

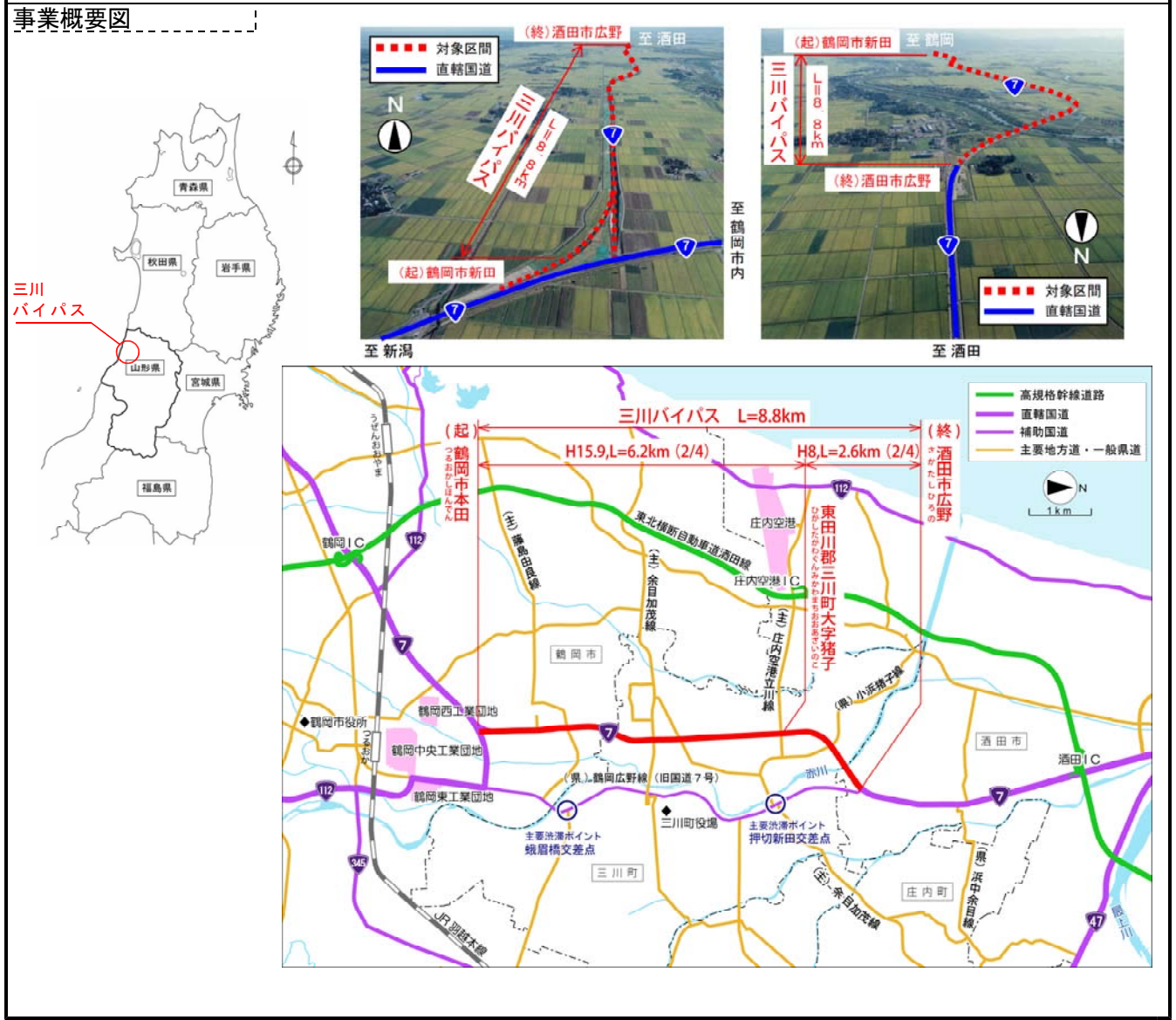
事後評価結果（平成20年度）

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	一般国道7号 <small>みかわ</small> 三川バイパス	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：山形県鶴岡市本田 至：山形県酒田市広野			延長	8.8km

事業概要
 国道7号は、新潟県新潟市を起点とし、鶴岡市及び酒田市を経て、青森県青森市に至る延長約520kmの主要幹線道路である。
 三川バイパスは、平成元年に事業着手した延長8.8kmの道路である。平成8年に終点部の2.6kmが部分供用し、平成15年には残る延長6.2kmが供用したことにより、全線2車線が供用した。

