資料2

重点審議事業

道路事業　事後評価

- 資料2-1　東北横断自動車道　釜石秋田線　遠野(とおの)～宮守(みやもり)・宮守(みやもり)～東和(とうわ)　・・・P　1～
- 資料2-2　一般国道４６号　角館(かくだて)バイパス　・・・P１８～
- 資料2-3　一般国道１３号　米沢(よねざわ)拡幅　・・・P２８～

平成３０年３月６日
国土交通省　東北地方整備局

資料２－１

東北横断自動車道釜石秋田線　遠野（とおの）～宮守（みやもり）
東北横断自動車道釜石秋田線　宮守（みやもり）～東和（とうわ）

1. 事業の目的と概要（1）

○事業目的

・東北横断自動車道釜石秋田線 釜石～花巻は、東日本大震災からの早期復興に向けたリーディングプロジェクトとして岩手県釜石市～花巻市に至る約80kmの復興支援道路（自動車専用道路）である。

・遠野～宮守・宮守～東和はその一部を形成し、内陸・沿岸地域の広域的な連携強化・交流促進、国道283号とのダブルネットワークによる信頼性向上、救急搬送時の速達性・安定性向上、地域産業の振興、現道隘路の解消等を目的とする道路である。

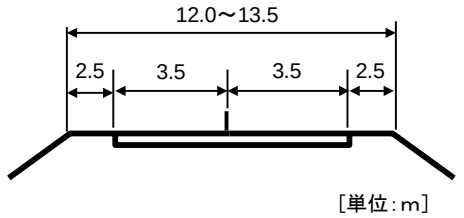
宮守～東和 計画概要

起終点　：自）岩手県遠野市宮守町下鱒沢（とおのみやもりちょうしもますざわ）
　　至）岩手県花巻市東和町安俵（はなまきとうわちょうあひょう）
延長　：２３．７ｋｍ
道路規格　：第１種第３級　設計速度：８０ｋｍ/ｈ
都市計画決定：平成　８年度
事業化　：平成１０年度（平成15年度に直轄高速へ移行）
用地着手　：平成１７年度
工事着手　：平成１７年度
全線開通年度：平成２４年度（Ｈ２４．１１）

遠野～宮守 計画概要

起終点　：自）岩手県遠野市綾織町新里（とおのあやおりちょうにっさと）
　　至）岩手県遠野市宮守町下鱒沢（とおのみやもりちょうしもますざわ）
延長　：９．０ｋｍ
道路規格　：第１種第３級　設計速度：８０ｋｍ/ｈ
都市計画決定：平成　８年度
事業化　：平成１５年度
用地着手　：平成１９年度
工事着手　：平成１９年度
全線開通年度：平成２７年度（Ｈ２７．１２）

標準横断図（幅員）



位置図



平面図

東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻） L=約80km



1. 事業の目的と概要（2）整備状況

①江刺田瀬（えさしたせ）IC～東和間IC【H29. 10】

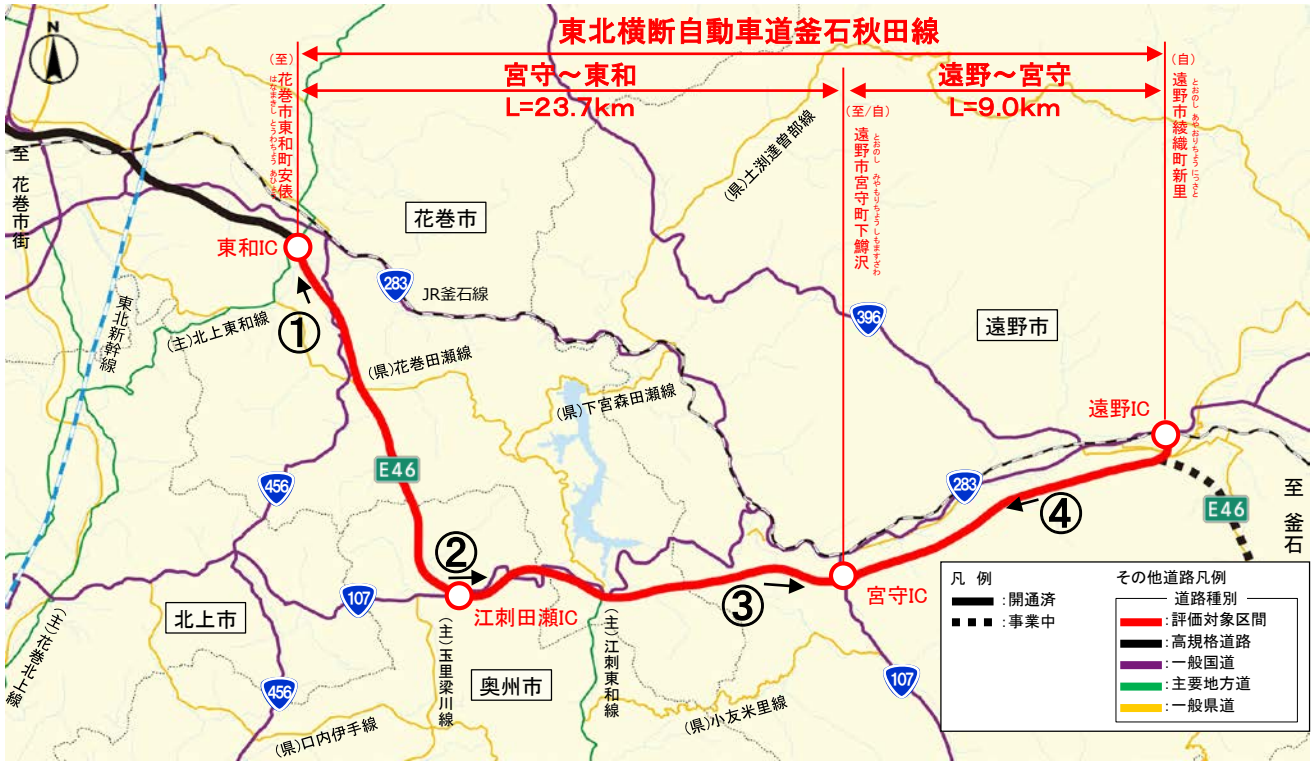


②江刺田瀬（えさしたせ）IC【H29. 10】



③宮守IC【H28. 11】

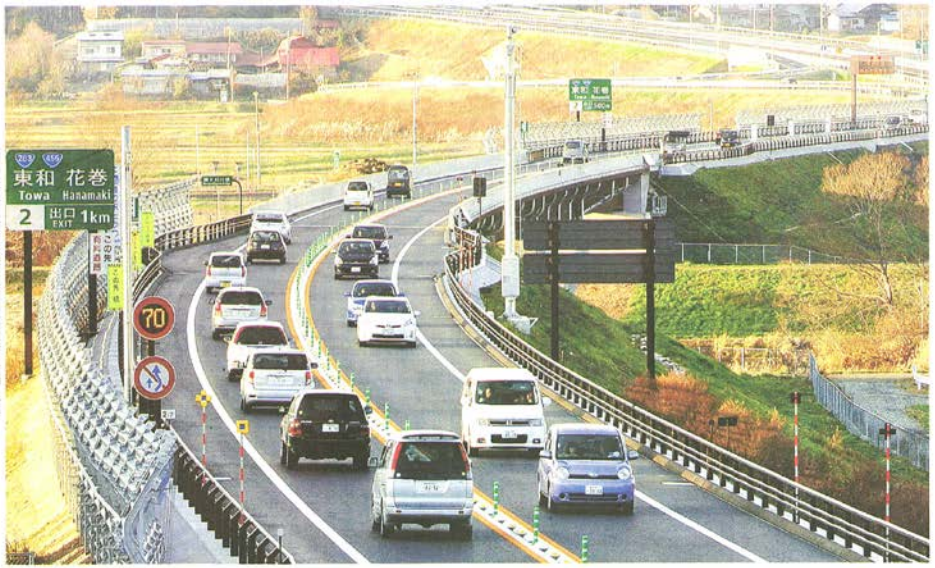




④遠野IC～宮守IC間【H28. 11】



1. 事業の目的と概要(3)開通記事



開通した東北横断自動車道釜石花巻道路・東和－宮守を通行する車両＝25日午後3時24分、花巻市東和町

早期復興への近道に

25日に開通した東北横断自動車道釜石花巻道路の東和－宮守（総延長23・7㌔）は、復興支援道路の開通第1号だ。住民らは地域の産業や教育医療、観光を支え、復興をけん引する大動脈の延伸に歓喜した。【本記1面】

東北横断道釜石花巻道路 東和－宮守が開通

沿岸と内陸 交流後押し

江刺田瀬を含む3インターチェンジ（IC）には、午後3時の一般開放を待つ車列ができた。一年前から待っていた人もいて、開放されると、西日に照らされ、新しい自動車道を感慨深げに走行していた。

東和ICで車列の先頭に並んだ花巻市東和町土沢の会社員柴垣哲一さん（39）は「震災直後は国道が渋滞し、被災した友人に食料や物資を届けるのに時間がかかった。一部開通で移動時間が短縮され、復興を後押ししてほしい」と期待した。

岩手河川国道事務所によると、東和－宮守の移動時間は約20分で、一般道より約4分短縮できる。

東和－宮守の整備計画は1996年12月に決定した。2004年に国と県で工事費を分担する新直轄方式に移行した。分担比率は国が4分の3、県が4分の1で、総事業費は442億円。当初の開通予定は来春だったが、昨年11月の第3次補正予算で前倒しされた。


車列40台のパレードにうちわを振り、開通を祝う住民＝遠野市宮守町下鱒沢

住民ら延伸祝う

関係者は横断自動車道に移動し、遠境記事や平野運行われ、関係者がテープカットなどをして全線の開通を祝った。

道の駅とうわでの式には約200人が出席。遠野市知事は「復興に向けて大きな弾みがつく」とあいさつ。沿線3市を代表し本田敏秋遠野市長は「命をつなぎ、地域を活性化させる計り知れない価値がある」と強調した。


テープカットし、開通を祝う関係者＝花巻市東和町

今後の日程

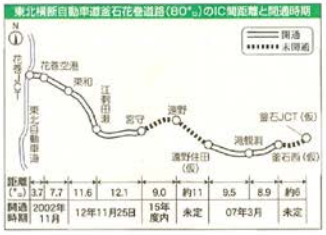
東北横断自動車道釜石花巻道路（80㌔）は、復興支援道路として全線で事業着手しているが、具体的な開通時期の見通しは立っていない。

岩手河川国道事務所によると、花巻市役所と釜石市役所間は、復興支援道路（80㌔）は、復興支援道路として全線で事業着手しているが、具体的な開通時期の見通しは立っていない。

東北横断自動車道釜石花巻道路・東和－宮守

中間に江刺田瀬インターチェンジ（IC）があり、距離は東和－江刺田瀬が11.6㌔、江刺田瀬－宮守が12.1㌔。片側1車線（追い越し車線がある箇所もある）の自動車専用道路で制限速度は時速70㌔。通行無料で料金所がない。区間内には五つのトンネルと11の橋がある。最長トンネルは奥州市江刺区岩川と花巻市東和町田瀬にまたがる1952㍍の樽（かば）トンネル。最長の橋は同市東和町田瀬に架かる396㍍の田瀬橋。





資料：岩手日報（H24.11.26）



釜石秋田線「遠野－宮守」間の開通を祝いテープカットする安倍晋三首相（中央）ら関係者＝5日、遠野市宮守町



遠野－宮守間が開通

東北横断道釜石秋田線 広域連携促進へ

東日本大震災の復興支援道路に位置付けられる東北横断自動車道釜石秋田線の遠野－宮守間（9㌔）は5日、開通した。東北自動車道と沿岸部の連携が強まることで、物流や観光、救急搬送など多方面へ【関連記事22、26面】

開通式は遠野市宮守町下鱒沢の宮守IC付近で行われ、安倍晋三首相ら約160人が出席。多くの地域住民も駆けつけ、待望の延伸を祝った。

江刺田瀬国土交通大臣政務官、達増知事のあいさつに続き、太田敏秋市長が「広域連携が進むことで、地域産業の振興や観光交流の発展に結びつく」と開通の波及効果が期待された。

安倍首相や鱒沢小6年の佐々木翔太君、菊池節さんらがテープカット。晴れ着姿の女児2人が真っ赤な花束を贈った。

安倍首相は「新たな出発点だ」とあいさつした。

予定の遠野－遠野住田間（11㌔）と釜石西（仮称）－釜石JCT（仮称）間（6㌔）が残るが、全線がつながると、東和IC以東は、国と地方の負担で建設する新直轄方式のため通行無料。

遠野－宮守間は3年半余りの1車線の高速道路で、初めて中央分離帯に鉄製のガードレールを設置し、重大事故の防止を図った。これに安定性や迅速性の確保、救急搬送の円滑化による産業経済の活性化などが見込まれる。

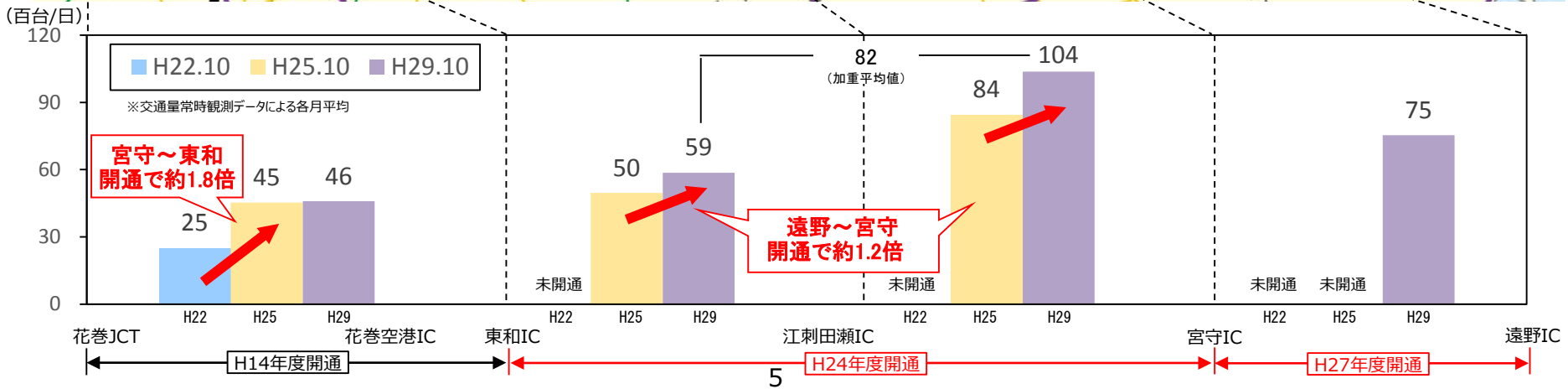
資料：岩手日報（H27.12.6）

2. 交通状況の変化等（1） 交通量

◆対象区間の最新の利用交通量は平均約59～104百台/日。
◆平成27年12月の遠野IC～宮守IC間開通で、宮守IC～東和IC間の交通量は約1.2倍に増加。

東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻） L=約80km



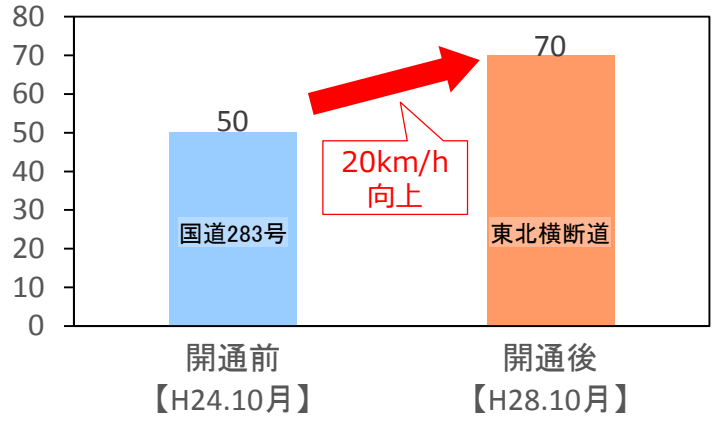


2. 交通状況の変化等（2） 所要時間等

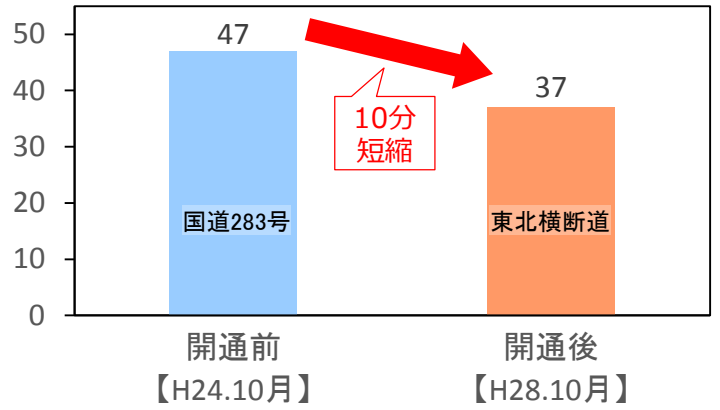
◆横断道を利用することで、花巻市～遠野市間の平均速度が20km/h向上し、所要時間が約10分短縮。



