

公共事業再評価調書

| | |
|------|-------|
| 整理番号 | H26-3 |
|------|-------|

| | | | |
|-------|-----------|--------|----------------------------|
| 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 8 |
| | | E-MAIL | doro @pref. aomori. lg. jp |

| | |
|---------|--|
| 再評価実施要件 | <input type="radio"/> 未着工 <input type="radio"/> 長期継続 (年) <input checked="" type="radio"/> 再評価後 (5 年) <input type="radio"/> その他 () |
|---------|--|

1 事業概要

| | | | | | |
|--------|--|------|--|------|----------|
| 事業種別 | 道路改築事業 | 事業主体 | <input checked="" type="radio"/> 県 <input type="radio"/> 市町村 <input type="radio"/> その他 () | | |
| 事業名 | 県道改築事業 | 地区名等 | 五所川原車力線 福浦～車力 | 市町村名 | 中泊町～つがる市 |
| 事業方法 | <input type="radio"/> 国庫補助 <input checked="" type="radio"/> 交付金 <input type="radio"/> 県単独 財源・負担区分 <input checked="" type="radio"/> 国 65 % <input checked="" type="radio"/> 県 35 % <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 % | | | | |
| 採択年度 | 平成 12 年度 (用地着手 平成 14 年度 / 工事着手 平成 14 年度) | | | | |
| 終了予定年度 | 平成 30 年度 (平成 26 年 3 月、平成 23 年 4 月工期変更 (再評価時 平成 26 年度)) | | | | |

| | |
|------|---|
| 事業目的 | <p>・主要地方道五所川原車力線は、津軽半島地域の中心都市五所川原市を起点として、つがる市車力町(旧西津軽郡車力村)に至る、岩木川西岸地域を連絡する幹線道路である。このうち、北津軽郡中泊町(旧中里町)～つがる市車力町間は、中心部を直結するルートが存在せず、両地域の交流が著しく阻害されている状況にあることから、福祉・医療・スポーツ・生活関連施設の活用等津軽半島地域の連携強化に資する道路を目的として、3種3級、設計速度50km/hの規格で新設道路事業を実施している。</p> <p>【計画名称】交通・物流拠点へのアクセス性の向上を図り、地域経済の活性化を推進する道づくり</p> <p>【計画目標】交通拠点、物流拠点(IC等)へのアクセス道路を整備し、利便性及び流通速度の向上による地域経済の活性化を図る。</p> |
|------|---|

| | | | | |
|------|------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| 主な内容 | 区 分 | 再評価時 | 再々評価時 | 増 減 |
| | 計画延長 | 5,050 m | 5,050 m | 0 m |
| | 計画幅員 | 6.0(11.5) m | 6.0(11.5) m | 0 m |
| | 改良工 | 4,450 m | 4,450 m | 0 m |
| | 舗装工 | 45,450 m ² | 45,450 m ² | 0 m ² |
| | 橋梁工 | 4 橋 | 4 橋 | 0 橋 |

事業計画については、前回と変更がない。

| | | | | | | | | |
|---------|------------------------------|-------|-------|-------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 事業費 | ○再評価時総事業費 9,208 百万円 (単位:百万円) | | | | | | | |
| | | ～23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | 小 計 | 27年度～ | 合 計 |
| | 計 画 | | | | | ① 9,208 | 589 | 9,797 |
| | (うち用地費) | () | () | () | () | ② (248) | (0) | (248) |
| | (平成26年3月変更) (平成23年4月変更) | | | | | | | |
| 実 績 | 7,672 | 456 | 505 | 400 | ③ 9,033 | 764 | ⑤ 9,797 | |
| (うち用地費) | (245) | (0) | (0) | (3) | ④ (248) | (0) | ⑥ (248) | |

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 | | | 計画全体に対する進捗 | 年次計画に対する進捗 |
| | 事業費割合 | | 92.2 % [③/⑤] | 98.1 % [③/①] |
| | (うち用地費) | | (100 %) [④/⑥] | (100 %) [④/②] |
| | 主要工種 毎割合 (事業費) | 改良工 (5,193百万円) | 94.2 % | 97.6 % |
| | 舗装工 (464百万円) | 0 % | 0 % | |
| | 橋梁工 (4,140百万円) | 100 % | 100 % | |

| | |
|-----|---|
| 説 明 | <p>・計画全体に対する進捗は92.2%に達する見込み。</p> <p>・工区最大の構造物である橋長L=600mの橋梁について、本体部分の発注は完了しており、付属物も含めて平成26年度に完成見込み。</p> |
|-----|---|

| | |
|---------------|--|
| 問題点・ 解決見込み | <p>・用地取得については、残っている1筆の買収が今年度完了する見込み。</p> |
|---------------|--|

| | |
|--------------|------------------------------|
| 事業効果 発現状況 | <p>_____</p> <p>(部分供用なし)</p> |
|--------------|------------------------------|

