

一般国道112号 つる おか きた 鶴岡北改良

1. 事業の目的と概要 (1)

○事業目的

国道112号は、山形市から酒田市に至る主要幹線道路である。

鶴岡北改良は、広域交通の円滑な交通流動の確保、鶴岡市街地の渋滞緩和や交通事故の減少を目的とした4車線道路である。

○計画概要

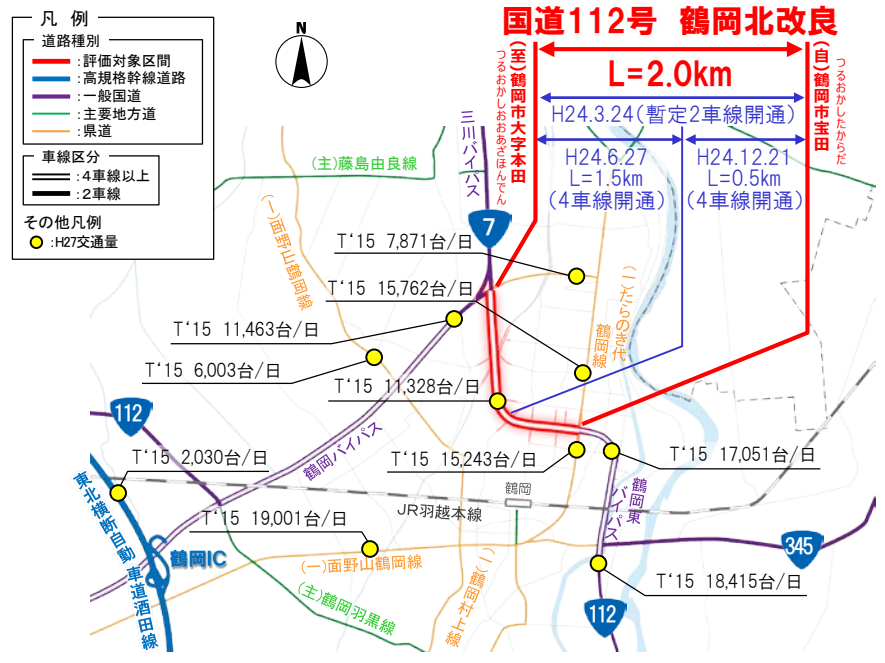
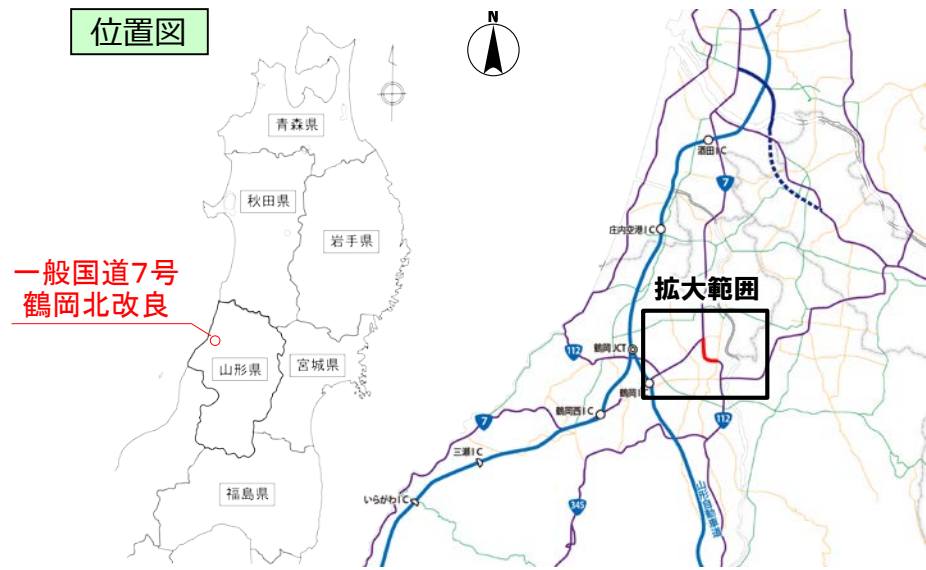
つるおかしたからだ

