

公共事業再評価調査

整理番号 H21 - 20

担当部課名	県土整備部 高規格道路・津軽ダム対策課	電話番号	0 1 7 - 7 3 4 - 9 7 1 1
		E-MAIL	kokikaku@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	国道改築事業			地区名等	国道279号 有戸北バイパス	市町村名	六ヶ所村 野辺地町
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 12 年度 (用地着手 平成 14 年度 / 工事着手 平成 17 年度)						
終了予定年度	平成 24 年度 (平成 15 年 4 月 工期変更 当初計画時 平成 20 年度)						
事業目的	有戸北バイパスは、下北半島の中心都市であるむつ市と高規格幹線道路を結ぶ地域高規格道路・下北半島縦貫道路の一部を形成し、国道 279 号の混雑緩和や緊急輸送道路ネットワーク構成を図るとともに、国家エネルギー施策の重要プロジェクトであるむつ小川原開発地域を支援するものであり、また、半島という地理的条件に起因する距離的・時間的遠隔性を解消し、地域交流の促進及び地域の活性化に大きく寄与するものである。						
主な内容	区 分			当初計画時	再評価時	増 減	
	計画延長			6,300 m	6,300 m	0 m	
	計画幅員			14(23.5) m	14(23.5) m	0 m	
	改良工			6,300 m	7,460 m	1,160 m	
	舗装工			115,000 m ²	125,000 m ²	10,000 m ²	
<p>・平成 16 年度の有戸 B P 供用時までには整備する予定であった野辺地北 I C が、用地難航により整備出来なかった。その後、用地問題が解決したため、有戸北 B P 整備時に野辺地北 I C 及び接続する尾駁有戸停車場線の整備に要する工事が追加となった。</p>							
事業費	○当初計画時総事業費 <u>8,500</u> 百万円 (単位：百万円)						
		～18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度～ 合 計
	計 画 (うち用地費) (21年 3月変更)	()	()	()	()	9,231 (324)	2,769 (97) 12,000 (421)
	実 績 (うち用地費)	3,132 (383)	1,500 (28)	1,500 (0)	1,400 (10)	7,532 (421)	4,468 (0) 12,000 (421)

2 評価指標及び項目別評価

(1) 事業の進捗状況

Ⓐ ・ B ・ C

事業の進捗状況			計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	事業費割合 (うち用地費)		62.8 % [/] (100 %) [/]	81.6 % [/] (130 %) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (10,540百万円)	71.0 %	92.4 %
		舗装工 (1,460百万円)	3.0 %	3.9 %
説 明	・平成 20 年度には用地取得を完了しており、今後も計画的に整備を進める。			
問題点・ 解決見込み	・平成 20 年度に用地取得を完了したことにより、平成 21 年度には最後の埋蔵文化財調査を実施する予定である。			
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"> 平成20年度にも、むつ市から「下北半島縦貫道路の早期完成について」要望が出されている。 平成20年度にも、下北総合開発期成同盟会から「下北半島縦貫道路の建設促進について」要望が出されている。 		
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いく必要がある。 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で、第1次緊急輸送道路に位置づけられている。 当該工区は、下北半島縦貫道路の一部を構成しており、既に供用している野辺地バイパス・有戸バイパスとの一体的整備により、より一層効果を発現することから、早期整備が必要である。 		a . b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 平成22年度に東北新幹線七戸駅（仮称）の開業が予定されており、下北半島を訪れる観光客の増加が見込まれることから、下北地域へのアクセス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沿線市町村、議会議長、商工会長等により構成する下北半島振興促進連絡協議会より、国土交通省へ「下北半島縦貫道路の整備促進について」要望が出されている。 地元で働く女性で構成される「下北未来塾」が、生活者の視点から下北半島縦貫道路が下北地域の生活に必用不可欠の社会資本であることを地域の声（熱意）として強く訴えている。 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。（用地買収率 = 100%（H20末現在）） 		a . b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 下北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。 緊急輸送道路の確保の面からも大きな効果がある。 救急車退出路を活用して、野辺地病院や高度医療施設（青森県立中央病院）への搬送時間の短縮が図られる。 			

(3) 費用対効果分析の要因変化

A · B · C

区分	主な項目	当初評価時	再評価時	増減
費用項目	(1) 事業費	7,099 百万円	11,735 百万円	4,636 百万円
	(2) 維持修繕費	4,075 百万円	592 百万円	3,483 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(C)	11,174 百万円	12,327 百万円	1,153 百万円
便益項目	(1) 走行時間短縮便益	29,525 百万円	8,338 百万円	21,187 百万円
	(2) 走行費用減少便益	285 百万円	3,777 百万円	3,492 百万円
	(3) 交通事故減少便益	619 百万円	2,475 百万円	1,856 百万円
	(4) 冬期便益	- 百万円	1,852 百万円	1,852 百万円
	(5)	- 百万円	- 百万円	- 百万円
	総便益(B)	30,429 百万円	16,442 百万円	13,987 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	-	-
	修正総便益(B')	- 百万円	- 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	2.72	1.33	
	修正費用便益比(B'/C)	-	-	
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20年11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"> 総費用の増加は、全体事業費が増加したことなどの要因による。 総便益の減少は、費用便益分析マニュアルの改訂に係る時間価値原単位の減少などの要因によるものと思われる。 上記により、費用便益比は減少となっている。 			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	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・複数ルートで検討しているが、県の重要プロジェクトであるむつ小川原開発等のアクセスに優れることや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ことから、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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・むつ市長を会長とする沿線市町村、議会議長、商工会長等により構成する下北半島振興促進連絡協議会より、国土交通省へ「下北半島縦貫道路の整備促進について」要望されている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元で働く女性で構成される「下北未来塾」が、生活者の視点から下北半島縦貫道路が下北地域の生活に必需不可欠の社会資本であることを地域の声（熱意）として強く訴えている。 	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"> ・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。 ・埋蔵文化財の現地確認を行っている。 ・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"> ・当該地域は、半島振興対策地域、特別豪雪地帯及び豪雪地帯に指定されている。 ・隣接の七戸町において平成22年度に東北新幹線七戸駅（仮称）の開業が予定されており、下北半島を訪れる観光客の増加が見込まれる。 														

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	<p>・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。</p>
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>