

# 公共事業再評価調査

整理番号 H25-1

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	017-734-9651
		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 ( 5 年)  その他 ( )

## 1 事業概要

事業種別	道路改築事業	事業主体	<input checked="" type="radio"/> 県 <input type="radio"/> 市町村 <input type="radio"/> その他 ( )																																																		
事業名	国道改築事業	地区名等	国道339号 五所川原北バイパス	市町村名	五所川原市																																																
事業方法	<input type="radio"/> 国庫補助 <input checked="" type="radio"/> 交付金 <input type="radio"/> 県単独 <b>財源・負担区分</b> <input checked="" type="radio"/> 国 65 % <input checked="" type="radio"/> 県 35 % <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> 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 (再々評価時 平成 30 年度))																																																				
事業目的	<p>一般国道339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125kmの幹線道路である。津軽自動車道五所川原北ICや一般国道101号五所川原西バイパスと接続し、近隣市町村からのアクセス強化及び五所川原市街地の交通渋滞の解消を図るとともに、津軽半島の観光振興に寄与することを目的としてバイパス事業を実施している。</p> <p>【計画名称】 社会資本総合整備計画 (交流促進と連携強化を支援するあおもりの道づくり)</p> <p>【成果目標】 交通拠点から60分以内に到達できる地域に居住 (交流できる) 人口を8千人増加 観光地から60分以内に到達できる地域に居住する (交流できる) 人口を42千人増加</p>																																																				
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再々評価時(2回目)</th> <th>再々評価時(3回目)</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>5,240 m</td> <td>5,240 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員 (2車線)</td> <td>6.5(9.5) m</td> <td>6.5(9.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員 (4車線)</td> <td>13.0(19.0) m</td> <td>13.0(19.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>5,102 m</td> <td>5,102 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>62,780 m<sup>2</sup></td> <td>62,780 m<sup>2</sup></td> <td>0 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>2 基</td> <td>2 基</td> <td>0 基</td> </tr> </tbody> </table> <p>事業計画については、過年度評価時と比較して変更はない。</p>					区 分	再々評価時(2回目)	再々評価時(3回目)	増 減	計画延長	5,240 m	5,240 m	0 m	計画幅員 (2車線)	6.5(9.5) m	6.5(9.5) m	0 m	計画幅員 (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 <sup>2</sup>	62,780 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	橋梁工	2 基	2 基	0 基																				
	区 分	再々評価時(2回目)	再々評価時(3回目)	増 減																																																	
計画延長	5,240 m	5,240 m	0 m																																																		
計画幅員 (2車線)	6.5(9.5) m	6.5(9.5) m	0 m																																																		
計画幅員 (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 <sup>2</sup>	62,780 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>																																																		
橋梁工	2 基	2 基	0 基																																																		
事業費	<p>○再々評価時総事業費 9,360 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~22年度</th> <th>23年度</th> <th>24年度</th> <th>25年度</th> <th>小 計</th> <th>26年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>① 7,488</td> <td>1,872</td> <td>9,360</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>② ( 1,984 )</td> <td>( 496 )</td> <td>( 2,480 )</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>6,262</td> <td>190</td> <td>247</td> <td>130</td> <td>③ 6,829</td> <td>2,531</td> <td>⑤ 9,360</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 1,846 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>④ ( 1,846 )</td> <td>( 634 )</td> <td>⑥ ( 2,480 )</td> </tr> </tbody> </table>						~22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度~	合 計	計 画					① 7,488	1,872	9,360	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	② ( 1,984 )	( 496 )	( 2,480 )	( 年 月変更)								実 績	6,262	190	247	130	③ 6,829	2,531	⑤ 9,360	(うち用地費)	( 1,846 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	④ ( 1,846 )	( 634 )	⑥ ( 2,480 )
	~22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度~	合 計																																														
計 画					① 7,488	1,872	9,360																																														
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	② ( 1,984 )	( 496 )	( 2,480 )																																														
( 年 月変更)																																																					
実 績	6,262	190	247	130	③ 6,829	2,531	⑤ 9,360																																														
(うち用地費)	( 1,846 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	④ ( 1,846 )	( 634 )	⑥ ( 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)		73 % [③/⑤]	91.2 % [③/①]
			( 74.4 % ) [④/⑥]	( 93.0 % ) [④/②]
	主要工程	改良工 ( 7,121百万円)	78.0 %	97.5 %
毎割合	舗装工 ( 840百万円)	53.7 %	67.1 %	
(事業費)	橋梁工 ( 1,399百万円)	58.9 %	73.6 %	
説 明	<p>全体計画延長L=5.24kmのうち、1工区L=2.0kmについては平成19年度の津軽自動車道・五所川原北ICの開通に合わせて供用開始を図っている。今後は2工区L=1.3kmの早期供用を目指すと同時に、3工区L=1.9kmの用地取得および工事の促進を図ることとしている。</p>			
問題点・解決見込み	-			
事業効果発現状況	<p>平成19年12月に津軽自動車道・五所川原北ICの開通に合わせて1工区L=2.0kmの供用開始をしたことにより、近隣市町村から五所川原市中心部へのアクセス性が向上したとともに周辺地域の交通渋滞の緩和にも役立っている。</p> <p>主要渋滞区間・箇所 (一般国道339号 田町東交差点~布屋町交差点他) 【H25.1青森県渋滞対策推進協議会】</p>			

