資　料　４

道路事業　事後評価

一般国道7号　弘前（ひろさき）バイパス
一般国道7号　石川（いしかわ）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

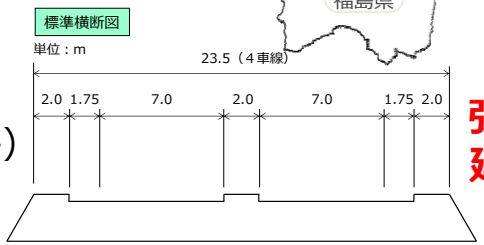
1．事業の目的と概要 （1）

事業完了後５年経過

○事業目的
・弘前市街地及び藤崎町内の国道7号の交通混雑の解消、交通安全の確保など

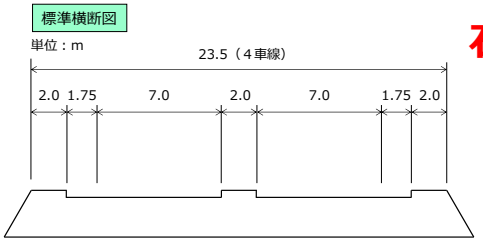
弘前バイパス計画概要

起終点　：自）青森県弘前市大字堀越字川合
　　至）青森県南津軽郡藤崎町大字藤崎
延長　：１０．２ｋｍ　幅員　：２３．５ｍ
道路規格　：第３種１級　設計速度　：８０km/h
都市計画決定　：昭和４５年度
事業化　：昭和４４年度
用地着手　：昭和４５年度
工事着手　：昭和４６年度
暫定２車線開通：昭和５２年度
４車線整備着手：昭和５６年度
４車線開通年度：平成２３年度(H23.4)



石川バイパス計画概要

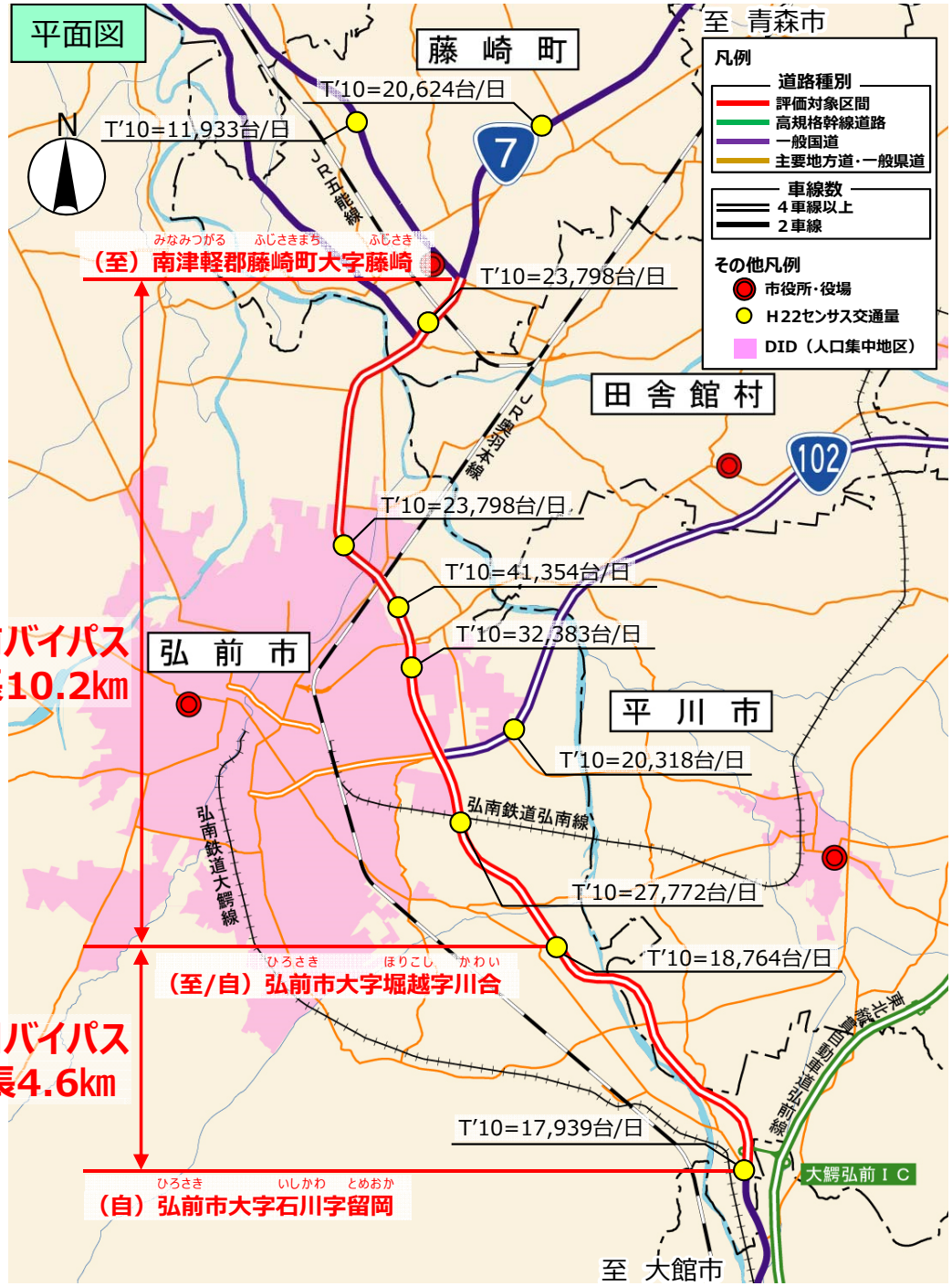
起終点　：自）青森県弘前市大字石川字留岡
　　至）青森県弘前市大字堀越字川合
延長　：４．６ｋｍ　幅員　：２３．５ｍ
道路規格　：第３種１級　設計速度　：８０km/h
都市計画決定　：昭和４８年度
事業化　：昭和４８年度
用地着手　：昭和５０年度
工事着手　：昭和５３年度
暫定２車線開通：昭和５５年度
４線車整備着手：平成１９年度
４線車開通年度：平成２３年度(H24.3)



