

公共事業再評価調書

整理番号	R2-2
------	------

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 type="radio"/> 長期継続 (年) <input checked="" type="radio"/> 再評価後 (5 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	高規格改築事業	地区名等	国道279号 むつ南バイパス	市町村名	むつ市																																																
事業方法	<input checked="" type="radio"/> 国庫補助 <input type="radio"/> 交付金 <input type="radio"/> 県単独 財源・負担区分	<input checked="" type="radio"/> 国 55 % <input checked="" type="radio"/> 県 45 % <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 %																																																			
採択年度	平成 15 年度 (用地着手 平成 18 年度 / 工事着手 平成 19 年度)																																																				
終了予定年度	令和 7 年度 (平成 年 月 工期変更 (再々評価時 平成 37 年度))																																																				
事業目的	当該事業は、①地域間連携の強化②産業・観光分野の支援③救急医療ネットワークの向上④国家エネルギープロジェクトの支援を事業目的とする地域高規格道路「下北半島縦貫道路」(実延長：約68km)の一部を形成する延長8.7kmのバイパス事業である。また、当該工区は完成2車線の自動車専用道路として整備を進めている。 【計画名称】 青森県広域道路整備基本計画(平成5年12月策定) 下北半島縦貫道路の地域高規格道路計画路線指定(平成6年12月) むつ南バイパス調査区間指定(平成11年12月) むつ南バイパス整備区間指定(平成15年9月) 【計画目標】 「交流促進型」の道路整備【各重要拠点間のアクセスを概ね1時間とすること】 ①県都青森市と地方生活圏中心都市間②地方生活圏中心都市と圏域内市町村間③高規格道路ICへの到着時間																																																				
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再々評価時</th> <th>再評価時(3回目)</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>8,700 m</td> <td>8,700 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>7.0(13.5) m</td> <td>7.0(13.5) m</td> <td>- m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>9,000 m</td> <td>9,000 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>121,500 m²</td> <td>121,500 m²</td> <td>0 m²</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>2 橋</td> <td>2 橋</td> <td>0 橋</td> </tr> </tbody> </table> 事業計画について再々評価時から変更はないが、軟弱地盤対策及び視程障害対策(防雪柵設置)の影響で総事業費が増加している。					区 分	再々評価時	再評価時(3回目)	増 減	計画延長	8,700 m	8,700 m	0 m	計画幅員	7.0(13.5) m	7.0(13.5) m	- m	改良工	9,000 m	9,000 m	0 m	舗装工	121,500 m ²	121,500 m ²	0 m ²	橋梁工	2 橋	2 橋	0 橋																								
区 分	再々評価時	再評価時(3回目)	増 減																																																		
計画延長	8,700 m	8,700 m	0 m																																																		
計画幅員	7.0(13.5) m	7.0(13.5) m	- m																																																		
改良工	9,000 m	9,000 m	0 m																																																		
舗装工	121,500 m ²	121,500 m ²	0 m ²																																																		
橋梁工	2 橋	2 橋	0 橋																																																		
事業費	○再々評価時総事業費 <u>19,000</u> 百万円 (単位：百万円) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~H29年度</th> <th>H30年度</th> <th>R1年度</th> <th>R2年度</th> <th>小 計</th> <th>R3年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td>12,390</td> <td>826</td> <td>826</td> <td>826</td> <td>① 14,868</td> <td>6,232</td> <td>21,100</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(1,017)</td> <td>(68)</td> <td>(68)</td> <td>(68)</td> <td>② (1,221)</td> <td>(339)</td> <td>(1,560)</td> </tr> <tr> <td>〈2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>11,830</td> <td>700</td> <td>1,156</td> <td>1,538</td> <td>③ 15,224</td> <td>5,876</td> <td>⑤ 21,100</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(1,518)</td> <td>(42)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>④ (1,560)</td> <td>(0)</td> <td>⑥ (1,560)</td> </tr> </tbody> </table>						~H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	小 計	R3年度~	合 計	計 画	12,390	826	826	826	① 14,868	6,232	21,100	(うち用地費)	(1,017)	(68)	(68)	(68)	② (1,221)	(339)	(1,560)	〈2年3月変更〉								実 績	11,830	700	1,156	1,538	③ 15,224	5,876	⑤ 21,100	(うち用地費)	(1,518)	(42)	(0)	(0)	④ (1,560)	(0)	⑥ (1,560)
	~H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	小 計	R3年度~	合 計																																														
計 画	12,390	826	826	826	① 14,868	6,232	21,100																																														
(うち用地費)	(1,017)	(68)	(68)	(68)	② (1,221)	(339)	(1,560)																																														
〈2年3月変更〉																																																					
実 績	11,830	700	1,156	1,538	③ 15,224	5,876	⑤ 21,100																																														
(うち用地費)	(1,518)	(42)	(0)	(0)	④ (1,560)	(0)	⑥ (1,560)																																														

