

## 3・2・2号内環状線(浜田)街路整備事業

青森市都市整備部 道路建設課

## 内環状線の位置づけ

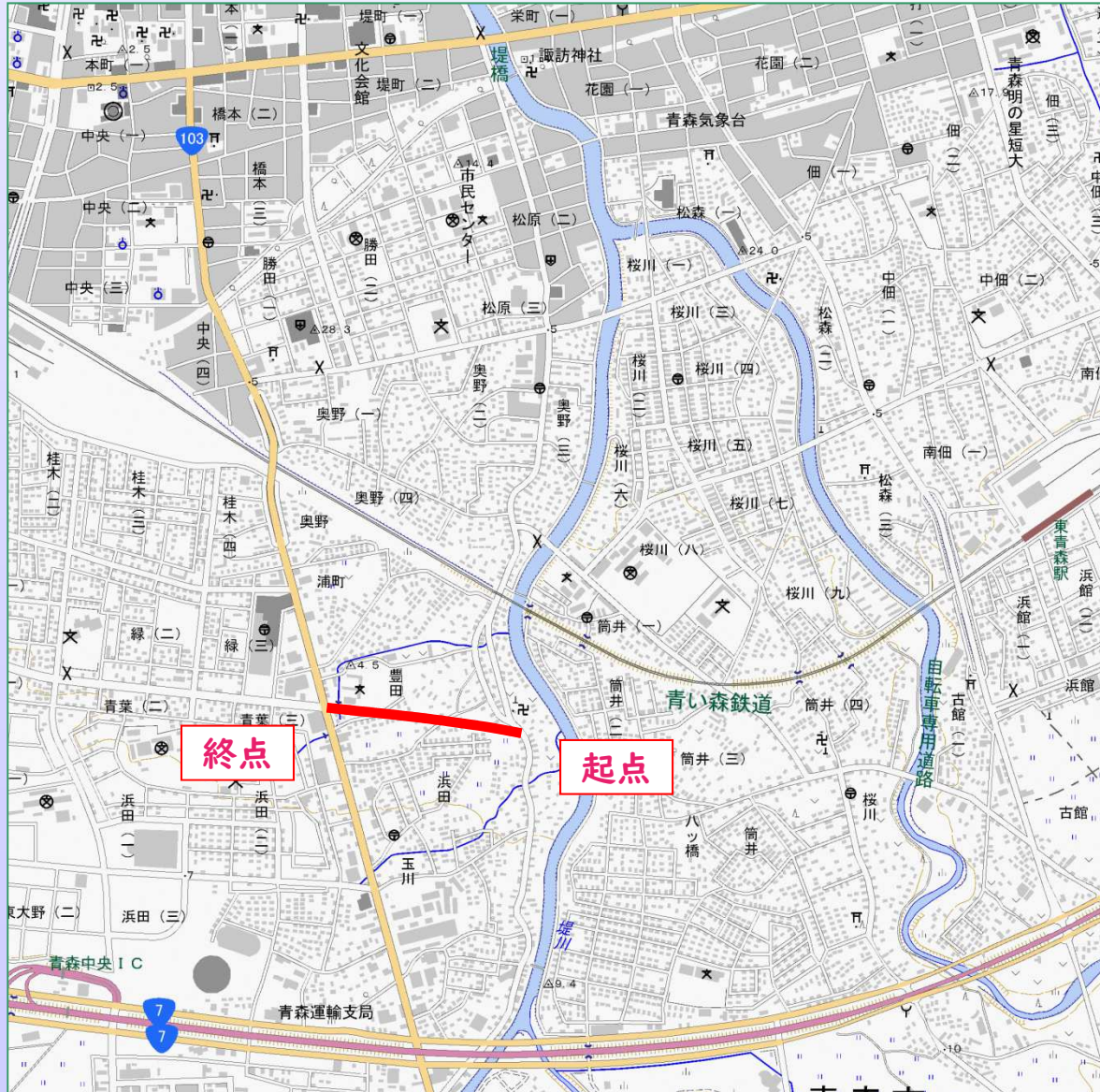
2高速	高速1号	東北縦貫自動車道弘前線
	高速2号	東北縦貫自動車道八戸線
2環状	環状1号	内環状線等
	環状2号	一般国道青森環状道路等(外環状線等)
5放射	放射1号	一般国道280号バイパス
	放射2号	一般国道7号
	放射3号	主要地方道青森荒川停車場線
	放射4号	一般国道103号
	放射5号	一般国道4号

