

公共事業再評価調査

整理番号 H21-9

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	市町村合併支援事業	地区名等	屏風山内真部線 喜良市 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 % 県 100 % 市町村 % その他 %																																																	
採択年度	平成 12 年度 (用地着手 平成 12 年度 / 工事着手 平成 17 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>・主要地方道屏風山内真部線は、つがる市車力地内の鱒ヶ沢蟹田線を起点とし、国道 339 号と交差し、青森市内真部地内の国道 280 号を終点とする幹線道路である。 本路線の内、五所川原市喜良市地区は、車道幅員が狭小 (Wmin=4.5m) であることから、車両のすれ違いに支障を来しているため、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>800 m</td> <td>800 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>787 m</td> <td>787 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>7,200 m</td> <td>7,200 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。 ・橋梁部における事業精査により総事業費が増となった。</p>			区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	800 m	800 m	0 m	計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m	改良工	787 m	787 m	0 m	舗装工	7,200 m	7,200 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	800 m	800 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m																																																
改良工	787 m	787 m	0 m																																																
舗装工	7,200 m	7,200 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 300 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>321</td> <td>64</td> <td>385</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(7)</td> <td>(1)</td> <td>(8)</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>86</td> <td>61</td> <td>73</td> <td>135</td> <td>355</td> <td>30</td> <td>385</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(8)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(8)</td> <td>(0)</td> <td>(8)</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					321	64	385	(うち用地費)	()	()	()	()	(7)	(1)	(8)	〈 年 月変更〉								実 績	86	61	73	135	355	30	385	(うち用地費)	(8)	(0)	(0)	(0)	(8)	(0)	(8)
	~18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度~	合 計																																												
計 画					321	64	385																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(7)	(1)	(8)																																												
〈 年 月変更〉																																																			
実 績	86	61	73	135	355	30	385																																												
(うち用地費)	(8)	(0)	(0)	(0)	(8)	(0)	(8)																																												

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
			92.2 % [/]	110.6 % [/]
			(100 %) [/]	(120 %) [/]
	主要工種	改良工 (275 百万円)	100.0 %	120.1 %
毎割合 (事業費)	舗装工 (40 百万円)	52.5 %	63.6 %	
	橋梁工 (70 百万円)	84.3 %	101.7 %	
説 明	・用地進捗率は 100 % であることから、今後は計画的に工事を進め、早期完了を図る。			
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、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"> 五所川原市から道路整備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つて行つて行く必要がある。 当該工区は、前後区間が計画断面で完成供用しており、当該区間L = 800mのみ車道幅員が狭小であるため、交通安全上支障となっている。 			(a) b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 当工区の前区間が改築済みであることから、道路規格の不連続性を解消する必要がある。 			(a) b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 五所川原市から、早期整備が望まれている。 事業に対する地元の理解が得られており、全ての用地が取得済みである。 			(a) b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 津軽半島を横断する道路としての屏風山内真部線の機能強化が図られる。 			

(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	386 百万円	- 百万円
	(2) 維持修繕費	- 百万円	60 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	446 百万円	- 百万円
便益項目	(1) 走行時間短縮便益	- 百万円	141 百万円	- 百万円
	(2) 走行費用減少便益	- 百万円	8 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	77 百万円	- 百万円
	(5) 防災便益	- 百万円	463 百万円	- 百万円
	総便益(B)	- 百万円	689 百万円	- 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	1.507	-
	修正総便益(B')	- 百万円	1,038 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	-	1.54	
	修正費用便益比(B'/C')	-	2.33	
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"> 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) 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) 			(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"> 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。 			a b

(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。 ・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	【代替案の検討状況】 ・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、大規模土工の必要があることから、現道拡幅を基本とし起点部の河川橋梁では、仮設道路等の設置が不要な橋梁新設による線形シフトを行う現在実施中のルートが経済性、環境面からの配慮の上から最適である。	(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	【住民ニーズの把握方法】 五所川原市から整備要望がなされている。	【住民ニーズ・意見】 当該区間は急カーブが連続しており、前後の改良済み線形との連続性が保持されていないことから安全な交通上支障となっていることから、早期整備が望まれている。	(a) b
環境影響への配慮	【開発事業等における環境配慮指針への対応】 (1)対応状況 配慮している 配慮していない (2)区分 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 (3)対応内容 ・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。		(a) b
地域の立地特性	・当該地域は、過疎地域、振興山村地区、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。		

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	・全ての項目がA評価である他、工事完成に向けた地元の要望も強く、完成予定年度を1年繰り上げて完了することが可能であることから「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)			