

道路事業 再評価
一般国道101号 五所川原西バイパス

平成22年 9月 3日
国土交通省 東北地方整備局

事業採択後5年経過

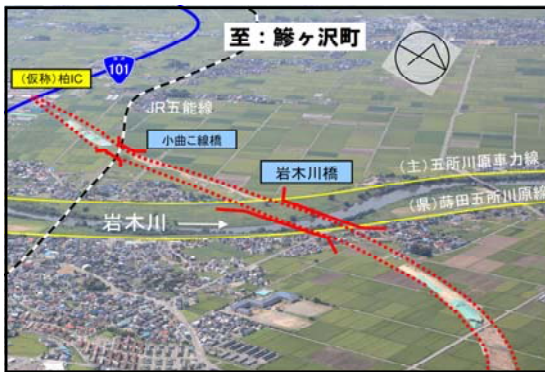
事業名	一般国道101号 <small>あおもり</small> 五所川原西バイパス <small>あきた</small>	事業種別	一般二次	
事業概要	<p>国道101号は、青森市を起点とし秋田市に至る延長約282kmの日本海沿岸部を通過する幹線道路である。</p> <p>五所川原西バイパスは、津軽自動車道の一部を構成する浪岡五所川原道路と連結し、五所川原市街地を迂回する国道101号のバイパス機能を担う延長3.8kmの自動車専用道路であり、国道101号五所川原市街地部の交通混雑の緩和、交通事故の減少を図るとともに、三次救急医療施設へのアクセス向上、物流効率化等を目的とした事業である。</p>			
事業	起終点	自： <small>あおもり</small> 青森県五所川原市大字太刀打 至： <small>あおもり</small> 青森県つがる市柏稲盛岡本	延長 供用済	3.8km 0.0km
	道路規格	第1種3級、設計速度80km/h	幅員	W=12.0m
	事業化	平成16年度	都市計画決定	—
	用地着手	平成18年度	工事着手	平成19年度
事業	全体事業費・進捗率			H16新規採択時 全体事業費 (うち用地費)
	全体事業費 (うち用地費)	執行済み額 (うち用地費)	全体進捗率 (用地費)	
	138億円(14億円)	76億円(13億円)	55%(93%)	
概要				
要				

整備状況・供用区間状況

■■■■■ 事業区間

事業概要

五所川原西バイパス整備状況 (L=3.8km)
岩木川上空から終点部分付近を望む



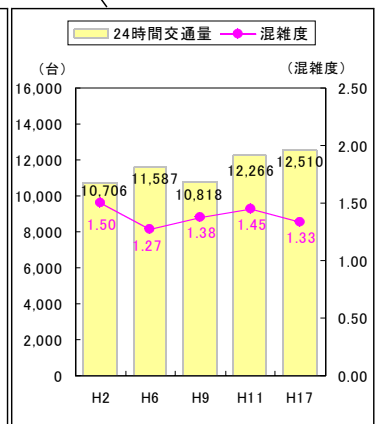
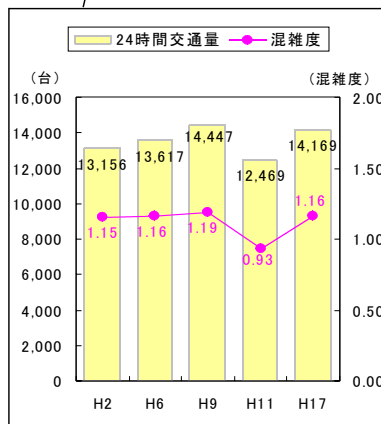
五所川原西バイパス整備状況 (L=3.8km)
五所川原北I.C付近から終点方向を望む



国道101号及び国道339号の道路状況



▲五所川原市字田町地内の渋滞状況



▲現道の交通量及び混雑度の推移 (1067: 国道101号)

▲現道の交通量及び混雑度の推移 (1150: 国道339号)

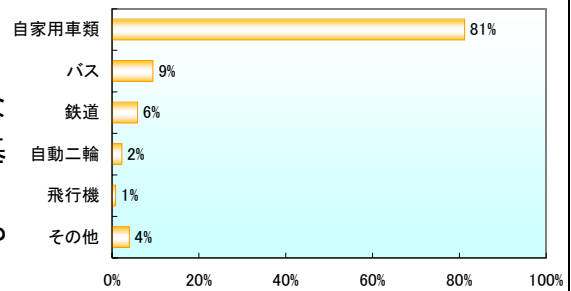
資料: 道路交通センサス

地域の課題と整備目標 (1 / 2)

1. 西北地域の課題

①観光振興における移動時間

- ・ 西北地域は、津軽国定公園や立佞武多などの観光資源が豊富に存在し、青森県基本計画に基づく観光振興を推進。
- ・ 西北地域の観光客は約8割が自家用車やレンタカーを利用。
- ・ 東北新幹線新青森駅が平成22年12月に開業予定であり、移動時間の長さが課題。



▲西北地域の観光客の利用交通機関

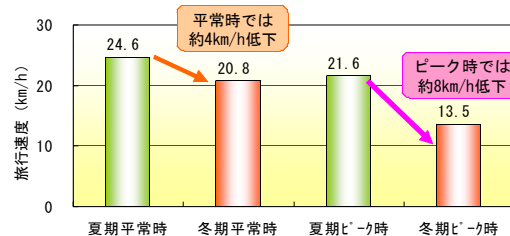
資料：青森県観光統計概要 (H20)



▲西北地域の主な観光地の分布状況と東北新幹線新青森駅

②三次救急医療への搬送時間の短縮

- ・ 円滑な救急搬送ルートが確保されておらず十分な救急医療サービスが不可能。
- ・ 救急救命を担う第3次医療施設に60分で到着できない地区が広く存在。



▲現道並行区間の旅行速度

資料：青森河川国道事務所資料



▲青森県立中央病院60分カバー圏の拡大

地域の課題と整備目標（2 / 2）

2. 原因分析

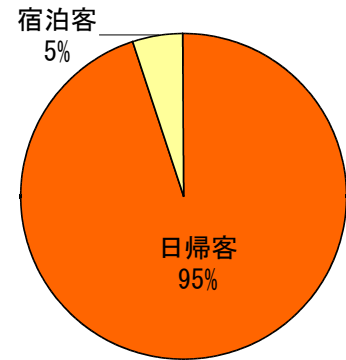
① 広域ネットワークが未整備

- ・ 西北地域は日帰り観光客が95%であり、周遊観光に特化。
- ・ 定時性を確保できる自動車専用道路が未供用、新幹線へのアクセス性に劣る。

事業



▲高速ネットワークの整備状況



▲西北地域の観光客の観光形態内訳
資料：青森県観光統計概要（H20）

② 第三次救急医療施設への高速ネットワークが未整備

- ・ 西北地域には三次医療施設がなく、青森市及び弘前市の施設に依存。
- ・ 五所川原市街地を迂回し、速達性を確保できる自動車専用道路が未供用のため、現道を走行し搬送。

概要



▲つがる市から県立中央病院への救急搬送ルート

3. 整備目標

- ① 広域周遊観光を支援するネットワークの形成
- ② 三次医療施設への速達性向上

事業費の見直し（1/4）

1. 橋梁設計精査について

○岩木川橋【34億円増】

（当初）

- ・ 現況の河川状況をふまえて、最短となる橋長を設定。
- ・ 隣接する浪岡五所川原道路の地質調査報告書より推定した支持層位置から、杭基礎と長さを設定。

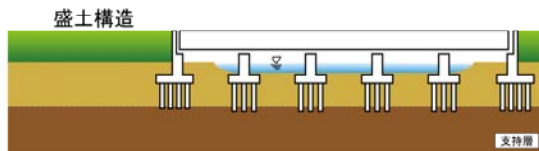
（現計画）

- ・ 事業化後の地質調査から架橋位置は、圧密沈下や液状化が生じる可能性のある軟弱地盤であることが判明。それによる近接住宅への影響（液状化による盛土の崩壊や圧密沈下による家屋の変状）を考慮し盛土構造から橋梁へ変更。
- ・ 地質調査より、支持層の深度が明確になり杭の長さ、本数が変更となった。

