

平成26年度

公共事業再評価対象事業に関する質問項目等・回答書

青森県公共事業再評価等審議委員会

## 平成26年度公共事業再評価対象事業に関する質問項目等 一覧表

No	頁	整理番号	事業名	地区名等	質問委員	回答課
1	1	H26-1	国道改築事業	国道338号 白糠バイパス	阿波委員	道路課
2	2	H26-1	国道改築事業	国道338号 白糠バイパスほか全般	長利委員	道路課
3	3	H26-1	国道改築事業	国道338号 白糠バイパス	田村委員	道路課
4	4	H26-1	国道改築事業	国道338号 白糠バイパス	藤田委員	道路課
5	5	H26-3	県道改築事業	五所川原車力線 福浦～車力	阿波委員	道路課
6	6	H26-3	県道改築事業	五所川原車力線 福浦～車力	田村委員	道路課
7	7	H26-4	河川改良事業	山田川	藤田委員	河川砂防課
8	9	H26-6	港湾改修事業	仏ヶ浦港 長後地区	田村委員	港湾空港課
9	10	H26-6	港湾改修事業	仏ヶ浦港 長後地区	藤田委員	港湾空港課

質問者	阿波 委員		
番号	H26-1	事業名	国道改築事業
地区名等	国道338号 白糠バイパス		
<p>(質問等)</p> <p>本事業は当該地区の防災上、重要な道路整備と判断されます。事業の早期完成への見通しについてご説明をお願いします。</p> <p>また、事業区間における斜面安定の対策について確認したい。</p>			
<p>【回答】</p> <p>これまで、全体計画L=6,680mのうち、東通村・六ヶ所村境界にある現道部最大の隘路を解消するため、L=3,830mを 期工区として先行的に整備し、整備効果の早期発現に努め、平成24年12月に部分供用しております。</p> <p>現在は、東通村白糠地区の人家連担部を迂回するバイパス区間L=2,850mを 期工区として整備を進めております。 期工区には、ルート上に複数の共有地があるため、用地取得が難航すると予想され、工期を平成32年度に延長しておりますが、東通村役場と協力しながら任意買収を進め、また、土地収用法の適用も視野に入れながら、工期内の完成を目指しています。</p> <p>斜面安定の対策についてですが、当該バイパスには長大な切土・盛土法面・地すべり地形はありませんが、バイパス整備により生じた法面は緑化することとし、法面の土質や勾配などの条件によって、適切な表面処理（法枠等）を施すことで、法面の保護を図っています。</p>			

質問者	長利 委員		
番号	H26-1	事業名	国道改築事業
地区名等	国道338号白糠バイパスほか全般について		
<p>(質問等)</p> <p>本地区は予定工期がS62～H32と34年にも及ぶ長期間の工事となっている。</p> <p>この間、事業費についてみると、再々評価時4回目では8,718百万円であったものが、5回目では9,689百万円と971百万円の増となっている。工事内容等に大きな変化はないことから、工事終了時までには更なる事業費の増加が見込まれるのではないかと考えられます。工期が長くなるほど、物価増等の影響で、当初見込んだ事業費の増加をもたらすことが考えられます。過去の実績からみて、工期延長がもたらす事業費の増加額はどの程度になっているのかを示していただきたい。</p> <p>なお、工期が長期に及ぶ事業について質問しているのであり、本地区に限定している質問ではありません。</p>			
<p>(回答)</p> <p>「(3)費用対効果分析の要因変化」における「現在価値」を表す数値としての事業費が971百万円増加した要因は、再評価を実施する時点での「GDPデフレーター( )の更新」「評価基準年の変更」「供用年の変更」等を行ったことによるものであり、他の事業においても、工期の延長や計画変更の有無にかかわらず、費用便益比算出上の事業費、便益ともに「現在価値」が変動することになります。</p> <p>また、実際の事業費、費用便益比算出上の事業費とともに、工期延長によって必ずしも増加を伴うとはいえないものであり、物価変動や工期延長以外の要因による増減もあること等から、ご質問の「工期延長と事業費増加額との関係」を定量的にお示しすることは困難なものです。</p> <p>( ) GDPデフレーター</p> <p>物価変動などの時間軸上の価値を補正するもので、費用の発生と評価時点が異なる場合に評価基準年度の実質価格に変換(デフレート)することが必要となる。この際に用いるのがGDPデフレーターとなり、内閣経済社会研究所により公表されている国内総生産デフレーターを用いる。</p>			

