

道路事業 事後評価

一般国道13号 おばなざわしんじょう 尾花沢新庄道路

令和2年3月19日
国土交通省 東北地方整備局

1. 事業の目的と概要(1)

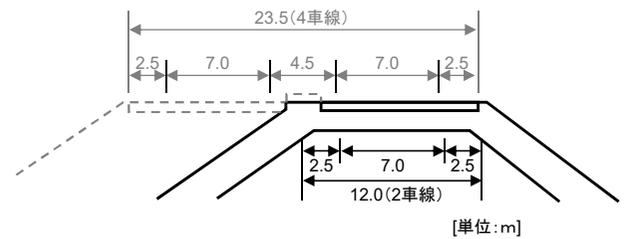
○事業目的

- 尾花沢新庄道路は、一般国道の自動車専用道路であり、東北中央自動車道の一部として機能する道路である。
- 都市間連携を促進する高規格道路の骨格を形成し、3次救急医療機関へのアクセス向上への寄与、物流効率化の支援、広域ネットワーク形成による広域的な交流・連携の促進等を図るものである。

位置図



標準横断図(幅員)



国道13号 尾花沢新庄道路 位置図

尾花沢新庄道路 計画概要

起終点 : 自) 山形県尾花沢市大字尾花沢 (おばなざわ) 至) 山形県新庄市大字松本 (しんじょう まつもと)

延長 : 18.2km

道路規格: 第1種第2級

設計速度: 100km/h

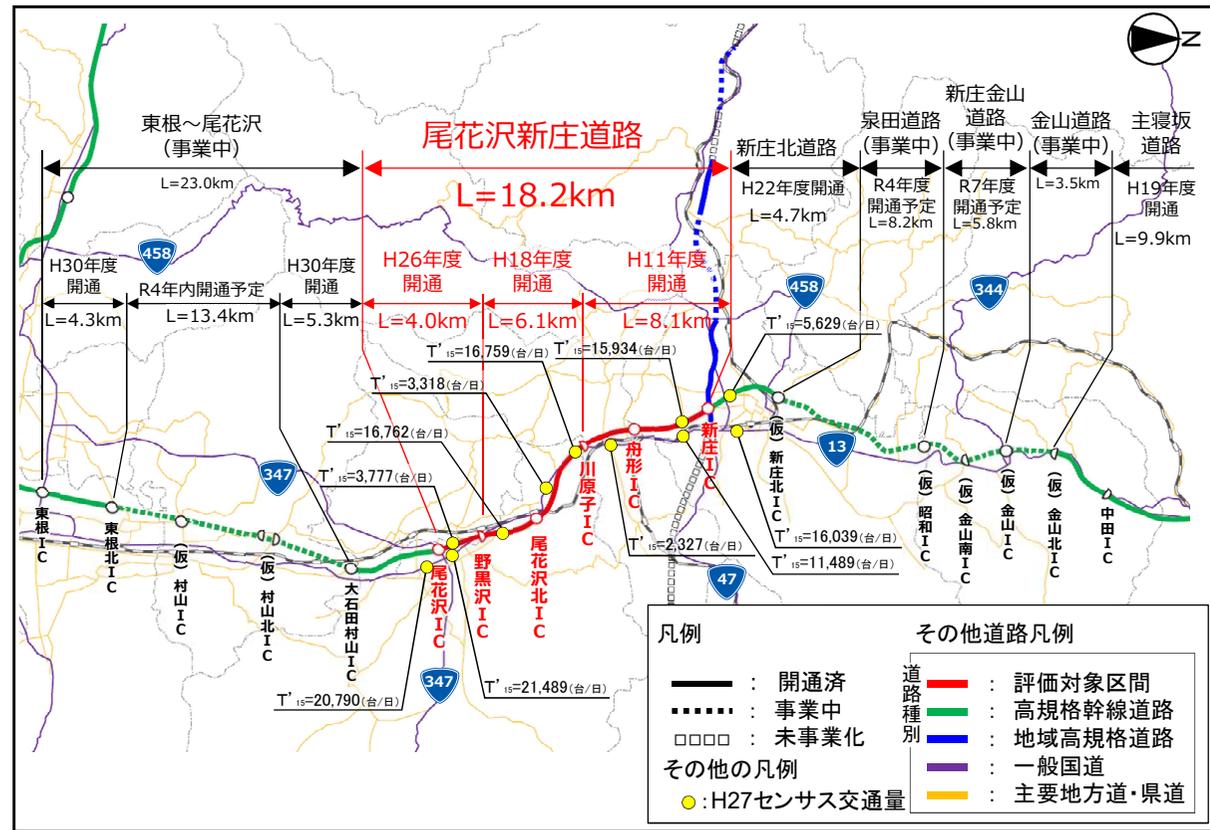
事業化 : 昭和61年度

用地着手: 平成2年度

工事着手: 平成3年度

部分開通: 平成11年度(H11.11.27)
: 平成18年度(H18.11.19)

