

事後評価結果（令和元年度）

担当課：東北地方整備局道路計画第一課
 担当課長名：舟波 昭一

事業名	一般国道13号 大野目交差点改良	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：山形県山形市大野目一丁目 至：山形県山形市大字浜崎	延長	1.2 km		

事業概要

一般国道13号は、福島市から秋田市に至る延長約350kmの主要な幹線道路である。
 大野目交差点改良は、山形市大野目一丁目から山形市浜崎に至る延長1.2kmの交差点立体化事業である。

事業の目的・必要性

大野目交差点改良は、山形市外環状道路を構成する国道13号と（県）大野目内表線の交差点において行われた交差点立体化事業で、交通渋滞の緩和、交差点事故の減少、三次救急医療機関へのアクセス向上を図るものである。

事業概要図

【位置図】

【事業概要】

【標準断面図】

事業の 効果 等	事業期間	事業化	平成16年度	用地着手	平成17年度	供用年	(当初) -/H22	変 動	1.8倍
		都市計画決定	-	工事着手	平成19年度	(暫定/完成)	(実績) -/H26		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/81億円 (実質値) -/115億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) -/104億円 (実質値) -/105億円			変 動	1.3倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H16) -/46,600台/日	実績 (暫定/完成)	(R1) -/38,200台/日			変 動	82%
	冬期速度低下率 改善 (供用前→供用後)	km/h → km/h (供用前年次) 年度 (供用後年次) 年度			交通事故減少 (供用前→供用後)		件/年 → 件/年 (-) (-)		

費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	総費用	122億円	総便益	205億円	基準年
	1.7	事業費	110億円	走行時間短縮便益	189億円	平成25年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	維持管理費	12億円	走行経費減少便益	8.3億円	
	1.9			交通事故減少便益	7.6億円	
事業遅延によるコスト増		費用増加額	—	便益減少額	—	
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						
・大野目交差点のピーク時旅行速度向上 整備前：15.3km/h→整備後：47.4km/h						
②線形不良区間の解消等による安全性の向上の状況						
・交差点立体化による死傷事故率 整備前：101件/億台キロ→整備後：39件/億台キロ						
③三次医療施設へのアクセス向上の状況						
・大野目交差点改良区間起点から山形県立中央病院間の所要時間 整備前：6.3分→整備後：4.6分 他5項目に該当						
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					
	・特になし					
その他評価すべきと判断した項目						
・特になし						
事業評価監視委員会の意見						
事業を巡る社会経済情勢等の変化						
・東北中央自動車道 福島JCT～福島大笹生IC 開通 平成29年9月						
・東北中央自動車道 福島大笹生IC～米沢北IC 開通 平成29年11月						
・東北中央自動車道 大石田村山IC～尾花沢IC 開通 平成30年4月						
・東北中央自動車道 東根IC～東根北IC 開通 平成31年3月						
・東北中央自動車道 南陽高島IC～山形上山IC 開通 平成31年4月						
・(主)山形山寺線 穂積バイパス 開通 平成25年3月						
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性						
・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価の必要性はない。						
・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。						
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性						
・当該事業の整備目的について、効果発現を確認出来ており、事業評価手法の手直しの必要はない。なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果（特にストック効果）の検証に努める。						
その他特記事項						
・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。