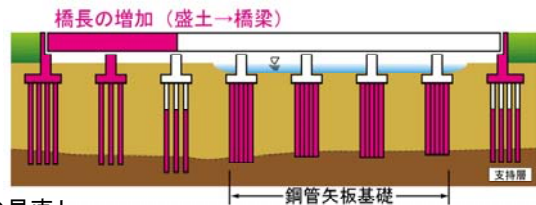
（事業費増内訳）

- ・ 橋長 : L=325m→L=496m
- ・ 事業費 : 15.6億→49.6億（34.0億増）
 - 上部工 : 8.4億→11.3億（2.9億増）
 - 下部工（6基→8基） : 1.8億→3.1億（1.3億増）
 - 基礎工（6基→8基） : 5.4億→35.2億（29.8億増）
- ・ 杭総延長（本数） : 2,400m(148本) → 5,542m(178本)

事業化段階計画案



現計画



▲岩木川橋の見直し

（コスト削減）

- ・ 軟弱地盤対策：盛土案（地盤改良）と橋梁案の比較検討により、経済性に優れた橋梁案を採用。（縮減額0.4億円）

盛土案



橋梁案



- ・ 新技術活用：橋梁の上部構造と下部構造の間に設置する支承部材に、新技術の部材を採用し下部工の全体コストを削減。（縮減額0.9億円）

▲岩木川橋のコスト削減

事業費の見直し (2 / 4)

やながわ
○柳川橋【5億円増】

(当初)

- ・ 現況の河川状況をふまえて、最短となる橋長を設定。
- ・ 隣接する浪岡五所川原道路の地質調査報告書より推定した支持層位置から、杭基礎と長さを設定。

(現計画)

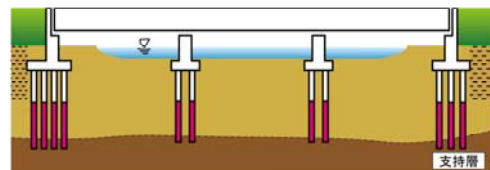
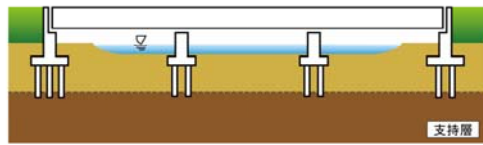
- 事
- ・ 河川管理者との協議等を経て、計画河川断面を精査した結果、橋長が短縮。
 - ・ 地質調査より、支持層の深度が明確になり杭の長さ、本数が変更となった。

(事業費増内訳)

- 業
- ・ 橋長 : L=100m→L=98m
 - ・ 事業費 : 2.8億→7.8億 (5.0億増)
 - 上部工 : 1.5億→1.6億 (0.1億増)
 - 下部工 : 0.5億→0.9億 (0.4億増)
 - 基礎工 : 0.8億→5.3億 (4.5億増)
 - ・ 杭総延長 (本数) : 384m (24本) →2,575m (67本)

事業化段階計画案

現計画



▲柳川橋の見直し

の

(コスト縮減)

- 概
- ・ 土圧軽減対策：橋台背面の盛土工法について、EPS工法とFCB工法(※)を比較検討し、経済性に優れた後者を採用している。
(縮減額0.2億円)

EPS案

FCB案



▲柳川橋のコスト縮減

要

(※) EPS工法…軽量な大型発泡スチロールを盛土材料として積み重ねる盛土工法。

FCB工法…セメント、水、気泡を混合した軽量土を盛土材料として用いる盛土工法。

事業費の見直し（3 / 4）

こまがり
○小曲跨線橋【7億円増】

（当初）

- ・ 交差するJR五能線との位置関係をふまえ、最短となる橋長を設定。
- ・ 隣接する浪岡五所川原道路の地質調査報告書より推定した支持層位置から、杭基礎と長さを設定。

（現計画）

- 事
- ・ 架橋位置が軟弱地盤であることから、詳細な検討の結果、橋台背面の盛土がJR五能線に対して圧密沈下や液状化による影響を与えることから、近接盛土としない位置まで橋長を延長した。
 - ・ 地質調査より、支持層の深度が明確になり杭の長さ、本数が変更となった。

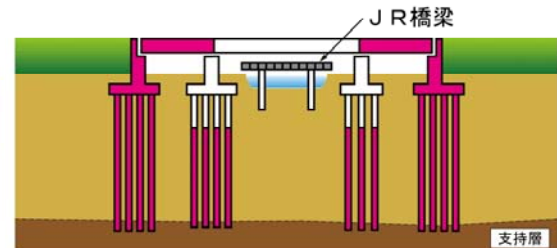
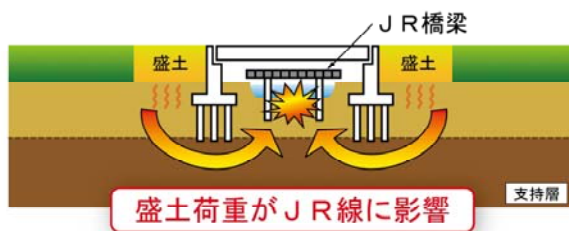
（事業費増内訳）

- 業
- ・ 橋長 : L=64m→L=139m
 - ・ 事業費 : 2.3億→9.3億（7.0億増）
 - 上部工 : 1.1億→2.6億（1.5億増）
 - 下部工 : 0.6億→1.4億（0.8億増）
 - 基礎工 : 0.6億→5.3億（4.7億増）
 - ・ 杭総延長（本数） : 450m（30本）→3,715m（64本）

の

事業化段階計画案

現計画



概

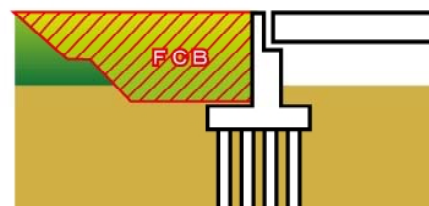
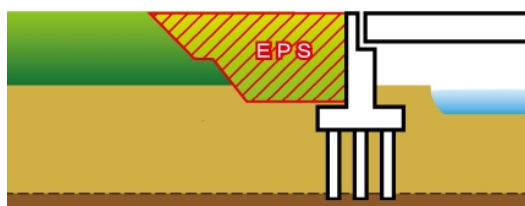
▲小曲跨線橋の見直し

（コスト削減）

- 要
- ・ 土圧軽減対策 : 橋台背面の盛土工法について、EPS工法とFCB工法を比較検討し、経済性に優れるFCB工法を採用している。（縮減額0.4億円）

EPS案

FCB案



▲小曲跨線橋のコスト削減

事業費の見直し（4 / 4）

2. 事業費増加内容のまとめ

- ・ 詳細設計の結果、以下により計画の変更が必要となった。

当初 92 億円 + 増 46 億円 = 138 億円

項目	数量	金額 (億円)	内容
橋梁設計 精査	長大橋 (岩木川橋)	325m→496m	34億円 ・ 軟弱地盤対策として、設計の見直しによる橋長増加及び基礎工増加等
	長大橋 (柳川橋)	100m→98m	5億円 ・ 軟弱地盤対策として、設計の見直しによる基礎工増加等
	中小橋 (小曲跨線橋)	64m→139m	7億円 ・ 軟弱地盤対策として、JR五能線への影響を考慮した橋長の見直し
合計		46億円	

▲事業費見直しの内容



▲橋梁位置図

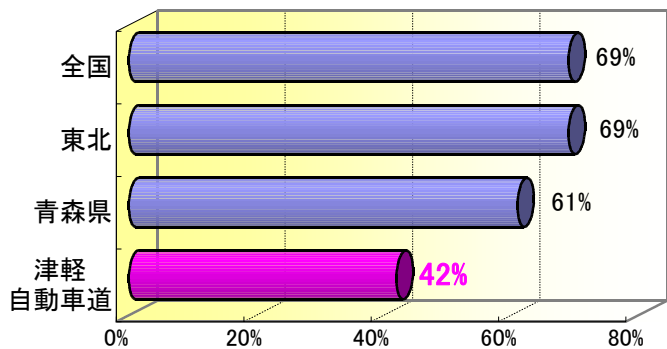
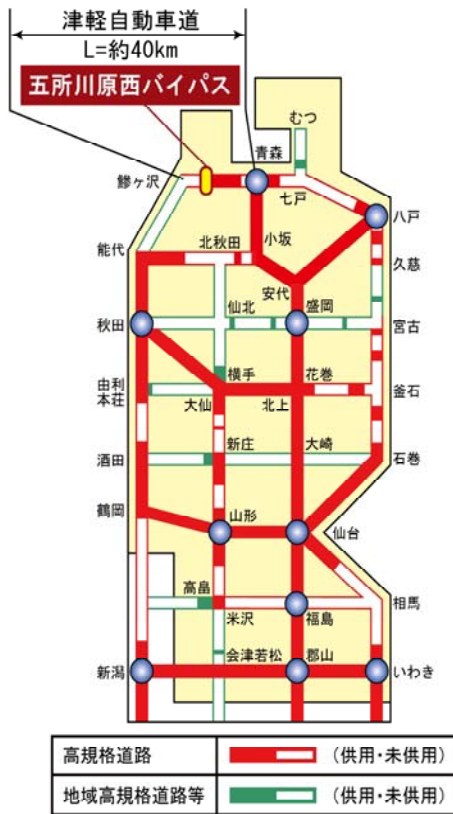
事業費の見直しの内容の概要

