資　料　３－３

道路事業　事後評価

一般国道７号　鶴岡（つるおか）バイパス

（要点審議事業）

平成２９年　２月２８日
国土交通省　東北地方整備局

1．事業の目的と概要

事業完了後５年経過

○事業目的
- 交通混雑の緩和
- 交通事故の減少
- 物流の支援
- 日本海沿岸東北自動車道及び山形自動車道との連携強化による産業や地域間の交流支援

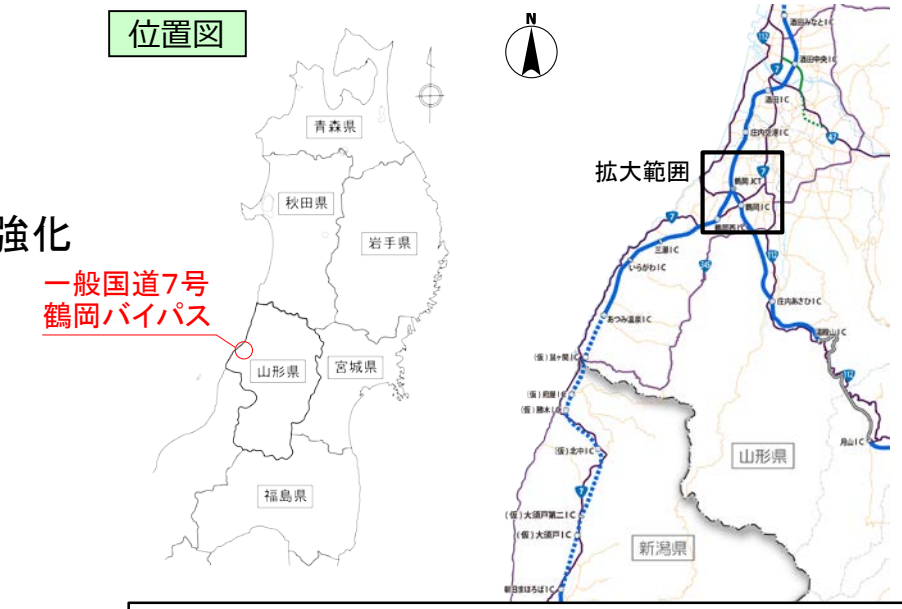
○計画概要

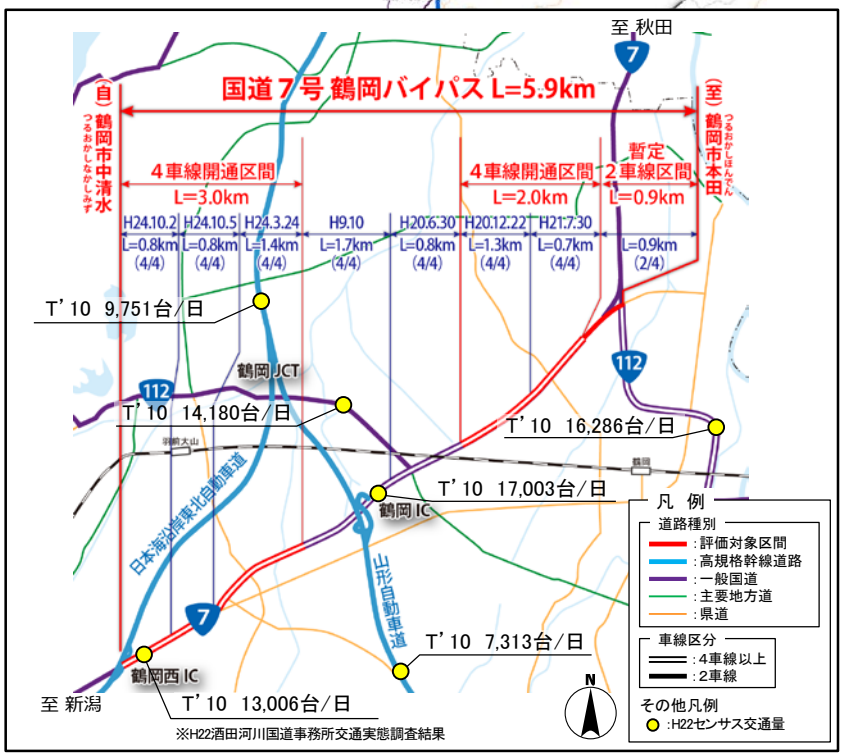
起終点　：自：山形県鶴岡市（つるおかし）中清水（なかしみず）
　　至：山形県鶴岡市（つるおかし）本田（ほんでん）

延長　：５．９ｋｍ
幅員　：２８．０ｍ

道路規格　：第３種第１級
設計速度　：８０ｋｍ/ｈ
都市計画決定　：昭和５４年度
事業化　：昭和５４年度
用地着手　：昭和５５年度
工事着手　：昭和５７年度
暫定２車線開通：平成　４年度
（前回事業）
４車線整備着手：平成２０年度
４車線開通年度：平成２４年度（平成２４年１０月）

