

公共事業再評価調査

整理番号 H21-3

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	017-732-9651
		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 ()
---------	-----	------------	------------	---------

1 事業概要

事業種別	道路事業			事業主体	県	市町村	その他 ()				
事業名	国道改築事業			地区名等	国道338号 白糠バイパス	市町村名	東通村~六ヶ所村				
事業方法	国庫補助	県単独	財源・負担区分	国	55%	県	45%	市町村	%	その他	%
採択年度	昭和62年度 (用地着手 昭和62年度 / 工事着手 平成5年度)										
終了予定年度	平成29年度 (平成 年 月 工期変更 再評価時 平成29年度)										
事業目的	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道338号は、北海道函館市を起点とし、大間町、むつ市、東通村、六ヶ所村、三沢市を経由し、上北郡おいらせ町に至る延長約23.1kmの幹線道路である。(3種3級、設計速度60km/h) 2次医療圏の中核病院であるむつ総合病院への搬送時間の短縮が図られ、さらに、八戸生活圏へ連絡することにより地域間の交流、連携が図られるとともに、下北半島地域の生活・経済・観光アクセスに寄与するものである。 バイパス整備により、幅員狭小(W=4.0m 6.0m)、急カーブ(R=12m 160m)及び急勾配(l=10% 5%)の連続する隘路区間を解消し、交通の円滑化、安全性の確保を図られる。 										
主な内容	区 分		再評価時	再々評価時	増 減						
	計画延長		6,465 m	6,465 m	0 m						
	計画幅員		6.0(11.5) m	6.0(11.5) m	0 m						
	改良工		4,766 m	4,766 m	0 m						
	舗装工		74,347 m ²	74,347 m ²	0 m ²						
	橋梁工		8 橋	8 橋	0 橋						
	トンネル工		1,237 m	1,237 m	0 m						
・事業計画については、再々評価時(平成18年度再評価)と比較して変更はない。											
事業費	○再評価時総事業費 9,072 百万円 (単位:百万円)										
		~18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度~	合 計			
	計 画					6,731	2,341	9,072			
	(うち用地費)	()	()	()	()	(1,095)	(73)	(1,168)			
	〈 年 月変更〉										
実 績	2,394	437	760	400	3,991	5,081	9,072				
(うち用地費)	(254)	(45)	(38)	(0)	(337)	(145)	(482)				

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
			44.0% [/]	59.3% [/]
			(69.9%) [/]	(30.8%) [/]
	主要工程 毎割合 (事業費)	改良工 (2,958 百万円)	62.7%	84.5%
		舗装工 (507 百万円)	18.7%	25.3%
橋梁工 (1,760 百万円)		93.2%	125.7%	
トンネル工 (3,847 百万円)		10.4%	14.0%	
説 明	<ul style="list-style-type: none"> 計画延長L=6,465mの大規模なバイパスであるので、工区内を 期工区(L=3,830m)及び 期工区(L=2,635m)として施工している。 平成21年度は、トンネル工事に着工する計画である。 			
問題点・ 解決見込み	<ul style="list-style-type: none"> 期工区については、多数関係者の所有する共有地を取得するため、土地収用法による用地取得を進めている。 			
事業効果 発現状況	<ul style="list-style-type: none"> 期工区(L=3,830m)において、平成14年度に終点部の一部L=660mの供用を図っており、道路利用者の安全性、走行性が確保され整備効果が発揮されている。 			

(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15年10月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、道路整備事業について、透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図ることとしている。	【県内の評価】 ・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。	
	当地区における評価	・人家連担部を通る現道が未改良で、平面・縦断線形が不良であることから、特に冬期間において交通障害が発生している。 ・地域経済を支える幹線道路であり、また、唯一の生活道路ともなっている。 ・このことから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」より早期の道路整備が強く求められている。 ・また、東通村、六ヶ所村各首長・各議長の要望も受けている。		
必要性	・地域の住民生活、経済活動等を支える幹線道路であり、唯一の生活道路ともなっている。 ・急勾配、線形不良が連続し、交通隘路となっており、早期の整備が求められている。 ・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緊急輸送道路ネットワーク計画における第1次確保路線として位置付けられている。			Ⓐ b
適時性	・半島振興法が、平成17年度から10年間の延長となり、更なる半島振興支援が求められている。 ・新幹線（仮称）七戸駅開業に伴う下北半島周遊の観光客増大をはかるためにも、道路整備の必要性は高まっている。 ・東通村及び六ヶ所村内の国道338号のうち未改良区間は当該区間のみであることから、道路規格の不連続性を解消するため、早急の整備が必要である。			Ⓐ b
地元の推進体制等	・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」より早期の道路整備が強く求められている。 ・平成20年度末段階では、79%の用地を取得しており、地元の協力体制が整っている。			Ⓐ b
効率性	・現道の通過交通がバイパスへ転換されることにより、歩行者等の安全が確保されるなどの沿道環境の改善が図られる。 ・緊急輸送道路の確保の面からも大きな効果がある。 ・道路整備により時間が短縮されることから、水産品輸送等による市場競争力の強化や、経済活動等に大きな効果がある。 ・下北半島観光（東通村の尻屋崎・むつ市の恐山・大間町の大間崎等）アクセス性の向上が図られる。			