全線開通: 平成26年度(H26.11.16)



1. 事業の目的と概要(2) 整備状況

①舟形IC～新庄IC【R元.12】



2 km

②川原子IC～舟形IC【R元.12】

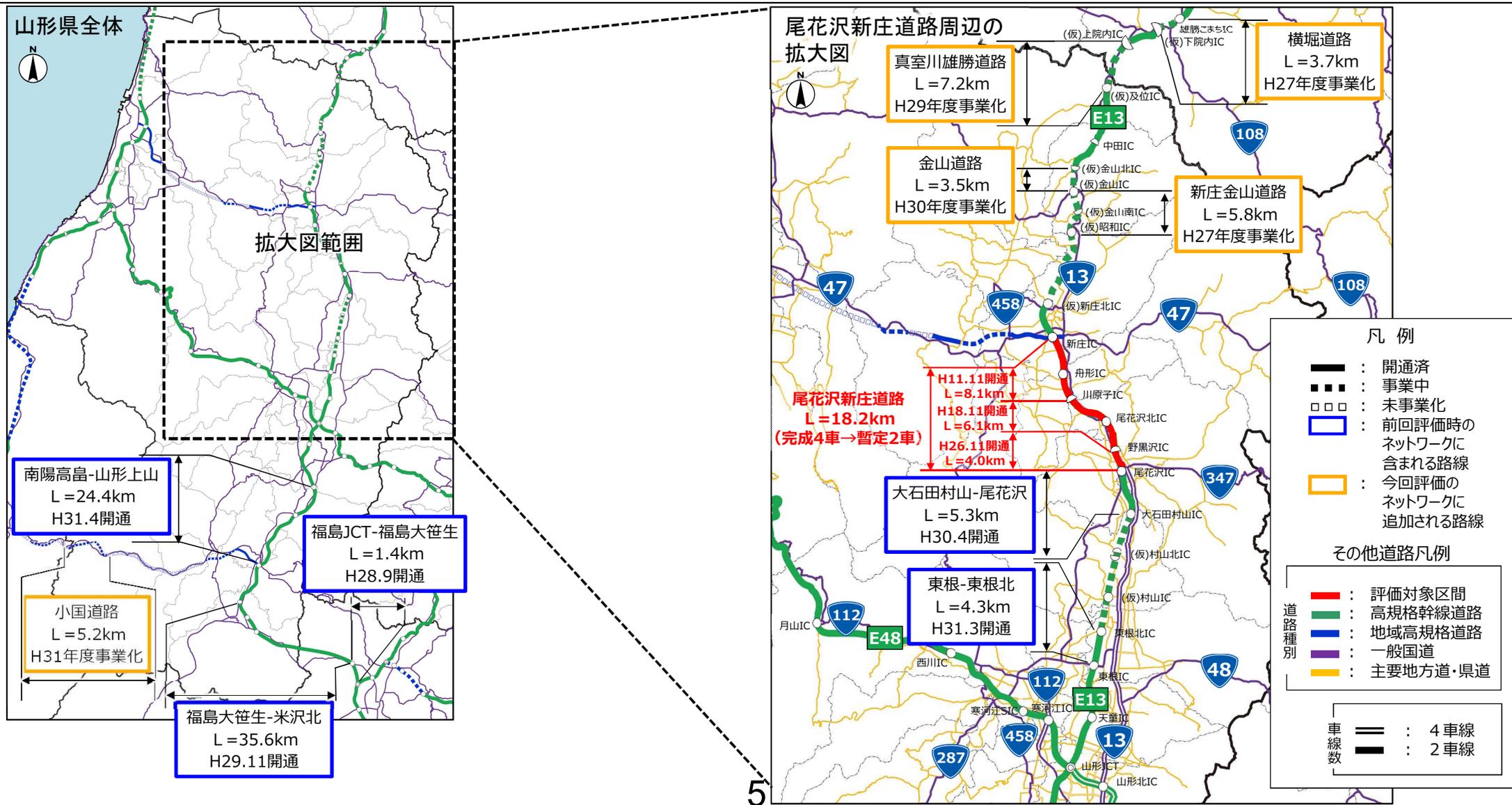


③尾花沢北IC～川原子IC【R元.12】



2. 前回評価時からの周辺環境等の変化

- ◆新庄金山道路及び横堀道路は平成27年度、真室川雄勝道路は平成29年度、金山道路は平成30年度、小国道路は平成31年度に新規事業化。
- ◆東北中央道(福島JCT～福島大笹生)は平成28年9月、同(福島大笹生～米沢北)は平成29年11月、同(大石田村山～尾花沢)は平成30年4月、同(東根～東根北)は平成31年3月、同(南陽高畠～山形上山)は平成31年4月に開通。
- ◆尾花沢新庄道路は、平成26年11月に全線開通(完成4車線から暫定2車線へ変更)。



