

道路事業 事後評価

一般国道13号 かみのやま 上山バイパス

平成28年 3月 2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

- ・交通渋滞の解消
- ・隘路解消による交通事故の抑制

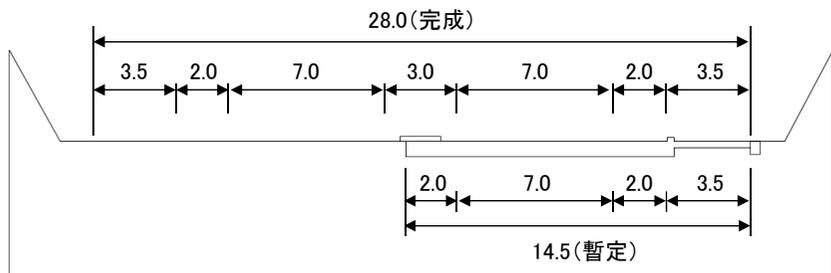
○計画概要

起終点 : 自) 山形県南陽市川樋
 至) 山形県山形市蔵王半郷

延長 : 17.2 km
 幅員 : 28.0 m
 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 : 昭和54年度
 用地着手 : 昭和61年度
 工事着手 : 昭和62年度
 全線開通年度 : 平成22年度 (H22.12)

標準横断面図

【標準横断面図】

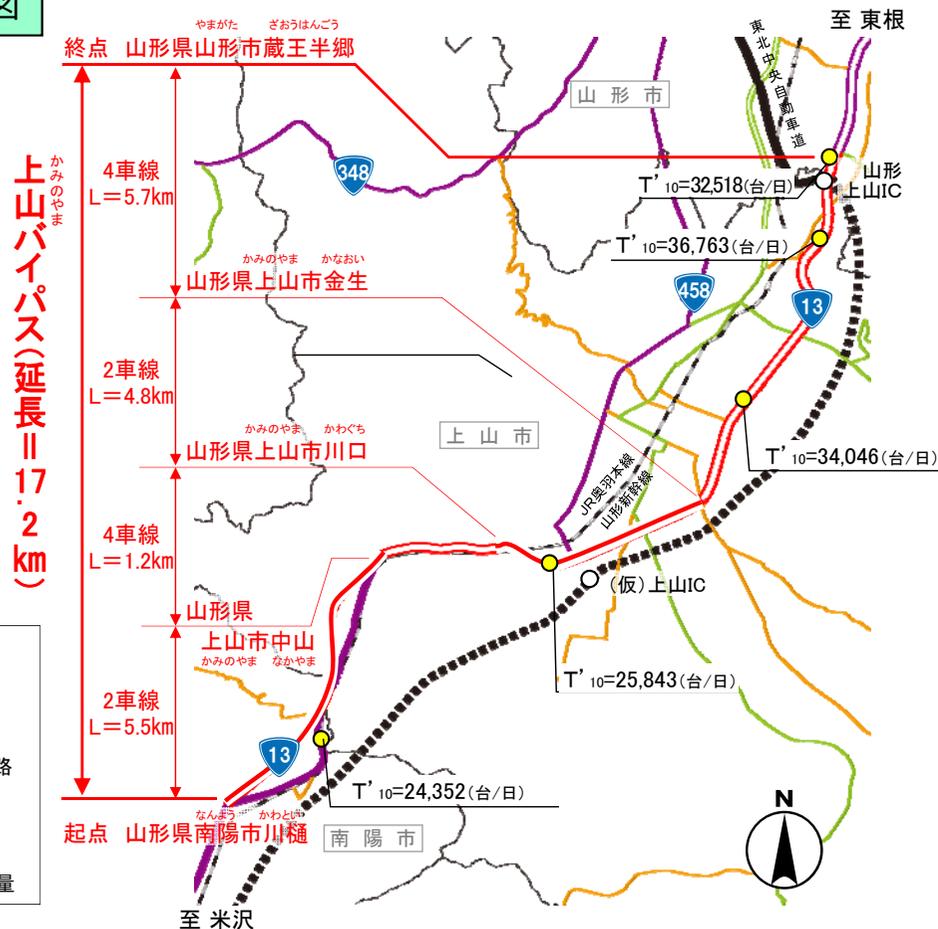


単位:m

位置図

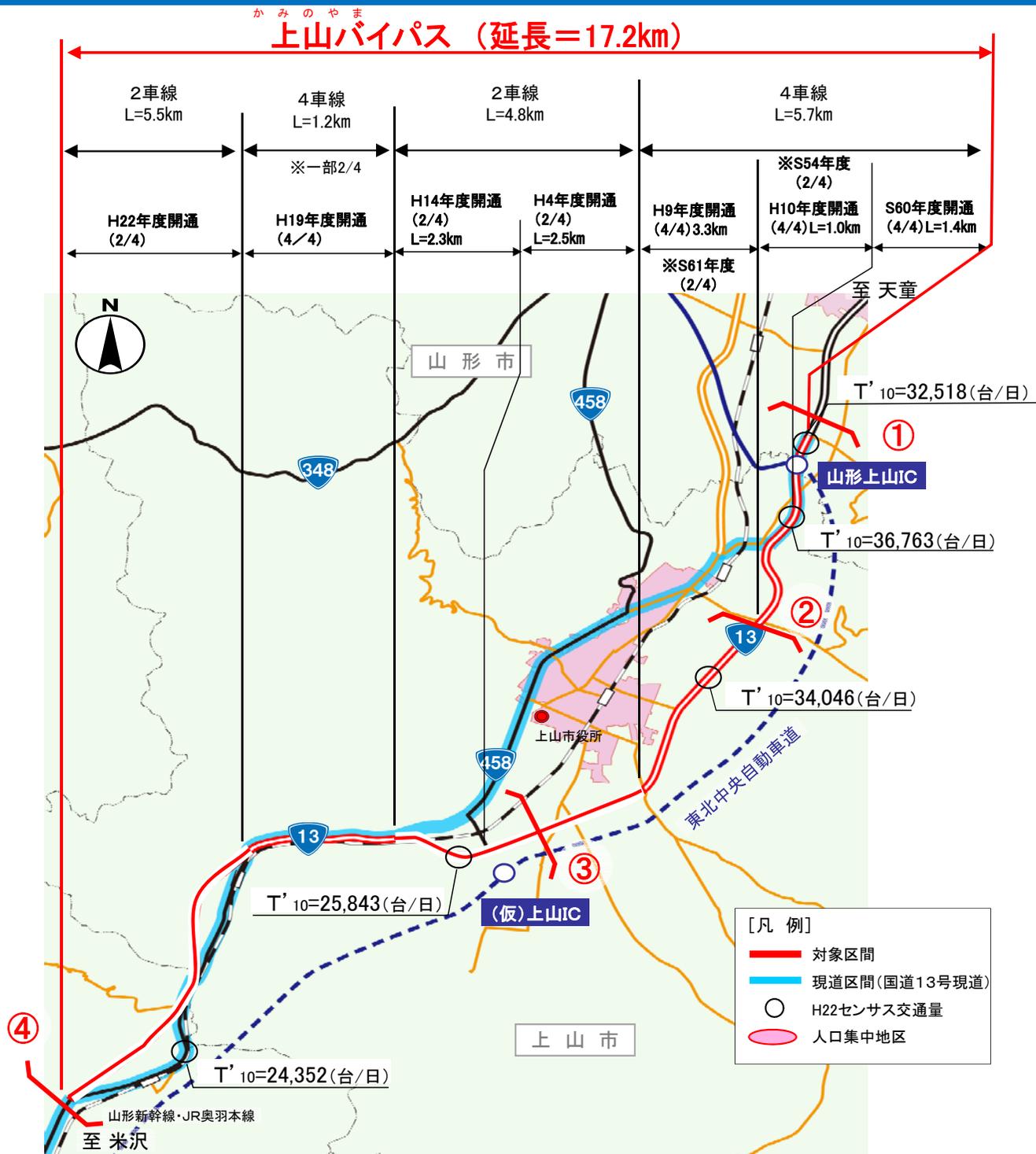


平面図



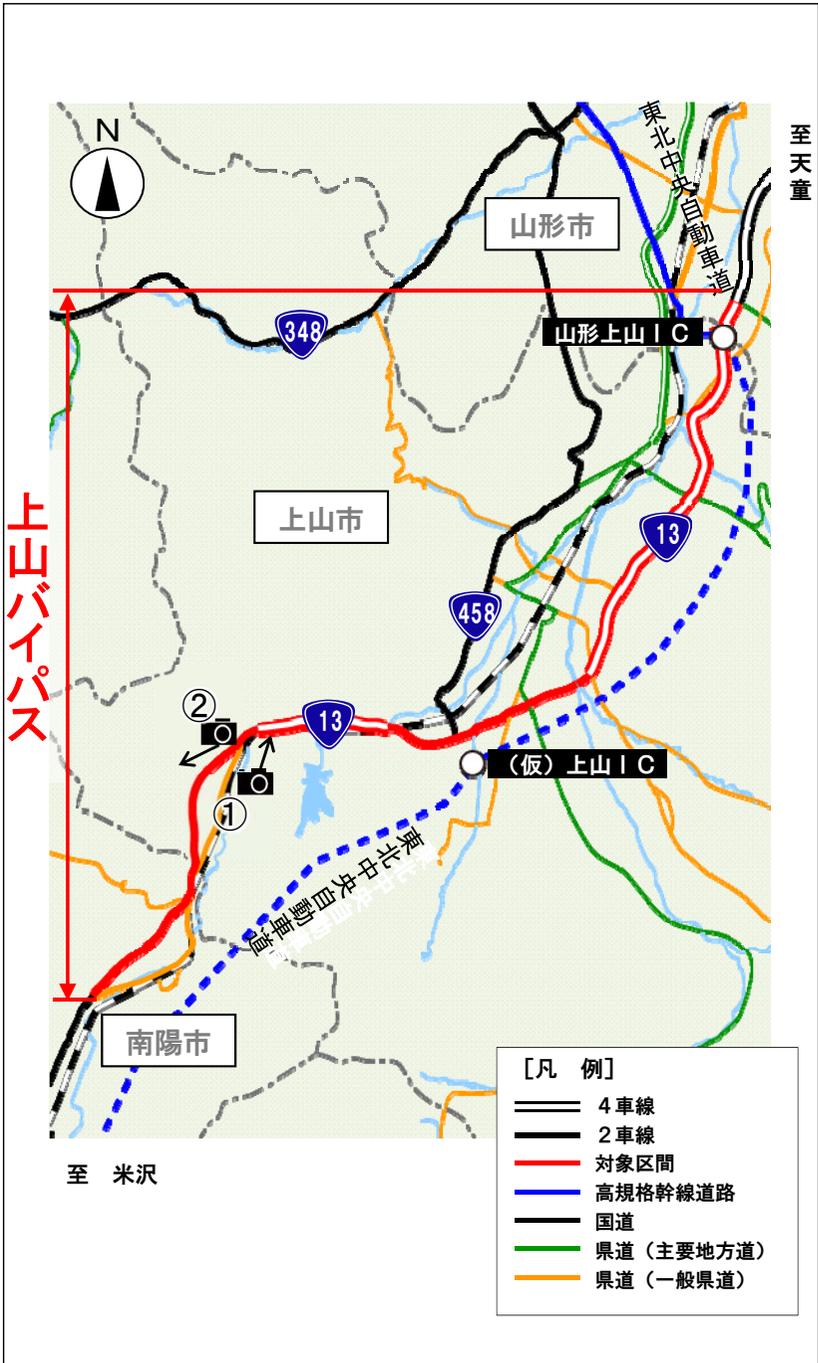
- [凡例]
- 4車線
 - 2車線
 - 対象区間
 - 高規格幹線道路
 - 一般国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - H22センサ交通量

1. 事業の目的と概要 (2)



▲山形県 国道13号の整備状況

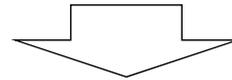
2. 整備状況



道路整備による交通状況の変化
現道(国道13号)



▲国道13号現道 上山市中山付近の混雑状況 (H22.11)



▲国道13号 現道 (H27.12)

道路整備による交通状況の変化
新道(上山バイパス)



▲国道13号 上山バイパス (H27.6)

3. 事業効果の発現状況（新聞掲載記事抜粋）

国道13号上山バイパス

全線供用、関係者祝う

国道13号上山バイパス
延長 17.2km

4車線（一部暫定2車線）供用
暫定2車線供用
2車線供用
4車線供用

