
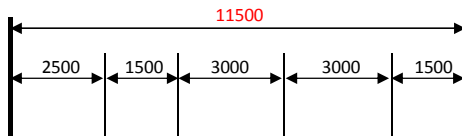



公共事業事後評価調書

(1/3)

1 事業概要		整理番号	H30 - 3	
事業種別	道路改築事業	事業主体	青森県	
事業名	県道改築事業	管理主体	青森県	
箇所名等 (市町村名)	主要地方道 むつ尻屋崎線 岩屋工区 (東通村)	事業方法	○ 国庫補助 ● 交付金 ○ 県単独	
		財源・負担区分	● 国 65% ● 県 35% ○ 市町村 % ○ その他 %	
事業の背景・必要性	主要地方道むつ尻屋崎線は、むつ市横迎町地内を起点とし、国道279号、一般県道関根蒲野沢線と交差し、下北郡東通村尻屋地内を終点とする幹線道路である。 本路線の東通村岩屋地区は、車道幅員が狭小(Wmin=5.0m)であり、車両のすれ違いに支障を来していることから、通行機能強化、安全で円滑な交通の確保を目的として、バイパス事業を実施したものである。			
主な事業内容 (事業量)	全体延長 W=4,040m 道路幅員 L=6.0(11.5)m			
想定した事業効果	《金銭価値化が可能な効果》 ①走行時間短縮 ②走行経費減少 ③交通事故減少 ④冬期間の走行速度向上 ⑤大型車すれ違い困難区間の解消 ⑥観光施設へのアクセス向上 《その他の効果》 ①地域間交流の促進、産業・観光分野の発展支援、歩行者の安全確保 ②冬期間の輸送・搬送の快適性の向上 ③産業発展への寄与			
事業の実施経過	《事業着手》平成5年度 《用地着手》平成8年度 《工事着手》平成8年度 《事業完了》平成25年度			
公共事業評価の実施時期	事前評価時(- 年) 〔当初計画時〕	再評価時(H16年)	再々評価時(H21年)	事後評価時(H30年) 〔最終実績〕
事業期間(事業着手～事業完了)	H5 ～ H30	H5 ～ H30	H5 ～ H26	H5 ～ H25
総事業費	百万円	4,200 百万円	4,200 百万円	4,085 百万円
計画変更の実施時期	第1回計画変更(H17年)	第 回計画変更(年)	第 回計画変更(年)	第 回計画変更(年)
事業期間(事業着手～事業完了)	H5 ～ H26	～	～	～
総事業費	4,200 百万円	百万円	百万円	百万円
特記事項	○平成16年度、平成21年度に再評価を実施しており、対応方針はいずれも【継続】となっている。 ○平成16年度、附帯意見有。内容は以下のとおり ・整備に当たり自然環境、景観、漁業資源に悪影響が出ないよう、環境に配慮した施工法をとること。 ・完了予定が平成30年度となっており、便益の発現が遅くなることを見込まれることから、地域の交通安全を確保するためにも、たとえば事業の年次計画を見直し暫定供用するなど、事業効果の早期発現の可能性を検討すること。 ○附帯意見を受け、平成17年度に事業計画を見直し事業予定期間を4年短縮したほか、事業効果の早期発現に向けた集中投資により事業期間をさらに1年短縮した。			
《事業概要図》	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>位置図</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>標準断面図</p>  </div> </div> <div style="margin-top: 20px;"> <p>平面図</p>  </div>			
担当部課室名	県土整備部 道路課		電話番号	017 - 734 - 9651
			E-MAIL	doro @pref.aomori.lg.jp

2 事業完了後の状況

整理番号 H30 - 3

社会経済情勢等の変化
 事業実施箇所の近隣地域(岩屋地区・尻屋地区)の人口は平成17年時点の730人から平成27年時点556人へ減少している(国勢調査より)。
 一方で、近隣の企業活動は継続しているほか、尻屋岬港の災害時の物流拠点としての役割は変化しておらず、輸送路となる当工区の必要性は変わらない。

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
 ・平成42年時点の将来交通量推計値の減少
 1,861台/日(H17交通量からの推計値) → 950台/日(H27交通量からの推計値)
 ・車種別時間価値原単位の修正(費用便益分析マニュアル(国土交通省)の改訂)

《金銭価値化が可能な効果》

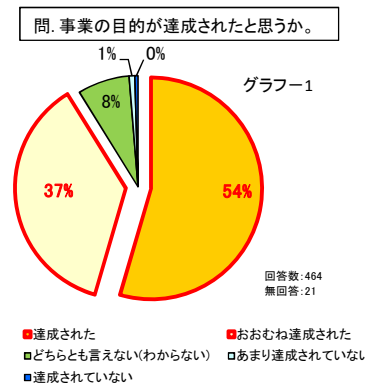
- ① 走行時間短縮
 ・走行時間短縮便益=19.5億円
- ② 走行経費減少
 ・走行費用減少便益=0.5億円
- ③ 交通事故減少
 ・交通事故減少便益=-0.2億円
- ④ 冬期間の走行速度向上
 ・冬期便益=5.8億円
- ⑤ 大型車すれ違い困難区間の解消
 ・防災便益=4.5億円
- ⑥ 観光施設へのアクセス向上
 ・観光便益=0.8億円