起終点 : 自 : 山形県鶴岡市宝田
 つるおかし おおあざほんでん
 至 : 山形県鶴岡市大字本田

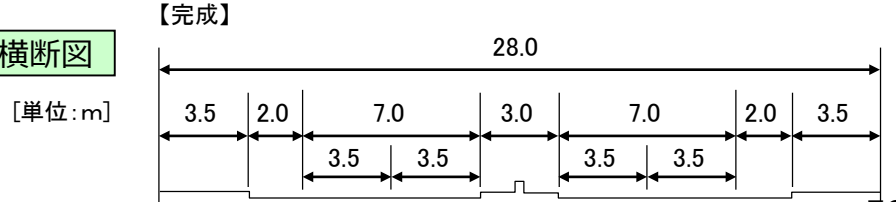
延長 : 2.0 km
 幅員 : 28.0 m (4車線)

道路規格 : 第3種第1級
 設計速度 : 80 km/h
 都市計画決定 : 平成10年度
 事業化 : 平成15年度
 用地着手 : 平成16年度
 工事着手 : 平成17年度
 全線開通年度 : 平成24年度 (平成24年12月)

位置図



標準横断面図



1. 事業の目的と概要 (2) 整備状況

① 起点側(山形方面)から見た鶴岡北改良 (H27.9)



② 鶴岡駅方面から見た鶴岡北改良 (H27.9)



③ 終点側(酒田方面)から見た鶴岡北改良 (H27.9)



[道路種別]	
—	: 評価対象区間
—	: 高規格幹線道路
—	: 一般国道
—	: 主要地方道
—	: 県道
—	: その他道路

[車種区分]	
—	: 4車線以上
—	: 2車線

1. 事業の目的と概要 (3) 開通記事

朝夕の通勤ラッシュ緩和 国道112号鶴岡北改良の完成祝う



国土交通省が鶴岡市宝田1本田の延長2.5キロ区間で整備を進めてきた「国道112号鶴岡北改良」の工事が完了し17日、竣

工祝賀会が同市宝田1丁目鶴岡中央工業団地管理センターで開かれ、関係者が10年間にわたる事業の完了を祝った。

鶴岡北改良は、鶴岡警察署そばの道形交差点から鶴岡中央工業団地内に入り、鶴岡一中の南側を通過して北側にカーブし、本田地区で国道7号三川バイパスに接続する道路を整備した。従来の道形交差点から文下交差点まで約1.5キロ区間は交通量が多い上、朝夕の通勤ラッシュや店舗への右折車などで渋滞が頻発していた。

このため国土交通省酒田河川国道事務所が2003年度に事業着手、05年度に2車線の計画で工事着手した。周辺の交通量が増えていることから、10年度には4車線に計画変更し、昨年3月には暫定2車線で供用開始。12月21日に4車線で全線供用し、今日12日に全工事を終えた。国道112号鶴岡東バイパスの道形町公民館前から道形交差点まですり付け区間5000mの4車線化を含め、総事業費は約98億円。

酒田河川国道事務所の北村章所長によると、事業の完了によって、道形交差点1文下交差点間の交通量は、1日約2万3000台のうち約1万3000台が新道に移っているとみられ、交通の分散によって通過時間の短縮と渋滞緩和が図られる。また、周辺の工業団地から庄内空港や高速道路、酒田港などへのアクセスが向上し、地域経済の振興が図られる。そして、国道7号鶴岡バイパス、同345号鶴岡南バイパス、同112号鶴岡東バイパスとともに鶴岡の外環状道路がほぼ完成し、周囲からのアクセスや市街地の混雑緩和が図られると期待されている。

祝賀会では市の主催で開かれ、地元選出議員や県庄内各市町の首長らの来賓、地権者、工業団地、地元住民代表、工事関係者ら、合わせて約60人が出席。榎本政規市長はあいさつで、「市民の足を確保し、産業の進展に大きく貢献すると期待。有効活用し、地域の発展につなげていきたい」と述べた。

会田稔夫庄内総合支庁長らの来賓祝辞に続き、北村所長が事業の経過や効果を説明し、「ようやく課題の一つが解決できた」と感謝を述べた。

資料：庄内日報 (H25.1.19)

