補足資料２

事後評価対象事業
パワーポイント説明資料

－　目　　次　－

一般国道４号　杉田拡幅・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　1

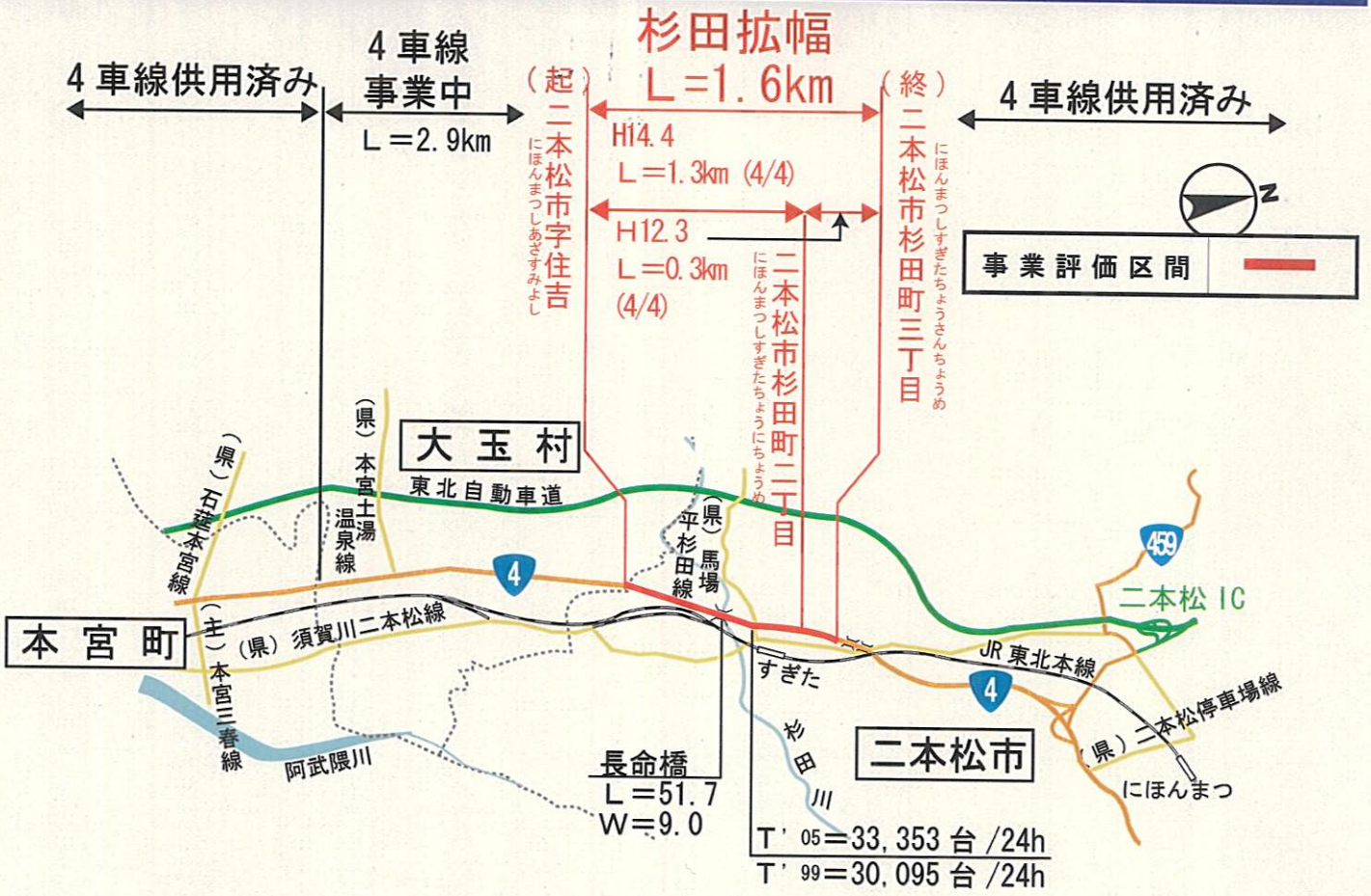
一般国道13号　山形北バイパス・・・・・・・・・・・・・・・・　7

一般国道４号　十和田バイパス・・・・・・・・・・・・・・・・　１１

一般国道13号　刈和野バイパス・・・・・・・・・・・・・・・・　１７

一般国道108号　小牛田バイパス・・・・・・・・・・・・・・・　２３

一般国道４号　杉田（すぎた）拡幅



一般国道４号　杉田拡幅

【評価要件：事業完了後５年以内の事業】

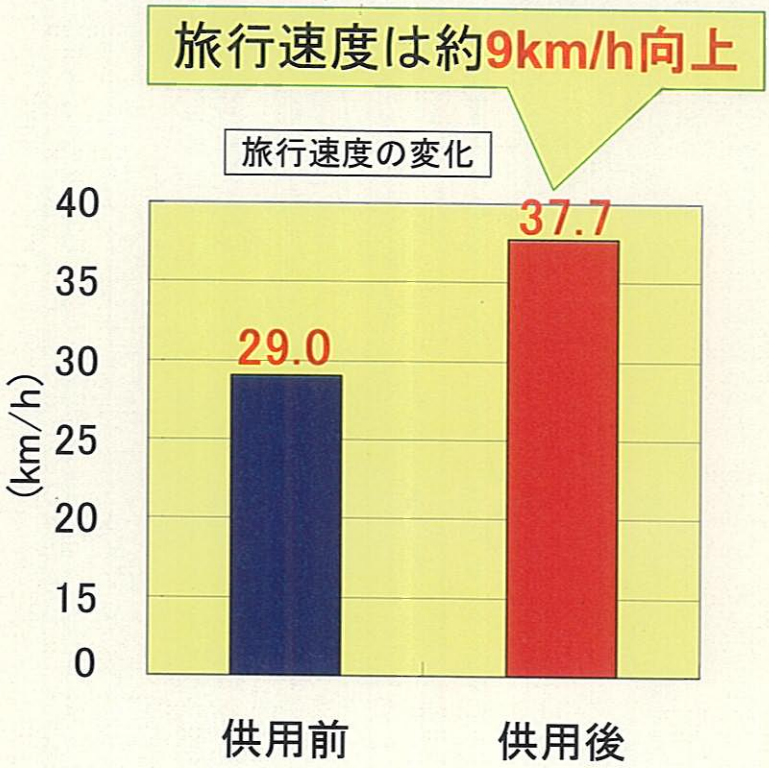
○事業の目的

- 円滑な交通の確保
- 交通安全の確保
- 防災機能の向上
- 沿道環境の改善

○延　　長　：　Ｌ＝１．６ km

活力ー円滑な交通の確保

旅行速度の変化



資料：福島河川国道事務所

活力ー円滑な交通の確保

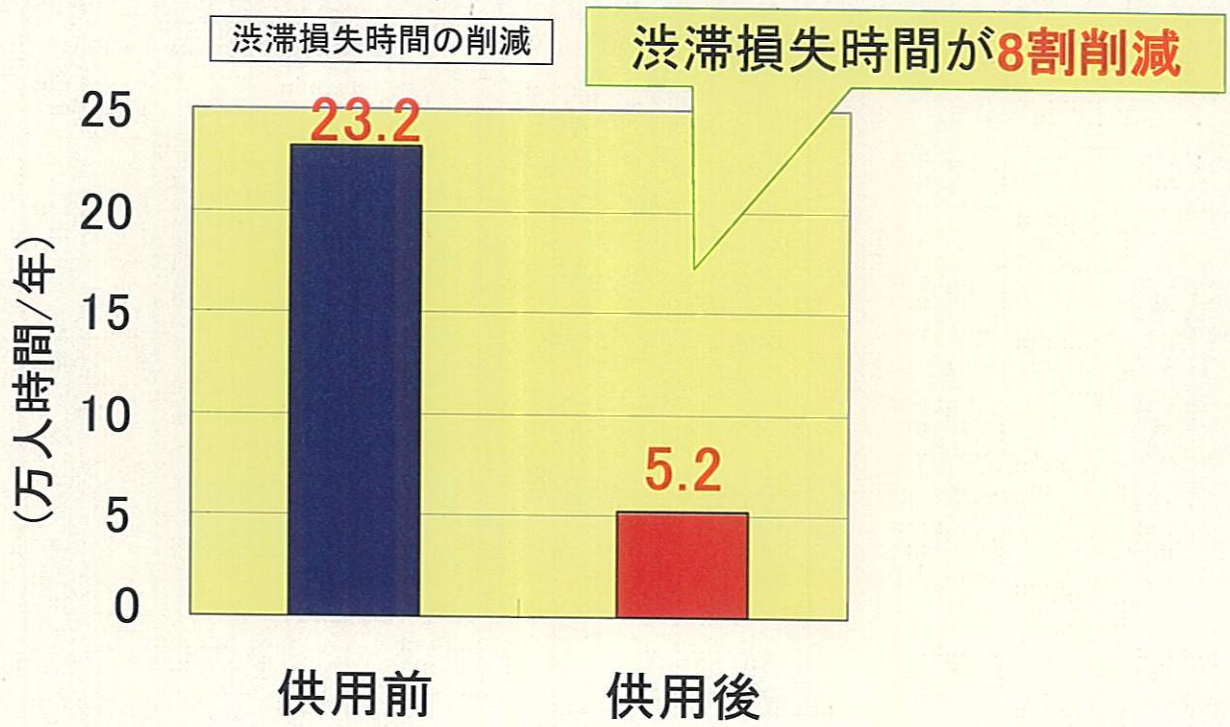
主要渋滞ポイントが解消





活力ー円滑な交通の確保

渋滞損失時間の変化