(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> <p>平成21年3月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、地域社会の活力を維持し、豊かな暮らしを実現するため、また、安全で信頼性の高い社会の実現を図るために、選択と集中の方針の下、重点的・効率的に道路整備を進めていくことが必要とされている。</p> <p>従来の事業評価手法を見直し、道路における防災機能の位置づけを再検討する機運が高まっている。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>自動車交通への依存度が高い本県にとって、道路整備に対する根強い要望がある。</p> <p>東日本大震災(H23.3.11)を契機として、これまで道路に必要とされてきた通行機能に加えて、災害発生時の防災機能(緊急物資輸送や避難路等)確保の重要性が再認識されている。</p>	
	当地区における評価	<p>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、市街地の交通渋滞は更に深刻な問題となっており、早期のバイパス整備が求められている。</p> <p>主要渋滞区間・箇所(一般国道339号 田町東交差点～布屋町交差点他)【H25.1青森県渋滞対策推進協議会】</p>		
必要性	<p>当該路線は県管理道であるため、県が事業主体となって整備する必要がある。災害対策基本法に基づく第1次緊急輸送道路や半島振興法に基づく半島縦貫道路に位置づけられている。当該工区の現道部(田町東交差点～布屋町交差点部)は主要渋滞区間に位置付けられるなど、慢性的な交通渋滞の早期解消が課題となっている。これらの課題解決のため、当該工区は県が定める社会資本総合整備計画(交流促進と連携強化を支援するあもりの道づくり)に基づき、人家連担部を回避し交通容量を確保するバイパス整備を進めている。</p>			a. b
適時性	<p>平成19年12月に津軽自動車道「浪岡五所川原道路」L=7.6km(全供用延長L=15.7km)が供用開始されているが、当該工区の整備により津軽自動車道へのアクセス利便性が向上するという直接的効果はもとより、青森空港や東北新幹線新青森駅等の交通拠点との定時性が図られることにより、津軽半島地域の観光振興や物流安定化等の経済支援にも寄与するものである。また、現在、国において進められている一般国道101号五所川原西バイパスとの事業連携を図ることにより、主要渋滞区間・箇所の解消が図られるなど、より一層の整備効果が期待されている。さらに、西北五圏域の自治体病院再編計画により新たに設立予定の「つがる総合病院」の開院が平成26年4月に予定されているなど、圏域の高度医療と急性期医療を担う中核病院への搬送時間短縮や定時性確保に寄与するものである。</p> <p>「つがる総合病院」：第二次救急医療施設(438床、20診療科は圏域最大)</p>			a. b
地元の推進体制等	<p>国道339号沿線町村長、議会議長により構成される国道339号整備促進期成同盟会(会長：五所川原市長)により、当該バイパスの早期整備が求められている。また、地権者や地域住民は本事業に理解を示しており、事業は順調に推移している。【1工区～2工区の用地買収率=100%(H24末現在)】</p>			a. b
効率性	<p>津軽半島の観光振興に寄与するとともに、地域の活性化、経済発展に効果がある。また、緊急輸送道路確保の面からも大きな効果が期待される。さらに、津軽自動車道整備等との事業連携により、青森空港や東北新幹線新青森駅等の交通拠点とのアクセス利便性の向上、第二次救急医療施設である「つがる総合病院(H26.4開院予定)」への搬送時間短縮等、本県の高速交通体系や自治体病院再編計画に基づく救急医療体制の確立を支援するものである。</p>			