5.5km 1.2km 4.8km 5.7km

岩部山トンネル
中川駅
羽前中山駅
温湯駅前
かみのやま
山形市役所
国道458号
国道13号
山形上山IC

関係者がテープカットし、くす玉を割って祝った国道13号上山バイパスの開通式典

— 南陽市元中山

式典では吉村美栄子知事、

子担ぎ（上山）のアトラクシ

ったが、地滑り危険箇所の対策で計画がずれ込んだが、暫定2車線で幅14m、うち歩道が片側3・5m。国交省は同路線1日当たり約2万5千台の通行車両は7割が新バイパスに移ると予測しており、南陽市の中山交差点、上市市の中山交差点付近で朝夕を中心に発生していた交通渋滞の解消が期待されてい

国道13号 上山バイパス 開通

関係者がテープカットし、くす玉を割って祝った国道13号上山バイパスの開通式典

— 南陽市元中山

式典では吉村美栄子知事、

子担ぎ（上山）のアトラクシ

ったが、地滑り危険箇所の対策で計画がずれ込んだが、暫定2車線で幅14m、うち歩道が片側3・5m。国交省は同路線1日当たり約2万5千台の通行車両は7割が新バイパスに移ると予測しており、南陽市の中山交差点、上市市の中山交差点付近で朝夕を中心に発生していた交通渋滞の解消が期待されてい

資料：山形新聞（H22.12.12）

快適で、活力ある地域社会のために

お祝いのご言葉

南陽市長 吉村美栄子

本日開通する国道13号上山バイパスは、地域の発展と安全に大きく貢献する重要な道路です。この道路の開通により、地域の交通渋滞が解消され、観光や物流が促進されることを期待しています。

また、今年度実施した「国土交通省の委託事業」により、道路の安全や環境への配慮も考慮されています。これからも、地域の発展と安全のために、引き続き努力してまいります。

お祝いのご言葉

山形県知事 横戸長兵衛

国道13号上山バイパスの開通は、地域の発展と安全に大きく貢献する重要な道路です。この道路の開通により、地域の交通渋滞が解消され、観光や物流が促進されることを期待しています。

また、今年度実施した「国土交通省の委託事業」により、道路の安全や環境への配慮も考慮されています。これからも、地域の発展と安全のために、引き続き努力してまいります。

