

事後評価アンケート結果

整理番号 H26 - 3

事業名	国道改築事業	箇所名等	国道338号長後バイパス(佐井村)
-----	--------	------	-------------------

アンケート対象	1. 住民 (1)沿線地域住民(佐井村、大間町/計1,062部) 2. 事業者 (1)旅客輸送業者(バス・タクシー/計20部) (2)観光関連業者(観光施設、宿舎、食堂、売店等/計92部) (3)漁業関係業者(運送業者/計16部) (4)消防署(大間消防署佐井消防分署、大間消防署職員/計42部)		
配布方法	(1)沿線地域住民及び消防署:町村の協力を得て直接配布(1,104部) (2)その他(事業者):郵送配布(128部)	(配布部数)	1,232 部
回収方法	(1)沿線地域住民及び消防署:町村の協力を得て直接回収 (2)その他(事業者):郵送回収(切手貼付)	(回収部数)	821 部
回収率	66.63%		
アンケート結果	※「性別」「年齢」「職業」「住まい」は地域住民への設問対象項目		
回答者属性			
Q) 性別	<p>回答数:590 無回答:5</p>	Q) 年齢	<p>回答数:593 無回答:2</p>
Q) 職業	<p>回答数:575 無回答:20</p>	Q) 住まい	<p>回答数:595 無回答:56</p>
Q) 事業認知度	<p>回答数:750 無回答:15</p>	Q) 利用回数	<p>回答数:526 無回答:9</p>

事後評価アンケート結果

整理番号 H26 - 3

事業名	国道改築事業	箇所名等	国道338号長後バイパス(佐井村)
-----	--------	------	-------------------

アンケート結果

Q) 利用回数 ※消防署の「利用回数」のみ

(平均件数)

年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	5年平均
平均件数	4.7	4.1	2.7	5.1	3.6	4.0

▲グラフ-7

Q) 搬送病院別搬送件数 ※「搬送病院別搬送件数」は消防署への設問対象項目

(件数)

搬送病院	大間病院	むつ総合病院	青森県立中央病院	弘前大学医学部附属病院
件数	108	73	8	1

▲グラフ-8

Q) 利用目的 ※「利用目的」は地域住民への設問対象項目

回答数: 385 (うち複数回答: 29票) 無回答: 90

利用目的	通勤・通学	業務での移動	買い物	娯楽・レジャー	通院	その他
割合	2%	27%	7%	40%	6%	18%

▲グラフ-9

必要度

回答数: 545 無回答: 23

必要度	必要であった	必要ではなかった	どちらとも言えない(わからない)	おおむね必要であった	あまり必要ではなかった
割合	49%	21%	2%	1%	27%

▲グラフ-10

Q) 地域にとってこの事業は必要であったと思いますか。

◎主な意見

●必要(おおむね必要)であった理由

《安全性向上》

- ・以前と比べ、道路が広く見晴らしがよくなり、対向車に遭遇しても見やすくなった。
- ・以前は長後を過ぎると、すぐ急な坂と雪道で運転がきつかった。

《観光振興》

- ・夏場の観光シーズンは通行量も多いので事業は必要だった。

《災害時対応》

- ・火事や災害時に迂回路ができるのはいい。

《搬送者負担軽減・運転者負担軽減》

- ・カーブ及び勾配が緩くなったことにより、揺れに関し傷病者の利益になったこと、冬期間は凍結などに関し機関員(運転員)の不安軽減につながった。

●必要(あまり必要)ではなかった理由

《その他》

- ・それほど車が通る場所ではないと思うが、長後だけ実施したのではあまり意味がないと思う。

管理状況

回答数: 501 無回答: 67

管理状況	適切	適切でない	どちらとも言えない(わからない)	おおむね適切	あまり適切でない
割合	44%	16%	2%	37%	1%

▲グラフ-11

Q) 長後バイパスは青森県が管理しておりますが、管理は適切に行われていると思いますか。

◎主な意見

●適切(おおむね適切)であった理由

《道路管理向上》

- ・今のところ、通行に不便、危険を感じていない。

《冬期管理向上》

- ・冬になれば除雪されているので、適切に行われていると思う。
- ・夏場はともかく冬場も適切に管理されていると思う。

事後評価アンケート結果

整理番号 H26 - 3

事業名	国道改築事業	箇所名等	国道338号長後バイパス(佐井村)
-----	--------	------	-------------------

アンケート結果

環境変化

回答数: 497
無回答: 71

▲グラフ-12

Q)事業の実施により、環境の状況は、事業実施前と比べてどう変化したと思いますか。

◎主な意見

- 良く(やや良く)なった理由
 - 《自然景観》
 - ・景観がよくなって、観光に効果があると思う。
 - ・土砂災害防止に気を配っており、自然の保全と景観が更に良かった。
 - ・法面が整備されており、防災上も有効であると思う。
 - 悪く(やや悪く)なった理由
 - ・河川から漁港内に土砂流入が多くなった。
 - ・森林伐採により、動植物への影響及び景観がやや悪くなった。

改善点

回答数: 494
無回答: 74

▲グラフ-13

Q)長後バイパスの工事や完成した施設について、改善した方がよいと思う点がありますか。

◎主な意見

- 改善点の内容
 - 《管理水準向上》
 - ・アスファルト舗装が少しの区間デコボコがあるので改善してほしいと思う。強風の時、下からの吹き上げが強くなったので、吹雪の時などは視界が利かない時があるので、その対策を取ってほしい。
 - 《線形隘路解消》
 - ・急カーブがもう少しなくなって直線に近づけばよい。
 - 《道路附属施設》
 - ・夜間の急カーブ部分へ街路灯が必要と思う。
 - 《防雪施設》
 - ・すくく吹き溜まりが多いので、できれば防雪柵がほしい。

その他効果

回答数: 515
無回答: 53

▲グラフ-14

Q)長後バイパスの完成により「冬期間や悪天候時における運転の疲労が軽減された」など、「事業目的」に掲げたもの以外に効果があったと思いますか。

◎主な意見

- 効果の内容
 - 《建設波及効果》
 - ・工事に係わる雇用等、経済効果があった。
 - 《安全性向上》
 - ・旧道は道幅が狭かったので、長後バイパスの完成により事故防止につながる。
 - 《その他》
 - ・牛滝方面から来る観光客の方々が(特に自転車)、道路の蛇行と急な坂道が多い中で、長後バイパスあたりに来てホッとした、と私の店に寄って話していたので、効果はあったと思われる。