3. 交通状況の変化等(1) 交通量

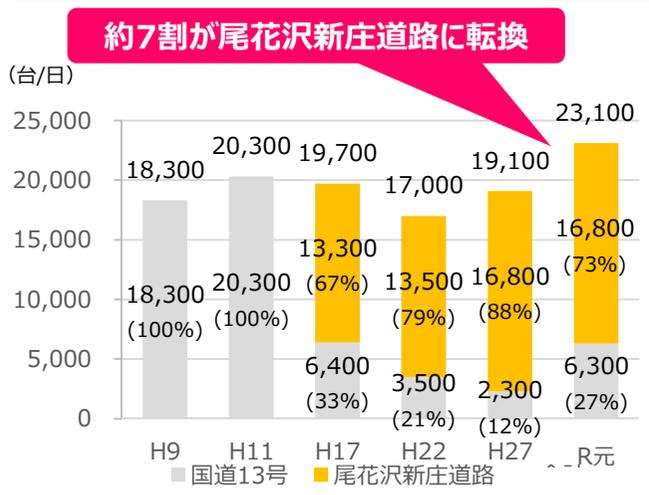
- ◆対象区間の交通量は、東北中央自動車道の段階供用とともに徐々に増加し、平均約15,700台/日(約12,600~16,800台/日)。
- ◆国道13号の交通の約7割が尾花沢新庄道路へ転換。



