

# 公共事業再評価調書

整理番号 H19 - 3

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	0 1 7 - 7 3 4 - 9 6 5 1
		E - MAIL	doro @pref.aomori.lg.jp

再評価実施要件	未着工	長期継続 ( 10 年 )	再評価後 ( 年 )	その他 ( )
---------	-----	---------------	------------	---------

## 1 事業概要

事業種別	道路事業	事業主体	県 市町村 その他 ( )																																																
事業名	地方特定道路建設整備事業	地区名等	夏泊公園線 東滝 市町村名 平内町																																																
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 % 県 100 % 市町村 % その他 %																																																	
採択年度	平成 10 年度 ( 用地着手 平成 - 年度 / 工事着手 平成 - 年度 )																																																		
終了予定年度	平成 26 年度 ( 平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度 )																																																		
事業目的	<p>・主要地方道夏泊公園線は、平内町大字沼館地区を起点とし、浅虫夏泊県立自然公園の各観光拠点（浅所海岸、大島、椿山等）を經由し、平内町大字中野地区の一般国道 4 号に接続する延長約 30.9km の半島周回道路である。本路線は、半島地域の生活道路であるとともに、ホタテ等の水揚げ貨物を輸送する物流路線であり、夏泊半島の観光拠点を連絡する観光道路ともなっていることから、経済・産業上重要な路線となっている。本路線のうち東滝工区は、バス路線でありながら車道幅員が狭小(Wmin=4.0m)であり、急カーブ箇所(Rmin=30m)もあるため車両同士のすれ違いに支障をきたしている。このため安全で円滑な交通の確保を目的とし、3種3級、設計速度40km/hの規格で現道拡幅事業を実施している。</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>1,200 m</td> <td>1,200 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(9.0) m</td> <td>6.0(9.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,200 m</td> <td>1,200 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>10,900 m</td> <td>10,900 m</td> <td>0 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>・事業計画については、当初計画時と比較して変更はない。</p>			区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	1,200 m	1,200 m	0 m	計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m	改良工	1,200 m	1,200 m	0 m	舗装工	10,900 m	10,900 m	0 m																												
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	1,200 m	1,200 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m																																																
改良工	1,200 m	1,200 m	0 m																																																
舗装工	10,900 m	10,900 m	0 m																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 780 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～16年度</th> <th>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>小 計</th> <th>20年度～</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>459</td> <td>321</td> <td>780</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 6 )</td> <td>( 4 )</td> <td>( 10 )</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>27</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>27</td> <td>753</td> <td>780</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 10 )</td> <td>( 10 )</td> </tr> </tbody> </table>				～16年度	17年度	18年度	19年度	小 計	20年度～	合 計	計 画					459	321	780	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 6 )	( 4 )	( 10 )	年 月変更								実 績	27	0	0	0	27	753	780	(うち用地費)	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 10 )	( 10 )
	～16年度	17年度	18年度	19年度	小 計	20年度～	合 計																																												
計 画					459	321	780																																												
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 6 )	( 4 )	( 10 )																																												
年 月変更																																																			
実 績	27	0	0	0	27	753	780																																												
(うち用地費)	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 10 )	( 10 )																																												

## 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
			3.5 % [ / ]	5.9 % [ / ]
			( 0 % ) [ / ]	( 0 % ) [ / ]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 ( 631百万円 )	0 %	0 %
	舗装工 ( 71百万円 )	0 %	0 %	
	( 百万円 )	0 %	0 %	
説 明	<p>・夏泊公園線については、路線の重要性から、バイパス及び現道拡幅方式により順次整備を進め、本工区についても隣接工区の完了に伴い、引き続き平成 10 年度から事業着手し、工事に係る設計作業を進めてきた。しかし公共事業費の大幅な削減と、本路線においてより緊急度の高い工区を優先的に整備してきたことにより、平成 14 年度からは事業休止としてきたものである。このため現時点では進捗状況が低調となっているが、県単独事業から補助事業へのシフト等の施策実施に伴う事業費の確保により、平成 20 年度から積極的な事業展開が可能となることから、今後は用地取得を促進し、平成 26 年度の事業完了に向け計画的に工事を進める予定である。</p>			
問題点・解決見込み	<p>・公共事業費の大幅な削減と、本路線においてより緊急度の高い工区を優先整備してきたことにより、現時点では進捗状況が低調となっているが、事業を進めるに当たっての阻害要因が無く、平成 20 年度からは積極的な事業展開が可能となることから、今後は順調に事業進捗を図ることが出来る。</p>			
事業効果発現状況	(部分供用なし)			

