

平成16年度 事後評価結果の概要

事業名	一般国道47号 <small>みなみの</small> 南野バイパス	事業区分	一般二次	評価主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：山形県 <small>ひがしがわくんあまるめまちふるせき</small> 東田川郡余目町古関 至：山形県 <small>ひがしがわくんあまるめまちあまるめ</small> 東田川郡余目町余目			延長	7.0 km

事業概要

一般国道47号は、仙台市を起点とし、新庄市を通過し、酒田市へと至る総延長約170kmの主要幹線道路である。山形県内において、一般国道112号とあわせ、内陸部と庄内地方を結ぶ重要路線である。

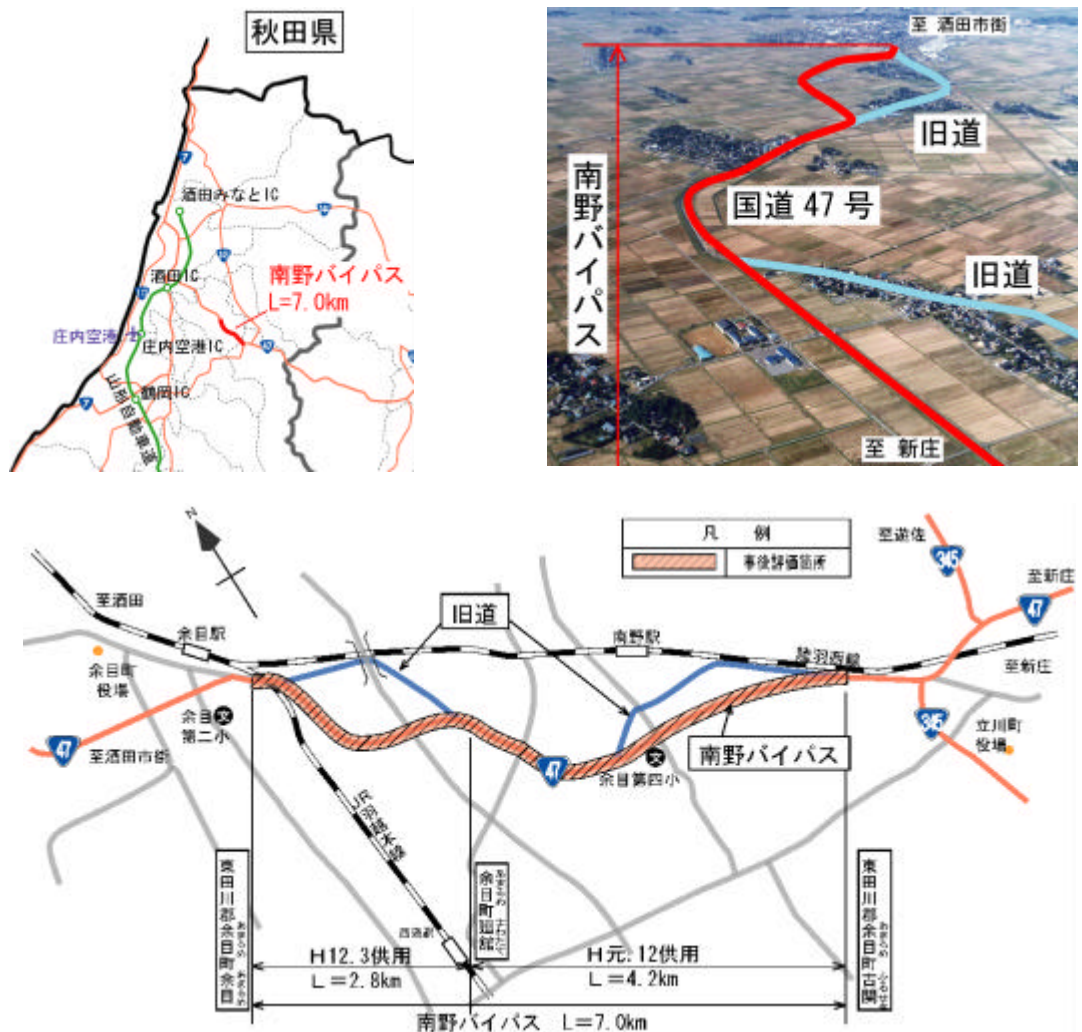
南野バイパスは、昭和57年度に事業着手し、平成元年12月に現道拡幅区間を含む4.2kmを部分供用し、残る2.8km区間を平成12年3月に供用した延長7.0kmの道路（完成2車線）である。

