

# 公共事業再評価調査

整理番号 H22-3

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	017-732-9651
		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	道路事業			事業主体	県 市町村 その他 ( )		
事業名	道路改築事業 (国道改築事業)			地区名等	国道279号 二枚橋バイパス	市町村名	むつ市
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8年度 (用地着手 平成9年度 / 工事着手 平成10年度)						
終了予定年度	平成29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"> <li>・一般国道279号は、北海道函館市を起点とし、大間町、風間浦村、むつ市、横浜町を經由し、上北郡野辺地町に至る延長11.5kmの幹線道路である。(3種2級、設計速度60km/h)</li> <li>・むつ市と青森生活圏、八戸生活圏に連絡する下北縦貫道路に接続することにより、地域の活性化及び他地域との交流、連携が図られ、下北半島地域の生活、経済、観光アクセスに寄与するものである。</li> <li>・二枚橋バイパスは、急カーブ(R=18m)、急勾配(I=9%)の連続した隘路区間を解消し、安心して円滑な交通の確保を図るものである。</li> </ul>						
主な内容	区 分		再評価時	再々評価時	増 減		
	計画延長		4,100 m	4,100 m	0 m		
	計画幅員		6.5(13.0) m	6.5(12.0) m	0 m		
	改良工		3,659 m	3,756 m	97 m		
	舗装工		3,659 m	3,756 m	97 m		
橋梁工		3 基	3 基	0 基			
・事業計画については、再評価後、3号橋の見直し(L=175.4m L=78.5m)によりコスト縮減を図っている。							
事業費	○再評価時総事業費 5,330 百万円 (単位：百万円)						
		～19年度	20年度	21年度	22年度	小 計	23年度～ 合 計
	計 画 (うち用地費)	( )	( )	( )	( )	3,245 ( 270 )	1,515 ( 126 ) 4,760 ( 396 )
	実 績 (うち用地費)	2,293 ( 372 )	320 ( 4 )	260 ( 0 )	140 ( 0 )	3,013 ( 376 )	1,747 ( 20 ) 4,760 ( 396 )

## 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
			63.3% [ / ]	92.9% [ / ]
			( 94.9% ) [ / ]	( 139.3% ) [ / ]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 ( 2,209 百万円)	69.5%	102.0%
	舗装工 ( 304 百万円)	73.4%	107.7%	
	橋梁工 ( 2,247 百万円)	55.8%	81.9%	
説 明	・約95%の用地が取得されている。今後は埋蔵文化財調査の早期完了及び工事の促進を図りたい。			
問題点・解決見込み	・共有地部分を含む一部用地が未取得となっていることから、鋭意用地取得に努めるとともに、土地収用法に基づく事業認定手続きを進めている。			
事業効果発現状況	・平成19年度までにバイパス起点側延長約1.5kmを部分供用しており、隘路区間が解消され、円滑な交通の確保が図られている。			

(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	<b>【全国の評価】</b> ・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図ることが必要とされている。	<b>【県内の評価】</b> ・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	・半島循環道路として、早期の整備が求められている。 ・平面・縦断箇所が連続する区間であることから、特に冬期において交通障害が発生しており、唯一の幹線道路である当該路線の重要性から、地元市町村等で構成する「下北総合開発期成同盟会」より早期完成が強く求められている。	
必要性		・地域の住民生活、経済活動等を支える幹線道路であり、唯一の生活道路ともなっている。 ・急勾配、線形不良が連続し、交通隘路となっており、早期の整備が求められている。 ・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。	a. b
適時性		・半島振興法が、平成17年度から10年間の延長となり、さらなる半島振興支援が求められている。 ・市町村合併の一体化に資する市町村合併支援道路整備事業として国から財政上の支援が得られている。 ・大間町産マグロ等の下北地域を代表する水産品の輸送ルートとして当該工区の整備の必要性が高まっている。	a. b
地元の推進体制等		・地元市町村長等で構成する「下北総合開発期成同盟会」及び観光協会等より整備促進要望が出され早期完成が求められている。	a. b
効率性		・現道の通過交通がバイパスへ転換されることにより、通学児童の安全性が確保され沿道環境の改善が図られる。 ・緊急輸送道路の確保の面からも大きな効果がある。 ・道路整備により、時間短縮が図られ経済的な面で大きな効果がある。 ・下北半島周遊観光における利便性の向上が図られる。	

(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	(1)事業費	4,686 百万円	5,066 百万円	380 百万円
	(2)維持修繕費	377 百万円	332 百万円	45 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(C)	5,063 百万円	5,398 百万円	335 百万円
便益項目	(1)走行時間短縮便益	7,311 百万円	5,105 百万円	2,206 百万円
	(2)走行費用減少便益	385 百万円	822 百万円	437 百万円
	(3)交通事故減少便益	-8 百万円	90 百万円	98 百万円
	(4)冬期便益	百万円	1,513 百万円	1,513 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総便益(B)	7,688 百万円	7,530 百万円	158 百万円
	地域修正係数( )	-	1.438	
	修正総便益(B')	- 百万円	10,828 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.52	1.39	
	修正費用便益比(B'/C')	-	2.01	

  

費用対効果分析(B/C)	<b>【費用対効果分析手法】</b> (分析手法、根拠マニュアル等) ・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 青森県 県土整備部 道路課)	a. b
再評価時との比較	<b>【再評価時との比較における要因変化】</b> ・費用便益分析マニュアルの改訂による時間価値原単位等の減額や、将来交通量推計による交通量減少により総便益が減少した。	a. (b)

## (4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A) ・ B ・ C

コスト縮減	<b>【コスト縮減の検討状況】</b> ・ 3号橋の見直し (L=175.4m L=78.5m) によりコスト縮減を図っている。 ・ 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。 ・ 建設発生土を盛土材料として使用し、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> ・ 現道拡幅案とバイパス案を比較した結果、現道拡幅の場合、人家連担部であり多くの家屋移転が生じ住民への影響が大きく、経済的にも劣るためバイパス計画とした。	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> ・ 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」より整備促進要望が出されている。	<b>【住民ニーズ・意見】</b> ・ 当該区間は、幅員狭小及び急カーブ・急勾配があるため大型車のすれ違いに支障をきたしており、また、現道には歩道が整備されておらず、円滑な交通と歩行者の安全を確保するためにも、早期の整備が求められている。	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 <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>基礎や地価建造物の建設</td> </tr> <tr> <td>低層建築物の建設</td> <td>高層建築物・大規模施設等の建設</td> <td>高架構造物の建設</td> </tr> <tr> <td>海底・海中建造物の設置や建設</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> (3)対応内容 ・ 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。 ・ 搬入土質の品質に留意し、必要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	基礎や地価建造物の建設	低層建築物の建設	高層建築物・大規模施設等の建設	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	基礎や地価建造物の建設																
低層建築物の建設	高層建築物・大規模施設等の建設	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	・ 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いる。 ・ 過疎地域、振興山村地域に指定されている。 ・ 平成17年3月14日にむつ市、川内町、大畑町及び脇野沢村4市町村での市町村合併が行われた地域である。(新市名称：むつ市) ・ 災害対策基本法に基づく緊急輸送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。																	

## 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	・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(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	