## (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> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p>[県内の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>平内町の漁協、商工会、観光協会等で組織する夏泊半島活性化協議会では、「夏泊半島活性化推進大会」を開催し、半島地域の生活と産業を支える夏泊公園線の整備促進に向けて地域の協力を推進する旨の決議を採択する等、地域における本路線整備に対する関心は非常に高い。</li> </ul>		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線は県管理道路であるため、青森県が事業主体となつて行う必要がある。</li> <li>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で第2次緊急輸送道路に位置づけられている。</li> <li>当該区間は、バス路線でありながら車道幅員が狭小(Wmin=4.0m)であり、急カーブ箇所(Rmin=30m)もあるため車両同士のすれ違いに支障をきたしている。半島地域唯一のライフラインとして安全で円滑な交通の確保のため、早期の整備が必要である。</li> </ul>		(a)・b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の前後区間は整備済みであり、道路規格の不連続性を解消するためにも早期に整備する必要がある。</li> <li>近隣漁港(東田沢、白砂)の水揚げ高が増加傾向(平成15年,平成16年青森県の漁港港勢集:青森県)にあることから、本路線の重要性は益々高まっている。</li> </ul>		(a)・b	
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>夏泊公園線は半島地域唯一のライフラインであり、また平内町の基幹産業である水産及び観光を支える本路線の機能強化のため、平内町から要望書が出され早期整備が求められている。</li> </ul>		(a)・b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>物流路線としての機能強化が図られるため、水産物の鮮度向上が期待され、水産物の振興に寄与する。</li> <li>夏泊半島の観光拠点である椿山～浅所海岸の連絡時間が短縮されることから、観光客の交通便利性の向上が図られ、本地域の観光振興に寄与する。</li> </ul>			

## (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	- 百万円	643 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	102 百万円	- 百万円
	(3)	- 百万円	百万円	- 百万円
	(4)	- 百万円	百万円	- 百万円
	(5)	- 百万円	百万円	- 百万円
	総費用	- 百万円	745 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	578 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	7 百万円	- 百万円
	(3)冬期便益	- 百万円	160 百万円	- 百万円
	(4)防災便益	- 百万円	552 百万円	- 百万円
	(5)	- 百万円	百万円	- 百万円
	総便益	- 百万円	1,297 百万円	- 百万円
B / C			1.74	
<p>[費用対効果分析手法](分析手法、根拠マニュアル等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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)</li> <li>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18年10月 青森県)</li> </ul> <p>[費用対効果分析における特記事項]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県単独事業のため、当初計画時に費用対効果分析は行っていない。</li> </ul>				

(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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路盤材・舗装合材に再生材を使用し、経費の縮減を図ることとしている。</li> <li>・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。</li> </ul>	(a) · b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・比較ルートとしては、山側斜面を大規模に掘削し迂回するルートと海側に冲出しするバイパスルートが考えられるが、いずれも現道ルートから外れるため、山側ルートについては大規模な森林伐採が伴うこと、海側ルートについては海岸埋立に伴う漁場区域への影響が大きいことから、両比較ルートについては自然環境に与える影響が大きく、また経済的にも不利となるため、実施中の現道拡幅案が最適である。</li> </ul>	(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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平内町より青森県土整備事務所に対し整備促進の要望が出されている。</li> </ul>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・夏泊公園線は半島地域唯一のライフラインであり、また平内町の基幹産業である水産及び観光を支える本路線の機能強化のため早期の道路整備が求められている。</li> </ul>	(a) · b		
環境影響への配慮	<p>【地域別環境配慮指針への対応】</p> <table border="1"> <tr> <td>地域区分</td> <td>A3a</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"> <li>・本地域の自然環境に配慮し、森林の伐採面積及び地形の改変量に与える影響が最も少なくなるようなルート選定及び設計を行っている。</li> <li>・本工区の終点部には平内町指定文化財の「タタラの五本松」があるため、文化財の保護・保全に配慮したルート選定及び設計を行っている。</li> </ul>	地域区分	A3a	<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)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事を行う際は、地域の生活環境に配慮し、低排出ガス、低騒音並びに低振動の重機械を使用する。</li> <li>・土砂の運搬の際は、土埃の発生を防止するため、適度に散水を行う。</li> <li>・表土露出箇所については、景観保全や土砂流出に配慮し、張芝による植生を行う。</li> <li>・海岸線の護岸工事にあたっては、水質への影響に配慮し適切な汚濁防止対策を行う。</li> </ul>	(a) · b
地域区分	A3a				
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該地域は、特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域に指定されている。</li> <li>・当該地域は、日本一の生産量を誇る養殖ホタテの産地であり、本路線は養殖ホタテを輸送する道路として、地域の産業を支える重要な役割を担っている。</li> <li>・当該地域は、浅虫夏泊県立自然公園に指定されており、平成17年度の観光入込客数は1,653千人で本県有数の観光拠点となっている。</li> </ul>				

### 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全ての項目がA評価である他、本路線の持つ重要性や地域特性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。</li> </ul>			
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	(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)			