

公共事業再評価調査

整理番号 H20 - 15

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	0 1 7 - 732 - 9651
		E - MAIL	@pref.aomori.lg.jp

再評価実施要件	未着工	長期継続 (年)	再評価後 (5 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	国道改築事業			地区名等	国道 3 3 9 号 五所川原北バイパス	市町村名	五所川原市				
事業方法	国庫補助	県単独	財源・負担区分	国	50 %	県	50 %	市町村	%	その他	%
採択年度	平成 6 年度 (用地着手 平成 7 年度 / 工事着手 平成 13 年度)										
終了予定年度	平成 30 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)										
事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道 3 3 9 号は、弘前市を起点とし、五所川原市を經由し東津軽郡外ヶ浜町に至る延長約 1 2 5 km の幹線道路である。(3種2級、設計速度 6 0 km/h) ・津軽自動車道五所川原 I C と接続し、近隣市町村からのアクセス強化及び五所川原市街地の混雑の解消を図るとともに、津軽半島の観光拡大に寄与するものである。 										
主な内容	区 分		再評価時		再々評価時		増 減				
	計画延長		5,240 m		5,240 m		0 m				
	計画幅員 (2 車線)		6.0(9.5) m		6.0(9.5) m		0 m				
	" (4 車線)		13.0(19.0) m		13.0(19.0) m		0 m				
	改良工		5,102 m		5,102 m		0 m				
	舗装工		62,780 m		62,780 m		0 m				
	橋梁工		2 基		2 基		0 基				
・事業計画については、再評価時 (平成15年度再評価) と比較して変更はない。											
事業費	当初計画時総事業費 9,360 百万円 (単位 : 百万円)										
		~ 17 年度	18 年度	19 年度	20 年度	小 計	21 年度 ~	合 計			
	計 画					5,616	3,744	9,360			
	(うち用地費)	()	()	()	()	(1,488)	(992)	(2,480)			
年 月変更											
実 績	4,331	800	600	300	6,031	3,329	9,360				
(うち用地費)	(1,582)	(123)	(29)	(120)	(1,854)	(626)	(2,480)				

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)		64.4 % [/]		107.4 % [/]	
			(74.8 %) [/]		(124.6 %) [/]	
	主要工種	改良工 (7,121 百万円)	68.4 %		114.1 %	
毎割合	舗装工 (1,399 百万円)	57.8 %		96.4 %		
(事業費)	橋梁工 (840 百万円)	41.4 %		69.0 %		
説 明	<ul style="list-style-type: none"> ・全体計画延長 L = 5 . 2 4 km のうち 1 工区 L = 2 . 0 km については平成 1 9 年度に津軽自動車道五所川原北 I C の開通に合わせ、供用を図っており、平成 20 年度は次期供用予定である 2 工区 L = 1 . 3 km の工事促進および 3 工区 L = 1 . 9 km の用地取得を図ることとしている。 					
問題点・解決見込み	-					
事業効果発現状況	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 1 9 年 1 2 月に津軽自動車道・五所川原北 I C の開通に合わせ 1 工区 L = 2 , 0 0 0 m の供用を開始したことにより、近隣市町村からの五所川原市内までのアクセス性が向上し、さらに周辺の渋滞緩和にも役立っている。 					

(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> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>【県内の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・当該地区は、H4年の柏村のショッピングセンター、H10年の五所川原市ショッピングセンターの立地に伴い、市街地の渋滞が問題となっており、円滑な交通確保のため、早期の道路整備が求められている。 		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該地区は、混雑度1.33（実交通量 / 交通容量）の渋滞が発生している箇所であり、当工区は津軽自動車道・五所川原北ICに接続し、近隣町村からのアクセス道路として集中交通を分散させ、渋滞緩和を図るものである。 ・市内のショッピングセンターへ直結する道路として、地域農産物の都会への搬入など物流ルートとして大きく貢献するものである。 ・半島振興法に基づく半島循環道路として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。 ・近隣町村から五所川原市内へのアクセス性が高まり、医療サービスが向上するものである。 		(a) ・ b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> ・平成19年12月に津軽自動車道・五所川原北ICが開通したことに伴い、今後、近隣市町村からの利用者増加が見込まれ、さらなるアクセス性の向上のため2工区、3工区の早期供用が求められている。 ・2大ショッピングセンターの立地に伴い、利便性のためさらに道路整備の必要性が高まっている。 ・平成22年度予定の新幹線青森駅開業により、津軽半島を訪れる観光客の増加が見込まれ、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	<ul style="list-style-type: none"> ・五所川原市長を会長とする沿線町村長、議会議長により構成する国道339号整備促進期成同盟会より、五所川原北バイパスの早期完成を要望されている。 ・地権者や地域住民は本事業に理解を示し、事業は円滑に進んでいる。 (1工区～2工区の用地買収率 = 100% (H19未予定)) 		(a) ・ b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・津軽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。 ・緊急輸送路の確保の面からも大きな効果がある。 ・津軽自動車道と連携し、高度医療施設（青森県立中央病院）への搬送時間短縮が図られる。 			

