

公共事業再評価調査書

整理番号 H30-1

| | | | |
|-------|-----------|--------|------------------------|
| 担当部課名 | 県土整備部 道路課 | 電話番号 | 017-734-9651 |
| | | E-MAIL | doro@pref.aomori.lg.jp |

| | |
|---------|---|
| 再評価実施要件 | <input type="radio"/> 未着工 <input type="radio"/> 長期継続 (年) <input checked="" type="radio"/> 再評価後 (5 年) <input type="radio"/> その他 () |
|---------|---|

1 事業概要

| | | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|-----------------------|---|----------------------|----------------------|----------------------|------------------|
| 事業種別 | 道路改築事業 | | 事業主体 | <input checked="" type="radio"/> 県 <input type="radio"/> 市町村 <input type="radio"/> その他 () | | | | |
| 事業名 | 県道改築事業 | | 地区名等 | 常海橋銀線 福館～女鹿沢 | 市町村名 | 藤崎町～青森市 | | |
| 事業方法 | <input type="radio"/> 国庫補助 <input checked="" type="radio"/> 交付金 <input type="radio"/> 県単独 | | 財源・負担区分 | <input checked="" type="radio"/> 国 58 % <input checked="" type="radio"/> 県 42 % <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 % | | | | |
| 採択年度 | 平成 11 年度 (用地着手 平成 15 年度 / 工事着手 平成 15 年度) | | | | | | | |
| 終了予定年度 | 平成 35 年度 (平成 30 年 3 月 工期変更 (前回評価時 平成 30 年度)) | | | | | | | |
| 事業目的 | <p>一般県道常海橋銀線は北津軽郡板柳町常海橋地内を起点とし、浪岡川を渡り、南津軽郡藤崎町(旧常盤村)福館を経由し、青森市(旧浪岡町)銀地内で国道7号に至る津軽地域を横断する主要な生活道路である。また、当該工区は、岩木山麓(津軽地域)と青森市浪岡地区を結び、青森空港に連絡する「津軽横断道路」の一部として位置付けられているもので、青森空港を始め東北新幹線新青森駅への主要アクセス道路として位置付けられていることから、主要交通拠点へのアクセス利便性の向上や定時性の確保を目的とし、バイパス事業を実施している。</p> <p>【計画名称】青森県の道づくり基本方針(平成14年度策定)交流促進と連携強化を支援するあおもりの道づくり 【計画目標】①生活・経済圏の連携強化 ②農水産品の都市への円滑な輸送 ③国土保全を担う中山間地域と都市の支援 ④交通拠点へのアクセス性強化 ⑤救急医療体制の支援</p> | | | | | | | |
| 主な内容 | 区 分 | | 再評価時(2回目) | 再評価時(3回目) | 増 減 | | | |
| | 計画延長 | | 5,060 m | 5,060 m | 0 m | | | |
| 計画幅員 | | 12.0 m | 12.0 m | 0 m | | | | |
| 改良工 | | 5,060 m ² | 5,060 m ² | 0 m ² | | | | |
| 舗装工 | | 48,100 m ² | 48,100 m ² | 0 m ² | | | | |
| | | | 0 | 0 0 | | | | |
| 事業計画については前回評価時と比較して変更はないが、地質調査の結果より軟弱地盤対策工が追加になったことと、環境調査の結果より猛禽類対策工を追加したことから、総事業費が増加したものである。 | | | | | | | | |
| 事業費 | ○当初計画時総事業費 3,000 百万円 (単位:百万円) | | | | | | | |
| | | ~27年度 | 28年度 | 29年度 | 30年度 | 小 計 | 31年度~ | 合 計 |
| | 計 画 (うち用地費) <30年3月変更> | () | () | () | () | ① 2,376 ② (383) | 1,584 (255) | 3,960 (638) |
| 実 績 (うち用地費) | 670 (462) | 130 () | 155 (40) | 80 (30) | ③ 1,035 ④ (532) | 2,925 (106) | ⑤ 3,960 ⑥ (638) | |