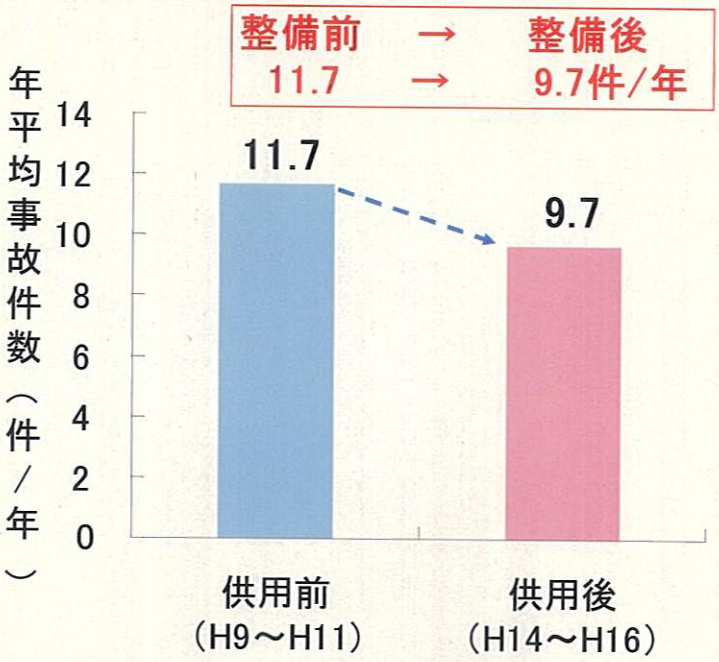
資料:福島河川国道渋滞調査結果

安全ー交通安全の確保

交通事故の状況

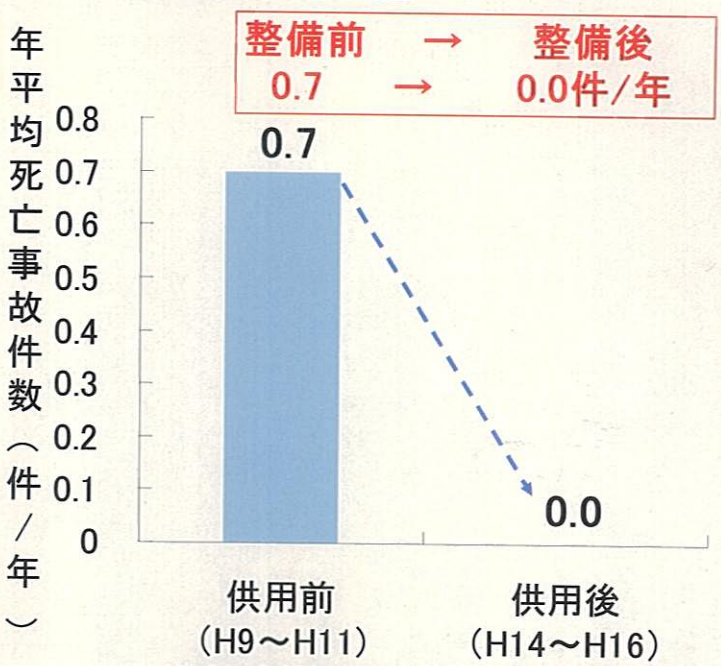
死傷事故件数は約2割減少

死傷事故件数の変化



供用後は死亡事故ゼロ

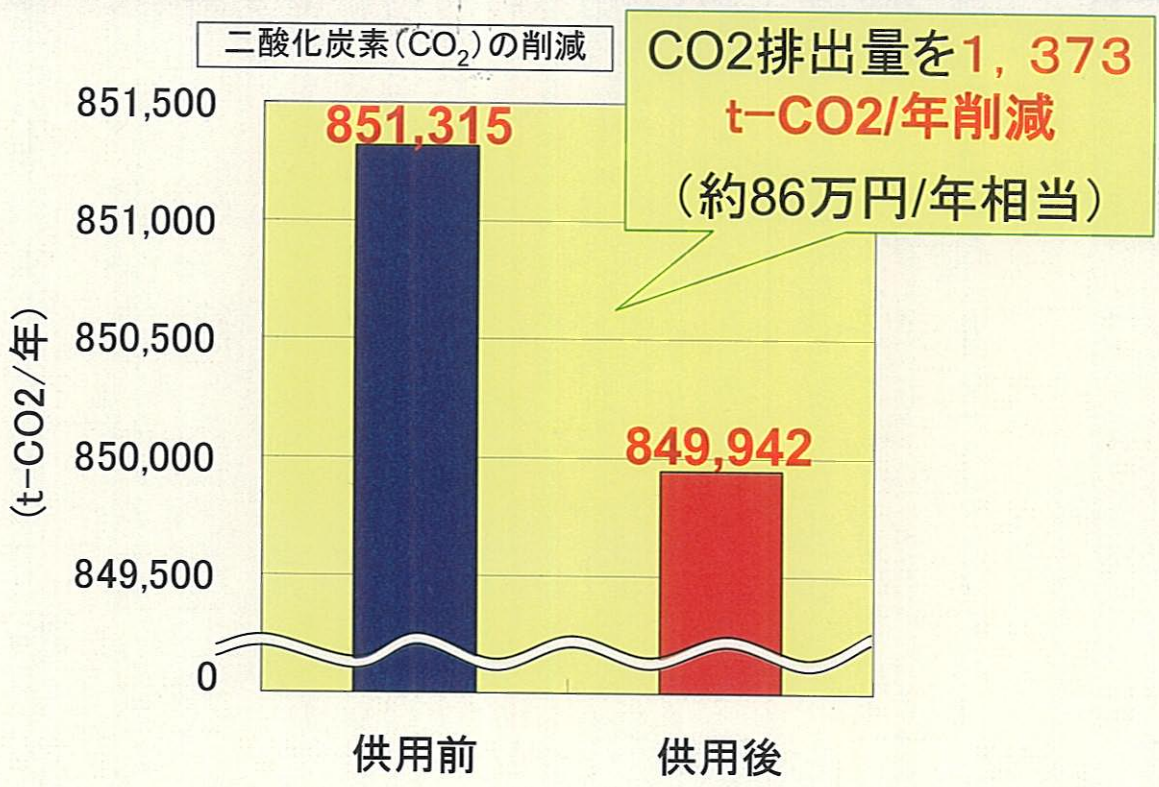
死亡事故件数の変化



資料:事故統計データ、道路交通センサス

環境ー地球環境の改善、生活環境の改善・保全

CO2（二酸化炭素）の削減

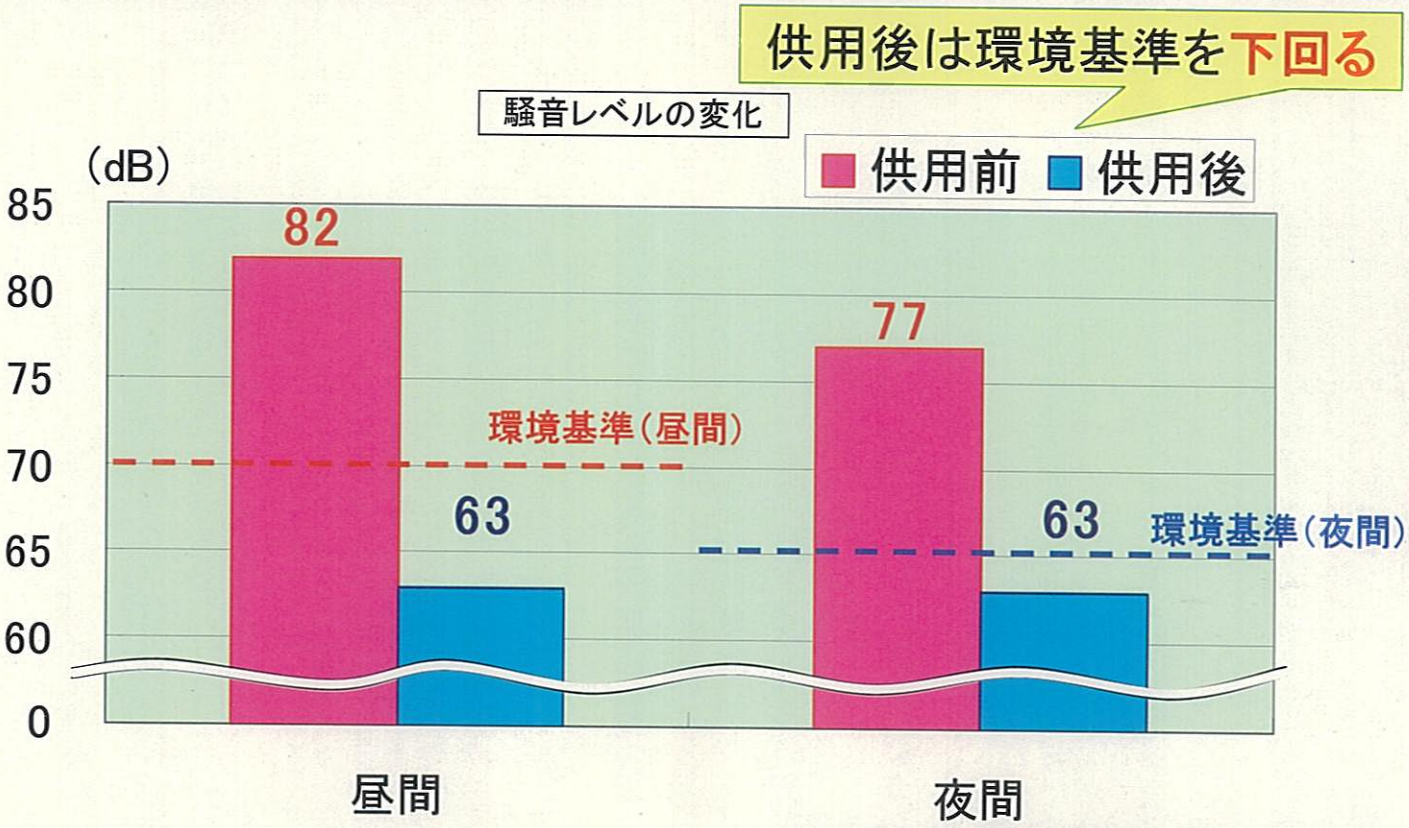


※建設時に発生するCO2排出量は算出には入れていない

資料：福島河川国道事務所　将来交通量推計結果より算出

環境ー地球環境の改善、生活環境の改善・保全

沿道騒音の変化



資料：福島河川国道事務所　沿道騒音調査結果

事業の効果等

事業費	計画時 （暫定 ／完成	64億円	実績 （暫定 ／完成	77億円（1．2倍）
交通量	計画時 （暫定 ／完成）	－／36，100台/日（H32） （31，400台/日　H17）	実績 （暫定 ／完成）	－／33，353台/日（H17）
費用効果 分析結果 B／C	3．0			