事業の目的・必要性

一般国道47号の余目町南野、余目新田地区では、幅員狭小部や直角曲がり(R=50m)が存在し、大型車のすれ違い困難や交通阻害が生じていた。また、大型車混入率が大きく、歩行時の危険性や騒音等による沿道環境の悪化が生じていた。

南野バイパスは、「円滑な交通の確保」、「歩行者の安全性確保」、「沿道環境の改善」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	昭和57年度	用地着手	昭和58年度	供用年度 (当初) - /H5 (暫定/完成)	変動	1.55倍
		都市計画決定		工事着手	昭和61年度	(実績) - /H11		
	事業費	計画時 (完成2車)	(名目値) 35億円 (実質値) 39億円	実績 (完成2車)	(名目値) 37億円 (実質値) 41億円		変動	1.05倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (完成2車)	6,321台/日 (予測年次 S75=H12)	実績 (完成2車)	8,179台/日 (H15 余目町古関)		変動	129%
	旅行速度向上 (供用前旧道 当該路線)	38.7 (供用直前年次) S63年度	43.1 km/h (供用後年次) H15年度	交通事故減少 (供用前旧道 供用後旧道)	死傷事故減少 28.2件/億台キロ (6.7件) (供用前年次) S61~S63年	50.8件/億台キロ (1.8件) (供用後年次) H12~H14年		
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	3.6	総費用 112億円 事業費: 62億円 維持管理費: 50億円	総便益 401億円 走行時間短縮便益: 346億円 走行経費減少便益: 39億円 交通事故減少便益: 17億円		基準年	平成16年
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	-20億円	便益減少額	134億円			
	事業遅延の理由							
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県営圃場整備事業との事業調整（換地処分）に時間を要し、用地着手まで4年間を費やした。 							

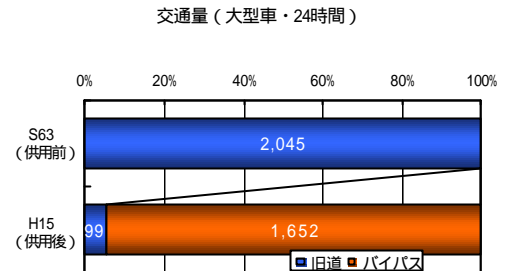
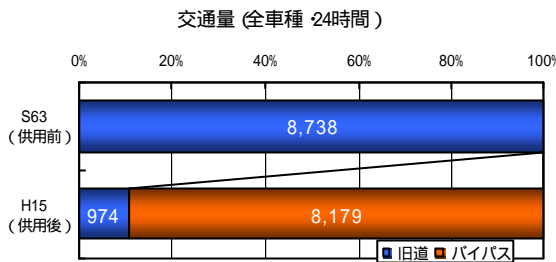
客観的評価指標に対応する事後評価項目

