

# 公共事業再評価調査

整理番号 H21 - 6

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 其他 ( )																																																
事業名	地域活力基盤道路建設事業	地区名等	五所川原浪岡線 高野 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 65 % 県 35 % 市町村 % 其他 %																																																	
採択年度	平成 12 年度 (用地着手 平成 12 年度 / 工事着手 平成 19 年度)																																																		
終了予定年度	平成 24 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)																																																		
事業目的	<p>・主要地方道五所川原浪岡線は、五所川原市原子地内の国道 101 号を起点とし、主要地方道五所川原岩木線及び国道 7 号と交差し、青森市浪岡大字浪岡地内の一般県道浪岡藤崎線を終点とする幹線道路である。                  本路線の五所川原市高野地区は、車道幅員が狭小 (Wmin = 5.5 m) であることから、車両のすれ違いに支障を来していることから、通行機能強化、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 50 km/h の規格で現道拡幅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>470 m</td> <td>470 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(10.0) m</td> <td>6.0(10.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>470 m</td> <td>470 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>4,700 m</td> <td>4,700 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0 0</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	470 m	470 m	0 m	計画幅員	6.0(10.0) m	6.0(10.0) m	0 m	改良工	470 m	470 m	0 m	舗装工	4,700 m	4,700 m	0 m				0 0																								
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	470 m	470 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(10.0) m	6.0(10.0) m	0 m																																																
改良工	470 m	470 m	0 m																																																
舗装工	4,700 m	4,700 m	0 m																																																
			0 0																																																
事業費	<p>○当初計画時総事業費 500 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21年度</th> <th>小 計</th> <th>22年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>436</td> <td>132</td> <td>568</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 84 )</td> <td>( 25 )</td> <td>( 109 )</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>93</td> <td>120</td> <td>40</td> <td>40</td> <td>293</td> <td>275</td> <td>568</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 23 )</td> <td>( 7 )</td> <td>( 8 )</td> <td>( 20 )</td> <td>( 58 )</td> <td>( 51 )</td> <td>( 109 )</td> </tr> </tbody> </table>				~18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度~	合 計	計 画					436	132	568	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 84 )	( 25 )	( 109 )	〈 年 月変更〉								実 績	93	120	40	40	293	275	568	(うち用地費)	( 23 )	( 7 )	( 8 )	( 20 )	( 58 )	( 51 )	( 109 )
	~18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度~	合 計																																												
計 画					436	132	568																																												
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 84 )	( 25 )	( 109 )																																												
〈 年 月変更〉																																																			
実 績	93	120	40	40	293	275	568																																												
(うち用地費)	( 23 )	( 7 )	( 8 )	( 20 )	( 58 )	( 51 )	( 109 )																																												

## 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
			51.6 % [ / ]	67.2 % [ / ]
			( 53.2 % ) [ / ]	( 69.2 % ) [ / ]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 ( 544 百万円)	53.9 %	70.1 %
	舗装工 ( 24 百万円)	0.0 %	0.0 %	
	( 百万円)	0 %	0 %	
説 明	・今年度末の用地進捗率は約 53% 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	・未測量箇所が 1 筆あるが、現在、地権者と交渉中であり解決される見込みである。			
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	<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>五所川原市高野地区における生活道路でありながら、沿線集落から五所川原市中心市街地へ連絡する道路であることから通行交通も多く安全・安心な交通環境の確保に対する強い要望がある。</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って行う必要がある。</li> <li>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。</li> <li>当該地区唯一の生活道路である。</li> </ul>			(a) b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該地区の唯一の生活道路でありながら、通過交通も多いものの、幅員狭小、歩道未整備の区間であるため、年間を通じた安全・安心の確保が求められている。</li> </ul>			(a) b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>今年度末の用地進捗率は約59%に達する予定で、事業に対する地元の理解も得られていることから今後とも着実な用地取得が見込める。</li> <li>五所川原市及び地域住民から早期完成要望がなされている。</li> </ul>			(a) b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線でありながら、幅員狭小のため車両のすれ違いが困難である当該地区の改善が図られ、バスの定時走行性が確保されるなど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。</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	535 百万円	- 百万円
	(2) 維持修繕費	- 百万円	28 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	563 百万円	- 百万円
便益項目	(1) 走行時間短縮便益	- 百万円	184 百万円	- 百万円
	(2) 走行費用減少便益	- 百万円	9 百万円	- 百万円
	(3) 交通事故減少便益	- 百万円	- 百万円	- 百万円
	(4) 冬期便益	- 百万円	100 百万円	- 百万円
	(5) 防災便益	- 百万円	1,113 百万円	- 百万円
	総便益(B)	- 百万円	1,406 百万円	- 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	1.507	-
	修正総便益(B')	- 百万円	2,119 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	-	2.50	
	修正費用便益比(B'/C')	-	3.76	
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>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)</li> <li>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18年10月 青森県 県土整備部 道路課)</li> </ul>			(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>当該工区は、事業着手時点において県単独事業として着手したことから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受けるものである。</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、北側バイパス及び南側バイパスルートが考えられるが、沿道集落を大きく迂回する必要があることから、起終点部に河川橋梁の設置が必要であり、また県道交差点の処理が必要なことから大規模なバイパス工事となることから、現在実施中の現道拡幅による沿道環境の改善が最適である。</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>・五所川原市及び地域住民から、沿道の安全確保について整備要望がなされている。</li> </ul>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路幅員が狭く歩道が未整備のため、道路拡幅による安全で円滑な交通確保について、早期整備の要望がなされている。</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>・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、振興山村地区、特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域及び半島振興対策地域に指定されている。</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>・全ての項目がA評価である他、着実に事業を推進し安全・安心な交通空間を確保する必要があると考え対応方針を「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)