

# 公共事業再評価調査

整理番号 R3-2

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	青森五所川原線 飯詰	市町村名	五所川原市																																								
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 57 % <input checked="" type="radio"/> 県 43 % <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 %																																											
採択年度	平成 14 年度 ( 用地着手 平成 25 年度 / 工事着手 平成 16 年度)																																													
終了予定年度	令和 8 年度 ( 令和 3 年 3 月工期変更 (再々評価時 平成 35 年度))																																													
事業目的	<p>主要地方道青森五所川原線は、青森市の国道280号を起点とし、五所川原市の国道339号を終点とする延長約28.2kmの幹線道路である。</p> <p>飯詰地区の小学校は平成24年度に付近の3校が同小学校に統合したことにより、沿線だけでなく周辺集落からの交通量や歩行者が集中している状況であるが、同地区は歩道のない区間があるうえ、車道幅員も狭小(Wmin=4.0m)のため、歩行者及び車両のすれ違いが困難であることから、安全で円滑な交通の確保を目的としてバイパスを整備しているものである。</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>1,760 m</td> <td>1,760 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(12.5) m</td> <td>6.0(12.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,760 m</td> <td>1,760 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>22,000 m<sup>2</sup></td> <td>22,000 m<sup>2</sup></td> <td>0 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>2 基</td> <td>2 基</td> <td>0 基</td> </tr> </tbody> </table> <p>・事業内容については、前回再々評価時(平成28年度)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	1,760 m	1,760 m	0 m	計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(12.5) m	0 m	改良工	1,760 m	1,760 m	0 m	舗装工	22,000 m <sup>2</sup>	22,000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	橋梁工	2 基	2 基	0 基																
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																											
計画延長	1,760 m	1,760 m	0 m																																											
計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(12.5) m	0 m																																											
改良工	1,760 m	1,760 m	0 m																																											
舗装工	22,000 m <sup>2</sup>	22,000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>																																											
橋梁工	2 基	2 基	0 基																																											
事業費	<p>○前回評価時総事業費 1,280 百万円 (単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~H30年度</th> <th>R1年度</th> <th>R2年度</th> <th>R3年度</th> <th>小 計</th> <th>R4年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td>631</td> <td>130</td> <td>130</td> <td>130</td> <td>① 1,021</td> <td>259</td> <td>1,280</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 140 )</td> <td>( 2 )</td> <td>( 2 )</td> <td>( 2 )</td> <td>② ( 146 )</td> <td>( 10 )</td> <td>( 156 )</td> </tr> <tr> <td>実 績</td> <td>402</td> <td>45</td> <td>90</td> <td>63</td> <td>③ 600</td> <td>680</td> <td>⑤ 1,280</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 140 )</td> <td>( 1 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 5 )</td> <td>④ ( 146 )</td> <td>( 10 )</td> <td>⑥ ( 156 )</td> </tr> </tbody> </table>							~H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	小 計	R4年度~	合 計	計 画	631	130	130	130	① 1,021	259	1,280	(うち用地費)	( 140 )	( 2 )	( 2 )	( 2 )	② ( 146 )	( 10 )	( 156 )	実 績	402	45	90	63	③ 600	680	⑤ 1,280	(うち用地費)	( 140 )	( 1 )	( 0 )	( 5 )	④ ( 146 )	( 10 )	⑥ ( 156 )
	~H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	小 計	R4年度~	合 計																																							
計 画	631	130	130	130	① 1,021	259	1,280																																							
(うち用地費)	( 140 )	( 2 )	( 2 )	( 2 )	② ( 146 )	( 10 )	( 156 )																																							
実 績	402	45	90	63	③ 600	680	⑤ 1,280																																							
(うち用地費)	( 140 )	( 1 )	( 0 )	( 5 )	④ ( 146 )	( 10 )	⑥ ( 156 )																																							

