

公共事業再評価調査

整理番号 H21-9

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-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	市町村合併支援事業	地区名等	屏風山内真部線 喜良市 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 % 県 100 % 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 17 年度)																																																		
終了予定年度	平成 23 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)																																																		
事業目的	<p>・主要地方道屏風山内真部線は、つがる市車力地内の鱒ヶ沢蟹田線を起点とし、国道 339 号と交差し、青森市内真部地内の国道 280 号を終点とする幹線道路である。</p> <p>本路線の内、五所川原市喜良市地区は、車道幅員が狭小 (Wmin=4.5m) であることから、車両のすれ違いに支障を来しているため、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 50 km/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>800 m</td> <td>800 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>787 m</td> <td>787 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>7,200 m</td> <td>7,200 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> <p>・橋梁部における事業精査により総事業費が増となった。</p>			区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	800 m	800 m	0 m	計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m	改良工	787 m	787 m	0 m	舗装工	7,200 m	7,200 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	800 m	800 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m																																																
改良工	787 m	787 m	0 m																																																
舗装工	7,200 m	7,200 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 300 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>321</td> <td>64</td> <td>385</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(7)</td> <td>(1)</td> <td>(8)</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>86</td> <td>61</td> <td>73</td> <td>135</td> <td>355</td> <td>30</td> <td>385</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(8)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(8)</td> <td>(0)</td> <td>(8)</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					321	64	385	(うち用地費)	()	()	()	()	(7)	(1)	(8)	〈 年 月変更〉								実 績	86	61	73	135	355	30	385	(うち用地費)	(8)	(0)	(0)	(0)	(8)	(0)	(8)
	~18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度~	合 計																																												
計 画					321	64	385																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(7)	(1)	(8)																																												
〈 年 月変更〉																																																			
実 績	86	61	73	135	355	30	385																																												
(うち用地費)	(8)	(0)	(0)	(0)	(8)	(0)	(8)																																												

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
			92.2 % [/]	110.6 % [/]
			(100 %) [/]	(120 %) [/]
	主要工種	改良工 (275 百万円)	100.0 %	120.1 %
毎割合 (事業費)	舗装工 (40 百万円)	52.5 %	63.6 %	
	橋梁工 (70 百万円)	84.3 %	101.7 %	
説 明	・用地進捗率は 100 % であることから、今後は計画的に工事を進め、早期完了を図る。			
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、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"> 五所川原市から道路整備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。 当該工区は、前後区間が計画断面で完成供用しており、当該区間L = 800mのみ車道幅員が狭小であるため、交通安全上支障となっている。 		(a) . b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 当工区の前区間が改築済みであることから、道路規格の不連続性を解消する必要がある。 		(a) . b	
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 五所川原市から、早期整備が望まれている。 事業に対する地元の理解が得られており、全ての用地が取得済みである。 		(a) . b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 津軽半島を横断する道路としての屏風山内真部線の機能強化が図られる。 			

(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	386 百万円	- 百万円
	(2) 維持修繕費	- 百万円	60 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	446 百万円	- 百万円
便益項目	(1) 走行時間短縮便益	- 百万円	141 百万円	- 百万円
	(2) 走行費用減少便益	- 百万円	8 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	77 百万円	- 百万円
	(5) 防災便益	- 百万円	463 百万円	- 百万円
	総便益(B)	- 百万円	689 百万円	- 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	1.507	-
	修正総便益(B')	- 百万円	1,038 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	-	1.54	
	修正費用便益比(B'/C')	-	2.33	
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