(km/h) ▼花巻市～遠野市間の平均速度の変化（市役所間）



(分) ▼花巻市～遠野市間の所要時間の変化（市役所間）



出典：プローブデータ 平日17時台上下平均

3. 事業効果の発現状況（1） 事故減少

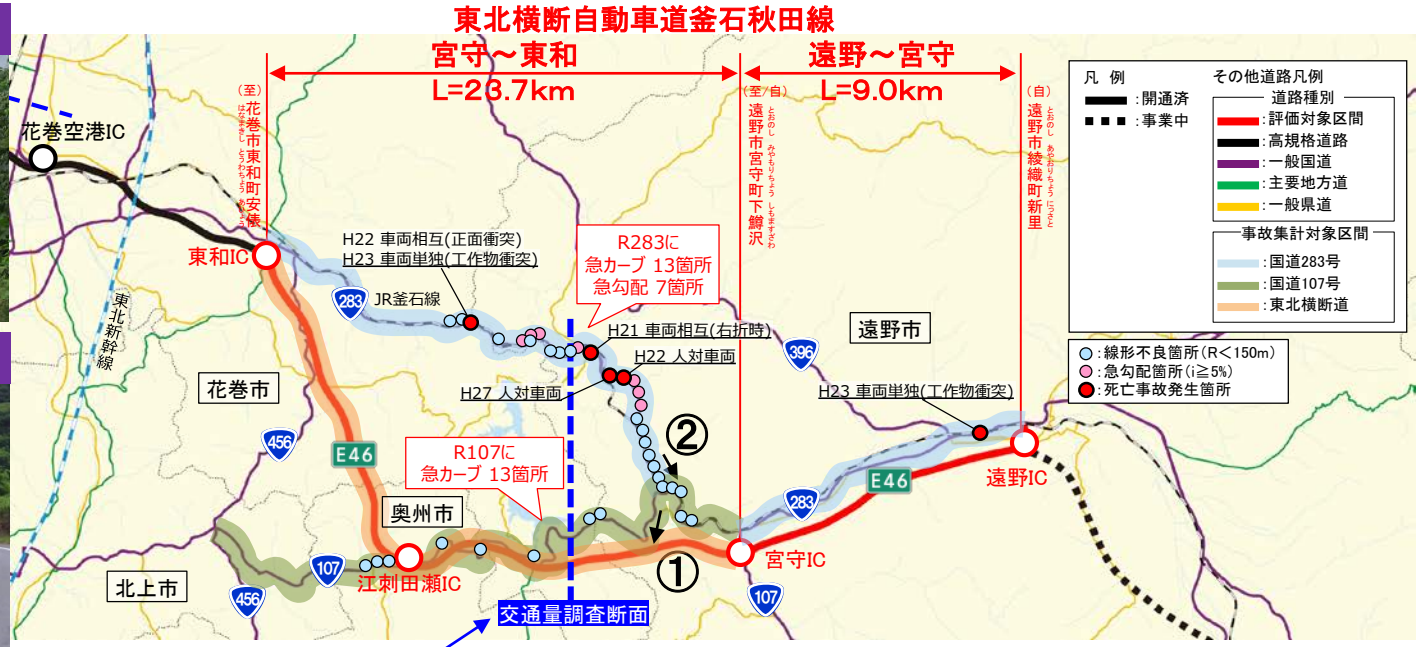
◆宮守IC～東和ICの開通前後で、現道の交通量は約5割減少、事故件数は約6割減少。
◆事故類型別では、線形不良箇所の回避により、「車両単独」と「正面衝突」が合わせて21→8件/3年に減少し、安全性が向上。

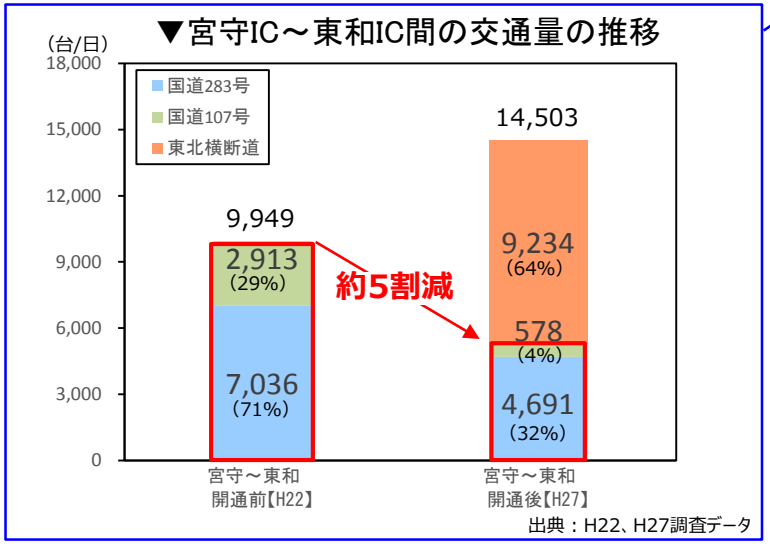
①国道107号現道の線形不良箇所

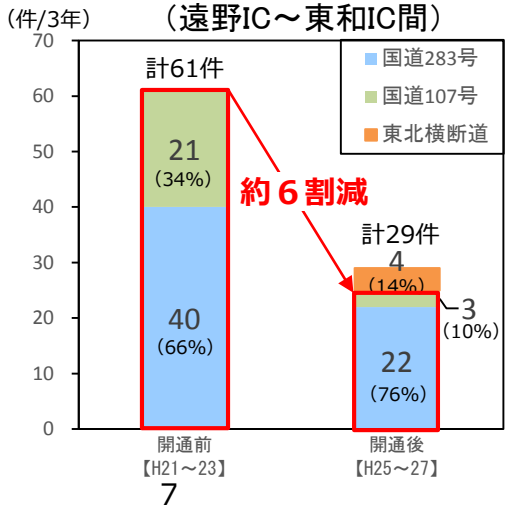


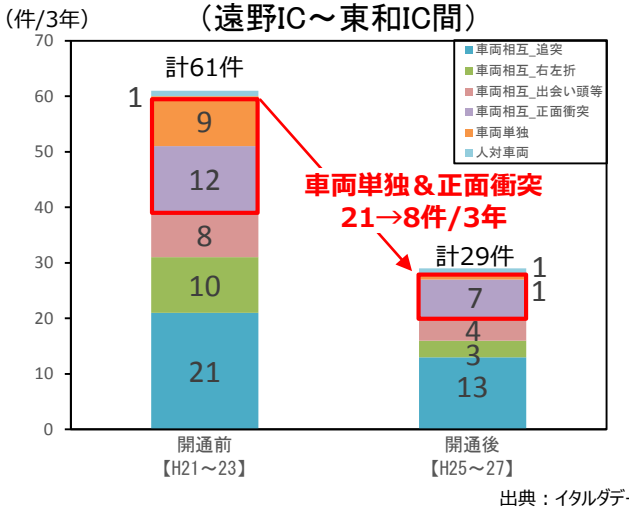
②国道283号現道の急カーブ箇所











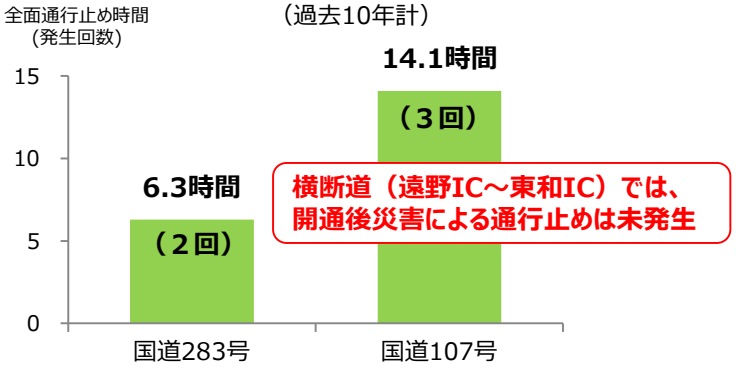
3. 事業効果の発現状況（2） 災害時の広域迂回解消

◆横断道に並行する国道283号と国道107号では、災害により過去10年間で5回（計20.4時間）の全面通行止めが発生。
◆平成28年1月、国道283号通行止め（大雪・倒木）が発生。横断道が無かった場合、一般道迂回ルートは所要時間は約3.3倍。
◆横断道ルートが大幅な迂回を回避し、災害時の信頼性を確保。

▼現道区間の災害通行止め発生状況（H19～H28）



▼災害通行止め時間・回数

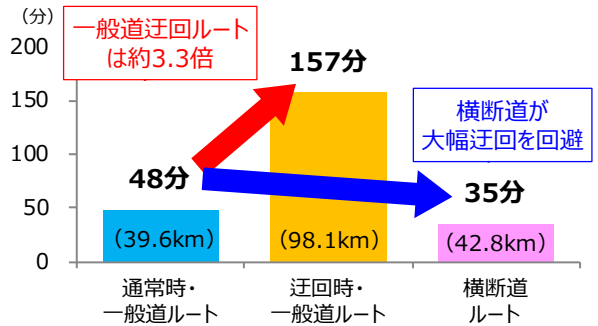


出典：岩手県（H19～H28データ）

▼国道283号通行止め時の迂回ルート



▼花巻市～遠野市間の所要時間（市役所間）



出典：プローブデータ（H28.1平日12h上下平均）

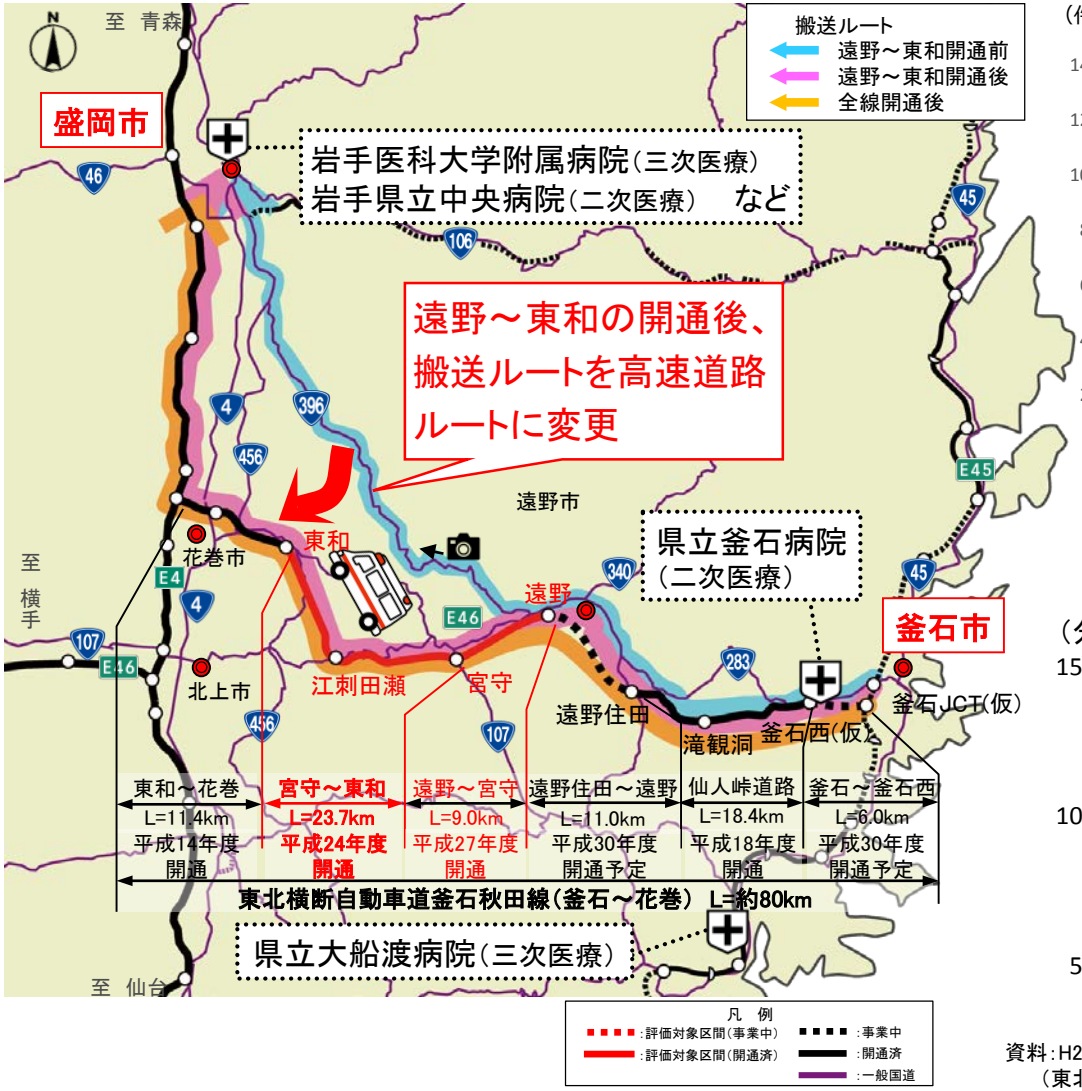
▼国道283号通行止め状況（📷）



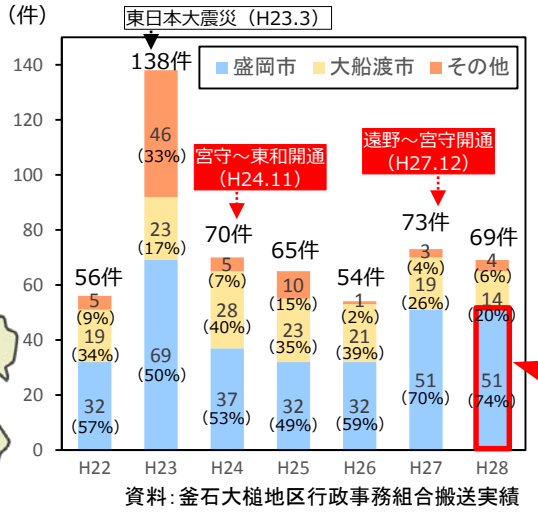
3. 事業効果の発現状況（3） 高次医療施設へのアクセス向上

◆釜石地域からの管外搬送のうち約7割が高次医療施設のある盛岡市へ搬送。
◆遠野～東和の開通以降、釜石地域からの救急搬送は高速道路ルートに変更し、患者の負担軽減や安定した搬送に寄与。

▼釜石地区から盛岡市の病院への搬送ルート



▼釜石地区外への搬送状況



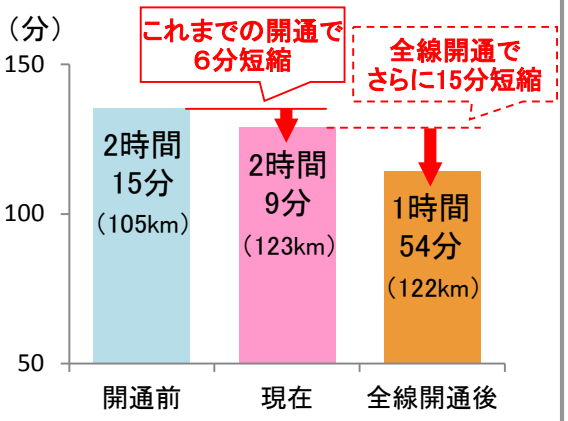
資料：釜石大槌地区行政事務組合搬送実績

▼国道396号の急カーブ箇所を通行する救急車両（📷）



約7割が盛岡市へ搬送

▼釜石地区から盛岡地区への所要時間



資料：H27調査非混雑時旅行速度
（東北横断道及び東北縦貫道は道路構造に応じた速度で算出）

《消防署の声》

◆患者に負担の少ない安定した搬送が可能となるため、救急搬送に東北横断道・東北縦貫道を利用するようになった。

◆今後の東北横断道の開通により、路面凍結による減速に苦慮することが少なくなり、また、時間短縮が期待される。

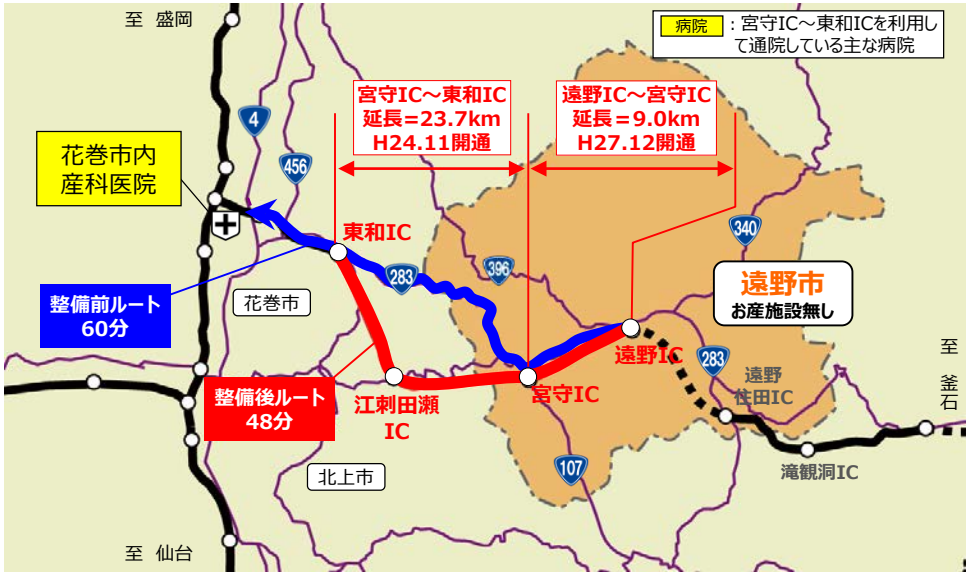
（H26.11 釜石大槌地区行政事務組合 釜石消防署ヒアリング）

3. 事業効果の発現状況（4） 妊婦さんの通院支援

◆産科医不在の遠野市では、花巻市等の病院で出産せざるを得ず、近くに無いため不安な状況。
◆遠野IC～東和ICが開通し、所要時間の短縮と急カーブ・急勾配箇所の回避により、体の負担と不安感が緩和。

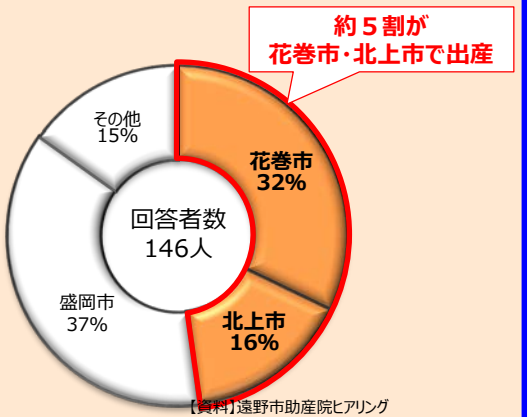
●遠野IC～東和IC間は花巻市・北上市への通院に使われています

▼（例）花巻市内産科医院へ通院する場合



※通院先：H25 遠野市在住妊産婦へのアンケート調査 （岩手河川国道事務所調べ）
※所要時間：H27調査非混雑時旅行速度（東北横断道は道路構造に応じた速度で算出）

