

公共事業再評価調査

整理番号 H20 - 7

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	緊急道路建設整備事業	地区名等	松野木姥滝線 福岡 市町村名 五所川原市																																																
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 16 年度 / 工事着手 平成 20 年度)																																																		
終了予定年度	平成 22 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)																																																		
事業目的	<p>・一般県道松野木姥滝線は、五所川原市松野木地内の主要地方道五所川原金木線を起点とし、同市姥滝地内の一般国道 101 号に接続する路線であり、五所川原市東部地区と中心街を連絡する地域の生活道路である。本路線のうち松野木地区は、バス路線でありながら車道幅員が狭小(Wmin=3.5m)、急カーブ(Rmin=18m)となっており、車両同士のすれ違いに支障を来している。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>1,200 m</td> <td>1,200 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(9.0) m</td> <td>6.0(9.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,200 m</td> <td>1,200 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>11,160 m</td> <td>11,160 m</td> <td>0 m</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	1,200 m	1,200 m	0 m	計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m	改良工	1,200 m	1,200 m	0 m	舗装工	11,160 m	11,160 m	0 m																												
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	1,200 m	1,200 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m																																																
改良工	1,200 m	1,200 m	0 m																																																
舗装工	11,160 m	11,160 m	0 m																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 450 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>375</td> <td>75</td> <td>450</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(42)</td> <td>(8)</td> <td>(50)</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>66</td> <td>0</td> <td>61</td> <td>100</td> <td>227</td> <td>223</td> <td>450</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(18)</td> <td>(0)</td> <td>(21)</td> <td>(11)</td> <td>(50)</td> <td>(0)</td> <td>(50)</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					375	75	450	(うち用地費)	()	()	()	()	(42)	(8)	(50)	年 月変更								実 績	66	0	61	100	227	223	450	(うち用地費)	(18)	(0)	(21)	(11)	(50)	(0)	(50)
	~ 17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度~	合 計																																												
計 画					375	75	450																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(42)	(8)	(50)																																												
年 月変更																																																			
実 績	66	0	61	100	227	223	450																																												
(うち用地費)	(18)	(0)	(21)	(11)	(50)	(0)	(50)																																												

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
			50.4 % [/]	60.5 % [/]
			(100 %) [/]	(120 %) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (229百万円)	33.6 %	40.3 %
	舗装工 (70百万円)	0 %	0 %	
説 明	・平成 20 年度には用地取得を完了する見込みであり、今後は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。			
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"> 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	<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つて行う必要がある。 当該工区は、バス路線でありながら、車道幅員が狭小、急カーブとなつており、車両同士のすれ違いに支障を来していることから、安全で円滑な交通の確保が必要である。 平成19年12月には、津軽自動車道「浪岡五所川原道路」の五所川原東インターチェンジから五所川原北インターチェンジ間7.6kmが供用されたことに伴い、中間地点の五所川原インターチェンジへのアクセス強化を図るために早期の整備が必要である。 		(a) ・ b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 津軽自動車道「浪岡五所川原道路」の供用に伴い、五所川原市街地、つがる市及び青森市への利便性が向上し、当該地域からの利用増大も予想されることから、当該工区の整備の必要がある。 		(a) ・ b	
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年度には用地取得を完了する見込みであり、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。 地元から要望が出されている。 		(a) ・ b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 現道の通過交通がバイパスに転換されることにより、歩行者の安全が確保されるとともに、沿道環境の改善に寄与する。 			

(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	- 百万円	431 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	89 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	520 百万円	- 百万円
受益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	2,042 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	193 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	-63 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	2,172 百万円	- 百万円
B / C			4.18	
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・舗装素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"> ・比較ルートとしては、現道拡幅と南側のバイパスルートが考えられるが、現道拡幅では、沿線に補償対象となる家屋が多く立地しているため、家屋移転などにより地域生活に与える影響が大きいこと、また、南側バイパスルートでは、現道と平行する松野木川への影響も考えられことから、いずれも経済的にも不利となるため、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"> ・地元より早期の道路整備の要望が出されている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線でありながら、道路線形が悪く車両同士のすれ違いに支障を来していることから、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、特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域、過疎地域、振興山村地域及び半島振興対策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	<p>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)</p>
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	<p>対応方針(案)どおり 対応方針(案)を修正すべき</p>
委員会評価	<p>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)</p>
附帯意見	<p>(附帯意見がある場合に記載)</p>
評価理由	<p>(委員会意見が「対応方針(案)を修正すべき」の場合に記載)</p>