

一般国道13号 じんぐうじ 神宮寺バイパス

1. 事業の目的と概要 (1)

○事業目的

- ・国道13号は、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路
- ・大仙市神岡地区における国道13号の交通混雑の解消
- ・冬期における道路交通の安全性の向上

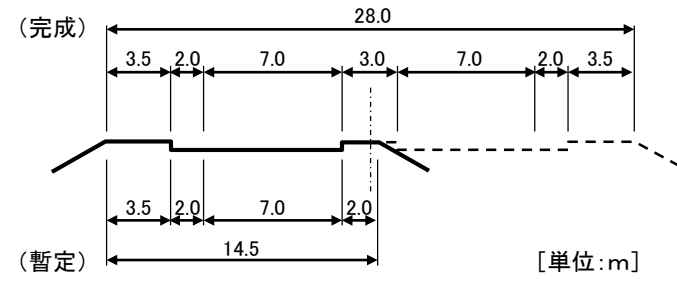
○計画概要

- 起終点 : 自 : 秋田県大仙市花館
至 : 秋田県大仙市北楢岡
- 延長 : 9.6 km
- 幅員 : 14.5 m (暫定2車)
28.0 m (完成4車)
- 道路規格 : 第3種1級
- 設計速度 : 80 km/h
- 都市計画決定 : 平成9年度
- 事業化 : 平成10年度
- 用地着手 : 平成12年度
- 工事着手 : 平成14年度
- 開通年度 : バイパス区間 (暫定2車)
平成22年度 (H22.11)
現道拡幅区間
平成24年度 (H25.3)

