

公共事業事後評価調査

1 事業概要		整理番号	H26 - 3		
事業種別	国道改築事業	事業主体	青森県		
事業名	国道338号 道路改築事業	管理主体	青森県		
箇所名等 (市町村名)	長後バイパス (佐井村)	事業方法	● 国庫補助 ○ 交付金 ○ 県単独		
		財源・負担区分	● 国 55 % ● 県 45 % ○ 市町村 % ○ その他 %		
事業の背景・必要性	本路線は、北海道函館市を起点とし本県上北郡おいらせ町に至る約231kmの幹線道路である。当該事業は、幅員狭小(Wmin=3.0m)、線形不良(Rmin=8m)及び急勾配(lmax=12%)の隘路区間を解消し、道路交通の円滑化や安全性を確保することを目的としてバイパス整備を実施したものである。				
主な事業内容 (事業量)	全体延長 L=2,354m 道路幅員 W=6.0(8.0)m				
想定した事業効果	<p>《金銭価値化が可能な効果》</p> <p>① 走行時間短縮 ② 走行経費減少 ③ 交通事故減少 ④ 冬期間の走行速度向上 ⑤ 大型車すれ違い困難区間の解消</p> <p>《その他の効果》</p> <p>① 走行快適性の向上 ② (第2次)緊急輸送路、半島循環道路としての安全性向上 ③ 危険箇所(落石等)の解消</p>				
事業の実施経過	《事業着手》平成元年度	《用地着手》平成元年度	《工事着手》平成4年度	《事業完了》平成21年度	
公共事業評価の実施時期	事前評価時(一年) 〔当初計画時〕	再評価時(平成10年)	再評価時(平成15年)	再評価時(平成17年)	
事業期間(事業着手～事業完了)	H1 ~ H18	H1 ~ H18	H1 ~ H22	H1 ~ H22	
総事業費	2,400 百万円	2,400 百万円	2,400 百万円	3,200 百万円	
	再評価時(平成18年)	事後評価時(平成26年) 〔最終実績〕			
事業期間(事業着手～事業完了)	H1 ~ H20	H1 ~ H21			
総事業費	2,850 百万円	3,240 百万円			
計画変更の実施時期	第1回計画変更(平成15年)	第2回計画変更(平成17年)	第3回計画変更(平成18年)	第4回計画変更(平成20年)	
事業期間(事業着手～事業完了)	H1 ~ H22	H1 ~ H22	H1 ~ H20	H1 ~ H21	
総事業費	2,400 百万円	3,200 百万円	2,850 百万円	3,200 百万円	
特記事項	<p>・平成10年度、平成15年度、平成17年度、平成18年度に再評価を実施。結果は次のとおり。 対応方針→継続 個別附帯意見→平成10年度有 「費用便益が低く厳しい数値となっているが、近い将来の観光人口の誘因や下北半島の交通便益の促進などをプラスして考慮すべきである。また、緊急輸送路、半島縦貫道路、危険箇所の解消などの位置づけもあり重要である。」</p> <p>・計画変更の理由 工法変更等による事業費・工期の見直し</p>				
《事業概要図》	<p>位置図</p> <p>標準断面図</p> <p>一般国道338号 長後バイパス L=2,354km</p> <p>起点 下北郡佐井村長後 終点 下北郡佐井村長後</p> <p>新長後橋 L=34.5m</p> <p>I=12% R=8m W=3.0m</p> <p>凡例 バイパス (赤い点線) 旧道 (黒い実線)</p>				

担当部課室名	県土整備部 道路課	電話番号	017 - 734 - 9651
		E-MAIL	doro @pref.aomori.lg.jp

2 事業完了後の状況

整理番号 H26 - 3

社会経済情勢等の変化
・東日本大震災や平成24年2月豪雪による国道279号の全面通行止め等の本県(下北地域)を襲った「想定外」事案により、「想定外に対応する着実な備え」や「救援復旧活動を支援する道路ネットワークの構築」に対する気運が更に高まっている。

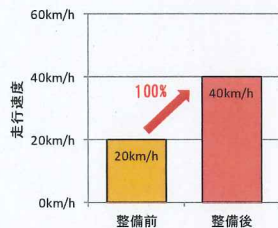
費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
・総事業費が増加した要因は、社会情勢変化による建設資材等の単価増及び施工数量の精査による。
・将来交通量伸び率の見直しによる下方修正(計画交通量:1,129台→680台)
・車種別時間価値原単位の下方修正(費用便益マニュアルの改正)
・県独自の費用便益分析実施要綱の導入(冬期便益、防災便益、地域修正係数等の導入)

