

公共事業再評価調書

整理番号 H17 - 27

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 @ags.pref.aomori.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	市町村合併支援道路整備事業	地区名等	桑野木田南広森線 柴田 市町村名 つがる市 (旧木造町)																																																
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 8 年度 (用地着手 平成 10 年度 / 工事着手 平成 11 年度)																																																		
終了予定年度	平成 22 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)																																																		
事業目的	<p>・一般県道桑野木田南広森線は、つがる市柏桑野木田地区を起点とし、同市木造南広森で主要地方道鱈ヶ沢蟹田線に接続する地域の生活道路であるとともに、一般国道 101 号を經由して新市各支所等の公共施設を連絡する役割を担う重要な路線である。当該路線のうち柴田地区は、幅員狭小、急カーブ及び線形の屈曲箇所があるため大型車のすれ違いに支障をきたしている状況である。また沿線には小学校が立地しているが、現道には歩道が整備されておらず、交通安全上危険な区間となっている。このため、円滑な交通と歩行者の安全確保及び新つがる市の中心市街地へのアクセス向上を図る目的で、3 種 3 級、設計速度 60 km/h の規格でバイパスとして事業を実施している。</p>																																																		
主要内容	<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>1,200 m</td> <td>1,200 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>1,200 m</td> <td>1,200 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>10,900 m²</td> <td>10,900 m²</td> <td>0 m²</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	1,200 m	1,200 m	0 m	計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m	改良工	1,200 m	1,200 m	0 m	舗装工	10,900 m ²	10,900 m ²	0 m ²																												
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	1,200 m	1,200 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m																																																
改良工	1,200 m	1,200 m	0 m																																																
舗装工	10,900 m ²	10,900 m ²	0 m ²																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 <u>707</u> 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~14年度</th> <th>15年度</th> <th>16年度</th> <th>17年度</th> <th>小 計</th> <th>18年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>471</td> <td>236</td> <td>707</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(57)</td> <td>(28)</td> <td>(85)</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>432</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>437</td> <td>270</td> <td>707</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(84)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(1)</td> <td>(85)</td> <td>(0)</td> <td>(85)</td> </tr> </tbody> </table>				~14年度	15年度	16年度	17年度	小 計	18年度~	合 計	計 画					471	236	707	(うち用地費)	()	()	()	()	(57)	(28)	(85)	年 月変更								実 績	432	0	0	5	437	270	707	(うち用地費)	(84)	(0)	(0)	(1)	(85)	(0)	(85)
	~14年度	15年度	16年度	17年度	小 計	18年度~	合 計																																												
計 画					471	236	707																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(57)	(28)	(85)																																												
年 月変更																																																			
実 績	432	0	0	5	437	270	707																																												
(うち用地費)	(84)	(0)	(0)	(1)	(85)	(0)	(85)																																												

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
			61.8 % [/]	92.8 % [/]
			(100.0 %) [/]	(149.1 %) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (637百万円)	68.6 %	102.8 %
舗装工 (70百万円)		0 %	0 %	
(百万円)		%	%	
説 明	<p>・これまでに 2 筆を除いて用地取得が完了し、工事についてもバイパス中間部の道路改良工事 L = 190 m が完了している。今後も用地取得及び道路改良、舗装工事を計画的に進め、平成 22 年度での事業完了を図ることとしている。</p>			
問題点・ 解決見込み	<p>・バイパス終点部付近に事業反対者があり、2 筆が未買収となっていたが、平成 16 年度において、当該事業に対する理解が得られ用地解決の見通しが立った。</p>			
事業効果 発現状況	(部分供用区間なし)			

(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、冬期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"> 当該事業を実施中のつがる市は平成17年2月1日に西津軽郡5町村が合併して誕生した都市であり、新市におけるより一層の一体化を図るためにも、各集落と市役所や各支所等の公共施設を連絡する道路の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。 当該区間は、幅員狭小及び急カーブ・屈曲箇所があるため大型車のすれ違いに支障をきたしており、円滑な交通を確保するためにも、早期の整備が必要である。 沿線には小学校が立地しているが、現道には歩道が整備されておらず、通学児童の安全確保のため現道の通過交通排除機能を併せ持つバイパスの整備が必要である。 		(a) ・ b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 市町村合併の一体化に資する市町村合併支援道路整備事業として国から財政上の支援が得られる。 平成17年2月1日に誕生した新つがる市の中心部へのアクセス向上を早急に図る必要がある。 半島振興法が、平成17年度から10年間の延長となり、更なる半島振興支援が求められている。 		(a) ・ b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 平成16年度末現在で用地の取得率が98.6%に達し、残りの用地も取得の見通しが立つ等地権者の協力は得られている。また、地域住民からは事業に対する理解が得られ早期完成が望まれている。 		(a) ・ b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 沿線各集落と市役所や各支所等の公共施設を連絡する機能が向上するため、新市のより一層の一体化が図られる。 現道の通過交通がバイパスへ転換されることにより、通学児童の安全性が確保される等沿道環境の改善が図られる。 つがる市西部地区から西北五地域保健医療圏の中核病院である五所川原市立西北中央病院へのアクセス性が向上し、医療サービスの向上が図られる。 新市建設計画において主要な観光資源として設定している、出来島海岸沿いの埋没林等へのアクセス向上が図られる。 		

(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	744 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	80 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	824 百万円	0 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	842 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	9 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	16 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	867 百万円	0 百万円
B / C			1.05	
<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) <p>[費用対効果分析における特記事項]</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。 				

(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、経費の縮減を図っている。 ・盛土材に他工区からの流用土を使用し、経費の縮減を図っている。 ・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、現道幅が考えられるが、現道の沿線には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大きく、経済的にも不利であると考えられること、また屈曲した危険箇所の解消が図られないことなどから、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"> ・旧木造町から鯉ヶ沢県土整備事務所に対し、整備促進の要望が出されている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、幅員狭小及び急カーブ・屈曲箇所があるため大型車のすれ違いに支障を来しており、また、沿線には小学校が立地しているが現道には歩道が整備されておらず、円滑な交通と歩行者の安全を確保するためにも、早期のバイパス整備が求められている。 	(a)・b		
環境影響への配慮	<p>【地域別環境配慮指針への対応】</p> <table border="1"> <tr> <td>地域区分</td> <td>Tn4d</td> </tr> </table> <p>(1)対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>(2)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の社会生活を支える基盤として、水害等の自然災害の防止に配慮した安全で快適な道路の整備に取り組んでいる。 	地域区分	Tn4d	<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)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事を行う際は、地域の生活環境に配慮し、低排出ガス、低騒音並びに低振動の重機械を使用している。 ・土砂の運搬の際は、土埃の発生を防止するため、適度に散水を行っている。 ・表土露出箇所については、景観保全や土砂流出に配慮し、張芝による植生を行っている。 	(a)・b
地域区分	Tn4d				
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該地区は、過疎地域、豪雪地帯、積雪寒冷特別地域に指定されている。 ・当該地区は、平成17年度から10年間延長された半島振興法に基づく、半島振興対策実施地域に指定されている。 ・本地業を実施中のつがる市は、平成17年2月1日に西津軽郡五町村（木造町、森田村、柏村、稲垣村、車力村）により市町村合併が行われた地域である。 ・沿線には、小学校が立地しているが、現道には歩道が整備されていない。 				

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、本路線の持つ役割の重要性や沿道環境の改善効果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	
評価理由	