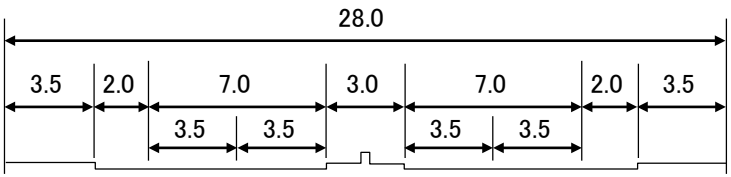
位置図





標準横断図

［単位：m］



2．整備状況

①鶴岡西IC周辺【H21.10】（4車線開通前）



①鶴岡西IC周辺【H25.9】（4車線開通後）



②白山交差点付近【H29.1】



③本田交差点付近【H28.11】



4車線開通前写真

4車線開通後写真

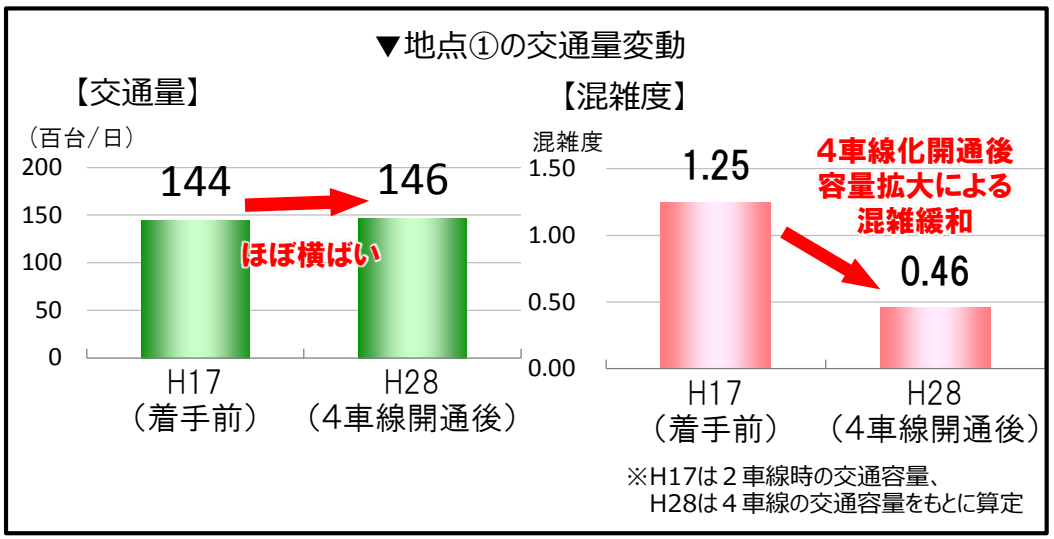
［凡例］
- 対象区間
- 高規格幹線道路
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道