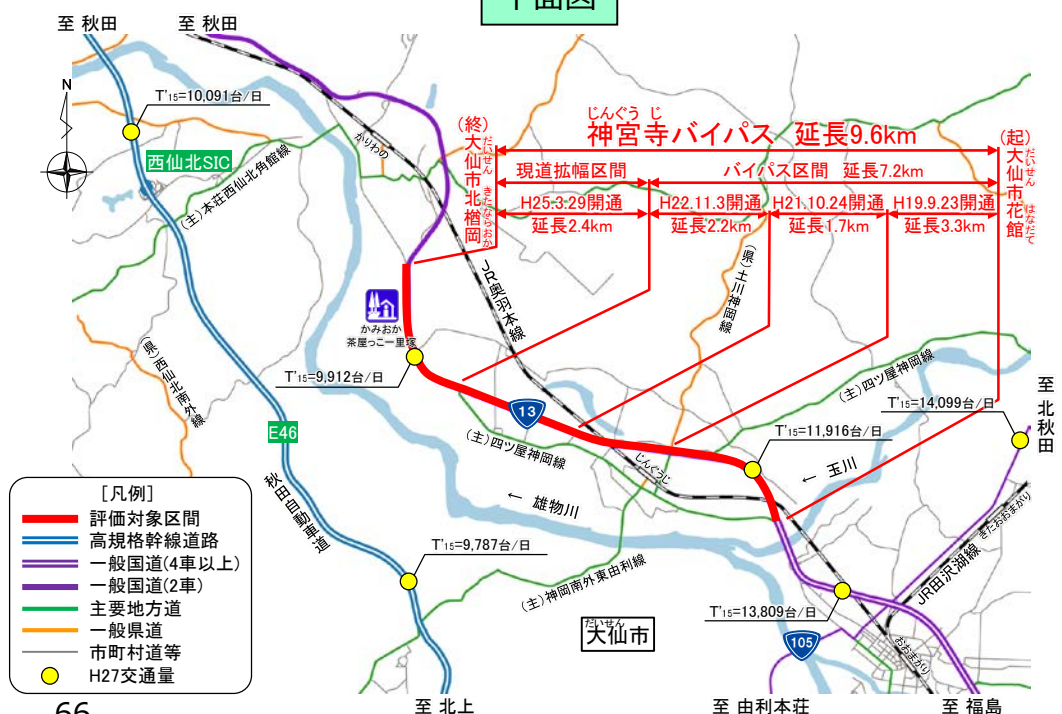
位置図



標準横断図

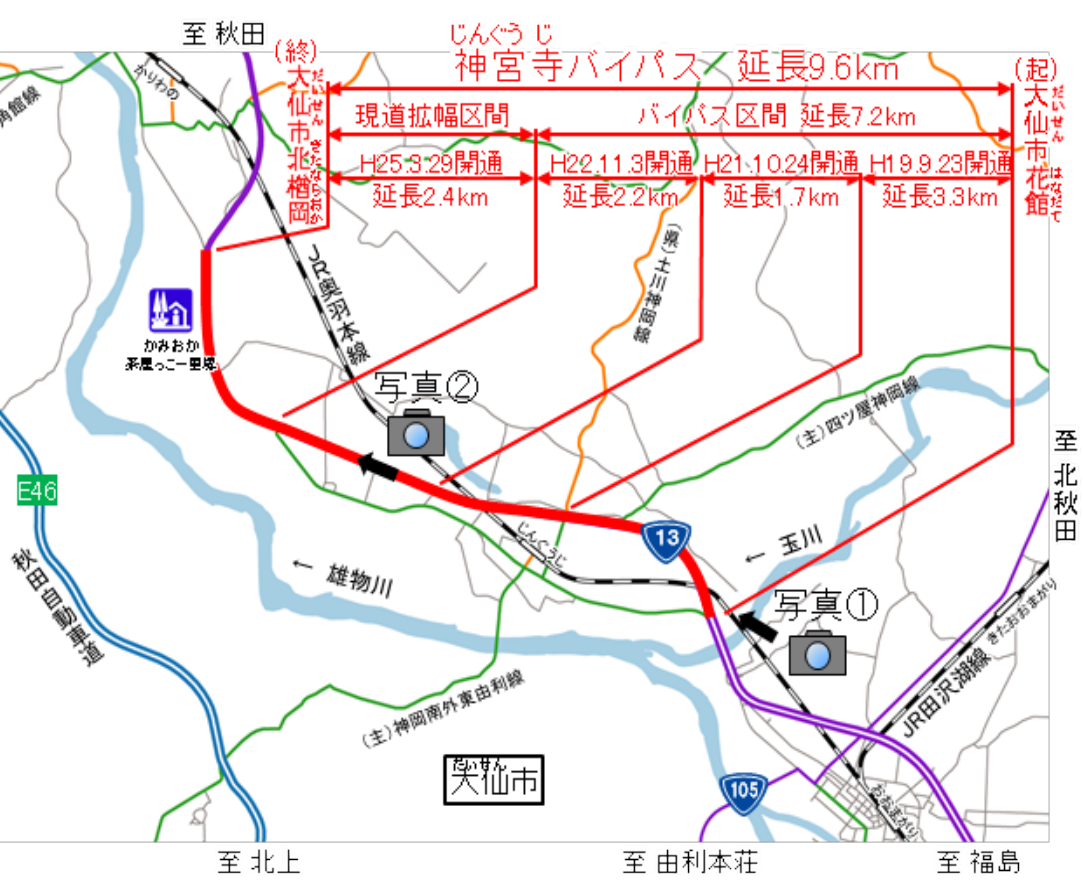


平面図



1. 事業の目的と概要 (2) 整備状況

平面図



【写真①】^{じんくうじ}神宮寺バイパス起点 (開通後)

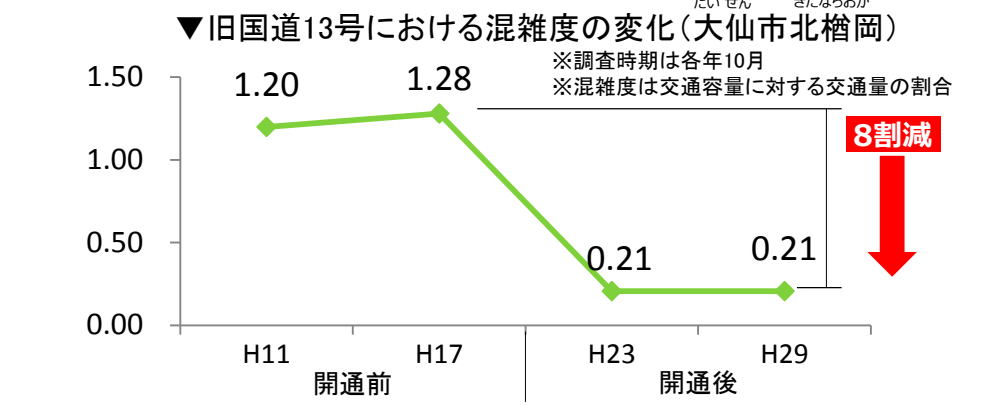
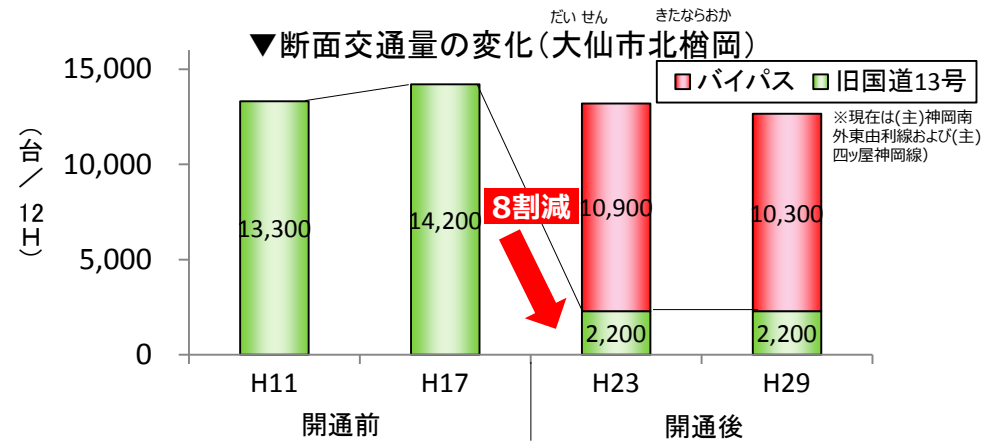


【写真②】^{じんくうじ}神宮寺バイパス (開通後)



