

1. 事業概要

- 起 終 点：福島県福島市松川町浅川
ふくしま まつかわ あさかわ
ふくしま おおもり
 ~福島市大森
- 延長等：6.3 km
- 4車線 設計速度80km/h (第3種第1級)
 設計速度60km/h (第4種第1級)
- 全体事業費：約245億円
- 計画交通量：約22,700台/日

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



一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期)

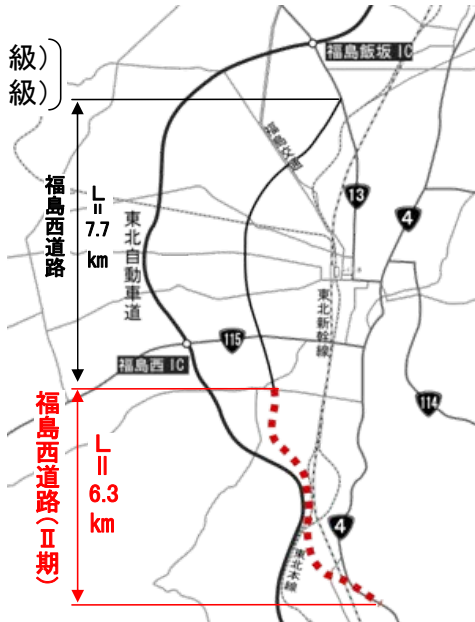


図1 事業位置図

2. 道路交通上の課題

- 交通集中による渋滞の発生
 - 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①)
 - 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① 伏拝交差点付近の渋滞状況

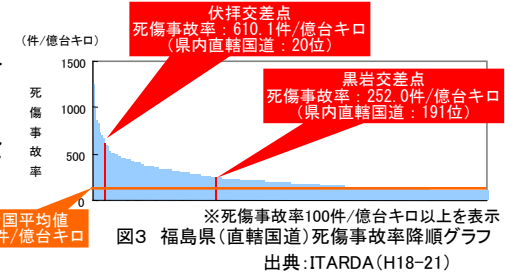


図2 国道4号の渋滞状況

出典：渋滞長調査(H23)

②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、黒岩交差点は死傷事故率が全国平均値100件/億台キロを大幅に上回る事故危険箇所となっている。(図3)



③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②)



写真② 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(Ⅱ期)の整備により交通が集中していた国道4号の交通の分散が図られ、国道4号の混雑度が改善
 [当該区間の混雑度 現況：1.07→整備後：0.76]
 [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 交通事故の削減

急勾配区間の回避および渋滞の緩和により交通事故の削減が期待

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4)