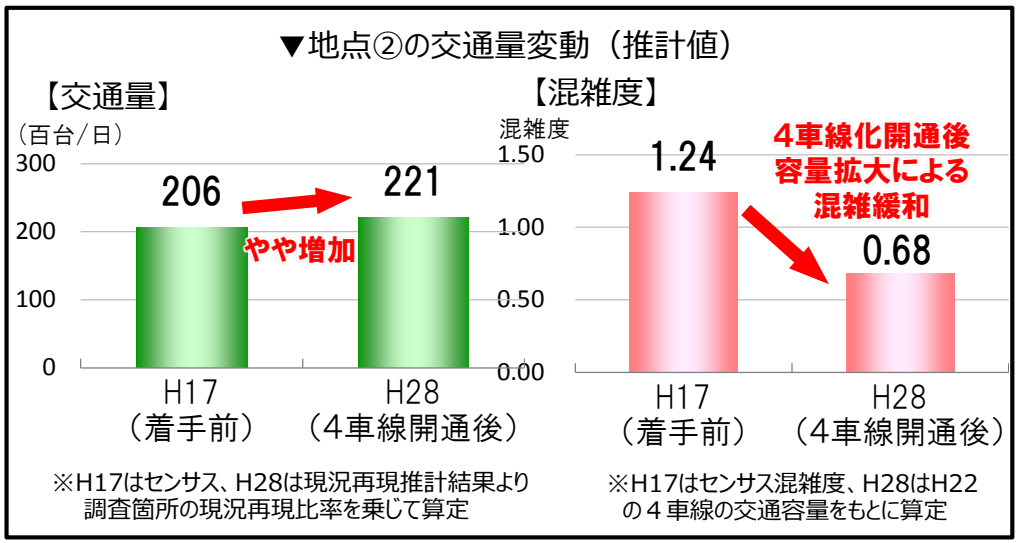
［車線区分］
- ４車線
- ２車線

3．事業効果の発現状況（１）利用交通量の状況

◆鶴岡バイパス事業着手前(H17)と４車線開通後(H28)を比較すると、交通量は横ばい。
◆鶴岡バイパスの４車線開通により混雑度は大きく減少。



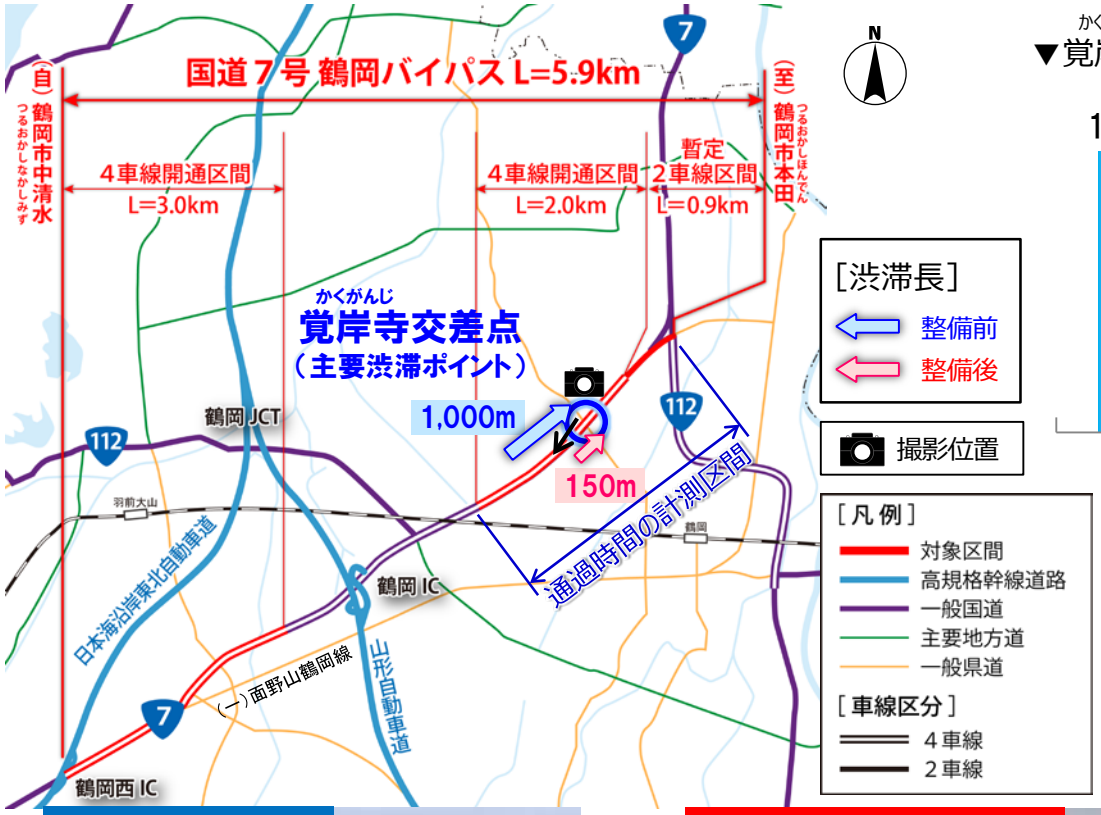




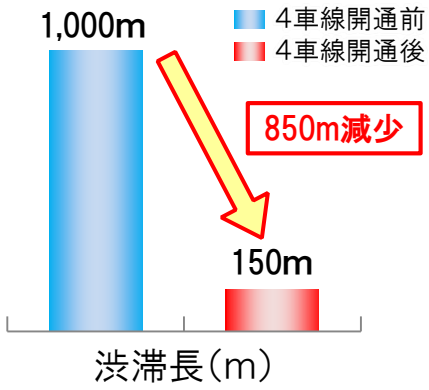
資料：H17酒田河川国道事務所交通実態調査結果、H28トラカン（H28.10平均）

3．事業効果の発現状況（２）交通混雑の緩和

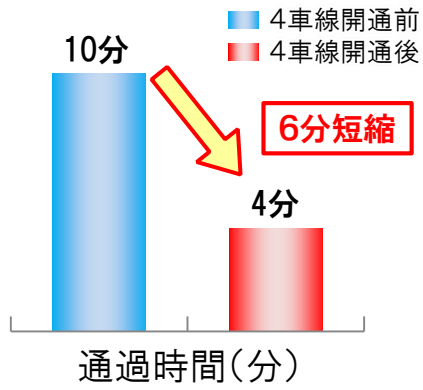
◆４車線開通により、覚岸寺（かくがんじ）交差点の渋滞が大幅に緩和。（渋滞長：４車線開通前 約1,000m ⇒ ４車線開通後 約150m）
◆利用者の約８割が移動時間短縮効果を実感。



