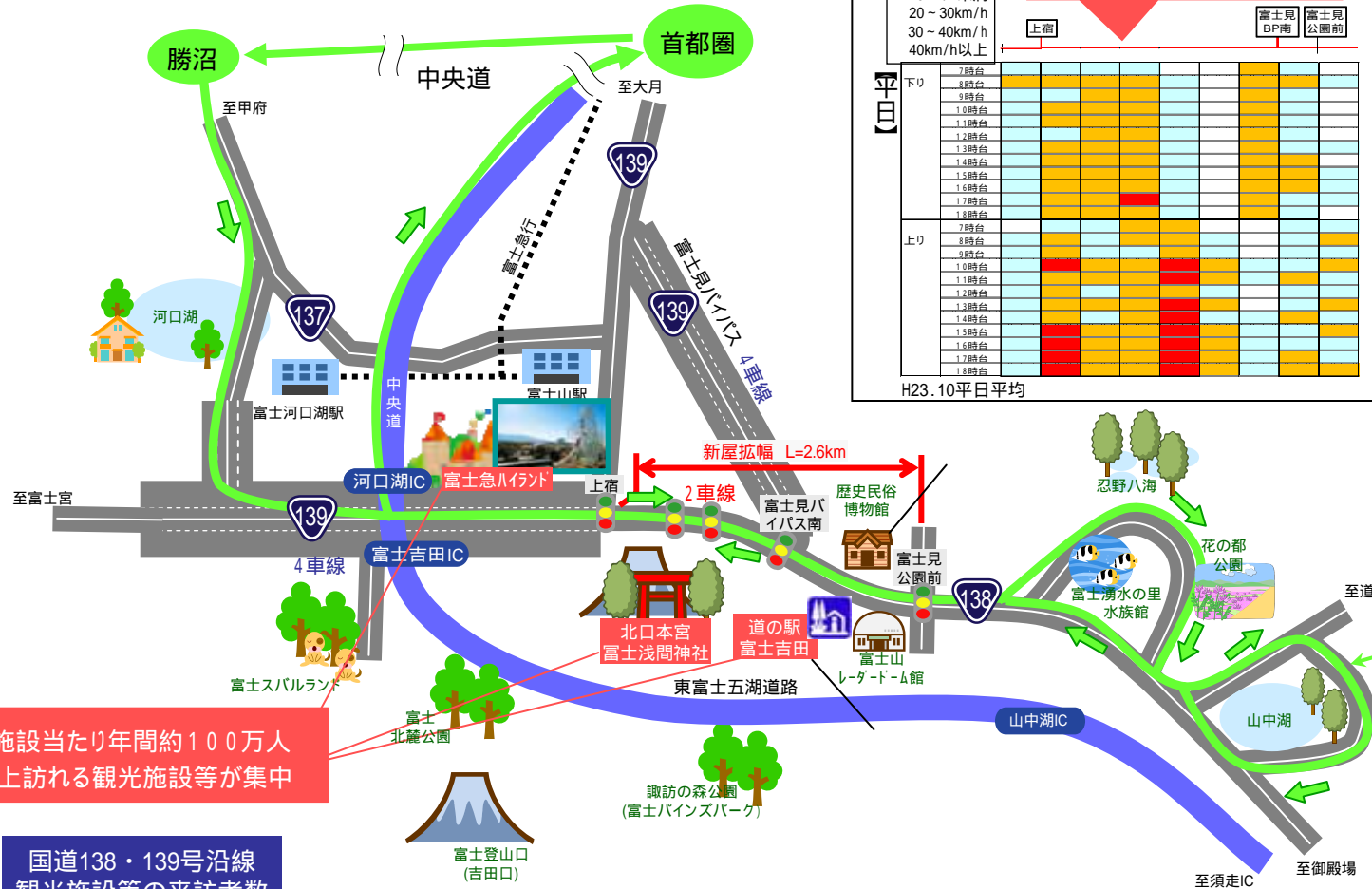
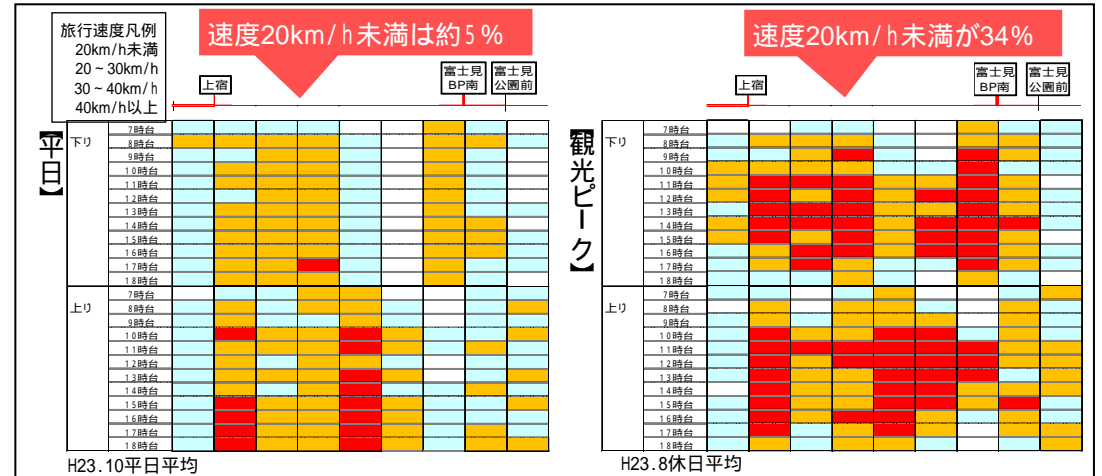
B/C	3.3	総費用	68億円	総便益	223億円	基準年
		事業費:	58億円	走行時間短縮便益:	211億円	平成23年
		維持管理費:	10億円	走行費用減少便益:	12億円	
				交通事故減少便益:	0.88億円	

