

公共事業再評価調査

整理番号 H26-2

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 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	<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	五所川原黒石線 梅田	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 65 % <input checked="" type="radio"/> 県 35 % <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 %																																																						
採択年度	平成 12 年度 (用地着手 平成 12 年度 / 工事着手 平成 年度)																																																						
終了予定年度	平成 30 年度 (平成 年 月 工期変更 (再評価時 平成 30 年度))																																																						
事業目的	<p>主要地方道五所川原黒石線は、五所川原市梅田地内の国道101号を起点とし、主要地方道五所川原岩木線及び国道7号と交差し、黒石市大字山形町地内の主要地方道大鰐浪岡線を終点とする幹線道路である。</p> <p>本路線の内、五所川原梅田地区は、車道幅員が狭小 (Wmin=5.0m) であり、車両のすれ違いに支障を来していることから、物流拠点である津軽自動車道五所川原ICへのアクセス向上を目的としてバイパス事業を実施している。</p> <p>【計画名称】 社会資本総合整備計画 (交通・物流拠点へのアクセス性の向上を図り、地域経済の活性化を推進する道づくり)</p> <p>【成果目標】 物流拠点 (IC等) への10km圏内における平均アクセス時間を10.9% (H29末) 短縮させる</p>																																																						
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時(1回目)</th> <th>再評価時(2回目)</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>1,960 m</td> <td>1,960 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>1,852 m</td> <td>1,852 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>23,150 m²</td> <td>23,150 m²</td> <td>0 m²</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>1 橋</td> <td>1 橋</td> <td>0 橋</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(1回目)	再評価時(2回目)	増 減	計画延長	1,960 m	1,960 m	0 m	計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(12.5) m	0 m	改良工	1,852 m	1,852 m	0 m	舗装工	23,150 m ²	23,150 m ²	0 m ²	橋梁工	1 橋	1 橋	0 橋																										
区 分	再評価時(1回目)	再評価時(2回目)	増 減																																																				
計画延長	1,960 m	1,960 m	0 m																																																				
計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(12.5) m	0 m																																																				
改良工	1,852 m	1,852 m	0 m																																																				
舗装工	23,150 m ²	23,150 m ²	0 m ²																																																				
橋梁工	1 橋	1 橋	0 橋																																																				
事業費	<p>○再評価時総事業費 1,950 百万円 (単位: 百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~23年度</th> <th>24年度</th> <th>25年度</th> <th>26年度</th> <th>小 計</th> <th>27年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>① 1,539</td> <td>411</td> <td>1,950</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (276)</td> <td>(73)</td> <td>(349)</td> </tr> <tr> <td>(平成21年3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>365</td> <td>71</td> <td>40</td> <td>140</td> <td>③ 616</td> <td>1,334</td> <td>⑤ 1,950</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(76)</td> <td>(49)</td> <td>(34)</td> <td>(109)</td> <td>④ (268)</td> <td>(81)</td> <td>⑥ (349)</td> </tr> </tbody> </table>								~23年度	24年度	25年度	26年度	小 計	27年度~	合 計	計 画					① 1,539	411	1,950	(うち用地費)	()	()	()	()	② (276)	(73)	(349)	(平成21年3月変更)								実 績	365	71	40	140	③ 616	1,334	⑤ 1,950	(うち用地費)	(76)	(49)	(34)	(109)	④ (268)	(81)	⑥ (349)
	~23年度	24年度	25年度	26年度	小 計	27年度~	合 計																																																
計 画					① 1,539	411	1,950																																																
(うち用地費)	()	()	()	()	② (276)	(73)	(349)																																																
(平成21年3月変更)																																																							
実 績	365	71	40	140	③ 616	1,334	⑤ 1,950																																																
(うち用地費)	(76)	(49)	(34)	(109)	④ (268)	(81)	⑥ (349)																																																