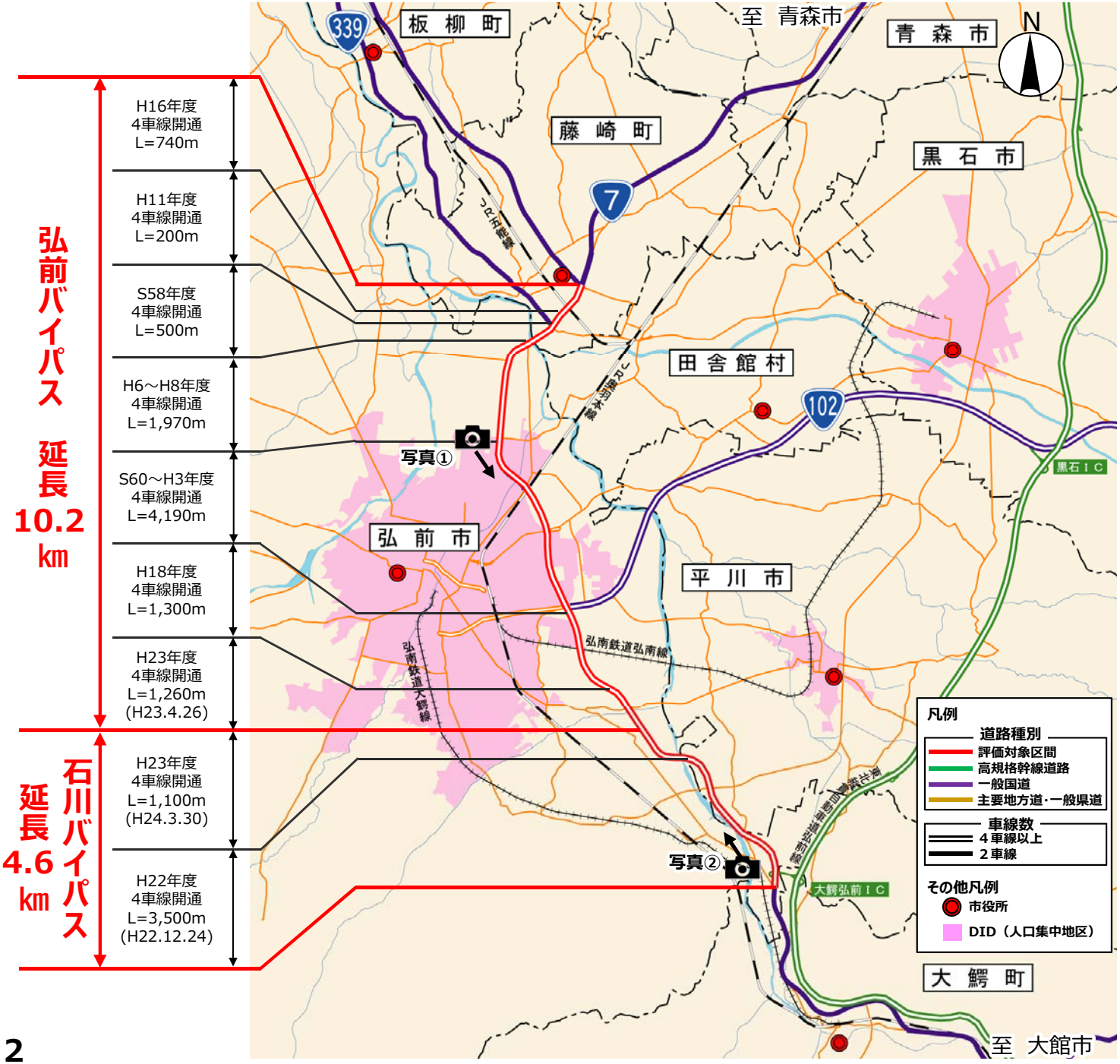
位置図



平面図



1．事業の目的と概要 （2）



【写真①】 弘前バイパス4車線開通後



【写真②】 石川バイパス4車線開通後



2．整備状況

道路整備による交通状況の変化

弘前バイパス

▼ 藤崎町大字藤崎付近



▼ 藤崎町大字藤崎付近



石川バイパス

▼ 弘前市大字堀越付近



▼ 弘前市大字堀越付近



3．事業効果の発現状況（新聞掲載記事抜粋）

【弘前バイパス平成16年4車線部分開通時】

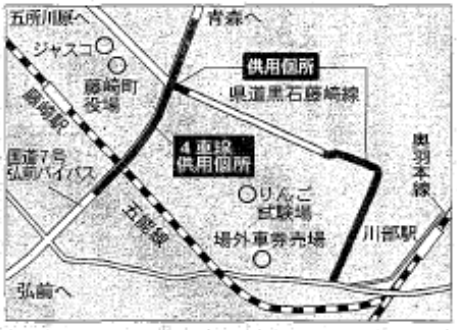
国道7号弘前バイパス藤崎工区

18日に供用開始

4車線化で渋滞解消



藤崎工区の供用開始で渋滞緩和が期待される弘前バイパス



藤崎町の国道7号弘前バイパス藤崎工区で進められてきた四車線拡幅工事が最終段階に入り、国土交通省青森河川国道事務所は十二日、供用開始を十八日午後一時にすると発表した。これと同時にバイパスにつながる県道黒石藤崎線の一部も通行可能となる。渋滞が慢性化していた同区間の四車線化で、津軽地方の大動脈にスムーズな流れが生まれるものと期待される。

弘前バイパスは弘前市堀越から藤崎町藤崎までの約十・二㌔で、弘前側約六・九㌔は既に四車線化されている。二車線となっている藤崎側の交通量は一日当たり二万二千台ほどあり、国が渋滞発生の目安とする「二車線で二万台」を超過。加えて五所川原市や黒石市などへの分岐点となる三交差点の間隔の狭さも渋滞原因になっていた。

この渋滞解消を目的に二〇〇〇年度、藤崎工区約一・五㌔で拡幅工事がスタート。現在は最終段階に入っており、ライン引きなどを行い十八日に完成、供用を開始する。

一方の県道黒石藤崎線道路改良事業の国道7号町役場入り口交差点と川部駅方面をつなぐ約一・八㌔のうち、同交差点に接する約〇・一㌔と川部駅側約一㌔も、バイパスと同時に通行可能となる。工事は八月に終了していたが、バイパス工事があったため開通を待っていた。これで一・八㌔がつながり川部駅へのアクセス強化になる。

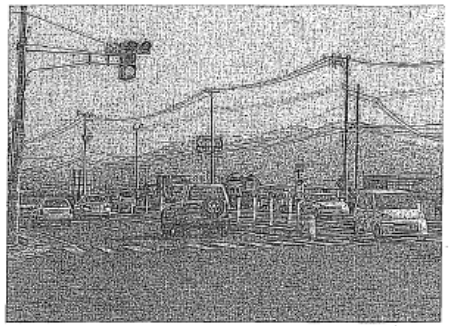
陸奥新報（H16.11.13）

【弘前バイパス全線４車線開通時】

弘前バイパス

国道堀越―門外間が完工

全線4車線で供用



国道7号弘前バイパス（弘前―藤崎間、総延長約10・2㌔）の弘前市堀越字川合―同市門外の区間約1・3㌔で行われていた4車線化工事が終了し、26日午前6時から供用が開始された。これにより、弘前バイパスの全線で4車線化された。

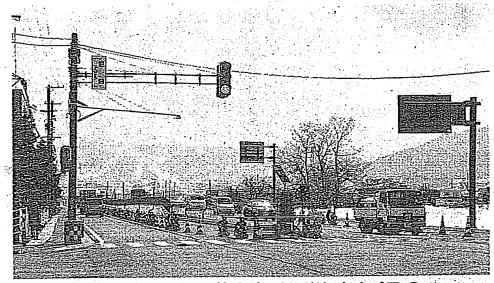
弘前バイパスは、1977年度から全線暫定2車線で供用が始まり、交通量の増加に伴い81年度から4車線化の工事が始まった。今回開通した堀越字川合―門外間は07年度から着工していた。

国土交通省青森河川国道事務所は、今回の開通によりさらなる交通混雑の緩和や通過時間の短縮、交通安全の確保などが図られるとしている。（西尾瑛）

今回4車線化された弘前市堀越字川合―同市門外間。これにより弘前バイパスは全線が4車線で通行可能となった

陸奥新報（H23.4.27）

【石川バイパス全線４車線開通時】



４車線で通行可能となる石川バイパスの平川市大坊―弘前市堀越字川合区間

国道7号石川バイパス工事終了

きょうから全線4車線

国道7号石川バイパスの平川市大坊―弘前市堀越字川合の区間約1・1㌔の4車線化工事が終了し、30日午前6時に開通する。これにより、すでに4車線化されている区間約3・5㌔と合わせ、石川バイパス総延長約4・6㌔の全線で4車線での通行が可能となる。

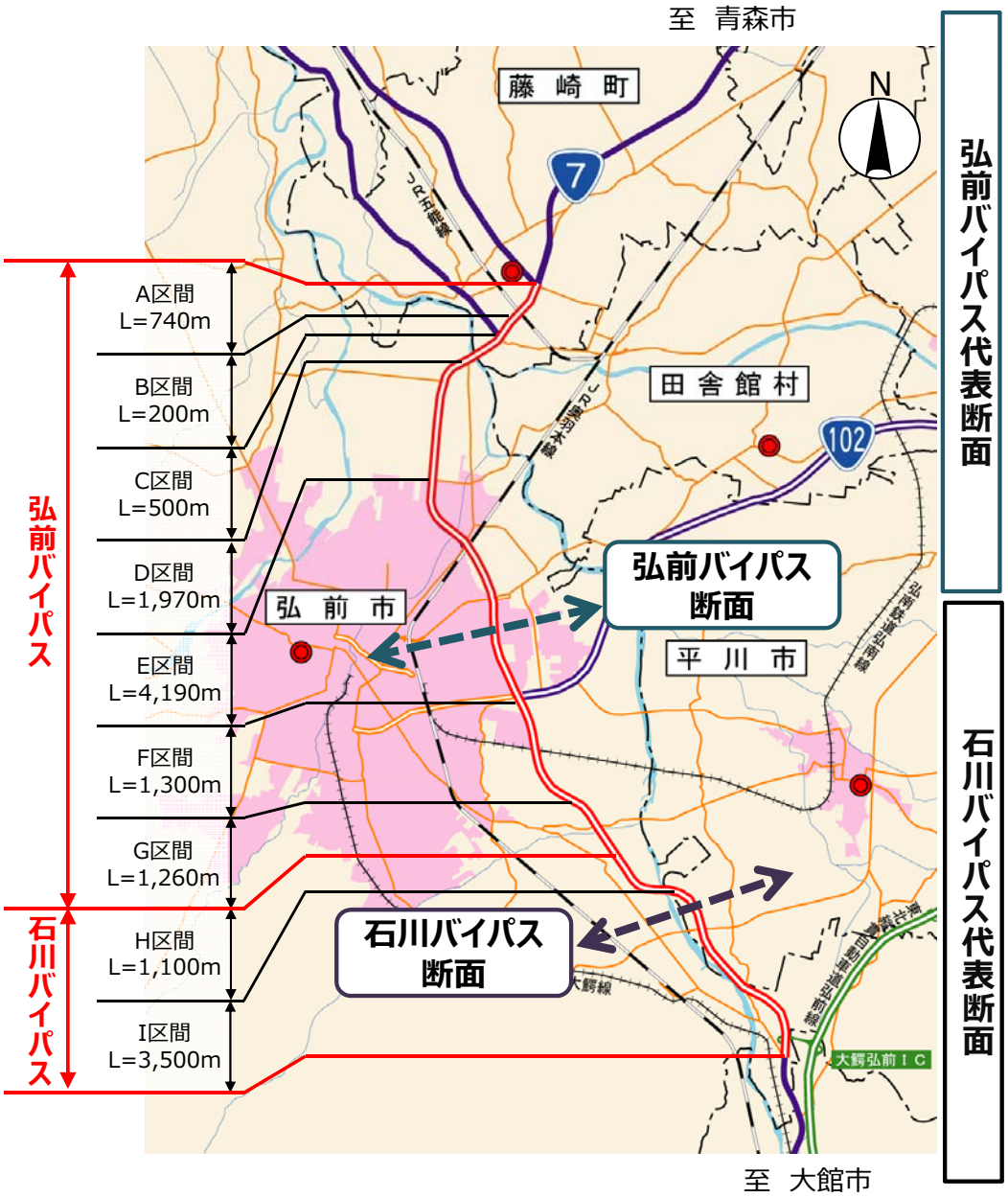
石川バイパスは、弘前市石川字留岡―同市堀越字川合の区間。1980年度には全線暫定2車線で供用が始まり、2007年度から4車線化の工事が進められてきた。

