

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道7号 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	12.6 km	
<p>事業概要</p> <p>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。</p> <p>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。</p>						
S49年度 事業化		S56年度 都市計画決定		S57年度 用地着手		S60年度 工事着手
全体事業費		260億円		事業進捗率		65%
計画交通量		18,100台/日		供用済延長		10.5km
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年
	(事業全体) 2.0 (残事業) 2.8	(残事業)/事業全体 125億円/391億円 事業費：69億円/335億円 維持管理費：56億円/56億円		(残事業)/事業全体 343億円/766億円 走行時間短縮便益：322億円/683億円 走行経費減少便益：8億円/47億円 交通事故減少便益：14億円/36億円		平成22年
<p>感度分析の結果</p> <p>【残事業】 残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=3.3(交通量 +10%) B/C=2.3(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=2.6(事業費 +10%) B/C=2.9(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=2.6(事業期間 +20%) B/C=2.9(事業期間 -20%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>①交通混雑の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 浪岡バイパス未整備区間の2ヶ所の交差点（大釈迦峠、鶴ヶ坂）において、朝の通勤時間帯での速度低下が改善され、渋滞の解消に寄与する。（鶴ヶ坂交差点 最大渋滞長：4,700m） <p>②走行環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 大釈迦峠交差点から鶴ヶ坂交差点にかけての線形不良（縦断勾配i=2~4%）及び視距不良（曲線半径R=170）の区間が改善され、死傷事故の減少に寄与する。 						
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>浪岡バイパスは、県都青森市と津軽地域の中心都市である弘前市、五所川原市を結ぶ主要幹線道路の一部区間を形成し、交通混雑の解消による走行環境の改善、新幹線駅へのアクセス向上、地域間交流の促進等が期待されており、弘前市長をはじめとする首長で構成される国道7号整備促進期成同盟会より早期整備の要望を受けているほか、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：一般国道7号浪岡バイパス事業の再評価に係る対応方針（原案）については、異存ありません。事業の執行にあたっては、引き続きコスト縮減に努め早期完成を図るようお願いいたします。</p>						
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>対応方針（原案）どおり「現道改良区間における4車線拡幅の実施時期を見直し、事業継続」が妥当である。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道7号浪岡バイパス事業について、2箇所の交差点改良を早急に行うこと。 これまで、土質条件の変更によって事業着手後の事業費が増となる事例がいくつかあったが、今後は、これらの反省点を踏まえ、当初事業費の適切な算定に努めること。 当面、暫定2車線整備とする事業箇所については、暫定2車線整備時のB/Cを示すこと。 高規格道路と地域高規格道路の交差部については、JCTによって接続し、ネットワーク化を図ることを基本とすべき。 少子高齢化に対応した歩行者、自転車の専用道路についても考慮が必要。 バイパスへのアクセス道路や除雪についても、県や市町村との連絡調整を十分に図ること。 						
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>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。</p>						
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>事業進捗率65%、うち用地進捗率90%</p>						
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>現道改良区間を除くバイパス整備区間は、暫定2車線供用済。 大釈迦峠交差点及び鶴ヶ坂交差点における混雑解消について検討を進める。</p>						

施設の構造や工法の変更等

- ・長尺のプレキャスト製品使用による工期短縮およびコスト縮減。

対応方針

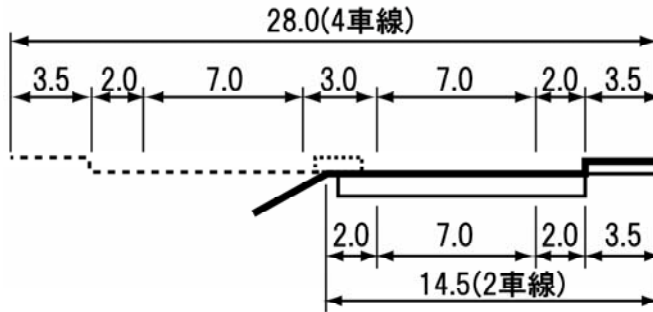
事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【標準横断図】単位：m



凡例	
■■■■	事業中区分
■■■■	供用済み区分
■■■■	高規格幹線道路
■■■■	一般国道(国管理)
■■■■	一般国道(県管理)
■■■■	主要地方道
■■■■	一般県道
●	道路交通センサス調査ポイント
○	渋滞ポイント



- ※ 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。