図4 整備後の道路網

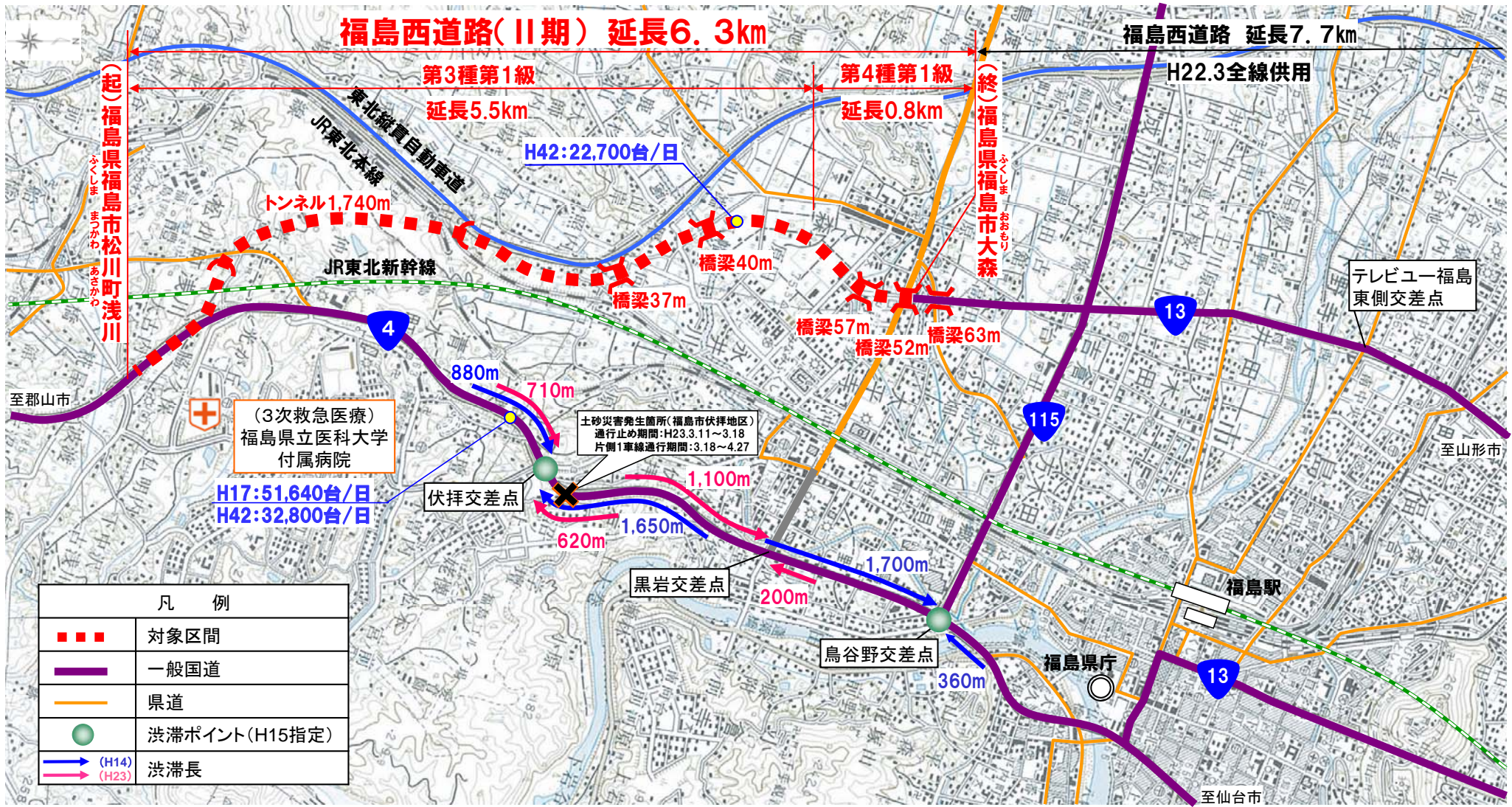
費用対便益の詳細

B/C	1.7	総費用	183億円	総便益	315億円	基準年 平成23年
		事業費	161億円	走行時間短縮便益	282億円	
		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%

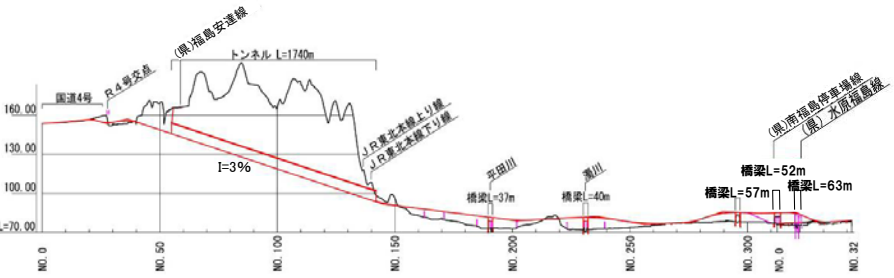
※総費用・総便益については、基準年(H23)における現在価値を記入
 ※便益には、3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)を計上

一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期)に係る新規事業採択時評価

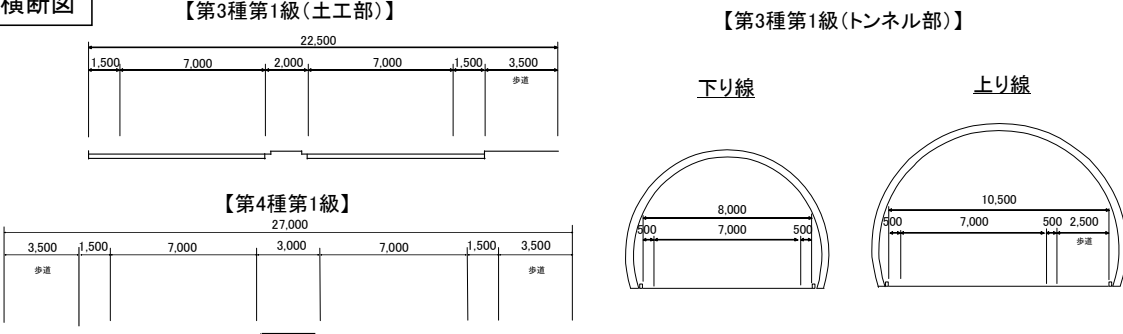


凡 例	
■■■■	対象区間
—	一般国道
—	県道
●	渋滞ポイント(H15指定)
→ (H14)	渋滞長
→ (H23)	

