

公共事業再評価調査

整理番号 H27-5

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 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 むつ南バイパス	市町村名	むつ市																																																		
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 15 年度 (用地着手 平成 18 年度 / 工事着手 平成 19 年度)																																																						
終了予定年度	平成 37 年度 (平成 27 年 2 月 工期変更 (再評価時 平成 28 年度)																																																						
事業目的	<p>当該事業は、①地域間連携の強化②産業・観光分野の支援③救急医療ネットワークの向上④国家エネルギープロジェクトの支援を事業目的とする地域高規格道路「下北半島縦貫道路」(実延長：約68km)の一部を形成する延長8.7kmのバイパス事業である。また、当該工区は完成2車線の自動車専用道路として整備を進めている。</p> <p>【計画名称】青森県広域道路整備基本計画(平成5年12月策定) 下北半島縦貫道路の地域高規格道路計画路線指定(平成6年12月) むつ南バイパス調査区間指定(平成11年12月) むつ南バイパス整備区間指定(平成15年9月)</p> <p>【計画目標】「交流促進型」の道路整備【各重要拠点間のアクセスを概ね1時間とすること】 ①県都青森市と地方生活圏中心都市間②地方生活圏中心都市と圏域内市町村間③高規格道路I Cへの到着時間</p>																																																						
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時</th> <th>再々評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>8,700 m</td> <td>8,700 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>7.0(12.0) m</td> <td>7.0(13.5) m</td> <td>- m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>9,000 m</td> <td>9,000 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>108,000 m²</td> <td>121,500 m²</td> <td>13,500 m²</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>2 橋</td> <td>2 橋</td> <td>0 橋</td> </tr> </tbody> </table> <p>交通管理者との協議及び指導により、完成供用時の速度運用と安全性確保の観点から中央分離帯構造を簡易型(ポストコーン型)から剛性型(ガードレール)への変更が必要になったことによる車道幅員の変更が生じた。</p>					区 分	再評価時	再々評価時	増 減	計画延長	8,700 m	8,700 m	0 m	計画幅員	7.0(12.0) m	7.0(13.5) m	- m	改良工	9,000 m	9,000 m	0 m	舗装工	108,000 m ²	121,500 m ²	13,500 m ²	橋梁工	2 橋	2 橋	0 橋																										
区 分	再評価時	再々評価時	増 減																																																				
計画延長	8,700 m	8,700 m	0 m																																																				
計画幅員	7.0(12.0) m	7.0(13.5) m	- m																																																				
改良工	9,000 m	9,000 m	0 m																																																				
舗装工	108,000 m ²	121,500 m ²	13,500 m ²																																																				
橋梁工	2 橋	2 橋	0 橋																																																				
事業費	<p>○再評価時総事業費 12,200 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 10,739</td> <td>8,261</td> <td>19,000</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (870)</td> <td>(670)</td> <td>(1,540)</td> </tr> <tr> <td><27年2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>5,400</td> <td>1,300</td> <td>1,250</td> <td>1,280</td> <td>③ 9,230</td> <td>9,770</td> <td>⑤ 19,000</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(1,447)</td> <td>(52)</td> <td>(7)</td> <td>(20)</td> <td>④ (1,526)</td> <td>(14)</td> <td>⑥ (1,540)</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 10,739	8,261	19,000	(うち用地費)	()	()	()	()	② (870)	(670)	(1,540)	<27年2月変更>								実 績	5,400	1,300	1,250	1,280	③ 9,230	9,770	⑤ 19,000	(うち用地費)	(1,447)	(52)	(7)	(20)	④ (1,526)	(14)	⑥ (1,540)
	~24年度	25年度	26年度	27年度	小 計	28年度~	合 計																																																
計 画					① 10,739	8,261	19,000																																																
(うち用地費)	()	()	()	()	② (870)	(670)	(1,540)																																																
<27年2月変更>																																																							
実 績	5,400	1,300	1,250	1,280	③ 9,230	9,770	⑤ 19,000																																																
(うち用地費)	(1,447)	(52)	(7)	(20)	④ (1,526)	(14)	⑥ (1,540)																																																