《金銭価値化が可能な効果》

- ①走行時間短縮(グラフ-1)
・走行時間短縮便益 約9億円
②走行経費減少
・走行経費減少便益 約2千万円
③交通事故減少
・交通事故減少便益 約5百万円

- ④冬期間の走行速度向上(グラフ-2)
・冬期便益 約3億円
⑤大型車すれ違い困難区間の解消
・防災便益 約3億円

- ⑥災害による迂回発生
・災害迂回便益 約3億円
⑦県道の冬期閉鎖による迂回便益
・県道からの迂回便益 約2億円



グラフ-1 通常期の走行速度の変化

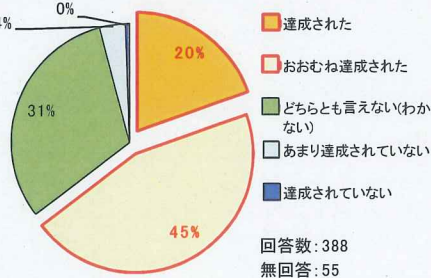


グラフ-2 冬期の走行速度の変化

《その他の効果》

- ①長後バイパスの事業目的の達成度
・地域住民のうち、65%が「事業目的(注)が達成された」と回答している。(グラフ-3)
・事業者のうち、68%が「急勾配・急カーブが解消され、運転の負担が軽減された」と回答している。(別紙:グラフ-16)
②すれ違いや冬期の輸送・搬送
・事業者のうち、68%が「すれ違い、輸送・搬送の負担が軽減した」と回答している。(別紙:グラフ-18)
③観光振興への寄与
・旅客輸送業のうち、59%が観光振興上「役立っている」と回答している。(別紙:グラフ-20)

事業効果の発現状況



▲グラフ-3

長後バイパスの事業目的(注)が達成されたかどうか

- 注)長後バイパスの事業目的
(1)隘路区間や危険箇所による走行安全性・快適性の向上
(2)医療機関への搬送時間短縮
(3)下北地方生活圏における地域間交流・連携の促進
(4)下北半島地域の産業・経済・観光振興

《参考(費用便益比)》

Table with 5 columns: Category, Before Evaluation (1 year), Re-evaluation (Heisei 10), Re-evaluation (Heisei 15), Re-evaluation (Heisei 17), Re-evaluation (Heisei 18), Post-evaluation (Heisei 26). Rows include Total Cost (C), Total Benefit (B), and Benefit Ratio (B/C).

※事業着手時は事前評価を未実施。

《特記事項》

・上記効果の他、「救急搬送中の車両の横揺れが軽減された(傷病者への負担軽減)」、「冬期間の救急搬送時における運転職員の不安軽減につながった」等、救急医療分野での効果回答もあった。

2 事業完了後の状況		整理番号	H26 - 3
事業により整備された施設の管理状況	<ul style="list-style-type: none"> ・供用開始から5年経過した現在においても、交通の支障となるような道路管理上の問題は特に発生していないため、適切な維持管理状況下にあるものと判断できる。 ・また【管理状況】に関するアンケート結果では、回答者の53%が適切であると回答している。(別紙:グラフ-11) 		
事業実施による環境の変化	<p>《「環境影響への配慮」の効果発現状況(特に留意した配慮内容がある場合)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事による地表面の改善は、在来種による緑化により復元された。 ・工事の際に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た。 ・大規模な切土掘削及び盛土法面施工時には、河川や海岸部の汚濁防止のため、降雨により土砂が流出しないようビニールシート等で防護した。 <p>《その他の環境の変化》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【環境変化】に関するアンケート結果では、回答者の40%が「良くなった」「やや良くなった」と回答している。主な理由は「道路の安全(防災面)と景観への配慮が両立している」等であった。(別紙:グラフ-12) 		

3 まとめ	
改善措置の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・【改善点】に関するアンケート結果では、「改善点がある」と回答した方は6%と少数であったが、舗装面の管理水準の向上や冬期間の視程障害対策の改善等に対する要望が寄せられたことから、現地再調査により適切な対策の検討を進めたい。(別紙:グラフ-13)
再度の事後評価の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・「事業効果の発現状況」にあるとおり、全体として事業目的は達成されているものと判断し、再度の事業評価は必要ないものとする。
今後に向けた留意点	<p>《同種事業の計画・調査の在り方》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路改築事業の計画・調査は、走行時間短縮や走行経費減少等の整備効果だけでなく、地域における観光振興や地域間交流の促進、防災力向上等の二次的効果も考慮して実施する必要がある。 <p>《事業評価手法の見直し》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「どちらとも言えない(わからない)」という回答もあり、事業実施の周知不足と思われるため、事業の周知をしていく必要がある。 <p>《同種事業の内容・手法等の在り方》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケート結果で、地域全体の道路整備を求める意見が多かったことから、地域や路線全体で整備効果が発揮できるように、計画的に道路整備を進めていく必要がある。
特記事項	—