

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：深澤 淳志

事業の概要

事業名	一般国道45号 上北天間林道路	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：青森県上北郡東北町大字大浦 至：青森県上北郡七戸町字附田向	延長	7.8km										
<p><b>事業概要</b></p> <p>一般国道45号は、宮城県仙台市から青森県青森市に至る延長約580kmの主要幹線道路であり、青森県内においては県都青森市と県内第二の都市である八戸市を連絡し、青森県内の社会経済活動を支える重要な路線である。</p> <p>上北天間林道路は、一般国道45号において東北町大字大浦から七戸町字附田向に至る延長7.8kmの自動車専用道路である。</p> <p><b>事業の目的、必要性</b></p> <p>上北天間林道路は、一般国道45号の交通混雑の緩和、事故の減少を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与するものである。</p>													
全体事業費	229億円	計画交通量	14,100台/日										
<p><b>事業概要図</b></p> <table border="1"> <tr> <th>凡</th> <th>例</th> </tr> <tr> <td>—</td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td>////</td> <td>平成20年度新規事業化</td> </tr> </table>						凡	例	—	供用中	.....	事業中	////	平成20年度新規事業化
凡	例												
—	供用中												
.....	事業中												
////	平成20年度新規事業化												

**関係する地方公共団体等の意見**

上北天間林道路は、一般国道45号の交通混雑の緩和、事故の減少を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与する事が期待されており、青森県高規格道路建設促進期成会より早期整備の要望（平成20年12月）を受けている他、多くの団体等から同様の要望を受けている。また、計画内容に関して青森県知事のご意見を改めて伺った結果、異存ない旨の回答を頂いている。

**事業採択の前提条件**

費用対便益：便益が費用を上回っている。  
環境影響評価法に基づく環境影響評価を経て、都市計画決定済（平成17年3月18日）であり、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.8	総費用：198億円 （事業費：182億円 維持管理費：16億円）	総便益：757億円 （走行時間短縮便益：600億円 走行費用経費便益：95億円 交通事故減少便益：63億円）	基準年 平成20年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.5 (交通量 -10%)	B/C=4.2 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=3.5 (事業費 +10%)	B/C=4.2 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=3.5 (事業期間 +20%)	B/C=4.2 (事業期間 -20%)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	○	<p>青森県内平均の約9倍の渋滞損失時間である当該区間の渋滞を解消する。 （現況：約7.8万人時間/年km）</p> <p>【渋滞損失時間の改善】約7.8万人時間/年km → 約5.3万人時間/年km ※当該区間に並行する一般国道45号のセンサス区間</p> <p>【1kmあたり渋滞損失時間】約7.8万人時間/年km（現況） 〔青森県平均：約0.9万人時間/年km（約8.7倍） 全国平均：約2.0万人時間/年km（約3.9倍）〕 ※県平均、全国平均はともに一般県道以上のセンサス区間</p> <p>【渋滞度曲線】青森県内センサス区間の上位1割に含まれる。 ※青森県内センサス区間は、一般県道以上を対象</p>	
	事故対策	◎	<p>青森県内平均死傷事故率の約4倍の箇所を含む当該区間の事故の減少が見込まれる。 （現況：267.6件/億台キロ）</p> <p>【死傷事故率】約267.6件/億台キロ（現況） [死傷事故率比（県内平均比）=4.1] ※当該区間に並行する一般国道45号における最大死傷事故</p> <p>【事故率曲線】青森県内区間の上位1割に含まれる。 ※青森県内センサス区間は、一般県道以上を対象</p>		
	歩行空間	—	注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	<p>高次医療施設へのアクセス向上 （上十三地域から八戸市の三次救急医療施設への60分圏域が拡大する道路である： カバー率：92%→97%）</p>	
		地域経済	○	<p>流通コストを削減 南部・下北地方生活圏から関東方面への輸送が東北縦貫自動車道弘前線から転換し、輸送コスト削減に寄与する道路である：移動距離・走行時間が短縮</p>	
		災害	◎	<p>高速ネットワークの代替路の確保 （冬期における東北縦貫自動車道弘前線の通行止め時における代替路線機能を有する路線である：東北縦貫自動車道弘前線の冬期通行止め回数72回/年）</p>	
環境		—	注目すべき影響はない。		
	地域社会	◎	<p>拠点都市間の連絡 （県都青森市と県内第2の都市八戸市とを連絡する路線である：青森市～八戸市の所要時間121分→86分）※東北縦貫自動車道八戸線全線供用の場合</p>		
事業実施環境		○	整備に対する要望が強い。		

採択の理由

費用便益比が3.8と便益が費用を上回っており、同区間は都市計画手続きも完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。  
また、当該事業箇所の現道における現況渋滞状況及び事故状況の改善により交通事故の減少、上十三地域の三次医療施設60分圏域の拡大が見込まれ、かつ高速ネットワークの代替路線を有し、県都青森市と県内第2の都市である八戸市を連絡する道路として、当該事業の整備の必要性・地域社会全体への効果は高いと判断できる。  
以上より、本事業を採択した。

※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。