資　料　8

道路事業　事後評価

一般国道１３号　上山（かみのやま）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）

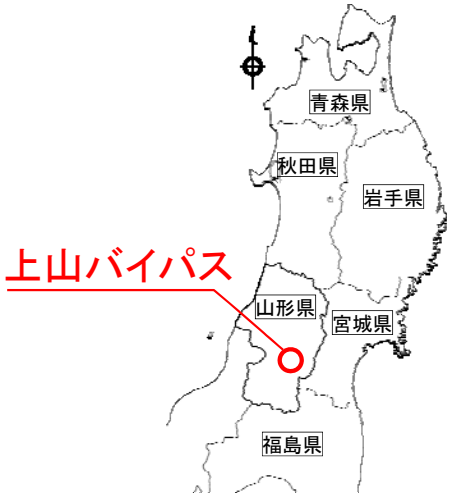
事業完了後５年経過

○事業目的
- ・交通渋滞の解消
- ・隘路解消による交通事故の抑制

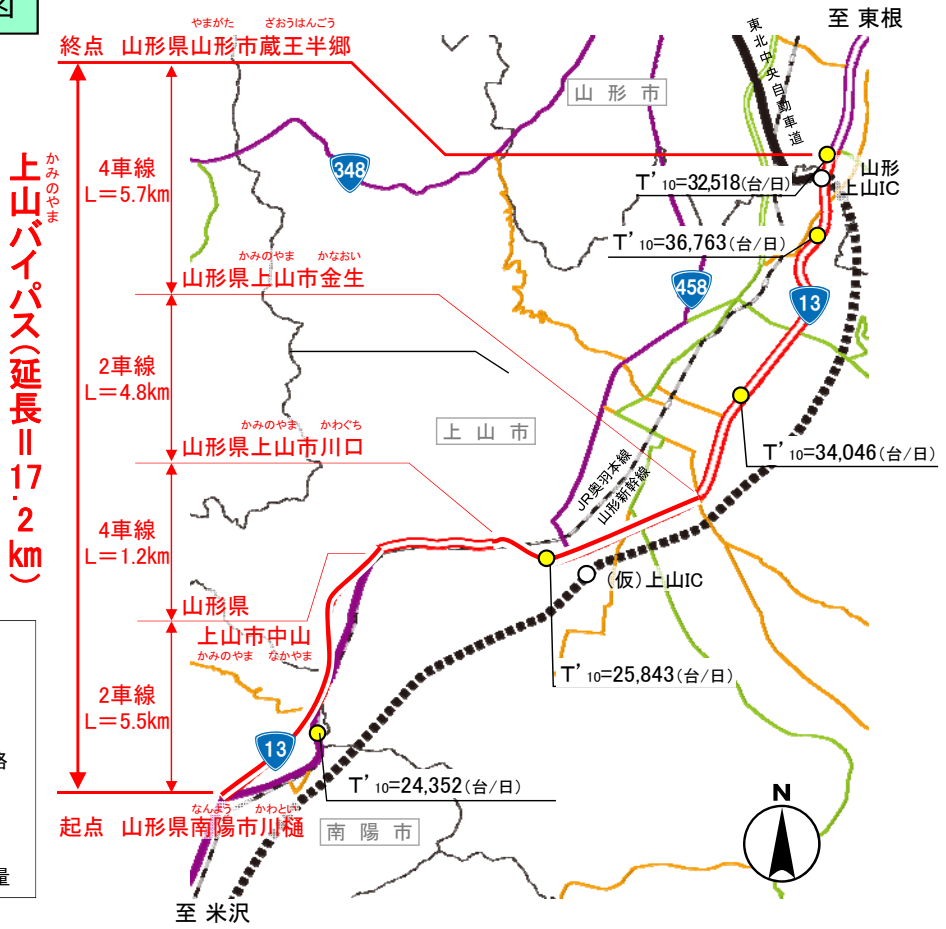
○計画概要

起終点　：自）山形県南陽市川樋（なんようし　かわとい）
　　至）山形県山形市蔵王半郷（やまがたし　ざおうはんごう）
延長　：１７．２ｋｍ
幅員　：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９年度
事業化　：昭和５４年度
用地着手　：昭和６１年度
工事着手　：昭和６２年度
全線開通年度：平成２２年度（H22.12）

