

# 事後評価結果（平成24年度）

担当課：東北地方整備局 道路計画第一課

担当課長名：隅藏 雄一郎

事業名	一般国道101号 浪岡五所川原道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起 点	白：青森県青森市浪岡大字徳才子 至：青森県五所川原市大字太刀打			延長	15.7km

## 事業概要

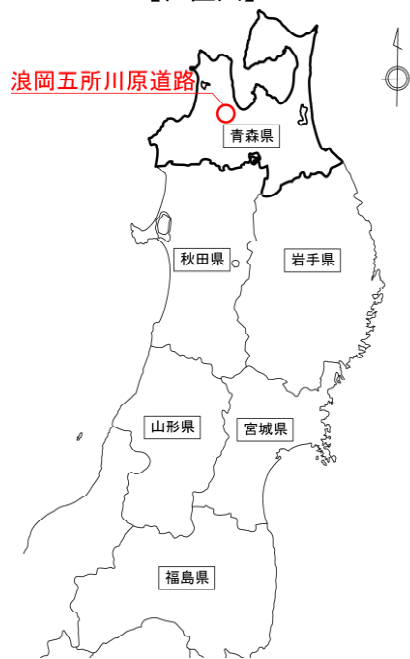
一般国道101号は、青森県青森市から秋田県秋田市に至る延長約278kmの主要な幹線道路である。浪岡五所川原道路は津軽自動車道の一部を形成し、青森市から五所川原市に至る延長15.7kmの自動車専用道路である。平成3年度に青森県で事業着手し、平成5年度より権限代行として国土交通省で整備を行い、平成19年度に全線暫定2車線供用している。

## 事業の目的・必要性

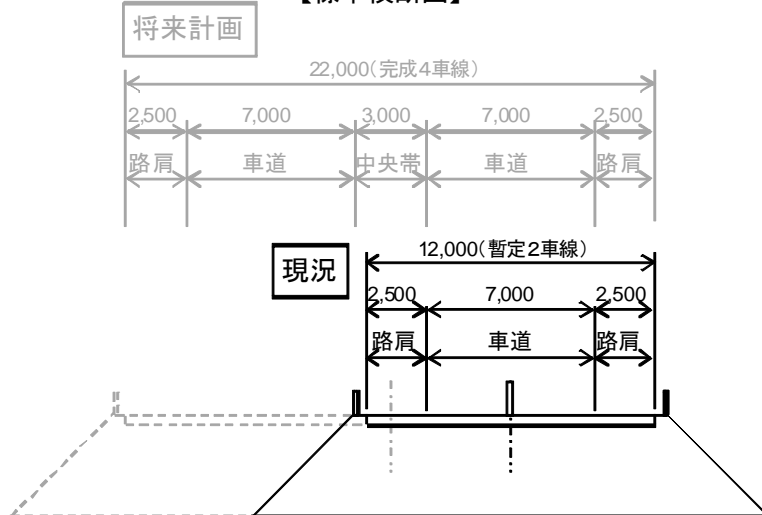
浪岡五所川原道路は、津軽地域の交流・連携促進、五所川原市内の交通混雑の緩和を目的とした事業である。

## 事業概要図

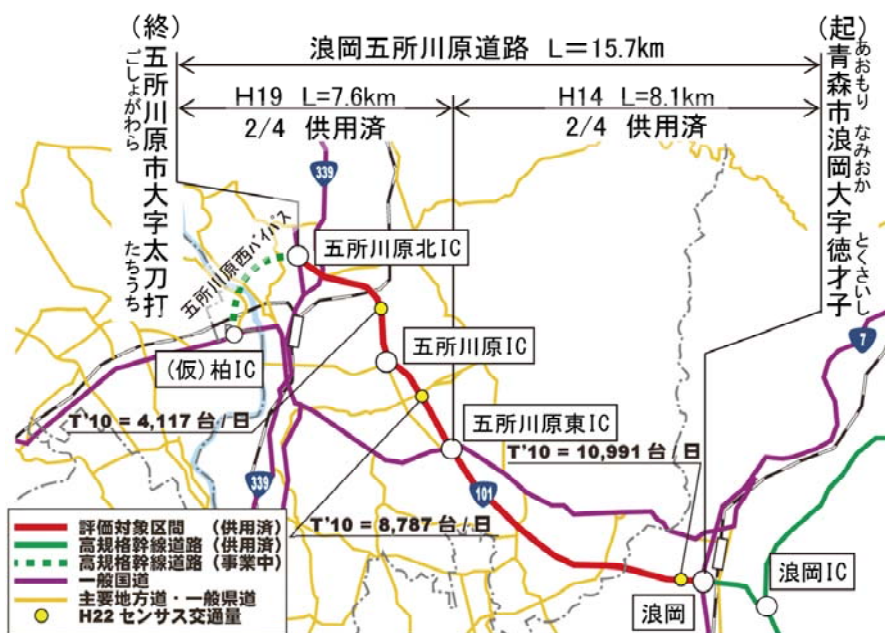
### 【位置図】



### 【標準横断面】



### 【事業概要】



事業期間	事業化年度	平成5年度	用地着手	平成5年度	供用年	(当初) — / —	変動	一倍
	都市計画決定	—	工事着手	平成6年度	(暫定/完成)	(実績) H19 / —		
事業費	再評価時 (暫定/完成)	(名目値)	480 / 610億円	実績 (暫定/完成)	(名目値)	449 / —億円	変動	0.94倍
		(実質値)	517 / 645億円		(実質値)	482 / —億円		
交通量 (当該路線)	再評価時 (暫定/完成)	(H14再評価時)	— / 8,200台/日	実績 (暫定/完成)	(H22)	8,787台/日 / —	変動	—%
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		21.4km/h → 77.2km/h (供用前年次)H6年度 (供用後年次)H22年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)		20件/年 → 9件/年 (H19) (H20)		
費用対効果 分析結果 (再評価) ※残事業	B / C		総費用	440億円	総便益	975億円	基準年	
	2.3		事業費：332億円 維持管理費：98億円		走行時間短縮便益：930億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：16億円		平成15年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C		総費用	665億円	総便益	1,451億円	基準年	
	2.2		事業費：592億円 維持管理費：73億円		走行時間短縮便益：1,118億円 走行経費減少便益：174億円 交通事故減少便益：160億円		平成24年	
事業遅延によるコスト増			費用増加額	—億円	便益減少額	—億円		
事業遅延の理由								
・特になし								
客観的評価指標に対応する事後評価項目								
●物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる。								
●災害への備え ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅に迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 他14項目について効果の発現が見られる								
その他評価すべきと判断した項目								
・特になし								
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目							
	・環境影響評価実施要綱（平成59年閣議決定）等に基づき、環境影響評価を実施。							
その他評価すべきと判断した項目								
・特になし								
事業を巡る社会経済情勢等の変化								
・高規格幹線道路等の整備状況 H16 五所川原西バイパス 事業化 H19 鱒ヶ沢道路 事業化								
・その他 H23.3 東日本大震災発生								
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性								
・事業当初の目的に対し効果を発現しており、更なる事後評価及び改善措置の必要はないと考える。								
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性								
・特になし								
特記事項								
・特になし								

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものを。