

公共事業再評価調書

整理番号	H24 - 3
------	---------

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 (10 年)	再評価後 (年)	その他 ()
---------	-----	---------------	------------	---------

1 事業概要

事業種別	道路改築事業		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280号 蓬田 - 蟹田	市町村名	蓬田村 外ヶ浜町		
事業方法	国庫補助	交付金	単独	財源・負担区分	国 65 %	県 35 % 市町村 % その他 %		
採択年度	平成 15 年度 (用地着手 平成 16 年度 / 工事着手 平成 18 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	<p>一般国道280号は、青森市を起点とし津軽半島最北端の外ヶ浜町三厩地区に至る半島循環道路で、延長約103.7kmの幹線道路である。</p> <p>また、東青地域の生活及び産業・経済・観光をはじめ周辺地域の振興等を担う道路として位置付けられていることから、沿線住民が救急医療機関等へ向かうライフラインであるとともに津軽半島の観光振興を図る上で重要な路線である。</p> <p>しかしながら、当該工区の現道部は車道幅員が狭小 (Wmin=5.3m) のため車輛のすれ違いが困難であることからパイパス事業を実施し、生活道路における安全で円滑な交通機能の確保、観光振興等における交通利便性の向上を図るものである。(3種2級、設計速度60km/h)</p>							
主要内容	区 分		当初計画時	再評価時	増 減			
	計画延長		7,150 m	7,150 m	0 m			
	計画幅員		6.5(14.5) m	6.5(14.5) m	0 m			
	改良工		6,942 m	6,942 m	0 m			
	舗装工		100,659 m ²	100,659 m ²	0 m ²			
橋梁工		4 基	4 基	0 基				
吹雪による視程障害対策となる防雪柵工事及び除草対策となる防草パネル工事の追加、1工区を優先したことによる土工費の増加により総事業費が増加となった。								
事業費	当初計画時総事業費 6,840 百万円 (単位 : 百万円)							
		~ 21年度	22年度	23年度	24年度	小 計	25年度~	合 計
	計 画					5,400	2,700	8,100
	(うち用地費)	()	()	()	()	(427)	(214)	(641)
年 月変更								
実 績	4,643	1,000	200	230	6,073	2,027	8,100	
(うち用地費)	(446)	(0)	(90)	(10)	(546)	(95)	(641)	

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)		75 % [/]	112.5 % [/]
			(85.2 %) [/]	(127.9 %) [/]
	主要工種	改良工 (6,315 百万円)	79.0 %	118.4 %
毎割合	舗装工 (610 百万円)	85.4 %	128.0 %	
(事業費)	橋梁工 (1,175 百万円)	48.9 %	73.4 %	
説 明	用地進捗率は約85%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22年度までに1工区延長L=5,120mを部分供用しており、1工区の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	<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図ることが必要とされている。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>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。</p>	
	当地区における評価	<p>青森市から外ヶ浜町三厩地区に至る沿線市町村で「国道280号バイパス建設及び整備促進期成同盟会」を組織し、本路線の整備促進を県や国へ働きかけるなど、地域における関心は非常に高い。</p>		
必要性	<p>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供用区間は第1次緊急輸送道路に位置付けられており、未供用区間も第1次緊急輸送道路として位置付ける予定となっている。 当該工区は車道幅員が狭小のため車輦同士のすれ違いに支障をきたしている。 津軽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整備が必要である。</p>			(a) ・ b
適時性	<p>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。</p>			(a) ・ b
地元の推進体制等	<p>国道280号は津軽半島を循環する道路であり、東北新幹線効果に伴う青東地域の観光振興の発展にも繋がることから、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。</p>			(a) ・ b
効率性	<p>第1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。 東北新幹線新青森駅から外ヶ浜町まで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。 生活道路から通過交通が排除されるため、沿線住民の安全性が確保できる。</p>			

(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	5,489 百万円	8,153 百万円	2,664 百万円
	(2) 維持修繕費	665 百万円	600 百万円	65 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	6,154 百万円	8,753 百万円	2,599 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	7,779 百万円	6,592 百万円	1,187 百万円
	(2) 走行費用減少便益	151 百万円	68 百万円	83 百万円
	(3) 交通事故減少便益	12 百万円	53 百万円	65 百万円
	(4) 冬期便益	百万円	2,284 百万円	2,284 百万円
	(5) 防災便益	百万円	2,730 百万円	2,730 百万円
	総便益(B)	7,616 百万円	11,591 百万円	3,975 百万円
	地域修正係数()	-	1.429	
	修正総便益(B')	- 百万円	16,564	
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.24	1.32	
	修正費用便益比(B'/C)	-	1.89	
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
計画時との比較	<p>【計画時との比較における要因変化】</p> <p>主な減少要因は、総事業費の増加と費用便益マニュアル改正に伴う車種別時間価値原単位の下方修正による。 主な増加要因は、計画交通量見直しのほか、冬期便益、防災便益の新たな導入(平成18年10月～)、地域修正係数の新たな導入(平成22年3月～)「青森地方生活圏1.429」による。</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	<p>【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。</p>	(a) . b
代替案	<p>【代替案の検討状況】 代替案としては現道拡幅ルートが考えられるが、現道部にはJ R津軽線が近接していることや集落が接していることから、J R線の移設が伴う道路計画は非常に困難であることから、バイパス案である実施中の本ルートが最適となる。</p>	(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】 青森市から外ヶ浜町三厩地区に至る沿線市町村で「国道280号バイパス建設及び整備促進期成同盟会」を組織し、早期整備の要望が出されている。</p>	<p>【住民ニーズ・意見】 当該区間は、現道の車道幅員が狭小のため車輛のすれ違いに支障をきたしており、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。</p>	(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>高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮</td> <td></td> </tr> <tr> <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> <td></td> </tr> </table> <p>(3)特に配慮する対応内容 (廃棄物処理等) 抜根材をチップ・堆肥化して緑化基盤材として有効利用し、産業廃棄物搬出の抑制に努めている。</p>		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		(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																	
地域の立地特性	<p>(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) H14.8月 現道部で土砂崩落発生(交通規制7日) (応急対策による安全確保とバイパス化による災害箇所への迂回) (危険箇所情報) なし</p>																	

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>全ての項目が「A」評価であることや、沿道の環境改善を図る必要があることから、対応方針を「継続」とした。</p>
備考	

4 公共事業再評価等審議委員会意見

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>