1. 活力

(1)円滑なモビリティの確保

交通量の状況

- ・バイパス全線供用により、断面交通量の約9割がバイパスへ転換し、幅員狭小部や直角曲がりが存在する旧道から通過交通を排除。



資料：道路交通センサス（S63）、酒田河川国道事務所交通量調査（H15）

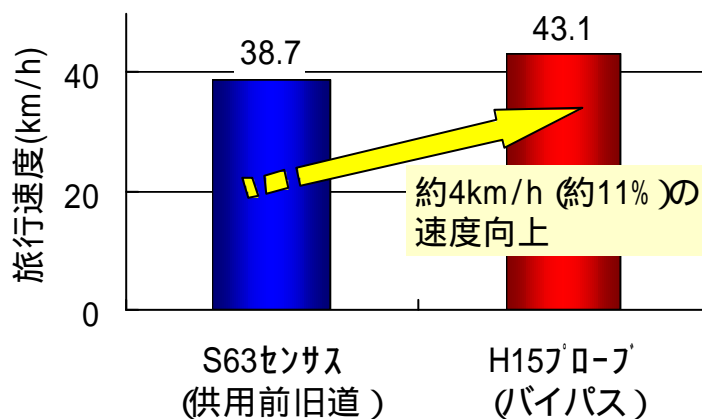
- ・旧道には直角曲がり(R=50m)や歩道なし（設置不能）区間などがあり、隘路となっていた。
- ・バイパスにより、旧道側の直角曲がり・狭小幅員による大型車のすれ違い支障区間の通行を回避。



資料：旧道（R=50m箇所）の状況

旅行速度向上の状況

- ・整備の進捗にあわせ、旅行速度は38.7km/h（S63）から43.1km/h（H15）へと4km/h向上。



資料：道路交通センサス（S63）、酒田河川国道事務所プローブ調査（H15）

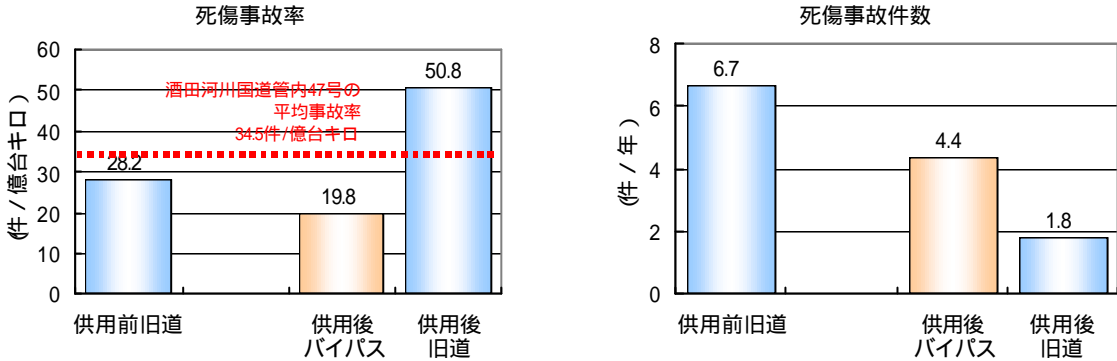
事業の
効果等

交通事故の低減の状況

- ・バイパス供用により、年平均事故発生件数が減少した。

全事故：バイパス供用前の旧道(S61～S63)・・・事故率 28.2件/億台キロ
 年平均発生件数 6.7件/年
 " 供用後の旧道(H12～H14)・・・事故率 50.8件/億台キロ
 年平均発生件数 1.8件/年
 " 供用後のB P (H12～H14)・・・事故率 19.8件/億台キロ
 年平均発生件数 4.4件/年

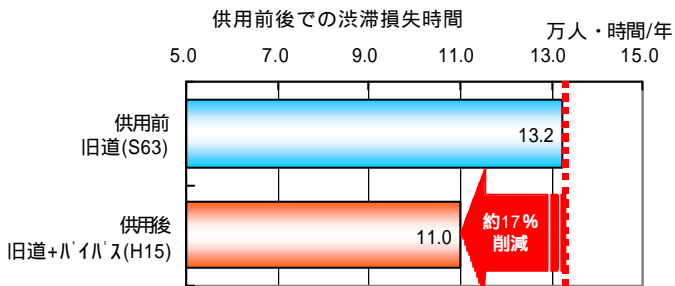
一般国道47号酒田河川国道管内平均死傷事故率 34.5件/億台キロ (H11センサスより)
 供用後のH12データは、H12.4月～12月の9ヶ月分



