資　料　７－４

要点審議事業

道路事業　事後評価

一般国道7号　秋田南（あきたみなみ）バイパス

令和3年3月1日
国土交通省　東北地方整備局

1. 事業の目的と概要（1）

事業完了後5年経過

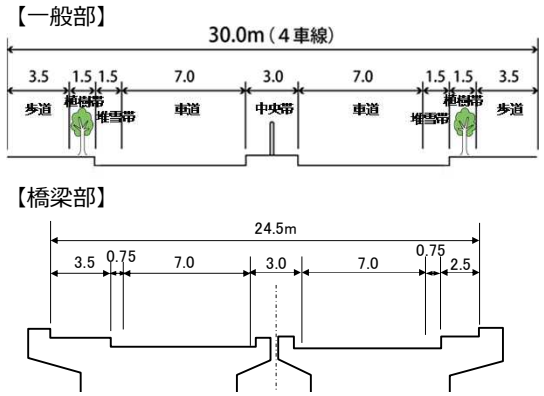
○事業目的

・国道7号の交通混雑の緩和、事故の減少。
・重要港湾秋田港のアクセス向上。
・地域間の交流・連携の活性化。

位置図



標準横断図（幅員）



国道7号秋田南バイパス　計画概要

起終点	：自）秋田県秋田市新屋愛宕町（あきたしあらやあたごまち）
	至）秋田県秋田市新屋三ツ小屋（あきたしあらやみつごや）
延長	：２．２ｋｍ
幅員	：３０．０ｍ
道路規格	：第３種第１級
設計速度	：８０ｋｍ／ｈ
事業化	：平成２０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
開通	：平成２７年度（H27.7）

国道7号　秋田南バイパス　位置図



1. 事業の目的と概要（2）整備状況

事業完了後5年経過

①4車線化前【H26.9】



②4車線化後（上り方向）【R2.9】



③4車線化後（下り方向）【R2.9】





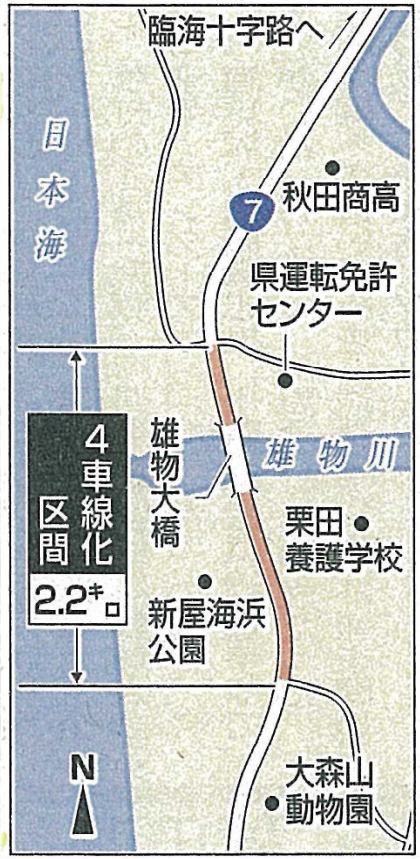
事業完了後5年経過

4車線化で渋滞緩和

秋田南バイパス 新屋の2.2キロ



4車線化に伴い車両の流れが改善された国道7号・秋田南バイパス＝秋田市の雄物大橋



国土交通省秋田河川国道事務所は、秋田市を通る国道7号・秋田南バイパスの新屋愛宕町―新屋三ツ小屋間（2・2キロ）を4車線化（片側2車線）したことで、朝の渋滞解消や付近道路の混雑緩和につながったと発表した。

秋田河川国道事務所によると、同区間は今年5月20日から4車線化された。雄物大橋近くの新屋跨道橋交差点付近の下り線で、拡幅前（昨年9月4日）と拡幅後（今年7月9日）の午前7～9時の交通量を比較すると、拡幅前に1150メートルあった渋滞が解消された。通行車両の速度は時速20キロから56キロに速まった。

雄物大橋の上流側にある同市新屋の雄物新橋（市道）を通る車両の台数は、拡幅前の1775台（2時間）から261台減り、混雑が緩和されたという。

秋田南バイパスは、国道7号の臨海十字路と浜田境川（JR羽越線桂根駅付近）を結ぶ8・5キロ。今回の4車線化区間は、交通混雑の緩和や事故減少を目的に2008年度に着工した。総事業費は40億円。これまで中央分離帯設置工事のため部分的に片側通行となっていたが、7月31日に設置工事は全て終了した。

