

# 事後評価結果（平成16年度）

担当課：東北地方整備局道路部道路計画第一課  
 担当課長名：青柳 太

|     |                                    |      |      |      |                  |
|-----|------------------------------------|------|------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道47号 <small>みなみの</small> 南野バイパス | 事業区分 | 一般国道 | 事業主体 | 国土交通省<br>東北地方整備局 |
| 起終点 | 自：山形県東田川郡余目町古関<br>至：山形県東田川郡余目町余目   |      |      | 延長   | 7.0 km           |

## 事業概要

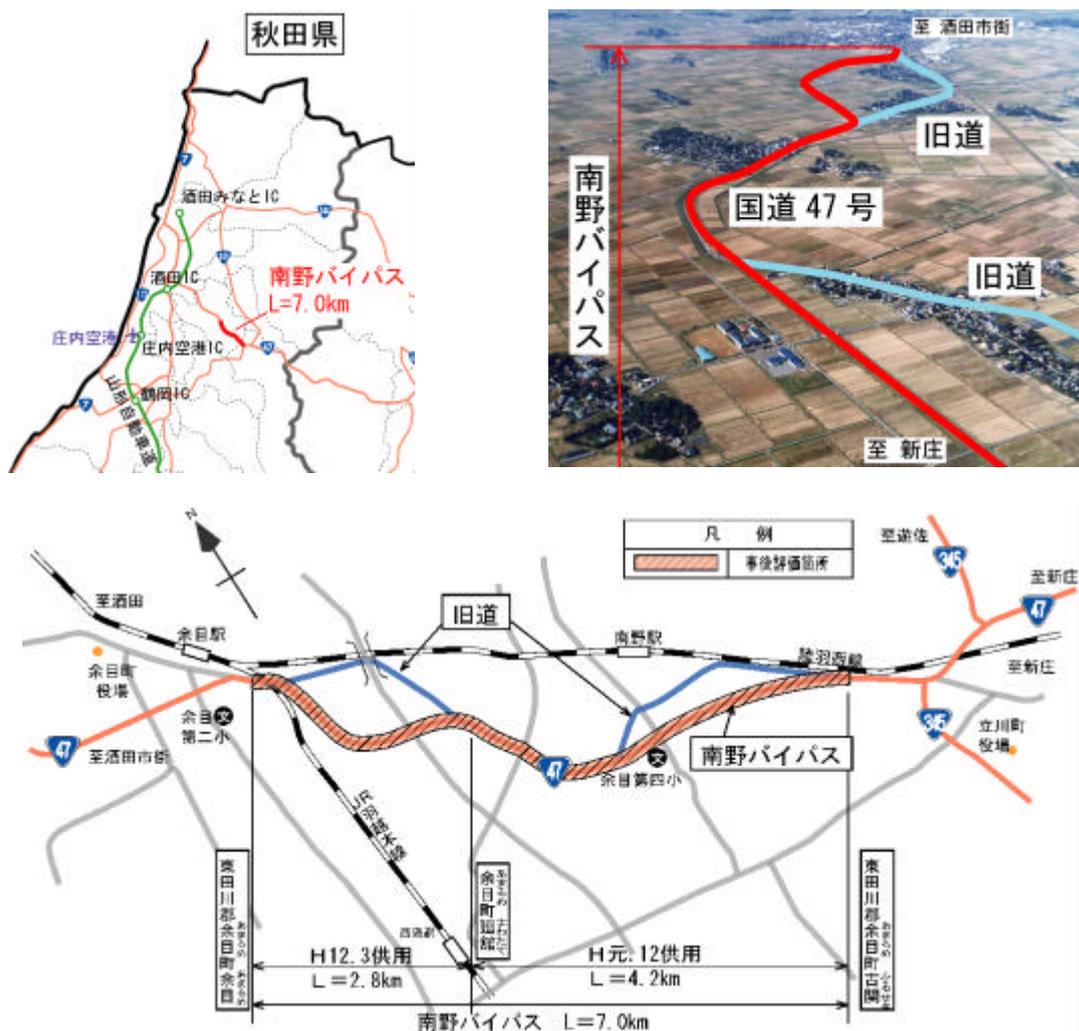
一般国道47号は、仙台市を起点とし、新庄市を通過し、酒田市へと至る総延長約170kmの主要幹線道路である。山形県内において、一般国道112号とあわせ、内陸部と庄内地方を結ぶ重要路線である。  
 南野バイパスは、昭和57年度に事業着手し、平成元年12月に現道拡幅区間を含む4.2kmを部分供用し、残る2.8km区間を平成12年3月に供用した延長7.0kmの道路（完成2車線）である。