国土交通省東北地方整備局青森河川国道事務所では、さらなる交通混雑の緩和や交通安全の確保、幹線道路としての信頼性向上が図られるとしており、工務第二課の木村恭一課長は「大鰐インターチェンジから弘前市内まですべて4車線化されることになり、観光渋滞解消などの面でも効果が期待できる」と話した。（西尾瑛）

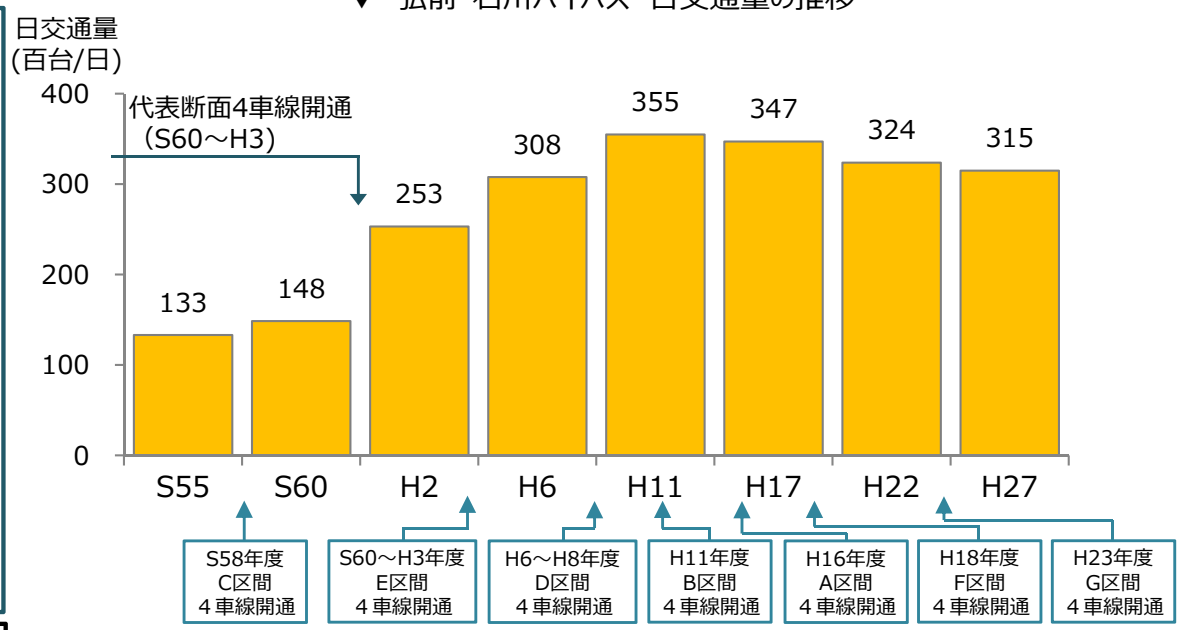
陸奥新報（H24.3.30）

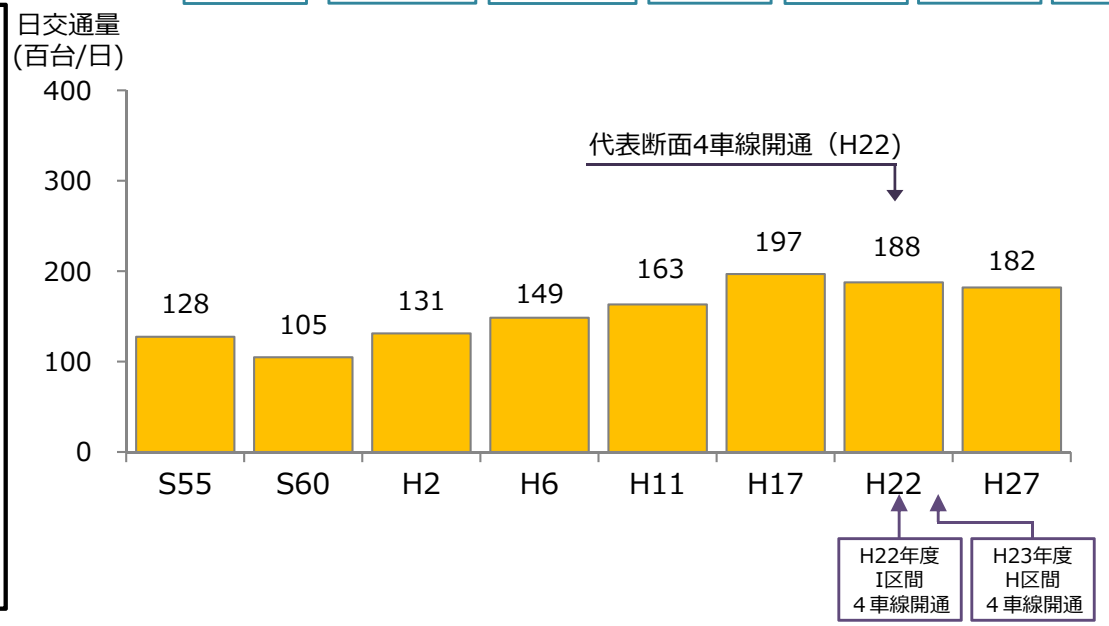
3．事業効果の発現状況（１）　利用交通量の状況

◆市中心部付近の弘前・石川バイパスの日利用交通量は、4車線開通前に比べ約2倍に増加（S60：148百台→H27：315百台）



▼ 弘前・石川バイパス　日交通量の推移

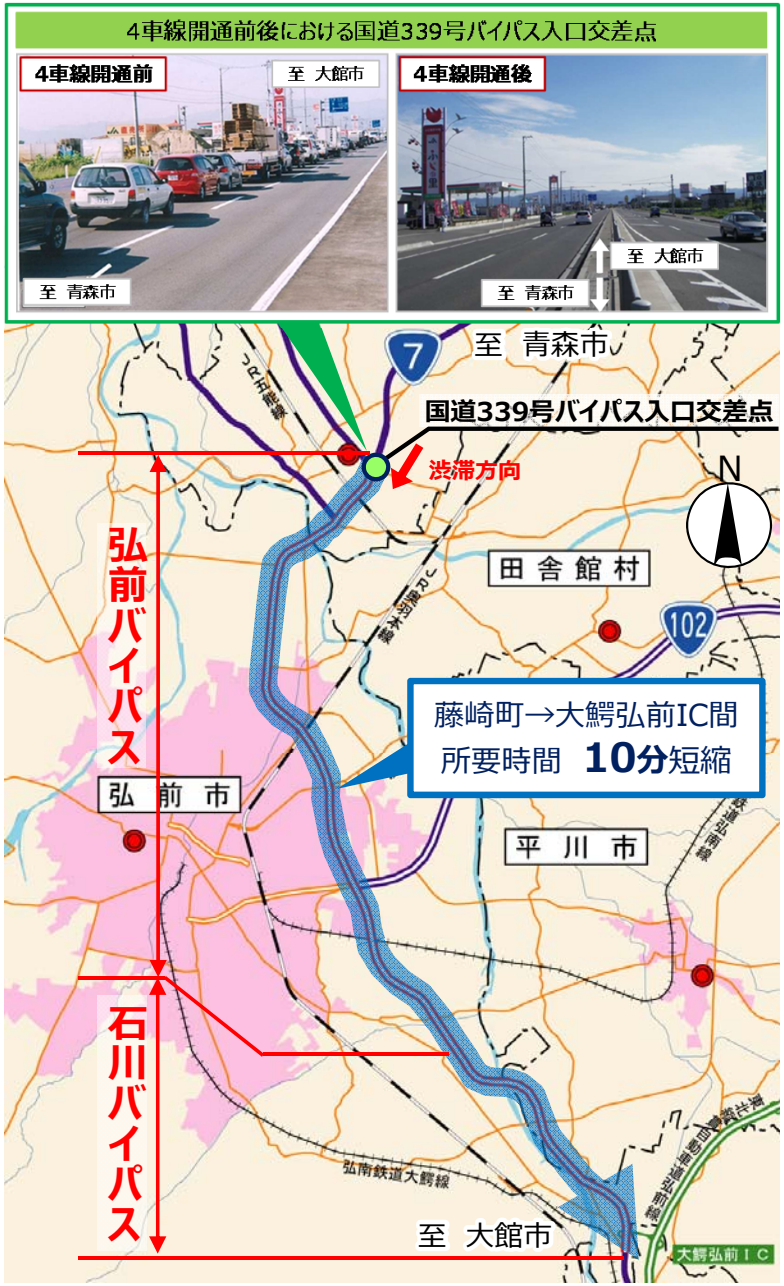




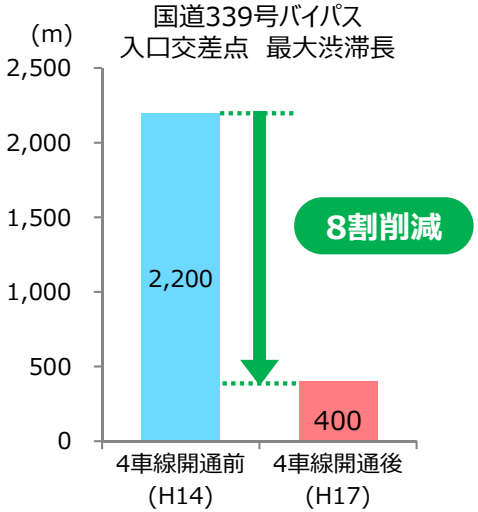
資料：各年道路交通センサス、トラカンデータ（ H27.9平日平均）

3．事業効果の発現状況（２）　道路交通環境の改善

◆弘前・石川バイパス4車線開通に伴い、渋滞は大きく減少し、道路利用者の9割が渋滞緩和を実感
◆また、渋滞緩和に伴い、弘前・石川バイパスを経由した大鰐弘前ＩＣへのアクセス性も向上（所要時間が短縮）