- 3 -

事後評価アンケート結果

整理番号	H26 - 3
------	---------

事業名	国道改築事業	箇所名等	国道338号長後バイパス(佐井村)
-----	--------	------	-------------------

アンケート結果
長後バイパス整備に関するその他意見
<p>◎主な意見</p> <p>《道路整備要望》</p> <ul style="list-style-type: none">・長後バイパスをベースに国道338号の各所のバイパス化を早急に進めてほしい。(※特に奥戸バイパスはその利用度、価値からいってもすぐに着手していただきたい)。・カーブミラーなど適切に設置してほしい。・まだ危険などところがあるので、そこを整備してほしい。 <p>《道路広報》</p> <ul style="list-style-type: none">・事業を知らない住民がほとんどなので、もっと周知すべき。 <p>《その他》</p> <ul style="list-style-type: none">・道路傾面の川沿いに、(地元の山の)桜やツツジがあつたらいいと思う。・工事期間が長いと思う。・まったく効果がないとは言わないが、もう少しなんとかならなかつたものだろうかと思う。
公共事業全般に関するその他意見
<p>◎主な意見</p> <p>《地域振興》</p> <ul style="list-style-type: none">・下北は県内でも最も「政治・行政の光があたらない」と言われてきたが、県土の均衡ある発展のため、下北の道路に力を入れてください。これからの交流人口増の鍵を下北が握っていると確信している。 <p>《道路整備要望》</p> <ul style="list-style-type: none">・下北地区は道路も良くない(特に北通り地区)が、市町村の財政も豊かでないので必要なことがあっても、そのことにお金を回せないでいると思う。県や国で補助金を出してくれば良いと思う。・住民が少なくても生活している人がいる集落の道路など、長後バイパスのようにどんどん改善していただきたい。・冬期間、国道338号しか他地区へ移動する道路がない。国道338号は、いつ雪崩が起きてもおかしくない道路なので、他にも冬期間閉鎖にしないで避難できる道路があれば、災害が起きた時、地区の人達は助かると思う。・自然と調和した公共事業をしてほしい。・公共事業は佐井村にとってなくてはならず、又、観光の為にも道路などの整備をしていただきたい。・下北半島はまだ未整備の道路が多いので、早急な整備を望む。・長後のみではなく、福浦、牛滝も改善してほしい。佐井村の道路が長後バイパスみたいに広く快適になればいいと思う。 <p>《その他》</p> <ul style="list-style-type: none">・道路工事の際、迂回路がなく、5～10分待たされるのがつらい。(佐井～牛滝間で何度かあった)

事後評価アンケート結果

整理番号 H26 - 3

事業名	国道改築事業	箇所名等	国道338号長後バイパス(佐井村)
-----	--------	------	-------------------

アンケート結果

達成度：一般目的【地域住民への設問】

Q)長後バイパス事業の完成した結果をみて、事業目的が達成されたと思いますか。

回答数：388
無回答：55

▲グラフ-15

◎主な意見

- 達成(おおむね達成)された理由
 - 《走行性向上》
 - ・危険箇所が解消された。
 - ・非常に便利になった。
 - 《冬期走行性向上》
 - ・冬でも心配なく走ることができる。
 - 《観光振興》
 - ・観光客が行きやすくなった。
- 達成(あまり達成)されていない理由
 - ・一部がよくなっただけ。
 - ・やる(道路整備)のであれば、福浦地区までやるべき。

達成度：一般目的【旅客輸送業者・観光関連業者・漁業関係運送業者・消防署への設問】

Q)(長後バイパス事業の完成した結果を見て、下記の事項が改善されたと思いますか。)・バイパスを利用することで急カーブや急勾配がなくなり運転が楽になったかどうか。

回答数：114
無回答：11

▲グラフ-16

◎主な意見

- 達成(おおむね達成)された理由
 - 《冬期走行性向上》
 - ・冬道が楽になった。
 - 《走行性向上》
 - ・急カーブ、急勾配がなくなった。
 - ・運転時のストレスが軽減され、荷重がかからなくなり運転が楽しくなるような気がする。
 - ・救急搬送中の車両の横ゆれ等が改善された(横ゆれが軽減された)。
 - 《安全性向上》
 - ・車道の幅を考えれば、観光の運転手は、不安が減ったと思われる。
 - 《地域振興》
 - ・地域間交流の活性化にも寄与するものと思う。
 - 《搬送者負担軽減・運転者負担軽減》
 - ・カーブ及び勾配が緩くなったことにより、揺れに関し傷病者の利益になったこと、冬期間は凍結などに関し機関員(運転員)の不安軽減につながった。
- 達成(あまり達成)されていない理由
 - ・急なカーブはまだ残っている。

達成度：所要時間【旅客輸送業者・観光関連業者・漁業関係運送業者・消防署への設問】

Q)(長後バイパス事業の完成した結果を見て、下記の事項が改善されたと思いますか。)・バイパスを利用することで所要時間の短縮が図られたかどうか。

回答数：114
無回答：11

▲グラフ-17

◎主な意見

- 達成(おおむね達成)された理由
 - 《走行性向上》
 - ・若干ではあるが搬送時間短縮になっている。
 - ・走行時間より、精神的時間の短縮が大きい。
 - 《冬期走行性向上》
 - ・雪道でのスリップ等がなくなり運転的には短縮されたと思う。
- 達成(あまり達成)されていない理由
 - ・バイパス以外の道路がまだよくないから。
 - ・直線が長く続くわけではないし、急カーブも残っている。
 - ・急カーブ、急勾配がなくなったとは言えカーブがあることには変わらないので、傷病者のことを考えればスピードは控えなければならないので搬送時間はあまり変わらない。

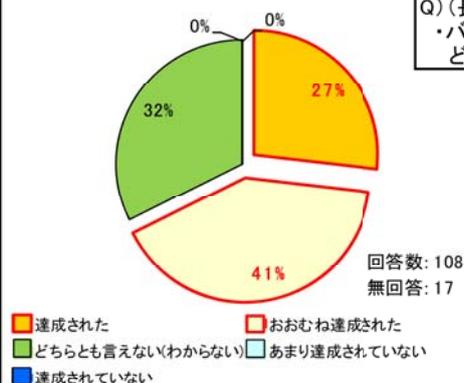
事後評価アンケート結果

整理番号 H26 - 3

事業名	国道改築事業	箇所名等	国道338号長後バイパス(佐井村)
-----	--------	------	-------------------

アンケート結果

達成度:すれ違い・冬期【旅客輸送業者・観光関連業者・漁業関係運送業者・消防署への設問】



Q) (長後バイパス事業の完成した結果を見て、下記の事項が改善されたと思いますか。)
・バイパスを利用することで大型車とのすれ違いや冬期の輸送・搬送が楽になったかどうか。

◎主な意見

●達成(おおむね達成)された理由

《走行性向上》

- ・整備前に比べれば、対向車が来てても身構えなくてもよくなった。
- ・幅員が広がり大型車とのすれ違いは楽になった。急勾配が改善され冬期の救急搬送も楽になったと思われる。