# 全体図



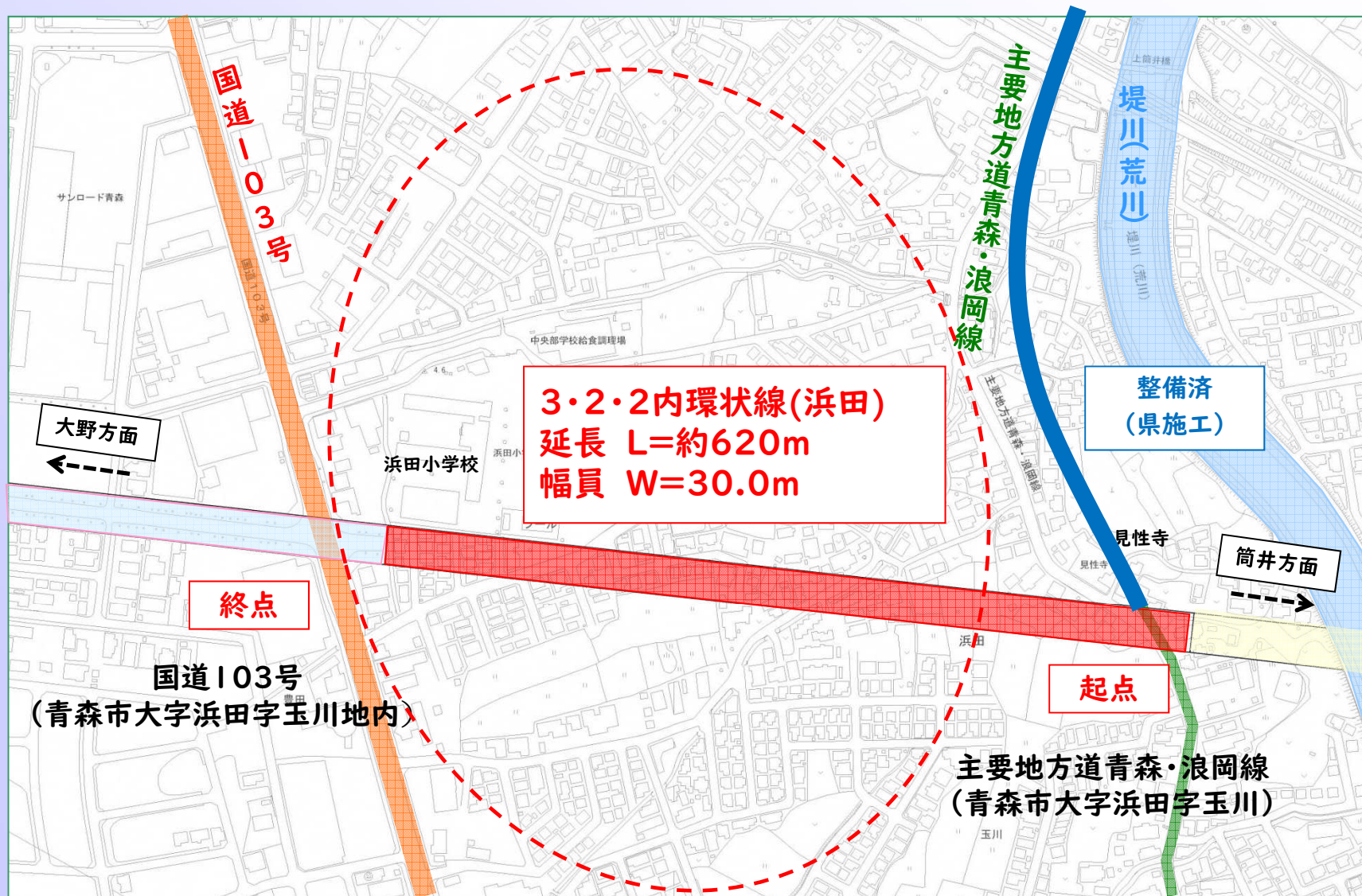


# 位置図