▼覚岸寺交差点の渋滞長の変化

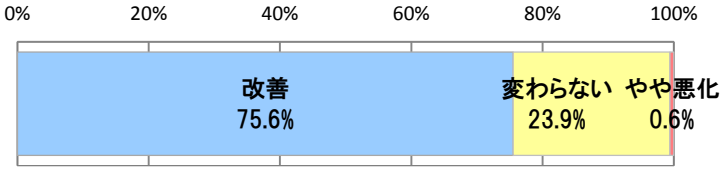


▼覚岸寺交差点周辺の通過時間の変化



※開通前：H21.7.16 朝ピーク時　開通後：H21.8.4　朝ピーク時
資料：酒田河川国道事務所　交通実態調査結果

▼移動時間短縮効果の実感



※アンケート対象者は鶴岡市、三川町、酒田市居住者　N=176



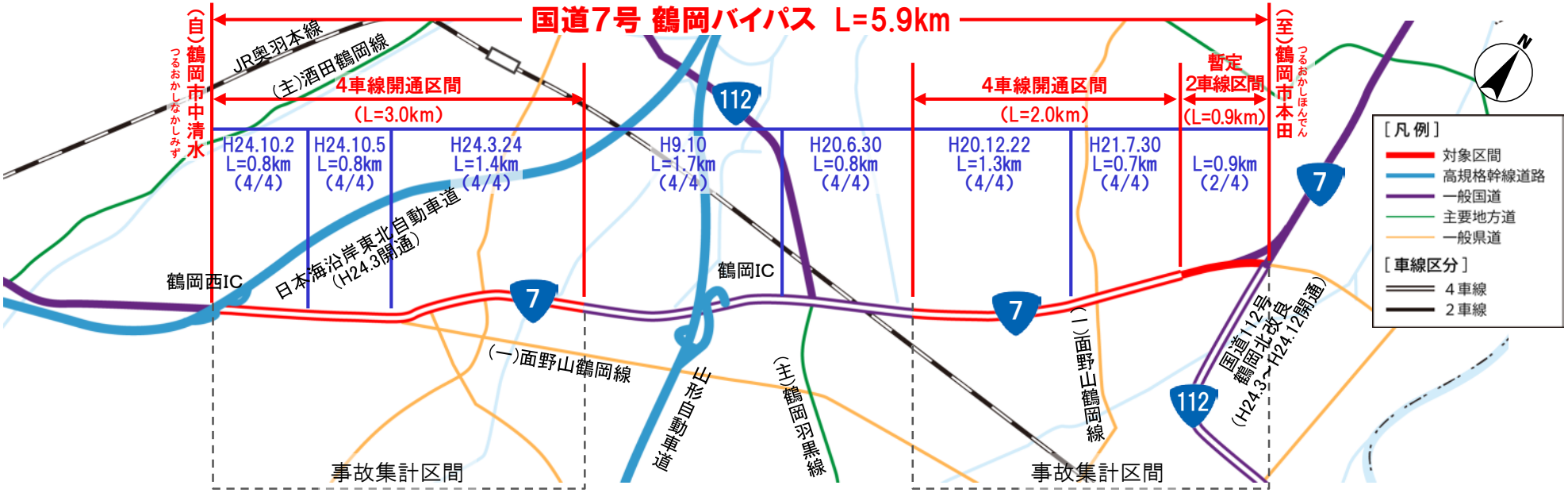


その他住民の声
- 渋滞が緩和され、時間にゆとりができました。
- 冬でも通勤時間に目途がつきやすくなりました。
- 鶴岡インターまでの時間が短縮されました。

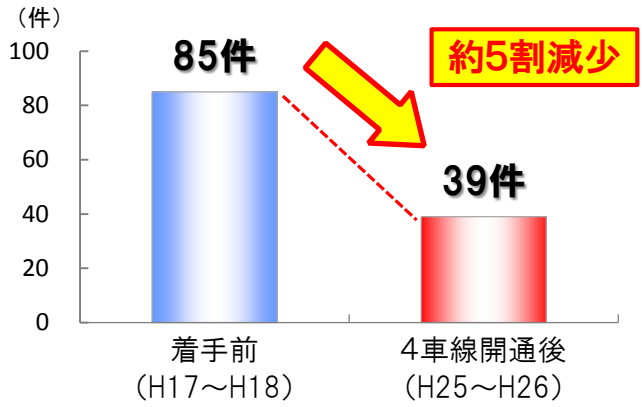
資料：酒田河川国道事務所　H25WEBアンケート結果

3．事業効果の発現状況（３）交通事故の減少

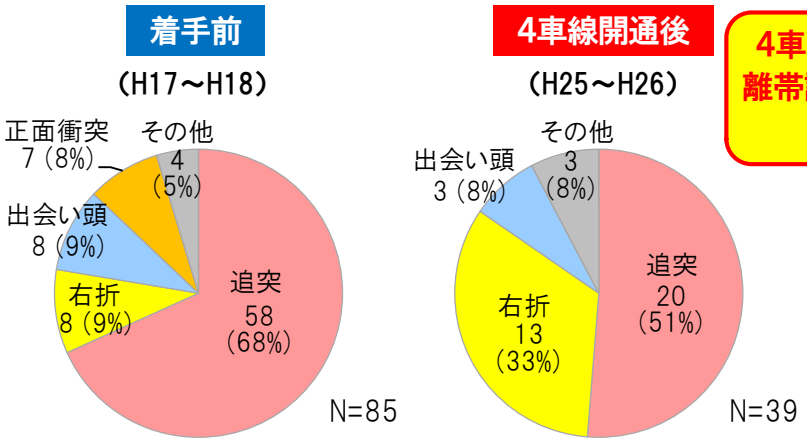
◆着手前と４車線開通後を比較すると、死傷事故件数は約５割減少。（着手前（2年間）85件 ⇒ ４車線開通後（2年間）39件）
◆特に正面衝突は４車線開通後は発生しておらず、渋滞に起因する追突事故も大幅に減少。
（着手前58件（2年間） ⇒ ４車線開通後（2年間）20件）