## 事業の目的・必要性

一般国道47号の余目町南野、余目新田地区では、幅員狭小部や直角曲がり(R=50m)が存在し、大型車のすれ違い困難や交通阻害が生じていた。また、大型車混入率が大きく、歩行時の危険性や騒音等による沿道環境の悪化が生じていた。

南野バイパスは、「円滑な交通の確保」、「歩行者の安全性確保」、「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



|  |                             |                            |                            |  |                         |  |                                 |                   |
|--|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|--|-------------------------|--|---------------------------------|-------------------|
| 事業期間   | 事業化年度                       | 昭和57年度                     | 用地着手                       | 昭和58年度   | 供用年度<br>(当初)            | - /H5                                  | 変<br>動                          | 1.55倍             |
|  | 都市計画決定                      |                            | 工事着手                       | 昭和61年度   | (暫定/完成)                 | (実績) - /H11                            |                                 |                   |
| 事業費  | 計画時                         | (名値) 3.5億円                 | 実績                         |  | (名値) 3.7億円              | 変<br>動                                 |                                 | 1.05倍             |
|  | (完成2車)                      | (実値) 3.9億円                 | (完成2車)                     | (実値) 4.1億円   |                         |  |                                 |                   |
| 交通量<br>(当該路線)  | 計画時<br>(完成2車)               | 6,321台/日<br>(予測年次 S75=H12) |                            | 実績<br>(完成2車)   | 8,179台/日<br>(H15 余目町古閑) |  | 変<br>動                          | 1.29%             |
| 旅行速度向上<br>(供用前旧道 当該路線)   | 38.7 km/h<br>(供用直前年次) S63年度 |                            | 43.1 km/h<br>(供用後年次) H15年度 |  | 交通事故減少<br>(供用前旧道 供用後旧道) | 死傷事故減少 28.2件/億台キロ<br>(6.7件)<br>(供用前年次) | 50.8件/億台キロ<br>(1.8件)<br>(供用後年次) | S61~S63年 H12~H14年 |
| 費用対効果<br>分析結果<br>(事後)  | B/C                         | 総費用 11.2億円                 |                            | 総便益 3.95億円   |                         | 基準年                                    |                                 | 平成16年             |
|  | 3.5                         | 事業費: 6.2億円<br>維持管理費: 5.0億円 |                            | 走行時間短縮便益: 3.38億円<br>走行経費減少便益: 3.9億円<br>交通事故減少便益: 1.7億円 |                         |  |                                 |                   |
| 事業遅延によるコスト増  | 費用増加額                       |                            | -2.0億円                     |  | 便益減少額                   |  | 1.31億円                          |                   |
| 事業遅延の理由  |                             |                            |                            |  |                         |  |                                 |                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県営圃場整備事業との事業調整（換地処分）に時間を要し、用地着手まで4年間を費やした。</li> </ul>   |                             |                            |                            |  |                         |  |                                 |                   |
| 客観的評価指標に対応する事後評価項目   |                             |                            |                            |  |                         |  |                                 |                   |
| <p>1. 活力</p> <p>(1)円滑なモビリティの確保</p> <p>交通量の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バイパス全線供用により、断面交通量の約9割がバイパスへ転換し、幅員狭小部や直角曲がりが存在する旧道から通過交通を排除。<br/>【全車種 S63】旧道...8,738台/日 【全車種 H15】旧道... 974台/日、バイパス...8,179台/日<br/>【大型車 S63】旧道...2,045台/日 【大型車 H15】旧道... 99台/日、バイパス...1,652台/日<br/>資料：道路交通センサス（S63）、酒田河川国道事務所交通量調査（H15）</li> <li>・ 旧道には直角曲がり（R=50m）や歩道なし（設置不能）区間などがあり、隘路となっていた。</li> <li>・ バイパスにより、旧道側の直角曲がり・狭小幅員による大型車のすれ違い支障区間の通行を回避。<br/>【旧道】Rmin=50m、Wmin=7.0m(0.5~6.0~0.5)<br/>【バイパス】Rmin=200m、W=17.0m(3.0~2.0~7.0~2.0~3.0)</li> </ul> <p>旅行速度向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備の進捗にあわせ、旅行速度は38.7km/h（S63）から43.1km/h（H15）へと4km/h向上。<br/>資料：道路交通センサス（S63）、酒田河川国道事務所プローブ調査（H15）</li> </ul> |                             |                            |                            |  |                         |  |                                 |                   |