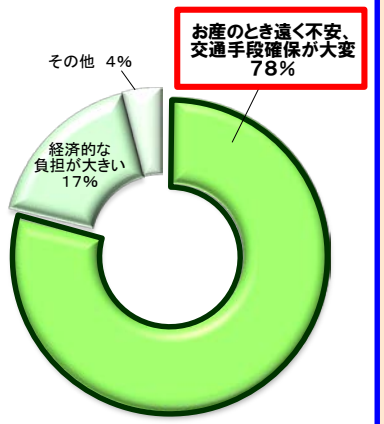
▼遠野市在住妊婦の出産市町村（H28年度）



【資料】遠野市助産院ヒアリング
（妊産婦通院費助成申請における届出数）

《H17 遠野市アンケートより》

▼市内で出産できないことに不安を感じる理由



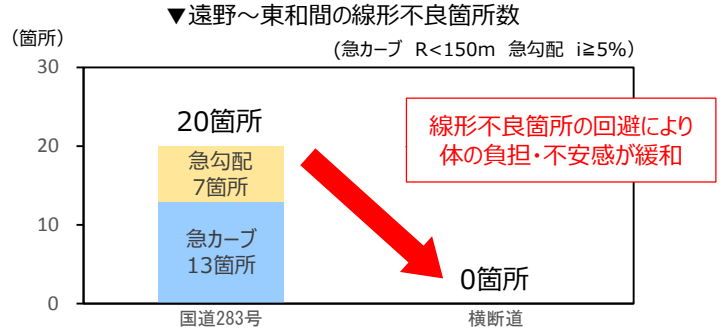
開通前

《遠野市助産院の声（H24開通前）》

◆出産を終えたばかりの妊婦さんが、今後の出産は控えたいと言うことが多くあります。
◆様々な事情や気持ちがあると思いますが、もちろん病院までが遠いという理由もあると思われます。

開通後 急カーブ・急勾配箇所の回避による負担軽減

▼遠野～東和間の線形不良箇所数



《遠野市在住妊産婦さんの声》



・以前国道２８３号で通院していた時は**上り坂になるとおなかが苦しかった**ので、開通後はだいぶ楽になりました。

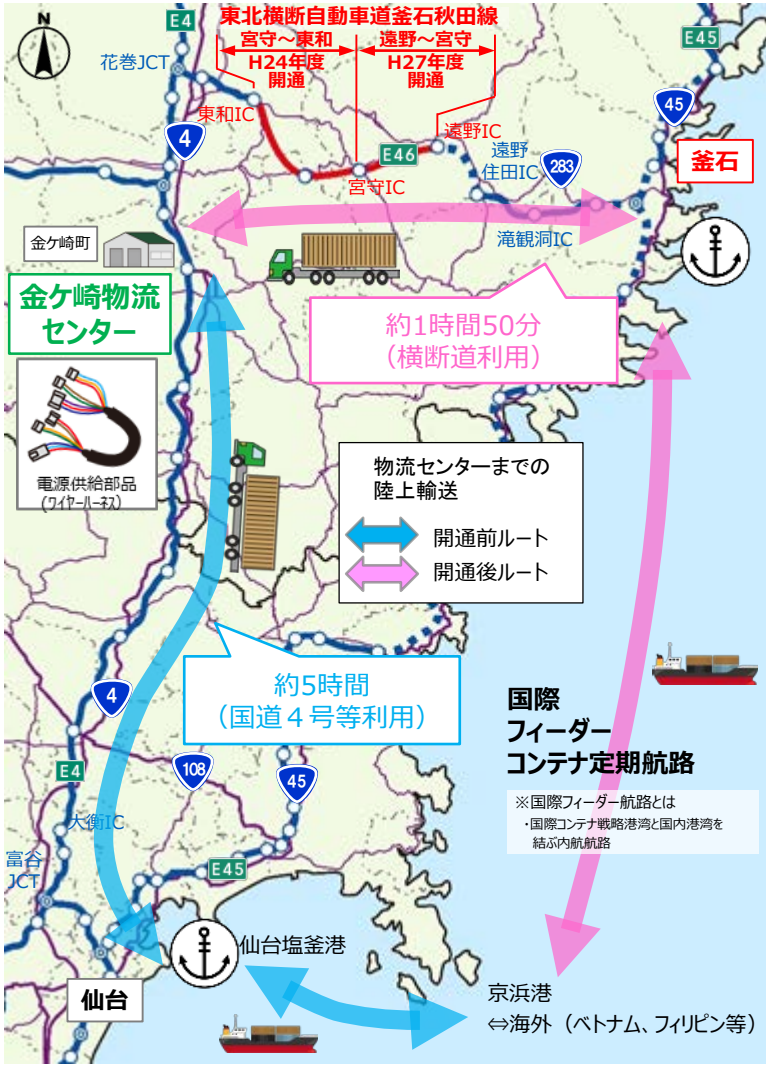
・以前は**移動の途中に具合が悪くなることや事故などの不安**がありましたが、開通後は病院への到着時間が短くなったので、**お産になった時の不安が減りました**。

（H25.6 アンケート結果）

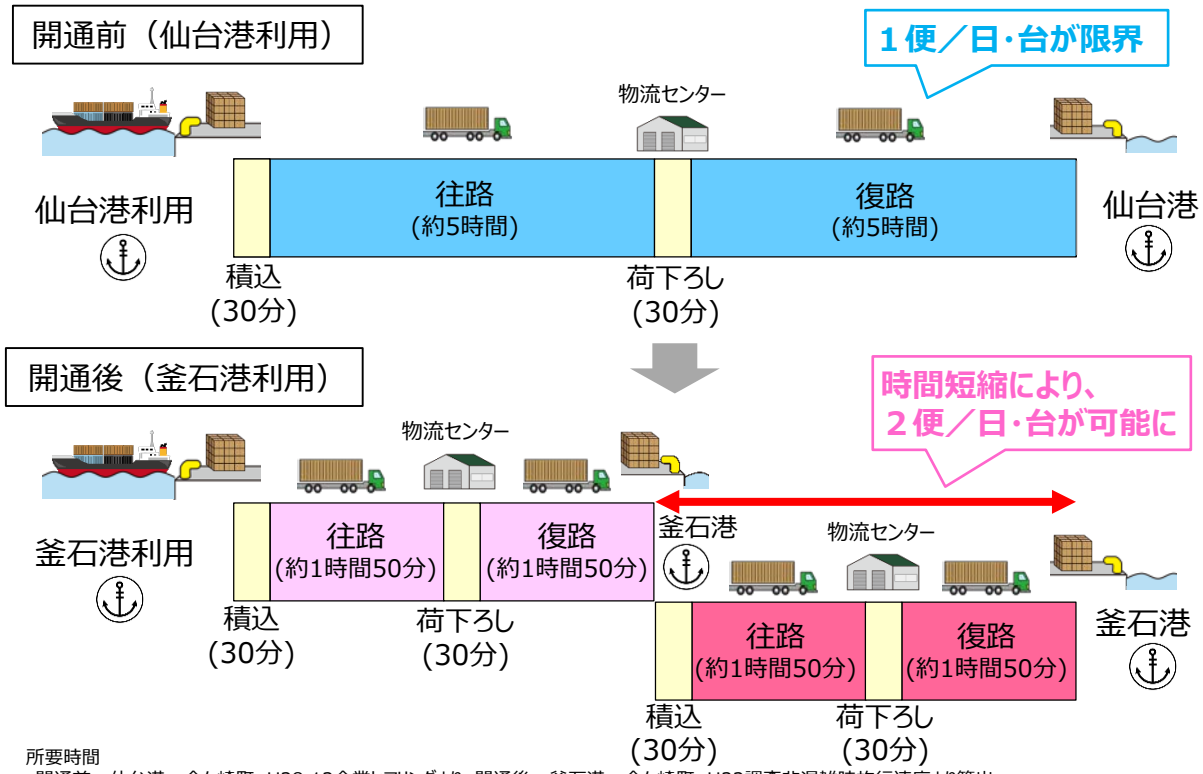
3. 事業効果の発現状況（5）1／2　釜石港活用による物流効率化

◆自動車の電源供給等に用いられる部品を、製造拠点の1つである東南アジア（ベトナム、フィリピン等）から輸入。
　横断道の順次開通により、国際フィーダーコンテナ定期航路が開設し、仙台港から釜石港へ輸送ルートを変更。（H28年夏～）
◆陸上輸送時間の短縮により更に1往復が可能となる等、輸送コストが削減し、輸送効率化を支援。

▼輸送ルート



▼輸送時間の変化



所要時間
・開通前：仙台港～金ケ崎町、H28.12企業ヒアリングより、開通後：釜石港～金ケ崎町、H22調査非混雑時旅行速度より算出
・積込み・荷下ろし時間を30分と仮定

《企業の声》

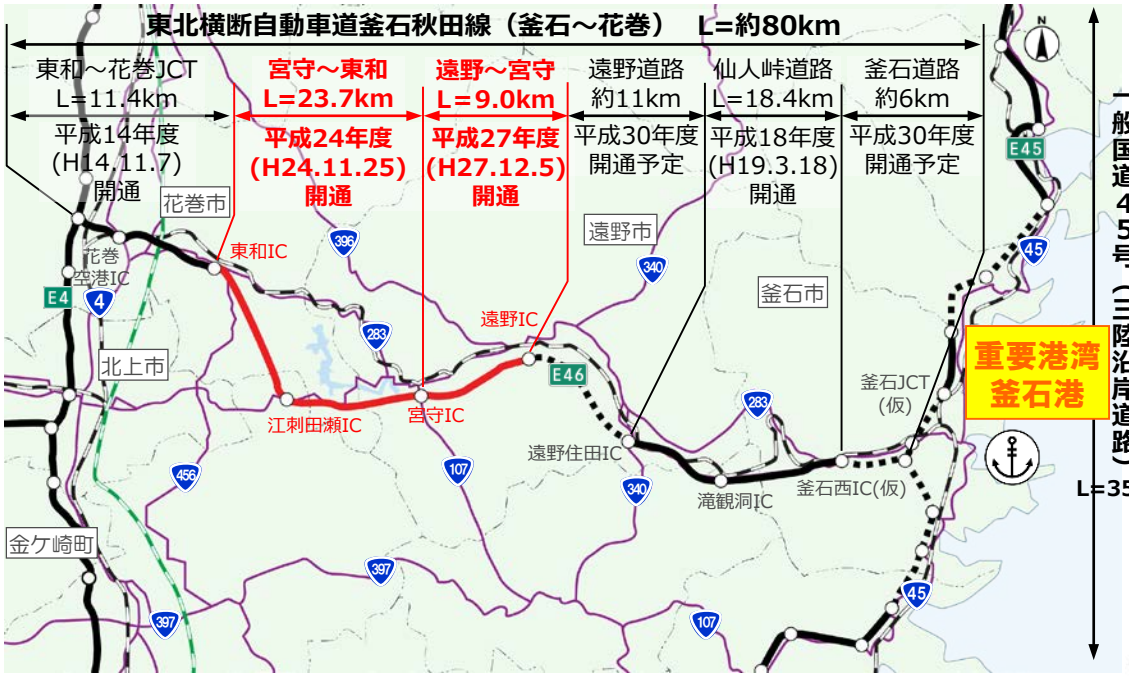
◆釜石市と新規運航の海運会社の協力もあり、釜石港の利用へ変更しました。変更は**東北横断自動車道釜石秋田線(釜石～花巻)の開通が大きな理由**です。
◆横断道の全線整備によって、更なる輸送効率化に期待しています。
◆無料の高速道路の利用により、所要時間の短縮が図られコスト削減へ役立っています。

（H28.12　企業ヒアリング調査結果）

3. 事業効果の発現状況（5）2／2　釜石港活用による物流効率化

◆釜石港は東北横断自動車道と三陸沿岸道路の結節点に位置。
◆平成29年9月、釜石港にガントリークレーン1基が増設され、復興道路・復興支援道路の整備進展と合わせ、物流効率化が加速。

▼釜石港位置図



<釜石港の動き>

・ガントリークレーン※1基増設
（H29年9月23日稼動）
※1時間に30～40個のコンテナを積み下ろし可能、荷役能力は従来機の約3倍。岩手県での導入は初。

・国際コンテナ定期航路※開設
（H29年11月17日定期航行）
※釜石港と中国・韓国を週1便で運行する直接航路


ガントリークレーン

《新たに釜石港を利用した企業の声》

◆**道路の開通によって釜石港の利用を決定**しました。
（H28.12　企業ヒアリング調査結果(H28新規釜石港利用企業)）

釜石港　利用促進へ

花巻でセミナー　物流の拠点性PR

釜石市などは1日、花巻市内のホテルで、釜石港コンテナ航路セミナー2016in花巻を開いた。同港は基幹道路網整備などを背景に貨物取扱量が急増中。さらに利用を促そうと物流拠点性をPRした。

メーカー、物流関係事業者ら約230人が参加した。釜石市の野田武則市長は「道路網整備と相まって釜石港の拠点性は飛躍的に高まっている。今後も取り組みを強めるので期待してほしい」とアピールした。

自動車電気部品を製造する住友電装（三重県四日市市）は、東北地区の部品輸出入拠点として釜石港を主力に据える。講演した同社西部事業本部生産管理部の金森輝主席は、部品の多くは本県の完成車工場向けであり▽距離と時間の短縮▽コスト節減▽物流品質の確保―などの点で、釜石港の可能性に着目したと説明。

「『岩手の貨物は岩手の港から』と訴える釜石市の熱意にも押され、ともに動いて条件に合う航路開設を実現させた。一層の時間短縮など課題を乗り越えていきたい」と方を込めた。

釜石市は三陸沿岸道路（八戸市―仙台市、359㌔）と、東北横断道釜石秋田線釜石―花巻間（80㌔）の結節点に位置する。道路整備の進展を追い風に釜石港は貨物の取扱量を増やし、昨年は4420TEU（1TEU＝20㌳コンテナ1個）と県内港の過去最多を更新。来年9月には荷役能力が高いガントリークレーンの導入も予定され、貨物取扱量のさらなる増加が見込まれている。