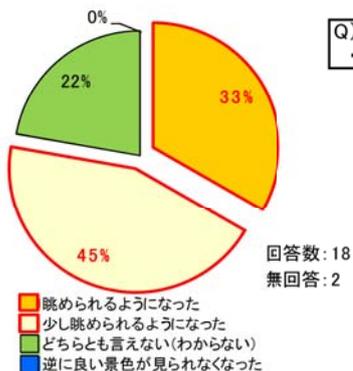
《代替路確保》

- ・むつ方面の道路が通れなくなったとき必要だから。

《冬期走行性確保》

- ・この場所は冬期間の風の強さは半端ではないので格段の安心感がある。

達成度:景観【旅客輸送業者への設問】

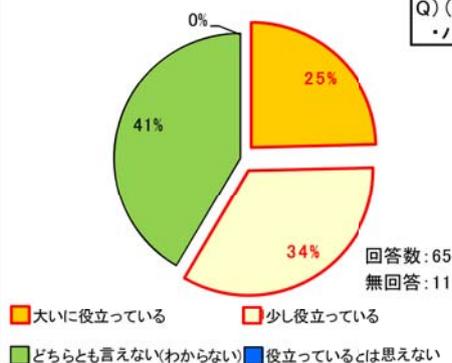


Q) (長後バイパス事業の完成した結果を見て、下記の事項が改善されたと思いますか。)
・バイパスを利用することで良い景色が眺められるようになったかどうか。

◎主な意見

自由意見なし

達成度:観光振興寄与【旅客輸送業者・観光関連業者への設問】



Q) (長後バイパス事業の完成した結果を見て、下記の事項が改善されたと思いますか。)
・バイパスは観光振興上役立っているかどうか。

◎主な意見

●達成(おおむね達成)された理由

《走行性向上》

- ・長後バイパスができたことにより、通行しやすくなった。

●達成(あまり達成)されていない理由

- ・まだ危ない所が沢山ある。

事後評価箇所における整備効果

整理番号 H26 - 3

事業名	国道改築事業	箇所名等	国道338号長後バイパス(佐井村)
-----	--------	------	-------------------

当該事業を含む国道338号の通行機能の確保や安全性の向上により、以下の二次的効果が期待される。

【観光振興】

- 国道338号は下北半島の周遊観光ルートを形成する路線の1つであることから、下北半島国立公園の周遊観光振興へ寄与する。
- 仏ヶ浦など特徴的な地形・景観の多い下北半島の日本ジオパーク認定を目指し、協議会を設立(H25.1)。周遊観光事業への発展が期待される。

【半島振興】

- 国道338号は下北地域半島振興計画(H17.12)における「半島循環道路」に位置付けられていることから、地域間交流の促進による産業活動を支援する。

【大間崎】



広域図



【日本三大霊場 恐山】



【仏ヶ浦】



下北半島ジオパーク ジオサイトマップ



(下北半島ジオパーク構想推進協議会出典を参考に作成)

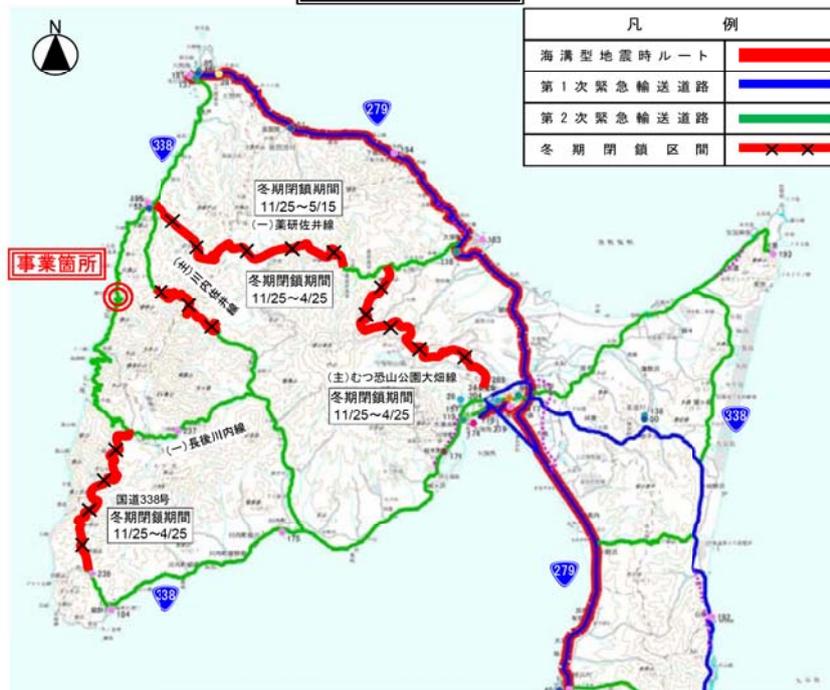
事後評価箇所における整備効果

整理番号 H26 - 3

事業名	国道改築事業	箇所名等	国道338号長後バイパス(佐井村)
-----	--------	------	-------------------

【地域防災力の向上】
○下北地域は冬期閉鎖路線：計4路線約81km(下図：緊急輸送道路網図参照)を抱えていることから、第2次緊急輸送道路に位置付けられている当該路線の安全性向上が図られることにより、年間を通じた地域防災力の向上に寄与する。
○当該路線の安全性向上により、下北地域における複合災害時における広域避難経路の確保に寄与する。(下図：広域避難経路確保に向けた取組図参照)

緊急輸送道路網図



広域避難経路確保に向けた取組



(別紙)

事後評価箇所状況写真

整理番号 H26 - 3

事業名	国道改築事業	箇所名等	国道338号長後バイパス(佐井村)
-----	--------	------	-------------------

旧道部写真(バイパス整備前)



(写真①)



(写真②)

バイパス整備後写真



(写真③)



(写真④)

完成全景写真



費用対効果分析説明資料

整理番号 H26 - 3

事業名	国道改築事業	箇所名等	国道338号長後バイパス(佐井村)
-----	--------	------	-------------------

【費用対効果の算定内容】

1. 費用対効果の算定根拠

算定の考え方は『公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通版)』(平成21年6月 国土交通省策定)による。

また、具体的算定手法については『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)によった。本マニュアルにおいては、社会的余剰を便益(B)とし、整備に係る総費用及び維持管理費を現在価値に割り引いたものを費用(C)として評価するものである。

また、『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 青森県 県土整備部 道路課)により、追加便益及び地域修正係数を考慮した。

2. 事業全体の投資効率性

(1) 道路整備に要する費用(便益を算出する事業延長 L=2.30km)

○C: 総費用 = 4,722 百万円

○総費用算出根拠

道路整備に要する費用から消費税及び用地取得に要する費用を除いたものに、供用後50年間の維持管理費を加えたものを現在価値化したもの。

(単位: 百万円)

区分	事業費①	用地費②	維持修繕費③	総費用①-②+③
費用	3,101	141	821	3,781
現在価値	4,313	20	429	4,722

(1) 道路整備による便益

○C: 総費用 = 2,022 百万円

○総費用算出根拠

道路整備によりもたらされる社会的余剰として、整備後50年間、各項目について整備がなかった場合の費用から整備があった場合の費用を除いた額を便益として、それぞれ現在価値化したものの合計。

地域修正係数(下北地方生活圏: 1.438)を乗じて、修正便益を算出。

(単位: 百万円)

