資　料　3

# 道路事業　事後評価

# 一般国道4号　七戸（しちのへ）バイパス

平 成 ２ ８ 年　 ３ 月 ２ 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
- ・七戸町内の交通混雑や隘路区間の解消
- ・安全で円滑な交通の確保
- ・広域交流の促進

○計画概要

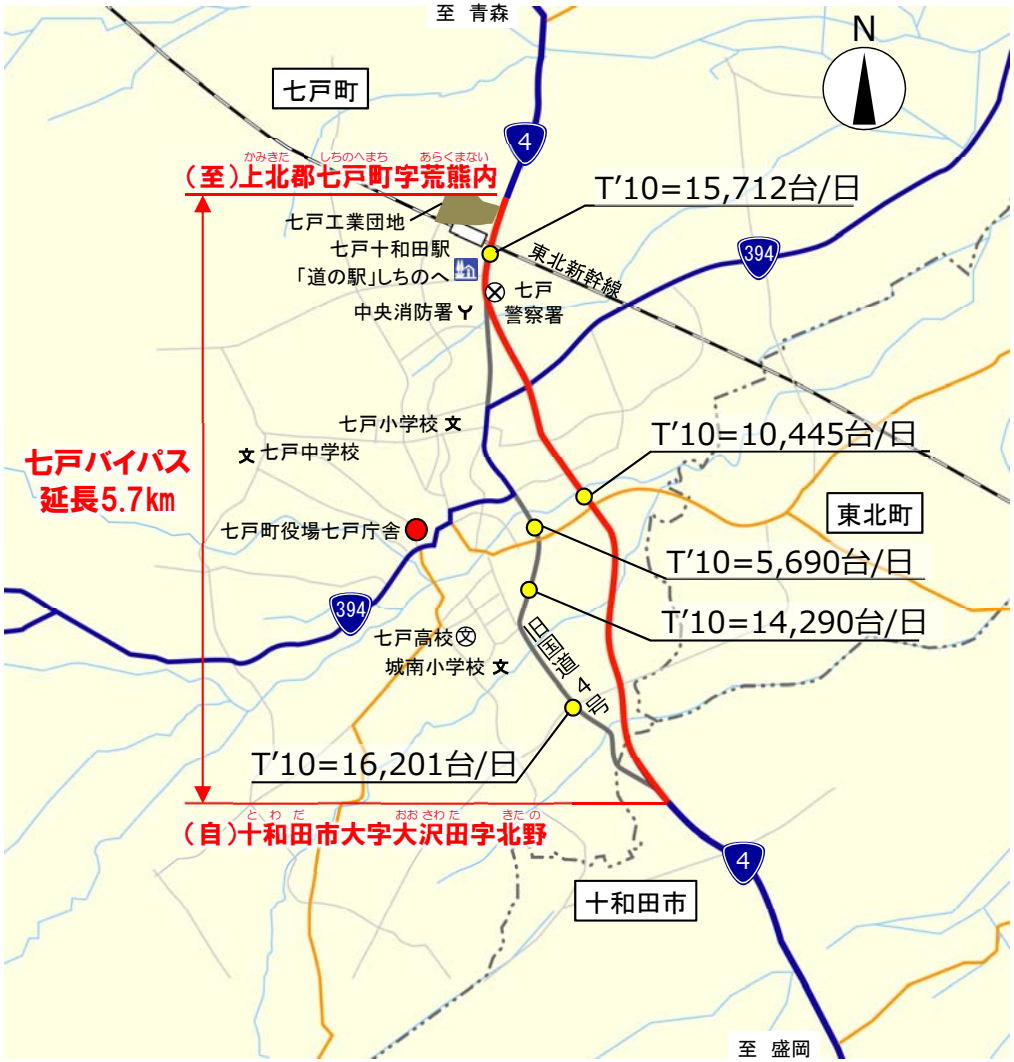
起終点　：自）青森県十和田市大字大沢田字北野
　　至）青森県上北郡七戸町字荒熊内

延長　：５．７ｋｍ
幅員　：(暫定)１４．５ｍ
　　(完成)２８．０ｍ
道路規格　：第３種１級
設計速度　：８０km/h
都市計画決定：平成元年度
事業化　：平成元年度
用地着手　：平成６年度
工事着手　：平成７年度
全線開通年度：【暫定】平成２２年度（H22.11）