| (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> <p>平成21年3月に関議決定された「社会資本整備重点計画」では、地域社会の活力を維持し、豊かな暮らしを実現するため、また、安全で信頼性の高い社会の実現を図るために、選択と集中の方針の下、重点的・効率的に道路整備を進めていくことが必要とされている。</p> <p>従来の事業評価手法を見直し、道路における防災機能の位置づけを再検討する機運が高まっている。</p> <p>【県内の評価】</p> <p>・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。</p> |
| | 当地区における評価 | <p>「(仮称)第二津軽大橋」建設事業促進協議会が開催され、早期整備の要望が出されている。</p> <p>※協議会構成員(31名)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中泊町(町長、議会議長外6名) ・つがる市(市長、議会議長外7名) ・土地改良区(十三湖・小田川・西津軽土地改良区の各理事長) ・青森県議会議員(4名) ・国土交通省東北地方整備局(青森河川国道事務所、五所川原出張所) ・青森県(道路課、農村整備課) ・青森県西北地域県民局(局長、地域整備部、農林水産部) |
| 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っていく必要がある。 ・当該区間は、現在、北津軽郡中泊町とつがる市市車力間の中心部を直結するルートが存在せず、両地域の交流が著しく阻害されている状況にあることから、福祉・医療・スポーツ・生活関連施設の活用等津軽半島地域の連携強化に資する道路として早期に整備する必要がある。 | a b |
| 適時性 | <ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災後、災害発生時における道路の役割について、緊急輸送路や避難路の観点からも改めて見直されているところである。当該路線は国道339号、津軽鉄道津軽中里駅へのアクセス性が向上し、津軽半島の連携強化に資するばかりでなく、岩木川を横断する主要地方道屏風山内真部線の代替道路としても機能するため、早期のバイパス整備が強く望まれている。 ・周辺道路の一部では、狭隘で車両のすれ違いが困難であり、歩行者の安全が危惧される区間もあるが、バイパスへの交通転換により地域内の安全確保にも寄与することから、バイパスを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"> ・国、県、地元市町、関係県議会議員及び関係土地改良区で構成する「(仮称)第二津軽大橋建設事業促進協議会」が開催され、5回にわたり早期整備の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、津軽半島地域の連携強化が図られる。 | |

