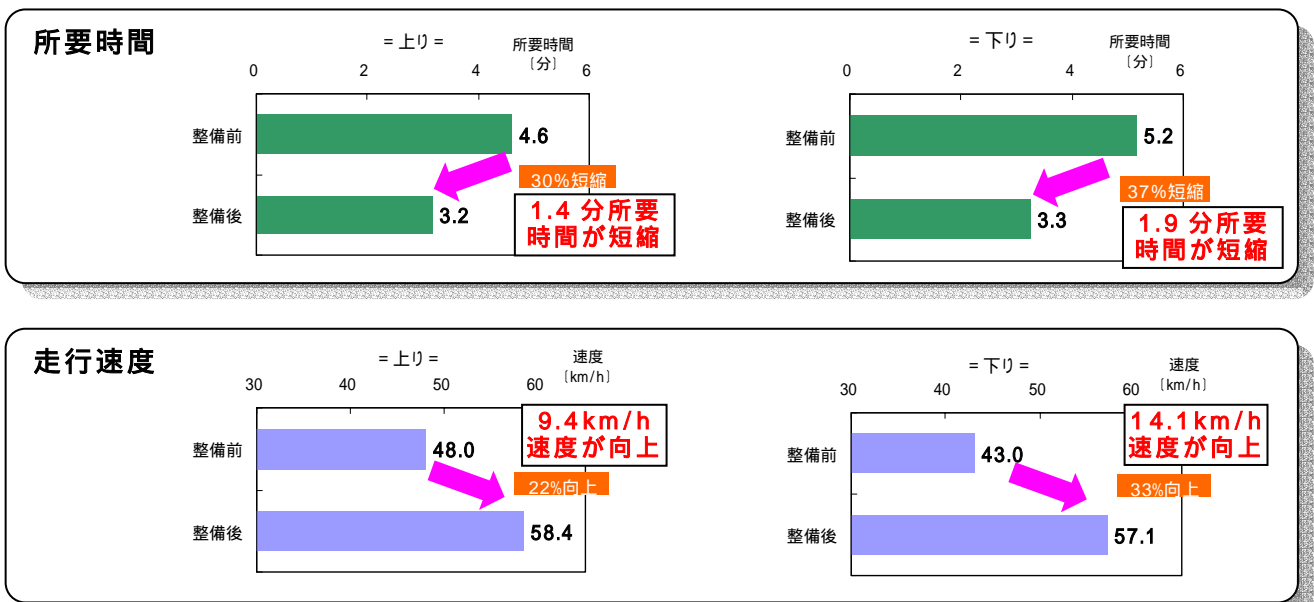


一般国道49号 坂本バイパスの整備効果

急勾配（最急縦断勾配5%が340m）、急カーブ（最小曲線半径R = 60mが1箇所）の解消により、所要時間が2分短縮（下り方面）し、走行性の向上が図られました。

- ・ 急勾配（最急縦断勾配5%が340m）や急カーブ（最小曲線半径R = 60mが1箇所）の解消。
- ・ 所要時間については上り方向（新潟 会津若松）で1.4分短縮（4.6分 3.2分）、下り方向（会津若松 新潟）では1.9分短縮（5.2分 3.3分）し、走行性が向上。
- ・ 上り方向（新潟 会津若松）の走行速度が9.4km/h向上（48.0km/h 58.4km/h）、下り方向（会津若松 新潟）では14.1km/h向上（43.0km/h 57.1km/h）。