事業を巡る社会経済情勢等の変化（1 / 7）

事業の必要性等に關する視点

1. 津軽地域～青森市間の交流連携の促進

- ・五所川原西バイパスは、津軽自動車道の一部として高規格幹線道路ネットワークを形成し、津軽地域の交流・連携の促進に寄与するものである。
- ・しかし、津軽自動車道の整備率は、全国平均・東北平均の整備率と比較して遅れている。
- ・津軽自動車道の整備により鯹ヶ沢町～青森市間の移動時間が大幅に短縮し、地域間の交流・連携が促進され、津軽地域の活性化が期待される。



▲高規格幹線道路の整備率

※H22.4.1現在(国土交通省資料)

▼地域の声

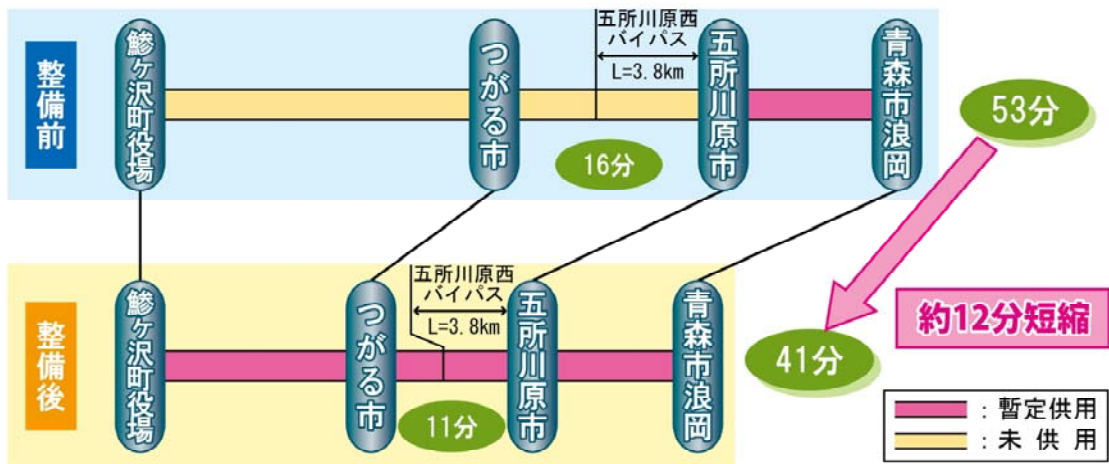
つがる市特産のトマトやブロッコリー等の生鮮野菜は鮮度保持と出荷先が関東・関西など遠方であるためほとんどが高規格道路を利用しての出荷。
国道101号（現道）は特に冬期の混雑が著しく、五所川原西バイパスが整備されることで所要時間の短縮が期待されドライバーの負担も軽減される。



（JAつがるにしきた・つがる支店ヒアリング結果）

▲格子状骨格幹線道路ネットワーク

H22.4現在



▲鯹ヶ沢町～青森市浪岡の所要時間の変化

資料: 道路交通センサス

※整備後は60km/hとして算定

事業を巡る社会経済情勢等の変化（2 / 7）

2. 市街地の交通混雑の解消

- ・五所川原西バイパスの現道は五所川原市中心部を通過し交通混雑が著しく、主要渋滞ポイント・田町交差点の渋滞長は1,100mに及び近年の交通量の増加に伴い渋滞が高まっている状況にある。
- ・また、冬期は降雪により走行環境が悪化するため旅行速度が低下し、平常時で約4km/h、ピーク時では約8km/hも下がることから市街地の交通混雑の緩和が大きな課題となっている。
- ・五所川原西バイパスの整備により、五所川原市中心部を迂回する環状道路が形成され、通過交通の転換により円滑な走行環境が確保される。

