

公共事業再評価調書

整理番号 H17 - 23

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 @ags.pref.aomori.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	道路事業	事業主体	県 市町村 其他 ()				
事業名	国道改築事業	地区名等	国道 279号 二枚橋バイパス 市町村名 むつ市 (旧大畑町)				
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 55% 県 45% 市町村 % 其他 %					
採択年度	平成 8 年度 (用地着手 平成 9 年度 / 工事着手 平成 10 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	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道 279号は、北海道函館市を起点とし、大間町、風間浦村、むつ市、横浜町を經由し、上北郡野辺地町に至る延長 11.9 km の幹線道路である。(3種 2級、設計速度 60 km/h) むつ市と青森生活圏、八戸生活圏に連絡する下北縦貫道路に接続することにより、地域の活性化及び他地域との交流、連携が図られ、下北半島地域の生活、経済、観光アクセスに寄与するものである。 二枚橋バイパスは、急カーブ (R = 18 m 180 m)、急勾配 (I = 9% 6%) の連続した隘路区間を解消し、安心で円滑な交通の確保を図る。 						
主な内容	区 分	当初計画時	再評価時	増 減			
	計画延長	4,100 m	4,100 m	0 m			
	計画幅員	6.5 (13.0) m	6.5 (13.0) m	0 m			
	改良工	3,659 m	3,659 m	0 m			
	舗装工	38,950 m ²	38,950 m ²	0 m ²			
	橋梁工	3 基	3 基	0 基			
・事業計画については、当初計画時と比較して変更はない。							
事業費	当初計画時総事業費 5,330 百万円 (単位：百万円)						
		~ 14年度	15年度	16年度	17年度	小 計	18年度~ 合 計
	計 画					2,423	2,907 5,330
	(うち用地費)	()	()	()	()	(156)	(188) (344)
	年 月変更						
実 績	1,092	130	120	400	1,742	3,588 5,330	
(うち用地費)	(307)	(7)	(3)	(10)	(327)	(17) (344)	

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 (うち用地費)		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
			32.7% [/]	71.9% [/]
			(95.1%) [/]	(209.6%) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (2,192百万円)	46.0%	84.4%
	舗装工 (304百万円)	31.9%	58.4%	
	橋梁工 (2,834百万円)	21.5%	39.4%	
説 明	<ul style="list-style-type: none"> 計画延長 L = 4.1 km の大規模なバイパスで、工区内に橋梁 3 基を施工する計画である。 平成 14 年度までに、峠部の一部約 L = 0.9 km の供用を図っており、現在は次期供用予定 L = 0.6 km の早期整備効果発現のため工事促進を図ることとしている。 			
問題点・解決見込み	・事業を進めるに当たっての阻害要因はなく、順調に事業の進捗を図ることができる。			
事業効果発現状況	・整備済み区間 L = 0.9 km 区間においては、道路利用者の安全性、走行性が確保され整備効果が発揮されている。			

(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> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年10月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、道路整備事業について、透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図ることとしている。 	<p>[県内の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> 半島循環道路として、早期の整備が求められている。 平面・縦断線形の不良箇所が連続する区間であることから、特に冬期間において交通障害が発生しており、唯一の幹線道路である当該路線の重要性から、地元市町村長等で構成する「下北総合開発期成同盟会」より早期完成が強く求められている。 		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 地域の住民生活、経済活動等を支える幹線道路であり、唯一の生活道路ともなっている。 急勾配、線形不良が連続し、交通隘路となっており、早期の整備が求められている。 半島振興法に基づく半島循環道路に指定されているほか、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における第2次確保路線として位置付けられている。 			(a)・b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 半島振興法が、平成17年度から10年間の延長となり、更なる半島振興支援が求められている。 市町村合併の一体化に資する市町村合併支援道路整備事業として国から財政上の支援が得られる。 大間町産マグロ等の下北地域を代表する水産品の輸送ルートとして当該工区の整備の必要性が高まっている。 新幹線八戸駅開業により、下北半島を訪れる観光客が増加傾向にあり、半島周遊観光道路として、当該工区の整備の必要性が高まっている。 			(a)・b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 地元市町村長等で構成する「下北総合開発期成同盟会」及び観光協会等より整備促進要望が出され早期完成が求められている。 平成16年度末段階で、92%の用地を取得しており、地元の協力体制が整っている。 			(a)・b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 現道の通過交通がバイパスへ転換されることにより、通学児童等の安全性が確保され沿道環境の改善が図られる。 緊急輸送道路の確保の面からも大きな効果がある。 道路整備により、時間短縮が図られ経済的な面で大きな効果がある。 下北半島周遊観光における利便性の向上が図られる。 			

(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	- 百万円	4,686 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	377 百万円	- 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	- 百万円	5,063 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	7,311 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	385 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	8 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
	総便益	- 百万円	7,688 百万円	- 百万円
B / C			1.52	
<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"> 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針 (平成16年2月 国土交通省) 費用便益分析マニュアル (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) <p>[費用対効果分析における特記事項]</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路事業の費用対効果分析は、平成10年度から行っており、当初計画時には算出していない。 				

(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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・盛土材に他工区からの流用土を使用し、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	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道拡幅案とバイパス案を比較検討した結果、現道拡幅の沿線には補償対象となる家屋が多く立地しているため、家屋移転などにより地域生活に与える影響が大きく、経済的にも不利であると考えられるため、現道部分の急カーブ、急勾配をショートカットしたバイパス計画とした。 	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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・むつ市長を会長とする下北郡の町村長、議会議長で構成する「下北総合開発期同盟会」より整備促進要望が出されている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、幅員狭小及び急カーブ・急勾配があるため大型車のすれ違いに支障をきたしており、また、現道には歩道が整備されておらず、円滑な交通と歩行者の安全を確保するためにも、早期の二枚橋バイパス整備が求められている。 	a・b		
環境影響への配慮	<p>【地域別環境配慮指針への対応】</p> <table border="1"> <tr> <td>地域区分</td> <td>S7c</td> </tr> </table> <p>(1)対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>(2)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浸水等水害防止のため、道路排水側溝・横断Box設計に当たり、十分に余裕を持った断面としている。 ・地震時の耐震対策を橋梁設計に反映している。 ・表土の露出する法面は、在来種により緑化する。 	地域区分	S7c	<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)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事を行う際は、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。 ・アスファルト、コンクリート殻が発生した場合、再資源化施設へ搬入し、リサイクルに努めている。 	a・b
地域区分	S7c				
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> ・半島振興法が、平成17年度から10年間の延長となり、更なる半島振興支援が求められている。 ・過疎地域、振興山村地域に指定されている。 ・平成17年3月14日に、むつ市、川内町、大畑町及び脇野沢村4市町村での市町村合併が行われた地域である。（新市名称：むつ市） ・半島振興法に基づく半島循環道路に指定されている。 ・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における第2次確保路線として位置付けられている。 				

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	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての項目がA評価である他、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、着実に事業を推進し、早期に事業効果発現を図る必要がある。したがって、対応方針を「継続」とした。 			
備考				

4 公共事業再評価審議委員会意見

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				
評価理由				