

公共事業再評価調査

整理番号 H20 - 5

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 久慈ノ浜 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 11 年度 (用地着手 平成 13 年度 / 工事着手 平成 15 年度)																																																		
終了予定年度	平成 23 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、東津軽郡平内町沼館地内を起点とし、浅虫夏泊県立自然公園の各観光地点（浅所海岸、大島、椿山等）を經由し、同郡平内町中野地区の一般国道 4 号に接続する半島循環道路である。本路線は、半島地域の生活道路であるとともに、ホタテ等の水産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。本路線のうち久慈ノ浜工区は、バス路線でありながら、車道幅員が狭小(Wmin=3.5m)であり、急勾配(Imax=8%)、急カーブ(Rmin=30m)と道路線形が悪く隘路区間となっている。このため、安全で円滑な交通の確保を目的として、3種3級、設計速度40km/hの規格でバイパス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>1,120 m</td> <td>1,120 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(11.5) m</td> <td>6.0(11.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,120 m</td> <td>1,120 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>10,100 m</td> <td>10,100 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	1,120 m	1,120 m	0 m	計画幅員	6.0(11.5) m	6.0(11.5) m	0 m	改良工	1,120 m	1,120 m	0 m	舗装工	10,100 m	10,100 m	0 m																												
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	1,120 m	1,120 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(11.5) m	6.0(11.5) m	0 m																																																
改良工	1,120 m	1,120 m	0 m																																																
舗装工	10,100 m	10,100 m	0 m																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 <u>480</u> 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~ 17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>小 計</th> <th>21年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>369</td> <td>111</td> <td>480</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(32)</td> <td>(10)</td> <td>(42)</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>118</td> <td>0</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>138</td> <td>342</td> <td>480</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(25)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(9)</td> <td>(34)</td> <td>(8)</td> <td>(42)</td> </tr> </tbody> </table>				~ 17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度~	合 計	計 画					369	111	480	(うち用地費)	()	()	()	()	(32)	(10)	(42)	年 月変更								実 績	118	0	10	10	138	342	480	(うち用地費)	(25)	(0)	(0)	(9)	(34)	(8)	(42)
	~ 17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度~	合 計																																												
計 画					369	111	480																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(32)	(10)	(42)																																												
年 月変更																																																			
実 績	118	0	10	10	138	342	480																																												
(うち用地費)	(25)	(0)	(0)	(9)	(34)	(8)	(42)																																												

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
			28.8 % [/]	37.4 % [/]
			(81 %) [/]	(105.2 %) [/]
主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (338百万円)		30.8 %	40.0 %
	舗装工 (100百万円)		0 %	0 %
説 明	<p>・今年度末の用地の進捗率は 8 1 % を見込んでいる。 ・起点側 1 2 0 m 区間の軟弱地盤改良を終えており、今後は用地取得の早期完了を図り、計画的に整備を進める。</p>			
問題点・ 解決見込み	<p>・未買収箇所は 1 筆のみであるが、相続問題で難航しており手続きに一定期間を要する。現在、平内町の協力を得ながら手続きを進めており、早期解決を図ることとしている。</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"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 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って行う必要がある。 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の中で第2次緊急輸送道路に位置付けられている。 当該工区は、バス路線でありながら、車道幅員狭小、急勾配、急カーブと道路線形が悪く隘路区間となっているため、車輛同士のすれ違いに支障を来している。 半島地域唯一のライフラインとして安全で円滑な交通確保を図るため、早期の整備が必要である。 		(a) · b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 南側に隣接している工区については、平成13年度に延長660mの整備を終えており前後区間は整備済みとなったことから、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。 近隣漁港（稲生、茂浦）の水揚げ高が増加傾向（平成15年、平成16年度青森県の漁港港勢集：青森県）にあり、本路線の重要性は益々高まっている。 		(a) · b	
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 今年度末の用地進捗率は81%が見込まれており、事業に対する理解が得られ当該工区の早期完成が望まれている。 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、平内町から要望が出され早期整備が求められている。 		(a) · b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 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。 物流路線としての機能強化が期待され、水産業や観光に寄与する。 夏泊半島の観光拠点である大島・樺山への連絡時間が短縮されることから、観光客の交通利便性の向上が図られ本地域の観光振興に寄与する。 			

(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	466 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	110 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	576 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	909 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	11 百万円	- 百万円
	(3)冬期便益	- 百万円	229 百万円	- 百万円
	(4)防災便益	- 百万円	806 百万円	- 百万円
	(5)	- 百万円	百万円	- 百万円
	総便益	- 百万円	1,955 百万円	- 百万円
B / C			3.39	
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） 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） 			(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"> 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。 			a · b

(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、経費の縮減を図ることとしている。 ・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	【代替案の検討状況】 ・比較ルートとしては、現道拡幅と山側を大きく迂回するバイパスルートが考えられるが、現道の沿線には補償対象となる家屋が立地しているため、家屋移転などにより地域生活に与える影響が大きくなるとともに課題である縦断線形の改善は期待できない。また、大きく迂回するバイパスルートについては、大規模な土工により集落や現況施設等へのアクセス性に劣る。このことから、両ルートとも経済的にも不利であると考えられ、実施中のバイパス案が最適である。	(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】 ・平内町より整備促進の要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 ・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。	(a) ・ b
環境影響への配慮	【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)区分 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 (3)対応内容 ・切土または盛土により植生等を改変する場合は、張芝等により緑化を行い代替措置を講じている。 ・沢部や尾根部を分断しないよう配慮している。 ・海岸線の工事に際し、汚濁防止対策を行う。 ・低騒音・低振動仕様の重機を使用している。 ・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。 ・地下埋設物の調査を実施し、ライフラインの破損等防止に配慮している。		(a) b
地域の立地特性	・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。 ・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。 ・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18年度の観光入込客数は約165万人で、県立自然公園の中ではトップである。		

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	・事業の進捗状況に阻害要因が有り「B」評価となっているものの、半島地域唯一のライフライン機能を有するなど、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。
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	