資料：酒田河川国道事務所事故データ（供用前旧道、供用後バイパス）
 余目警察署事故データ（供用後旧道）

旧道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率

- ・旧道の渋滞損失時間：13.2万人・時間/年（旧道、供用前S63）
- ・旧道等の渋滞損失時間：11.0万人・時間/年（旧道＋バイパス、供用後H15）
- ・旧道等の渋滞損失削減率：約17%削減（旧道＋バイパス）



供用前渋滞損失 S63道路交通センサスより算出
 現在の渋滞損失 H15交通量調査・プローブ調査より算出



旧道の状況

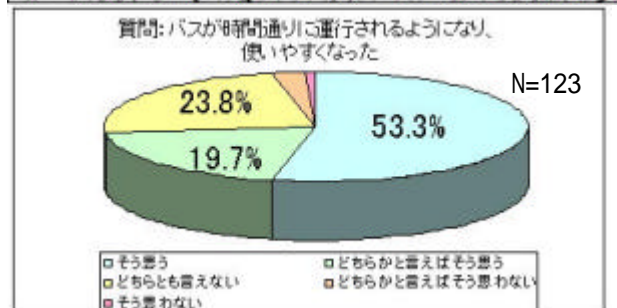
路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況

- ・バイパス供用前と比較し、余目駅～狩川駅間の路線バスの所要時間は5分短縮。（時刻表）
- ・路線バスの定時性向上を住民の約7割が評価。

（路線バス時刻表の変化）

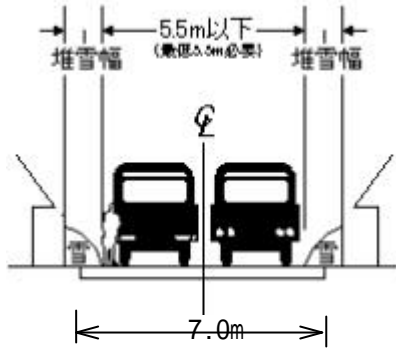
整備前(S61)		整備後(H15)	
余目駅	16:00	余目駅	15:57
20分		15分	
狩川駅	16:20	狩川駅	16:12

資料：たちかわ交通（時刻表・バスルート）
 余目地区沿線住民123名へのハガキによるアンケート調査(H16.2:酒田河川国道事務所実施)

