

公共事業再評価調査

整理番号 H26-7

担当課名	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 (年) その他 (社会経済情勢の急激な変化等)

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279号 吹越バイパス	市町村名	横浜町～六ヶ所村																																																
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 20 年度 (用地着手 平成 22 年度 / 工事着手 平成 22 年度)																																																				
終了予定年度	平成 29 年度 (平成 26 年 7 月 工期変更 (再評価時 平成 27 年度))																																																				
事業目的	<p>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5.8km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。</p> <p>【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) 吹越バイパス調査区間指定(平成10年12月) 吹越バイパス整備区間指定(平成21年3月)</p> <p>【成果目標】「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</p>																																																				
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時(1回目)</th> <th>再評価時(2回目)</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>5,750 m</td> <td>5,750 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>跨線橋</td> <td>1 橋</td> <td>1 橋</td> <td>0 橋</td> </tr> <tr> <td>本線函渠</td> <td>3 基</td> <td>3 基</td> <td>0 基</td> </tr> </tbody> </table> <p>隣接工区となる横浜南バイパスの新規事業化(平成25年5月)に伴い共有する(仮)吹越ICの形状変更(現道接続型→ダイヤモンド型)等が必要となり事業費増や工期変更が伴ったが、道路計画(路線計画)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(1回目)	再評価時(2回目)	増 減	計画延長	5,750 m	5,750 m	0 m	計画幅員	7.0(13.5) m	7.0(13.5) m	- m	跨線橋	1 橋	1 橋	0 橋	本線函渠	3 基	3 基	0 基																												
区 分	再評価時(1回目)	再評価時(2回目)	増 減																																																		
計画延長	5,750 m	5,750 m	0 m																																																		
計画幅員	7.0(13.5) m	7.0(13.5) m	- m																																																		
跨線橋	1 橋	1 橋	0 橋																																																		
本線函渠	3 基	3 基	0 基																																																		
事業費	<p>○再評価時総事業費 <u>7,130</u> 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～23年度</th> <th>24年度</th> <th>25年度</th> <th>26年度</th> <th>小 計</th> <th>27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 6,020</td> <td>3,280</td> <td>9,300</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (381)</td> <td>(0)</td> <td>(381)</td> </tr> <tr> <td>〈26年7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>1,300</td> <td>1,370</td> <td>2,000</td> <td>1,350</td> <td>③ 6,020</td> <td>3,280</td> <td>⑤ 9,300</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(202)</td> <td>(59)</td> <td>(11)</td> <td>(109)</td> <td>④ (381)</td> <td>(0)</td> <td>⑥ (381)</td> </tr> </tbody> </table>						～23年度	24年度	25年度	26年度	小 計	27年度～	合 計	計 画					① 6,020	3,280	9,300	(うち用地費)	()	()	()	()	② (381)	(0)	(381)	〈26年7月変更〉								実 績	1,300	1,370	2,000	1,350	③ 6,020	3,280	⑤ 9,300	(うち用地費)	(202)	(59)	(11)	(109)	④ (381)	(0)	⑥ (381)
	～23年度	24年度	25年度	26年度	小 計	27年度～	合 計																																														
計 画					① 6,020	3,280	9,300																																														
(うち用地費)	()	()	()	()	② (381)	(0)	(381)																																														
〈26年7月変更〉																																																					
実 績	1,300	1,370	2,000	1,350	③ 6,020	3,280	⑤ 9,300																																														
(うち用地費)	(202)	(59)	(11)	(109)	④ (381)	(0)	⑥ (381)																																														

