

公共事業再評価調査

整理番号 H21-5

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 (年)	再評価後 (5 年)	その他 ()
---------	-----	------------	--------------	---------

1 事業概要

事業種別	道路事業	事業主体	県 市町村 其他 ()																																																
事業名	地域活力基盤道路建設事業	地区名等	むつ尻屋崎線 岩屋 市町村名 東通村																																																
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 65% 県 35% 市町村 % 其他 %																																																	
採択年度	平成 5 年度 (用地着手 平成 8 年度 / 工事着手 平成 8 年度)																																																		
終了予定年度	平成 26 年度 (平成 17 年 4 月 工期変更 当初計画時 平成 30 年度)																																																		
事業目的	<p>・主要地方道むつ尻屋崎線は、むつ市の国道338号を起点とし、国道279号、一般県道関根蒲野沢線と交差し、下北郡東通村尻屋地内を終点とする幹線道路である。 本路線の東通村岩屋地区は、車道幅員が狭小 (Wmin=5.0m) であり、車両のすれ違いに支障を来していることから、通行機能強化、安全で円滑な交通の確保を目的として、3種3級、設計速度60km/hの規格でバイパス事業を実施している。</p>																																																		
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時</th> <th>再々評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>4,040 m</td> <td>4,040 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(12.5) m</td> <td>6.0(11.5) m</td> <td>1.0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>4,040 m</td> <td>4,040 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>50,500 m²</td> <td>46,460 m²</td> <td>4,040 m²</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>3 橋</td> <td>3 橋</td> <td>0 橋</td> </tr> </tbody> </table> <p>・歩道部を自転車歩行者道W=3.5mから歩道W=2.5mに変更した。 (現況及び将来においても自転車交通量は少ないと判断されるため、自転車歩行者道から歩道に変更した。)</p>			区 分	再評価時	再々評価時	増 減	計画延長	4,040 m	4,040 m	0 m	計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(11.5) m	1.0 m	改良工	4,040 m	4,040 m	0 m	舗装工	50,500 m ²	46,460 m ²	4,040 m ²	橋梁工	3 橋	3 橋	0 橋																								
区 分	再評価時	再々評価時	増 減																																																
計画延長	4,040 m	4,040 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(11.5) m	1.0 m																																																
改良工	4,040 m	4,040 m	0 m																																																
舗装工	50,500 m ²	46,460 m ²	4,040 m ²																																																
橋梁工	3 橋	3 橋	0 橋																																																
事業費	<p>○再評価時総事業費 4,200 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21年度</th> <th>小 計</th> <th>22年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3,246</td> <td>954</td> <td>4,200</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(76)</td> <td>(22)</td> <td>(98)</td> </tr> <tr> <td>〈 年 月変更〉</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>実 績</td> <td>2,373</td> <td>373</td> <td>330</td> <td>200</td> <td>3,276</td> <td>924</td> <td>4,200</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(82)</td> <td>(0)</td> <td>(10)</td> <td>(6)</td> <td>(98)</td> <td>(0)</td> <td>(98)</td> </tr> </tbody> </table>				~18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度~	合 計	計 画					3,246	954	4,200	(うち用地費)	()	()	()	()	(76)	(22)	(98)	〈 年 月変更〉								実 績	2,373	373	330	200	3,276	924	4,200	(うち用地費)	(82)	(0)	(10)	(6)	(98)	(0)	(98)
	~18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度~	合 計																																												
計 画					3,246	954	4,200																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(76)	(22)	(98)																																												
〈 年 月変更〉																																																			
実 績	2,373	373	330	200	3,276	924	4,200																																												
(うち用地費)	(82)	(0)	(10)	(6)	(98)	(0)	(98)																																												

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	事業費割合 (うち用地費)		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
			78.0% [/]	100.9% [/]
			(100%) [/]	(128.9%) [/]
	主要工種	改良工 (2,153 百万円)	75.3%	97.4%
毎割合 (事業費)	舗装工 (418 百万円)	6.2%	8.0%	
	橋梁工 (1,629 百万円)	100.0%	129.4%	
説 明	・用地進捗率は100%であることから、今後は計画的に工事を進め、早期完了を図る。			
問題点・解決見込み	・事業を進めるに当たっての阻害要因は無く、順調に事業の進捗を図ることが出来る。			
事業効果発現状況	(部分供用なし)			