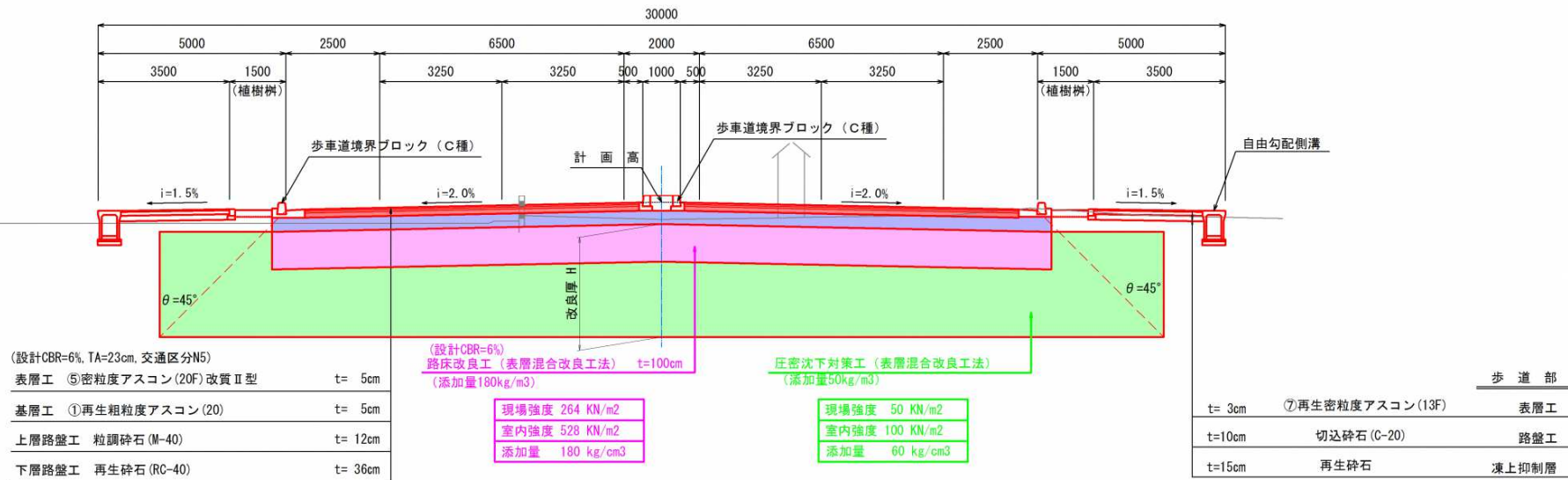


# 浜田工区 拡大図



# 標準断面図

