

公共事業再評価調査

整理番号 H22 - 10

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	0 1 7 - 7 3 4 - 9 6 5 1
		E-MAIL	doro @pref.aomori.lg.jp

再評価実施要件	未着工	長期継続 (10 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	道路改築事業 (地方特定道路建設整備事業)		地区名等	柞手倉橋線 上横沢 期	市町村名	新郷村		
事業方法	国庫補助	県単独	財源・負担区分	国 %	県 100 %	市町村 %	その他 %	
採択年度	平成 13 年度 (用地着手 平成 13 年度 / 工事着手 平成 年度)							
終了予定年度	平成 30 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)							
事業目的	<p>・一般県道柞手倉橋線は、新郷村戸来を起点とし、国道454号と交差し五戸町手倉橋にいたる延長約18.4kmの道路である。</p> <p>本路線は、交通基盤の脆弱な新郷村南部の集落と骨格路線である国道454号へ連絡する路線であり社会生活上欠かさない生活道路である。当該地区は、車道幅員が狭小(Wmin=3.0m)で急勾配、急カーブが連続するため冬期閉鎖を余儀なくされており、冬期間の国道454号への交通を確保するため3種4級、設計速度50km/hの規格で事業を実施している。</p>							
主な内容	区 分		当初計画時	再評価時	増 減			
	計画延長		1,300 m	1,300 m	0 m			
	計画幅員		5.5(7.0) m	5.5(7.0) m	0 m			
	改良工		1,300 m	1,300 m	0 m			
	舗装工		9,100 m ²	9,100 m ²	0 m ²			
・事業計画については、当初計画時と変更はない。								
事業費	○当初計画時総事業費 1,030 百万円 (単位：百万円)							
		～19年度	20年度	21年度	22年度	小 計	23年度～	合 計
	計 画					606	424	1,030
	(うち用地費)	()	()	()	()	(18)	(12)	(30)
実 績	127	0	0	0	127	903	1,030	
(うち用地費)	(25)	(0)	(0)	(0)	(25)	(5)	(30)	

2 評価指標及び項目別評価

(1) 事業の進捗状況

Ⓐ ・ 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)		12.3 % [/]	21 % [/]
			(83.3 %) [/]	(138.9 %) [/]
	主要工種	改良工 (881百万円)	13.7 %	23.2 %
毎割合	舗装工 (100百万円)	0.0 %	0 %	
(事業費)				
説 明	・用地進捗率は83%の見込みであり、用地取得の早期完了を図り計画的に整備を進める。			
問題点・解決見込み	・平成13年度に県単独事業として事業着手し、道路事業費の削減による完了工区への優先配分をしたことからやむを得ず平成15年度より事業休止をしていたが、今後の事業展開が可能となったことから平成23年度に事業休止を解除する予定である。			
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21年3月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、地域社会の活力を維持し、豊かな暮らしを実現するため、また、安全で信頼性の高い社会の実現を図るために、選択と集中の方針の下、重点的・効率的に道路整備を図ることが必要とされている。	【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、冬季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	・新郷村は、村内の大部分を山林原野が占め集落は山間部に点在しているため集落間を連絡する道路は山間部を縫う形で形成されていることから道路網としての機能が非常に脆弱である。新郷村の公共施設が立地する戸来地区は村内を横断する国道454号にアクセスしなければ訪れることが困難である。本路線は当該地区において冬期閉鎖されており冬期間地域の住民は大きく迂回しなければならず冬期交通の確保が求められている。	
必要性	・本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行う必要がある。 ・地域住民の安全・安心確保のために本路線の整備により冬期閉鎖解除が必要である。		a. b
適時性	・本路線と連絡する十和田三戸線の道路整備が平成22年度完了することにより、新郷村の集落間を縦に連絡する道路の一部が冬期通行可能となる。本路線の整備により、年間通行可能となる縦の連絡網が形成されることから引き続き整備を進める必要がある。		a. b
地元の推進体制等	・用地進捗率は約83%であり、地域住民からは、事業に対する理解が得られ当該工区の早期完成が望まれている。		a. b
効率性	・本路線の整備により冬期間の大幅な迂回が解消され、走行時間の短縮など地域住民の円滑な交通確保が見込まれる。		

(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	百万円	910 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	百万円	69 百万円	- 百万円
	(3)	百万円	百万円	- 百万円
	(4)	百万円	百万円	- 百万円
	(5)	百万円	百万円	- 百万円
	総費用	- 百万円	979 百万円	- 百万円
便益項目	(1)走行時間短縮便益	百万円	395 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	百万円	37 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	百万円	4 百万円	- 百万円
	(4)冬期便益	百万円	350 百万円	- 百万円
	(5)防災便益	百万円	83 百万円	- 百万円
	総便益(B)	- 百万円	869 百万円	- 百万円
	地域修正係数()	-	1.461	
	修正総便益(B')	- 百万円	1,270 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	-	0.89	
	修正費用便益比(B'/C')	-	1.30	
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 青森県 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】 ・当該工区は、県単独事業であることから事業着手時点において費用対効果分析は実施していなかったが、今回新たに費用分析を実施し再評価を行うものである。			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・舗装合材に再生材を使用し、経費の縮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縮減を図っている。	a. b
代替案	【代替案の検討状況】 ・山間部を縦断する路線であることから、冬期通行可能な線形を確保しつつ地形の改変を最小限に抑えた実施中のルートが最適であると考えている。	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】 ・新郷村から早期整備が重点要望されている。	【住民ニーズ・意見】 ・冬期間地域住民は、大幅な迂回をしなければならず根本的な改善が求められている。	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)対応内容 ・切土または盛土により植生等を改変する場合は、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している。 ・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	・当該地域は、過疎地域、振興山村地区、豪雪地帯及び積雪寒冷特別地域に指定されている。		

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	・全ての項目が「A」評価である他、冬期間でも安全なライフラインを確保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(林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
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)