国道13号上山・南陽バイパス全線開通による

— 上山バイパスの整備効果 — 地域間の交流・連携の促進

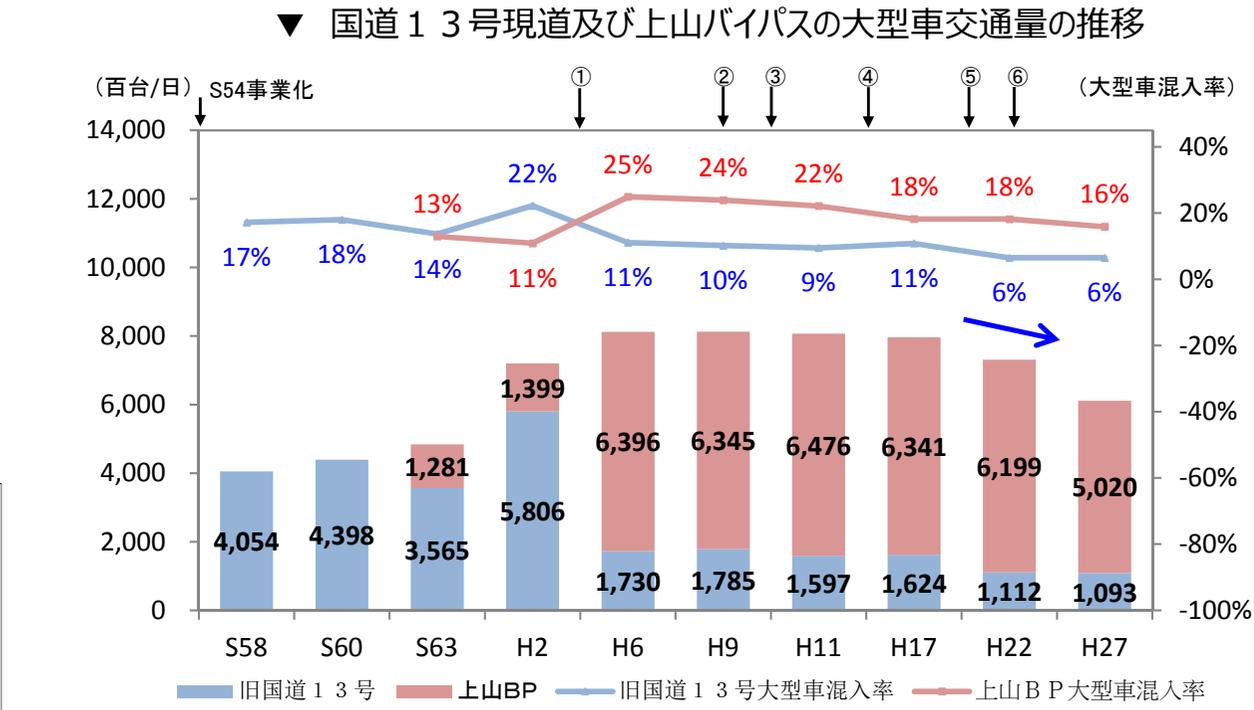
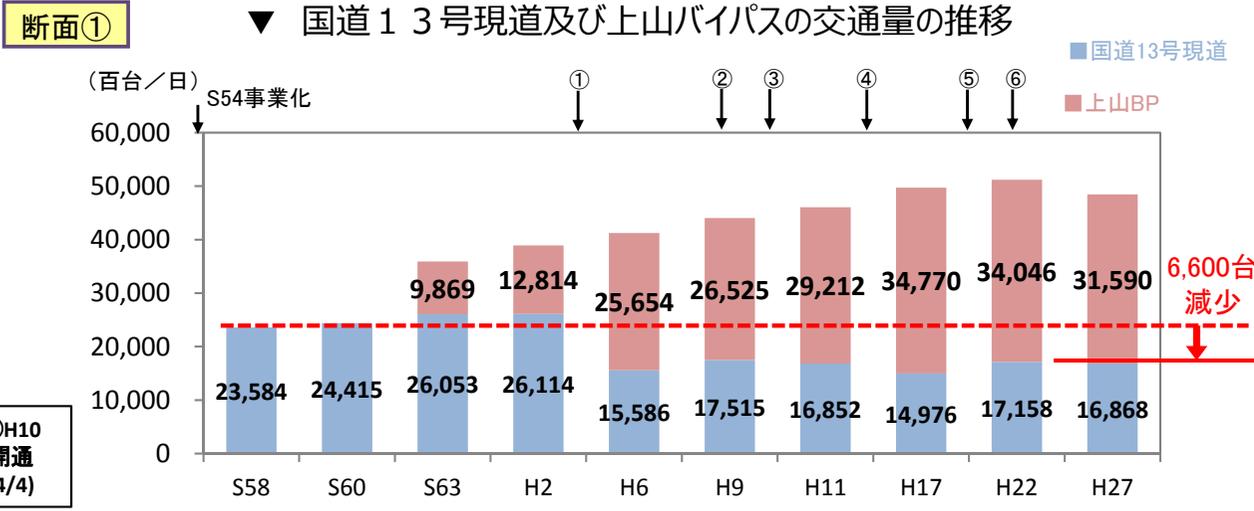
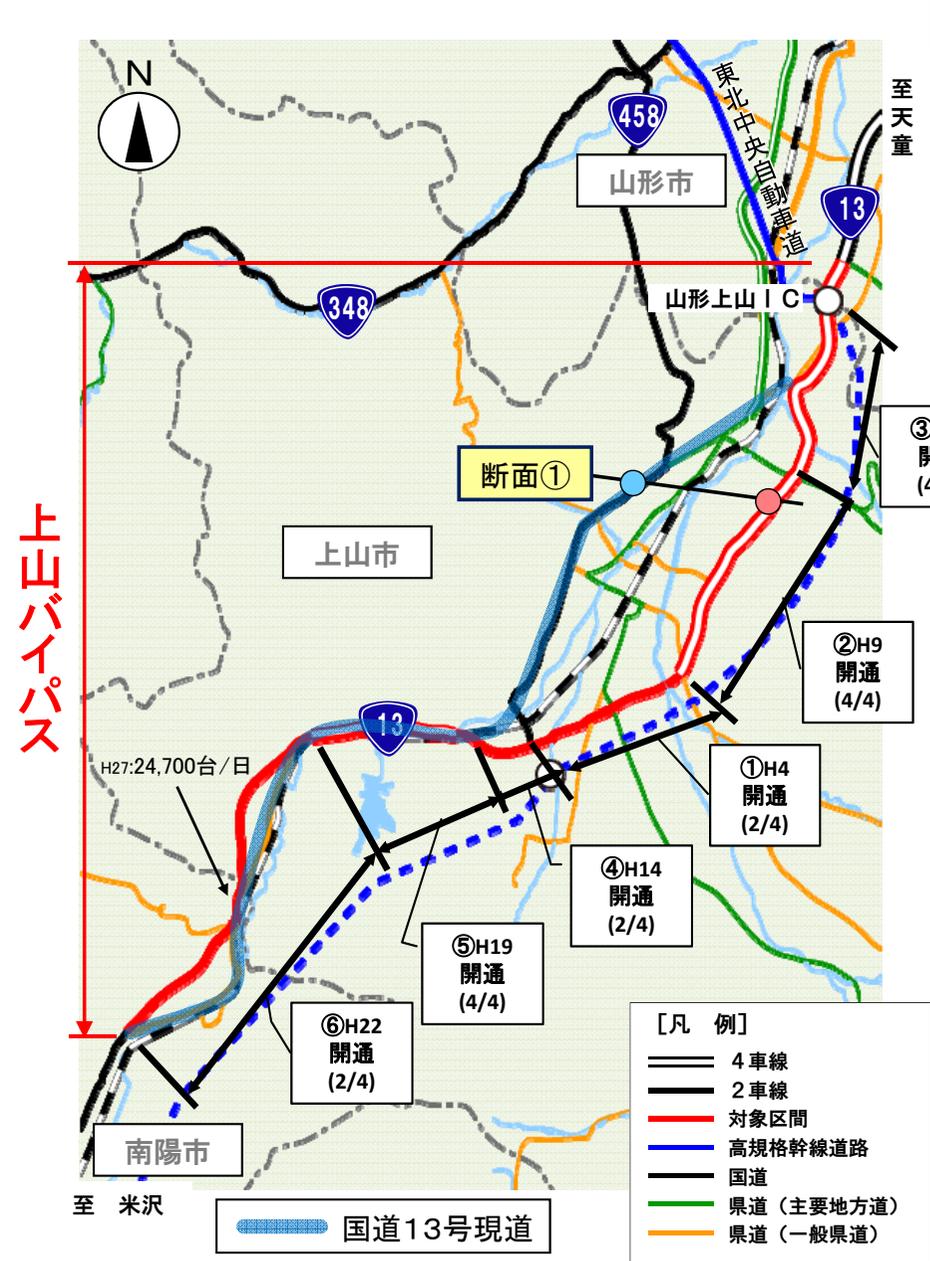
- 主要渋滞ポイント「中川交差点」「中山交差点」の渋滞解消
- 騒音や振動等の軽減による沿道環境の改善
- 冬期走行環境の改善および歩行者の安全性確保
- 災害・事故等緊急時の迂回（うまい）路確保

