

公共事業再評価調査

整理番号 H25-11

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	地方特定道路建設整備事業		地区名等	夏泊公園線 久慈ノ浜	市町村名	平内町																																																
事業方法	<input type="radio"/> 国庫補助 <input type="radio"/> 交付金 <input checked="" type="radio"/> 県単独		財源・負担区分	<input type="radio"/> 国 % <input checked="" type="radio"/> 県 100% <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 %																																																		
採択年度	平成 11 年度 (用地着手 平成 13 年度 / 工事着手 平成 15 年度)																																																					
終了予定年度	平成 28 年度 (平成 23 年 11 月 工期変更 (再評価時 平成 23 年度)																																																					
事業目的	<p>本路線は、平内町大字沼館地区を起点とし、浅虫夏泊県立自然公園の各観光拠点（浅所海岸、大島、椿山など）を経由し、平内町大字中野地区の一般国道4号に接続する延長約30.9kmの半島周回道路である。また、半島地域の生活道路であるとともに、ホタテ等の水揚げ貨物を輸送する物流路線であり、夏泊半島の観光拠点を連絡する観光道路ともなっていることから、経済・産業上重要な路線となっている。このうち当該工区は、バス路線でありながら車道幅員が狭小であり、急勾配、急カーブ箇所と車両同士のすれ違いに支障をきたしている。このため、安全で円滑な交通確保を目的とし当該バイパス事業を実施している。</p> <p>【計画名称】 「地方特定道路整備計画」 (国土交通省道路局長通知) 【整備課題】 青森空港の国際化を支援するアクセス及び周辺道路の整備</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>1,120 m</td> <td>1,120 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(11.5) m</td> <td>6.0(11.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,120 m</td> <td>1,120 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>10,100 m²</td> <td>10,100 m²</td> <td>0 m²</td> </tr> </tbody> </table> <p>事業計画については、再評価時と比較して変更はない。</p>						区 分	再評価時	再々評価時	増 減	計画延長	1,120 m	1,120 m	0 m	計画幅員	6.0(11.5) m	6.0(11.5) m	0 m	改良工	1,120 m	1,120 m	0 m	舗装工	10,100 m ²	10,100 m ²	0 m ²																												
区 分	再評価時	再々評価時	増 減																																																			
計画延長	1,120 m	1,120 m	0 m																																																			
計画幅員	6.0(11.5) m	6.0(11.5) m	0 m																																																			
改良工	1,120 m	1,120 m	0 m																																																			
舗装工	10,100 m ²	10,100 m ²	0 m ²																																																			
事業費	<p>○再評価時総事業費 480 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~22年度</th> <th>23年度</th> <th>24年度</th> <th>25年度</th> <th>小 計</th> <th>26年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>① 390</td> <td>90</td> <td>480</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (45)</td> <td>(25)</td> <td>(70)</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>142</td> <td>5</td> <td>23</td> <td>10</td> <td>③ 180</td> <td>300</td> <td>⑤ 480</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(25)</td> <td>(0)</td> <td>(12)</td> <td>(2)</td> <td>④ (39)</td> <td>(31)</td> <td>⑥ (70)</td> </tr> </tbody> </table>							~22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度~	合 計	計 画					① 390	90	480	(うち用地費)	()	()	()	()	② (45)	(25)	(70)	(年 月変更)								実 績	142	5	23	10	③ 180	300	⑤ 480	(うち用地費)	(25)	(0)	(12)	(2)	④ (39)	(31)	⑥ (70)
	~22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度~	合 計																																															
計 画					① 390	90	480																																															
(うち用地費)	()	()	()	()	② (45)	(25)	(70)																																															
(年 月変更)																																																						
実 績	142	5	23	10	③ 180	300	⑤ 480																																															
(うち用地費)	(25)	(0)	(12)	(2)	④ (39)	(31)	⑥ (70)																																															