質問者	田村 委員		
番 号	H26-1	事 業 名	国道改築事業
地区名等	国道338号白糠バイパス		
(質問等)			
共有地に対して土地収用法を適用する時期は、どのように判断するのか。			
【回答】			
土地収用手続きに関しては、事業認定申請と収用委員会手続の2段階に分けて構成されております。			
事業認定を申請する時期については、「事業認定等に関する適期申請等について」(平成15年3月28日付け国土交通省総交政策局長他通達)の中で示されており、事業認定の申請は、当該事業の完成期限等を見込んだ適切な時期に行うこととし、原則として、事業認定申請単位における用地取得率が80% <sup>1</sup> となった時、又は用地幅杭の打設から3年を経た時のいずれか早い時期を経過した時まで、とされています。			
上記の通達を勘案しつつ、適切な時期に用地が確保できるよう、事業の工程、任意取得の可能性等から総合的に判断し、事業認定申請をすることとしております。			
1 土地所有者・関係人数全体に対する契約済みの土地所有者・関係人数の割合			

質問者	藤田 委員		
番号	H26-1	事業名	国道改築事業
地区名等	国道338号 白糠バイパス		
(質問等)			
<p>1 「事業目的」欄に『地震時等の避難路としての機能を有する』となっているが、そのことで設計上の工夫がされているのであれば、具体的内容を伺いたい。</p> <p>2 「社会的評価」の欄に『特に冬期間の交通障害が多く発生』とあるが、例年の積雪量の度合いと交通障害の具体的内容を伺いたい。</p> <p>3 環境配慮指針チェック表について。表土の配慮、大規模な法面が発生しないような配慮、野生動物対策のための横断環境の創出についてチェックがされていないが、計画地は自然豊かな地域を通過しており配慮が必要と思われるがどうか。</p>			
【回答】			
<p>1 バイパスのルートは、東日本大震災前に決定されていますので、設計段階においては、避難路として設計上の工夫はされておられません。</p> <p>そこで、設計されたルートを検証したところ、現道区間は海沿いを走る人家連担部で、津波浸水により道路機能を失うことが予想されますが、バイパス区間は、津波浸水予測区域外であり、バイパスと集落を結ぶ複数のアクセスルートが用意されます。</p> <p>また、構造面に関しては、大規模な切土及び盛土区間が生じないように設計されており、また、既に供用しているバイパスには、地震の被害を受けにくいトンネル区間もあります。</p> <p>このため、当該バイパスは避難路として十分な機能を有していると考えております。</p>			
<p>2 積雪量の度合いと交通障害の因果関係については、具体的な検討をしておりませんが、添付資料の写真のとおり、現道は人家連担部であり、急カーブかつ幅員狭小と隘路になっていることから、除雪効率が低く、少量の積雪でもすぐにすれ違い困難、車輛と歩行者の錯綜などによる障害が発生しています。</p> <p>【参考】過去5箇年における平均積雪深：60cm  " 平均累計降雪量：374cm</p>			
<p>3 道路事業において、原地盤を改変させる時は、原則、表土を露出させず緑化を図ることとしております。また、工事期間中におきましても、雨などにより表土が流出する恐れがある場合には、シートで保護するなどの処理を行っております。</p> <p>大規模な法面が発生しないよう配慮する項目については、造成工事が対象となると考え、チェックを入れておりませんでした。</p> <p>なお、当該事業では、大規模な法面が生じない設計となっており、法面については、同様、表土を露出させず、緑化を図るなどの処理を行っております。</p> <p>当該バイパスは山間部に接していますが、概ね耕作地、宅地を抜けるルートとなっており、文献・聞き取り調査をした結果、野生動物への影響は少ないと考えております。</p>			