区分	走行時間短縮便益①	走行経費減少便益①	交通事故減少便益③	冬期便益④	防災便益⑤
費用	1,603	42	-9	485	324
現在価値	886	23	-5	268	324

災害時迂回便益⑥	県道の冬期迂回便益⑦	総便益①+②+③+④+⑤+⑥+⑦
513	439	3,397
284	242	2,022

地域修正係数	修正道便益
1.438	2,908

【費用対効果分析の結果】

費用便益比 B/C(事後評価時点) = 2,022 百万 / 4,722 百万 = 0.43

修正費用便益比 B'/C(事後評価時点) = 2,908 百万 / 4,722 百万 = 0.62

平成10年度 道路事業再評価結果

事業名	一般国道338号 長後バイパス		事業主体	青森県
起終点	自：下北郡佐井村大字長後 至：下北郡佐井村大字長後		延長 (内供用)	2.6 km (-)
平成1年度事業化	平成1年度用地着手	平成4年度工事着手	平成18年度供用予定	
全体事業費 うち用地費	24.0億円 1.2億円	投資済事業費 うち用地費	6.5億円 (進捗率27%) 0.9億円 (進捗率75%)	
<p>事業目的</p> <p>国道338号は函館市を起点とし、大間町、川内町、むつ市、六ヶ所村を經由して下田町に至る幹線道路である。当路線は下北半島を半周する半島循環道路に指定されており、地域生活道路として、また半島周遊観光道路として重要な路線である。</p> <p>当該箇所は下北半島西海岸の急峻な地形を通り、急勾配、急カーブが連続しており、円滑な交通が阻害されている。</p> <p>当バイパスの整備により交通隘路区間が解消され、地域間の交流、地域の産業・経済発展及び観光拡大に寄与するものである。</p> <p>事業進捗状況</p> <p>平成4年度から工事着手したが、平成5年度に大規模な地すべりが発生したため、地すべり調査、ルートの見直しによる道路詳細設計を行ってきた。</p> <p>平成10年度はルート見直しにより、新たに必要となる用地(国有林野)の取得のため保安林解除の手続きを進めるとともに地すべり部分を除く区間の改良を実施している。</p>				
<p>再評価実施時点における評価指標該当項目：</p> <p>費用便益比 (B/C) = 0.6</p> <p>I-(2)物流の効率化の支援・・・現道を総重量25tの車両が通行できない</p> <p>II-(3)地域づくりの支援・・・大型車すれ違い困難区間がある 隣接市町村役場間の所要時間が30分以上</p> <p>IV-(1)道路の防災対策 ・危機管理の充実 ・近隣市へのルートが1つしかなく災害により 孤立化する集落がある 緊急輸送道路ネットワーク計画の位置づけ(第2次) 防災点検要対策箇所(4箇所) 事前通行規制区間がある</p>				
<p>事業進捗が順調でない原因、事業化時より再評価実施段階までに变化した周辺環境等</p> <p>大規模な地すべりの発生により、当初計画の見直しが必要となったため事業進捗が遅れている。</p>				
<p>今後の対応方針：継続</p> <p>現在設計の見直しが完了し、新たに必要な用地も国有林野のみで平成11年度に取得できる見通しであるため、完成予定年度が平成18年度となるものの継続して事業を進め、事業効果の発現を図る。</p>				

公共事業再評価調査

整理番号 H15-17

担当部課室名	県土整備部 道路課	電話番号	017-732-9651
		E-MAIL	doro@ags.pref.aomori.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	国道改築事業	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338号道路改築事業	地区名等	長後バイパス 市町村名 佐井村					
事業方法	<input checked="" type="radio"/> 国庫補助 <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 元 年度 (用地着手 平成 元 年度 / 工事着手 平成 4 年度)							
終了予定年度	平成 22 年度 (年 月計画変更 (当初計画時 18 年度))							
事業目的	・急カーブ、急勾配が連続し、幅員狭小、落石崩壊危険箇所、地滑り地形の交通の隘路区間を解消し、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、下北半島の観光拡大にも寄与するものである。							
主な内容	全体延長L=2,560m 幅員W=6.0(8.0)m 橋梁1基L=52.0m							
事業費	○再評価時総事業費 2,400 百万円 (単位:百万円)							
		~12年度	13年度	14年度	15年度	小計	16年度~	合計
	計 画 (うち用地費) (年 月変更)	()	()	()	()	① 1,637 ② (81)	763 (38)	2,400 (119)
	実 績 (うち用地費)	865 (96)	80 (3)	30 (18)	130 (1)	③ 1,105 ④ (118)	1,295 (1)	⑤ 2,400 ⑥ (119)

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)	46% [③/⑤] (99.2%) [④/⑥]	年次計画に対する進捗 67.5% [③/①] (145.7%) [④/②]	
	改良工 (1,654百万円)	57.4%	84.1%	
	主要工種毎割合 (事業費)	橋梁工 (410百万円)	9.0%	13.2%
	舗装工 (217百万円)	0%	0%	
	用地 (119百万円)	面積割合 96.7%	面積割合 141.8%	
説明	地滑り対策の検討と国有林野の保安林解除に期間を要したものの、平成14年度に国有林野の保安林を解除し所管換手続きを済ませており、今後積極的に工事の進捗を図っていく。			
問題点・解決見込み	一部共有地があるものの、事業認定の準備を進めることとしており、解決する見込みである。			
事業効果発現状況	地滑り対策として集水井工を1基施工しており、その付近の水位が低下して、地滑り対策の効果がでている。			

(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	【全国の評価】 ・従前各分野別の長期計画、道路でいえば「道路整備五ヶ年計画」を策定していたが、国土交通省内の各分野を統合した「社会資本整備重点計画」を今年度策定することになっている。 ・道路特定財源については、暫定税率の適用期限を5年間延長することとなっている。	【県内の評価】 ・公共交通機関の未整備な本県にとって、車を主とする交通に頼らざるを得ない状況であるが、まだ未整備区間が多く(国・県道の改良率 全国71.5%、東北6県74.5% 青森県69.2%)、さらに豪雪地帯であり冬季の安全確保や社会基盤整備としての道路整備に対する要望は多い。	
	当地区における評価	・当該地区は、急カーブが連続し、幅員狭小の隘路区間であり、落石崩壊や地滑りの危険もあるため、早期の道路整備が求められている。		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は、県が管理・整備する国道である。 ・当該地区は、急カーブ(最小曲線R=7)、急勾配(最大勾配I=13%)が連続し、幅員狭小の交通の隘路区間であり、外に代替の無い唯一の生命線であるので、計画的な整備が求められている。 ・落石崩壊危険箇所が5箇所、さらに地滑り地帯であり早期の整備が求められている。 ・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緊急輸送道路ネットワーク計画の中に位置付けられている。 ・下北半島の観光拡大、医療サービスの向上にも大きく寄与する。 			a b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、代替性のない路線で半島循環道路、緊急輸送道路として指定されているが、落石等の危険箇所や地滑り地帯と、非常に弱い道路である。昨年8月~9月にかけて道路決壊により孤立した451名在住3地域の例もあり、道路の整備は民生安定上重要である。 ・下北半島の観光客の入り込み数も増大し、恐山から仏ヶ浦という観光ルートも定着してきており、安全性・利便性向上、観光拡大のため道路整備の必要性が高まっている。 			a b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> ・むつ市長を会長とする下北郡の町村長、議会議長で構成する下北総合開発期成同盟会より、長後バイパスの早期完成を要望されている。 ・自然保護課との国定公園事業の同意事項変更協議も完了したほか、国有林管理者側との所管換手続きも完了し、関係機関との推進体制が整っている。 			a b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、脇野沢~佐井間にある各集落を結ぶ唯一の道路であり、生活道路としてきわめて重要な路線である。本事業計画区間の現道には、H8防災総点検における落石崩壊対策箇所が5箇所もあり、災害により全面通行止めになった場合、集落住民に多大な影響を与えることになる。よって長後バイパスの整備により、落石危険箇所の解消による地域住民生活道路の安全確保が図れる。また、緊急輸送道路の確保の面からも大きな効果がある。 ・下北半島の観光拡大に寄与し、地域の活性化、経済発展に効果がある。 			

