

# 公共事業再評価調書

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 ( 年 )	再評価後 ( 年 )	その他 ( 社会経済情勢の急激な変化等 )
---------	----------------	------------	-----------------------

## 1 事業概要

事業種別	道路事業	事業主体	県 市町村 その他 ( )				
事業名	国道改築事業	地区名等	国道 3 3 8 号 長後バイパス 市町村名 佐井村				
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 55 % 県 45 % 市町村 % その他 %					
採択年度	平成 1 年度 ( 用地着手 平成 1 年度 / 工事着手 平成 4 年度 )						
終了予定年度	平成 22 年度 ( 平成 16 年 12 月 工期変更 当初計画時 平成 18 年度 )						
事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道 3 3 8 号は、北海道函館市を起点とし、むつ市、東通村、六ヶ所村、三沢市を経由し、上北郡下田町に至る延長約 2 2 9 k m の幹線道路である。( 3 種 3 級、設計速度 3 0 k m / h )</li> <li>・ 2 次医療圏の中核病院であるむつ総合病院への搬送時間の短縮が図られ、さらに、八戸生活圏へ連絡することにより地域間の交流、連携が図られるとともに、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。</li> <li>・長後バイパスは、幅員狭小 ( W = 3 . 0 m 6 . 0 m )、急カーブ ( R = 8 m 6 0 m ) 及び急勾配 ( I = 1 2 % 6 % ) の連続する隘路区間を解消し、安全で円滑な交通の確保を図る。</li> </ul>						
主要内容	区 分	再評価時	再々評価時	増 減			
	計画延長	2,560 m	2,560 m	0 m			
	計画幅員	6.0 ( 8.0 ) m	6.0 ( 8.0 ) m	0 m			
	改良工	2,526 m	2,526 m	0 m			
	舗装工	20,480 m	20,480 m	0 m			
橋梁工	1 基	1 基	0 基				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業量に変更はないが、バイパス部の高盛土・押さえ盛土に使用する土砂を、流用土から購入土へ変更して施工することにより、事業費は増工になっている。</li> </ul>							
事業費	再評価時総事業費 2,400 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	( )	( )	( )	( )	2,473	727 3,200
	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 97 )	( 29 ) ( 126 )
実 績	975	138	140	640	1,893	1,307 3,200	
(うち用地費)	( 117 )	( 1 )	( 0 )	( 4 )	( 122 )	( 4 ) ( 126 )	

## 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
			59.2 % [ / ]	76.5 % [ / ]
			( 96.8 % ) [ / ]	( 125.8 % ) [ / ]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 ( 2,633 百万円 )	58.6 %	74.8 %
	舗装工 ( 217 百万円 )	0.0 %	0.0 %	
	橋梁工 ( 350 百万円 )	100.0 %	129.6 %	
説 明	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 5 年度に大規模な地滑りがあり、調査と検討に長期間 ( H6 ~ H9 ) を要した。</li> <li>・平成 1 6 年度末で用地取得率 9 3 % に達しており、今後積極的に工事の進捗を図って行く。</li> </ul>			
問題点・解決見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>			
事業効果発現状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・佐井村内を通る国道 3 3 8 号は、平成に入り現在までに土石崩壊により 1 7 回もの災害履歴があり、そのうち 1 0 回が全面通行止めとなっている。</li> <li>・地滑り対策として、集水井戸を 2 基施工しており、その付近の水位が低下して、地滑り対策の効果が発揮されている。</li> <li>・これらの問題点解消の一端を担う当工事の効果は大きい。</li> </ul>			

