

# 公共事業再評価調査

整理番号 H21 - 7

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	地域活力基盤道路建設事業	地区名等	五所川原黒石線 梅田 市町村名 五所川原市																																																
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 65 % 県 35 % 市町村 % 其他 %																																																	
採択年度	平成 12 年度 ( 用地着手 平成 12 年度 / 工事着手 平成 年度 )																																																		
終了予定年度	平成 30 年度 ( 平成 21 年 3 月 工期変更 当初計画時 平成 24 年度 )																																																		
事業目的	<p>・主要地方道五所川原黒石線は、五所川原市梅田地区内の国道 1 0 1 号を起点とし、主要地方道五所川原岩木線及び国道 7 号と交差し、黒石市大字山形町地区内の主要地方道大鱒浪岡線を終点とする幹線道路である。                  本路線の内、五所川原市梅田地区は、車道幅員が狭小 ( Wmin = 5 . 0 m ) であり、車両のすれ違いに支障を来していることから、通行機能強化、安全で円滑な交通の確保を目的として、3 種 3 級、設計速度 5 0 k m / 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>1,960 m</td> <td>1,960 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>1,852 m</td> <td>1,852 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>23,150 m</td> <td>23,150 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	1,960 m	1,960 m	0 m	計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(12.5) m	0 m	改良工	1,852 m	1,852 m	0 m	舗装工	23,150 m	23,150 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	1,960 m	1,960 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(12.5) m	0 m																																																
改良工	1,852 m	1,852 m	0 m																																																
舗装工	23,150 m	23,150 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 1,950 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>1,026</td> <td>924</td> <td>1,950</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 118 )</td> <td>( 106 )</td> <td>( 224 )</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>256</td> <td>0</td> <td>35</td> <td>40</td> <td>331</td> <td>1,619</td> <td>1,950</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 24 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 20 )</td> <td>( 44 )</td> <td>( 180 )</td> <td>( 224 )</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					1,026	924	1,950	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 118 )	( 106 )	( 224 )	〈 年 月変更〉								実 績	256	0	35	40	331	1,619	1,950	(うち用地費)	( 24 )	( 0 )	( 0 )	( 20 )	( 44 )	( 180 )	( 224 )
	~18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度~	合 計																																												
計 画					1,026	924	1,950																																												
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 118 )	( 106 )	( 224 )																																												
〈 年 月変更〉																																																			
実 績	256	0	35	40	331	1,619	1,950																																												
(うち用地費)	( 24 )	( 0 )	( 0 )	( 20 )	( 44 )	( 180 )	( 224 )																																												

## 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
			17.0 % [ / ]	32.3 % [ / ]
			( 19.6 % ) [ / ]	( 37.3 % ) [ / ]
	主要工種	改良工 ( 1,050 百万円)	31.5 %	59.9 %
毎割合 (事業費)	舗装工 ( 100 百万円)	0.0 %	0.0 %	
	橋梁工 ( 800 百万円)	0.0 %	0.0 %	
説 明	<p>・平成 1 2 年度に県単独事業として起点交差点部に着手したが、道路事業費の削減により完了予定工区への配分を優先したことから事業費の確保ができず、やむを得ず平成 1 5 年度より事業休止をしていたが、今後の事業展開が可能となったことから平成 2 0 年度に事業休止を解除し、社会情勢の変化等による諸条件の整理と費用便益分析を行った。</p>			
問題点・解決見込み	<p>・休止期間が長期間に及んだため、地域住民に対し計画内容等について説明を行い、事業に対する理解を得た後に用地取得を進める予定である。</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>当該地区唯一の生活道路であるが、歩道未整備の幅員狭小区間であるため、通過交通を分離することによる年間を通じた交通環境の改善を図る必要がある。</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、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。</li> <li>当該地区唯一の生活道路である。</li> </ul>			(a) . b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後、着実な事業展開が見込めることから従来から整備について要望がなされていた当該工区の整備を推進する必要がある。</li> </ul>			(a) . b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>今年度、改めて事業説明会・用地測量を実施し用地取得を進めることとしているが、五所川原市及び地域住民からは当該工区の早期整備が望まれている。</li> </ul>			(a) . b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該区域の円滑な通行が可能となることから、地域の交通利便性の向上が図られるとともに、沿道環境の改善にも寄与する。</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	1,615 百万円	- 百万円
	(2) 維持修繕費	- 百万円	112 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	1,727 百万円	- 百万円
便益項目	(1) 走行時間短縮便益	- 百万円	879 百万円	- 百万円
	(2) 走行費用減少便益	- 百万円	30 百万円	- 百万円
	(3) 交通事故減少便益	- 百万円	百万円	- 百万円
	(4) 冬期便益	- 百万円	247 百万円	- 百万円
	(5) 防災便益	- 百万円	790 百万円	- 百万円
	総便益(B)	- 百万円	1,946 百万円	- 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	1.507	-
	修正総便益(B')	- 百万円	2,933 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	-	1.13	
	修正費用便益比(B'/C')	-	1.70	
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>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)</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 県土整備部 道路課)</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>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。</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	<b>【コスト縮減の検討状況】</b> ・路盤材・舗装合材に再生材を使用し、経費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短縮及び経費縮減を図っている。 ・余裕幅の見直しを行い、取得用地幅・工事費の縮減を図っている。	a. b
代替案	<b>【代替案の検討状況】</b> ・代替ルートは、東側バイパス及び現道拡幅ルートが考えられるが、起点部に近接する国道101号交差点及び河川橋梁との位置関係及び経済性から、実施中の西側バイパスルートが最適である。	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	<b>【住民ニーズの把握方法】</b> 五所川原市から整備要望がなされている。	<b>【住民ニーズ・意見】</b> ・現道の幅員が狭いため、大型車両のすれ違いが困難であり、歩行者が交通の危険にさらされていることから、バイパスの早期整備要望が望まれている。	a. b
環境影響への配慮	<b>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</b> (1)対応状況 配慮している 配慮していない (2)区分 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 (3)対応内容 ・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。		a. b
地域の立地特性	・当該地域は、特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域、半島振興対策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	・全ての項目がA評価である他、地元の要望も強く地域交通環境の改善を図るため着実に事業を推進する必要があると考へ対応方針を「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	