※H17計画時推計交通量は12次ﾌﾚｰﾑ走行台ｷﾛの伸び率より換算

今後の対応方針（案）

事業化当初の目的である

・円滑な交通の確保

・交通安全の確保

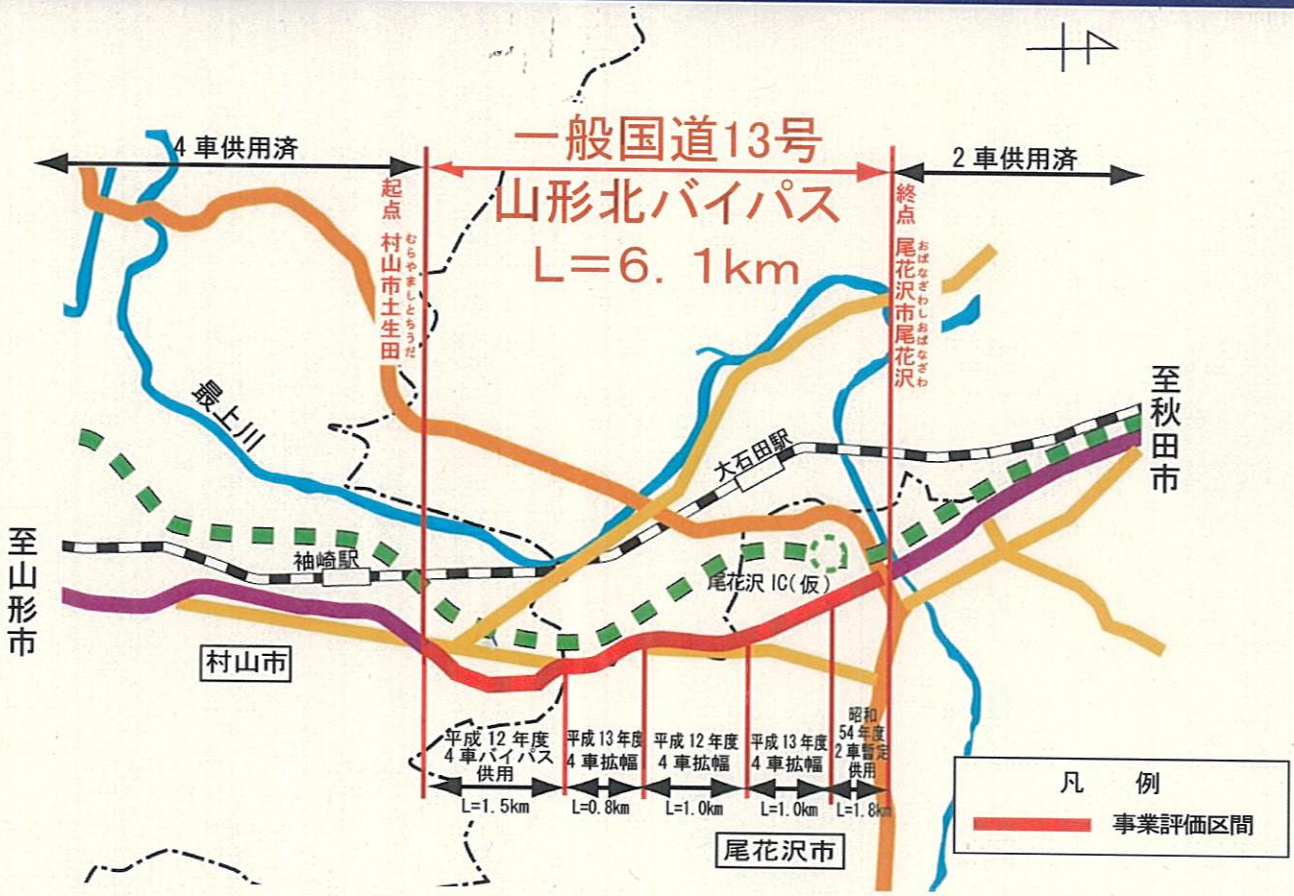
・防災機能の向上

・沿道環境の改善

が図られている

改善措置及び今後の事後評価の必要性はない

一般国道１３号　山形北バイパス（やまがたきた）



一般国道１３号　山形北バイパス

【評価要件：事業完了後5年経過】

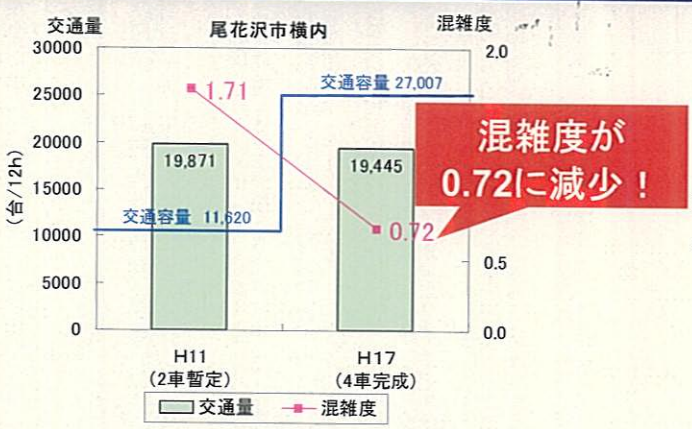
○ 事 業 の 目 的

- 円滑な交通の確保
- 交通事故の低減
- 沿道環境の改善

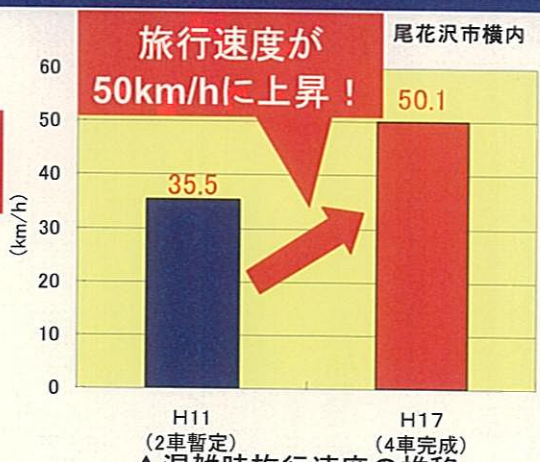
○延　　長：Ｌ＝6．1km

本評価区間（L=6.1km）の4車線化による効果

交通混雑の変化



▲交通量と混雑度の推移



▲混雑時旅行速度の推移

▼暫定供用時の渋滞状況



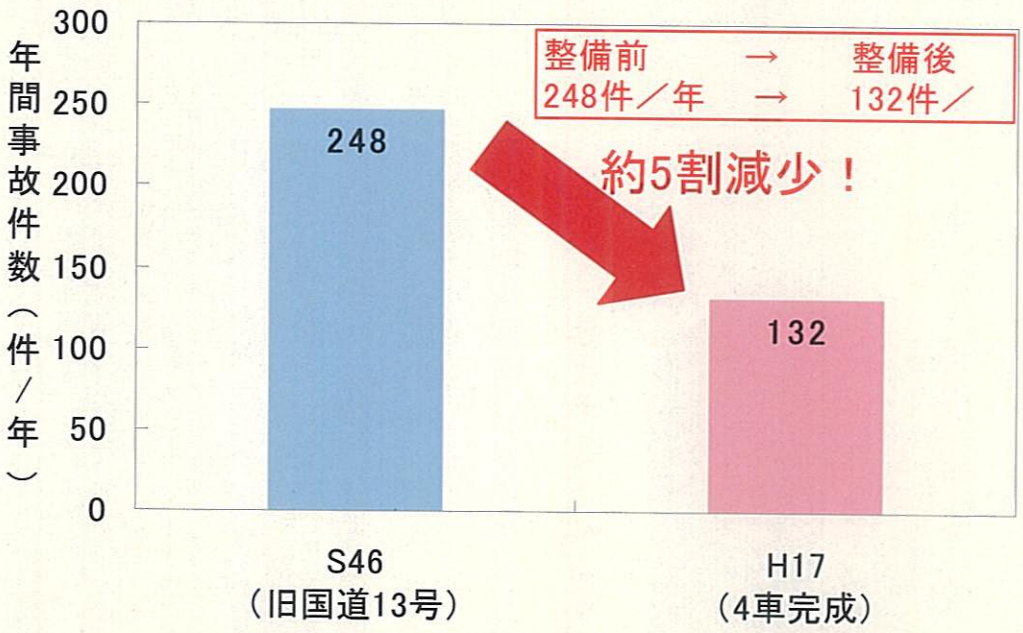
▼4車完成後の状況



事故の減少

全線供用（L=27.3km）による効果

山形北バイパス全線の交通事故の状況

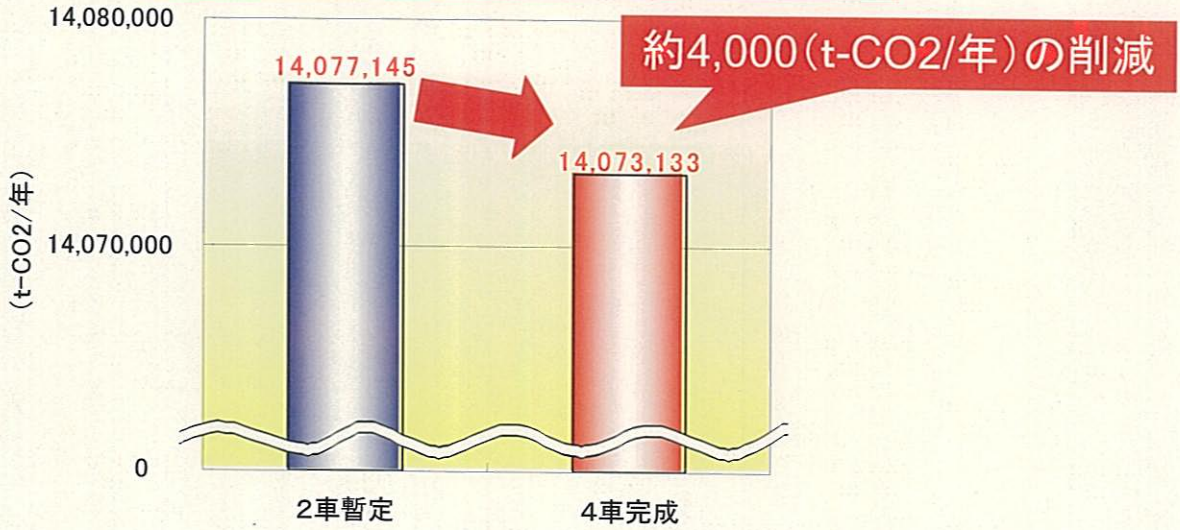


▲山形北バイパスの整備による事故件数の変化

本評価区間（L=6.1km）の4車線化による効果

地球環境の変化

ネットワーク全体のCO2削減量
4,012(t-CO2/年)これは、
約252万円/年に相当

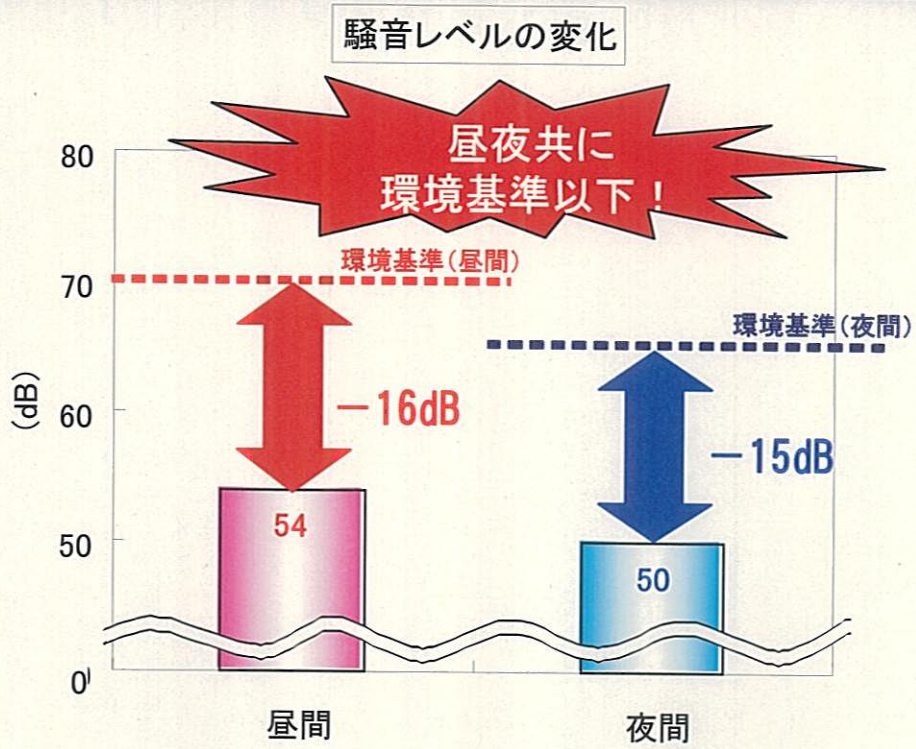


※建設時に発生するCO2排出量は算出には入れていない

▲山形北バイパス4車線化前後のCO2排出量の変化

本評価区間（L=6.1km）の4車線化による効果

沿道環境の変化



▲旧国道13号村山市土生田の昼夜騒音レベル

事業の効果等

事業費	計画時 （暫定 ／完成	40億円	実績 （暫定 ／完成	41億円（1．0倍）
交通量	計画時 （暫定 ／完成）	－／28，800台/日（H32） （25，100台/日　H17）	実績 （暫定 ／完成）	－／25，684台/日（H17）
費用効果 分析結果 B／C	2．3			