位置図

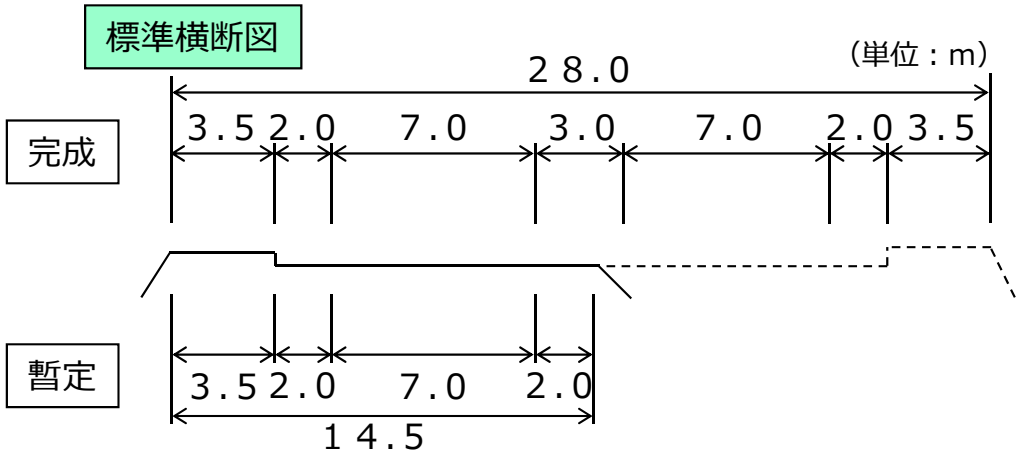



平面図




※交通量データは全線開通前

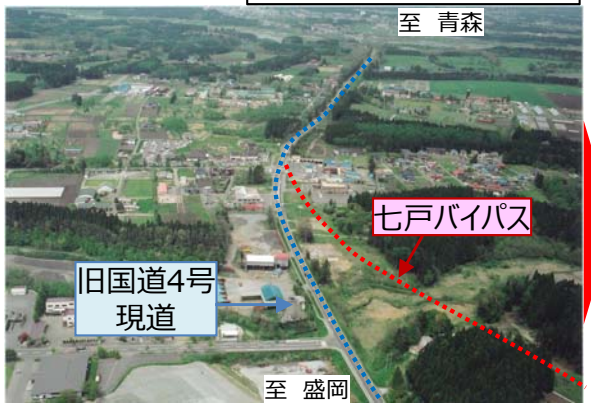
標準横断図



# 1．事業の目的と概要 （2）

【写真①】

開通前（H16.5）

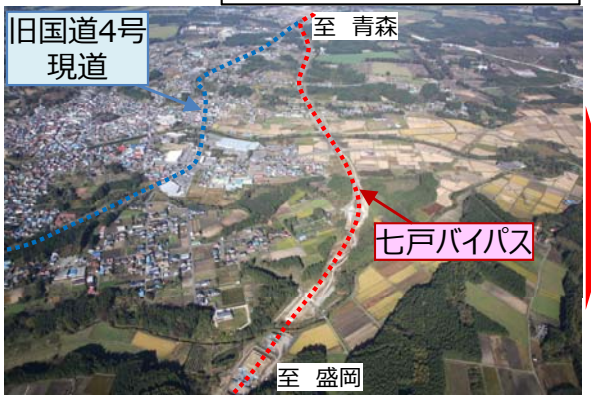



開通後（H23.11）

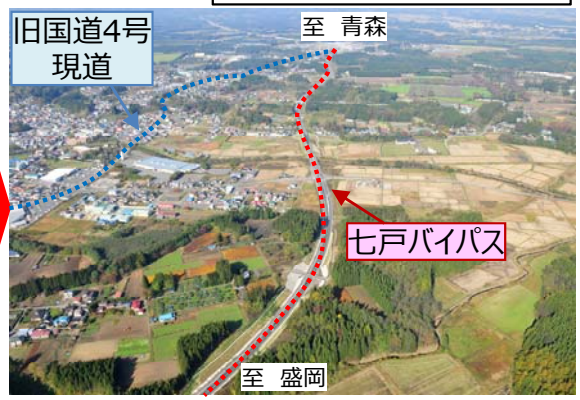



【写真②】

開通前（H21.10）

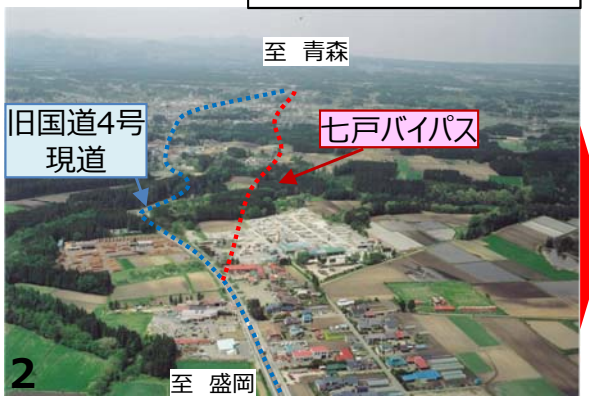



開通後（H23.11）



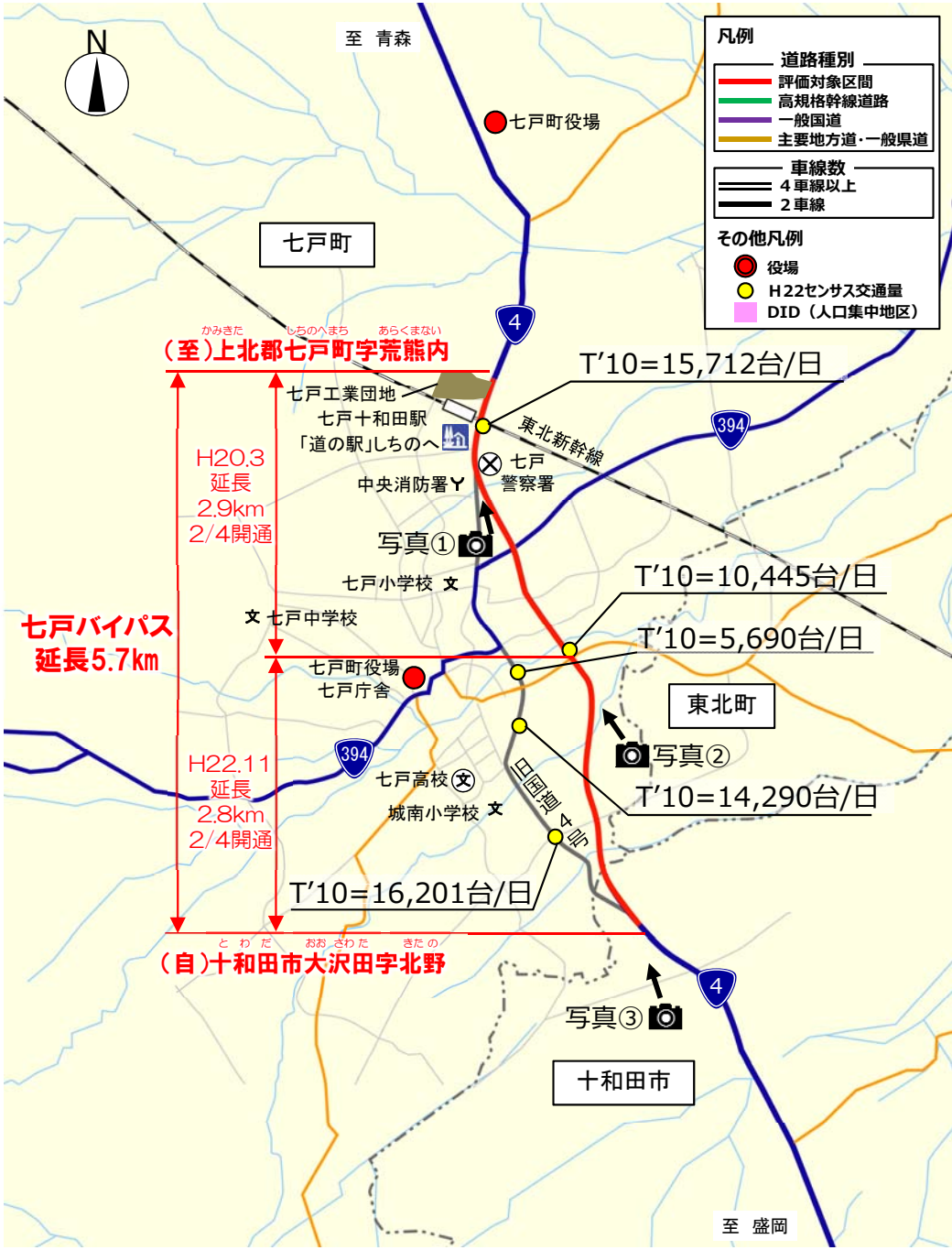

【写真③】

開通前（H16.5）




開通後（H23.11）



# 2．整備状況

## 現道（国道４号）道路整備による交通状況の変化

▼国道394号交差点付近（平成15年9月）

**開通前**




▼国道394号交差点付近（平成27年12月）

**全線開通後**




## 新道（七戸バイパス）道路整備による交通状況の変化

▼太田付近（平成27年12月）

**全線開通後**



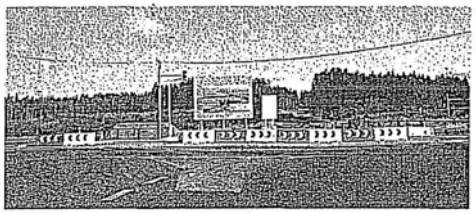
# 3．事業効果の発現状況（新聞掲載記事抜粋）

【部分開通後の記事】

## 沿道環境改善へ効果

七戸バイパス供用に伴い交通量転換

国土交通省東北地方整備局青森河川国道事務所



整備効果が確認された七戸バイパス（七戸町笊田地区）

は、一般国道4号七戸バイパスの開通効果として、交通量の半数以上がバイパスに転換し、沿道環境の改善が図られていると公表した。

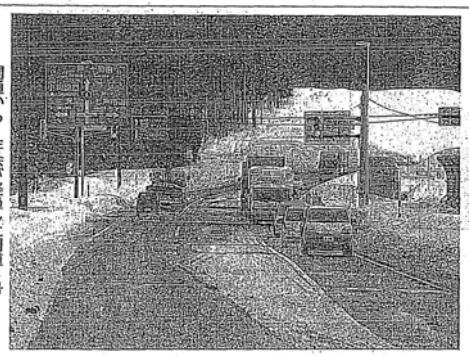
七戸バイパスは、十和田市と七戸町を結ぶ全長5・7㌔で、このうち七戸町側2・9㌔が08年3月24日に部分供用した。供用前後を比較すると、開通前の現道交通量1万5878台に比べ、開通後はバイパス交通量が8729台（構成比53％）、現道交通量7753台（同47％）と半数以上がバイパスを利用することが分かった。

特に大型車については、開通前の現道交通量が3252台だったのに対して、開通後はバイパス交通量が2071台（同65％）、現道交通量が1137台（同35％）となり、大型車の約3分の2はバイパスを利用している結果となった。

同事務所では沿道環境の改善効果が発揮されていると分析しており、10年度中を予定する全線開通後には更なる整備効果が発現されるものと期待されている。

建設青森（H21.5.8）

【全線開通後の記事】



開通から1年余が経過した国道4号七戸バイパス＝3日

## 7割超 従来道路から移行

### 国道4号七戸バイパス開通1年

### 安全性や利便性向上

国土交通省青森河川国道事務所は3日、2010年11月の全面開通から1年余が経過した国道4号七戸バイパス（十和田市大沢田北野―七戸町荒熊内、5・7㌔）の整備効果をまとめた。