釜石港の可能性について語る住友電装の金森輝主席

資料：岩手日報（H28.12.2）

産業発展　期待高く

釜石港ガントリークレーン稼働

企業注目の拠点

時間、コスト面優位　他から乗り換えた例も



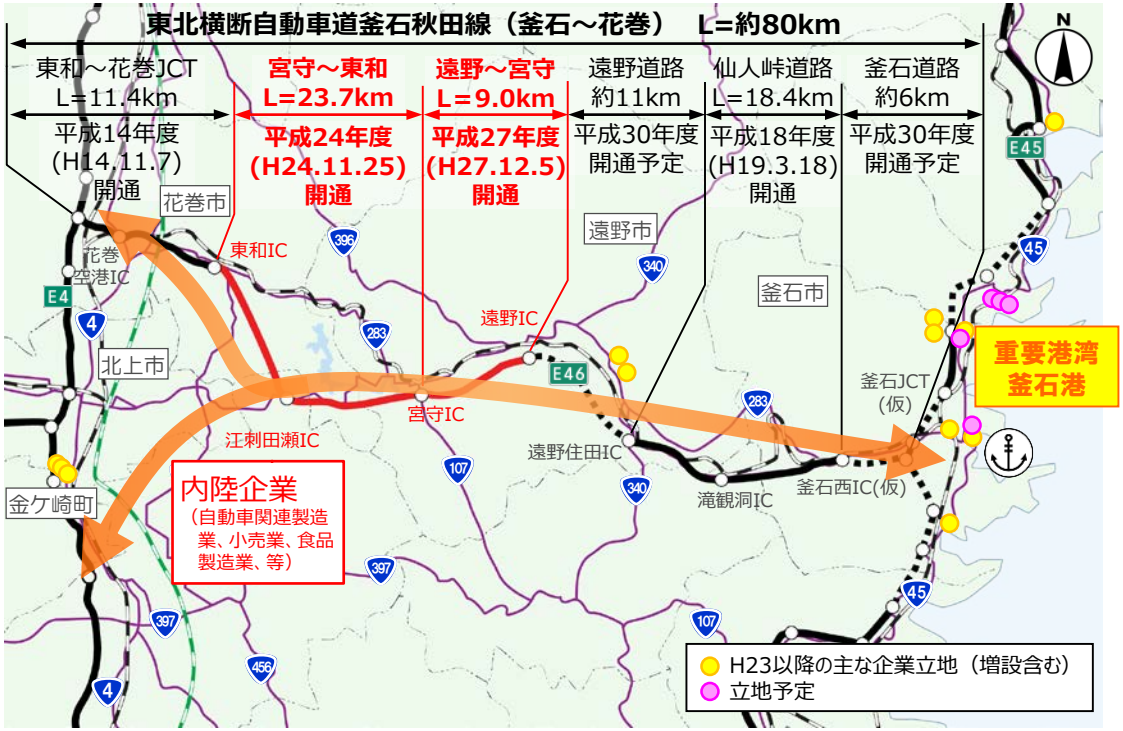


資料：岩手日報（H29.9.24）

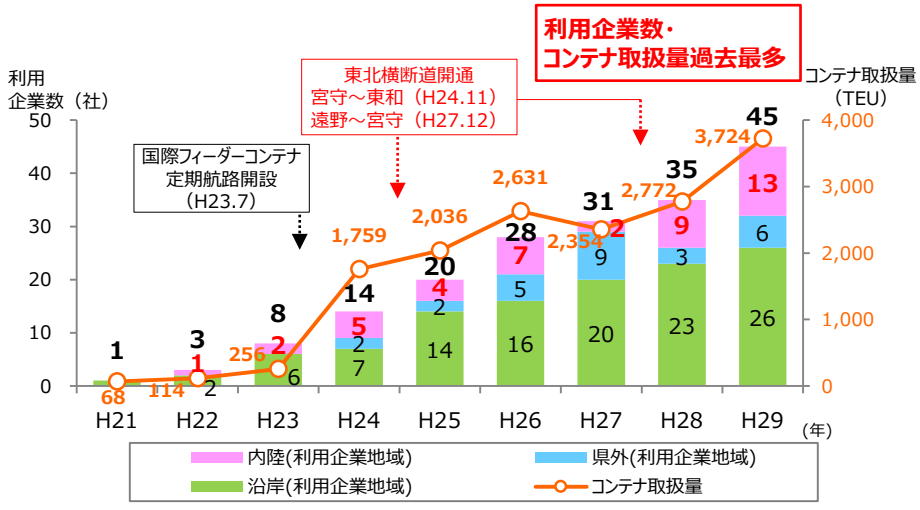
3. 事業効果の発現状況（6） 釜石港利活用による税収増加等

◆横断道の延伸とともに、釜石港の一般貨物コンテナ取扱量・利用企業数が増加。
◆釜石市立地企業も伸び、法人市民税も大幅増加。

▼内陸部と釜石港の物流ルート

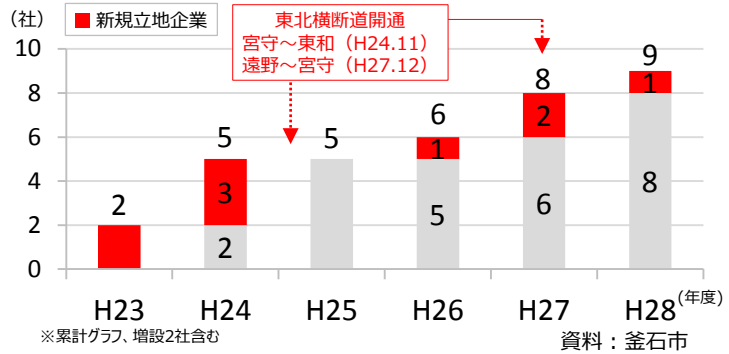


▼釜石港利用企業数・一般貨物コンテナ取扱量の推移



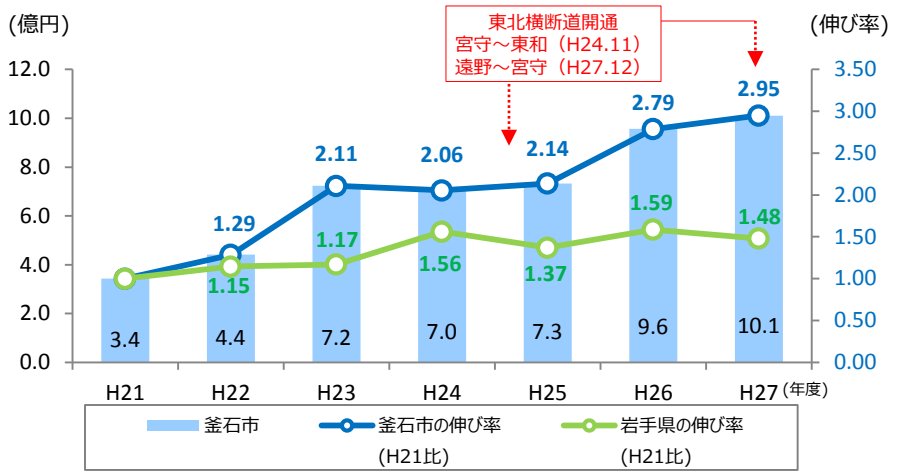
※1TEU=20フィートコンテナ1個　※コンテナ取扱量のH27は復興建設発生土の輸送分(2,066TEU)を除いた値　資料：釜石市

▼釜石市と立地協定を締結した企業



※累計グラフ、増設2社含む　資料：釜石市

▼法人市民税の推移（釜石市）

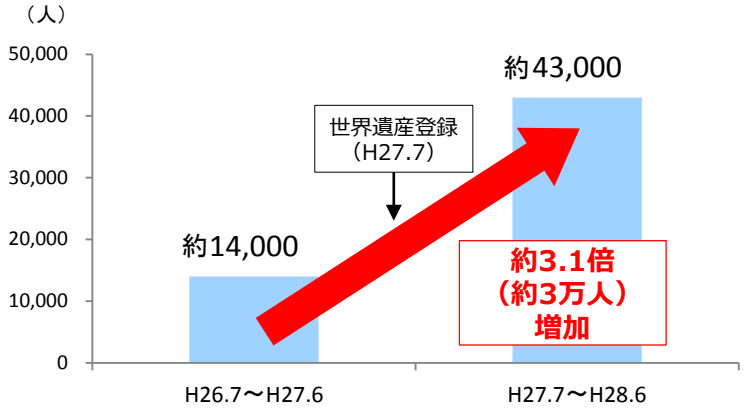


資料：総務省　地方財政状況調査関係資料

3. 事業効果の発現状況（7） 世界遺産等の周遊観光支援

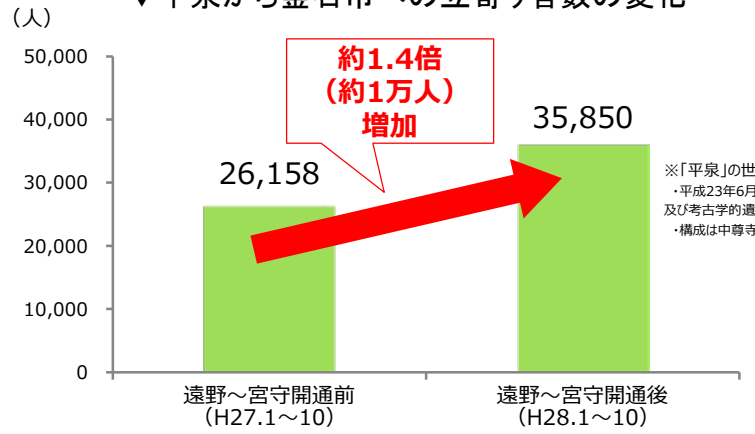
◆世界遺産「平泉」を有する平泉町、および釜石市にある「橋野鉄鉱山」では、世界遺産登録後に入込客数が増加。
◆平泉来訪者の釜石市への立ち寄りが増加しており、横断道開通が周遊観光の促進に寄与。

▼橋野鉄鉱山の観光入込客数の推移



資料：釜石市提供

▼平泉から釜石市への立寄り者数の変化



※「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO.,LTD.

資料：「混雑統計®」データ（平泉町滞在者を対象）
・値は「混雑統計®」データによる推計値であり、他の公表値とは一致しない
・H27:1月～10月、H28：1月～10月（滞在時間15分以上でカウント）

※「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供する「ドコモ地図ナビ」サービスのオートGPS機能利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、性別・年齢等の個人を特定する情報は含まれない。

▼滞在者数の増加と沿岸部への観光ルート



《宿泊事業者の声》

◆遠野IC～宮守ICの開通によって、旅行会社やバス会社よりアクセス性が良くなったとの評判がありました。（H28.11ヒアリング）

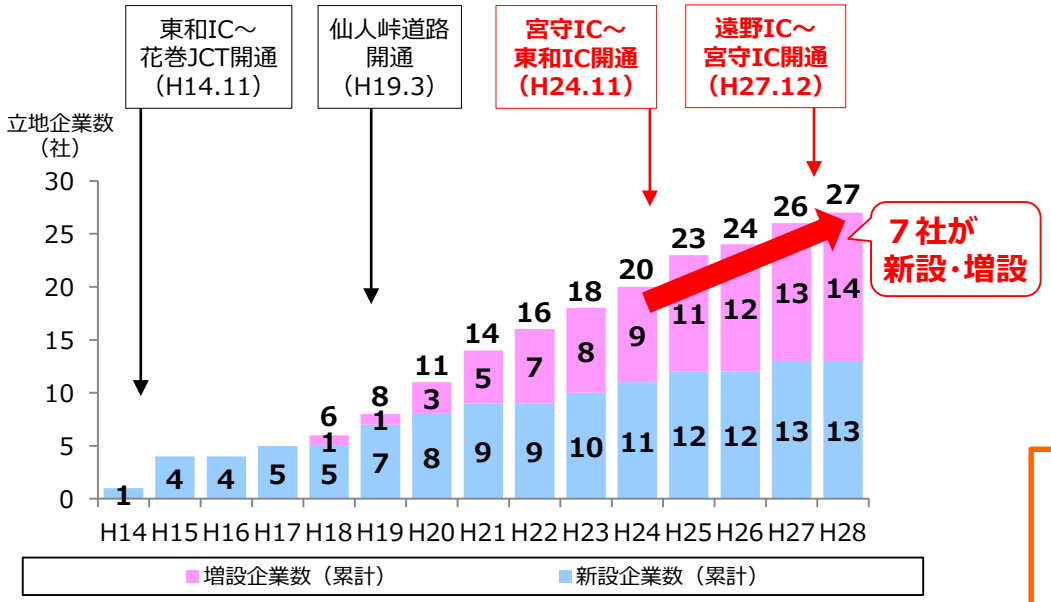
《釜石観光協会の声》

◆道路の開通も要因となり、平泉から釜石へ、橋野鉄鉱山や三陸沿岸の観光地を巡る観光客が増えています。（H29.2 ヒアリング）

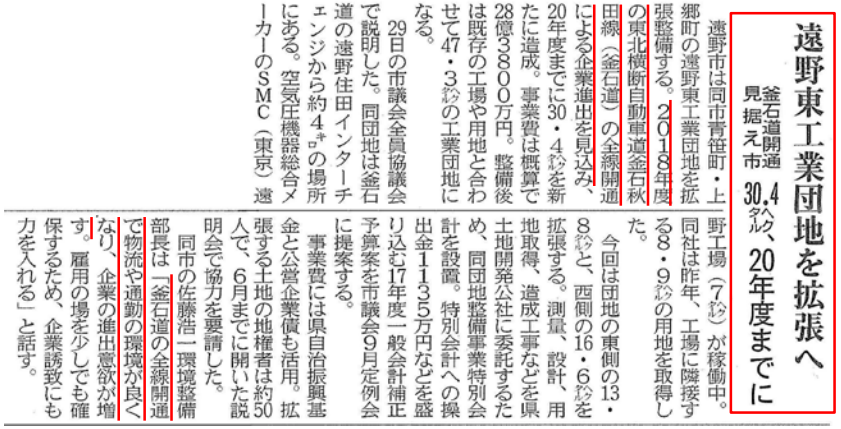
3. 事業効果の発現状況（8） 企業立地支援

◆横断道の順次開通により、遠野市へ企業の進出が加速。H25年以降、7社が新設・増設。
◆遠野IC～東和IC間開通後に、遠野東工業団地の拡張整備が決定（H28.3）し、企業誘致活動を支援。

▼遠野市へ新設・増設した企業数（累計値）の推移



出典：遠野市



遠野東工業団地を拡張へ

釜石道開通見据え市 30.4ヘクタール、20年度までに

遠野市は同市青笹町・上郷町の遠野東工業団地を拡張整備する。2018年度の東北横断自動車道釜石秋田線（釜石道）の全線開通による企業進出を見込み、20年度までに30・4㌶を新たに造成。事業費は概算で28億3800万円。整備後は既存の工場や用地と合わせて47・3㌶の工業団地になる。

29日の市議会全員協議会で説明した。同団地は釜石道の遠野住田インターチェンジから約4㌔の場所にある。空気圧機器総合メーカーのSMC（東京）遠野工場（7㌶）が稼働中。同社は昨年、工場に隣接する8・9㌶の用地を取得した。

今回は団地の東側の13・8㌶と、西側の16・6㌶を拡張する。測量、設計、用地取得、造成工事などを県土地開発公社に委託するため、同団地整備事業特別会計を設置。特別会計への操出金1135万円などを盛り込む17年度一般会計補正予算案を市議会9月定例会に提案する。

事業費には県自治振興基金と公営企業債も活用。拡張する土地の地権者は約50人で、6月までに開いた説明会で協力を要請した。

同市の佐藤浩一環境整備部長は「釜石道の全線開通で物流や通勤の環境が良くなり、企業の進出意欲が増す。雇用の場を少しでも確保するため、企業誘致にも力を入れる」と話す。

資料：岩手日報（H29.8.30）



■遠野東工業団地

・既存工業団地売却済み・**拡張整備を決定**
（H31年造成着手、H32～H37年までの完了を目標）



《遠野市の声》

◆道路の順次開通に伴い、**遠野市へ工場の増設・新設が増加**しています。
◆平成27年3月に**既存工業団地が完売**し、平成28年3月には**遠野東工業団地の拡張整備**を決定しました。更なる雇用の場の確保のため、工業団地整備に取り組んでいます。

（H29.3 ヒアリング調査結果）

4. 事業計画の変更内容

◆宮守～東和のコスト削減額　39億円（全体事業費　542億円　→　503億円）
◆遠野～宮守のコスト削減額　31億円（全体事業費　237億円　→　206億円）

項　目	【宮守～東和】減　額（億円）	【遠野～宮守】減　額（億円）	概　要
①軟弱地盤改良の変更	30	15	大規模な軟弱地盤改良不要による削減
②防雪柵の整備延長変更	9	16	防雪柵の整備優先箇所を抽出し、整備延長を削減
合　　計	39	31	

【①軟弱地盤改良の変更】

当初計画

当該箇所周辺地盤の状況から、軟弱地盤改良の実施を想定して計画



変更計画

大規模な軟弱地盤改良は伴わず完成

【②防雪柵の整備延長変更】

当初計画

現道の冬期の地吹雪の状況から防雪柵を全線整備することで計画



変更計画

土工概成後に現地調査を行った結果、防雪柵を全線整備では無く、地吹雪の影響が大きい箇所を優先的に整備する計画へ変更

	数量見直し	変動
①中層混合処理工	-165,000m3	-17.1億円
①薬液注入工	-19,000m3	-23.4億円
①路床改良工	-154,000m2	-4.8億円
②防雪柵	-5,400m	-24.4億円
合計		-69.7億円

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

○沿線の開発状況

・平成28年3月　遠野東工業団地の拡張整備が決定

○高規格幹線道路の整備状況

・三陸沿岸道路

平成26年3月　高田道路開通、平成27年11月　吉浜道路開通、平成29年11月　山田宮古道路開通

・東北横断自動車道釜石秋田線（釜石～花巻）

平成30年度　　釜石JCT～釜石西IC間（L=6.0km）、遠野住田IC～遠野IC間（L=11.0km）開通予定

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いるが、今後のネットワークの完成後に改めて事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。

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

○本事業は一般的な整備効果に加えて、釜石港へのアクセス向上による物流支援等地域特有の効果を発現している。
同種事業においても想定される地域特有の課題解消や整備効果等について、事業進捗とともに把握に努める必要がある。

○また、防雪柵設置区間見直し等によるコスト縮減を行っており、同種事業への反映に努める必要がある。

資 料 2－2

一般国道46号　角館（かくのだて）バイパス

1．事業の目的と概要（1）

○事業の目的

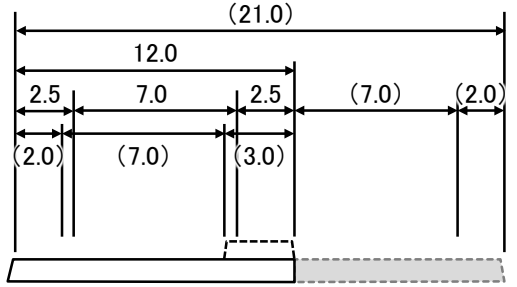
盛岡秋田道路は、岩手県盛岡市から秋田県大仙市に至る地域高規格道路（延長約80km）である。

角館バイパス（自動車専用道路）は、盛岡秋田道路の一部を構成する延長6.1kmの一般国道46号のバイパスであり、秋田県と岩手県の連絡を強化し、地域間交流の促進に大きく寄与するものである。また、当道路の整備により、交通渋滞の解消や観光期の交通渋滞の緩和、冬期走行環境の改善など、幹線道路としての機能改善が図られる。

位置図



標準横断図

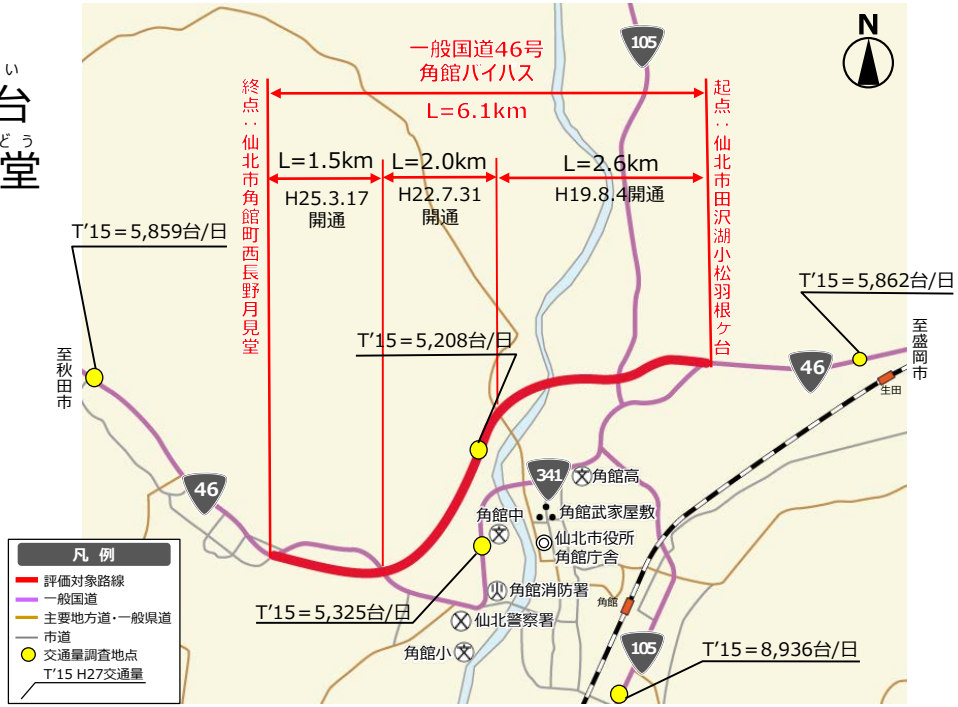


【単位:m】

○計画概要

起終点	：	自：秋田県仙北市田沢湖小松羽根ヶ台
		至：秋田県仙北市角館町西長野月見堂
延長	：	６．１ｋｍ
幅員	：	１２．０ｍ（暫定２車線）
道路規格	：	第３種第１級
設計速度	：	８０ｋｍ／ｈ
都市計画決定	：	平成９年度
事業化	：	平成９年度
用地着手	：	平成１１年度
工事着手	：	平成１２年度
開通年度	：	平成２４年度（ H25.3 ）