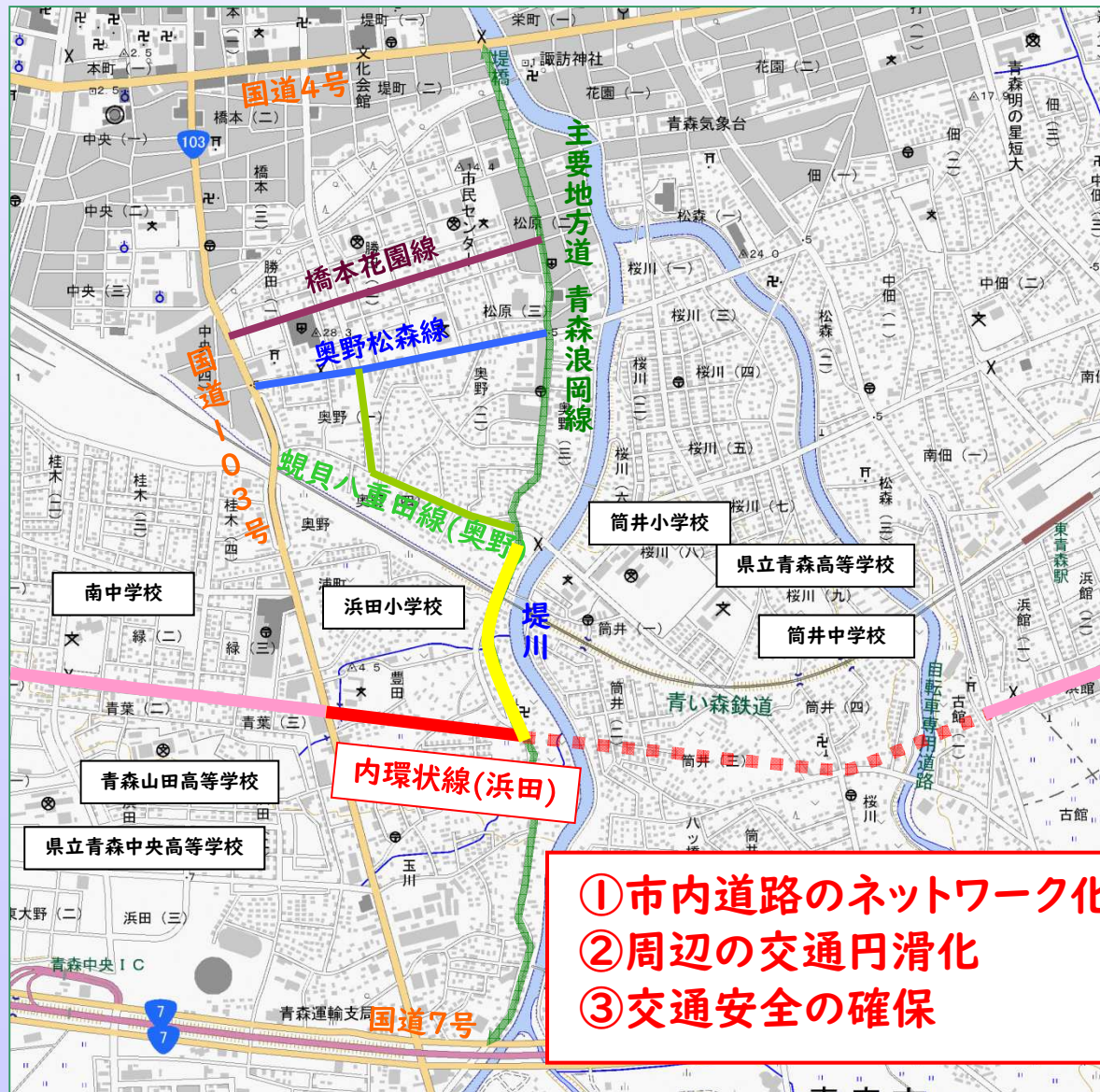
標準部 (区間1)  
(NO. 0~NO. 23+11.3)