※H17計画時推計交通量は12次フレーム走行台キロの伸び率より換算

今後の対応方針（案）

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

改善措置及び今後の事後評価の必要性はない

一般国道４号　十和田（とわだ）バイパス



1

一般国道４号　十和田バイパス

【評価要件：事業完了後５年以内の事業】

○事業の目的

- 円滑な交通の確保
- 安全性の確保
- 沿道環境の改善

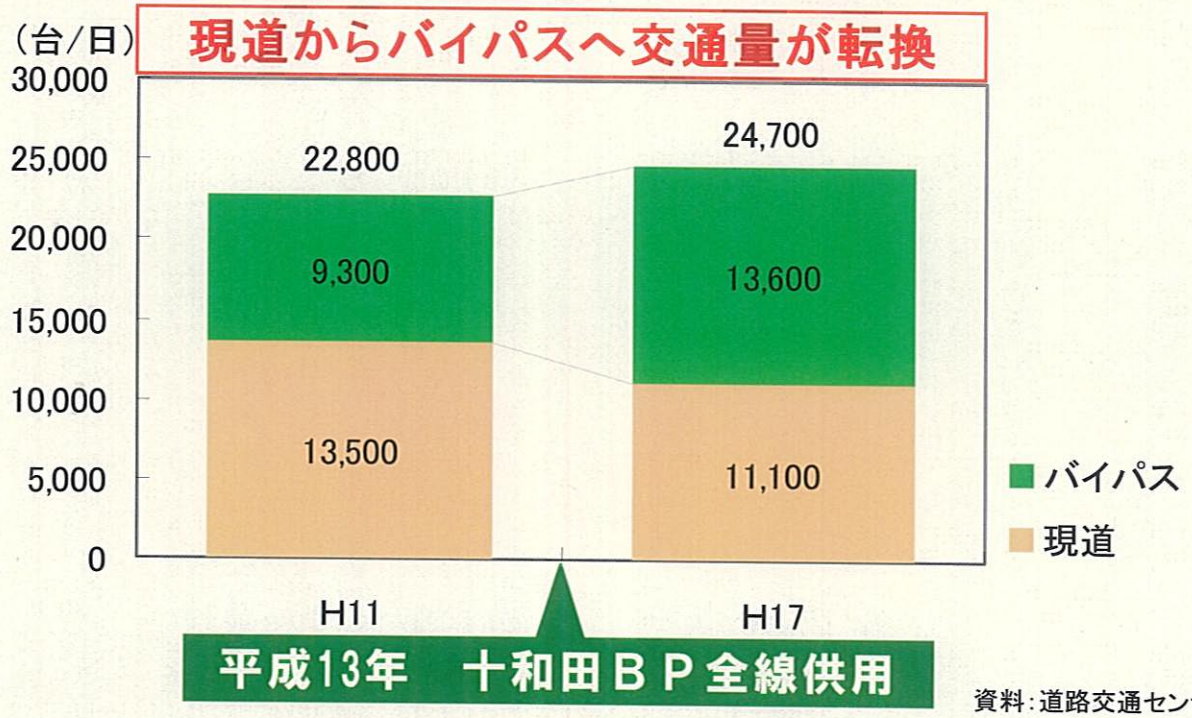
○延　　長　：　Ｌ＝１２．３ ｋｍ

2

交通量の状況

・バイパス全線供用前後で、現道交通量が約２割減少、
バイパス交通量が約５割増加

▼バイパス全線供用前後における交通量の変化

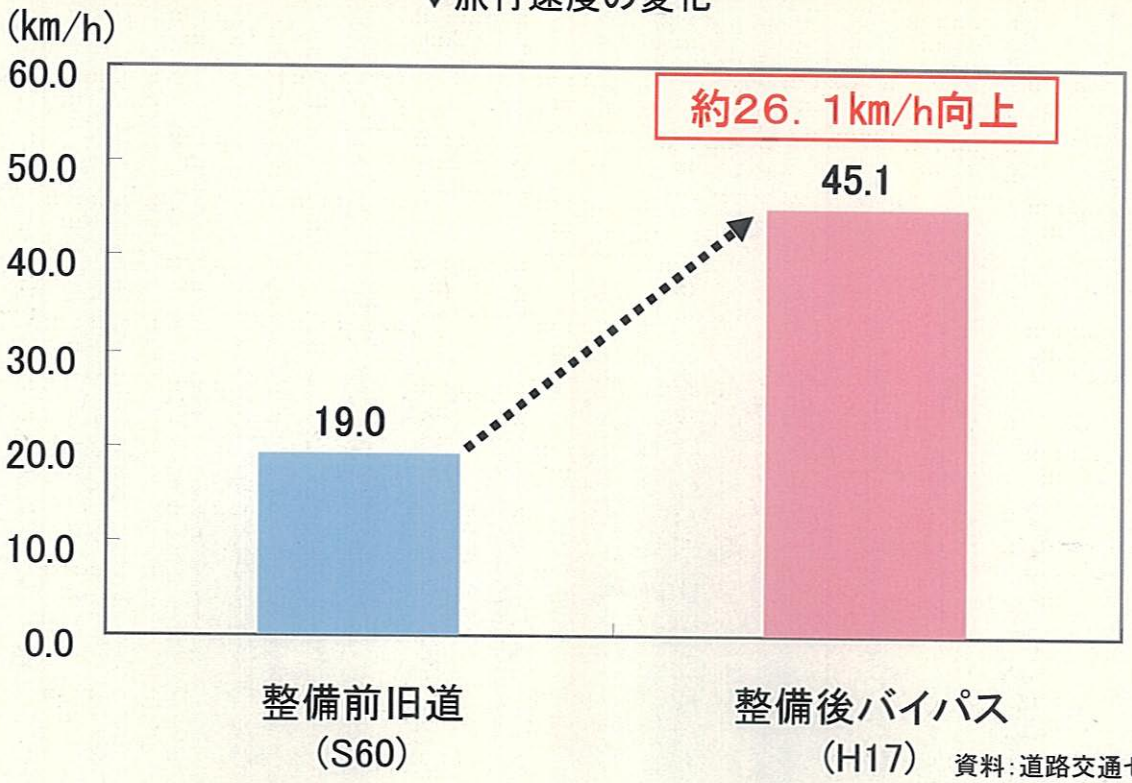


資料：道路交通センサス　3

旅行速度の向上

・バイパス整備後の旅行速度が向上

▼旅行速度の変化



資料：道路交通センサス

4

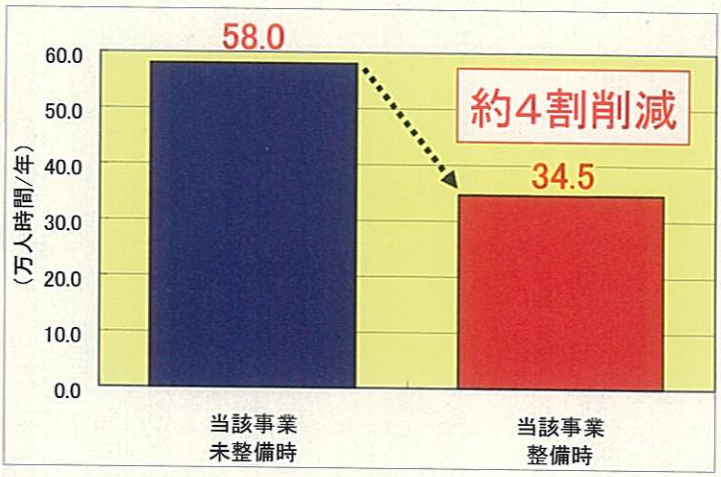
渋滞の解消

・主要渋滞ポイントが解消、渋滞損失時間が削減



資料：青森河川国道事務所　渋滞調査結果

▼渋滞損失時間



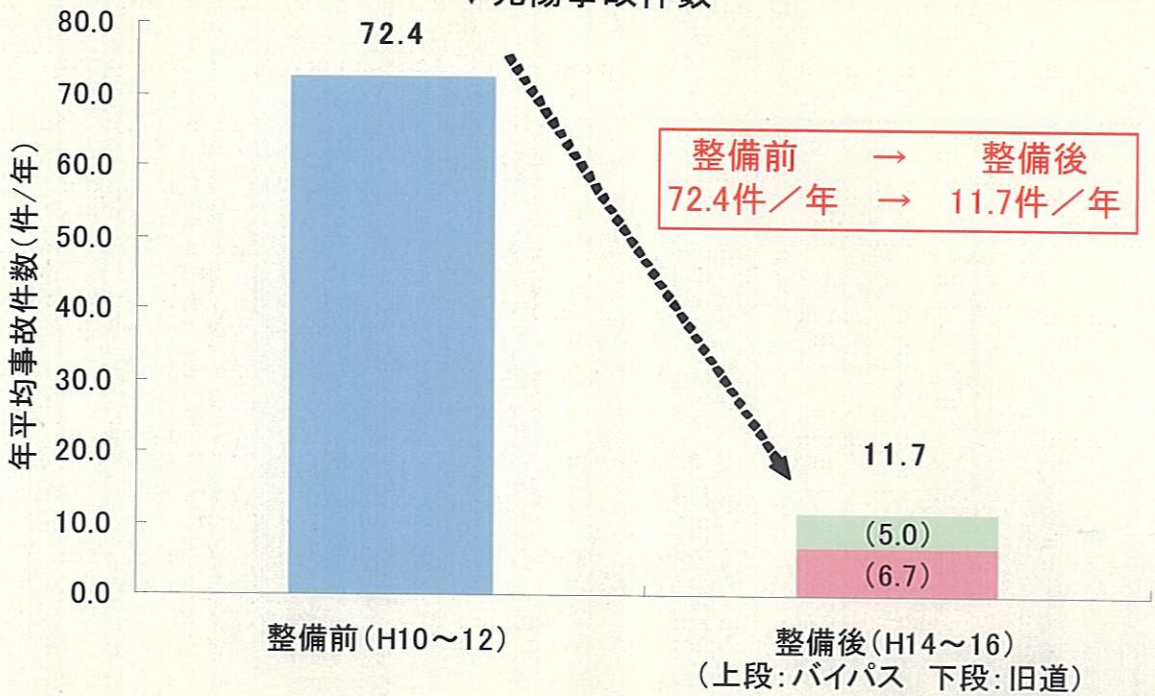
資料：青森河川国道事務所

5

交通事故の低減

・死傷事故件数が減少

▼死傷事故件数



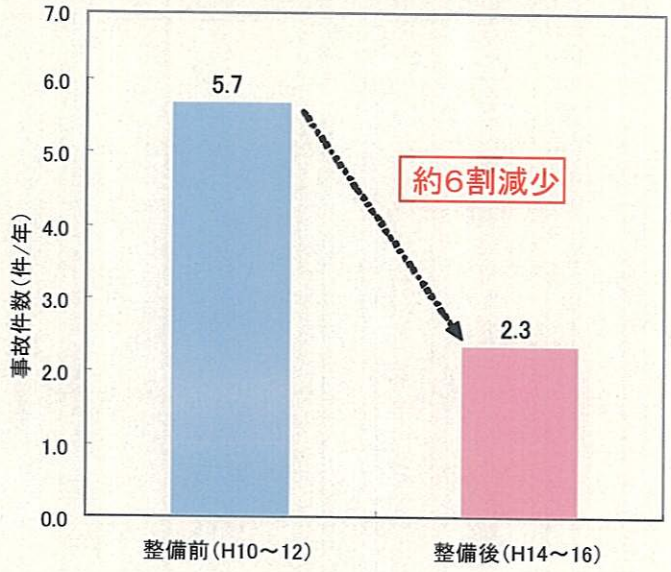
資料：交通事故データ（青森河川国道事務所）

6

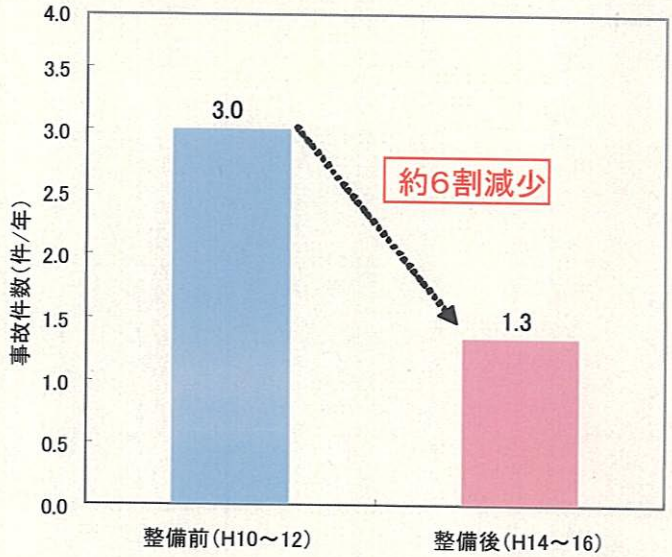
自転車・歩行者の安全性向上

・自転車・歩行者事故件数が減少

▼旧道全線における
自転車･歩行者事故件数の変化



▼通学路指定区間における
自転車･歩行者事故件数の変化



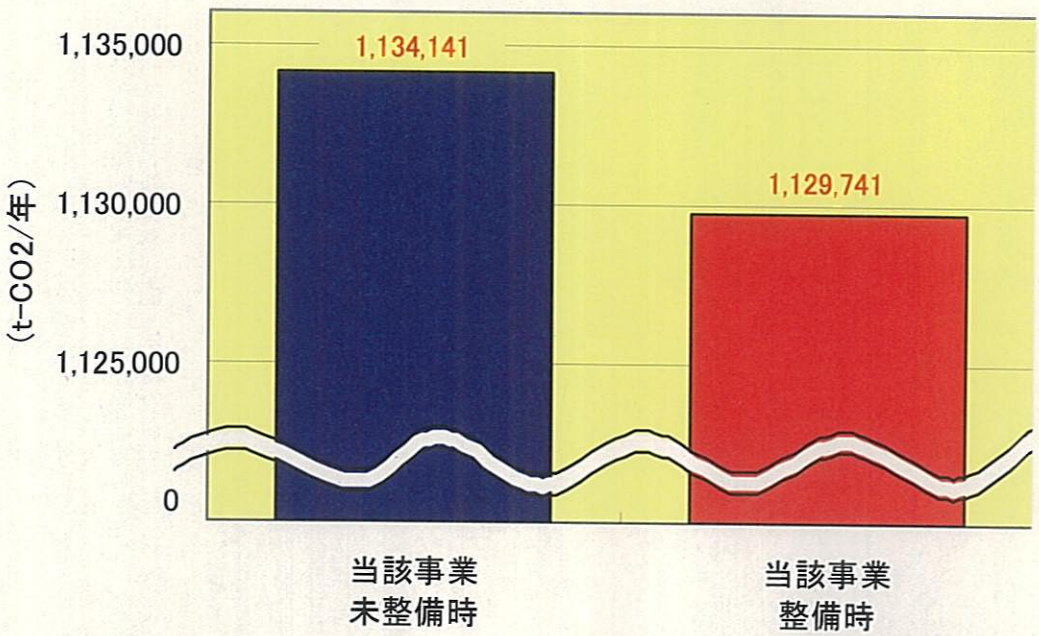
資料:交通事故データ(青森河川国道事務所)

