

公共事業再評価調査

当日差替

(1/3)

整理番号 R4-5

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	<input type="radio"/> 未着工 <input type="radio"/> 長期継続 (年) <input checked="" type="radio"/> 再評価後 (5 年) <input type="radio"/> その他 ()
---------	--

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101号 追良瀬II期 バイパス	市町村名	深浦町																																																
事業方法	<input checked="" type="radio"/> 国庫補助 <input type="radio"/> 交付金 <input type="radio"/> 県単独	財源・負担区分	<input checked="" type="radio"/> 国 55 % <input checked="" type="radio"/> 県 45 % <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 %																																																		
採択年度	平成 20 年度 (用地着手 平成 21 年度 / 工事着手 平成 22 年度)																																																				
終了予定年度	令和 7 年度 (令和 4 年 3 月工期変更 (再評価時 令和 4 年度))																																																				
事業目的	<p>・一般国道101号は、青森市を起点とし秋田県秋田市に至る延長約220kmの主要な幹線道路であり、両県日本海沿岸部の住民生活、社会経済活動を支える唯一の路線である。</p> <p>・当該区間は、幅員狭小(最小W=5.0m)、急勾配(最急i=8%)、急カーブ(最小R=15m)の隘路区間が連続しており、交通安全上危険な状況にある。また防災点検要対策箇所が集中し、全線が特殊通行規制区域に指定されているなど、災害による通行止め発生の可能性がある。</p> <p>・このため、バイパス整備により、隘路区間及び防災点検要対策箇所を解消し、安全で円滑な交通を確保するとともに、災害時の緊急輸送路の確保や日本海沿岸部の観光拡大や産業活動の支援に寄与するものである。</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)</p> <p>・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交通拠点へのアクセス性強化 ②農水産品の都市への円滑な輸送支援 ③救急医療体制の支援 ④国土保全を担う中山間地域と都市との連携支援 ⑤生活・経済圏間の連携強化支援</p>																																																				
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時</th> <th>再評価時(2回目)</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>3,550 m</td> <td>3,550 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>3,290 m</td> <td>3,290 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>29,610 m²</td> <td>29,610 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> <p>・事業方法：令和4年度より交付金事業から国庫補助事業に移行して事業を実施する。</p> <p>・事業計画：土砂災害警戒区域(土石流)のため、橋梁工1基の工法変更(ボックスカルバート及び高盛土から3径間の橋梁に変更)、並びに残事業費精査の結果、総事業費が増加したものである。</p>					区 分	再評価時	再評価時(2回目)	増 減	計画延長	3,550 m	3,550 m	0 m	計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m	改良工	3,290 m	3,290 m	0 m	舗装工	29,610 m ²	29,610 m ²	0 m ²	橋梁工	2 基	2 基	0 基																								
区 分	再評価時	再評価時(2回目)	増 減																																																		
計画延長	3,550 m	3,550 m	0 m																																																		
計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m																																																		
改良工	3,290 m	3,290 m	0 m																																																		
舗装工	29,610 m ²	29,610 m ²	0 m ²																																																		
橋梁工	2 基	2 基	0 基																																																		
事業費	<p>○再評価時総事業費 3,952 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～R元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> <th>小 計</th> <th>5年度～</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td>3,052</td> <td>330</td> <td>330</td> <td>330</td> <td>① 4,042</td> <td>1,004</td> <td>5,046</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(210)</td> <td>(19)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>② (229)</td> <td>()</td> <td>(229)</td> </tr> <tr> <td>〈R4年3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>2,051</td> <td>684</td> <td>250</td> <td>242</td> <td>③ 3,227</td> <td>1,819</td> <td>⑤ 5,046</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(210)</td> <td>(19)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>④ (229)</td> <td>(0)</td> <td>⑥ (229)</td> </tr> </tbody> </table>						～R元年度	2年度	3年度	4年度	小 計	5年度～	合 計	計 画	3,052	330	330	330	① 4,042	1,004	5,046	(うち用地費)	(210)	(19)	(0)	(0)	② (229)	()	(229)	〈R4年3月変更〉								実 績	2,051	684	250	242	③ 3,227	1,819	⑤ 5,046	(うち用地費)	(210)	(19)	(0)	(0)	④ (229)	(0)	⑥ (229)
	～R元年度	2年度	3年度	4年度	小 計	5年度～	合 計																																														
計 画	3,052	330	330	330	① 4,042	1,004	5,046																																														
(うち用地費)	(210)	(19)	(0)	(0)	② (229)	()	(229)																																														
〈R4年3月変更〉																																																					
実 績	2,051	684	250	242	③ 3,227	1,819	⑤ 5,046																																														
(うち用地費)	(210)	(19)	(0)	(0)	④ (229)	(0)	⑥ (229)																																														

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)		64.0 % [③/⑤]	79.8 % [③/①]
			(100 %) [④/⑥]	(100 %) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (2,210百万円)	83.9 %	86.1 %
	舗装工 (305百万円)	0.0 %	0.0 %	
	橋梁工 (2,531百万円)	44.7 %	100.8 %	
説 明	<p>・平成28年度から橋梁工に着手し、令和2年度に1基が完了した。現在は2基目の橋梁工に着手しており、今後も計画的に整備を進める予定である。</p> <p>・舗装工の進捗率が低くなっているが、これは橋梁工完了後に整備を進める計画としているためである。</p>			
問題点・ 解決見込み	<p>・令和2年度に用地取得が完了しており、今後の事業進捗における阻害要因は無いが、前回再評価時から工期変更となる。</p>			
事業効果 発現状況	<p>・平成19年度に追良瀬I期バイパス(延長L=2,400m)の供用を開始し、I期バイパス及びその現道部において安全で円滑な交通の確保が図られている。</p>			

