

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	地域高規格道路 一般国道47号新庄南バイパス	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：山形県新庄市大字鳥越 至：山形県新庄市大字本合海	延長	4.0km		

事業概要

新庄酒田道路は、山形県新庄市と山形県酒田市に至る地域高規格道路（延長約50km）であり、山形県内陸部と庄内地方との連携を強化し、地域間交流の促進に大きく寄与するものである。

新庄南バイパスは、昭和63年に事業着手し、平成11年11月に尾花沢新庄道路（L=8.1km）と同時に、起点側の新庄市大字鳥越～新庄市大字松本間1.3kmが供用、平成14年5月に全線が供用した、延長4.0kmの道路（暫定2車線）である。

事業の目的・必要性

一般道路47号は、市街地化や産業の発展に伴い、交通量増大による交通混雑が生じており、騒音・振動等の沿道環境の悪化が問題となっていた。

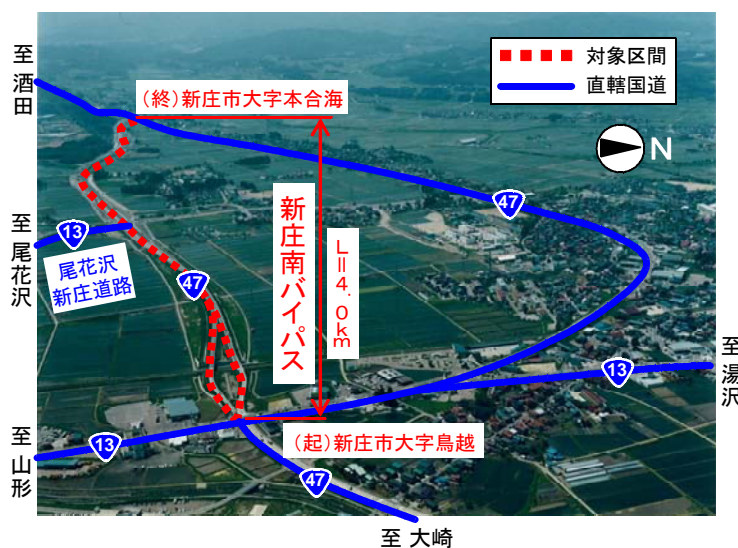
新庄南バイパスは、「円滑な交通の確保」「交通安全の確保」「沿道環境の改善」を目的として事業着手したものである。

事業概要図

【位置図】



【事業概要】



【概要図】



事業の 効果等	事業期間	事業化年度: 昭和63年度 都市計画決定: 平成6年度	用地着手: 昭和63年度 工事着手: 平成4年度	供用年: (当初) H14 / - (実績) H14 / - (暫定/完成)	変動	1.0倍	
	事業費	計画時 (名目値) 111 / - 億円 暫定/完成 (実績値) 111 / - 億円	実績 (名目値) 132 / - 億円 暫定/完成 (実績値) 132 / - 億円		変動	1.2倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (H32) 暫定/完成 - / 19,200台/日	実績 (H17) 暫定/完成 12,108 / - 台/日		変動	- %	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	31.2 → 43.6 km/h (供用前年次) H11年度 (供用後年次) H17年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	47.0 → 60.8 件/億台キロ (供用前年次) H7-H10年 (供用後年次) H14-H17年			
	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: - 年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C: 2.3	総費用: 212億円 (事業費: 182億円 維持管理費: 30億円)	総便益: 491億円 (走行時間短縮便益: 379億円 走行経費減少便益: 69億円 交通事故減少便益: 42億円)	基準年: 平成19年			
事業遅延によるコスト増		費用増加額: 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							
①交通量の変化							
・新庄南バイパス整備により、バイパスに供用前交通量の約6割が転換。							
・周辺の交通量が減少し、新庄南バイパスへ交通が転換。							
②主要渋滞ポイントの渋滞長の変化							
・主要渋滞ポイント亀割交差点、鳥越交差点での渋滞が解消。 亀割交差点 (1,550m→100m)、鳥越交差点 (1,230m→200m)							
③旅行速度の変化							
・現道の旅行速度が、供用前31.2km/h→供用後36.7km/hへ向上。							
④渋滞損失時間の変化							
・現道区間の渋滞損失時間は、供用前28.1万人時間/年→供用後16.0万人時間/年へ約43%削減。							
2. 安全							
(1) 安全な生活環境の確保							
①交通事故の状況							
・死傷事故件数は、供用前13.3件/年→供用後12.8件/年へ減少。							
・うち歩行者・自転車関連は、供用前3.3件/年→供用後1.3件/年へ減少。							
(2) 災害への備え							
①リダンダンシー確保							
・山形県内陸～庄内地方間における、一般国道112号月山道路通行止め時の代替路として機能。							
3. 環境							
(1) 地球環境の保全、生活環境の改善・保全							
①CO ₂ (二酸化炭素) の削減							
・供用前7,171,509t-CO ₂ /年→供用後7,169,838t-CO ₂ /年へ減少し、1,671t-CO ₂ /年削減。(試算結果)							
②沿道騒音の変化							
・供用前は昼間75dB、夜間74dBで、夜間は要請限度を上回ったが、供用後は昼間70dB、夜間63dBとなり、要請限度を下回った。							