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
			72.2 % [③/⑤]	102.4 % [③/①]
			(100 %) [④/⑥]	(127.8 %) [④/②]
	主要工種	改良工 (18,600百万円)	75.3 %	94.2 %
毎割合 (事業費)	橋梁工 (1,000百万円)	100 %	127.8 %	
	舗装工 (1,500百万円)	14.9 %	19.1 %	
説 明	用地取得難航箇所について土地収用法に基づく事業認定制度を活用したことで、1工区については平成28年度に用地取得が完了し、うち、むつ尻屋崎IC~むつ東通IC間の約1.3kmについて令和元年12月に部分供用した。2工区については平成30年度に用地取得が完了したことから、1工区の残区間とともに供用目標年度までの完成に向けて事業の進捗を図る。			
問題点・解決見込み	軟弱地盤箇所において、載荷盛土の荷重により圧密沈下を促進する工法で進めているが、一部区間において想定の間隔内で沈下が収まらず収束の目途も立たないことから、沈下を抑制する工法として、路体の一部に軽量盛土を用いる検討を進めている。引き続き、費用対効果や対策期間を見極めながら軟弱地盤対策を進め、早期の供用を目指していきたい。			
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	【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	東日本大震災や平成24年2月豪雪による国道279号の全面通行止め等の「想定外」事案を経験したことにより、地域防災力の向上や迅速な復旧復興の支援に資する当該工区を含む下北半島縦貫道路の早期完成に対する機運が更に高まっている。	
必要性	当該路線は半島振興法に基づく半島循環道路に指定されているほか、災害対策基本法に基づく第1次緊急輸送道路に位置付けられている。下北半島の海岸部を縦断する現国道279号と国道338号は、想定外の気象変化や大規模地震等の発生により通行止めになる恐れがあり、代替路の確保や単線管理における安全性確保が課題となっている。これらの課題解決のため、当該工区は青森県広域道路整備基本計画(平成5年12月策定)に基づく地域高規格道路「下北半島縦貫道路」として、平成6年の計画路線指定以来、全線供用に向け整備を進めている。		(a). b
適時性	平成22～23年度及び平成26年度に実施された未着手区間の概略計画に係るP Iにおいて、防災面や緊急輸送道路としての機能が高い「自動車専用道路による全線バイパス」の概略ルート範囲が決定し、平成25年度に横浜南バイパス、平成28年度に横浜北バイパスが新規事業化したところである。平成29年度には吹越バイパス、令和元年度にはむつ南バイパスの一部が開通するなど、全線供用に向けた機運が高まっている。 【参考】 下北半島縦貫道路における他の事業中バイパス 横浜南バイパス(H25～)、横浜北バイパス(H28～) ※P I【パブリックインボルブメント：計画初期段階から住民の意見を計画づくりに反映させる手法】		(a). b
地元の推進体制等	国道279号沿線首長、議会議員、商工団体等により構成される「下北半島振興促進協議会」(会長：むつ市長)及び「下北半島縦貫道路早期実現促進協議会」(会長：むつ商工会議所会頭)から、当該バイパスを含む下北半島縦貫道路の早期全線整備が求められている。		(a). b
効率性	下北半島国立公園(平成30年度観光入込客数：657千人)へのアクセス利便性向上が図られることにより、下北半島地域の観光振興に寄与する。また、下北半島縦貫道路の全線整備によって東北縦貫自動車道八戸線との接続が図られることにより、青森・三沢両空港や東北新幹線七戸十和田駅等の主要交通拠点へのアクセス利便性向上や定時性の確保はもとより、高速交通ネットワークの構築による「国土防災」を見据えた迅速な復旧復興に資する強靱な社会基盤整備へ寄与するものである。		

