

公共事業再評価調書

整理番号 H29-4

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 type="radio"/> 長期継続 (年) <input type="radio"/> 再評価後 (年) <input checked="" type="radio"/> その他 (計画変更)
---------	---

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280号 蓬田～蟹田	市町村名	蓬田村 外ヶ浜町																																																
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 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 34 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102kmの幹線道路であり、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。</p> <p>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バ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。</p> <p>【計画名称】青森県の道づくり基本方針(平成14年度策定)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>【計画目標】①生活・経済圏の連携強化 ②農水産品の都市への円滑な輸送 ③国土保全を担う中山間地域と都市の支援 ④交通拠点へのアクセス性強化 ⑤救急医療体制の支援</p>																																																				
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>7,150 m</td> <td>6,800 m</td> <td>△ 350 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.5(14.5) m</td> <td>6.5(14.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>6,942 m</td> <td>6,592 m</td> <td>△ 350 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>100,659 m²</td> <td>95,577 m²</td> <td>△ 5,082 m²</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>4 基</td> <td>4 基</td> <td>0 基</td> </tr> </tbody> </table> <p>当初計画していた終点部の用地については、筆界未定及び関係者多数の共有地が存在し、用地取得には長期間を要し、多大な費用が発生することが調査で判明し、全線供用の目立たない状況であることから、地元外ヶ浜町と協議したところ、当該箇所を回避した計画に変更するとの結論にいたり、終点部の線形を変更し計画延長を短縮することで、当該区間のバイパス機能の早期効果発現を図る。</p> <p>また、計画延長は短縮したものの、今年度に供用予定である蟹田跨線橋に係る事業費及び計画変更に伴う用地補償費の精査により総事業費が増加したものである。</p>					区 分	再評価時	再々評価時	増 減	計画延長	7,150 m	6,800 m	△ 350 m	計画幅員	6.5(14.5) m	6.5(14.5) m	0 m	改良工	6,942 m	6,592 m	△ 350 m	舗装工	100,659 m ²	95,577 m ²	△ 5,082 m ²	橋梁工	4 基	4 基	0 基																								
区 分	再評価時	再々評価時	増 減																																																		
計画延長	7,150 m	6,800 m	△ 350 m																																																		
計画幅員	6.5(14.5) m	6.5(14.5) m	0 m																																																		
改良工	6,942 m	6,592 m	△ 350 m																																																		
舗装工	100,659 m ²	95,577 m ²	△ 5,082 m ²																																																		
橋梁工	4 基	4 基	0 基																																																		
事業費	<p>○当初計画時総事業費 8,100 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～26年度</th> <th>27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>小 計</th> <th>30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 6,750</td> <td>2,250</td> <td>9,000</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (928)</td> <td>(309)</td> <td>(1,237)</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>6,642</td> <td>700</td> <td>555</td> <td>75</td> <td>③ 7,972</td> <td>1,028</td> <td>⑤ 9,000</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(655)</td> <td>(1)</td> <td>(1)</td> <td>()</td> <td>④ (657)</td> <td>(580)</td> <td>⑥ (1,237)</td> </tr> </tbody> </table>						～26年度	27年度	28年度	29年度	小 計	30年度～	合 計	計 画					① 6,750	2,250	9,000	(うち用地費)	()	()	()	()	② (928)	(309)	(1,237)	〈 年 月 変更〉								実 績	6,642	700	555	75	③ 7,972	1,028	⑤ 9,000	(うち用地費)	(655)	(1)	(1)	()	④ (657)	(580)	⑥ (1,237)
	～26年度	27年度	28年度	29年度	小 計	30年度～	合 計																																														
計 画					① 6,750	2,250	9,000																																														
(うち用地費)	()	()	()	()	② (928)	(309)	(1,237)																																														
〈 年 月 変更〉																																																					
実 績	6,642	700	555	75	③ 7,972	1,028	⑤ 9,000																																														
(うち用地費)	(655)	(1)	(1)	()	④ (657)	(580)	⑥ (1,237)																																														

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)		88.6 % [③/⑤] (53.1 %) [④/⑥]	118.1 % [③/①] (70.8 %) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (6,330百万円)	84.9 %	113.3 %
		舗装工 (800百万円)	90.6 %	120.8 %
橋梁工 (1,870百万円)		100 %	133.3 %	
説 明	当初計画していたⅡ期工区の終点部の用地については、筆界未定及び関係者多数の共有地が存在するため、用地取得には長期間を要し、多大な費用が発生するとの見解が示されている。このため、地元外ヶ浜町と協議したところ、当該箇所を回避した計画に変更するとの結論に至ったことから、終点部の線形を変更し計画延長の短縮することで、当該区間のバイパス機能の早期効果の発現を図る。			
問題点・ 解決見込み	用地難航箇所を回避する計画とすることにより、事業の円滑な遂行が図られる。			
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27年9月に閣議決定された「第4次社会資本整備重点計画」では、将来にわたって安全・安心で豊かな国民生活と活力ある社会経済活動を可能とするために、選択と集中の方針の下、道路の持つストック効果を最大限に発揮させるよう整備を進めるとともに、地域の災害等のリスクを低減させるための道路整備を推進することが必要とされている。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>自動車交通への依存度が高い本県では、道路整備に対する根強い要望がある。</p> <p>東日本大震災を契機として、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>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。</p> <p>・当該工区は車道幅員が狭小のため車両同士のすれ違いに支障をきたしている。</p> <p>・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>当該工区の整備により、平成28年3月に開業した北海道新幹線奥津軽いまべつ駅へのアクセス利便性が向上し、津軽半島地域の観光振興などの経済支援に寄与するものである。</p>			(a) . b
地元の推進体制等	<p>国道280号は津軽半島を縦断する道路であり、北海道新幹線の整備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、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。</p> <p>・北海道新幹線奥津軽いまべつ駅から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。</p> <p>・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	再評価時	再々評価時	増減
費用項目 (C)	(1) 事業費	8,153 百万円	11,111 百万円	2,958 百万円
	(2) 維持修繕費	600 百万円	600 百万円	0 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	8,753 百万円	11,711 百万円	2,958 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	6,592 百万円	6,255 百万円	△ 337 百万円
	(2) 走行費用減少便益	-68 百万円	-71 百万円	△ 3 百万円
	(3) 交通事故減少便益	53 百万円	50 百万円	△ 3 百万円
	(4) 冬期便益	2,284 百万円	2,179 百万円	△ 105 百万円
	(5) 防災便益	2,730 百万円	2,730 百万円	0 百万円
	総便益	11,591 百万円	11,143 百万円	△ 448 百万円
	地域修正係数(φ)	1.429	1.429	
	修正総便益(B')	16,564 百万円	15,923 百万円	△ 641 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.32	0.95	
	修正費用便益比(B'/C)	1.89	1.36	
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	【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。	a. b
代替案	【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JR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、JR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。	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】 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。	【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。	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 ● 水系や水辺の改変 ○ 海域の改変 ● 建設機械の稼働 ● 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 ・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。 ・土工バランスに配慮した設計とするとともに、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。 ・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。	a. b	
地域の立地特性	(地域指定) 中山間地域(振興山村地域、半島振興地域、特定農山村地域)及び特別豪雪地帯 (災害の記録) H14.8月 現道部で土砂崩落発生(交通規制7日) (危険箇所情報) なし		

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	沿道環境の改善効果や観光振興など地域経済への波及効果等を総合的に評価すると、終点部の線形を見直し着実に事業を推進する必要があることから、対応方針を「計画変更」とした。
備考	【計画変更の内容】 ・計画延長 L=7,150m→6,800m

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)