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、走行時間経費減少便益、交通事故減少便益)を計上。

観光時期における交通状況 (平日(10月)と観光ピーク(8月))

< 時間帯別旅行速度 >

< 国道138号沿線の観光施設等 >



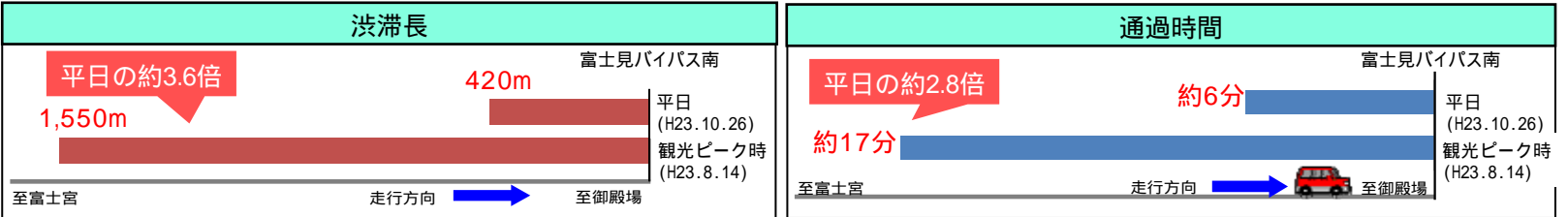
1施設当たり年間約100万人以上訪れる観光施設等が集中

国道138・139号沿線 観光施設等の来訪者数

施設名	H21年度来訪者数
富士急ハイランド	約195万人
北口本宮富士浅間神社	約140万人
道の駅 富士吉田	約94万人

出典: 各施設ヒアリング結果

< 富士見バイパス南交差点の渋滞状況 >



資料: はとバス・クラブツーリズム ヒアリング結果

一般国道1号 島田金谷バイパスに係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点: 静岡県島田市野田 ~ 静岡県掛川市佐夜渡
- 延長等: 10.4 km (4車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費: 約240億円
- 計画交通量: 約58,800台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約27,000台/日	約6,100台/日	約25,700台/日



図1 事業位置図



当該区間の渋滞状況

2. 道路交通上の課題

交通容量不足による交通渋滞

- 浜松・静岡両都市圏間の国道1号バイパスにおいて、4車線化事業中の区間を除くと、当該路線の混雑度はワースト1位。(図2)

バイパス名	浜松BP (橋梁部)		磐田BP	袋井BP (立体部)	袋井BP (平面部)	掛川BP	日坂BP	島田金谷BP	藤枝BP	岡部BP	静岡BP (唐瀬ICまで)
	1号BP	8	2	2	4	2	2	2	2	4	2
1号現道		2			2			2			4
混雑度(1号BP)	1.6	2.4	2.5	1.0	1.9	1.8	2.4	2.4	1.2	2.3	

