

公共事業再評価調査

整理番号 H26-1

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 未着工 長期継続 (年) 再評価後 (5 年) 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338号 白糠バイパス	市町村名	東通村～六ヶ所村																																																		
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	昭和 62 年度 (用地着手 昭和 62 年度 / 工事着手 平成 5 年度)																																																						
終了予定年度	平成 32 年度 (平成 26 年 3 月 工期変更 (再々評価時 平成 29 年度))																																																						
事業目的	<p>一般国道338号は、函館市を起点とし、大間町、むつ市、東通村、六ヶ所村、三沢市を經由し、上北郡おいらせ町に至る延長約231kmの幹線道路である。</p> <p>当該バイパスの整備により、幅員狭小(W=4.0m→6.0m)、急カーブ(R=12m→160m)及び急勾配(i=10%→5%)の連続する隘路区間を解消して交通の円滑化を図り、下北地域とむつ小川原地域及び八戸地域の地域間交流・連携強化による産業・観光振興に繋げる。また、当該バイパスは大規模地震時の避難路としての機能を有することから着実な整備を図るものである。</p> <p>【計画名称】 社会資本総合整備計画 (安全で安心な暮らしを守るあおもりの道づくり)</p> <p>【計画目標】 人も車も快適で安全・安心に歩ける (走れる) 道を確保するため、歩行空間の確保、施設の計画的な予防保全等を実施して、県民の暮らしを守る道づくりをめざす。</p>																																																						
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再々評価時(4回目)</th> <th>再々評価時(5回目)</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>6,465 m</td> <td>6,680 m</td> <td>215 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(11.5) m</td> <td>6.0(11.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>4,766 m</td> <td>4,981 m</td> <td>215 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>74,347 m²</td> <td>75,637 m²</td> <td>1,290 m²</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>8 橋</td> <td>8 橋</td> <td>0 橋</td> </tr> <tr> <td>トンネル工</td> <td>1,237 m</td> <td>1,237 m</td> <td>0 m</td> </tr> </tbody> </table>				区 分	再々評価時(4回目)	再々評価時(5回目)	増 減	計画延長	6,465 m	6,680 m	215 m	計画幅員	6.0(11.5) m	6.0(11.5) m	0 m	改良工	4,766 m	4,981 m	215 m	舗装工	74,347 m ²	75,637 m ²	1,290 m ²	橋梁工	8 橋	8 橋	0 橋	トンネル工	1,237 m	1,237 m	0 m																							
	区 分	再々評価時(4回目)	再々評価時(5回目)	増 減																																																			
計画延長	6,465 m	6,680 m	215 m																																																				
計画幅員	6.0(11.5) m	6.0(11.5) m	0 m																																																				
改良工	4,766 m	4,981 m	215 m																																																				
舗装工	74,347 m ²	75,637 m ²	1,290 m ²																																																				
橋梁工	8 橋	8 橋	0 橋																																																				
トンネル工	1,237 m	1,237 m	0 m																																																				
<p>I 期工区延長L=3,830mについては変更なし。</p> <p>II 期工区延長L=2,635m(H19予備設計)をL=2,850m(H23詳細設計)に変更。(起終点変更なし。精査による延長増) 橋梁・トンネル等構造物計画の変更なし。</p>																																																							
事業費	<p>○再々評価時総事業費 9,072 百万円 (単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～23年度</th> <th>24年度</th> <th>25年度</th> <th>26年度</th> <th>小 計</th> <th>27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 6,570</td> <td>2,502</td> <td>9,072</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (450)</td> <td>(120)</td> <td>(570)</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>6,614</td> <td>52</td> <td>70</td> <td>110</td> <td>③ 6,846</td> <td>2,226</td> <td>⑤ 9,072</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(371)</td> <td>(18)</td> <td>(22)</td> <td>(75)</td> <td>④ (486)</td> <td>(84)</td> <td>⑥ (570)</td> </tr> </tbody> </table>								～23年度	24年度	25年度	26年度	小 計	27年度～	合 計	計 画					① 6,570	2,502	9,072	(うち用地費)	()	()	()	()	② (450)	(120)	(570)	〈 年 月変更〉								実 績	6,614	52	70	110	③ 6,846	2,226	⑤ 9,072	(うち用地費)	(371)	(18)	(22)	(75)	④ (486)	(84)	⑥ (570)
		～23年度	24年度	25年度	26年度	小 計	27年度～	合 計																																															
計 画					① 6,570	2,502	9,072																																																
(うち用地費)	()	()	()	()	② (450)	(120)	(570)																																																
〈 年 月変更〉																																																							
実 績	6,614	52	70	110	③ 6,846	2,226	⑤ 9,072																																																
(うち用地費)	(371)	(18)	(22)	(75)	④ (486)	(84)	⑥ (570)																																																