位置図

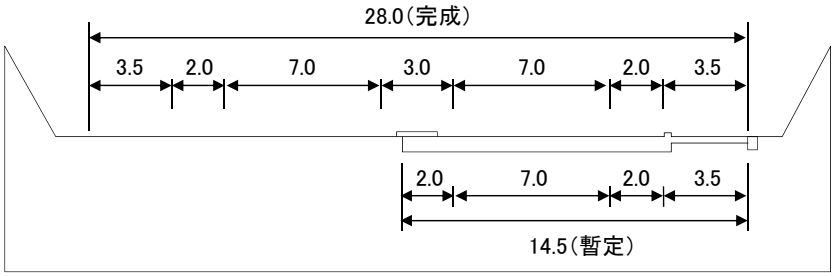


平面図



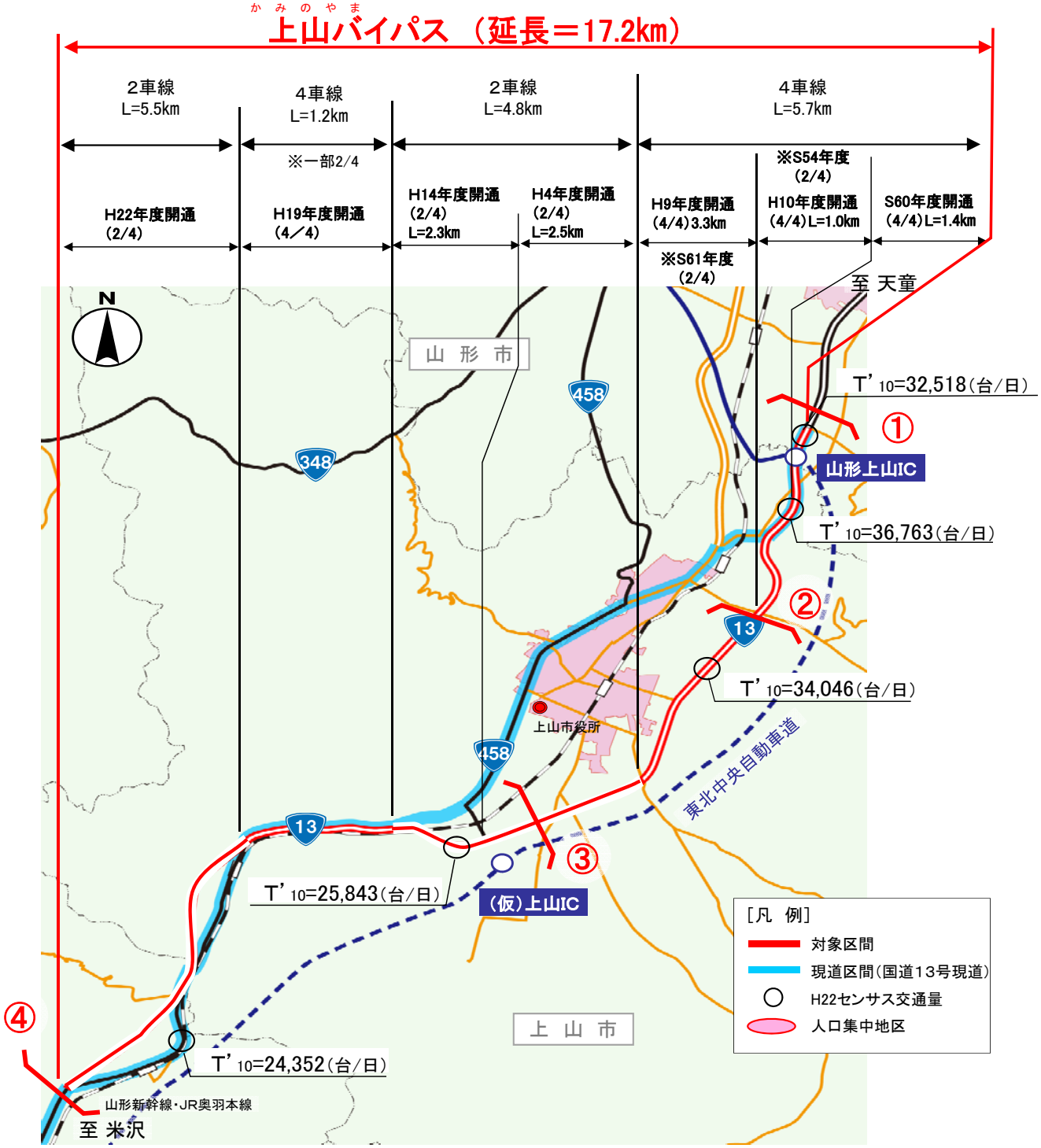
標準横断図

【標準横断図】



単位：m

1．事業の目的と概要 （2）





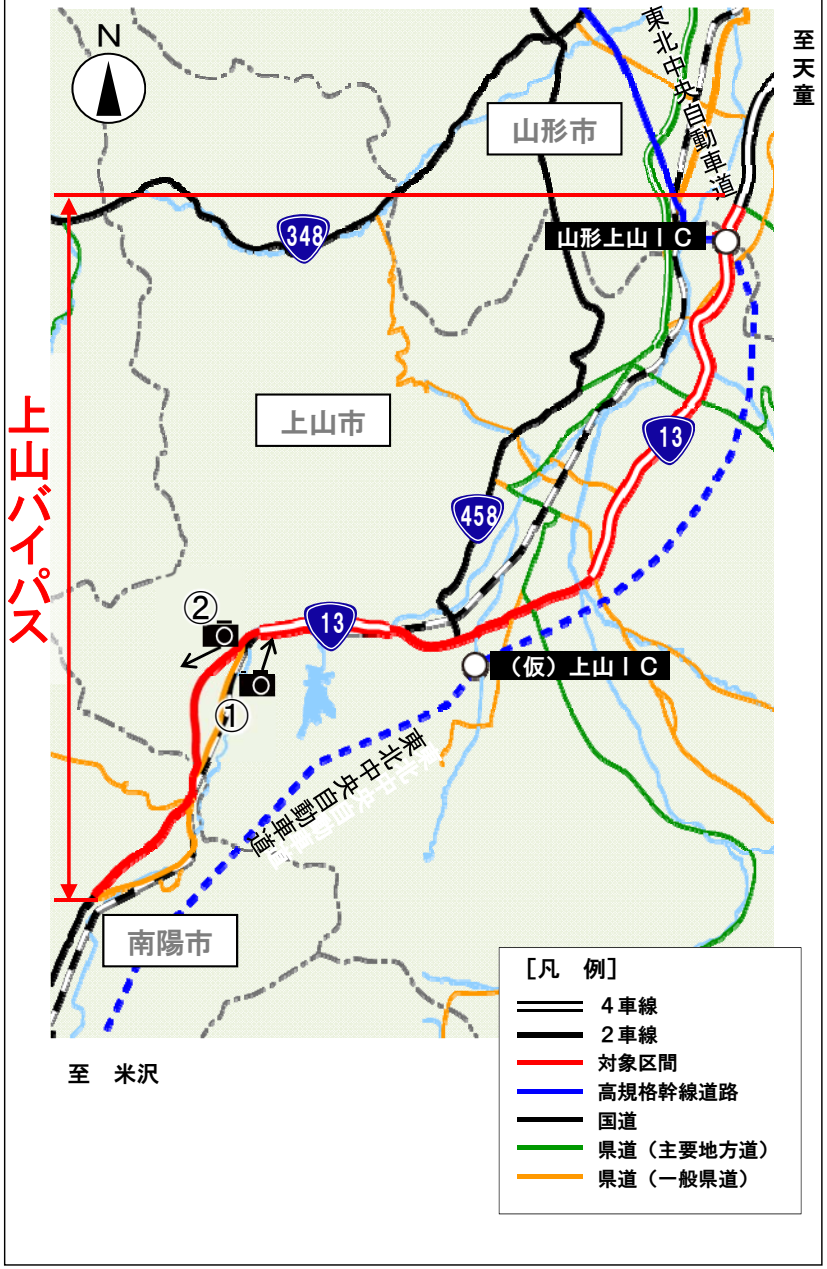






▲山形県　国道13号の整備状況

2．整備状況



道路整備による交通状況の変化
現道（国道13号）

道路整備による交通状況の変化
新道（上山バイパス）



▲国道13号現道　上山市中山付近の
混雑状況　（H22.11）



▲国道13号　現道
（H27.12）



▲国道13号　上山バイパス
（H27.6）

3．事業効果の発現状況（新聞掲載記事抜粋）



国道13号上山バイパス

国道13号上山バイパス

全線供用、関係者祝う

南陽で式典 朝夕の渋滞解消に期待

国道13号上山バイパスの最終区間として整備が進められてきた、南陽市川樋と上山市中山を結ぶ5・5㌔区間が12日、供用開始を迎え、南陽市元中山の岩部山トンネル（全長947㍍）入り口付近で開通式典が行われた。これで同区間から山形市蔵王半郷まで17・2㌔の同バイパス全線が開通。関係者約240人が長年の悲願達成を祝い合った。

式典では吉村美栄子知事、横戸長兵衛上山市長、塩田秀雄南陽市長らが「村山、置賜地域のさらなる発展に結び付くよう期待している」などとあいさつし、県選出国会議員らが祝辞を述べた。青空の広がる穏やかな天候の下、関係者によるテープカットと同時にくす玉が割られ、岩部山の上空で花火が鳴り響いた。いわぶソーラン会（南陽）のよさこい踊り、掛入石中山宿獅子振り（上山）のアトラクションが式典に花を添え、上山市中山小児童による元気太鼓の演奏に見送られて、パトカーの先導によるパレードが出発した。