開通前と開通後を比較した結果、大型車を除く車両の7割以上が従来の国道4号からバイパス利用に転換。大型車では約9割がバイパス通行に移行した。

同事務所は中学生や事業者へのアンケート結果も踏まえ、安全性や利便性が向上したとしている。

同事務所が七戸町立七戸中学校の生徒に実施したアンケートでは、バイパスを通学に利用する112人のうち、53人が従来の国道4号に比べ、歩道が広く安心して通行できると回答。

青森県内の運送業者や製造業者9社に対するアンケートでは、急こう配や急カーブが解消されたバイパスの冬季の通行について、8社が歩行者との事故の危険性が減少、7社がドライバーの疲労の軽減につながったとした。

交通量は開通前の10年11月10日と開通後の11年11月9日（ともに午前7時から午後7時まで）を比較した。

（橋端智和）

デーリー東北（H24.2.4）

## 佐藤長（弘前）七戸へ来春出店

### 県南に初展開 コメリSC計画地

弘前市に本社を置く食品スーパーの佐藤長（佐藤浩三社長）が2015年春に、七戸町に新規出店することが7日分かった。同社が県南地方に店舗を構えるのは初めて。ホームセンター大手のコメリ（本社・新潟市、捧雄一郎社長）が、同町笊田に「仮称・コメリ七戸ショッピングセンター」の開設を計画しており、その敷地内に出店する。



コメリ、佐藤長などが出店を計画している国道4号七戸バイパス沿いの用地＝七戸町笊田

（三上朋徳）

6日付県報に公告された大規模小売店舗の新設に関する届け出によると、コメリが来年3月23日に同笊田にショッピングセンターを新設。同敷地内にコメリのほか、佐藤長、コンビニエンスストアのローソン（本社・東京都）が出店する。

計画書などによると、コメリ七戸ショッピングセンターは、国道4号の七戸バイパス沿いの約2万2600平方㍍の敷地に、3棟の店舗を建設する。店舗面積はコメリが4380平方㍍、佐藤長が945平方㍍、ローソンが179平方㍍。179台の駐車場を備える。

佐藤長は弘前市を中心に津軽地方に18店舗を展開し、11年にはむつ市にも2店舗をオープンさせ、計20店舗で営業している。七戸町への出店を足がかりに県内地方の野菜などの仕入れルートを開拓し、津軽地方の各店舗に供給する考え。




佐藤長の齋藤春仁副社長は「県南地方のおいしい商品を津軽の方にも紹介したい。七戸町の雇用創出の底上げになれば」と話した。七戸町の店舗は来春の開店で調整中という。

コメリは県内では五所川原市に旗艦店に相当する大型業態「パワー」、階上町に中規模の「HC（ホームセンター）」、県内各地に小型の「H&G（ハード&グリーン）」16店舗の計18店を展開。来年1月に十和田市にパワーを出店予定。七戸町には、HC形態で出店する見通し。

東奥日報（H26.8.8）

# 3．事業効果の発現状況（１）　交通混雑の解消

◆七戸バイパスの現道交通量は、整備前後において、16,518台/日→3,882台と約８割がバイパスへ転換している。
◆また、現道の旅行速度は、整備前後において、37.1km/h→55.8km/hと、18.7km/h向上している。