(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(2回目)	再々評価時(3回目)	増減
費用項目(C)	(1) 事業費	9,846 百万円	10,649 百万円	803 百万円
	(2) 維持修繕費	525 百万円	441 百万円	△ 84 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	10,371 百万円	11,090 百万円	719 百万円
便益項目(B)	(1) 走行時間短縮便益	15,499 百万円	20,123 百万円	4,624 百万円
	(2) 走行費用減少便益	993 百万円	241 百万円	△ 752 百万円
	(3) 交通事故減少便益	370 百万円	-23 百万円	△ 393 百万円
	(4) 冬期便益	百万円	4,673 百万円	4,673 百万円
	(5) 防災便益	百万円	百万円	0 百万円
	総便益(B)	16,862 百万円	25,014 百万円	8,152 百万円
	地域修正係数(φ)	-	1.507	
	修正総便益(B')	- 百万円	37,696 百万円	37,696 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.63	2.26	
	修正費用便益比(B'/C)	-	3.40	
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> <p>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) 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22年3月 県土整備部道路課)</p>			a. b
再評価時との比較	<p>【再評価時との比較における要因変化】</p> <p>現道部旅行速度の下方修正 検討年数の見直し(40年→50年、費用便益マニュアルの改正) 車種別時間価値原単位の下方修正(費用便益マニュアルの改正) 地域修正係数の新たな導入(平成22年3月～)「津軽地方生活圏1.507」</p>			a. b

## (4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A)・B・C

コスト縮減	<b>【コスト縮減の検討状況】</b> 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。また、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することにより、経費の縮減を図っている。さらに、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	<b>【代替案の検討状況】</b> 現道拡幅ルートは、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	<b>【住民ニーズの把握方法】</b> 国道339号沿線町村長、議会議長により構成される国道339号整備促進期成同盟会（会長：五所川原市長）により、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。	<b>【住民ニーズ・意見】</b> 国道339号は津軽地方生活圏を縦断する主要生活道路であるとともに、地域産業を支える物流ルートとしても位置付けられていることから、当該工区を含めた路線全体の走行安全性や定時性確保が求められている。	a. b
環境影響への配慮	<b>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</b> (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 ○ 高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮 ○ 高架構造物の建設 ○ 海底・海中建造物の設置や建設 (3) 特に配慮する対応内容 （重機の使用に係る環境配慮） 水田や畑等の耕作地と近接していることから、土砂運搬の際に土ぼこりが耕作地へ飛散することが想定される場合にはシート被膜等の対策を講じている。		a. b
地域の立地特性	（地域指定） 過疎地域、振興山村地区、農業振興地域、特別豪雪地域、半島振興地域 （災害の記録） なし（危険箇所情報） なし 一般国道101号五所川原西バイパス事業（国施工）との相乗効果により、主要渋滞区間・箇所（一般国道339号 田町東交差点～布屋町交差点他）【H25.1青森県渋滞対策推進協議会】の解消が期待されている。また、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第1次緊急輸送道路に位置付けられている。地域医療面においては、第二次救急医療施設となる「つがる総合病院」の開設が予定（平成26年4月）されている。		

## 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
評価理由	全ての項目が「A」評価であるほか、地元の理解が得られている事業であることや津軽自動車道整備等との事業連携を図ることにより本県の高速度交通体系や救急医療体制の早期確立を支援する事業であることから、対応方針を「継続」とした。
備考	

## 4 公共事業再評価等審議委員会意見

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
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）