(3) 費用対効果分析の要因変化

A・B・(C)

区分	主な項目	計画時	再評価時	増減
費用項目 (C)	(1)事業費	2,277 百万円	2,639 百万円	362 百万円
	(2)維持管理費	451 百万円	469 百万円	18 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	2,728 百万円	3,108 百万円	380 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	1,782 百万円	1,992 百万円	210 百万円
	(2)走行経費減少便益	-25 百万円	-3 百万円	22 百万円
	(3)交通事故減少便益	-14 百万円	-5 百万円	9 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
	総便益	1,743 百万円	1,984 百万円	241 百万円
	B/C	0.64	0.64	
【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(案) 道路・街路事業				
【費用対効果分析における特記事項】				
-				

(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】 ・路盤材・舗装材に再生材を使用し、経費の縮減を図っている。 ・建設発生土を盛土材料として使用し、経費の縮減を図っている。	a. b
代替案	【代替案の検討状況】 ・地滑り対策工法として、深礎杭工・アンカー工を代替案として検討した結果、経済性、施工時の安全性を考慮し、現計画の押え盛土工法が優れている。	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】 ・むつ市長を会長とする下北郡の町村長、議会議員で構成する下北総合開発期成同盟会より、長後バイパスの早期完成を望む旨の要望が県へ出されている。	【住民ニーズ・意見】 ・下北半島において産業経済・教育・生活及び観光上きわめて重要な路線である国道338号における狭隘・急カーブ・急勾配箇所の整備は地域振興上重要であり、長後工区の早期整備を求めている。	a. b
環境影響への配慮	【地域別環境配慮指針への対応】 (1)地域区分 <input type="text" value="S5a"/> (2)対応状況 ● 配慮している ○ 配慮していない	【開発事業等における環境配慮指針への対応】 ● 配慮している ○ 配慮していない	a. b
地域の立地特性	【特記事項】 ・当該工区は、下北国定公園内にあるため、特に土砂及び濁水を流出させないことに配慮して工事を行うこととしている。 ・当該地区は過疎地域、山村振興区域、半島振興対策実施地域となっており、本路線は、半島循環道路、緊急輸送道路としても指定されている。 ・落石崩壊箇所、地滑り地帯でもあるが、他に代替のない唯一の生命線である。 ・当該地域の2次救急病院は、大間町立病院であり、本路線が医療サービス向上に対する役割は極めて大きい。 ・津軽国定公園内の公園道路(佐井牛滝線)として指定されている。		

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 (林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
評価理由	・半島循環道路として下北半島の観光拡大、緊急輸送道路の確保、危険箇所の解消などのため道路整備が必要であり、国有林野の所管換が終了したことにより今後積極的に工事を進めていき、事業効果の発現を図る。
備考	

4 公共事業再評価審議委員会意見

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 (林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
附帯意見	
評価理由	

公共事業再評価調書

(1/3)

整理番号 H17-24

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	017-734-9651
		E-MAIL	doro@ags.pref.aomori.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 (社会経済情勢の急激な変化等)
---------	--

1 事業概要

事業種別	道路事業	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338号 長後バイパス	市町村名	佐井村			
事業方法	<input checked="" type="radio"/> 国庫補助 <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1年度 (用地着手 平成1年度 / 工事着手 平成4年度)							
終了予定年度	平成22年度 (平成16年12月工期変更 (当初計画時 平成18年度))							
事業目的	・一般国道338号は、北海道函館市を起点とし、むつ市、東通村、六ヶ所村、三沢市を經由し、上北郡下田町に至る延長約229kmの幹線道路である。(3種3級、設計速度30km/h) ・2次医療圏の中核病院であるむつ総合病院への搬送時間の短縮が図られ、さらに、八戸生活圏へ連絡することにより地域間の交流、連携が図られるとともに、下北半島地域の生活・経済・観光アクセスに寄与するものである。 ・長後バイパスは、幅員狭小(W=3.0m→6.0m)、急カーブ(R=8m→60m)及び急勾配(I=12%→6%)の連続する隘路区間を解消し、安全で円滑な交通の確保を図る。							
主な内容	区 分		再評価時	再々評価時	増 減			
	計画延長		2,560 m	2,560 m	0 m			
	計画幅員		6.0 (8.0) m	6.0 (8.0) m	0 m			
	改良工		2,526 m	2,526 m	0 m			
	舗装工		20,480 m ²	20,480 m ²	0 m ²			
	橋梁工		1 基	1 基	0 基			
・事業量に変更はないが、バイパス部の高盛土・押さえ盛土に使用する土砂を、流用土から購入土へ変更して施工することにより、事業費は増工になっている。								
事業費	○再評価時総事業費 2,400 百万円 (単位:百万円)							
		~14年度	15年度	16年度	17年度	小 計	18年度~	合 計
	計 画					① 2,473	727	3,200
	(うち用地費)	()	()	()	()	② (97)	(29)	(126)
実 績	975	138	140	640	③ 1,893	1,307	⑤ 3,200	
(うち用地費)	(117)	(1)	(0)	(4)	④ (122)	(4)	⑥ (126)	

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)		59.2% [③/⑤]	76.5% [③/①]
			(96.8%) [④/⑥]	(125.8%) [④/②]
	主要工種	改良工 (2,633百万円)	58.6%	74.8%
毎割合	舗装工 (217百万円)	0.0%	0.0%	
(事業費)	橋梁工 (350百万円)	100.0%	129.6%	
説 明	・平成5年度に大規模な地滑りがあり、調査と検討に長期間(H6~H9)を要した。 ・平成16年度末で用地取得率93%に達しており、今後積極的に工事の進捗を図って行く。			
問題点・解決見込み	・事業を進めるに当たっての阻害要因はなく、順調に事業の進捗を図ることができる。			
事業効果発現状況	・佐井村内を通る国道338号は、平成に入り現在までに土石崩壊により17回もの災害履歴があり、そのうち10回が全面通行止めとなっている。 ・地滑り対策として、集水井戸を2基施工しており、その付近の水位が低下して、地滑り対策の効果が発揮されている。 ・これらの問題点解消の一端を担う当工事の効果は大きい。			