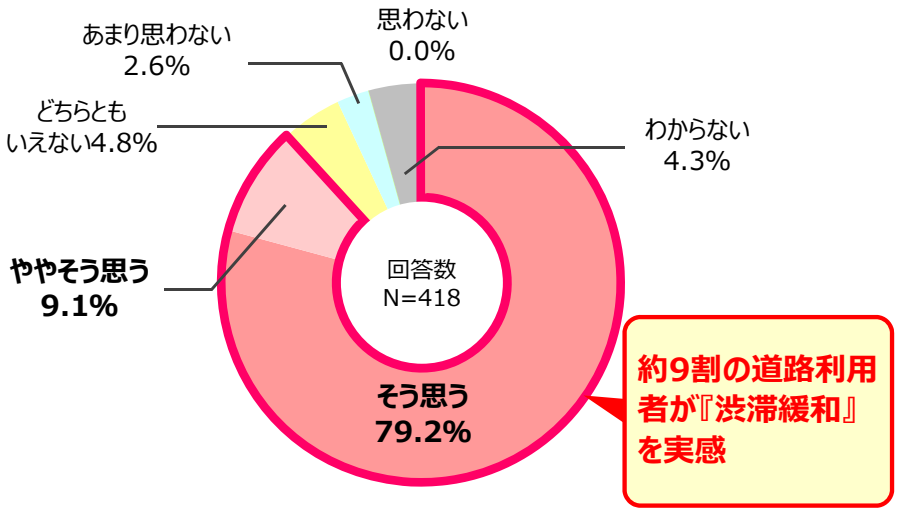


▼ 最大渋滞長の変化



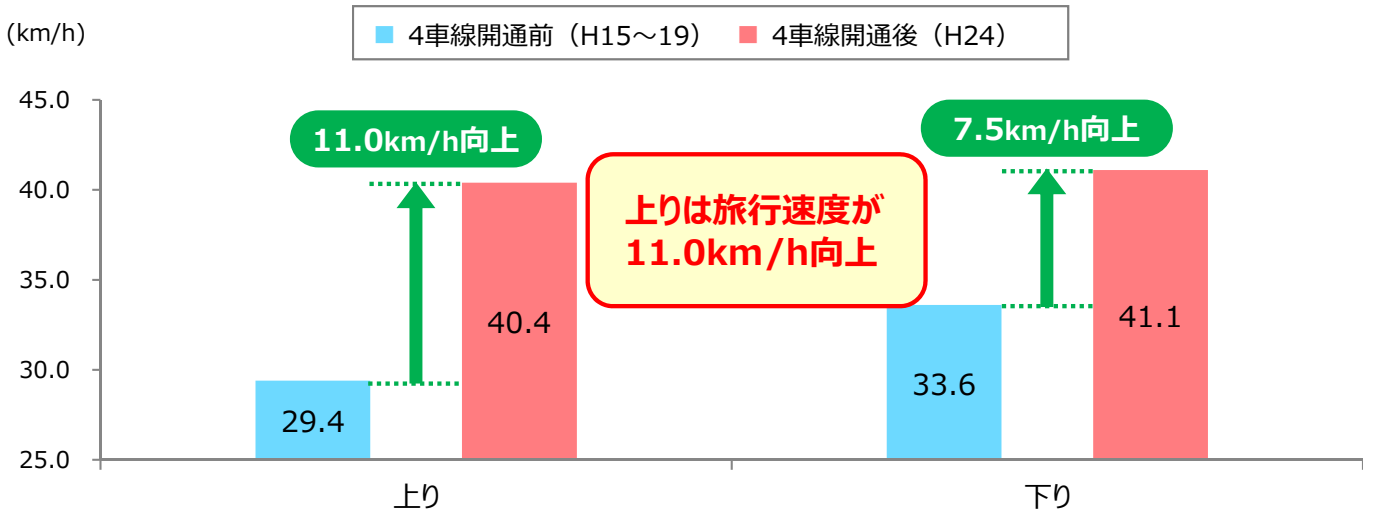
資料：交通実態調査結果

▼ 4車線開通前と比べて渋滞が緩和したと感じる人の割合



資料：弘前バイパス・石川バイパス　観光期ヒアリング調査(H27年度)