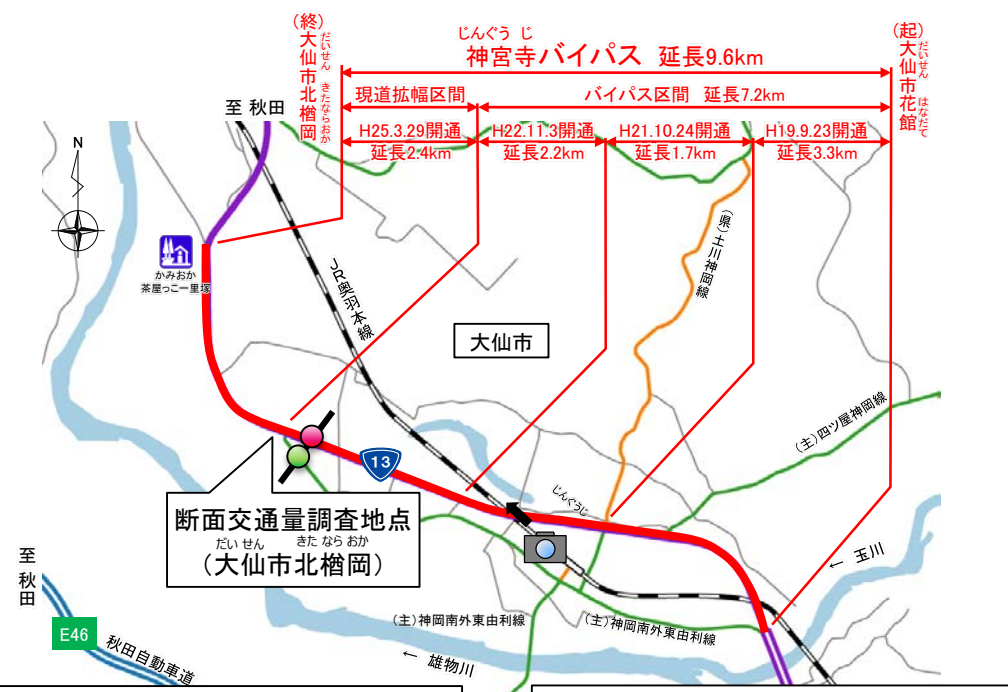
2. 交通状況の変化（交通量、混雑度）

- ◆ 神宮寺バイパスの开通により、交通量の8割が旧国道13号（(主)神岡南外東由利線、(主)四ッ屋神岡線）からバイパスへ転換。
- ◆ 旧国道13号（(主)神岡南外東由利線、(主)四ッ屋神岡線）の混雑度は、交通量の転換により、大幅に低下。



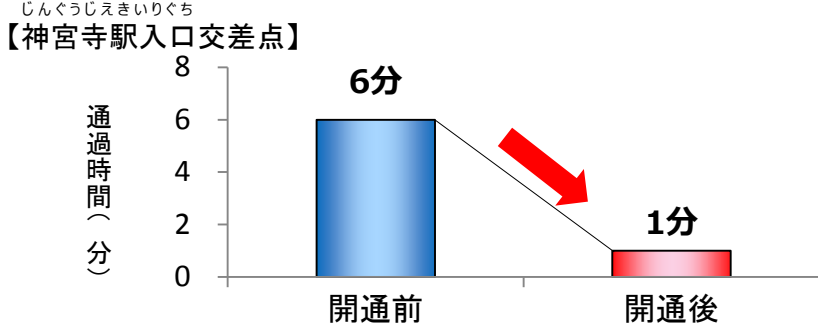
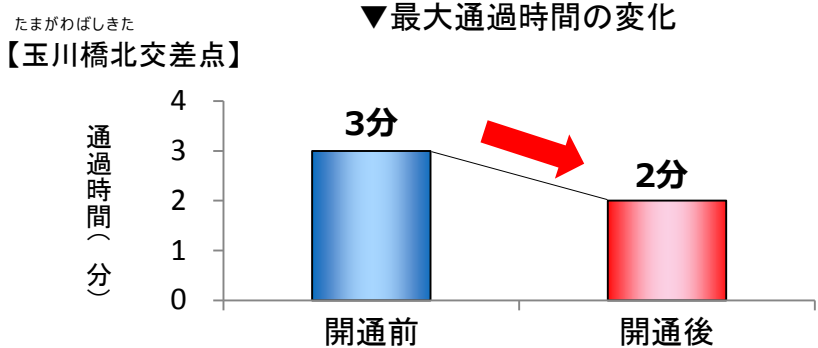
資料: H11, H17は全国道路・街路交通情勢調査の交通量
H23, 29は事務所調査の交通量

- <地域の声> ~ 地元コミュニティの改善 ~
- 道路を横断する場合、時間がかかっていたのが、今は安全に通行できる (70代・女性)
 - 歩道を散歩する方が増えたと感じる (40代・男性)
 - 旧国道13号の両側の住人同士の交流がしやすくなった (60代・男性)
- 【住民アンケート (H29)】

