

公共事業再評価調査

整理番号 R3-1

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	<input type="radio"/> 未着工 <input checked="" type="radio"/> 長期継続 (10年) <input type="radio"/> 再評価後 (年) <input type="radio"/> 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	県道改築事業		地区名等	東北横浜線 戸鎖	市町村名	六ヶ所村																																																
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 57% <input checked="" type="radio"/> 県 43%	<input type="radio"/> 市町村	%	<input type="radio"/> その他 %																																																
採択年度	平成24年度 (用地着手) 平成27年度 / 工事着手 令和元年度																																																					
終了予定年度	令和8年度 (令和3年3月工期変更 (当初計画時 平成33年度))																																																					
事業目的	主要地方道東北横浜線は、東北町字水喰地内から六ヶ所村を經由し横浜町字吹越地内へ至る3町村にまたがる地域内交流に不可欠な生活道路としての機能を有するほか、緊急輸送道路としても位置づけられている重要路線である。しかしながら、当該区間は、幅員狭小(最小幅員W=4.0m)、急勾配(最急勾配9.0%)、急カーブ(最小曲線半径R=15m)であるほか、歩道未整備区間でもあるため、車両及び歩行者通行の安全性確保が問題となっている。こうした現道状況を踏まえ、バイパス整備を行い、通行車両の安全確保を図るとともに、通過交通がバイパスに転換することで、現道における歩行者の安全確保を図るものである。さらに、並行路線、接続路線と合わせて緊急輸送道路ネットワークの構築を図るものである。																																																					
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>当初計画時</th> <th>再評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>2,200 m</td> <td>2,600 m</td> <td>400 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(12.5) m</td> <td>6.0(14.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>2,200 m</td> <td>2,600 m</td> <td>400 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>15,600 m²</td> <td>23,400 m²</td> <td>7,800 m²</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・現地測量の結果、縦断勾配を確保するため計画延長を400m延長した。 ・堆雪幅を確保するため計画幅員を1.5m拡張した。 ・軟弱地盤対策工を追加した。 以上により、総事業費が増加している。						区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	2,200 m	2,600 m	400 m	計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(14.0) m	0 m	改良工	2,200 m	2,600 m	400 m	舗装工	15,600 m ²	23,400 m ²	7,800 m ²																												
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																			
計画延長	2,200 m	2,600 m	400 m																																																			
計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(14.0) m	0 m																																																			
改良工	2,200 m	2,600 m	400 m																																																			
舗装工	15,600 m ²	23,400 m ²	7,800 m ²																																																			
事業費	○当初計画時総事業費 900 百万円 (単位：百万円) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~H30年度</th> <th>R1年度</th> <th>R2年度</th> <th>R3年度</th> <th>小 計</th> <th>R4年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td>600</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>① 900</td> <td>1,140</td> <td>2,040</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(45)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>② (45)</td> <td>(30)</td> <td>(75)</td> </tr> <tr> <td>〈3年3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>353</td> <td>36</td> <td>50</td> <td>100</td> <td>③ 539</td> <td>1,501</td> <td>⑤ 2,040</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(23)</td> <td>(19)</td> <td>(0)</td> <td>(3)</td> <td>④ (45)</td> <td>(30)</td> <td>⑥ (75)</td> </tr> </tbody> </table>							~H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	小 計	R4年度~	合 計	計 画	600	100	100	100	① 900	1,140	2,040	(うち用地費)	(45)	(0)	(0)	(0)	② (45)	(30)	(75)	〈3年3月変更〉								実 績	353	36	50	100	③ 539	1,501	⑤ 2,040	(うち用地費)	(23)	(19)	(0)	(3)	④ (45)	(30)	⑥ (75)
	~H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	小 計	R4年度~	合 計																																															
計 画	600	100	100	100	① 900	1,140	2,040																																															
(うち用地費)	(45)	(0)	(0)	(0)	② (45)	(30)	(75)																																															
〈3年3月変更〉																																																						
実 績	353	36	50	100	③ 539	1,501	⑤ 2,040																																															
(うち用地費)	(23)	(19)	(0)	(3)	④ (45)	(30)	⑥ (75)																																															

