

## 事後評価結果（平成18年度）

担当課：東北地方整備局 道路計画第一課  
担当課長名：松本 健

<b>事業名</b>	一般国道13号 <small>かりわの</small> 刈和野バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 東北地方整備局
<b>起終点</b>	<small>あきたけんだいせんしきたならおか しもふなど</small> 自：秋田県大仙市北檜岡字下船戸 <small>あきたけんだいせんしきょうわみねよしかわたかてらやま</small> 至：秋田県大仙市協和峰吉川高寺山			延長	5.4km

**事業概要**

一般国道13号は福島県福島市と秋田県秋田市を結び、広域交流の支援並びに沿道市町村の連携強化を図る幹線道路である。

刈和野バイパスは、昭和51年に事業着手し、平成9年3月に延長0.5km、平成10年11月に延長0.9km、平成12年11月に1.7km、平成13年に残り2.3km区間を供用した、延長5.4kmの道路（完成2車線）である。

**事業の目的・必要性**

一般国道13号西仙北地区では、雄物川水系の河川氾濫時の交通規制により地域の孤立化、産業・経済活動等の停滞が生じることがあった。また、近年の交通量の増大により交通混雑が発生し、沿道環境が悪化していた。

刈和野バイパスは、「円滑な交通の確保」、「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**

[概要図]



[概要図]



事業の 効果等	事業期間	事業化年度:昭和51年度 都市計画決定:平成元年度	用地着手:昭和58年度 工事着手:昭和61年度	供用年:(当初) H13 (完成2車) (実績) H13	変動	1.00倍	
	事業費	計画時(名目値) 98億円 (完成2車) (実績値) 100億円	実績(名目値) 140億円 (完成2車) (実績値) 142億円		変動	1.4倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 11,500台/日(H32) (完成2車)	実績 11,900台/日(H17) (完成2車)		変動	103%	
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	30.0 km/h (供用直前年次) H13年度	56.5 km/h (供用後年次) H17年度	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道)	9.7 1.0 件/年 (供用直前年次)H10~H12年度 (供用後年次)H13~H15年度		
	費用対効果 分析結果 (当初)	B / C : -	総費用 : - 億円 (事業費 : - 億円 維持管理費 : - 億円)	総便益 : - 億円 (走行時間短縮便益 : - 億円 走行経費減少便益 : - 億円 交通事故減少便益 : - 億円)	基準年	-	
	費用対効果 分析結果 (事後)	B / C : 1.5	総費用 : 240億円 (事業費 : 200億円 維持管理費 : 40億円)	総便益 : 361億円 (走行時間短縮便益 : 364億円 走行経費減少便益 : 2億円 交通事故減少便益 : -5億円)	基準年	平成18年	
	事業遅延によるコスト増		費用増加額 : 0億円	便益減少額 : 0億円			
	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	1. 活力 (1) 円滑なモビリティの確保 交通量の転換 国道13号旧道から刈和野バイパスへ交通量の6割が転換 ・刈和野バイパス供用前の旧道の交通量は約1万5千台/12hであるが、バイパス全線供用後の交通量は約5千台/12hに減少(刈和野バイパスの交通量は約1万台/12h) ・刈和野バイパス全線供用前後の断面交通量は約1万5千台/12hと大きな変化はないことから旧道を利用していただ交通の約6割が刈和野バイパスに転換している。 混雑度・旅行速度の改善 混雑度(旧道)は大幅低下(1.17→0.49)、旅行速度は7km/h上昇 ・刈和野バイパスの全線供用により、旧道の混雑度は1.17から0.49と大幅に低下した。 ・刈和野バイパスの走行速度は56.5km/h。 ・旧道の走行速度30.0km/hから37km/hへ7km/h上昇した。 現道等の渋滞解消 2箇所の交差点で渋滞が解消 ・刈和野バイパスの全線供用により、旧道からバイパスへの交通の転換が見られ、刈和野地区内にあった2箇所の交差点で渋滞が解消された。 【刈和野交差点】 供用前:最大渋滞長 520m 最大通過時間 3分 供用後:最大渋滞長 100m 最大通過時間 1分 【三枚橋交差点】 供用前:最大渋滞長 280m 最大通過時間 2分 供用後:最大渋滞長 20m 最大通過時間 1分 (2) 国土・地域ネットワークの構築 大型車すれ違い困難区間の解消 冬期でも大型車がすれ違える幅員を確保 ・旧道は、冬期除雪後の堆雪幅が確保されておらず、大型車が安全にすれ違えることができない状況であった。 ・刈和野バイパスの供用により、冬期でも十分な幅員が確保されたことで、大型車のすれ違いも可能になった。 ・あわせて、冬期でも安全に通行できる歩道幅員が確保された。					

(3) 個性ある地域の形成

大規模イベントの支援

- ・刈和野バイパスの周辺地域では様々な祭り・イベントが行われており、特に「刈和野の大綱引き」、「全国花火競技大会(大曲地区)」は全国的にも有数の規模を誇るイベントである。
- ・刈和野バイパスはこれらイベントに関する交通の円滑化を支援する。

2. 安全

(1) 安全な生活環境の確保

交通事故の減少

- ・整備後の死傷事故件数が9.7件/年から4.7件/年に減少。

(2) 災害への備え

現道の特殊通行規制区間が解消

- ・並行する旧道は、一級河川雄物川に隣接しており、1.1km区間は特殊通行規制区間に指定されている。( 通行止めにより迂回が生じた場合の社会的損失(試算値)は約3,100万円/日)
- ・国道13号は秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、災害時の物資輸送に用いられる「優先確保ルート」に指定されている。
- ・刈和野バイパスの整備により、河川氾濫に伴う孤立化、交通規制による産業・経済活動等の停滞が解消された。

3. 環境

(1) 地球環境の保全

CO<sub>2</sub>排出量の削減

- ・CO<sub>2</sub>排出量 1,109.2千t-CO<sub>2</sub>/年 1,108.3千tCO<sub>2</sub>/年
- ・削減量 990t-CO<sub>2</sub>/年 ( 試算値 )

沿道騒音の低減

- ・当該地域は騒音規制地域であったが、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。

【昼間】供用前(実測) : 73dB 供用後(実測) : 69dB

【夜間】供用前(実測) : 70dB 供用後(実測) : 61dB

「環境基準」昼間70dB、夜間65dB

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<sub>2</sub>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  
・高規格幹線道路：秋田自動車道 横手IC～秋田南IC 供用 (H3. 7.25)  
湯沢横手道路と結節 (H6. 8. 4)  
全線開通 (H9.11.13)

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」、「沿道環境の改善」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。