▼ 整備前の現道の混雑状況



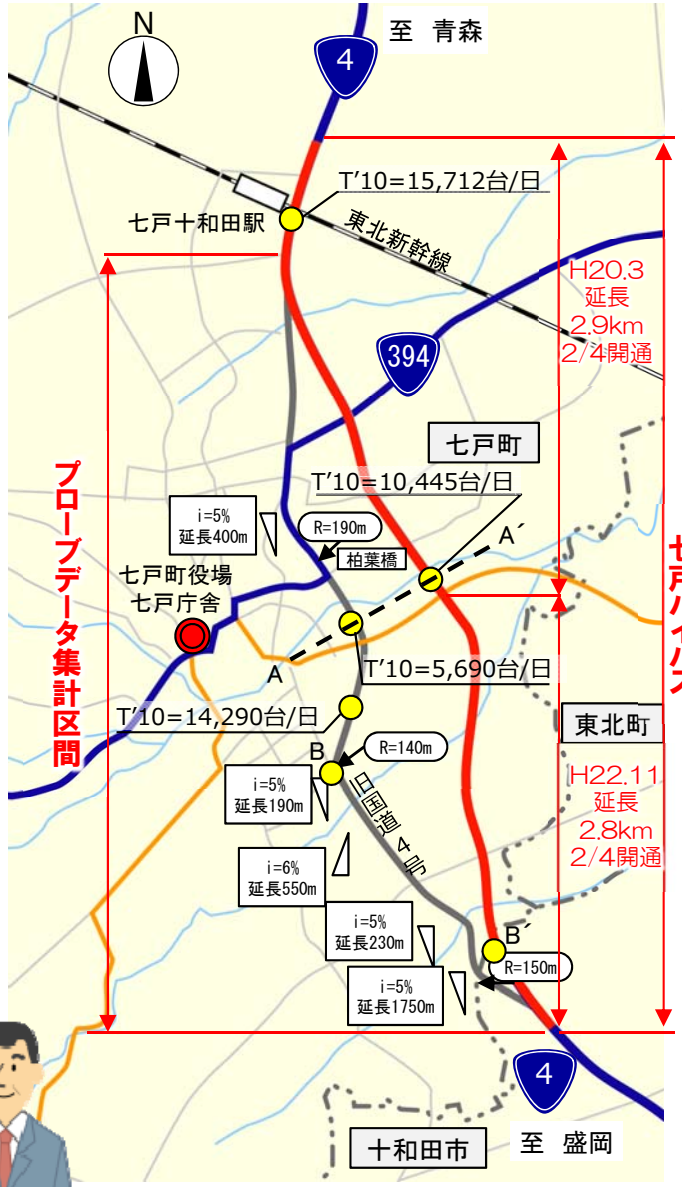

▼ 整備後の現道の混雑緩和状況



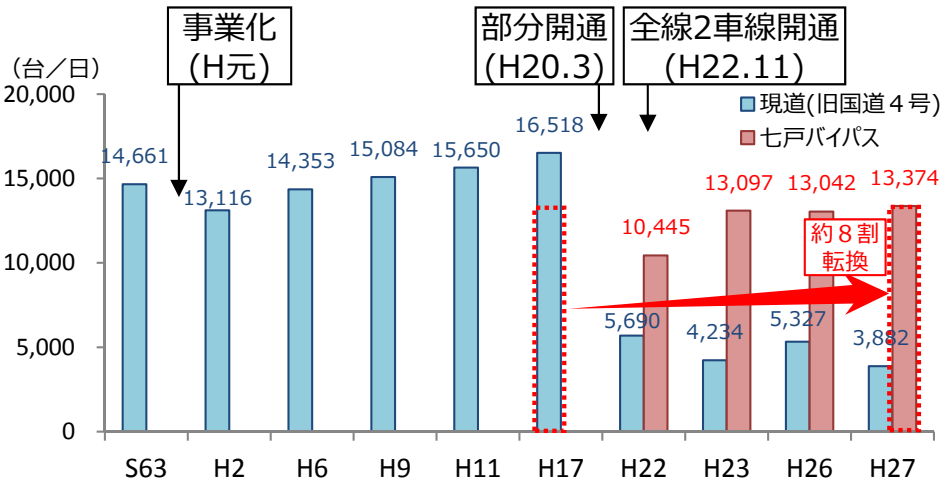

現道については、カーブしながら上ったり下ったりと、**かなり渋滞**していましたが、**七戸バイパスの開通後はそういったものがまったく無くなり、通過時間が短縮**しました。

