資　料　２－１

重点審議事業

# 道路事業　事後評価

# 一般国道7号　浪岡（なみおか）バイパス

平成31年3月1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

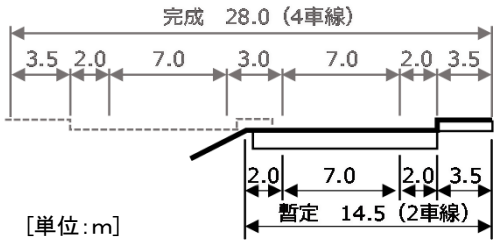
・一般国道７号は、新潟県新潟市と青森県青森市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。

・浪岡バイパスは、青森市浪岡地区における国道７号の交通混雑の解消等を図り、主要幹線道路としての信頼性向上や新幹線駅へのアクセス性向上、地域間交流の促進を図ることを目的とした事業である。

## 浪岡バイパス計画概要

起終点　：自）青森県青森市浪岡大字下十川（なみおかしもとがわ）
　　至）青森県青森市大字鶴ヶ坂（つるがさか）
延長　：１２．６ｋｍ
幅員　：１４．５ｍ（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：昭和５６年度
事業化　：昭和４９年度
用地着手　：昭和５７年度
工事着手　：昭和６０年度
全線開通年度：バイパス区間
　　平成２１年度（平成２１年１１月）
事業休止　：平成２１年度（平成２２年３月）
事業区間短縮：平成２２年度（平成２２年１１月）
事業完了　：沢田・鶴ヶ坂交差点改良
　　平成２５年度（平成２６年３月）