	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																																																					
<ul style="list-style-type: none"> ・高規格幹線道路の整備状況 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">平成10年12月</td> <td style="width: 40%;">東北中央自動車道</td> <td style="width: 40%;">東根IC～尾花沢IC 事業着手</td> </tr> <tr> <td>平成11年11月</td> <td>国道13号尾花沢新庄道路</td> <td>8.1km区間2車暫定供用</td> </tr> <tr> <td>平成14年9月</td> <td>東北中央自動車道</td> <td>山形上山IC～東根IC 暫定供用</td> </tr> <tr> <td>平成17年11月</td> <td>国道13号主寝坂道路</td> <td>5.0km区間2車暫定供用</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>平成19年度 4.9km区間2車暫定供用予定</td> </tr> <tr> <td>平成18年11月</td> <td>国道13号尾花沢新庄道路</td> <td>6.1km区間2車暫定供用</td> </tr> </table> ・新幹線の整備状況 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">平成4年7月</td> <td style="width: 80%;">山形新幹線・福島～山形間開業</td> </tr> <tr> <td>平成11年12月</td> <td>山形新幹線・山形～新庄間開通</td> </tr> </table> ・新庄中核工業団地の分譲状況 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">昭和63年</td> <td style="width: 80%;">22% (事業化)</td> </tr> <tr> <td>平成6年</td> <td>59% (地域高規格道路に指定)</td> </tr> <tr> <td>平成11年</td> <td>75% (部分供用)</td> </tr> <tr> <td>平成14年</td> <td>77% (全線供用)</td> </tr> <tr> <td>平成18年</td> <td>81%</td> </tr> </table> <p>(参考 周辺の工業団地規模)</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">新庄中核工業団地</td> <td style="width: 20%;">(新庄市)</td> <td style="width: 20%;">団地面積</td> <td style="width: 30%;">207.0 ha</td> </tr> <tr> <td>新庄横根山工業団地</td> <td>(新庄市)</td> <td>団地面積</td> <td>29.1 ha</td> </tr> <tr> <td>舟形工業団地</td> <td>(舟形町)</td> <td>団地面積</td> <td>8.3 ha</td> </tr> <tr> <td>真室川工業団地</td> <td>(真室川町)</td> <td>団地面積</td> <td>3.6 ha</td> </tr> <tr> <td>万騎の原工業団地</td> <td>(最上町)</td> <td>団地面積</td> <td>4.3 ha</td> </tr> </table>		平成10年12月	東北中央自動車道	東根IC～尾花沢IC 事業着手	平成11年11月	国道13号尾花沢新庄道路	8.1km区間2車暫定供用	平成14年9月	東北中央自動車道	山形上山IC～東根IC 暫定供用	平成17年11月	国道13号主寝坂道路	5.0km区間2車暫定供用			平成19年度 4.9km区間2車暫定供用予定	平成18年11月	国道13号尾花沢新庄道路	6.1km区間2車暫定供用	平成4年7月	山形新幹線・福島～山形間開業	平成11年12月	山形新幹線・山形～新庄間開通	昭和63年	22% (事業化)	平成6年	59% (地域高規格道路に指定)	平成11年	75% (部分供用)	平成14年	77% (全線供用)	平成18年	81%	新庄中核工業団地	(新庄市)	団地面積	207.0 ha	新庄横根山工業団地	(新庄市)	団地面積	29.1 ha	舟形工業団地	(舟形町)	団地面積	8.3 ha	真室川工業団地	(真室川町)	団地面積	3.6 ha	万騎の原工業団地	(最上町)	団地面積	4.3 ha
平成10年12月	東北中央自動車道	東根IC～尾花沢IC 事業着手																																																			
平成11年11月	国道13号尾花沢新庄道路	8.1km区間2車暫定供用																																																			
平成14年9月	東北中央自動車道	山形上山IC～東根IC 暫定供用																																																			
平成17年11月	国道13号主寝坂道路	5.0km区間2車暫定供用																																																			
		平成19年度 4.9km区間2車暫定供用予定																																																			
平成18年11月	国道13号尾花沢新庄道路	6.1km区間2車暫定供用																																																			
平成4年7月	山形新幹線・福島～山形間開業																																																				
平成11年12月	山形新幹線・山形～新庄間開通																																																				
昭和63年	22% (事業化)																																																				
平成6年	59% (地域高規格道路に指定)																																																				
平成11年	75% (部分供用)																																																				
平成14年	77% (全線供用)																																																				
平成18年	81%																																																				
新庄中核工業団地	(新庄市)	団地面積	207.0 ha																																																		
新庄横根山工業団地	(新庄市)	団地面積	29.1 ha																																																		
舟形工業団地	(舟形町)	団地面積	8.3 ha																																																		
真室川工業団地	(真室川町)	団地面積	3.6 ha																																																		
万騎の原工業団地	(最上町)	団地面積	4.3 ha																																																		
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性																																																					
・事業当初の目的である国土・地域ネットワークの構築により「円滑な交通の確保」、「交通安全の確保」、「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業評価の必要はない。																																																					
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																																																					
・特になし																																																					

※ 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。