

# 公共事業再評価調査

整理番号 H24 - 12

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	0 1 7 - 7 3 4 - 9 7 1 1
		E - MAIL	kokikaku @pref.aomori.lg.jp

再評価実施要件	未着工	長期継続 ( 5 年 )	再評価後 ( 年 )	その他 ( )
---------	-----	--------------	------------	---------

## 1 事業概要

事業種別	道路事業	事業主体	県 市町村 其他 ( )																																																
事業名	国道改築事業	地区名等	国道279号 吹越バイパス 市町村名 横浜町 六ヶ所村																																																
事業方法	国庫補助 交付金 県単独 財源・負担区分	国 55 % 県 45 % 市町村 % 其他 %																																																	
採択年度	平成 20 年度 ( 用地着手 平成 22 年度 / 工事着手 平成 22 年度 )																																																		
終了予定年度	平成 27 年度 ( 平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度 )																																																		
事業目的	吹越バイパスは、下北半島の中心都市であるむつ市と東北縦貫自動車道八戸線を結ぶ地域高規格道路・下北半島縦貫道路の一部を形成し、国道279号の混雑緩和や緊急輸送道路ネットワーク構成を図るとともに、国家エネルギー施策の重要プロジェクトであるむつ小川原開発地域を支援するものであり、また、半島という地理的条件に起因する距離的・時間的遠隔性を解消し、地域交流の促進及び地域の活性化に大きく寄与するものである。																																																		
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>当初計画時</th> <th>再評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>5,750 m</td> <td>5,750 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>7.0(13.5) m</td> <td>7.0(13.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>跨線橋</td> <td>1 基</td> <td>1 基</td> <td>0 基</td> </tr> <tr> <td>本線函渠</td> <td>3 基</td> <td>3 基</td> <td>0 基</td> </tr> <tr> <td></td> <td>m</td> <td>m</td> <td>0 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>事業計画については、当初計画時と比較して変更はない。</p>			区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	5,750 m	5,750 m	0 m	計画幅員	7.0(13.5) m	7.0(13.5) m	0 m	跨線橋	1 基	1 基	0 基	本線函渠	3 基	3 基	0 基		m	m	0 m																								
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	5,750 m	5,750 m	0 m																																																
計画幅員	7.0(13.5) m	7.0(13.5) m	0 m																																																
跨線橋	1 基	1 基	0 基																																																
本線函渠	3 基	3 基	0 基																																																
	m	m	0 m																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 7,130 百万円 ( 単位：百万円 )</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~ 21年度</th> <th>22年度</th> <th>23年度</th> <th>24年度</th> <th>小 計</th> <th>25年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4,456</td> <td>2,674</td> <td>7,130</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 260 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 260 )</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>300</td> <td>400</td> <td>600</td> <td>1,800</td> <td>3,100</td> <td>4,030</td> <td>7,130</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 0 )</td> <td>( 110 )</td> <td>( 150 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 260 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 260 )</td> </tr> </tbody> </table>				~ 21年度	22年度	23年度	24年度	小 計	25年度~	合 計	計 画					4,456	2,674	7,130	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 260 )	( 0 )	( 260 )	年 月変更								実 績	300	400	600	1,800	3,100	4,030	7,130	(うち用地費)	( 0 )	( 110 )	( 150 )	( 0 )	( 260 )	( 0 )	( 260 )
	~ 21年度	22年度	23年度	24年度	小 計	25年度~	合 計																																												
計 画					4,456	2,674	7,130																																												
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 260 )	( 0 )	( 260 )																																												
年 月変更																																																			
実 績	300	400	600	1,800	3,100	4,030	7,130																																												
(うち用地費)	( 0 )	( 110 )	( 150 )	( 0 )	( 260 )	( 0 )	( 260 )																																												

## 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)		43.5 % [ / ]	69.6 % [ / ]
			( 100 % ) [ / ]	( 100 % ) [ / ]
	主要工種	改良工 ( 5,660百万円 )	54.8 %	87.6 %
毎割合	橋梁工 ( 260百万円 )	0 %	0 %	
(事業費)	舗装工 ( 1,210百万円 )	0 %	0 %	
説明	用地取得がほぼ完了しており、工事に係る技術的問題等もないことから、今後も計画的に整備を進める予定である。			
問題点・解決見込み	特になし。			
事業効果発現状況	自動車専用道路であり部分供用ができないことから、現時点において事業効果は発現していない。			

