

# 公共事業再評価調査

整理番号 H20 - 13

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 其他 ( )																																																
事業名	緊急道路建設整備事業	地区名等	青森浪岡線 八ツ役 市町村名 青森市																																																
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 55 % 県 45 % 市町村 % 其他 %																																																	
採択年度	平成 11 年度 ( 用地着手 平成 11 年度 / 工事着手 平成 11 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>・主要地方道青森浪岡線は、青森市堤地内の国道4号を起点とし、浪岡地区へ至る幹線道路であり、青森空港へのアクセス機能を有する道路である。空港関連事業として、アクセス道路高田バイパスが平成8年度から事業化され、また、青森空港滑走路の3,000m化も計画されていることから、本路線の交通量増加が見込まれる。しかしながら、八ツ役から荒川間は、卸売団地が隣接することもあり交通混雑するとともに、荒川小学校への通学路でありながら、歩道未整備・路肩幅員狭小により冬季に堆雪幅が不足し、車両同士のすれ違いなどに支障を来している。このため、アクセス機能の強化、通学児童や車輛の安全で円滑な交通の確保を目的として、3種2級、設計速度60km/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>2,100 m</td> <td>2,100 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>13.0(24.5) m</td> <td>13.0(24.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>2,100 m</td> <td>2,100 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>36,500 m<sup>2</sup></td> <td>36,500 m<sup>2</sup></td> <td>0 m<sup>2</sup></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	2,100 m	2,100 m	0 m	計画幅員	13.0(24.5) m	13.0(24.5) m	0 m	改良工	2,100 m	2,100 m	0 m	舗装工	36,500 m <sup>2</sup>	36,500 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>																												
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	2,100 m	2,100 m	0 m																																																
計画幅員	13.0(24.5) m	13.0(24.5) m	0 m																																																
改良工	2,100 m	2,100 m	0 m																																																
舗装工	36,500 m <sup>2</sup>	36,500 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 4,622 百万円 ( 単位：百万円 )</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~ 17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>小 計</th> <th>21年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3,081</td> <td>1,541</td> <td>4,622</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 2,007 )</td> <td>( 1,003 )</td> <td>( 3,010 )</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>3,292</td> <td>220</td> <td>220</td> <td>110</td> <td>3,842</td> <td>780</td> <td>4,622</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 2,290 )</td> <td>( 196 )</td> <td>( 184 )</td> <td>( 41 )</td> <td>( 2,711 )</td> <td>( 299 )</td> <td>( 3,010 )</td> </tr> </tbody> </table>				~ 17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度~	合 計	計 画					3,081	1,541	4,622	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 2,007 )	( 1,003 )	( 3,010 )	年 月変更								実 績	3,292	220	220	110	3,842	780	4,622	(うち用地費)	( 2,290 )	( 196 )	( 184 )	( 41 )	( 2,711 )	( 299 )	( 3,010 )
	~ 17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度~	合 計																																												
計 画					3,081	1,541	4,622																																												
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 2,007 )	( 1,003 )	( 3,010 )																																												
年 月変更																																																			
実 績	3,292	220	220	110	3,842	780	4,622																																												
(うち用地費)	( 2,290 )	( 196 )	( 184 )	( 41 )	( 2,711 )	( 299 )	( 3,010 )																																												

## 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)		83.1 % [ / ] ( 90.1 % ) [ / ]	124.7 % [ / ] ( 135.1 % ) [ / ]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (666百万円)	74.9 %	112.4 %
		舗装工 (818百万円)	61.7 %	92.7 %
説 明	<p>・今年度末の用地進捗率は約90%の見込みであり、今後は用地取得の早期完了を図り、計画的に整備を進める。 ・工事の実施にあたっては、卸売団地入口から荒川小学校までの歩道整備を優先する。</p>			
問題点・解決見込み	<p>・事業反対者が1名おり手続きに一定の期間を要する。現在、引き続き用地交渉を進めており、早期解決を図ることとしている。</p>			
事業効果発現状況	<p>・これまでに、起点部の一般国道103号交差点付近と中間部の卸売団地入口付近の合わせてL=400mを部分供用しており、一部、交通混雑が緩和され整備効果が発現されている。</p>			