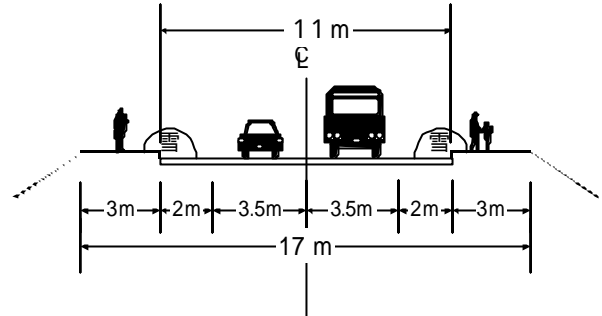


冬期における円滑な通行を確保

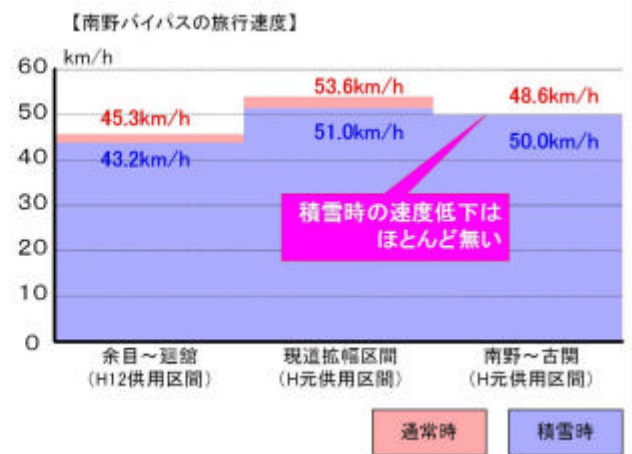
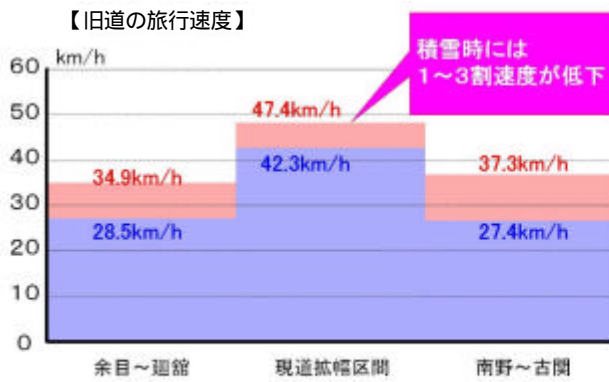
- ・冬期における安全にすれ違いが可能な幅員を満たし、ゆとりある幅員（車道部幅員11m）で、安全・円滑な冬期通行を確保。
- ・バイパスにおける冬期走行性が向上し、積雪時でも安定した旅行速度を維持。



旧道の幅員構成



バイパスの幅員構成



資料：酒田河川国道事務所冬期プローブ調査（H15）

2. 安全

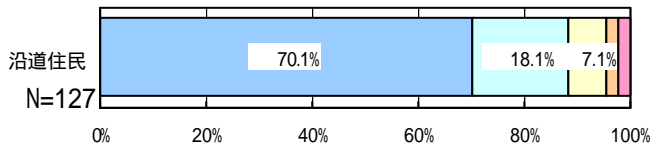
(1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成

旧道等における交通量の減少による安全性向上の状況

- ・南野集落部の旧道には歩道整備なし。
- ・沿線住民アンケートでは、約9割の方が歩行空間の安全性向上を評価。

質問：旧道を徒歩や自転車で安心して移動できるようになった

<input checked="" type="checkbox"/> そう思う	<input checked="" type="checkbox"/> どちらかと言えばそう思う
<input checked="" type="checkbox"/> どちらとも言えない	<input checked="" type="checkbox"/> どちらかと言えばそう思わない
<input checked="" type="checkbox"/> そう思わない	



余目地区沿線住民127名へのアンケートによるアンケート調査(H16.2:酒田河川国道事務所実施)

沿道住民の声

- ・以前は集落内を大型車が走っており、危険でしたが、バイパスが出来て大変良かったと感謝しています。(70代 男性)
- ・旧道は道路幅が狭く、歩道もなく、子供の通学（自転車・歩行）が危険だった事が解消された。(50代 女性)

(2) 災害への備え

対象区間が緊急輸送道路ネットワーク計画、山形県地域防災計画に位置付けあり

- ・緊急輸送道路ネットワーク計画（山形県道路防災連絡協議会 平成8年度）において、第1次緊急輸送道路として指定している。
- ・山形県地域防災計画（H11.6）において、緊急輸送道路として指定している。

3. 環境

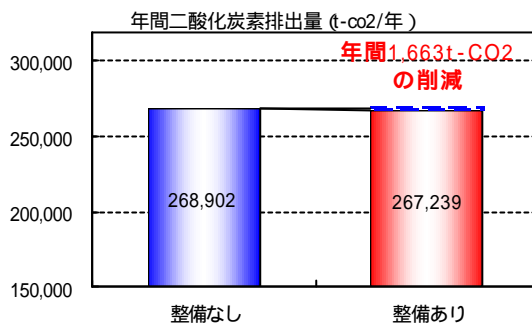
(1)地球環境の保全、生活環境の改善・保全

二酸化炭素(CO2)の削減

・CO2 : 268,902 267,239 t/年

* 二酸化炭素排出削減量の貨幣換算 { 参考：道路投資の評価に関する指針(案) }

削減量 1,663t-CO2 / 年は、約104万円 / 年に相当 (貨幣評価原単位：2,300円/t-c)