(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>東日本大震災において、高速道路とこれに繋がる道路が一体となって、地域の孤立化を防ぎ、被災地への救助・救援活動の支援や緊急物資の輸送などにおいて大きく貢献した。</p> <p>東日本大震災でも明らかになったように、我が国の国土は災害が多く、脆弱であることから、安全性にも配慮しつつ一刻も早くつなげることが大事であり、必要に応じ、走行性の高い国道も活用しつつ、ネットワークとしての機能をできる限り早期に確保することが重要である。 (高速道路のあり方検討有識者委員会 中間取りまとめ)</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>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。</p>	
	当地区における評価	<p>例年、むつ市から「下北半島縦貫道路の早期完成について」要望が出されている。</p> <p>例年、下北総合開発期成同盟会から「下北半島縦貫道路の建設促進について」要望が出されている。</p>		
必要性	<p>当該路線は県管理道路であるため、現時点においては青森県が事業主体となって整備を進める必要がある。</p> <p>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緊急輸送道路ネットワーク計画の中で、第1次緊急輸送道路に位置づけられている。</p> <p>当該区間は、下北半島縦貫道路の一部を構成しており、既に供用している野辺地バイパス・有戸バイパス、今年度供用予定の有戸北バイパスとの一体的整備により、より一層効果を発現することから、早期整備が必要である。</p>		(a) · b	
適時性	<p>平成22年度に東北新幹線が全線開業しており、今後、下北半島を訪れる観光客の増加が見込まれることから、下北地域へのアクセス路として当該区間の整備の必要性が高まっている。</p> <p>東日本大震災において、高速道路（高規格道路）が復旧作業等で果たした役割が大きかったことが認識されたところであり、また、原子力関連施設が多数立地している下北半島において当該道路は原子力災害などの災害時に避難路・緊急輸送路としての役割が期待されていることから、これまで以上に早期整備の必要性が高まっている。</p>		(a) · b	
地元の推進体制等	<p>むつ市長を会長とする沿線市町村、議会議長、商工会長等により構成する下北半島振興促進連絡協議会より、国土交通省へ「下北半島縦貫道路の整備促進について」要望が出されている。</p> <p>地元で働く女性で構成される「下北未来塾」が、生活者の視点から下北半島縦貫道路が下北地域の生活に必用不可欠の社会資本であることを地域の声（熱意）として強く訴えている。</p> <p>地権者や地域住民は本事業に理解を示し、事業は円滑に進んでいる。</p>		(a) · b	
効率性	<p>下北半島の観光拡大に寄与し、地域の活性化、経済発展に効果がある。</p> <p>原子力災害等の災害時において、避難路や緊急輸送道路として大きな役割を担う。</p> <p>下北地域からの青森県立中央病院などの高度医療施設への搬送時間の短縮が図られる。</p>			

(3) 費用対効果分析の要因変化

(A) · B · C

区分	主な項目	当初計画時	再評価時	増減
費用項目 (C)	(1)事業費	5,796 百万円	6,584 百万円	788 百万円
	(2)維持管理費	475 百万円	534 百万円	59 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	6,271 百万円	7,118 百万円	847 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	5,474 百万円	6,115 百万円	641 百万円
	(2)走行経費減少便益	2,901 百万円	3,239 百万円	338 百万円
	(3)交通事故減少便益	2,247 百万円	2,509 百万円	262 百万円
	(4)冬期便益	百万円	2,382 百万円	2,382 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総便益	10,622 百万円	14,245 百万円	3,623 百万円
B / C		1.69	2.00	
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>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）</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>			(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>冬期便益を計上</p> <p>評価基準年の変更(当初H20 再評価H24)</p> <p>GDPデフレータの更新</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】 路盤材、舗装合材に再生材を使用し、経費の縮減を図っている。 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】 新規事業採択時に複数ルートで比較検討しているが、県の重要プロジェクトであるむつ小川原開発等のアクセスに優れることや経済性等を総合的に考慮した結果、現ルートが優れていることから、実施中のバイパス案が最適である。	(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】 むつ市長を会長とする沿線市町村、議会議長、商工会長等により構成する下北半島振興促進連絡協議会より、国土交通省へ「下北半島縦貫道路の整備促進について」要望されている。	【住民ニーズ・意見】 地元で働く女性で構成される「下北未来塾」が、生活者の視点から下北半島縦貫道路が下北地域の生活に必需不可欠の社会資本であることを地域の声（熱意）として強く訴えている。	(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 切土または盛土により植生等を改変する場合は、張芝等により緑化を行い代替措置を講じている。 埋蔵文化財の現地確認を行っている。 低騒音、低振動仕様の重機を使用している。 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。 地下埋設物の調査を実施し、ライフラインの破損等防止に努めている。	(a) . b	
地域の立地特性	(地域指定) 半島振興対策地域、特別豪雪地帯、豪雪地帯 (災害の記録) なし (危険箇所情報) なし 下北半島には、東通原子力発電所、大間原子力発電所、六ヶ所核燃料再処理施設、むつ核燃料中間貯蔵施設など計画中也含めて多数の原子力関連施設が集積している。		

### 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(林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
評価理由	いずれの評価項目も「A」評価であり、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(林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
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)	