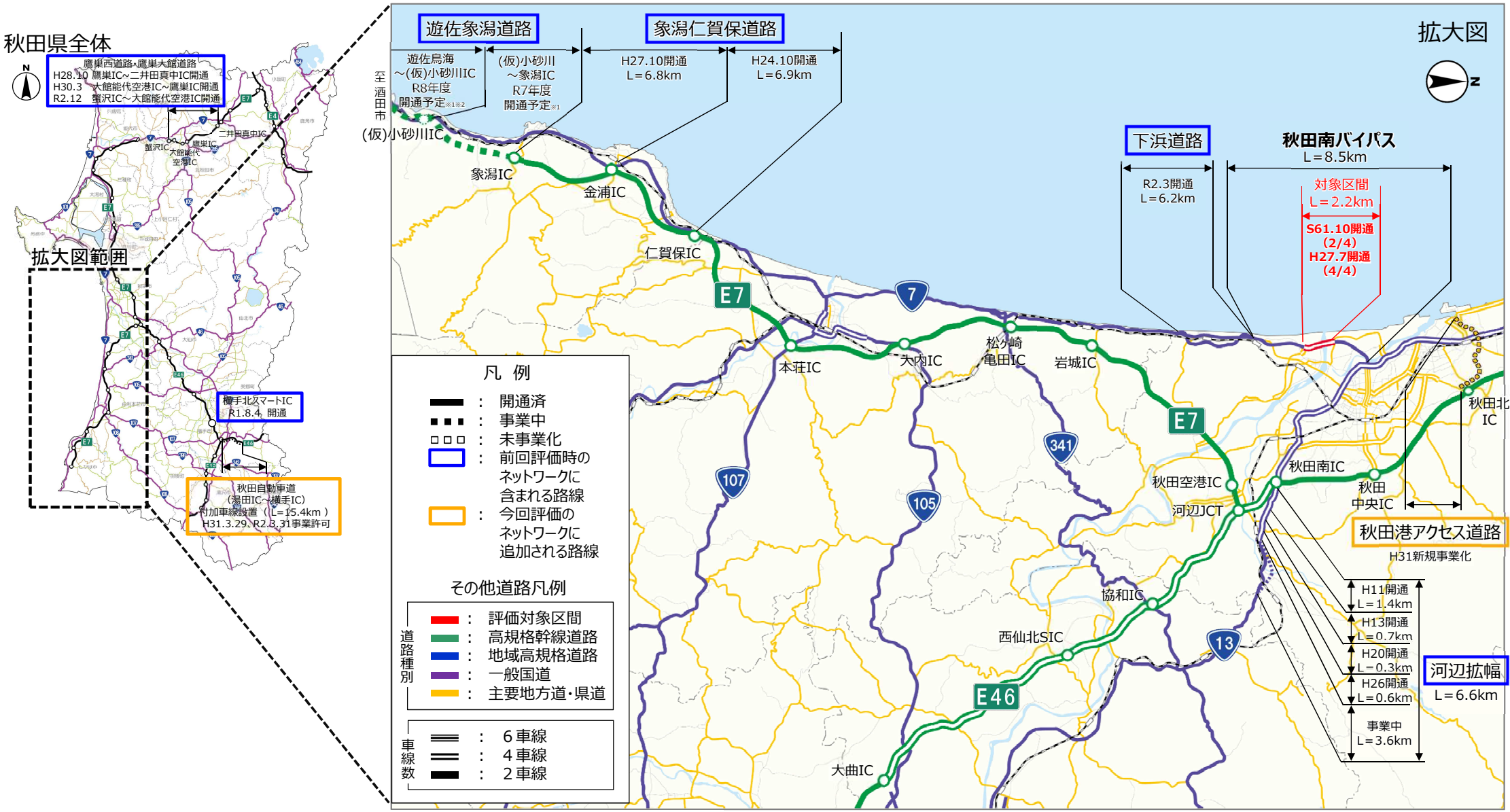
（高橋さつき）

資料：秋田魁新報（H27.8.1付）

2. 前回評価時からの周辺環境等の変化

事業完了後5年経過

◆国道7号下浜道路が令和2年3月に開通。
◆秋田港と秋田北ICを連絡する秋田港アクセス道路がH31年度に新規事業化。



※1用地買収、埋蔵文化財調査が順調に進んだ場合
※2軟弱地盤対策工事や大規模橋梁工事等が順調に進んだ場合

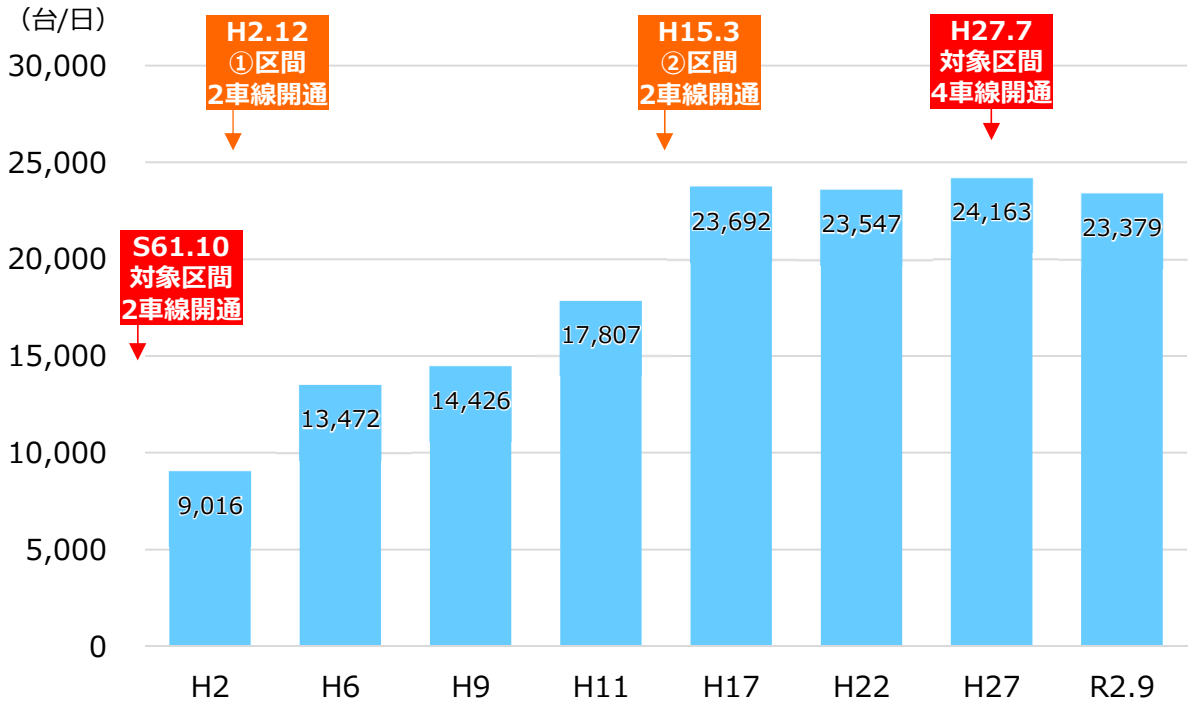
3. 交通状況の変化等

事業完了後5年経過

◆対象区間では前後区間の開通に伴い交通量が増加。
◆対象区間の最新の利用交通量は23,379台/日。