計画縦断面図



標準横断面図



1. 福島都市圏の課題

① 福島都市圏の交通渋滞

- 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、ピーク時に伏拝交差点、黒岩交差点にて最大約1,100mの渋滞が発生(図1)
- 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。



図1 福島都市圏南部の渋滞状況
出典: 渋滞長調査(H23)

② 交通事故の多発

- 福島都市圏南部の国道4号では、148件(H18~21)もの交通事故が発生。
- 特に、伏拝交差点、黒岩交差点は死傷事故率が全国平均値100件/億台キロを大幅に上回る事故危険箇所となっている。(図2)

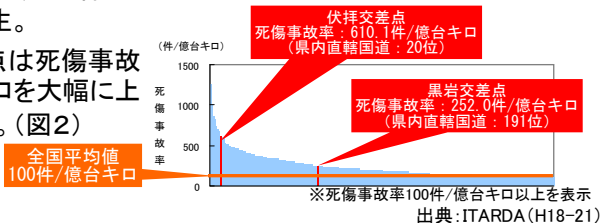


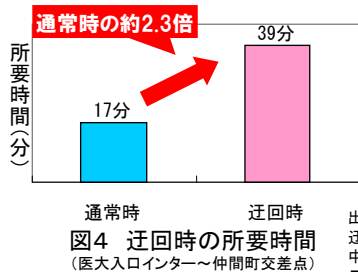
図2 福島県(直轄国道)死傷事故率降順グラフ

③ 災害時の通行止め

- 2011.3.11東日本大震災にて、福島市南部の国道4号(福島市伏拝地区)で土砂崩落が発生。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、市民生活に多大な影響を与えた。(図3・図4)



図3 土砂崩落と迂回路



2. 原因分析

① 交通容量不足

- 福島都市圏南部の道路網が不十分で、幹線道路である国道4号への交通が集中し、混雑度が1.07と交通容量を超過(図5)



図5 福島市街地幹線道路の混雑度(H22センサス)

② 事故を誘発する道路状況

- 交通渋滞に起因する追突事故が多く、全体の約6割を占める。(図6)
- 急勾配区間があり、速度超過等により事故の誘発を招いている。(図7)

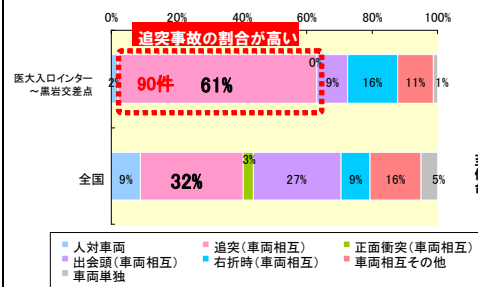


図6 交通事故類型

出典: ITARDA(H18-21)

