

公共事業再評価調書

整理番号	H30-4
------	-------

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	再賀木造線 千年～善積	市町村名	つがる市			
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 5 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 35 年度 (平成 年 月 工期変更 (前回評価時 平成 32 年度))							
事業目的	<p>一般県道再賀木造線は、一般県道豊川館岡線を起点に重用区間の一般県道林五所川原線を経由し、一般県道川除木造線に接続する南北に走る地域の生活道路である。なかでも、公共施設のある木造地区や商業施設のある柏地区への通勤、通学、買い物などに利用されている。当該地区は、重用部分において路線が複雑に形成されているとともに、車道幅員が狭小で車輛のすれ違いに支障を来している。このため、安全で円滑な交通の確保と利便性の向上を目的として、当該路線と林五所川原線の2路線を包括した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		4,930 m	4,930 m	0 m			
計画幅員		6 m	6 m	0 m	0 m			
改良工		4,930 m	4,930 m	0 m	0 m			
舗装工		44,370 m ²	44,370 m ²	0 m ²	0 m ²			
事業計画は前回評価時と比較して変更はなく、軟弱地盤対策工の追加により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		3,282 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 3,118	240	3,358
	(うち用地費)	()	()	()	()	② (518)	(40)	(558)
実 績	2,386	130	30	40	③ 2,586	772	⑤ 3,358	
(うち用地費)	(556)	(0)	(0)	(2)	④ (558)	()	⑥ (558)	

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		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	(うち用地費)		77 % [③/⑤]	82.9 % [③/①]
			(100 %) [④/⑥]	(107.7 %) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (2,796百万円)	83.7 %	90.1 %
	橋梁工 (220百万円)	0 %	0 %	
	舗装工 (342百万円)	29.6 %	31.8 %	
説 明	<p>当該工区は平成5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年度に事業休止(1年間)となっている。当該地域は軟弱地盤地域であることから、バーチカドレーンによる軟弱層の排水(沈下)対策や緩速載荷盛土などの軟弱地盤対策工法に不測の日数を要したため事業進捗が遅れているが、平成30年度末の用地進捗率100%が見込まれ、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>再評価時点において残る1箇所の未買収地(代替地関係)については、平成30年度内の用地取得完了を見込んでおり、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>これまで起点側980m、終点側480m区間を部分供用しており、一部事業効果の発現が図られている。</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	バス路線、通学路であり、地元つがる市議会からも道路利用者の安全確保のために、道路整備の要望が毎年出されている。	
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。また、当該工区の現道部では冬期間の視程障害の発生や人家連胆部でありながら幅員狭小(Wmin=4.5m)で車両交通のすれ違いに支障をきたしているなど、年間を通じた車両走行の安全確保が課題となっている。		a. b
適時性	当該工区はすでに一部区間(起点側L=980m、終点側L=480m)を供用しており、引き続き未整備区間の整備を進める必要がある。		a. b
地元の推進体制等	残る1箇所の未買収地(代替地関係)について、概ね解決の方向に向かっており、地元つがる市議会からも毎年要望が出されているなど、事業に対する理解は得られている。		a. b
効率性	複雑な道路線形(規格)の改善が図られ、通年を通じた走行安全性が確保されることにより生活道路としての利便性向上が図られる。また、通過交通がバイパス部へ転換されることにより、生活空間(現道部)における歩行者の安全が確保されるなど沿道環境の改善が図られる。		

(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	4,105 百万円	4,531 百万円	426 百万円
	(2) 維持修繕費	263 百万円	275 百万円	12 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	4,368 百万円	4,806 百万円	438 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	1,576 百万円	1,855 百万円	279 百万円
	(2) 走行費用減少便益	100 百万円	119 百万円	19 百万円
	(3) 交通事故減少便益	-43 百万円	1 百万円	44 百万円
	(4) 冬期便益	403 百万円	470 百万円	67 百万円
	(5) 防災便益	1,295 百万円	820 百万円	△ 475 百万円
	総便益	3,331 百万円	3,265 百万円	△ 66 百万円
	地域修正係数	1.507	1.507	
	修正総便益	5,020 百万円	4,920 百万円	△ 100 百万円
	B / C	0.76	0.68	
	B' / C	1.15	1.02	
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

(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	【代替案の検討状況】 比較ルートとしては、現道幅幅と当該バイパスルートを大きく迂回するバイパスルートが考えられるが、現道沿線には補償対象となる家屋が多数立地しているため、現道幅幅ルートは家屋移転等による地域生活に与える影響が大きくなること、また、当該バイパスルートを大きく迂回するバイパスは計画延長が長くなることや現道とのアクセス性が劣ること等から、経済的にも不利であり、経済性やアクセス利便性にも優れている当該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】 地元つがる市議会から、道路利用者の安全確保のために、早期供用の要望が毎年出されている。	【住民ニーズ・意見】 公共施設のある木造地区や商業施設のある柏地区への通勤・通学・買い物等を目的とする生活道路としての利便性向上や、津軽自動車道を介した青森空港や東北新幹線新青森駅等の交通拠点への定時性確保のため、早期の整備が求められている。	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。	a. b	
地域の立地特性	(地域指定) 過疎地域、半島振興地域 (災害の記録) なし (危険箇所情報) 道路防災点検による要対策箇所		

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、費用対効果分析の要因変化が「B」評価となっているものの、当該工区の整備は公共施設や商業施設へのアクセス道となる生活道路としての機能向上や主要交通拠点への定時性確保という本県の交通体系の確立に寄与するものであり、今後の事業進捗における大きな阻害要因もないことから、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)