

### 3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

起終点の標高差や道路線形が悪く幅員も狭いうえ、特に冬季間は交通の難所である。また、望郷ラインの中で本区間のみが未完成となっている。この地域や観光地へのアクセス道路としての位置づけを考えれば、事業の目的および必要性について変化はない。



### 4. 目的を達成するための事業(手段)は適当か？

- ・平成21年度の見直しにおいて、事業効果の早期発現を図るべく、全体事業区間の見直しを行うと共に、橋梁区間の比較検討を行い補強土壁に変更した。
- ・さらに、今回、縦断線形や平面線形の見直しを行い、コスト縮減に努め早期完成を図る。
- ・平成22年度にL=500mの一部供用を予定している。

計画内容の推移

		前回再評価(H17)時	H21計画変更時	今回
全体計画延長		1,700m	1,700m	1,700m
交付金工区延長		770m	1,060m	1,060m
幅員		7m(車道7m)	7m(車道7m)	7m(車道7m)
全体事業費		15.4億円	23.0億円	17.9億円
構造物	トンネル	0箇所	0箇所	0箇所
	橋梁	1箇所(L=95m)	0箇所	0箇所
	補強盛土	1箇所	2箇所	2箇所



### 費用便益分析

		計画・前回再評価時		今回再評価時		備考	便益説明
算出根拠マニュアル							
基準年							
区分	項目	現在価値	構成比	現在価値	構成比		
費用(千円)	工事費						
	維持管理費						
費用合計(C)							
便益(千円)	走行時間短縮便益						
	交通事故減少便益						
	便益						
便益合計(B)							
費用対効果分析(B/C)							

代行事業につき算定せず