国土交通省山形河川国道事務所が整備を進めてきた上山バイパスは、1969（昭和44）年に着工、2007年までに上山市中山―山形市蔵王半郷間（11・7㌔）が開通した。今回の開通区間は当初09年度完成の計画だったが、地滑り危険箇所の対策で計画がずれ込んだ。暫定2車線で幅4㍍、うち歩道が片側3・5㍍。国交省は同路線1日当たり約2万5千台の通行車両は7割が新バイパスに移ると予測しており、南陽市の中川交差点、上山市の中山交差点付近で朝夕を中心に発生していた交通渋滞の解消が期待されている。

関係者がテープカットし、くす玉を割って祝った国道13号上山バイパスの開通式典 ―南陽市元中山

国道13号 上山バイパス 開通

資料：山形新聞（H22.12.12）



快適で、活力ある地域社会のために

お祝いのことば 山形県知事 吉村美栄子

お祝いのことば 上山市長 横戸長兵衛

国道13号上山・南陽バイパス全線開通によせて 南陽市長 塩田秀雄

国道13号 南陽市―上山市 上山バイパス 本日 12/12 全線暫定2車線 供用開始

―上山バイパスの整備効果― 地域間の交流・連携の促進

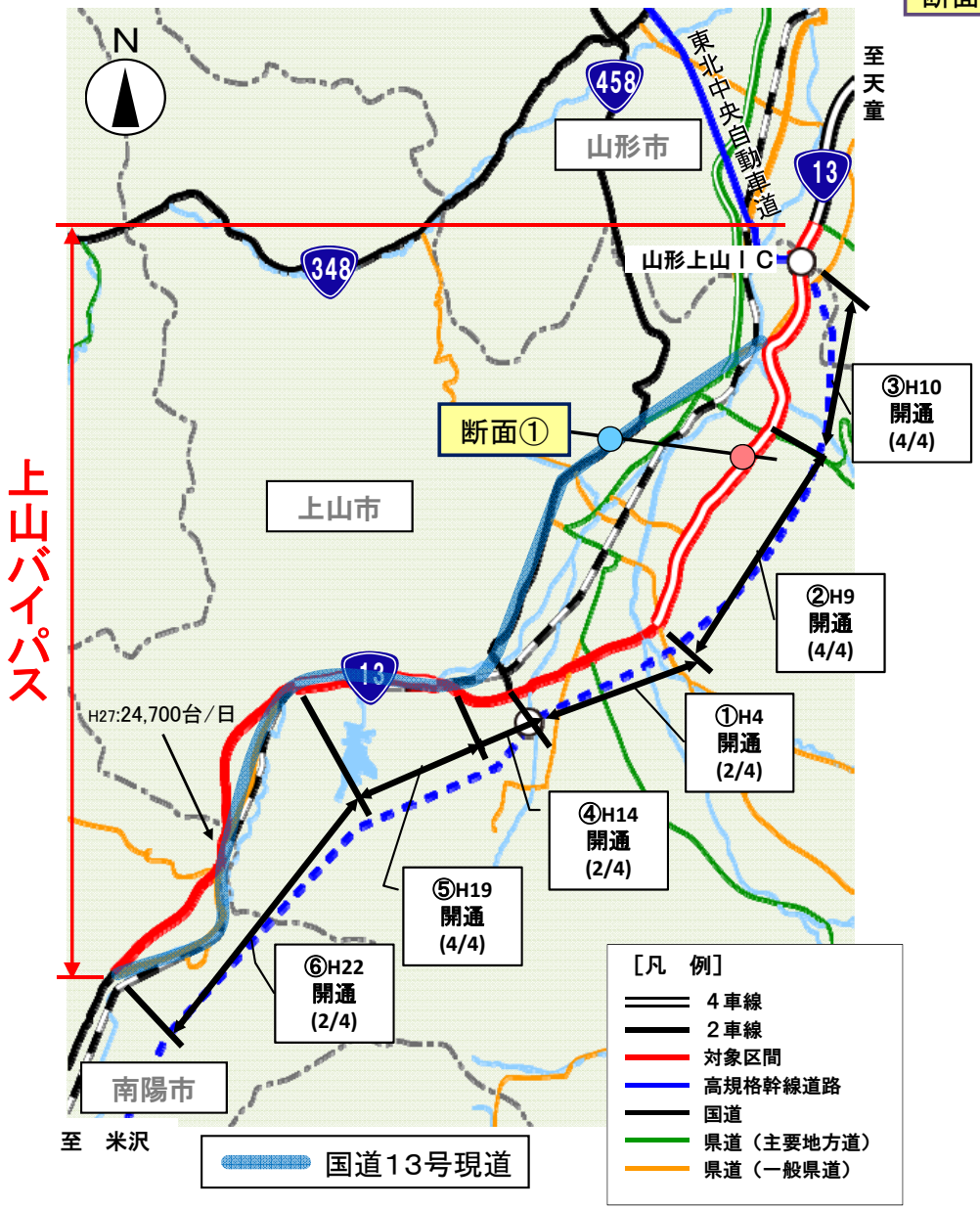
- 主要渋滞ポイント「中川交差点」「中山交差点」の渋滞解消
- 騒音や振動等の軽減による沿道環境の改善
- 冬期走行環境の改善および歩行者の安全性確保
- 災害・事故等緊急時の迂回（うかい）路確保