図2 浜松都市圏～静岡都市圏間の交通状況

3. 整備効果

効果 交通容量確保による渋滞の緩和

- ピーク時旅行速度の向上・所要時間の短縮(図3)

- 菊川IC 野田IC間のピーク時旅行速度
[上り] 31 km/h 51 km/h
[下り] 30 km/h 47 km/h
- 菊川IC 野田IC間の所要時間
[上り] 18分 11分 (7分短縮)
[下り] 19分 12分 (7分短縮)

- 向谷ICの渋滞が緩和

- 大井川渡河部並行路線の渋滞緩和

- 4車線化に伴う交通転換により、他の渡河部(橋梁部)における渋滞が緩和。(図4)

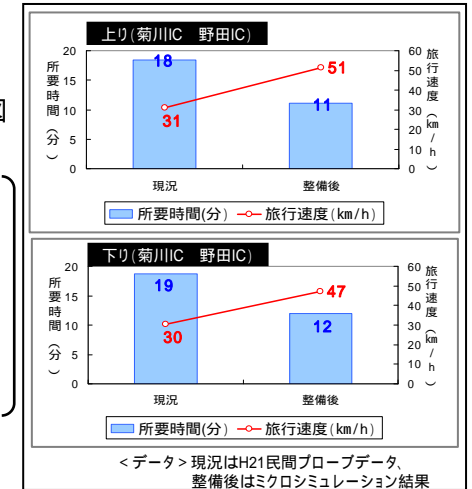


図3 ピーク時旅行速度・所要時間の変化

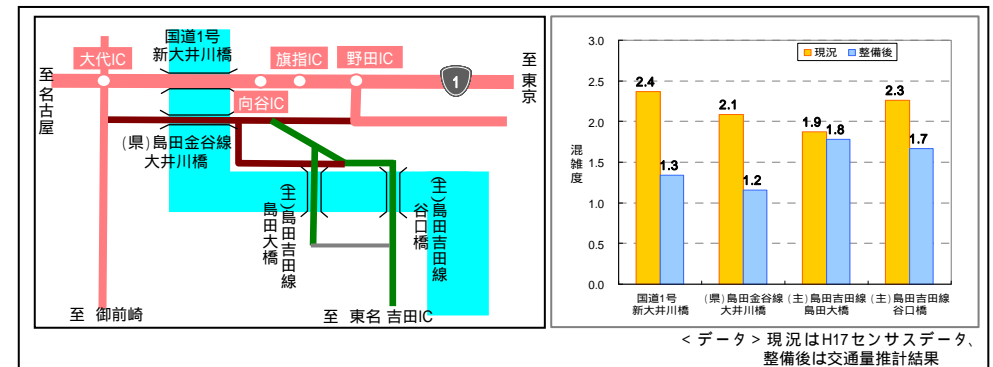


図4 並行路線(大井川渡河部)の混雑度の変化

費用対便益の詳細

3便益 B/C	5.6	総費用	228億円	総便益	1,289億円	基準年 平成23年
		事業費	182億円	走行時間短縮便益	1,200億円	
		維持管理費	46億円	走行経費減少便益	56億円	
				交通事故減少便益	34億円	

- 経済的内部収益率 (EIRR) : 18.3%

- 総費用・総便益については、基準年(H23)における現在価値を記入
- 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60 km/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

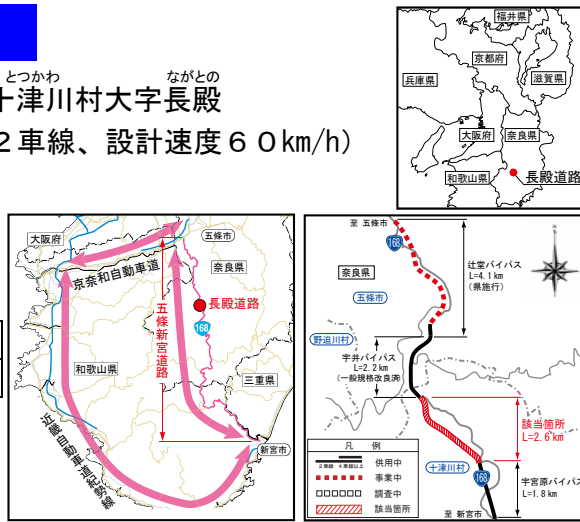


図1 事業位置図

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。
- このち奈地区では大きな土石によって道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。