(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、冬季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>平成16年8月に、青森市教育委員会から「歩道が整備されていないことから、第二間屋町周辺の子供たちは通学路として南側の旧県道を利用しており、大きく迂回し集団で登下校しなければならない状況にあり、児童の通学の安全性の確保と利便性の向上を図り、歩道整備の早期着工をしてほしい」という要望が出されている。</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>当該工区は、卸売団地が隣接することもあり交通混雑するとともに、荒川小学校への通学路でありながら、歩道未整備・路肩幅員狭小により冬季堆雪幅が不足し、車両同士のすれ違いなどに支障を来している。</li> <li>青森空港へのアクセス道路として、平成18年度には、高田バイパスが供用開始し、引き続き荒川青森停車場線までの拡幅工事も完成したことから、連続性を確保するため当該工区の早期整備が必要である。</li> </ul>			(a) · b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成19年3月の青森空港の高機能計器着陸装置「カテゴリー」での供用開始に伴い、濃霧による欠航便数が平成19年はゼロとなり、乗降客数が増加傾向にあることから、「青森空港」へのアクセスの向上を図るためにも、当該工区の整備の必要性が高まっている。</li> <li>平成17年4月の合併（青森市と浪岡町）により、各地域間の連携を強化するため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>今年度末の用地進捗率は約90%を見込みであり、地域住民からは、事業に対する理解が得られ当該工区の早期完成が望まれている。</li> <li>青森教育委員会から「歩道整備の早期着工」を強く要望されている。</li> </ul>			(a) · b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該工区の整備に伴い、歩道を確保することにより、荒川小学校に通学する児童の安全が確保されるとともに、沿道環境についても改善される。</li> <li>市街地東部から青森空港へのアクセス強化が図られる。</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	5,141 百万円	- 百万円
	(2) 維持修繕費	- 百万円	192 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	5,333 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	- 百万円	9,976 百万円	- 百万円
	(2) 走行費用減少便益	- 百万円	83 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
	総便益	- 百万円	10,059 百万円	- 百万円
B / C			1.89	
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> <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> </ul>			(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> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業採択時が県単独事業のため、当初計画時に費用対効果分析は行っていない。</li> </ul>			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> <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>・現道は、北側の市街地と荒川に挟まれるため、バイパスルートでは、用地補償の増大や橋梁などの大規模構造物が必要となり、経済的に不利になることから、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>・用地買い取り請求が出されている。</li> <li>・青森市教育委員会から「歩道の早期整備」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>・歩道が整備されていないことから、第二問屋町周辺の子供たちは通学路として南側の旧県道を利用しており、大きく迂回し集団で登下校しなければならない状況にあり、児童の通学の安全性の確保と利便性の向上のため、道路整備の早期着工を求めている。</li> </ul>	(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>高架構造物の建設</td> <td>海底・海中建造物の設置や建設</td> </tr> </table> <p>(3)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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措置を講じている。</li> <li>・低騒音・低振動仕様の重機を使用している。</li> <li>・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。</li> <li>・地下埋設物の調査を実施し、ライフラインの破損等防止に配慮している。</li> </ul>		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	<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、振興山村地域に指定されている。</li> <li>・当該事業を実施中の青森市は、平成22年度に東北新幹線新青森駅（仮称）が開業する予定となっている。</li> </ul>														

## 3 対応方針(事業実施主体案)

総合評価	<p>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）</p>
評価理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗状況の項目に阻害要因があり「B」評価となっているものの、荒川小学校の通学路となっており児童の通学の安全を確保するためにも、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	<p>対応方針（案）どおり                      対応方針（案）を修正すべき</p>
委員会評価	<p>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）</p>
附帯意見	<p>（附帯意見がある場合に記載）</p>
評価理由	<p>（委員会意見が「対応方針（案）を修正すべき」の場合に記載）</p>