

事後評価結果（平成24年度）

担当課：東北地方整備局 道路計画第一課
 担当課長名：隅藏 雄一郎

事業名	一般国道113号 <small>あかゆ</small> 赤湯バイパス	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 点	自：山形県南陽市大字竹原字加津木沢 至：山形県東置賜郡高畠町大字深沼字舟入	延長	7.2 km		

事業概要

一般国道113号は、新潟県新潟市から福島県相馬市に至る延長約242kmの主要な幹線道路である。赤湯バイパスは新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、山形県南陽市から東置賜郡高畠町に至る延長7.2kmの自動車専用道路であり、平成20年度に全線暫定2車線で供用している。

事業の目的・必要性

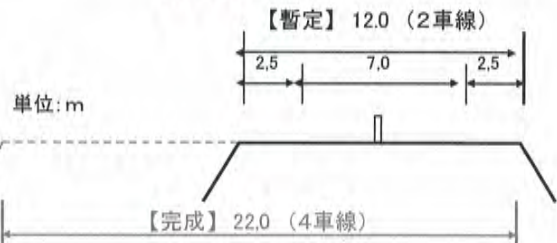
一般国道113号赤湯バイパスは、大型車通行規制区間や運搬排雪区間など劣悪な道路状況の回避による円滑な交通の確保、第三次救急医療施設へのアクセス向上を目的とした事業である。

事業概要図

【位置図】



【標準横断面図】



【事業概要】



事業期間	事業化	平成7年度	用地着手	平成9年度	供用年	(当初) -/-	変動	-倍
	都市計画決定	平成6年度	工事着手	平成11年度	(暫定/完成)	(実績) H20/-		
事業費	計画時	(名目値) 270/320億円		実績	(名目値) 278/-億円		変動	1.03倍
	(暫定/完成)	(実質値) 290/337億円		(暫定/完成)	(実質値) 299/-億円			
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H16再評価時) - / 21,000台/日		実績 (暫定/完成)	(H24) 8,446台/日 / -		変動	-%
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	31.2km/h → 60.4km/h (供用前年次) H17年度 (供用後年次) H23年度			交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	45.0件/年 → 27.0件/年 (H15) (H22)			
費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C	総費用	330億円		総便益	690億円		基準年
	2.1	事業費: 維持管理費:	299億円 31億円		走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	589億円 68億円 33億円		平成16年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用	372億円		総便益	703億円		基準年
	1.9	事業費: 維持管理費:	336億円 36億円		走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	522億円 109億円 72億円		平成24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	-							
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 ・新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。 2) 災害への備え ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅に迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 他12項目について効果の発現が見られる							
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	・環境影響評価対象外事業である。						
	その他評価すべきと判断した項目	・特になし						
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 H9.11 米沢南陽道路 米沢北IC～南陽高島IC間 暫定供用 H10 福島JCT～米沢IC 事業化 (旧日本道路公団→平成15年度直轄高速へ) H15 米沢IC～米沢北IC 事業化 H17 南陽高島IC～山形上山IC間 事業化 (東日本高速道路) H20 梨郷道路 事業化 ○その他 H23.3 東日本大震災発生							
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	・事業当初の目的に対し発現しており、更なる事後評価及び改善措置の必要はないと考える。							
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。