## 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		46.9 % [③/⑤]	58.8 % [③/①]
	(うち用地費)		( 93.6 % ) [④/⑥]	( 100 % ) [④/②]
	主要工種	改良工 ( 730 百万円)	65.8 %	79.9 %
毎割合	舗装工 ( 230 百万円)	0 %	0 %	
(事業費)	橋梁工 ( 320 百万円)	37.5 %	37.5 %	
説 明	平成14年度に県単独事業として事業着手したが、県の公共事業費削減により、他工区へ予算を優先配分したことから、平成17年度と平成18年度を事業保留としていた。平成25年度からは交付金事業として採択されており、用地取得完了箇所から随時、改良工事を進めている。			
問題点・解決見込み	道路改築事業費の減少により終了予定年度を変更しているものの、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	—			

(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	車道幅員及び歩道のない区間があることから、歩行者を含めた道路利用者の安全確保のため、地元から早期の道路整備が求められている。	
必要性	当該工区は幅員狭小区間や歩道未設置区間があるため、歩行者と車両の双方が危険な状況となっており、早期の改善が必要である。		a. b
適時性	当該地区の小学校に付近の3校が統合したことにより、沿線だけでなく周辺集落からの交通量が集中するため、集落内の交通環境の改善を図る必要がある。		a. b
地元の推進体制等	事業説明会や用地測量を実施し用地取得を進めており、地元からは当該地区の早期整備が望まれている。		a. b
効率性	現道の通過交通がバイパスに転換されることにより、当該地区の歩行者の安全が確保されるとともに、沿道環境の改善にも寄与する。		

(3) 費用対効果分析の要因変化

(A)・B・C

区分	主な項目	再々評価時	再評価時(3回目)	増減
費用項目 (C)	(1) 事業費	1,088 百万円	1,303 百万円	215 百万円
	(2) 維持修繕費	111 百万円	155 百万円	44 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	1,199 百万円	1,458 百万円	259 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	408 百万円	680 百万円	272 百万円
	(2) 走行費用減少便益	- 百万円	14 百万円	14 百万円
	(3) 交通事故減少便益	-9 百万円	-12 百万円	△ 3 百万円
	(4) 冬期便益	113 百万円	154 百万円	41 百万円
	(5) 防災便益	398 百万円	398 百万円	0 百万円
	総便益	910 百万円	1,234 百万円	324 百万円
	地域修正係数	1.507	1.450	
	修正総便益(B')	1,371 百万円	1,789 百万円	418 百万円
	B / C	0.76	0.85	
	B' / C	1.14	1.23	
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・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（令和2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>  現道の走行速度を見直したことにより、便益が増加している。 （再々評価時30km/h→再評価(3回目)時20km/h） また、費用便益は割引率(4%)を用いて現在価値化していることから、再々評価時より終了予定年度が遅れたため、事業費が増加している。			a. b

## (4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A)・B・C

コスト縮減	<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、経費の縮減を図ることとしているほか、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、現道拡幅が考えられるが現道部は人家連坦していることから多くの家屋移転が生じるなど住民への影響が大きく、経済的に最も安価であるバイパス案である実施中のルートが最適である。	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	<b>【住民ニーズの把握方法】</b> 五所川原市から早期の道路整備が要望されている。	<b>【住民ニーズ・意見】</b> バス路線でありながら、車道幅員が狭小で車両同士のすれ違いに支障をきたしていること、また、歩道も狭小であることから、歩行者を含めた道路利用者の安全確保のため、早期整備を求めている。	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		a. b
地域の立地特性	(地域指定) ・過疎地域、振興山村区域、半島振興対策地域、特別豪雪地域 ・災害対策基本法に基づく緊急輸送ネットワーク計画における第2次確保路線 (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」の項目が「B」評価となっているものの、今後の事業進捗における阻害要因はないこと、また、沿道環境の改善効果等を総合的に評価すると着実に事業を推進する必要があることから、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)