(3) 費用対効果分析の要因変化

(A)・B・C

区分	主な項目	再々評価時	再評価時(3回目)	増減
費用項目(C)	(1) 事業費	17,204 百万円	23,306 百万円	6,102 百万円
	(2) 維持修繕費	624 百万円	826 百万円	202 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	17,828 百万円	24,132 百万円	6,304 百万円
便益項目(B)	(1) 走行時間短縮便益	12,199 百万円	21,565 百万円	9,366 百万円
	(2) 走行費用減少便益	2,822 百万円	2,526 百万円	△ 296 百万円
	(3) 交通事故減少便益	1,385 百万円	591 百万円	△ 794 百万円
	(4) 冬期便益	3,459 百万円	4,042 百万円	583 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総便益	19,865 百万円	28,724 百万円	8,859 百万円
B / C		1.11	1.19	
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(令和2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】 軟弱地盤対策及び視程障害対策(防雪柵設置)の影響で総事業費が増加しているが、便益についても計画交通量の伸びに伴い増加したことから、費用便益比については再々評価時に比べて微増となった。			(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】 現場発生材の有効活用や工場製品（二次製品）を使用すること等により、工期の短縮や経費の縮減に努めている。 ・建設発生土の有効活用（盛土材への流用、ストックヤードの活用） ・排水構造物、道路附属施設へ二次製品を使用することによる施工効率の向上	(a)・b
代替案	【代替案の検討状況】 現道活用案を含む複数ルート案に基づく経済性や費用対効果検証、地域高規格道路「下北半島縦貫道路」の一部を形成するバイパスルート、地元との合意形成、環境影響調査に基づく環境保全検証等を踏まえた上で、当該バイパス案が最適と考えられる。	(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】 「下北半島振興促進協議会」及び「下北半島縦貫道路早期実現促進協議会」から、当該バイパスを含む下北半島縦貫道路の早期全線整備要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 災害発生時の半島孤立化の回避、医療救急ネットワークの向上、優れた地場産品の流通拡大等を実現するためにも早期の全線供用が望まれている。	(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 道路建設による動植物などの自然環境及び大気質・騒音・振動などの生活環境への影響について、平成11～15年度において環境影響調査（委員会方式）を実施し、周辺環境へ配慮した道路計画としている。具体的には、田名部低地に生息するオオセッカ、田名部台地上に生育するオオタカなどの貴重種の生育環境への影響を回避・低減したルート設定を行っている。 また、土地収用法に基づく事業認定を取得するにあたり、事業認定庁である東北地方整備局から、最新の環境基準に基づくフォローアップ調査の指導を受けたことを踏まえ、平成24年度には騒音・振動などの生活環境に係る環境調査を、平成25年度には動植物などの自然環境に係る環境調査を実施し、下北地域道路環境検討委員会（由井委員長：岩手県立大学名誉教授）での再検証結果に基づく環境保全措置を講じるなど、動植物等の周辺環境保全に配慮した道路計画としている。		(a)・b
地域の立地特性	(地域指定) 過疎地域、振興山村地区、農村地域工業等導入促進地区、半島振興対策実施地域 (災害の記録) H24. 2. 1豪雪による国道279号通行止め（延長約39km、約19時間半） 半島振興法に基づく半島循環道路として指定されているほか、災害対策基本法に基づく第1次緊急輸送道路に位置付けられている。また、想定外の気象変化や大規模地震等の発生により、下北半島の海岸部を縦断する現国道279号と現国道338号は通行止めの恐れがあるという脆弱性を有している。		

3 対応方針(事業実施主体案)

総合評価	<input checked="" type="radio"/> 継続 <input type="radio"/> 計画変更 <input type="radio"/> 中止 <input type="radio"/> 休止
評価理由	事業の進捗状況が「B」評価であるものの、事業遅延の主要因であった用地取得難航箇所が事業認定によって解決であること、早期完成の地元要望が強い事業であること、また、当該バイパスは青森県広域道路整備基本計画（平成5年12月策定）に基づく下北半島縦貫道路の一部として整備を進めていることから、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	<input type="radio"/> 対応方針（案）どおり <input type="radio"/> 対応方針（案）を修正すべき
委員会評価	<input type="radio"/> 継続 <input type="radio"/> 計画変更 <input type="radio"/> 中止 <input type="radio"/> 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)