七戸バイパス開通に関する座談会(H23.1.6)
における七戸町長の発言





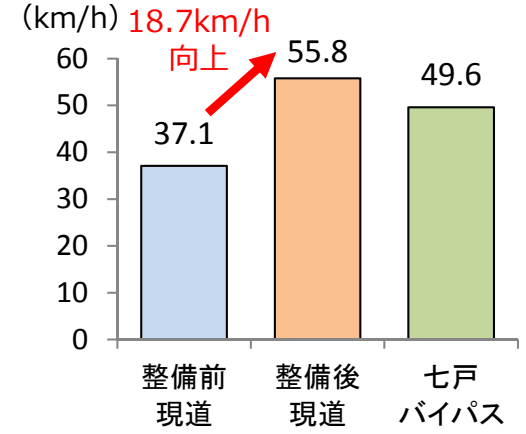

▼ 現道及び七戸バイパスの日交通量の推移




資料　【七戸バイパス】
H22道路交通センサス※A´の位置
H23～H27トラカンデータ※B´の位置

【旧国道4号】
S63～H22道路交通センサス※Aの位置
H23交通量調査結果※Aの位置
H26、7交通量調査結果※Bの位置

▼ 七戸バイパス整備前後における現道（旧国道4号）、バイパスのピーク時旅行速度の変化




資料：プローブデータ

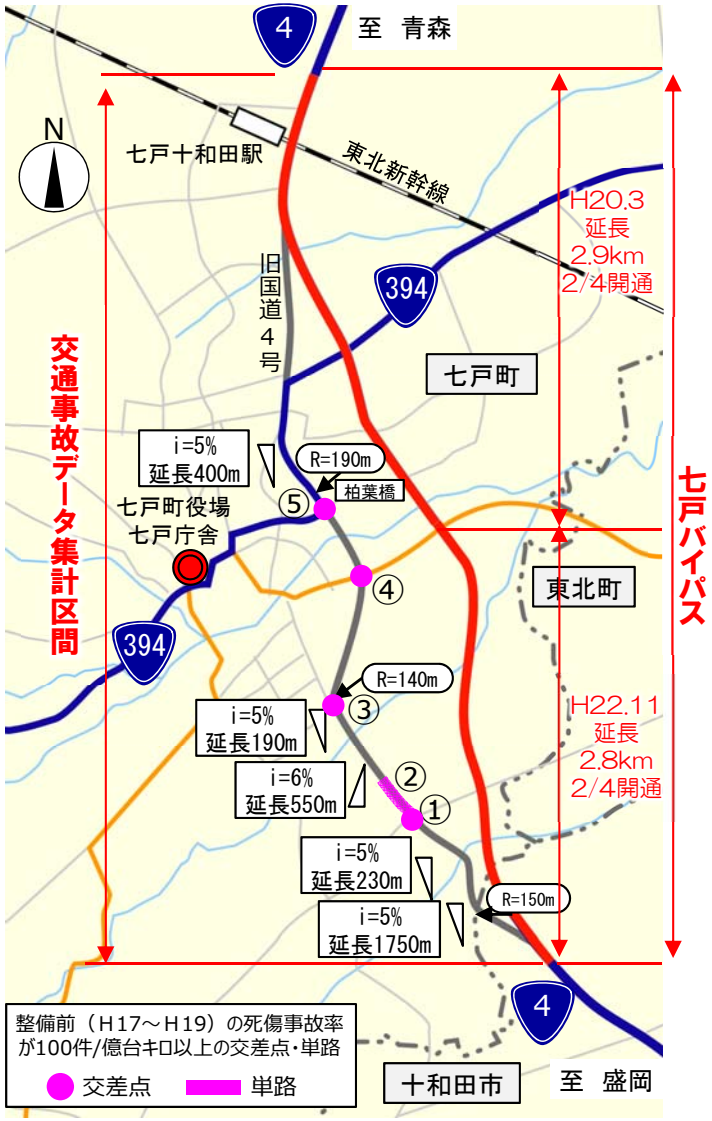
整備前：H15.11
整備後：H26.10

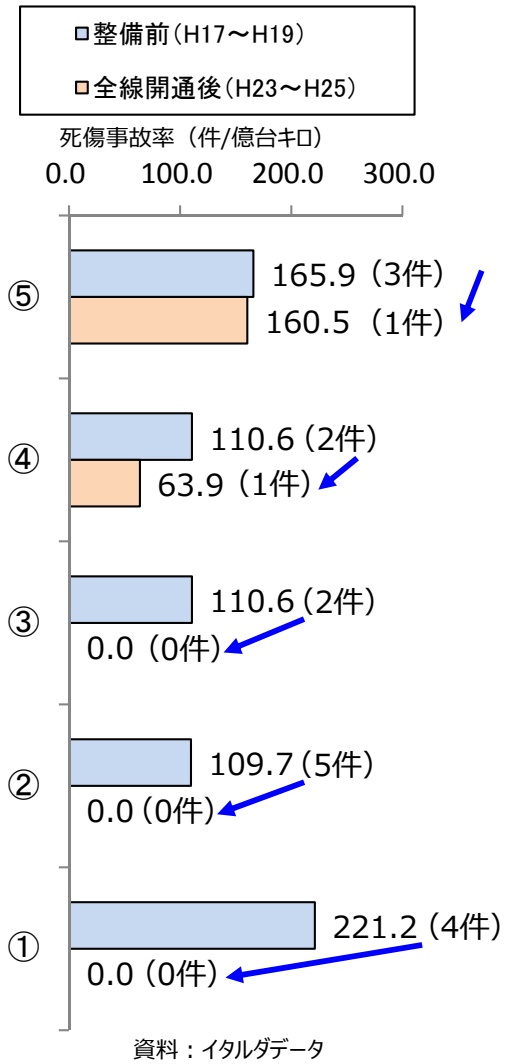
ピーク時（8時台）の速度

# 3．事業効果の発現状況（２）　安全な交通の確保①

◆七戸町内の旧国道4号は急こう配、急カーブ等の線形不良箇所が多く、日交通量が1万5,000台を超えており、死傷事故率が高い交差点・区間が多く存在していた。
◆七戸バイパス整備後は、旧国道４号の交通量がバイパスへ転換したことにより、事故危険箇所の死傷事故率が軒並み減少し、安全な交通の確保が図られている。

