

# 公共事業再評価調書

整理番号 H16 - 19

担当部課室名	県土整備部 道路課	電話番号	0 1 7 - 7 3 4 - 9 6 5 1
		E - MAIL	doro @ags.pref.aomori.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	道路事業	事業主体	県 市町村 その他 ( )				
事業名	半島地域総合整備事業	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 % 県 1 0 0 % 市町村 % その他 %				
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 3 0 年度 ( 年 月計画変更 当初計画時 年度 )						
事業目的	・半島振興法に規定する半島振興計画に基づいて、半島地域の振興上重要な交通施設の整備充実を図るため、地方単独事業として道路を整備する。						
主な内容	・バイパス工事 計画延長 L=4.04km 計画幅員 W=6.0(12.5)m						
事業費	採択時総事業費 4,200 百万円 (単位:百万円)						
		~13年度	14年度	15年度	16年度	小計	17年度~ 合計
	計 画 (うち用地費) 年 月変更	( )	( )	( )	( )	1,950 ( 255 )	2,250 ( 25 ) 4,200 ( 280 )
	実 績 (うち用地費)	1,625 ( 225 )	205 ( 0 )	60 ( 0 )	30 ( 0 )	1,920 ( 225 )	2,280 ( 55 ) 4,200 ( 280 )

## 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
			45.7 % [ / ]	98.5 % [ / ]
			( 80.4 % ) [ / ]	( 88.2 % ) [ / ]
	主要工種毎割合 (事業費)	改良舗装 ( 2,320百万円)	48.3 %	97.4 %
	橋梁 ( 1,600百万円)	50.0 %	90.0 %	
	用地 ( 280百万円)	80.4 %	88.2 %	
説明	工区内に橋梁 3 基施工することが必要であり、計画延長も約 4 km の大規模なバイパスである。県単独事業のため単年度の事業規模が小さいことから進捗は小さいが、これまで比較的順調に事業を進めている。			
問題点・解決見込み	特になし			
事業効果発現状況	地形上の制約から部分供用は不可能なため、これまで事業効果の発現はない。			

### (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	[全国の評価] ・本事業の法的根拠となっている半島振興法は、昭和 7 0 年度 (平成 7 年度) までの時限立法であったが、さらなる整備の必要性から平成 1 6 年度まで延長されている。	[県内の評価] ・下北半島地域においては幹線道路である県管理道路の道路密度が 0.33km/km <sup>2</sup> と全国平均 0.42km/km <sup>2</sup> に比べて低く、さらなる重点整備が求められている。
	当地区における評価	・当地区北部に石灰鉱山とこれを利用したセメント工場が立地していることもあり、当地区の通過交通量に占める大型車の割合は 42.1% と非常に高い状況にある。このため当地区の交通安全対策として、大型車の通過を排除するバイパスの早期整備が求められている。	
必要性	・当該路線は県管理道路である。 ・当該地区は大型車の通行量が非常に多いにもかかわらず、人家連坦で車道幅員が狭く (最小 5.0m) 歩道もほとんど設置されていない状況にある。このため早期のバイパス整備が求められている。 ・当該路線は観光地である尻屋岬に通ずる唯一の道路であり、観光振興に大きく寄与する。 ・当該路線は代替性のない路線で、緊急輸送道路として指定されている。		(a) ・ b
適時性	・下北半島の観光客入り込み数も増大し、尻屋岬等の観光も定着してきており、安全性・利便性の向上、観光振興のため道路整備の必要性が高まっている。		(a) ・ b
地元の推進体制等	・むつ観光協会名誉会長を会長とする下北観光協会連合会より、当該区間の早期整備が要望されている。		(a) ・ b
効率性	・下北半島の観光振興に寄与し、地域の活性化、経済発展に効果がある。		

## (3) 費用対効果分析の要因変化

A ・ B ・ C

区分	主な項目	計画時	再評価時(計画全体)	増 減
費用項目 (C)	(1)事業費	- 百万円	3,893 百万円	- 百万円
	(2)用地費	- 百万円	34 百万円	- 百万円
	(3)維持修繕費	- 百万円	264 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	- 百万円	4,123 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	2,970 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	51 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	7 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
	総便益	- 百万円	3,014 百万円	- 百万円
	B / C	-	0.73	-

【費用対効果分析手法】 (分析手法、根拠マニュアル等)  
 ・ 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(平成16年2月 国交省)  
 ・ 費用便益分析マニュアル(平成15年8月 国交省 道路局 都市・地域整備局)  
 【費用対効果分析における特記事項】  
 ・ 県単独事業のため事業採択時に費用対効果分析は行っていない。

## (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。	a . b
代替案	【代替案の検討状況】 ・ 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最適である。	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	【住民ニーズの把握方法】 ・ 下北観光協会連合会より、当該区間の早期整備が要望されている。	【住民ニーズ・意見】 ・ 下北地域の観光振興から当該区間の早期整備が求められている。	a . b
環境影響への配慮	【地域別環境配慮指針への対応】 (1)地域区分 <input type="text" value="S 8 b"/> (2)対応状況 配慮している 配慮していない	【開発事業等における環境配慮指針への対応】 配慮している 配慮していない	a . b
地域の立地特性	【特記事項】 ・ 当該工区は、下北国定公園に近接しているため、土砂及び濁水を流出させないことに配慮して工事を実施している。 ・ 当該地区は、過疎地域、半島振興対策実施地域、振興山村地域及びび辺地地区に指定されている。 ・ 下北半島地域は他の地域に比して産業基盤・生活環境において低位にあるため、半島振興法により地域振興・生活上を図る必要があり、道路の整備が強く望まれている。		

## 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	・ 岩屋地区住民の安全確保のため、また観光振興に大きく寄与する路線であることから、今後ともバイパス早期供用に向け事業の進捗を図ることが必要である。B/Cは若干低いものの、下北半島地域は他地域に比べ基盤整備はまだ遅れているため、整備が必要であり「継続」としている。
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	意見書のとおり
評価理由	