道路規格: 第4種第I級  
設計速度: 60km/h

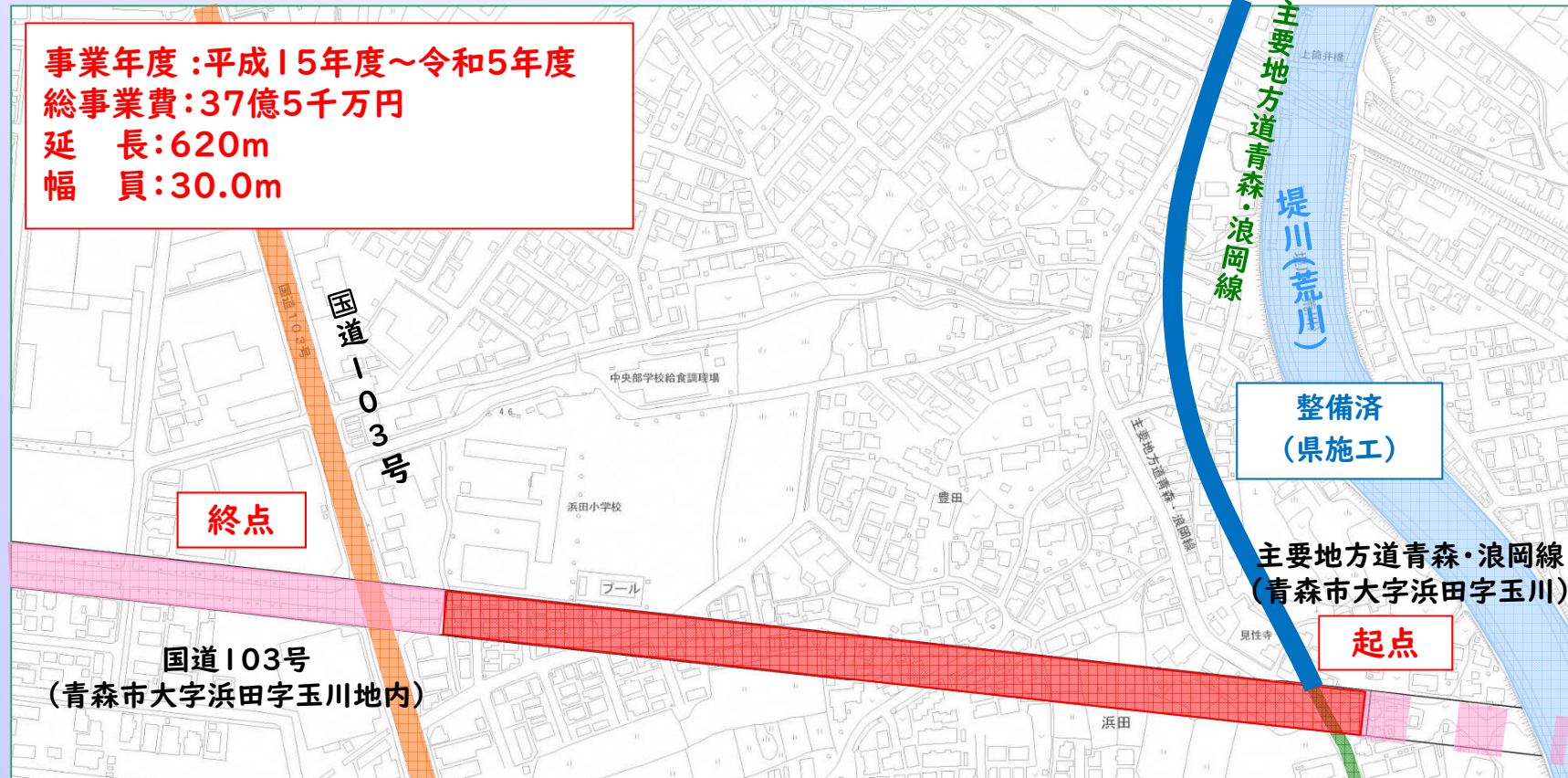


# 事業目的



- ① 市内道路のネットワーク化
- ② 周辺の交通円滑化
- ③ 交通安全の確保

# これまでの整備状況



平成15年度 事業着手・詳細設計

平成17年度～ 用地買収開始

取得済面積 約7,600㎡ 補償費約13億7千600万円 取得率51.2%(面積)

平成28年度～ 工事着手

平成29年度～ 一部歩道を供用開始

進捗率 44.2%(事業費)