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
	()		75.5 % [③/⑤] (85.3 %) [④/⑥]	104.2 % [③/①] (108.0 %) [④/②]
主要工程 毎割合 (事業費)	改良工 (4,292百万円)	41.1 %		67.5 %
	舗装工 (340百万円)	37.4 %		62.7 %
	トンネル工 (2,190百万円)	100 %		100 %
	橋梁工 (2,250百万円)	76.5 %		76.5 %
説 明	<p>全体計画延長L=6,680mのうち、東通村・六ヶ所村境界の隘路解消のためのトンネル区間を含むL=3,830mをI期工区として先行整備してきところであり、平成24年12月に供用開始している。</p> <p>現在は東通村白糠地区の人家連担部を迂回するII期工区L=2,850mに着手し、用地取得を進めている。</p>			
問題点・ 解決見込み	<p>II期工区ルート上に複数の共有地があることから、土地収用法の適用による取得を検討している。</p>			
事業効果 発現状況	<p>I期工区L=3,830mを平成24年12月に供用し、幅員狭小(W=4.0m→6.0m)、急カーブ(R=12m→160m)及び急勾配(i=10%→5%)の連続する隘路区間を解消し、安全性と交通の円滑化向上に寄与している。</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> <p>平成21年3月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、地域社会の活力を維持し、豊かな暮らしを実現するため、また、安全で信頼性の高い社会の実現を図るために、選択と集中の方針の下、重点的・効率的に道路整備を進めていくことが必要とされている。</p> <p>従来の事業評価手法を見直し、道路における防災機能の位置づけを再検討する機運が高まっている。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>自動車交通への依存度が高い本県にとって、道路整備に対する根強い要望がある。</p> <p>東日本大震災(H23.3.11)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	<ul style="list-style-type: none"> 平成24年12月の部分供用(I期工区)は、現道部における様々な災害・交通障害を解消し、安全性の向上・交通の円滑化に寄与するものとして高く評価されている。 II期工区は人家連担部の未改良区間となっており、幅員狭小、縦断勾配が急であることから特に冬期間における交通障害が多く発生しており、早期のバイパス整備が望まれている。 当路線は地域経済を支える幹線道路であると同時に地区唯一の生活道路でもあり、また、東日本大震災以降、災害発生時の避難路としての機能が求められている重要路線である。 		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 当該路線は、災害対策基本法に基づく第1次緊急輸送道路や半島振興法に基づく半島縦貫道路に位置づけられている。 現在整備が進んでいる下北半島縦貫道路むつ東通IC(仮称)と東通村及び六ヶ所村北部地区を結ぶ路線であること及び、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ことから、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。 			a. b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 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おり、脆弱な現道に代わるバイパスの整備により防災機能向上の必要性が高まっている。 現在整備中の下北半島縦貫道路むつ東通IC(仮称)、新幹線七戸十和田駅、また、八戸港等の交通結節点へのアクセス向上のためバイパス整備が強く望まれている。 バイパスへの交通転換により、人家連担部の現道交通量が減少し、地域内の交通安全に寄与することから早期の整備が必要である。 <p>以上から適正な適時性を有していると判断するものである。</p>			a. b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 三沢市、東通村、おいらせ町、六ヶ所村で構成する「エネルギーの道 国道338号整備促進期成同盟会(会長三沢市長)」及び「下北総合開発期成同盟会(会長むつ市長)」から早期整備が強く求められている。 II期工区の共有地解決に向けた地元の協力体制が整っている。 			a. b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路及び災害時の避難路確保の面からも大きな効果がある。 道路整備により時間が短縮されることから、水産品輸送等による市場競争力の強化や、経済活動等に大きな効果がある。 下北半島観光(東通村の尻屋崎・むつ市の恐山・大間町の大間崎等)アクセス性の向上が図られる。 現道の通過交通がバイパスへ転換されることにより、歩行者等の安全が確保されるなどの沿道環境の改善が図られる。 			