国道13号 上山バイパス

資料：山形新聞（H22.12.13）

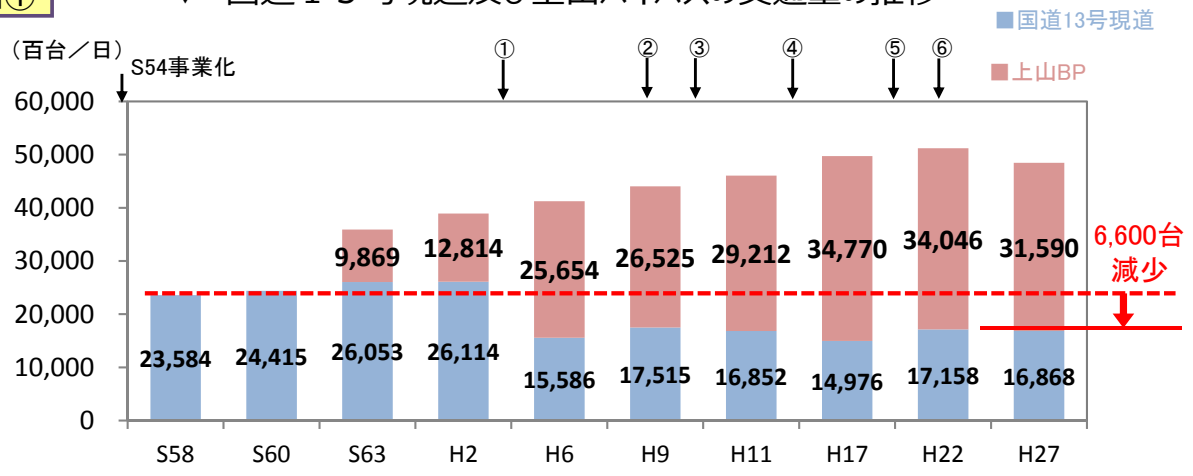
3．事業効果の発現状況（１）交通量の状況

◆上山バイパスの整備に伴い、国道13号現道の交通量が減少し、上山バイパスの交通量は増加
◆大型車の交通量も同様に国道13号現道は減少し、上山バイパスは増加

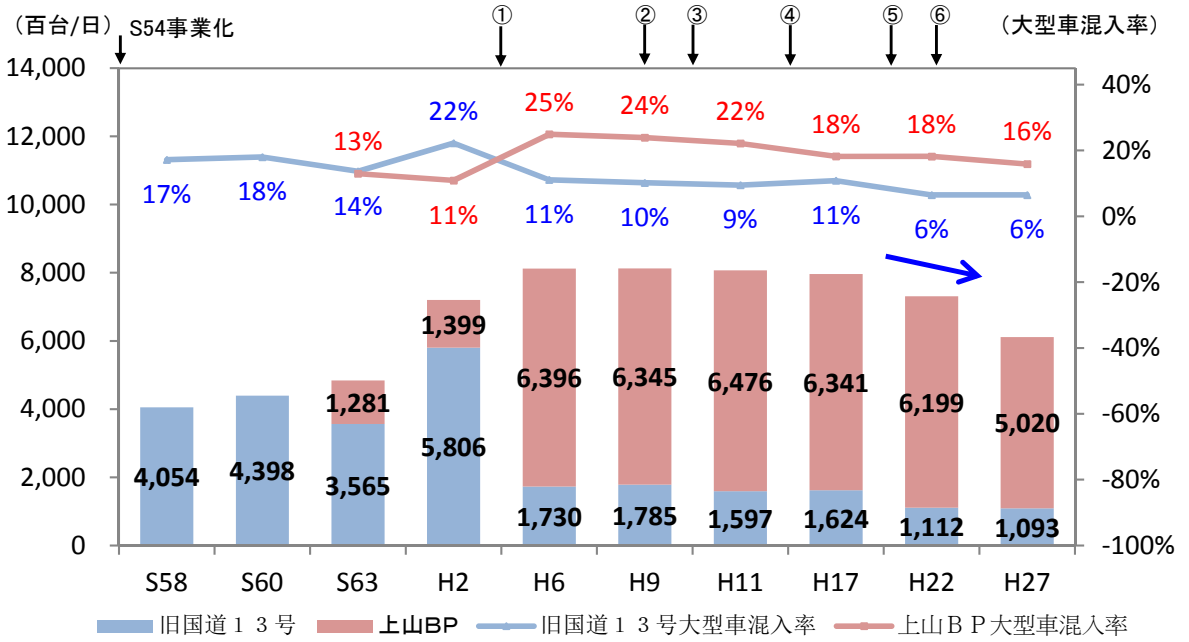


断面①

▼ 国道１３号現道及び上山バイパスの交通量の推移



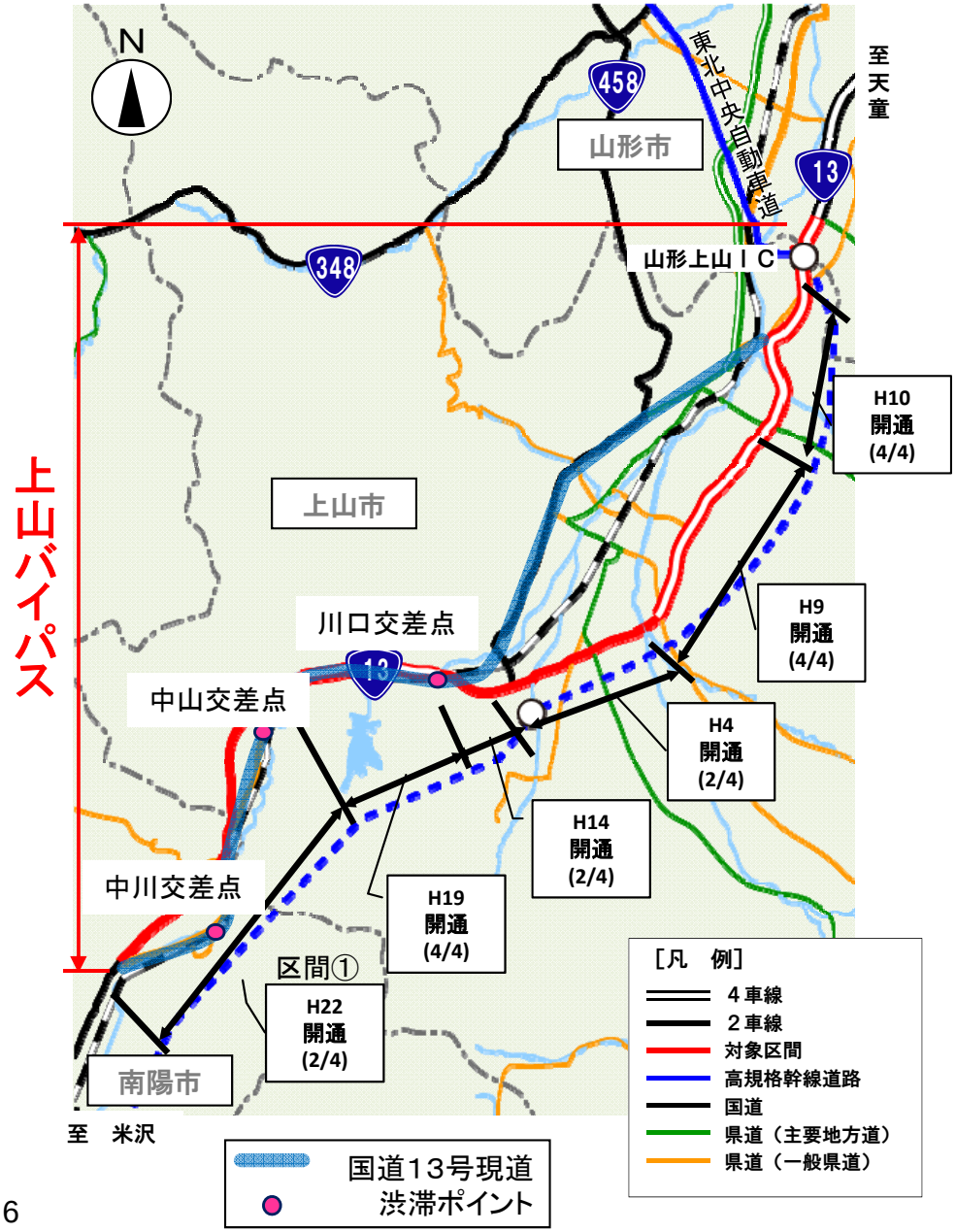
▼ 国道１３号現道及び上山バイパスの大型車交通量の推移



出典：S58～H22道路交通センサス　H27実測値（H27.12）

3．事業効果の発現状況（２）交通混雑の緩和

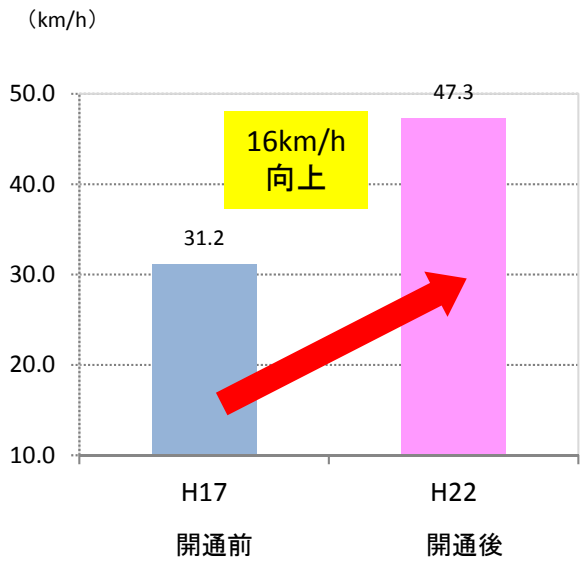
◆上山バイパスの開通により、渋滞ポイントとなっていた中川交差点、中山交差点を含む区間の走行速度が向上
◆速度向上や交差点の渋滞解消により、交通混雑を緩和



