

事後評価結果（平成22年度）

担当課：東北地方整備局 道路計画一課
 担当課長名：寺沢 直樹

事業名	一般国道7号 <small>あおもりにし</small> 青森西バイパス	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： <small>あおもり</small> 青森県青森市大字新 城平岡 至： <small>あおもり</small> 青森県青森市篠田	延長	3.5 km		

事業概要

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。

青森西バイパスは、平成8年度にL=3.5Kmの4車線拡幅が事業化となり、平成18年3月に全線4車線で供用している。

事業の目的・必要性

一般国道7号石江地区では、渋滞ポイントが2箇所存在するなど渋滞が慢性化していた。また交通事故や排気ガスなど沿道環境の悪化が問題となっていた。

青森西バイパスは、「円滑な交通の確保」、「安全性の確保」、「地域間の交流・連携の活性化」を目的として事業着手したものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成8年度	用地着手	—年度	供用年	(当初) —/H17	変動	1.0倍
		都市計画決定	昭和45年度	工事着手	平成10年度	(暫定/完成)	(実績) —/H17		
	事業費	計画時	(名目値)	/61 億円	実績	(名目値)	/73 億円	変動	1.2倍
		暫定/完成	(実質値)	/57 億円	(暫定/完成)	(実質値)	/68 億円		
	交通量 (当該路線)	計画時		—/35,300 台/日	実績		—/32,940 台/日	変動	93%
	暫定/完成			(暫定/完成)					
旅行速度向上		【平日】27.1km/h → 35.7km/h			交通事故減少		183件/年 → 162件/年		
(供用前現道→当該路線)		(供用直前年次) H11年度 (供用後年次) H19年度			(供用前現道→供用後現道)		(供用直前年次) H8~H11年度 (供用後年次) H17~H20年度		
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	総費用		— 億円	総便益		— 億円	基準年	— 年
	—	(事業費)		— 億円	(走行時間短縮便益)		— 億円		
		(維持管理費)		— 億円	(走行経費減少便益)		— 億円		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用		102 億円	総便益		210 億円	基準年	平成22年
	2.1	(事業費)		91 億円	(走行時間短縮便益)		204 億円		
		(維持管理費)		11 億円	(走行経費減少便益)		5.7 億円		
					(交通事故減少便益)		0.78 億円		
事業遅延によるコスト増		費用増加額		— 億円	便益減少額		— 億円		
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. 活力									
(1) 円滑なモビリティの確保									
①交通量の変化									
・バイパス全線における交通量が約1割増加した。									
整備前：28,952台/日 → 整備後：32,940台/日									
②旅行速度の変化									
・バイパスの旅行速度（平日）が、27.1km/h（H11）から35.7km/h（H19）に向上した。									
③渋滞損失時間の変化									
・渋滞損失時間が約8割減少した。									
整備前：41.1万人時間/年 → 整備後：6.8万人/年									
④アクセスの向上									
・バイパス全線整備（4車線化）により、事業区間の通過時間が整備前と比べ、約2.3分短縮している。									
・また、渋滞ポイントであった青森西郵便局前交差点では、バイパス整備前（H14）の渋滞長が1,000m（通過時間 4分）から、整備後（H18）150m（通過時間 1分）と渋滞が解消された。									
⑤新幹線駅へのアクセス向上									
・平成22年12月4日に東北新幹線（八戸—新青森間）が開業予定。									
・バイパス全線整備（4車線化）により渋滞ポイント（青森西郵便局前交差点）が解消による定時性が確保され、新青森駅—県都青森市への中心市街地へのアクセス向上が図られた。									
整備前：13.0分 → 整備後：9.8分 約3.2分短縮（新青森駅—青森県庁間）									
(2) 物流の効率化									
①重要港湾青森港への利便性が向上									
・バイパス全線整備（4車線化）により青森ICから重要港湾青森港への時間が3.2分短縮され、コンテナ車をはじめとする貨物トラック輸送の利便性が向上した。									
整備前：15.4分 → 整備後：12.2分 約3.2分短縮（青森IC—青森港間）									
2. 暮らし									
(1) 安全で安心できるくらしの確保									
①双仁会青森厚生病院へのアクセス向上									
・バイパス全線整備（4車線化）により青森県庁—双仁会青森厚生病院間のアクセス向上が図られた。									
整備前：15.0分 → 整備後：10.6分 約4.4分短縮（青森県庁—青森厚生病院間）									
3. 安全									

	<p>(1) 安全な生活環境の確保（死傷事故の減少）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパスの全線整備（4車線化）により、死傷事故件数が供用前183件（H8～H11）から供用後162件（H17～H20）と約1割削減した。また、死傷事故率も低下した。 整備前：107.5件/億台キロ → 整備後：77.6件/億台キロ 29.9件/億台キロ低下 <p>4. 環境</p> <p>(1) 地球環境の保全（二酸化炭素（CO2）の排出量削減（試算結果））</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が1,394 t-CO2/年が削減 整備前：487,952 t-CO2/年 → 整備後：486,558 t-CO2/年 <p>(2) 生活環境の改善・保全（交通騒音の低下）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間は、騒音規制対象地域。 ・バイパスの全線整備（4車線化）により、交通騒音が低減した。 青森市石江 【昼間】（供用前）74dB ⇒（供用後）72dB 【夜間】（供用前）69dB ⇒（供用後）67dB
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価に対応する項目で、当該事業は環境影響評価の対象外。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2の削減と交通騒音の低減が図られている。
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・S52. 9 あすなろ国体（第32回大会） ・S62. 8 鶴ヶ坂バイパス開通 ・H14. 10 内真部ー蓬田バイパス開通 ・H15. 2 第5回アジア冬季競技大会 青森2003 開催 ・H15. 9 青森自動車道開通 ・H16. 11 浪岡バイパス開通 ・H16. 1 活彩 はやて国体 10th ・H17. 4 新青森市誕生（旧青森市、旧浪岡町による合併） ・H22. 12 東北新幹線（八戸・新青森間）開業予定
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化当初の目的である「円滑な交通の確保」、「安全性の確保」、「地域間の交流・連携の活性化」が図られているため、改善措置及び今後の事業評価の必要性はない。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし
	<p>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。