

公共事業再評価調査

整理番号 H29-6

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 (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338号 大湊Ⅱ期	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20年度 (用地着手) 平成22年度 / 工事着手 平成28年度)				
終了予定年度	平成36年度 (平成29年3月工期変更 (当初計画時 平成30年度))				

事業目的

- ・一般国道338号は、北海道函館市を起点とし青森県上北郡おいらせ町に至る、下北地方生活圏と南部地方生活圏を結ぶ延長約231kmの主要幹線道路であり、住民生活、産業経済活動を支える重要な路線である。
- ・当該区間は、線形不良 (最小R=30m)、幅員狭小 (最小W=5.0m) の隘路区間が連続しているにもかかわらず、沿道には公共施設および人家が連担していることから交通量が多く、県内補助国道の中で最も混雑度が高い状況となっている。また、当該区間では事故が多発し、むつ市街地の中で唯一事故危険箇所指定されており、交通安全上危険な状況にある。
- ・バイパス整備により、現道の交通混雑の緩和および事故危険箇所を解消することで、安全で円滑な交通の確保を図るとともに、公共施設への利便性向上、下北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

主な内容	区 分	当初計画時	再評価時	増 減
	計画延長	3,670 m	3,670 m	0 m
	計画幅員	6.5(16.5) m	6.5(16.5) m	0 m
	改良工	3,670 m	3,670 m	0 m
	舗装工	60,555 m ²	60,555 m ²	0 m ²

事業計画については、当初計画時と比較して変更はない。

○当初計画時総事業費 2,497 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 1,561	936	2,497
(うち用地費)	()	()	()	()	② (521)	(313)	(834)
〈 年 月変更〉							
実 績	675	131	130	140	③ 1,076	1,421	⑤ 2,497
(うち用地費)	(407)	(114)	(90)	(80)	④ (691)	(143)	⑥ (834)

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)		43.1% [③/⑤]	68.9% [③/①]
			(82.9%) [④/⑥]	(132.6%) [④/②]
	主要工種	改良工 (1,663百万円)	57.1%	91.3%
毎割合	舗装工 (834百万円)	0.0%	0.0%	
(事業費)	(百万円)	%	%	

説明

計画全体に対する進捗率は低いものの、平成28年度からは改良工に着手し、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

筆界未定や共有地などの一部用地については、取得のために土地収用法の適用による手続きが必要であることから、今年度から事業認定庁との協議を進め、早期解決に努める。

事業効果発現状況

平成19年度までに当該バイパス事業のうち宇曾利工区L=1,220mが部分供用されており、狭隘な現道部の交通量の軽減が図られている。

(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宇曾利工区（L=1.22km）は、現道部における様々な交通障害を解消し、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。 		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 災害対策基本法に基づく第2次緊急輸送道路に位置付けられている。 本路線は原発特措法での復興計画に位置付けられ、原子力災害時における広域的な避難路、緊急輸送路として重要な役割を担う。 むつ市川内地区、脇野沢地区から第2次救急医療施設であるむつ総合病院への搬送ルートとなっている。 本路線は現道の渋滞・狭隘区間の解消による安全・安心な道路空間の確保だけでなく、下北地域の円滑な観光・物流を担う下北半島縦貫道路へのアクセス道路であることから当該地域の振興にも寄与するものである。 		a. b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 下北半島縦貫道路むつ南バイパスが平成37年度供用を予定しており、同バイパスへのアクセス道路として、円滑なむつ市街地の環状道路網形成に寄与し、むつ市街地の渋滞対策、事故の解消に大きく効果を発揮できることから、早期に整備する必要がある。 		a. b	
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> むつ市長を会長とする下北総合開発期成同盟会から、むつ市桜木町から大湊浜町の現道隘路箇所の早期解消について要望されている。 		a. b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> バイパス整備により現道交通量が減少し、車両、歩行者双方の安全性が向上する。 また、現道混雑度が緩和されるとともに、渋滞損失時間の減少が見込まれる。 現道の事故減少が期待出来る。 むつ市川内地区、脇野沢地区から2次医療施設（むつ総合病院）へ約3分の時間短縮が図られる。 			

(3) 費用対効果分析の要因変化

(A)・B・C

区分	主な項目	当初計画時	再評価時	増減
費用項目 (C)	(1) 事業費	2,094 百万円	2,276 百万円	182 百万円
	(2) 維持修繕費	318 百万円	297 百万円	△ 21 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	2,412 百万円	2,573 百万円	161 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	6,684 百万円	5,507 百万円	△ 1,177 百万円
	(2) 走行費用減少便益	103 百万円	96 百万円	△ 7 百万円
	(3) 交通事故減少便益	75 百万円	66 百万円	△ 9 百万円
	(4) 冬期便益	962 百万円	869 百万円	△ 93 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総便益	7,824 百万円	6,538 百万円	△ 1,286 百万円
	地域修正係数(φ)	-	1.438	
	修正総便益(B')	- 百万円	9,402 百万円	百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	3.24	2.54	
	修正費用便益比(B'/C)	-	3.65	
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、地域修正係数の新たな導入（平成22年3月）「下北地方生活圏1.438」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】 現道拡幅ルートや本計画以外のバイパスルート案では、多額の補償費用が必要となるほか、丘陵部の自然変化が大きくなり大規模法面が発生することから、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される。	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】 ・むつ市長を会長とする下北総合開発期成同盟会から、渋滞及び現道隘路箇所早期解消について要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 当該地域の現道部は、交通渋滞(混雑度1.71)や狭隘区間があり車両通行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。 ・土工バランスに配慮した設計とするとともに、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。 ・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) 半島振興地域、特別豪雪地域 (災害の記録) なし (危険箇所情報) なし		

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)