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		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	(うち用地費)		26.4% [③/⑤] (60%) [④/⑥]	59.9% [③/①] (100%) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (1,880百万円)	28.6%	59.9%
		舗装工 (160百万円)	0%	100%
	(百万円)	%	%	
説 明	全体延長L=2,600mのうち、人家連担部や土砂災害危険箇所を迂回する終点側L=1,100mをI期工区として先行整備している。			
問題点・ 解決見込み	道路改築事業費の減少により終了予定年度を変更しているものの、今後の事業進捗における阻害要因はない。			
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27年9月に閣議決定された「第4次社会資本整備重点計画」では、将来にわたって安全・安心で豊かな国民生活と活力ある社会経済活動を可能とするために、選択と集中の方針の下、道路の持つストック効果を最大限に発揮させるよう整備を進めるとともに、地域の災害等のリスクを低減させるための道路整備を推進することが必要とされている。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>自動車交通への依存度が高い本県では、道路整備に対する根強い要望がある。 東日本大震災を契機として、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	六ヶ所村・六ヶ所村議会から道路利用者の安全確保のため、早期完成の要望書が出されている。	
必要性	当該路線は県管理道路であるため、県が事業主体となって整備する必要がある。当該区間は幅員狭小（最小幅員W=4.0m）、急勾配（最急勾配9.0%）、線形不良（最小曲線半径R=15m）の隘路区間であることから安全で円滑な車両走行に支障をきたしており対策が必要である。また、当該路線は、災害対策基本法に基づく第2次緊急輸送道路にも位置づけられており、災害時において主要な防災拠点を連絡し地域内の緊急輸送を担う道路であることから早期整備が必要である。		a. b
適時性	当該区間周辺には石油備蓄基地や原子力サイクル施設が隣接しており、下北半島地域における緊急輸送道路としての機能確保が重要な課題となっていることから、本路線全線における隘路区間の計画的な整備を進め、道路規格の不連続性を早期に解消しなければならない。		a. b
地元の推進体制等	事業に対する地元理解が得られており当該区間の早期完成が望まれている。また、地元六ヶ所村からは当該区間の早期完成を要望されている。		a. b
効率性	隘路区間および防災点検要対策箇所が解消されることで、第2次緊急輸送道路として地震等の災害時において重要な役割を担う。		

(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	680 百万円	1,807 百万円	1,127 百万円
	(2) 維持修繕費	120 百万円	192 百万円	72 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	800 百万円	1,999 百万円	1,199 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	983 百万円	1,119 百万円	136 百万円
	(2) 走行費用短縮便益	68 百万円	61 百万円	△ 7 百万円
	(3) 交通事故減少便益	9 百万円	25 百万円	16 百万円
	(4) 冬期便益	313 百万円	551 百万円	238 百万円
	(5) 防災便益	833 百万円	928 百万円	95 百万円
	総便益	2,206 百万円	2,684 百万円	478 百万円
	地域修正係数(φ)	1.461	1.397	
	修正総便益(B')	3,223 百万円	3,750 百万円	527 百万円
	B / C	2.76	1.34	
	B' / C	4.03	1.88	
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30年2月 国土交通省道路局、都市局） 道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱（令和2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>縦断勾配を確保するため計画延長が400m延長したこと、堆雪幅を確保するため計画幅員を1.5m拡幅したこと、軟弱地盤対策工を追加したことによる総事業費の増加に伴い、費用便益比は減少している。</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・舗装合材に再生材を使用し、経費の縮減を図っている。 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】 代替案としては現道拡幅ルートが考えられるが、現道区間は人家連胆部であることから多額の補償費用が見込まれるほか、線形不良・急勾配の解消には大規模な線形改良が必要となることから、経済性・施工性・地域生活への影響を考慮した結果、現ルートが優れていると判断される。	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】 六ヶ所村・六ヶ所村村議会から当該工区の早期完成の要望書が出されている。	【住民ニーズ・意見】 当該工区は幅員狭小、急勾配、急カーブの隘路区間となっていることから、地域の主要な生活道路となっている当該路線の通年を通じた走行安全性を確保するため、早期のバイパス整備が求められている。	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 ○ 水系や水辺の改変 ○ 海域の改変 ● 建設機械の稼働 ● 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 ・低騒音並びに低排出ガス等自然環境へ配慮した建設機械の使用に努めている。 ・土工バランスに配慮した設計とするとともに、沿道の自然景観資源に配慮し、張り芝等により緑化に努めている。 ・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。		a. b
地域の立地特性	(地域指定) 半島振興地域 (災害の記録) なし (危険箇所情報) 土石流危険渓流、急傾斜地危険箇所、雪崩危険箇所		

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	「事業の進捗状況」および「費用対効果分析の要因変化」の項目が「B」評価であるものの、今後の事業進捗における阻害要因はなく、B/Cも採択基準を満たしている。地元からも早期完成を望まれており、今後の事業進捗への協力体制は整っている。また、当該路線は第2次緊急輸送道路に指定されており、災害時には住民の避難路へ物資の輸送路として重要な役割を果たすことから、バイパス整備を推進し、早期に隘路区間を解消する必要があるため、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)