平成１９年度　事後評価結果の概要

事業名	一般国道7号　秋田南バイパス	事業区分	一般二次	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県秋田市浜田境川 至：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

［位置図］





［概要図］



<table>
<tr><td rowspan="6">事業の効果等</td><td rowspan="2">事業期間</td><td>事業化年度</td><td>昭和50年度</td><td>用地着手</td><td>昭和55年度</td><td rowspan="2">供用年
(暫定
/完成)</td><td>(当初)
H14 / -</td><td rowspan="2">変動</td><td rowspan="2">1.00倍</td></tr>
<tr><td>都市計画決定</td><td>昭和50年度</td><td>工事着手</td><td>昭和56年度</td><td>(実績)
H14/ -</td></tr>
<tr><td>事業費</td><td>計画時
(暫定
/完成)</td><td colspan="2">(名目値)
360 / ー 億円
(実質値)
380 / ー 億円</td><td>実績
(暫定
/完成)</td><td colspan="2">(名目値)
403 / ー 億円
(実質値)
426 / ー 億円</td><td>変動</td><td>1.12倍</td></tr>
<tr><td>交通量
(当該路線)</td><td>計画時
(暫定
/完成)</td><td colspan="2">26,000 ／ ー台/日(H32)
(22,700 ／ ー台/日 H17)</td><td>実績
(暫定
/完成)</td><td colspan="2">23,692/ ー 台/日 (H17)</td><td>変動</td><td>4 %</td></tr>
<tr><td colspan="3">旅行速度向上
(供用前現道
→供用後
当該路線)</td><td colspan="3">21.4 → 50.2 km/h
(供用前年次) (供用後年次)
H14年度 H18年度</td><td colspan="2">交通事故減少
(供用前現道
→供用後
現道)</td><td colspan="2">117.6件/億台キロ →71.3件/億台キロ
83.0件/年 →50.3件/年
(H12～H14) (H15～H17)</td></tr>
<tr><td colspan="10">
<table>
<tr><td>費用対効果
分析結果
(事後)</td><td>B／C
３．０</td><td>総費用
７３６億円
事業費: ６７２億円
維持管理費: ６４億円</td><td>総便益
２１７９億円
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</td><td>基準年
平成19年</td></tr>
<tr><td>事業遅延によるコスト増</td><td colspan="2">費用増加額
億円</td><td>便益減少額
億円</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td colspan="10">事業遅延の理由
・特になし</td></tr>
</table>

事業の効果等

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

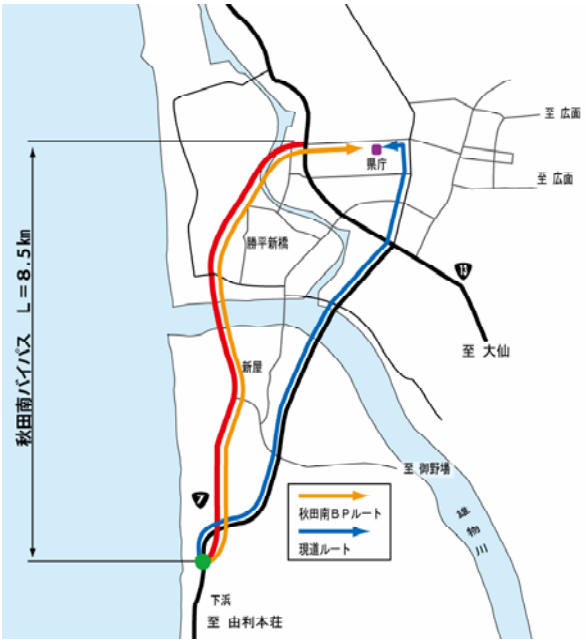
秋田南バイパスと並行する国道７号現道、(主)秋田天王線、（主）寺内新屋雄和線などにおいて、約２～４千台/日の交通量の減少が見られ、一方、秋田南バイパスには約１２千台/日の利用があり交通が転換した。