2.5キロ区間全て4車線開放

国道112号 混雑の緩和に期待 鶴岡北改良



国土交通省が鶴岡市道形本田間で4車線化工事を進めてきた「国道112号鶴岡北改良」で、まだ2車線のままとなっていた道形交差点を挟む1.5キロ区間が21日午前10時、4車線で交通開放された。これで同事業の延長2.5キロ区間(すり付け区間)が4車線となり、朝夕の混雑緩和や周辺道路とのアクセス改善が図られると期待されている。

この日4車線で開放されたのは、同市宝田の鶴岡一中前から道形交差点を経て道形町公民館前までの1.5キロ区間。うち道形交差点1道形町公民館前の500mは、事業区間との接続を円滑にするため4車線化したすり付け区間。同交差点付近の歩道整備が一部残っているが、来年1月中旬ごろまでには全て完了する。

鶴岡北改良は道形交差点から鶴岡一中の南側を通過して北側にカーブし、同市本田地区で国道7号三川バイパスにタッチする延長2.5キロ区間。今年3月に暫定2車線で供用開始され、北側から段階的に1.5キロ区間を4車線で開放してきた。

鶴岡北改良は、国道112号の道形交差点から文下交差点までの約1.5キロ区間の交通量が増え、渋滞が深刻化していたことから、国土交通省酒田河川国道事務所が2005年度から鶴岡中央工業団地内を通るバイパスとして工事を進めていた。

すり付け区間の鶴岡警察署北東側では道路拡幅に伴い、横断歩道を架け替え、昨年5月に供用されている。今回の開放で、国道7号三川バイパスとの接続から国道112号大宝寺交差点まで約2.8キロが4車線区間となった。

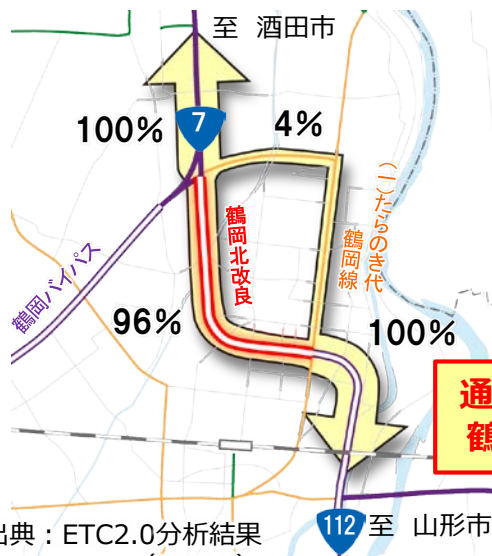
資料：庄内日報 (H24.12.22)

