

公共事業再評価調査

整理番号 H20 - 10

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	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	緊急道路建設整備事業		地区名等	常海橋銀線 上常海橋～福館	市町村名	板柳町～藤崎町																																																
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	平成 11 年度 (用地着手 平成 17 年度 / 工事着手 平成 19 年度)																																																					
終了予定年度	平成 23 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)																																																					
事業目的	<p>・一般県道常海橋銀線は、北津軽郡板柳町常海橋地内を起点とし、浪岡川を渡り、南津軽郡藤崎町(旧常盤村)福館を経由し、青森市(旧浪岡町)銀地内で国道7号に至る地域の生活道路である。当該計画は、岩木山麓と青森市浪岡地区を結び、青森空港に連絡する「津軽横断道路」の一部を構成する広域幹線道路として位置付けられている。本路線のうち板柳町上常海橋～藤崎町福館間は、車道幅員が狭小(Wmin=4.5m)であるため車輛同士のすれ違いに支障を来しているとともに、昭和40年代架橋の常福橋の老朽化に伴う架替も必要である。このため、アクセス機能強化、安全で円滑な交通の確保を目的として、3種2級、設計速度60km/hの規格でバイパス事業を実施している。</p>																																																					
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>当初計画時</th> <th>再評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>1,400 m</td> <td>1,400 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.5(12.0) m</td> <td>6.5(12.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,309 m</td> <td>1,309 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>16,800 m</td> <td>16,800 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>1 橋</td> <td>1 橋</td> <td>0 橋</td> </tr> </tbody> </table> <p>・事業計画については、当初計画時と比較して変更はない。</p>						区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	1,400 m	1,400 m	0 m	計画幅員	6.5(12.0) m	6.5(12.0) m	0 m	改良工	1,309 m	1,309 m	0 m	舗装工	16,800 m	16,800 m	0 m	橋梁工	1 橋	1 橋	0 橋																								
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																			
計画延長	1,400 m	1,400 m	0 m																																																			
計画幅員	6.5(12.0) m	6.5(12.0) m	0 m																																																			
改良工	1,309 m	1,309 m	0 m																																																			
舗装工	16,800 m	16,800 m	0 m																																																			
橋梁工	1 橋	1 橋	0 橋																																																			
事業費	<p>当初計画時総事業費 <u>1,310</u> 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>小 計</th> <th>21年度～</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1,008</td> <td>302</td> <td>1,310</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(158)</td> <td>(48)</td> <td>(206)</td> </tr> <tr> <td>年 月変更</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>実 績</td> <td>210</td> <td>114</td> <td>104</td> <td>100</td> <td>528</td> <td>782</td> <td>1,310</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(44)</td> <td>(57)</td> <td>(14)</td> <td>(0)</td> <td>(115)</td> <td>(91)</td> <td>(206)</td> </tr> </tbody> </table>							～17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度～	合 計	計 画					1,008	302	1,310	(うち用地費)	()	()	()	()	(158)	(48)	(206)	年 月変更								実 績	210	114	104	100	528	782	1,310	(うち用地費)	(44)	(57)	(14)	(0)	(115)	(91)	(206)
	～17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度～	合 計																																															
計 画					1,008	302	1,310																																															
(うち用地費)	()	()	()	()	(158)	(48)	(206)																																															
年 月変更																																																						
実 績	210	114	104	100	528	782	1,310																																															
(うち用地費)	(44)	(57)	(14)	(0)	(115)	(91)	(206)																																															

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)		40.3% [/] (55.8%) [/]	52.4% [/] (72.6%) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (392百万円)	40.3%	52.5%
		舗装工 (155百万円)	0%	0%
橋梁工 (303百万円)		0%	0%	
説 明	・今年度末の用地進捗率は約56%の見込みであり、今後は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	・事業を進めるに当たっての阻害要因は無く、順調に事業の進捗を図ることが出来る。			
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	<p>【全国の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>【県内の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 青森空港から岩木山麓を含む「津軽国定公園」へのアクセスの向上や道路利用者の安全確保のため、板柳町長を会長とする「津軽横断道路建設促進期成同盟会」から道路整備の要望が出されている。 			
必要性		<ul style="list-style-type: none"> 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行う必要がある。 当該工区は、車道幅員が狭小であるため車両同士のすれ違いに支障を来している。 青森空港から岩木山麓を含む「津軽国定公園」へのアクセス機能強化や安全で円滑な交通の確保のため、「津軽横断道路」を構成する路線の一部として早期の整備が必要である。 		(a) . b	
適時性		<ul style="list-style-type: none"> 平成19年3月の青森空港の高機能計器着陸装置「カテゴリー」での供用開始に伴い、濃霧による欠航便数が平成19年はゼロとなり、乗降客数が増加傾向にあることから、「津軽国定公園」へのアクセスの向上を図るためにも、当該工区の整備の必要性が高まっている。 		(a) . b	
地元の推進体制等		<ul style="list-style-type: none"> 今年度末の用地進捗率は約56%の見込みであり、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。 板柳町長を会長とする「津軽横断道路建設促進期成同盟会」から要望が出されている。 		(a) . b	
効率性		<ul style="list-style-type: none"> 地域の交通利便性の向上が図られるとともに、沿道環境の改善にも寄与する。 青森空港から「津軽国定公園」へのアクセスの機能強化が図られ、観光客の交通利便性の向上に寄与する。 「津軽横断道路」の整備により、東北縦貫自動車道浪岡インターチェンジや平成22年度開業予定の東北新幹線新青森駅（仮称）とを結ぶ広域交通体系の強化図られる。 			

(3) 費用対効果分析の要因変化

(A) ・ B ・ C

区分	主な項目	当初計画時	再評価時	増減
費用項目 (C)	(1)事業費	- 百万円	1,239 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	101 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	1,340 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	1,424 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	34 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	3 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
	総便益	- 百万円	1,461 百万円	- 百万円
B / C			1.09	
費用対効果分析 (B / C)	<p>【費用対効果分析手法】（分析手法、根拠マニュアル等）</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(平成16年2月 国土交通省) 費用便益分析マニュアル(平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) 			(a) . b
計画時との比較	<p>【計画時との比較における要因変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業採択時が県単独事業のため、当初計画時に費用対効果分析は行っていない。 			a . b

(4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A) ・ B ・ C

コスト縮減	<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	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該ルートは、現在事業中の一般県道小友板柳停車場線小友工区、主要地方道五所川原岩木線掛落林工区及び当該路線の福館～女鹿沢工区と直結し、岩木山麓と青森空港を連絡する「津軽横断道路」として最短距離であることや、田畑を通過することから経済的に有利であるため、実施中のバイパス案が最適である。 	(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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・板柳町長を会長とする「津軽横断道路建設促進期成同盟会」より要望が出されている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・青森空港から岩木山麓を含む「津軽国定公園」へのアクセスの向上や道路利用者の安全確保のため、早期の道路整備を求めている。 	(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>土砂等の搬出・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>基礎や地下建造物の建設</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"> ・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。 ・地下埋設物の調査を実施し、ライフラインの破損等防止に配慮している。 		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"> ・当該地域は、豪雪地帯、積雪寒冷特別地域に、板柳町については、半島振興対策地域に指定されている。 ・平成18年度の津軽国定公園の観光入込客数は、3,085千人（全体の約23%）で、自然公園では県内一の観光地となっている。 														

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"> ・全ての項目が「A」評価である他、本路線の持つ重要性や地域特性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	(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)