▼死傷事故件数の変化



▼事故類型の変化



4車線化（車線増、中央分離帯設置）により正面衝突、追突事故が減少

資料：イタルダデータ

3．事業効果の発現状況（４）日本海沿岸東北自動車道及び山形自動車道の連携強化

◆日沿道（新潟方面）～山形道（山形方面）を利用する際、一旦国道7号鶴岡バイパス区間を利用する必要がある。（鶴岡JCTがハーフJCTのため）

◆鶴岡バイパスは１日を通して一定の速度水準を確保しているほか、鶴岡西IC～鶴岡IC間を最短距離で結んでいるため、相互の連絡区間として機能している。



▼鶴岡西ICと鶴岡ICの利用状況

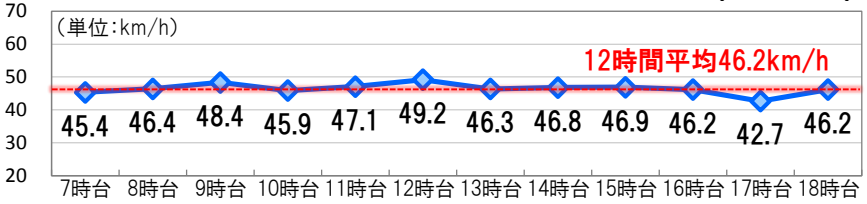


日本海沿岸東北自動車道と山形自動車道を一体的に利用する際に鶴岡バイパスを利用

鶴岡西IC～鶴岡ICの速度 約46km/h

資料：【速度】民間プローブデータ（H28.10平日12時間平均速度）
【交通量】酒田河川国道事務所 H26ナンバープレート調査（H26.7.30 7~19時）
※昼夜率で日交通量に補正

▼国道７号（鶴岡西IC～鶴岡IC間）の平均旅行速度(上下平均)



時間帯ごとに大きな変化がなく一定の速度水準を保っており、ピーク時においても40km/h以上を確保

＜参考＞鶴岡JCTがフルJCTと想定した場合の所要時間と大きな違いはなく、鶴岡バイパスは鶴岡西IC～鶴岡IC間を最短距離で結ぶルート

▼所要時間の比較

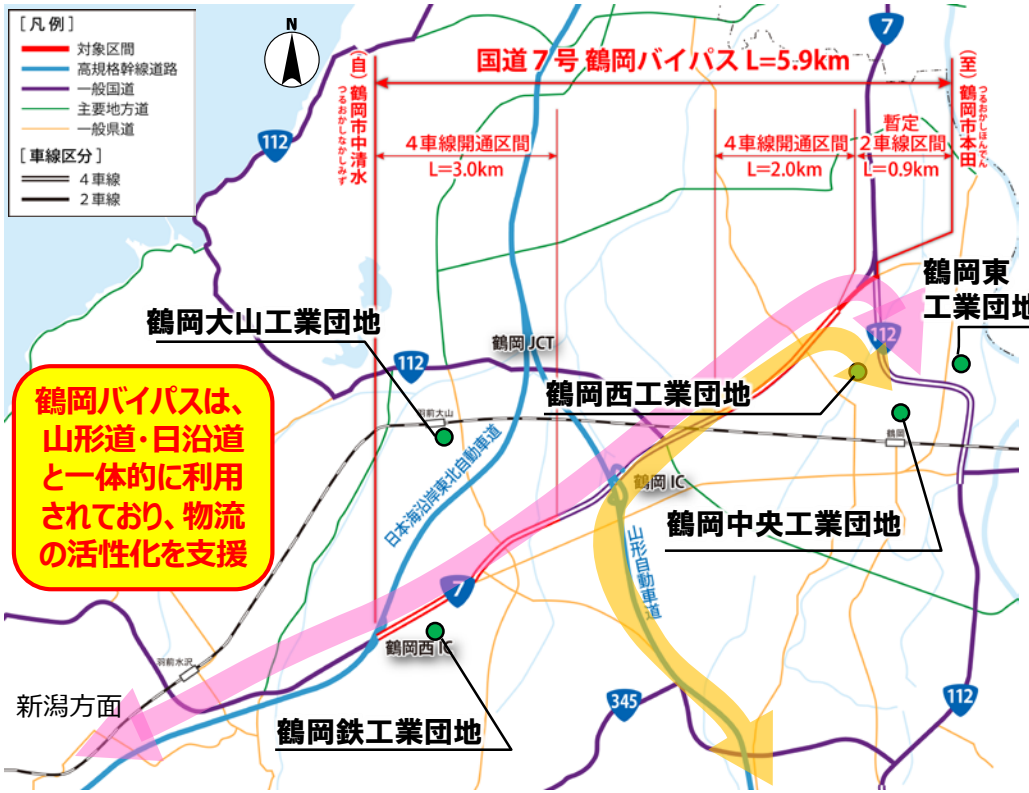
	延長	速度	所要時間
鶴岡JCT経由 (鶴岡JCTがフルJCTと仮定)	6.1km	70km/h	約５分
鶴岡バイパス経由	3.9km	46km/h	約５分