(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15年10月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、道路整備事業について、透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図ることとしている。	【県内の評価】 ・公共交通機関が未整備である本県にとって、自動車を主とする交通に頼らざるを得ない状況であるが、県内の道路は未整備区間が多く、さらに豪雪地帯であるため、冬期の安全確保や社会基盤整備としての道路整備に対する要望は多い。	
	当地区における評価	・半島循環道路として、早期の整備が求められている。 ・現道が未改良であり、幅員狭小、急カーブ、急勾配の連続する隘路区間であることから、本区間の整備は佐井本村以南4集落219軒650人の住民にとって民生安定上効果が大きい。 ・地域の幹線道路であり生活道路である当該路線の重要性から、むつ市長を会長とする下北郡の町村長、議会議長で構成する「下北総合開発期成同盟会」より早期の道路整備が強く求められている。		
必要性	・当該路線は、地域住民にとっての生活道路であり、また下北半島周遊観光の重要な幹線道路である。 ・佐井診療所からの長後、牛滝地区への出張診療のため整備が必要である。 ・佐井村を含む北通り地区の中心病院は隣町にある大間病院であり、急を要する重篤患者搬送の時間短縮を図る必要がある。 ・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緊急輸送道路ネットワーク計画における第2次確保路線として位置付けられている。		(a)・b	
適時性	・半島振興法が、平成17年度から10年間の延長となり、更なる半島振興支援が求められている。 ・当該地区は半島循環道路、緊急輸送道路として指定されているが、平成8年度道路防災総点検で落石崩壊25箇所、岩石崩壊5箇所の計30箇所ともなる要対策箇所が存在し、また地すべり地形ともなっている非常に脆弱な道路であり、当事業は時宜を得ている。 ・平成に入り17回の災害による交通規制が行われ、うち10回は全面通行止めになっており、地域住民に大きな影響を与えている。 ・新幹線八戸開業により、下北半島を訪れる観光客が増加傾向にあり、半島周遊観光道路として当該区間の整備の必要性が高まっている。		(a)・b	
地元の推進体制等	・むつ市長を会長とする下北郡の町村長、議会議長で構成する「下北総合開発期成同盟会」より早期の道路整備が強く求められている。 ・平成16年度末段階では、93%の用地を取得しており、地元の協力体制が整っている。		(a)・b	
効率性	・本路線は、地域住民にとっての生活道路であり、また下北半島周遊観光の重要な幹線道路である。 ・本事業計画区間の現道には、平成8年度道路防災総点検で落石崩壊25箇所、岩石崩壊5箇所の計30箇所ともなる要対策箇所が存在し、また地すべり地形ともなっている非常に脆弱な道路である。 ・平成に入り現在までに、土石崩壊により17回もの交通規制の災害履歴があり、そのうち10回が通行止めとなっており、早期道路整備は民生安定上重要である。 ・当事業の整備により、これら落石危険箇所の解消、地域住民生活道路の確保、そして、救急搬送時間の短縮、緊急輸送道路の確保の面からも非常に大きな効果がある。			

(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	2,639 百万円	3,266 百万円	627 百万円
	(2) 維持修繕費	469 百万円	310 百万円	△ 159 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	3,108 百万円	3,576 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	1,992 百万円	3,083 百万円	1,091 百万円
	(2) 走行費用減少便益	△ 3 百万円	708 百万円	711 百万円
	(3) 交通事故減少便益	△ 5 百万円	141 百万円	146 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
		総便益	1,984 百万円	3,932 百万円
B / C		0.64	1.10	
【費用対効果分析手法】(分析手法、根拠マニュアル等) ・公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(平成16年2月 国土交通省) ・費用便益分析マニュアル(平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)				
【費用対効果分析における特記事項】 ・平成に入り17回の災害による交通規制が行われ、うち10回は全面通行止めになっているなど、非常に脆弱な道路であり、災害発生時には、2車線整備されている県道を迂回し通行していることから、地域の実情に合致した県道迂回として算出したため、走行時間短縮便益等が増加し、事業費は増加したものの、再評価時の0.64から1.10に増となった。				

(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】 ・路盤材・舗装合材に再生材を使用し、経費の縮減を図っている。 ・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縮減を図っている。 ・現地発生土は盛土材に再利用している。	a . b
代替案	【代替案の検討状況】 ・バイパス部の地滑り対策工法として、深礎杭工、アンカー工を代替案として検討した結果、経済性や施工上の安全を考慮し、現計画の押さえ盛土工法が優れている。	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】 ・地元市町村等で構成する「下北総合開発期成同盟会」より整備促進の要望を受けている。	【住民ニーズ・意見】 ・当該区間は、幅員狭小、急カーブ、急勾配であるため大型車のすれ違いに支障を来しており、円滑な交通を確保するために、長後バイパスの早期整備が求められている。	a . b		
環境影響への配慮	【地域別環境配慮指針への対応】 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>地域区分</td> <td>S5a</td> </tr> </table> (1)対応状況 ● 配慮している ○ 配慮していない (2)対応内容 ・地震時の耐震対策を橋梁設計に反映している。 ・表土の露出する法面は、在来種により緑化する。	地域区分	S5a	【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)対応内容 ・工事を行う際は、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。 ・大規模の切土掘削及び、盛土法面施工時には、降雨により土砂が流出しないよう、ビニールシート等で防護している。	a . b
地域区分	S5a				
地域の立地特性	・半島振興法が、平成17年度から10年間の延長となり、更なる半島振興支援が求められている。 ・過疎地域、振興山村地域及び辺地地域に指定されている。 ・平成に入り現在までに土石崩壊により17回もの災害履歴があり、そのうち10回が全面通行止めとなった。 ・下北半島国定公園内の公園道路（佐井牛滝線）として指定されている。 ・災害対策基本法に基づく緊急輸送道路ネットワーク計画における第2次確保路線として位置付けられている。 ・半島振興法に基づく半島循環道路に指定されている。 ・新幹線八戸開業により、下北半島を訪れる観光客が増加傾向にあり、半島周遊観光道路となっている。				

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 (林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
評価理由	・全ての項目がA評価である他、役割の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。 ・半島循環道路として下北半島の観光振興の拡大、緊急輸送道路の確保、危険箇所の解消などのために道路整備が必要であり、今後積極的に工事を進めていき、事業効果の発現を図る。
備考	

4 公共事業再評価審議委員会意見

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 (林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
附帯意見	
評価理由	

公共事業再評価調書

(1/3)