質問者	阿波 委員		
番号	H26-3	事業名	県道改築事業
地区名等	五所川原車力線 福浦～車力		
(質問等)			
<p>便益項目の走行費用減少便益と交通事故減少便益がマイナスと算出されている理由についてご説明いただきたい。</p> <p>また、事業における交通需要予測並びに将来的な維持管理コスト低減の取組についてご提示ください。</p>			
【回答】			
<p>走行費用減少便益は、道路整備により走行費用（燃費、油脂費、車両整備費、車両償却費等）が安くなる効果の便益を算定するものであり、走行距離が大きく影響します。</p> <p>今回の走行費用減少便益においては、例えば下図Aのように整備前に比較して整備後の便益がプラスとなるケースや、下図B、Cのように走行距離が長くなり便益がマイナスとなるケースが混在しており、これらを全て重ね合わせて算定した結果、計算上走行費用減少便益がマイナスとなっています。</p> <p>交通事故減少便益は、道路走行に伴い発生する「交通事故」による損失が、道路整備により抑制される効果を便益として、交通量・延長・交差点数から算定しています。</p> <p>交通事故減少便益においても、上記説明と同様に便益がプラスとなるケースと交差点数により便益がマイナスとなるケースが混在しており、全て重ね合わせて算定した結果、計算上交通事故減少便益がマイナスとなっています。</p> <p>当事業における交通需要予測については、国土交通省から提示された交通センサス(交通量、OD表)や将来交通の伸び率を基に解析を行い、計画交通量を定めています。</p> <p>OD表・・・交通の移動について、どこからどこへどれくらいの量が流れているかを表にしたもの</p> <p>維持管理については、弱点となりやすい橋梁端部のコンクリートの表面に水の浸入を防ぐ処理を行うなどして劣化を予防するほか、照明灯にLEDを採用する等により、コスト縮減に取り組んでおります。</p>			

図A



時間 短  
距離 短

図B



時間 短  
距離 長

図C



時間 短  
距離 長

質問者	田村 委員		
番号	H26-3	事業名	県道改築事業
地区名等	五所川原車力線 福浦～車力		
(質問等) 走行費用減少便益と交通事故減少便益がマイナスとなったことについて説明いただきたい。			
【回答】  走行費用減少便益は、道路整備により走行費用（燃費、油脂費、車両整備費、車両償却費等）が安くなる効果の便益を算定するものであり、走行距離が大きく影響します。 今回の走行費用減少便益においては、例えば下図Aのように整備前に比較して整備後の便益がプラスとなるケースや、下図B、Cのように走行距離が長くなり便益がマイナスとなるケースが混在しており、これらを全て重ね合わせて算定した結果、計算上走行費用減少便益がマイナスとなっています。  交通事故減少便益は、道路走行に伴い発生する「交通事故」による損失が、道路整備により抑制される効果を便益として、交通量・延長・交差点数から算定しています。 交通事故減少便益においても、上記説明と同様に便益がプラスとなるケースと交差点数により便益がマイナスとなるケースが混在しており、全て重ね合わせて算定した結果、計算上交通事故減少便益がマイナスとなっています。			