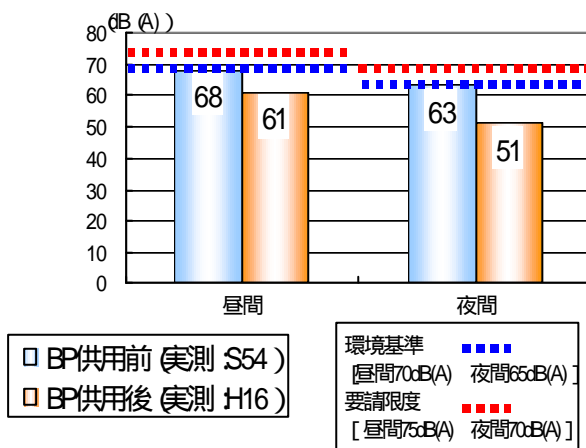


資料：酒田河川国道事務所
将来交通量推計結果より算出

旧道の交通騒音の低減

- ・当該地域は騒音規制地域指定対象外であるが、バイパスの供用により旧道から交通が転換した結果、旧道沿線において交通騒音を低減できた。

南野(旧道)での騒音の比較(LAeq値)



資料：BP供用前 南野道路計画線調査報告書 (S55)
 BP供用後 酒田河川国道事務所騒音調査 (H16)

	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 の削減と交通騒音の低減が図られている。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・特になし
	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」、「歩行者の安全性確保」、「沿道環境の改善」が図られているため、改善措置及び今後の事後評価の必要はない。
	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	<div data-bbox="437 927 1222 1491" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="603 1503 1134 1532">整備後の南野バイパス（酒田方面を望む）</p>

< 参考 >

南野バイパスにおける客観的評価指標の事後評価項目

< 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目 >

事業の効率性	交通量の状況 (予測値との比較、乖離の要因)
	旅行速度向上の状況
	交通事故の低減の状況
	事業費・維持管理費の状況
	事業期間短縮 (遅延) による社会的便益 (損失)
	費用対便益分析の結果 (新規事業採択時 (再評価時) との比較)
事業実施環境	○ 新規事業採択時 (再評価時) の事業実施環境からの変化の状況

< 事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目 >

政策目標		指 標
大項目	中項目	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率
		現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況
		現道又は平行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況
		当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況
	物流効率化の支援	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況
		農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況
		現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消
	都市の再生	都市再生プロジェクトの支援に関する効果
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成 (又は一部形成) されたことによる効果
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果
		中心市街地内で行われたことによる効果
		幹線都市計画道路網密度が1.5km / km ² 以下である市街地内での事業である。
		DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上
	国土・地域ネットワークの構築	対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発 (300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上) への連絡道路となった
		高速自動車国道と並行する自専道 (A' 路線) の位置づけあり
		地域高規格道路の位置づけあり
		当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する (A' 路線としての位置づけがある場合)
		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
		現道等における交通不能区間が解消
		現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消
	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
	個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果
		主要な観光地へのアクセス向上による効果
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成
自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況		
無電柱化による美しい町並みの形成		交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された
		対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り
安全で安心できるくらしの確保	市街地又は歴史景観地区 (歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区) 等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
		三次医療施設へのアクセス向上の状況

< 参考 >

南野バイパスにおける客観的評価指標の事後評価項目

3.安全	安全な生活環境の確保	現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況
		歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況
	災害への備え	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成
		平行する高速ネットワークの代替路線として機能（A'路線としての位置づけがある場合）
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消
		現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消
4.環境	地球環境の保全	対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率
		現道等における自動車からのSPM排出削減率
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況
		その他、環境や景観上の効果
5.その他	他のプロジェクトとの関係	関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果
		他機関との連携プログラムに関する効果
	その他	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果

印は、定性的または定量的な記述で効果を確認。 印は、定性的に効果の有無を確認。該当箇所は 及び で表す。