図1 整備前後における走行速度と所要時間の変化



整備前：H14.11.27（水）実測値
整備後：H15.12.12（木）実測値

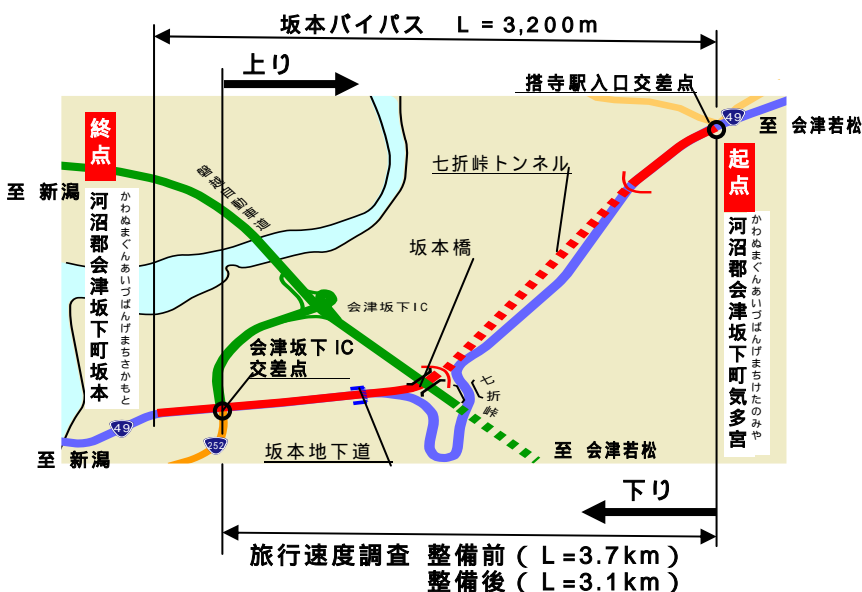
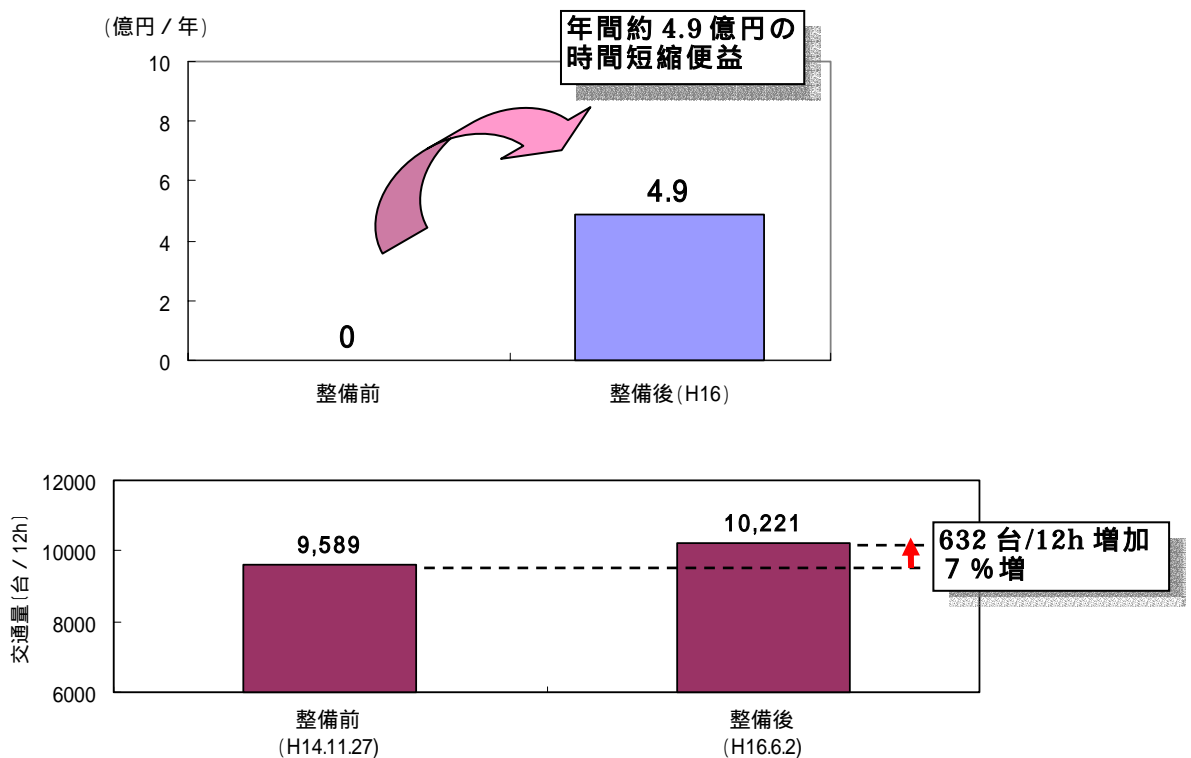


写真1 終点側上空から見た七折峠の様子

通過時間の短縮により整備前と整備後では年間約 4.9 億円の時間短縮便益効果。

- ・ 坂本バイパスの開通後、走行速度の向上により所要時間の短縮が図られました。
- ・ 短縮された時間をお金に換算すると、整備前と整備後では年間約 4.9 億円 / 年の時間短縮便益効果。

