

公共事業再評価調書

整理番号 H18 - 38

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 (年)	再評価後 (年)	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	県 市町村 その他 ()																																																
事業名	国道改築事業	地区名等	国道 3 3 8 号 長後バイパス 市町村名 佐井村																																																
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 55 % 県 45 % 市町村 % 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 3 3 8 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 2 3 2 k m の幹線道路である。(3 種 3 級、設計速度 3 0 k m / 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 m</td> <td>18,832 m</td> <td>1,648 m</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 206 m 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	18,832 m	1,648 m	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	18,832 m	1,648 m																																																
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>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>(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>1,948</td> <td>902</td> <td>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>(118)</td> <td>(0)</td> <td>(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					2,565	285	2,850	(うち用地費)	()	()	()	()	(106)	(12)	(118)	年 月 変 更								実 績	1,113	140	336	359	1,948	902	2,850	(うち用地費)	(118)	(0)	(0)	(0)	(118)	(0)	(118)
	~ 15 年度	16 年度	17 年度	18 年度	小 計	19 年度 ~	合 計																																												
計 画					2,565	285	2,850																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(106)	(12)	(118)																																												
年 月 変 更																																																			
実 績	1,113	140	336	359	1,948	902	2,850																																												
(うち用地費)	(118)	(0)	(0)	(0)	(118)	(0)	(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 % [/]	75.9 % [/]
			(100 %) [/]	(111.3 %) [/]
	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 2 7 9 号及び国道 3 3 8 号は、国道 3 3 8 号の一部や県道川内佐井線、薬研佐井線などが 1 2 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、唯一通年通行が可能な重要な路線である。しかしながら、国道 2 7 9 号風間浦村易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 3 3 8 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 (H 2 2 H 2 0) 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、整備の緊急性が高い工区である。 ・平成に入り現在までに、土石崩壊により 1 7 回もの交通規制の災害履歴があり、そのうち 1 0 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 2 7 9 号風間浦村易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	<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非常に多い。 	
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<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。 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	<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	<ul style="list-style-type: none"> 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	
<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) <p>[費用対効果分析における特記事項]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>【コスト縮減の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>【代替案の検討状況】</p> <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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <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。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該工区は、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たしており、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	<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>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	<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"> ・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	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"> ・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、当該工区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	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				