▼ 対象区間の交通量の推移



資料：H2～H27 全国道路・街路交通情勢調査、R2年はR2.9.17(木)調査結果より

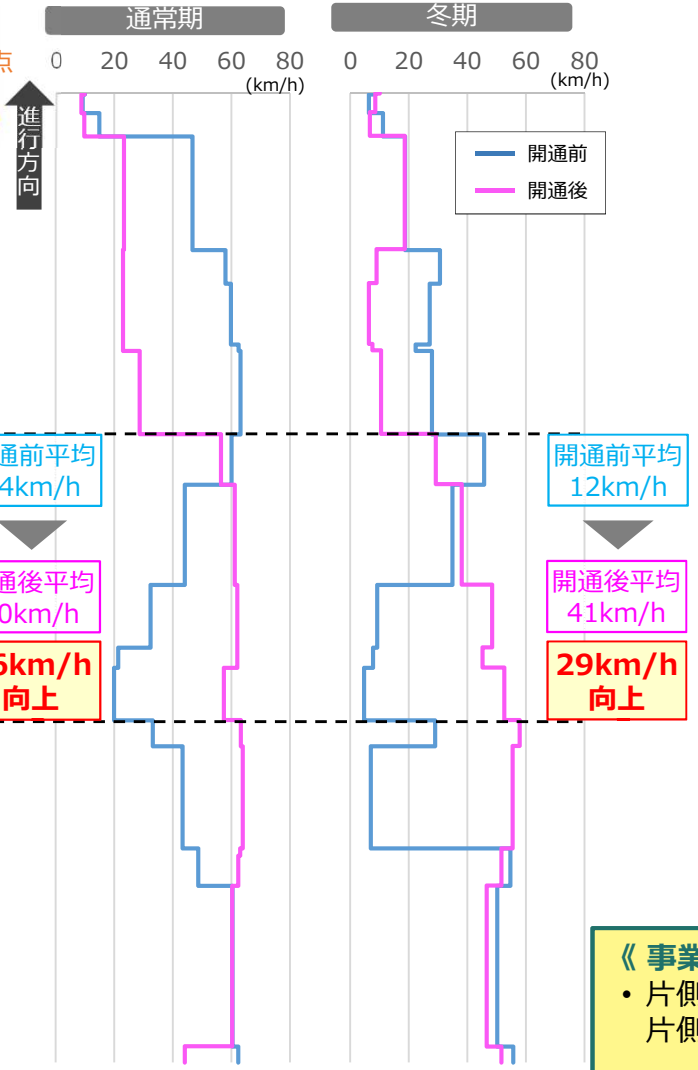
4. 事業効果の発現状況（1）速度向上による交通円滑化

事業完了後5年経過

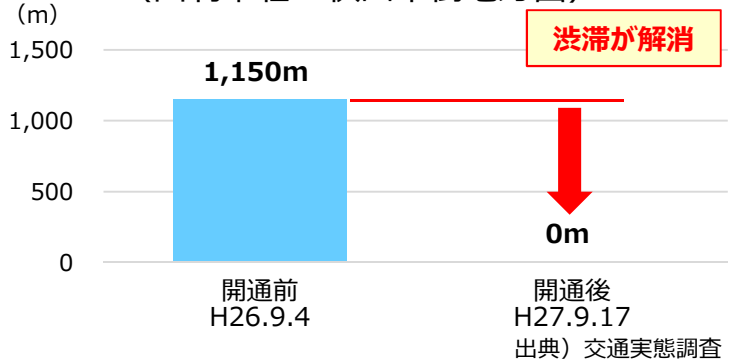
◆国道7号秋田南バイパス4車線化に伴い、ピーク時速度は大きく改善（区間平均で通常期26km/h向上、冬期：29km/h向上）、新屋跨道橋交差点では渋滞が解消（渋滞長 1,150m→0m）し、平成28年に主要渋滞箇所特定解除となった。
◆対象区間の4車線化により混雑が緩和され、秋田市郊外から中心部へのアクセスの利便性が向上。