整理番号 H18-38

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 (社会経済情勢の急激な変化等)
---------	--

1 事業概要

事業種別	道路事業	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338号 長後バイパス	市町村名	佐井村																																																
事業方法	<input checked="" type="radio"/> 国庫補助 <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 1 年度 (用地着手 平成 1 年度 / 工事着手 平成 4 年度)																																																				
終了予定年度	平成 20 年度 (平成 19 年 1 月工期変更 (再々評価時 平成 22 年度))																																																				
事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道338号は、北海道函館市を起点とし、むつ市、東通村、六ヶ所、三沢市を経由し、上北郡おいらせ町に至る延長約23.2kmの幹線道路である。(3種3級、設計速度30km/h) ・2次医療圏の中核病院であるむつ総合病院への搬送時間の短縮が図られ、さらに、下北地方生活圏域の連絡強化により地域間の交流、連携が促進されると共に、下北半島地域の産業・経済・観光振興に大きく寄与するものである。 ・長後バイパスは、幅員狭小、急カーブ及び急勾配の連続する隘路区間を解消し、安全で円滑な交通確保を図る。 																																																				
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再々評価時</th> <th>再々々評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>2,560 m</td> <td>2,354 m</td> <td>△ 206 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(8.0) m</td> <td>6.0(8.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>2,526 m</td> <td>2,354 m</td> <td>△ 172 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>20,480 m²</td> <td>18,832 m²</td> <td>△ 1,648 m²</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>1 基</td> <td>1 基</td> <td>0 基</td> </tr> </tbody> </table> <p>・早期完成に向け、事業計画の見直し(施工延長の変更及び工法変更)により、施工延長206m縮減している。</p>					区 分	再々評価時	再々々評価時	増 減	計画延長	2,560 m	2,354 m	△ 206 m	計画幅員	6.0(8.0) m	6.0(8.0) m	0 m	改良工	2,526 m	2,354 m	△ 172 m	舗装工	20,480 m ²	18,832 m ²	△ 1,648 m ²	橋梁工	1 基	1 基	0 基																								
区 分	再々評価時	再々々評価時	増 減																																																		
計画延長	2,560 m	2,354 m	△ 206 m																																																		
計画幅員	6.0(8.0) m	6.0(8.0) m	0 m																																																		
改良工	2,526 m	2,354 m	△ 172 m																																																		
舗装工	20,480 m ²	18,832 m ²	△ 1,648 m ²																																																		
橋梁工	1 基	1 基	0 基																																																		
事業費	<p>○再々評価時総事業費 3,200 百万円 (単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~15年度</th> <th>16年度</th> <th>17年度</th> <th>18年度</th> <th>小 計</th> <th>19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 2,565</td> <td>285</td> <td>2,850</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (106)</td> <td>(12)</td> <td>(118)</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>1,113</td> <td>140</td> <td>336</td> <td>359</td> <td>③ 1,948</td> <td>902</td> <td>⑤ 2,850</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(118)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>④ (118)</td> <td>(0)</td> <td>⑥ (118)</td> </tr> </tbody> </table>						~15年度	16年度	17年度	18年度	小 計	19年度~	合 計	計 画					① 2,565	285	2,850	(うち用地費)	()	()	()	()	② (106)	(12)	(118)	〈 年 月変更〉								実 績	1,113	140	336	359	③ 1,948	902	⑤ 2,850	(うち用地費)	(118)	(0)	(0)	(0)	④ (118)	(0)	⑥ (118)
	~15年度	16年度	17年度	18年度	小 計	19年度~	合 計																																														
計 画					① 2,565	285	2,850																																														
(うち用地費)	()	()	()	()	② (106)	(12)	(118)																																														
〈 年 月変更〉																																																					
実 績	1,113	140	336	359	③ 1,948	902	⑤ 2,850																																														
(うち用地費)	(118)	(0)	(0)	(0)	④ (118)	(0)	⑥ (118)																																														

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
			68.4% [③/⑤]	75.9% [③/①]
			(100%) [④/⑥]	(111.3%) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (2,295百万円)	60.7%	77.4%
	舗装工 (205百万円)	0.0%	0.0%	
	橋梁工 (350百万円)	100.0%	111.1%	
説 明	<ul style="list-style-type: none"> ・生活道路として、また半島循環道路として位置づけられている国道279号及び国道338号は、国道338号の一部や県道川内佐井線、薬研佐井線などが12月から4月末までの約5ヶ月が冬季閉鎖となることから、唯一通年通行可能な重要な路線である。しかしながら、国道279号風間浦村易国間地区では落石の履歴や恐れがあり、度々交通規制や通行止めを余儀なくされており、代替路線の確保において、地域の生命線である国道338号の本工区の早期完成に向け、共有地部分の計画の見直しや工法変更によるコスト縮減を行い、事業期間の大幅な短縮(H22→H20)を図り、整備効果の早期発現を図るものである。 ・今回の計画では、用地取得が完了しており、地元の協力体制が整っている。 			
問題点・解決見込み	<ul style="list-style-type: none"> ・事業を進めるに当たっての阻害要因はなく、順調に事業の進捗を図ることができる。 			
事業効果発現状況	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業計画区間の現道は、急カーブや急勾配区間が連続しているほか、落石崩壊の危険がある要対策箇所が4箇所存在し、地すべり地形ともなっていることから、整備の緊急度が高い工区である。 ・平成に入り現在までに、土石崩壊により17回もの交通規制の災害履歴があり、そのうち10回が通行止めとなっており、早期道路整備は民生安定上重要である。 ・国道279号風間浦村易国間地区では落石の履歴や恐れがあり、通行止め等の際に代替路線として極めて重要な機能を果たす。 ・これらの問題点解消を担う当事業の効果は誠に大きい。 			

