

公共事業再評価調査

整理番号 H30-5

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	<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	国道改築事業		地区名等	国道394号 榎林バイパス	市町村名	七戸町																																								
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 63% <input checked="" type="radio"/> 県 37% <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 %																																										
採択年度	平成21年度 (用地着手 平成24年度 / 工事着手 平成24年度)																																													
終了予定年度	平成34年度 (平成29年3月工期変更 (前回評価時 平成28年度))																																													
事業目的	<p>一般国道394号は青森県むつ市から弘前市まで至る延長178.3kmの幹線道路であり、中でも当該工区は下北半島を縦断する国道338号と主要幹線道路である国道4号を連絡する、住民生活及び社会経済活動を支える道路として位置づけられている。当該工区は幅員狭小(Wmin=4.0m)、線形不良(Rmin=30m)、急勾配(Imax=12%)の隘路区間を解消し、平成30年度の開通が予定されている上北天間林道路(仮)天間林(1)ICへのアクセス向上と安全で円滑な交通確保を目的とし、バイパス事業を実施している。</p> <p>【計画名称】 青森県の道づくり基本方針(平成14年度策定)交流促進と連携強化を支援するあおもりの道づくり 【計画目標】 ①生活・経済圏の連携強化 ②農水産品の都市への円滑な輸送 ③国土保全を担う中山間地域と都市の支援 ④交通拠点へのアクセス性強化 ⑤救急医療体制の支援</p>																																													
主要内容	<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>3,400 m</td> <td>3,400 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>9 m</td> <td>9 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>3,400 m</td> <td>3,400 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>30,600 m²</td> <td>30,600 m²</td> <td>0 m²</td> </tr> </tbody> </table> <p>事業計画については当初計画時から変更はないが、軟弱地盤対策工の追加や埋蔵文化財調査の実施により、総事業費が増加したものである。</p>						区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	3,400 m	3,400 m	0 m	計画幅員	9 m	9 m	0 m	改良工	3,400 m	3,400 m	0 m	舗装工	30,600 m ²	30,600 m ²	0 m ²																				
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																											
計画延長	3,400 m	3,400 m	0 m																																											
計画幅員	9 m	9 m	0 m																																											
改良工	3,400 m	3,400 m	0 m																																											
舗装工	30,600 m ²	30,600 m ²	0 m ²																																											
事業費	<p>○当初計画時総事業費 2,528 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>小 計</th> <th>31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 2,863</td> <td>1,059</td> <td>3,922</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (259)</td> <td>(94)</td> <td>(353)</td> </tr> <tr> <td>実 績</td> <td>777</td> <td>709</td> <td>595</td> <td>300</td> <td>③ 2,381</td> <td>1,541</td> <td>⑤ 3,922</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(146)</td> <td>(31)</td> <td>(35)</td> <td>(10)</td> <td>④ (222)</td> <td>(131)</td> <td>⑥ (353)</td> </tr> </tbody> </table>							~27年度	28年度	29年度	30年度	小 計	31年度~	合 計	計 画					① 2,863	1,059	3,922	(うち用地費)	()	()	()	()	② (259)	(94)	(353)	実 績	777	709	595	300	③ 2,381	1,541	⑤ 3,922	(うち用地費)	(146)	(31)	(35)	(10)	④ (222)	(131)	⑥ (353)
	~27年度	28年度	29年度	30年度	小 計	31年度~	合 計																																							
計 画					① 2,863	1,059	3,922																																							
(うち用地費)	()	()	()	()	② (259)	(94)	(353)																																							
実 績	777	709	595	300	③ 2,381	1,541	⑤ 3,922																																							
(うち用地費)	(146)	(31)	(35)	(10)	④ (222)	(131)	⑥ (353)																																							