▼4車線開通前後の速度（ピーク時下り、8時台）

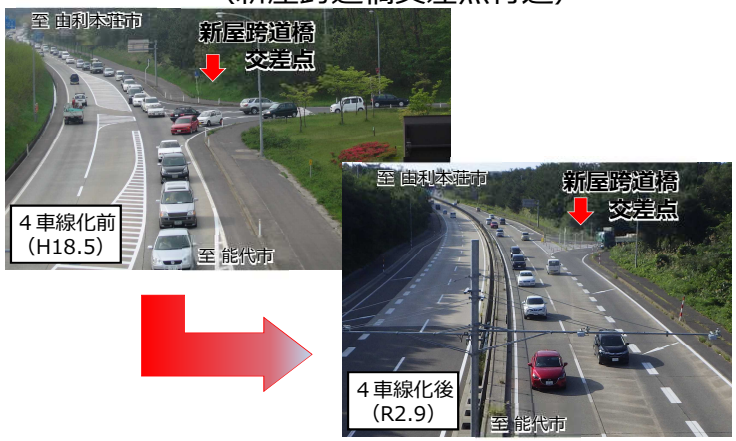


▼新屋跨道橋交差点の渋滞長の変化
（由利本荘⇒秋田市街地方面）



出典）交通実態調査

▼秋田南バイパス４車線化前後の状況
（新屋跨道橋交差点付近）



《 事業者の声 》

- 片側1車線だった際は、新屋方面からの合流ができなかったが、片側2車線になり、**渋滞が解消され、合流しやすくなった。**

※R2.1 秋田港物流事業者ヒアリング調査結果より

資料：開通前：プローブデータ（平日８時台平均）（通常期：H25.9～11　冬期：H25.12～H26.1（降雪10cm以上））
開通後：ETC2.0データ（平日8時台平均）（通常期：R1.9～11、冬期：H29.12～H30.2（降雪10cm以上））

4. 事業効果の発現状況（2）事故減少

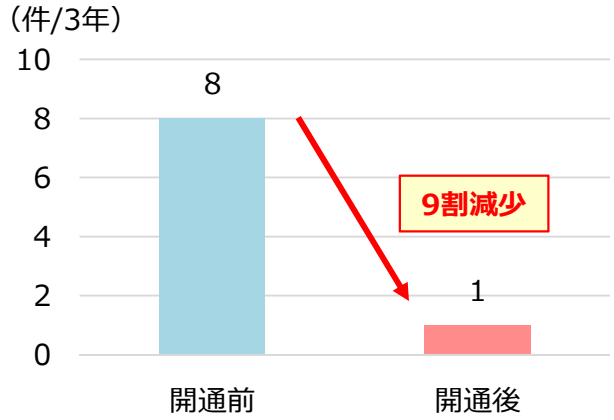
事業完了後5年経過

◆開通前の対象区間では、正面衝突等の重大事故や、渋滞に起因する追突事故が発生。
◆当該区間の4車線化に伴い、混雑に起因する追突事故、正面衝突は0件/3年に削減。

▼秋田南バイパスの4車線開通前後の事故発生状況

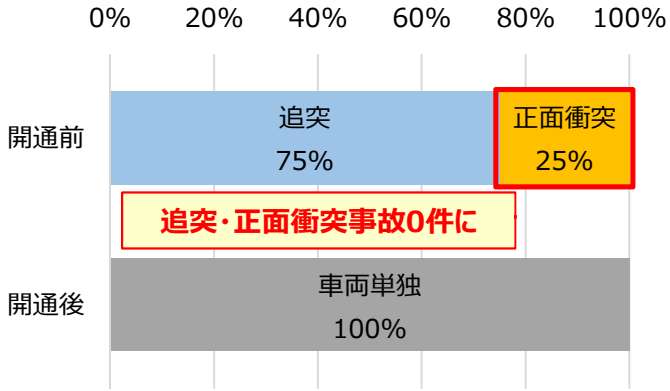


▼秋田南BP（4車開通区間）における事故件数の推移



資料：イタルダデータ
（開通前：H24-H26、開通後：H28-H30）

▼秋田南BP（4車開通区間）における事故分類別割合



資料：イタルダデータ
（開通前：H24-H26、開通後：H28-H30）

▼正面衝突事故発生箇所（H26.2.27跨道橋付近）の変化

【開通前】



【４車線開通後】



《 事業者の声 》
- 2車線だと事故が起きた時にすぐに渋滞してしまうため、**4車線化されたことで**、通勤で利用する人などにとっては、**とても便利になっている**と思う。

