

新規事業採択時評価結果（平成19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：木村 昌司

事業の概要

事業名	一般国道7号 青森西バイパス（Ⅱ期）	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：青森県青森市大字戸門 至：青森県青森市大字新城字平岡			延長	4.3km
事業概要					
一般国道7号は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る延長534kmの一般国道である。青森西バイパス（Ⅱ期）は、延長4.3kmの一般国道7号の4車線道路である。					
事業の目的、必要性					
青森西バイパス（Ⅱ期）は、一般国道7号の交通混雑の緩和、事故の減少等を図るとともに、東北新幹線新青森駅開業（平成22年度予定）による新幹線新駅、重要港湾青森港等の交通拠点間の連絡強化を図り、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。					
全体事業費	4.2億円		計画交通量	27,800台/日	
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見  
青森西バイパスは（Ⅱ期）、一般国道7号の交通混雑の緩和、事故の減少等を図るとともに、東北新幹線新青森駅開業（平成22年度予定）による地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与することが期待されており、青森市長をはじめとする5市2町の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（平成18年12月5日）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。

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。  
手続きの完了：都市計画変更手続き完了（昭和62年7月）。用地買収済み。

事業評価結果

費用対便益	B/C	3.0	総費用：52億円 （事業費：34億円 維持管理費：18億円）	総便益：153億円 （走行時間短縮便益：144億円 走行費用減少便益：5億円 交通事故減少便益：5億円）	基準年 平成18年
	事業の影響				
事業の影響	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	東北直轄国道順位の上位2割に含まれる渋滞損失時間である当該区間の渋滞を解消する。県内の国道7号で、未対策区間では一番目に高い （現況：約13.8万人時/年km） 【渋滞損失時間の改善】 約30.2万人時/年 ⇒ 約8.7万人時/年 ※当該区間一般国道7号のセンサス区間の合計値 【1kmあたり渋滞損失時間】 約13.8万人時/年km（現況） 〔青森県平均：約1.0万人時/年km（約13.8倍）〕 〔全国平均：約2.0万人時/年km（約6.9倍）〕 ※県平均、全国平均はともに一般国道以上のセンサス区間 【渋滞度曲線】 東北直轄国道センサス区間における順位の中で、上位2割値に含まれる。	
		事故対策	◎	青森県内平均傷事故率の4倍以上が含まれている当該区間の事故の減少が見込まれる。（現況：約147.1件/億台キロ） 【死傷事故率】 約147.1件/億台キロ（現況） [死傷事故率（県内平均比）=4.0] 【事故率曲線】 青森県内直轄国道区間における死傷事故率の中で、上位1割に含まれる。	
	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	◎	平成22年開業予定の新新幹線駅への利便性向上 （旧浪岡町～新青森駅の所要時間26分→20分） 高次医療施設へのアクセス向上 （県立青森中央病院への時間短縮に寄与する道路である：旧浪岡町役場～県立中央病院の所要時間52分→46分）	
地域経済		○	重要港湾青森港への利便性が向上 （東北縦貫自動車道 青森ICから重要港湾青森港への時間短縮に寄与する道路である：青森IC～重要港湾青森港の所要時間約28分→約24分）		
災害		○	冬期交通の利便性向上		
環境		○	CO2、NO2、SPM排出量の削減。		
地域社会		○	日常活動圏中心都市へのアクセス向上 （旧浪岡町から県都青森市へのアクセス向上が見込まれる路線である：旧浪岡町～青森市の所要時間42分→36分）		
事業実施環境		—	注目すべき影響はない。		

採択の理由

費用便益比が3.0と便益が費用を上回っていることから事業採択の前提条件が確認できる。  
また、渋滞損失の改善・交通事故の減少が見込まれ、かつ東北新幹線新青森駅開業（平成22年度予定）による新幹線新駅、重要港湾青森港等の交通拠点間の連絡強化を図り、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与するもので当該事業の整備の必要性・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。