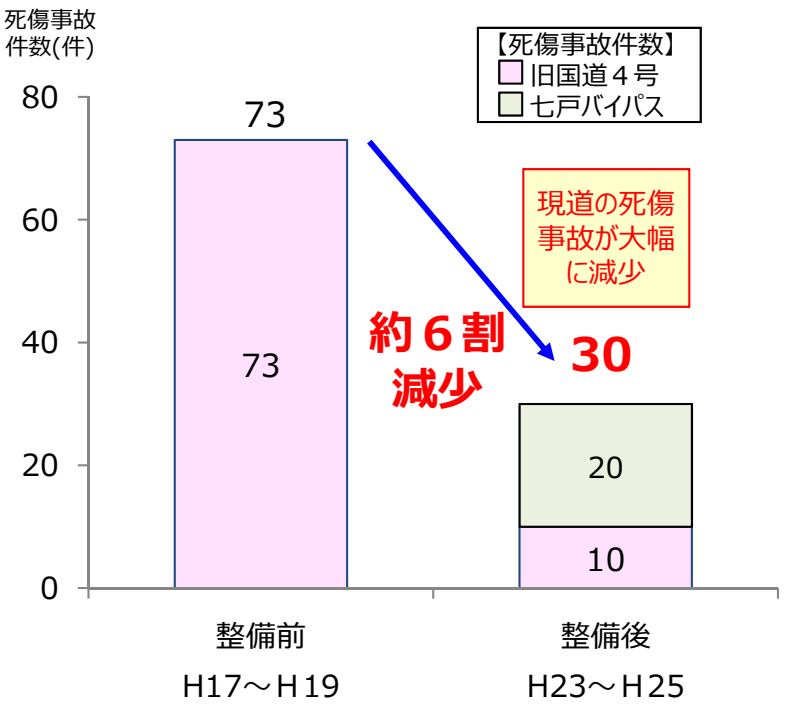
▼ 死傷事故率100件/億台キロを超えていた交差点・区間の死傷事故率の変化




資料：イタルダデータ

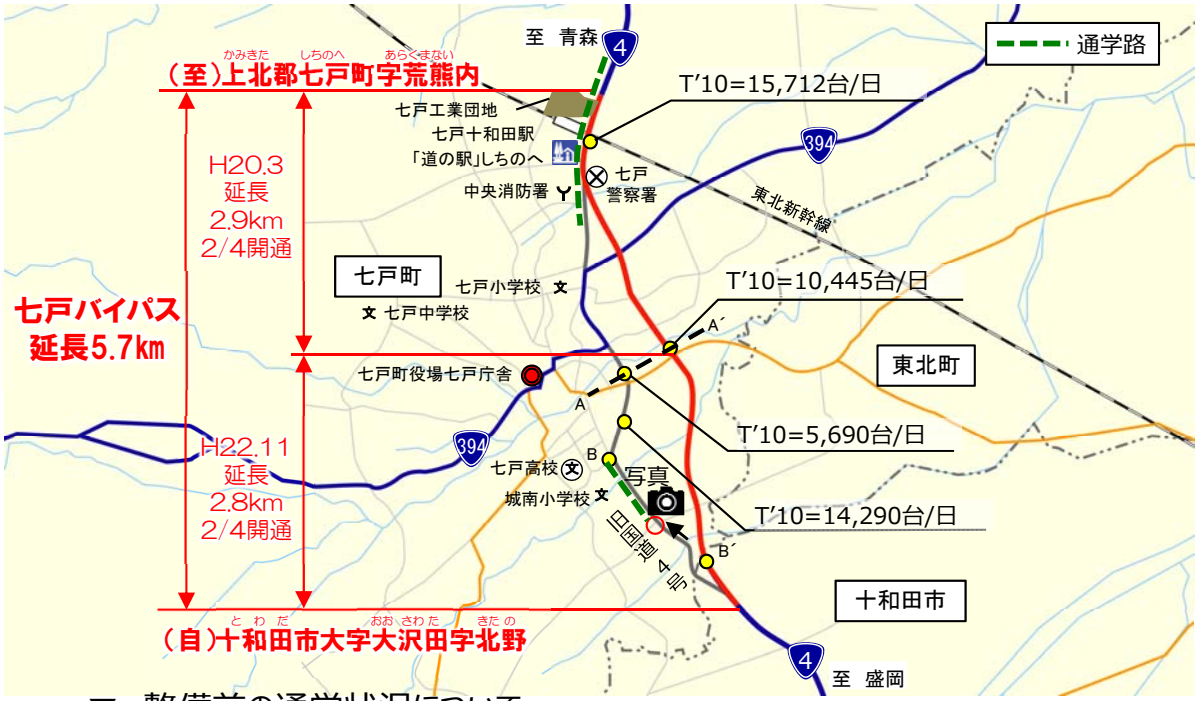
▼ 現道（旧国道4号）の死傷事故件数の変化



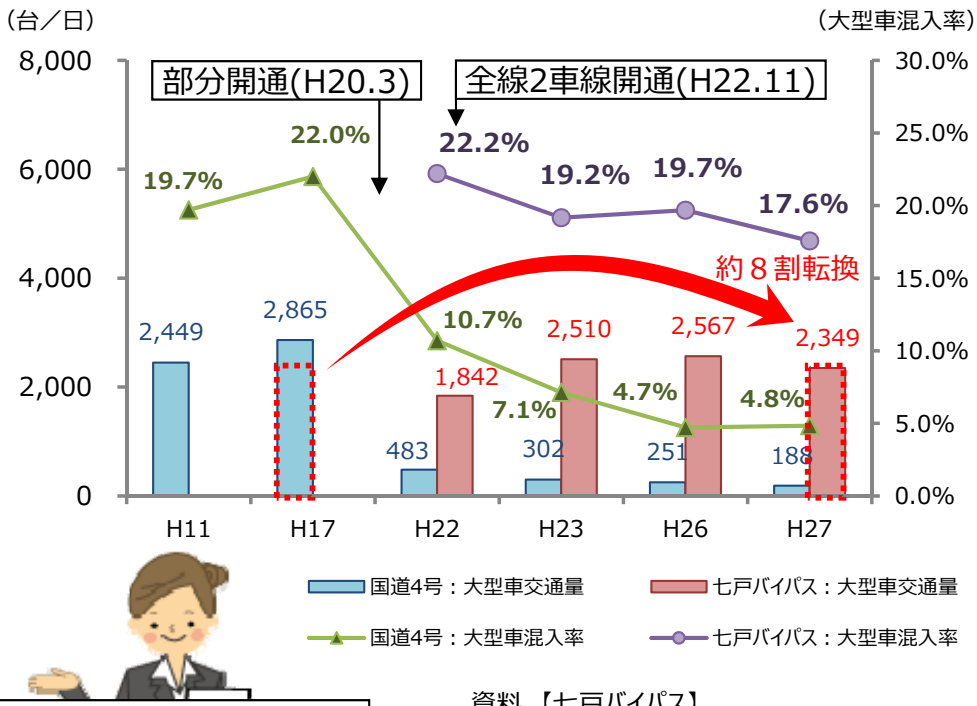

資料：イタルダデータ

# 3．事業効果の発現状況（３）　安全な交通の確保②

◆七戸町内の旧国道4号は大型車が多く走行しており、冬期は堆雪により、歩道がなくなり、通学児童が危険にさらされていた。
◆七戸バイパスの開通により、七戸バイパスと並行する旧国道4号の大型車交通量の約８割が七戸バイパスへ転換しており、通学児童の安全性確保につながっている。




▼ 大型車交通量（12h）の推移（A－A'断面※）




▼ 整備前の通学状況について

冬期は歩道がなくなり、車道を歩く小学生が危険にさらされていた




＜七戸、城南小学校教職員の意見＞

○七戸バイパスが無かった当時、旧国道４号は大型車が多く、児童は毎日、交通事故の危険にさらされながら旧国道４号を利用して通学しており、教職員の心配の種となっていた。