2. 交通状況の変化（交通量等）

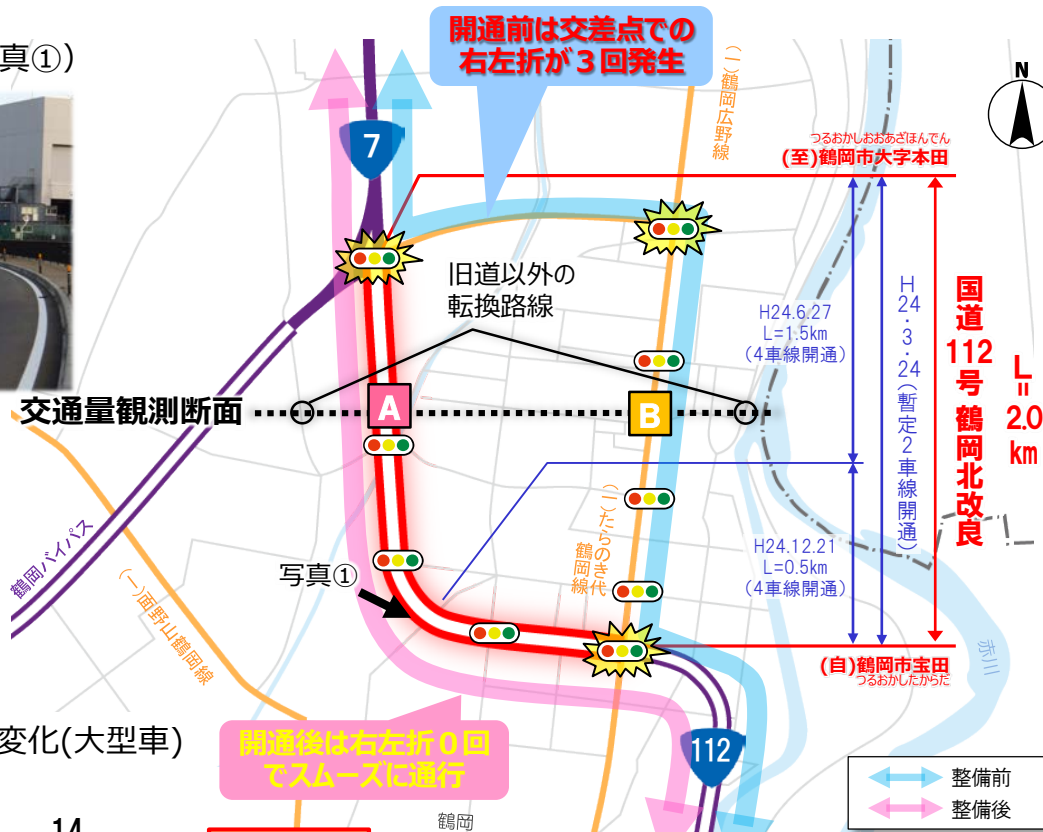
- ◆ 鶴岡北改良によって通過交通が直進のみでスムーズに通行でき、通過交通の9割以上が鶴岡北改良を利用。
- ◆ 鶴岡北改良開通前（H23）と開通後（H29）を比較すると、旧道の交通量は2割減少し、うち大型車は5割減少。

▼通過交通の路線分担状況

▼鶴岡北改良の走行状況（写真①）

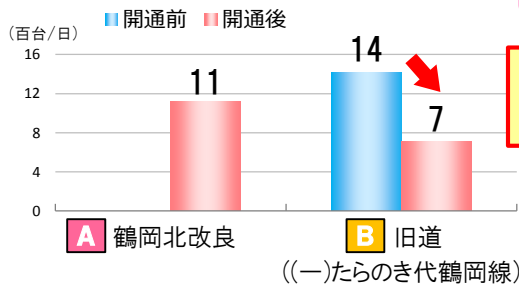
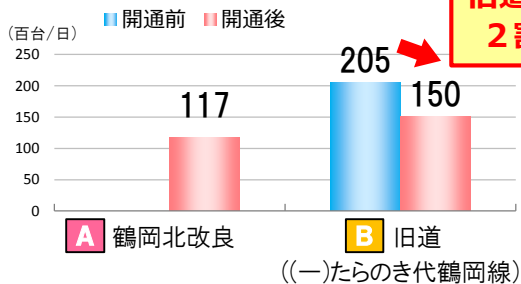


通過交通の96%が鶴岡北改良を利用



▼断面交通量の変化(全車計)

▼断面交通量の変化(大型車)



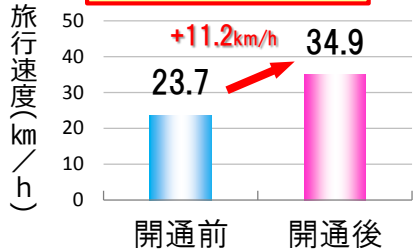
出典：
 【開通前】H23.10：交通実態調査(H23.10.27(木))
 【開通後】H29.11：交通実態調査(H29.11.1(水))

3. 事業効果の発現状況 (1) 混雑緩和による速度状況の改善

- ◆旧道は片側1車線の沿道施設出入りの多い区間であり、文下交差点・道形交差点において混雑による速度低下が発生。
- ◆鶴岡北改良への交通転換により混雑が緩和し、旧道の速度が向上。
- ◆通過交通についても鶴岡北改良を利用することで3回の右左折が無くなり、所要時間が2分短縮。

▼(A)文下交差点の旅行速度の変化 (旧道：西流入方向・タピーク)

タピークの速度が向上
(11.2km/h向上)