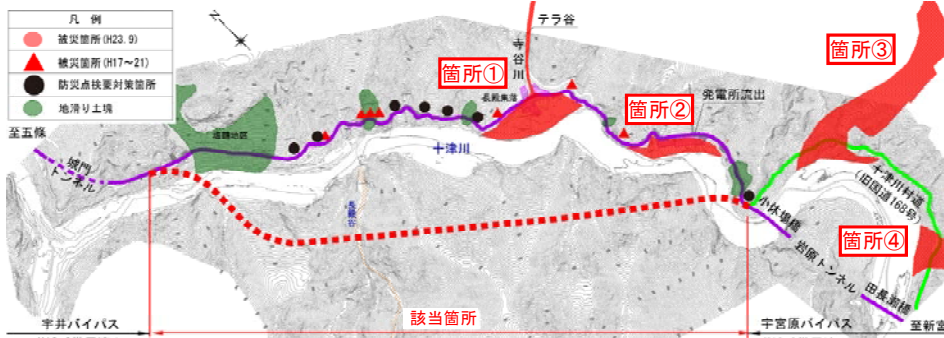


図2 該当箇所の被災状況



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)



図3 線形が厳しい箇所及幅員狭隘区間



【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)

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	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	

・経済的內部収益率 (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。

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

3. 整備効果 << 防災面のネットワーク上のリンクとしての効果 >>

主要都市・拠点間の防災機能【評価:】

五條市～新宮市の評価

現況	(目標) 整備後
D	(B) B

現況:主経路に幅員の狭い箇所があるため、評価レベルはDとなる。

整備後:当該事業のルートが幅員の狭い箇所を避けて計画しているため、災害危険性はなく、評価レベルはBとなる。

五條新宮道路全線が整備済みと仮定

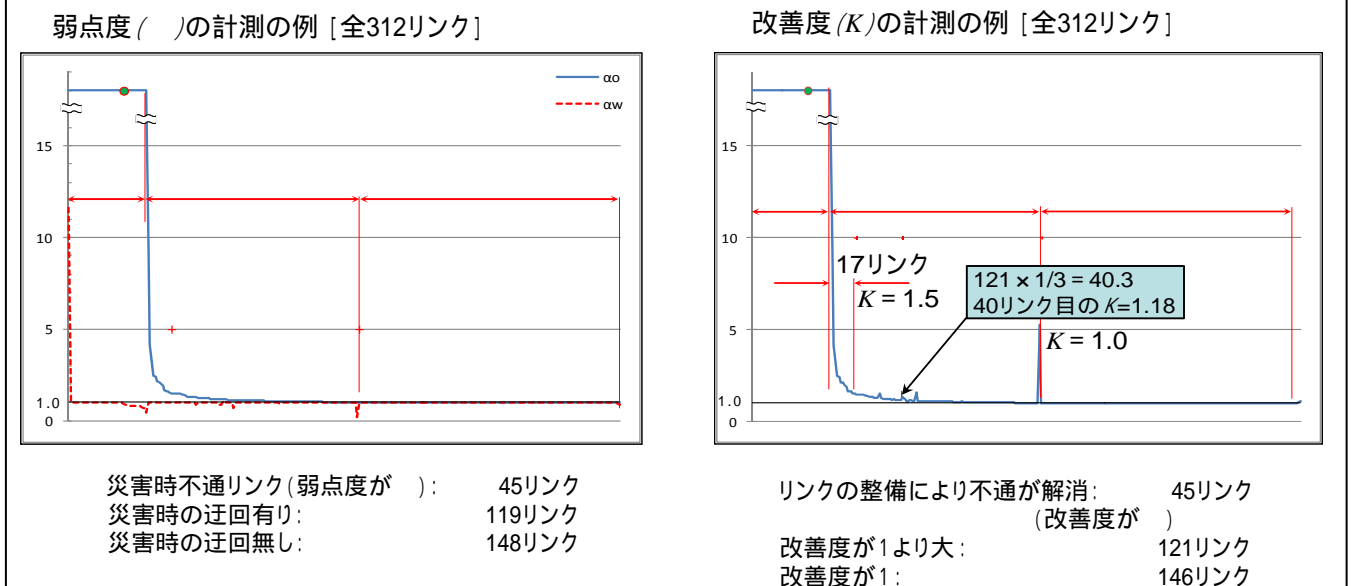
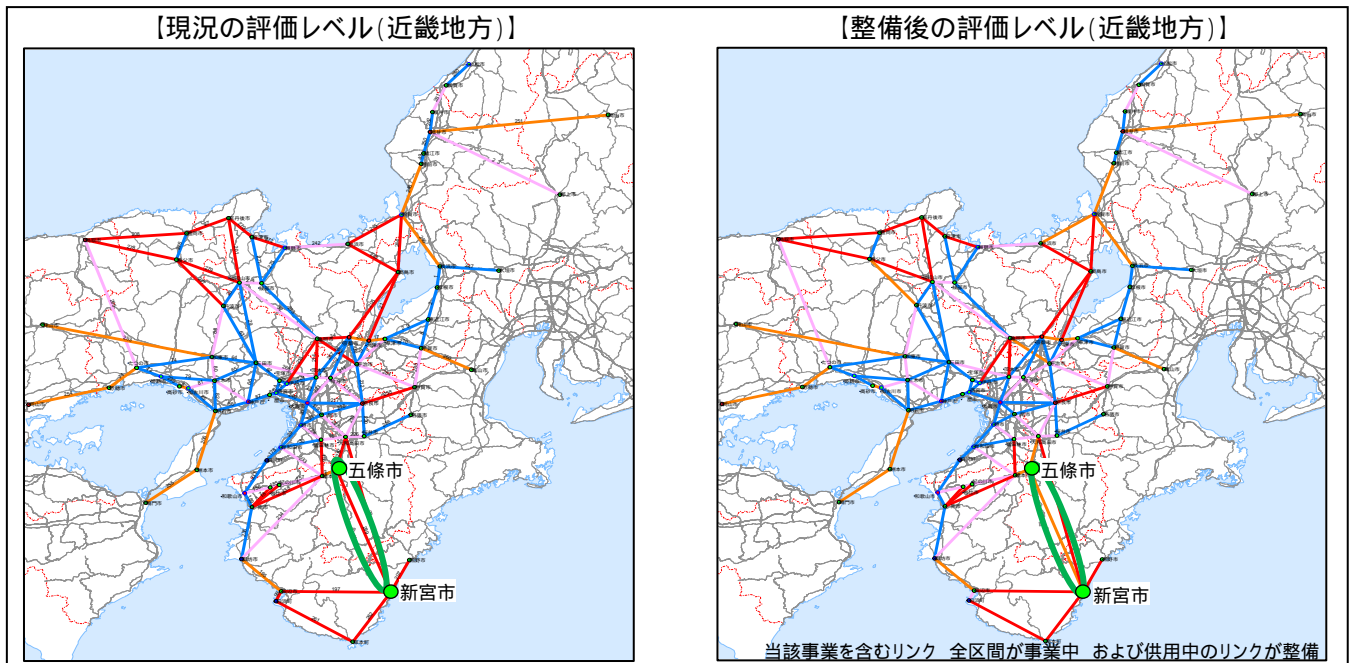
	ランク	耐災害性	多重性
	A	あり	あり
	B	あり	-
	C	なし	あり