(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> <ul style="list-style-type: none"> 令和3年5月に閣議決定された「第5次社会資本整備重点計画」では、国民が真の豊かさを実感できる社会の構築を目的とし、「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の3つの中長期的目的に資する社会資本を重点的に整備し、ストック効果の最大化を目指すことが必要とされている。 	<p>【県内の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年度に追良瀬Ⅰ期バイパス（延長L=2,400m）の供用を開始し、現道部における交通障害の解消、道路交通の安全性向上・円滑化に寄与するものとして高く評価されている。 地元市町村等で構成する「国道101号整備促進期成同盟会」から、追良瀬バイパスⅡ期工事の促進、現道部の狭隘・急カーブ区間の早急な解消について要望されている。 		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 「青森県緊急輸送道路ネットワーク計画」の中で、本路線は第2次緊急輸送道路に位置付けられていることから、一般国道管理者である県が事業主体となって整備する必要がある。 当該工区は幅員狭小(最小W=5.0m)、急勾配(最急i=8%)、急カーブ(最小R=15m)の隘路区間であることから、安全で円滑な車両走行に支障をきたしており、早期対策が必要である。 			a. b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年度に追良瀬Ⅰ期バイパスの供用を開始しており、追良瀬Ⅱ期バイパスが完成し両者が一連でつながることによる効果発現が期待できることから、着実に事業を進め早期の効果発現を図る必要がある。 			a. b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 地元市町村等で構成する「国道101号整備促進期成同盟会」から、追良瀬バイパスⅡ期工事の促進、現道部の狭隘・急カーブ区間の早急な解消について要望されている。 地元の協力により用地取得が完了している。 			a. b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 隘路区間及び防災点検要対策箇所が解消されることで、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。 現在整備中である高規格道路「津軽自動車道」へのアクセス性向上により広域的な道路ネットワークが形成され、地域間の交流促進のほか、観光振興や地域産業の活性化等に寄与する。 本路線は当該地域における唯一の幹線道路であるが、線形(急カーブ)・縦断勾配が最も厳しい区間であり、つがる西北五広域連合「鯉ヶ沢病院」への安全な救急搬送に支障をきたしていることから、早急に整備を進める必要がある。 			

(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(H29)	再評価時(2回目)(R4)	増減
費用項目(C)	(1) 事業費	3,658 百万円	5,127 百万円	1,469 百万円
	(2) 維持修繕費	298 百万円	470 百万円	172 百万円
	(3)	百万円	百万円	百万円
	(4)	百万円	百万円	百万円
	(5)	百万円	百万円	百万円
	総費用	3,956 百万円	5,597 百万円	1,641 百万円
便益項目(B)	(1) 走行時間短縮便益	3,282 百万円	3,897 百万円	615 百万円
	(2) 走行費用減少便益	-85 百万円	97 百万円	182 百万円
	(3) 交通事故減少便益	162 百万円	37 百万円	△125 百万円
	(4) 冬期便益	1,099 百万円	1,113 百万円	14 百万円
	(5) 防災便益	1,928 百万円	- 百万円	△1,928 百万円
	総便益	6,386 百万円	5,144 百万円	△1,242 百万円
	地域修正係数(φ)	1.507	-	津軽地方生活圏
	修正総便益(B')	9,624 百万円	- 百万円	
費用便益比	費用便益比(B'/C)	1.61	0.92	
	修正費用便益比(B'/C)	2.43	-	
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> <ul style="list-style-type: none"> 費用便益分析マニュアル(平成30年2月 国土交通省道路局、都市局) 道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱(令和2年3月 県土整備部道路課) 複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用について(令和3年11月 国土交通省道路局、都市局) 			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> <ul style="list-style-type: none"> 当該工区は交付金事業から国庫補助事業に移行することから、便益項目は費用便益分析マニュアルに記載のある便益のみが対象となる。 事業区間を対象にした場合の費用便益分析結果：0.92 供用済みの追良瀬Ⅰ期バイパスと追良瀬Ⅱ期バイパスを一体評価した場合の費用便益分析結果：1.28 県独自の便益項目である防災便益・地域修正係数の除外、総事業費の増加により費用便益比は減少している。 			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、アスファルト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】 ・現道拡幅ルートや本計画以外のバイパスルートでは、多額の補償費用が必要となるほか、丘陵部の自然改変が多くなり大規模な法面工(切土工、盛土工)や長大な橋梁工が必要となることから、経済性・施工性・地域生活に与える影響等を総合的に考慮した結果、現バイパスルートが優位であると判断される。	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】 ・地元市町村等で構成する「国道101号整備促進期成同盟会」から、追良瀬バイパスⅡ期工事の促進、現道部の狭隘・急カーブ区間の早急な解消について要望されている。	【住民ニーズ・意見】 ・当該工区の現道部は狭隘区間であり、車両のすれ違いに支障をきたしていることから、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 ・排気ガス排出対策型や低騒音・低振動型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にするとともに、沿道の自然景観資源に配慮し、法面の緑化に努めている。 ・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、過疎地域、特定農山村地域)及び特別豪雪地域 (災害の記録) S58.5月:日本海中部地震による落石 H6.8月:集中豪雨による路肩決壊(片側交互通行) (危険箇所情報) 特殊通行規制区域、道路防災点検要対策箇所(6箇所)		

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	・事業の進捗状況及び費用対効果分析の要因変化が「B」評価であるものの、本路線の持つ重要性や沿道環境の改善効果等を総合的に評価すると、今後も着実に事業を推進し、早期の事業効果発現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	○ 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)