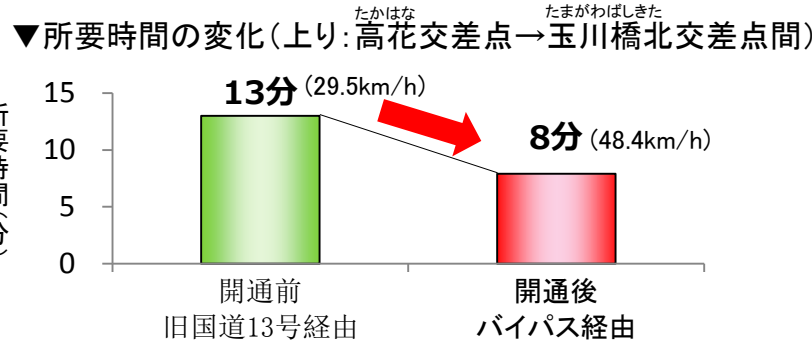
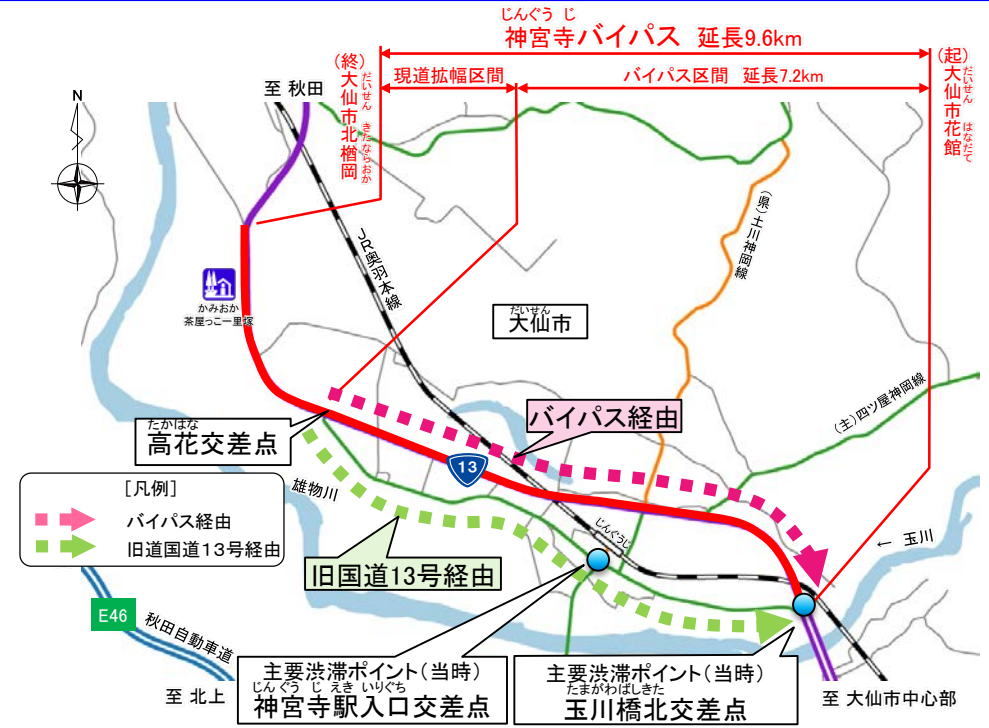


3. 事業効果の発現状況 (1) 混雑緩和

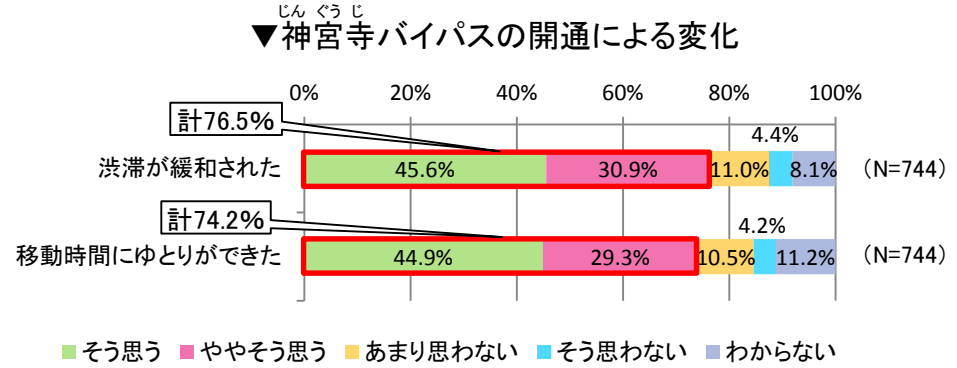
- ◆ 交通の転換により、2箇所の主要渋滞交差点の混雑が緩和。通過時間が5分短縮。
- ◆ 沿線住民の8割が渋滞の緩和、7割が移動時間のゆとりを実感。



