

公共事業再評価調査

整理番号 H25-2

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	017-734-9651
		E-MAIL	doro@pref.aomori.lg.jp

再評価実施要件 未着工 長期継続 (10年) 再評価後 ()年 その他 ()

1 事業概要

事業種別	道路改築事業		事業主体	<input checked="" type="radio"/> 県 <input type="radio"/> 市町村 <input type="radio"/> その他 ()			
事業名	国道改築事業		地区名等	国道339号 今泉～太田バイパス	市町村名	中泊町 ～五所川原市	
事業方法	<input type="radio"/> 国庫補助 <input checked="" type="radio"/> 交付金 <input type="radio"/> 県単独		財源・負担区分	<input checked="" type="radio"/> 国 65% <input checked="" type="radio"/> 県 35%	<input type="radio"/> 市町村 %	<input type="radio"/> その他 %	
採択年度	平成16年度 (用地着手) 平成16年度 / 工事着手 平成18年度						
終了予定年度	平成29年度 (平成23年11月工期変更 (当初計画時 平成23年度))						
事業目的	<p>一般国道339号は、弘前市を起点とし、五所川原市を經由し東津軽郡外ヶ浜町に至る延長約125kmの幹線道路である。このうち、当該工区(今泉～太田バイパス)は急カーブおよび急勾配が連続しており、特に冬期間には凍結による路面状況の悪化が懸念されるなど交通の隘路区間となっていることから、安全な走行環境を確保するとともに、災害時の緊急輸送道路としての機能確保や津軽半島周遊の観光振興に寄与することを目的としてバイパス整備実施している。</p> <p>【計画名称】 社会資本総合整備計画(交流促進と連携強化を支援するあおもりの道づくり)</p> <p>【成果目標】 交通拠点から60分以内に到達できる地域に居住(交流できる)人口を8千人増加 観光地から60分以内に到達できる地域に居住する(交流できる)人口を42千人増加</p>						
主な内容	区 分		当初計画時	再評価時	増 減		
	計画延長		1,880 m	1,880 m	0 m		
	計画幅員		6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m		
	改良工		1,880 m	1,880 m	0 m		
	舗装工		16,920 m ²	16,920 m ²	0 m ²		
事業計画については、当初計画時と比較して変更はない。							
事業費	○当初計画時総事業費 1,300 百万円 (単位:百万円)						
		~22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度~ 合 計
	計 画					① 929	371 1,300
	(うち用地費)	()	()	()	()	② (86)	(35) (121)
実 績	520	50	100	120	③ 790	510 ⑤ 1,300	
(うち用地費)	(46)	(7)	(59)	(5)	④ (117)	(4) ⑥ (121)	

2 評価指標及び項目別評価

(1) 事業の進捗状況

(A) ・ B ・ C

事業の進捗状況			計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	事業費割合 (うち用地費)		60.8% [③/⑤] (96.7%) [④/⑥]	85.0% [③/①] (136%) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (1,100百万円)	70.9%	99.2%
		舗装工 (200百万円)	5.0%	7.0%
説 明	平成25年度末の用地進捗率は約97%を見込んでいることから、計画的な工事進捗を図っていく必要がある。			
問題点・ 解決見込み	—			
事業効果 発現状況	—			

(2) 社会経済情勢の変化

(A) ・ B ・ C

社会的評価	全国・本県における評価	<p>【全国の評価】</p> <p>平成21年3月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、地域社会の活力を維持し、豊かな暮らしを実現するため、また、安全で信頼性の高い社会の実現を図るために、選択と集中の方針の下、重点的・効率的に道路整備を進めていくことが必要とされている。</p> <p>従来の事業評価手法を見直し、道路における防災機能の位置づけを再検討する機運が高まっている。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>自動車交通への依存度が高い本県にとって、道路整備に対する根強い要望がある。</p> <p>東日本大震災(H23.3.11)を契機として、これまで道路に必要とされてきた通行機能に加えて、災害発生時の防災機能(緊急物資輸送や避難路等)確保の重要性が再認識されている。</p>
	当地区における評価	<p>当該工区はバス路線でありながら、急カーブ(Rmin=25m)および急勾配(Imax=10.9%)が連続しており、特に冬期間には凍結による路面状況の悪化が懸念されるなど交通の隘路区間となっていることから、早期の道路整備が求められている。</p>	
必要性	<p>当該路線は県管理道であるため、県が事業主体となって整備する必要がある。また、半島振興法に基づく半島循環道路に指定されているほか、災害対策基本法に基づく第2次緊急輸送道路に位置付けられている。当該工区の現道部は急カーブ(Rmin=25m)および急勾配(Imax=10.9%)が連続しており、特に冬期間には凍結による路面状況の悪化が懸念されるなど交通の隘路区間となっていることから、年間を通じた走行安全性の確保が課題となっている。これらの課題解決のため、当該工区は県が定める社会資本総合整備計画(交流促進と連携強化を支援するあおりの道づくり)に基づき、堆雪幅を含めた車道幅員の確保、急カーブ・急勾配の解消を進めている。</p>		a. b
適時性	<p>半島循環道路や第2次緊急輸送道路としての本路線の重要性から、当該工区の整備を含め路線全体としての年間を通じた通行機能確保や定時性確保、道路規格の不連続性解消に向けて計画的に進めていく必要がある。</p>		a. b
地元の推進体制等	<p>国道339号沿線町村長、議長により構成される国道339号整備促進期成同盟会(会長:五所川原市長)により、今泉~太田間の急勾配の早期解消を要望されている。</p>		a. b
効率性	<p>津軽国定公園(平成23年度における観光入込客数2,293千人は県内自然公園中第1位)における観光客のアクセス利便性向上や観光振興に寄与する。また、第2次救急医療施設である「つがる総合病院(H26.4開院予定)」への搬送時間短縮や年間を通じた走行安全性を確保することは、自治体病院再編計画に基づく救急医療体制の確立を支援するものである。</p>		

