

公共事業再評価調査

整理番号 H20 - 4

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 (1 6 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	市町村合併支援事業	地区名等	再賀木造線 千年～善積 市町村名 つがる市																																																
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 5 年度 (用地着手 平成 7 年度 / 工事着手 平成 8 年度)																																																		
終了予定年度	平成 30 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)																																																		
事業目的	<p>・一般県道再賀木造線は、一般県道豊川館岡線を起点に重用区間の一般県道林五所川原線を経由し、一般県道川除木造線に接続する南北に走る地域の生活道路である。なかでも、公共施設のある木造地区や商業施設のある柏地区への通勤、通学、買い物などに利用されている。当該地区は、重用部分において路線が複雑に形成されているとともに、車道幅員が狭小(Wmin=4.5m)で車輦のすれ違いに支障を来している。このため、安全で円滑な交通の確保と利便性の向上を目的として、当該路線と林五所川原線の 2 路線を包括し、3種3級、設計速度60km/hの規格でバイパス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>4,930 m</td> <td>4,930 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>4,930 m</td> <td>4,930 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>44,370 m</td> <td>44,370 m</td> <td>0 m</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	4,930 m	4,930 m	0 m	計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(12.5) m	0 m	改良工	4,930 m	4,930 m	0 m	舗装工	44,370 m	44,370 m	0 m																												
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	4,930 m	4,930 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(12.5) m	0 m																																																
改良工	4,930 m	4,930 m	0 m																																																
舗装工	44,370 m	44,370 m	0 m																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 <u>3,282</u> 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>2,020</td> <td>1,262</td> <td>3,282</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(361)</td> <td>(225)</td> <td>(586)</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>2,032</td> <td>17</td> <td>40</td> <td>30</td> <td>2,119</td> <td>1,163</td> <td>3,282</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(576)</td> <td>(2)</td> <td>(0)</td> <td>(6)</td> <td>(584)</td> <td>(2)</td> <td>(586)</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					2,020	1,262	3,282	(うち用地費)	()	()	()	()	(361)	(225)	(586)	年 月変更								実 績	2,032	17	40	30	2,119	1,163	3,282	(うち用地費)	(576)	(2)	(0)	(6)	(584)	(2)	(586)
	～ 17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度～	合 計																																												
計 画					2,020	1,262	3,282																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(361)	(225)	(586)																																												
年 月変更																																																			
実 績	2,032	17	40	30	2,119	1,163	3,282																																												
(うち用地費)	(576)	(2)	(0)	(6)	(584)	(2)	(586)																																												

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 (うち用地費)		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
			64.6 % [/]	104.9 % [/]
			(99.7 %) [/]	(161.9 %) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (2353百万円)	61.3 %	99.6 %
	舗装工 (342百万円)	27.2 %	44.3 %	
		%	%	
説 明	<p>・今年度末の用地取得は概成する見込みであり、残る用地取得の早期完了を図り、計画的に整備を進める。</p>			
問題点・解決見込み	<p>・未買収箇所は、相続問題 2 箇所を含む 4 箇所が難航しており手続きに一定の期間を要する。現在、引き続きつがる市の協力を得ながら手続きを進めており、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、再賀木造線起点側 9 8 0 m、林五所川原線終点側 3 6 0 m を部分供用しており、一部、道路利用者の安全性及び走行性の向上が図られ整備効果が発揮されている。</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"> 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。 	<p>【県内の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> 旧木造町町議会議員から、道路利用者の安全確保のため道路整備の要望が出されている。 		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 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。 当該地区は、重用部分において路線が複雑に形成されているとともに、車道幅員が狭小で車輛のすれ違いに支障を来していることから、安全で円滑な交通の確保と利便性の向上を図るため、早期の整備が必要である。 			(a) . b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年12月の津軽自動車道「浪岡五所川原道路」7.6kmが供用されたことに伴い、青森市への利便性が向上し、当該地域からの利用増大も予想されることから、当該工区の整備の必要がある。 平成17年2月の合併（木造町と森田村、柏村、稲垣村、車力村）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。 			(a) . b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 旧木造町町議会議員から要望が出されている。 今年度末の用地取得は概成する見込みであり、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。 			(a) . b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 複雑な線形の改善がなされ、安全で円滑な交通の確保と利便性の向上が図られる。 現道の通過交通がバイパスへ転換されることにより、歩行者等の安全が確保されるなど沿道環境の改善が図られる。 			

(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	3,776 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	271 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	4,047 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	3,105 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	87 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	-28 百万円	- 百万円
	(4)冬期便益	- 百万円	854 百万円	- 百万円
	(5)防災便益	- 百万円	650 百万円	- 百万円
	総便益	- 百万円	4,668 百万円	- 百万円
B / C			1.15	
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"> 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） 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） 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） 			(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"> 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。 			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"> ・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。 ・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。 	(a) . b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルートとしては、現道拡幅と何れも集落を回避する複数（6線）のバイパスルートが考えられるが、現道拡幅ルートは、沿線には補償対象となる家屋が立地しているため、家屋移転などにより地域生活に与える影響が大きくなること、また、他のバイパスルートは計画延長が長くなることから、経済的にも不利であり、計画延長が短く木造方面への利便性も優れている実施中のバイパス案が最適である。 	(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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧木造町町会議員より要望が出されている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設のある木造地区や商業施設のある柏地区への通勤・通学・買い物、津軽自動車道「浪岡五所川原道路」が供用されたことに伴う青森市への利便性の向上のため、早期の道路整備を求めている。 	(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"> ・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。 ・埋蔵文化財の現地確認を行う。 ・低騒音・低振動仕様の重機を使用している。 ・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。 		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"> ・当該地域は、特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域、過疎地域、半島振興地域に指定されている。 ・当該地域は、津軽平野の中央に位置し冬期間は吹雪による視程障害が頻繁に発生する。 														

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"> ・事業の進捗状況の項目に阻害要因が有り「B」評価となっているものの、公共施設や商業施設へのアクセス道路としての機能を有するなど、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。
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)