資料: 湯沢河川国道事務所調査結果
開通前: H14.10 開通後: H29.10



資料: 開通前: H17.10(湯沢河川国道事務所調査結果)
開通後: H28.10(プローブデータ)
※平日ピーク(7時台)を集計

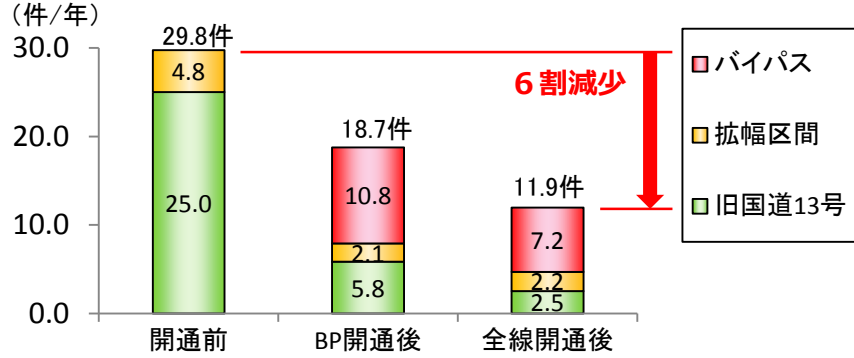


資料: 住民アンケート(H29)

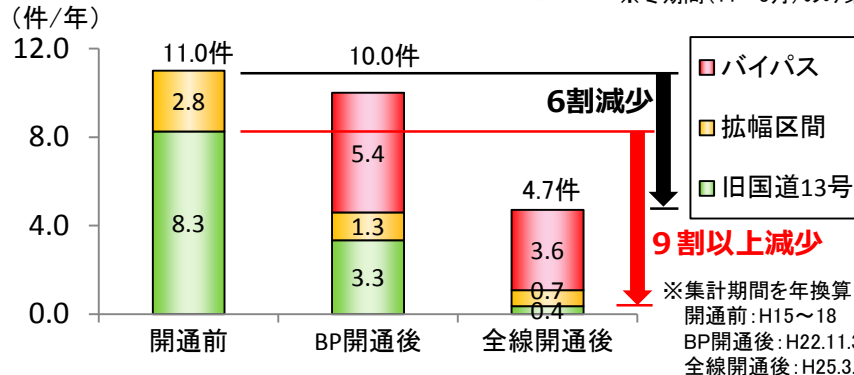
3. 事業効果の発現状況 (2) 事故減少

- ◆死傷事故件数は、通年で6割減少。旧国道13号に着目すると、全線開通により特に冬期において9割以上減少。
- ◆バイパス区間の開通後は死亡事故が発生しておらず、混雑に起因する追突事故が約7割減少。