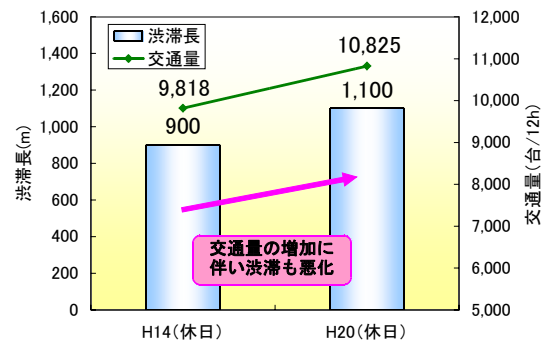
事業の必要性等に關する視



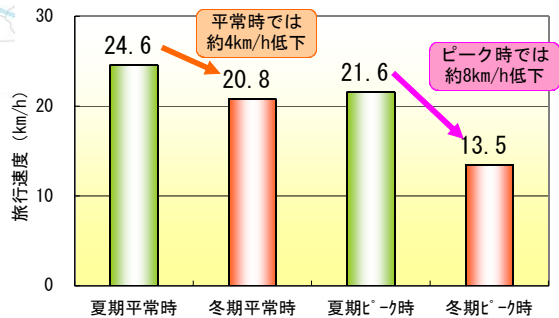
▲国道101号の混雑状況



▲国道101号田町交差点の渋滞状況



▲田町交差点の渋滞状況の変化
資料：青森河川国道事務所資料

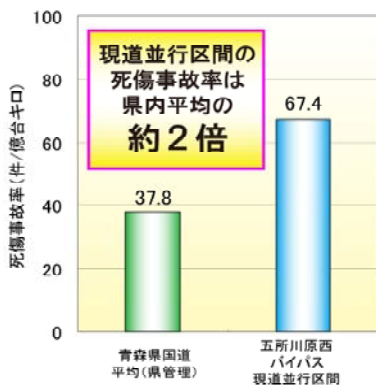


▲現道並行区間の旅行速度の夏期・冬期比較
資料：青森河川国道事務所資料

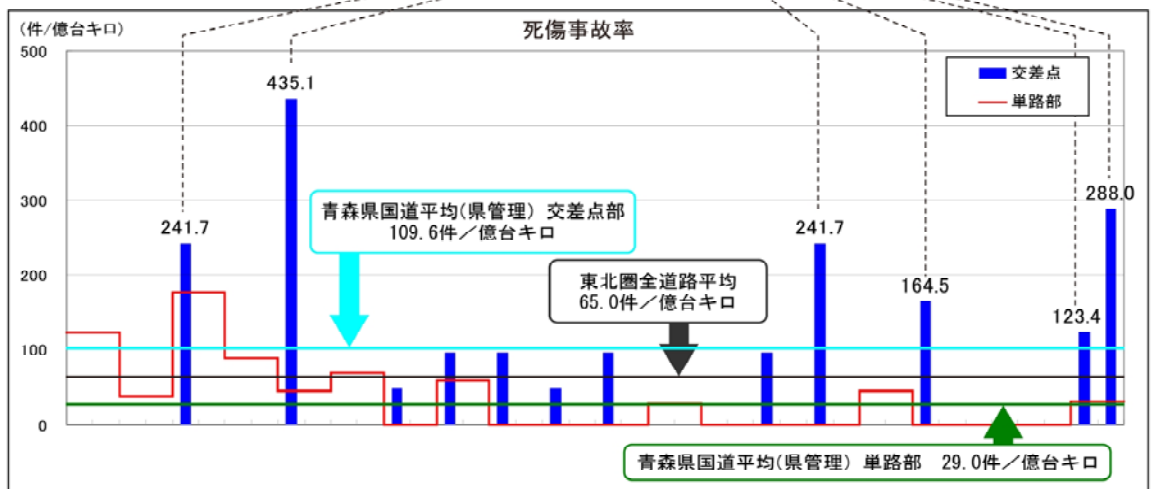
事業を巡る社会経済情勢等の変化（3 / 7）

3. 交通事故の減少

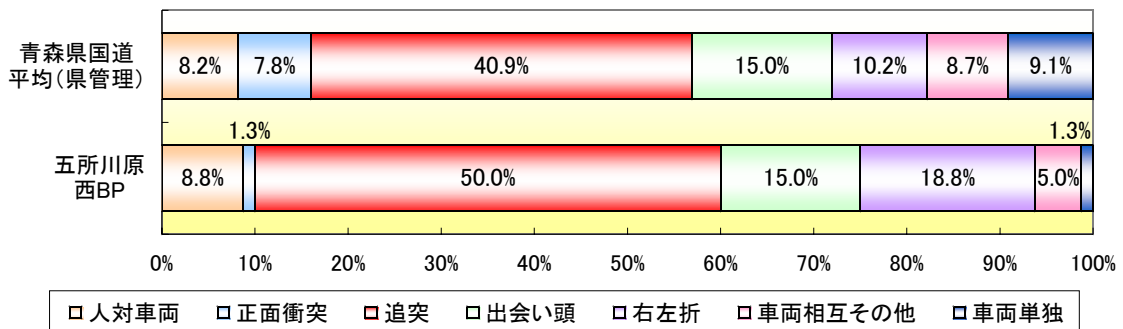
- ・五所川原西バイパスの現道並行区間における死傷事故率は67.4件／億台キロであり、青森県国道平均（県管理）の約2倍に及ぶ状況にある。
- ・また、現道並行区間は交通混雑が著しい五所川原市中心部を通過し、走行条件の悪化に起因すると考えられる追突事故の割合が半数を占めるほか、交差点部での事故率も県平均値を大きく超える箇所が見られる。
- ・五所川原西バイパスが整備されることで、走行環境の改善により交通事故の減少が期待される。



▲五所川原西バイパス 現道並行区間の死傷事故比較



▲現道並行区間の死傷事故率の状況



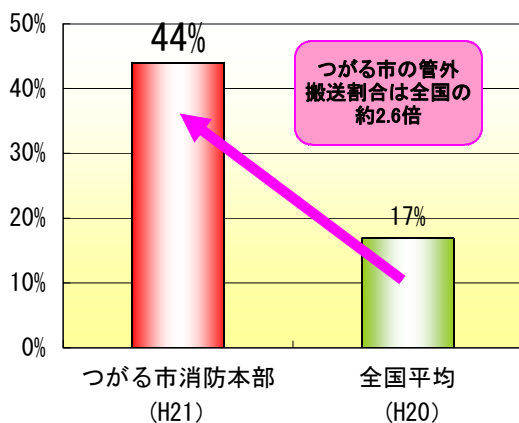
▲現道並行区間における事故類型の比較

資料:H17~20 ITARDAデータ

4. 三次医療施設へのアクセス向上

- ・五所川原西バイパス沿線のつがる市は救急医療の多くを管外に依存しており、つがる市の管外搬送割合は全国平均の17%を大きく上回る44%である。
- ・また、三次医療では青森市や弘前市に依存しており、青森市・県立中央病院への搬送件数は過去5年間で約3倍に増加している。
- ・つがる市から青森市・県立中央病院への搬送では、国道101号の交通混雑を回避するため迂回ルートが利用されており、朝夕のラッシュ時は右左折を多く伴う迂回ルートを利用せざるを得ないことから、五所川原西バイパスの早期供用による円滑な救急搬送ルートの確保が期待されている。

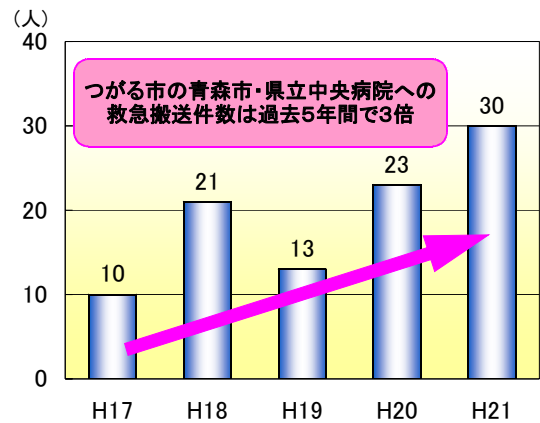
事業の必要性等



▲管外搬送割合の全国比較

資料：救急・救助の現況

つがる市消防本部「救急業務取扱状況調」



▲県立中央病院への搬送人数の推移

資料：つがる市消防本部「救急業務取扱状況調」

に関する視点



▲つがる市市街地周辺から県立中央病院への救急搬送ルート

▼地域の声

点

青森方面への救急搬送では、国道101号の交通混雑が著しいため右左折を多く伴う迂回ルートを利用。五所川原西バイパスが整備されれば、これらの迂回がなくなり搬送がスムーズになるとともに、車両の揺れも減って患者の負担軽減にもつながるため早期供用を期待している。

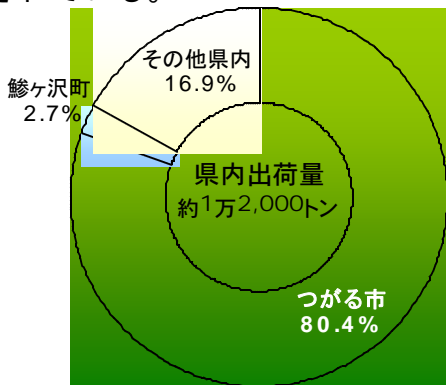
(つがる市消防本部ヒアリング結果)



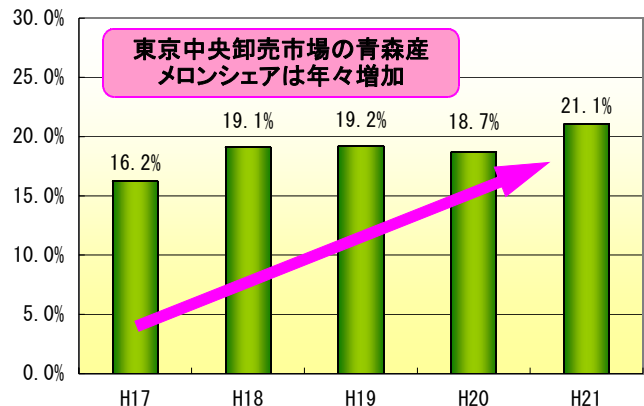
事業の必要性等に關する視

5. 物流効率化による地域産業の活性化

- ・五所川原西バイパス沿線のつがる市と鱒ヶ沢町は県内有数のメロンやすいかの産地であり、つがる市の出荷量は全国第2位で県内の約8割を出荷しており、東京中央卸売市場における青森産メロンのシェアは年々増加しつつある。
- ・当該地域で生産されたメロンは国道101号沿線の集荷場に集められた後、国道101号及び浪岡五所川原道路等を経由して大都市市場に出荷されており、五所川原西バイパスの整備により生鮮品の輸送の迅速化につながるものと期待されている。



▲青森県のメロンの生産シェア
資料：H18年野菜生産出荷統計



▲東京中央卸売市場におけるの青森県産メロンのシェア
資料：東京中央卸売市場大田市場 産地別取扱実績（メロン類）

▼メロンの出荷状況



▼地域の声

つがる市・鱒ヶ沢町方面のメロンやすいかは、五所川原市中心部を避け、五所川原ICから浪岡五所川原道路及び東北自動車道を利用して関東・関西方面市場へ出荷。東京市場は夜10時必着であり輸送時間が約10時間かかるため集荷場を朝10時には出なければならず、少しでも積み込みの余裕時間を増やしたいため五所川原西バイパスの整備を期待している。(JAつがるにしきた本店)



