

事後評価結果（平成30年度）

担当課：東北地方整備局 道路計画第一課
 担当課長名：舟波 昭一

事業名	一般国道7号 <small>なみおか</small> 浪岡バイパス	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：青森県青森市浪岡大字下十川 至：青森県青森市大字鶴ヶ坂	延長	12.6km		

事業概要

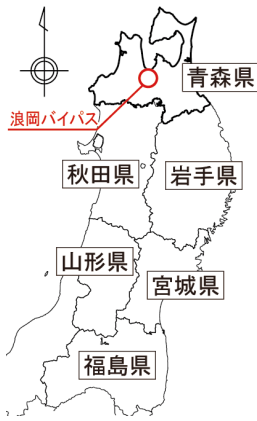
一般国道7号は、新潟県新潟市と青森県青森市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。

事業の目的・必要性

浪岡バイパスは、青森市浪岡地区における国道7号の交通混雑の解消等を図り、主要幹線道路としての信頼性向上や新幹線駅へのアクセス性向上、地域間交流の促進を図ることを目的とした事業である。

事業概要図

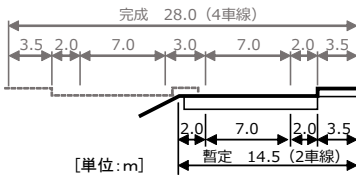
【位置図】



【事業概要】



【標準横断面図】



凡例

- : H27全国道路・街路交通情勢調査交通量
- : H22全国道路・街路交通情勢調査交通量

その他道路凡例

- : 道路種別
- : 評価対象区間
- : 高規格幹線道路
- : 一般国道
- : 主要地方道
- : 一般県道

事業の 効果 等	事業期間	事業化	昭和49年度	用地着手	昭和57年度	供用年	(当初)H32	変動	0.8倍
		都市計画決定	昭和56年度	工事着手	昭和60年度	(暫定/完成)	(実績)H25/—		
	事業費	計画時	(名目値) —/260億円	実績	(名目値) 168億円/—	変動	0.8倍		
		(暫定/完成)	(実質値) —/586億円	(暫定/完成)	(実質値) 203億円/—				
	交通量 (当該路線)	計画時	(H17)	実績	(H27)	変動	83%		
	(暫定/完成)	—/22,100台/日	(暫定/完成)	18,300台/日/—					
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	40.3km/h → 42.3km/h			交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	41件/年 → 1件/年 (H12-H15平均) (H26-H28平均)				

費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C 2.0	総費用 : 391億円 事業費 : 335億円 維持管理費 : 56億円	総便益 : 766億円 走行時間短縮便益 : 683億円 走行経費減少便益 : 47億円 交通事故減少便益 : 36億円	基準年 : 平成22年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 3.2	総費用 : 434億円 事業費 : 358億円 維持管理費 : 76億円	総便益 : 1,393億円 走行時間短縮便益 : 1,338億円 走行経費減少便益 : 49億円 交通事故減少便益 : 5.5億円	基準年 : 平成30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 ・特になし				
客観的評価指標に対応する事後評価項目 ①現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 ・鶴ヶ坂交差点 整備前(H24) : 19km/h→整備後(H27) : 55km/h ②新幹線駅へのアクセス向上の状況 ・弘前市～東北新幹線新青森駅 整備前(S60) : 64分→整備後(H27) : 62分 ③重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 ・弘前市～青森港 整備前(S60) : 69分→整備後(H27) : 67分 ④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 ・弘前市～青森市 整備前(S60) : 73分→整備後(H27) : 71分 ⑤主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・道の駅なみおかアップルヒル 整備前(H17) : 108万人→整備後(H29) : 198万人				
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			
	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 ○高規格幹線道路の整備状況 ・津軽自動車道 平成26年11月 五所川原西バイパス開通 延長3.8km ・津軽自動車道 平成28年7月 鱒ヶ沢道路一部開通 延長3.4km ・津軽自動車道 平成30年3月 柏浮田道路(つがる市木造越水～つがる柏IC)事業化 延長12.3km ○一般道路の整備状況 ・青森西バイパス(Ⅱ期) 平成24年11月 4車線開通 延長4.3km				
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。				
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・暫定整備などの事業計画を検討する際には、暫定整備により早期に発現する効果のほか、完成整備に対して生じる影響についても的確に評価していく必要がある。				
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。