平面図



1．事業の目的と概要（２）整備状況



【写真①】開通後
（角館バイパス起点部付近）



【写真②】開通後
（角館バイパス小勝田ランプ付近）



【写真②】開通後
（角館バイパス終点付近）





国道46号

角館バイパス 全線6.1キロ開通

規制速度、時速70キロに



角館バイパスの全線開通を祝って行われたテープカット

国土交通省が整備を進めてきた仙北市の国道46号角館バイパスの一部、角館町雲然―同町西長野月見堂間（1・5キロ）が17日、開通した。開通済みの田沢湖小松字羽根ケ台―雲然間と合わせ、全線6・1キロ（片側1車線の自動車専用道路）がつながった。全線開通に伴い、規制速度が時速60キロから70キロに上がった。

同日午前、同省秋田河川国道事務所角館防災ステーションで約100人が出席して開通式が行われた。佐竹敬久知事が「国道46号は重要な物流ルートで、東日本大震災でも被災地支援に大役を果たした。盛岡―秋田間の高規格道路整備は本県の発展に極めて重要。開通を契機に地域の一層の発展を祈る」とあいさつ。バイパスの西長野側入り口に移動し、テープカットで開通を祝った。午後2時から一般車両が通行可能となった。

国道46号（盛岡市―大仙市協和）は角館地区で直角カーブや急勾配の部分があり、大勢の観光客が訪れる花見シーズンは著しく渋滞していた。これを解消するためバイパス整備が1997年に事業化し、2001年に着工。07年に田沢湖小松―角館町小勝田間（2・6キロ）、10年に小勝田―雲然間（2・0キロ）が開通した。総事業費は172億円。

（菅原潤）

秋田魁新報（H25.3.18）

大型クルーズ船寄港

秋田港 外国人ら観光楽しむ

英国船籍の大型クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス号」（11万5875トン、全長290メートル）が25日、秋田港に寄港した。今年、秋田港にクルーズ船が寄港するのは初めて。外国人観光客らが下船し、県内観光を終日楽しんだ。（川村巴）

午前7時ごろに着岸。岸壁では市女笠姿の小町娘や秋田犬が乗客を出迎え、なまはげ太鼓の演奏も披露された。

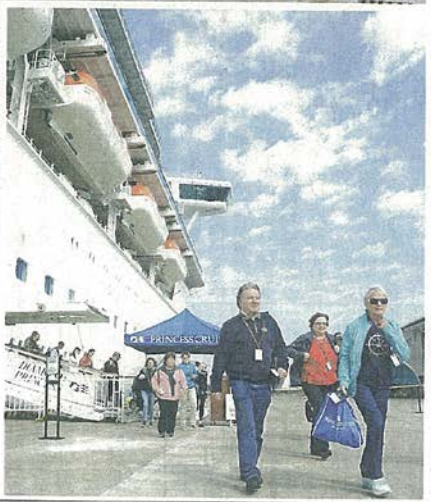
乗客はカメラで写真を撮ったり、埠頭に設置した土産物コーナーを眺めたりした後、観光バスやタクシーに乗り、秋田市や男鹿市、仙北市などの観光地に向けて出発した。

乗客約2600人の約7割を外国人が占める。妻と寄港から訪れた男性（78）は「角館の桜と武家屋敷を見に来た。電車を乗り継ぎ、時間を目いっぱい使って楽しみたい」と話した。

プリンセス号の寄港は、2014年の初入港以来6回目。今回は、米プリンセス・クルーズ社の日本オフィス「カーニバル・ジャパン」（東京）が主催する横浜港発着のツアー（20～29日）の一環で寄港した。秋田港のほか、伏木富山港（富山県）、境港（鳥取県）、釜山港（韓国）など七つの港に立ち寄るという。同日夜には函館港（北海道）に向けて出港した。



秋田港に寄港した大型クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス号」



秋田港に寄港したダイヤモンド・プリンセス号から下船し、県内観光に向かう乗客

さきがけ動画 ■使い方 19面

今年は過去最多26回

経済波及効果を期待

本県の3港（秋田、能代、船川）には今年、過去最多となる26回のクルーズ船の寄港が予定されている。一度に千人単位の旅行者が立ち寄り、飲食や土産代などの消費額は1人当たり1万～2万円ときれるだけに、地域への経済波及効果は大きい。

本県は5年ほど前から誘致活動に力を入れ、運航会社主催のセミナーに参加して業界とのつながりを深めたり、佐竹敬久知事によるトップセールスを行ったりしてきた。

地道な取り組みが実り、今年はパハマ船籍の「プレーメン号」（6752トン）、イタリア船籍の「コスタ・フォーチュナ号」（10万2569トン）の2隻が初入港。2019年4月には英国の豪華客船「クイーン・エリザベス号」（9万900トン）も寄港する。

国土交通省が15年にまとめた地域別のクルーズ船寄港実績によると、秋田港は14回で全国19位。東北では青森（21回）に次いで2番目に多い。全国で最も多い博多（259回）など九州に比べ、東北は全般的に寄港実績が少なく、「港の機能強化や観光案内人の充実など受け入れ体制の整備が課題」（県港湾空港課）となっている。

今回寄港したダイヤモンド・プリンセス号のツアーに関連し、寄港地の旅行商品を手配している東武トップツアーズ（東京）の担当者は、秋田港について「バスやタクシー会社などを含めた官民連携がまだ弱い印象。ソフトとハードの両面で旅行者の利便性を高めながら、寄港地の魅力を発信してほしい」と話した。

クルーズ船が停泊する秋田港の中島埠頭には乗客向けの常設施設がなく、現在は臨時テントを設け、観光案内や土産物販売を行っている。

県は16年度一般会計補正予算に約6億円を盛り込み、来年3月までに休憩所や土産物販売用の屋根付きスペース、公衆トイレを設ける計画だ。県港湾空港課は「港のにぎわいを創出し、さらなる経済波及効果を期待したい」としている。

2017年のクルーズ船入港予定

入港日	船名	乗客定員（人）	接岸場所
4月25日	ダイヤモンド・プリンセス	2,706	秋田港
27日	ぱしふぃっくびいなす	476	秋田港
5月9日	飛鳥Ⅱ	872	秋田港
11日	コスタ・ビクトリア	1,928	秋田港
12日	ぱしふぃっくびいなす	476	船川港
19日	ロストラル	264	能代港
20日	プレーメン	164	船川港
21日	ロストラル	264	能代港
23日	コスタ・ビクトリア	1,928	秋田港
6月5日	にっぽん丸	398	秋田港
21日	飛鳥Ⅱ	872	秋田港
7月5日	にっぽん丸	398	秋田港
7日	にっぽん丸	398	秋田港
8月3日	ぱしふぃっくびいなす	476	秋田港
4日	にっぽん丸	398	秋田港
5日	飛鳥Ⅱ	872	船川港
5日	飛鳥Ⅱ	872	秋田港
6日	ダイヤモンド・プリンセス	2,706	秋田港
9月3日	ダイヤモンド・プリンセス	2,706	秋田港
7日	飛鳥Ⅱ	872	船川港
12日	にっぽん丸	398	秋田港
15日	にっぽん丸	398	秋田港
18日	シルバー・ディスカバラー	120	能代港
10月7日	コスタ・フォーチュナ	2,716	秋田港
15日	ダイヤモンド・プリンセス	2,706	秋田港
20日	ダイヤモンド・プリンセス	2,706	秋田港

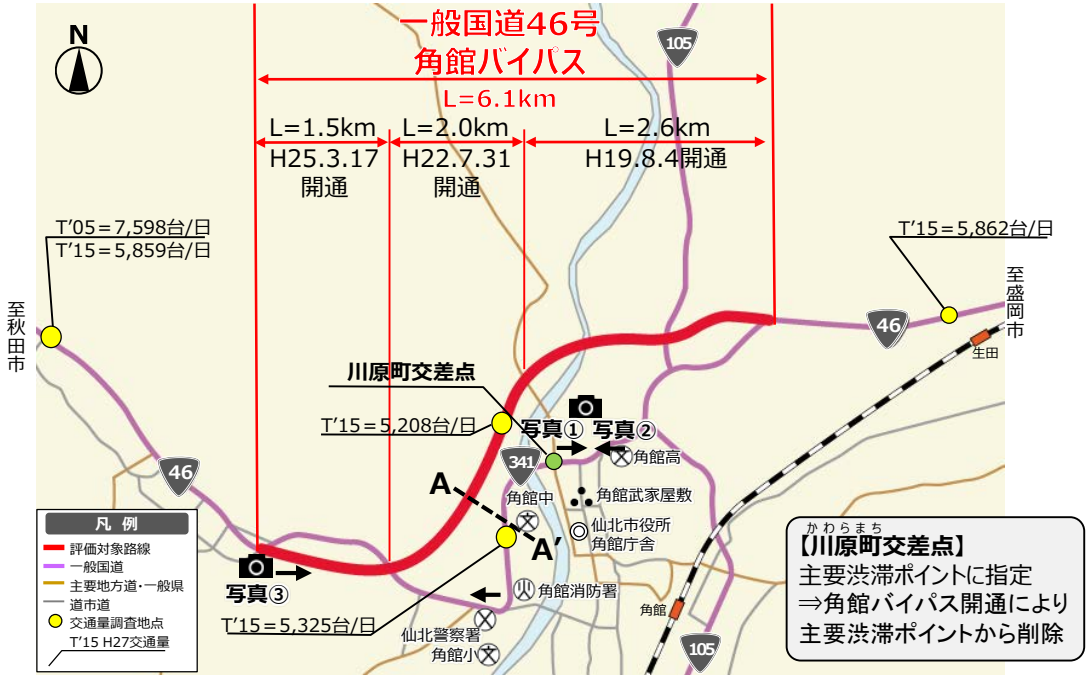
※県港湾空港課まとめ。3月31日時点。乗客定員と実際の乗客人数は客室人数の設定などにより差がある

秋田魁新報（H29.4.26）

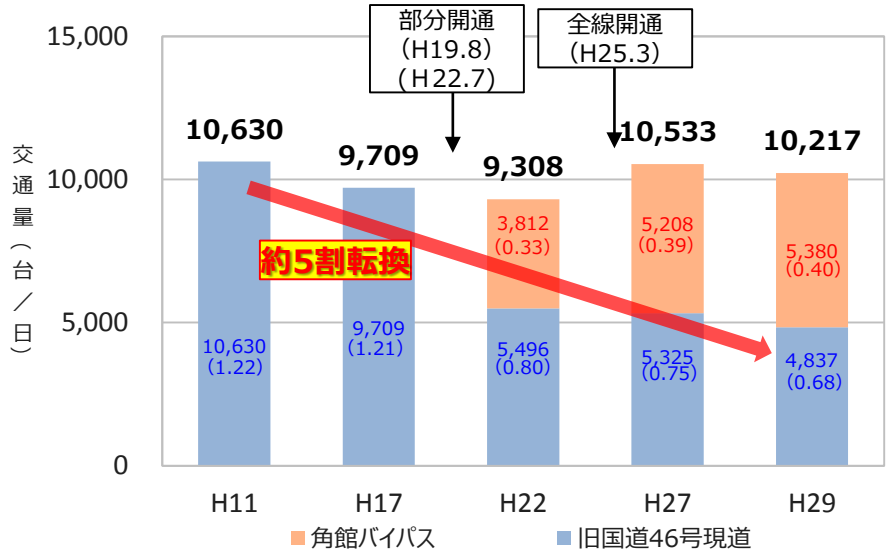
2．事業効果の発現状況（１）混雑緩和

◆角館バイパス整備により旧国道46号から通過交通が転換し、交通が分散。（旧国道46号:約106百台/日→約48百台）
◆旧国道46号の混雑度は、1.00以下に改善。※旧国道46号は、秋田県に移管され、現在は国道105号及び国道341号
◆観光期の混雑が緩和され、主要渋滞ポイントが解消。

▼角館バイパスと旧国道46号の交通量



▼角館バイパスと旧国道46号現道の日交通量の推移（A-A'断面）



※（　）内は路線別混雑度（混雑度：交通量を交通容量で除した値）
資料：H11～H27は全国道路・街路交通情勢調査、H29はトラカンデータ（10月平日平均）

現道（旧国道４６号　川原町交差点付近）



撮影日：平成18年4月



撮影日：平成29年5月

角館バイパス：H25.3開通区間

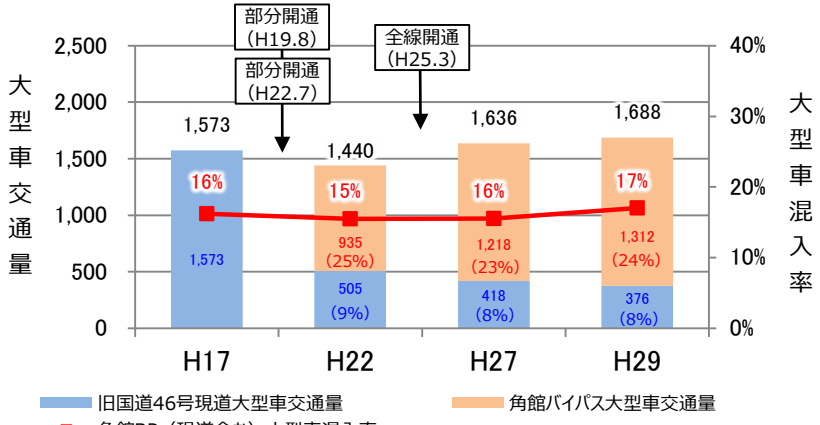


撮影日：平成26年5月

2．事業効果の発現状況（２）　事故減少

◆角館バイパス整備前は、物流大型車等の通過交通が通学路となっている市街地部に流入する事で事故危険性が高い状況。
◆大型車交通が角館バイパスに転換したことで死傷事故が約8割減少し、特に冬期死傷事故は約9割減少。地域や運転手からも危険性減少等の声も上がり、安全性が向上。

▼対象地域の大型車交通量の変化



※（　）は路線別の大型車混入率（大型車混入率：全交通量に対する普通貨物車、バスの交通量割合）
資料：（H11～H27）全国道路・街路交通情勢調査、（H29）トラカンデータ
観測地点（左地図のA-A'断面の位置）

▼市街地を走行する大型車



撮影日：平成18年2月



撮影日：平成20年1月

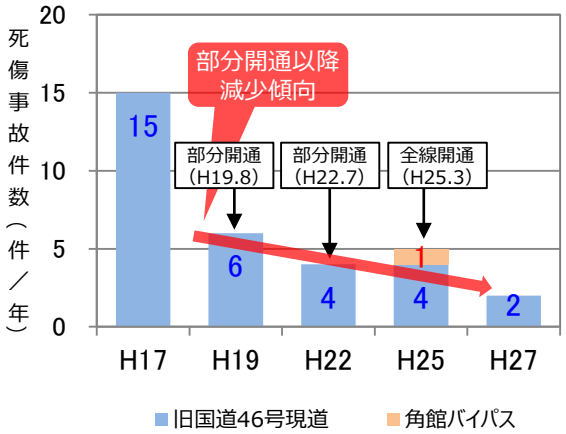
▼地域住民、道路利用者の声

○現道を走るトラックなどの**大型車両が少なくなり、安心して運行**できます。
（路線バス会社：平成26年3月）

○旧国道46号現道の交通量が減少し、**通学路の安全性が向上**しました。
（教育関係者：平成26年2月）
○角館バイパス走行時には、周囲に民家等がないため、**走行時に歩行者に対する危険性が減少**しました。
（物流事業者：平成26年2月）