	D	なし	なし

長殿道路及び事業中箇所の整備により、過去の災害実績より災害時に長時間通行不能と想定される箇所が整備され、五條市～十津川村まで緊急車両が通行可能となる等の効果が想定される

ネットワーク全体の防災機能【評価:】

- ・周辺の各市町村から、最寄りの県庁所在地(奈良市)及び隣接市町村までの到達時間を計測し、到達時間の遅れの程度(弱点度)を評価。
- ・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合い(改善度)からネットワーク全体の防災機能向上を評価。

弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度
当該リンクが遮断され不通()	0.92	当該リンクの整備により不通が解消()



一般国道55号 (阿南安芸自動車道) 安芸道路に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点 : 高知県安芸市伊尾木 ~ 安芸市馬ノ丁
- 延 長 等 : 5.8 km (2車線、設計速度80 km/h)
- 全体事業費 : 約245億円
- 計画交通量 : 約9,600台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約6,500台/日	約1,500台/日	約1,600台/日



図1 事業位置図

2. 道路交通上の課題

防災・災害時の救助活動等

・高知県東部地域は東南海・南海地震の想定被害の大きな地域(震度6強、津波高約8m)であり、当該区間に並行する現道約4.6kmのうち、約4.2km(約91%)が浸水の影響を受けると想定