3．事業効果の発現状況（５）物流の支援・効率化

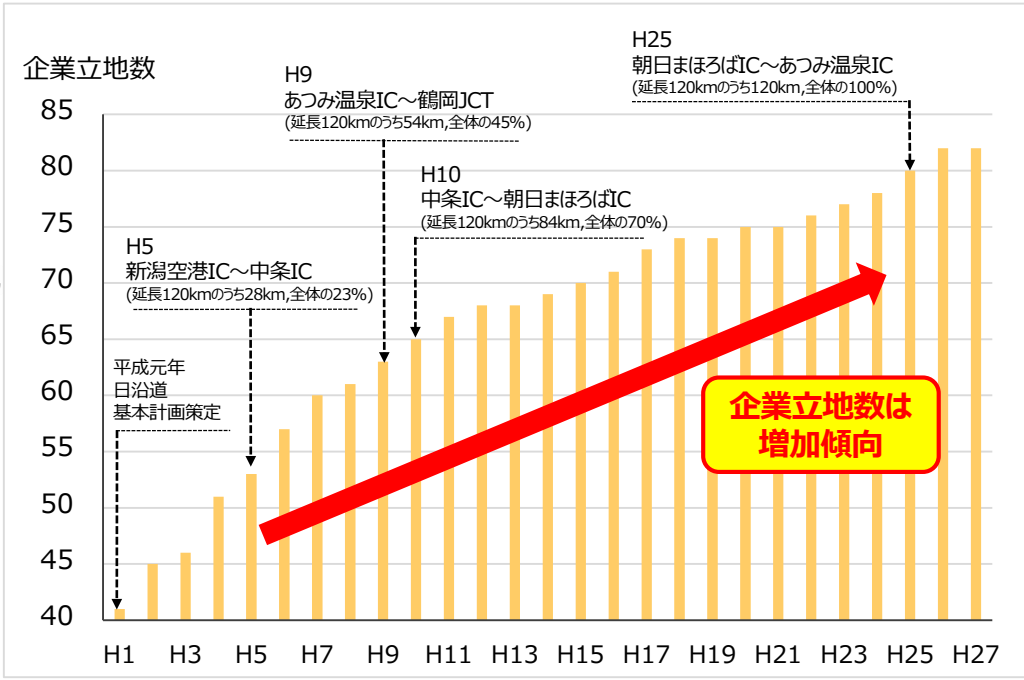
参　考

◆鶴岡西工業団地の航空機厨房設備（ギャレー）の関連部品を製造している工場では、新潟方面に輸送しているほか、鶴岡中央工業団地の電子部品製造工場でも仙台及び新潟経由で関東方面に輸送しているなど鶴岡バイパスの整備による高速道路へのアクセス性は重要