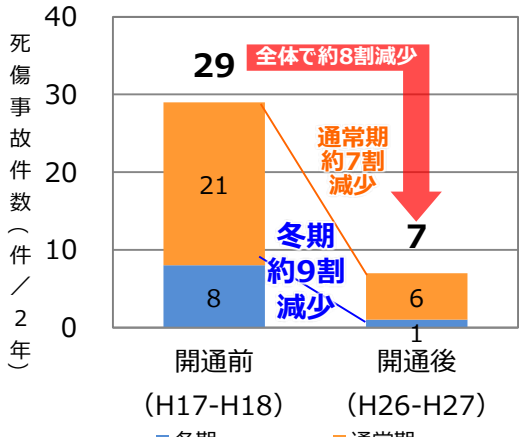


▼死傷事故件数の推移



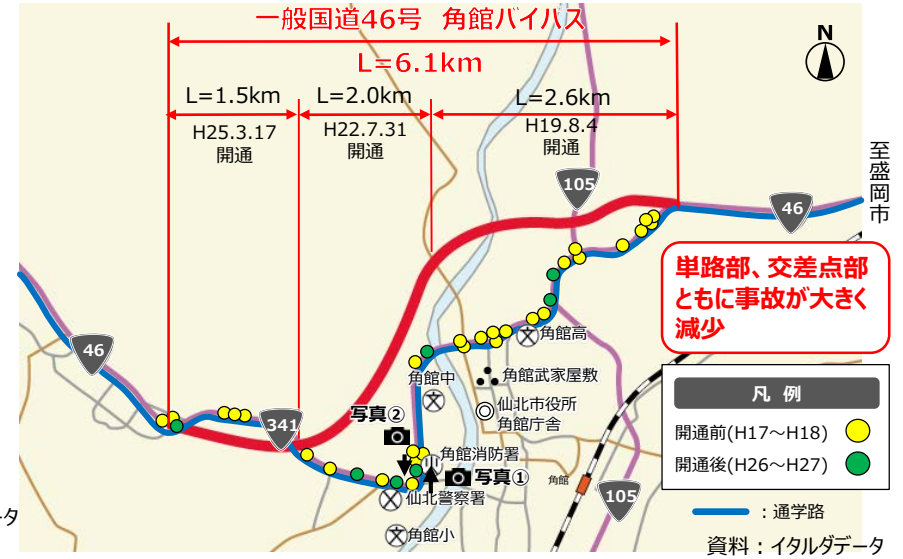
資料：イタルダデータ

▼季節別死傷事故発生件数



冬期　：12月～ 3月
通常期：4月～11月
資料：イタルダデータ

▼死傷事故発生個所



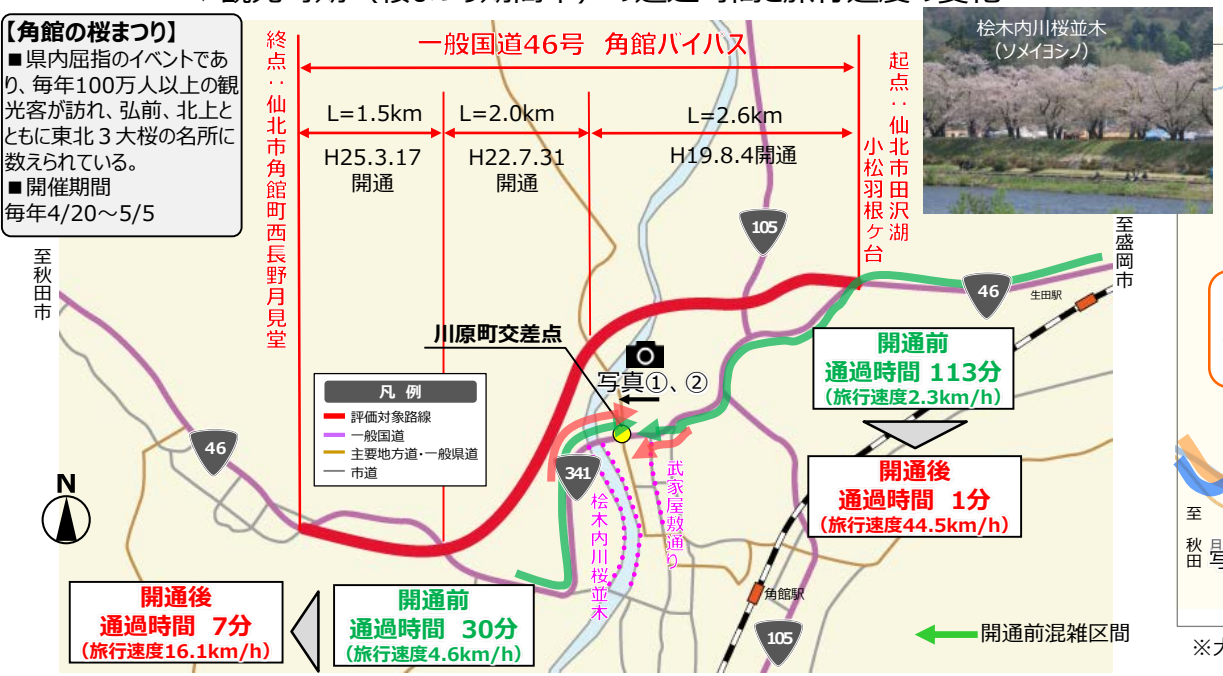
資料：イタルダデータ

2．事業効果の発現状況（３）１／２　角館桜まつり期間中の混雑緩和

◆角館バイパス整備前の「角館桜まつり」では、期間中に市街地通過に最大約2時間を要する著しい交通混雑が発生。
◆角館バイパス整備により案内看板による観光バスを誘導する渋滞対策が可能となり、大幅に混雑を緩和。

▼観光時期（桜まつり期間中）の通過時間と旅行速度の変化

【角館の桜まつり】
■県内屈指のイベントであり、毎年100万人以上の観光客が訪れ、弘前、北上とともに東北３大桜の名所に数えられている。
■開催期間
毎年4/20～5/5



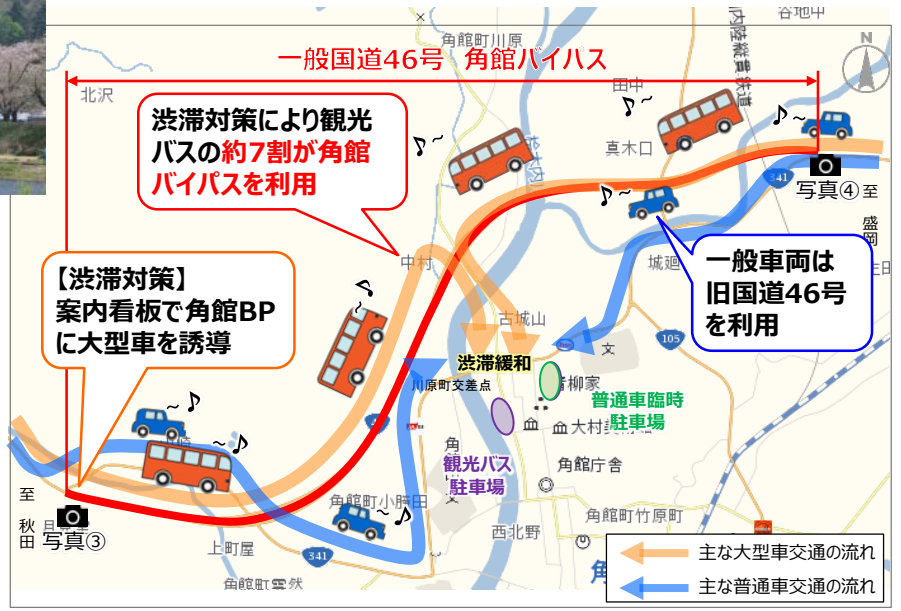
※角館桜まつりの人出状況が同程度の日で比較
資料：渋滞調査（開通前：H14.4.21（約15万人の人出）、開通後：H29.4.30（約12万人の人出））

▼桜まつりシーズンの混雑緩和状況（旧国道46号 川原町交差点）



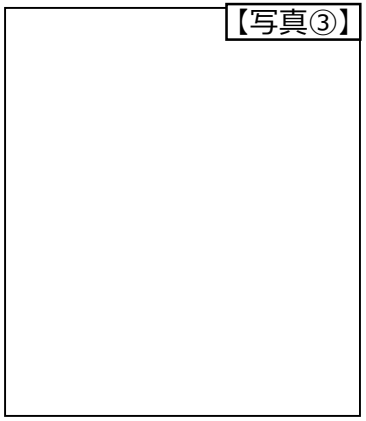


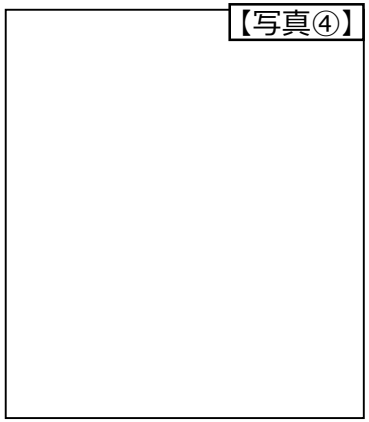
▼角館バイパスを活用した観光期の渋滞対策



※大型車：普通貨物車、バス
資料：観光バス運転手アンケート調査結果（H29）

▼案内看板



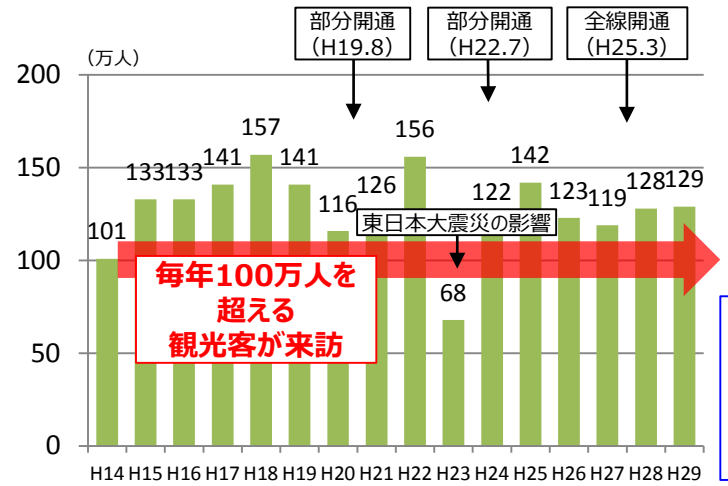


撮影日：平成27年4月

2．事業効果の発現状況（３）２／２　角館桜まつり期間中の渋滞緩和

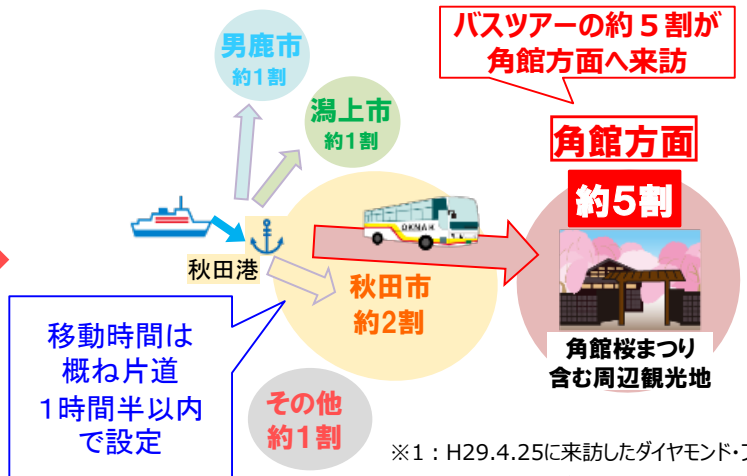
◆角館桜まつり来客数は毎年100万人超であり、秋田港に寄港する大型クルーズ船のオプショナルバスツアーの約5割が角館桜まつりへ来訪。
◆「角館桜まつり」に訪れる自動車の通過時間は最大約112分短縮。観光バス運転手の約８割は混雑緩和を実感。大型クルーズ船ツアー移動時間が概ね片道１時間半以内で設定される中、滞在時間増や円滑なスケジュール立案が可能になる事で観光振興に寄与。

▼角館桜まつり入込客数の推移



資料：秋田県観光要覧

▼大型クルーズ船のオプショナルバスツアーの行先割合 ※1



※1：H29.4.25に来訪したダイヤモンド・プリンセス号の実績

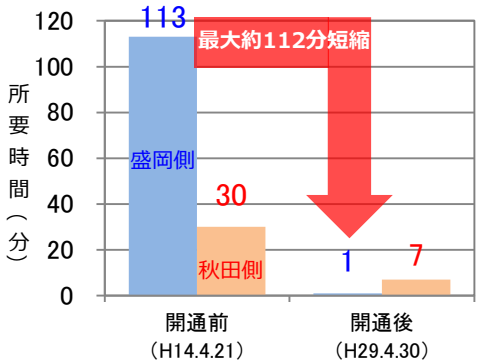
資料：秋田県建設部港湾空港課

▼角館桜まつりを楽しむ外国人観光客



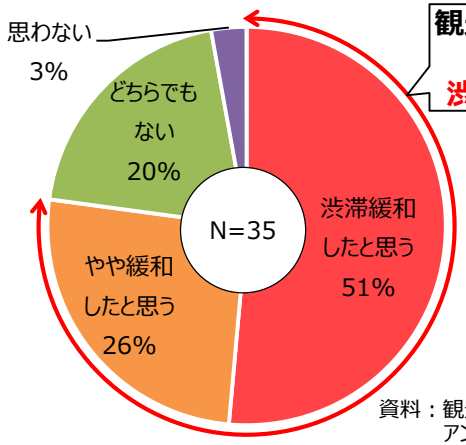
撮影日：平成29年4月25日

▼川原町交差点の通過時間の変化



資料：渋滞調査
（開通前：H14.4.21、開通後：H29.4.30）

▼国道46号の渋滞状況の変化



資料：観光バス運転手アンケート調査結果（H29）

▼観光バス事業者及び運転手の声

○以前は**田沢湖から２時間かかった**こともあったが、**今は遅れても10～15分程度**遅れるだけになりました。
（平成25年5月3日）
○観光期は時間が読みにくいが混雑が緩和され、**スケジュールを立てやすく、滞在時間も増やすことができるようになりました**。
○道路が広く、信号もないので　**とても走りやすくなりました**。
（平成29年4月30日,5月3日）



2．事業効果の発現状況　（４）盛岡～秋田間の物流支援

◆盛岡都市圏の輸入コンテナ貨物の約５割が秋田港からの搬入であり、搬入量は年々増加傾向。
◆角館バイパスを利用する物流事業者の約３割は秋田市⇔岩手県の利用。広域物流を支える路線として地域経済活動を支援。

▼盛岡都市圏における輸入コンテナ貨物の搬入先内訳

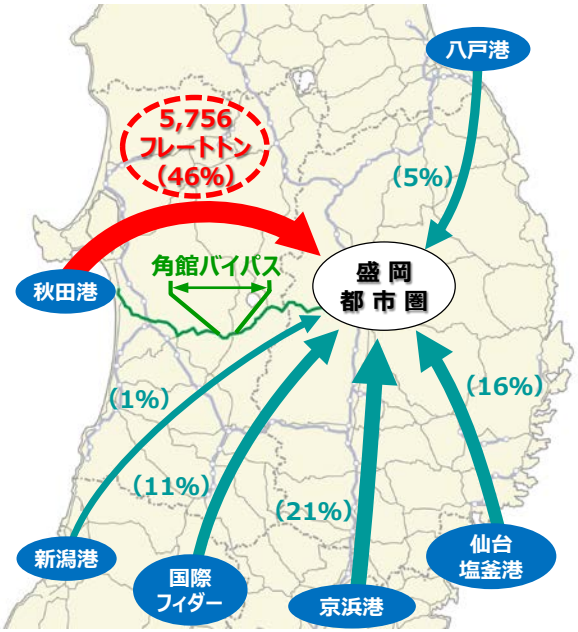
（走行するコンテナ輸送車）



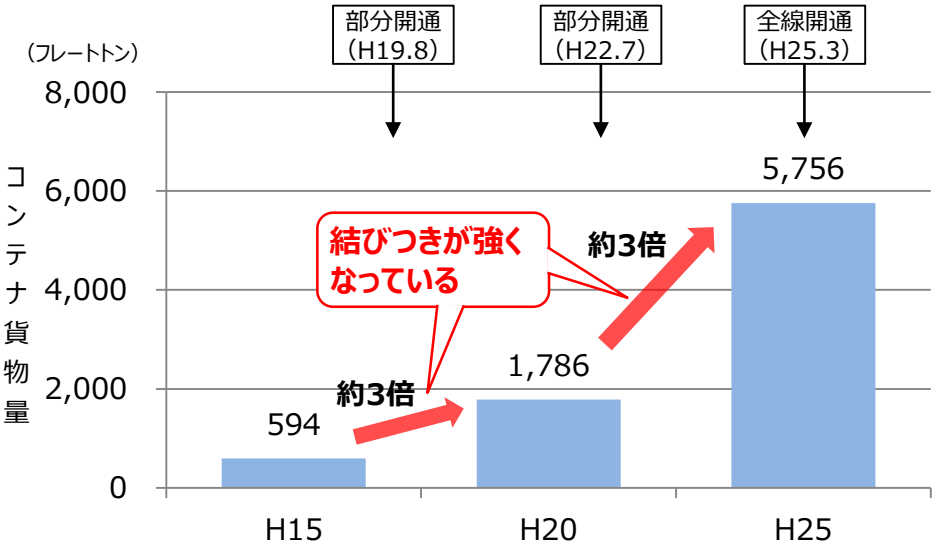
撮影日：平成25年3月

※フレートトン：貨物運賃計算の基礎となる貨物の単位で、運賃トンともいう。

資料：平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

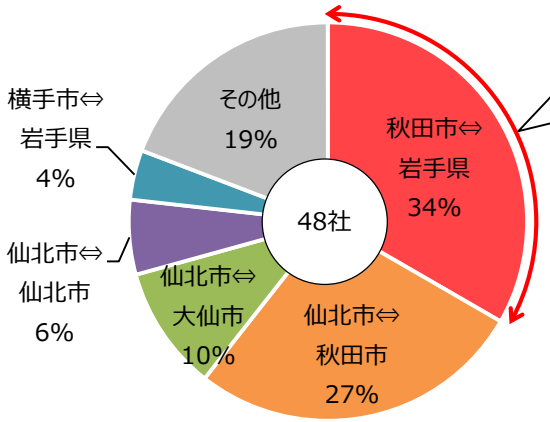


▼秋田港⇒盛岡都市圏の国際海上コンテナ貨物量の推移



資料：平成15～25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

▼角館バイパスを利用する物流事業者の発着地



角館バイパスを利用する物流事業者の約3割が秋田市⇔岩手県の流動

資料：物流事業者アンケート調査結果
（国道46号仙北市区間の利用が確認された物流事業者95社を対象にアンケートを配布し、61社から回答された結果。そのうち角館バイパスを利用する48社の状況：H28年11月実施）