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		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	(うち用地費)		64.7% [③/⑤]	100.0% [③/①]
			(100%) [④/⑥]	(100%) [④/②]
	主要工種	改良工 (7,800百万円)	71.2%	101.7%
毎割合	橋梁工 (500百万円)	69.8%	99.7%	
(事業費)	舗装工 (1,000百万円)	11.6%	16.6%	
説 明	隣接工区となる横浜南バイパスの新規事業化(平成25年5月)に伴い共有する(仮)吹越ICの形状変更(現道接続型→ダイヤモンド型)、連続供用区間が延長になったことによる交通運用の見直し(道路情報板の追加設置等)、さらには冬期気象調査結果により視程障害対策の見直しが必要となったこと等により事業費増及び工期変更となったものである。			
問題点・解決見込み	(仮)吹越ICの形状変更に伴う追加用地取得の必要性が生じたことについて、既に地元説明会が終了(平成26年4月)していることや追加用地測量(現地立ち入り調査含)が完了していることから、地元調整は順調に進んでいる。また、今年度からは追加用地買収に着手している。			
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	<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	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支援を想定した当該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。また、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となる可能性(脆弱性)を有しており、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年度に実施された未着手区間の概略計画に係るパブリックインボルブメント(PI)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案」が採択され、平成25年度には未着手区間の一部となる横浜南バイパスが新規事業化されるなど、未着手区間の早期着手(全線供用)に向けた機運が高まっている。 (参考)当該バイパス以外の事業中バイパス むつ南バイパス(H15~)、横浜南バイパス(H25~) 【平成25年度末の事業着手率:約70%】			a b
地元の推進体制等	国道279号沿線首長、議会議長、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)により、当該バイパスを含む下北半島縦貫道路の全線整備(早期完成)が求められている。			a b
効率性	下北半島国定公園(平成24年度観光入込客数:616千人、県内自然公園入込客数 第4位/全11箇所)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り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が確保されることはもとより、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ことのでき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	再評価時	再々評価時	増減
費用項目(C)	(1) 事業費	6,584 百万円	8,839 百万円	2,255 百万円
	(2) 維持修繕費	534 百万円	458 百万円	△ 76 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	7,118 百万円	9,297 百万円
便益項目(B)	(1) 走行時間短縮便益	6,115 百万円	6,030 百万円	△ 85 百万円
	(2) 走行費用減少便益	3,239 百万円	3,188 百万円	△ 51 百万円
	(3) 交通事故減少便益	2,509 百万円	2,468 百万円	△ 41 百万円
	(4) 冬期便益	2,382 百万円	2,350 百万円	△ 32 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
		総便益(B)	14,245 百万円	14,036 百万円
	地域修正係数(φ)	-	-	
	修正総便益(B')	- 百万円	- 百万円	0 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	2.00	1.51	
	修正費用便益比(B'/C)	-	-	
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) 国庫補助事業については、地域修正係数を用いた修正費用便益は適用していない。</p>			a b
計画時との比較	<p>【計画時との比較における要因変化】</p> <p>事業費の増額見直し及び供用時期の遅れに伴う便益の減少</p>			a b

(4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A)・B・C

<p>コスト縮減</p>	<p>【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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設発生土の有効活用（盛土材への流用） ・公的機関との一時ストックヤード交渉・選定（建設発生土の工区外搬出及び一時ストックのため） ・排水構造物、道路付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 ・防雪柵基礎タイプの見直し（基礎コンクリート型→鋼管杭タイプ） 	<p>a. b</p>
<p>代替案</p>	<p>【代替案の検討状況】 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て決定した道路計画であることから、当該バイパス案が最適案となる。</p>	<p>a. b</p>

(5) 評価に当たり特に考慮すべき点

(A)・B・C

<p>住民ニーズの把握状況</p>	<p>【住民ニーズの把握方法】 下北半島縦貫道路の未着手区間の概略計画に係るパブリックインボルブメント（P I）の実施 【平成22～23年度】1回目 【平成26年度】2回目（実施中）</p>	<p>【住民ニーズ・意見】 左記パブリックインボルブメント（P I）では、未着手区間の整備は既事業区間と同様に自動車専用道路による全線バイパス案が支持されている。また、防災面への配慮、「道の駅よこはま」とインターチェンジとの連携による地域経済への配慮、下北半島縦貫道路における休憩機能の確保などが今後の懸案事項として位置付けられていたことから、今年度、再度のP Iを実施中である。</p>	<p>a. b</p>
<p>環境影響への配慮</p>	<p>【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、事業着手前に実施した環境影響調査により、下記に示す主な配慮事項を踏まえた道路計画及び施工計画としている。 ・水路部（沢、河川等を含む）や既設道路部と交差する箇所について、函渠等を設置することにより動物・昆虫等の移動空間に配慮した道路計画としている。 ・生活環境及び自然環境への影響を軽減するため、一時的な使用となる工事施工ヤード及び工事用道路についても極力計画路線（道路区域内）を利用することとし、土地の改変量を極力抑える施工計画としている。 ・土地改変等により発生する伐根材や建設廃材は、現場内再利用（チップ化により法面吹付材利用等）や再資源化処理施設等への搬出により適切な処理を行っている。</p>		<p>a. b</p>
<p>地域の立地特性</p>	<p>（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号は通行止めとなる可能性（脆弱性）を有している。</p>		

3 対応方針(事業実施主体案)

<p>総合評価</p>	<p>● 継続 ○ 計画変更 ○ 中止 ○ 休止</p>
<p>評価理由</p>	<p>ICの形状変更や交通運用及び視程障害対策の見直し等により事業費増及び工期延長となったため費用対効果分析の要因変化が「B」評価となったものの、工期変更の主要因である（仮）吹越IC形状変更に伴う地元調整が順調に進んでいること、パブリックインボルブメントを通じた地元との合意形成が図られている事業であること、また、当該バイパスが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整備の一環として進めていること、さらには平成24年2月豪雪による国道279号の全面通行止めを代表事例とする「想定外」への対応を着実に進めていく必要があることから、対応方針を「継続」とした。</p>
<p>備考</p>	

4 公共事業再評価等審議委員会意見

<p>委員会意見</p>	<p>○ 対応方針（案）どおり ○ 対応方針（案）を修正すべき</p>
<p>委員会評価</p>	<p>○ 継続 ○ 計画変更 ○ 中止 ○ 休止</p>
<p>附帯意見</p>	<p>（附帯意見がある場合に記載）</p>
<p>評価理由</p>	<p>（委員会意見が「対応方針（案）を修正すべき」の場合に記載）</p>