

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

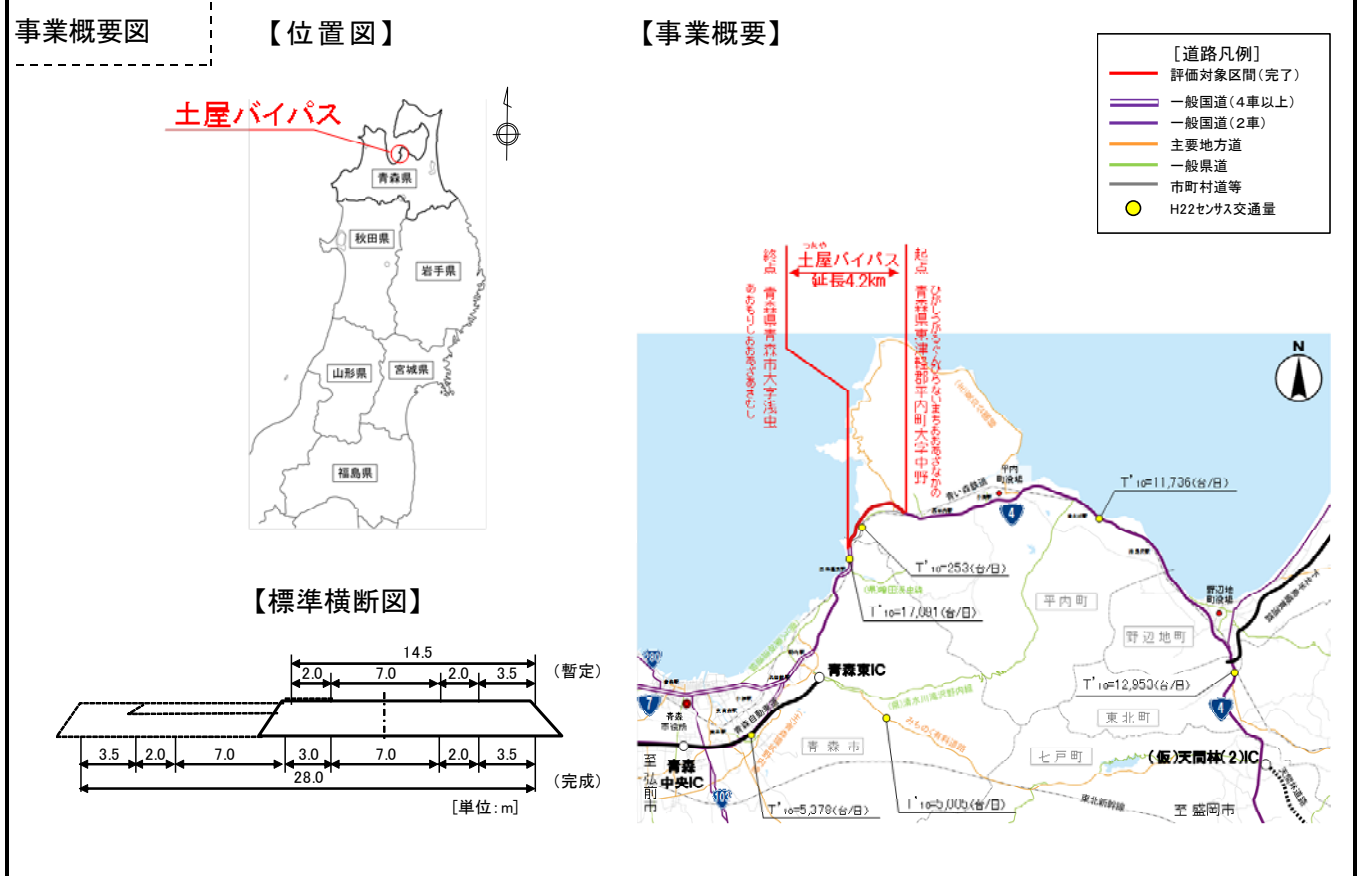
事業名 一般国道4号 <small>つちや</small> 土屋バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 東北地方整備局
起終点 自：青森県 <small>ひがしつがる</small> 東津軽郡 <small>ひらない</small> 平内町大字中野 至：青森県 <small>あおもり</small> 青森市大字 <small>あさむし</small> 浅虫	延長	4.2 km

事業概要

一般国道4号は、東京都中央区から青森県青森市へ至る総延長約887kmの主要な幹線道路である。土屋バイパスは一般国道4号の青森県平内町大字中野～青森市大字浅虫の延長4.2kmの4車線道路であり、平成23年度に全線暫定2車線で開通している。

事業の目的・必要性

土屋バイパスは平内町や青森市内における国道4号の隘路区間の解消による安全性の確保、緊急輸送路の信頼性の向上等を目的とした事業である。



事業の効果等	事業期間	事業化	昭和60年度	用地着手	平成4年度	供用年	(当初) —/H27	変	動
		都市計画決定	昭和62年度	工事着手	平成9年度	(暫定/完成)	(実績) H24/—		一倍
	事業費	再評価時	(名目値) —/170億円	実績	(名目値) 139/—億円			変	動
		(暫定/完成)	(実質値) —/235億円	(暫定/完成)	(実質値) 128/—億円				一倍
	交通量	計画時	(S60)	実績	(H28)			変	動
	(当該路線)	(暫定/完成)	—/14,500台/日	(暫定/完成)	15,500/—台/日				107.2%
	旅行速度向上		53.1km/h → 60.0km/h	交通事故減少		8件/年 → 2件/年			
	(供用前現道→当該路線)		(供用前年次)H21年度 (供用後年次)H28年度	(供用前現道→供用後現道)		(H14-H23) (H24-H26)			

費用対効果 分析結果 (再評価)	B/C 1.2	総費用 : 219億円 事業費 : 197億円 維持管理費 : 23億円	総便益 : 264億円 走行時間短縮便益 : 239億円 走行経費減少便益 : 17億円 交通事故減少便益 : 7億円	基準年 : 平成23年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.4	総費用 : 224億円 事業費 : 201億円 維持管理費 : 23億円	総便益 : 302億円 走行時間短縮便益 : 233億円 走行経費減少便益 : 53億円 交通事故減少便益 : 16億円	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				
<p>①新幹線駅へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 平内町～東北新幹線新青森駅 (現況 : 63分→整備後 : 47分) <p>②重要港湾へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 平内町～青森港 (現況 : 47分→整備後 : 39分) <p>③日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 平内町～青森市 (現況 : 44分→整備後 : 36分) <p>④主要な観光地へのアクセス向上による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 浅虫水族館 (現況 : 305千人→整備後 : 310千人) <p>⑤三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 平内町～青森県立中央病院 (現況 : 29分→整備後 : 27分) <p>⑥現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧国道4号の交通量 (現況 : 16,789台/日→整備後 : 229台/日) 土屋バイパスの日交通量 (整備後 : 15,548台/日) バイパス及び旧国道4号の死傷事故件数 (現況 : 8件/年→整備後 : 2件/年) 他10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			
	<p>【交通騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> 騒音測定を実施し、環境基準値を下回ることを確認。 測定値 : 昼間56dB、夜間54dB (環境基準 : 昼間70dB、夜間65dB) 			
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				
<p>○高規格幹線道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 東北縦貫自動車道八戸線 平成25年3月24日 上北道路(六戸JCT～上北IC) 開通 延長7.7km 東北縦貫自動車道八戸線 平成24年度 天間林道路((仮)天間林(1)IC～(仮)天間林(2)IC) 事業化 延長8.3km 				
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性				
<ul style="list-style-type: none"> 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。 ただし、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				
・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。