◆鶴岡バイパス４車化により、工業団地から高速道路へスムーズなアクセスが可能となっている



▼鶴岡バイパス周辺工業団地の立地企業数推移



※鶴岡バイパス沿線の工業団地（鶴岡東工業団地、鶴岡西工業団地、鶴岡中央工業団地、鶴岡大山工業団地、鶴岡鉄工業団地）の立地数

※旗挙げは日沿道（新潟～鶴岡間120km）の各区間の事業化年度

資料：鶴岡市提供データ・鶴岡市HP

道路整備による効果

●道路整備に併せて、新潟方面への製品輸送量は増加しており、道路整備が進むことで今後も更なる輸送量増加が期待できます。



資料：鶴岡市内航空機関連部品製造会社ヒアリング結果（H28）

●製品は、主に仙台や新潟を経由し、関東方面に輸送しています。

●原材料や製品の輸送時間は短ければ短いほど良く、納期を短縮することができれば、企業にも金銭的なメリットがあります。

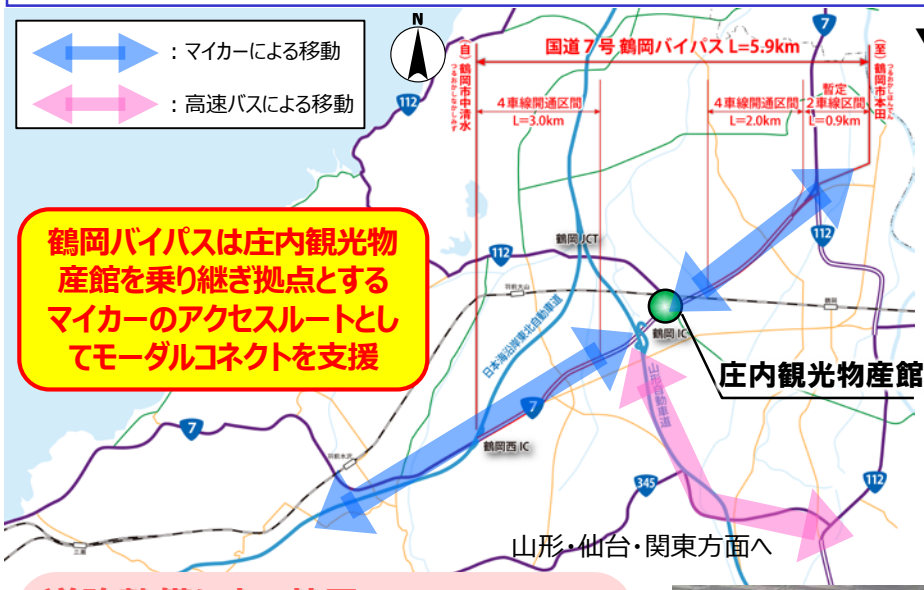


資料：鶴岡市内電子部品製造会社ヒアリング結果（H28）

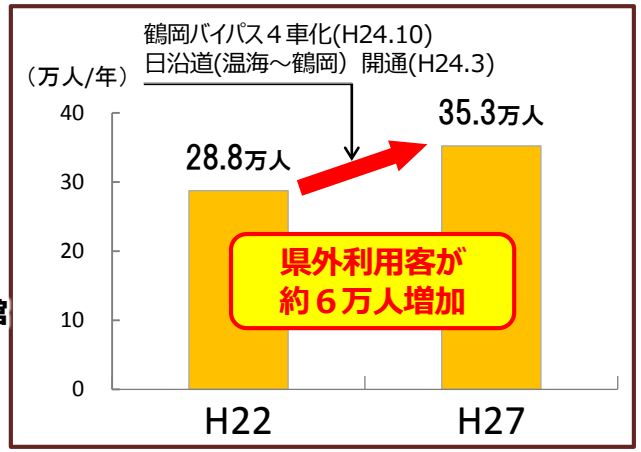
3．事業効果の発現状況（６）地域間の交流支援

参　考

◆庄内観光物産館は、観光及びモーダルコネクトとして当地域の重要な拠点
（鶴岡バイパス及び温海～鶴岡開通前後で県外利用者が約６万人増加。今後高速バスの増便予定あり）
◆庄内観光物産館は鶴岡バイパス沿いに位置しているため、円滑な拠点アクセスに寄与



▼庄内観光物産館の県外からの観光客数の変化



▼庄内観光物産館に発着する高速バス

系統名	便数（便/日）		
	上り	下り	合計
東京線	2	2	4
山形線	13	13	26
仙台線	8	8	16
本荘線	3	3	6

資料：庄内交通HP

大阪線、仙台空港線は新たにH29.4から運行予定、東京線は増便を検討中であり、今後さらにアクセスルートとしての重要性が高まる

▼庄内観光物産館の周辺状況



道路整備による効果

- 鶴岡バイパスと日沿道、庄内観光物産館が一体となって周遊観光ルートを形成しており、庄内地域の新たな観光の形として、今後も観光面での効果を期待している。
- 庄内観光物産館へのアクセスがしやすくなったことで、150台の高速バスＰ＆Ｒ駐車場を増設しました。



資料：庄内交通・庄内観光物産館
ヒアリング結果（H28）



新たな庄内観光 創造

庄交グループ旅行商品開発へ あす研究所

庄交ホールディングス（庄交HD、鶴岡市、国井英夫社長）が擁する庄交グループは、庄内地域の観光資源を調査・研究し、滞在型観光の商品開発に結び付ける庄交観光創造研究所をあす1日に創設し、インバウンド（海外からの旅行）事業を本格展開する。高速バスの大阪線と仙台空港線を新設し、来年4月に運行開始の予定で、エスモール鶴岡バスターミナルを改修するなど、新たな観光・交流需要に応えていく。

「研究所」は、出羽三山の精神文化や旧庄内藩の武家文化、豊かな食文化や文学的風土といった庄内地域の観光資源を深掘りし、体験を基軸とした滞在型観光商品の開発のシンクタンク機能を担う。出羽三山神社や致道博物館の関係者などの認可に向けて国土交通省行政機関や庄内観光物産館、旅行代理店やJR、ANA総合研究所などの専門家をアドバイザーに迎える。

「研究所」は株式会社（資本金500万円）とし、庄交HDの主要事業企業・庄交コーポレーションの100％子会社。国井氏が理事長に就く。調査・研究の成果を庄交トラベル事業部が旅行商品として企画・開発し、販売を手掛けていく。庄内交通は高速バスの新路線の運行に乗り出す。現在、大阪線、仙台空港線の認可に向けて国土交通省に仮申請中。大阪線は南海バスが提携して、酒田、鶴岡と、京都経由で大阪の梅田、南海なんば高速バスターミナル、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンを1日2便で結ぶ。運行中の仙台線のほかに仙台空港線を設け、1日9便で酒田、鶴岡と同空港を直結する。1日2便で運行中の東京線は来年度中の増便を検討している。

鶴岡市のエスモール鶴岡バスターミナルは12月から全面改修する。待合スペースを拡充、庄交トラベル事業部のチケットカウンターやコーヒーショップ、物販店舗などを一体的に整備し、来年4月に完成の予定。高速バス利用者向けに朝食や入浴サービスを提供するため、東京第一ホテル鶴岡を一部改築して直結で結び、利便性を向上させる。

