

# 公共事業再評価調書

整理番号 H27-2

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279号 二枚橋バイパス	市町村名	むつ市																																																
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	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 32 年度 (平成 27 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、横浜町を経由し、上北郡野辺地町に至る延長115kmの幹線道路である。(3種2級、設計速度60km/h)</p> <p>・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。</p> <p>・二枚橋バイパスは、急カーブ(R=18m)、急勾配(I=9%)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) 交流促進と連携強化を支援するあおもりの道づくり            【計画目標】 ①生活・経済圏の連携強化。②農水産品の都市への円滑な輸送            ③国土保全を担う中山間地域と都市の支援。④交通拠点へのアクセス性強化            ⑤救急医療体制の支援</p>																																																				
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再々評価時</th> <th>再評価時(3回目)</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>4,100 m</td> <td>4,100 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.5(12.0) m</td> <td>6.5(12.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>3,659 m</td> <td>3,659 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>3,756 m</td> <td>3,756 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>3 基</td> <td>3 基</td> <td>0 基</td> </tr> </tbody> </table> <p>・事業計画については、再々評価時と変更はない。</p>					区 分	再々評価時	再評価時(3回目)	増 減	計画延長	4,100 m	4,100 m	0 m	計画幅員	6.5(12.0) m	6.5(12.0) m	0 m	改良工	3,659 m	3,659 m	0 m	舗装工	3,756 m	3,756 m	0 m	橋梁工	3 基	3 基	0 基																								
区 分	再々評価時	再評価時(3回目)	増 減																																																		
計画延長	4,100 m	4,100 m	0 m																																																		
計画幅員	6.5(12.0) m	6.5(12.0) m	0 m																																																		
改良工	3,659 m	3,659 m	0 m																																																		
舗装工	3,756 m	3,756 m	0 m																																																		
橋梁工	3 基	3 基	0 基																																																		
事業費	<p>○再々評価時総事業費 4,760 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～24年度</th> <th>～25年度</th> <th>～26年度</th> <th>～27年度</th> <th>小 計</th> <th>28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 4,264</td> <td>1,066</td> <td>5,330</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>② ( 377 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 377 )</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>3,187</td> <td>336</td> <td>250</td> <td>260</td> <td>③ 4,033</td> <td>1,297</td> <td>⑤ 5,330</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 376 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 1 )</td> <td>④ ( 377 )</td> <td>( 0 )</td> <td>⑥ ( 377 )</td> </tr> </tbody> </table>						～24年度	～25年度	～26年度	～27年度	小 計	28年度～	合 計	計 画					① 4,264	1,066	5,330	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	② ( 377 )	( 0 )	( 377 )	〈 年 月変更〉								実 績	3,187	336	250	260	③ 4,033	1,297	⑤ 5,330	(うち用地費)	( 376 )	( 0 )	( 0 )	( 1 )	④ ( 377 )	( 0 )	⑥ ( 377 )
	～24年度	～25年度	～26年度	～27年度	小 計	28年度～	合 計																																														
計 画					① 4,264	1,066	5,330																																														
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	② ( 377 )	( 0 )	( 377 )																																														
〈 年 月変更〉																																																					
実 績	3,187	336	250	260	③ 4,033	1,297	⑤ 5,330																																														
(うち用地費)	( 376 )	( 0 )	( 0 )	( 1 )	④ ( 377 )	( 0 )	⑥ ( 377 )																																														

## 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)		75.7% [③/⑤]	94.6% [③/①]
			( 100%) [④/⑥]	( 100%) [④/②]
	主要工種	改良工 ( 2,779百万円)	77.8%	87.8%
毎割合	舗装工 ( 304百万円)	73.4%	109.1%	
(事業費)	橋梁工 ( 2,247百万円)	82.6%	103.3%	
説 明	一部共有地について、土地取用法の適用による取得手続きを進めており、平成27年度内には裁決申請及び明渡しを見込んでおり、これにより用地取得は完了する予定である。 今後は埋蔵文化財調査の早期完了及び工事の促進を図りたい。			
問題点・解決見込み	平成27年度で用地取得の完了が見込まれており、今後は事業の促進を図りたい。			
事業効果発現状況	平成19年度までにバイパス起点側延長約1.5kmを部分供用しており、隘路区間が解消され、円滑な交通の確保が図られている。			

