

# 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	一般国道7号 <small>あきたみなみ</small> 秋田南バイパス	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： <small>あきた</small> 秋田県秋田市浜田境川 至： <small>あきた</small> 秋田県秋田市八橋戌川原			延長	8.5km

## 事業概要

一般国道7号は新潟県新潟市と青森県青森市を結び、広域交流の促進及び沿道市町村の連携強化を図る幹線道路である。

秋田南バイパスは、昭和50年に事業着手し、昭和61年10月に延長2.2km、平成2年12月に延長3.3km、平成15年3月に残り3.0km区間を供用した、延長8.5kmの道路（暫定2車線）である。

## 事業の目的・必要性

一般国道7号秋田地区では、交通量が年々増加し、主要渋滞ポイントが7箇所存在するなど渋滞が慢性化していた。また、交通事故や排気ガスなど沿道環境の悪化が問題となっていた。

秋田南バイパスは、「円滑な交通の確保」、「安全性の確保」、「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

[概要図]



事業の 効果等	事業期間	事業化年度:昭和50年度 都市計画決定:昭和50年度	用地着手:昭和55年度 工事着手:昭和56年度	供用年: (当初) H14/- (実績) H14/- (暫定/完成)	変動	1.00倍	
	事業費	計画時 (名目値) 360/-億円 (暫定/完成) (実質値) 380/-億円	実績 (名目値) 403/-億円 (暫定/完成) (実質値) 426/-億円		変動	1.12倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) -/39,900台/日 (H32)	実績 (暫定/完成) 23,692/-台/日 (H17)		変動	-	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	21.4 → 50.2 km/h (供用直前年次) H14年度 (供用後年次) H18年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	117.6 → 71.3件/年億台扣 (供用前年次) H12~H14年度 (供用後年次) H15~H17年度			
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C: 1.9	総費用: 561億円 (事業費: 535億円 維持管理費: 26億円)	総便益: 1,060億円 (走行時間短縮便益: 925億円 走行経費減少便益: 83億円 交通事故減少便益: 56億円)	基準年		平成12年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C: 3.0	総費用: 736億円 (事業費: 672億円 維持管理費: 64億円)	総便益: 2,179億円 (走行時間短縮便益: 2016億円 走行経費減少便益: 103億円 交通事故減少便益: 60億円)	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 周辺道路の交通量が減小							
・ 秋田南バイパスと並行する国道7号現道、(主)秋田天王線、(主)寺内新屋雄和線などにおいて、約2~4千台/日の交通量の減少が見られ、一方、秋田南バイパスには約12千台/日の利用があり交通が転換した。							
② 旅行速度の改善							
・ 下浜地区~県庁間の所要時間が13分短縮。 ・ 旧道の平均速度23km/hから30km/hへ7km/h上昇した。							
③ 現道等の渋滞解消							
7箇所 <sup>7</sup> の交差点で渋滞が解消または緩和							
・ 秋田南バイパスの全線供用により、現道等の7箇所の主要渋滞ポイントで渋滞が解消または緩和された。							
2. 安全							
(1) 安全な生活環境の確保							
① 交通事故の減少							
・ 整備後の死傷事故率が117.6件/億台扣から71.3件/億台扣に減少。							
3. 環境							
(1) 地球環境の保全							
① CO <sub>2</sub> 排出量の削減							
・ CO <sub>2</sub> 排出量 165,017千t-CO <sub>2</sub> /年→158,665千tCO <sub>2</sub> /年 ・ 削減量 6,352t-CO <sub>2</sub> /年 (試算値)							
② 沿道騒音の低減							
・ 当該地域は騒音規制地域であったが、バイパスの供用により旧道沿線において交通騒音が低減された。 屋間70dB→66dB (要請限度75dB)、夜間63dB→61dB (要請限度70dB)							

	<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>
事業による環境変化	<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>・CO<sub>2</sub>の削減と交通騒音の低減が図られている。</li> <li>・サギのコロニーでの営巣数に顕著な減少は見られないことを確認。</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>・高規格幹線道路：秋田自動車道 秋田南 I C～秋田北 I C 供用 (H9. 11. 13) 秋田外環状道路 秋田北 I C～昭和男鹿半島 I C 供用 (H9. 11. 13) 日本海沿岸東北自動車道 秋田空港 I C～河辺 J C T 供用 (H13. 7. 7) 岩城 I C～ 秋田空港 I C 供用 (H14. 10. 26)</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」、「安全性の確保」「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。</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>・サギとの共存</li> </ul> <p>秋田南バイパス沿道に形成されていたサギのコロニーについては、着工前より委員会を設立し、サギの生態に配慮した工事を進めてきたが、開通後の追跡調査においても営巣数に顕著な減少はなく、委員会からもサギの集団営巣地と道路事業が極めて旨く共存できた成功事例として認められた。</p> <p><b>【対策の実施】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低騒音・低震動の工法を採用</li> <li>・繁殖期は営巣箇所に近い場所の工事は避け、工事工程を調整。</li> </ul>	

※ 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。