| (3) 費用対効果分析の要因変化 | | (A)・B・C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--|------------|------------|-----------|-------|----|-------------|---------|-----------|------------|-----------|-----------|---------|---------|----------|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|------------|------------|-----------|-------------|--------------|-----------|-----------|-----------|--------------|---------|---------|-------|--------------|----------|----------|-------|----------|-----------|-----------|----------|----------|-----|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|---------|--|-----------|-------|-------|--|--|-----------|------------|------------|-----|-------|------------|------|------|--|----------------|------|------|--|--|
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>主な項目</th> <th>再評価時</th> <th>再々評価時</th> <th>増減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">費用項目 (C)</td> <td>(1) 事業費</td> <td>9,661 百万円</td> <td>10,812 百万円</td> <td>1,151 百万円</td> </tr> <tr> <td>(2) 維持修繕費</td> <td>357 百万円</td> <td>335 百万円</td> <td>△ 22 百万円</td> </tr> <tr> <td>(3)</td> <td>百万円</td> <td>百万円</td> <td>0 百万円</td> </tr> <tr> <td>(4)</td> <td>百万円</td> <td>百万円</td> <td>0 百万円</td> </tr> <tr> <td>(5)</td> <td>百万円</td> <td>百万円</td> <td>0 百万円</td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>10,018 百万円</td> <td>11,147 百万円</td> <td>1,129 百万円</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">便益項目 (B)</td> <td>(1) 走行時間短縮便益</td> <td>4,677 百万円</td> <td>4,543 百万円</td> <td>△ 134 百万円</td> </tr> <tr> <td>(2) 走行費用減少便益</td> <td>-54 百万円</td> <td>-53 百万円</td> <td>1 百万円</td> </tr> <tr> <td>(3) 交通事故減少便益</td> <td>-121 百万円</td> <td>-117 百万円</td> <td>4 百万円</td> </tr> <tr> <td>(4) 冬期便益</td> <td>2,623 百万円</td> <td>2,549 百万円</td> <td>△ 74 百万円</td> </tr> <tr> <td>(5) 防災便益</td> <td>百万円</td> <td>1,002 百万円</td> <td>1,002 百万円</td> </tr> <tr> <td>総便益(B)</td> <td>7,125 百万円</td> <td>7,924 百万円</td> <td>799 百万円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>地域修正係数(φ)</td> <td>1.507</td> <td>1.507</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>費用総便益(B')</td> <td>10,737 百万円</td> <td>11,941 百万円</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">費用便益比</td> <td>費用便益比(B/C)</td> <td>0.71</td> <td>0.71</td> <td></td> </tr> <tr> <td>修正費用便益比(B'/C')</td> <td>1.07</td> <td>1.07</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | 区分 | 主な項目 | 再評価時 | 再々評価時 | 増減 | 費用項目 (C) | (1) 事業費 | 9,661 百万円 | 10,812 百万円 | 1,151 百万円 | (2) 維持修繕費 | 357 百万円 | 335 百万円 | △ 22 百万円 | (3) | 百万円 | 百万円 | 0 百万円 | (4) | 百万円 | 百万円 | 0 百万円 | (5) | 百万円 | 百万円 | 0 百万円 | 総費用 | 10,018 百万円 | 11,147 百万円 | 1,129 百万円 | 便益項目 (B) | (1) 走行時間短縮便益 | 4,677 百万円 | 4,543 百万円 | △ 134 百万円 | (2) 走行費用減少便益 | -54 百万円 | -53 百万円 | 1 百万円 | (3) 交通事故減少便益 | -121 百万円 | -117 百万円 | 4 百万円 | (4) 冬期便益 | 2,623 百万円 | 2,549 百万円 | △ 74 百万円 | (5) 防災便益 | 百万円 | 1,002 百万円 | 1,002 百万円 | 総便益(B) | 7,125 百万円 | 7,924 百万円 | 799 百万円 | | 地域修正係数(φ) | 1.507 | 1.507 | | | 費用総便益(B') | 10,737 百万円 | 11,941 百万円 | 百万円 | 費用便益比 | 費用便益比(B/C) | 0.71 | 0.71 | | 修正費用便益比(B'/C') | 1.07 | 1.07 | | |
| 区分 | 主な項目 | 再評価時 | 再々評価時 | 増減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用項目 (C) | (1) 事業費 | 9,661 百万円 | 10,812 百万円 | 1,151 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (2) 維持修繕費 | 357 百万円 | 335 百万円 | △ 22 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (3) | 百万円 | 百万円 | 0 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (4) | 百万円 | 百万円 | 0 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (5) | 百万円 | 百万円 | 0 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 総費用 | 10,018 百万円 | 11,147 百万円 | 1,129 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 便益項目 (B) | (1) 走行時間短縮便益 | 4,677 百万円 | 4,543 百万円 | △ 134 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (2) 走行費用減少便益 | -54 百万円 | -53 百万円 | 1 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (3) 交通事故減少便益 | -121 百万円 | -117 百万円 | 4 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (4) 冬期便益 | 2,623 百万円 | 2,549 百万円 | △ 74 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (5) 防災便益 | 百万円 | 1,002 百万円 | 1,002 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 総便益(B) | 7,125 百万円 | 7,924 百万円 | 799 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 地域修正係数(φ) | 1.507 | 1.507 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 費用総便益(B') | 10,737 百万円 | 11,941 百万円 | 百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用便益比 | 費用便益比(B/C) | 0.71 | 0.71 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 修正費用便益比(B'/C') | 1.07 | 1.07 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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領(平成22年3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"> ・完成年度の見直し(H26→H30) ・事業費の見直し(事業進捗による精査) | a b | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| (4) コスト縮減・代替案の検討状況 | | (A)・B・C |
|--------------------|--|---------|
| コスト縮減 | 【コスト縮減の検討状況】 ・路盤材・舗装合材に再生材を使用し、経費の削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 | 【代替案の検討状況】 ・比較ルートとしては、他に2路線が考えられるが、当該ルートは中泊町中心部とつがる市車力町中心部を結ぶ最短路線であるとともに経済的に最も安価であることから、実施中の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 | 【住民ニーズの把握方法】 国、県、地元市町、関係県議会議員及び関係土地改良区で構成する「(仮称)第二津軽大橋建設事業促進協議会」から、早期整備の要望が県へ提出されている。 | 【住民ニーズ・意見】 つがる市(旧車力村)と中泊町(旧中里町)の交流は、両市町の中心部から離れているルートのみであり、交流促進を図る上で障害となっている。今後の交流促進と津軽半島地域の活性化推進のため、バイパスの早期整備が求められている。 | (a)・b |
| 環境影響への配慮 | 【開発事業等における環境配慮指針への対応】 (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 ○ 高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮 ● 高架構造物の建設 ○ 海底・海中建造物の設置や建設 (3)特に配慮する対応内容 ・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ずる。 ・低騒音・低振動仕様の重機を使用する。 ・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する。 | (a)・b | |
| 地域の立地特性 | (地域指定) 過疎地域、辺地地区、半島振興地域 (災害の記録) - (危険箇所情報) - | | |

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 |
| 評価理由 | 全ての項目が「A」評価であり、また、計画全体に対する進捗は平成25年度末で88%と高いこと及び事業を進めるに当たっての阻害要因はないことから、対応方針を「継続」とした。 |
| 備考 | |

4 公共事業再評価等審議委員会意見

| | |
|-------|-------------------------------|
| 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 |
| 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) |