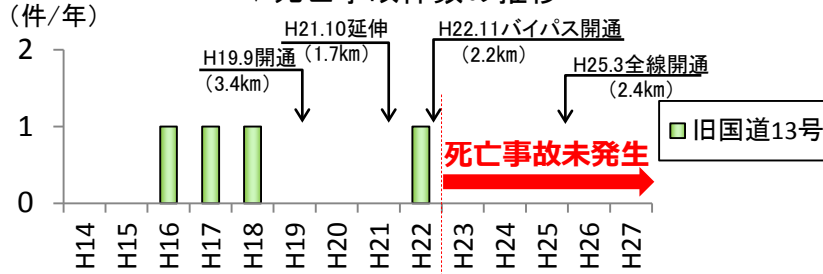
▼死傷事故件数の変化



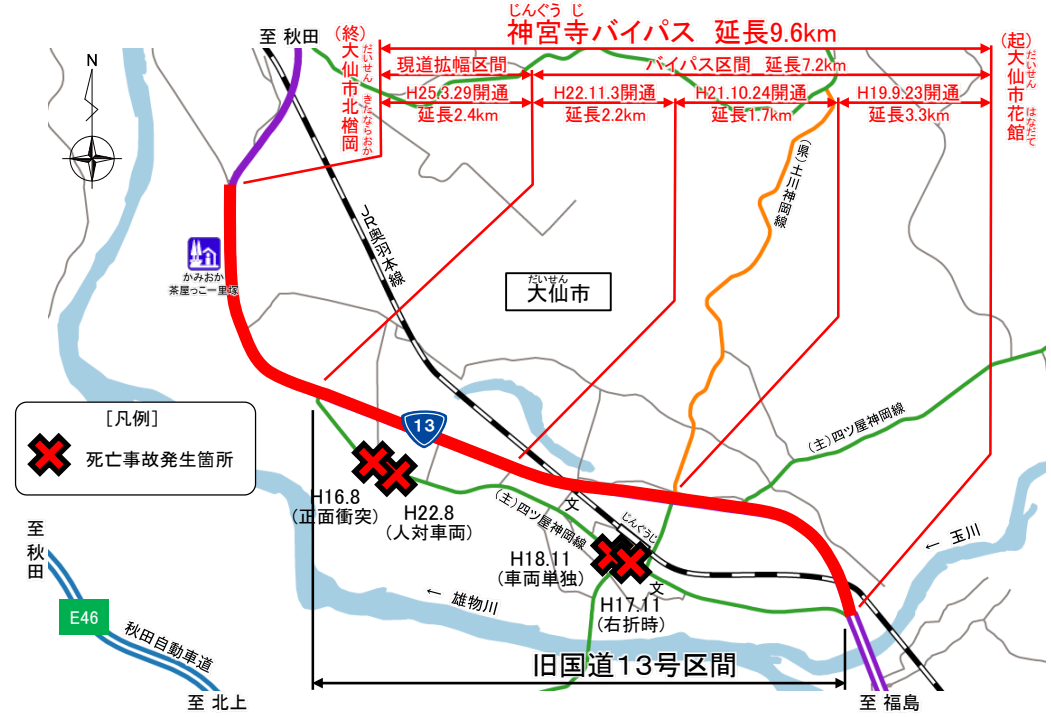
▼冬期の死傷事故件数の変化 ※冬期間(11~3月)のみ集計



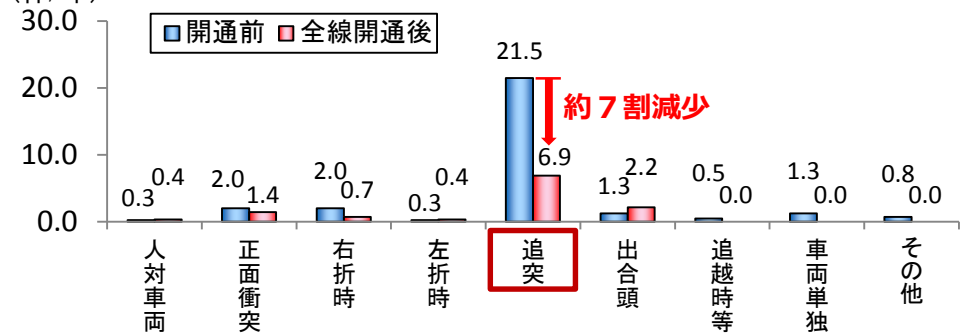
▼死亡事故件数の推移



▼死亡事故発生状況



▼事故類型別死傷事故件数の変化



3. 事業効果の発現状況 (3) 記録的豪雨時の通行止め回避

◆平成23年および平成29年の豪雨による雄物川氾濫の際、秋田道や旧道が通行止めとなる中、神宮寺バイパスは主要幹線道路としての機能を維持。(当時の雄物川の神宮寺地区の過去最高水位を考慮し、神宮寺バイパスの計画高を決定)



▼主な幹線道路の通行止め状況

H23.6大雨		H29.7大雨	
【秋田自動車道】		【秋田自動車道】	
・大曲IC～協和IC	24日6:35から約12時間半	・協和IC～秋田南IC	22日13:15から約24時間
		・秋田南IC～横手IC	22日16:10から約27時間
【国道13号】		【国道13号】	
・大仙市神宮寺	24日11:45から約3時間半	・横手市金沢中野	22日18:35から約6時間
・神宮寺バイパス	通行規制なし	・大仙市協和上淀川	23日9:30から約9時間半
		・大仙市峰吉川付近	23日13:30から約9時間半
		・神宮寺バイパス	通行規制なし

資料: 湯沢河川国道事務所

▼②H29氾濫時の状況(神宮寺BPおよび旧国道13号)



▼①H23氾濫時の状況(旧国道13号)



【神宮寺バイパス】
 ・部分開通していた区間は冠水の影響を受けず、通常の通行機能を維持

【旧国道13号】
 (※H23時点で国道13号)
 ・大雨により冠水し、3.5時間にわたり通行止めが発生

【神宮寺観測所】
 観測水位7.74m(過去最高)

