

公共事業再評価調書

整理番号 R2-5

| | | | |
|-------|-----------|--------|------------------------|
| 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 | <input type="radio"/> 未着工 <input type="radio"/> 長期継続 (年) <input type="radio"/> 再評価後 (年) <input checked="" type="radio"/> その他 (計画変更) |
|---------|---|

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 63 % <input checked="" type="radio"/> 県 37 % <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 | 令和 2 年度 (平成 年 月 工期変更 (再評価時(3回目) 平成 32 年度)) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業目的 | <p>一般国道279号二枚橋バイパスは、むつ市大畑町木野部を起点とし、大畑市街地を迂回して、沿線集落と下北半島の中心都市むつ市を結ぶ幹線道路である。</p> <p>本バイパスの整備で、線形不良(Rmin=18m→180m)、急勾配(Imax=9%→6%)の隘路区間の解消、下北半島縦貫道路むつIC及び大畑漁港へのアクセス強化、津波発生時の避難路としての本路線の防災力向上を図るものである。</p> <p>【計画名称】 あおもりのストック効果を高める物流ネットワークの形成 【成果目標】 交通・物流拠点の整備と連携し、物流ネットワークの強化に資するアクセス道路を整備しストック効果高め地域経済の活性化を図る。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な内容 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時(3回目)</th> <th>再評価時(4回目)</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>4,100 m</td> <td>3,640 m</td> <td>△ 460 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>3,199 m</td> <td>△ 460 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>3,756 m</td> <td>3,296 m</td> <td>△ 460 m</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>3 基</td> <td>3 基</td> <td>0 基</td> </tr> </tbody> </table> | | | | 区 分 | 再評価時(3回目) | 再評価時(4回目) | 増 減 | 計画延長 | 4,100 m | 3,640 m | △ 460 m | 計画幅員 | 6.5(12.0) m | 6.5(12.0) m | 0 m | 改良工 | 3,659 m | 3,199 m | △ 460 m | 舗装工 | 3,756 m | 3,296 m | △ 460 m | 橋梁工 | 3 基 | 3 基 | 0 基 | <p>・起点から先の木野部峠部の急カーブ・急勾配区間の解消には、本バイパスの起点から460m地点までを新規工区と一体的に整備する必要があることから、計画延長を短縮するものである。木野部峠部の道路改良については、令和2年度から新規事業として実施されている。</p> <p>・計画延長は短縮したが、土質改良材の添加量の増加や残土運搬距離の増大、人件費・資材単価の上昇等により事業費が増加したものである。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 区 分 | 再評価時(3回目) | 再評価時(4回目) | 増 減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画延長 | 4,100 m | 3,640 m | △ 460 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画幅員 | 6.5(12.0) m | 6.5(12.0) m | 0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 改良工 | 3,659 m | 3,199 m | △ 460 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 舗装工 | 3,756 m | 3,296 m | △ 460 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 橋梁工 | 3 基 | 3 基 | 0 基 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 | <p>○再評価時(3回目)総事業費 5,330 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～H29年度</th> <th>H30年度</th> <th>R1年度</th> <th>R2年度</th> <th>小 計</th> <th>R3年度～</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td>5,059</td> <td>397</td> <td>397</td> <td>397</td> <td>① 6,250</td> <td>0</td> <td>6,250</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(377)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</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>5,232</td> <td>468</td> <td>350</td> <td>200</td> <td>③ 6,250</td> <td>0</td> <td>⑤ 6,250</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(377)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>④ (377)</td> <td>(0)</td> <td>⑥ (377)</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | ～H29年度 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | 小 計 | R3年度～ | 合 計 | 計 画 | 5,059 | 397 | 397 | 397 | ① 6,250 | 0 | 6,250 | (うち用地費) | (377) | (0) | (0) | (0) | ② (377) | (0) | (377) | 〈 年 月 変 更 〉 | | | | | | | | 実 績 | 5,232 | 468 | 350 | 200 | ③ 6,250 | 0 | ⑤ 6,250 | (うち用地費) | (377) | (0) | (0) | (0) | ④ (377) | (0) | ⑥ (377) |
| | ～H29年度 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | 小 計 | R3年度～ | 合 計 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 画 | 5,059 | 397 | 397 | 397 | ① 6,250 | 0 | 6,250 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (うち用地費) | (377) | (0) | (0) | (0) | ② (377) | (0) | (377) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 〈 年 月 変 更 〉 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実 績 | 5,232 | 468 | 350 | 200 | ③ 6,250 | 0 | ⑤ 6,250 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (うち用地費) | (377) | (0) | (0) | (0) | 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) | | 100 % [③/⑤] | 100 % [③/①] |
| | | | (100 %) [④/⑥] | (100 %) [④/②] |
| | 主要工種 | 改良工 (3,144百万円) | 100 % | 100 % |
| 毎割合 | 舗装工 (450百万円) | 100 % | 100 % | |
| (事業費) | 橋梁工 (2,656百万円) | 100 % | 100 % | |
| 説 明 | 平成27年度に用地取得は完了しており、令和2年度内の供用開始に向け工事を進めている。 | | | |
| 問題点・解決見込み | 一部共有地があったが、平成27年度に用地取得は完了しており、今後の事業進捗における阻害要因はない。 | | | |
| 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 | 【全国の評価】 平成27年9月に閣議決定された「第4次社会資本整備重点計画」では、将来にわたって安全・安心で豊かな国民生活と活力ある社会経済活動を可能とするために、選択と集中の方針の下、道路の持つストック効果を最大限に発揮させるよう整備を進めるとともに、地域の災害等のリスクを低減させるための道路整備を推進することが必要とされている。 | 【県内の評価】 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"> 平成19年度までに部分供用した区間(L=約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。 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。 当路線は、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。 | |
| 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。 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。 | | (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。 | | (a)・b |
| 地元の推進体制等 | <ul style="list-style-type: none"> 用地取得は平成27年度に完了済みであり、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。 「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。 | | (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。 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。 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。 | | |