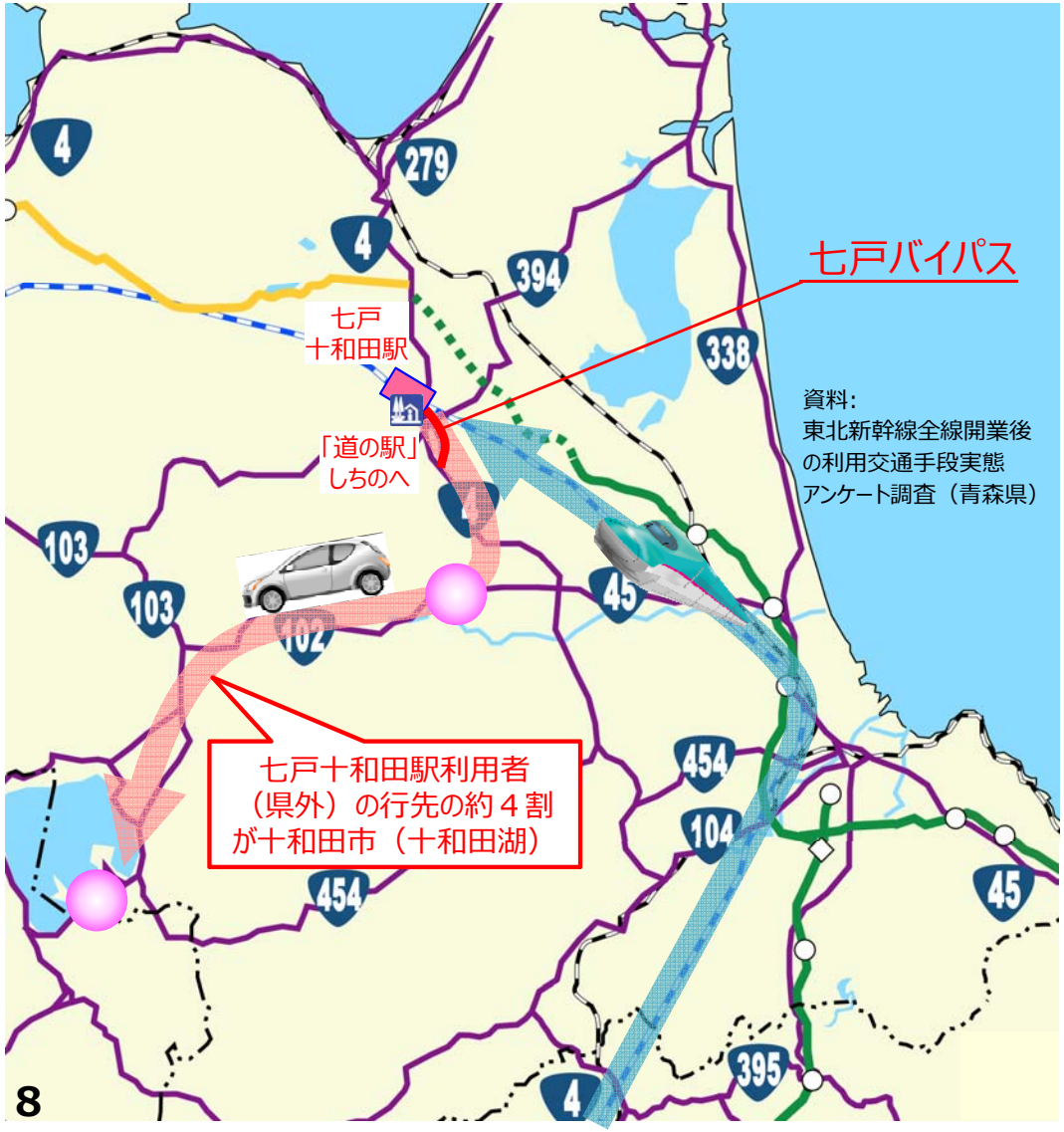
○七戸バイパスができて旧国道4号を通る**大型車交通量は少なくなり、とても安全になった**。　（H28.1　ヒアリング結果）

資料　【七戸バイパス】
H22道路交通センサス※A´の位置
H23～H27トラカンデータ※B´の位置
【旧国道4号】
S63～H22道路交通センサス※Aの位置
H23交通量調査結果※Aの位置
H26交通量調査結果※Bの位置

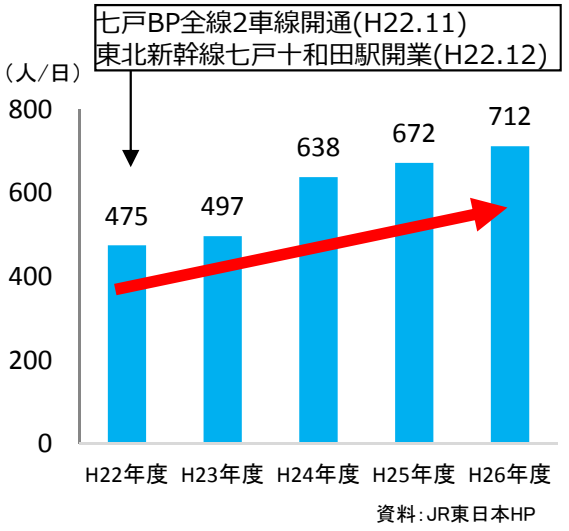
# 3．事業効果の発現状況（４）　広域交流の促進

◆東北新幹線七戸十和田駅で下車した県外観光客は、レンタカー等の2次交通に乗り換えて下北地域や十和田市等の観光地を訪れている。
◆駅開業の1か月前に開通した七戸バイパスにより、七戸十和田駅へのアクセス性、利便性の向上が図られ、広域観光の支援及び観光活性化に寄与している。

▼ 七戸十和田駅利用者（県外）の観光目的地

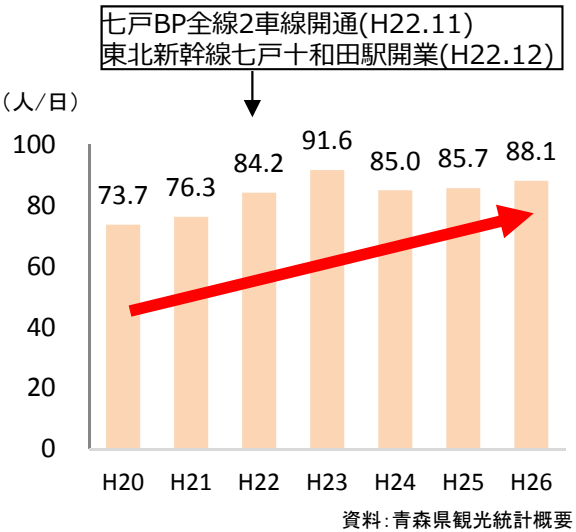



▼ 東北新幹線七戸十和田駅の平均乗車人員



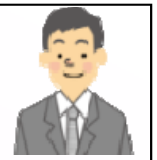

資料：JR東日本HP

▼ 七戸町の観光者数（主要観光地合計）の伸び




資料：青森県観光統計概要

＜十和田市役所観光推進課の意見＞



〇十和田市から七戸十和田駅まで以前は30分程度かかったが、バイパス開通後は20分に短縮し、**定時性も確保され、安心感が増した**。
〇仙台出張の際は、遠くなる方向だが、バイパスができて近くなり、**時間が読めることから、七戸十和田駅をよく利用**している。
〇バイパスを出てすぐ駅があるということが、利用者・案内する側の双方にとって良い印象であり、**バイパスの恩恵を感じる度合いが大きい**。