■ 段階供用による交通量の推移



■ 【代表事例】川原子IC～舟形IC※における国道13号との交通量比推移



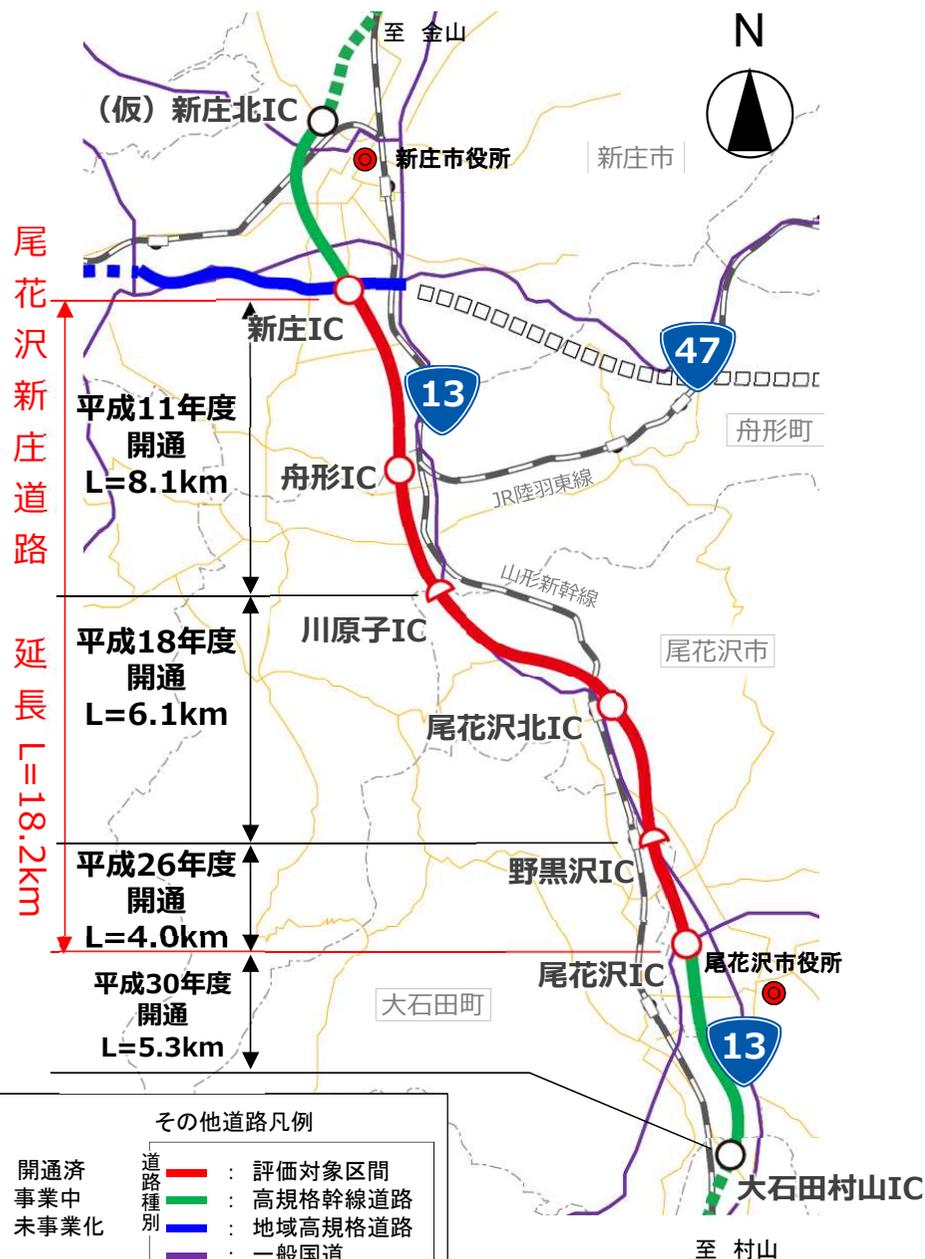
【参考】

- 東北中央道(大石田村山IC～尾花沢IC)の開通により、尾花沢IC～野黒沢IC間の交通量が増加(3,800台/日→12,600台/日)。
- 南進ネットワーク整備効果も発現。

出典：H11、H17、H22、H27 道路交通センサデータ
R元.11月平日平均トラフィックカウンターデータ
R元.11.12(火)及び14(木)の交通実態調査結果の平均値

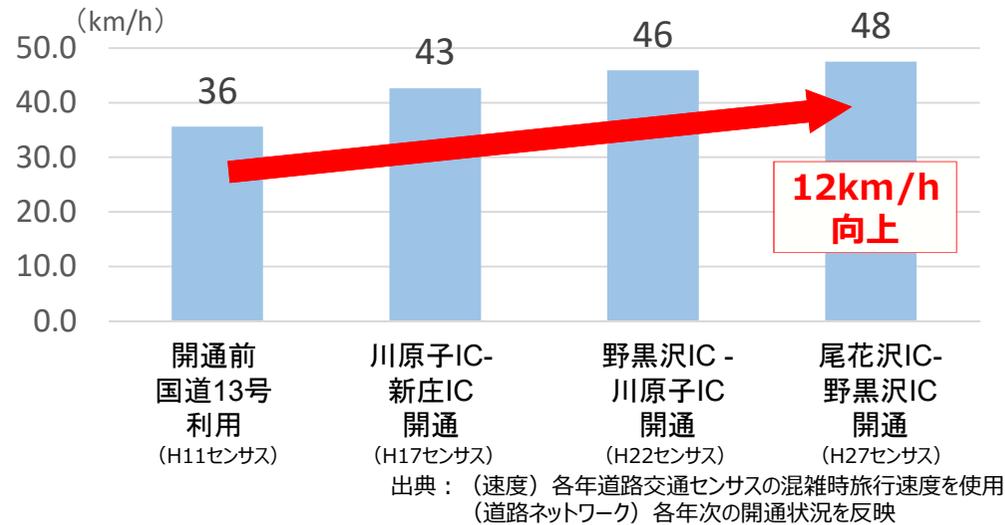
3. 交通状況の変化等(2) 所要時間等

◆国道13号利用時と比べ、新庄市～尾花沢市の平均旅行速度は約12km/h向上し、所要時間は約7分短縮。



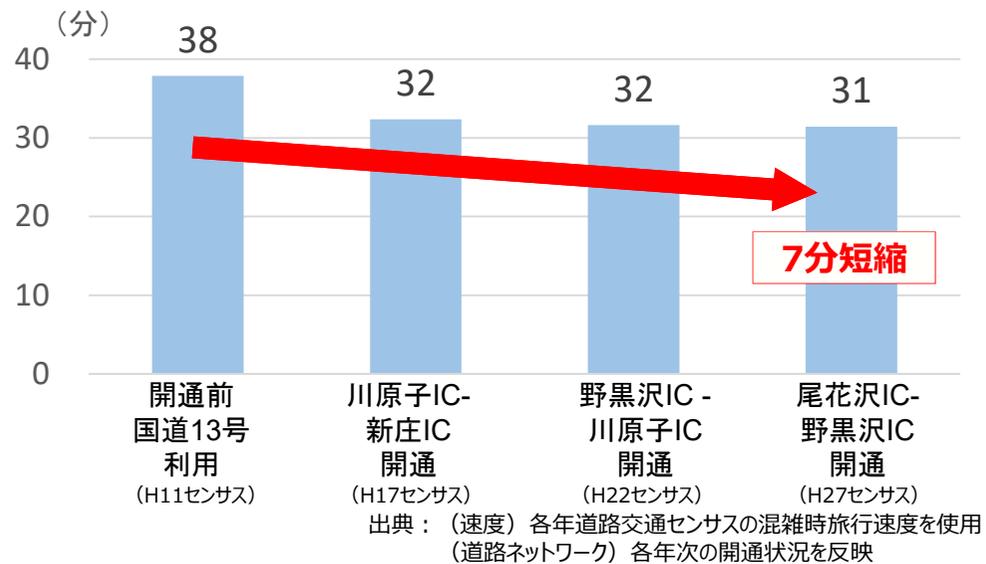
■ 平均速度の向上 (新庄市役所～尾花沢市役所)

