

公共事業事後評価調査

1 事業概要		整理番号	H24 - 3	
事業種別	道路事業	事業主体	青森県	
事業名	国道改築事業	管理主体	青森県	
箇所名等 (市町村名)	国道101号追良瀬バイパス (深浦町)	事業方法	● 国庫補助 ○ 交付金 ○ 県単独	
		財源・負担区分	● 国 55 % ● 県 45 % ○ 市町村 % ○ その他 %	
事業の背景・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の経済活動を支える幹線道路であり唯一の生活道路ともなっていることから、地域の活性化、民生安定上必要な事業である。 ・緊急輸送道路ネットワーク計画における第2次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・市町村合併を支援する「市町村合併支援道路整備計画」に位置づけられている。 ・白神山地等への観光振興支援の観点からも当該路線の整備が求められている。 			
主な事業内容 (事業量)	全体延長 L=2,400m 道路幅員 W=6.5(12.0)m			
想定した事業効果	《金銭価値化が可能な効果》 バイパス整備による以下の効果 ① 走行時間短縮 ② 走行経費減少 ③ 交通事故減少 ④ 冬期間の走行速度向上 ⑤ 大型車すれ違い困難区間の解消 《その他の効果》 ① 走行快適性の向上 ② 歩行者の安全確保 ③ 救急医療への貢献 ④ 地元産業への貢献			
事業の実施経過	《事業着手》平成3年度 《用地着手》平成3年度 《工事着手》平成5年度 《事業完了》平成19年度			
公共事業評価の実施時期	事前評価時(年) 〔当初計画時〕	再評価時(平成12年)	再評価時(平成17年)	事後評価時(平成24年) 〔最終実績〕
事業期間(事業着手～事業完了)	H3 ~ H17	H3 ~ H17	H3 ~ H18	H3 ~ H19
総事業費	3,031 百万円	3,031 百万円	3,750 百万円	3,808 百万円
計画変更の実施時期	第1回計画変更(平成15年)	第2回計画変更(平成18年)	第 回計画変更(年)	第 回計画変更(年)
事業期間(事業着手～事業完了)	H3 ~ H18	H3 ~ H19	~	~
総事業費	3,031 百万円	3,788 百万円	百万円	百万円
特記事項	<ul style="list-style-type: none"> ・平成12年度と平成17年度に再評価(長期継続による)を実施。結果は次のとおり。 対応方針→継続 個別附帯意見→平成12年度有 (西津軽地域唯一の幹線道路として、生活・経済・観光面からも重要な路線であり、また、緊急輸送道路として、危険箇所の解消の観点からも、早急の整備が必要) ・計画変更の理由 工法変更(施工数量の変更含)による事業費の見直し 			
《事業概要図》				
<p>位置図</p> <p>追良瀬バイパス I期 L=2,400m</p> <p>追良瀬バイパス II期 L=3,550m</p> <p>標準横断面</p>				
担当部課室名	県土整備部 道路課		電話番号	017 - 734 - 9651
			E-MAIL	doro @pref.aomori.lg.jp

2 事業完了後の状況

整理番号 H24 - 3

社会経済情勢等の変化

- ・当該工区の延伸となる追良瀬Ⅱ期バイパスが現在事業中である。
- ・【今後の整備について】に関するアンケート結果では**8割が「バイパスの延伸整備が必要」と回答している。**(別紙:グラフ-13)。具体的な理由としては現道の越波回避、現道の急カーブ・急勾配・幅員狭小区間の解消、リダンダンシーの確保などがあげられる。

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- ・総事業費が増加した要因は、社会情勢変化による建設資材等の単価増及び施工数量の精査による。
- ・将来交通量伸び率の見直しによる下方修正(計画交通量:3,196台→3,125台)
- ・車種別時間価値原単位の下方修正(費用便益マニュアルの改正)
- ・県独自の費用便益分析実施要綱の導入(冬期便益、防災便益、地域修正係数等の導入)

《金銭価値化が可能な効果》

①走行時間短縮(グラフ-1) ②走行経費減少 ③交通事故減少(グラフ-2)