## 標準横断図（幅員）



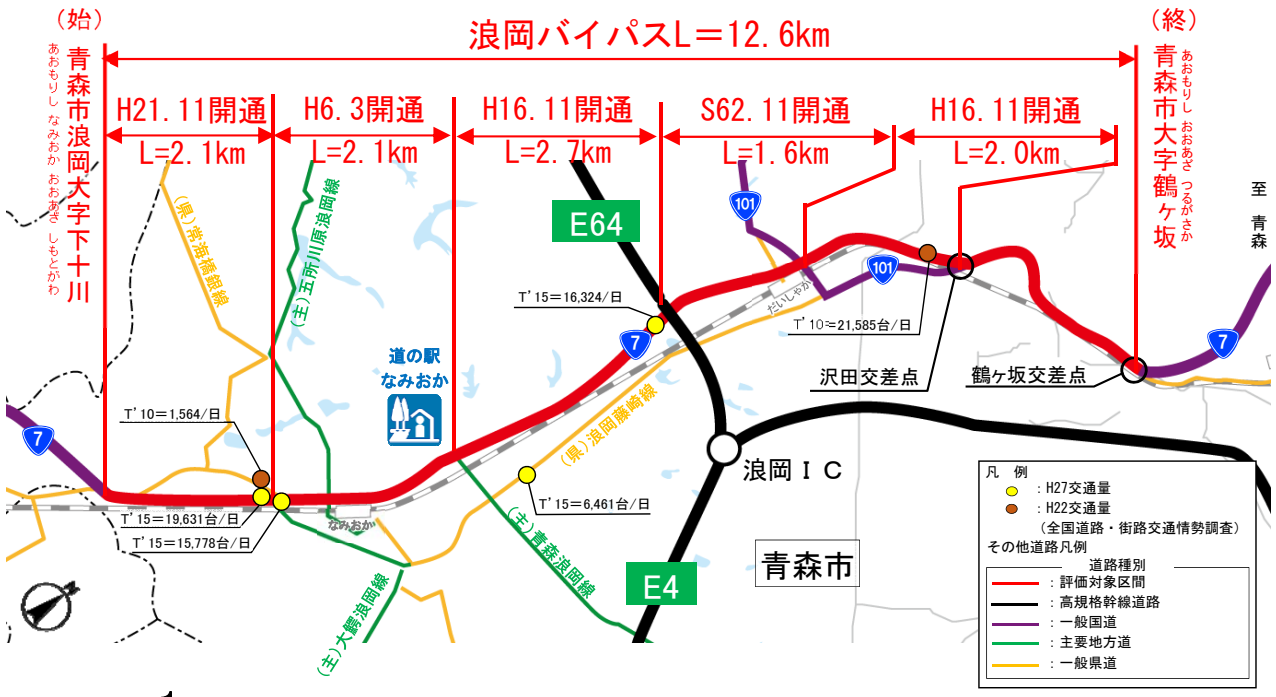

## 位置図







## 平面図



# 1. 事業の目的と概要（2）整備状況

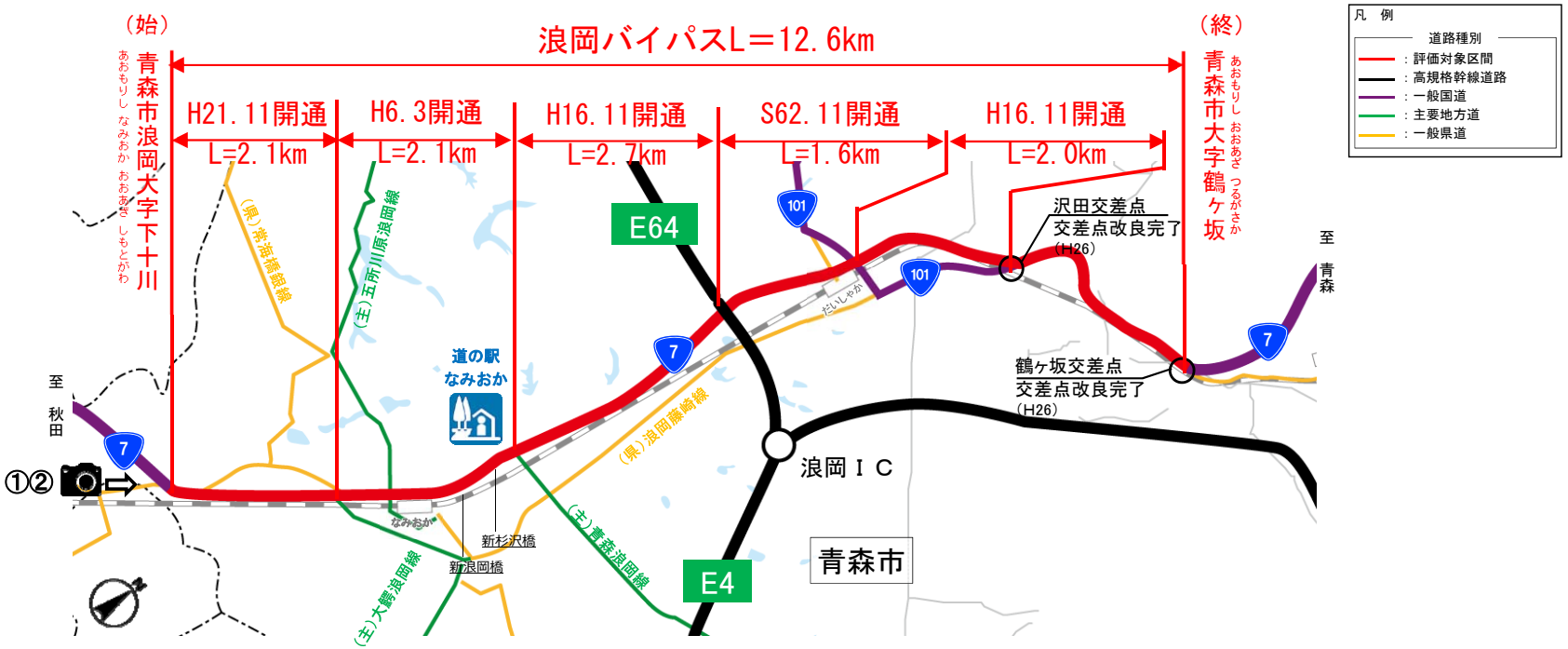
事業完了後5年経過

## ①上空から見た浪岡バイパス【H30.9】




## ②開通した浪岡バイパス（女鹿沢）【H30.11】



事業完了後5年経過

## 国道利用者の9割
## 浪岡バイパス通行
### 女鹿沢工区開通で

国土交通省青森河川国道事務所は、11月末の国道7号浪岡バイパス女鹿沢工区（約2・1キロ）の開通により、国道利用者の9割がバイパスを通行するようになり、渋滞解消や騒音改善などに効果があったーと公表した。

同事務所によると、女鹿沢工区と並行する現国道の交通量（午前7時～午後7時）は開通前の1万6860台に対し、開通後は1720台に減った。同工区の交差点は休日で最大約1キロの渋滞が発生していたが、現在は解消されたという。

浪岡バイパスの残工区で、青森寄りの現国道部分2・1キロを改良する鶴ケ坂工区は、2010年度に事業休止となる予定。

東奥日報（2面）
H21.12.15

## 事故減少などに寄与
### 青森河川国道が交差点改良整備効果まとめる

国土交通省東北地方整備局青森河川国道事務所は、一般国道4号（平内町）と、一般国道7号大釈迦・鶴ケ坂交差点改良事業（青森市）の整備により、交通事故や渋滞解消などが図られているとの整備効果を明らかにした。

県内の国道における事故危険区間重点解消作戦「事故0（ゼロ）プラン」に基づき、愛宕交差点改良事業では一般国道4号と平内町道後潟愛宕線の交差点に右折レーンを設置した。対策前は国道4号の右折待ち車両に起因する追突事故などが3件発生していたが、設置後1年を経過した調査では右折待ち車両の影響がなくなったことで、事故が1件に減少。また、対策前は右折待ちで危険を感じる利用者が7割に達していたが、対策後は1割にまで激減。利用者アンケートでは、「安全に走れるようになった」との声が寄せられた。