（H28.1　ヒアリング結果）

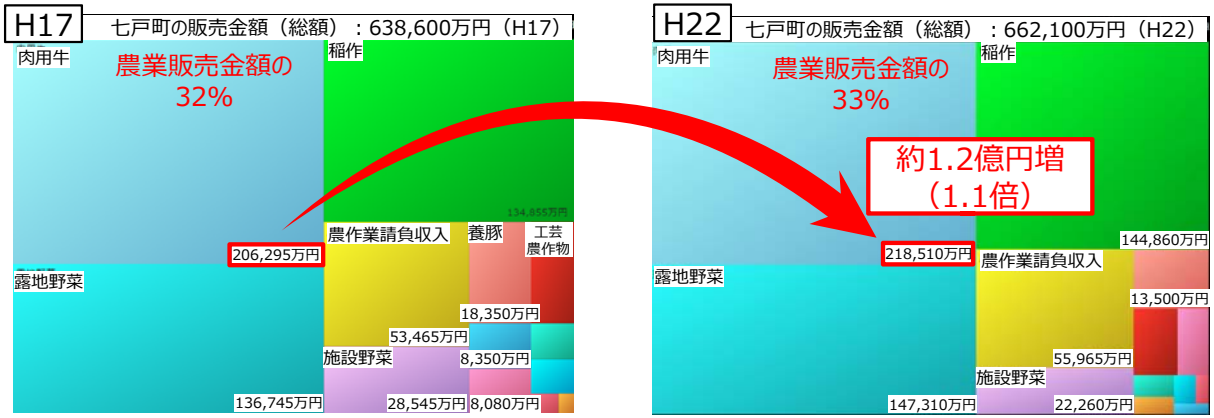
# 3．事業効果の発現状況（５）　農産品の輸送効率化･品質向上を支援

◆七戸町は肉用牛の取引が盛んな地域となっており、青森県畜産農協連合会では、県内各地の畜産農家より肉用牛を集めて、東京食肉卸売市場へ生体輸送している。
◆七戸バイパスの利用により、肉用牛の肉質保持に寄与し、取引額が向上している。

▼　青森県畜産農協連合会の食肉の輸送ルート

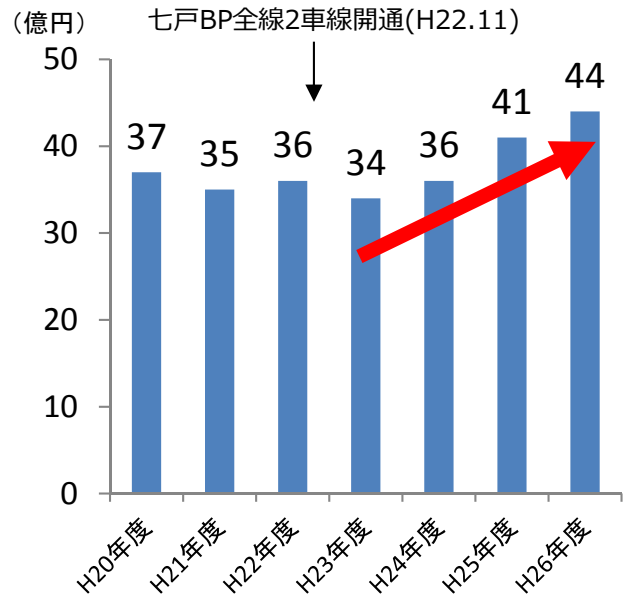



▼七戸町の農業花火図　農業部門別販売金額（総額）




資料：RESAS（地域経済分析システム）

▼　家畜市場の取引金額の推移




資料：青森県畜産農業協同組合連合会提供資料

＜青森県畜産農協連合会の意見＞



○旧道利用時は、急勾配やカーブが多く、牛の肩がぶつかり肉質が低下することがあった。
○また、生体での出荷は、**輸送時間の増大が 牛のストレスとなり、肉質が低下する要因**の 一つである。
○バイパス整備後は、線形不良箇所や市街地の回避により、**安定搬送、輸送時間の短縮が図られ、輸送時の肉質保持が実現**した。

（H28.1　ヒアリング結果）

## ４．費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

○全体事業費
　前回（Ｈ２０）評価時　：（完成）９４億円　　（暫定）７２億円
　事後（Ｈ２７）評価時　：（完成）９４億円　　（暫定）７２億円

○計画交通量（Ｈ４２）（完成４車）
　前回（Ｈ２０）評価時　：　９，７００台／日
　事後（Ｈ２７）評価時　：　９，８００台／日

○実測（Ｈ２７）交通量　：　１３，４００台／日（暫定２車線）　　（参考）費用便益比　：　１．４

## ５．事業実施による環境の変化

評価対象区間の並行区間（国道4号）については、開通後に環境騒音調査を実施。完成後は環境基準を達成しており、良好な沿道環境を形成している。

## ６．事業を巡る社会経済情勢等の変化

○新幹線の整備状況
・東北新幹線　　H22年12月　東北新幹線 八戸～新青森間 (81.8km)、七戸十和田駅 開業

○高規格幹線道路の整備状況
・東北縦貫自動車道八戸線　昭和61年11月　一戸IC～八戸IC開通
　平成元年9月　安代JCT～一戸IC開通
　平成7年　一般国道45号百石道路（八戸北IC～下田百石IC）開通
　平成14年　八戸JCT～八戸北IC開通により全線開通

## ７．対応方針（案）

事業当初の目的に対し、七戸町内の交通混雑や隘路区間の解消、安全で円滑な交通の確保及び広域交流の促進等の効果を発現しており、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。