

## 事後評価結果（平成28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

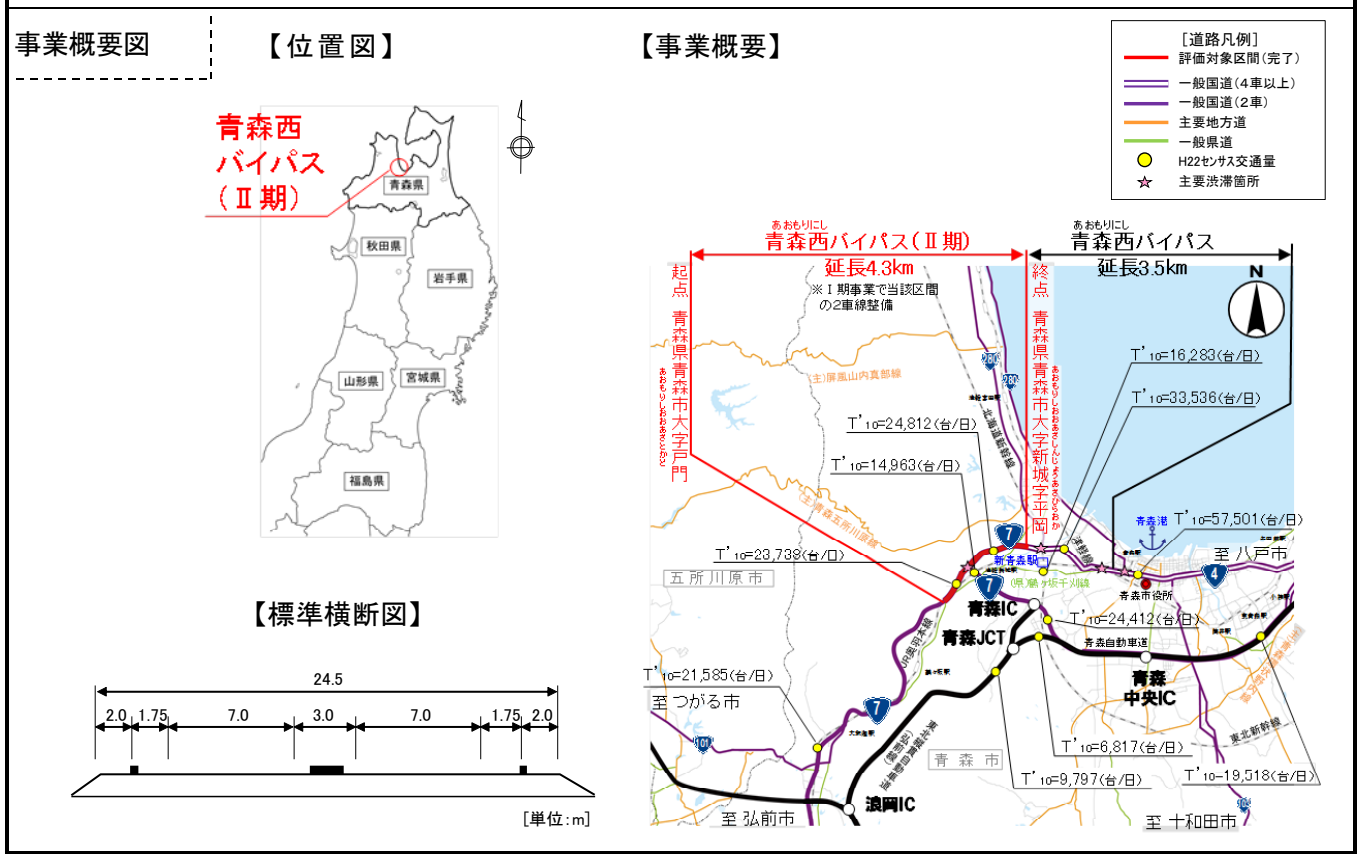
事業名	一般国道7号 <small>あおもりにし</small> 青森西バイパス（Ⅱ期）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	自：青森県青森市大字戸門 至：青森県青森市大字 新城 字平岡	延長	4.3 km			

**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618kmの主要な幹線道路である。  
青森西バイパス（Ⅱ期）は一般国道7号の青森市大字戸門～青森市大字新城字平岡の延長4.3kmの4車線道路であり、平成24年度に全線4車線で開通している。

**事業の目的・必要性**

青森西バイパス（Ⅱ期）は一般国道7号の交通混雑の緩和、事故の減少等を図るとともに、東北新幹線新青森駅開業（平成22年度）による新幹線新駅、重要港湾青森港等の交通拠点間の連絡強化を図り、地域間の交流・連携の活性化等を目的とした事業である。



<b>事業の 効果 等</b>	<b>事業期間</b>	事業化	平成19年度	用地着手	—	供用年	(当初) —/H27	<b>変 動</b>	0.50倍
		都市計画決定	—	工事着手	平成19年度	(暫定/完成)	(実績) —/H23		
	<b>事業費</b>	計画時	(名目値) —/42億円	実績	(名目値) —/36億円	計画時	(名目値) —/36億円	<b>変 動</b>	0.85倍
		(暫定/完成)	(実質値) —/48億円	(暫定/完成)	(実質値) —/36億円				
	<b>交通量</b> (当該路線)	計画時	(H19)	実績	(H28)	計画時	(H19)	<b>変 動</b>	87.1%
		(暫定/完成)	—/27,800台/日	(暫定/完成)	—/24,200台/日				
	<b>旅行速度向上</b> (供用前現道→当該路線)	40.4km/h → 51.1km/h			<b>交通事故減少</b> (供用前現道→供用後現道)	23件/年 → 11件/年			
		(供用前年次)H21年度 (供用後年次)H28年度				(H15-H18) (H25-H26)			

費用対効果 分析結果 (新規評価)	B/C 3.0	総費用 : 52億円 事業費 : 34億円 維持管理費 : 18億円	総便益 : 153億円 走行時間短縮便益 : 144億円 走行経費減少便益 : 5億円 交通事故減少便益 : 5億円	基準年 : 平成18年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 3.6	総費用 : 65億円 事業費 : 44億円 維持管理費 : 20億円	総便益 : 234億円 走行時間短縮便益 : 226億円 走行経費減少便益 : 6.5億円 交通事故減少便益 : 2.1億円	基準年 : 平成28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				
客観的評価指標に対応する事後評価項目				
①新幹線駅へのアクセス向上の状況 ・旧浪岡町～東北新幹線新青森駅 (現況 : 37分→整備後 : 30分) ②重要港湾へのアクセス向上の状況 ・旧浪岡町～青森港 (現況 : 50分→整備後 : 36分) ③三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・旧浪岡町～青森県立中央病院 (現況 : 64分→整備後 : 43分)				
他8項目に該当				
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			
	・特になし。			
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				
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性				
・事業の目的に対する効果を発現しており、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。				
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。