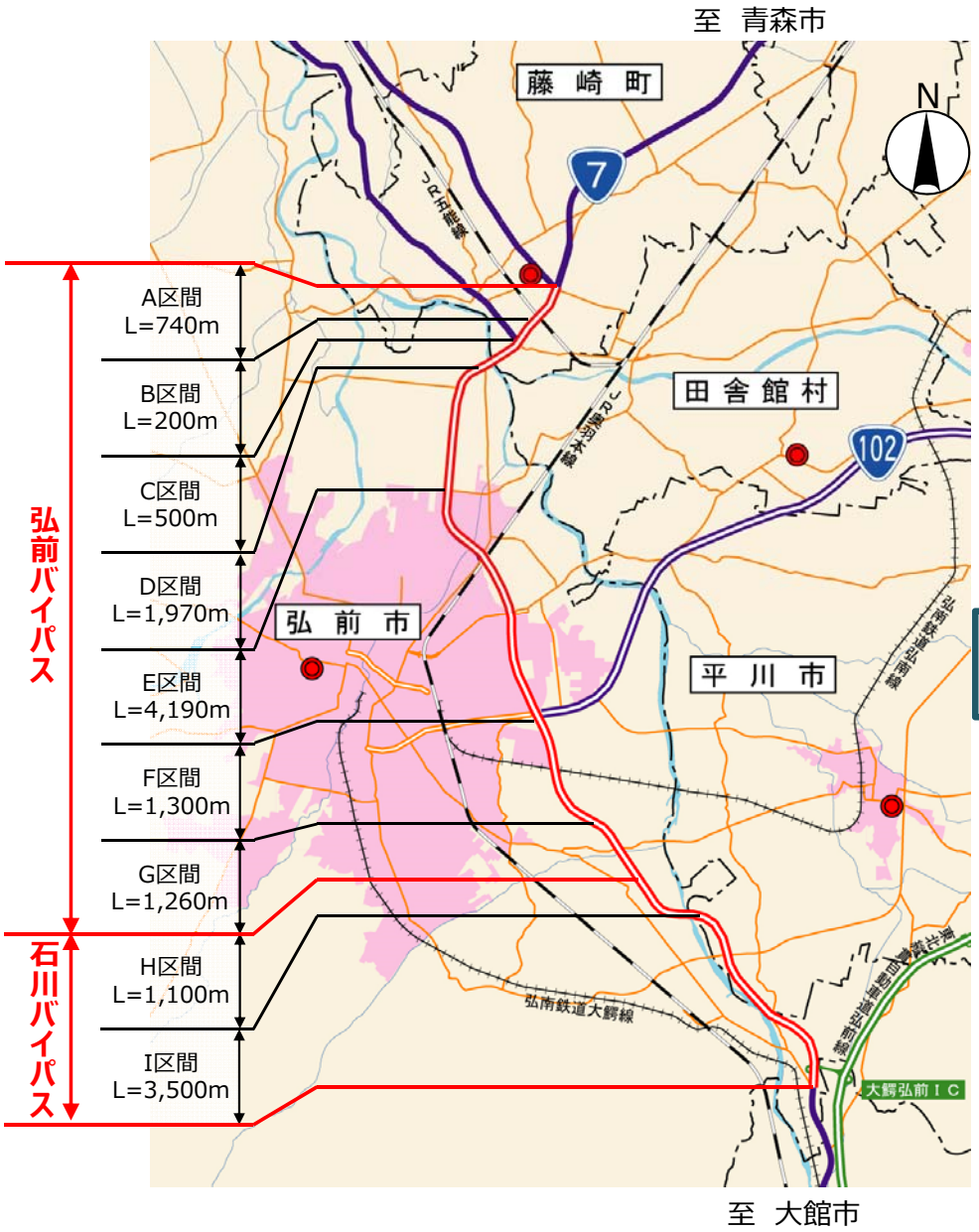
▼ 藤崎町～大鰐弘前IC間走行速度（平日ピーク時）



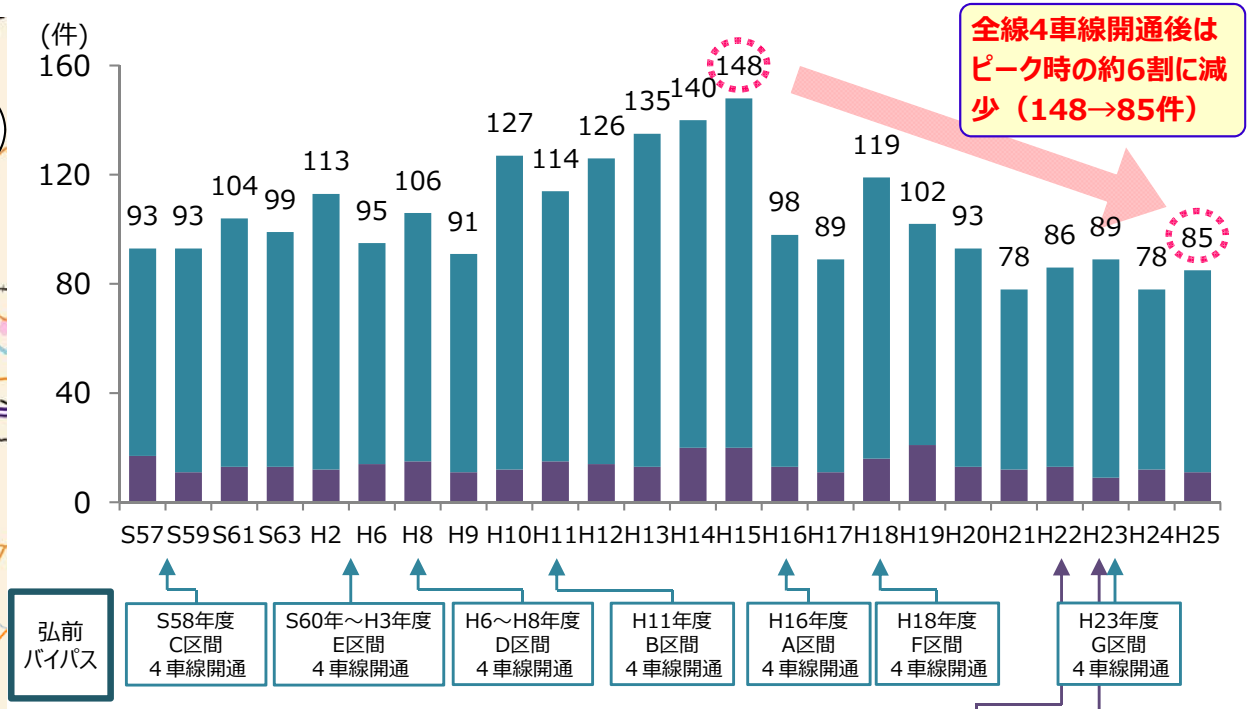
【資料】4車線開通前：旅行速度調査（H15～H19）
4車線開通後：ﾌﾟﾛｰﾌﾞﾃﾞｰﾀ（H24.7）

3．事業効果の発現状況（３）　交通事故の減少

◆死傷事故件数は、弘前・石川バイパス4車線開通に伴いピーク時の約6割までに減少し、弘前・石川バイパス4車線開通は交通安全の確保に寄与

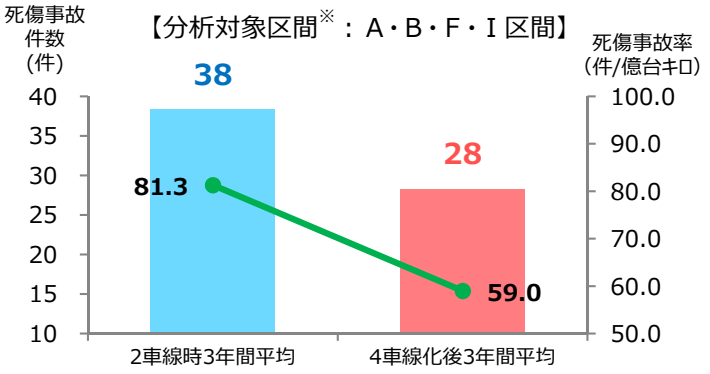


▼　弘前・石川バイパス　交通死傷事故発生件数の推移



▼　弘前・石川バイパス　４車線開通前後における
死傷事故件数と死傷事故率

【分析対象区間※：A・B・F・I区間】



※分析対象区間はイタルダデータにて分析が可能な区間

資料：イタルダデータ（H8～H25）

資料：イタルダデータ（H8～H25）、
道路交通センサス（H2、H6）、
交通管理調査報告書（S57～S63）


交通事故発生状況

3．事業効果の発現状況（４）　企業立地による地域の活性化

◆弘前・石川バイパス沿線には工業団地が造成され、企業立地も進み製造品出荷額も増加し平成25年は過去最高
◆弘前市の有効求人倍率も過去5年間で最高となる等、弘前・石川バイパス4車線開通は地域の雇用拡大に貢献し産業活性化に寄与

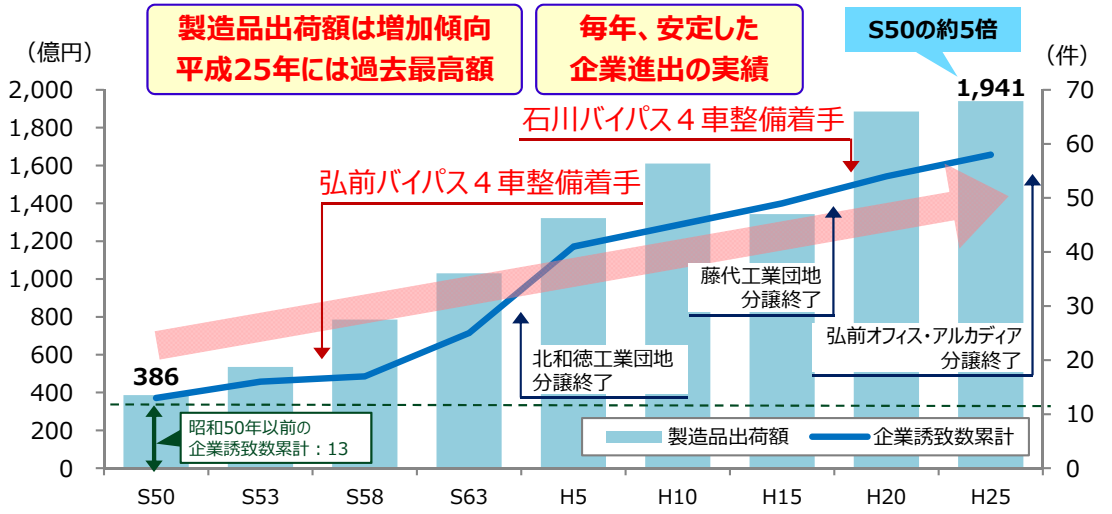
▼ 工業団地位置及び主要企業の主な材料搬入・製品出荷状況

弘前市内の工業団地		
団地名	企業数	分譲完了時期
北和徳	6社	H3年7月
藤代	32社	H19年3月
弘前オフィス アルカディア	27社	H26年3月



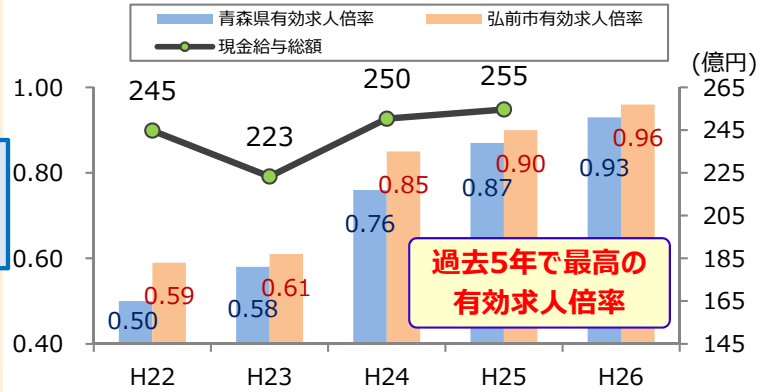
資料：H19・H27ヒアリング調査

▼ 弘前市の製造品出荷額等及び企業立地の推移



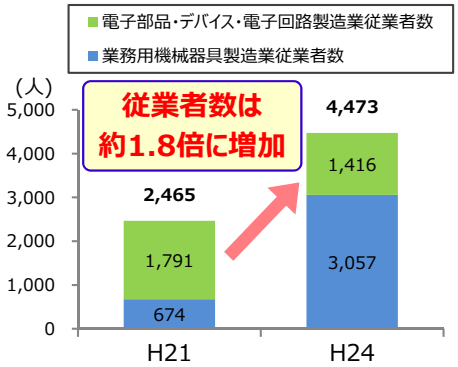
資料：工業統計、H27ヒアリング調査

▼ 有効求人倍率及び現金給与総額



【資料】 有効求人倍率：青森労働局HP（毎年10月）
給与：工業統計

▼ 従業員数の推移



資料：RESAS[従業者数（事業所単位）]

弘前市産業育成課

○弘前市内の主な工業団地は、**すべて分譲率100%**です。
○弘前市への企業の進出要因は、**弘前・石川バイパスも含めた充実した交通基盤**も１つの要因となっていると考えます。　（H27.12調査）