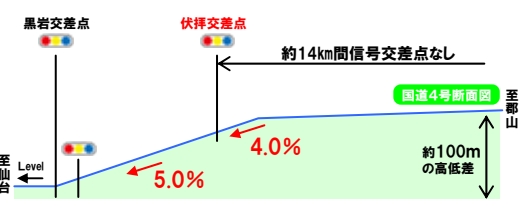


図7 渋滞区間の国道4号の縦断勾配

③ 道路網の不足

- 道路網不足により、緊急時の道路ネットワーク機能が脆弱

3. 政策目標

- ① 交通容量確保による渋滞の緩和
- ② 事故多発箇所の改善
- ③ 災害に強い道路網の確保

4. 対策案の検討

評価軸	【案①】福島西道路の南伸(6.3km)	【案②】福島西道路の南伸(4.4km) +国道4号拡幅(1.4km)	【案③】国道4号拡幅(3.8km)
渋滞の緩和	○ 交通の転換により混雑度が改善 ○ 混雑度(国道4号) 【現況】1.07 → 【整備後】0.76	○ 交通の転換および拡幅による交通容量確保により、混雑度が改善 ○ 混雑度(国道4号) 【現況】1.07 → 【整備後】0.76	○ 拡幅による交通容量確保により混雑度が改善 ○ 混雑度(国道4号) 【現況】1.07 → 【整備後】0.77
交通事故の減少	○ 渋滞緩和と急勾配区間の回避により事故減少が期待	△ 渋滞緩和により事故減少が期待しかし、急勾配通過区間は残存	△ 渋滞緩和により事故減少が期待しかし、急勾配通過区間は残存
道路網の確保	○ バイパスにより新たな道路網が整備される。	○ 一部バイパスにより一部区間に新たな道路網が整備される。	△ 道路網の整備とはならない。
支障家屋数	76件	49件	197件
経済性	約245億円	約265億円	約255億円
総合評価	○	△	△

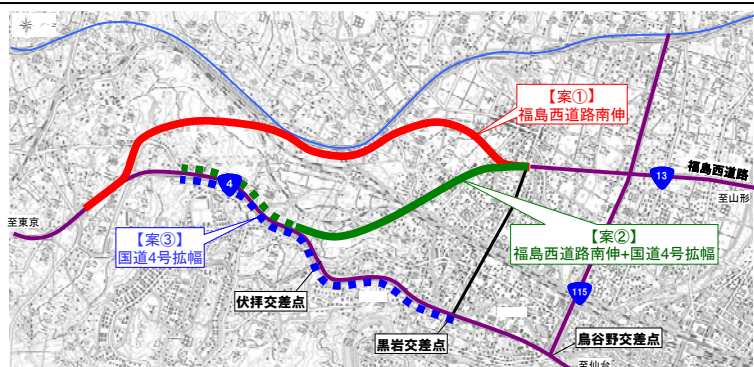
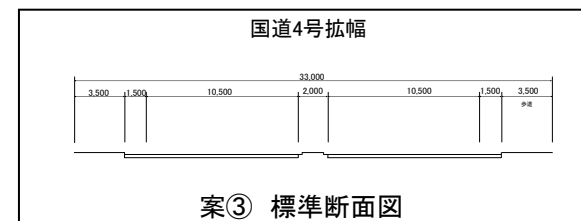
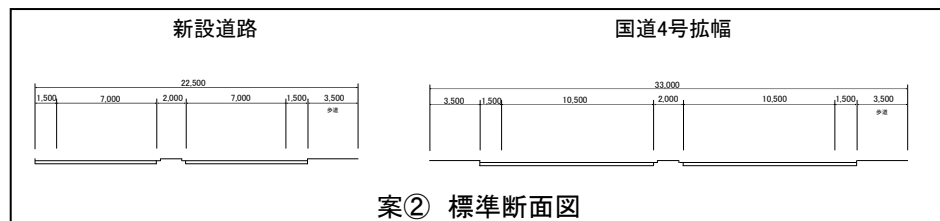
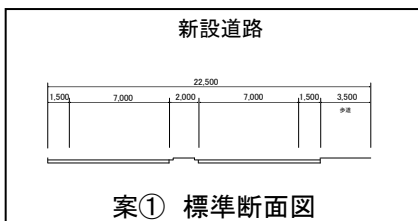


図9 福島市南部地区における対策案検討

対応方針(案):
案①による対策が妥当

- 【計画概要】
- ・路線名: 一般国道13号
 - ・区間: 福島市松川町浅川
～福島市大森
 - ・概略延長: 6.3km
 - ・標準車線数: 4車線
 - ・設計速度: 80km/h
 - ・概ねのルート: 図9案①の通り

(参考) 当該事業の経緯

都市計画決定等の状況

- H17年8月～H18年 8月 構想段階PI実施
- H19年9月～H23年11月 県条例による環境影響評価の実施、都市計画決定。

地域の要望等

- H22年8月 福島県知事から国土交通大臣宛に「福島西道路南伸」の早期事業着手を要望
- H23年7月 福島県知事から国土交通大臣宛に「福島西道路南伸」の早期事業着手を要望