《その他の効果》

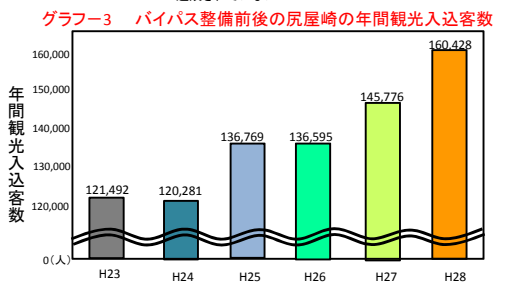
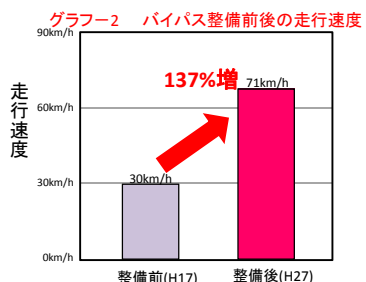
① 岩屋工区の事業目的の達成度
 ・地域住民のうち、91%が「事業目的が達成された」と回答(グラフ-3)
 ・地域住民のうち、95%が「この事業は必要であった」と回答
 具体意見: 通勤時間が短縮された。歩行者の危険が少なくなった。

② 冬期間の輸送・搬送の快適性向上
 ・事業者の100%が、「冬期の輸送が楽になった」と回答
 具体意見: 道幅拡大。カーブ減少。
 →ドライバーの負担軽減につながる。

③ 産業発展への寄与
 ・事業者の100%が、「産業発展上「役立っている」と回答
 具体意見: 輸送効率が大幅に改善された。



事業効果の発現状況



《参考(費用便益比)》

	事前評価時(-年)		再評価時(H16年)		再々評価時(H21年)		事後評価時(H30年)	
総費用(C)	-	百万円	4,123	百万円	4,985	百万円	6,594	百万円
総便益(B)	-	百万円	3,014	百万円	4,135	百万円	3,091	百万円
費用便益比(B/C)	-		0.73		0.83		0.47	
修正費用便益比(B'/C)	-		1.05		1.19		0.67	

《特記事項》

・上記効果のほか、「災害の際、避難するにあたり道路が山側に1本増えて安心した」という防災分野での効果に関する回答もあった。当該工区の現道区間は津波浸水想定区域(浸水深2m以上5m未満)であるため、万一の地震発生時にはバイパスが地元住民の避難路として重要な役割を果たすと考えられる。

事業により整備された施設の管理状況

・供用開始から5年経過した現在においても、交通の支障となるような道路管理上の問題は特に発生していないため、適切な維持管理状況下にあるものと判断できる。
 ・【管理状況】に関するアンケート結果では、64%が「適切に管理されている」と回答している。

事業実施による環境の変化

《「環境影響への配慮」の効果発現状況(特に留意した配慮内容がある場合)》

- ・切土や盛土により植生地を改変した場所は、植生ネットを採用し植生復元を図った。
- ・低騒音・低振動仕様の重機を使用した。
- ・周辺景観との調和を図るため、転落防止柵、照明灯、橋梁高欄に茶色の部材を採用した。

《その他の環境の変化》

・「環境変化」に関するアンケート結果では、事業実施前と比べて環境が「良くなった」「やや良くなった」と答えた人の割合は46%であった。主な理由は「現道において大型車の通行が少なくなり騒音が極めて少なくなった」等であった。

3 まとめ		整理番号
改善措置の必要性	<p>・【改善点】に関するアンケート調査では、「改善点がある」と回答した方は13%であり、夜間の見通しの改善や現道との分かれ目の交差点の安全対策に対する要望が寄せられた。このことから、今年度中に現地調査を行い、改善の必要性が確認できれば、交通安全施設の増設等適切な対策の検討を進めたい。</p>	
再度の事後評価の必要性	<p>・「事業効果の発現状況」にあるとおり、地域住民の多くが「事業目的が達成された」「この事業は必要であった」と回答しており、全体として事業目的は達成されているものと判断できるため、再度の事業評価は必要ないものとする。</p>	
今後に向けた留意点	<p>《同種事業の計画・調査の在り方》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画にあたっては交通量による評価だけでなく、防災への寄与や物流の向上などによって地域に与える効果も考慮したうえで事業計画を立案する必要がある。 ・再評価時、環境への配慮に関する附帯意見があったことから、計画時点で植生の状況や生態、漁業資源等について十分に調査し、環境に配慮した施工計画を立てる必要がある。 <p>《事業評価手法の見直し》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者が実感している事業効果を県民にもわかりやすい形で十分に数値化できる便益の計上方法について、継続して検討を進める。 <p>《同種事業の内容・手法等の在り方》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケート結果で、地域全体の道路整備を求める意見が多かったことから、地域や路線全体で整備効果が発揮できるように、計画的に道路整備を進めていく必要がある。 ・バイパス整備により津波浸水予測区域を避けた避難路・物流ルートの確保が可能となった。引き続きバイパス案や現道拡幅案などから、現地条件を考慮した適切な手法を採用していく必要がある。 	
特記事項	<p>将来交通量の減少は一定程度予測していたが、近年の実測交通量を基にすると減少幅が拡大すると予測され、結果として費用便益比が1を下回ったと分析しており、これは予測以上の人口減少等によるものであり、やむを得ないと考えている。</p> <p>なお、金銭価値化が困難ではあるが、津波浸水予測区域の回避や災害時の物流等の観点から重要である尻屋岬港へのアクセスの確保などの効果もあることから、バイパス整備は適切であったと考えている。</p>	