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 |
| | | | 26.1 % [③/⑤] (83.4 %) [④/⑥] | 43.6 % [③/①] (138.9 %) [④/②] |
| 主要工種 毎割合 (事業費) | 改良工 (3,440百万円) | | 30.1 % | 50.1 % |
| | 舗装工 (520百万円) | | 0 % | 0 % |
| | (百万円) | | % | % |
| 説 明 | <p>当該工区は平成11年度から事業着手しているが、公共事業費の大幅な削減傾向のなか平成17年度から平成18年度まで(2年間)事業休止としていた。また工区内で確認された猛禽類に関する調査や対策工の検討、および地元説明に不測の日数を要したため事業進捗が遅れているが、専門家の指導による現地調査を実施し、地域懇談会による地元の理解も得ていることから、今後は円滑に事業進捗する見込みである。</p> | | | |
| 問題点・ 解決見込み | <p>上記のとおり、フクロウ、オオタカなどの猛禽類に対しては、専門家の指導による現地調査を実施し、地域懇談会による地元理解も得ており、今後の事業進捗における阻害要因はない。</p> | | | |
| 事業効果 発現状況 | <p>これまでに部分供用している区間はない。</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 | 【全国の評価】 平成27年9月に閣議決定された「第4次社会資本整備重点計画」では、将来にわたって安全・安心で豊かな国民生活と活力ある社会経済活動を可能とするために、選択と集中の方針の下、道路の持つストック効果を最大限に発揮させるよう整備を進めるとともに、地域の災害等のリスクを低減させるための道路整備を推進することが必要とされている。 | 【県内の評価】 自動車交通への依存度が高い本県では、道路整備に対する根強い要望がある。 東日本大震災を契機として、これまで道路に必要とされてきた通行機能に加えて、災害発生時の防災機能(緊急物資輸送や避難路等)確保の重要性が再認識されている。 |
| | 当地区における評価 | 青森空港から岩木山麓を含む「津軽国定公園」へのアクセス性の向上や道路利用者の安全確保のため、板柳町長を会長とする「津軽横断道路建設促進期成同盟会」から当該工区を含むバイパスの整備促進について要望が出されている。 | |
| 必要性 | 当該路線は県管理道路であるため、県が主体となって整備する必要がある。当該工区の現道部は車道幅員が狭小のため車両同士のすれ違いに支障をきたしているとともに、冬期間においては視程障害も発生するなど、車両走行の安全性確保が課題となっている。 | | a. b |
| 適時性 | 当該工区は、津軽地域と広域交通の主要拠点となっている青森市内を連絡する「津軽横断道路」を構成する路線の一部として事業を進めており、他工区と調整を図りながら早期全線完成を目指し着実に事業を進める必要がある。 | | a. b |
| 地元の推進体制等 | 板柳町長を会長とする「津軽横断道路建設促進期成同盟会」から当該工区を含む津軽横断道路全体の早期完成に対する要望が出されている。 | | a. b |
| 効率性 | 「津軽横断道路」の全線整備は津軽地域から青森空港や東北縦貫自動車道浪岡IC、東北新幹線新青森駅といった交通拠点へのアクセス性を向上させ、津軽半島周遊道路ネットワーク(平成28年9月策定)における主要施策の一つである津軽横断軸の強化が図られ、津軽地域の観光振興に寄与する。 | | |