・近傍に災害時に機能する迂回路が無く、現道の寸断による代替路の確保が課題(図2)

住民生活

・高知県東部地域は、速達性が確保できる高速道路が未整備。現道区間は、信号交差点が11箇所存在し、速度が低下。

・高知東部自動車道以東は救急救命を担う第3次医療施設が無いため、60分で到達できない地域が広く存在



図2 国道55号浸水箇所想定図

地域経済・地域社会等

・県庁所在地である高知市~安芸生活圏(芸西村以東)の中心都市である安芸市間の連絡速度は37.9km/hで、全国平均と比較しても低く、地域間の連携に支障を来す恐れ(図3)



図3 高知県東部地域の混雑度

3. 整備効果 << 防災面の課題に対する効果 >>

効果1 防災・災害時の救助活動等

・東南海・南海地震による津波浸水区間の回避による通行止めの危険性を解消し、災害時の緊急輸送路を確保することにより、災害時における安全性・信頼性を確保(図2)

効果2 住民生活

・高速ネットワークを延伸することで、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに、60分圏域が拡大(図4)

安芸郡北川村~高知医療センター

既事業完了時 95分 61分 (34分短縮)

当該区間整備 61分 56分 (5分短縮)

安芸市以東の高知県東部地域における

60分圏域人口:

既事業完了時 約1.5万人 約2.6万人(1.1万人増)

当該区間整備 約2.6万人 約3.3万人(0.7万人増)



図4 第3次救急医療施設の60分圏域

効果3 地域経済・地域社会等

・現道からの交通転換により、混雑が解消。

・信号交差点を回避することにより、救急輸送時の走行性が向上。

(現況)H17センサ 混雑度1.0以上区間 : 17.2km (安芸市~高知市)

(整備後) 混雑度1.0以上区間 : 0km

B/C	1.4	総費用		総便益		基準年
		177億円	170億円	247億円	215億円	
		事業費	7億円	走行時間短縮便益	18億円	平成23年
		維持管理費		走行経費減少便益	14億円	
				交通事故減少便益		

・経済的内部収益率(EIRR) : 6.0%

- 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。
- 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)を計上。

あなんあき あき 一般国道55号(阿南安芸自動車道)安芸道路に係る新規事業採択時評価

3. 整備効果 << 防災面のネットワーク上のリンクとしての効果 >>

主要都市・拠点間の防災機能【評価:】

南国市～安芸市の評価

現況	整備後(目標)	評価
D	B (B)	