国道13号 上山バイパス

資料：山形新聞（H22.12.13）

3. 事業効果の発現状況 (1) 交通量の状況

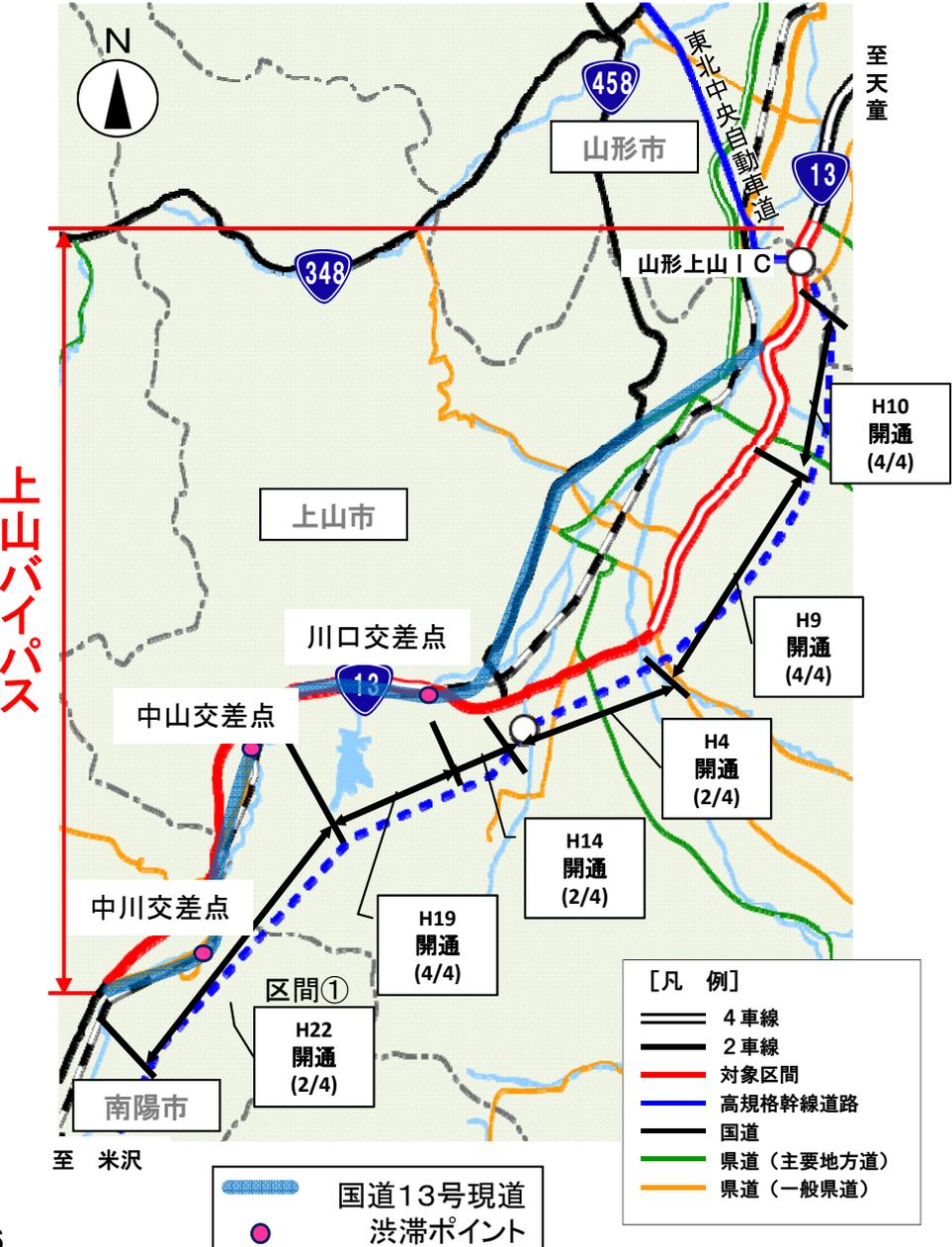
- ◆ 上山バイパスの整備に伴い、国道13号現道の交通量が減少し、上山バイパスの交通量は増加
- ◆ 大型車の交通量も同様に国道13号現道は減少し、上山バイパスは増加



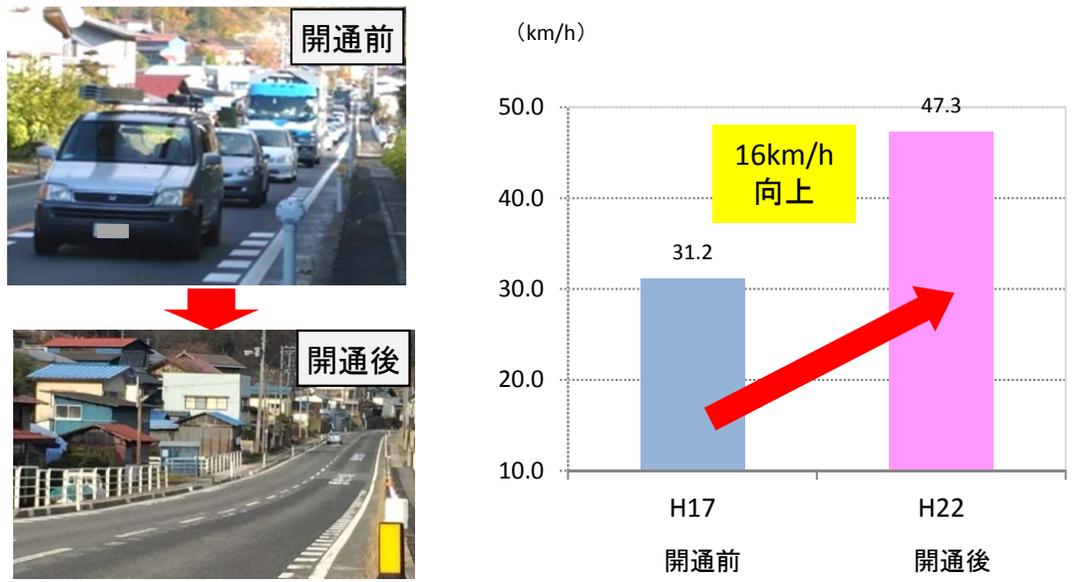
出典: S58~H22道路交通センサス H27実測値(H27.12)

3. 事業効果の発現状況（2）交通混雑の緩和

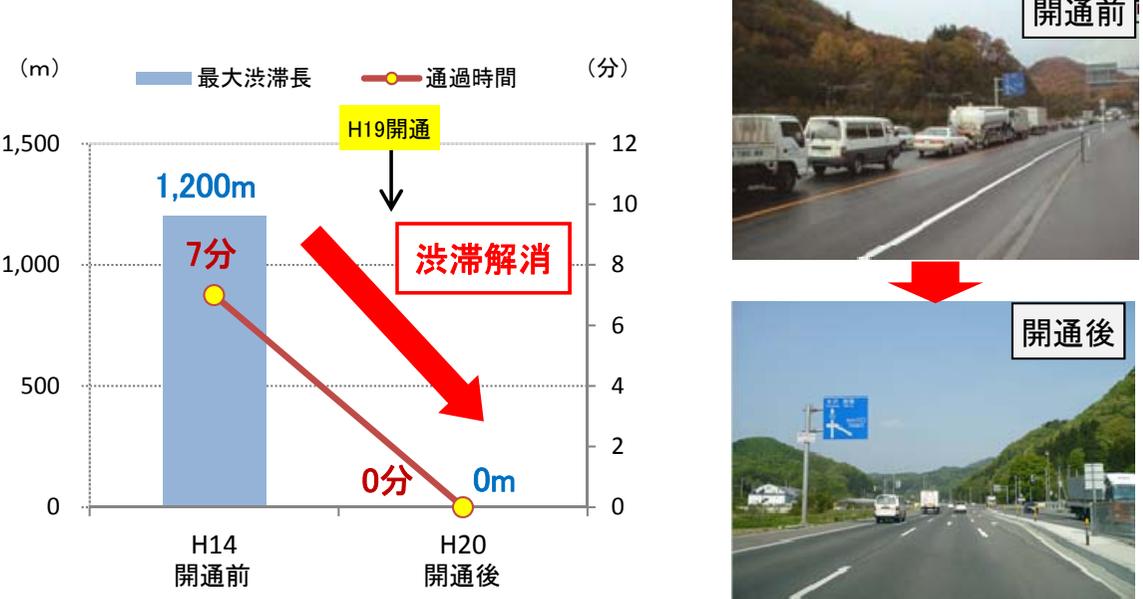
- ◆ 上山バイパスの開通により、渋滞ポイントとなっていた中川交差点、中山交差点を含む区間の走行速度が向上
- ◆ 速度向上や交差点の渋滞解消により、交通混雑を緩和



