

公共事業再評価調書

整理番号 H24-7

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 (10年)	再評価後 (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	県道改築事業	地区名等	名川階上線 剣吉踏切 市町村名 南部町				
事業方法	国庫補助 交付金 県単独	財源・負担区分	国 65% 県 35% 市町村 % 其他 %				
採択年度	平成15年度 (用地着手 平成20年度 / 工事着手 平成 - 年度)						
終了予定年度	平成28年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)						
事業目的	本路線は、三戸郡南部町の国道104号を起点とし、三戸郡階上町地内に至る延長約33.0kmの幹線道路である。当該箇所を整備により、国道104号の曲線部に鋭角に接続する交差点形状と、それに続く踏切部に隣接して存在する変則的な交差点形状が解消され、安全性の向上と交通の円滑化に寄与するものである。						
主な内容	区 分	当初計画時	再評価時	増 減			
	計画延長	561 m	561 m	0 m			
	計画幅員	6.5(14.5) m	6.5(14.5) m	0 m			
	改良工	561 m	561 m	0 m			
	舗装工	8,200 m ²	8,200 m ²	0 m ²			
事業計画については、当初計画時と比較して変更はない。							
事業費	当初計画時総事業費 1,680 百万円 (単位：百万円)						
		~21年度	22年度	23年度	24年度	小 計	25年度~ 合 計
	計 画					1,200	480 1,680
	(うち用地費)	()	()	()	()	(695)	(278) (973)
年 月変更							
実 績	390	250	150	300	1,090	590 1,680	
(うち用地費)	(290)	(240)	(148)	(295)	(973)	(0) (973)	

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		64.9% [/]	90.8% [/]
	(うち用地費)		(100%) [/]	(140%) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (1,597百万円)	68.8%	93.9%
舗装工 (83百万円)		0%	0%	
		(百万円)	%	%
説 明	接続する国道104号との交差点計画協議（国交省）、交差する踏切設計施工協議（青い森鉄道）、剣吉荒町遺跡の調査スケジュール協議（文化財保護課）等の複数存在した関係機関との事前協議に不測の時間を要した。人家密集地における現道拡幅事業であることから、用地補償費規模が大きなものとなり、事業費確保及び用地取得に複数年を要した。			
問題点・解決見込み	事業に対する地理解が得られていることもあり、平成24年度において用地買収完了予定。接続する国道104号との交差点計画協議（国交省）、交差する踏切設計施工協議（青い森鉄道）、剣吉荒町遺跡の調査スケジュール協議（文化財保護課）等の関係機関との事前協議は終了済。以上から、今後の事業展開に大きな問題点は存在しない。			
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> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
	当地区における評価	<p>南部町方面エリアから国道104号へアクセスする重要な生活道路であることから、国道104号の曲線部に鋭角に接続する交差点形状と、それに続く踏切部に隣接して存在する変則的な交差点形状(五叉路)の早期改善が求められている。</p>		
必要性	<p>国道104号の曲線部に鋭角に接続する交差点形状と、それに続く踏切部に隣接して存在する変則的な交差点形状(五叉路)の早期改善が求められている。</p> <p>南部町方面エリアと五戸町方面エリアは、馬淵川や青い森鉄道によって分断されていることからアクセス道が制約されている。そのアクセス道の一つとして位置づけられている当該工区の通行障害の現状を早期に改善することが求められている。</p>			(a) . b
適時性	<p>用地取得が今年度(平成24年度)で完了見込みであるが、引き続き埋蔵文化財調査(平成25年度予定)踏切・接続道路切替工事(平成26~28年度)という事業スケジュールが関係機関と協議済であることから、適切な事業スケジュール管理が求められている。</p>			(a) . b
地元の推進体制等	<p>用地取得が今年度(平成24年度)で完了見込みであることから、地域住民からは事業に対する理解が得られているとともに、当該地区の早期完成が求められている。</p>			(a) . b
効率性	<p>当該地域の円滑な通行が可能となることから、沿線地域の交通利便性や安全性の向上、歩道が未設置である現状の改善(歩行者の安全確保)、踏切事故の軽減に寄与する。</p>			

(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	1,525 百万円	1,525 百万円
	(2)維持修繕費	百万円	34 百万円	34 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	- 百万円	1,559 百万円	1,559 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	百万円	441 百万円	441 百万円
	(2)走行費用減少便益	百万円	26 百万円	26 百万円
	(3)交通事故減少便益	百万円	0 百万円	0 百万円
	(4)冬期便益	百万円	114 百万円	114 百万円
	(5)防災便益	百万円	655 百万円	655 百万円
	総便益(B)	- 百万円	1,236 百万円	1,236 百万円
	地域修正係数()	-	1.461	
	修正総便益(B')	- 百万円	1,806 百万円	1,806 百万円
費用便益比	費用便益比(B / C)	-	0.79	
	修正費用便益比(B' / C)	-	1.16	
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> <p>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)</p>			(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> <p>事業着手時点は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い。 地域修正係数の新たな導入(平成22年3月~)「南部地方生活圏1.461」</p>			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>代替案としては別ルートでの踏切交差（踏切新設）や橋梁構造による踏切除却が考えられる。 沿線には住宅が密集・隣接していることや、五叉路となっている接続道路とのアクセス位置が制約されること等の問題があることから、接続位置や接続高低差が大きく制約される当該事業において別ルートでの踏切交差や橋梁構造による踏切除却は現実的に不可能となった。 以上により、現道拡幅ルートを基本とする当該計画を最善策とし、関係機関との協議も済んでいる。</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>南部町から踏切周辺部の安全確保について要望が出されている。</p>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <p>南部町方面エリアから国道104号へアクセスする重要な生活道路であることから、国道104号の曲線部に鋭角に接続する交差点形状と、それに続く踏切部に隣接して存在する変則的な交差点形状（五叉路）の早期改善が求められている。</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。 住宅地と近接していることから、朝夕や通勤・通学時間における騒音・振動対策及び交通渋滞対策には細心の注意を払う。</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、農村地域工業導入促進地区、農業振興地域</p> <p>(災害の記録) なし</p> <p>(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	全ての項目が「A」評価であることや、沿道の環境改善を図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(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)			