

公共事業再評価調査

整理番号 H20 - 9

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 - M A I L	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	小友板柳停車場線 小友 市町村名 弘前市																																																
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 16 年度 / 工事着手 平成 19 年度)																																																		
終了予定年度	平成 24 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)																																																		
事業目的	<p>・一般県道小友板柳停車場線は、弘前市小友地内の主要地方道弘前鰯ヶ沢線を起点とし、一級河川岩木川、一般国道339号と交差して「R五能線板柳駅に至る地域の生活道路である。当該計画は、岩木山麓周辺と青森市浪岡地区を結び、青森空港に連絡する「津軽横断道路」の一部を構成する広域幹線道路として位置付けられている。本路線のうち弘前市小友地区は、小友小学校への通学路であるが歩道の未整備区間があり交通安全上危険な区間があるとともに、人家連担区間で車道幅員が狭小(Wmin=4.5m)であるため車両同士のすれ違いに支障を来している。また、青森空港から岩木山麓を含む「津軽国定公園」等へのアクセス向上、沿線地域の連携及び地場産業の振興を目的に、平成9年度から事業着手していた(仮称)「板柳大橋」の開通により、通過交通量の増加が予想される。このため、安全で円滑な交通の確保、アクセス機能強化を目的として、3種2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>2,360 m</td> <td>2,360 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.5(12.0) m</td> <td>6.5(12.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>2,302 m</td> <td>2,302 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>23,000 m</td> <td>23,000 m</td> <td>0 m</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	2,360 m	2,360 m	0 m	計画幅員	6.5(12.0) m	6.5(12.0) m	0 m	改良工	2,302 m	2,302 m	0 m	舗装工	23,000 m	23,000 m	0 m	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	2,360 m	2,360 m	0 m																																																
計画幅員	6.5(12.0) m	6.5(12.0) m	0 m																																																
改良工	2,302 m	2,302 m	0 m																																																
舗装工	23,000 m	23,000 m	0 m																																																
橋梁工	1 橋	1 橋	0 橋																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 1,800 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>1,286</td> <td>514</td> <td>1,800</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(236)</td> <td>(94)</td> <td>(330)</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>265</td> <td>174</td> <td>157</td> <td>130</td> <td>726</td> <td>1,074</td> <td>1,800</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(233)</td> <td>(88)</td> <td>(9)</td> <td>(0)</td> <td>(330)</td> <td>(0)</td> <td>(330)</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					1,286	514	1,800	(うち用地費)	()	()	()	()	(236)	(94)	(330)	年 月変更								実 績	265	174	157	130	726	1,074	1,800	(うち用地費)	(233)	(88)	(9)	(0)	(330)	(0)	(330)
	~ 17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度~	合 計																																												
計 画					1,286	514	1,800																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(236)	(94)	(330)																																												
年 月変更																																																			
実 績	265	174	157	130	726	1,074	1,800																																												
(うち用地費)	(233)	(88)	(9)	(0)	(330)	(0)	(330)																																												

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
			40.3 % [/]	56.5 % [/]
			(100 %) [/]	(140 %) [/]
	主要工種	改良工 (527百万円)	48.0 %	67.3 %
毎割合 (事業費)	舗装工 (400百万円)	0 %	0 %	
	橋梁工 (400百万円)	0 %	0 %	
説 明	・平成19年度までに用地取得を完了しており、同時に改良工事に着手し、今後も計画的に整備を進める。			
問題点・解決見込み	・事業を進めるに当たっての阻害要因は無く、順調に事業の進捗を図ることが出来る。			
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"> ・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"> ・青森空港から岩木山麓を含む「津軽国定公園」へのアクセスの向上や道路利用者の安全確保のため、板柳町長を会長とする「津軽横断道路建設促進期成同盟会」から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。 ・災害対策基本法に基づく緊急輸送道路ネットワーク計画の中で第2次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・当該工区は、人家連担区間で車道幅員が狭小であるため車両同士のすれ違いに支障を来している。 ・平成15年11月に「津軽りんご大橋」（仮称「板柳大橋」）が開通し、青森空港から岩木山麓を含む「津軽国定公園」へのアクセス機能強化や安全で円滑な交通の確保のため、「津軽横断道路」を構成する路線の一部として早期の整備が必要である。 		(a) · b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> ・「津軽りんご大橋」が開通したことにより、青森空港と「津軽国定公園」へのアクセスの向上が図られたこと、また、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、「津軽国定公園」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。 		(a) · b	
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成19年度までに用地については完了しており、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。 ・弘前市から重点事業として「青森空港と岩木山麓を直結する道路整備」について要望が出されている。 		(a) · b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の交通利便性の向上が図られるとともに、沿道環境の改善に寄与する。 ・第2次緊急輸送道路として、地震等の災害時において重要な役割を担う。 ・青森空港から「津軽国定公園」へのアクセスの機能強化が図られ、観光客の交通利便性の向上に寄与する。 ・弘前市西北部のリンゴ生産地から、板柳町津軽りんご市場へのアクセス向上が図られる。 ・「津軽横断道路」の整備により、東北縦貫自動車道浪岡インターチェンジや平成22年度開業予定の東北新幹線新青森駅（仮称）とを結ぶ広域交通体系の強化が図られる。 			

(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	1,667 百万円	- 百万円
	(2) 維持修繕費	- 百万円	164 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	1,831 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	- 百万円	4,407 百万円	- 百万円
	(2) 走行費用減少便益	- 百万円	140 百万円	- 百万円
	(3) 交通事故減少便益	- 百万円	14 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	4,561 百万円	- 百万円
	B / C		2.49	
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） 			(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"> ・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。 			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"> ・比較ルートとしては、現道拡幅と小友集落北側を迂回するバイパスルートが考えられるが、現道拡幅ルートについては、沿線に補償対象となる家屋が多く立地しているため、家屋移転などにより地域生活に与える影響が多きいことや縦断線形の改善に伴い隣接地へのアクセスが困難となる。また、小友集落北側を迂回するバイパスルートについては、起点側主要地方道弘前鱈ヶ沢線への接続に際し交差点が近接し、交通安全上危険であることや河川への架橋が必要となることなど、いずれも経済的にも不利となるため、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"> ・弘前市より整備促進の要望が出されている。 ・板柳町長を会長とする「津軽横断道路建設促進期成同盟会」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"> ・青森空港から岩木山麓を含む「津軽国定公園」へのアクセスの向上や道路利用者の安全確保のため、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。 ・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、豪雪地帯、積雪寒冷特別地域に指定されている。 ・当該地域の西側には津軽国定公園を配し、平成18年度の観光入込客数は3,085千人(全体の約23%)となっており、自然公園では県内一の観光地となっている。 														

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"> ・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。 			
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)			