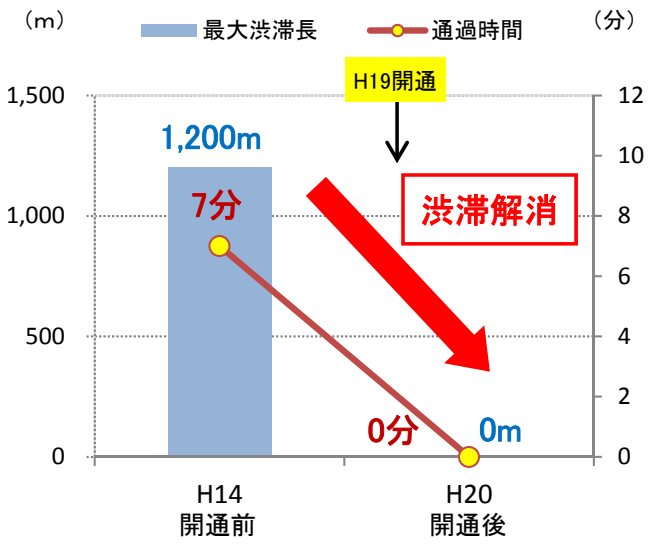
▼ 区間①の走行速度の変化







▼ 川口交差点の渋滞長の変化

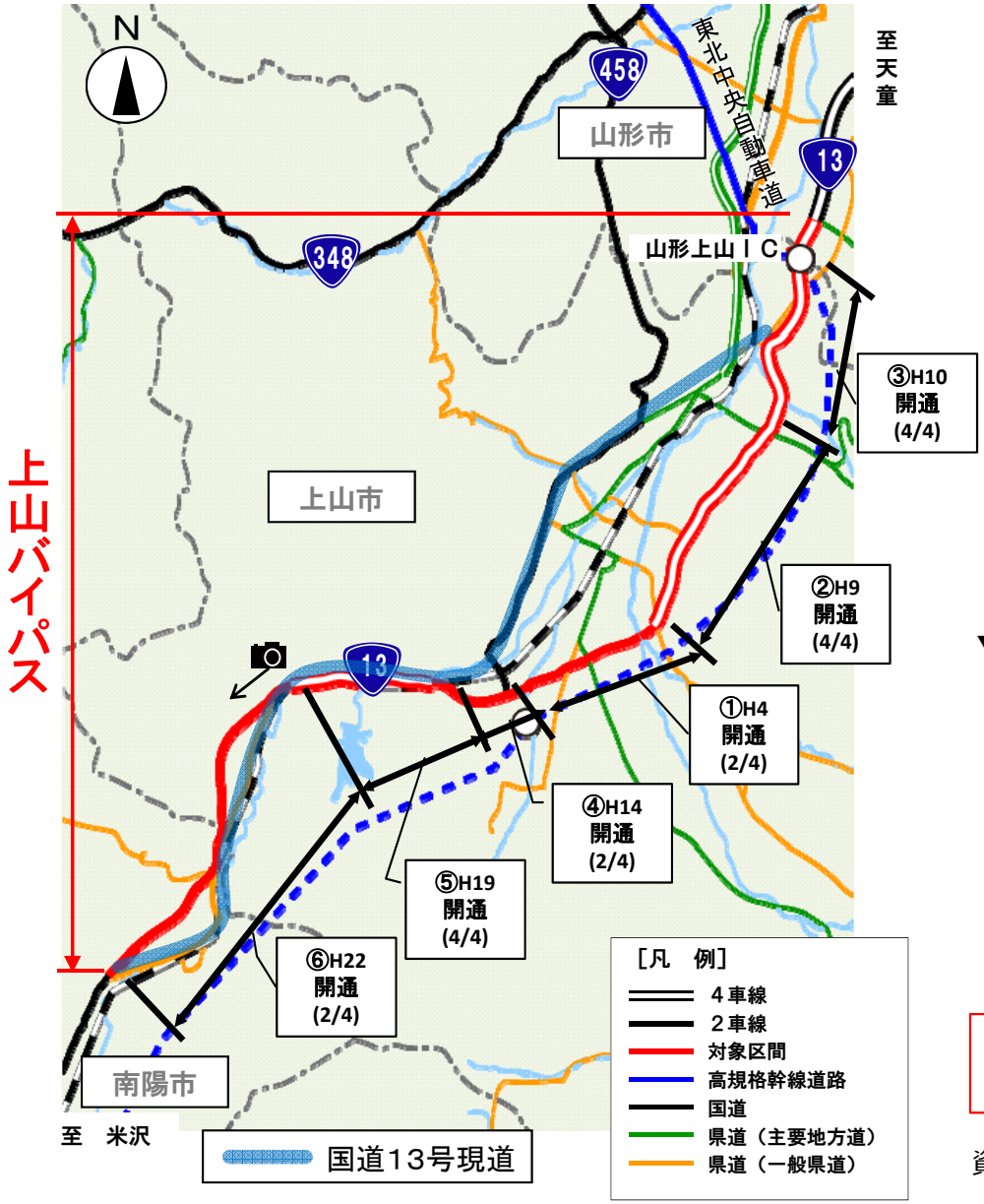




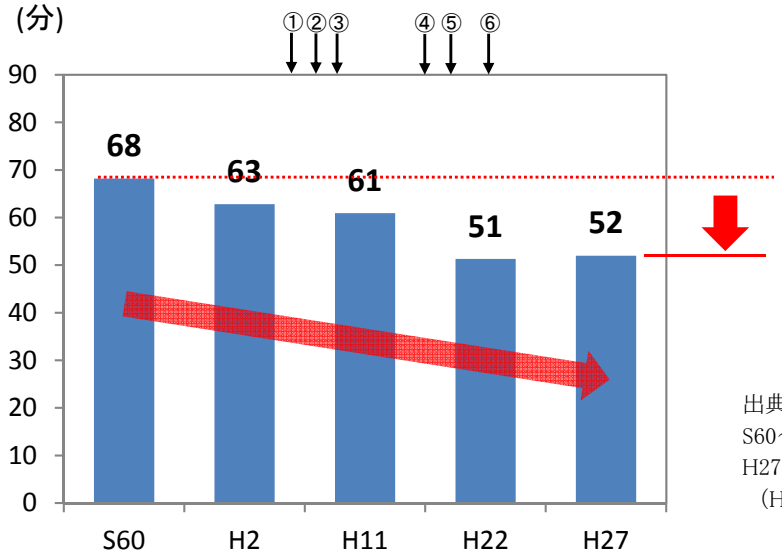


3．事業効果の発現状況（３）所要時間の短縮

◆上山バイパスの開通により、都市間（南陽市～山形市間）の所要時間が短縮
◆道路利用者も、買い物や通勤における所要時間の短縮を実感



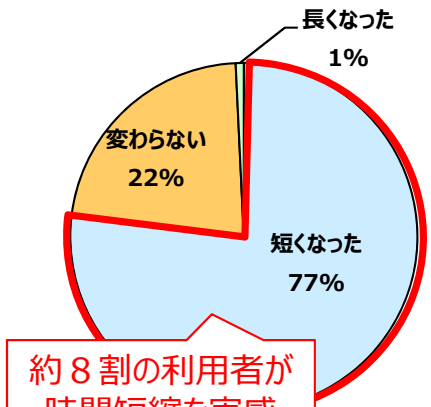
▼ 南陽市～山形市の所要時間の変化



16分短縮

出典：(南陽市役所～山形市役所)
S60～H22　道路交通センサス、
H27　民間プローブデータ
（H27.9～H27.11　平日朝夕ピーク時平均）

▼ 上山バイパス利用時の移動時間



約８割の利用者が
時間短縮を実感

資料：【Webアンケート】N=400

▼ 冬期の円滑な走行状況

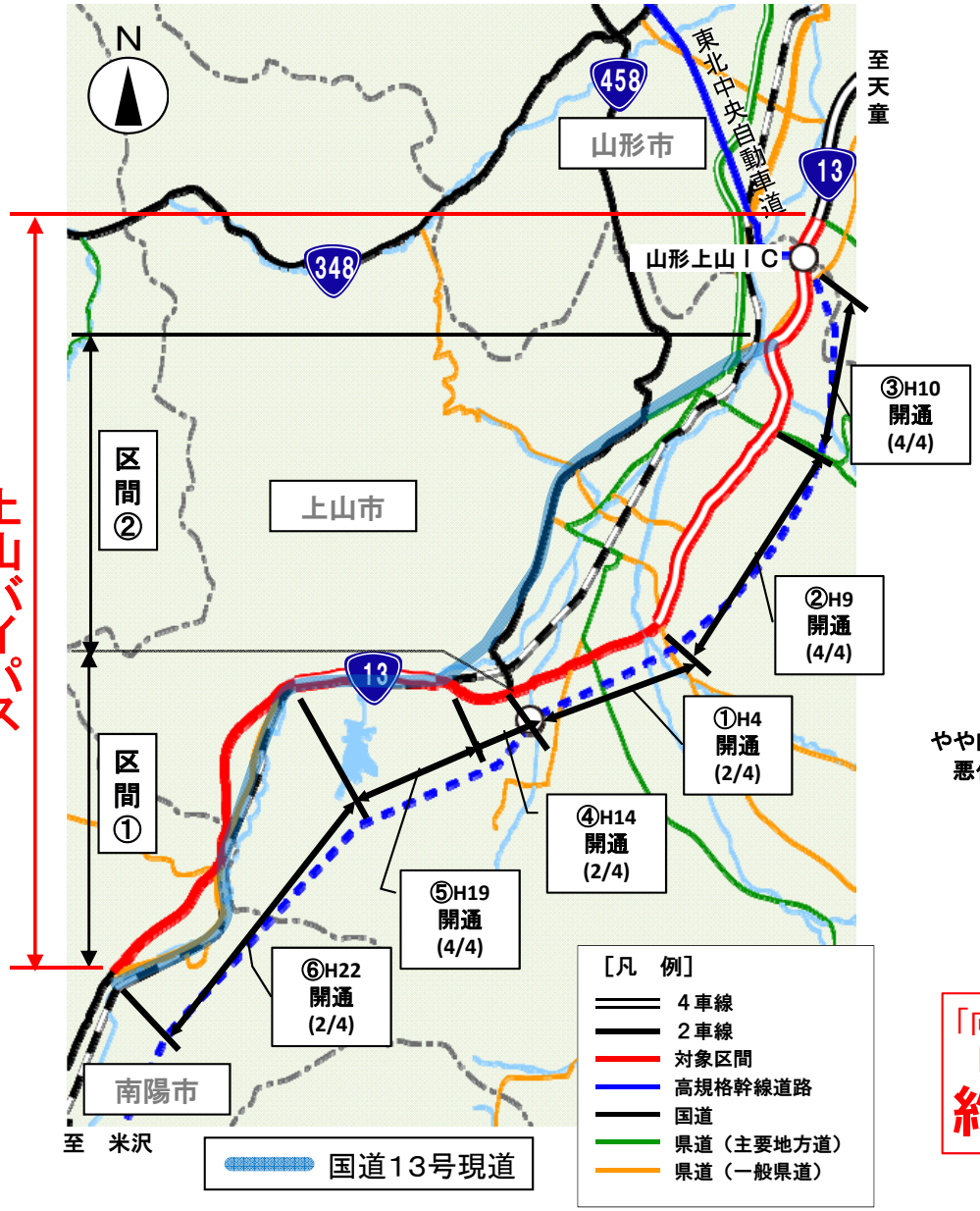


・通勤時間が大幅に短縮された。また、冬期の通行が円滑になった。
・休日の買い物で山形市など上山方面へ行く事が多く、時間短縮になって良かった。