7

環境の改善（1）　～二酸化炭素（CO２の削減）～

・ネットワーク全体で4,400t-CO2/年削減（約276万円/年相当）

▼二酸化炭素(CO2)の削減



※建設時に発生するCO2排出量は算出には入れていない

資料:青森河川国道事務所

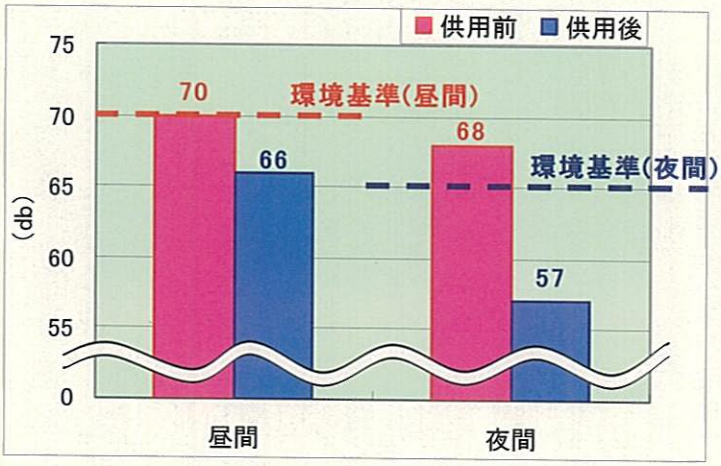
8

環境の改善（2）　～騒音の低減～

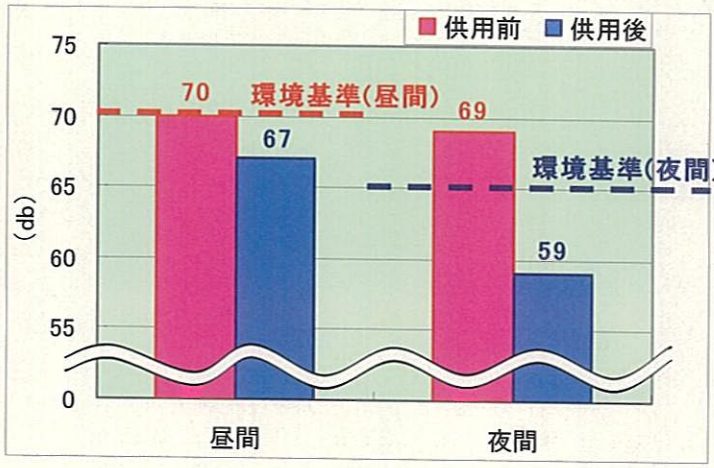
・旧道沿線の交通騒音が低減

▼騒音レベルの変化

（十和田市穂並町）



（十和田市稲生町）



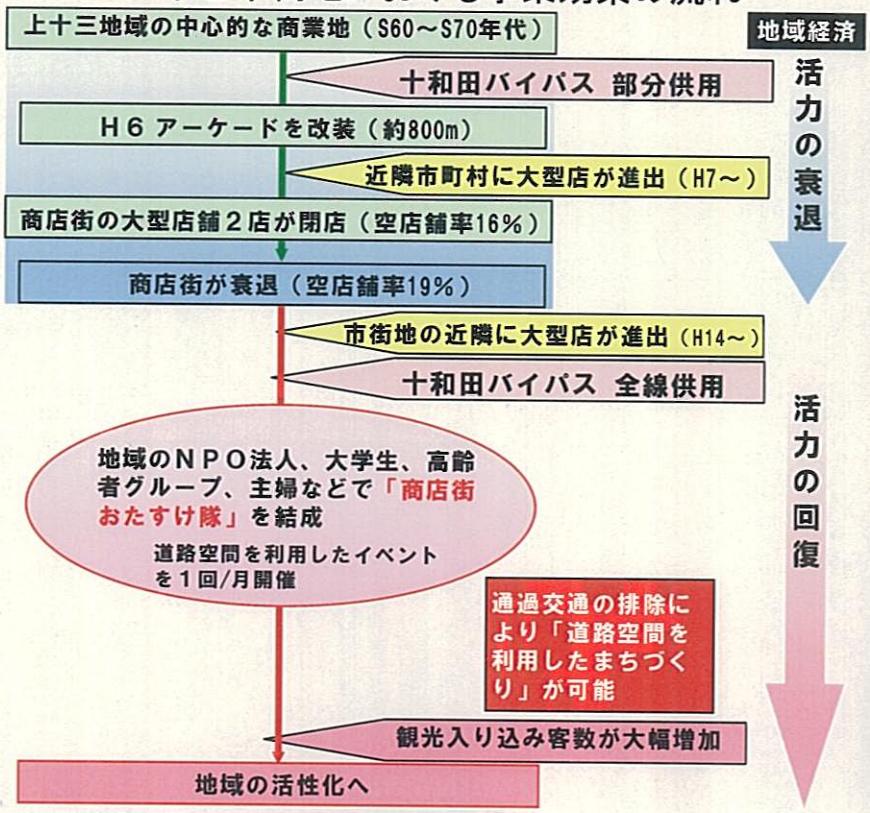
資料：青森河川国道事務所　沿道騒音調査結果

9

地域活性化に対する効果

・バイパス供用により、地域の活性化へ

▼中心市街地における事業効果の流れ



▼十和田ストリートフェスタ

（H18.6.25）



▼にぎわう中心商店街



0

事業の効果等

事業費	計画時 （暫定 ／完成	189億円	実績 （暫定 ／完成	194億円（1．0倍）
交通量	計画時 （暫定 ／完成）	－／17，600台/日（H32） （17，200台/日　H17）	実績 （暫定 ／完成）	17，412台/日（H17）／－
費用効果 分析結果 B／C	2．3			