## (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"> <li>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。</li> </ul>	<p>【県内の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>半島循環道路として、早期の整備が求められている。</li> <li>現道が未改良であり、幅員狭小、急カーブ、急勾配の連続する隘路区間であることから、本区間の整備は佐井本村以南4集落219軒650人の住民にとって民生安定上効果が大きい。</li> <li>地域の幹線道路であり生活道路である当該路線の重要性から、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「下北総合開発期成同盟会」より早期の道路整備が強く求められている。</li> </ul>		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線は、地域住民にとっての生活道路であり、また下北半島周遊観光の重要な幹線道路である。</li> <li>佐井診療所からの長後、牛滝地区への出張診療のため整備が必要である。</li> <li>佐井村を含む北通り地区の中心病院は隣町にある大間病院であり、急を要する重篤患者搬送の時間短縮を図る必要がある。</li> <li>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。</li> </ul>			(a)・b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>当該地区は半島循環道路、緊急輸送道路として指定されているが、平成8年度道路防災総点検で落石崩壊25箇所、岩石崩壊5箇所の計30箇所ともなる要対策箇所が存在し、また地すべり地形ともなっている非常に脆弱な道路であり、当事業は時宜を得ている。</li> <li>平成に入り17回の災害による交通規制が行われ、うち10回は全面通行止めになっており、地域住民に大きな影響を与えている。</li> <li>新幹線八戸開業により、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区間の整備の必要性が高まっている。</li> </ul>			(a)・b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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「下北総合開発期成同盟会」より早期の道路整備が強く求められている。</li> <li>平成16年度末段階では、93%の用地を取得しており、地元の協力体制が整っている。</li> </ul>			(a)・b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線は、地域住民にとっての生活道路であり、また下北半島周遊観光の重要な幹線道路である。</li> <li>本事業計画区間の現道には、平成8年度道路防災総点検で落石崩壊25箇所、岩石崩壊5箇所の計30箇所ともなる要対策箇所が存在し、また地すべり地形ともなっている非常に脆弱な道路である。</li> <li>平成に入り現在までに、土石崩壊により17回もの交通規制の災害履歴があり、そのうち10回が通行止めとなっており、早期道路整備は民生安定上重要である。</li> <li>当事業の整備により、これら落石危険箇所の解消、地域住民生活道路の確保、そして、救急搬送時間の短縮、緊急輸送道路の確保の面からも非常に大きな効果がある。</li> </ul>			

## (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	2,639 百万円	3,266 百万円	627 百万円
	(2)維持修繕費	469 百万円	310 百万円	159 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	3,108 百万円	3,576 百万円	468 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	1,992 百万円	3,083 百万円	1,091 百万円
	(2)走行費用減少便益	3 百万円	708 百万円	711 百万円
	(3)交通事故減少便益	5 百万円	141 百万円	146 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
	総便益	1,984 百万円	3,932 百万円	1,948 百万円
B / C		0.64	1.10	
<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"> <li>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)</li> <li>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)</li> </ul> <p>【費用対効果分析における特記事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成に入り17回の災害による交通規制が行われ、うち10回は全面通行止めになっているなど、非常に脆弱な道路であり、災害発生時には、2車線整備されている県道を迂回し通行していることから、地域の実情に合致した県道迂回として算出したため、走行時間短縮便益等が増加し、事業費は増加したものの、再評価時の0.64から1.10に増となった。</li> </ul>				

(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"> <li>・路盤材・舗装材に再生材を使用し、経費の縮減を図っている。</li> <li>・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。</li> <li>・現地発生土は盛土材に再利用している。</li> </ul>	a . b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパス部の地滑り対策工法として、深礎杭工、アンカー工を代替案として検討した結果、経済性や施工上の安全を考慮し、現計画の押さえ盛土工法が優れている。</li> </ul>	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"> <li>・地元市町村等で構成する「下北総合開発期同盟会」より整備促進の要望を受けている。</li> </ul>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間は、幅員狭小、急カーブ、急勾配であるため大型車のすれ違いに支障を来たしており、円滑な交通を確保するために、長後バイパスの早期整備が求められている。</li> </ul>	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>S5a</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"> <li>・地震時の耐震対策を橋梁設計に反映している。</li> <li>・表土の露出する法面は、在来種により緑化する。</li> </ul>	地域区分	S5a	<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"> <li>・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。</li> <li>・大規模の切土掘削及び、盛土法面施工時には、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ている。</li> </ul>	a . b
地域区分	S5a				
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・過疎地域、振興山村地域及び辺地地域に指定されている。</li> <li>・平成に入り現在までに土石崩壊により17回もの災害履歴があり、そのうち10回が全面通行止めとなった。</li> <li>・下北半島国定公園内の公園道路（佐井牛滝線）として指定されている。</li> <li>・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。</li> <li>・半島振興法に基づく半島循環道路に指定されている。</li> <li>・新幹線八戸開業により、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なっている。</li> </ul>				

### 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"> <li>・全ての項目がA評価である他、役割の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。</li> <li>・半島循環道路として下北半島の観光振興の拡大、緊急輸送道路の確保、危険箇所の解消などのために道路整備が必要であり、今後積極的に工事を進めていき、事業効果の発現を図る。</li> </ul>			
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				