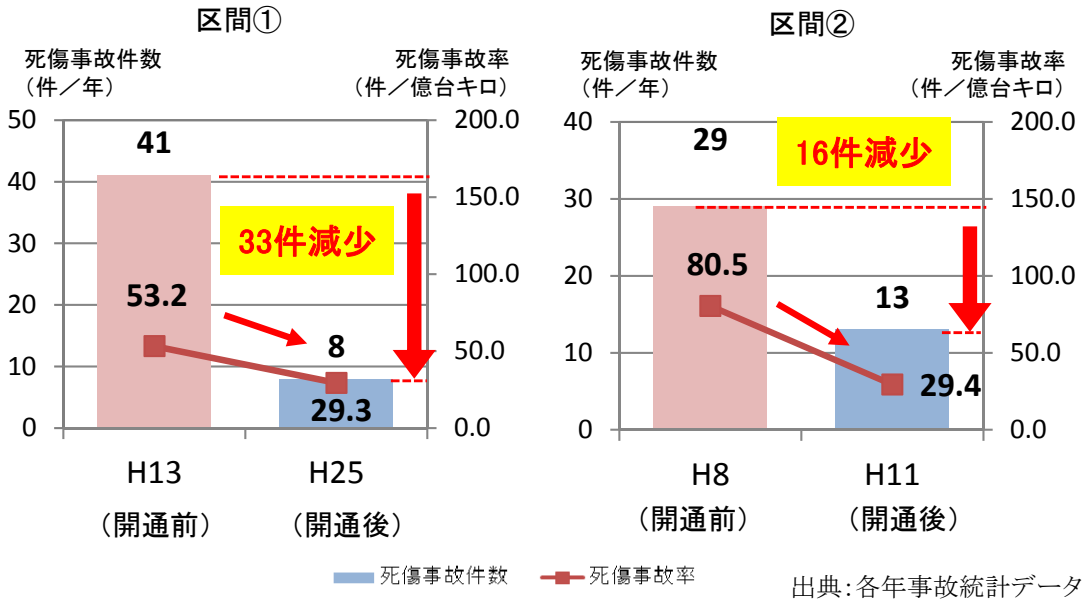
資料：Webアンケート　自由意見

3．事業効果の発現状況（４）交通事故の減少

◆上山バイパス開通後、国道１３号現道の死傷事故件数は大幅に減少
◆上山バイパス利用者も、走りやすさや時間短縮による余裕等により安全性の向上を実感

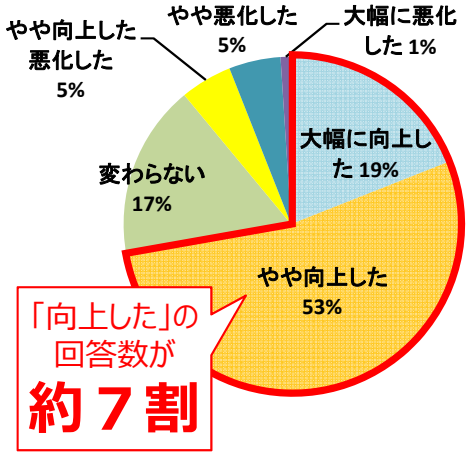


▼ 国道１３号現道における事故発生状況の変化

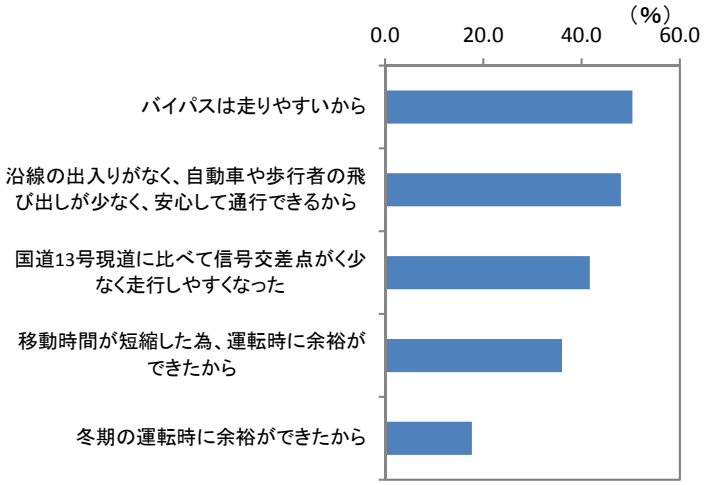


出典：各年事故統計データ

▼ 上山バイパス利用時の安全性の変化



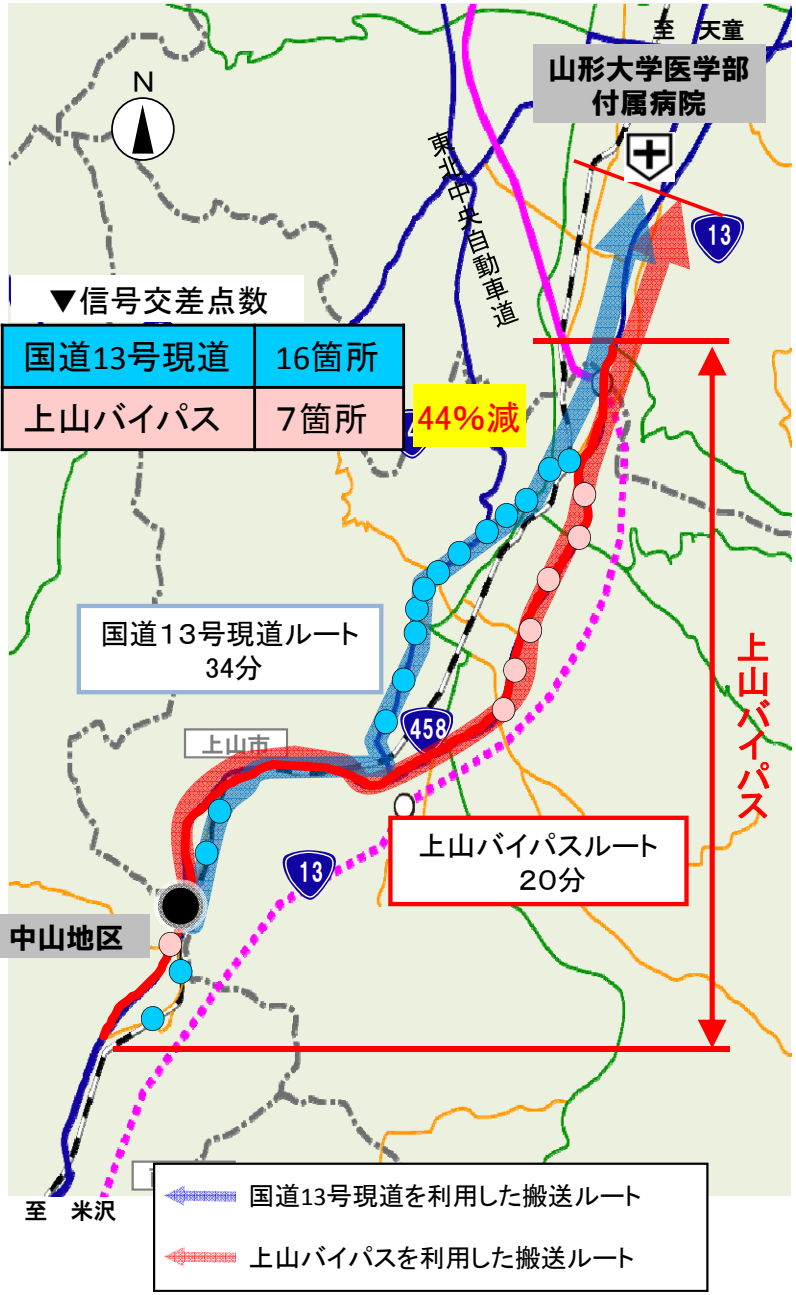
資料：【Webアンケート】N=400



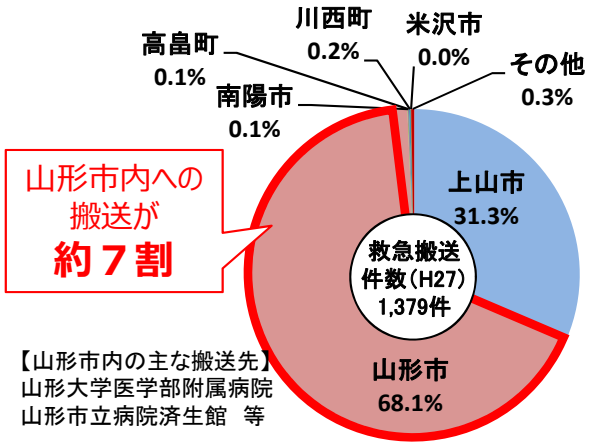
資料：【Webアンケート】N=300

3．事業効果の発現状況（５）医療施設へのアクセス向上

◆上山消防署管内からの救急搬送のうち、約7割が山形市内の病院へ搬送
◆上山バイパスは国道１３号現道に比べ、信号交差点数も少なく時間短縮や安定搬送に寄与

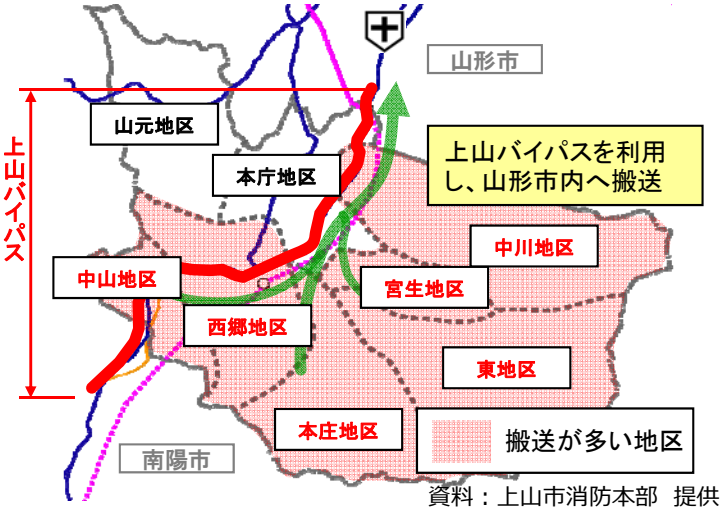