図A

図B

図C



時間 短  
距離 短



時間 短  
距離 長



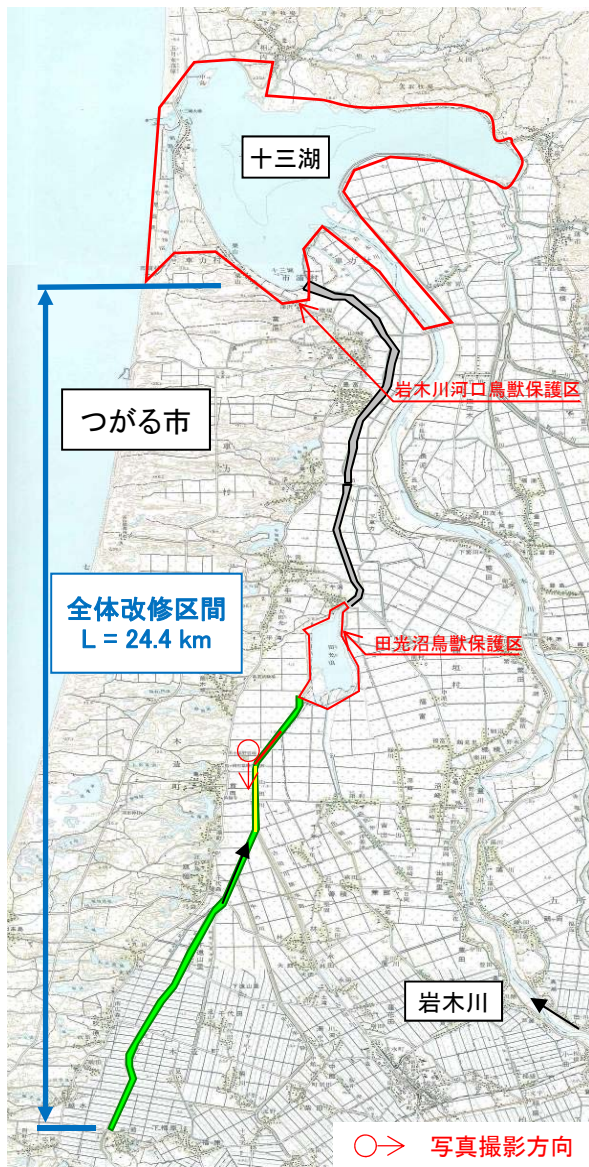
時間 短  
距離 長



質問者	藤田 委員		
番号	H26-4	事業名	河川改良事業
地区名等	山田川		
<p>(質問等)</p> <p>1 環境配慮指針チェック表について</p> <p>この地域は国内希少種のおおせッカが生息するアシ原を通っている。そのため、工事に伴うおおせッカの生息環境への配慮がほしいがどうか。何か対策が取られているようなら、具体的な内容を伺いたい。</p> <p>なお、この地域でおおせッカの生息調査等を行っている研究者は次の3名である。</p> <p>盛岡大学河川生態学研究会齊藤宗勝氏、青森市教育研修センター齊藤信夫氏及び岩木川研究委員竹内健悟氏。</p>			
<p>【回答】</p> <p>本事業は、十三湖から県道越水木造線三ツ館橋までのL=24.4kmにおいて、河道掘削により洪水の被害を防ぐ河川改修事業であり、これまでの事業の進捗状況は別添資料のとおりとなっています。</p> <p>本事業区間には、おおせッカの生息地として知られ、鳥獣保護区として指定されている岩木川下流部の岩木川河口鳥獣保護区及び屏風山地区(平滝沼、ベンセ沼、田光沼)の田光沼鳥獣保護区が含まれているものの、同保護区区間では、流下能力を満足していることから、工事施工範囲外となっています。</p> <p>本事業は、河道掘削により流下能力を向上させることとしており、掘削にあたっては、現在ヨシが生息していない河道内の平水位以下の部分や中州の撤去を実施する計画であり、おおせッカの生息環境となるヨシ原への影響は少ないと考えています。</p>			

