

公共事業再評価調査

整理番号 H22 - 5

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 8
		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	道路改築事業 (県道改築事業)	地区名等	五所川原岩木線 掛落林 市町村名 板柳町				
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 65 % 県 35 % 市町村 %	その他 %				
採択年度	平成 13 年度 (用地着手 平成 16 年度 / 工事着手 平成 16 年度)						
終了予定年度	平成 27 年度 (平成 22 年 2 月 工期変更 当初計画時 平成 23 年度)						
事業目的	・主要地方道五所川原岩木線は、五所川原市と弘前市(旧中津軽郡岩木町)を結ぶ広域観光ネットワーク上重要な幹線道路であり、一般県道小友板柳停車場線と連絡することにより青森空港から青森市浪岡を經由し、津軽岩木リゾート重点 3 地区を直結する主要路線の一部に位置づけられている。また、本事業区間に位置する J R 五能線掛落林踏切道は、平成 15 年に法指定(踏切道改良促進法第 3 条第 1 項)を受けており、同踏切の立体交差化と除却が強く望まれていることから、跨線橋梁及び取付道路の新設整備を 3 種 2 級、設計速度 60 km/h の規格で実施している。						
主な内容	区 分	当初計画時	再評価時	増 減			
	計画延長	920 m	920 m	0 m			
	計画幅員	6.5(14.5) m	6.5(14.5) m	0 m			
	改良工	904 m	904 m	0 m			
	舗装工	8,740 m	8,740 m	0 m			
	橋梁工	1 箇所	1 箇所	0 箇所			
・事業計画については、当初計画時と変更はない。							
事業費	○当初計画時総事業費 1,538 百万円 (単位：百万円)						
		～19年度	20年度	21年度	22年度	小 計	23年度～ 合 計
	計 画 (うち用地費)	()	()	()	()	1,025 (75)	513 (38) 1,538 (113)
	実 績 (うち用地費)	352 (113)	155 (0)	80 (0)	51 (0)	638 (113)	900 (0) 1,538 (113)

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
			41.5 % [/]	62.2 % [/]
			(100 %) [/]	(150.7 %) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)			
	改良工 (1,189百万円)	41.5 %	62.2 %	
	舗装工 (153百万円)	0 %	0 %	
	橋梁工 (196百万円)	74.0 %	111.5 %	
説 明	計画全体に対する進捗見込みは41.5%に達する見込みであり、引き続き計画的に整備を進める。			
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21年3月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、地域社会の活力を維持し、豊かな暮らしを実現するため、また、安全で信頼性の高い社会の実現を図るために、選択と集中の方針の下、重点的・効率的に道路整備を図ることが必要とされている。 	<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、さらに豪雪地帯であるため、冬季の安全確保や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	<p>・津軽横断道路建設促進期成同盟会から、早期の整備要望が出されている。</p> <p>同盟会会員 会長：板柳町長 理事：弘前市長 監事：深浦町長 副会長：青森市長 理事：つがる市長 監事：藤崎町長 副会長：鯉ヶ沢町長 理事：鶴田町長</p>		
必要性	<p>・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って行う必要がある。</p> <p>・当該工区内に位置するJR五能線掛落林踏切道は、平成15年に法指定（踏切道改良促進法第3条第1項）を受けており、同踏切道の立体交差化と除却が強く望まれている。</p>			a . b
適時性	<p>・津軽地域の連携強化のため、早期の道路整備が強く望まれている。</p>			a . b
地元の推進体制等	<p>・昭和60年以降毎年のように、津軽横断道路建設促進期成同盟会から早期の整備要望が出されている。</p>			a . b
効率性	津軽地域の交通利便性の向上及び連携強化が図られる。			

(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	1,451 百万円	- 百万円
	(2) 維持修繕費	- 百万円	63 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	1,514 百万円	- 百万円
便益項目	(1) 走行時間短縮便益	- 百万円	607 百万円	- 百万円
	(2) 走行費用減少便益	- 百万円	27 百万円	- 百万円
	(3) 交通事故減少便益	- 百万円	0 百万円	- 百万円
	(4) 冬期便益	- 百万円	170 百万円	- 百万円
	(5) 防災便益	- 百万円	1,048 百万円	- 百万円
	総便益 (B)	- 百万円	1,852 百万円	- 百万円
	地域修正係数 ()	-	1.507	
	修正総便益 (B')	- 百万円	2,791 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比 (B/C)	-	1.22	
	修正費用便益比 (B'/C')	-	1.84	
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22年3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行うものである。 			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・舗装材に再生材を使用し、経費の削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節減を図っている。	a. b
代替案	【代替案の検討状況】 ・比較ルートとしては、他に2路線が考えられるが、当該ルートが家屋移転が最も少ないとともに経済的に最も安価であることから、当該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	【住民ニーズの把握方法】 ・津軽横断道路建設促進期同盟会から、整備要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 ・当該区間は、幅員狭小及び見通しの悪いカーブがあるため大型車のすれ違いに支障をきたしており、その解消を図ると共にJ R 五能線掛落林踏切の法指定（平成15年）に伴う立体交差化及び除却を図るため、跨線橋梁及び取付道路の新設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 高層建築物・大規模施設等の建設 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ずる。 ・低騒音・低振動仕様の重機を使用する。 ・産業廃棄物は再資源化施設へ搬入し、リサイクルに努める。 ・地下埋設物の調査を実施し、ライフラインの破損等防止に配慮する。	a. b	
地域の立地特性	・当該地域は、半島振興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、青森市と津軽平野を横断し岩木山麓を結ぶルートの中の工区として地域の交流・連携強化が図られることなど、本路線の持つ重要性や地域特性等を総合的に評価すると、着実に事業を推進し早急に事業効果発現を図る必要がある。したがって、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(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)