▼搬送先の市町村別割合



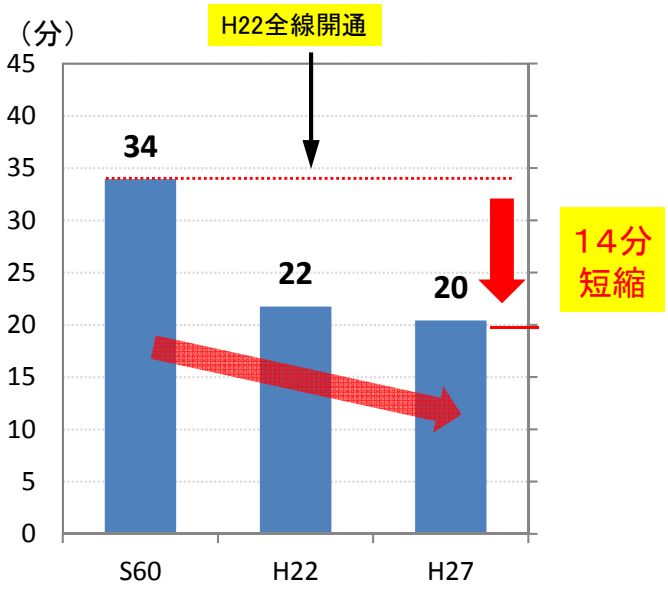
年間900件以上を山形市内の病院へ搬送

▼上山バイパスを利用した搬送が多い地区



資料：上山市消防本部　提供

▼上山市から山形市への搬送時間の推移



※中山地区～　山形大学医学部附属病院間

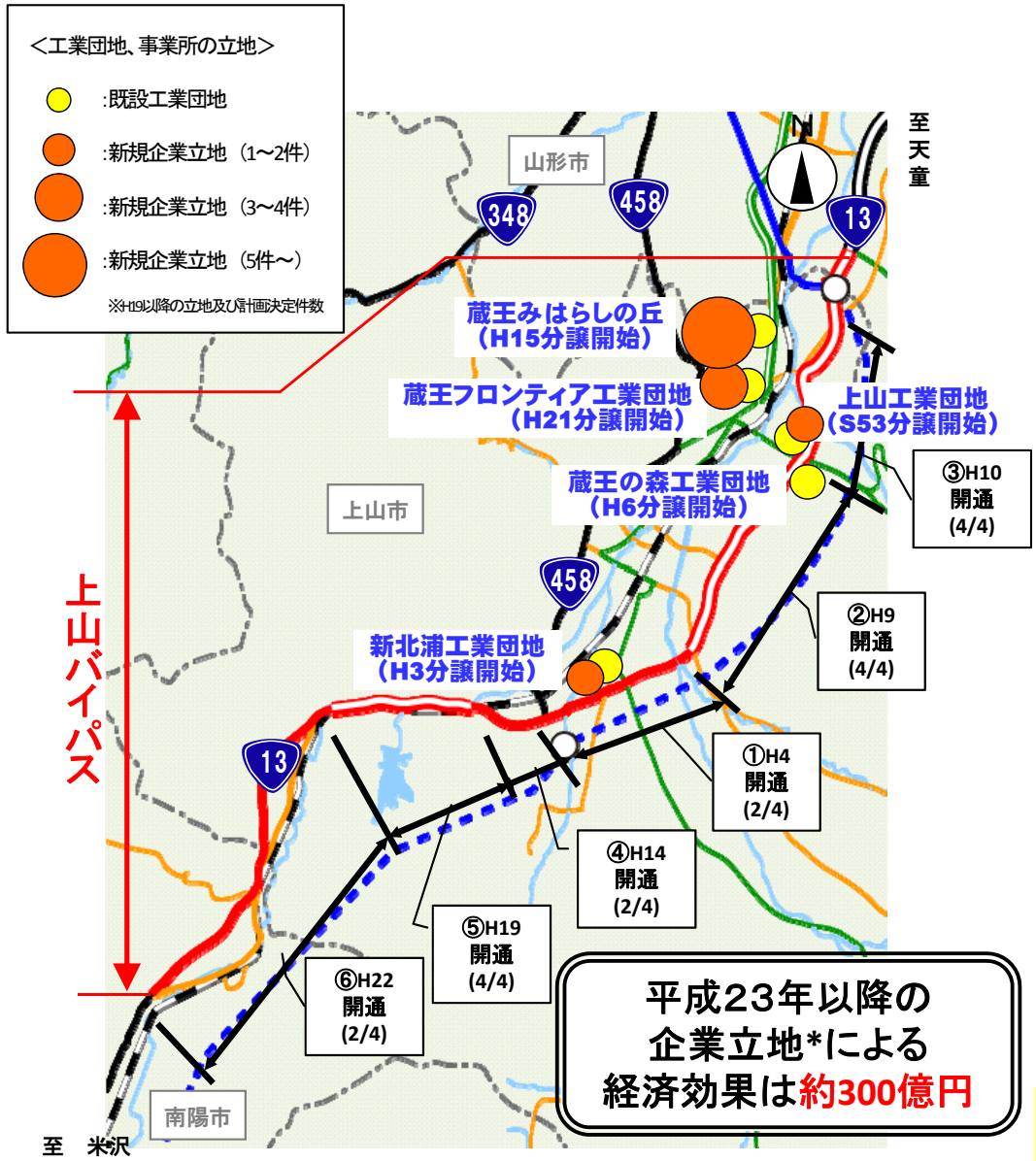
出典：S60、H22道路交通センサス、H27民間プローブデータ
（H27.9～H27.11　平日朝夕ピーク時平均）

・上山バイパスと国道13号現道とのダブルネットワークとなり救急搬送上良くなっている。
・国道13号現道は信号も多く、急ブレーキをかけないよう注意しながら運転していたが、バイパスができて安全に走行できるようになった。

資料：H２８.1ヒアリング調査結果

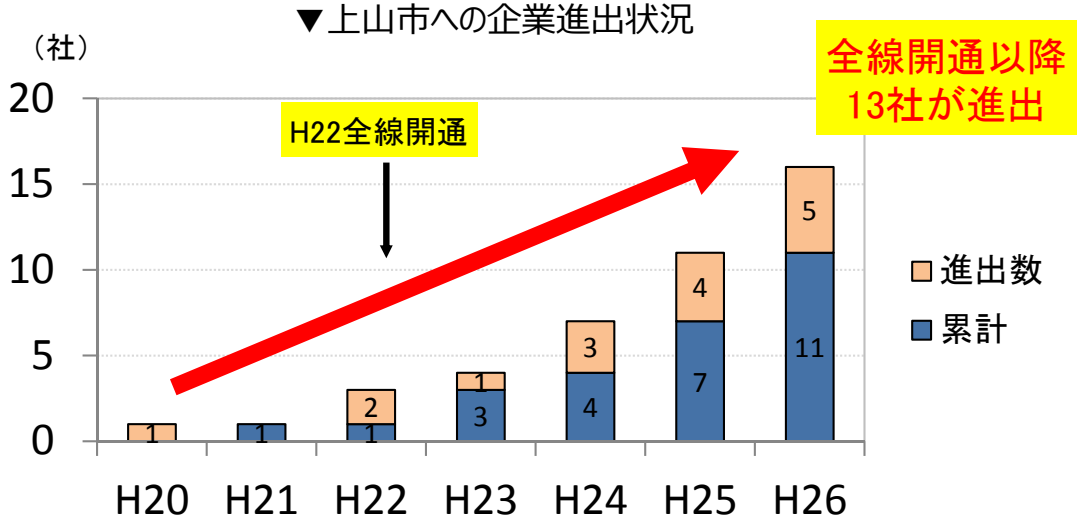
3．事業効果の発現状況（６）企業の立地、雇用を創出

- ◆ 上山バイパスの開通以降、沿線には工業団地が立地、H22の全線開通以降も企業進出が増加
- ◆ 企業誘致時はアクセスの良さをPR、企業進出に伴い社員数も増加し雇用を創出
- ◆ H23以降、沿線地域における企業立地による経済効果は約300億円