(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	8,095 百万円	9,846 百万円	1,751 百万円
	(2) 維持修繕費	724 百万円	525 百万円	199 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	8,819 百万円	10,371 百万円	1,552 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	22,272 百万円	15,499 百万円	6,773 百万円
	(2) 走行費用減少便益	-448 百万円	993 百万円	1,441 百万円
	(3) 交通事故減少便益	-242 百万円	370 百万円	612 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	21,582 百万円	16,862 百万円	4,720 百万円
B / C		2.45	1.63	
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> <ul style="list-style-type: none"> ・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） 			(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> <ul style="list-style-type: none"> ・将来交通量の伸び率が増加傾向から減少傾向へ転換し、計画交通量が減少（13%）したため、走行時間短縮便益が減少し、2.45から1.63に減となった。 			a (b)

(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"> ・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（十川河川改修事業の発生土）を盛土材料として使用し、経費の縮減を図っている。 ・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。 	(a) . b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道幅ルートは、家屋移転が多いため費用が増大する。バイパス案のうち広域農道と直角に近い交差としたルートは、道路延長が長くなり、水田の買収面積が多くなるため費用が増大する。経済性等を総合的に考慮した結果、現ルートが優れている。 	(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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・五所川原市長を会長とし、沿線町村長、議会議長で構成する国道339号整備促進期成同盟会より、五所川原北バイパスの早期完成を望む要望が県へ出されている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・津軽半島広域観光ネットワークとして重要な路線である国道339号及び津軽自動車道の整備は、地域振興に欠かせない条件であるなか、津軽自動車道・五所川原ICへのアクセス道路として重要な役割を果たす五所川原北バイパスの整備促進を求めている。 	(a) . b												
環境影響への配慮	<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)区分</p> <table border="0"> <tr> <td>農林地等の緑地や植生の改変</td> <td>地形や地盤の改変</td> <td>水系や水辺の変更</td> </tr> <tr> <td>海域環境の変更</td> <td>敷地整備段階での重機の使用</td> <td>土砂等の搬出・搬入</td> </tr> <tr> <td>廃棄物処理等</td> <td>道路(車歩道)、雨水排水路の設置</td> <td>基礎や地下建造物の建設</td> </tr> <tr> <td>低層建築物の建設</td> <td>高架構造物の建設</td> <td>海底・海中建造物の設置や建設</td> </tr> </table> <p>(3)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水田への影響が最小限となるよう、斜め横断を避ける等、ルート選定に配慮している。 ・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。 ・搬入土砂の品質に留意し、必用に応じて土質試験を行い環境汚染や品質低下の防止に努めている。 ・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。 ・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。 		農林地等の緑地や植生の改変	地形や地盤の改変	水系や水辺の変更	海域環境の変更	敷地整備段階での重機の使用	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	高架構造物の建設	海底・海中建造物の設置や建設	(a) . b
農林地等の緑地や植生の改変	地形や地盤の改変	水系や水辺の変更													
海域環境の変更	敷地整備段階での重機の使用	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	高架構造物の建設	海底・海中建造物の設置や建設													
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> ・半島振興対策地域となっており、本路線は半島循環道路として指定されており、また、緊急輸送道路としても位置付けられている。 ・特別豪雪地域となっており、冬期交通の安全確保が求められている。 ・青森地域高度技術産業集積活性化計画区域、弘前地方拠点都市地域となっており、工業集積地への主要ルートとしての必要性がある。 ・近隣町村から、医療施設が充実している五所川原市内へのアクセス性向上が求められている。 														

3 対応方針(事業実施主体案)

総合評価	<p>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)</p>
評価理由	<ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果分析の要因変化の項目がB評価であるものの、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 公共事業再評価審議委員会意見

委員会意見	<p>対応方針(案)どおり 対応方針(案)を修正すべき</p>
委員会評価	<p>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)</p>
附帯意見	<p>(附帯意見がある場合に記載)</p>
評価理由	<p>(委員会意見が「対応方針(案)を修正すべき」の場合に記載)</p>