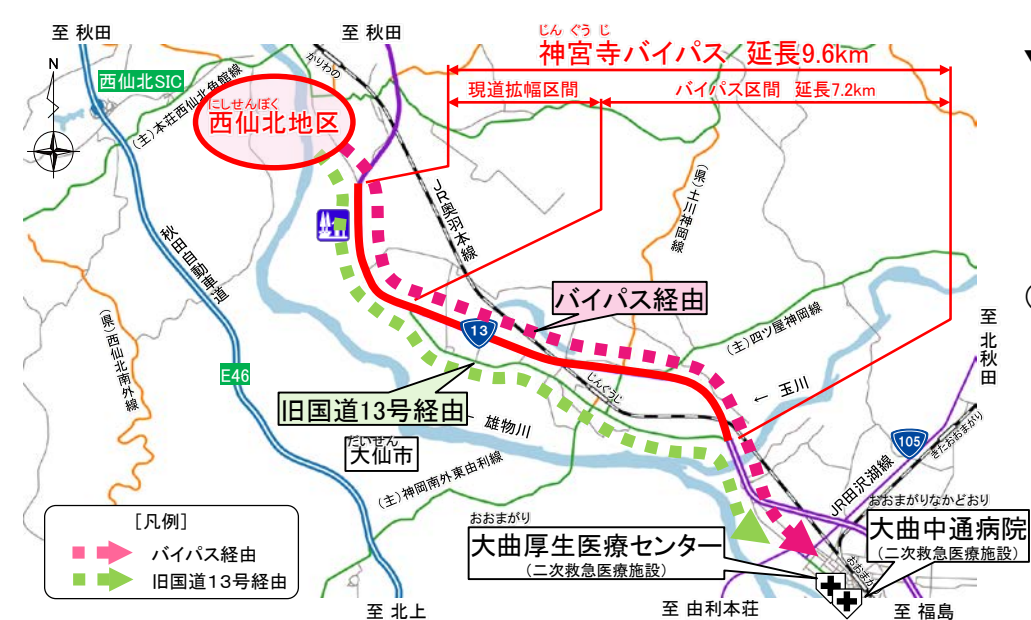
【神宮寺バイパス】
 ・冠水の影響を受けず、通常の通行機能を維持

【旧国道13号】
 ・通行機能は維持したものの道路周辺が冠水

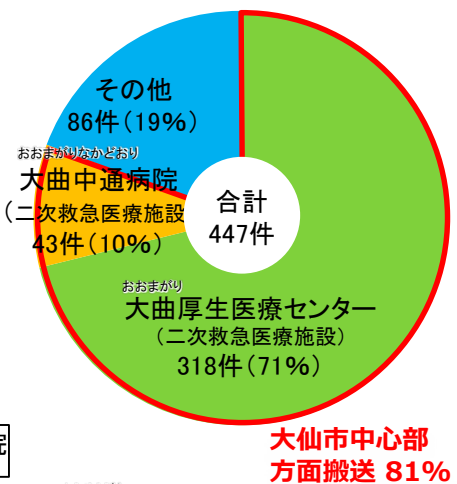
【神宮寺観測所】
 観測水位7.56m(過去2番目)

3. 事業効果の発現状況 (4) 救急医療搬送へのアクセス向上

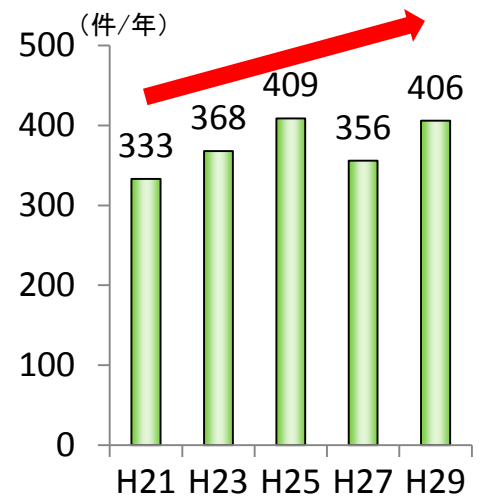
- ◆ 大仙市西仙北地区からは、8割以上が大仙市中心部方面へ搬送。搬送件数も増加傾向。
- ◆ 神宮寺バイパス開通により、大曲更生医療センター(二次救急医療施設)への所要時間が5分短縮され、迅速な救急搬送に寄与。



▼西仙北地区からの搬送先(H29)



▼西仙北地区から大曲厚生医療センターへの搬送数

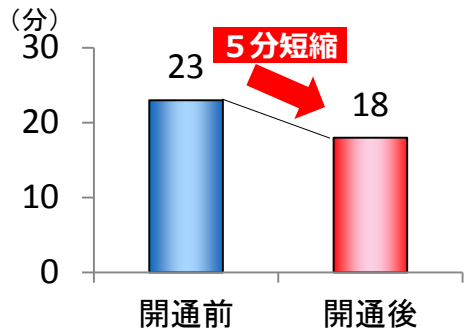


※西仙北分署からの救急搬送件数
 ※大曲厚生医療センターには前身の旧仙北組合病院への搬送を含む

資料: 大曲仙北広域市町村圏組合消防本部



▼西仙北地区から大曲厚生医療センターへの所要時間



資料: 開通前: H17.10(湯沢河川国道事務所調査結果)
 開通後: H28.10(プローブデータ)