※H17計画時推計交通量は12次フレーム走行台キロの伸び率より換算

11

今　後　の　対　応　方　針　（　案　）

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

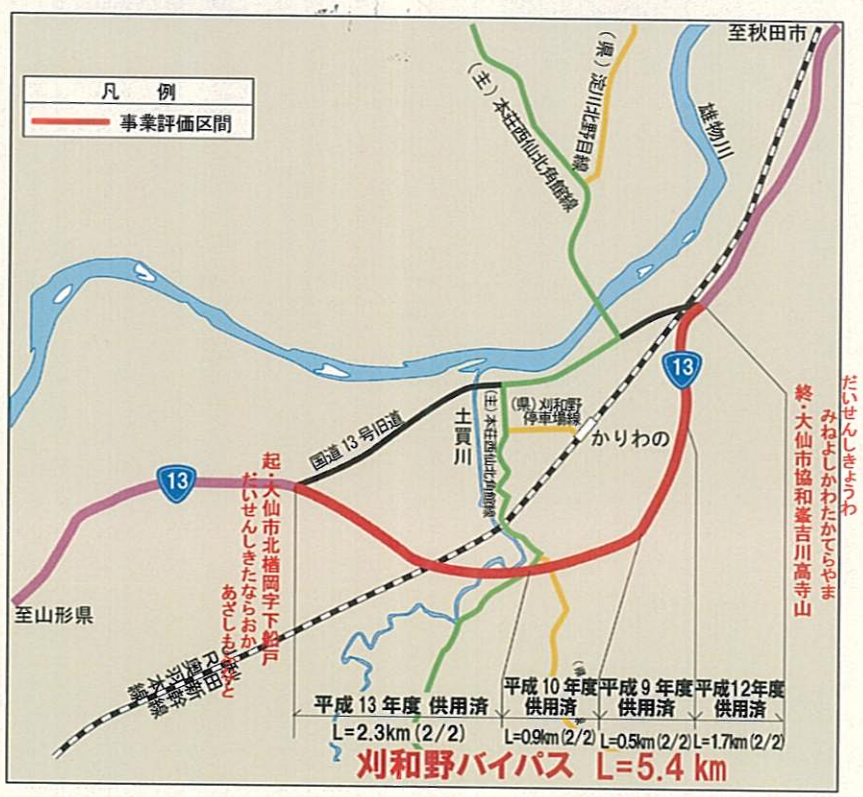
・沿道環境の改善

が図られている

改善措置及び今後の事後評価の必要性はない

12

一般国道13号　刈和野（かりわの）バイパス



一般国道13号　刈和野（かりわの）バイパス

【評価要件：事業完了後5年以内の事業】

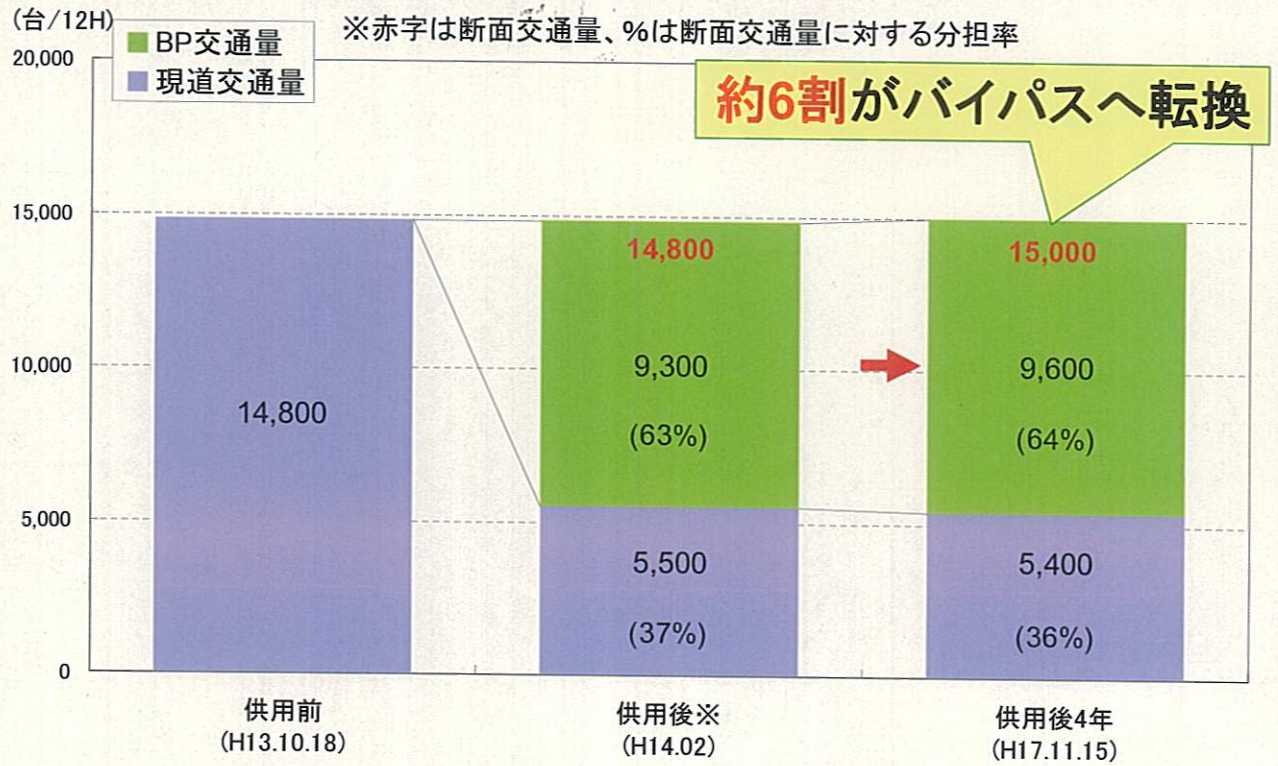
○事業の目的

・円滑な交通の確保

・沿道環境の改善

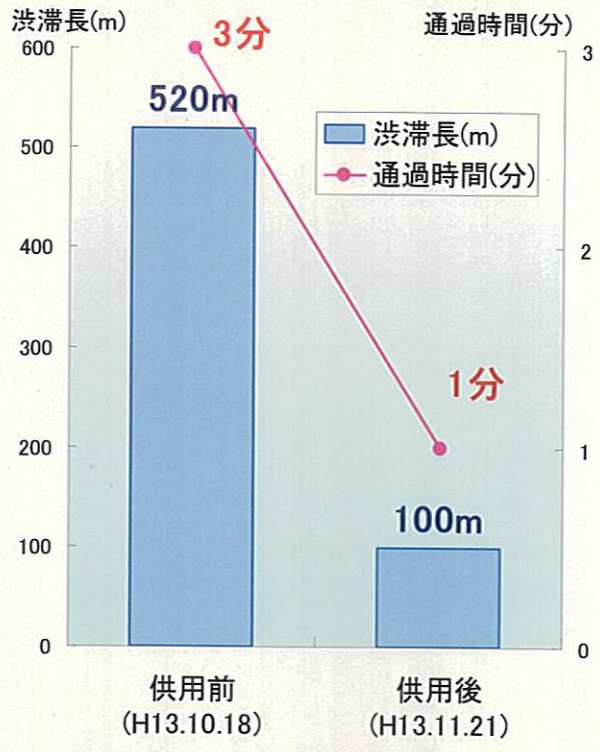
○延長　：L＝5．4km

交通量の約６割がバイパスへ転換

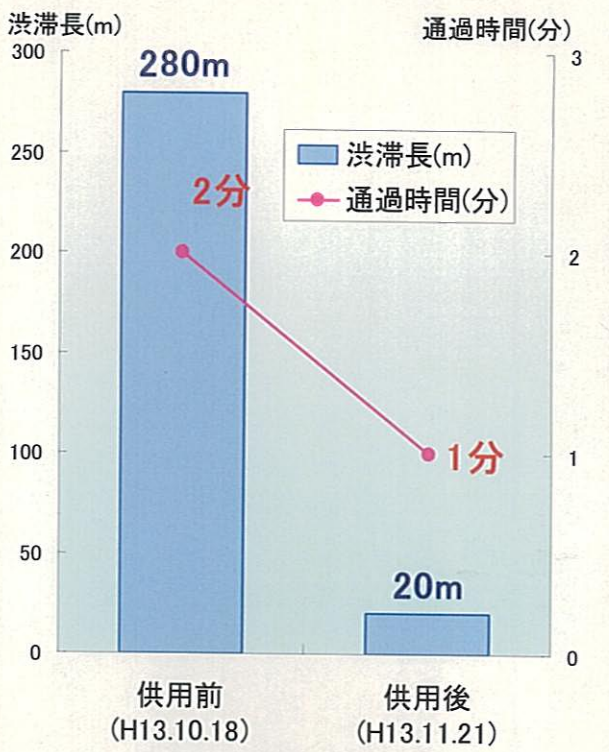


【旧道及び刈和野バイパスの交通量推移】

渋滞が解消

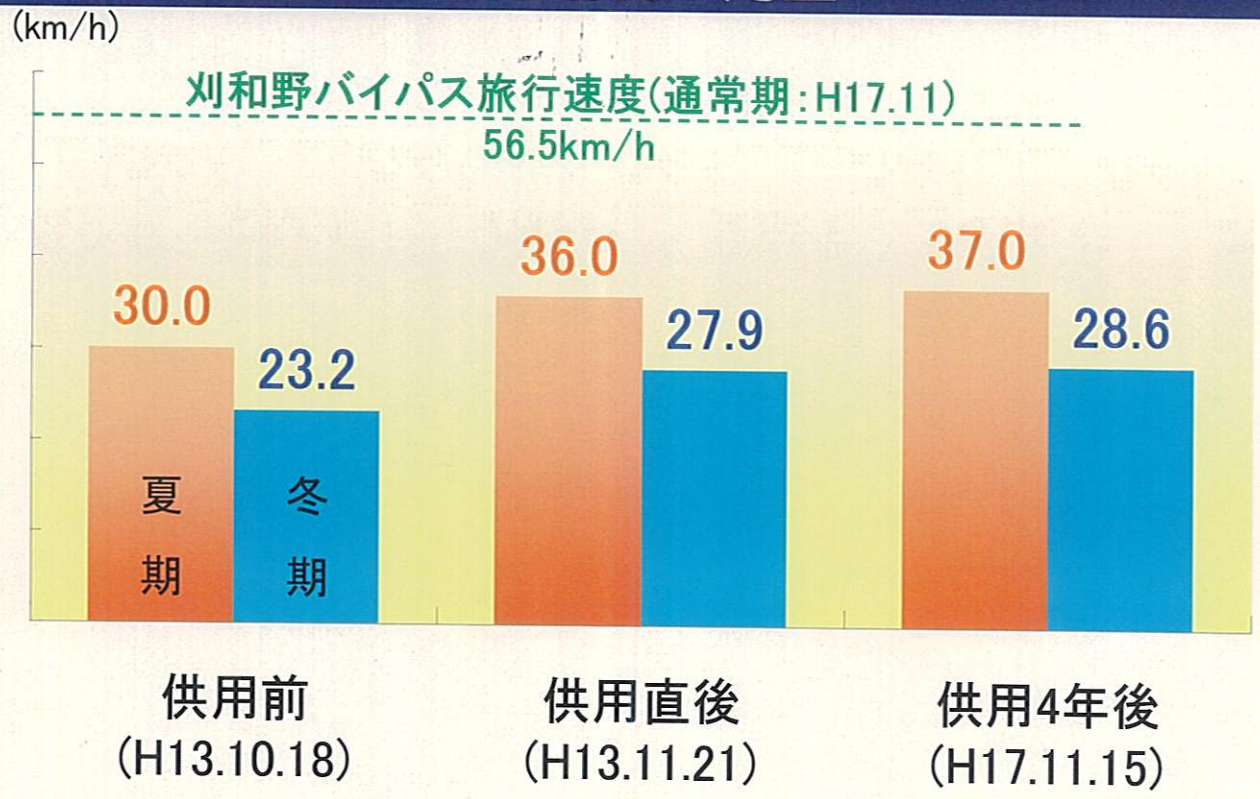


【刈和野交差点の渋滞状況の変化】



【三枚橋交差点の渋滞状況の変化】

旅行速度が向上



【旧道の旅行速度の推移】

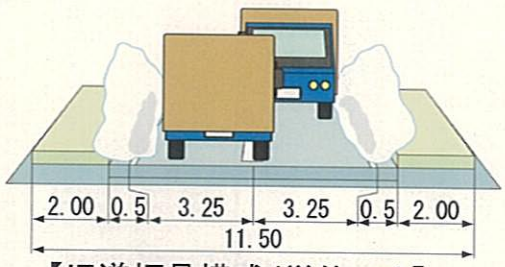
冬期の大型車すれ違い困難区間が解消



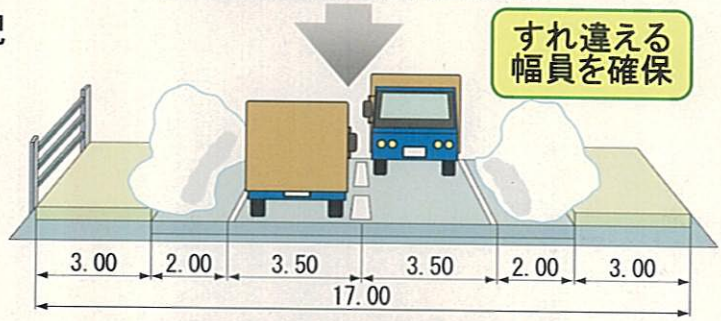
▲旧道刈和野地区の冬期交通状況



▲バイパスの冬期交通状況



【旧道幅員構成(単位:m)】

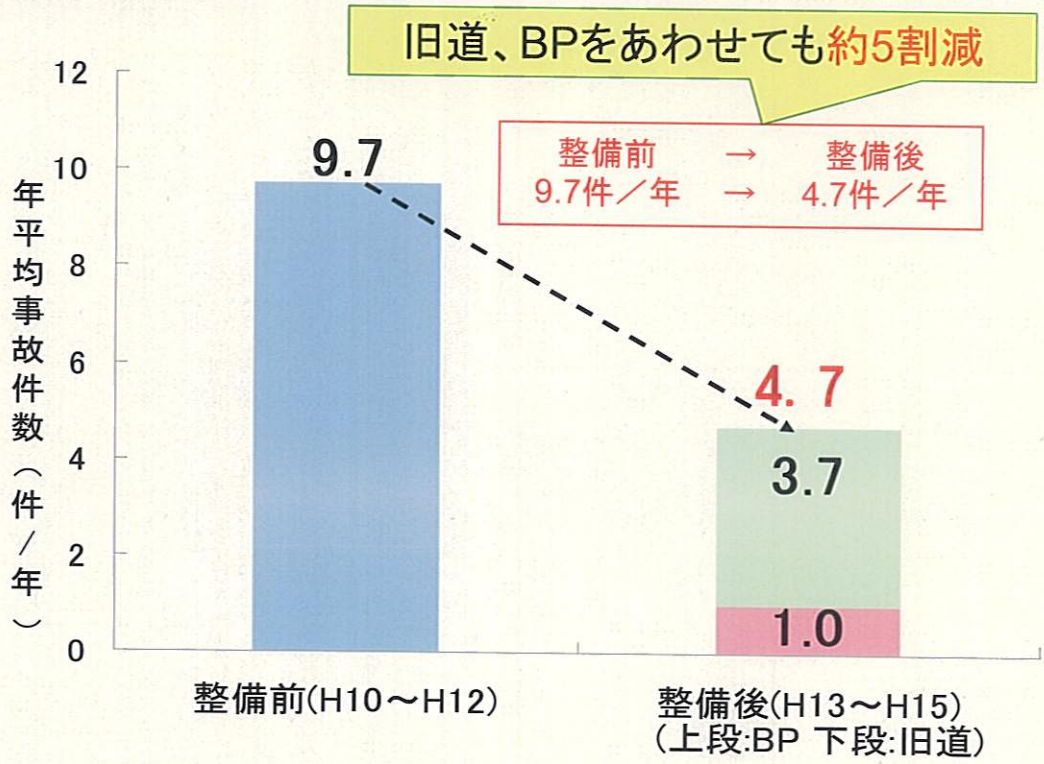


【刈和野バイパス幅員構成(単位:m)】

▲冬期のすれ違いが可能となった
刈和野バイパスの幅員構成

死傷事故件数が減少

●死傷事故件数



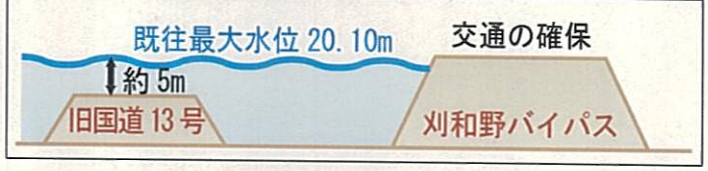
特殊通行規制区間を解消、河川氾濫による被災を回避





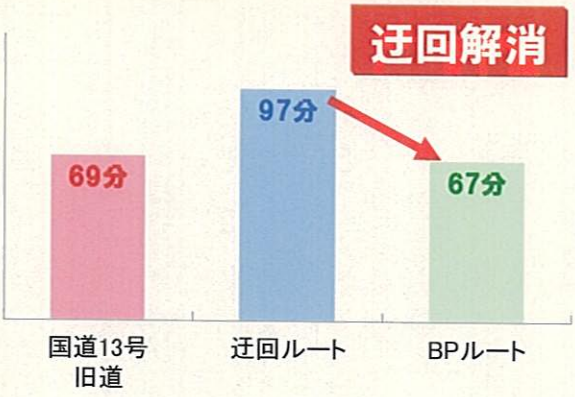
発生年月		災害の形態	交通規制状況(通行止め時間)
1	S22.07	冠水	
2	S22.08	冠水	
3	S22.09	冠水	
4	S30.06	冠水	
5	S40.07	冠水	
6	S47.07	冠水	16:30
7	S54.08	冠水及び法面崩壊	6:30
8	S55.04	冠水	14:40
9	S56.04	冠水	14:00
10	S62.02	地吹雪	13:48
11	S62.08	冠水	0:30
			11:10
S47以降小計		冠水	52:10
		地吹雪	13:48
合計			65:58