▼ 区間①の走行速度の変化

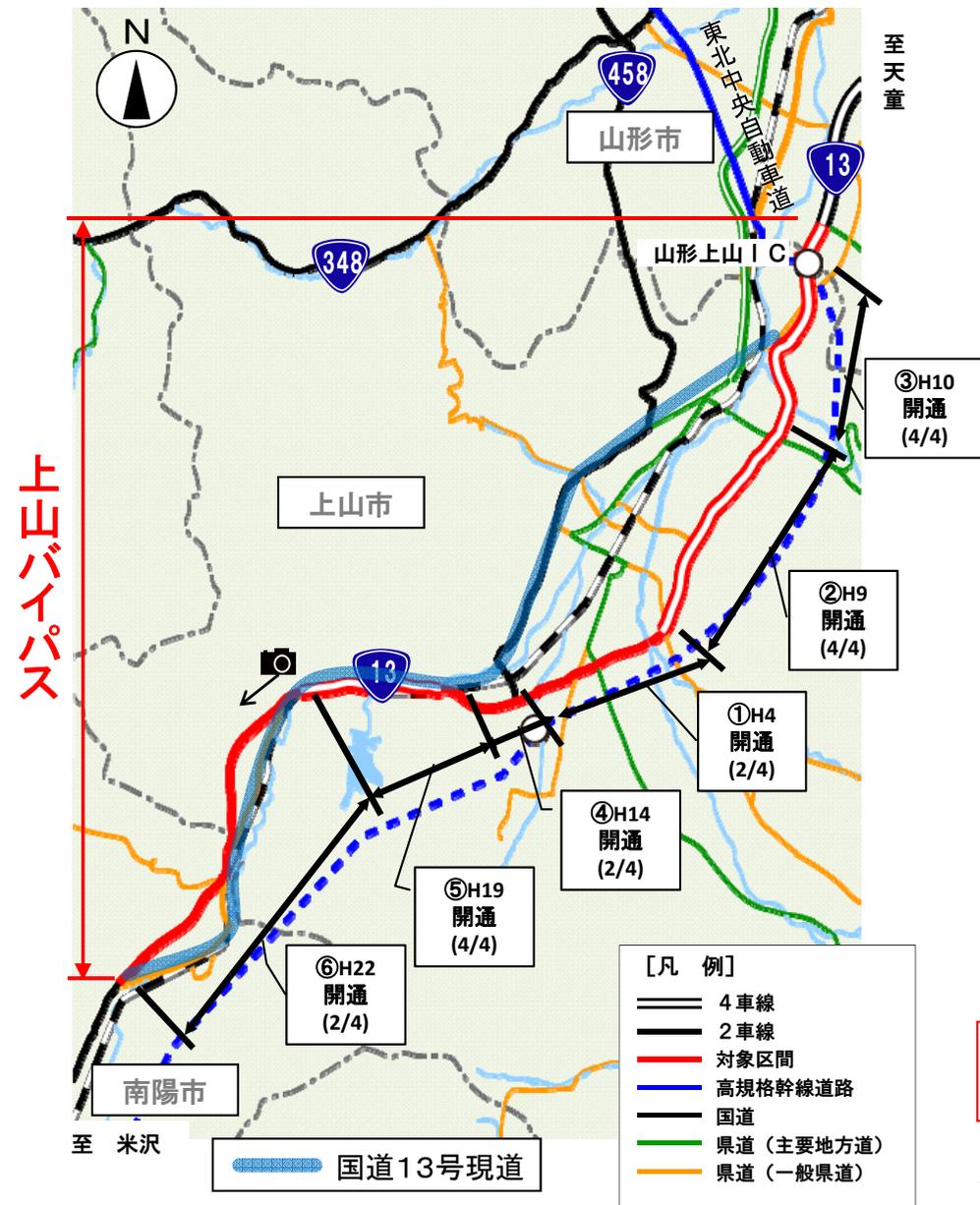


▼ 川口交差点の渋滞長の変化

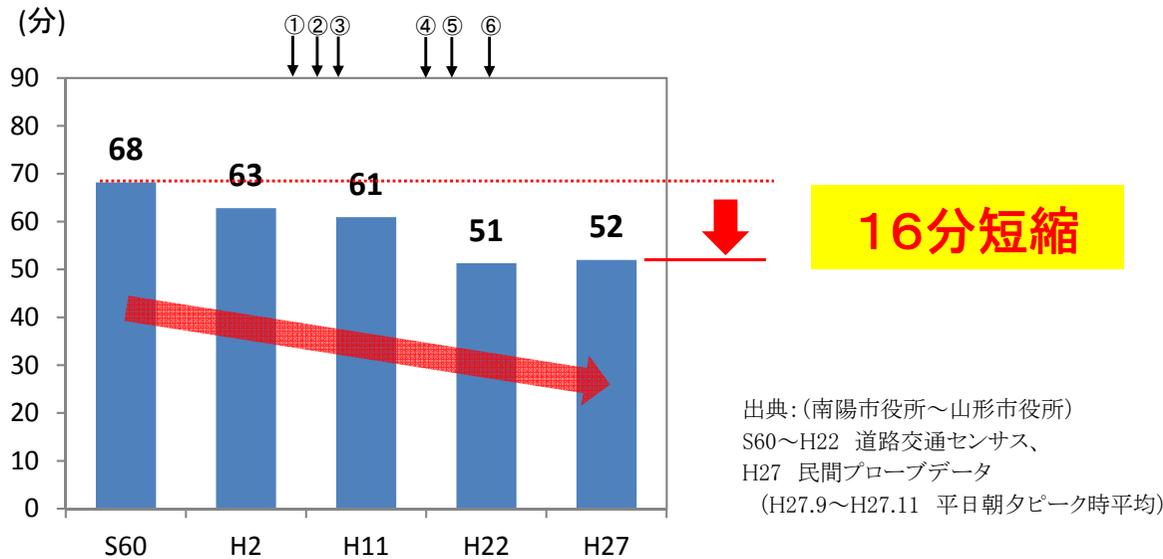


3. 事業効果の発現状況（3）所要時間の短縮

- ◆ 上山バイパスの開通により、都市間（南陽市～山形市間）の所要時間が短縮
- ◆ 道路利用者も、買い物や通勤における所要時間の短縮を実感



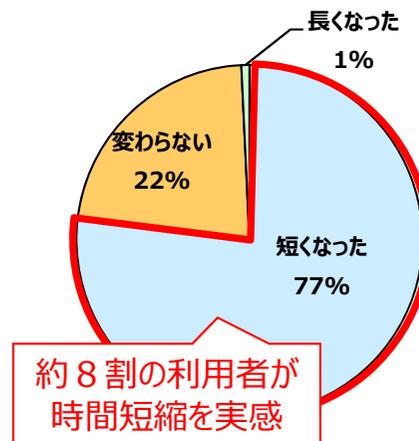
▼ 南陽市～山形市の所要時間の変化



▼ 冬期の円滑な走行状況



▼ 上山バイパス利用時の移動時間



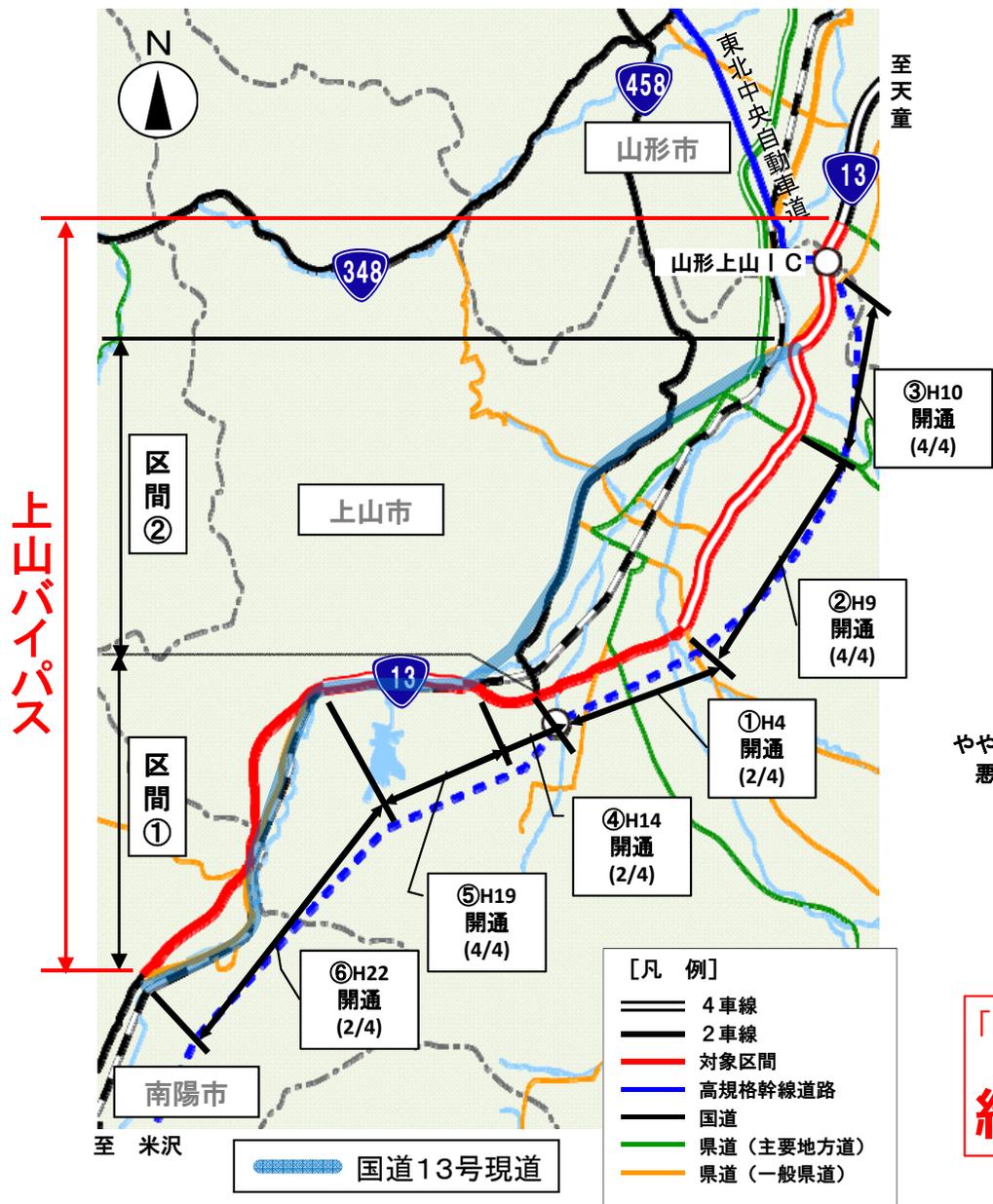
資料：【Webアンケート】N=400

- ・通勤時間が大幅に短縮された。また、冬期の通行が円滑になった。
- ・休日の買い物で山形市など上山方面へ行く事が多く、時間短縮になって良かった。