大釈迦・鶴ケ坂交差点改良事業では、一般国道7号と101号および県道との交差点について、青森～弘前方面の交通が信号規制の影響を受けない合流形式に改良を行った。対策前は国道7号の直進車が信号待ちによる渋滞に巻き込まれ、これに起因する追突事故が発生していたが、対策後はスムーズな合流により信号規制の影響を受けなくなったため、渋滞が解消され、追突をはじめとした事故がなくなった。現在も年間事故件数ゼロを更新中で、利用者の約6割が「渋滞が緩和し、快適に走行できるようになった」と評価しているという。

建設青森（7面）
H27.4.2



開通に先立ち、関係者らによるパレードが行われた国道７号浪岡バイパス女鹿沢工区

## 女鹿沢工区が開通
### 浪岡バイパス

国土交通省青森河川国道事務所が工事を進めていた国道7号浪岡バイパスの女鹿沢工区（青森市浪岡下十川扇田―同市浪岡女鹿沢西花岡、延長2・1キロ）が25日、開通した。これにより、総延長12・6キロのうち、バイパスの新設区間10・5キロすべてが完成した。

女鹿沢工区で行われた開通式典には、工事関係者や地元住民ら約180人が出席。テープカットやくす玉割りをして開通を祝った。

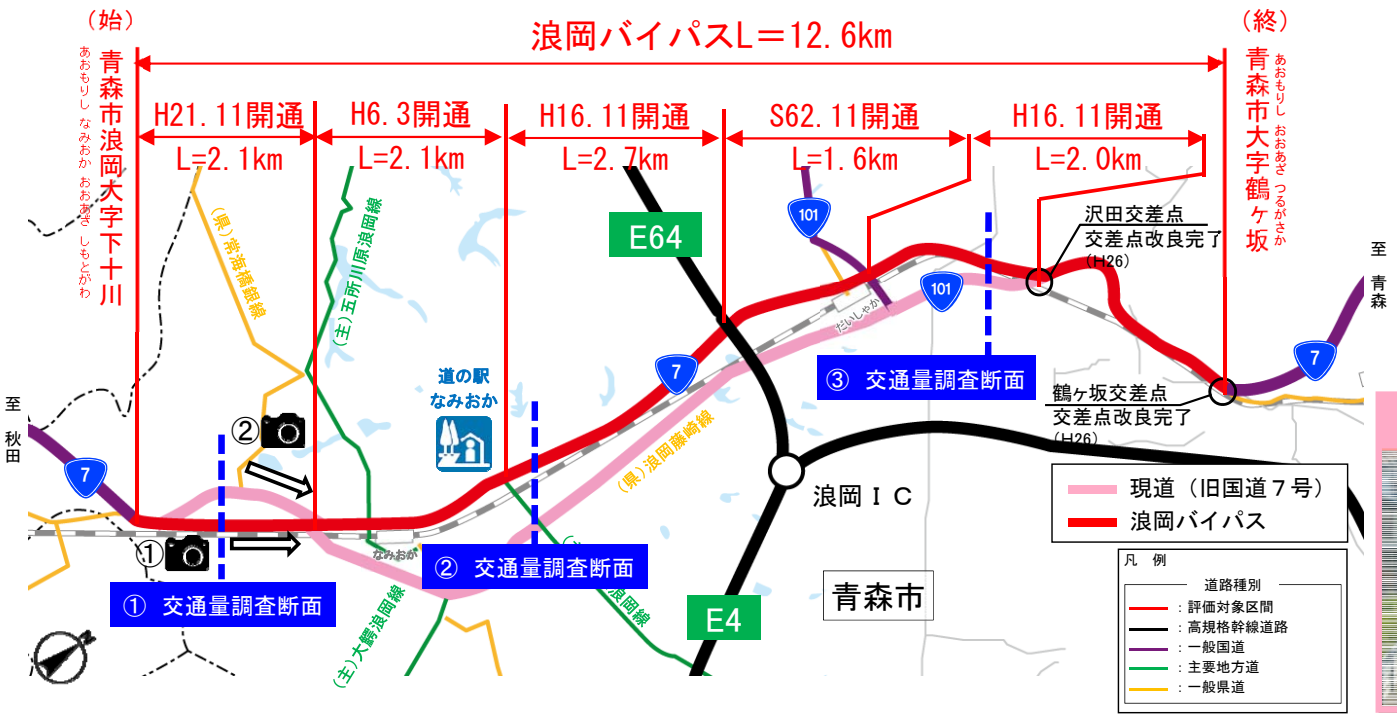
浪岡バイパスは、浪岡地区の国道7号の渋滞解消や、青森市と弘前・五所川原地域とのアクセス強化を目指している。同河川国道事務所によると、女鹿沢工区と並行する現国道は一日約2万3千台が通行するが、同工区開通により大半の車がバイパスに流れ、現国道をスムーズに通行できるようになるという。