(3) 費用対効果分析の要因変化

A ・ (B) ・ C

区分	主な項目	当初計画時	再評価時	増減
費用項目 (C)	(1) 事業費	1,179 百万円	1,289 百万円	110 百万円
	(2) 維持修繕費	238 百万円	163 百万円	△ 75 百万円
	(3)	百万円	百万円	0 百万円
	(4)	百万円	百万円	0 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
		総費用	1,417 百万円	1,452 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	3,500 百万円	1,224 百万円	△ 2,276 百万円
	(2) 走行費用減少便益	-56 百万円	-9 百万円	47 百万円
	(3) 交通事故減少便益	-5 百万円	-73 百万円	△ 68 百万円
	(4) 冬期便益	百万円	390 百万円	390 百万円
	(5) 防災便益	百万円	百万円	0 百万円
		総便益(B)	3,439 百万円	1,532 百万円
	地域修正係数(φ)	-	1.507	
	修正総便益(B')	- 百万円	2,309 百万円	2,309 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	2.43	1.06	
	修正費用便益比(B'/C)	-	1.59	
費用対効果分析 (B/C)	<p>【費用対効果分析手法】 (分析手法、根拠マニュアル等)</p> <p>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) 道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱(平成22年3月 県土整備部道路課)</p>			a. b
計画時との比較	<p>【計画時との比較における要因変化】</p> <p>検討年数の見直し(40年→50年、費用便益マニュアルの改正) 車種別時間価値原単位の方修正(費用便益マニュアルの改正) 追加(冬期、防災)便益や地域修正係数の新たな導入(平成22年3月~)「津軽地方生活圏1.507」</p>			a. b

(4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A)・B・C

コスト縮減	【コスト縮減の検討状況】 路盤材・舗装材に再生材を使用し、経費の縮減を図っている。また、建設発生土を盛土材料として使用し、経費の縮減を図っている。さらに、排水施設等の小規模構造物については極力、工場製品を使用し、工期の短縮及び経費の縮減を図っている。	a. b
代替案	【代替案の検討状況】 現道部の課題を抜本的に解消するためには大規模な縦断修正を伴うことから、現道拡幅案の場合には現道上での大規模な切土や（沢部を埋める）盛土が生じるとともに、迂回路としての仮設道路も必要となるため、現状の通行機能を確保しつつ経済性にも配慮した現バイパス計画が最適となる。	a. b

(5) 評価に当たり特に考慮すべき点

(A)・B・C

住民ニーズの把握状況	【住民ニーズの把握方法】 国道339号沿線町村長、議会議長により構成される国道339号整備促進期同盟会（会長：五所川原市長）により、今泉～太田間の急勾配の早期解消を要望されている。	【住民ニーズ・意見】 国道339号は津軽地方生活圏を縦断する主要生活道路であるとともに、地域産業を支える物流ルートとしても位置付けられていることから、当該工区を含めた路線全体の走行安全性や定時性確保が求められている。	a. b
環境影響への配慮	【開発事業等における環境配慮指針への対応】 (1)対応状況 ● 配慮している ○ 配慮していない (2)区分 ● 農林地等の緑地や植生の改変 ○ 地形や地盤の改変 ○ 水系や水辺の変更 ● 海域環境の変更 ● 敷地整備段階での重機の使用 ● 土砂等の搬出・搬入 ● 廃棄物処理等 ○ 道路(車歩道), 雨水排水路の設置 ○ 基礎や地下建造物の建設 ○ 低層建築物の建設 ○ 高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮 ○ 高架構造物の建設 ○ 海底・海中建造物の設置や建設 (3)特に配慮する対応内容 (植生の改変に係る環境配慮) 切土法面には在来種による緑化型法面保全（厚層基材吹付工等）の施工に努めている。 (土砂等の搬出・搬入) 切土による発生土を工区内の盛土に流用して土砂搬出の抑制に努めている。	a. b	
地域の立地特性	(地域指定) 過疎地域、振興山村地区、農業振興地域、半島振興地域 (災害の記録) なし (危険箇所情報) H23道路防災点検における要対策箇所：3箇所（路肩崩壊等） 半島振興法に基づく半島循環道路として指定されているほか、災害対策基本法に基づく第2次緊急輸送道路に位置付けられている。また、平成23年度における津軽国定公園の観光入込客数は2,293千人となっている（県内自然公園中第1位、県内全入込数の約31%）。		

3 対応方針(事業実施主体案)

総合評価	● 継続 ○ 計画変更 ○ 中止 ○ 休止
評価理由	費用対効果分析の要因変化が「B」評価であるものの、半島循環道路や第2次緊急輸送道路に位置付けられている重要性や道路規格の不連続性解消の緊急性を踏まえ、対応方針を「継続」とした。
備考	

4 公共事業再評価等審議委員会意見

委員会意見	○ 対応方針(案)どおり ○ 対応方針(案)を修正すべき
委員会評価	○ 継続 ○ 計画変更 ○ 中止 ○ 休止
附帯意見	(附帯意見がある場合に記載)
評価理由	(委員会意見が「対応方針(案)を修正すべき」の場合に記載)