

公共事業再評価調書

整理番号 H29-2

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 type="radio"/> 再評価後 (年) <input checked="" type="radio"/> その他 (<small>国土交通省要領に準拠 事業採択後5年</small>)
---------	--

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 横浜南バイパス	市町村名	横浜町																																																
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 25 年度 (用地着手 平成 27 年度 / 工事着手 平成 27 年度)																																																					
終了予定年度	平成 33 年度 (平成 年 月 工期変更 (当初計画時 平成 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7.0kmのバイパス事業であり、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) 横浜南バイパス整備区間指定(平成25年5月)</p> <p>【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</p>																																																					
主な内容	<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>7,000 m</td> <td>7,000 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>6,975 m</td> <td>6,975 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>109,000 m²</td> <td>109,000 m²</td> <td>0 m²</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>2 基</td> <td>2 基</td> <td>0 基</td> </tr> </tbody> </table>						区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	7,000 m	7,000 m	0 m	計画幅員	7.0(13.5) m	7.0(13.5) m	- m	改良工	6,975 m	6,975 m	0 m	舗装工	109,000 m ²	109,000 m ²	0 m ²	橋梁工	2 基	2 基	0 基																								
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																			
計画延長	7,000 m	7,000 m	0 m																																																			
計画幅員	7.0(13.5) m	7.0(13.5) m	- m																																																			
改良工	6,975 m	6,975 m	0 m																																																			
舗装工	109,000 m ²	109,000 m ²	0 m ²																																																			
橋梁工	2 基	2 基	0 基																																																			
事業費	<p>○当初計画時総事業費 9,822 百万円 (単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~26年度</th> <th>27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>小 計</th> <th>30年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td>2,183</td> <td>1,091</td> <td>1,091</td> <td>1,091</td> <td>① 5,456</td> <td>4,366</td> <td>9,822</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(123)</td> <td>(61)</td> <td>(61)</td> <td>(61)</td> <td>② (306)</td> <td>(247)</td> <td>(553)</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>340</td> <td>575</td> <td>1,014</td> <td>1,394</td> <td>③ 3,323</td> <td>6,499</td> <td>⑤ 9,822</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(0)</td> <td>(2)</td> <td>(241)</td> <td>(150)</td> <td>④ (393)</td> <td>(160)</td> <td>⑥ (553)</td> </tr> </tbody> </table>							~26年度	27年度	28年度	29年度	小 計	30年度~	合 計	計 画	2,183	1,091	1,091	1,091	① 5,456	4,366	9,822	(うち用地費)	(123)	(61)	(61)	(61)	② (306)	(247)	(553)	〈 年 月 変 更 〉								実 績	340	575	1,014	1,394	③ 3,323	6,499	⑤ 9,822	(うち用地費)	(0)	(2)	(241)	(150)	④ (393)	(160)	⑥ (553)
	~26年度	27年度	28年度	29年度	小 計	30年度~	合 計																																															
計 画	2,183	1,091	1,091	1,091	① 5,456	4,366	9,822																																															
(うち用地費)	(123)	(61)	(61)	(61)	② (306)	(247)	(553)																																															
〈 年 月 変 更 〉																																																						
実 績	340	575	1,014	1,394	③ 3,323	6,499	⑤ 9,822																																															
(うち用地費)	(0)	(2)	(241)	(150)	④ (393)	(160)	⑥ (553)																																															

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)		33.8% [③/⑤] (71.1%) [④/⑥]	60.9% [③/①] (128.4%) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (8,047百万円)	33.7%	60.6%
		舗装工 (1,160百万円)	0%	0%
橋梁工 (615百万円)		100.0%	180.0%	
説 明	道路設計及び現地調査は概ね完了しており、平成27年度に用地取得及び工事に着手している。平成28年度末における用地進捗率は約29%(面積ベース)で終点側の改良工事を主に進めている。今後も早期供用に向け、用地取得及び工事の促進を図っていく。			
問題点・ 解決見込み	用地調査の結果、共有地が複数確認されており、任意の交渉による取得が困難となる可能性がある。平成28年度に下北半島縦貫道路の当該工区を含む区間を都市計画道路に指定しており、土地収用の前提となる都市計画法に基づく事業認可手続きが平成28年度末に完了していることから、今後は必要に応じて土地収用の手続きを活用しながら、早期の用地取得を図っていく。			
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。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>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。</p> <p>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。</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」事象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年度に実施された未着手区間の概略計画に係るPIにより、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」の概略ルート帯が決定し、平成25年度に当該工区が新規事業化したところである。平成28年度には未着手区間の一部となる横浜北バイパスが新規事業化されるとともに、平成29年度には吹越バイパスが開通を予定しているなど、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 吹越バイパス（H20～H29予定）、むつ南バイパス（H15～）、横浜北バイパス（H28～）		a. b
地元の推進体制等	※PI【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】 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	下北半島国定公園（平成27年度観光入込客数：約754千人）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	当初計画時	再評価時	増減
費用項目 (C)	(1) 事業費	7,660 百万円	8,685 百万円	1,025 百万円
	(2) 維持修繕費	1,907 百万円	637 百万円	△ 1,270 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	9,567 百万円	9,322 百万円	△ 245 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	12,725 百万円	13,314 百万円	589 百万円
	(2) 走行費用減少便益	2,592 百万円	3,625 百万円	1,033 百万円
	(3) 交通事故減少便益	1,405 百万円	1,673 百万円	268 百万円
	(4) 冬期便益	— 百万円	4,783 百万円	4,783 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総便益	16,722 百万円	23,395 百万円	6,673 百万円
B / C		1.75	2.51	
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
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>海沿いを通る現道の国道279号は吹雪による視程障害や路面凍結等により、冬期の走行速度が著しく低下するが、当該工区の整備により、冬期交通の走行性が大きく向上することが見込まれることから、マニュアル等で計上認められている冬期便益を追加した結果、費用便益比が上昇した</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	<p>【コスト縮減の検討状況】</p> <p>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、ストックヤードの活用） ・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 	a. b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <p>現道活用案を含む複数ルート案比較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。</p>	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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <p>下北半島縦貫道路未着手区間の概略計画に係るP Iの実施（平成22～23年度）</p>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <p>P Iにおけるアンケート調査や地域懇談会の実施により、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た。</p>	a. b
環境影響への配慮	<p>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</p> <p>(1)対応状況 ● 配慮している ○ 配慮していない</p> <p>(2)区分</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 <p>(3)特に配慮する対応内容</p> <p>土地の改変を極力抑えたルートを計画するとともに、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25～26年度において環境影響調査を実施し、専門家の意見を踏まえながら、函渠の設置による動物移動や水資源の分断回避など、周辺環境に配慮した道路計画としている。また、施工中においても、速やかな植生対策による土砂流出の防止、散水養生による粉じん発生の抑制などに努めながら、工事を進めることとしている。</p>	a. b	
地域の立地特性	<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</p> <p>(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)</p> <p>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。</p>		

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	P Iを通じて地元との合意形成が図られ、早期完成の要望も強い事業であること、共有地取得の難航が見込まれるが、土地収用の前提となる事業認可の手続きを進めていること、当該工区は青森県広域道路整備基本計画に基づく下北半島縦貫道路の一部として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	● 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)