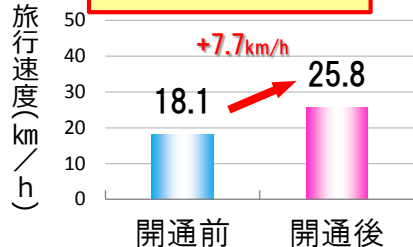


出典：プローブデータ タピーク (17~19時) 平均速度

開通前：H23.10 (平日)
開通後：H28.10 (平日)

▼(B)道形交差点の旅行速度の変化 (旧道：北流入方向・タピーク)

タピークの速度が向上
(7.7km/h向上)



出典：プローブデータ タピーク (17~19時) 平均速度

開通前：H23.10 (平日)
開通後：H28.10 (平日)

▼旧道の交通状況の変化



▼所要時間・距離の変化 (道形交差点～本田交差点間)



道路整備効果の実感の声

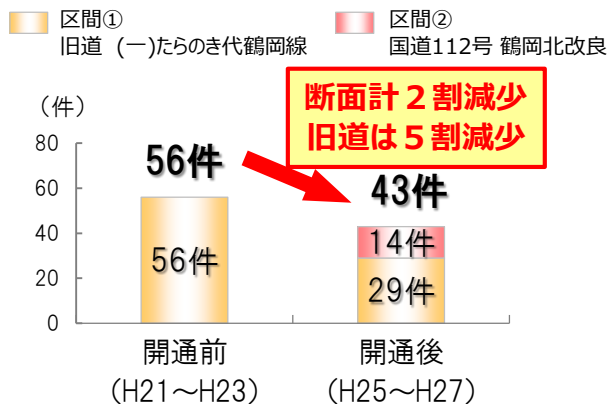
- 旧道は沿線に店舗が多くて走りづらく、日中も混んでいた。
- 今はまっすぐ鶴岡北改良を通るので利便性が良くなったと感じている

- [道路種別]
- 評価対象区間
 - 高規格幹線道路
 - 一般国道
 - 主要地方道
 - 県道
 - その他道路
- [車種区分]
- 4車線以上
 - 2車線

3. 事業効果の発現状況 (2) 事故減少

- ◆ 鶴岡北改良開通前、旧道では渋滞や沿道出入り等に起因する追突事故が多く発生。
- ◆ 鶴岡北改良開通後、旧道を含めた断面において、死傷事故件数が約2割減少。
- ◆ 旧道の死傷事故件数は約5割減少、追突事故は約6割減少と大幅に地域の安全性が向上。