浪岡バイパスの残工区で、青森寄りの現国道部分2・1キロを改良する鶴ケ坂工区は、国直轄道路事業費の削減などの影響により、2010年度は事業休止となる予定だ。

東奥日報（2面）
H21.11.26

# 2. 交通状況の変化等(1)交通量

◆バイパス開通後、交通量が浪岡バイパスへ転換、H21.11開通区間では約9割が転換。

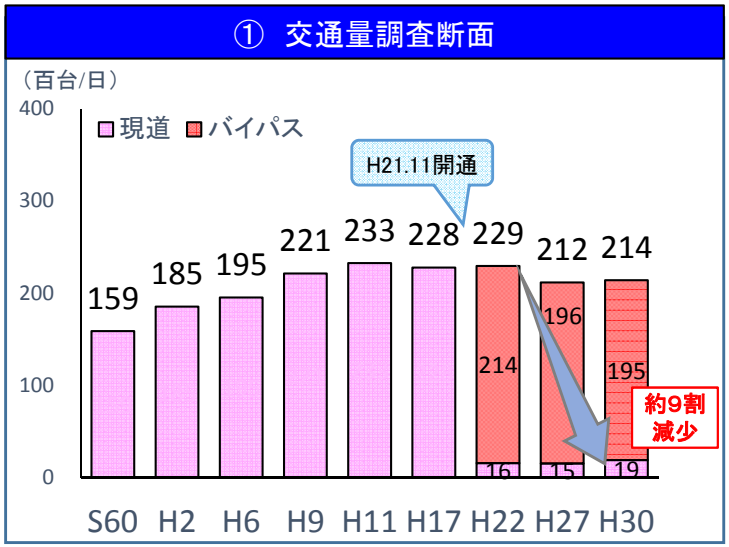


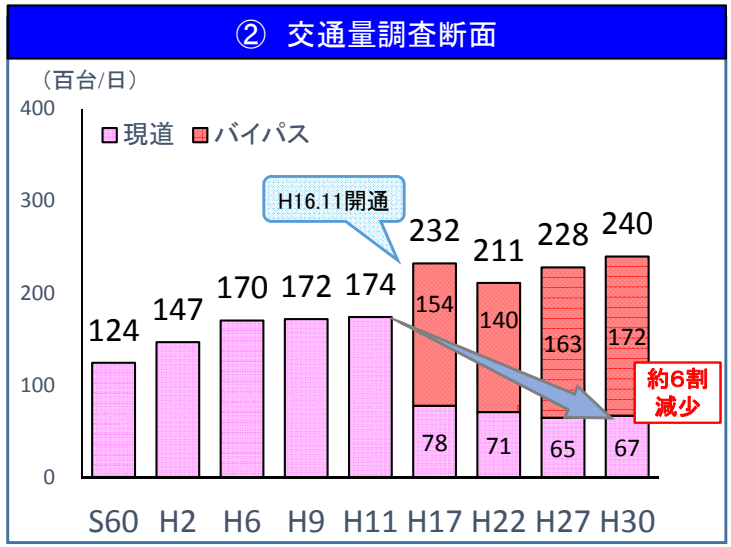


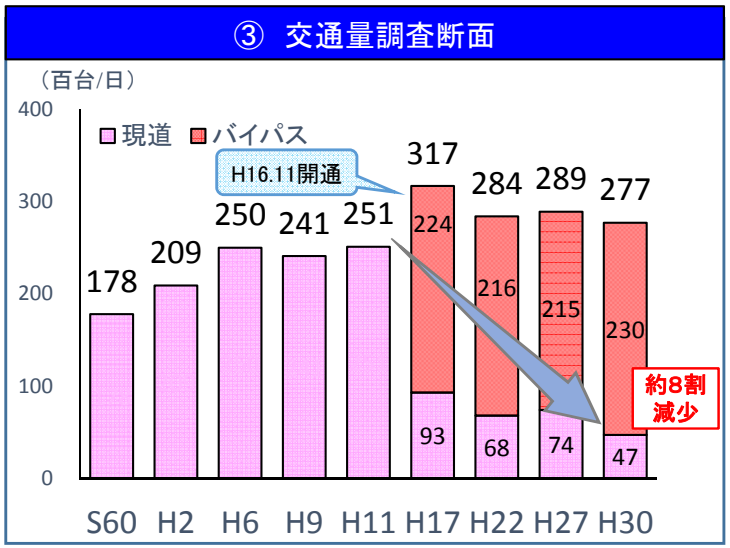


幅員の狭い現道からバイパスへ交通が転換



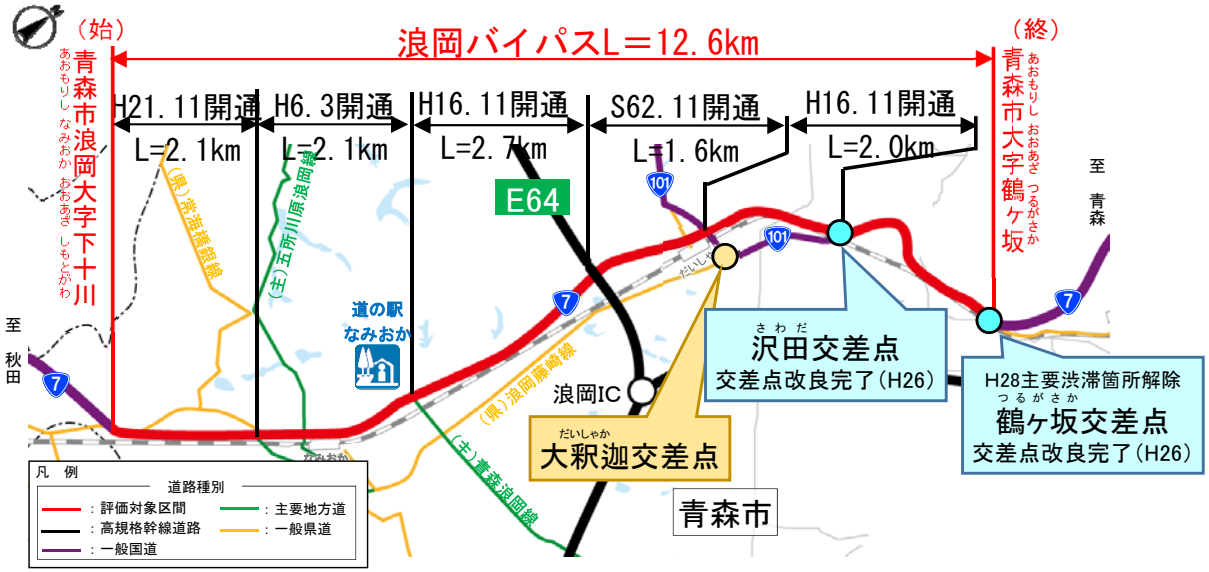




資料：S60～H27･･･全国道路・街路交通情勢調査　H30･･･交通量調査結果（H30.11.7～11.8平日平均）

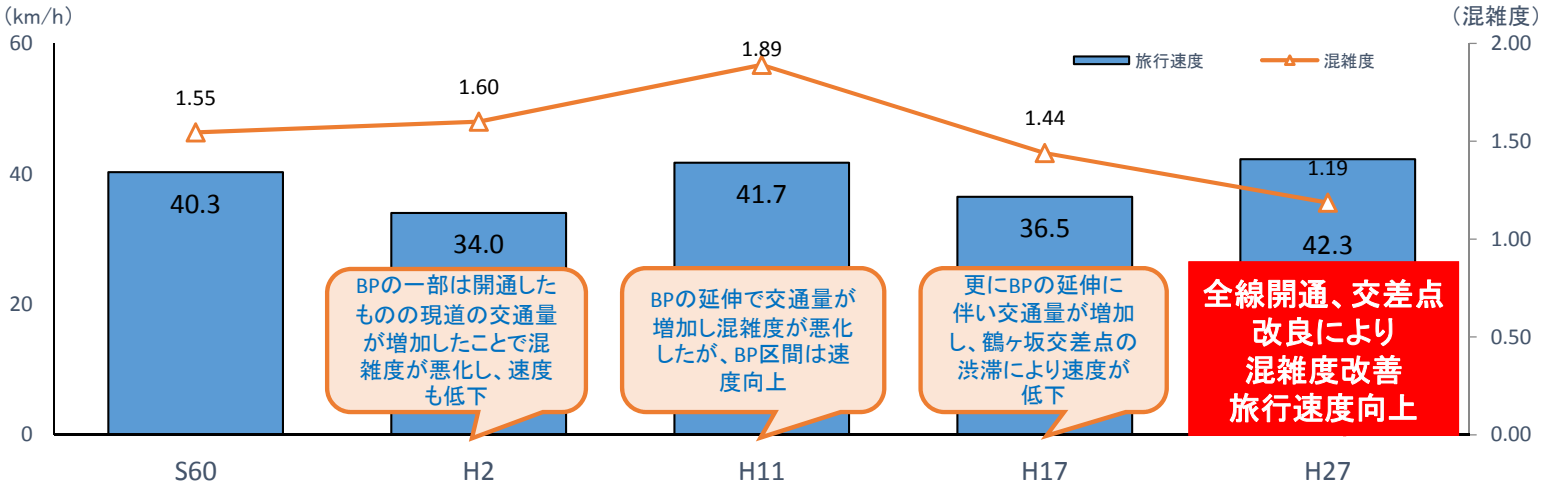
# 3. 事業効果の発現状況（1） 混雑緩和

◆浪岡バイパスの順次開通に伴い、区間全体としての混雑度が改善し旅行速度が向上。現道（（県）浪岡藤崎線）の大釈迦交差点の渋滞が解消。

◆浪岡バイパスと一体となった交差点改良（交通安全事業）実施により、主要渋滞箇所であった鶴ヶ坂交差点の混雑が解消（H28主要渋滞箇所解除）。




▼青森市浪岡大字下十川～鶴ヶ坂交差点間の旅行速度変化・混雑度



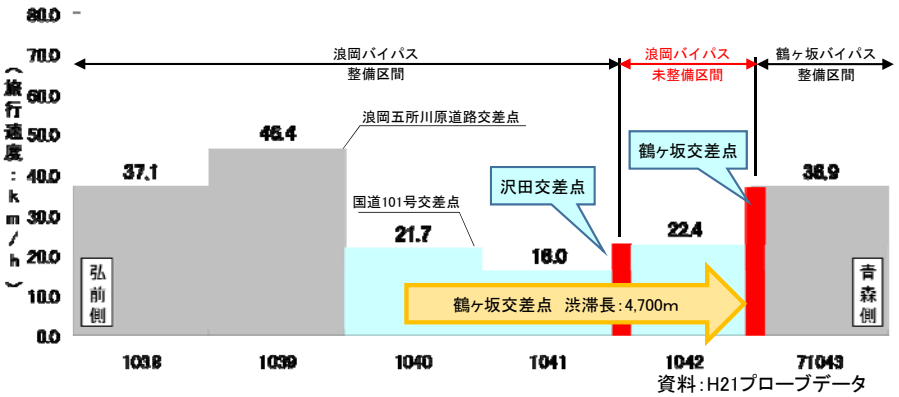

※起点～終点のネットワークを時系列に反映し、旅行速度・混雑度を算出。
S62開通区間は、現道（現：浪岡藤崎線）と接続していないネットワークであったため、バイパス開通区間ではなく現道区間を集計

