

# 公共事業再評価調書

整理番号 H29-3

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101号 追良瀬II期 バイパス	市町村名	深浦町
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 65% <input checked="" type="radio"/> 県 35% <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21年度 / 工事着手 平成22年度				
終了予定年度	平成34年度 (平成29年3月工期変更 (当初計画時 平成30年度))				

事業目的	<p>一般国道101号は、青森市を起点とし秋田県秋田市に至る、延長約220kmの主要な幹線道路であり、両県日本海沿岸部の住民生活、社会経済活動を支える唯一の路線である。</p> <p>当該区間は、幅員狭小(最小W=4.5m)、急勾配(最急I=7.2%)、急カーブ(最小R=10m)の隘路区間が連続しており、交通安全上危険な状況にあり、また防災点検要対策箇所が集中し、ほぼ全線が特殊通行規制区間に指定されているなど、災害による通行止めの危険性が高い。</p> <p>このため、バイパス整備により、隘路区間および防災点検要対策箇所を解消し、安全で円滑な交通を確保するとともに、災害時の緊急輸送路の確保や日本海沿岸部の観光拡大や産業活動の支援に寄与するものである。</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</p> <p>【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>
------	--

主な内容	区 分	当初計画時	再評価時	増 減
	計画延長	3,550 m	3,550 m	0 m
	計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m
	改良工	3,289 m	3,289 m	0 m
	舗装工	29,600 m <sup>2</sup>	29,600 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
	橋梁工	2 基	2 基	0 基

事業計画は当初計画と比較して変更はない。

事業費	○当初計画時総事業費 3,952 百万円 (単位:百万円)						
		~26年度	27年度	28年度	29年度	小 計	30年度~ 合 計
	計 画					① 2,635	1,317 3,952
	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	② ( 153 )	( 76 ) ( 229 )
	〈 年 月変更〉						
実 績	573	90	400	245	③ 1,308	2,644 ⑤ 3,952	
(うち用地費)	( 114 )	( 9 )	( 25 )	( 9 )	④ ( 157 )	( 72 ) ⑥ ( 229 )	

## 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		33.1% [③/⑤]	49.6% [③/①]
	(うち用地費)		( 68.6% ) [④/⑥]	( 102.6% ) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 ( 2,571百万円)	35.9%	53.9%
		舗装工 ( 258百万円)	0.0%	0.0%
橋梁工 ( 1,123百万円)		34.3%	51.4%	

説 明	計画全体に対する進捗率は低いものの、平成28年度からは橋梁工事に着手し、今後も計画的に整備を進める予定である。
-----	---

問題点・ 解決見込み	平成19年度までに追良瀬I期バイパス延長L=2,400mが部分供用していることもあり、事業に対しては地元の理解を得られている。
---------------	---

事業効果 発現状況	平成19年度までに追良瀬I期バイパス延長L=2,400mが部分供用しており、I期バイパスの円滑な交通の確保が図られている。
--------------	---

(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	<p>・平成19年度までに追良瀬Ⅰ期バイパス延長L=2,400mが部分供用しており、現道部における様々な災害・交通障害を解消し、道路交通の安全性の向上や円滑化に寄与するものとして高く評価されている。</p> <p>・地元市町村等で構成する国道101号整備促進期成同盟会から、追良瀬地区の現道部における隘路箇所の早期解消について要望されている。</p>		
必要性	<p>・災害対策基本法に基づく第2次緊急輸送道路に位置付けられていること及び、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ことから、管理者である県が事業主体となって整備する必要がある。</p>			a. b
適時性	<p>・追良瀬Ⅰ期バイパスは平成19年度に供用していることから、引き続き当該区間の隘路区間を整備する必要がある。</p> <p>・平成28年7月に開通した鱒ヶ沢道路を含む「津軽自動車道」へのアクセス向上が図られることで、本県西沿岸地域の観光振興など地域活性化に寄与するものである。</p>			a. b
地元の推進体制等	<p>・国道101号整備促進期成同盟会から追良瀬地区現道隘路箇所の早期解消について要望されている。</p>			a. b
効率性	<p>・隘路区間および防災点検要対策箇所が解消されることで、第2次緊急輸送道路として地震等の災害時において重要な役割を担う。</p> <p>・現在整備が進められている「津軽自動車道」へのアクセス性の向上により広域的な道路ネットワークを形成することで、地域間交流の促進を図り、観光振興や地域産業の活性化などに寄与するものである。</p> <p>・本路線は当該地域における唯一の幹線道路であるが、当該地域は線形・勾配が最も厳しい区間であり、つがる西北五広域連合「鱒ヶ沢病院」への安静な救急搬送に支障をきたしていることから、早急に整備を進める必要がある。</p>			

(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	3,151 百万円	3,658 百万円	507 百万円
	(2) 維持修繕費	390 百万円	298 百万円	△ 92 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	3,541 百万円	3,956 百万円	415 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	4,739 百万円	3,282 百万円	△ 1,457 百万円
	(2) 走行費用減少便益	-26 百万円	-85 百万円	△ 59 百万円
	(3) 交通事故減少便益	128 百万円	162 百万円	34 百万円
	(4) 冬期便益	- 百万円	1,099 百万円	1,099 百万円
	(5) 防災便益	- 百万円	1,928 百万円	1,928 百万円
	総便益	4,841 百万円	6,386 百万円	1,545 百万円
	地域修正係数(φ)	-	1.507	
	修正総便益(B')	- 百万円	9,624 百万円	百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.37	1.61	
	修正費用便益比(B'/C)	-	2.43	
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
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>主な増加要因は、防災便益の新たな導入（平成21年2月～）による。</p>			a. b

(4) コスト削減・代替案の検討状況

(A) ・ B ・ C

コスト削減	<b>【コスト削減の検討状況】</b> 路盤材、舗装材に再生材を使用し、経費の削減を図っている。 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削減を図っている。	a. b
代替案	<b>【代替案の検討状況】</b> 現道拡幅ルートや本計画以外のバイパスルート案では、多額の補償費用が必要となるほか、丘陵部の自然変化が大きくなり大規模法面が発生することから、経済性・施工性・地域生活に与える影響等を総合的に考慮した結果、現ルートが優れていると判断される。	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	<b>【住民ニーズの把握方法】</b> 地元市町村等で構成される国道101号整備促進期成同盟会から追良瀬地区現道隘路箇所早期解消について要望されている。	<b>【住民ニーズ・意見】</b> 当該地域の現道部は狭隘区間であり、車輛のすれ違いに支障をきたしており、円滑な交通と歩行者の安全を確保するためにも、早期の整備が求められている。	a. b
環境影響への配慮	<b>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</b> (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) 中山間地域(振興山村地域、半島振興地域、過疎地域、特定農山村地域)及び特別豪雪地域(災害の記録) S58. 5月:日本海中部地震による落石 H6. 8月:集中豪雨による路肩決壊(片側交互通行) (危険箇所情報) 特殊通行規制区間、防災点検要対策箇所(5箇所)		

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	全ての項目が「A」評価であることや、本路線の持つ重要性や沿道環境の改善効果等を総合的に評価すると、着実に事業を推進し、早期に事業効果の発現を図る必要がある。したがって対応方針を「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)