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			計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	事業費割合 (うち用地費)		48.6% [③/⑤] (99.1%) [④/⑥]	85.9% [③/①] (175.4%) [④/②]
	主要工程 毎割合 (事業費)	改良工 (16,500百万円)	50.1%	88.7%
		橋梁工 (1,000百万円)	100%	176.9%
舗装工 (1,500百万円)		0%	0%	
説 明	平成26年度末における用地取得率は約98% (面積ベースでは約93%) に達しているが、用地未解決部分が点在していることにより、工事進入路の分断、工区内での有効活用を図るための発生土を一時ストックしなければならない等、工事の進捗に支障を来している。事業認定申請(用地残件関係者：約1,100人)に必要な関係機関との事前協議に不測の期間(平成19年度の協議開始から約7年経過)を要したほか、車道幅員の変更、インターチェンジの追加設置、及び軟弱地盤対策費などの追加施工費、事業認定申請に伴う追加費用等が必要となったことから工期延長及び事業費増を余儀なくされた。			
問題点・ 解決見込み	事業認定手続き(用地残件関係者：約1,100人)については、1工区において平成27年度内の裁決申請及び平成28年度当初の明渡しを見込んでいる。(2工区については1工区明渡し以降に裁決申請手続きを進める予定) 今後は、1工区の優先供用(平成30年代前半予定)を目指すことにより事業効果の早期発現を図るとともに、工程管理の徹底に努めていきたい。			
事業効果 発現状況	—			

(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24年8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。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
	当地区における評価	大規模災害や気象変化に対する現国道279号や国道338号の脆弱な状況を踏まえ、地域防災や迅速な復旧復興支援を想定した当該工区を含む下北半島縦貫道路の全線整備が求められている。		
必要性	当該路線は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第1次緊急輸送道路に位置付けられている。下北半島の海岸部を縦断する現国道279号と国道338号は、想定外の気象変化や大規模地震等の発生により通行止めになる恐れがあり、代替路の確保や単線管理における安全性確保が課題となっている。これらの課題解決のため、当該工区は青森県広域道路整備基本計画（平成5年12月策定）に基づく地域高規格道路「下北半島縦貫道路」として、平成6年の計画路線指定以来、全線供用に向け整備を進めている。			a b
適時性	平成22～23年度及び平成26年度に実施された未着手区間の概略計画に係るP1において、防災面や緊急輸送道路としての機能が高い「自動車専用道路による全線バイパス」の概略ルート範囲が決定し、平成25年度には未着手区間の一部となる横浜南バイパスが新規事業化されるなど、未着手区間の早期着手（全線供用）に向けた機運が高まっている。 （参考）下北半島縦貫道路における他の事業中バイパス 吹越バイパス（平成29年度完成予定） 横浜南バイパス（平成30年代前半完成予定 平成26年度末の事業着手率：約60%）			a b
地元の推進体制等	<p>※P1【パブリックインボルブメント：計画初期段階から住民の意見を計画づくりに反映させる手法】</p> <p>国道279号沿線首長、議会議長、商工団体等により構成される「下北半島振興促進協議会」（会長：むつ市長）及び「下北半島縦貫道路早期実現促進協議会」（会長：むつ商工会議所会頭）から、当該バイパスを含む下北半島縦貫道路の早期全線整備が求められている。</p> <p>また、平成25年12月には県とむつ市との協議により「公共事業用地連絡協議会」が設置され、県事業の用地取得に対する協力と情報共有を図るための体制が構築された。</p>			a b
効率性	下北半島国定公園（平成25年度観光入込客数：670千人）へのアクセス利便性向上が図られることにより、下北半島地域の観光振興に寄与する。また、下北半島縦貫道路の全線整備によって東北縦貫自動車道八戸線との接続が図られることにより、青森・三沢向空港や東北新幹線七戸十和田駅等の主要交通拠点へのアクセス利便性向上や定時性の確保はもとより、高速交通ネットワークの構築による「国土防災」を見据えた迅速な復旧復興に資する強靱な社会基盤整備へ寄与するものである。			