資料：全国道路・街路交通情勢調査

## 〈参考〉 H17当時の状況

●平成26年の交差点改良以前は鶴ヶ坂交差点の渋滞が沢田交差点を越えて発生しており、広範囲で速度低下していた

▼浪岡バイパスのピーク時旅行速度の比較（H17センサス区間単位）




資料：H21プローブデータ

## 《バス事業者の声》

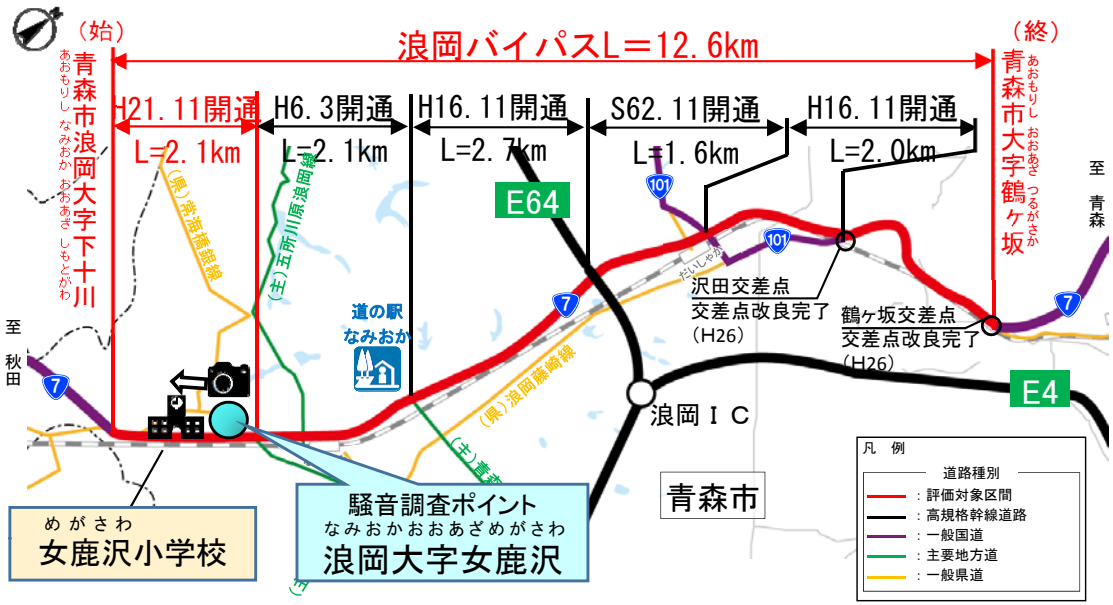
●以前は最大20分程度の遅れがありましたが、開通後はほとんど無くなりました。

●混雑が解消され後続車を気にすることなく、安心して停車や再発進ができるようになりました。

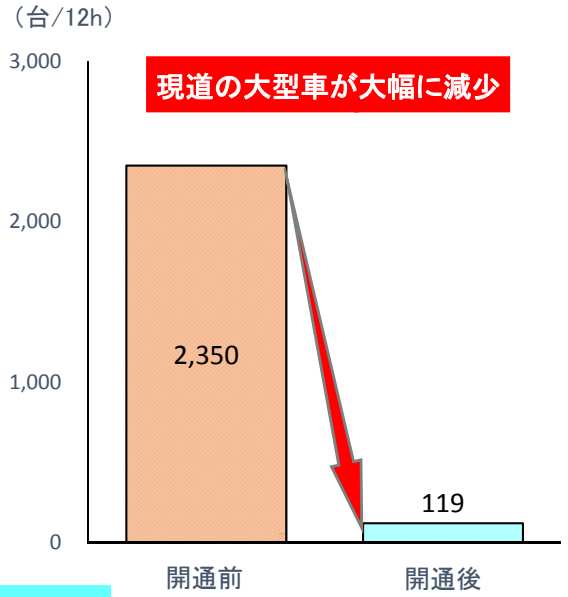
（H31.2 ヒアリング結果）

# 3. 事業効果の発現状況（2） 沿道住民の生活環境の改善

◆浪岡バイパス（女鹿沢地区）へ交通が転換し、現道の大型車交通量が大幅に減少、安全、安心な沿道・歩行環境を確保。
◆バイパス開通後、騒音が昼夜共に環境基準内に改善。

