

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名 一般国道103号 <small>おいらせ あおぶなやま</small> 奥入瀬(青楓山)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：青森県十和田市青楓山 至：青森県十和田市子ノ口			延長	5.2 km
事業概要 一般国道103号は青森県青森市を起点に十和田湖を經由し、秋田県大館市に至る延長約144.7kmの一般国道である。 奥入瀬(青楓山)バイパスは惣辺バイパスの一部を形成し、青森県十和田市青楓山～同市子ノ口に至る延長5.2kmの2車線道路である。				
H25年度事業化(直轄権限代行)		-	H29年度用地着手	
全体事業費 約230億円		事業進捗率 (令和3年3月末時点)	37%	供用済延長 - km
計画交通量 2,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 0.7 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 102億円 / 209億円 (事業費 : 101億円 / 208億円) (維持管理費 : 1.2億円 / 1.2億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 147億円 / 147億円 (走行時間短縮便益 : 128億円 / 128億円) (走行経費減少便益 : 17億円 / 17億円) (交通事故減少便益 : 2.6億円 / 2.6億円)	基準年 令和3年
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 【全体事業】 交通量変動 : B/C=0.7~0.8(交通量 ±10%) 事業費変動 : B/C=0.7~0.7(事業費 ±10%) 事業期間変動 : B/C=0.7~0.7(事業期間 ±2年) 【残事業】 B/C=1.4~1.5(交通量 ±10%) B/C=1.3~1.6(事業費 ±10%) B/C=1.4~1.5(事業期間 ±2年)				
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：15.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減 ②災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道103号が「第二次緊急輸送道路」に指定 ・現道区間の防災要対策箇所12箇所 ③生活環境の改善・保全 ・国立公園の特別保護地区の自然環境が保全 ・NOx排出量6.0t/年、SPM排出量0.3t/年削減 他8項目に該当				
関係する地方公共団体等の意見 ○青森県知事の意見 令和3年11月12日付け国東整企画第119号で意見照会のあったことについて、事業の継続に異存ありません。 一般国道103号奥入瀬(青楓山)バイパスは、自然災害から人命を守り、かつ広域的な連携・交流を支えるとともに、奥入瀬溪流沿いの豊かな自然環境を保護するためにも極めて重要な路線であります。 あわせて、平成30年6月に策定された「奥入瀬ビジョン」に基づき、産学官民が連携して、バイパス開通後の自然環境保護と観光振興の両立を目指した取組を推進していることから、早期に整備されることをお願いします。 なお、事業の執行にあたっては、引き続き、より一層のコスト縮減に努めていただきますようお願いいたします。 ○以下の団体等から、「奥入瀬(青楓山)バイパス」整備促進について要望あり。 ・青森県				
事業評価監視委員会の意見 対応方針(原案)の事業継続は妥当である。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・平成25年度事業化(直轄権限代行)、用地進捗率12%、事業進捗率37%(令和3年3月末時点)				

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗に係る問題はない。

施設の構造や工法の変更等

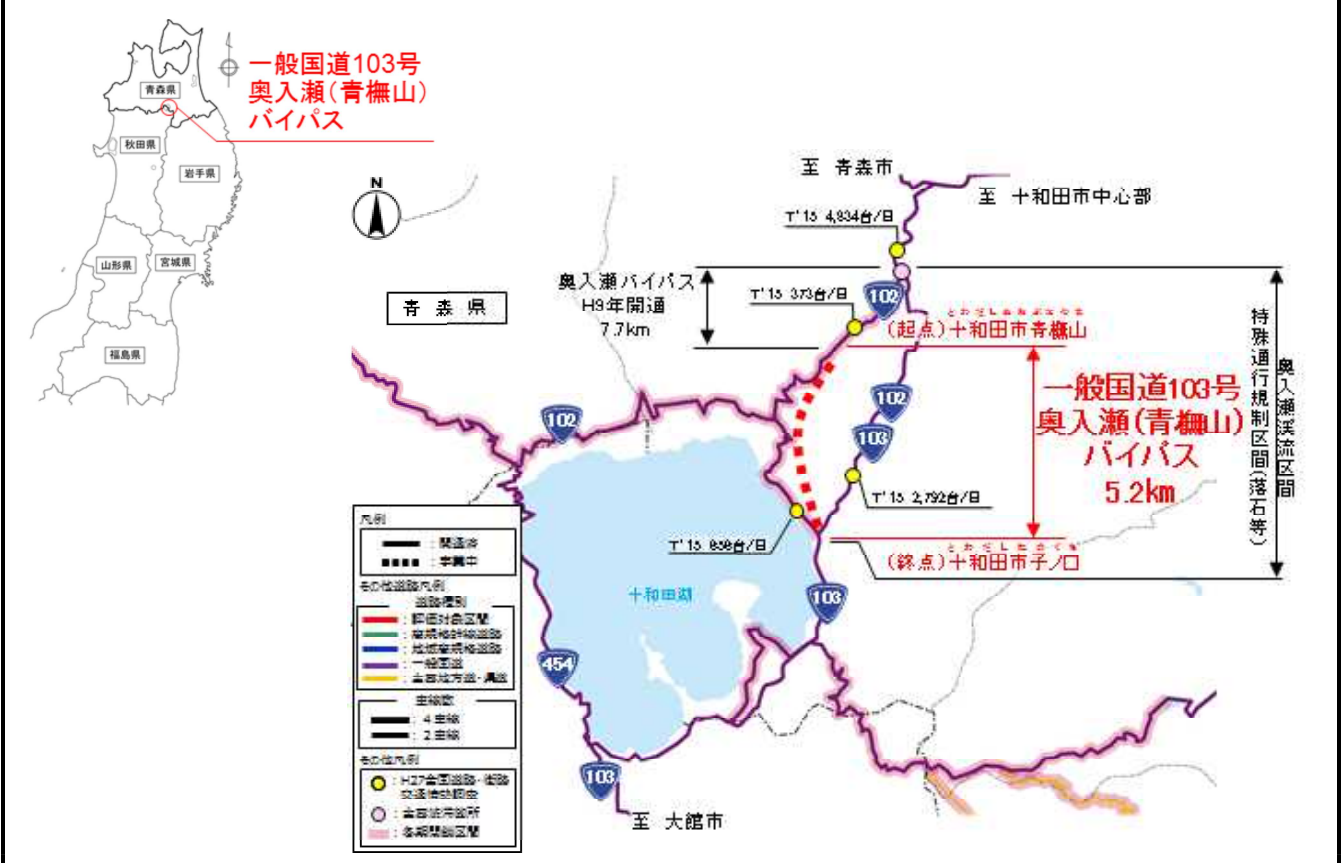
- ・トンネル舗装工法の見直しによるコスト縮減を図っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

災害時の信頼性、救急医療支援、観光地域交流支援、冬期走行性向上、沿道環境改善等のため、早期整備の必要性が高い。

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。