(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	再々評価時	増減
費用項目	(1)事業費	8,301 百万円	8,700 百万円	399 百万円
	(2)維持修繕費	732 百万円	500 百万円	232 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(C)	9,033 百万円	9,200 百万円	167 百万円
便益項目	(1)走行時間短縮便益	9,365 百万円	7,000 百万円	2,365 百万円
	(2)走行費用減少便益	923 百万円	1,000 百万円	77 百万円
	(3)交通事故減少便益	77 百万円	0 百万円	77 百万円
	(4)冬期便益	百万円	1,800 百万円	1,800 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総便益(B)	10,365 百万円	9,800 百万円	-565 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	-	
	修正総便益(B')	- 百万円	- 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.15	1.07	
	修正費用便益比(B'/C')	-	-	
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18年10月 青森県 県土整備部 道路課)			Ⓐ b
計画時との比較	【再評価時との比較における要因変化】 ・費用便益分析マニュアルの改訂による時間価値原単位等の減額や、将来交通量推計による交通量減少により総便益が減少した。			a Ⓑ

(4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A) ・ B ・ C

コスト縮減	<p>【コスト縮減の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・盛土材に他工区からの流用土を使用し、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	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道拡幅案とバイパス案を比較検討した結果、現道拡幅の沿線には補償対象となる家屋が多く立地しているため、家屋移転などにより地域生活に与える影響が大きく、経済的にも不利であると考えられるためバイパス計画とした。 	(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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元市町村等で構成する「下北総合開発期成同盟会」より整備促進の要望を受けている。 ・また、東通村、六ヶ所村各首長・各議長の要望も受けている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、幅員狭小及び連続した急カーブ・急勾配であることから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、早期の白糠バイパス整備が求められている。 	(a) b												
環境影響への配慮	<p>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</p> <p>(1)対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>(2)区分</p> <table border="0"> <tr> <td>農林地等の緑地や植生の改変</td> <td>地形や地盤の改変</td> <td>水系や水辺の変更</td> </tr> <tr> <td>海域環境の変更</td> <td>敷地整備段階での重機の使用</td> <td>土砂等の搬入・搬入</td> </tr> <tr> <td>廃棄物処理等</td> <td>道路(車歩道)、雨水排水路の設置</td> <td>基礎や地価建造物の建設</td> </tr> <tr> <td>低層建築物の建設</td> <td>高架構造物の建設</td> <td>海底・海中建造物の設置や建設</td> </tr> </table> <p>(3)対応内容</p> <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。 		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	土砂等の搬入・搬入	廃棄物処理等	道路(車歩道)、雨水排水路の設置	基礎や地価建造物の建設	低層建築物の建設	高架構造物の建設	海底・海中建造物の設置や建設	(a) b
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	土砂等の搬入・搬入													
廃棄物処理等	道路(車歩道)、雨水排水路の設置	基礎や地価建造物の建設													
低層建築物の建設	高架構造物の建設	海底・海中建造物の設置や建設													
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> ・半島振興法が、平成17年度から10年間の延長となり、更なる半島振興支援が求められている。 ・過疎地域、振興山村地域に指定されている。 ・半島振興法に基づく半島循環道路に指定されている。 ・原子力発電施設等立地地域振興特別事業に指定されている。 ・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における第1次確保路線として位置付けられている。 ・沿線には小学校・中学校が立地しているが、現道には歩道が整備されていない。 ・現道から東側の海岸線には、白糠漁港が立地している。 														

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	<ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果分析の要因変化の項目がB評価であるものの、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				
評価理由				