

公共事業事後評価調査

1 事業概要		整理番号	H29 - 2	
事業種別	道路改築事業	事業主体	青森県	
事業名	国道改築事業	管理主体	青森県	
箇所名等 (市町村名)	国道279号有戸北バイパス (六ヶ所村～野辺地町)	事業方法	● 国庫補助 ○ 交付金 ○ 県単独	
		財源・負担区分	●国 55% ●県 45% ○市町村 % ○その他 %	
事業の背景・必要性	<p>下北半島縦貫道路は下北地方生活圏の中心都市むつ市と東北縦貫自動車道八戸線をつなぎ、地域間交流の促進、下北半島の産業や観光等の発展を支援する延長約68kmの地域高規格道路である。</p> <p>本道路の一部を構成する有戸北バイパスは、国道279号の現道隘路(JR大湊線平面踏切、急勾配、線形不良)の解消、緊急輸送道路及び救急医療ネットワークの強化、及び国家エネルギー施策を展開するむつ小川原開発地域へのアクセス向上を目的として事業を実施したものである。</p>			
主な事業内容 (事業量)	<p>全体延長 L=6,300m 道路幅員 W=7.0(12.0)m ※暫定2車線供用</p>			
想定した事業効果	<p>《金銭価値化が可能な効果》 ①走行時間短縮 ②走行費用減少 ③交通事故減少 ④冬期間の走行速度向上</p> <p>《その他の効果》 ①地域間交流の促進 ②産業・観光分野の発展を支援 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を支援</p>			
事業の実施経過	<p>《事業着手》平成12年度 《用地着手》平成14年度 《工事着手》平成17年度 《事業完了》平成24年度</p>			
公共事業評価の実施時期	事前評価時(一年) 〔当初計画時〕	再評価時(21年)	事後評価時(29年) 〔最終実績〕	
事業期間(事業着手～事業完了)	H12 ～ H20	H12 ～ H24	H12 ～ H24	
総事業費	8,500 百万円	12,000 百万円	10,882 百万円	
計画変更の実施時期	第 回計画変更(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)	～	～	～	～
総事業費	百万円	百万円	百万円	百万円
特記事項	<p>・平成21年度に再評価を実施、対応方針：継続、個別付帯意見なし</p>			
《事業概要図》				
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 H29 - 2

社会経済情勢等の変化

- ・高規格幹線道路の整備状況
東北縦貫自動車道八戸線 平成25年3月24日 上北道路(六戸JCT~上北IC)開通 延長7.7km
- ・地域高規格道路の整備状況
下北半島縦貫道路 平成28年度 横浜北バイパス(青森県むつ市中野沢~同県上北郡横浜町横浜)事業化 延長10.4km
- ・下北半島縦貫道路の部分供用による高速交通ネットワークが拡大することで、供用区間沿線の自治体においては、製造業従業者数が増加傾向にあり、下北半島全域への波及効果が期待される。また、自動車専用道路が風力発電施設の大型部材の運搬を容易にすることで、風力発電施設数や発電容量が増加し、メンテナンス業務も増加傾向にあることから、下北地域の成長産業として発展が期待される。

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- ・冬期便益の算出において、現道の速度補正(通常期の速度の70%)を適用した。
- ・新たに、上記の速度補正を適用した冬期の交通量配分を実施した。

《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 = 166億円
- ② 走行経費減少
・走行経費減少便益 = 43億円
- ③ 交通事故減少(グラフ-2)
・交通事故減少便益 = 24億円
- ④ 冬期便益 = 114億円
通常期交通量 8,640台/日 → 冬期交通量 9,852台/日

《その他の効果》

- ① 有戸北バイパスの事業達成度
・沿線住民のうち、76%が「この事業が必要であった」と回答。(別紙グラフ-8)
- ② 走行快適性の向上
沿線企業のうち、95%が「輸送時間の短縮が図られた」と回答。(別紙グラフ-17)
- ③ 救急医療への貢献
沿線救命救急機関からは、「救急搬送時の患者負担が減少」と回答。(別紙グラフ-43)

この事業が必要であったか

回答数: 500
無回答: 8

- 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
- おおむね必要ではなかった

④ 供用前後の実績

- ・走行速度の変化
- ・事故発生件数の変化

グラフ-2 走行速度の変化(実測による)

グラフ-3 事故発生件数の変化(イタルダのデータより)

《参考(費用便益比)》

	事前評価時(H12年)	再評価時(H21年)	事後評価時(H29年)
総費用(C)	11,174 百万円	12,327 百万円	15,100 百万円
総便益(B)	30,429 百万円	16,442 百万円	34,700 百万円
費用便益比(B/C)	2.72	1.33	2.30

《特記事項》

- ・新たに交通量配分を行った結果、有戸北バイパスの冬期交通量が増え、冬期便益が大きく増加した。

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。
また、企業アンケート結果によれば回答者の84%が管理は適切に行われていると回答している。(グラフ-21)

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)》
現場内に数カ所ボックスカルバートを設置し小動物の横断が可能となるように対応した。平成20年に実施した環境調査において、ボックスカルバート内に小動物の足跡や糞があり通過していることを確認した。

《その他の環境の変化》
特になし

3 まとめ		整理番号
		H29 - 2
改善措置の必要性	アンケート結果より、主な改善内容は「冬期間の視程障害」、「IC案内標識の充実」などであった。(グラフー12、24)「冬期間の視程障害」については、冬期に道路状況を確認し危険箇所は順次対処をしている。「IC案内標識の充実」については、現地調査をして対策の検討をしていきたい。	
再度の事後評価の必要性	「事業効果の発現状況」にあるとおり、工区として事業目的は達成されているものの、本工区は国道279号と離れておりアクセスが悪いため、現道の国道279号から直接乗り入れが可能な隣接工区の吹越バイパス整備後に「再度の事後評価」を実施したいと考えている。	
今後に向けた留意点	<p>《同種事業の計画・調査の在り方》 想定した効果が十分に発現しているため、見直しの必要はないと考える。</p> <p>《事業評価手法の見直し》 事業の効果、環境への影響等を適切に確認できたことから、見直しの必要はないと考える。</p> <p>《同種事業の内容・手法等の在り方》 事業期間が延びた要因の一つに、原野商法に起因する県外地権者の用地買収不同意があった。今後は事前に用地買収の難航が想定される箇所(共有地、原野商法の有無など)を調査し、円滑に用地買収が可能となる手法を取る必要がある。 ※他工区では既に実施済み</p>	
特記事項	—	