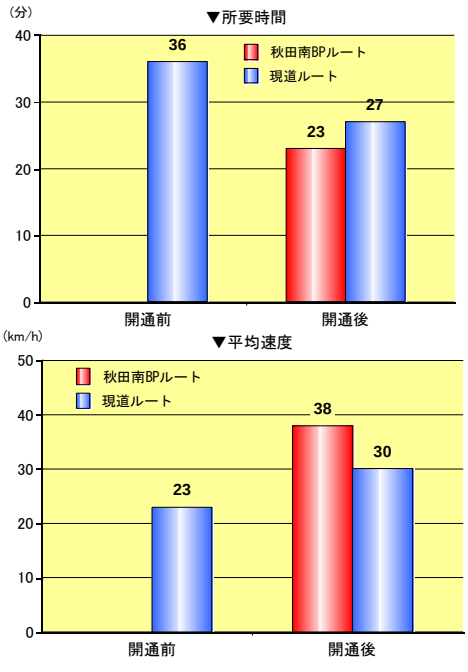


調査日
開通前：H15.3.14(金)
開通後：H15.4.15(火)

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。





事業の効果等

③現道等の渋滞緩和

７箇所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。



▼測定日

	開通前	開通後
蛭根	H14. 9. 19	H15. 4. 15
臨海	H14. 10. 24	
若葉町	H14. 10. 24	
茨島	H14. 11. 6	
割山	H14. 10. 24	
秋田大橋南	H9. 10. 16	H14. 3. 28
秋田大橋北	H9. 10. 16	





▲国道７号茨島交差点

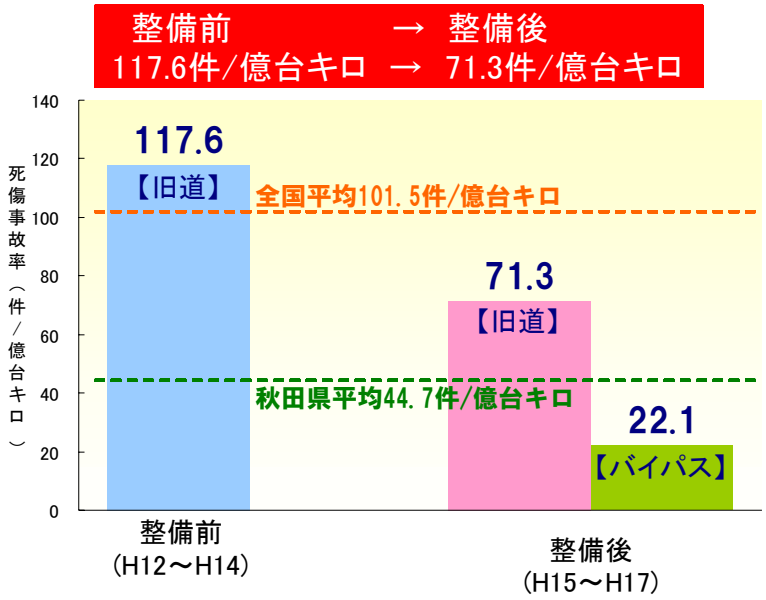
事業の効果等

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/億台ｷﾛから71.3件/億台ｷﾛに減少。



【死傷事故率】

出典：各年事故統合データベース

事業の効果等

３．環境

（１）地球環境の保全

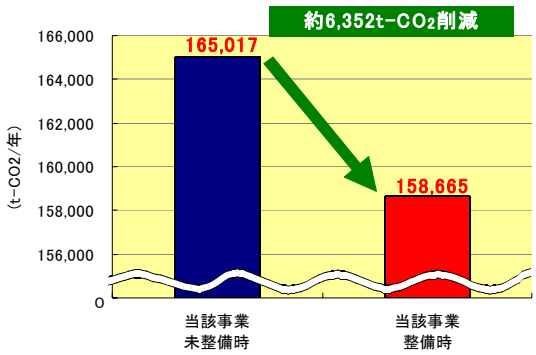
① ＣＯ₂排出量の削減

・ＣＯ₂排出量　165,017千t-CO2/年
→158,665千tCO2/年

・削減量　6,352t-CO2/年は、398万円/年に相当

※貨幣換算単位　道路投資の評価に関する指針（案）より
貨幣評価原単位：2,300円/t-C
建設時に発生するCO2排出量は算出には入れていない

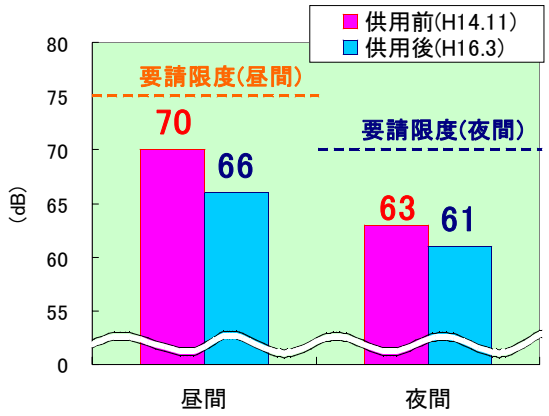
二酸化炭素（CO2）の削減



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。

騒音レベルの変化



【騒音レベルの変化】

事業による環境変化

環境影響評価に対応する項目

・環境影響評価は、実施していない。

その他評価すべきと判断した項目

・CO₂の削減と交通騒音の低減が図られている。
・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。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