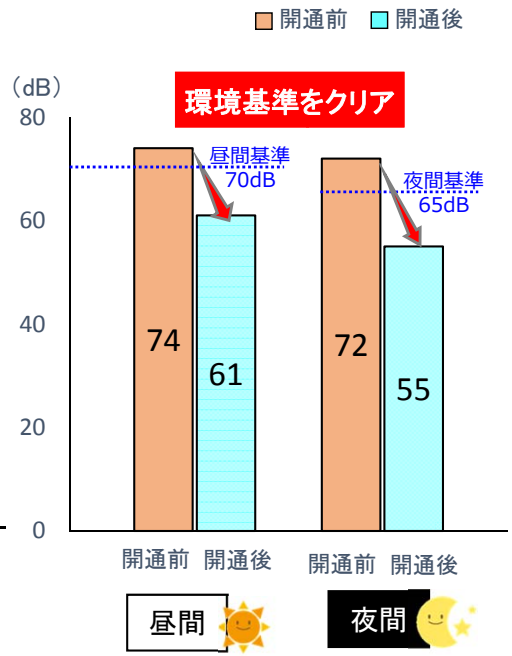



▼開通前後の大型車交通量変化
（女鹿沢地区）




資料：交通量調査結果
開通前 ･･･ H20.11.12平日
開通後･･･ H30.11.7～11.8平日平均

▼開通前後の騒音変化
※基準＝環境基準（環境省）




資料：交通量調査結果
開通前･･･ H21年11月17日6時～18日5時
開通後･･･ H30年11月8日6時～9日5時

**開通前**




**開通後**




▲女鹿沢小学校の通学路利用状況

**《沿線小学校の声》**

●バイパスができる前は車が多く怖い通学路でしたが、車が少なくなり怖い思いをせず登下校できます（児童）。

（H21.12 ヒアリング結果）

**《沿線住民の声》**

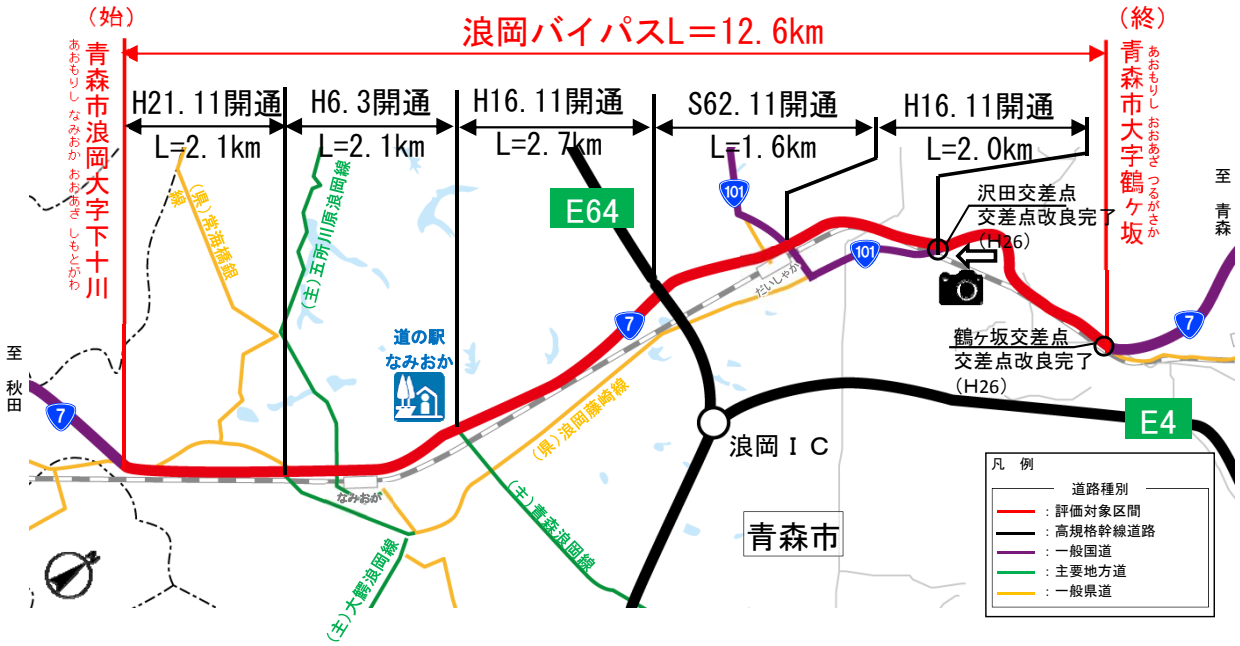
●自分が通っていた頃に比べ、現道の大型車交通量がだいぶ減りました。子供を持つ親は、子供の通学を安心して見ていられると言っています。