		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 60.7% [③/⑤] (62.9%) [④/⑥]	年次計画に対する進捗 83.2% [③/①] (85.7%) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (2,400百万円)	43.0%	73.0%
		橋梁工 (1,100百万円)	72.7%	72.8%
		舗装工 (422百万円)	59.2%	73.2%
説 明	平成21年度の着手以降、国土交通省が整備を進めている上北自動車道と時期を合わせて供用させることで、ICへのアクセス向上という事業効果を最大限発現させるため、先行供用が予想される上北天間林道路(仮)天間林(1)ICの位置する終点側から優先的に整備を進めており、軟弱地盤対策工法に不測の日数を要したため事業進捗が遅れているが、今後は円滑に事業進捗する見込みである。			
問題点・ 解決見込み	先行供用区間の工事に際し、軟弱地盤対策に時間と費用を要したが、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	平成30年度に終点側1,460mを部分供用する予定である。			

		(A) ・ B ・ C	
社会的評価	全国・本県における評価	【全国の評価】 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。	【県内の評価】 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。
	当地区における評価	上北天間林道路(仮)天間林(1)ICと、ICと接続する終点側区間の同時供用により、ICへのアクセスが向上し、両道路の整備効果が発揮される場所であるが、依然、起点側の隘路区間は解消されないため、早期の全線開通が望まれる場所である。	
必要性	当該路線は県管理道路であるため、県が主体となって整備する必要がある。当該工区は幅員狭小(Wmin=4.0m)、線形不良(Rmin=30m)、急勾配(Imax=12%)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。また工区終点側には上北天間林道路(仮)天間林(1)ICが整備され、今後更なる交通量の増加が見込まれることから、早期整備が必要である。		(a) . b
適時性	当該工区は現道の隘路区間の解消のほか、現在整備が進められている上北自動車道天間林道路及び上北天間林道路の各ICへのアクセス強化を目的としていることから、着実に事業を進め早期の効果発言を図る必要がある。		(a) . b
地元の推進体制等	これまで先行供用区間を優先的に工事を進めてきたが、用地契約に関する反対者もなく、事業に対する地元理解は得られている。 また、七戸町から当該工区の早期完成を要望されている。		(a) . b
効率性	現在整備が進められている上北自動車道天間林道路及び上北天間林道路へのアクセスが向上することにより、地域間交流の促進による観光振興、地域産業の活性化などに寄与するものである。またバイパス整備により通過交通が転換され、現道区間の沿道住民の安全性が向上する。		

		(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	1,900 百万円	3,580 百万円	1,680 百万円	
	(2) 維持修繕費	270 百万円	309 百万円	39 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	2,170 百万円	3,889 百万円	1,719 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	3,000 百万円	3,445 百万円	445 百万円	
	(2) 走行費用減少便益	93 百万円	74 百万円	△ 19 百万円	
	(3) 交通事故減少便益	170 百万円	12 百万円	△ 158 百万円	
	(4) 冬期便益	- 百万円	984 百万円	984 百万円	
	(5) 防災便益	- 百万円	1,657 百万円	1,657 百万円	
		総便益	3,263 百万円	6,172 百万円	2,909 百万円
		地域修正係数(Φ)	-	1.461	
	修正総便益(B')	- 百万円	9,017 百万円	5,754 百万円	
	B / C	1.50	1.59		
	B' / C	-	2.32		
費用対効果分析 (B/C)	【費用対効果分析手法】 (分析手法、根拠マニュアル等) 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(平成22年3月 県土整備部道路課)			(a) . b	
計画時との比較	【計画時との比較における要因変化】 事業費の増加によるB/Cへの影響はあるものの、冬期便益、防災便益の新たな導入、地域修正係数の新たな導入(平成22年3月)によりB/Cは増加している。			(a) . b	

		(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

		(A) · B · C	
住民ニーズの把握状況	【住民ニーズの把握方法】 七戸町から当該工区の早期完成が望まれている。	【住民ニーズ・意見】 上北自動車道に直結するアクセス道路であり、現道は幅員狭小、線形不良、急勾配の隘路区間になっていることから、早期の全線開通が求められている。	(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) 過疎地域、振興山村地域 (災害の記録) なし (危険箇所情報) 道路防災点検要対策箇所(2箇所)		

総合評価	● 継続 ○ 計画変更 ○ 中止 ○ 休止
評価理由	事業の進捗状況が「B」評価であるものの、上北天間林道路に直結する重要な道路の整備であり、今後も着実に事業を促進し、早期の事業効果発現を図る必要があり、大きな阻害要因もないことから、対応方針を「継続」とした。
備考	

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)