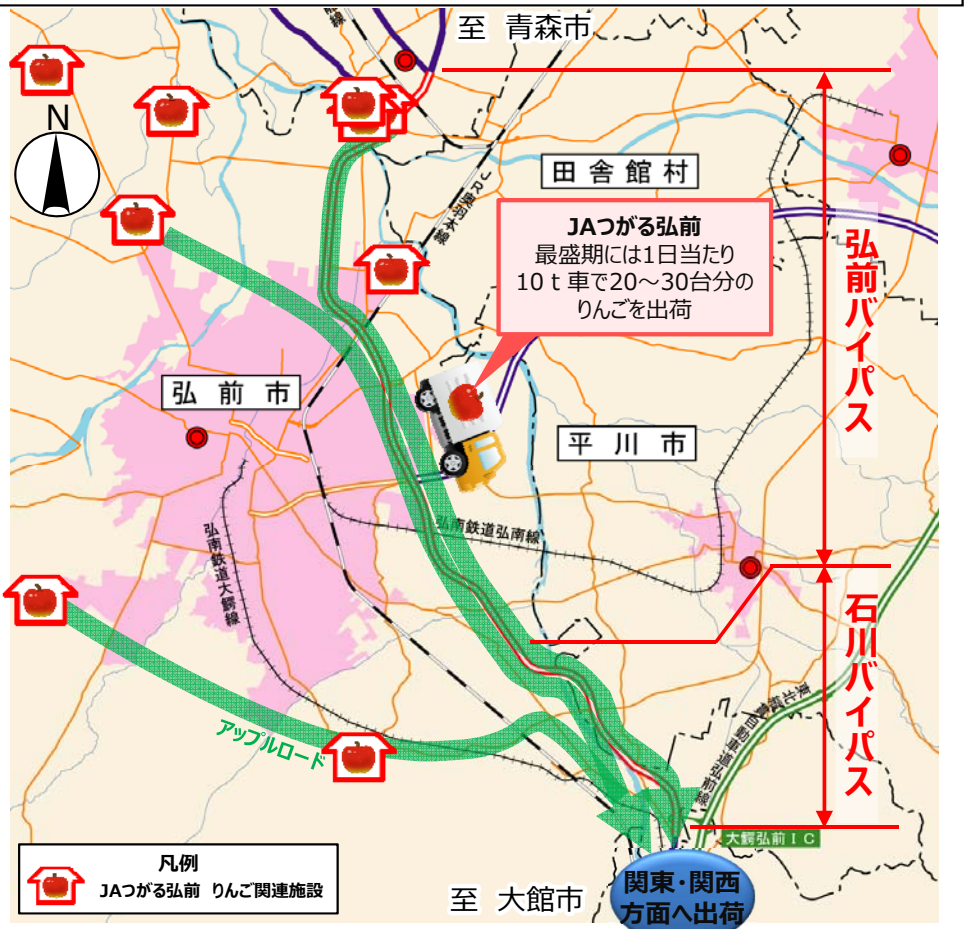
3．事業効果の発現状況（５）　地域の特産品の物流効率化を支援

◆弘前市の『リンゴ』生産量は日本一であり、近年の出荷量は増加傾向
◆『リンゴ』の9割は、トラック輸送にて弘前・石川バイパスを経由し関東・関西等へ消費地ニーズに応じて出荷され、市場価格も高まる傾向
◆弘前・石川バイパス4車線開通により、効率的な輸送が可能となり地域の基幹産業である『リンゴ』産業の活性化を支援

ＪＡつがる弘前

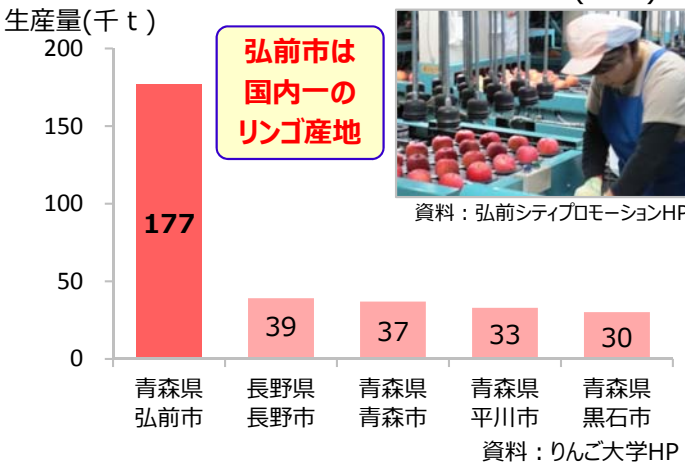


○りんごは、最盛期に10ｔ車で20～30台／日が出荷され、関東方面へは、**国道７号から大鰐弘前ＩＣ、関西方面へは、国道７号を南下し日本海ルートで関西へ輸送**しています。
○所要時間は、**大鰐弘前ICまでの所要時間は5分～10分程度短縮し、特に冬期は走りやすくなっています。**（H28.2調査）



資料：H27ヒアリング結果

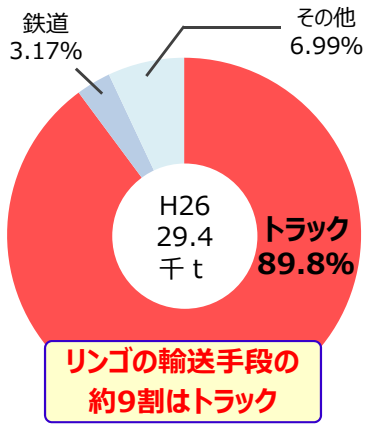
▼　全国市町村別リンゴの生産量TOP10(H18)



資料：弘前シティプロモーションHP

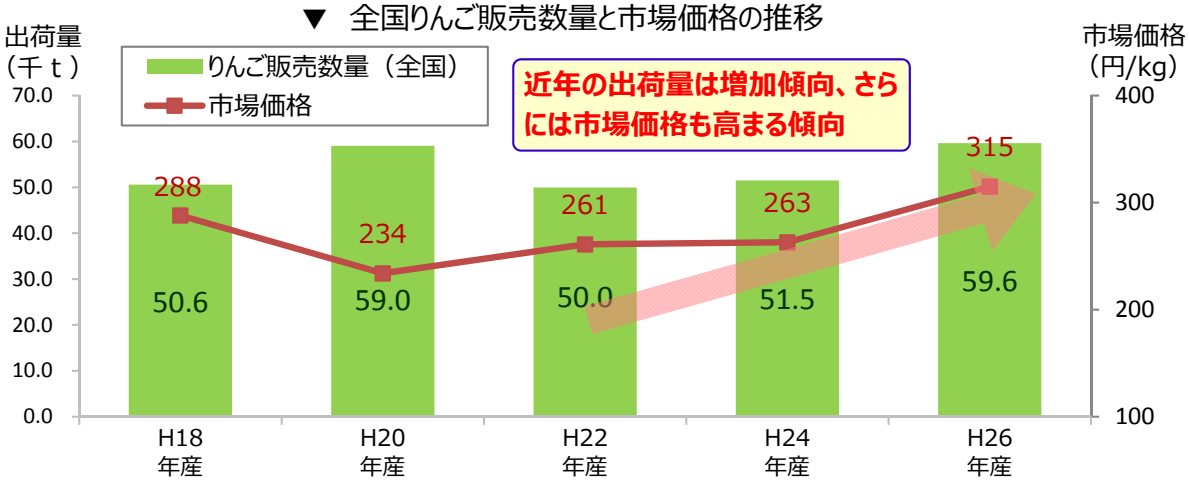
資料：りんご大学HP

▼　リンゴ輸送機関別出荷実績



資料：青森県のりんご '15

▼　全国りんご販売数量と市場価格の推移



【資料】販売数量：JAつがる弘前りんご課　市場価格：青森県のりんご '15

青森県りんご商業協同組合連合会



○近年の市場価格伸びの一因には、**弘前バイパス、高速道路等の整備により臨機応変に顧客ニーズ（価格）の高い消費地にトラックでりんごを輸送できるようになった**ことも挙げられます。（H28.2調査）

3．事業効果の発現状況（６）観光の活性化

◆弘前市は、来場者数230万人の『弘前さくらまつり』等多様な観光資源を有し、観光入込客は東日本大震災前の水準に回復
◆弘前・石川バイパス4車線開通後は、弘前さくらまつり期間の渋滞が大幅に緩和する等、観光来訪者の円滑な移動支援の面から地域の観光活性化に寄与

