

公共事業再評価調査

整理番号 H24-5

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	県 市町村 その他 ()																																																
事業名	県道改築事業	地区名等	夏泊公園線東滝 市町村名 平内町																																																
事業方法	国庫補助 交付金 県単独 財源・負担区分	国 65 % 県 35 % 市町村 % その他 %																																																	
採択年度	平成10年度 (用地着手 平成23年度 / 工事着手 平成23年度)																																																		
終了予定年度	平成28年度 (平成23年10月工期変更 再評価時 平成26年度)																																																		
事業目的	本路線は、平内町大字沼館地区を起点とし、浅虫夏泊県立自然公園の各観光拠点（浅所海岸、大島、楢山など）を経由し、平内町大字中野地区の一般国道4号に接続する延長約30.9kmの半島周回道路である。また、半島地域の生活道路であるとともに、ホタテ等の水揚げ貨物を輸送する物流路線であり、夏泊半島の観光拠点を連絡する観光道路ともなっていることから、経済・産業上重要な路線となっている。このうち当該工区は、バス路線でありながら車道幅員が狭小（Wmin=4.0m）であり、急カーブ箇所（Rmin=30m）もあることから車両同士のすれ違いに支障をきたしている。このため、安全で円滑な交通確保を目的とし、現道拡幅事業を実施している。																																																		
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時</th> <th>再々評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>1,200 m</td> <td>1,200 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(9.0) m</td> <td>6.0(9.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,200 m</td> <td>1,200 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>10,900 m²</td> <td>10,900 m²</td> <td>0 m²</td> </tr> </tbody> </table> <p>事業計画については、再評価時と比較して変更はない。</p>			区 分	再評価時	再々評価時	増 減	計画延長	1,200 m	1,200 m	0 m	計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m	改良工	1,200 m	1,200 m	0 m	舗装工	10,900 m ²	10,900 m ²	0 m ²																												
区 分	再評価時	再々評価時	増 減																																																
計画延長	1,200 m	1,200 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m																																																
改良工	1,200 m	1,200 m	0 m																																																
舗装工	10,900 m ²	10,900 m ²	0 m ²																																																
事業費	<p>再評価時総事業費 780 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～21年度</th> <th>22年度</th> <th>23年度</th> <th>24年度</th> <th>小 計</th> <th>25年度～</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>710</td> <td>190</td> <td>900</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(6)</td> <td>(2)</td> <td>(8)</td> </tr> <tr> <td>23年10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>31</td> <td>63</td> <td>10</td> <td>180</td> <td>284</td> <td>616</td> <td>900</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(5)</td> <td>(3)</td> <td>(8)</td> <td>(0)</td> <td>(8)</td> </tr> </tbody> </table>				～21年度	22年度	23年度	24年度	小 計	25年度～	合 計	計 画					710	190	900	(うち用地費)	()	()	()	()	(6)	(2)	(8)	23年10月変更								実 績	31	63	10	180	284	616	900	(うち用地費)	(0)	(0)	(5)	(3)	(8)	(0)	(8)
	～21年度	22年度	23年度	24年度	小 計	25年度～	合 計																																												
計 画					710	190	900																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(6)	(2)	(8)																																												
23年10月変更																																																			
実 績	31	63	10	180	284	616	900																																												
(うち用地費)	(0)	(0)	(5)	(3)	(8)	(0)	(8)																																												