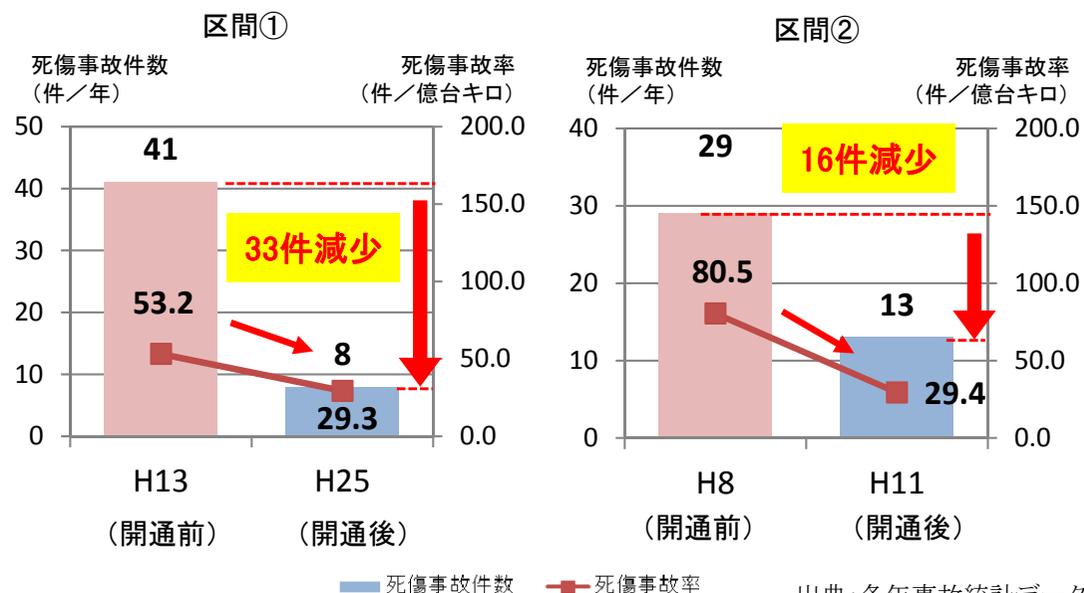
資料：Webアンケート 自由意見

3. 事業効果の発現状況（4）交通事故の減少

- ◆ 上山バイパス開通後、国道13号現道の死傷事故件数は大幅に減少
- ◆ 上山バイパス利用者も、走りやすさや時間短縮による余裕等により安全性の向上を実感

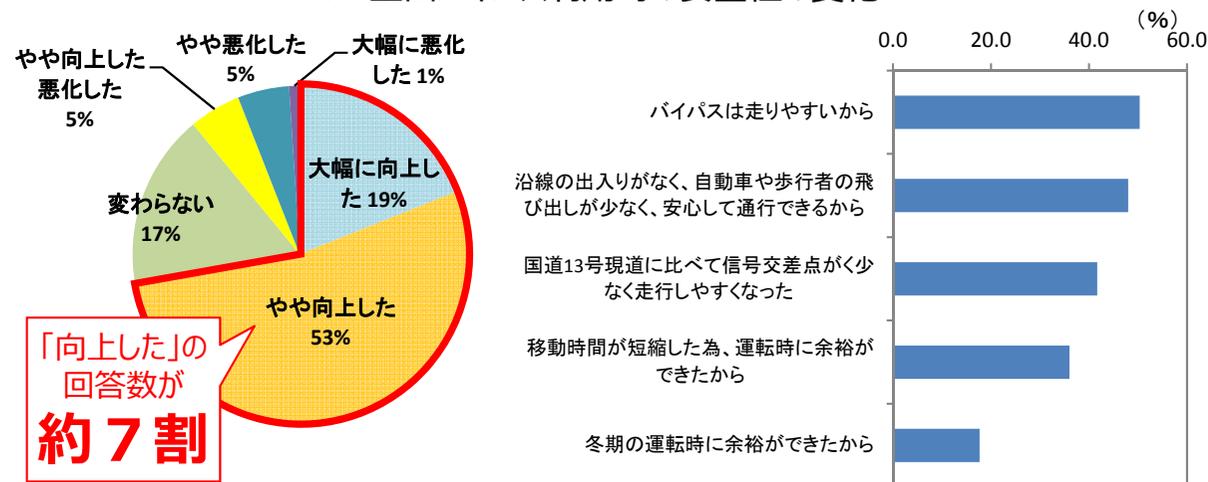


▼ 国道13号現道における事故発生状況の変化



出典：各年事故統計データ

▼ 上山バイパス利用時の安全性の変化



資料：【Webアンケート】N=400

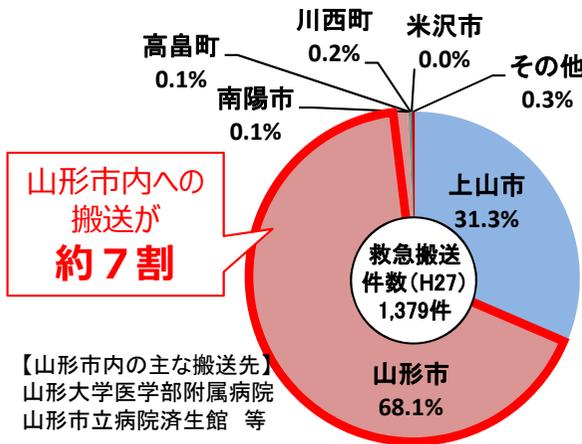
資料：【Webアンケート】N=300

3. 事業効果の発現状況（5）医療施設へのアクセス向上

- ◆ 上山消防署管内からの救急搬送のうち、約7割が山形市内の病院へ搬送
- ◆ 上山バイパスは国道13号現道に比べ、信号交差点数も少なく時間短縮や安定搬送に寄与

