

# 公共事業再評価調書

整理番号 H19 - 2

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 1
		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	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 平内町～青森市																																																
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 % 県 100 % 市町村 % その他 %																																																	
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 25 年度 ( 平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度 )																																																		
事業目的	<p>・一般県道増田浅虫線は、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。本路線は、一般国道 4 号の代替道路であるが、平内町増田地区から青森市浅虫地区を通過する約 2.2km の区間は、未舗装であり、冬期閉鎖区間となっている。また、幅員が狭小 (Wmin=2.5m) で急勾配区間 (I=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、3種 4級、設計速度 40km/h の規格で現道拡幅事業を実施している。</p>																																																		
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>当初計画時</th> <th>再評価時</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<sup>2</sup></td> <td>15,300 m<sup>2</sup></td> <td>0 m<sup>2</sup></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、当初計画時と比較して変更はない。</p>			区 分	当初計画時	再評価時	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 <sup>2</sup>	15,300 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	橋梁工	1 橋	1 橋	0 橋																								
区 分	当初計画時	再評価時	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 <sup>2</sup>	15,300 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>																																																
橋梁工	1 橋	1 橋	0 橋																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 700 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～16年度</th> <th>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>小 計</th> <th>20年度～</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>438</td> <td>262</td> <td>700</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 56 )</td> <td>( 34 )</td> <td>( 90 )</td> </tr> <tr> <td>年 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>61</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>20</td> <td>85</td> <td>615</td> <td>700</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 90 )</td> <td>( 90 )</td> </tr> </tbody> </table>				～16年度	17年度	18年度	19年度	小 計	20年度～	合 計	計 画					438	262	700	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 56 )	( 34 )	( 90 )	年 月変更								実 績	61	0	4	20	85	615	700	(うち用地費)	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 90 )	( 90 )
	～16年度	17年度	18年度	19年度	小 計	20年度～	合 計																																												
計 画					438	262	700																																												
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 56 )	( 34 )	( 90 )																																												
年 月変更																																																			
実 績	61	0	4	20	85	615	700																																												
(うち用地費)	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 90 )	( 90 )																																												

## 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)		12.1 % [ / ]	19.4 % [ / ]
			( 0 % ) [ / ]	( 0 % ) [ / ]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 ( 338百万円)	0 %	0 %
	舗装工 ( 75百万円)	0 %	0 %	
	橋梁工 ( 81百万円)	0 %	0 %	
説 明	<p>・本路線については、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・調整を重ねながら設計作業を行ってきたが、公共事業費の大幅な削減を背景に、平成 17 年度は事業休止となったものである。このため現時点では進捗状況が低調となっているが、県単独事業から補助事業へのシフト等の施策実施に伴う事業費の確保により、平成 20 年度から積極的な事業展開が可能となることから、今後は用地取得を促進し、平成 25 年度の事業完了に向け計画的に工事を進める予定である。</p>			
問題点・ 解決見込み	<p>・公共事業費の大幅な削減と関係機関との協議・調整に多くの時間を要したため、現時点では進捗状況が低調となっているが、事業を進めるに当たっての障害要因が無く、平成 20 年度からは積極的な事業展開が可能となることから、今後は順調に事業進捗を図ることが出来る。</p>			
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"> <li>平成15年10月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、道路整備事業について、透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図ることとしている。</li> </ul>	<p>[県内の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、冬期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。</li> </ul>	
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元からは、一般国道4号の代替機能確保及び農道との接続による物流機能の強化、並びに青森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、青森市及び平内町から要望書が出され、整備促進が望まれている。</li> </ul>		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>本路線は、一般国道4号の代替機能を持っているが、平内町増田地区から青森市浅虫地区までの約2.2kmの区間は、未舗装であり、冬期閉鎖区間となっている。また、幅員が狭小(Wmin=2.5m)で急勾配区間(I=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。安全で円滑な交通の確保を図るためにも早期の整備が必要である。</li> </ul>		(a) · b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成18年に本工区の起点部に接続する農道が2車線で整備されたため、農産物の輸送経路として、今後交通量の増加が見込まれることから本路線の重要性は益々高まっている。</li> <li>また本工区の終点部には、青森市大字久栗坂地区を起点とする青森市道浅虫ダム線が接続しており、現在青森市では車道部を2車線へ拡幅する事業に着手し、整備を進めている。本路線の前後区間が2車線整備されることから、道路規格の不連続性を解消するためにも早期に整備する必要がある。</li> </ul>		(a) · b	
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道4号の代替機能確保及び農道との接続による物流機能の強化、並びに青森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、青森市及び平内町から要望書が出され早期整備が求められている。</li> </ul>		(a) · b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道4号の代替道路として、災害時において重要な役割を担う。</li> <li>一般国道4号の渋滞時には、本路線への交通転換により、渋滞の早期緩和が期待される。</li> <li>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。</li> <li>平内町東部地域（田茂木地区、内童子地区、外童子地区、松野木地区等）から特別急行列車の停車駅であるJR浅虫温泉駅へのアクセス性が向上するため、交通連携の強化が図られる。</li> <li>青森市と平内町を連絡する道路であることから、地域間の交流による活性化が期待される。</li> <li>現在は、未改良・未舗装のため冬期間の通行が不可能であるが、本事業の整備により一年を通じて安全に通行する事が可能な道路構造となる。</li> </ul>			

(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	599 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	142 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	741 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	820 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	96 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	10 百万円	- 百万円
	(4)防災便益	- 百万円	218 百万円	- 百万円
	(5)	- 百万円	百万円	- 百万円
	総便益	- 百万円	1,144 百万円	- 百万円
B / C			1.54	
<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"> <li>公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針 (平成16年2月 国土交通省)</li> <li>費用便益分析マニュアル (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)</li> <li>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18年10月 青森県)</li> </ul> <p>[費用対効果分析における特記事項]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県単独事業のため、当初計画時に費用対効果分析は行っていない。</li> </ul>				

(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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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っている。</li> </ul>	(a) · b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、国有林野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が大きく、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。</li> </ul>	(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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・青森市及び平内町より整備促進の要望が出されている。</li> </ul>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該工区は、一般国道4号の代替道路であるが、未改良・未舗装であることから道路利用者の安全性確保及び利便性向上を図るための早期の道路整備が求められている。</li> </ul>	(a) · b		
環境影響への配慮	<p>【地域別環境配慮指針への対応】</p> <table border="1"> <tr> <td>地域区分</td> <td>A2c</td> </tr> </table> <p>(1)対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>(2)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域の自然環境に配慮し、森林の伐採面積及び地形の改変量に与える影響が最も少なくなるようなルート選定及び設計を行っている。</li> </ul>	地域区分	A2c	<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)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事を行う際は、地域の生活環境に配慮し、低排出ガス、低騒音並びに低振動の重機械を使用する。</li> <li>・土砂の運搬の際は、土埃の発生を防止するため、適度に散水を行う。</li> <li>・表土露出箇所については、景観保全や土砂流出に配慮し、張芝による植生を行う。</li> </ul>	(a) · b
地域区分	A2c				
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該地域は、特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域に指定されている。</li> <li>・青森市道浅虫ダム線及び広域農道等との構成により、青森市東部地域と野辺地町間を連絡する一般国道4号の広域的代替道路ネットワークとして機能する。</li> <li>・当該地域は、浅虫夏泊県立自然公園に指定されており、平成17年度の観光入込客数は1,653千人で本県有数の観光拠点となっている。</li> </ul>				

### 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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等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。したがって、対応方針を「継続」とした。</li> </ul>			
備考				

### 4 公共事業再評価審議委員会意見

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)			