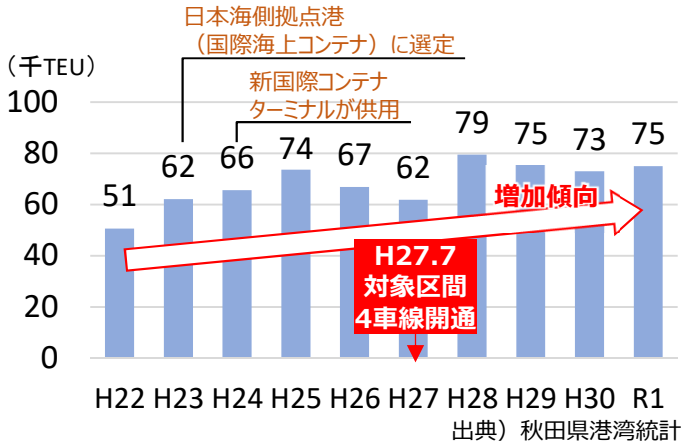
※R2.1　事業者ヒアリング調査結果より

4. 事業効果の発現状況（3）物流効率化

事業完了後5年経過

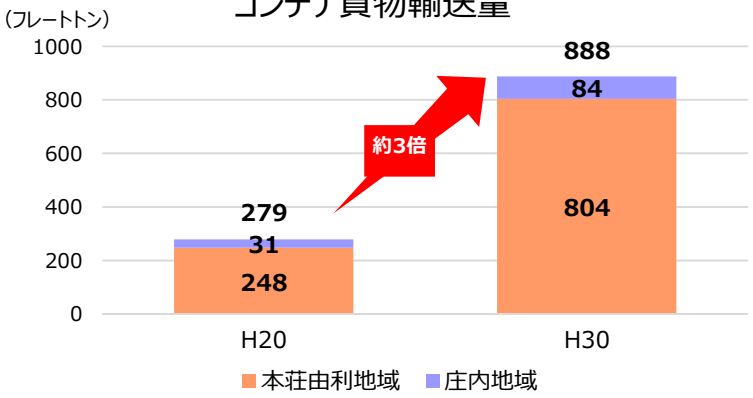
◆秋田港は、平成23年に日本海側拠点港（国際海上コンテナ）に選定、平成24年に新国際コンテナターミナルが供用するなど、拠点性の高まりとともに、コンテナ貨物取扱量は年々増加。本荘由利・庄内地域～秋田港のコンテナ貨物輸送量も増加傾向。
◆秋田港発着貨物のうち約4割が新潟方面へ輸送。
◆新潟方面への約8割以上が国道7号秋田南バイパスを利用、港湾物流を担う重要な路線であり、4車線化が港湾物流の効率化を支援。