- ・走行時間短縮便益 約53億円
- ・走行経費減少便益 約4億円
- ・事故減少便益 約6千万円

④冬期間の走行速度向上(グラフ-3) ⑤大型車すれ違い困難区間の解消

- ・冬期便益 約12億円
- ・防災便益 約15億円

グラフ-1 通常期の走行速度の変化

走行速度 (km/h)	現道整備前	現道	BP
25	25	35	55
増減率	-	40%	120%

グラフ-2 事故発生件数の変化

年間事故発生件数	供用前 (H17~18)	供用後 (H20~21)
2.5	2.5	0.5
減率	-	80%

グラフ-3 冬期の走行速度の変化

走行速度 (km/h)	現道整備前	現道	BP
18	18	25	52
増減率	-	39%	189%

《その他の効果》

①走行快適性の向上

- ・住民・主要観光地従業員のうち、**8割が「運転負担が改善された」と回答している。**(別紙:グラフ-15)

②歩行者の安全確保

- ・住民・主要観光地従業員のうち、**8割が「現道の通過交通が減少し、歩行者の安全性が改善された」と回答している。**(別紙:グラフ-14)
- ・救急隊員・主要診療所職員・運送業者のうち**8割が「歩行者の飛び出しなどを気にする必要がなくなり運転の負担が改善した」と回答している。**(グラフ-4→)

③救急医療への貢献

- ・救急隊員・主要診療所職員のうち、**8割が「搬送者や患者の負担が改善された」と回答している。**(別紙:グラフ-18)

グラフ-4 運転の負担が改善したかどうか

改善された	20人: 43%
おおむね改善された	17人: 36%
どちらとも言えない(わからない)	10人: 21%
あまり改善されていない	0人: 0%
改善されていない	0人: 0%

回答数:284 無回答: 28

《参考(費用便益比)》

	事前評価時(年)	再評価時(平成12年)	再評価時(平成17年)	事後評価時(平成24年)
総費用(C)	— 百万円	3,546 百万円	4,414 百万円	5,437 百万円
総便益(B)	— 百万円	4,649 百万円	6,562 百万円	12,750 百万円
費用便益比(B/C)	—	1.31	1.49	2.35

《特記事項》

- ・事業目的以外の効果に関するアンケート結果からは「運転にゆとりと安心ができた」、「誇りとする景観ができた」といった回答があった。

事業により整備された施設の管理状況

- ・供用開始から5年経過した現在においても、交通の支障となるような道路管理上の問題は特に発生していないため、適切な維持管理状況下にあるものと判断できる。
- ・また、【管理状況】に関するアンケート結果では、**回答者の7割が「管理状況は適切である」と回答している。**(別紙:グラフ-9)

事業実施による環境の変化

《「環境影響への配慮」の効果発現状況(特に留意した配慮内容がある場合)》

- ・埋蔵文化財包蔵地に近接したため試掘調査を実施。試掘調査の結果、本調査の必要なしとの結論を得た。
- ・工事による地表面の改善は、在来種による緑化により復元された。
- ・工事の際に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た。
- ・大規模の切土掘削及び、盛土法面施工時には、降雨により土砂が流出しないよう(河川や海岸部の汚濁防止のため)、ビニールシート等で防護した。

《その他の環境の変化》

- ・【環境の変化】に関するアンケート結果では、「環境の状況が良くなった」、「やや良くなった」を合わせた回答が**4割**である。具体的な理由としては「騒音・振動の軽減」、「景観向上」などがあげられている。(別紙:グラフ-10)

3 まとめ		整理番号	H24 - 3
改善措置の必要性	・【改善点】に関するアンケート結果では、「改善点がある」と回答した方は 2割 である。主な改善内容としては、「冬期の橋梁の凍結防止・強風対策」、「現道取り付け部の改良」、「街灯設置」などであった。(別紙:グラフ-11)		
再度の事後評価の必要性	・「事業効果の発現状況」にあるとおり、全体として事業目的は達成されているものと判断し、再度の事後評価は必要ないものとする。		
今後に向けた留意点	《同種事業の計画・調査の在り方》 《事業評価手法の見直し》 《同種事業の内容・手法等の在り方》 「今後の整備」に関するアンケート結果では、8割が「バイパスの延伸整備が必要」と回答していることから、現在事業中である追良瀬Ⅱ期工区の早期完成に努めるとともに、近年の財政状況に応じた今後の青森県西海岸部の道路計画を策定していく必要がある。		
特記事項			