・高規格幹線道路：秋田自動車道　秋田南ＩＣ～秋田北ＩＣ 供用（H9.11.13）
秋田外環状道路　秋田北ＩＣ～昭和男鹿半島ＩＣ供用（H9.11.13）
日本海沿岸東北自動車道　秋田空港ＩＣ～河辺ＪＣＴ供用(H13.7.7)
岩城ＩＣ～ 秋田空港ＩＣ供用(H14.10.26)

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

・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。

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

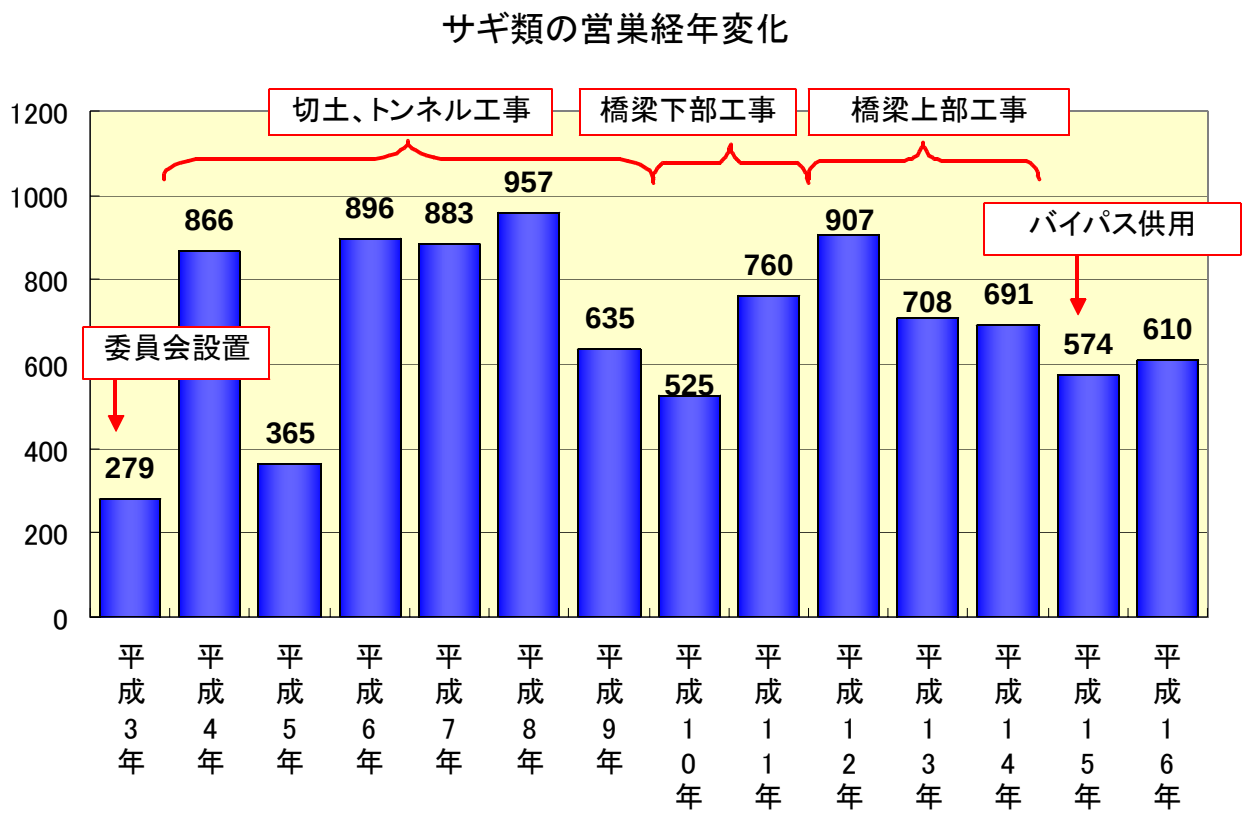
・サギとの共存

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。

【対策の実施】

・低騒音・低震動の工法を採用

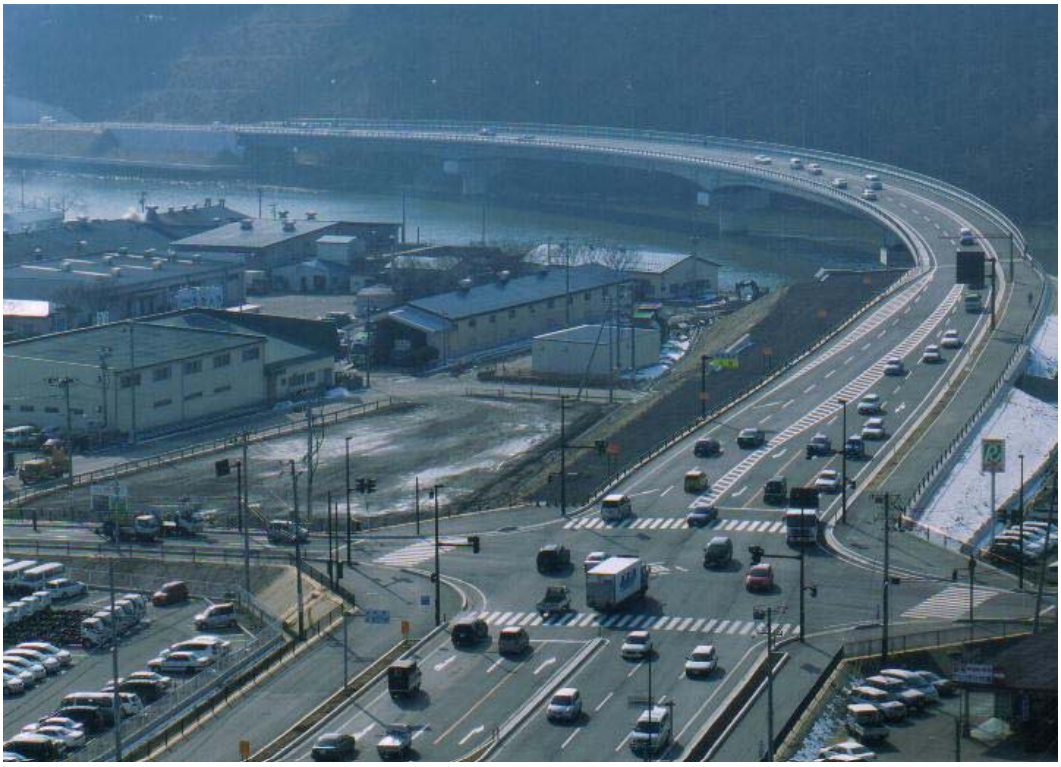
・繁殖期は営巣箇所に近い場所の工事は避け、工事工程を調整。



特記事項



■整備前の国道7号（由利本荘から秋田方向望む）



■整備後の秋田南バイパス（臨海十字路付近から由利本荘方向望む）

様式１　客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道７号　秋田南バイパス
事業主体	東北地方整備局

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

政策目標		指　標　（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
１．活力	円滑な モビリティの 確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況
		○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況
		○ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況
		○ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況
	物流効率化 の支援	● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況
		○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況
		□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消
	都市の再生	○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果
		● 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果
		○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果
		○ 中心市街地内で行われたことによる効果
	都市の再生	□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上
		□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった
	国土・地域 ネットワーク の構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり
		□ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
		■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
		□ 現道等における交通不能区間が解消
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消
		● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況
	個性ある 地域の形成	○ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況
		○ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果
		○ 主要な観光地へのアクセス向上による効果
		○ 特別立法に基づく事業としての効果
		○ 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果
		○ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果

※○印は定量的または定性的な記述で効果を確認。□印は、定性的に効果の有無を確認。該当箇所は●及び■で表示

政策目標		指　標　（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
2．暮らし	歩行者･自転車のための生活空間の形成	○ 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況
		□ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化５ヶ年計画に位置づけあり
		□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成
	安全で安心できるくらしの確保	● 三次医療施設へのアクセス向上の状況
3．安全	安全な生活環境の確保	● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況
		○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが１つしかなく、災害による１～２箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
		□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能
		□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消
		□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消
		□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加
		□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消
		□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能
4．環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量
	生活環境の改善・保全	○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率
		○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		○ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況
		○ その他、環境や景観上の効果
5．その他	他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係	■ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
		○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果
		○ 他機関との連携プログラムに関する効果
	その他	○ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果

※○印は定量的または定性的な記述で効果を確認。□印は、定性的に効果の有無を確認。該当箇所は●及び■で表示