

公共事業再評価調査

整理番号 H23-13

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	<input type="radio"/> 未着工 <input checked="" type="radio"/> 長期継続 (10年) <input type="radio"/> 再評価後 (年) <input type="radio"/> その他 ()
---------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1 事業概要

事業種別	道路事業	事業主体	<input checked="" type="radio"/> 県 <input type="radio"/> 市町村 <input type="radio"/> その他 ()																																																		
事業名	道路改築事業 (県道改築事業)	地区名等	夏泊公園線 浦田～茂浦	市町村名	平内町																																																
事業方法	<input type="radio"/> 国庫補助 <input checked="" type="radio"/> 交付金 <input type="radio"/> 県単独 財源・負担区分 <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14年度 (用地着手) 平成15年度 / 工事着手 平成19年度)																																																				
終了予定年度	平成28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、県立自然公園夏泊半島を周回する観光道路であり、同半島地域においては生活上、重要なライフラインであり、かつ県内有数の生産量を誇る養殖ホタテ産地であることから、養殖ホタテを市場へ輸送する物流路線でもある。</p> <p>このうち浦田～茂浦間は山地部を通過するため、車道幅員が狭小 (W_{min} = 3.5m) で急勾配、急カーブが連続し、代替性もないことから生活・産業上及び観光の面で大きな隘路となっている。</p> <p>このことから、半島地域間交通の安全向上、防災対策、半島地域全体の産業・観光の発展に寄与するためパイパス整備を実施するものである。(3種3級、設計速度50km/h)</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>2,610 m</td> <td>2,610 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>2,610 m</td> <td>2,610 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>30,015 m²</td> <td>30,015 m²</td> <td>0 m²</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>2 基</td> <td>2 基</td> <td>0 基</td> </tr> </tbody> </table>					区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	2,610 m	2,610 m	0 m	計画幅員	6.0(11.5) m	6.0(11.5) m	0 m	改良工	2,610 m	2,610 m	0 m	舗装工	30,015 m ²	30,015 m ²	0 m ²	橋梁工	2 基	2 基	0 基																								
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																		
計画延長	2,610 m	2,610 m	0 m																																																		
計画幅員	6.0(11.5) m	6.0(11.5) m	0 m																																																		
改良工	2,610 m	2,610 m	0 m																																																		
舗装工	30,015 m ²	30,015 m ²	0 m ²																																																		
橋梁工	2 基	2 基	0 基																																																		
事業費	<p>○当初計画時総事業費 5,700 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～20年度</th> <th>21年度</th> <th>22年度</th> <th>23年度</th> <th>小 計</th> <th>24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 2,733</td> <td>1,367</td> <td>4,100</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (101)</td> <td>(51)</td> <td>(152)</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>1,613</td> <td>1,060</td> <td>350</td> <td>99</td> <td>③ 3,122</td> <td>978</td> <td>⑤ 4,100</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(134)</td> <td>(0)</td> <td>(13)</td> <td>(0)</td> <td>④ (147)</td> <td>(5)</td> <td>⑥ (152)</td> </tr> </tbody> </table> <p>トンネルについて、概略設計から詳細設計に移った時の精査による工事費の減と当該工事発注時の低入札により、事業費が減となった。</p>						～20年度	21年度	22年度	23年度	小 計	24年度～	合 計	計 画					① 2,733	1,367	4,100	(うち用地費)	()	()	()	()	② (101)	(51)	(152)	〈 年 月変更〉								実 績	1,613	1,060	350	99	③ 3,122	978	⑤ 4,100	(うち用地費)	(134)	(0)	(13)	(0)	④ (147)	(5)	⑥ (152)
	～20年度	21年度	22年度	23年度	小 計	24年度～	合 計																																														
計 画					① 2,733	1,367	4,100																																														
(うち用地費)	()	()	()	()	② (101)	(51)	(152)																																														
〈 年 月変更〉																																																					
実 績	1,613	1,060	350	99	③ 3,122	978	⑤ 4,100																																														
(うち用地費)	(134)	(0)	(13)	(0)	④ (147)	(5)	⑥ (152)																																														

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
			76.1% [③/⑤]	114.2% [③/①]
			(96.7%) [④/⑥]	(145.5%) [④/②]
	主要工種	改良工 (3,325 百万円)	75.4%	113.1%
毎割合 (事業費)	舗装工 (269 百万円)	40.5%	60.9%	
	橋梁工 (506 百万円)	100.0%	150.1%	
説 明	用地進捗率が約97%であることから、計画的に工事を進めて行く必要がある。			
問題点・解決見込み	—			
事業効果発現状況	平成19年度までに起点側延長L=352m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	【全国の評価】 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。	【県内の評価】 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	平内町の漁協、商工会、観光協会が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	災害対策基本法に基づく緊急輸送路ネットワーク計画の中で第2次緊急輸送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、車両同士のすれ違いに支障をきたしている。半島地域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	今後、着実な事業展開が見込めることから、従来から整備について要望がなされていた当該工区の整備を推進する必要がある。		a. b
地元の推進体制等	用地進捗率は約97%であり、地域住民からは事業に対する理解が得られ、当該地区の早期完成が望まれている。夏泊公園線は半島地域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	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・椿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	4,011 百万円	4,011 百万円
	(2) 維持修繕費	百万円	168 百万円	168 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	- 百万円	4,179 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	百万円	3,854 百万円	3,854 百万円
	(2) 走行費用減少便益	百万円	429 百万円	429 百万円
	(3) 交通事故減少便益	百万円	34 百万円	34 百万円
	(4) 冬期便益	百万円	732 百万円	732 百万円
	(5) 防災便益	百万円	625 百万円	625 百万円
		総便益(B)	- 百万円	5,674 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	1.429	
	修正総便益(B')	- 百万円	8,108 百万円	7,065 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)		1.36	
	修正費用便益比(B'/C')	-	1.94	
費用対効果分析 (B/C)	【費用対効果分析手法】(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
計画時との比較	【計画時との比較における要因変化】 事業着手時点において県単独事業として着手したことから費用対効果分析は実施していない。			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。 トンネル工法を採用することにより、現道拡幅ルートに比べ切土総量が少なくなり、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、現道拡幅が考えられるが、現道の沿線には長大法面が多いことから、施工性・維持管理性・経済性で劣るため、バイパス案である実施中のルートが最適である。	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、平内町議会及び夏泊半島活性化推進協議会の連名により早期整備の要望を出されている。	【住民ニーズ・意見】 夏泊半島は半島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 (地形や地盤の改変) トンネル工法の採用により、土地の改変を最小限に抑えた。		a . b
地域の立地特性	振興山村（山村振興法） 特別豪雪地帯（豪雪地帯対策特別措置法）		

3 対応方針(事業実施主体案)

総合評価	<input checked="" type="radio"/> 継続 <input type="radio"/> 計画変更 <input type="radio"/> 中止 <input type="radio"/> 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	全ての項目が「A」評価である他、半島地域のライフラインの確保を図る必要が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	<input type="radio"/> 対応方針(案)どおり <input type="radio"/> 対応方針(案)を修正すべき
委員会評価	<input type="radio"/> 継続 <input type="radio"/> 計画変更 <input type="radio"/> 中止 <input type="radio"/> 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	(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)