(3) 費用対効果分析の要因変化

(A)・B・C

区分	主な項目	再々評価時(4回目)	再々評価時(5回目)	増減
費用項目(C)	(1) 事業費	8,718 百万円	9,689 百万円	971 百万円
	(2) 維持修繕費	518 百万円	537 百万円	19 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	9,236 百万円	10,226 百万円	990 百万円
便益項目(B)	(1) 走行時間短縮便益	6,951 百万円	7,110 百万円	159 百万円
	(2) 走行費用減少便益	1,048 百万円	1,112 百万円	64 百万円
	(3) 交通事故減少便益	38 百万円	47 百万円	9 百万円
	(4) 冬期便益	1,809 百万円	1,870 百万円	61 百万円
	(5) 防災便益	百万円	1,300 百万円	1,300 百万円
	総便益(B)	9,846 百万円	11,439 百万円	1,593 百万円
	地域修正係数(φ)	-	1.438	
	修正総便益(B')	- 百万円	16,449 百万円	16,449 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.07	1.12	
	修正費用便益比(B'/C)	-	1.61	
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
再評価時との比較	<p>【再評価時との比較における要因変化】</p> <p>現道部旅行速度の下方修正 検討年数の見直し(40年→50年、費用便益マニュアルの改正) 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) 地域修正係数の新たな導入(平成22年3月～)「下北地方生活圏1.438」</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】 <ul style="list-style-type: none"> ・ルート選定では想定される複数案の中から最も経済的なルート選択してコストの縮減を図っている。 ・工事施工段階では、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。また、建設発生土を盛土材料として使用することにより、経費の縮減を図っている。さらに、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】 <ul style="list-style-type: none"> ・現道拡幅ルートは、家屋移転が多い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なるとともに、多額の補償費用を要することから経済的に不利である。 ・また、バイパス案のうち本計画以外のルート案でも多額の補償費用が必要となることや山間部の自然変化が大きくなると想定されることから、経済性・施行性・地域生活に与える影響等を総合的に考慮した結果、現ルートが優れていると判断する。 	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】 国道338号沿線市町村で構成する「エネルギーの道 国道338号整備促進期成同盟会」と下北半島市町村で構成する「下北総合開発期成同盟会」から早期完成を望む要望が県へ出されている。	【住民ニーズ・意見】 <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、幅員狭小及び連続した急カーブ・急勾配であることから大型車のすれ違いに支障をきたしている。 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、早期の白糠バイパス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 ○ 水系や水辺の変更 ○ 海域環境の変更 ● 敷地整備段階での重機の使用 ● 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。 ・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。 ・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。	a. b	
地域の立地特性	(地域指定) 過疎地域、振興山村地区、半島振興地域 (災害の記録) 平成13年9月11日から12日にかけての豪雨により通行止め(落石・斜面崩落)ほか【I期工区;現道】 (危険箇所情報) 落石・崩壊危険箇所(1箇所)【I期工区;現道】		

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	全ての項目が「A」評価であるほか、地元の理解が得られ、要望もされている事業であること及び下北半島縦貫道路との事業連携を図ることにより本県の高速度交通体系の早期確立を支援する事業であること、また、災害発生時の防災機能(緊急物資輸送や避難路等)確保の重要性から計画的に事業を推進する必要があると判断し対応方針を「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)