

公共事業再評価調書

整理番号 H29-5

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 checked="" type="radio"/> 長期継続 (10年) <input type="radio"/> 再評価後 (10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280号 砂ヶ森	市町村名	今別町
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20年度 (用地着手) 平成20年度 / 工事着手 平成21年度)				
終了予定年度	平成34年度 (平成29年3月工期変更 (当初計画時 平成29年度))				

事業目的
 一般国道280号は、青森市を起点とし津軽半島最北端の外ヶ浜町三厩地区に至る半島循環道路で、延長約102kmの幹線道路であり、東青地域の生活及び産業・経済・観光をはじめ周辺地域の振興等を担う道路として位置付けられている。
 当該区間は、隘路区間で車輛のすれ違いが困難な状況にあり、また防災点検要対策箇所が存在し、全線が異常気象時通行規制区間に指定されているなど、災害による通行止の危険性が高い。
 このため、当事業により隘路区間および防災点検要対策箇所を解消し、安全で円滑な交通を確保するとともに、災害時の緊急輸送路の確保や津軽半島周遊の観光拡大に寄与するものである。
 【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

区分	当初計画時	再評価時	増減
	計画延長	920 m	920 m
計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m
改良工	920 m	920 m	0 m
舗装工	8,280 m ²	8,280 m ²	0 m ²

事業計画は当初計画時より変更しないものの、地すべり対策工の追加に伴い総事業費が増加したものである。

事業費	○当初計画時総事業費 1,000 百万円 (単位: 百万円)							
		~26年度	27年度	28年度	29年度	小計	30年度~	合計
	計画					① 880	440	1,320
	(うち用地費)	()	()	()	()	② (240)	(120)	(360)
実績	541	332	150	75	③ 1,098	222	⑤ 1,320	
(うち用地費)	(155)	(32)	(43)	(50)	④ (280)	(80)	⑥ (360)	

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
			83.2% [③/⑤]	124.8% [③/①]
			(77.9%) [④/⑥]	(116.7%) [④/②]
	主要工種	改良工 (1,220百万円)	90.0%	135.0%
毎割合 (事業費)	舗装工 (100百万円)	0.0%	0.0%	
	(百万円)	%	%	
説明	防災点検要対策箇所や地すべり対策工を含む大規模土工区間が今年度に終了する見込みであり、今後は現道拡幅部を計画的に進捗を図っていく予定である。			
問題点・解決見込み	-			
事業効果発現状況	これまでに部分供用している区間はない。			

(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	【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	本路線は津軽半島を周遊する道路ネットワークの一部であり、観光拠点である北海道新幹線奥津軽いまべつ駅へアクセスするルートであるほか、防災点検要対策箇所や隘路区間の解消は、当該地域の観光振興の発展にも繋がることから、地域における関心は非常に高い。			
必要性		・当該区間は、幅員狭小（最小W=2.5m）、急勾配（最急I=7%）、急カーブ（最小R=20m）が連続しており、車輛のすれ違いが困難な状況にあり、早急な改善が求められている。 ・当該路線は津軽国定公園内の主要観光路線であり、津軽半島周遊の観光拡大に寄与するものである。		a. b	
適時性		当該工区の整備により、平成28年3月に開業した北海道新幹線奥津軽いまべつ駅へのアクセス利便性が向上し、津軽半島地域の観光振興などの経済支援に寄与するものである。		a. b	
地元の推進体制等		国道280号は津軽半島を循環する道路であり、北海道新幹線の整備効果に伴う青東地域の観光振興の発展にも繋がることから、当該地区の早期完成が望まれている。		a. b	
効率性		第2次緊急輸送道路として、地震等の災害時において重要な役割を担う。 北海道新幹線奥津軽いまべつ駅からの交通利便性の向上が図られ本地域の観光振興に寄与する。			

(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	882 百万円	1,385 百万円	503 百万円
	(2) 維持修繕費	115 百万円	84 百万円	△ 31 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	997 百万円	1,469 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	1,061 百万円	734 百万円	△ 327 百万円
	(2) 走行費用減少便益	27 百万円	50 百万円	23 百万円
	(3) 交通事故減少便益	2 百万円	11 百万円	9 百万円
	(4) 冬期便益	- 百万円	152 百万円	152 百万円
	(5) 防災便益	- 百万円	466 百万円	466 百万円
		総便益	1,090 百万円	1,413 百万円
	地域修正係数(φ)	-	1.429	
	修正総便益(B')	- 百万円	2,019 百万円	
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.09	0.96	
	修正費用便益比(B'/C)	-	1.37	
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
計画時との比較	【計画時との比較における要因変化】 主な増加要因は、計画交通量見直しのほか、交付金事業への移行に伴う冬期便益、防災便益の新たな導入（平成21年2月～）、地域修正係数の新たな導入（平成22年3月～）「青森地方生活圏1.429」による。			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】 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。 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】 代替案としては、当該区間を迂回するバイパスルートが考えられるが、山間部を通るため大規模な切土法面発生が発生し、また、それに伴う法面对策工により事業費が増大することから、地形改変を最小限に抑えた現ルート案が最適となる。	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】 今別町から、砂ヶ森地区隘路箇所早期解消について要望されている。	【住民ニーズ・意見】 当該区間は、現道の車道幅員が狭小のため車輛のすれ違いに支障をきたしており、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 ・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。 ・沿道の自然景観資源に配慮し、張芝等により緑化に努めている。 ・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。		a. b
地域の立地特性	(地域指定) 中山間地域(振興山村地域、半島振興地域、過疎地域、特定農山村地域)及び特別豪雪地域 (災害の記録) H13.3月 路肩部に亀裂発生(交通規制44日) (危険箇所情報) 異常気象時通行規制区間及び特殊通行規制区間、防災点検要対策箇所(2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	全ての項目が「A」評価であることや、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)