国井氏は「庄内地域の観光資源を掘り起こし、海外からの旅行需要に加え、首都圏や関西圏、仙台方面から新たな観光・交流需要を喚起したい」と新たな取り組みの先行きを見据えている。

資料：
山形新聞
(H28.11.30)

※１　P＆R(パークアンドライド)…自宅から自家用車で駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して目的地へ向かうシステム

※２　モーダルコネクト…交通モード間（異なる交通手段）の接続

4．事業計画の変更

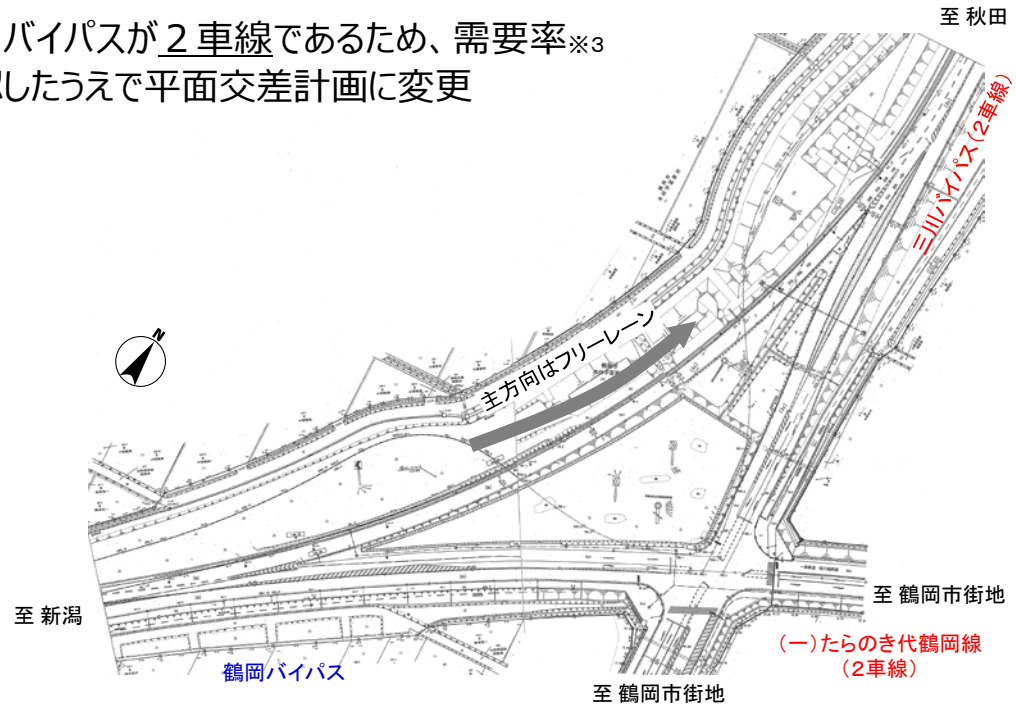
◆本田交差点を立体交差計画から平面交差計画とする。（全体事業費５０億→３８億）

【当初計画（フルネット※1）】

鶴岡バイパス－三川バイパスによる４車線相互の交差点であったため、立体交差で計画（道路構造令で規定）

【変更計画（事業化ネット※2）】

三川バイパスが２車線であるため、需要率※3を確認したうえで平面交差計画に変更



■ 位置図



※１…４車線で都市計画決定された他の路線(国道７号三川バイパスほか)が全て４車線整備
※２…現在事業中の路線のみ整備
※３…交差点が信号処理出来る交通量に対し、流入する交通量の比率

■変更による削減工事費内訳

種別	金額（億円）	備考
土工･構造物工	4.8億円	数量:1式
舗装工	5.0億円	数量:21,600㎡ 単価:約23,200円/㎡
付帯施設工	2.2億円	数量:1式
合計	12.0億円	

5．費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

○事業費
　前回評価時　：　50億円（完成）
　事後評価時　：　38億円（一部暫定）　※完成事業費は50億で変更なし

○将来（H42）交通量（代表地点値）
　前回評価時　：　16，400台／日（4車　フルネット）
　事後評価時　：　15，800台／日（一部暫定 H28事業化ネット）

○H28交通量（代表地点値）
　実測値　：　14，600台／日
　推計値　：　14，700台／日（H28現況ネット）

（参考）費用便益比
3．6（一部暫定）

6．事業実施による環境変化

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．事業を巡る社会経済情勢等の変化

○周辺道路の整備状況

・日本海沿岸東北自動車道	平成24年 3月	温海～鶴岡　L=25.8km　開通
	平成24年10月	象潟仁賀保道路（金浦IC～仁賀保IC）　L=6.9km　開通
	平成25年度	朝日温海道路（朝日まほろばIC～あつみ温泉IC）　L=40.8km　事業化
		遊佐象潟道路（遊佐鳥海IC（仮）～象潟IC）　L=17.9km　事業化
	平成27年10月	象潟仁賀保道路（象潟IC ～金浦IC）　L=6.8km　開通
・一般国道112号	平成24年12月	鶴岡北改良　L=2.0km　開通

8．対応方針（案）

事業の目的に対する効果を発現しており、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。
ただし、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。