

# 公共事業再評価調査

整理番号 H20 - 14

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 (15 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 其他 ( )																																																
事業名	拠点施設関連基盤施設整備事業	地区名等	九艘泊脇野沢線 脇野沢 市町村名 むつ市																																																
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 45 % 県 55 % 市町村 % 其他 %																																																	
採択年度	平成 6 年度 (用地着手 平成 9 年度 / 工事着手 平成 10 年度)																																																		
終了予定年度	平成 25 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)																																																		
事業目的	<p>・一般県道九艘泊脇野沢線は、むつ市(旧脇野沢村)九艘泊地内を起点とし、陸奥湾沿岸を走り同市脇野沢本村の一般国道338号に接続する道路である。当該地域には、むつ市脇野沢庁舎、脇野沢診療所、小中学校の公共施設があり、本路線は九艘泊方面からの唯一の地域の生活道路である。当該区間は、車道幅員が狭小(Wmin=5.0m)であり、急勾配(lmax=9%)、急カーブ(Rmin=10m)で道路線形が悪いことから交通の隘路となっている。このため、安全で円滑な交通の確保を目的として、3種3級、設計速度40km/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>1,147 m</td> <td>1,147 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(16.0) m</td> <td>6.0(16.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,007 m</td> <td>1,007 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>10,967 m</td> <td>10,967 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>3 橋</td> <td>3 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	1,147 m	1,147 m	0 m	計画幅員	6.0(16.0) m	6.0(16.0) m	0 m	改良工	1,007 m	1,007 m	0 m	舗装工	10,967 m	10,967 m	0 m	橋梁工	3 橋	3 橋	0 橋																								
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	1,147 m	1,147 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(16.0) m	6.0(16.0) m	0 m																																																
改良工	1,007 m	1,007 m	0 m																																																
舗装工	10,967 m	10,967 m	0 m																																																
橋梁工	3 橋	3 橋	0 橋																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 2,070 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>1,553</td> <td>518</td> <td>2,070</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 351 )</td> <td>( 117 )</td> <td>( 468 )</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>1,311</td> <td>33</td> <td>39</td> <td>30</td> <td>1,413</td> <td>657</td> <td>2,070</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 438 )</td> <td>( 30 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 468 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 468 )</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					1,553	518	2,070	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 351 )	( 117 )	( 468 )	年 月変更								実 績	1,311	33	39	30	1,413	657	2,070	(うち用地費)	( 438 )	( 30 )	( 0 )	( 0 )	( 468 )	( 0 )	( 468 )
	~17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度~	合 計																																												
計 画					1,553	518	2,070																																												
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 351 )	( 117 )	( 468 )																																												
年 月変更																																																			
実 績	1,311	33	39	30	1,413	657	2,070																																												
(うち用地費)	( 438 )	( 30 )	( 0 )	( 0 )	( 468 )	( 0 )	( 468 )																																												

## 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 (うち用地費)		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
			68.3 % [ / ]	91 % [ / ]
			( 100 % ) [ / ]	( 133.3 % ) [ / ]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (459百万円)	94.1 %	125.6 %
	舗装工 (90百万円)	62.2 %	82.4 %	
	橋梁工 (1,053百万円)	43.4 %	57.8 %	
説 明	<p>・平成18年度までに用地取得を完了しており、620mの整備を終えている。同地域において、脇野沢川の改修事業の計画があり、工程を調整しながら残る区間について整備を進める。                  ・昨年度途中から一部補助事業へシフトしており、今後は効率的に整備を進めることができる。</p>			
問題点・解決見込み	<p>・事業を進めるに当たったの阻害要因は無く、順調に事業の進捗を図ることが出来る。</p>			
事業効果発現状況	<p>・これまでに終点側410m、起点側210mを部分供用しており、一部、道路利用者の利便性及び走行性の向上が図られ整備効果が発現されている。</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	<p>【全国の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p>【県内の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧脇野沢村から、道路利用者の利便性向上や安全確保のため要望が出されている。</li> </ul>		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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つて行う必要がある。</li> <li>当該区間は、車道幅員狭小、急勾配、急カーブで道路線形が悪いことから交通の隘路となっており、安全で円滑な交通の確保を図るため、当該工区の早期整備が必要である。</li> </ul>		(a) . b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域交通拠点である東北新幹線七戸駅（仮称）が平成22年度開業予定となっており、下北地域の観光拠点（活イカ備蓄センター・津軽海峡文化館・むつ下北観光物産館）との連携を強化することにより、広域的な観光の活性化を目的に、昨年度途中から補助事業として採択された。</li> <li>脇野沢川改修事業の進捗状況に併せ計画的な整備が必要である。</li> </ul>		(a) . b	
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成18年度までに用地については完了しており、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。</li> <li>旧脇野沢村から要望が出されている。</li> </ul>		(a) . b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の交通利便性の向上が図られるとともに、沿道環境の改善に寄与する。</li> <li>現道の通過交通がバイパスへ転換されることにより、歩行者等の安全が確保される。</li> </ul>			

## (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	2,324 百万円	- 百万円
	(2) 維持修繕費	- 百万円	77 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	2,401 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	- 百万円	972 百万円	- 百万円
	(2) 走行費用減少便益	- 百万円	15 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
	総便益	- 百万円	987 百万円	- 百万円
B / C			0.41	
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"> <li>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）</li> <li>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）</li> </ul> <p>【短い区間に橋梁工3橋を計画しコスト高となっているため、費用対便益比が低くなっている】</p>			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"> <li>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。</li> </ul>			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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	(a) . b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・比較ルートとしては、現道拡幅ルートが考えられるが、家屋移転などにより地域生活に与える影響が大きく、経済的にも不利であると考えられることから、実施中のバイパス案が最適である。</li> </ul>	(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"> <li>・旧脇野沢村議会議長より、当該地区の早期完成の要望が出されている。</li> </ul>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路線形が悪く急勾配となっており、交通の隘路となっていることから、安全で円滑な交通の確保を図るため、早期のバイパス整備を求めている。</li> </ul>	(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"> <li>・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。</li> <li>・低騒音・低振動仕様の重機を使用している。</li> <li>・搬入土砂の品質に留意し、必要に応じて土質試験を行い環境汚染や品質低下の防止に努めている。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		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"> <li>・当該地域は、特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域、過疎地域、振興山村地域、半島振興地域に指定されている。</li> <li>・同地域における脇野沢川の河川改修事業と並行して実施している。</li> </ul>														

## 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"> <li>・費用対効果分析の項目が「B」評価であるものの、他事業と調整を図りながら整備を進めていることなど、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。</li> </ul>			
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)			