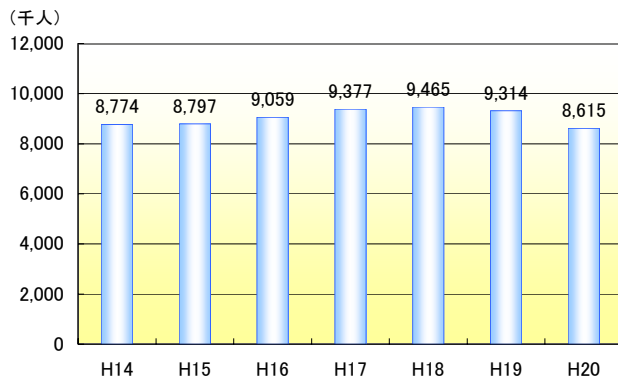
事業を巡る社会経済情勢等の変化（6／7）

事業の

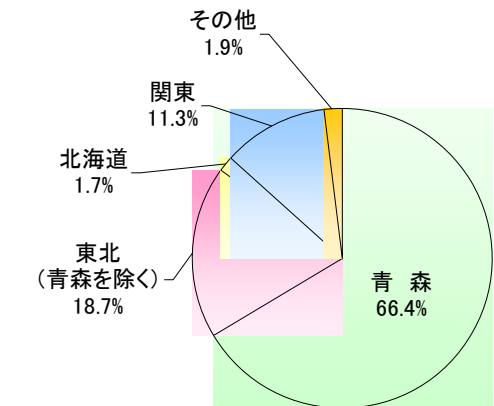
6. 新たな観光交流ルートの形成（新幹線駅へのアクセス向上）

- ・ 西北地域では、現道周辺に、津軽富士見湖、つがる地球村等自然豊かな観光地が分布しており、津軽国定公園には年間約283万人の観光客が訪れている。
- ・ 西北地域の来訪観光客は県内客の約8割、県外客の約7割が自家用車やレンタカーであり、五所川原西バイパスの整備によりアクセス性が向上し、一層の来訪促進が期待される。
- ・ また、東北新幹線・新青森駅が平成22年12月に開業の予定であり、五所川原西バイパスが新たな観光交流ルートとして機能することが期待される。

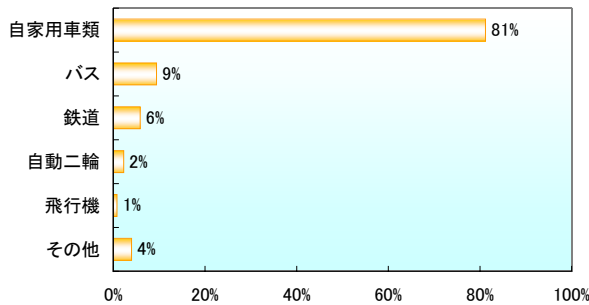
必要性等に



▲ 西北地域の観光入込客数の推移
資料：青森県観光統計概要（H20）



▲ 西北地域の観光入込客の居住地内訳
資料：平成20年青森県観光統計概要（H20）



▲ 西北地域の観光客の利用交通機関
資料：青森県観光統計概要（H20）



視点を



▲ 西北地域の主な観光地拠点の分布状況と新青森駅へのルート

事業の必要性等に関する視点	事業を巡る社会経済情勢等の変化（7 / 7）	
	<p>○事業採択時より再評価実施までの周辺環境等の変化 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>	

○費用便益比（B／C）

※下表の数値は、基準年（平成22年）における現在価値換算した金額を記載。

計画交通量（平成42年度） ・五所川原西バイパス＝12,400台/日

事業の

【全線】

	基本 ケース	感 度 分 析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+20%	-20%
費用C（現在価値）	139	139	139	151	127	139	142
事業費(億円)	130	130	130	142	118	131	132
維持管理費(億円)	9	9	9	9	9	8	10
便益B（現在価値）	335	418	272	335	335	305	368
走行時間短縮便益(億円)	273	335	214	273	273	249	300
走行経費減少便益(億円)	23	32	19	23	23	21	25
交通事故減少便益(億円)	39	51	40	39	39	36	43
費用便益比 B/C	2.4	3.0	2.0	2.2	2.6	2.2	2.6

【残事業】

	基本 ケース	感 度 分 析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+20%	-20%
費用C（現在価値）	64	64	64	69	58	63	65
事業費(億円)	55	55	55	60	49	55	55
維持管理費(億円)	9	9	9	9	9	9	9
便益B（現在価値）	335	418	272	335	335	320	352
走行時間短縮便益(億円)	273	335	214	273	273	261	287
走行経費減少便益(億円)	23	32	19	23	23	22	24
交通事故減少便益(億円)	39	51	40	39	39	37	41
費用便益比 B/C	5.3	6.6	4.3	4.9	5.8	5.1	5.4

○純現在価値（NPV） 【全線】 196億円 【残事業】 272億円

○経済的内部収益率（EIRR） 【全線】 10.1% 【残事業】 24.8%

投資

(参考)

○費用便益比（B／C）

【新規採択時のB／C】 【残事業】 - 【全体】 3.5

【今回再評価時のB／C】 【残事業】 5.3 【全体】 2.4

（新規採択時の計画交通量）

・五所川原西バイパス＝ 12,800台/日

・現 道 = 10,600台/日

（今回再評価時の計画交通量）

・五所川原西バイパス＝ 12,400台/日

・現 道 = 9,200台/日

効果

事業の見込みの視点	事業の進捗状況について	事業進捗に係わる問題はない。
	事業の供用予定等今後の事業の見通し	五所川原西バイパス全線（延長3.8 km）について、早期供用を目指す。
		
コスト削減のメニュー	コスト削減のメニュー	<ul style="list-style-type: none"> ・橋台背面土へ軽量盛土（FCB）を用い、盛土荷重を軽減 ・プレキャストPC床版の採用 ・多点固定構造の固定支承部に対し、高支圧応力度の荷重支持版技術を用いた支承装置を採用

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地方公共団体等の意見</p>	<p>○青森県知事 事業の継続に異存はありません。 一般国道101号五所川原西バイパスについては、早期完成を図るとともに、鱒ヶ沢道路の整備促進と残る区間の早期事業化をお願いします。 なお、事業の執行にあたっては、引き続き、一層のコスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。</p> <p>○以下の団体等から、五所川原西バイパスの整備促進について要望あり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・青森県 ・五所川原市 ・つがる市 ・鱒ヶ沢町 ・青森県高規格道路建設促進期成会 ・青森県道路整備促進期成同盟会 ・津軽自動車道建設促進期成同盟会
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">対応方針</p>	<p>原案 事業継続</p> <p>(理由)</p> <p>県都青森市と地方生活圏中心都市である五所川原市を結ぶ高規格幹線道路ネットワークを形成するとともに、五所川原市街地部の交通混雑の緩和、三次救急医療施設へのアクセス向上、物流効率化による地域の生活・産業の活性化等、早期整備の必要性が高い。</p> <p>また、地元自治体等より事業促進の要望活動も強く行われている。</p>

道路事業 再評価
一般国道101号 五所川原西バイパス

平成22年 9月 3日
国土交通省 東北地方整備局

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BP・その他の別
一般国道101号	五所川原西バイパス	L=3.8km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
12,400	2	東北地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	132億円	24億円	156億円
うち残事業分	60億円	24億円	83億円
基準年における 現在価値 (C)	130億円	9.0億円	139億円
うち残事業分	55億円	9.0億円	64億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成22年度			
供用年	平成26年度			
単年便益 (初年便益)	16億円	1.4億円	2.3億円	20億円
基準年における 現在価値 (B)	273億円	23億円	39億円	335億円
うち残事業分	273億円	23億円	39億円	335億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	2.4
経済的純現在価値（事業全体）	196億円
経済的内部収益率（事業全体）	10.1%
費用便益比（残事業）	5.3
経済的純現在価値（残事業）	272億円
経済的内部収益率（残事業）	24.8%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	12,400	±10%	4.3~6.6
事業費	60億円	±10%	4.9~5.8
事業期間	3年	±20%	5.1~5.4

様式記入上の留意点

1. 基準年は評価実施年度とする。残事業分は評価実施年度の翌年度以降分を計上。
2. 費用及び便益額は整数止（費用・便益の額によって小数点以下2桁）とする。
3. 費用便益比は小数点以下1桁とする。
4. 単年便益（初年便益）は4月1日供用を前提として算出

交通状況の変化

様式-3①

事業名：五所川原西バイパス

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 : 3.8km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	12,400	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	3	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	8.30	
②主な周辺道路 ^{※4}	現道(国道101号) : 4.2km	交通量	[台/日]	10,600	9,200
		走行時間	[分]	11	10
		走行時間費用	[億円/年]	24.14	17.31
	国道339号 : 23.6km	交通量	[台/日]	4,500	4,100
		走行時間	[分]	42	41
		走行時間費用	[億円/年]	38.22	33.34
	主)五所川原車力線 : 6.8km	交通量	[台/日]	3,300	2,700
		走行時間	[分]	12	12
		走行時間費用	[億円/年]	7.17	5.96
	主)川除木造線 : 3.3km	交通量	[台/日]	3,600	2,100
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	4.63	2.59
③その他道路合計 : 430.8km	走行時間費用	[億円/年]	666.40	658.52	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 472.5km	走行時間短縮便益	[億円/年]	740.56	726.02	14.54