(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(3回目) | 再評価時(4回目) | 増減 | |
|--------------|--|------------|-----------|-------------|-----------|
| 費用項目(C) | (1) 事業費 | 5,815 百万円 | 7,957 百万円 | 2,142 百万円 | |
| | (2) 維持修繕費 | 345 百万円 | 393 百万円 | 48 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 | 6,160 百万円 | 8,350 百万円 | 2,190 百万円 |
| 便益項目(B) | (1) 走行時間短縮便益 | 4,957 百万円 | 3,193 百万円 | △ 1,764 百万円 | |
| | (2) 走行費用減少便益 | 786 百万円 | 269 百万円 | △ 517 百万円 | |
| | (3) 交通事故減少便益 | 92 百万円 | 0 百万円 | △ 92 百万円 | |
| | (4) 冬期便益 | 1,341 百万円 | 1,083 百万円 | △ 258 百万円 | |
| | (5) 防災便益 | 百万円 | 1,765 百万円 | 1,765 百万円 | |
| | | 総便益(B) | 7,176 百万円 | 6,310 百万円 | △ 866 百万円 |
| | | 地域修正係数(φ) | 1.438 | 1.397 | |
| | 修正総便益(B') | 10,319 百万円 | 8,815 百万円 | △ 866 百万円 | |
| | B / C | 1.16 | 0.76 | | |
| | B' / C | 1.68 | 1.06 | | |
| 費用対効果分析(B/C) | 【費用対効果分析手法】 (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30年2月 国土交通省道路局、都市局) 道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱(令和2年3月 県土整備部道路課) | | | (a)・b | |
| 計画時との比較 | 【計画時との比較における要因変化】 本事業により現道の大型車すれ違い困難区間が解消されることから、防災便益を追加しているが、土質改良材の添加量の増加等により総事業費が増額していること、事業延長の短縮により便益が減額していることから、再評価時(3回目)と比べて費用便益比が減少している。 | | | 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、家屋移転が多数必要とな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改変が大きくなると想定されることから、経済性・施工性・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】 <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「下北総合開発期成同盟会」より整備促進要望が出されている。 | 【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 | 【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 ○ 水系や水辺の改変 ○ 海域の改変 ● 建設機械の稼働 ● 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 <ul style="list-style-type: none"> ・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) <ul style="list-style-type: none"> ・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 | ・起点部から先の区間と一体となった新規事業に着手するため、事業延長を短縮し「計画変更」とした。 |
| 備考 | 【計画変更の内容】 ・計画延長 L=4,100m→3,640m |

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) |