

# 公共事業再評価調査

整理番号 H31-1

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	五所川原黒石線 梅田	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 58 % <input checked="" type="radio"/> 県 42 % <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 %				
採択年度	平成 12 年度 (用地着手 平成 12 年度 / 工事着手 平成 24 年度)						
終了予定年度	平成 36 年度 (平成 31 年 3 月工期変更 (再々評価時 平成 30 年度))						
事業目的	<p>主要地方道五所川原黒石線は、五所川原市梅田地内の国道101号を起点とし、主要地方道五所川原黒石線及び国道7号と交差し、黒石市大字山形町地内の主要地方道大鱒浪岡線を終点とする幹線道路である。</p> <p>当該箇所の整備により、現道部の幅員狭小区間(Wmin=4.0m、歩道なし)が回避され、北津軽郡方面から津軽自動車道五所川原東ICへのアクセスと沿線住民の安全性の向上を図るものである。</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) 安全で安心な暮らしを守るあおもりの道づくり            【計画目標】 ①事故危険箇所等における交通安全対策の推進 ②災害時における代替性のある道路網の確保            ③道路防災対策の推進による安全安心の確立</p>						
主な内容	区 分		再々評価時	再評価時(3回目)	増 減		
	計画延長		1,960 m	1,960 m	0 m		
計画幅員		6.0(12.5) m	6.0(12.5) m	0 m			
改良工		1,852 m	1,852 m	0 m			
舗装工		23,150 m <sup>2</sup>	23,150 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>			
橋梁工		1 基	1 基	0 基			
<p>事業計画については再々評価時と変更はないが、現地の地質調査結果に基づく修正設計により事業費が増大したものである。</p>							
事業費	○前回評価時総事業費 1,950 百万円 (単位：百万円)						
		～28年度	29年度	30年度	31年度	小 計	32年度～ 合 計
	計 画	( )	( )	( )	( )	① 2,102	525 2,627
	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	② ( 234 )	( 124 ) ( 358 )
実 績	700	240	190	200	③ 1,330	1,297 ⑤ 2,627	
(うち用地費)	( 186 )	( 101 )	( 1 )	( 5 )	④ ( 293 )	( 65 ) ⑥ ( 358 )	

## 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)		50.6 % [③/⑤]	63.3 % [③/①]
			( 81.8 % ) [④/⑥]	( 125.2 % ) [④/②]
	主要工種	改良工 ( 521 百万円)	48.0 %	63.1 %
毎割合	舗装工 ( 330 百万円)	0 %	0 %	
(事業費)	橋梁工 ( 1,483 百万円)	39.9 %	52.5 %	
説 明	<p>当該工区は平成12年度に県単独事業として事業着手したが、道路改築事業費が減少する中、完了予定工区への配分を優先したことから、平成15年度から平成19年度まで事業休止していた。そのため事業進捗が遅れているものの、平成20年度からは事業を再開し、起点部の国道101号から一級河川十川を渡河し市道広田梅田線までの区間を優先的に整備しており、今後は円滑に事業進捗する見込みである。現在は橋梁工を実施しており、今後は橋梁工と平地部の道路改築を並行して進め、平成36年度の供用を目指す。</p>			
問題点・解決見込み	<p>一級河川十川に架かる梅田橋の整備については、河川改修計画も考慮しながら進めていくことで河川管理者との協議が整っている。また、用地についても概ね買収が済んでおり、今後の事業進捗における阻害要因はない。</p>			
事業効果発現状況	<p>これまでに部分供用している区間はない。</p>			

(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	<b>【全国の評価】</b> 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。	<b>【県内の評価】</b> 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	当該工区は通学路となっているが、歩道未整備の幅員狭小区間であるため、歩行者と通過交通を分離し、年間を通じた交通環境の改善を目的としたバイパス整備が望まれている。		
必要性	当該路線は県管理道路であるため、青森県が事業主体となって整備を行う必要がある。また、当該工区は、当該地区唯一の生活道路であるが、車道幅員が狭小(Wmin=4.0m)であり車両同士のすれ違いにも支障を来しており、歩道もなく歩行者が危険にさらされているため、通過交通を分離するバイパスの整備が必要である。			a. b
適時性	・一級河川十川に架かる梅田橋の整備については、河川改修計画も考慮しながら進めていくことで河川管理者との協議が整っており、今後着実な事業展開が見込めることから当該工区の整備を推進する必要がある。 ・国道101号五所川原西BPが平成26年11月に開通したことにより津軽自動車道の利便性が向上し、五所川原東ICへのアクセス路線として機能する当該工区の整備の重要性がますます高まっている。 ・国道338号五所川原北BPが平成30年7月に開通したことにより、津軽地方を縦断する交通の利便性がさらに向上している。			a. b
地元の推進体制等	地元の町内会より当該工区の整備促進に関する要望があるなど、事業に対する地元の理解は得られている。			a. b
効率性	当該工区の整備により、地域内車両と通過交通が分離され、当該地区の円滑な通行が可能となることから、地域交通の利便性向上が図られるとともに、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	再々評価時	再評価時(3回目)	増減
費用項目 (C)	(1) 事業費	1,773 百万円	2,576 百万円	803 百万円
	(2) 維持修繕費	124 百万円	139 百万円	15 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	1,897 百万円	2,715 百万円	818 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	1,066 百万円	1,820 百万円	754 百万円
	(2) 走行費用減少便益	51 百万円	158 百万円	107 百万円
	(3) 交通事故減少便益	- 百万円	12 百万円	12 百万円
	(4) 冬期便益	258 百万円	422 百万円	164 百万円
	(5) 防災便益	790 百万円	664 百万円	△ 126 百万円
	総便益(B)	2,165 百万円	3,076 百万円	911 百万円
	地域修正係数(φ)	1.507	1.507	
	修正総便益(B')	3,263 百万円	4,636 百万円	
	費用便益比(B/C)	1.14	1.13	
	修正費用便益比(B'/C)	1.72	1.71	
費用対効果分析 (B/C)	<b>【費用対効果分析手法】</b> (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30年2月 国土交通省道路局・都市局) 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	<b>【計画時との比較における要因変化】</b>  総事業費の増加によるB/Cへの影響はあるものの、前回評価時から大きく変動はない。			a. (b)

## (4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A) ・ B ・ C

コスト縮減	<b>【コスト縮減の検討状況】</b> 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	<b>【代替案の検討状況】</b> 代替ルートとして、東側バイパス及び現道拡幅ルートが考えられるが、起点部に近接する国道101号交差点と河川橋梁との位置関係及び経済性から、実施中の西側バイパス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	<b>【住民ニーズの把握方法】</b> 地元の町内会より、当該工区の現道拡幅に関する要望が寄せられている。	<b>【住民ニーズ・意見】</b> 当該工区の現道は、通学路であるにも関わらず幅員狭小であり、特に冬場においては歩行者の通行スペースが確保できず安全な通行に支障をきたしていることから、現道拡幅に関する要望が寄せられている。	a. b
環境影響への配慮	<b>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</b> (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) 特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域、半島振興対策地域 (災害の記録) なし (危険箇所情報) 道路防災点検による要対策箇所(視程障害)		

## 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	「事業の進捗状況」及び「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、今後の事業進捗における大きな障害要因はなく、地元からも当該工区の整備促進を望まれている。当該工区を整備することにより、北津軽方面から津軽自動車道五所川原東ICへのアクセスを向上させ、また、歩行者と通過交通を分離することで通学路としての安全性を確保するため、今後も着実に整備を促進する必要がある。よって対応方針を「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)