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

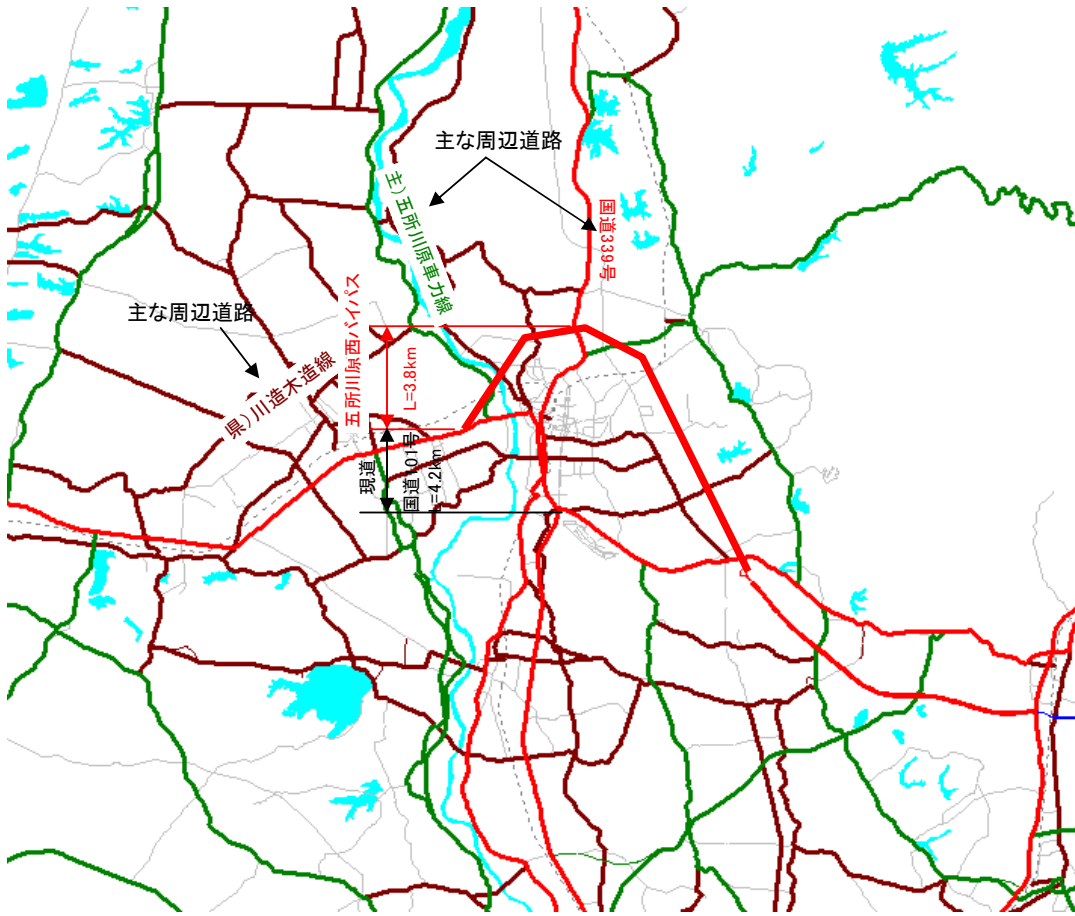
※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3~5路線程度以内で記載する。

※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：五所川原西バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
その他()	<input type="checkbox"/>		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:五所川原西バイパス(事業全体)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				単価(億円)		延長(km)	
				0.129		3.80	0.49
-10年目	H 16	1.2653	94.4	0.19	0.23		
-9年目	H 17	1.2167	93.2	0.95	1.13		
-8年目	H 18	1.1699	92.5	3.81	4.40		
-7年目	H 19	1.1249	91.7	8.88	9.95		
-6年目	H 20	1.0816	91.3	21.94	23.73		
-5年目	H 21	1.0400	91.3	19.54	20.32		
-4年目	H 22	1.0000	91.3	17.19	17.19		
-3年目	H 23	0.9615	91.3	19.97	19.20		
-2年目	H 24	0.9246	91.3	19.81	18.32		
-1年目	H 25	0.8890	91.3	19.81	17.61		
供用開始年次	H 26	0.8548	91.3	0.00	0.47	0.40	
1年目	H 27	0.8219	91.3	0.00	0.47	0.39	
2年目	H 28	0.7903	91.3	0.00	0.47	0.37	
3年目	H 29	0.7599	91.3	0.00	0.47	0.36	
4年目	H 30	0.7307	91.3	0.00	0.47	0.34	
5年目	H 31	0.7026	91.3	0.00	0.47	0.33	
6年目	H 32	0.6756	91.3	0.00	0.47	0.32	
7年目	H 33	0.6496	91.3	0.00	0.47	0.31	
8年目	H 34	0.6246	91.3	0.00	0.47	0.29	
9年目	H 35	0.6006	91.3	0.00	0.47	0.28	
10年目	H 36	0.5775	91.3	0.00	0.47	0.27	
11年目	H 37	0.5553	91.3	0.00	0.47	0.26	
12年目	H 38	0.5339	91.3	0.00	0.47	0.25	
13年目	H 39	0.5134	91.3	0.00	0.47	0.24	
14年目	H 40	0.4936	91.3	0.00	0.47	0.23	
15年目	H 41	0.4746	91.3	0.00	0.47	0.22	
16年目	H 42	0.4564	91.3	0.00	0.47	0.21	
17年目	H 43	0.4388	91.3	0.00	0.47	0.21	
18年目	H 44	0.4220	91.3	0.00	0.47	0.20	
19年目	H 45	0.4057	91.3	0.00	0.47	0.19	
20年目	H 46	0.3901	91.3	0.00	0.47	0.18	
21年目	H 47	0.3751	91.3	0.00	0.47	0.18	
22年目	H 48	0.3607	91.3	0.00	0.47	0.17	
23年目	H 49	0.3468	91.3	0.00	0.47	0.16	
24年目	H 50	0.3335	91.3	0.00	0.47	0.16	
25年目	H 51	0.3207	91.3	0.00	0.47	0.15	
26年目	H 52	0.3083	91.3	0.00	0.47	0.14	
27年目	H 53	0.2965	91.3	0.00	0.47	0.14	
28年目	H 54	0.2851	91.3	0.00	0.47	0.13	
29年目	H 55	0.2741	91.3	0.00	0.47	0.13	
30年目	H 56	0.2636	91.3	0.00	0.47	0.12	
31年目	H 57	0.2534	91.3	0.00	0.47	0.12	
32年目	H 58	0.2437	91.3	0.00	0.47	0.11	
33年目	H 59	0.2343	91.3	0.00	0.47	0.11	
34年目	H 60	0.2253	91.3	0.00	0.47	0.11	
35年目	H 61	0.2166	91.3	0.00	0.47	0.10	
36年目	H 62	0.2083	91.3	0.00	0.47	0.10	
37年目	H 63	0.2003	91.3	0.00	0.47	0.09	
38年目	H 64	0.1926	91.3	0.00	0.47	0.09	
39年目	H 65	0.1852	91.3	0.00	0.47	0.09	
40年目	H 66	0.1780	91.3	0.00	0.47	0.08	
41年目	H 67	0.1712	91.3	0.00	0.47	0.08	
42年目	H 68	0.1646	91.3	0.00	0.47	0.08	
43年目	H 69	0.1583	91.3	0.00	0.47	0.07	
44年目	H 70	0.1522	91.3	0.00	0.47	0.07	
45年目	H 71	0.1463	91.3	0.00	0.47	0.07	
46年目	H 72	0.1407	91.3	0.00	0.47	0.07	
47年目	H 73	0.1353	91.3	0.00	0.47	0.06	
48年目	H 74	0.1301	91.3	0.00	0.47	0.06	
49年目	H 75	0.1251	91.3	-13.90	-1.74	0.47	0.06
合計				118.00	130.34	23.50	8.98
単純事業費計				132.09		23.50	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:五所川原西バイパス(残事業)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
				0.129		3.80	
-4年目	H 22	1.0000	91.3				
-3年目	H 23	0.9615	91.3	19.97	19.20		
-2年目	H 24	0.9246	91.3	19.81	18.32		
-1年目	H 25	0.8890	91.3	19.81	17.61		
供用開始年次	H 26	0.8548	91.3		0.00	0.47	0.40
1年目	H 27	0.8219	91.3		0.00	0.47	0.39
2年目	H 28	0.7903	91.3		0.00	0.47	0.37
3年目	H 29	0.7599	91.3		0.00	0.47	0.36
4年目	H 30	0.7307	91.3		0.00	0.47	0.34
5年目	H 31	0.7026	91.3		0.00	0.47	0.33
6年目	H 32	0.6756	91.3		0.00	0.47	0.32
7年目	H 33	0.6496	91.3		0.00	0.47	0.31
8年目	H 34	0.6246	91.3		0.00	0.47	0.29
9年目	H 35	0.6006	91.3		0.00	0.47	0.28
10年目	H 36	0.5775	91.3		0.00	0.47	0.27
11年目	H 37	0.5553	91.3		0.00	0.47	0.26
12年目	H 38	0.5339	91.3		0.00	0.47	0.25
13年目	H 39	0.5134	91.3		0.00	0.47	0.24
14年目	H 40	0.4936	91.3		0.00	0.47	0.23
15年目	H 41	0.4746	91.3		0.00	0.47	0.22
16年目	H 42	0.4564	91.3		0.00	0.47	0.21
17年目	H 43	0.4388	91.3		0.00	0.47	0.21
18年目	H 44	0.4220	91.3		0.00	0.47	0.20
19年目	H 45	0.4057	91.3		0.00	0.47	0.19
20年目	H 46	0.3901	91.3		0.00	0.47	0.18
21年目	H 47	0.3751	91.3		0.00	0.47	0.18
22年目	H 48	0.3607	91.3		0.00	0.47	0.17
23年目	H 49	0.3468	91.3		0.00	0.47	0.16
24年目	H 50	0.3335	91.3		0.00	0.47	0.16
25年目	H 51	0.3207	91.3		0.00	0.47	0.15
26年目	H 52	0.3083	91.3		0.00	0.47	0.14
27年目	H 53	0.2965	91.3		0.00	0.47	0.14
28年目	H 54	0.2851	91.3		0.00	0.47	0.13
29年目	H 55	0.2741	91.3		0.00	0.47	0.13
30年目	H 56	0.2636	91.3		0.00	0.47	0.12
31年目	H 57	0.2534	91.3		0.00	0.47	0.12
32年目	H 58	0.2437	91.3		0.00	0.47	0.11
33年目	H 59	0.2343	91.3		0.00	0.47	0.11
34年目	H 60	0.2253	91.3		0.00	0.47	0.11
35年目	H 61	0.2166	91.3		0.00	0.47	0.10
36年目	H 62	0.2083	91.3		0.00	0.47	0.10
37年目	H 63	0.2003	91.3		0.00	0.47	0.09
38年目	H 64	0.1926	91.3		0.00	0.47	0.09
39年目	H 65	0.1852	91.3		0.00	0.47	0.09
40年目	H 66	0.1780	91.3		0.00	0.47	0.08
41年目	H 67	0.1712	91.3		0.00	0.47	0.08
42年目	H 68	0.1646	91.3		0.00	0.47	0.08
43年目	H 69	0.1583	91.3		0.00	0.47	0.07
44年目	H 70	0.1522	91.3		0.00	0.47	0.07
45年目	H 71	0.1463	91.3		0.00	0.47	0.07
46年目	H 72	0.1407	91.3		0.00	0.47	0.07
47年目	H 73	0.1353	91.3		0.00	0.47	0.06
48年目	H 74	0.1301	91.3		0.00	0.47	0.06
49年目	H 75	0.1251	91.3	-3.34	-0.42	0.47	0.06
合計				56.25	54.71	23.50	8.98
単純事業費計				59.59		23.50	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

