

事後評価結果（平成27年度）

担当課：東北地方整備局道路計画第一課
 担当課長名：金森 滋

事業名	一般国道7号 弘前バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：青森県弘前市大字堀越字川合 至：青森県南津軽郡藤崎町大字藤崎	延長	10.2 km		

事業概要

一般国道7号は、新潟県新潟市から青森県青森市へ至る総延長約561kmの主要な幹線道路である。
 一般国道7号弘前バイパスは、青森県弘前市大字堀越字川合から青森県南津軽郡藤崎町大字藤崎に至る延長10.2kmの4車線道路であり、平成23年度に全線4車線で開通している。

事業の目的・必要性

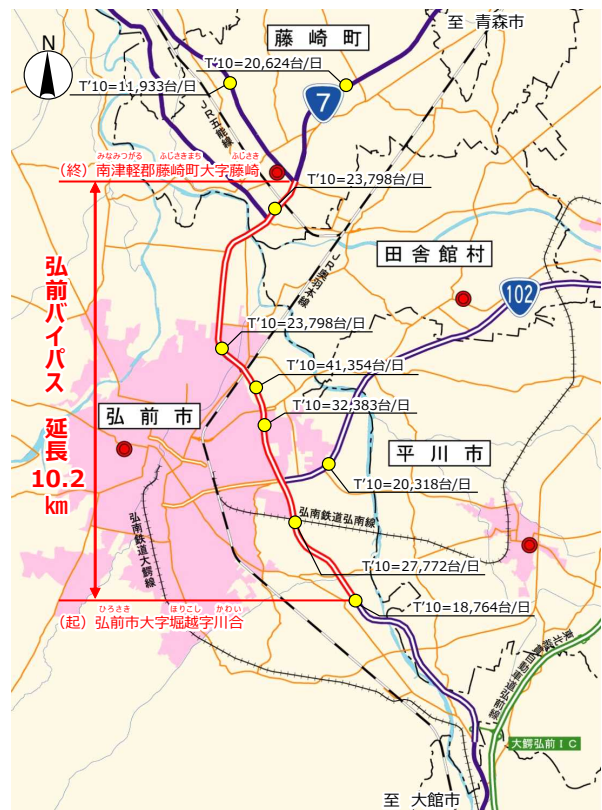
一般国道7号弘前バイパスは、弘前市街地及び藤崎町内の国道7号の交通混雑の解消、交通安全の確保等を目的とした事業である。

事業概要図

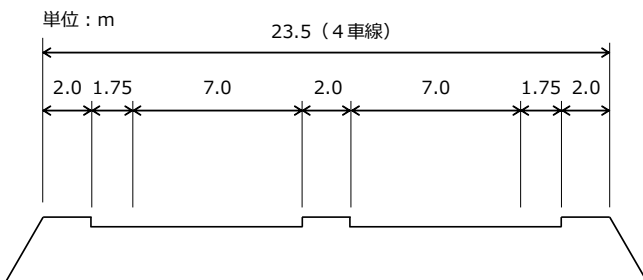
【位置図】



【事業概要】



【標準断面図】



事業の 効果 等	事業期間	事業化	昭和44年度	用地着手	昭和45年度	供用年	(当初) -/-	変	動	一倍
		都市計画決定	昭和45年度	工事着手	平成46年度	(暫定/完成)	(実績) -/H23			
	事業費	計画時	(名目値)	-/170億円	実績	(名目値)	-/169億円	変	動	一倍
		(暫定/完成)	(実質値)	-/473億円	(暫定/完成)	(実質値)	-/198億円			
交通量 (当該路線)	計画時	(H20)	-/30,300台/日	実績	(H27)	-/31,500台/日	変	動	104.0%	
旅行速度向上	(供用前現道→当該路線)	29.4km/h → 40.4km/h	交通事故減少	128件/年 → 74件/年						
	(供用前年次)H5-19年	(供用後年次)H24年	(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次)H15年	(供用後年次)H25年					

事業の 効果等	費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C 2.9	総費用 300億円 事業費：274億円 維持管理費：26億円	総便益 867億円 走行時間短縮便益：822億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：27億円	基準年 平成20年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 3.3	総費用 409億円 事業費：338億円 維持管理費：70億円	総便益 1,332億円 走行時間短縮便益：1,231億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：34億円	基準年 平成27年
	事業遅延によるコスト増	—	費用増加額 —	便益減少額 —	
事業遅延の理由 ・用地交渉の難航					
客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ・当該区間の渋滞損失時間：（開通前：1,394千人・時間/年 ⇒ 308千人・時間/年）【約8割削減】 ②広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果 ・青森県広域道路網マスタープランに環状道路の外環状道路として位置づけ ・通過交通の所要時間（S55：31分 ⇒ H27：22分）【約9分短縮】 ③日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ・弘前市 大鰐町役場～弘前市役所（S55：32分 ⇒ H27：29分） ④拠点開発プロジェクトの支援に関する効果 ・弘前バイパス整備により弘前オフィスアルカディア（工業団地）と大鰐弘前ICとの連携強化 ・弘前オフィスアルカディア～大鰐弘前IC（S55：8分 ⇒ H27：7分）【約1分短縮】 ・弘前市の年間製造品出荷額等（S50：386億円 ⇒ H25：1,941億円）【約5倍】 ⑤主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・弘前城（弘前さくらまつり会場）へのアクセス性向上 ・弘前城～大鰐弘前IC（S55：25分 ⇒ H27：22分）【約3分短縮】 ・弘前さくらまつり来訪者数（H23：約201万人 ⇒ H27：約230万人）【約30万人増】					
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 ・評価対象区間については、工事の実施及び完成後においても、環境への影響は確認されていない。				
	その他評価すべきと判断した項目 ・特になし				
事業評価監視委員会の意見 ・事業当初の目的に対して効果を発現しており、対応方針（案）のとおり、「今後の事後評価及び改善措置」の必要はない」は妥当					
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ○新幹線の整備状況 ・東北新幹線 平成22年12月 東北新幹線 八戸～新青森間（81.8km） ○高規格幹線道路の整備状況 ・東北縦貫自動車道弘前線 昭和61年7月 全線開通 ・津軽自動車道 平成17年12月 浪岡徳太子～五所川原北IC開通 平成26年11月 五所川原北IC～つがる柏IC開通					
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、弘前市内における国道7号の交通混雑緩和や交通安全の確保等の効果を発現しており、今後の事後評価の必要性はない。 ・想定された効果についても発揮されており、当面、改善措置の必要性はない。					
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					
その他特記事項 ・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の。