▼秋田港のコンテナ貨物量の推移



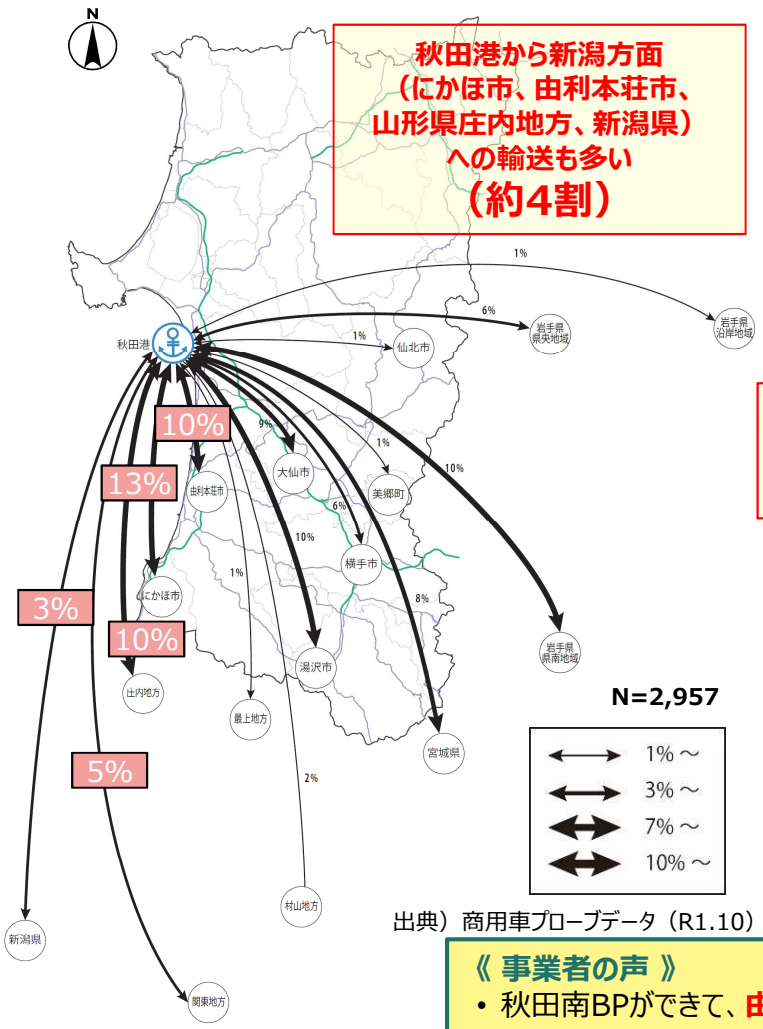
出典）秋田県港湾統計

▼本荘由利・庄内地域～秋田港のコンテナ貨物輸送量



▼秋田港エリア発着貨物のOD割合

※秋田市、秋田県北地域との輸送は除く



出典）商用車プローブデータ（R1.10）

▼秋田港と新潟方面※間の貨物車の経路分散

※由利本荘市、にかほ市、山形県庄内地方、新潟県



《 事業者の声 》
- 秋田南BPができて、**由利本荘方面への輸送が円滑**にできるようになった。

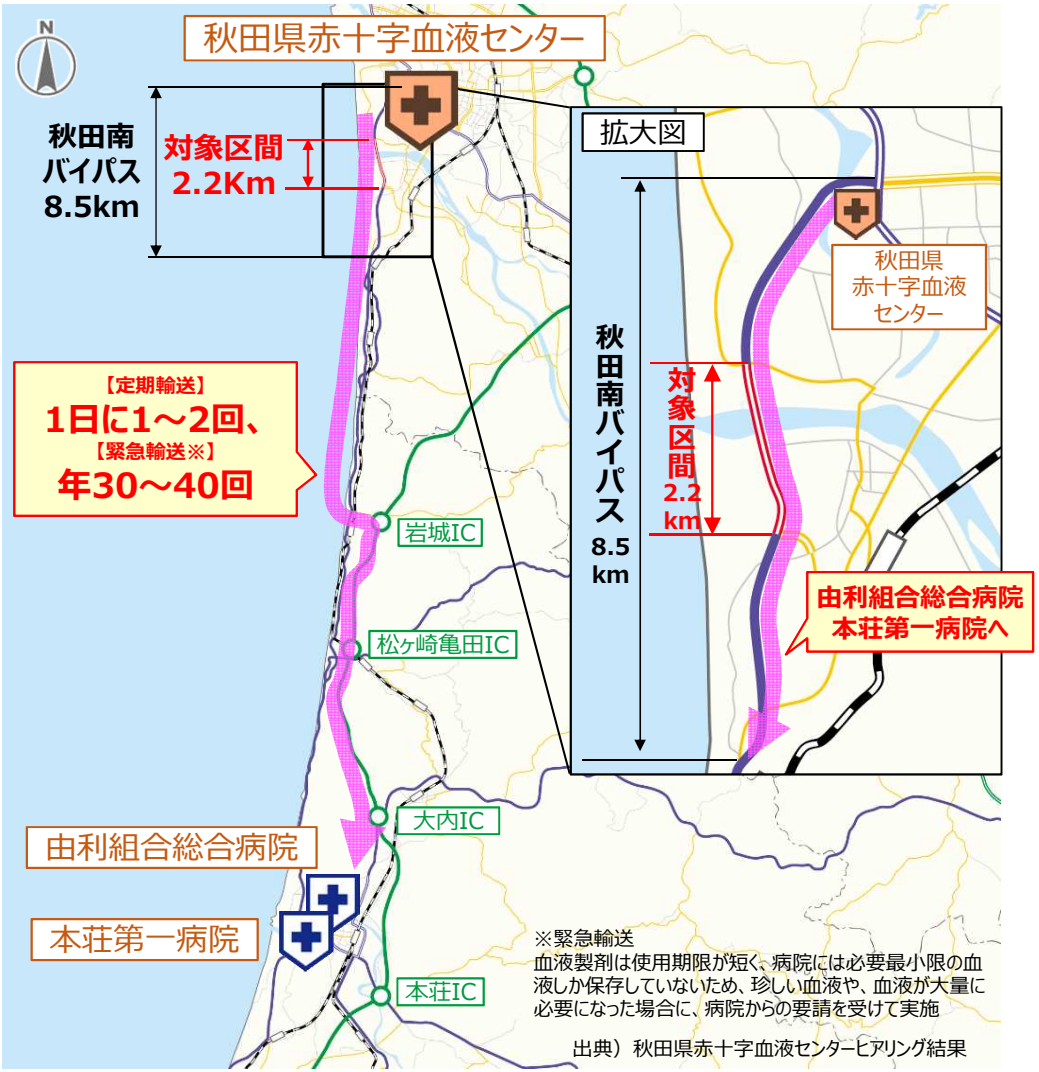
※R2.1　秋田港物流事業者ヒアリング調査結果より

4. 事業効果の発現状況（4）血液製剤の緊急輸送を支援

事業完了後5年経過

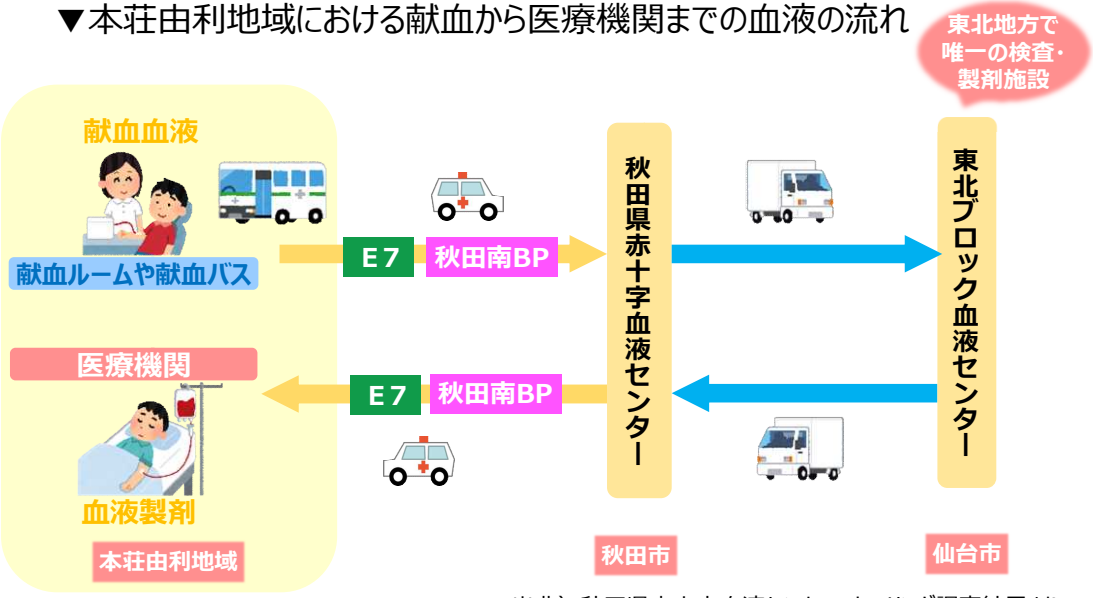
◆秋田県赤十字血液センターでは県内各地からの血液の集荷と、東北ブロック血液センターで製造された血液製剤の県内各病院への輸送を実施。
◆本荘・由利地域方面へは、1日1～2回定期的に輸送されているが、血液製剤は使用期限が限られているため、病院のストック量は限定的であり、大量の血液や希少血液が必要となった場合には各病院に緊急輸送を実施。
◆本荘・由利地域方面への緊急輸送は年30～40回実施されており、対象区間の4車線化が血液製剤の緊急輸送時における速達性や走行性向上に貢献。

▼秋田県赤十字血液センターから本荘・由利地域への血液製剤輸送



出典）秋田県赤十字血液センターヒアリング結果

▼本荘由利地域における献血から医療機関までの血液の流れ



出典）秋田県赤十字血液センターのヒアリング調査結果より

▼主な血液製剤

赤血球製剤	血漿製剤	血小板製剤
採血後21日間使用可能	採血後1年間使用可能	採血後4日間使用可能

医療機関への全供給数のうち、上記3種類がほぼ100%を占める

出典）日本赤十字社HPより

《秋田県赤十字血液センターの声》

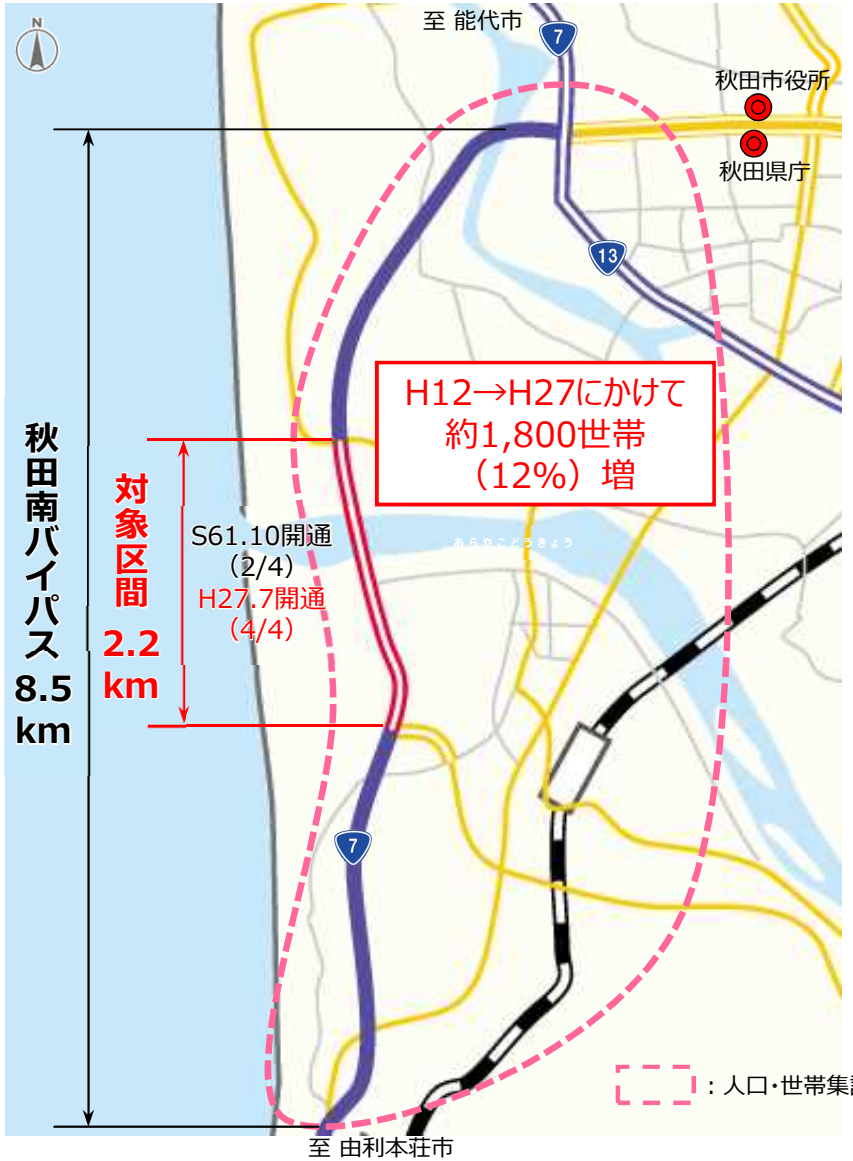
- 秋田南BPの4車線整備により**渋滞が緩和し、時間的に早く届けられる**ようになった。病院は時間を細かく気にするため、その面で効果を実感。
- 血液を病院に運ぶ際や緊急走行の際は２車線だと支障があったが、**４車線化によりスムーズに通れる**。