▼死傷事故件数の変化



資料：イタルダデータ

※起終点の交差点部については、対象路線で発生した交通事故をそれぞれ集計

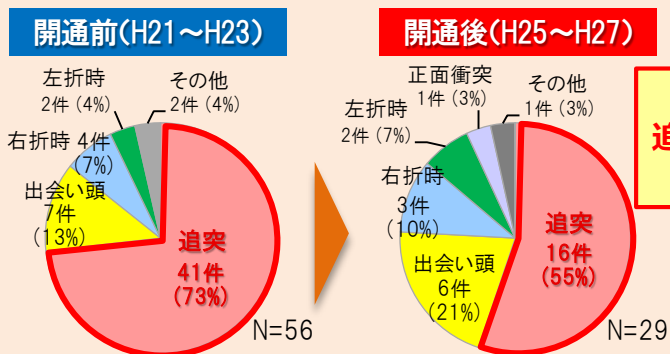
▼追突事故が多かった旧道の状況



▼現在の旧道の状況



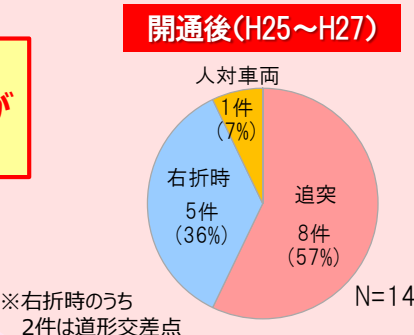
▼事故類型の変化【区間①旧道 (一)たらのき代鶴岡線】



資料：イタルダデータ

※H24については、未整備、暫定2車線供用、完成4車線供用の時期が混在するため集計対象外
整備後は3ヶ年分のみ集計可能であるため、整備前も期間を統一

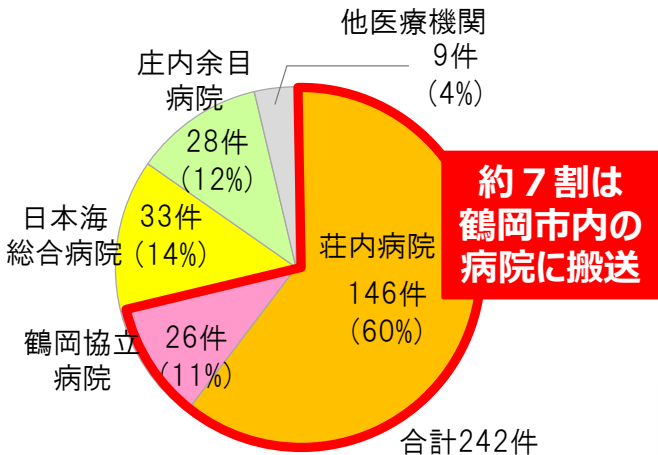
▼事故類型の変化【区間②国道112号 鶴岡北改良】



3. 事業効果の発現状況 (3) 救急医療施設へのアクセス向上

- ◆旧道は片側1車線で追い越しが難しいことや、沿道施設や信号によりブレーキを踏むことも多いことから、三川町から鶴岡市内への救急搬送時に支障となっていた。
- ◆鶴岡北改良を利用することで走行性向上・所要時間短縮に繋がり、救急搬送時の患者負担が軽減された。

▼三川町からの救急搬送先内訳 (H28)



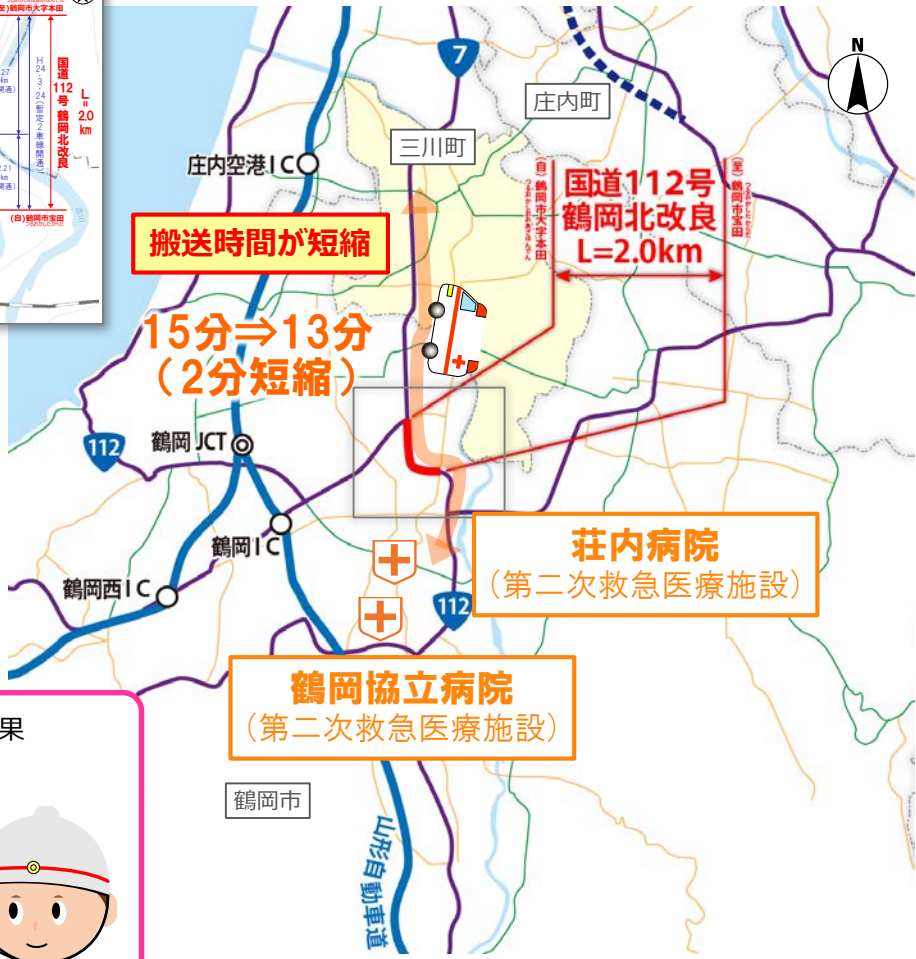
約7割は鶴岡市内の病院に搬送

出典: 鶴岡市消防本部提供資料



片側2車線・信号減少により安定走行が可能

▼追い越しが難しい旧道の状況



搬送時間が短縮

15分⇒13分 (2分短縮)