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 (うち用地費)		31.6 % [③/⑤] (76.8 %) [④/⑥]		40.0 % [③/①] (97.1 %) [④/②]	
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (1,050 百万円)	58.7 %		74.3 %	
		舗装工 (100 百万円)	0.0 %		0.0 %	
		橋梁工 (800 百万円)	0.0 %		0.0 %	
説 明	当該工区は平成12年度に県単独事業として事業着手したが、道路事業費の削減傾向により完了予定工区への配分を優先したことから、平成15年度から平成19年度まで事業休止していた。平成20年度から事業再開し、起点部の国道101号から十川を渡河し市道広田梅田線までの区間を優先的に整備することとしている。					
問題点・ 解決見込み	工区延長は1,960mと長い区間であるが、梅田橋の架け替えを含む国道101号から市道広田梅田線までの460m区間を優先的に整備して供用させ、事業効果の早期発現を図る予定である。一部用地難航区間があったが、用地交渉の努力により合意に至った。					
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	当該地区唯一の生活道路であるが、歩道未整備の幅員狭小区間であるため、通過交通を分離することによる年間を通じた交通環境の改善を図る必要がある。		
必要性	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つて行う必要がある。また、当該工区は、当該地区唯一の生活道路であるが、車道幅員が狭小(Wmin=5.0m)であり車両同士のすれ違いにも支障を来しており、歩道もなく歩行者が危険にさらされているため、通過交通を分離するバイパスの整備が必要である。			(a) b
適時性	一級河川十川に架かる梅田橋の架橋位置等においては、河川サイドとの協議が整っている。平成24年度に概ね5年以内に道路改築と河川改修が行われることが確認されており、梅田橋のアロケーション等も決めることとしている。このことにより、今後、着実な事業展開が見込めることから当該工区の整備を推進する必要がある。			(a) b
地元の推進体制等	一部、地元滞在者でない地権者との交渉が難航していたが、H25年度に合意し用地取得が得られた。五所川原市及び地域住民からは、当該工区の早期整備が望まれている。			(a) b
効率性	当該工区の整備により、地域内車両と通過交通が分離され、当該地区の円滑な通行が可能となることから、地域交通の利便性向上が図られるとともに、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	再評価時(1回目)	再評価時(2回目)	増減
費用項目(C)	(1) 事業費	1,615 百万円	1,773 百万円	158 百万円
	(2) 維持修繕費	112 百万円	124 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	1,727 百万円	1,897 百万円	170 百万円
便益項目(B)	(1) 走行時間短縮便益	879 百万円	1,066 百万円	187 百万円
	(2) 走行費用減少便益	30 百万円	51 百万円	21 百万円
	(3) 交通事故減少便益	- 百万円	百万円	0 百万円
	(4) 冬期便益	247 百万円	258 百万円	11 百万円
	(5) 防災便益	790 百万円	790 百万円	0 百万円
	総便益(B)	1,946 百万円	2,165 百万円	219 百万円
	地域修正係数(φ)	1.507	1.507	
	修正総便益(B')	2,933 百万円	3,263 百万円	330 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.13	1.14	
	修正費用便益比(B'/C)	1.70	1.72	
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
再評価時との比較	<p>【再評価時との比較における要因変化】</p> <p>検討年数の見直し(40年→50年、費用便益マニュアルの改正) 車種別時間価値原単位の下方修正(費用便益マニュアルの改正)</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	【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、経費の縮減を図ることとしている。また、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るとともに、余裕幅の見直しを行い、取得用地幅・工事費の縮減を図っている。	a. b
代替案	【代替案の検討状況】 代替ルートは、東側バイパス及び現道拡幅ルートが考えられるが、起点部に近接する国道101号交差点及び河川橋梁との位置関係及び経済性から、実施中の西側バイパス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】 平成22年度に梅田地区で事業説明会を開催している。また、平成24年度に優先的整備区間としている市道広田梅田線部の事業説明会を開催している。	【住民ニーズ・意見】 現道の幅員が狭いため、特に冬季に車両のすれ違いが困難であり、歩行者が交通の危険にさらされていることから、バイパスの早期整備が望まれている。	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 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処置を講じている。 橋梁部の河川護岸については、河川環境に配慮した景観タイプのコンクリートブロックを使用している。 低騒音・低振動仕様の重機を使用し、騒音振動に配慮している。 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。 地下埋設物の事前調査を実施し、ライフラインの破損等防止に配慮している。	a. b	
地域の立地特性	(地域指定) 特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域、半島振興対策地域 (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	全ての項目が「A」評価である他、本路線の持つ重要性や地域特性を総合的に評価すると、着実に事業を推進し早期に事業効果発現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
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)