既往最大水位(昭和22年7月洪水)でも
交通の確保が可能



特殊通行規制区間を解消、河川氾濫による被災を回避

○旧道が通行止めになった場合、秋田市～大仙市は
(国道46号、国道105号を経由)大幅な迂回



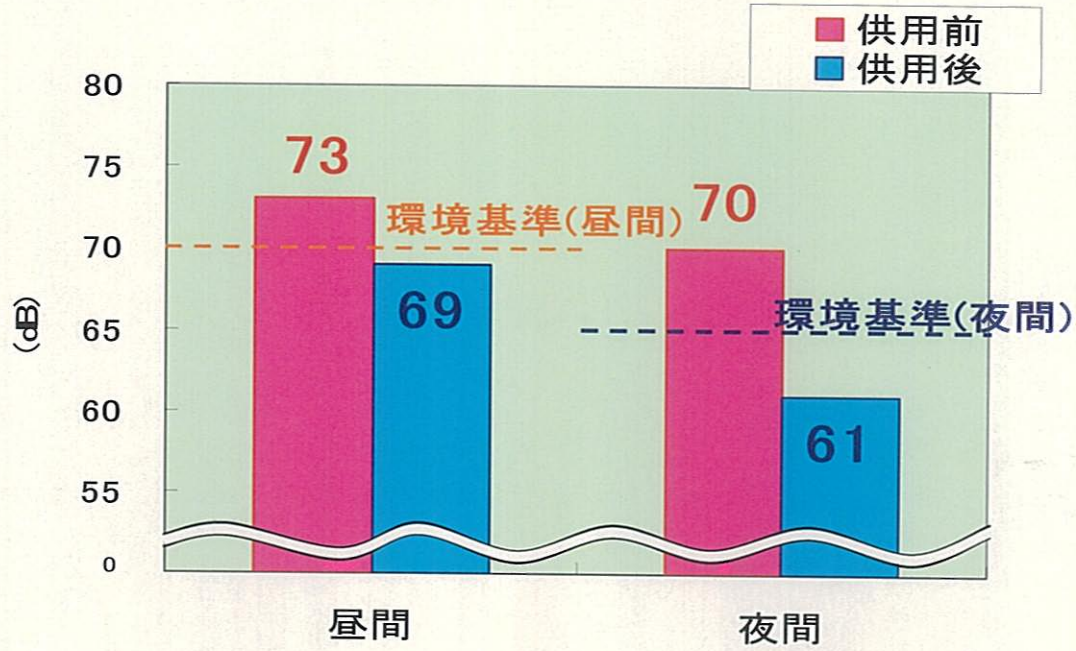
※迂回による社会的損失
約3,100万円/日(試算値)



地域環境、沿道環境が改善

●旧道での騒音の比較(Laeq値)

騒音レベルの変化



事業の効果等

事業費	計画時（完成2車）	98億円	実績（完成2車）	140億円（1．4倍）
交通量	計画時（完成2車）	－／11，500台/日（H32） （10，100台/日　H17）	実績（完成2車）	－／11，900台/日（H17）
費用効果分析結果B／C	1．5			