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)		37.5% [③/⑤] (55.7%) [④/⑥]	46.2% [③/①] (86.7%) [④/②]
	主要工程 毎割合 (事業費)	改良工 (380百万円)	47.3%	56.9%
		舗装工 (100百万円)	0%	0%
		%	%	
説 明	当該工区は平成11年度から事業着手しているが、公共事業費の大幅な削減状況のなか平成14年度から平成18年度まで(5年間)事業休止としていた。平成19年度から事業を再開し、相続問題が残っていた用地取得難航箇所(1筆)の地元調整を行ってきた。用地取得難航箇所を回避する部分的なルート変更も視野に地元調整や現地調査・技術検討を行ってきた経緯もある。また、国有林野の買受申請が必要な箇所もあり、先行する用地取得に不測の時間を要している。			
問題点・ 解決見込み	用地取得難航の原因となっていた相続問題箇所(1筆)については、当該事業に対する反対ではなく売買手続き上(相続対象者に対する法的手続き上)の問題であったが、地元役場の協力のもと、平成24年度末に問題解決に至った。			
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> <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>平内町の漁協、商工会、観光協会等で組織する「夏泊半島活性化協議会」では、『夏泊半島活性化推進大会』を開催し、半島地域の生活と産業を支える夏泊公園線の整備促進に向けて地域の協力を推進する旨の決議を採択する等、地域における本路線整備に対する関心は非常に高い。</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とともに、災害対策基本法に基づく第2次緊急輸送道路に位置づけられている。また、当該工区の現道部はバス路線でありながら車道幅員狭小(Wmin=3.5m)かつ急勾配(I max=8%)、急カーブ箇所(Rmin=30m)であることから車両同士のすれ違いに支障をきたしているなど、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、堆雪幅を含めた車道幅員の確保、急勾配・急カーブ箇所の解消、歩道整備を進めている。</p>			a . b
適時性	<p>本路線は夏泊半島地域唯一の物流ルート及び緊急輸送道路となる基幹道路であり、本路線における隘路区間の整備が計画的に進められている(茂浦～浦田工区、東滝工区等)ことから、他工区との事業調整を図ることにより路線全体としての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>本路線は夏泊半島地域唯一の周回道路であり、平内町の基幹産業である水産業及び観光産業の基盤を支える重要路線であることから、本路線の早期整備に対する地元平内町から要望書が提出されている。</p>			a . b
効率性	<p>第2次緊急輸送道路として、災害時における重要な役割を担う。また、半島地域唯一の物流ルート及び観光ルートでもあることから、地元水産業や観の振興に大きく寄与する。</p>			

(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 (C)	(1) 事業費	466 百万円	481 百万円	15 百万円
	(2) 維持修繕費	110 百万円	82 百万円	△ 28 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	576 百万円	563 百万円	△ 13 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	909 百万円	472 百万円	△ 437 百万円
	(2) 走行費用減少便益	11 百万円	22 百万円	11 百万円
	(3) 交通事故減少便益	百万円	百万円	0 百万円
	(4) 冬期便益	229 百万円	132 百万円	△ 97 百万円
	(5) 防災便益	806 百万円	617 百万円	△ 189 百万円
	総便益(B)	1,955 百万円	1,243 百万円	△ 712 百万円
	地域修正係数(φ)	-	1.429	
	修正総便益(B')	- 百万円	1,776 百万円	1,776 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	3.39	2.21	
	修正費用便益比(B'/C)	-	3.15	
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
再評価時との比較	<p>【再評価時との比較における要因変化】</p> <p>交通量見直しによる下方修正(計画交通量:1,690台→1,293台) 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下方修正(費用便益マニュアルの改正) 地域修正係数の新たな導入(平成22年3月～)「青森地方生活圏1.429」</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。また、排水施設等の小規模構造物については、工場製品（二次製品）を使用することにより、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】 比較ルートとしては、山側斜面を大規模に掘削し迂回するルートと海側に冲出しするルートが考えられるが、いずれも現道ルートから大きく外れるため、山側ルートについては大規模な森林伐採が伴うこと、海側ルートについては大規模な海岸埋立に伴う漁場区域への影響が大きいことから、両比較ルートについては自然環境に与える影響が大きく、また経済的にも不利となるため、実施中の現道拡幅案が最適である。	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】 本路線は夏泊半島地域唯一の周回道路であり、平内町の基幹産業である水産業及び観光産業の基盤を支える重要路線であることから、本路線の早期整備に対する地元平内町からの要望書が提出されている。	【住民ニーズ・意見】 当該区間は、現道の車道幅員が狭小のため車両のすれ違いに支障をきたしており、物流路線及び観光支援道路として位置づけられている本路線の早期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 ● 土砂等の搬入・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 工事及び土砂搬入・搬入の際には周辺環境に配慮し、低排出ガス・低騒音並びに低振動の重機械を使用する。	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、特別豪雪地域 (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：4箇所(法面崩壊等) 当該地域は、日本有数の養殖ホタテの産地であり、本路線はこの養殖ホタテを輸送する道路として、地域産業を支える重要な役割を担っている。また、浅虫夏泊県立自然公園に指定されており、平成23年度の観光入込客数は1,155千人(県内自然公園中第3位、県内全入込数の約15%)で本県有数の観光拠点となっている。		

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
評価理由	事業の進捗状況及び費用対効果分析の要因変化が「B」評価であるものの、半島唯一の物流ルートであり、第2次緊急輸送道路に位置づ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)