▼段階供用に伴う平均速度の推移



■ 所要時間の短縮 (新庄市役所～尾花沢市役所)

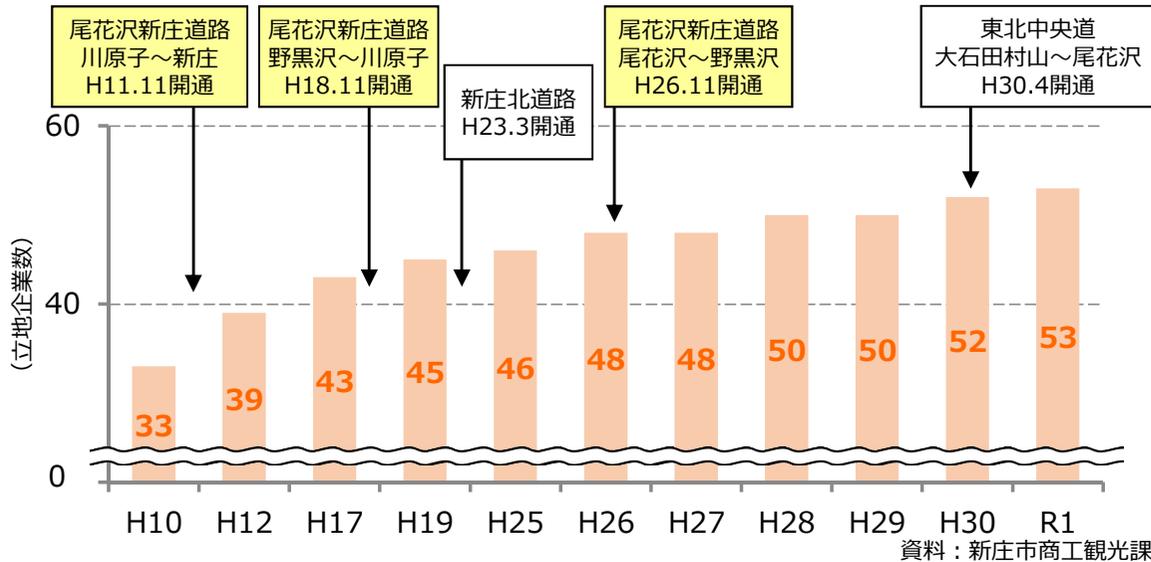
▼段階供用に伴う所要時間の推移



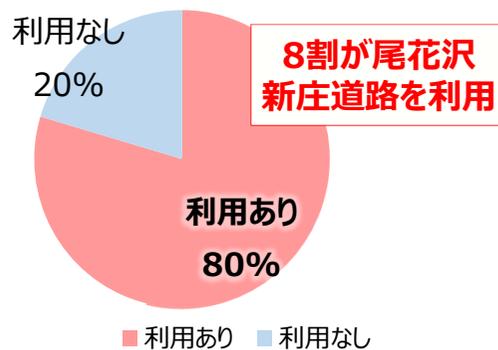
4. 事業効果の発現状況(2) 企業競争力強化と地域経済活性化に貢献

- ◆尾花沢新庄道路の段階供用と合わせて、新庄中核工業団地への企業進出が加速。
- ◆H28に立地した木材加工会社をはじめ、新庄中核工業団地を発着する貨物のうち、約8割は尾花沢新庄道路を利用。
- ◆H14からH29の15年間で、新庄中核工業団地を含む、沿線地域の製造品出荷額は約1.3倍に増加。
- ◆尾花沢新庄道路の整備により、首都圏への輸送時間短縮による物流効率化、地域経済の活性化を支援。