# 4 山田川河川改良事業

## 事業実施箇所図



事業実施箇所

H24以前	黒
H25	黄
H26予定	赤
H27以降	緑

## 河道掘削 着工前

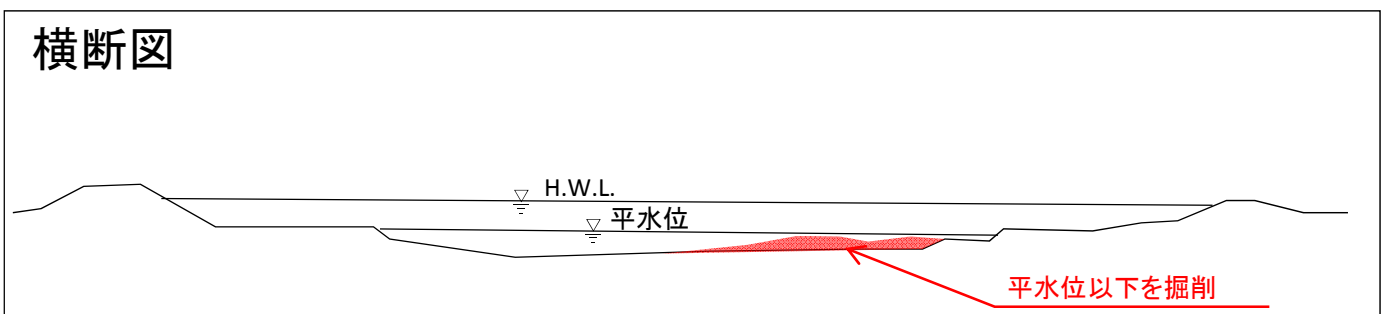


## 河道掘削 完成



工事着手前において、ヨシが生息していない平水位以下の部分を掘削している。

## 横断図



質問者	田村 委員				
番号	H26-6	事業名	港湾改修事業		
地区名等	仏ヶ浦港 長後地区				
(質問等)					
<p>需要推計におけるH24年までの観光船利用客数実績値をお示しいただきたい。</p>					
【回答】					
観光船利用客数実績値(S59～H24)					
S59	43,083	H 6	61,380	H16	58,177
S60	42,397	H 7	53,433	H17	46,703
S61	52,279	H 8	58,727	H18	51,367
S62	58,619	H 9	48,146	H19	59,062
S63	52,119	H10	60,050	H20	63,869
H 1	38,496	H11	67,674	H21	82,026
H 2	40,070	H12	63,140	H22	73,896
H 3	52,628	H13	61,577	H23	25,023
H 4	57,118	H14	64,327	H24	47,949
H 5	50,514	H15	67,943		

送信者	藤田 委員		
番号	H26-6	事業名	港湾改修事業
地区名等	仏ヶ浦港 長後地区		
<p>(質問等)</p> <p>当該計画地、仏ヶ浦は海蝕断崖の美しい下北半島国定公園の核心部であり、事業の執行上、景観への配慮が特に重要と思われる。</p> <p>事業がほとんど終わっているので、無理なようなら次の意見には拘泥するものではないこととお断りする。</p> <p>工作物である防波堤、物揚場はなるべく目立たないように作るべきである。具体的には、</p> <p>両側に伸ばす防波堤の延伸部分は現計画高(2.4m?)をできる限り低くする。</p> <p>物揚場の延伸部分の必要性を再度検討し、場合によっては現在の70mをもって取りやめる。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>			
<p>【回答】</p> <p>について</p> <p>現在整備中の防波堤の計画高さ(D.L.+2.0m)は、港内波高の低減に密接に関わるものであり、計画高さを低くした場合、港内の波高を十分に低下させることができず、防波堤の整備目標である接岸可能割合97.5%以上が達成できない、又は低い計画高さの状態でも目標を達成するためには防波堤を更に長くする必要があり、不経済となります。</p> <p>現計画高さは、当初設計時にできるだけ高さを低くし、且つ目標接岸可能割合を達成するため、-1.5m~+2.5mの間を50cm刻みで検討したものであり、その検討の中で最適と判断されたものであります。</p> <p>なお、各施設の構造及び海面上に出る防波堤上部工部分やその他施設の修景については、周囲の景観との調和を考慮する必要があるため、「仏ヶ浦地区管理運営協議会」「仏ヶ浦港景観・環境検討委員会」を立ち上げ、本地区の景観及び環境の保全との整合と、安全で快適な港湾空間の形成を基本に、方針を取りまとめ、実施されてきたものであります。</p> <p>について</p> <p>平成21年度に行った再評価において、「利用船舶の状況を見極めて、防波堤の完成後(平成34年度以降)に着手する」としています。</p> <p>利用船舶とは、青森～佐井間の観光船であるポーラスター(全長32m)或いは同級程度の船舶の利用を想定したのですが、将来、このクラスの船舶が仏ヶ浦港に入港となった場合、物揚場の延長が20m不足するため、延伸する必要が生じます。しかし、入港の見込みがない場合は延伸する必要が生じないことから、ご質問のとおり、現在の70mをもって取りやめすることになります。</p>			