

# 公共事業再評価調書

整理番号	H30-2
------	-------

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	増田浅虫線 増田～浅虫	市町村名	平内町～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 10 年度 ( 用地着手 平成 年度 / 工事着手 平成 年度)							
終了予定年度	平成 34 年度 (平成 30 年 3 月 工期変更 (前回評価時 平成 32 年度))							
事業目的	<p>本路線は、平内町大字増田地区を起点とし、本県の主要観光地である浅虫温泉街を經由し、青森市大字浅虫地区の一般国道4号に接続する延長約5.2kmの道路である。しかし、未舗装区間でもある当該工区(約2.2km)は、幅員が狭小(Wmin=2.5m)で急勾配区間(I=8.8~16.5%)が連続し、集落と基幹道路を連絡する道路として防災上及び安全上の支障となっていることから、隘路区間解消を目的として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(3回目)	再評価時(4回目)	増 減			
	計画延長		1,921 m	1,921 m	0 m			
	計画幅員		5 m	5 m	0 m			
	改良工		1,968 m	1,968 m	0 m			
	舗装工		9,500 m <sup>2</sup>	9,500 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>			
事業計画は前回評価時と比較して変更はない。								
事業費	○当初計画時総事業費		600 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					① 521	79	600
	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	② ( 41 )	( 6 )	( 47 )
実 績	190	20	20	30	③ 260	340	⑤ 600	
(うち用地費)	( )	( 10 )	( 10 )	( 15 )	④ ( 35 )	( 12 )	⑥ ( 47 )	

## 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			計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	事業費割合		43.3 % [③/⑤]	49.9 % [③/①]
	(うち用地費)		( 74.5 % ) [④/⑥]	( 85.4 % ) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 ( 527百万円)	49.3 %	56.9 %
舗装工 ( 73百万円)		0 %	0 %	
( 百万円)		%	%	
説 明	<p>公共事業費の大幅な削減による事業休止(平成17年～平成18年)、接続道路(町道等)との計画調整をふまえた計画変更(2車線整備→1.5車線整備)を経て、河川管理者、農道管理者及び国有林管理者と協議・調整を重ねながら事業を進めてきており、保安林解除に関する関係機関協議に不測の日数を要したため事業進捗が遅れているが、協議が概ね完了した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	保安林解除に関する協議が概ね完了し、今後の事業進捗における阻害要因はない。			
事業効果 発現状況	これまでに部分供用している区間はない。			

## (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	<b>【全国の評価】</b> 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。	<b>【県内の評価】</b> 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	接続道路等管理者との計画調整を行いながら事業を進めているほか、幅員狭小(Wmin=2.5m)・急勾配(I=8.8%~16.5%)が連続しており、更に砂利道(未舗装)である現道の現状改善が求められている。		
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。当該区間は幅員狭小(Wmin=2.5m)、急勾配(i=8.8~16.5%)、急カーブが連続する区間であることに加え、砂利道(未舗装)であることから降雨など天候に左右されやすく、安全で円滑な車両交通に支障をきたしている。			a. b
適時性	これまで進めてきた各関係者との協議・調整が概ね完了したことから、今後着実に工事進捗を図っていく必要がある。			a. b
地元の推進体制等	農道との接続による物流機能の強化、並びに市道浅虫ダム線との接続による平内町東部地域(内童子地区、外童子地区、松野木地区、大和山地区等)から青森市街地への移動距離及び連絡時間の短縮のため、平内町から現状改善が求められている。			a. b
効率性	農道との接続により物流路線としての機能強化が図られる。 平内町東部地区(田茂木地区、内童子地区、外童子地区、松野木地区等)からJR浅虫温泉駅へのアクセス性の向上が図られる。			

## (3) 費用対効果分析の要因変化

(A)・B・C

区分	主な項目	再評価時(3回目)	再評価時(4回目)	増減
費用項目 (C)	(1) 事業費	583 百万円	615 百万円	32 百万円
	(2) 維持修繕費	111 百万円	112 百万円	1 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	694 百万円	727 百万円	33 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	425 百万円	464 百万円	39 百万円
	(2) 走行費用減少便益	17 百万円	- 百万円	△ 17 百万円
	(3) 交通事故減少便益	- 百万円	1 百万円	△ 1 百万円
	(4) 冬期便益	98 百万円	124 百万円	26 百万円
	(5)	百万円	百万円	百万円
	総便益	540 百万円	589 百万円	47 百万円
地域修正係数(Φ)	1.429	1.429		
修正総便益(B')	772 百万円	842 百万円	70 百万円	
B / C	0.78	0.81		
B' / C	1.11	1.16		
費用対効果分析 (B/C)	<b>【費用対効果分析手法】</b> (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	<b>【計画時との比較における要因変化】</b>  前回評価時からほぼ変化はない。			a. b

(4) コスト縮減・代替案の検討状況		(A)・B・C
コスト縮減	<b>【コスト縮減の検討状況】</b> 路盤材・舗装合材に再生材を使用し、経費の縮減を図っている。 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縮減を図っている。	a. b
代替案	<b>【代替案の検討状況】</b> 比較ルートとしては現道を迂回するバイパスルートが考えられるが、国有林野の森林伐採面積や掘削土量が大きくなることから、自然環境に与える影響も大きく、また経済的にも不利となるため、現道活用を基本としたルートが最適となる。	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	<b>【住民ニーズの把握方法】</b> 平内町より整備促進の要望が出されている。	<b>【住民ニーズ・意見】</b> 当該路線は併行する国道4号の代替機能を有することから、道路利用者の安全性確保や利便性向上が求められている。	a. b
環境影響への配慮	<b>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</b> (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。	a. b	
地域の立地特性	(地域指定) 過疎地域、振興山村地域、特定農山村地域、特別豪雪地帯 (災害の記録) なし (危険箇所情報) なし		

### 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	事業の進捗状況が「B」評価であるが、幅員狭小、急勾配の砂利道で、降雨により路面状況が悪化し安全で円滑な交通に支障をきたし、平内町からも当該路線の現状改善を要望されており、今後の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)