※H17計画時推計交通量は12次フレーム走行台キロの伸び率より換算

今後の対応方針（案）

事業化当初の目的である

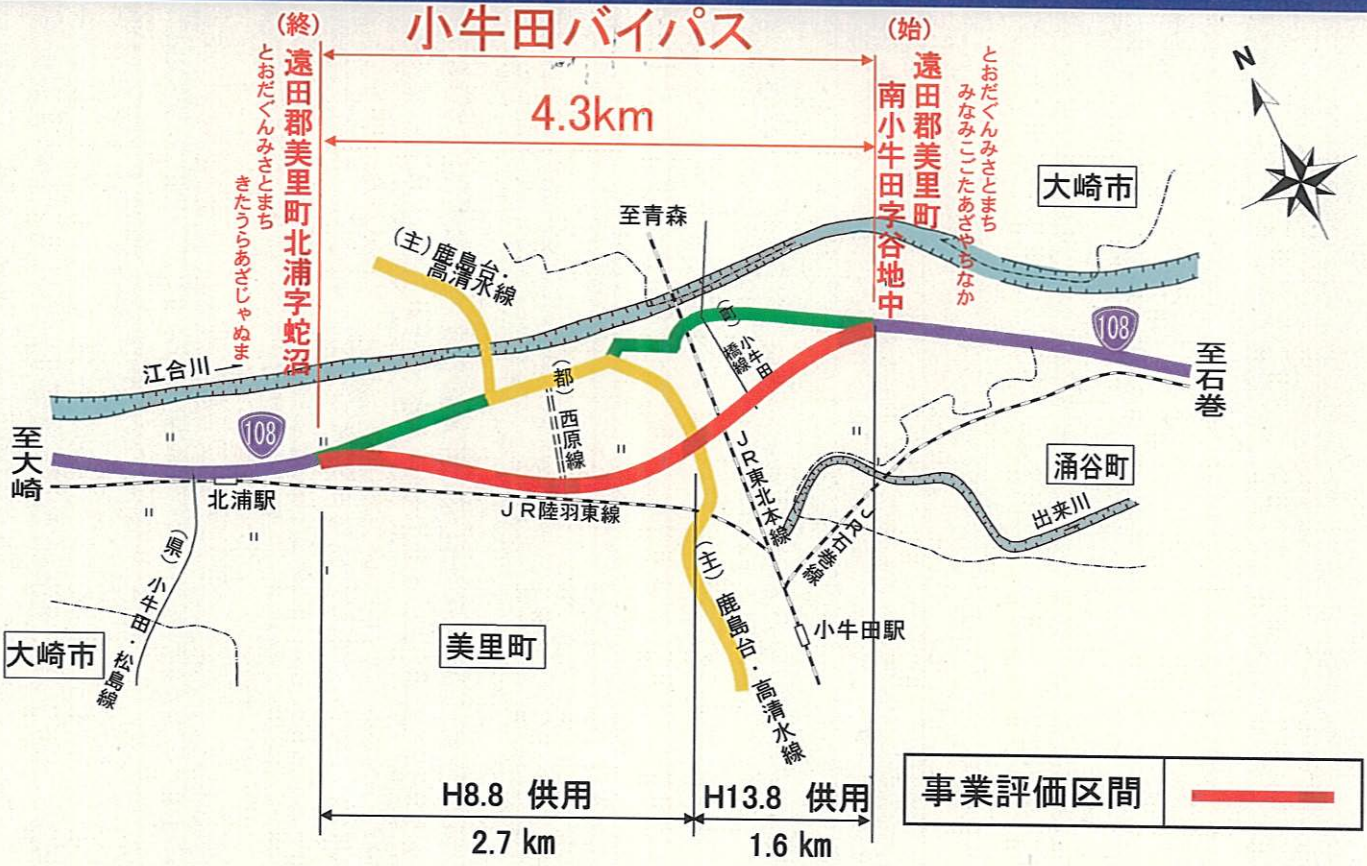
■円滑な交通の確保

■沿道環境の改善

が図られている

改善措置及び今後の事後評価の必要性はない

一般国道１０８号　小牛田（こごた）バイパス



一般国道１０８号　小牛田バイパス

【評価要件：事業完了後５年以内の事業】

○事業の目的

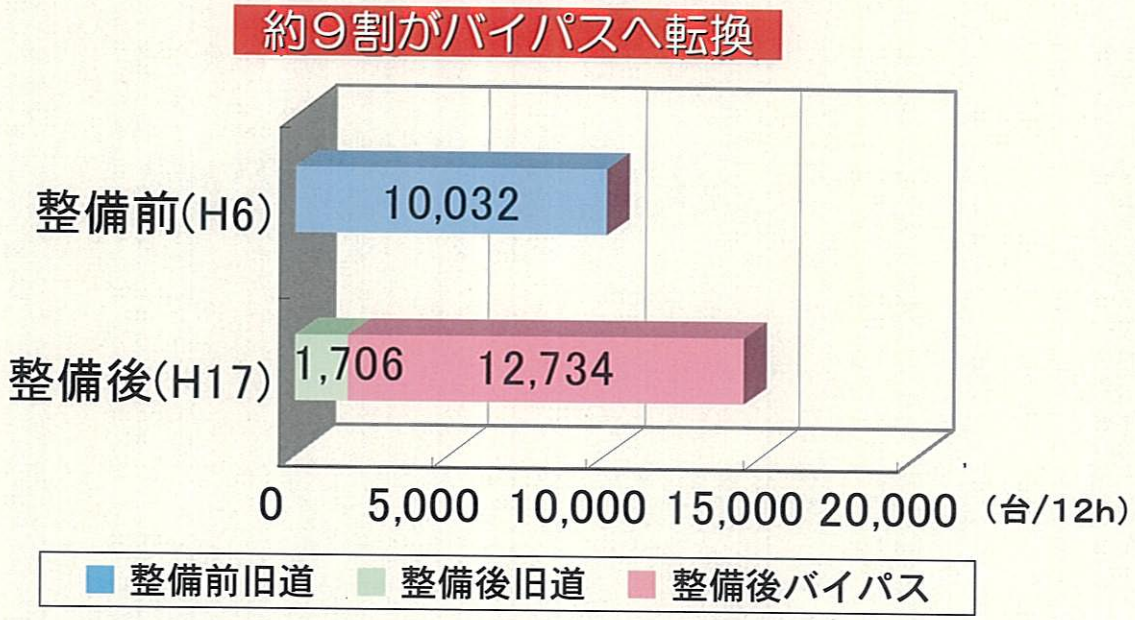
- 交通混雑の緩和
- 交通安全の向上
- 沿道環境の改善

○延　　長　：　Ｌ＝４．３ km

活力ー円滑なモビリティの確保

旧道からバイパスへ交通量の転換

▼平日昼間12時間交通量の変化

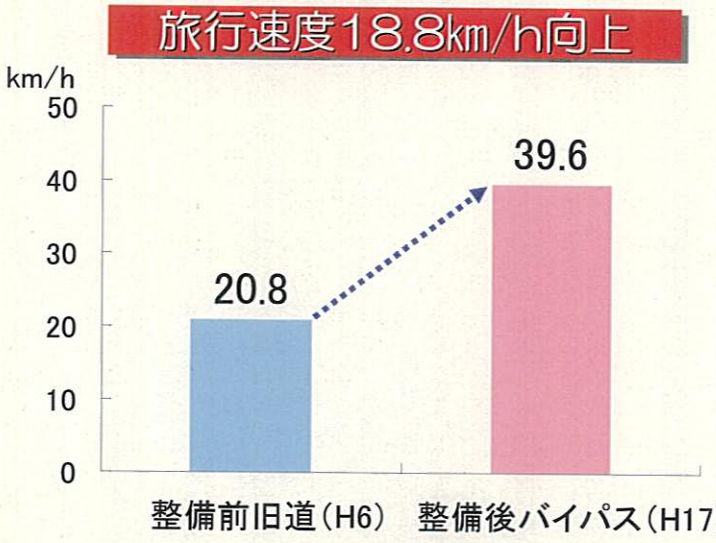


資料：整備前；H6道路交通センサス（調査ポイント：美里町小牛田字智）
：整備後；H17実測調査（調査ポイント：牛飼交差点、山の神交差点）

活力ー円滑なモビリティの確保

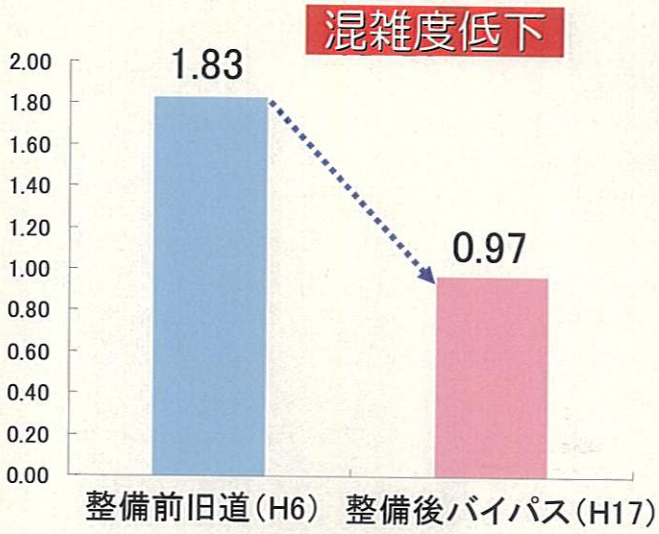
旅行速度・混雑度の改善

▼旅行速度の変化



資料：H6道路交通センサス、H17プローブ調査

▼混雑度の変化



資料：H6、H17道路交通センサス

活力ー国土・地域ネットワークの構築

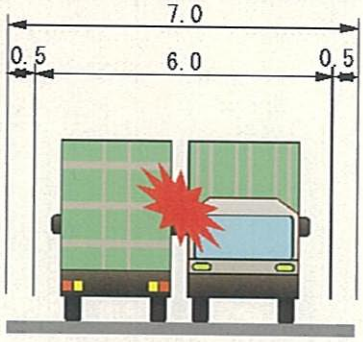
大型車すれ違い困難箇所の解消

【供用前の旧道の状況】



大型車の
すれ違いが困難

【旧道狭隘箇所幅員構成 】

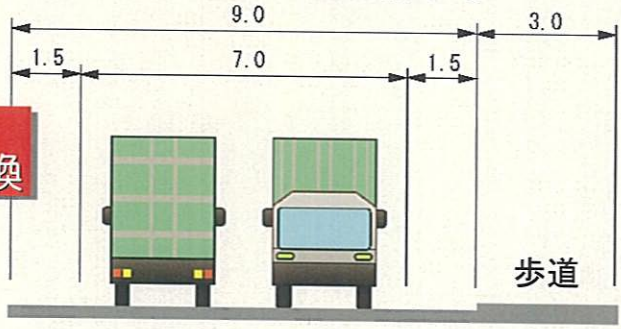


【小牛田バイパスの状況 】



大型車は
バイパスへ転換

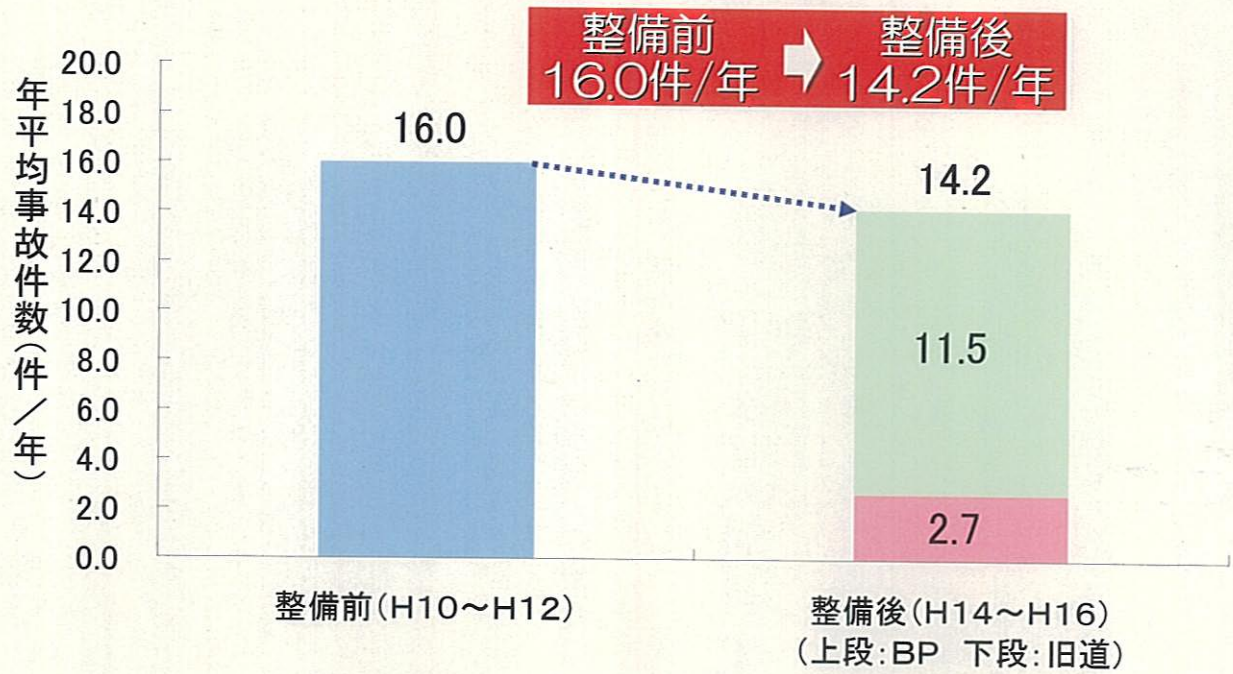
【小牛田バイパス幅員構成 】



安全ー安全な生活環境の確保

交通事故が減少

▼交通事故の変化(年平均事故件数)

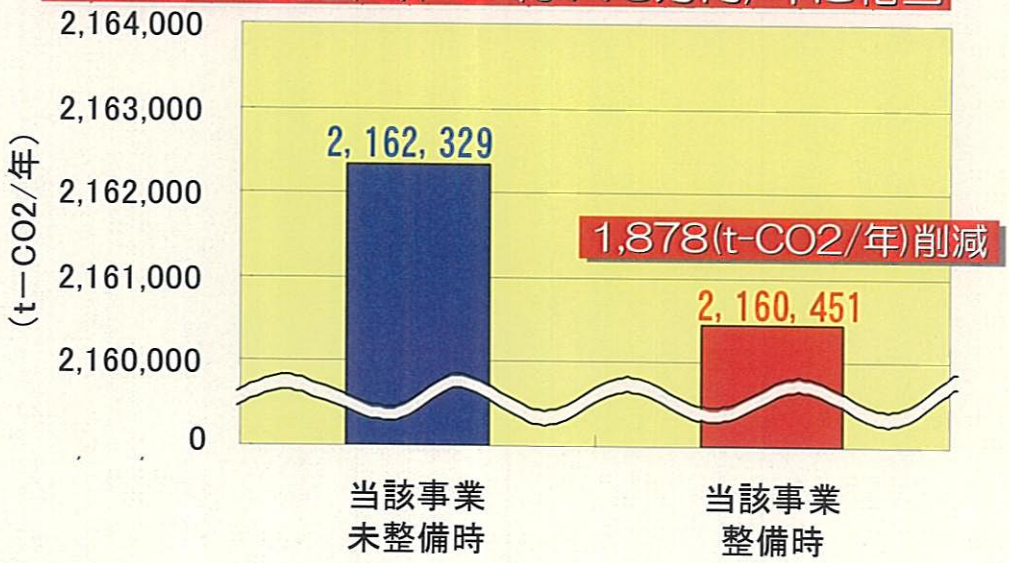


環境ー地球環境の保全、生活環境の改善

CO2排出量が削減

▼【参考】二酸化炭素（CO2）の削減量

ネットワーク全体のCO2排出削減量
1,878(t-CO2/年) ＝ 約118万円/年に相当



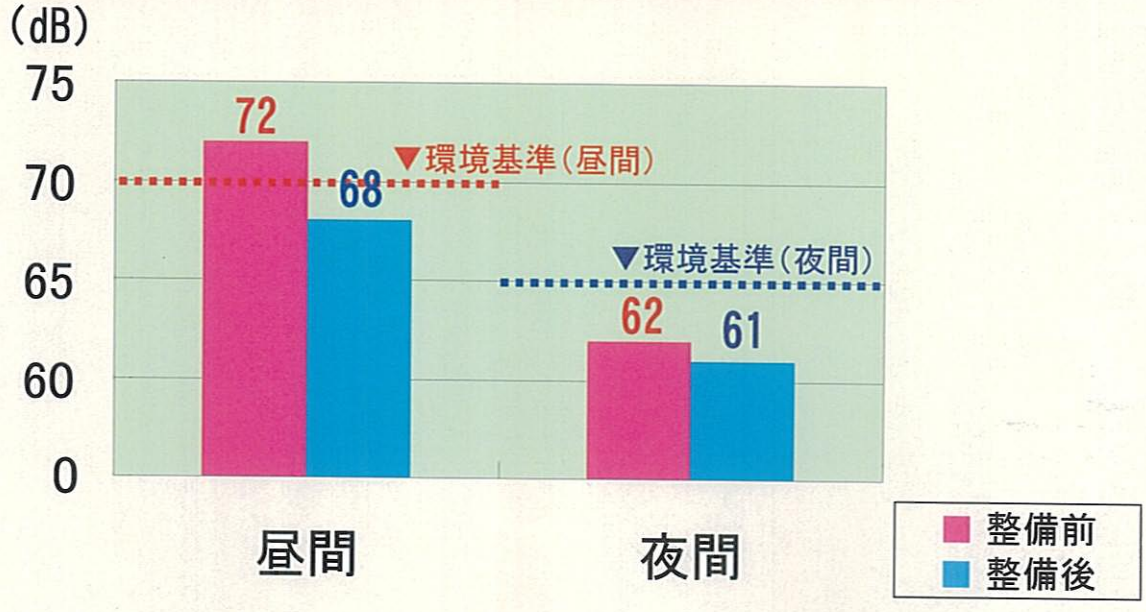
※建設時に発生するCO2排出量は算出には入れていない
資料：仙台河川国道事務所　将来交通量推計結果より算出

環境ー地球環境の保全、生活環境の改善

沿道騒音が低減

▼騒音レベルの変化（美里町町屋敷）

騒音レベル(dB)は昼夜間共に環境基準を下回る



資料：仙台河川国道事務所　騒音調査結果

事業の効果等

事業費	計画時 （暫定 ／完成	66億円	実績 （暫定 ／完成	66億円（1．0倍）
交通量	計画時 （暫定 ／完成	－／17，400台/日（H32） （15，800台/日　H17）	実績 （暫定 ／完成	－／13，236台/日（H17）
費用効果 分析結果 B／C	2．2			

※H17計画時推計交通量は12次ﾌﾚｰﾑ走行台ｷﾛの伸び率より換算

対　応　方　針　（　原　案　）

○事業化当初の目的である

・交通混雑の緩和
・交通安全の向上
・沿道環境の改善

が図られている。

改善措置及び今後の事後評価の必要性はない