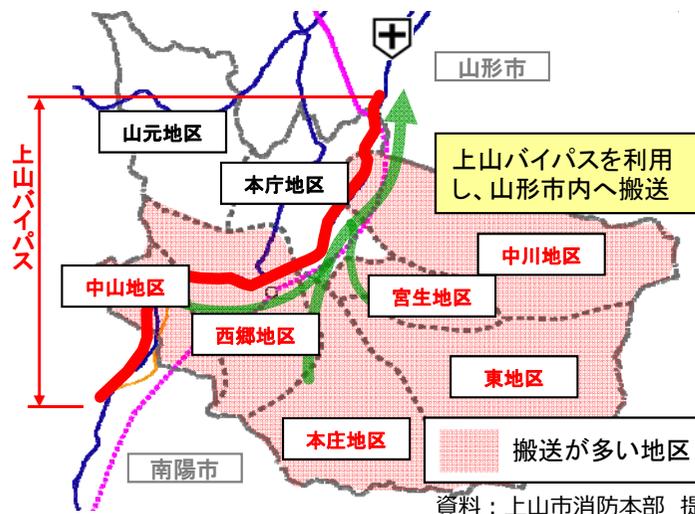


▼搬送先の市町村別割合

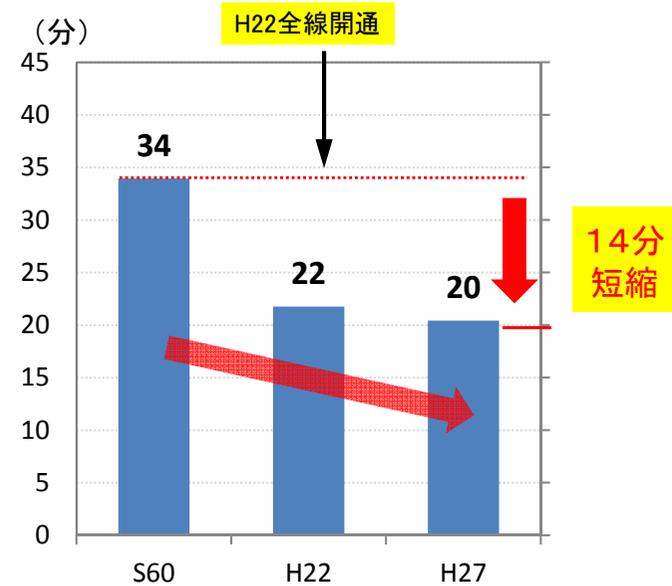


年間900件以上を山形市内の病院へ搬送

▼上山バイパスを利用した搬送が多い地区



▼上山市から山形市への搬送時間の推移



※中山地区～ 山形大学医学部附属病院間

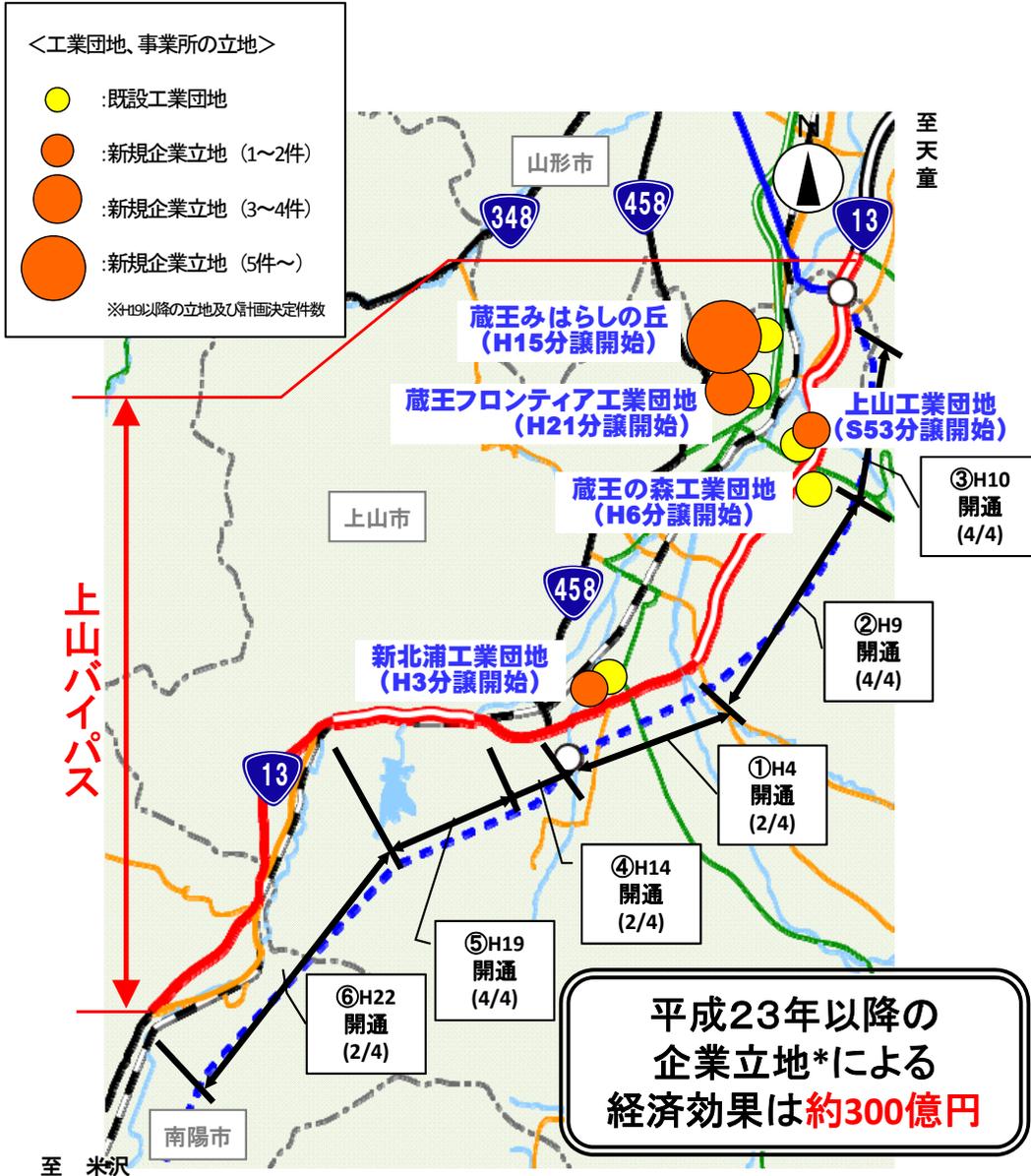
出典：S60、H22道路交通センサス、H27民間プローブデータ (H27.9～H27.11 平日朝夕ピーク時平均)

- ・上山バイパスと国道13号現道とのダブルネットワークとなり救急搬送上良くなっている。
- ・国道13号現道は信号も多く、急ブレーキをかけないよう注意しながら運転していたが、バイパスができて安全に走行できるようになった。

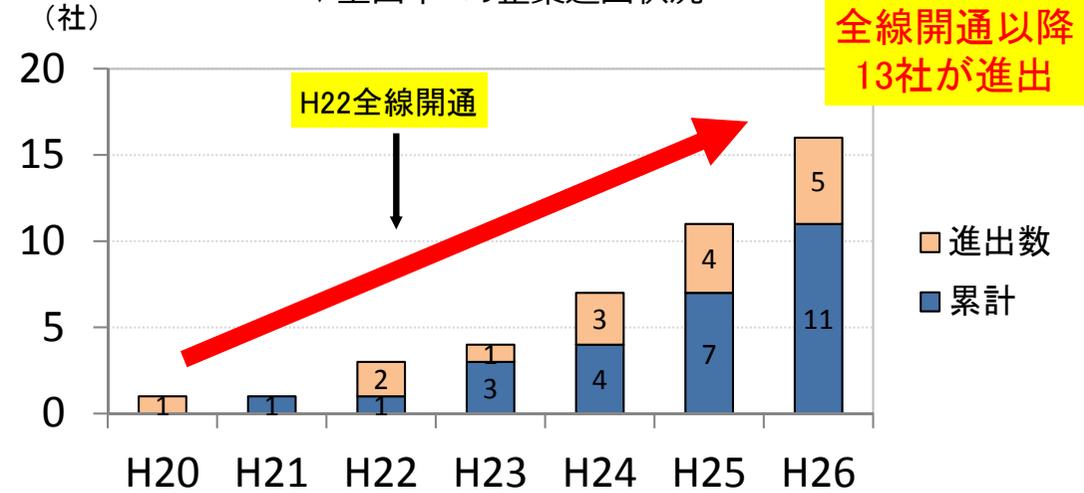
資料：H28.1ヒアリング調査結果

3. 事業効果の発現状況（6）企業の立地、雇用を創出

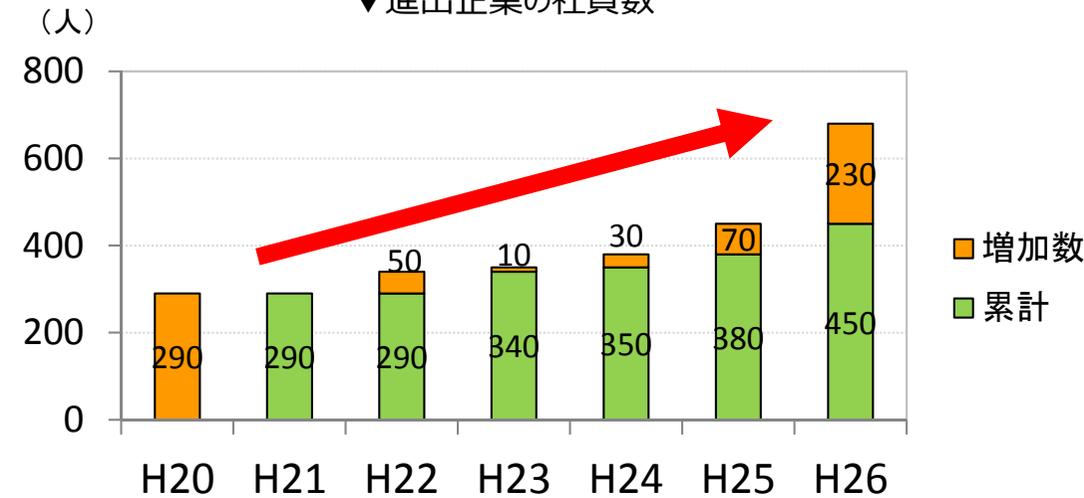
- ◆ 上山バイパスの開通以降、沿線には工業団地が立地、H22の全線開通以降も企業進出が増加
- ◆ 企業誘致時はアクセスの良さをPR、企業進出に伴い社員数も増加し雇用を創出
- ◆ H23以降、沿線地域における企業立地による経済効果は約300億円