# 起点側 主要地方道青森・浪岡線交差部（青森市大字浜田玉川地内）

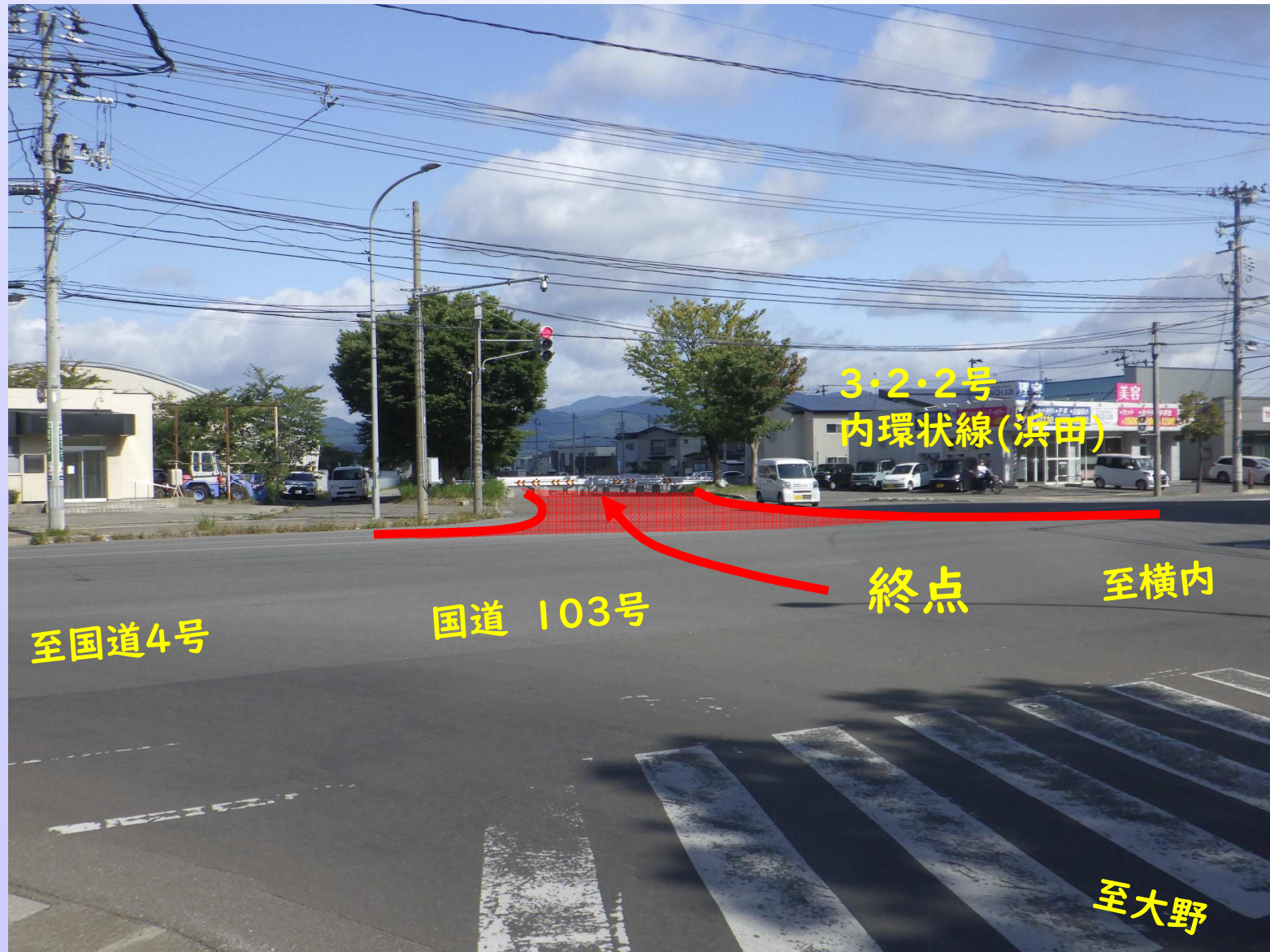


# 本工区付近





# 終点側 国道103号(青森市大字浜田玉川地内)





# 供用済区間 浜田小学校付近 歩道部



# 費用便益比 (B/C) について

## 道路の便益とは

- ① 走行時間短縮便益
- ② 走行経費減少便益
- ③ 交通事故減少便益

① 走行時間短縮便益・道路整備により短縮された時間や車両を他の用途に活用することで得られる便益。

② 走行経費減少便益・道路整備による燃費の向上により、ガソリン代やタイヤ等の摩擦損失等を軽減できる便益。

③ 交通事故減少便益・道路整備により交通事故における社会的損失が、軽減される効果。

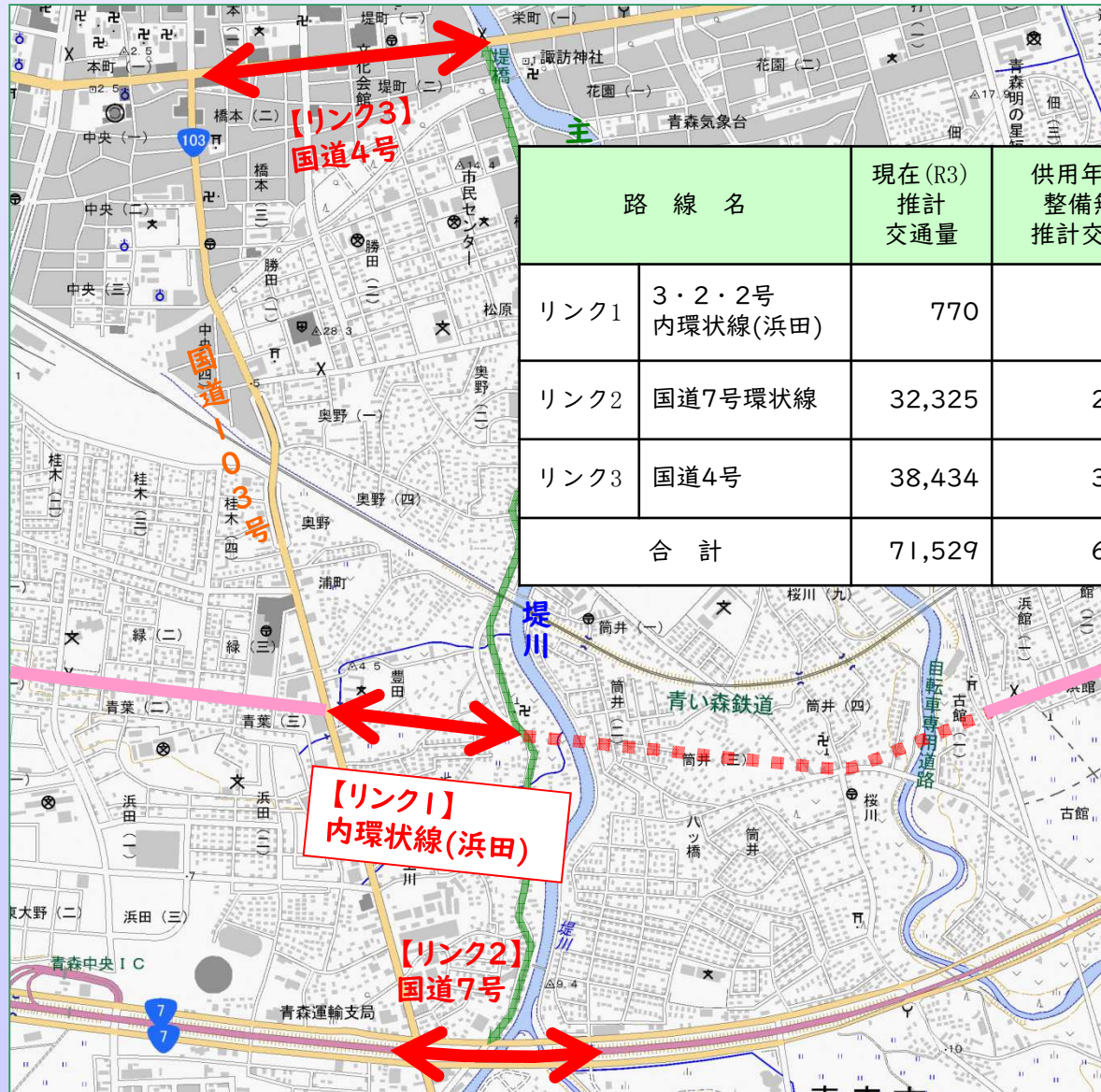
## ・費用便益比 (B/C) の算出方法

$$\text{費用便益比 (B/C) の算出} = \frac{\text{便益の現在価値}}{\text{費用の現在価値}}$$

## ・道路の便益には交通量が大きく影響する



# 周辺道路の推計交通量



路線名		現在(R3) 推計 交通量	供用年(R5) 整備無し 推計交通量	供用年(R5) 整備有り 推計交通量
リンク1	3・2・2号 内環状線(浜田)	770	757	17,983
リンク2	国道7号環状線	32,325	29,900	17,543
リンク3	国道4号	38,434	35,551	30,682
合計		71,529	66,208	66,208



# 費用便益比の算出結果について

## ・費用便益比 (B/C)

$$\text{費用便益比 (B/C) の算出} = \frac{\text{便益の現在価値}^{\ast 1}}{\text{費用の現在価値}^{\ast 2}} = \frac{3,480\text{百万円}}{4,255\text{百万円}} = 0.818$$

※1 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益を現在価値に換算したものの合計

※2 建設投資額と維持管理費を現在価値に換算したものの合計

## ・修正費用便益比 (B/C\*α)

$$\text{費用便益比 (B/C) の算出} = \frac{\text{便益の現在価値} \times \text{地方生活圈別地域修正係数}^{\ast 3}}{\text{費用の現在価値}} = \frac{3,480\text{百万円} \times 1.404}{4,255\text{百万円}} = 1.148$$

※3 地域修正係数は、東京都を基準として物価水準、家賃・地代水準、所得水準等を基に算出したもの