事業の目的・必要性
 旧国道7号には、主要渋滞ポイントが2箇所（蛾眉橋交差点、押切新田交差点）存在し、主要幹線道路としての機能が損なわれていた。また、年々増加する自動車交通による騒音、振動、排気ガスが沿道環境を悪化させていた。
 三川バイパスは、庄内地方の中心都市である酒田市と鶴岡市間の連携強化を図るとともに、交通の安全性、円滑な走行性、定時性の向上を目的として事業着手していたものである。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	平成元年度 平成元年度	用地着手 工事着手	平成2年度 平成4年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) H15 / — (実績) H15 / —	変動	— 倍	
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) 155 / 228 億円 (実質値) 142 / 209 億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 218 / — 億円 (実質値) 200 / — 億円	変動	1.4倍			
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H22) — / 22,100台/日	実績 (暫定/完成)	(H17) 17,608 / — 台/日	変動	80%			
	旅行速度向上 (供用前→供用後)	36.0 → 46.8 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→供用後)	42.3 → 20.3件/億台キロ (供用前年次) H12~H14年 (供用後年次) H16~H18年						
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C —	総費用 (事業費: — 億円 維持管理費: — 億円)	— 億円	総便益 (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)	— 億円	基準年 — 年			
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 6.3	総費用 (事業費: 276 億円 維持管理費: 28 億円)	304 億円	総便益 (走行時間短縮便益: 1,700 億円 走行経費減少便益: 154 億円 交通事故減少便益: 54 億円)	1,908 億円	基準年 平成20年			
	事業遅延によるコスト増		費用増加額	— 億円	便益減少額	— 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. 円滑なモビリティの確保									
①交通量の転換										
・三川バイパスの整備により、バイパスへ交通が転換し、旧道の交通量が約5割減少した。										
②主要渋滞ポイントの解消										
・主要渋滞ポイント蛾眉橋交差点、押切新田交差点での渋滞が解消した。										
・蛾眉橋交差点：最大渋滞長 1,150m→75m、最大通過時間 13分→1分										
・押切新田交差点：最大渋滞長 900m→180m、最大通過時間 4分→2分										
③路線バスの利便性向上										
・旧道を運行している路線バスの福岡～文下口の朝の所要時間が、22分から12分に短縮された。										
④中心都市間の連携強化										
・酒田市～鶴岡市間の通勤・通学者数は、10年間で34%も増加している。										
・また、酒田市にある日本海総合病院（救急救命センター整備予定）への鶴岡市からの搬送件数は、増加傾向にある。										
・三川バイパスの整備は、所要時間短縮等の効果により、酒田・鶴岡両都市間の結び付きの強化に貢献している。										
2. 安全な生活環境の確保										
①交通事故の状況										
・三川バイパス全線供用後、旧道における死傷事故件数は42.3件/年から20.3件/年に大幅に減少。										
・特に、旧道では供用前3年間で4件発生した歩行者・自転車事故が供用後3年間、発生していない。										
3. 環境										
①CO2（二酸化炭素）の削減（試算結果）										
・CO2：604,909→594,595t-CO2/年										
②沿道騒音の変化										
・供用前は夜間に要請限度を超えていたが、供用後は下回った。										
4. その他										
①酒田港へのアクセス向上										
・酒田港から陸揚げされる石油製品は5割以上が酒田市外に搬送されており、搬出先は鶴岡市が最も多い。										
・三川バイパスの整備により、酒田港から鶴岡市への輸送時間が8.6分短縮。										
・石油製品の輸送にあたっては安全に輸送することが求められる中、三川バイパスの整備により走りやすさが向上し、ドライバーの労働負荷が軽減された。										

	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 ・高規格幹線道路の整備状況 昭和56年 7月17日 一般国道112号 月山道路21.3km供用 平成 9年10月30日 東北横断自動車道酒田線 庄内あさひIC～酒田IC間31.3km供用 平成12年 9月30日 東北横断自動車道酒田線 湯殿山IC～庄内あさひIC間9.9km供用 平成13年 8月 9日 東北横断自動車道酒田線 酒田IC～酒田みなとIC間11.9km供用 ・庄内空港の定期便運行状況 平成 3年10月 供用開始。全日本空輸がエアバスA320で東京国際空港線、大阪国際空港線開設 平成 7年 6月 新千歳空港便（6～10月）開設 平成 8年 2月 季節便として運行されていた新千歳空港線が定期便となり通年運航 平成 8年 4月 動物検疫指定港になる 平成 8年 6月 大阪線が関西国際空港発着に変更 平成 9年 4月 植物検疫指定港になる 平成10年12月 関西国際空港線、新千歳空港線 冬期（12月～4月）運休 平成12年 5月 関西国際空港線を全日本空輸からエアーニッポンに移管 平成15年10月 関西国際空港線休止 平成16年 4月 フェアリンク（現アイベックスエアラインズ）が大阪国際空港線を開設 平成20年 4月 新千歳空港線休止 平成21年 4月 大阪線休止（予定） ・工業団地の分譲状況 鶴岡中央工業団地 （鶴岡市） 団地面積 62.4 ha（分譲率100%） 鶴岡東工業団地 （鶴岡市） 団地面積 25.6 ha（分譲率100%） 鶴岡西工業団地 （鶴岡市） 団地面積 15.2 ha（分譲率100%） 鶴岡鉄工団地 （鶴岡市） 団地面積 16.8 ha（分譲率100%） 鶴岡大山工業団地 （鶴岡市） 団地面積 28.5 ha（分譲率 30%） 藤島南工業団地 （鶴岡市） 団地面積 8.7 ha（分譲率 93%） 庄内あさひ産業団地 （鶴岡市） 団地面積 2.4 ha（分譲率100%） みかわ産業団地 （三川町） 団地面積 4.3 ha（分譲率 54%） ※分譲率は、東北地域工業団地検索システム（経済産業省東北経済産業局）で公開している分譲可能面積を工業用地面積で除した値（H20年10月現在）	
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」、「交通事故の低減」、「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の。