※R2.2 ヒアリング結果より

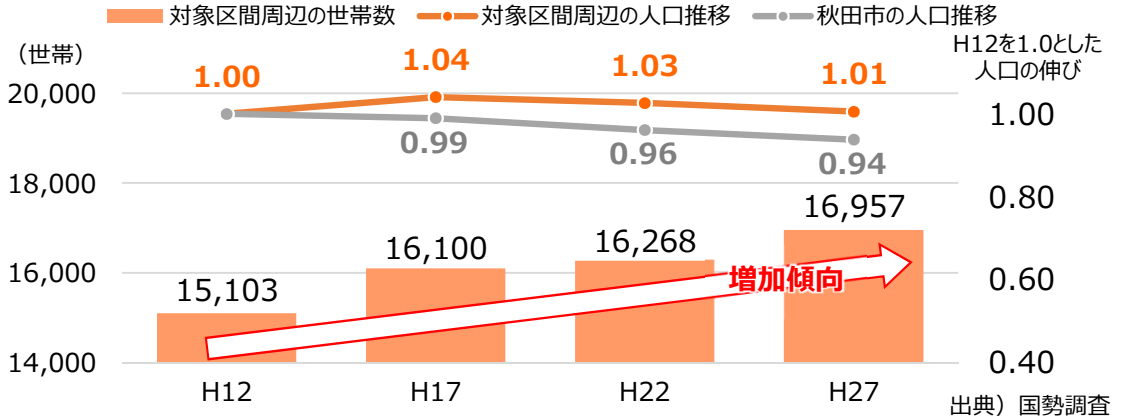
4. 事業効果の発現状況（5）周辺地域の活性化を支援

事業完了後5年経過

◆秋田南バイパス周辺地域の世帯数は15年間で約1,800世帯（約12%）増加。秋田市人口は減少傾向にある中、対象区間周辺の人口は横ばいで推移。
◆日沿道及び国道7号秋田南バイパスは段階的に供用が図られ、その動きに合わせるように秋田市内の新規企業立地が進展し、有効求人倍率は年々上昇。
◆秋田南バイパスをはじめとした道路整備が世帯数の増加、企業立地、雇用創出など地域の活性化を支援。

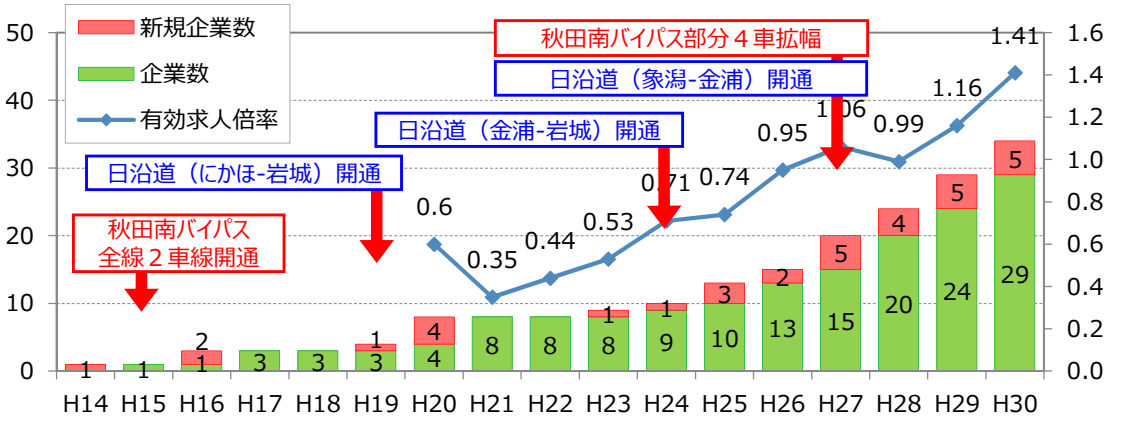


▼対象区間周辺における人口・世帯数の推移



出典）国勢調査

▼秋田市内新規立地の立地企業数（累計）および秋田地区の有効求人倍率の推移



出典）企業数：秋田市提供データ、有効求人倍率：秋田労働局資料（各年3月における常用の数値を記載）

《 秋田市の意見 》

- 日沿道や下浜道路等の整備が進めば、山形県や新潟県など日本海側の取引が活発になり、**秋田港の更なる利用が進む**ものと期待されます。

※R2.1 ヒアリング調査結果より

5. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

別添一覧表参照

6. 事業実施による環境の変化

評価対象区間については、工事の実施及び完成後も環境への影響は確認されていない。

7. 社会経済情勢の変化

○周辺道路の整備状況

・日本海沿岸東北自動車道

平成27年10月　象潟仁賀保道路（象潟IC～金浦IC、L=6.8km）開通
平成28年10月　鷹巣大館道路　（鷹巣IC～二井田真中IC、L=12.2km）開通
平成30年3月　鷹巣大館道路　（大館能代空港IC～鷹巣IC、L=1.7km）開通
令和2年12月　鷹巣西道路・鷹巣大館道路（蟹沢IC～大館能代空港IC、L=5.3km）開通

・国道7号

令和2年3月　下浜道路（L=6.2km）開通

8. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。

9. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。