(3) 費用対効果分析の要因変化

A・B・C

| 区分 | 主な項目 | 再評価時(2回目) | 再評価時(3回目) | 増減 |
|------------------|---|-----------|-----------|----------|
| 費用項目 (C) | (1) 事業費 | 2,585 百万円 | 3,478 百万円 | 893 百万円 |
| | (2) 維持修繕費 | 271 百万円 | 284 百万円 | 13 百万円 |
| | (3) | 百万円 | 百万円 | 0 百万円 |
| | (4) | 百万円 | 百万円 | 0 百万円 |
| | (5) | 百万円 | 百万円 | 0 百万円 |
| | 総費用 | 2,856 百万円 | 3,762 百万円 | 906 百万円 |
| 便益項目 (B) | (1) 走行時間短縮便益 | 2,062 百万円 | 2,255 百万円 | 193 百万円 |
| | (2) 走行費用減少便益 | 380 百万円 | 321 百万円 | △ 59 百万円 |
| | (3) 交通事故減少便益 | 82 百万円 | 72 百万円 | △ 10 百万円 |
| | (4) 冬期便益 | 532 百万円 | 608 百万円 | 76 百万円 |
| | (5) 防災便益 | 564 百万円 | 621 百万円 | 57 百万円 |
| | 総便益 | 3,620 百万円 | 3,877 百万円 | 257 百万円 |
| | 地域修正係数(Φ) | 1,429 | 1,429 | 百万円 |
| 修正総便益(B') | 5,173 百万円 | 5,540 百万円 | 367 百万円 | |
| B / C | | 1.27 | 1.03 | |
| B' / C | | 1.81 | 1.47 | |
| 費用対効果分析 (B/C) | 【費用対効果分析手法】 (分析手法、根拠マニュアル等) 費用便益分析マニュアル(平成30年2月 国土交通省道路局、都市局) 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22年3月 県土整備部道路課) | | | a. b |
| 計画時との比較 | 【計画時との比較における要因変化】 主な減少要因は、総事業費の増加によるB/Cの減少。 | | | a. b |

| | | (A) · B · C |
|-------|--|-------------|
| コスト削減 | 【コスト削減の検討状況】 路盤材・舗装合材に再生材を使用し、経費の削減を図っている。 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削減を図っている。 | (a) · b |
| 代替案 | 【代替案の検討状況】 当該ルートは既に供用済みである一般県道小友板柳停車場線小友工区、主要地方道五所川原岩木線掛落林工区、常海橋銀線上常海橋～女鹿沢工区及び現在事業中である五所川原岩木線高増工区が一体となり、岩木山麓と青森空港を連絡する「津軽横断道路」として整備を進めていることから、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 | 【住民ニーズの把握方法】 板柳町長を会長とする「津軽横断道路建設促進期成同盟会」から道路整備の要望が出されている。 【住民ニーズ・意見】 交通拠点である青森空港や新青森駅等へのアクセス性向上や車両走行の安全性確保(すれ違い困難や視程障害の解消等)のため、「津軽横断道路」の早期完成が求められている。 | (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 ○ 水系や水辺の改変 ○ 海域の改変 ● 建設機械の稼働 ● 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 ○ 高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮 ○ 高架構造物の建設 ○ 海底・海中建造物の設置や建設 (3)特に配慮する対応内容 ・低騒音並びに低排出ガス等自然環境へ配慮した建設機械の使用に努めている。 ・土工バランスに配慮した設計とするとともに、沿道の自然景観資源に配慮し、張り芝等により緑化に努めている。 ・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。 ・猛禽類調査を実施し、野生動物の繁殖地や移動空間の確保に努めている。 | (a) · b |
| 地域の立地特性 | (地域指定)半島振興地域、特別豪雪地域 (災害の記録)なし (危険箇所情報)防災点検要対策箇所(3箇所) | |

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 |
| 評価理由 | 事業の進捗状況と費用対効果分析の要因変化が「B」評価であるものの、当該事業が早期完成が望まれている「津軽横断道路」の一部として位置づけられていることや、これまで実施してきた環境調査・猛禽類調査の結果に基づき環境負荷を抑えた工法の検討が進められ、大きな阻害要因がないことから、対応方針を「継続」とした。 |
| 備考 | |

4 公共事業再評価等審議委員会意見

| | |
|-------|-------------------------------|
| 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 |
| 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) |