(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	<b>【全国の評価】</b> 平成24年3月に閣議決定された「第3次社会資本整備重点計画」では、東日本大震災を教訓とした国民の命と暮らしを守る持続可能で活力のある国土・地域づくりの実現を図るために、選択と集中の方針の下、効果的・効率的に道路整備を進めるとともに、大規模災害時における緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を推進することが必要とされている。	<b>【県内の評価】</b> 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"> <li>平成19年度までに部分供用した区間（L=1.5km）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。</li> <li>現在、事業を進めている区間も、線形不良・急勾配が連続しており、唯一の幹線道路である当該路線の重要性から、地元市町村等で構成する「下北総合開発期成同盟会」から早期完成を強く求められている。</li> <li>当該路線は、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。</li> </ul>		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>当該路線は、現在、青森県で整備を進めている下北半島縦貫道路のアクセス道路であること及び、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。</li> </ul>		a. b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>現在整備中の下北半島縦貫道路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。</li> <li>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。</li> <li>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ている。</li> </ul>		a. b	
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地取得は平成27年度に完了見込みであり、地域住民からの事業に対する理解が得られ、当該工区の早期完成が望まれている。</li> <li>「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。</li> </ul>		a. b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>道路整備により輸送時間が短縮されることから、生鮮水産品等の市場競争力が強化されるなど経済活動に大きな効果がある。</li> <li>下北半島周遊観光（東通村の尻屋崎・むつ市の恐山・大間町の大間崎等）における利便性の向上が図られる。</li> <li>現道の通過交通がバイパスへ転換されることにより、通学児童の安全性が確保され沿道環境の改善が図られる。</li> </ul>			

(3) 費用対効果分析の要因変化

A・(B)・C

区分	主な項目	再々評価時	再々評価時(2回目)	増減
費用項目 (C)	(1) 事業費	5,066 百万円	5,815 百万円	749 百万円
	(2) 維持修繕費	332 百万円	345 百万円	13 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	5,398 百万円	6,160 百万円	762 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	5,105 百万円	4,957 百万円	△ 148 百万円
	(2) 走行費用減少便益	822 百万円	786 百万円	△ 36 百万円
	(3) 交通事故減少便益	90 百万円	92 百万円	2 百万円
	(4) 冬期便益	1,513 百万円	1,341 百万円	△ 172 百万円
	(5) 防災便益	百万円	百万円	0 百万円
	総便益(B)	7,530 百万円	7,176 百万円	△ 354 百万円
	地域修正係数(φ)	1.438	1.438	
	修正総便益(B')	10,828 百万円	10,319 百万円	△ 509 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.39	1.16	
	修正費用便益比(B'/C)	2.01	1.68	
費用対効果分析 (B/C)	<b>【費用対効果分析手法】</b> （分析手法、根拠マニュアル等） 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）			a. b
再々評価時との比較	<b>【計画時との比較における要因変化】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>供用時期の遅れに伴う便益の減少。</li> <li>軟弱地盤対策による事業費増の影響で総事業費が増加。</li> </ul>			a. (b)

## (4) コスト削減・代替案の検討状況

(A)・B・C

コスト削減	<b>【コスト削減の検討状況】</b> ・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を選択してコストの削減を図っている。 ・工事施工段階では、路盤材・舗装材に再生材を使用し、経費の削減を図っている。また、建設発生土を盛土材料として使用することにより、経費の削減を図っている。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削減を図っている。	a. b
代替案	<b>【代替案の検討状況】</b> ・現道拡幅ルートは、家屋移転が多いため地域住民の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	<b>【住民ニーズの把握方法】</b> ・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」から整備促進を強く求める要望が出されている。	<b>【住民ニーズ・意見】</b> ・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、早期の整備が求められている。	a. b
環境影響への配慮	<b>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</b> (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。 ・搬入土質の品質に留意し、必要に応じて土質試験を行い環境汚染や品質低下の防止に努めている。 ・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) ・半島振興対策地域(本路線は半島循環道路として指定)、過疎地域、振興山村地域 ・災害対策基本法に基づく緊急輸送ネットワーク計画における第1次確保路線 (災害の記録) なし (危険箇所情報) 落石・崩壊 1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	・費用対効果分析の要因変化の項目が「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、着実に事業を推進し、早期に事業効果の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)