▼道路利用者の声



○角館地区の通過が、**従来より5～15分短縮**できています。 **街中を走らなくても良くなり安全**になり、**以前より快適**になりました。
（コンテナ輸送会社：平成26年3月）

○野菜を輸送する際の**荷くずれが減少**しました。
（物流事業者：平成26年2月）

3．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

4．事業実施による環境の変化

―

5．社会経済情勢の変化

・H17.9：角館町（かくのだて）、田沢湖町（たざわこ）、西木村（にしき）が合併し、仙北市（せんぼく）となる。
（人口：H7　角館町：1.5万人、田沢湖町：1.3万人、西木村：0.6万：合計3.4万人→H27　約3.0万人）
出典：国勢調査
・H27.8：「農業・医療ツーリズム」のための改革拠点として国家戦略特区（地方創生特区）に指定

6．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が、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。

7．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

○本事業は一般的な整備効果に加えて、観光期の混雑緩和等地域特有の効果を発現している。同種事業においても想定される地域特有の課題解消や整備効果等について、事業の進捗とともに把握に努める必要がある。
○また、橋梁工事（耐候性鋼材の採用、下部工の見直し等）に関わるコスト縮減等を行っており、同種事業への反映に努める必要がある。

資　料　２－３

一般国道１３号　米沢（よねざわ）拡幅

1．事業の目的と概要（１）

○事業目的

東北中央自動車道米沢八幡原IC供用後の円滑なICアクセス確保及び交通混雑の緩和、周辺の各種開発計画の支援を目的としている。

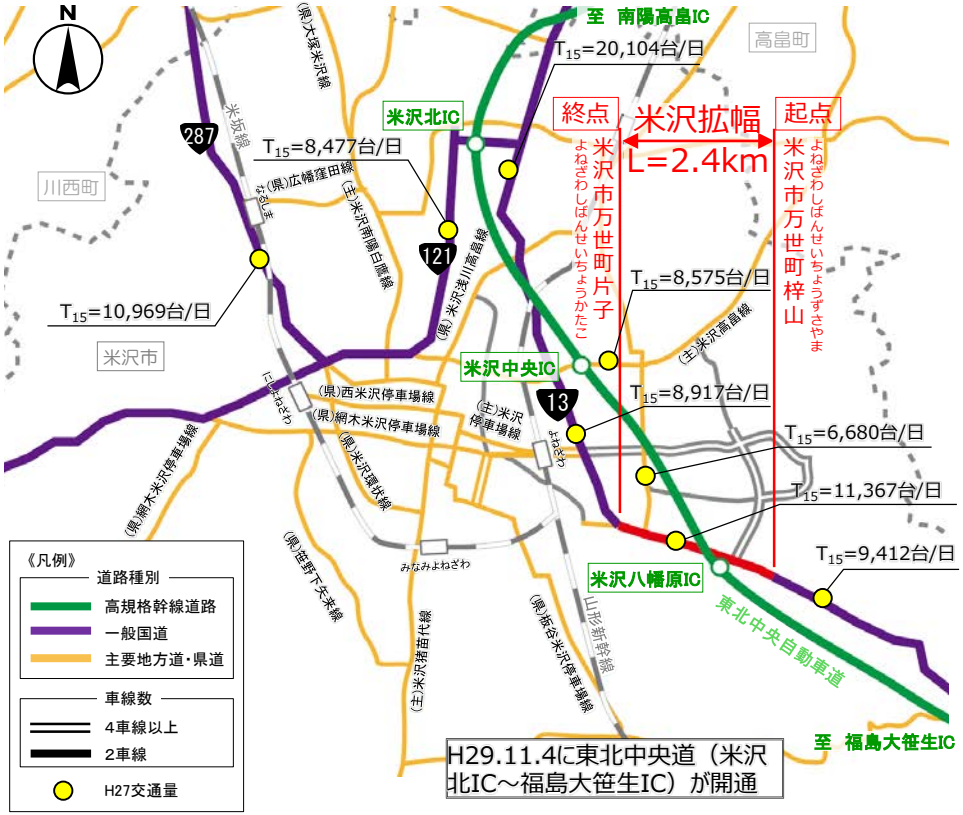
○計画概要

起終点　：自）山形県米沢市万世町梓山（よねざわしばんせいちょうずさやま）
　　至）山形県米沢市万世町片子（よねざわしばんせいちょうかたこ）
延長　：　２．４ｋｍ
幅員　：２８．０ｍ（4車線）
道路規格　：第３種１級
設計速度　：８０km/h
都市計画決定：平成７年度
事業化　：平成１１年度
用地着手　：平成１５年度
工事着手　：平成１９年度
全線開通年度：平成２４年度（H24.12.21）

位置図

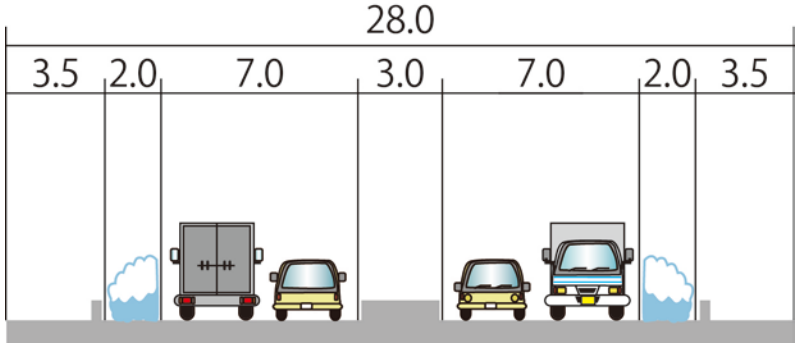


平面図



標準横断図

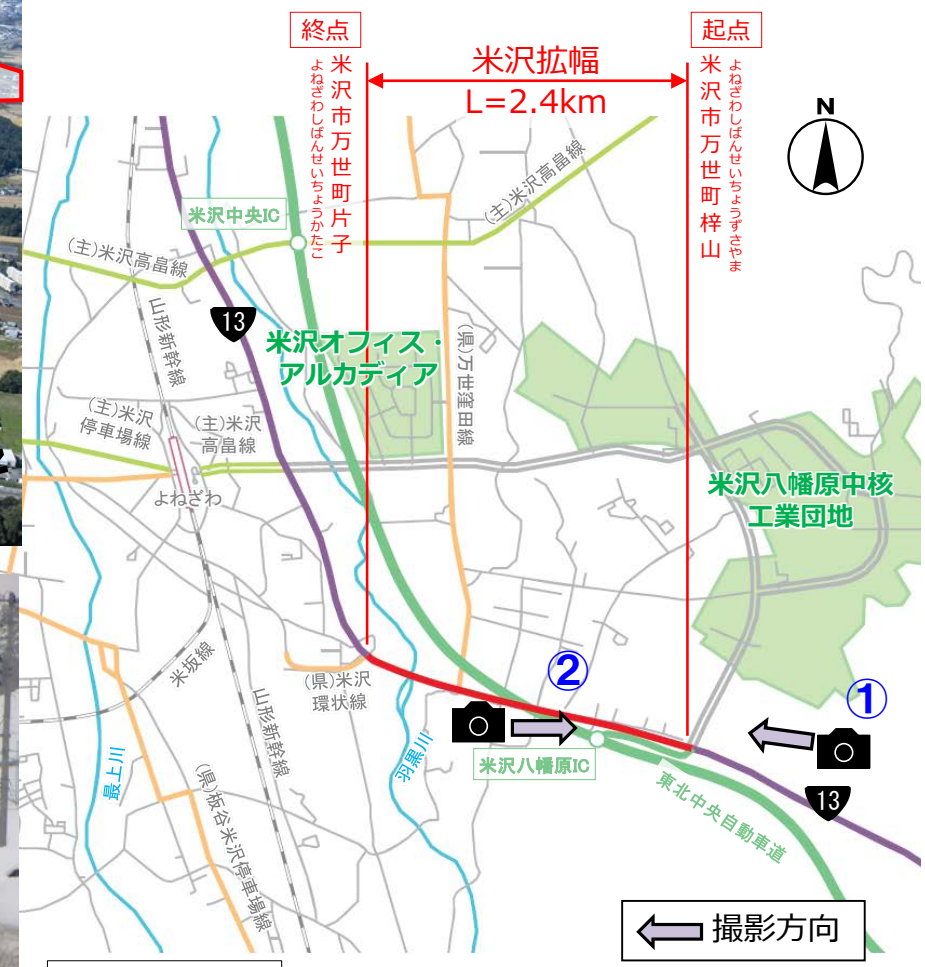
【標準横断図】　単位：m



1．事業の目的と概要（２）整備状況

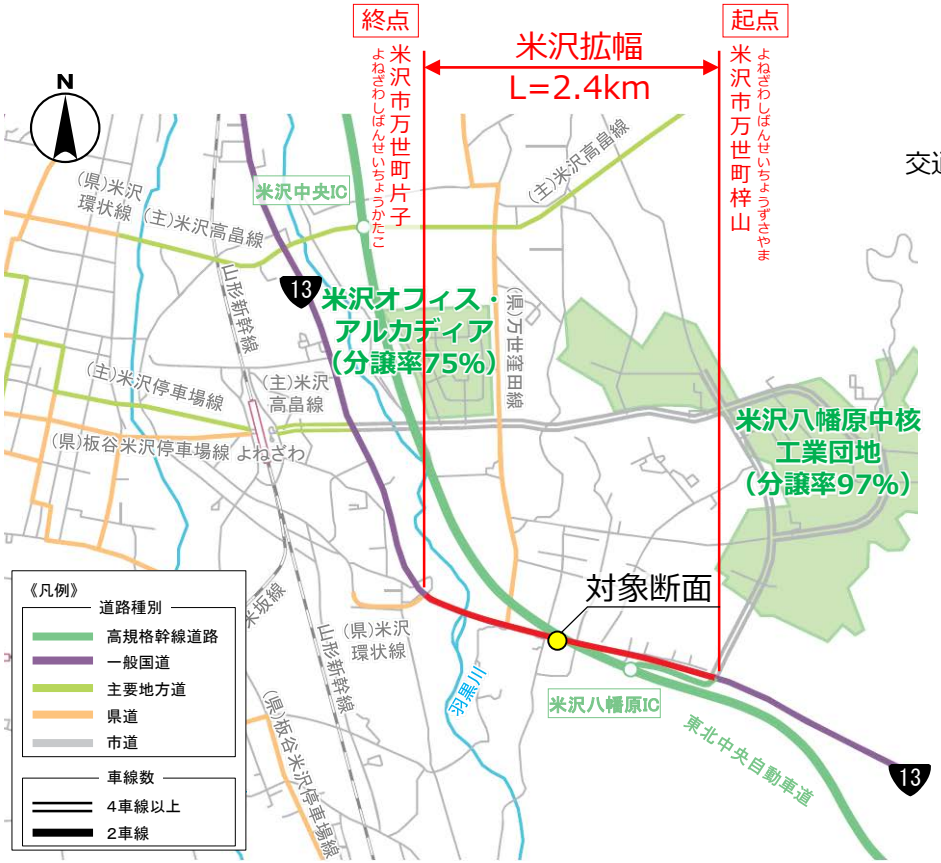




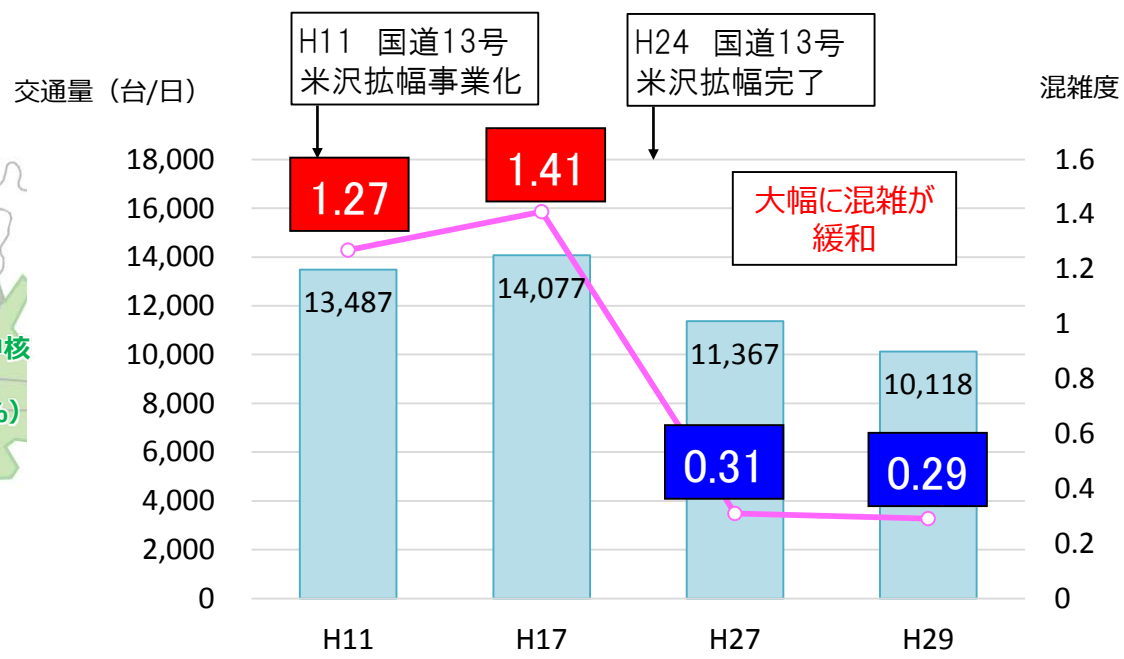


2．事業効果の発現状況（１）交通混雑緩和によるICアクセス性向上

◆米沢拡幅に伴い交通容量が拡大し、交通量の減少と合わせて混雑度は約8割低減（拡幅前：1.41⇒拡幅後：0.29）
◆混雑の緩和により、米沢市街地と米沢八幡原IC間のアクセス性が向上



▼ 米沢拡幅平日交通量と混雑度の変化



出典：H11、H17、H27は全国道路・街路交通情勢調査、H29はトラカンデータ（H29.11）

※混雑度とは、道路の交通容量に対する交通量の割合

米沢拡幅前の混雑状況



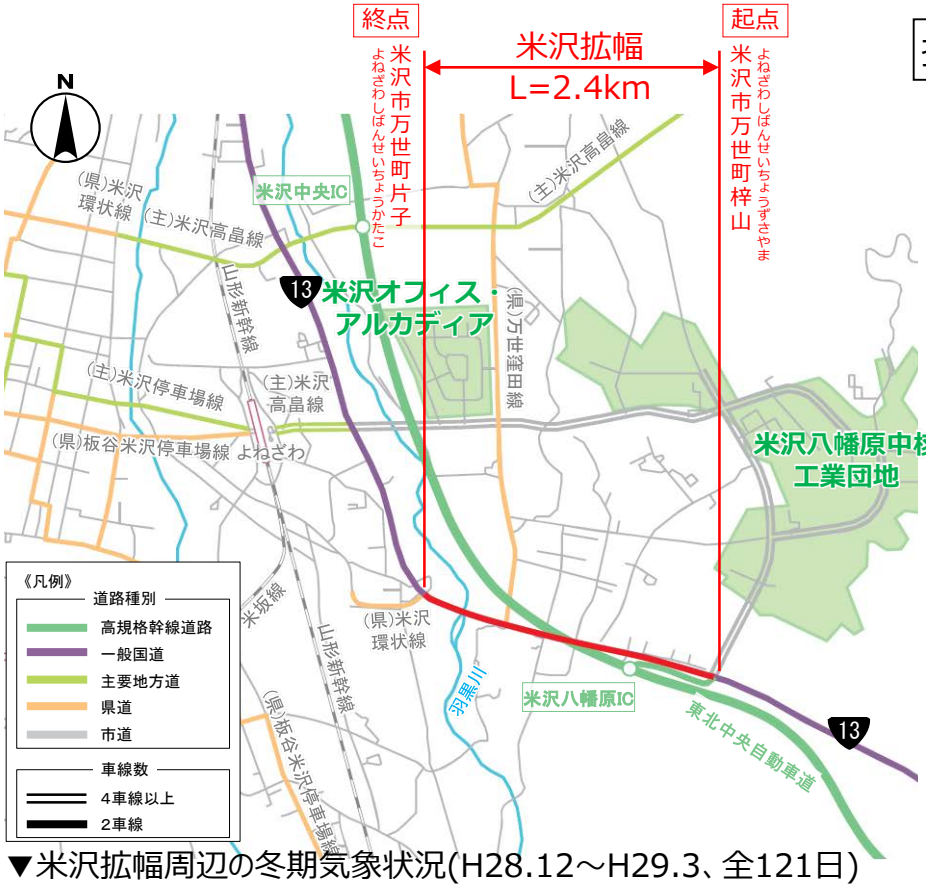


■米沢市内製造事業者の声

・東北中央道（福島～米沢）の開通と合わせて、製品の関東方面への出荷時における定時性、信頼性、速達性、走行性が向上しています。
【H29年度事業者ヒアリング結果】

2．事業効果の発現状況（２）冬期交通環境の改善

◆冬期気象条件が厳しく、安全な走行環境の確保のため冬期の約９割は除雪機械が稼動
◆除雪車稼動時や、除雪後の路肩堆雪による車道幅員の縮小等により、冬期は通常期に比べて速度が大幅に低下
◆米沢拡幅により、除雪がスムーズとなり、冬期交通環境が改善（拡幅前：24km/h低下⇒拡幅後：5km/h低下）



▼米沢拡幅周辺の冬期気象状況(H28.12～H29.3、全121日)