庄内病院 (第二次救急医療施設)

鶴岡協立病院 (第二次救急医療施設)

所要時間: 規制速度から算出

道路整備効果の実感の声

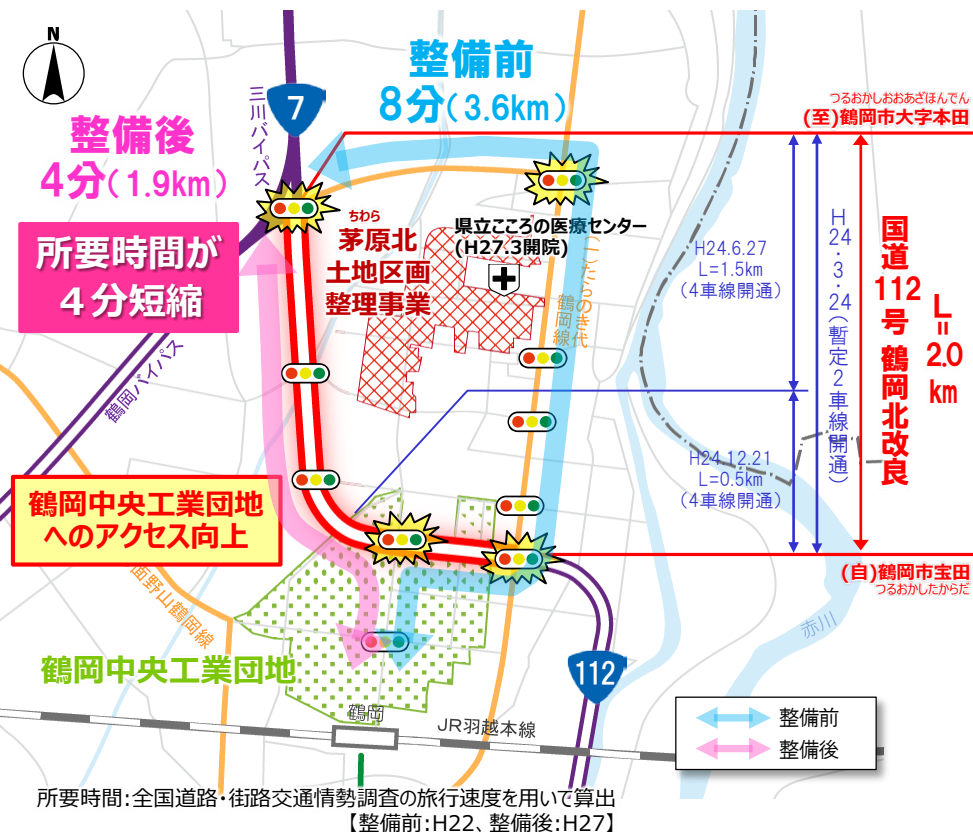
資料: H29鶴岡市消防本部ヒアリング結果

- ・旧道は片側1車線であり狭いため追い越しが難しく、沿道施設や信号が多くブレーキを踏む可能性が高い等、搬送時に支障のある区間であった。
- ・整備された区間は、片側2車線であり追い越しやすく、新しい道路のため振動も少なく、救急車内での処置もしやすいことから、安定した搬送が可能になった。
- ・三川町から国道7号経由で鶴岡市内の医療機関に搬送する際は、時間が短縮した。



3. 事業効果の発現状況 (4) 沿線開発の促進に寄与

- ◆鶴岡中央工業団地は、酒田方面に搬送する際に国道7号へスムーズなアクセスが可能となっている。(4分短縮)
- ◆また、道路整備と一体となり開発を進めている茅原北地区は、従業員数が増加傾向と道路整備が開発に寄与。
- ◆現在、茅原北土地区画整理事業がH33完成に向け整備が進められており、幹線交通の要衝としての土地利用促進、従業員数増加が見込まれる。