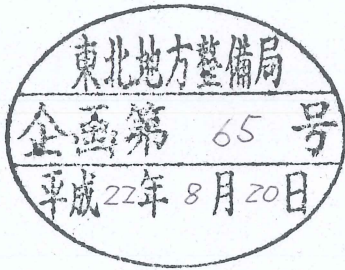
箇所名：五所川原西バイパス(全体、残事業)

年度 (基準年) H22	年次	総走行台キロの年次別伸び率 (北東北7ロック)			割引率 (A)	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	貨物車類	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 26	0.99427	0.99240	0.99368	0.8548	91.3	11.48	2.35	2.29	16.12	13.78	1.20	0.11	0.06	1.37	1.17	2.26	1.93	19.75	16.88
1年目	H 27	0.99423	0.99234	0.99364	0.8219	91.3	11.41	2.33	2.27	16.01	13.16	1.19	0.11	0.06	1.36	1.12	2.25	1.85	19.62	16.13
2年目	H 28	0.99420	0.99229	0.99360	0.7903	91.3	11.34	2.31	2.25	15.90	12.57	1.18	0.11	0.06	1.35	1.07	2.24	1.77	19.49	15.40
3年目	H 29	0.99417	0.99223	0.99355	0.7599	91.3	11.27	2.29	2.23	15.79	12.00	1.17	0.11	0.06	1.34	1.02	2.23	1.69	19.36	14.71
4年目	H 30	0.99413	0.99216	0.99351	0.7307	91.3	11.20	2.27	2.21	15.68	11.46	1.16	0.11	0.06	1.33	0.97	2.22	1.62	19.23	14.05
5年目	H 31	0.99410	0.99210	0.99347	0.7026	91.3	11.13	2.25	2.19	15.57	10.94	1.15	0.11	0.06	1.32	0.93	2.21	1.55	19.10	13.42
6年目	H 32	0.99406	0.99204	0.99343	0.6756	91.3	11.06	2.23	2.17	15.46	10.44	1.14	0.11	0.06	1.31	0.89	2.20	1.49	18.97	12.82
7年目	H 33	0.99352	0.99451	0.99383	0.6496	91.3	10.99	2.22	2.16	15.37	9.98	1.13	0.11	0.06	1.30	0.84	2.19	1.42	18.86	12.25
8年目	H 34	0.99348	0.99448	0.99379	0.6246	91.3	10.92	2.21	2.15	15.28	9.54	1.12	0.11	0.06	1.29	0.81	2.18	1.36	18.75	11.71
9年目	H 35	0.99344	0.99445	0.99375	0.6006	91.3	10.85	2.20	2.14	15.19	9.12	1.11	0.11	0.06	1.28	0.77	2.17	1.30	18.64	11.20
10年目	H 36	0.99339	0.99441	0.99371	0.5775	91.3	10.78	2.19	2.13	15.10	8.72	1.10	0.11	0.06	1.27	0.73	2.16	1.25	18.53	10.70
11年目	H 37	0.99335	0.99438	0.99367	0.5553	91.3	10.71	2.18	2.12	15.01	8.34	1.09	0.11	0.06	1.26	0.70	2.15	1.19	18.42	10.23
12年目	H 38	0.99330	0.99435	0.99363	0.5339	91.3	10.64	2.17	2.11	14.92	7.97	1.08	0.11	0.06	1.25	0.67	2.14	1.14	18.31	9.78
13年目	H 39	0.99326	0.99432	0.99359	0.5134	91.3	10.57	2.16	2.10	14.83	7.61	1.07	0.11	0.06	1.24	0.64	2.13	1.09	18.20	9.34
14年目	H 40	0.99321	0.99429	0.99355	0.4936	91.3	10.50	2.15	2.09	14.74	7.28	1.06	0.11	0.06	1.23	0.61	2.12	1.05	18.09	8.93
15年目	H 41	0.99317	0.99425	0.99351	0.4746	91.3	10.43	2.14	2.08	14.65	6.95	1.05	0.11	0.06	1.22	0.58	2.11	1.00	17.98	8.53
16年目	H 42	0.99312	0.99422	0.99347	0.4564	91.3	10.35	2.12	2.07	14.54	6.64	1.04	0.11	0.06	1.22	0.56	2.09	0.96	17.85	8.15
17年目	H 43	0.98924	0.99793	0.99198	0.4388	91.3	10.24	2.12	2.06	14.42	6.33	1.03	0.11	0.06	1.21	0.53	2.08	0.91	17.70	7.77
18年目	H 44	0.98912	0.99793	0.99192	0.4220	91.3	10.13	2.11	2.06	14.30	6.04	1.02	0.11	0.06	1.19	0.50	2.06	0.87	17.56	7.41
19年目	H 45	0.98900	0.99793	0.99185	0.4057	91.3	10.02	2.11	2.06	14.18	5.75	1.01	0.11	0.06	1.18	0.48	2.04	0.83	17.41	7.06
20年目	H 46	0.98888	0.99792	0.99178	0.3901	91.3	9.91	2.11	2.05	14.06	5.49	1.00	0.11	0.06	1.17	0.46	2.03	0.79	17.26	6.73
21年目	H 47	0.98875	0.99792	0.99172	0.3751	91.3	9.79	2.10	2.05	13.94	5.23	0.99	0.11	0.06	1.16	0.43	2.01	0.75	17.11	6.42
22年目	H 48	0.98863	0.99791	0.99165	0.3607	91.3	9.68	2.10	2.04	13.82	4.99	0.97	0.11	0.06	1.15	0.41	1.99	0.72	16.96	6.12
23年目	H 49	0.98849	0.99791	0.99158	0.3468	91.3	9.57	2.09	2.04	13.70	4.75	0.96	0.11	0.06	1.14	0.39	1.98	0.69	16.81	5.83
24年目	H 50	0.98836	0.99790	0.99150	0.3335	91.3	9.46	2.09	2.03	13.58	4.53	0.95	0.11	0.06	1.12	0.38	1.96	0.65	16.67	5.56
25年目	H 51	0.98822	0.99790	0.99143	0.3207	91.3	9.35	2.08	2.03	13.46	4.32	0.94	0.11	0.06	1.11	0.36	1.94	0.62	16.52	5.30
26年目	H 52	0.98808	0.99790	0.99136	0.3083	91.3	9.24	2.08	2.03	13.34	4.11	0.93	0.11	0.06	1.10	0.34	1.92	0.59	16.37	5.05
27年目	H 53	0.98794	0.99789	0.99128	0.2965	91.3	9.13	2.07	2.02	13.22	3.92	0.92	0.11	0.06	1.09	0.32	1.91	0.57	16.22	4.81
28年目	H 54	0.98779	0.99789	0.99120	0.2851	91.3	9.01	2.07	2.02	13.10	3.74	0.91	0.11	0.06	1.08	0.31	1.89	0.54	16.07	4.58
29年目	H 55	0.98764	0.99788	0.99113	0.2741	91.3	8.90	2.07	2.01	12.98	3.56	0.90	0.11	0.06	1.07	0.29	1.87	0.51	15.92	4.36
30年目	H 56	0.98749	0.99788	0.99105	0.2636	91.3	8.79	2.06	2.01	12.86	3.39	0.88	0.11	0.06	1.06	0.28	1.86	0.49	15.78	4.16
31年目	H 57	0.98733	0.99787	0.99097	0.2534	91.3	8.68	2.06	2.00	12.74	3.23	0.87	0.11	0.06	1.04	0.26	1.84	0.47	15.63	3.96
32年目	H 58	0.98717	0.99787	0.99088	0.2437	91.3	8.57	2.05	2.00	12.62	3.08	0.86	0.11	0.06	1.03	0.25	1.82	0.44	15.48	3.77
33年目	H 59	0.98700	0.99786	0.99080	0.2343	91.3	8.46	2.05	2.00	12.50	2.93	0.85	0.11	0.06	1.02	0.24	1.81	0.42	15.33	3.59
34年目	H 60	0.98683	0.99786	0.99072	0.2253	91.3	8.35	2.04	1.99	12.38	2.79	0.84	0.11	0.06	1.01	0.23	1.79	0.40	15.18	3.42
35年目	H 61	0.98665	0.99785	0.99063	0.2166	91.3	8.24	2.04	1.99	12.26	2.66	0.83	0.11	0.06	1.00	0.22	1.77	0.38	15.03	3.26