現況:主経路に津波浸水区域があるため、評価レベルはDとなる。

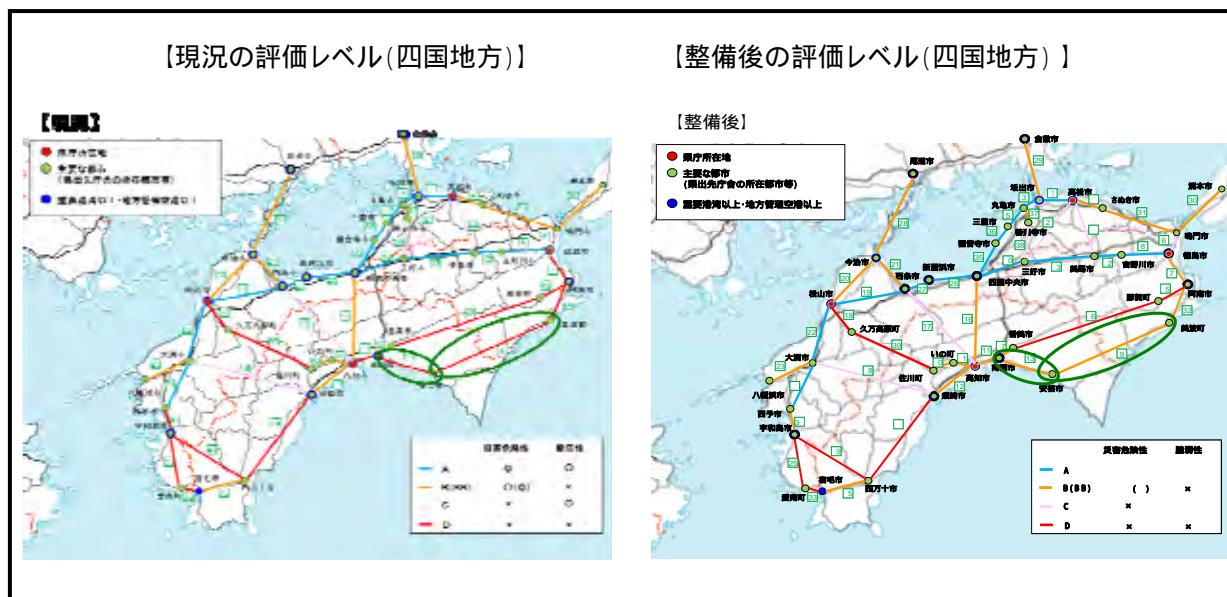
美波町(徳島県)～安芸市の評価

現況	整備後(目標)	評価
D	B (B)	

整備後:当該事業のルートが津波の影響を受けないよう計画しているため、災害危険性はなく、評価レベルはBとなる。

隣接事業中・調査中区間が整備済と仮定

	ランク	耐災害性	多重性
	A	あり	あり
	B	あり	-
	C	なし	あり
	D	なし	なし

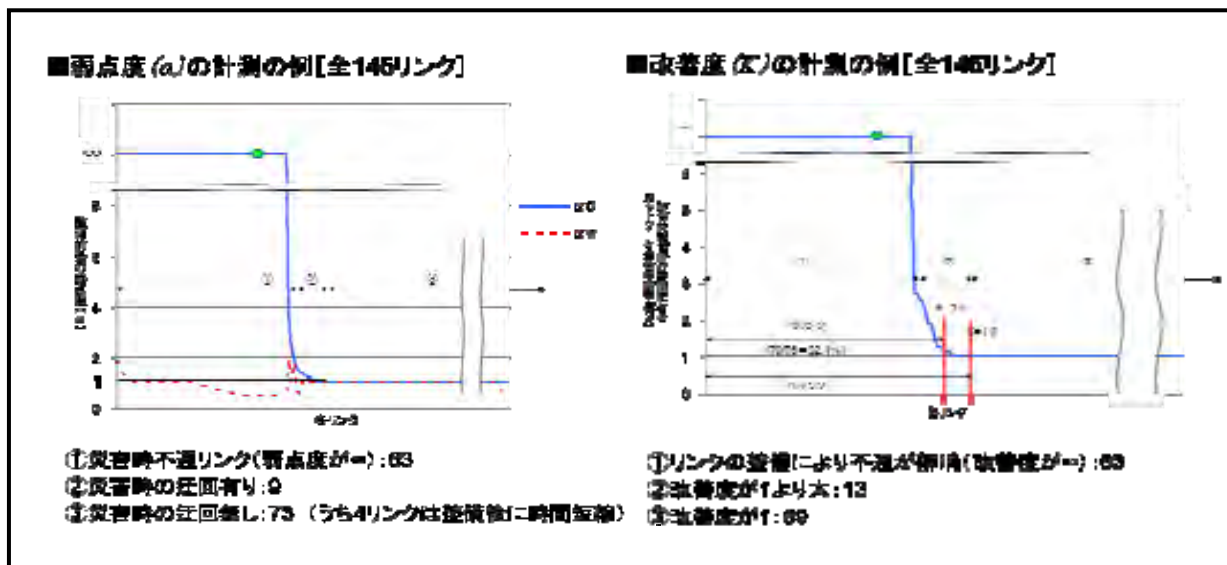


ネットワーク全体の防災機能【評価:】

・周辺の各市町村から、最寄りの県庁所在地(高知市)及び隣接市町村までの到達時間を計測し、到達時間の遅れの程度(弱点度)を評価。

・当該リンクの整備による到達時間の短縮度合い(改善度)からネットワーク全体の防災機能向上を評価。

弱点度(整備前)	弱点度(整備後)	改善度
当該リンクが遮断され不通()	0.5	当該リンクの整備により不通が解消()



一般国道58号 北谷拡幅に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

- 起 終 点: 沖縄県北谷町浜川
おきなわけんぎのわんしいざ
～ 沖縄県宜野湾市伊佐
- 延長等: 4.3 km
(8車線、設計速度60Km/h)
- 全体事業費: 約230億円
- 計画交通量: 約93,800台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約67,700台/日	約14,600台/日	約11,500台/日



