

公共事業再評価調査

整理番号 H21 - 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 その他 ()																																																
事業名	地方特定道路建設整備事業	地区名等	弘前岳鯉ヶ沢線 芦沼町 市町村名 鯉ヶ沢町																																																
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 12 年度 (用地着手 平成 15 年度 / 工事着手 平成 15 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>・主要地方道弘前岳鯉ヶ沢線は、弘前市城東地内の国道7号を起点とし、岩木山の南側を経由し、鯉ヶ沢町田中町地内の国道101号を終点とする幹線道路であり、岩木山を中心とする観光路線として年間を通じて利用者の絶えない路線である。</p> <p>本路線の内、鯉ヶ沢町芦沼地区は、急勾配、急カーブが連続することから、特に大型観光バス等のすれ違いが困難など安全・円滑な交通に支障を来していることから、通行機能強化の確保を目的として、3種3級、設計速度50km/hの規格で一部バイパス区間を含む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>1,030 m</td> <td>1,030 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(9.0) m</td> <td>6.0(9.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,030 m</td> <td>1,030 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>9,270 m</td> <td>9,270 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>橋</td> <td>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> <p>・改良工事の精査により事業費の縮減を図った。</p>			区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	1,030 m	1,030 m	0 m	計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m	改良工	1,030 m	1,030 m	0 m	舗装工	9,270 m	9,270 m	0 m	橋梁工	橋	橋	0 橋																								
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	1,030 m	1,030 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m																																																
改良工	1,030 m	1,030 m	0 m																																																
舗装工	9,270 m	9,270 m	0 m																																																
橋梁工	橋	橋	0 橋																																																
事業費	<p>○当初計画時総事業費 680 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21年度</th> <th>小 計</th> <th>22年度～</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>390</td> <td>117</td> <td>507</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(21)</td> <td>(6)</td> <td>(27)</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>137</td> <td>0</td> <td>10</td> <td>20</td> <td>167</td> <td>340</td> <td>507</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(20)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(7)</td> <td>(27)</td> <td>(0)</td> <td>(27)</td> </tr> </tbody> </table>				～18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度～	合 計	計 画					390	117	507	(うち用地費)	()	()	()	()	(21)	(6)	(27)	〈 年 月変更〉								実 績	137	0	10	20	167	340	507	(うち用地費)	(20)	(0)	(0)	(7)	(27)	(0)	(27)
	～18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度～	合 計																																												
計 画					390	117	507																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(21)	(6)	(27)																																												
〈 年 月変更〉																																																			
実 績	137	0	10	20	167	340	507																																												
(うち用地費)	(20)	(0)	(0)	(7)	(27)	(0)	(27)																																												

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
			32.9 % [/]	42.8 % [/]
			(100 %) [/]	(130 %) [/]
	主要工種	改良工 (444 百万円)	33.6 %	43.6 %
毎割合 (事業費)	舗装工 (63 百万円)	28.6 %	37.5 %	
	(百万円)	%	0 %	
説 明	・平成20年度末の用地取得率は約89%であり、起点側については一部供用していることから、用地取得の早期完了を図り計画的に整備を進める必要がある。			
問題点・解決見込み	・未取得用地の地権者と用地交渉中であり、解決する方向で協議中であることから引き続き用地交渉を進め、早期解決を図る予定である。			
事業効果発現状況	これまでに起点部264mを供用しており、観光バス等の大型車両の通行が改善され、道路利用者の安全性及び走行性の向上が図られている。			

(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"> 鱒ヶ沢町から、早期整備が望まれている。 		
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。 当該路線は、岩木山を中心とする観光路線として年間を通じて利用者の絶えない路線であるが、当該工区は、急勾配、急カーブが連続しており、安全・円滑な交通に支障を来している。 			(a) . b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 当該工区の前区間が改築済みでありながら、当該工区において道路線形が急激に変化するため安全走行上の連続性が途切れ、交通の安全性を欠いているため、早急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"> 用地取得率は、約89%である。 鱒ヶ沢町から、早期整備が望まれている。 			(a) . b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 雪灯籠まつりに代表される観光都市弘前市、冬の岩木山周辺及び西海岸を周遊する観光ルートとして冬期間でも大型バスが安全に走行できる路線の整備により冬期観光振興への役割が期待されている。 			

(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	472 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	75 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	547 百万円	- 百万円
便益項目	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	146 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	7 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	1 百万円	- 百万円
	(4)冬期費用便益	- 百万円	55 百万円	- 百万円
	(5)防災便益	- 百万円	296 百万円	- 百万円
	総便益(B)	- 百万円	505 百万円	- 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	1.507	
	修正総便益(B')	- 百万円	761 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	-	0.92	
	修正費用便益比(B'/C')	-	1.39	
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"> 費用便益分析マニュアル(平成20年11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 県土整備部 道路課) 			(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"> 当該工区は、事業着手時点において県単独事業として着手したことから費用対効果分析は実施していなかったが、今回新たに費用分析を実施し再評価を受けるものである。 			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"> ・山岳道路であることから大幅な代替ルートの設定は、環境に与える影響及び経済性の面から困難なため、現道を活用した局所的なバイパスを含む現道拡幅をすすめる現計案が最適である。 	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> <p>鱈ヶ沢町から、早期整備が望まれている。</p>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <p>急カーブ、急勾配が連続する隘路となっていることから、冬期間でも大型車両が安全に走行できる路線整備が望まれている。</p>	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。 		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、山村振興地域、過疎地域に指定されている。 														

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、事業用地の取得に向け調整中であり、着実に事業を推進する必要があることから対応方針を「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				
評価理由				