（H31.2 ヒアリング結果）

# 3. 事業効果の発現状況（3） 事故減少

◆浪岡バイパスと一体となった交差点改良（交通安全事業）実施により、事故件数は約6割減少。（現道は約9割減少、沢田交差点～鶴ヶ坂交差点の重複部は約8割減少）

◆重大事故となりやすい『人対車両』、『正面衝突』などの事故が約8割減少し、安全性が向上。




**沢田交差点　交差点改良前**

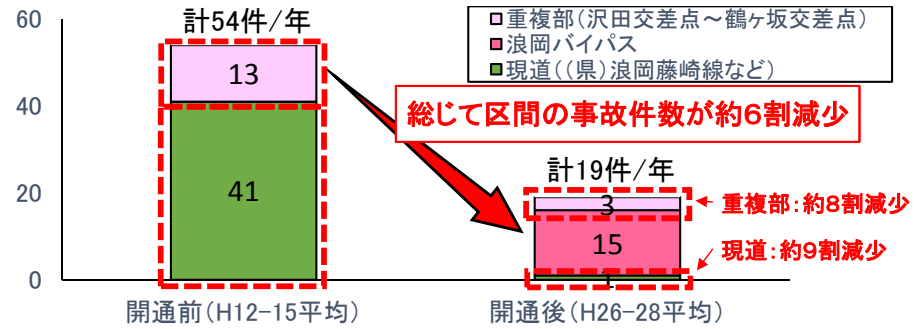



**沢田交差点　交差点改良後**



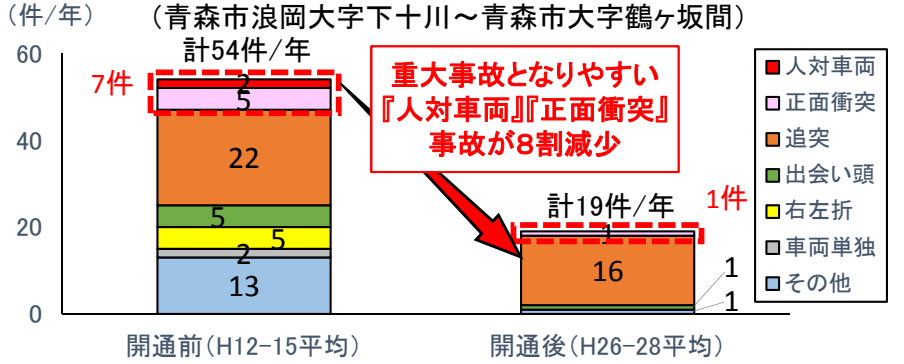

▼事故件数の変化

（青森市浪岡大字下十川～青森市大字鶴ヶ坂間）




▼事故類型の変化

（青森市浪岡大字下十川～青森市大字鶴ヶ坂間）

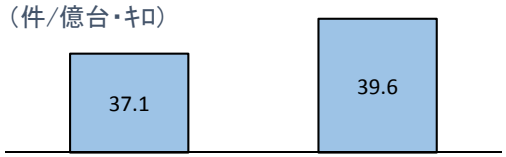



資料：イタルダデータ

※青森河川国道事務所で所有する統計データのH12以降で集計

〈参考〉 国道７号と浪岡バイパスの死傷事故率

▼死傷事故率の比較




浪岡バイパスは
青森県内他国道7号と比べ
死傷事故率が低い

資料：イタルダデータ

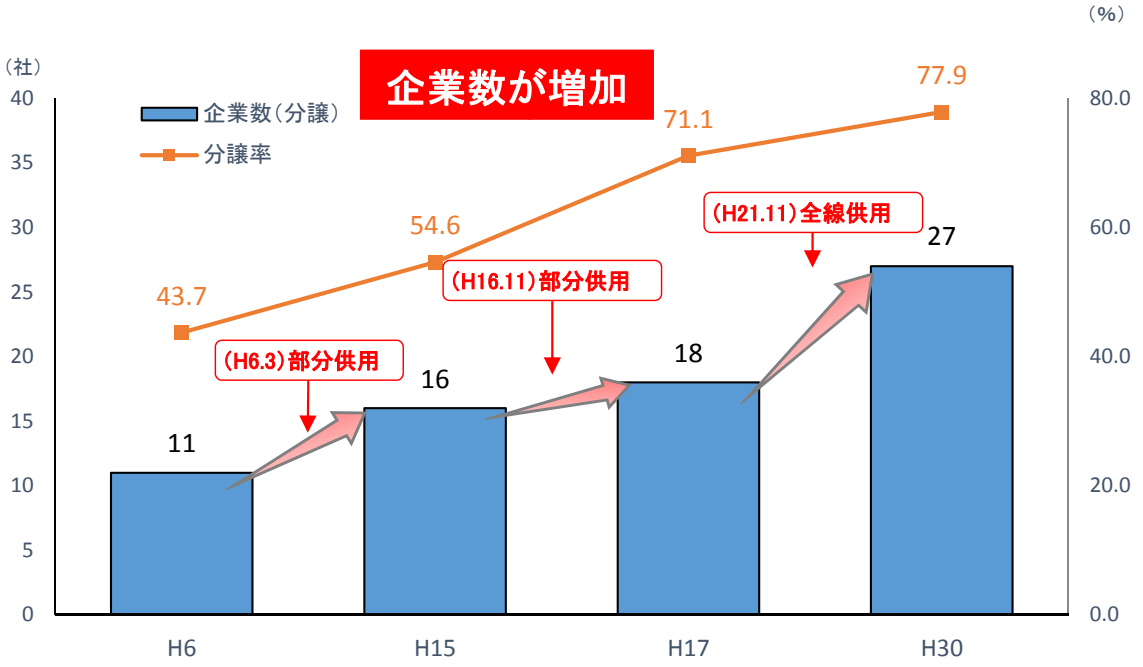
# 3. 事業効果の発現状況（4） 沿道地域における企業立地の支援

◆バイパス開通毎に、大釈迦工業団地の企業数が増加（11社→27社：約2.5倍）。
◆渋滞が減少したことで、通勤時間が短縮するとともに、運送時間が短縮し労働時間も減少。




資料：青森県商工労働部産業立地振興課調べ（H30.4時点）

▼大釈迦工業団地企業数・分譲率の推移




資料：青森県商工労働部産業立地振興課調べ
※当時の分譲済面積÷H30現在の団地面積より分譲率を算出

**《大釈迦工業団地立地企業の声》**

- 青森県の中央に位置しアクセス性に優れ、青森市へ移動がしやすく、高速ICと近接しており便利であるため立地を決めました。
- 1日に2回、青森市の運送会社の発送拠点へ食料品を搬送し、そこから各地の店舗へ搬送されます（企業A）。
- 青森市内や弘前市内の取引先へ食料品を直接搬送します（企業B）。
- 道路の整備が進み全般的に渋滞が減り、通勤・運送ともに時間が短縮したと感じています。
- 移動時間が短縮したことで、労働時間の短縮にもつながり残業時間・経費が減少しました。

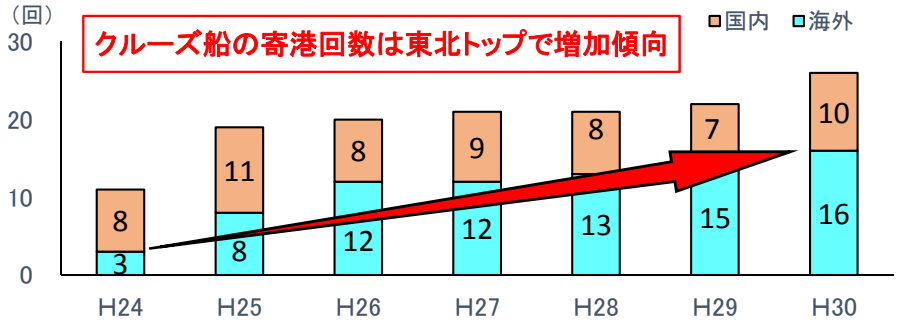
（H30.10 ヒアリング結果）

# 3. 事業効果の発現状況（5） 交通結節点へのアクセス性向上、観光周遊拡大を支援

◆浪岡バイパスなどの整備により、弘前市から新幹線駅新青森駅や青森空港などが位置する青森市までの幹線道路網が強化。
◆近年、青森港のクルーズ船寄港回数や青森空港の国際便数は増加しており、弘前市の外国人宿泊者数も増加。
◆浪岡バイパスなどがクルーズ船のオプショナルツアールート等に設定され、観光周遊の魅力拡大を支援。




