

公共事業再評価調査

整理番号 H28-4

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 type="radio"/> 長期継続 (年) <input checked="" type="radio"/> 再評価後 (5 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	県道改築事業		地区名等	青森五所川原線 飯詰	市町村名	五所川原市	
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 14 年度 (用地着手 平成 年度 / 工事着手 平成 16 年度)						
終了予定年度	平成 35 年度 (平成 28 年 3 月工期変更 (再評価時 平成 26 年度))						
事業目的	<p>主要地方道青森五所川原線は、青森市の国道280号を起点とし、五所川原市の国道339号を終点とする延長約28.2kmの幹線道路である。</p> <p>飯詰地区の小学校は平成23年度に付近の3校が同小学校に統合したことにより、沿線だけでなく周辺集落からの交通量や歩行者が集中している状況であるが、同地区は歩道のない区間があるうえ、車道幅員も狭小 (Wmin=4.0m) のため、歩行者及び車輛のすれ違いが困難であることから、安全で円滑な交通の確保を目的としてバイパスを整備しているものである。</p> <p>【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もりの道づくり 【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</p>						
主な内容	区 分		再評価時	再々評価時	増 減		
	計画延長		1,760 m	1,760 m	0 m		
	計画幅員		6.0(12.5) m	6.0(12.5) m	0 m		
	改良工		1,760 m	1,760 m	0 m		
	舗装工		22,000 m ²	22,000 m ²	0 m ²		
橋梁工		2 基	2 基	0 基			
<p>(事業量や総事業費の増減に係る説明等を記載)</p> <p>・当初事業費は平成14年度に事業着手した当時に算出したものであるが、県の公共事業費削減により、他工区へ予算の優先配分をしたことから事業を休止 (平成17~18年度) していた期間があり、改めて事業展開が可能となった後に事業費を精査したところを総事業費が増加したものである。</p>							
事業費	○再評価時総事業費 850 百万円 (単位:百万円)						
		~25年度	26年度	27年度	28年度	小 計	29年度~ 合 計
	計 画					① 873	407 1,280
	(うち用地費)	()	()	()	()	② (220)	(140) (360)
	〈 年 月変更〉						
実 績	238	54	30	50	③ 372	908 ⑤ 1,280	
(うち用地費)	(66)	(53)	(20)	(20)	④ (159)	(201) 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			計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	事業費割合 (うち用地費)		29.1 % [③/⑤] (44.2 %) [④/⑥]	42.6 % [③/①] (72.3 %) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (730 百万円)	51.0 %	74.7 %
		舗装工 (230 百万円)	0.0 %	0.0 %
橋梁工 (320 百万円)		0.0 %	0.0 %	
説 明	平成14年度に事業着手したが、県の公共事業費削減による、他工区へ予算の優先配分をしたことからやむを得ず平成17年度より事業を保留していたが、事業展開が可能となったことから平成19年度に事業保留を解除した。その後も道路事業費は漸減傾向であったが、平成25年度より交付金事業として採択されたことから、今後は用地取得を促進し早期に工事に着手する。			
問題点・解決見込み	・長期に渡って休止としていたことから、測量や調査設計を再度実施した後、平成23年10月に地域住民に対し計画内容等について説明を行ったところ、事業計画に対してはおおむね理解を得ている。			
事業効果 発現状況	(部分供用なし)			

(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	・車道幅員及び歩道のない区間があることから、歩行者を含めた道路利用者の安全確保のため、地元から早期の道路整備が求められている。		
必要性	・当該工区は車道幅員及び歩道のない区間があるため、歩行者及び車輛同士のすれ違いに支障をきたしており、早期の改善が必要である。		(a) b	
適時性	・当該地区の小学校に付近の3校が統合したことにより、沿線だけでなく周辺集落からの交通量が集中するため、集落内の交通環境の改善を図る必要がある。		(a) b	
地元の推進体制等	・事業説明会や用地測量を実施し用地取得を進めており、地元からは当該地区の早期整備が望まれている。		(a) b	
効率性	・現道の通過交通がバイパスに転換されることにより、当該地区の歩行者の安全が確保されるとともに、沿道環境の改善にも寄与する。			

(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	755 百万円	1,088 百万円	333 百万円
	(2) 維持修繕費	124 百万円	111 百万円	△ 13 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	879 百万円	1,199 百万円	320 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	463 百万円	408 百万円	△ 55 百万円
	(2) 走行費用減少便益	22 百万円	0 百万円	△ 22 百万円
	(3) 交通事故減少便益	-24 百万円	-9 百万円	15 百万円
	(4) 冬期便益	128 百万円	113 百万円	△ 15 百万円
	(5) 防災便益	398 百万円	398 百万円	0 百万円
	総便益	987 百万円	910 百万円	△ 77 百万円
	地域修正係数(Φ)	1.507	1.507	
	修正総便益(B')	1,487 百万円	1,371 百万円	△ 77 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.12	0.76	
	修正費用便益比(B'/C)	1.69	1.14	
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】 事業費精査による総事業費の増加			a (b)

(4) コスト削減・代替案の検討状況

(A)・B・C

コスト削減	【コスト削減の検討状況】 ・路盤材、舗装材に再生材を使用し、経費の削減を図ることとしている。 ・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削減を図っている。	a b
代替案	【代替案の検討状況】 ・比較ルートとしては、現道幅が考えられるが現道部は人家連坦していることから多くの家屋移転が生じるなど住民への影響が大きく、経済的に最も安価であるバイパス案である実施中のルートが最適である。	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】 五所川原市から早期の道路整備が要望されている。	【住民ニーズ・意見】 バス路線でありながら、車道幅員が狭小で車輛同士のすれ違いに支障をきたしていること、また、歩道も狭小であることから、歩行者を含めた道路利用者の安全確保のため、早期整備を求めている。	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 ○ 海域環境の改変 ● 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 ○ 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 ・隣接する水田に配慮し、張芝等により緑化を行い代替措置を講じている。 ・低騒音・低振動仕様の重機を使用する。 ・産業廃棄物は再資源化施設へ搬入し、リサイクルに努める。		a b
地域の立地特性	(地域指定) ・過疎地域、振興山村区域、半島振興対策地域、特別豪雪地域 ・災害対策基本法に基づく緊急輸送ネットワーク計画における第2次確保路線 (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	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、沿道環境の改善効果等を総合的に評価すると、着実に事業を推進する必要があることから、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)