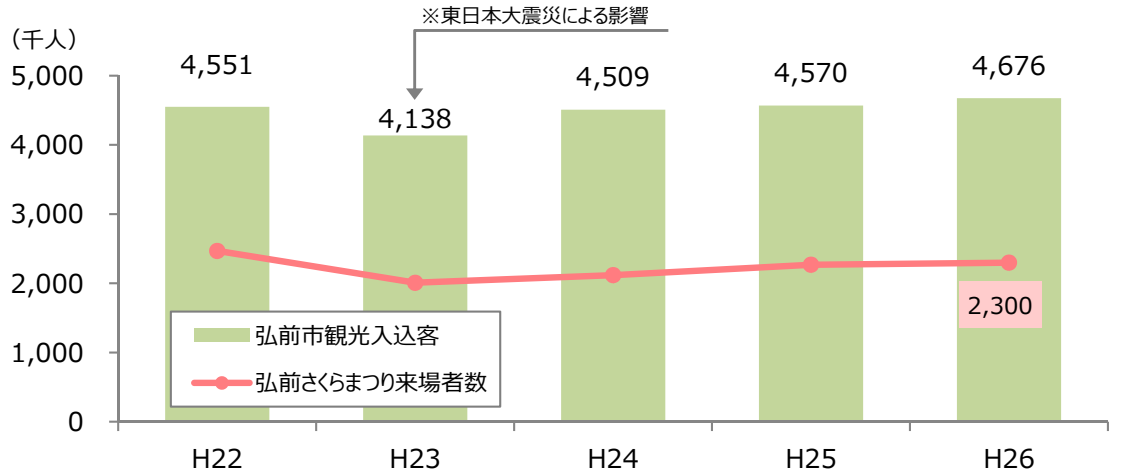
▼ 弘前市の主な観光拠点と入込客数



資料：弘前公園HP

▲ 4車線開通前 弘前さくらまつり開催期間中の渋滞の様子

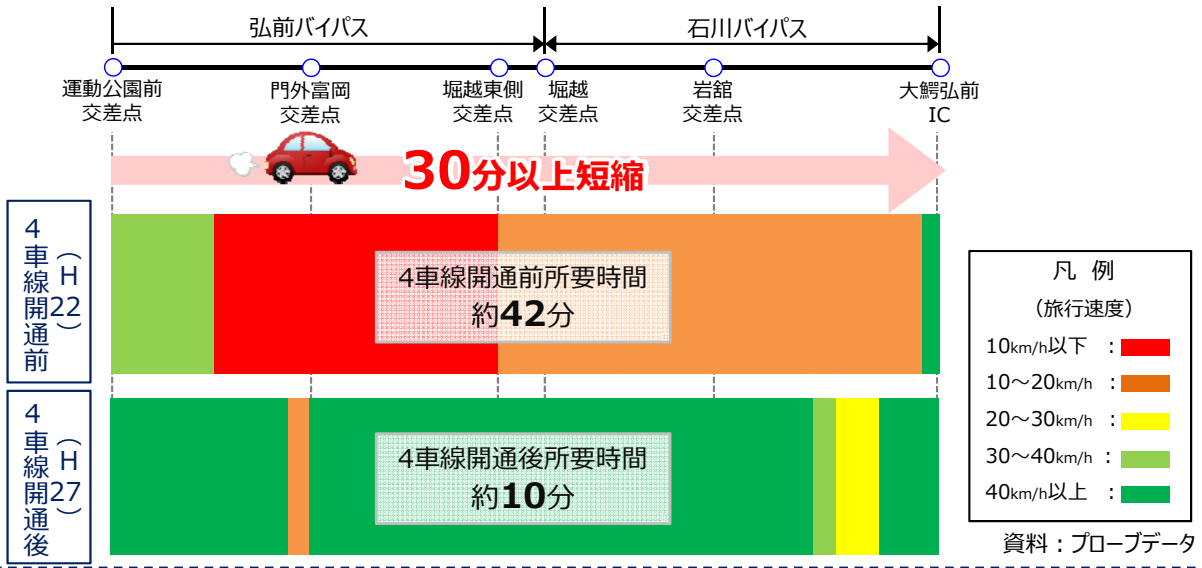
▼ 弘前市観光入込客



資料：青森県観光入込客統計

■弘前さくらまつり開催期間中の混雑変化（市中心部→大鰐弘前IC）

▼ 弘前さくらまつり期間中(4/29～5/5)の混雑状況（休日15～18時）

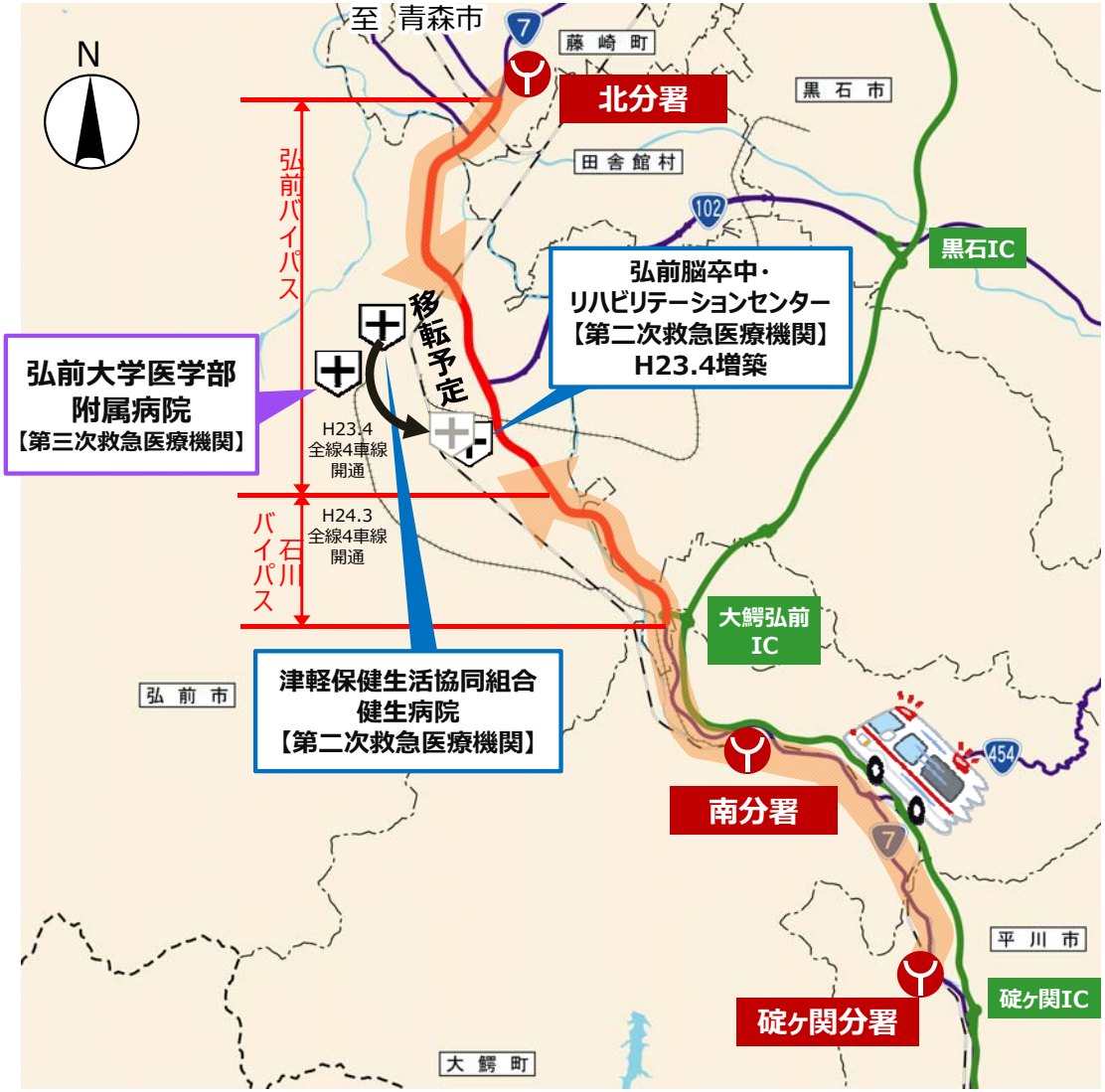


資料：プローブデータ

3．事業効果の発現状況（７）救急医療活動の支援

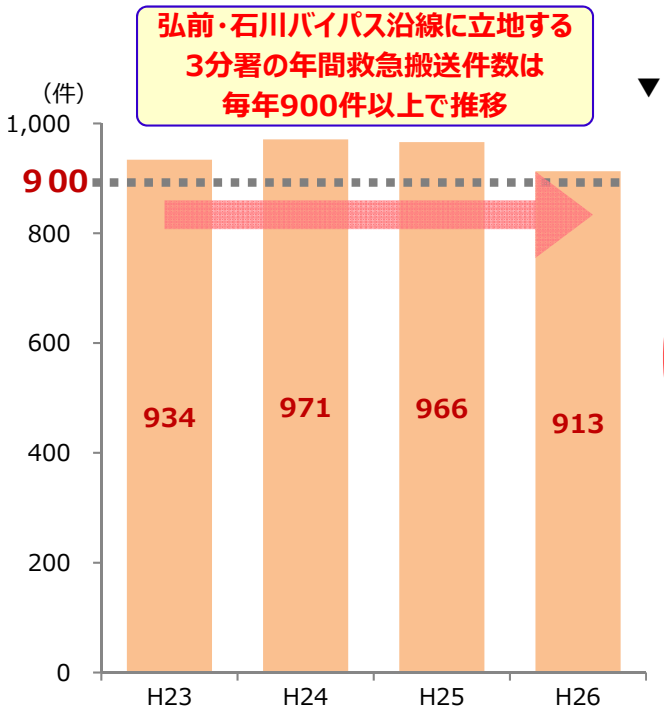
◆弘前地区消防事務組合の消防署・分署のうち、沿線に立地する３分署では救急搬送の約9割において弘前・石川バイパスを利用
◆また、沿線には『弘前脳卒中・リハビリテーションセンター』が立地、さらには、救急搬送受入が最大規模の『健生病院』も移転予定（H29）であり、弘前・石川バイパスは地域内主要病院へのアクセス性確保の面から地域医療を支援