(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> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年10月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、道路整備事業について、透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図ることとしている。 	<p>【県内の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関が未整備である本県にとって、自動車を主とする交通に頼らざるを得ない状況であるが、県内の道路は未整備区間が多く、さらに豪雪地帯であるため、冬季の安全確保や社会基盤整備としての道路整備に対する要望は多い。 	
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> 東通村尻屋地区と東通村役場及び下北地域の中心都市であるむつ市を連絡する唯一の道路であり、地域の産業・医療を支える生活道路であり、また寒立馬に代表される観光道路としても重要な路線であることから、整備に対する強い要望がある。 		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 当該路線は県管理道路であるため、青森県が事業主体となって行なわなければならない。 当該工区は、車道幅員が狭小であり車輛同士のすれ違い困難など円滑な交通確保に支障を来している。 当該地区の救急医療・産業を支える唯一の生活道路である。 		(a) b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 東通村尻屋崎地区と観光地として有名な寒立馬の放牧地である尻屋崎灯台周辺及び尻屋漁港を連絡する村道尻屋灯台線が平成16年度に完成供用され尻屋崎周遊ルートが確立されたことにより、岩屋バイパスの整備によって、これらと一体となったルートが形成され、観光振興に大きく寄与するものである。 		(a) b	
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民から事業に対する理解が得られたことにより、用地進捗率が100%と事業用地が確保されたことにより、地域住民からは当該工区の早期完成が望まれている。 		(a) b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 救急医療等をはじめとする地域生活の安全安心の向上に大きく寄与するとともに、下北半島における観光振興、地域活性化、経済発展等に多大の効果が見込める。 			

(3) 費用対効果分析の要因変化

(A) ・ B ・ C

区分	主な項目	再評価時	再々評価時	増減
費用項目	(1)事業費	3,859 百万円	4,723 百万円	864 百万円
	(2)維持修繕費	264 百万円	262 百万円	2 百万円
	(3)	- 百万円	百万円	- 百万円
	(4)	- 百万円	百万円	- 百万円
	(5)	- 百万円	百万円	- 百万円
	総費用(C)	4,123 百万円	4,985 百万円	862 百万円
便益項目	(1)走行時間短縮便益	2,970 百万円	2,428 百万円	542 百万円
	(2)走行費用減少便益	51 百万円	132 百万円	81 百万円
	(3)交通事故減少便益	-7 百万円	百万円	7 百万円
	(4)冬期便益	百万円	687 百万円	687 百万円
	(5)防災便益	百万円	888 百万円	888 百万円
	総便益(B)	3,014 百万円	4,135 百万円	1,121 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	1.438	
	修正総便益(B')	- 百万円	5,946 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	0.73	0.83	
	修正費用便益比(B'/C')	-	1.19	
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> <ul style="list-style-type: none"> 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18年10月 青森県 県土整備部 道路課) 			(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> <ul style="list-style-type: none"> 費用便益分析マニュアルの改訂 冬期便益の計上 将来交通需要推計の改訂 			(a) b

(4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A) ・ B ・ C

コスト縮減	<p>【コスト縮減の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路盤材・舗装合材に再生材を使用し、経費の縮減を図ることとしている。 ・排水施設等の小規模構造物について工場製品を使用し、工期の短縮及び経費の縮減を図っている。 ・歩道幅員の見直しを行い、これに伴う工事費の縮減を図った。 	(a) b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・比較ルートとしては、現道拡幅・海上バイパスが考えられるが、現道拡幅は補償対象家屋が多くなること、海上バイパスは防波堤等単価の高い構造物が必要であり、不経済になると考えられることから、実施中のバイパス案がコスト面・集落への影響面等から最適な案である。 	(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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東通村、岩屋地区からバイパスの早期整備について要望がなされている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の幅員が狭いため、大型車両のすれ違いが困難であり、歩行者が交通の危険にさらされていることから、バイパスの早期整備要望が望まれている。 	(a) b												
環境影響への配慮	<p>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</p> <p>(1)対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>(2)区分</p> <table border="0"> <tr> <td>農林地等の緑地や植生の改変</td> <td>地形や地盤の改変</td> <td>水系や水辺の変更</td> </tr> <tr> <td>海域環境の変更</td> <td>敷地整備段階での重機の使用</td> <td>土砂等の搬出・搬入</td> </tr> <tr> <td>廃棄物処理等</td> <td>道路(車歩道)、雨水排水路の設置</td> <td>基礎や地下建造物の建設</td> </tr> <tr> <td>低層建築物の建設</td> <td>高架構造物の建設</td> <td>海底・海中建造物の設置や建設</td> </tr> </table> <p>(3)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・切土または盛土により植生等を改変する場合は、張芝等により緑化を行い代替措置を講じている。 ・低騒音・低振動仕様の重機を使用している。 ・産業廃棄物は再資源化施設へ搬入し、リサイクルに努めている。 ・地下埋設物の調査を実施し、ライフラインの破損等防止に配慮している。 ・海域の汚濁防止のため橋梁下部工の施工時に、掘削による濁水の流出を防止するために鋼矢板締切りを設置した。 ・周辺景観との調和を図るため、ガードレール、転落防止柵、照明灯、橋梁高欄に茶色の部材を採用した。 		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	高架構造物の建設	海底・海中建造物の設置や建設	(a) b
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	高架構造物の建設	海底・海中建造物の設置や建設													
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該地域は、過疎地域、豪雪地帯、積雪寒冷特別地域、半島振興対策地域、振興山村地区及び辺地地区に指定されている。 														

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(林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
評価理由	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての項目がA評価である他、事業用地の取得が完了する見込みであり、東通村におけるライフライン機能の強化と地域の産業・観光振興等、本路線の持つ重要性や地域特性を総合的に評価すると早期に事業の完了を図ることが必要であると考え、対応方針を「継続」とした。 			
備考				

4 公共事業再評価審議委員会意見

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(林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
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)			