

# 公共事業再評価調査

整理番号 H24-11

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	未着工	長期継続 ( 年 )	再評価後 ( 5 年 )	その他 ( )
---------	-----	------------	--------------	---------

## 1 事業概要

事業種別	道路改築事業	事業主体	県 市町村 其他 ( )																																																
事業名	地方特定道路建設整備事業	地区名等	増田浅虫線 増田~浅虫 市町村名 青森市 平内町																																																
事業方法	国庫補助 交付金 県単独 財源・負担区分	国 % 県 100 % 市町村 % 其他 %																																																	
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 28 年度 ( 平成 23 年 10 月 工期変更 再評価時 平成 25 年度 )																																																		
事業目的	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(L=8.8~16.5%)が連続するため車両通行に支障をきたしている。このため、安全で円滑な交通の確保を目的として現道拡幅事業を実施している。																																																		
主要内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時</th> <th>再々評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>2,185 m</td> <td>2,185 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>5.5(7.0) m</td> <td>5.5(7.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>2,166 m</td> <td>2,166 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>15,300 m</td> <td>15,300 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>1 箇所</td> <td>1 箇所</td> <td>0 箇所</td> </tr> </tbody> </table> <p>事業計画については、再評価時と比較して変更はない。</p>			区 分	再評価時	再々評価時	増 減	計画延長	2,185 m	2,185 m	0 m	計画幅員	5.5(7.0) m	5.5(7.0) m	0 m	改良工	2,166 m	2,166 m	0 m	舗装工	15,300 m	15,300 m	0 m	橋梁工	1 箇所	1 箇所	0 箇所																								
区 分	再評価時	再々評価時	増 減																																																
計画延長	2,185 m	2,185 m	0 m																																																
計画幅員	5.5(7.0) m	5.5(7.0) m	0 m																																																
改良工	2,166 m	2,166 m	0 m																																																
舗装工	15,300 m	15,300 m	0 m																																																
橋梁工	1 箇所	1 箇所	0 箇所																																																
事業費	<p>再評価時総事業費 700 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~21年度</th> <th>22年度</th> <th>23年度</th> <th>24年度</th> <th>小 計</th> <th>25年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>710</td> <td>190</td> <td>900</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 75 )</td> <td>( 20 )</td> <td>( 95 )</td> </tr> <tr> <td>23年10月変更</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>実 績</td> <td>126</td> <td>28</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>174</td> <td>726</td> <td>900</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 0 )</td> <td>( 95 )</td> <td>( 95 )</td> </tr> </tbody> </table>				~21年度	22年度	23年度	24年度	小 計	25年度~	合 計	計 画					710	190	900	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 75 )	( 20 )	( 95 )	23年10月変更								実 績	126	28	10	10	174	726	900	(うち用地費)	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 95 )	( 95 )
	~21年度	22年度	23年度	24年度	小 計	25年度~	合 計																																												
計 画					710	190	900																																												
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 75 )	( 20 )	( 95 )																																												
23年10月変更																																																			
実 績	126	28	10	10	174	726	900																																												
(うち用地費)	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 95 )	( 95 )																																												