図1 事業位置図

また、混雑を嫌った観光客が北谷地区での滞在時間をさらに減少させたり、他地区の利用へ転換、フィッシャリーナ計画 等開発計画へも影響する恐れがある。



図4 フィッシャリーナ計画 完成予想全体図

フィッシャリーナ計画とは、FISH/Fishery(魚/漁業)とArena(劇場)を組み合わせた造語であり、この一帯を開発し、漁業や商業施設を含めた都市型観光リゾートの形成を目指すもの。

3. 整備効果

効果1 北谷地区の交通容量確保

- 北谷拡幅の整備により、国道58号北谷地区における交通容量を確保。(図5)
- 国体道路入口交差点の渋滞が解消。
- 伊佐北交差点からアメリカンビレッジまでの速達性が向上。

混雑度	: 現況 1.26	整備後 0.98 (22%改善)
速達性の確保	: 現況 約22分	整備後 約8分 (約14分短縮)

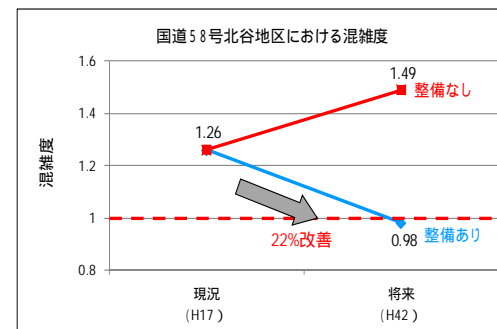


図5 北谷地区の混雑度変化
資料: 将来交通量推計結果

2. 道路交通上の課題

直轄国道における交通容量不足

- 北谷地区には、米軍基地等の就業施設や観光・商業施設が集中し、内陸部の多くは米軍基地で占められている。また、沖縄本島を縦貫する主要幹線道路は国道58号のみとなっており、通過交通、生活交通、観光交通等全てが当該道路に集中、そのため、直轄国道で平日、休日とも慢性的に交通容量が不足、混雑度が高い状態。(図2)

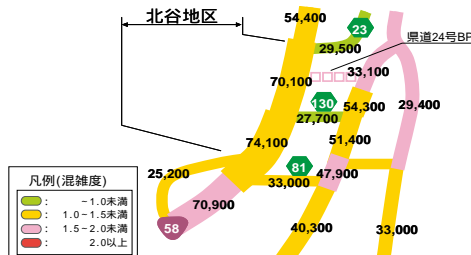
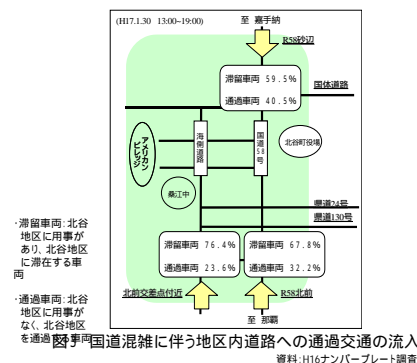


図2 北谷地区の混雑状況
資料: H17道路交通センサス

- さらに当該区間においては、沖縄県の主要渋滞ポイント等に位置づけられている国体道路入口交差点が存在。各流入方向において混雑が発生し、円滑な交通を阻害。
- 将来、当該地区においては、区画整理事業等の整備による商業施設の集積に伴い、さらに交通需要が増大し交通混雑が進む。

多様な目的を持った利用交通の輻輳

- 当該地区では、全ての利用交通が国道58号に集中するため、朝夕のピーク時や休日など、国道58号が混雑する時間帯には混雑を避けて地区内道路に通過交通が入り込んでいる。(図3)



資料: H16ナンバープレート調査

効果2 北谷地区における地域活性化

- 国道58号の容量確保に伴い混雑が緩和され、観光及び利用客の北谷地区での滞在時間の増加および北谷地区の利用頻度増加が見込まれる。また、それに伴い北谷地区の賑わいが更に向上し、年間商品販売額増加に繋がるものと想定される。
- 混雑緩和に伴い、沿道の土地利用(米軍跡地等)の促進が期待され、北谷地区の更なる活性化に繋がる。

費用対便益の詳細

B/C	4.7	総費用	161億円	総便益	762億円	基準年
		事業費:	155億円	走行時間短縮便益:	736億円	平成23年
		維持管理費:	6.3億円	走行費用減少便益:	36億円	
				交通事故減少便益:	-9.9億円	

・経済的内部収益率(EIRR): 13.9%

総費用・総便益については、基準年(H23)における現在価値を記入
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