図 1-2 整備前後における時間短縮便益



算出にあたっては、道路投資の評価に関する指針（案）を基に交通量、所要時間、時間価値原単位により算出。

交通量

整備前 : H14.11.27 (水) 実測値

整備後 : H16. 6. 2 (水) 実測値

但し、休日及び夜間については平日実測値及び昼夜率を代用

所要時間

整備前 : H14.11.27 (水) 実測値

整備後 : H14.12.12 (木) 実測値 (整備後の実測値)

但し、休日については平日の実測値を代用

時間価値原単位 : 平成 15 年 1 月 国土交通省道路局 「平成 15 年価格の算出方法」による

時間価値原単位

(円/台・分)

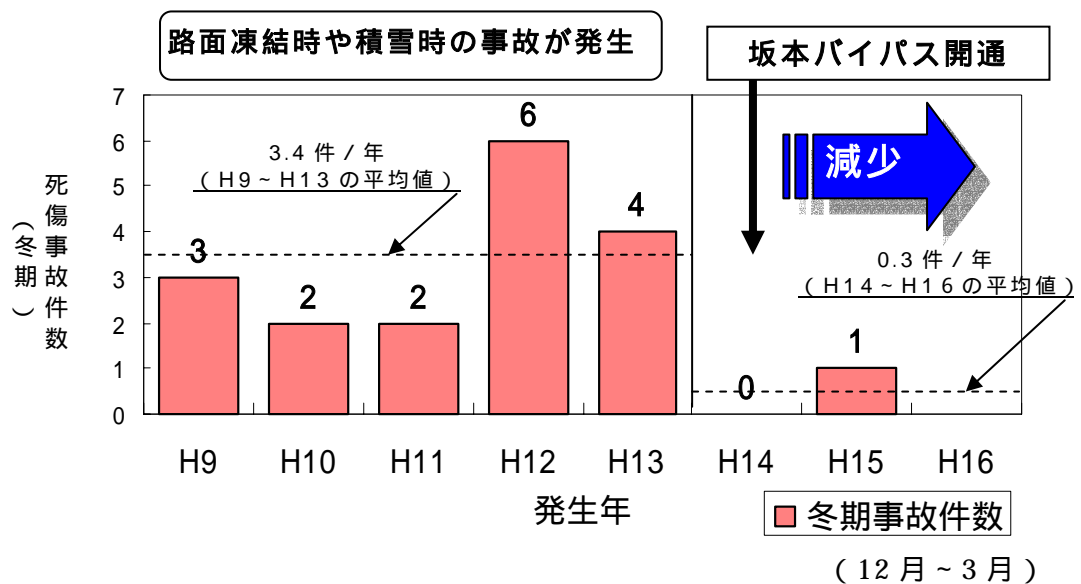
車種	時間価値原単位
乗用車	62.86
小型貨物車	56.81
バス	519.74
普通貨物車	87.44
乗用車類	72.45

一般国道49号 坂本バイパスの整備効果

開通後、冬期における死傷事故が減少し安全に通れるようになりました。

- ・ 平成10年～平成13年までは冬期（12月～3月）の事故が毎年1～3件（そのうち1件～2件は路面凍結時や積雪時）発生。
- ・ 坂本バイパスが開通した平成14年11月からは冬期における死傷事故は大幅に減少し安全に通れるようになりました。

図2 死傷事故件数の変化



資料 交通事故データベース
(H16については平成16年6月末現在の発生件数)



写真2 整備前の七折峠の様子

一般国道49号 坂本バイパスの整備効果

冬期における救急搬送時の時間短縮、安全性の向上が図られました。

- ・ 坂本バイパスの整備により、急勾配や急カーブ等が解消されて搬送時間の短縮（柳津町～救急病院の集中する会津若松市等）や患者さんの負担が軽くなりました。また、冬期においてはチェーンの脱着をする必要が少なくなり、冬期における搬送時の時間短縮が図られました。

- ・ 坂本バイパスの整備前後では搬送時間が短縮され、走行性が向上したと思う。
- ・ 急勾配や急カーブがなくなり、救急搬送時の患者さんへの負担がかなり軽減され安全に搬送できるようになった。
- ・ 冬期においては、チェーンの脱着をする必要がかなり少なくなり、搬送時間が短縮された。

会津坂下消防署救急隊への聞き込みより



写真3 終点側上空から見た七折峠



写真4 終点側から見た七折峠トンネル坑口

ご意見・ご要望はこちらまで

『道の相談室』

TEL : フリーダイヤル 0120 - 106 - 497

電子メール : koriyama@thr.mlit.go.jp

郡山国道事務所ホームページ : <http://www.thr.mlit.go.jp/koriyama/>