(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	再々評価時	増減
費用項目 (C)	(1) 事業費	11,088 百万円	17,204 百万円	6,116 百万円
	(2) 維持修繕費	812 百万円	624 百万円	△ 188 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	11,900 百万円	17,828 百万円	5,928 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	10,947 百万円	12,199 百万円	1,252 百万円
	(2) 走行費用減少便益	3,108 百万円	2,822 百万円	△ 286 百万円
	(3) 交通事故減少便益	1,672 百万円	1,385 百万円	△ 287 百万円
	(4) 冬期便益	百万円	3,459 百万円	3,459 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総便益(B)	15,727 百万円	19,865 百万円	4,138 百万円
	地域修正係数(φ)	-	-	
	修正総便益(B')	- 百万円	- 百万円	0 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.32	1.11	
	修正費用便益比(B'/C)	-	-	
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）</p> <p>国庫補助事業については、地域修正係数を用いた修正費用便益は適用していない。</p>			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> <p>事業費の増額見直し及び供用時期の遅れに伴う便益の減少</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】 現場発生材の有効活用や工場製品（二次製品）を使用すること等により、工期の短縮や経費の縮減に努めている。 ・建設発生土の有効活用（盛土材への流用、ストックヤードの活用） ・排水構造物、道路付属施設へ二次製品を使用することによる施工効率の向上	a. b
代替案	【代替案の検討状況】 現道活用案を含む複数ルート案に基づく経済性や費用対効果検証、地域高規格道路「下北半島縦貫道路」の一部を形成するバイパスルート、地元との合意形成、環境影響調査に基づく環境保全検証等を踏まえた上で、当該バイパス案が最適と考えられる。	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】 下北半島縦貫道路未着手区間の概略計画に係るP Iの実施 【平成22～23年度】 1回目 【平成26年度】 2回目（再P I）	【住民ニーズ・意見】 平成22～23年度のP Iにおけるアンケート調査や地域懇談会の実施により、未着手区間の整備は既事業区間と同様に自動車専用道路による全線バイパス案が支持され、平成26年度の再P Iにおいて未着手区間の概略ルート範囲及びインターチェンジと連携する道の駅「よこはま」の整備方針が決定したところである。	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 道路建設による動植物などの自然環境及び大気質・騒音・振動などの生活環境への影響について、平成11～15年度において環境影響調査(委員会方式)を実施し、周辺環境へ配慮した道路計画としている。具体的には、田名部低地に生息するオオセッカ、田名部台地上に生育するオオタカなどの貴重種の生育環境への影響を回避・低減したルート設定を行っている。 また、土地取用法に基づく事業認定を取得するにあたり、事業認定庁である東北地方整備局から、最新の環境基準に基づくフォローアップ調査の指導を受けたことを踏まえ、平成24年度には騒音・振動などの生活環境に係る環境調査を、平成25年度には動植物などの自然環境に係る環境調査を実施し、下北地域道路環境検討委員会(由井委員長:岩手県立大学名誉教授)での再検証結果に基づく環境保全措置を講じるなど、動植物等の周辺環境保全に配慮した道路計画としている。		a. b
地域の立地特性	(地域指定) 過疎地域、振興山村地区、農村地域工業等導入促進地区、半島振興対策実施地域 (災害の記録) H24.2.1豪雪による国道279号通行止め(延長約39km、約19時間半) (危険箇所情報) H25道路防災点検における要対策箇所:1箇所(地吹雪) 半島振興法に基づく半島循環道路として指定されているほか、災害対策基本法に基づく第1次緊急輸送道路に位置付けられている。また、想定外の気象変化や大規模地震等の発生により、下北半島の海岸部を縦断する現国道279号と現国道338号は通行止めの恐れがあるという脆弱性を有している。		

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
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、事業遅延の主要因であった用地未解決部分に対する事業認定申請手続きが整ったこと、P Iを通じた地元との合意形成が図られている事業であること、また、当該バイパスが青森県広域道路整備基本計画(平成5年12月策定)に基づく下北半島縦貫道路整備の一環として進めていることから、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)