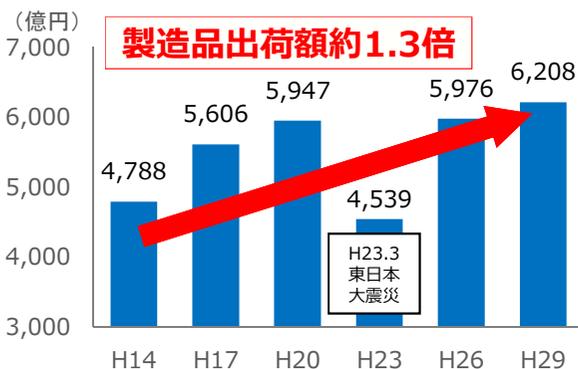
■新庄中核工業団地の企業進出が加速



■新庄中核工業団地発着貨物の尾花沢新庄道路利用割合



■沿線市町村※の製造品出荷額の推移



出典：各年工業統計調査
 ※(最上地域) 新庄市、金山町、最上町、舟形町、真室川町、大蔵村、鮭川村、戸沢村
 (北村山地域) 尾花沢市、村山市、東根市、大石田町

■尾花沢新庄道路を利用した企業の取引ルート



■新庄中核工業団地立地企業の声

- ・新庄中核工業団地は東北中央道や新庄酒田道路等が交差する交通の要衝であり、各方面からの木材の入荷や関東方面への出荷等の利便性の高さも一要因となり、当該地区に新規立地した。
- ・関東方面への出荷では、無料区間である尾花沢新庄道路を利用する。高速道路利用による時間短縮は、製品を輸送するトラックドライバーの拘束時間減にもつながっている。

資料：新庄中核工業団地立地企業ヒアリング結果 (R2.1)

出典：商用車プローブデータ(2019.7)
 ※最上地域外を発着地とする貨物のべ681台を対象に集計。

4. 事業効果の発現状況(3) 最上地域の農業振興を支援

- ◆山形県産ニラの東京中央卸売市場での取扱量は全国3位で、出荷量のほぼ全てを最上地域で生産。
- ◆最上地域の統一ブランド「達者de菜」は、4年連続で10億円以上を売上。
- ◆尾花沢新庄道路の整備により、輸送安定性向上による品質確保とともに、信頼性・速達性が向上し、他産地よりも早い市場到着による取引条件向上を支援。

■尾花沢新庄道路を利用した農産物の出荷ルート



※ JA最上中央農業協同組合へのヒアリング調査結果を元に作成

■速達性向上による優位性確保を支援

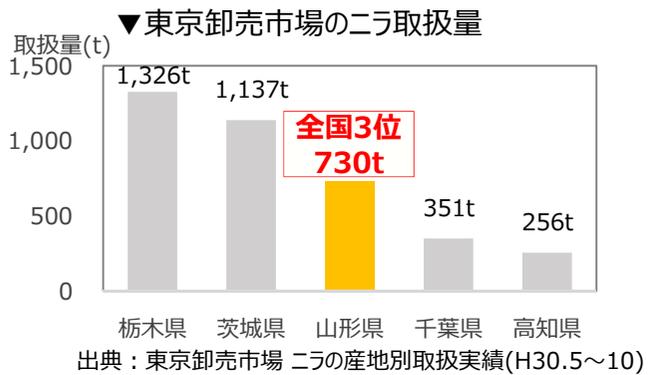
市場では先に到着したものが売れる

道路整備による輸送時間短縮、定時性向上により市場により早く到着

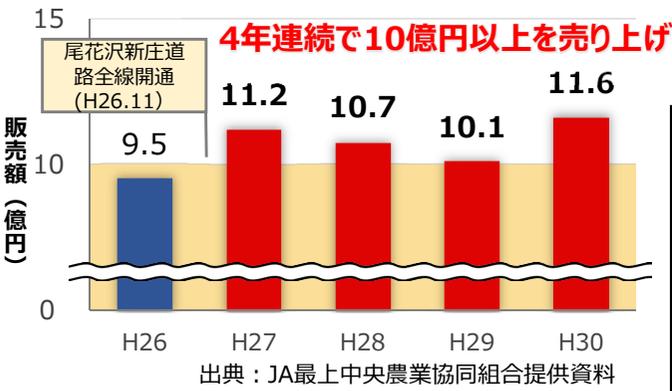
他の地域と比べて有利に取引ができる

資料：JA最上中央農業協同組合ヒアリング調査 (R元.7)