36年目	H 62	0.98647	0.99785	0.99054	0.2083	91.3	8.12	2.04	1.98	12.14	2.53	0.82	0.11	0.06	0.99	0.21	1.76	0.37	14.88	3.10
37年目	H 63	0.98629	0.99784	0.99045	0.2003	91.3	8.01	2.03	1.98	12.02	2.41	0.81	0.11	0.06	0.97	0.20	1.74	0.35	14.74	2.95
38年目	H 64	0.98610	0.99784	0.99036	0.1926	91.3	7.90	2.03	1.97	11.90	2.29	0.80	0.11	0.06	0.96	0.19	1.72	0.33	14.59	2.81
39年目	H 65	0.98590	0.99784	0.99026	0.1852	91.3	7.79	2.02	1.97	11.78	2.18	0.78	0.11	0.06	0.95	0.18	1.71	0.32	14.44	2.67
40年目	H 66	0.98570	0.99783	0.99017	0.1780	91.3	7.68	2.02	1.97	11.66	2.08	0.77	0.11	0.06	0.94	0.17	1.69	0.30	14.29	2.54
41年目	H 67	0.98549	0.99783	0.99007	0.1712	91.3	7.57	2.01	1.96	11.54	1.98	0.76	0.11	0.06	0.93	0.16	1.67	0.29	14.14	2.42
42年目	H 68	0.98528	0.99782	0.98997	0.1646	91.3	7.46	2.01	1.96	11.42	1.88	0.75	0.11	0.06	0.92	0.15	1.66	0.27	13.99	2.30
43年目	H 69	0.98506	0.99782	0.98987	0.1583	91.3	7.34	2.00	1.95	11.30	1.79	0.74	0.11	0.06	0.90	0.14	1.64	0.26	13.85	2.19
44年目	H 70	0.98483	0.99781	0.98977	0.1522	91.3	7.23	2.00	1.95	11.18	1.70	0.73	0.11	0.06	0.89	0.14	1.62	0.25	13.70	2.08
45年目	H 71	0.98460	0.99781	0.98966	0.1463	91.3	7.12	2.00	1.94	11.06	1.62	0.72	0.11	0.06	0.88	0.13	1.61	0.23	13.55	1.98
46年目	H 72	0.98436	0.99780	0.98955	0.1407	91.3	7.01	1.99	1.94	10.94	1.54	0.71	0.11	0.06	0.87	0.12	1.59	0.22	13.40	1.89
47年目	H 73	0.98411	0.99780	0.98944	0.1353	91.3	6.90	1.99	1.94	10.82	1.46	0.69	0.11	0.06	0.86	0.12	1.57	0.21	13.25	1.79
48年目	H 74	0.98385	0.99779	0.98933	0.1301	91.3	6.79	1.98	1.93	10.70	1.39	0.68	0.11	0.06	0.85	0.11	1.56	0.20	13.10	1.70
49年目	H 75	0.98359	0.99779	0.98921	0.1251	91.3	6.68	1.98	1.93	10.58	1.32	0.67	0.11	0.06	0.84	0.10	1.54	0.19	12.96	1.62
合計(H26～H75)							464.74	105.37	102.62	672.74	273.49	47.13	5.47	3.01	55.61	22.84	96.70	39.13	825.05	335.45

一般国道101号 五所川原西バイパス

◆客観的評価指標一覧（指標54項目中 14目に該当）

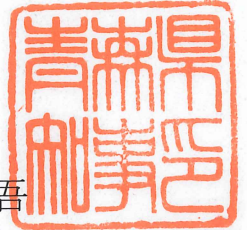
政策目標		指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）
1.活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		■ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除去もしくは交通改善が期待される
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
	物流効率化の支援	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる
		■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
		■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
		□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である
	都市の再生	■ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		□ 中心市街地で行う事業である
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する
		□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる
		□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり
	国土・地域ネットワークの構築	□ 地域高規格道路の位置づけあり
		■ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
		■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
□ 現道等における交通不能区間を解消する		
□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる		
□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
個性ある地域の形成	■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	
	□ 特別立法に基づく事業である	
	□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
	□ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
	安全で安心できる暮らしの確保	□ 対象区間が電柱類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り
3.安全	安全な生活環境の確保	□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電中化を達成する
		■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
	災害への備え	□ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
		□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
		□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
		□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）
		□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される
		□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する		
4.環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
	生活環境の改善・保全	○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率
		○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率
5.その他	他のプロジェクトとの関係	□ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
		□ その他、環境や景観上の効果が期待される
		□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
		□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
		□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている
		□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される



青高津第 32 号
平成22年8月19日

国土交通省

東北地方整備局長 殿



青森県知事 三村 申吾

東北地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）
の作成に係る意見照会について（回答）

平成22年8月10日付け国東整企第60号で照会のありました標記
について、事業の継続に異存はありません。

ただし、一般国道45号八戸南環状道路の事業計画については、高速
道路無料化による交通需要の変化などを総合的に勘案し、引き続き検討
して下さるようお願いいたします。

併せて、一般国道45号八戸南環状道路及び八戸南道路の早期完成を
図るようお願いいたします。

また、一般国道101号五所川原西バイパスについては、早期完成を
図るとともに、鱒ヶ沢道路の整備促進と残る区間の早期事業化をお願い
します。

なお、事業の執行にあたっては、引き続き、一層のコスト縮減に努め
て頂きますようお願いいたします。