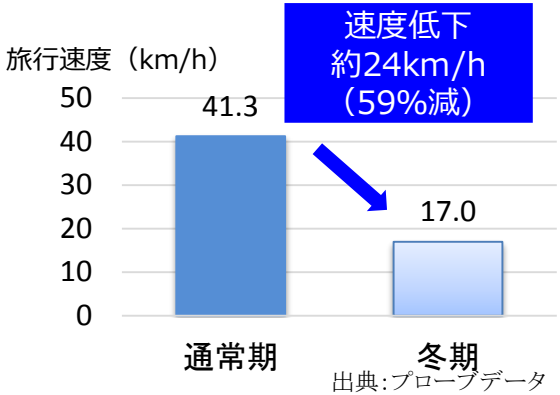
5cm以上降雪日	40日（約33%）
最低気温が氷点下の日数	100日（約83%）
除雪日数	106日（約88%）

資料：　気象庁、山形河川国道事務所
※除雪日数・・・一般除雪または薬剤散布実施日

拡幅前

▼ 除雪中の混雑状況と旅行速度の変化（通常期、冬期）

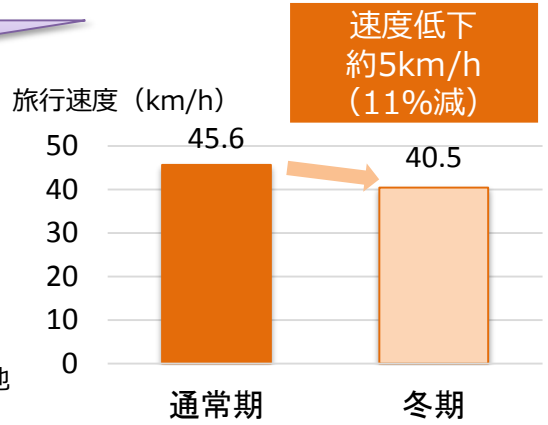




出典：プローブデータ
（通常期：H23.10、冬期：H24.2（除雪機械稼動日））

拡幅後





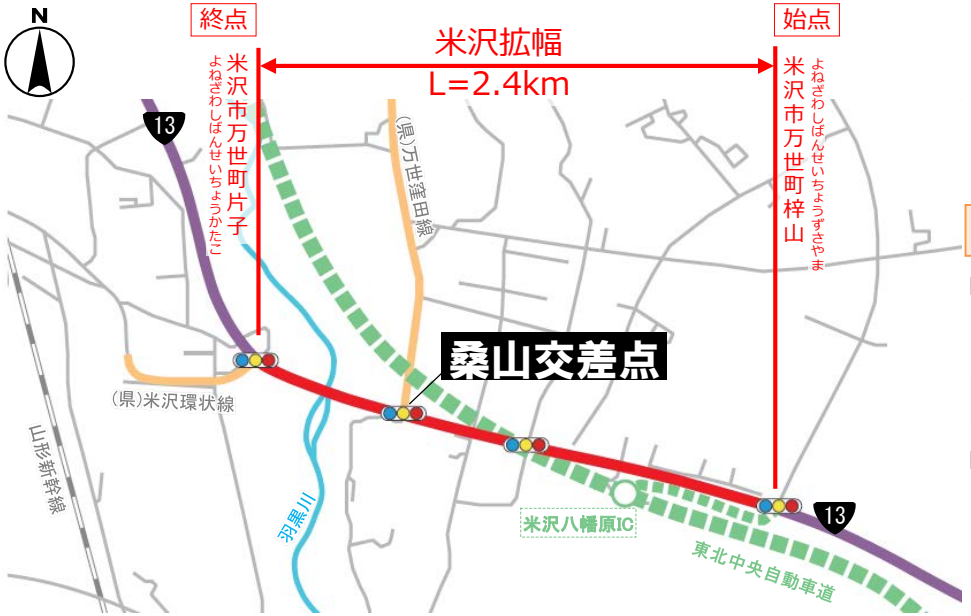
出典：プローブデータ
（通常期：H27.10、冬期：H28.2（除雪機械稼動日））

■米沢市内製造事業者の声

以前は除雪車両の追い越しができず、冬期は混雑は頻発し、物流にも影響が出ていた。4車線になってからは、追い越しもスムーズにできて、時間通りに出荷が可能となりました。　【H29年度事業者ヒアリング結果】

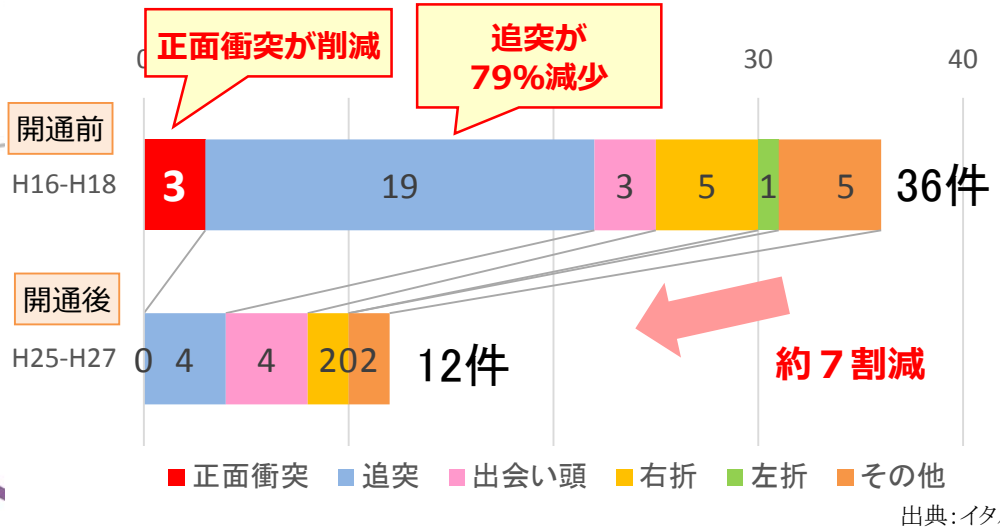
2．事業効果の発現状況（３）事故減少

◆米沢拡幅により、死傷事故件数が約７割減少し、正面衝突等の重大事故も削減
◆最も事故が発生していた桑山交差点では、米沢拡幅や交差点形状の改良に伴い、死傷事故率が約８割削減するなど、死傷事故の減少に伴い、沿道の安全性が向上



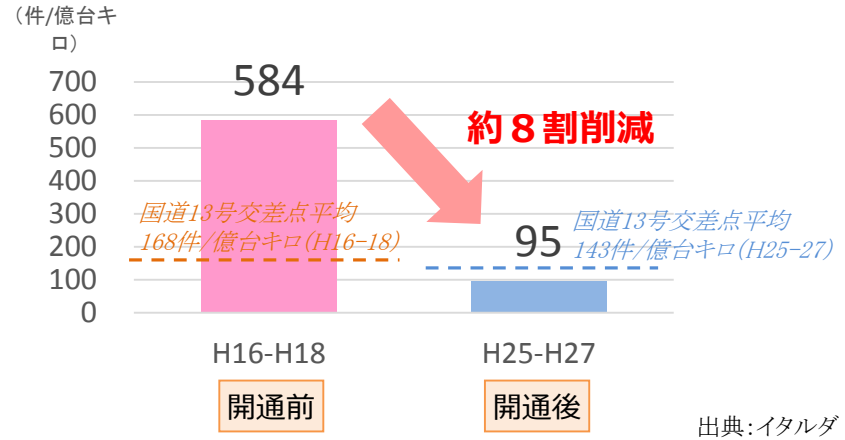
事業前は正面衝突事故が発生

▼ 米沢拡幅の事故類型別事故件数の変化



出典：イタルダ

▼ 桑山交差点の死傷事故率の変化



出典：イタルダ

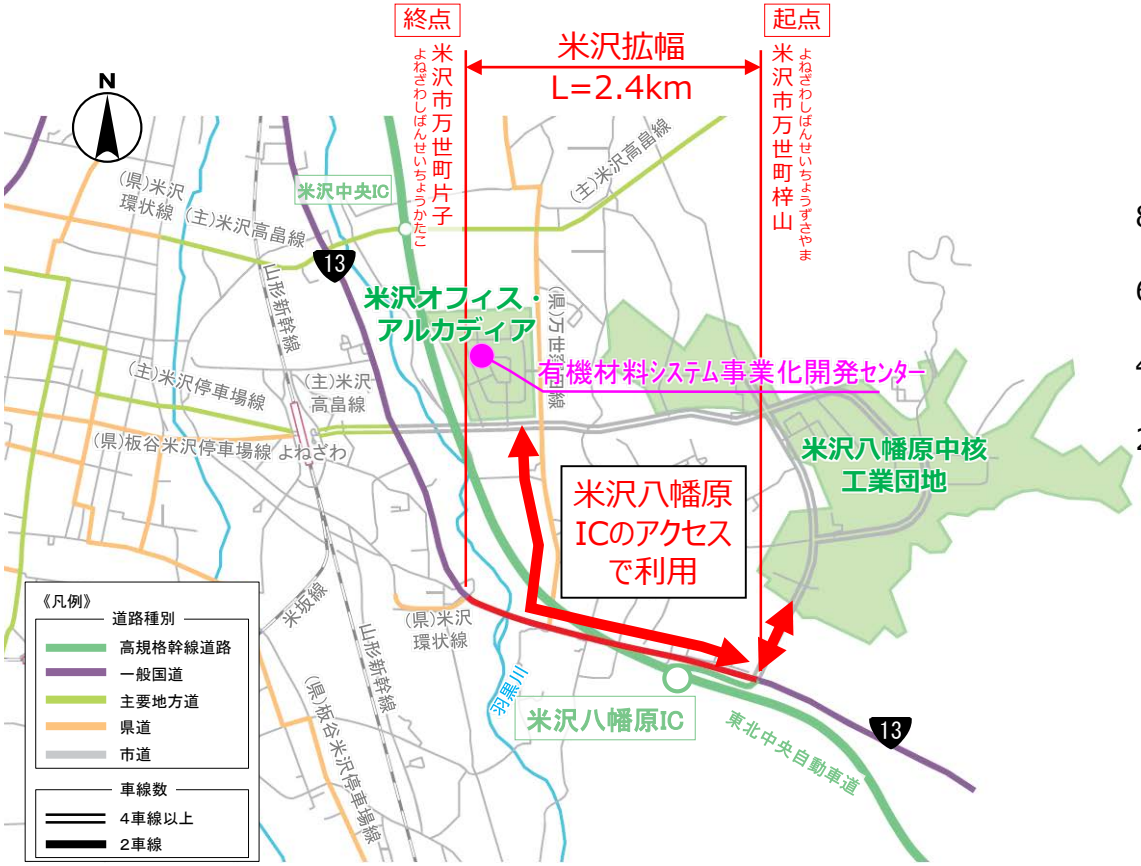
■沿線企業従業員の声

・桑山交差点で交差する市道・県道は工業団地への通勤路として使われているが、4車線化と合わせて交差点の形がクランクから十字路に変わったことで、見通しも良くなり、安全になりました。【H29年度事業者ヒアリング結果】

米澤新聞（H18.5.7）

2．事業効果の発現状況（４）周辺開発支援

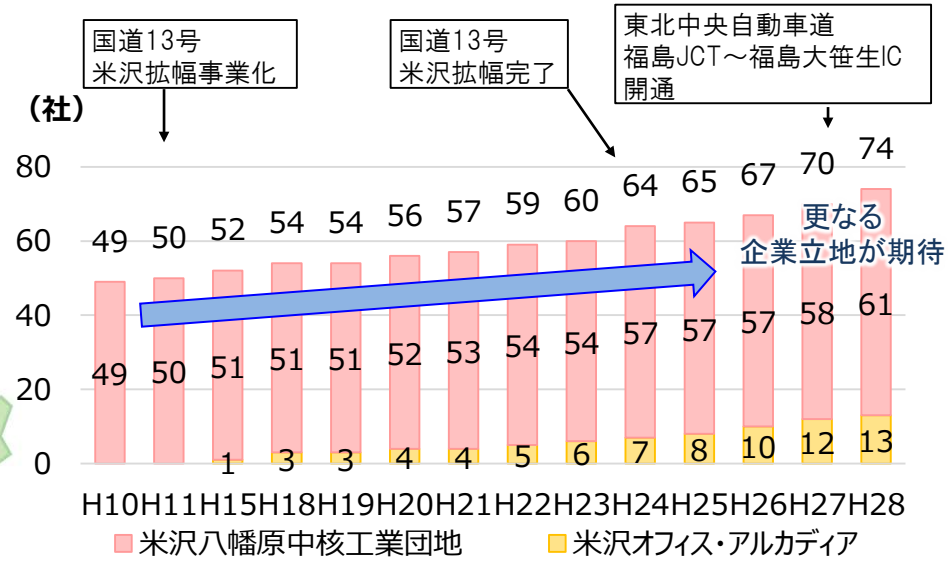
◆米沢拡幅と東北中央道の整備に伴い、沿線工業団地の企業立地が促進
◆米沢オフィスアルカディアには、産学官連携による「有機材料システム事業化開発センター」の整備が進むなど、地域産業の活性化に寄与



■米沢工業団地立地企業の声

・米沢に進出した要因は東北中央道の整備が大きいが、東北中央道と工業団地を結ぶ米沢拡幅等の道路整備が進んでいることは、工業団地への立地を検討するうえでとても重要だと思う。　【H28事業者ヒアリング結果】

▼米沢市主要工業団地への企業進出状況



資料：米沢市商工課

地域創生に向けた産学官連携施設を沿線に整備

山形大学、山形県、山形県産業技術振興機構、米沢市、米沢栄養大学が連携し、「有機材料システム事業化開発センター」を整備(H30.3稼動予定)
県内外の企業と共同で、開発実証を行うため、東北中央道や米沢拡幅等により県外とのアクセス性がよい米沢オフィス・アルカディアに立地

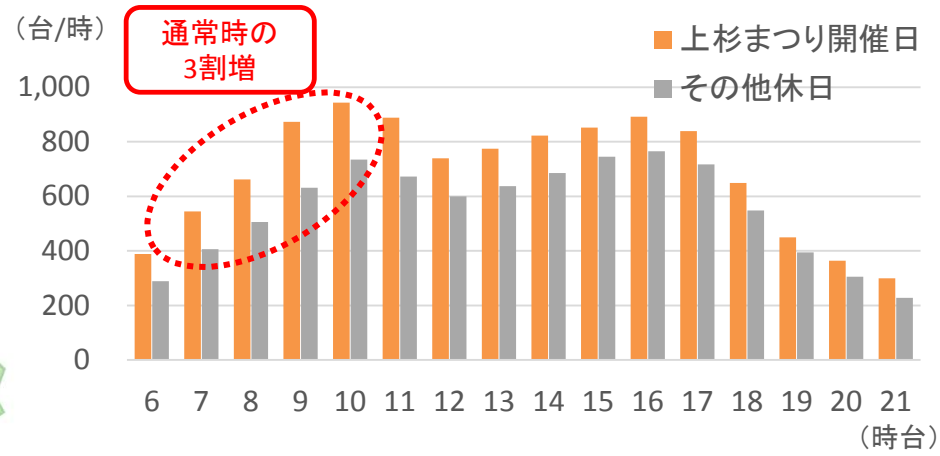


2．事業効果の発現状況（５）イベント開催時の速度低下改善

◆上杉まつりの観光入込客は、年々増加傾向に推移しており、祭り開催時は、通常期の休日に比べ交通量が3割程度増加
◆以前は、祭り開催時に速度低下が起こっていたものの、拡幅後は一定の速度での通行が可能に



▼上杉まつり開催時の交通量（下り方向）



出典：トラフィックカウンターデータ（H28.4.9～5.29）

▼上杉まつりの入込客数



資料：米沢市観光課資料

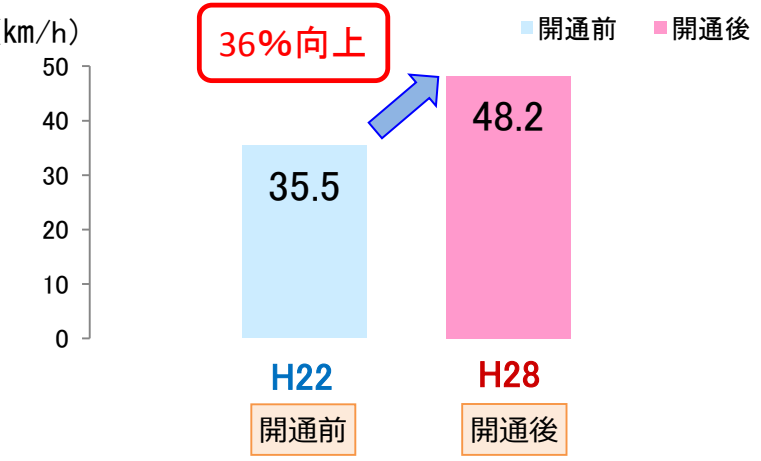
【米沢上杉まつり 川中島合戦の様子】



毎年4/29～5/3開催

米沢の礎を築いた上杉家と初代当主謙信を敬うお祭りで、「武神式」「上杉軍団行列」「川中島の合戦」等のイベントが開催

▼上杉まつり開催日の米沢拡幅区間の走行速度の変化（下り方向、9時台）



資料：プローブデータ

３．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

４．事業実施による環境の変化

－

５．社会経済情勢の変化

・沿線の米沢オフィス・アルカディア、米沢八幡原中核工業団地で企業立地が進展
：H10事業化当時49事業所 ⇒ H29現在74事業所（伸び率1.51）（出典：米沢市資料）
・東北中央自動車道　Ｈ２９年　11月　福島ＪＣＴ～米沢北（約３７km）が全線開通

６．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。

７．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

○本事業は一般的な整備効果に加えて、東北中央道との一体的な道路網整備による企業立地の進展など、地域特有の効果を発現している。同種事業においても地域特有の課題解消や整備効果等について、把握に努める必要がある。
○また、再生資材活用等によるコスト縮減を行っており、同種事業への反映に努める必要がある。