## 交通事故の低減の状況

- ・バイパス供用により、年平均事故発生件数が減少した。
  - 全事故：バイパス供用前の旧道(S61～S63)・・・事故率 28.2件/億台キロ  
年平均発生件数 6.7件/年
  - 〃 供用後の旧道(H12～H14)・・・事故率 50.8件/億台キロ  
年平均発生件数 1.8件/年
  - 〃 供用後のB P (H12～H14)・・・事故率 19.8件/億台キロ  
年平均発生件数 4.4件/年
- 一般国道47号酒田河川国道管内平均死傷事故率 34.5件/億台キロ (H11センサスより)
- 供用後のH12データは、H12.4月～12月の9ヶ月分
- 資料：酒田河川国道事務所事故データ(供用前旧道、供用後バイパス)  
余目警察署事故データ(供用後旧道)

## 旧道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率

- ・旧道の渋滞損失時間：13.2万人・時間/年(旧道、供用前S63)
- ・旧道等の渋滞損失時間：11.0万人・時間/年(旧道+バイパス、供用後H15)
- ・旧道等の渋滞損失削減率：約17%削減(旧道+バイパス)

## 路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況

- ・バイパス供用前と比較し、余目駅～狩川駅間の路線バスの所要時間は5分短縮。(時刻表)
- 【時刻表による所要時間】S61：20分 H15：15分
- 資料：たちかわ交通(時刻表・バスルート)
- ・路線バスの定時性向上を住民の約7割が評価。
- 資料：余目地区沿線住民123名へのアンケート調査(H16.2:酒田河川国道事務所実施)

## 冬期における円滑な通行を確保

- ・冬期における安全にすれ違いが可能な幅員を満たし、ゆとりある幅員(車道部幅員11m)で、安全・円滑な冬期通行を確保。\*旧道の幅員構成：車道部幅員7.0m
- ・バイパスにおける冬期走行性が向上し、積雪時でも安定した旅行速度を維持。
- \*バイパス供用前の旧道の積雪時旅行速度は通常時と比べ1～3割低下。
- \*バイパス供用後のバイパスの積雪時旅行速度は、通常期との差がほとんどなくなった。
- 資料：酒田河川国道事務所冬期プローブ調査(H15)

## 2. 安全

## (1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成

旧道等における交通量の減少による安全性向上の状況

- ・南野集落部の旧道には歩道整備なし。
- ・沿線住民アンケートでは、約9割の方が歩行空間の安全性向上を評価。

## ～「沿道住民の声」～

- ・以前は集落内を大型車が走っており、危険でしたが、バイパスが出来て大変良かったと感謝しています。(70代 男性)
  - ・旧道は道路幅が狭く、歩道もなく、子供の通学(自転車・歩行)が危険だった事が解消された。(50代 女性)
- 余目地区沿線住民127名へのアンケート調査(H16.2:酒田河川国道事務所実施)

## (2) 災害への備え

対象区間が緊急輸送道路ネットワーク計画、山形県地域防災計画に位置付けあり

- ・緊急輸送道路ネットワーク計画(山形県道路防災連絡協議会 平成8年度)において、第1次緊急輸送道路として指定している。
- ・山形県地域防災計画(H11.6)において、緊急輸送道路として指定している。

|  |   |
|--|---|
| 事業の<br>効果<br>等   | <p>3. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全、生活環境の改善・保全</p> <p>二酸化炭素(CO2)の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2 : 268,902                      267,239 t/年</li> <li>* 二酸化炭素排出削減量の貨幣換算 { 参考 : 道路投資の評価に関する指針 (案) }</li> </ul> <p>削減量 1,663t-CO2 / 年は、約104万円 / 年に相当 (貨幣評価原単位 : 2,300円/t-c)</p> <p>資料 : 酒田河川国道事務所将来交通量推計結果より算出</p> <p>旧道の交通騒音の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当該地域は騒音規制地域指定対象外であるが、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。</li> <li>【昼間】供用前 S54 (実測) : 68dB                      供用後 H16 (実測) 61dB</li> <li>【夜間】供用前 S54 (実測) : 63dB                      供用後 H16 (実測) 51dB</li> <li>* 「環境基準」昼間70dB(A)、夜間65dB(A)、「要請限度」昼間75dB(A)、夜間70dB(A)</li> </ul> <p>資料 : BP供用前 南野道路計画線調査報告書 (S55)</p> <p>BP供用後 酒田河川国道事務所騒音調査 (H16)</p> |
|  | <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul>   |
| 事業による<br>環境<br>変化  | <p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境影響評価は実施していない。</li> </ul>  |
|  | <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2の削減と交通騒音の低減が図られている。</li> </ul>   |
| <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul>  |   |
| <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業化当初の目的である「円滑な交通の確保」、「歩行者の安全性確保」、「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後評価の必要はない。</li> </ul> |   |
| <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul>   |   |
| <p>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特になし</li> </ul>   |   |