▼ 上山市への企業進出状況



▼ 進出企業の社員数



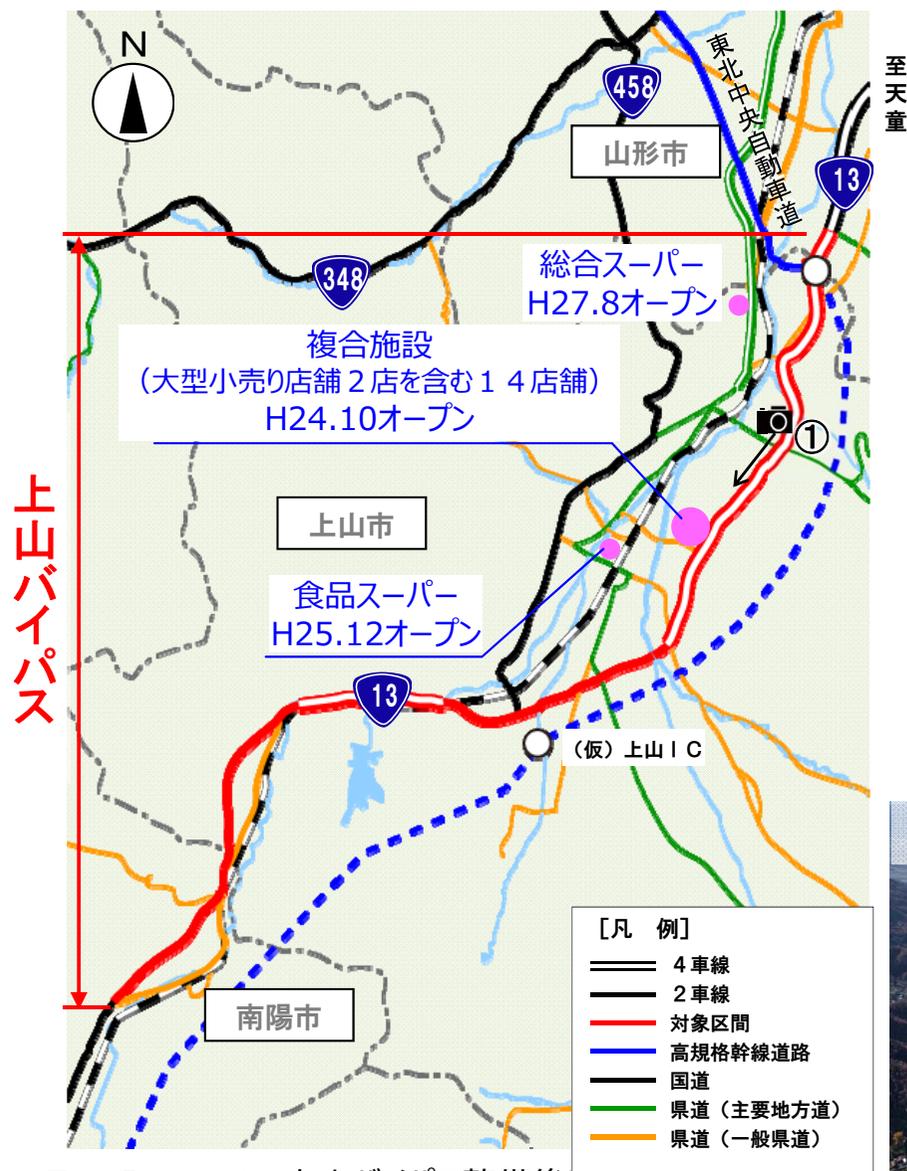
・工業団地造成、分譲箇所の選定における一因として上山バイパスとのアクセスの良い場所を選定、また、企業誘致の際も上山バイパスとアクセスの良さをPRしている。

資料：H28上山市ヒアリング

*) 企業立地による経済波及効果は今後の予定を含む 資料：総務省 H23産業連関表(H27.6)を元に試算

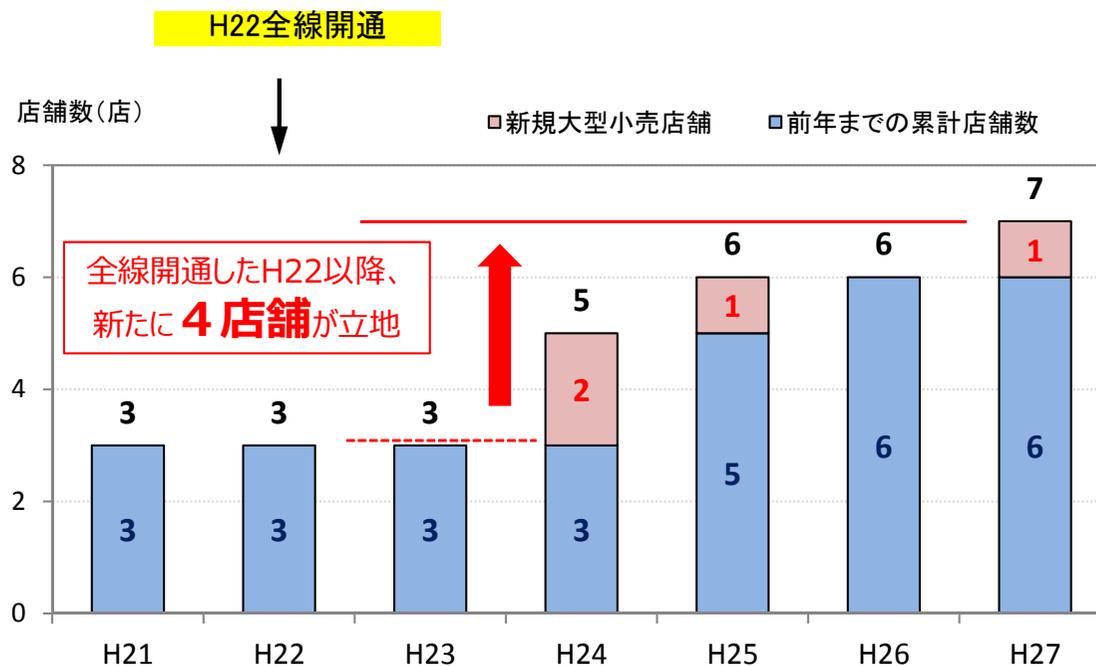
3. 事業効果の発現状況（7）商業施設の立地

- ◆ 上山バイパス沿道のエリアは、交通利便性が高いため、観光客を含めた集客も視野に入れた開発が進んでいる。
- ◆ 上山バイパス全線開通後、上山市内では、新たに複合施設を含めた大規模商業施設が4店舗立地し雇用を創出。



▲ 上山バイパス整備後における
上山市の大規模商業施設の立地状況

▼ 新規大型小売店舗の立地状況



資料：全国大型小売店総覧2016年版（上山市）



- ・ 上山バイパス沿道に新たに立地した複合施設では、交通利便性の良さから、観光客も集客の対象となっている。
- ・ また、施設内で働く従業員は300人を超え、中心市街地の活性化に寄与するとともに、新たな雇用を創出。

資料：上山市提供資料

4. 費用対効果分析の算定基礎

○全体事業費

前回（H22）評価時：450億円（完成） 372億円（暫定）

事後（H27）評価時：450億円（完成） 372億円（暫定）

○計画交通量（H42）（完成4車）

前回（H22）評価時：22,800台/日

事後（H27）評価時：23,000台/日

○実測（H27）交通量：24,700台/日（暫定2車線）

（参考）費用便益比：3.7

5. 事業実施による環境の変化

評価対象区間の並行区間（国道13号現道）については、開通後に環境騒音調査を実施。完成後は環境基準を達成しており、良好な沿道環境を形成している。

6. 事業を巡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 H9年11月 米沢南陽道路米沢北IC - 南陽高畠IC間 開通。

H14年 9月 山形上山IC - 東根IC間 開通。

H18年 2月 東根 - 尾花沢が新直轄方式に切り替わる。

H22年 2月 全線が無料化社会実験の対象区間に指定される。

H24年 4月 地域活性化インターチェンジとして福島大笹生IC・米沢中央IC(仮称)・東根北IC(仮称)・村山大石田IC(仮称)・村山北IC(仮称)の連結許可がおりる

H26年 11月 尾花沢新庄道路・尾花沢IC - 野黒沢IC間 開通により同道路が全線開通

7. 対応方針（案）

事業当初の目的に対し、交通混雑の解消や事故抑制による安全な交通の確保等の効果を発現しており、今後の事後評価及び改善措置の必要はない。