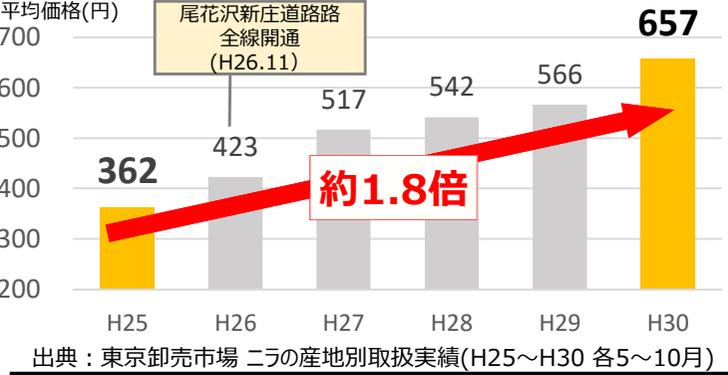
■「達者de菜」の市場シェア



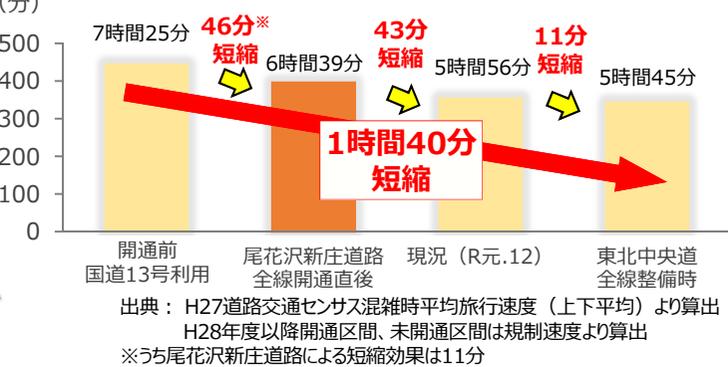
■「達者de菜」の売上推移



■「達者de菜」の取り扱い価格推移



■最上地域～東京の市場までの輸送時間推移



■農業関係者の声

- ・ 関東方面への出荷には東北中央道を利用している。
- ・ ニラは傷みやすいため、輸送時の振動が少ない高速道路区間が増えれば、品質確保にもつながる。
- ・ またドライバーの拘束時間に関する基準が厳格化され、一度に回れる市場数が減少しているが、高速道路の整備による速達性向上や市場環境の変化によって、販売額を維持することができている。

資料：JA最上中央農業協同組合ヒアリング調査 (R元.7)

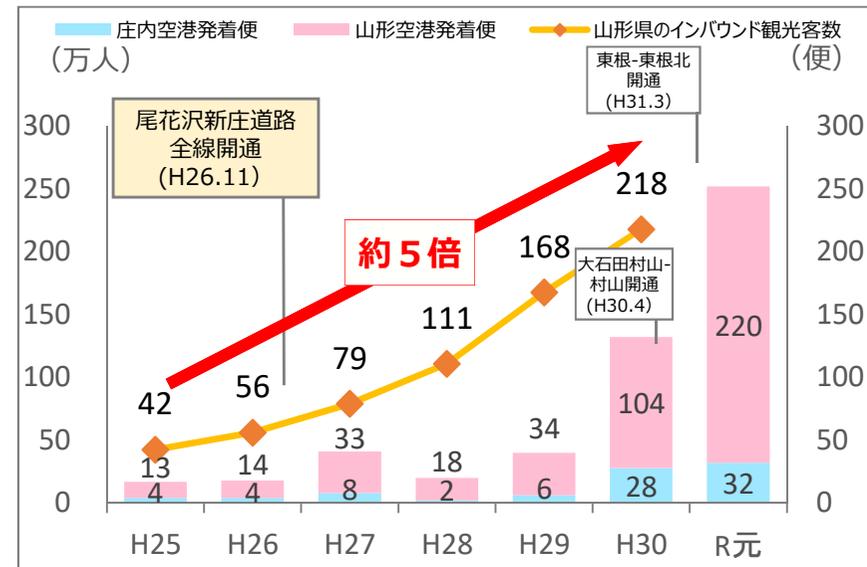
4. 事業効果の発現状況(4) インバウンド観光振興を支援

- ◆山形県に就航するチャーター便は、近年飛躍的に増加しており、県内のインバウンド観光客数もH25からH30の5年間で約5倍に増加。
- ◆尾花沢新庄道路は、県内及び近隣県の主要観光地の広域周遊ルートの一部を担う路線として機能し、観光地間の周遊利便性の向上等、県内のインバウンド観光振興を支援。

■ 県内空港を利用するチャーター便ツアーの経路例 (山形空港発着 R元.12)



■ 県内インバウンド観光客数とチャーター便数の推移



出典：(H25～H30観光客数) 山形県観光者数調査 (チャーター便就航数) 山形空港HP・庄内空港HP時刻表、航空局HP

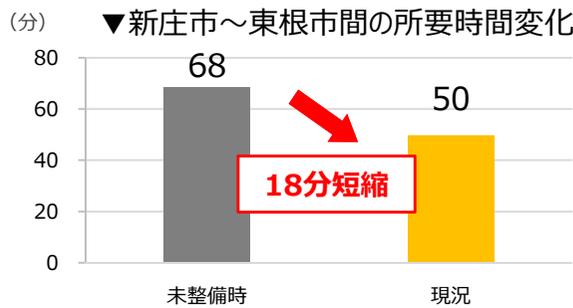
■ 県内観光事業者の声

- 道路整備による時間短縮効果を、広報活動に利用している。尾花沢新庄道路等、東北中央道の整備が進み、山形空港からのアクセスが良くなったことで、観光客が来やすい環境になったと感じる。
 最上川舟下り運航会社 (R元.5)
- 所要時間が短縮されることで、行程に遅れが生じにくくなり、予定通りの滞在時間を確保しやすくなる。時間短縮によって、余裕を持って観光できるようになることで、お客様にストレスなく観光を楽しんでいただくことができる。
 旅行事業者 (R2.2)