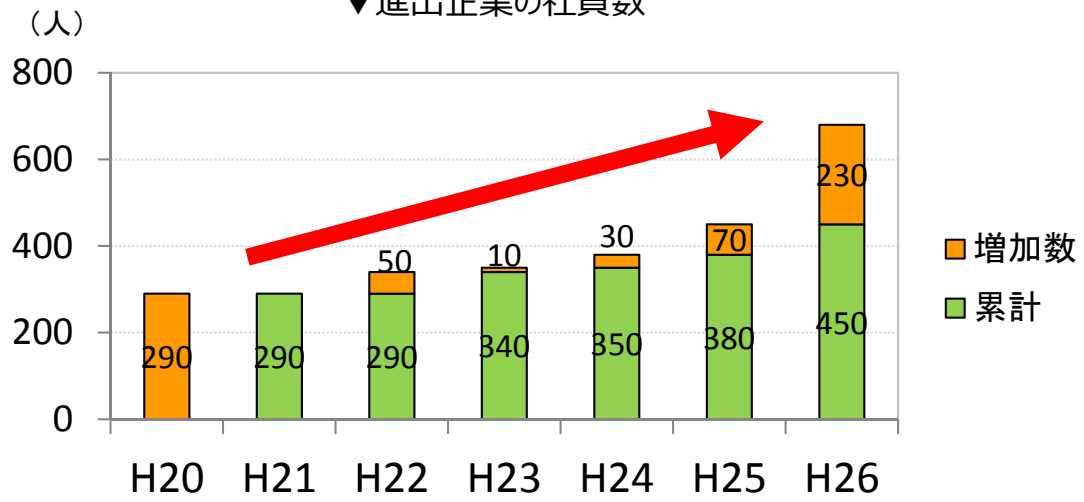


平成23年以降の企業立地*による経済効果は約300億円

▼上山市への企業進出状況



▼進出企業の社員数



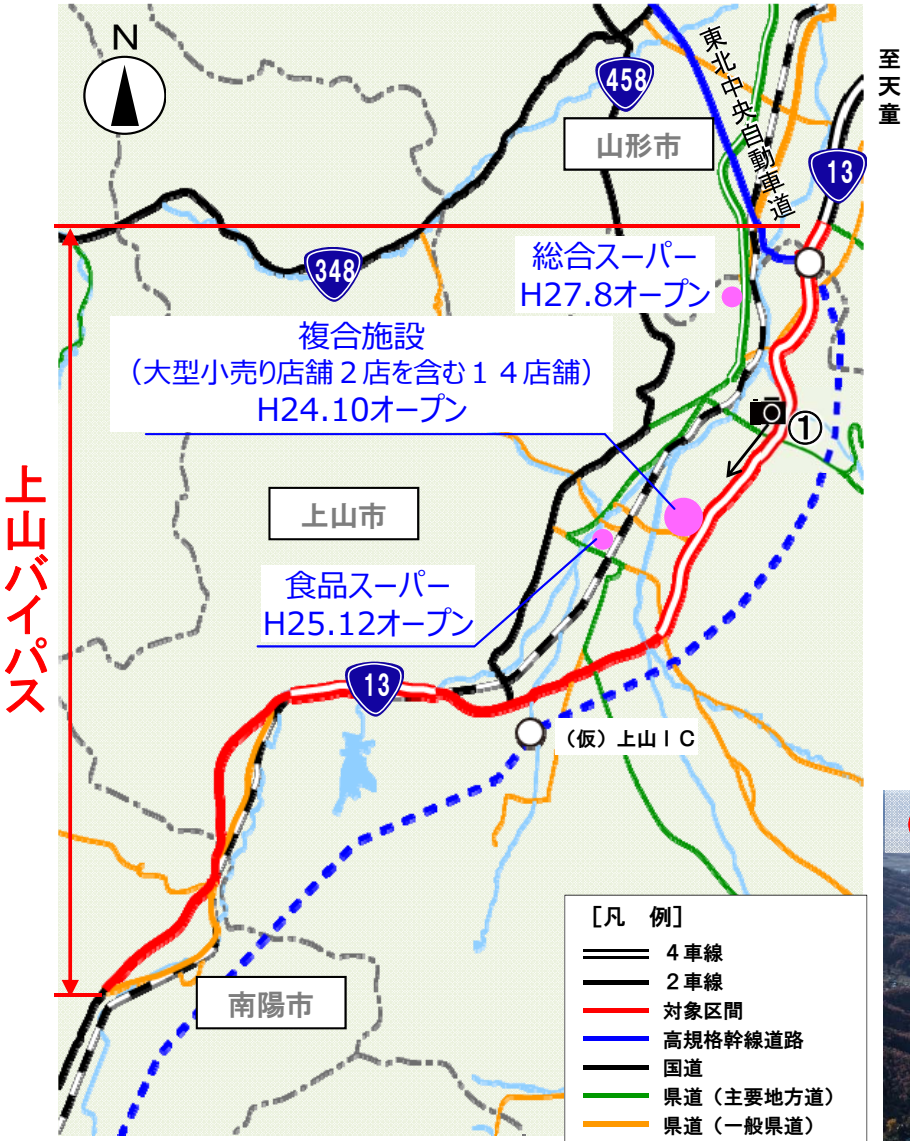
・工業団地造成、分譲箇所の選定における一因として上山バイパスとのアクセスの良い場所を選定，また、企業誘致の際も上山バイパスとアクセスの良さをＰＲしている。

資料：H28上山市ヒアリング

＊）企業立地による経済波及効果は今後の予定を含む　資料：総務省 H23産業連関表(H27.6)を元に試算

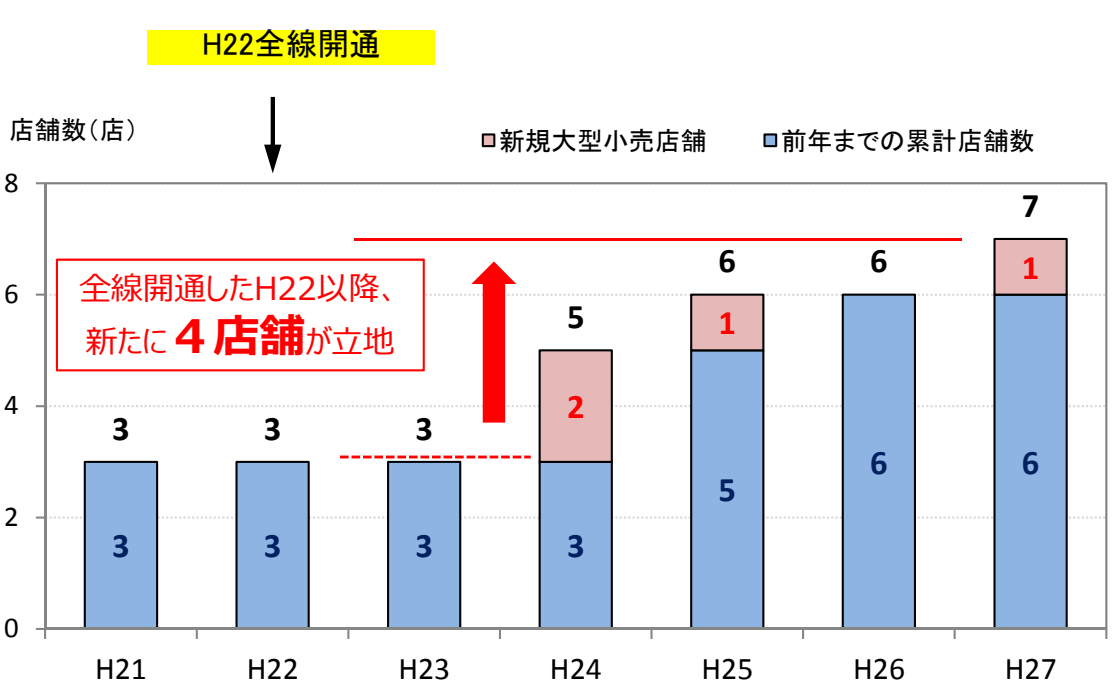
3．事業効果の発現状況（７）商業施設の立地

◆上山バイパス沿道のエリアは、交通利便性が高いため、観光客を含めた集客も視野に入れた開発が進んでいる。
◆上山バイパス全線開通後、上山市内では、新たに複合施設を含めた大規模商業施設が４店舗立地し雇用を創出。



▲ 上山バイパス整備後における
上山市の大規模商業施設の立地状況

▼ 新規大型小売店舗の立地状況



資料：全国大型小売店総覧2016年版（上山市）



・上山バイパス沿道に新たに立地した複合施設では、交通利便性の良さから、観光客も集客の対象となっている。
・また、施設内で働く従業員は３００人を超え、中心市街地の活性化に寄与するとともに、新たな雇用を創出。

資料：上山市提供資料

４．費用対効果分析の算定基礎

○全体事業費
　前回（Ｈ２２）評価時　：　４５０億円（完成）　３７２億円（暫定）
　事後（Ｈ２７）評価時　：　４５０億円（完成）　３７２億円（暫定）

○計画交通量（Ｈ４２）（完成４車）
　前回（Ｈ２２）評価時　：　２２，８００台／日
　事後（Ｈ２７）評価時　：　２３，０００台／日

○実測（Ｈ２７）交通量　：　２４，７００台／日（暫定２車線）　　（参考）費用便益比　：　３．７

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１３号現道）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

○高規格幹線道路の整備状況
・東北中央自動車道　H 9年　11月　米沢南陽道路米沢北IC – 南陽高畠IC間 開通。
　H14年　9月　山形上山IC - 東根IC間 開通。
　H18年　2月　東根 - 尾花沢が新直轄方式に切り替わる。
　H22年　2月　全線が無料化社会実験の対象区間に指定される。
　H24年　4月　地域活性化インターチェンジとして福島大笹生IC・米沢中央IC(仮称)・東根北IC(仮称)・村山大石田IC（仮称）・村山北IC（仮称）の連結許可がおりる
　H26年　11月　尾花沢新庄道路・尾花沢IC - 野黒沢IC間 開通により同道路が全線開通

７．対応方針（案）

事業当初の目的に対し、交通混雑の解消や事故抑制による安全な交通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。