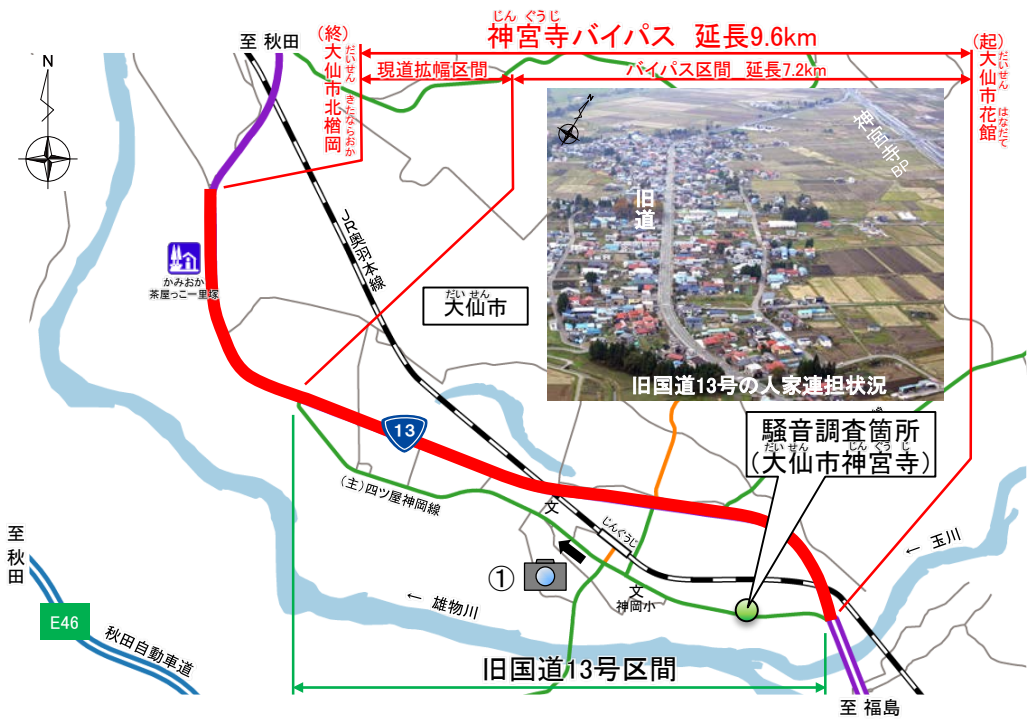
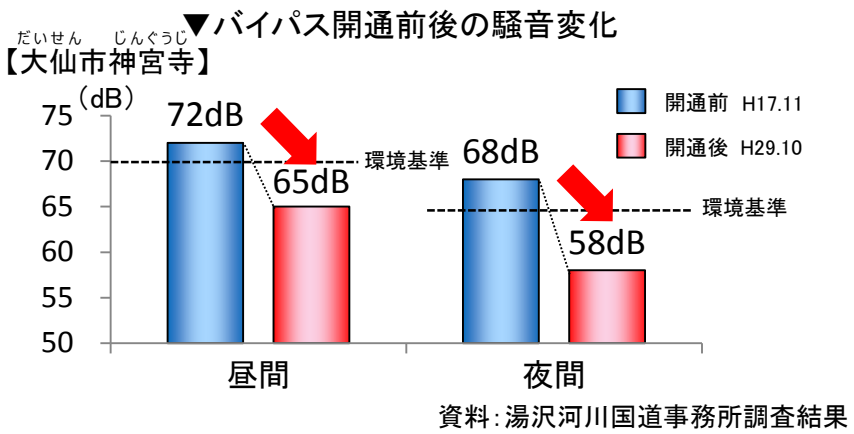
＜地域の声＞

- 旧国道13号と比べ、積雪時に狭くなった場合でも、車間が広くとれ、走行に支障をきたすことがほとんど無くなった。
- 神宮寺バイパスは、視認性が良く、道路脇から出る車両や歩行者などが視認できる。また、加減速が少なくなり、一定のスピードで走行できるため患者への負担が軽減し、救急車内での処置もしやすくなった。

資料: 大曲仙北広域市町村圏組合消防本部(H29)

3. 事業効果の発現状況（5） 沿線住民の生活環境の改善

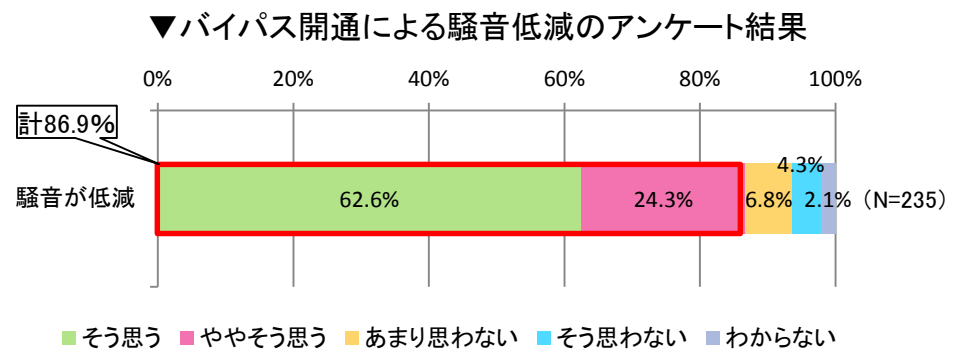
- ◆旧国道13号から神宮寺バイパスへ交通転換したことで、旧国道13号の騒音が低下し、環境基準をクリア。
- ◆沿線住民の9割が騒音低減を実感するなど、住環境が改善。



<地域の声>

- 旧北神小学校では大型車や救急車の音が教室まで聞こえ、音楽の授業の妨げとなっていた。
- 旧神宮寺小学校（現在の神岡小）も、以前はトラックの騒音で聴力検査ができないこともあったが、バイパスができてからは騒音も気にならなくなった。

【大仙市立神岡小学校（H25）】



※沿線住民のうち、家が旧国道に面していると答えた方を集計 資料：住民アンケート(H29)

4. 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

5. 事業実施による環境変化

- ・当該道路の整備によって旧道区間の交通が転換し、騒音が減少
昼間：72dB（環境基準超過）→ 65dB（環境基準以下）
夜間：68dB（環境基準超過）→ 58dB（環境基準以下）

6. 事業をめぐ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 平成27年度 横堀道路（(仮)下院内IC～雄勝こまちIC）事業化 延長3.7km
- ・東北中央自動車道 平成28年11月5日 院内道路（(仮)上院内IC～(仮)下院内IC）開通 延長3.0km
- ・東北中央自動車道 平成29年度 真室川雄勝道路（(仮)及位IC～(仮)上院内IC）事業化 延長7.2km

7. 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。

8. 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

- 事業の目的に対する効果は概ね発現しているものの、地域特有の効果把握等が必ずしも十分とは言えず、同種事業ではその把握に努める必要がある
- また、橋台を盛りこぼし構造にする等の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。