4. 事業効果の発現状況(5) 日常生活における交流人口増加

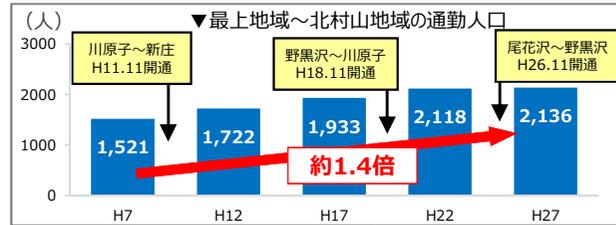
- ◆尾花沢新庄道路の整備により、最上地域～北村山地域間の所要時間は18分短縮。
- ◆最上地域～北村山地域間の通勤人口は、H7からH27の20年間で約1.4倍に増加。両地域の有効求人倍率は、全線整備後の4年間(H26～H30)で、北村山地域は約1.9倍、最上地域は約1.5倍に増加。
- ◆また、尾花沢北ICに隣接する道の駅「尾花沢」の入込客数は、県内・県外ともに増えており、H20からH30の10年間で約1.2倍に増加。
- ◆地域間をつなぐ広域ネットワークの形成により、沿線地域の交流人口増加を支援。

■ 最上地域～北村山地域間の所要時間変化



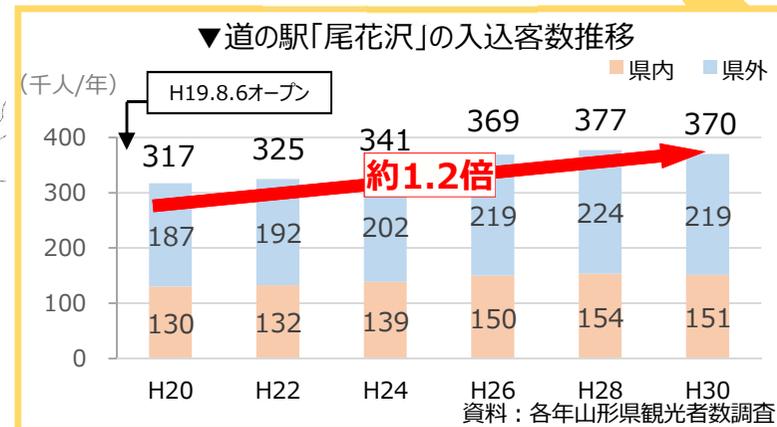
出典：H11、H27道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いて算出
※各市役所間の所要時間

■ 最上地域～北村山地域の通勤流動変化



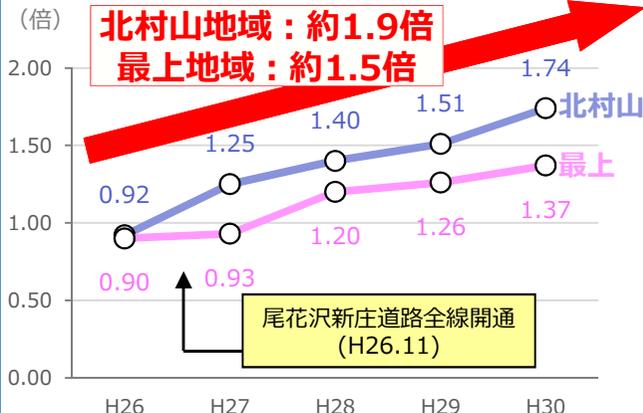
資料：H7、H27 国勢調査 15歳以上従業人口を比較
最上地域：新庄市、金山町、舟形町、真室川町、鮭川村、戸沢村、大蔵村、最上町
北村山地域：尾花沢市、村山市、東根市、大石田町

■ 尾花沢新庄道路を利用する交流人口の推移



資料：各年山形県観光者数調査

▼ 沿線地域の有効求人倍率推移



資料：山形労働局 (一般の常用と常用的パートタイムの合計、各年3月時点の値)
村山職業安定所 (村山市・東根市・尾花沢市・大石田町)
新庄職業安定所 (新庄市・舟形町・真室川町・金山町・最上町・鮭川村・大蔵村・戸沢村)

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

○高規格幹線道路の整備状況

- ・東北中央自動車道 H28年 9月 福島JCT-福島大笹生ICが開通
- H29年 11月 福島大笹生IC～米沢北が開通
- H30年 4月 大石田村山IC-尾花沢ICが開通
- H31年 3月 東根IC～東根北ICが開通
- H31年 4月 南陽高畠IC～山形上山ICが開通

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

当該事業の整備目的について、効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。

なお、今後の東北中央自動車道（相馬～横手）のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果（特にストック効果）の検証に努める。