(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15年10月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、道路整備事業について、透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図ることとしている。	【県内の評価】 ・公共交通機関が未整備である本県にとって、自動車を主とする交通に頼らざるを得ない状況であるが、県内の道路は未整備区間が多く、さらに豪雪地帯であるため、冬の安全確保や社会基盤整備としての道路整備に対する要望は非常に多い。
	当地区における評価	・半島循環道路として、早期の整備が求められている。 ・現道が未改良であり、幅員狭小、急カーブ、急勾配の連続する隘路区間であることから、本区間の整備は佐井本村以南4集落195軒572人の住民にとって民生安定上極めて効果大きい。 ・地域の幹線道路であり生活道路である当該路線の重要性から、むつ市長を会長とする下北郡の町村長、議会議長で構成する「下北総合開発期成同盟会」より早期の道路整備が強く求められている。	
必要性	・当該路線は、地域住民にとっての生活道路であり、また下北半島周遊観光の重要な幹線道路である。 ・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緊急輸送道路ネットワーク計画における第2次確保路線として位置付けられている。 ・佐井診療所から福浦、牛滝地区への出張診療のため整備が必要である。 ・佐井村を含む北通り地区の中心病院は隣町にある大間病院であり、急を要する重篤患者搬送の時間短縮を図る必要がある。		(a)・b
適時性	・半島振興法が、平成17年度から10年間の延長となり、更なる半島振興支援が求められている。 ・国道338号は半島循環道路、緊急輸送道路として指定されており、工区内には平成8年度道路防災総点検で落石崩壊の要対策箇所が4箇所存在し、また地すべり地形ともなっている非常に脆弱な道路であり、当事業は時宜を得ている。 ・平成に入り17回の災害による交通規制が行われ、うち10回は全面通行止めになっており、地域住民に大きな影響を与えている。 ・国道279号風間浦村易国間地区では落石の履歴や恐れがあり、平成17年以降頻りに交通規制や通行止めを余儀なくされ、ライフラインとしての機能が損なわれている。 ・新幹線八戸開業により、下北半島を訪れる観光客が増加傾向にあり、半島周遊観光道路として当該区間の整備の必要性が高まっている。		(a)・b
地元の推進体制等	・むつ市長を会長とする下北郡の町村長、議会議長で構成する「下北総合開発期成同盟会」より早期の道路整備が強く求められている。 ・今回の計画では、用地取得が完了しており、地元の協力体制が整っている		(a)・b
効率性	・本路線は、地域住民にとっての生活道路であり、また下北半島周遊観光の重要な幹線道路である。 ・本事業計画区間の現道には、平成8年度道路防災総点検で落石崩壊の要対策箇所が4箇所存在し、また地すべり地形ともなっている非常に脆弱な道路である。 ・平成に入り現在までに、土石崩壊により17回もの交通規制の災害履歴があり、そのうち10回が通行止めとなっており、早期道路整備は民生安定上重要である。 ・国道279号風間浦村易国間地区では落石の履歴や恐れがあり、通行止め等の際に代替路線として極めて重要な機能を果たす。 ・当事業の整備により、これら落石危険箇所の解消、地域住民生活道路の確保、そして、救急搬送時間の短縮、緊急輸送道路の確保の面からも非常に大きな効果がある。		

(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	再々々評価時	増減
費用項目 (C)	(1) 事業費	3,266 百万円	3,170 百万円	△ 96 百万円
	(2) 維持修繕費	310 百万円	349 百万円	39 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	3,576 百万円	3,519 百万円	△ 57 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	3,083 百万円	1,766 百万円	△ 1,317 百万円
	(2) 走行費用減少便益	708 百万円	72 百万円	△ 636 百万円
	(3) 交通事故減少便益	141 百万円	8 百万円	△ 133 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
	総便益	3,932 百万円	1,846 百万円	△ 2,086 百万円
B / C		1.10	0.52	
【費用対効果分析手法】(分析手法、根拠マニュアル等) ・公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(平成16年2月 国土交通省) ・費用便益分析マニュアル(平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)				
【費用対効果分析における特記事項】 ・前回は、バイパス整備後に県道川内佐井線から国道338号への転換交通量を便益として計上していた。 ・今回は、上記便益を見直した結果、転換交通量を見込めないため削除し、地域の実情にあった県道冬季閉鎖による迂回交通の便益を新たに追加している。 ・新たに追加した便益と比較し、削除された県道から国道への転換交通量便益の値が大きいため、再々評価時のB/C1.1と比較して、今回は大幅に減少し、0.52となっている。このことから評価は「C」としているものの、残事業のB/Cは1.58となっており、一定の事業効果が認められるものと判断される。				

(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】 <ul style="list-style-type: none"> ・路盤材・舗装材に再生材を使用し、経費の縮減を図っている。 ・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縮減を図っている。 ・現地発生土は盛土に再利用している。 ・共有地部分及び大規模な切土・盛土の工事難航箇所を計画見直しすることにより、経費の縮減を図っている。 ・また、高盛土部区間を補強土壁工へ工法変更し、コスト縮減を図っている。 	a. b
代替案	【代替案の検討状況】 <ul style="list-style-type: none"> ・高盛土区間を補強土壁工に変更したり、共有地部分や工事難航箇所の計画を一部見直した結果、経済性及び施工性において、現計画が優れている。 	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】 <ul style="list-style-type: none"> ・地元市町村等で構成する「下北総合開発期成同盟会」より整備促進の要望を受けている。 	【住民ニーズ・意見】 <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、幅員狭小、急カーブ、急勾配であるため大型車のすれ違いに支障を来しており、円滑な交通を確保するために、早期整備が求められている。加えて、国道279号易国間地区の落石による交通規制時の代替路線として、整備の緊急度が大幅に高まっている。 	a. b		
環境影響への配慮	【地域別環境配慮指針への対応】 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>地域区分</td> <td>S5a</td> </tr> </table> <p>(1)対応状況 ● 配慮している ○ 配慮していない</p> <p>(2)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震時の耐震対策を橋梁設計に反映している。 ・表土の露出する法面は、在来種により緑化する。 	地域区分	S5a	【開発事業等における環境配慮指針への対応】 <p>(1)対応状況 ● 配慮している ○ 配慮していない</p> <p>(2)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事を行う際は、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。 ・大規模の切土掘削及び、盛土法面施工時には、降雨により土砂が流出しないよう、ビニールシート等で防護している。 	a. b
地域区分	S5a				
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> ・半島振興法が、平成17年度から10年間の延長となり、更なる半島振興支援が求められている。 ・過疎地域、振興山村地域及び辺地地域に指定されている。 ・平成に入り現在までに土石崩壊により17回もの災害履歴があり、そのうち10回が全面通行止めとなった。 ・国道279号風間浦村易国間地区では落石の履歴や恐れがあり、平成17年以降頻繁に交通規制や通行止めを余儀なくされ、ライフラインとしての機能が損なわれている。 ・下北半島国定公園内の公園道路（佐井牛滝線）として指定されている。 ・災害対策基本法に基づく緊急輸送道路ネットワーク計画における第2次確保路線として位置付けられている。 ・半島振興法に基づく半島循環道路に指定されている。 ・新幹線八戸開業により、下北半島を訪れる観光客が増加傾向にあり、半島周遊観光道路となっている。 				

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 (林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
評価理由	<ul style="list-style-type: none"> ・評価項目5項目のうち「費用対効果分析の要因変化」の項目がC評価であるものの、他の項目については、すべてA評価であります。半島循環道路として下北半島の観光振興の拡大、緊急輸送道路の確保、医療機関への確実なアクセス、危険箇所の解消、特に、地域住民の生活道路として安全・安心なライフラインの確保を図るためには、是非とも必要な事業であり、当該区間の役割の重要性や緊急度、地域ニーズ等を総合的に評価すると、着実に事業を推進すると共に、早期に整備効果を発現することが重要であり、対応方針は「継続」とした。
備考	

4 公共事業再評価審議委員会意見

委員会意見	<input checked="" 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 checked="" type="radio"/> 継続 <input type="radio"/> 計画変更 <input type="radio"/> 中止 <input type="radio"/> 休止 (林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
附帯意見	
評価理由	