## 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)		19.3 % [ / ]	24.5 % [ / ]
			( 0 % ) [ / ]	( 0 % ) [ / ]
	主要工種	改良工 ( 690百万円 )	25.2 %	31.9 %
毎割合	橋梁工 ( 85百万円 )	0 %	0 %	
(事業費)	舗装工 ( 125百万円 )	0 %	0 %	
説明	当該工区については、平成10年度に事業着手し、河川管理者、農道管理者及び国有林野管理者等と協議・調整を重ねながら事業を進めてきた。こうした複数関係者との協議に時間を要してきたことや、公共事業費の大幅な削減を背景に、平成17年度~平成18年度の2年間、事業休止とした。平成19年度からは事業再開としたものの、引き続き公共事業費削減傾向の中で他優先工区への重点配分が続いており、当該工区の事業費確保は大幅に制約される県単独事業費内での調整を強いられている。			
問題点・解決見込み	平成23年11月の土屋バイパス全線開通により、併行する一般国道4号部の整備は概ね完了した。併行する一般国道4号の整備が進むにつれ、本路線に求められていた代替路機能の位置づけに変化が生じてきた。沿線人口の減少傾向や接続する町道等の冬期閉鎖状況より、本路線の通年除雪も見極め検討が必要となっている。優先順位が下がる中、計画変更も視野に見極め検討が必要となっている。			
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	[全国の評価] 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進めていくことが必要とされている。 従来の事業評価手法を見直し、道路における防災機能の位置づけを再検討する機運が高まっている。		[県内の評価] 自動車交通への依存度が高い本県にとって、道路整備に対する根強い要望がある。 東日本大震災(H23.3.11)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	当該区(約2.2km区間)は幅員が狭小(Wmin=2.5m)で急勾配区間(l=8.8~16.5%)が連続するため車両通行に支障をきたしていることから、現状改善が求められている。		
必要性	本路線は、並行する一般国道4号の代替機能を有しているものであるが、当該区間は幅員が狭小(Wmin=2.5m)で急勾配区間(l=8.8~16.5%)が連続し、車両通行に支障をきたしているため、早期改善が求められている。しかし、本路線終点部においても幅員が狭小(Wmin=2.5m)であることや温泉施設や人家が密集していること等から、当該区間の整備だけでは本路線の抜本的通行機能の回復には至らず、また当該区間は冬期閉鎖区間となっているとともに、接続する町道部も冬期閉鎖路線となっていることから、冬期間における代替路機能が確保されていない状況である。			a (b)
適時性	平成23年11月の土屋バイパス全線開通により、併行する国道4号部の整備は概ね完了した。 併行する一般国道4号部の通行機能が大幅に向上したことに伴い、本路線に求める代替路機能について再検討の必要性が生じている。			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	再々評価時	増減
費用項目 (C)	(1)事業費	599 百万円	641 百万円	42 百万円
	(2)維持修繕費	142 百万円	120 百万円	22 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	741 百万円	761 百万円	20 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	820 百万円	358 百万円	462 百万円
	(2)走行費用減少便益	96 百万円	9 百万円	87 百万円
	(3)交通事故減少便益	10 百万円	-1 百万円	11 百万円
	(4)冬期便益	- 百万円	89 百万円	89 百万円
	(5)防災便益	218 百万円	152 百万円	66 百万円
	総便益(B)	1,144 百万円	607 百万円	537 百万円
	地域修正係数( )	-	1.429	
	修正総便益(B')	- 百万円	867 百万円	867 百万円
B / C	費用便益比(B / C)	1.54	0.80	
	修正費用便益比(B' / C)	-	1.14	
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 県土整備部道路課)			(a) . b
再評価時との比較	【再評価時との比較における要因変化】 交通量見直しによる便益修正(計画交通量:511台 318台) 検討年数の見直し(40年 50年、費用便益マニュアルの改正) 地域修正係数の新たな導入(平成22年3月~)「青森地方生活圏1.429」			a (b)

(4) コスト縮減・代替案の検討状況		(A) · B · C
コスト縮減	<p>【コスト縮減の検討状況】</p> <p>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、工場製品（二次製品）を使用することにより、工期の短縮及び経費の縮減を図っている。</p>	(a) · b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <p>比較ルートとしては、南側と北側に迂回するバイパスルートが考えられるが、いずれも現道ルートから外れるため、国有林の森林伐採面積や掘削土量が多くなることから、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、実施中の現道拡幅案が最適である。</p>	(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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <p>平内町より整備促進の要望が出されている。</p> <p>【住民ニーズ・意見】</p> <p>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。</p>	(a) · b															
環境影響への配慮	<p>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</p> <p>(1)対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>(2)区分</p> <table border="0"> <tr> <td>農林地等の緑地や植生の改変</td> <td>地形や地盤の改変</td> <td>水系や水辺の変更</td> </tr> <tr> <td>海域環境の変更</td> <td>敷地整備段階での重機の使用</td> <td>土砂等の搬出・搬入</td> </tr> <tr> <td>廃棄物処理等</td> <td>道路(車歩道)、雨水排水路の設置</td> <td>基礎や地下建造物の建設</td> </tr> <tr> <td>低層建築物の建設</td> <td>高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮</td> <td></td> </tr> <tr> <td>高架構造物の建設</td> <td>海底・海中建造物の設置や建設</td> <td></td> </tr> </table> <p>(3)特に配慮する対応内容</p> <p>工事及び土砂搬入・搬出の際には、周辺環境に配慮し、低排出ガス・低騒音並びに低振動の重機械を使用する。 表土露出箇所については、景観保全や土砂流出に配慮し植生対応を行う。 甍生息地を回避する道路計画に変更済</p>	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		(a) · b
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																
地域の立地特性	<p>(地域指定) 過疎地域、振興山村地区、農業振興地域、特別豪雪地帯 (災害の記録) なし (危険箇所情報) なし</p>																

### 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	事業の進捗状況、社会情勢の変化及び費用対効果分析の要因変化の項目が「B」評価であることや、厳しい事業費確保を強いられている現状であるため、今後は地元との再調整や計画変更も視野に入れた見極めを検討していくこととし、対応方針は「継続」とする。			
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) 当該事業は、今後、事業計画の見直しを進めるとのことから、接続する町道等との関連を考慮し、現計画を早期に見直した上で、事業再開前に改めて当審議委員会に諮ること。			
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)			