▼青森港のクルーズ船寄港回数実績



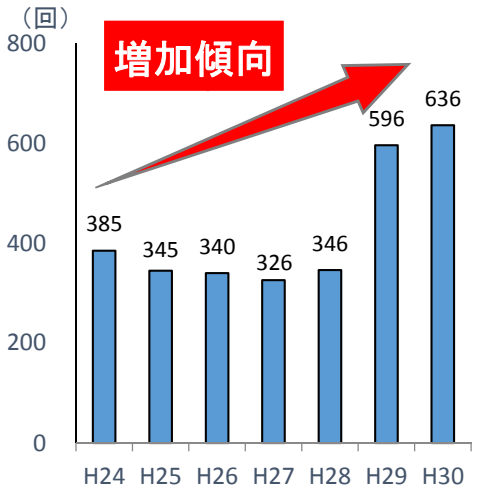

資料：青森港国際化推進協議会

**《ツアー会社の声》**

●安全・確実に、時間の遅れなく、観光地に到着するため（寄港地ツアーを成立させるため）の道路整備は非常に重要です。

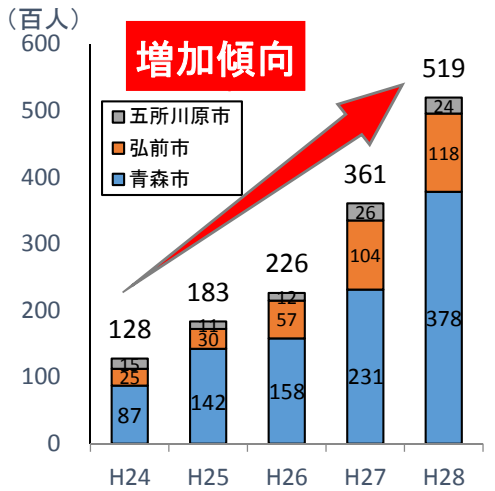
（H28.12 ヒアリング結果）

▼青森空港国際便数の推移




資料：青森空港管理事務所

▼青森県の外国人延べ宿泊者数の推移



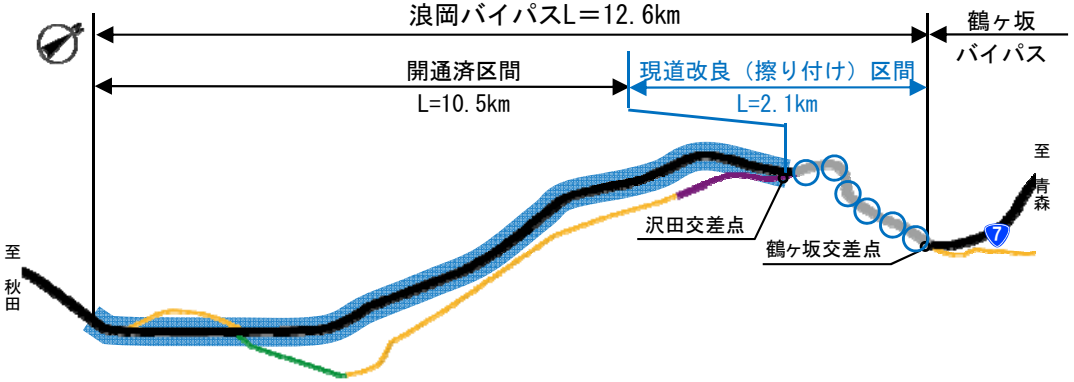

資料：総務省
「訪日外国人旅行者の受入れに関する調査結果」

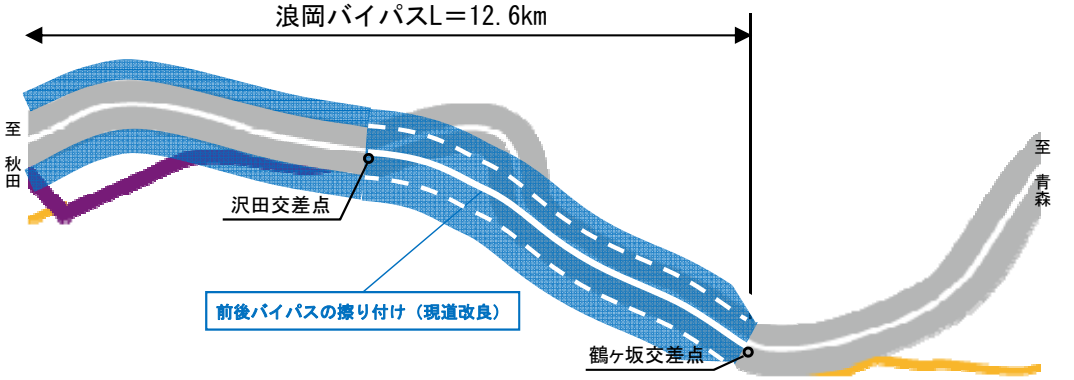
# 4. 事業計画の変更内容

◆浪岡バイパスの事業費（全体事業費260億円→168億円）35 %減（92億円減）

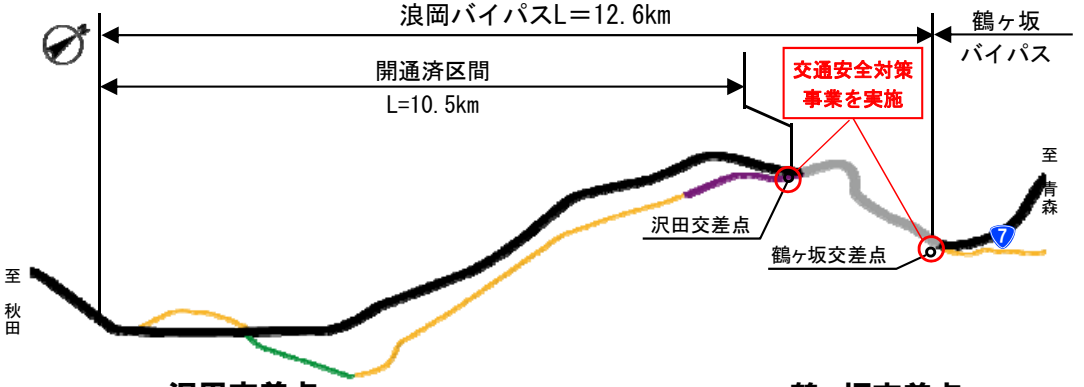
| 項　目 | 減　額（億円） | 概　要 |
|---|---|---|
| 車線数の変更 | 60 | 4車線 ➡ 2車線に減 |
| 事業区間の変更 | 32 | 前後バイパスの擦り付け➡交通安全対策による事業区間の減 |
| 合　計 | 92 | |

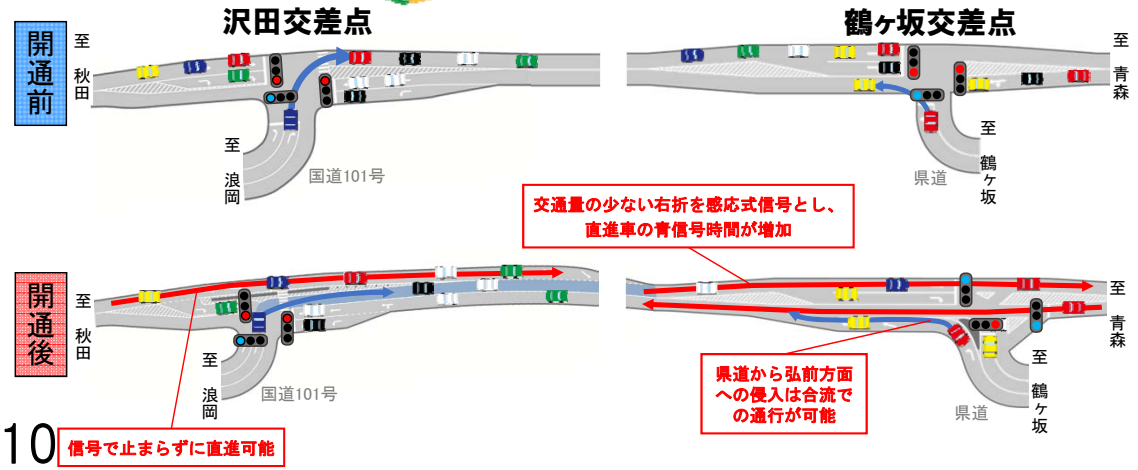
**当初計画**
・混雑解消を目的として、浪岡バイパスと鶴ヶ坂バイパスの別線整備区間の擦り付け区間として現道改良を画




**変更後計画**
・現道改良（擦り付け）区間では、沢田交差点及び鶴ヶ坂交差点付近において、速度低下の発生や追突による死傷事故が多発
・当該区間の事業計画を現道改良（擦り付け）から、交通安全対策事業による交差点改良に見直し、事業区間を変更



## 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

○新幹線の整備状況

・東北新幹線　平成２２年１２月４日　全線開業（八戸～新青森）　延長８１．８ｋｍ

・北海道新幹線　平成２８年３月２６日　開業（新青森～新函館北斗）　延長１４８．８ｋｍ

○高規格幹線道路の整備状況

・ 津軽自動車道　平成２６年１１月　五所川原西バイパス　開通　延長３．８ｋｍ

・ 津軽自動車道　平成２８年７月　鰺ヶ沢道路　一部開通　延長３．４ｋｍ　（平成３１年３月全線開通予定）

・ 津軽自動車道　平成３０年３月　柏浮田道路（つがる市木造越水～つがる柏IC）事業化　延長１２．３ｋｍ

○一般国道の整備状況

・ 青森西バイパス（Ⅱ期）　平成２４年１１月　４車線開通　延長４．３ｋｍ

## 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。

## 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

暫定整備などの事業計画を検討する際には、暫定整備により早期に発現する効果のほか、完成整備に対して生じる影響についても的確に評価していく必要がある。