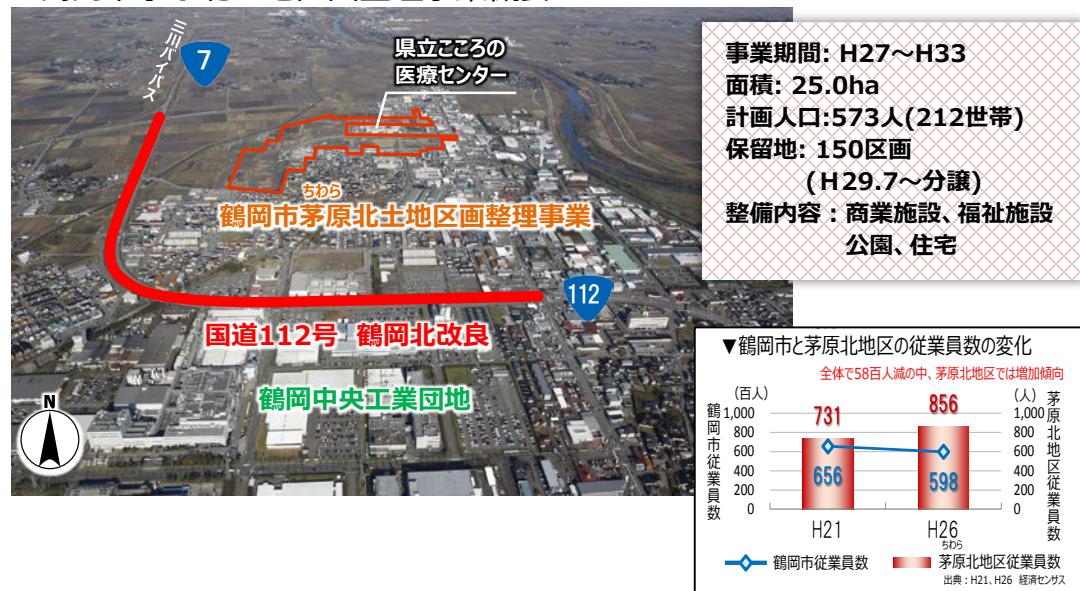
沿線企業の声

資料：鶴岡中央工業団地企業ヒアリング結果(H29)

- 酒田方面からの通勤や製品等の搬送の際、整備前は旧道を利用し、大きく迂回していたが、鶴岡北改良整備後は迂回をしなくても済むため、便利になったと実感している。



▼鶴岡市茅原北土地区画整理事業概要



ちわら 鶴岡市茅原北土地区画整理組合の声

- 国道7号、国道112号鶴岡北改良、(一) たらのみ代鶴岡線に囲まれており、幹線交通の要衝としての土地利用が期待できる。
- 現在事業中の(都) ちわら 鶴岡駅茅原線 (H30開通予定) が開通することにより更に利便性の高い道路ネットワークが形成される。鶴岡北改良が整備され幹線道路としての機能が向上し、集客が期待される。



資料：H29ヒアリング結果

4. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

別途一覧表参照

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も環境への影響は確認されていない。

6. 社会経済情勢の変化

- 夜間人口（鶴岡市） : H15 事業化当時(H12) 15万人 ⇒ H29 現在(H27) 13万人 (伸び率 0.9) 出典:国勢調査
- 昼間人口（鶴岡市） : H15 事業化当時(H12) 15万人 ⇒ H29 現在(H27) 13万人 (伸び率 0.9) 出典:国勢調査
- 製造品出荷額（鶴岡市） : H15 事業化当時(H15) 2,252億円 ⇒ H29 現在(H26) 2,382億円 (伸び率 1.1) 出典:工業統計
- 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
 - 平成27年10月 遊佐象潟道路（遊佐鳥海IC（仮）～象潟IC） L=17.9km 事業化
 - 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10月 鶴岡バイパス L=5.9km 開通

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。

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

- 事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた、生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。
- また、他事業からの発生土利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。