

公共事業再評価調書

整理番号 H16 - 17

担当部課室名	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 @ags.pref.aomori.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	半島地域総合整備事業	地区名等	三厩(停)竜飛崎線 市町村名 三厩村				
事業方法	国庫補助 県単独	財源・負担区分	国 % 県 1 0 0 % 市町村 % その他 %				
採択年度	平成 7 年度 (用地着手平成 7 年度 / 工事着手平成 8 年度)						
終了予定年度	平成 2 7 年度 (年 月計画変更 当初計画時 年度)						
事業目的	・半島振興法に規定する半島振興計画に基づいて、半島地域の振興上重要な交通施設の整備充実を図るため、地方単独事業として道路を整備する。						
主な内容	・現道拡幅工事 計画延長 L=4.79km 計画幅員 W=6.0(11.2)m						
事業費	採択時総事業費 1,777 百万円 (単位:百万円)						
		~13年度	14年度	15年度	16年度	小計	17年度~ 合計
	計 画 (うち用地費) 年 月変更	()	()	()	()	1,373 (68)	404 (82) 1,777 (150)
	実 績 (うち用地費)	1,277 (32)	38 (11)	35 (15)	0 (0)	1,350 (58)	427 (92) 1,777 (150)

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 76 % [/] (38.7 %) [/]	年次計画に対する進捗 98.3 % [/] (85.3 %) [/]
	主要工種毎割合 (事業費)	改良舗装 (1,627百万円)	79.4 %	98.3 %
		(百万円)	%	%
		用地 (150百万円)	38.7 %	85.3 %
説明	平成 1 5 年度までに約3.0kmの供用を図っており、県単独事業のため単年度の事業規模が小さく進捗は遅いが、これまで比較的順調に事業を進めてきている。			
問題点・解決見込み	平成 1 5 年度に行った県財革プランによる継続評価により平成 1 6 年度は保留 (予算保留) とした。			
事業効果発現状況	平成 1 5 年度までに約3.0km区間が部分供用されており、道路利用者の安全性、走行性の確保は勿論、観光振興における効果発現に寄与されている。			

(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] ・本事業の法的根拠となっている半島振興法は、昭和 7 0 年度 (平成 7 年度) までの時限立法であったが、さらなる整備の必要性から平成 1 6 年度まで延長されている。	[県内の評価] ・津軽半島地域においては県管理道路の改良率が65.8%と、全国平均67.0%に比べても低く、さらなる重点的整備が求められている。
	当地区における評価	本工区の存する三厩村は、国道 3 3 9 号が生命線ともいえる幹線となっており、同国道の代替性を確保するためにも、観光振興のためにも本路線の早期整備が求められてきたが、その目的は達成された。	
必要性	・当該路線は県管理道路である。 ・当該路線は国道 3 3 9 号の代替性確保の性格を持つが、青函トンネル工事用道路として整備された経緯から、道路幅員が6.0m程度と狭く、歩道も整備されていない状況であった。大規模な改築が必要な区間については終了した。		a (b)
適時性	・国定公園内に位置する竜飛崎・青函トンネル記念館等観光ポイントへの安全な誘導を図るための整備は達成された。		a (b)
地元の推進体制等	・地元からの要望は満足できる状況になった。		a (b)
効率性	・三厩村内における国道 3 3 9 号の代替性が確保される。 ・津軽半島の観光振興、医療サービスの向上に大きく寄与する。		

(3) 費用対効果分析の要因変化

A ・ (B) ・ C

区分	主な項目	計画時	再評価時(計画全体)	増 減
費用項目 (C)	(1)事業費	- 百万円	2,030 百万円	- 百万円
	(2)用地費	- 百万円	20 百万円	- 百万円
	(3)維持修繕費	- 百万円	252 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	2,262 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	1,333 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	12 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	0 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	1,345 百万円	- 百万円
	B / C	-	0.59	-

【費用対効果分析手法】 (分析手法、根拠マニュアル等)
 ・ 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 国交省)
 ・ 費用便益分析マニュアル(平成15年8月 国交省 道路局 都市・地域整備局)
 【費用対効果分析における特記事項】
 ・ 県単独事業のため事業採択時に費用対効果分析は行っていない。

(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・舗装材に再生材を使用し、経費の縮減を図っている。	(a) ・ b
代替案	【代替案の検討状況】 バイパス案が検討対象となるが、本工区の場合、補償物件が少ないこと、地形の改変が小さいため土工量が少なく、環境に与える影響も小さくできることから、実施中の現道拡幅が最も適した案である。	(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	【住民ニーズの把握方法】 ・ 地元要望については満足できる状況になった。	【住民ニーズ・意見】 ・ 当該路線は国道339号の代替性確保の性格を持つが、道路幅員が6.0m程度と狭く、歩道も整備されていない状況であったが、それらについての解消も終了した。	a (b)
環境影響への配慮	【地域別環境配慮指針への対応】 (1)地域区分 A7c (2)対応状況 配慮している 配慮していない	【開発事業等における環境配慮指針への対応】 配慮している 配慮していない	(a) ・ b
地域の立地特性	【特記事項】 ・ 当該工区は津軽国定公園に近接するため、地形の改変が極力少なくなるよう現道拡幅で計画している。 ・ 当該地区は、過疎地域・半島振興対策実施地域、振興山村地域、辺地地区に指定されている。		

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	・ 緊急に大規模な改良が必要である区間は完了しており、今後は局部改良等維持補修により対応したい。
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	
評価理由	