▼ 弘前・石川バイパスの救急搬送利用状況



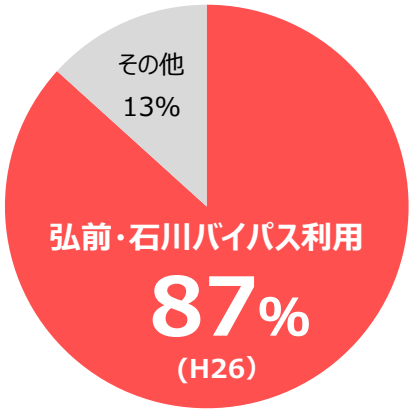
資料：ヒアリング調査結果、弘前大学医学部附属病院年報

▼北・南・碇ヶ関分署の救急出動件数合計の推移



資料：弘前地区消防事務組合

▼ 救急搬送時弘前・石川バイパスの利用率（北・南・碇ヶ関分署）



資料：ヒアリング調査結果



弘前地区消防事務組合・沿線立地病院

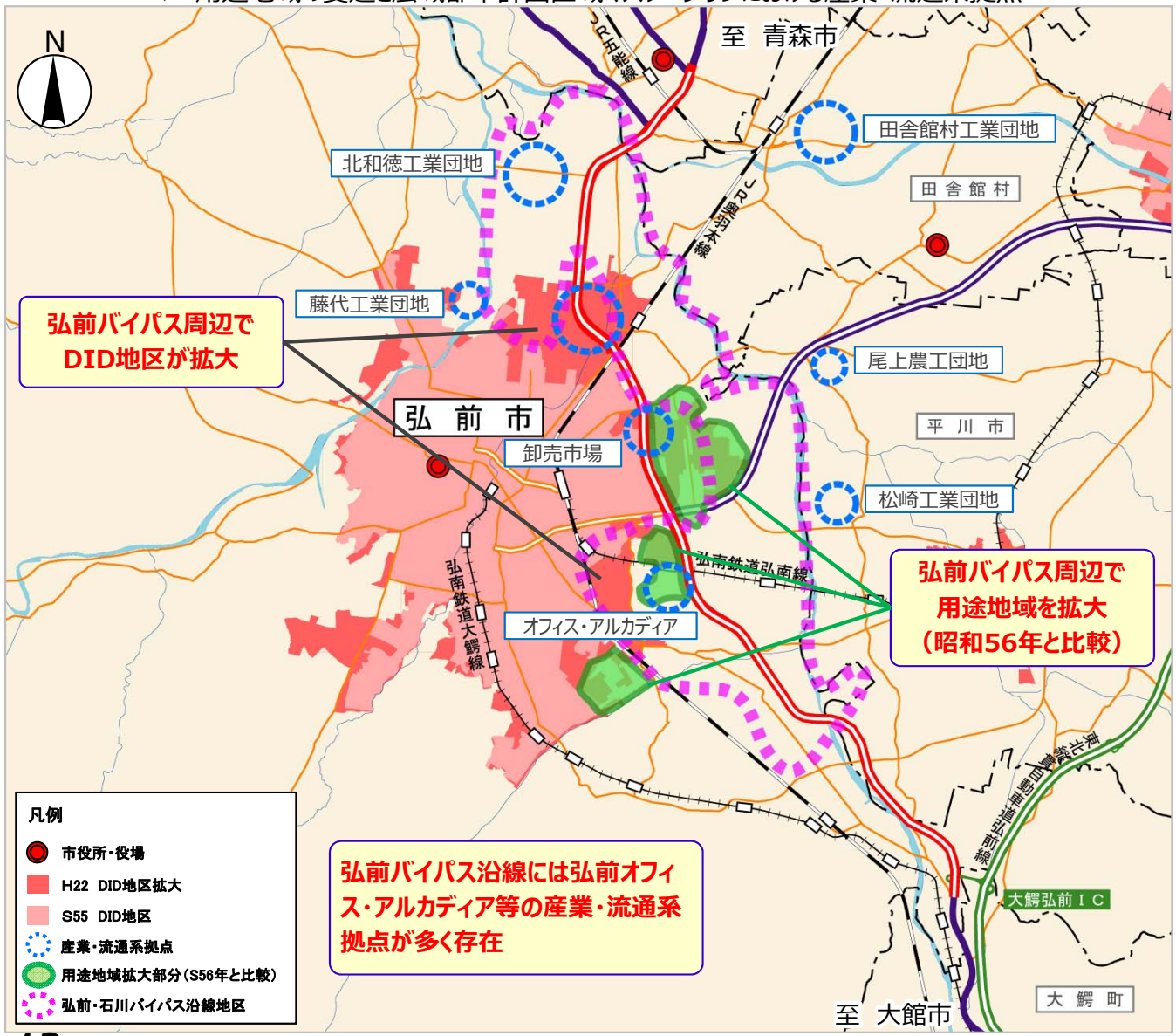
○4車線開通により**救急搬送時間は短縮**されました。また、**一般車両を追い越ししやくなり、視界も良くなりました。そのため搬送時の安全性も向上し、機関員のストレス減少**にもつながっています。
【弘前地区消防事務組合】

○**脳卒中という病気は時間が重要であり、弘前・石川バイパス等の幹線道路、高速道路ICにも近いため立地を決めました。**
【弘前脳卒中・リハビリテーションセンター】
（H27.12調査）

3．事業効果の発現状況（８）　計画的な市街地形成を支援

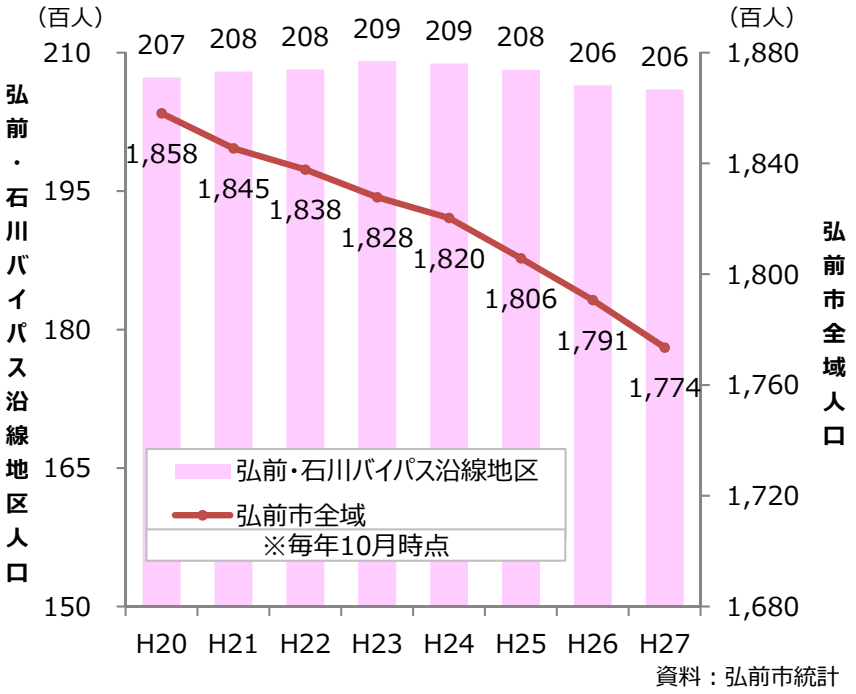
◆市では４車線化とあわせ用途地域を拡大し、４車線開通に伴いDID地区が拡大し、沿線地区の人口は市全体の減少に反し現状維持
◆弘前市では医療・健康・福祉関連、情報通信関連分野などをターゲットに、『弘前オフィス・アルカディア』等の産業集積地を開発し、沿線には産業・流通系拠点が多く存在するなど弘前・石川バイパスは計画的な市街地形成に寄与

▼ 用途地域の変遷と広域都市計画区域マスタープランにおける産業・流通系拠点



▼ 弘前市全域と弘前・石川バイパス沿線地区の人口の推移

市全体人口の減少に対し、弘前・石川バイパス沿線地区人口は現状維持



資料：弘前市統計

■弘前広域都市計画区域マスタープラン

（弘前バイパス関連抜粋）

- ✓ オフィス・アルカディア地区では、新たな地域経済の核としての機能を担うように、医療・福祉・光技術関連分野の研究開発機能を集積
- ✓ 国道７号弘前バイパスの沿道は、流通団地、卸売市場を配置するほか、特別業務地区を指定し広域的な流通拠点を形成

資料：弘前市ＨＰ、弘前広域都市計画区域マスタープラン

4．費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

弘前バイパス

○全体事業費
前回（Ｈ２０）評価時　：　170億円
事後（Ｈ２７）評価時　：　169億円

○計画交通量（Ｈ４２）
前回（Ｈ２０）評価時　：　３０,300台／日
事後（Ｈ２７）評価時　：　32,100台／日

○実測（Ｈ２７）交通量　：　31,500台／日

※交通量は、代表断面値

（参考）費用便益比　：3．３

石川バイパス

○全体事業費
前回（Ｈ２１）評価時　：　30億円
事後（Ｈ２７）評価時　：　30億円

○計画交通量（Ｈ４２）
前回（Ｈ２１）評価時　：　20,300台／日
事後（Ｈ２７）評価時　：　22,100台／日

○実測（Ｈ２７）交通量　：　18,200台／日

※交通量は、代表断面値

（参考）費用便益比　：6．８

5．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においても、環境への影響は確認されていない。

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)

○高規格幹線道路の整備状況
・東北縦貫自動車道弘前線　昭和61年7月　全線開通
・津軽自動車道　　平成17年12月　浪岡徳才子～五所川原北IC開通
　　平成26年11月　五所川原北IC～つがる柏IC開通

7．対応方針（案）

事業当初の目的に対し、弘前市内における国道７号の交通混雑緩和や交通安全の確保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。