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)		31.6% [/]	40.0% [/]
			(100%) [/]	(133.3%) [/]
	主要工種	改良工 (800百万円)	35.5%	27.2%
毎割合	舗装工 (100百万円)	0%	0%	
(事業費)		%	%	
説 明	当該工区は、隣接工区の現道拡幅工事の完了に引き続き、平成10年度から事業着手している。しかし、公共事業費の大幅な削減と漁業補償問題の協議のため、平成14年度から平成19年度まで（6年間）事業休止としていた。平成20年度から事業再開し、漁業補償問題の解決、公有水面埋立免許取得を経て、懸案事項の解決に至っている。平成24年度からは交付金事業に移行しており、平成28年度の事業完了に向け計画的に工事を進める予定である。			
問題点・解決見込み	平成20年度：漁業補償問題の解決（H21.3同意書） 平成22年度：公有水面埋立法に基づく埋立免許申請（平成23年度～平成28年度までの6箇年指定） 平成24年度～：交付金事業に移行して事業継続			
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> <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>平内町の漁協、商工会、観光協会等で組織する「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。</p>	
必要性	<p>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2次緊急輸送道路に位置づけられている。</p> <p>当該工区はバス路線でありながら、車道幅員狭小(Wmin=4.0m)かつ急カーブ箇所(Rmin=30m)であることから車両同士のすれ違いに支障をきたしている。半島地域唯一の周回道路として安全で円滑な交通確保が求められている。</p>		a . b
適時性	<p>当該工区の前区間が整備済であることから、道路規格の不連続性を解消するためにも早期整備が求められている。</p> <p>公有水面埋立法に基づく免許書取得済(平成23年度~平成28年度までの6箇年指定)</p>		a . b
地元の推進体制等	<p>漁業補償問題が解決し、地元の理解が得られた(平成20年度から事業再開)。</p> <p>本路線は夏泊半島地域唯一の周回道路であり、平内町の基幹産業である水産業及び観光産業の基盤を支える重要路線であることから、本路線の早期整備に対する地元平内町からの要望書が提出されている。</p>		a . b
効率性	<p>第2次緊急輸送道路として、災害時における重要な役割を担う。</p> <p>半島地域唯一の物流機能の強化が図られるため、地元水産業の振興に大きく寄与する。</p> <p>夏泊半島の観光拠点である椿山~浅所海岸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、観光振興に寄与する。</p>		

(3) 費用対効果分析の要因変化

A ・ (B) ・ C

区分	主な項目	再評価時	再々評価時	増減
費用項目 (C)	(1)事業費	643 百万円	592 百万円	51 百万円
	(2)維持修繕費	102 百万円	69 百万円	33 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	745 百万円	661 百万円	84 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	578 百万円	146 百万円	432 百万円
	(2)走行費用減少便益	7 百万円	4 百万円	3 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	0 百万円	0 百万円
	(4)冬期便益	160 百万円	60 百万円	100 百万円
	(5)防災便益	552 百万円	405 百万円	147 百万円
	総便益(B)	1,297 百万円	615 百万円	682 百万円
	地域修正係数()	-	1.429	
	修正総便益(B')	- 百万円	879 百万円	879 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.74	0.93	
	修正費用便益比(B'/C)	-	1.33	
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)</p> <p>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>交通量見直しによる下方修正(計画交通量:1,157台 849台)</p> <p>検討年数の見直し(40年 50年、費用便益マニュアルの改正)</p> <p>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)</p> <p>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」</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	【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、工場製品（二次製品）を使用することにより、工期の短縮及び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、山側斜面を大規模に掘削し迂回するルートと海側に冲出しするルートが考えられるが、いずれも現道ルートから大きく外れるため、山側ルートについては大規模な森林伐採が伴うこと、海側ルートについては大規模な海岸埋立に伴う漁場区域への影響が大きいことから、両比較ルートについては自然環境に与える影響が大きく、また経済的にも不利となるため、実施中の現道拡幅案が最適である。	(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	【住民ニーズの把握方法】 本路線は夏泊半島地域唯一の周回道路であり、平内町の基幹産業である水産業及び観光産業の基盤を支える重要路線であることから、本路線の早期整備に対する地元平内町からの要望書が提出されている。	【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両のすれ違いに支障をきたしており、物流路線及び観光支援道路として位置づけられている本路線の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 工事及び土砂搬入・搬出の際には、周辺環境に配慮し、低排出ガス・低騒音並びに低振動の重機を使用する。 海岸線の護岸工事にあたっては、埋立免許条件を遵守するとともに、周辺水域への影響に配慮し適切な汚濁防止対策を行う。 当該工区の終点部には平内町指定文化財の「タタラの五本松」があるため、文化財の保護・保全に配慮したルート選定及び設計を行っている。	(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 (災害の記録) H17.4 落石による全面通行止め(崩落法面に現場打ちコンクリート法枠工を施工) 当該地域は、日本有数の養殖ホタテの産地であり、本路線はこの養殖ホタテを輸送する道路として、地域産業を支える重要な役割を担っている。また、浅夏泊県立自然公園に指定されており、過去10年平均の観光入込客数は年間約164万人(平成22年青森県観光入込客統計)で本県有数の観光拠点となっている。		

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」評価ではあるが、地元の理解が得られたことにより平成20年度から事業を再開していること、今後の着実な事業展開が見込まれることから、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(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)