

# 公共事業再評価調査

整理番号 H21 - 12

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	薬研佐井線 佐井 市町村名 佐井村																																																
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 12 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>・一般県道薬研佐井線は、むつ市大畑地内のむつ恐山公園大畑線を起点とし、下北郡佐井村佐井地内の国道 3 3 8 号を終点とする路線である。</p> <p>下北地域における道路網は、海岸部に沿って半島を 1 周する国道と山岳部を横断する地方道により構成されているが、異常気象時の落石などにより国道が一旦通行止めになると大幅な迂回を余儀なくされるなど脆弱な交通基盤となっている。本路線は、これらの国道の代替機能を持っているが、大部分が未改良、未舗装であるため代替性の向上が求められている。</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>1,500 m</td> <td>1,500 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>4.0(5.0) m</td> <td>4.0(5.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,473 m</td> <td>1,473 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>7,500 m</td> <td>7,500 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>1 橋</td> <td>1 橋</td> <td>1 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	1,500 m	1,500 m	0 m	計画幅員	4.0(5.0) m	4.0(5.0) m	0 m	改良工	1,473 m	1,473 m	0 m	舗装工	7,500 m	7,500 m	0 m	橋梁工	1 橋	1 橋	1 橋																								
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	1,500 m	1,500 m	0 m																																																
計画幅員	4.0(5.0) m	4.0(5.0) m	0 m																																																
改良工	1,473 m	1,473 m	0 m																																																
舗装工	7,500 m	7,500 m	0 m																																																
橋梁工	1 橋	1 橋	1 橋																																																
事業費	<p>○当初計画時総事業費 462 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>355</td> <td>107</td> <td>462</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 20 )</td> <td>( 6 )</td> <td>( 26 )</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>92</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>92</td> <td>370</td> <td>462</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 6 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 6 )</td> <td>( 20 )</td> <td>( 26 )</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					355	107	462	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 20 )	( 6 )	( 26 )	〈 年 月変更〉								実 績	92	0	0	0	92	370	462	(うち用地費)	( 6 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 6 )	( 20 )	( 26 )
	～18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度～	合 計																																												
計 画					355	107	462																																												
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 20 )	( 6 )	( 26 )																																												
〈 年 月変更〉																																																			
実 績	92	0	0	0	92	370	462																																												
(うち用地費)	( 6 )	( 0 )	( 0 )	( 0 )	( 6 )	( 20 )	( 26 )																																												

## 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
			19.9 % [ / ]	25.9 % [ / ]
			( 0 % ) [ / ]	( 0 % ) [ / ]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 ( 362 百万円)	32.1 %	41.6 %
	舗装工 ( 75 百万円)	0.0 %	0.0 %	
	橋梁工 ( 100 百万円)	0.0 %	0.0 %	
説 明	・本路線は大部分が国有林野内を通ることから、森林管理局から国有林を買受ける必要があるが、これについては協議が整っている。			
問題点・ 解決見込み	・事業を進めるにあたっての阻害要因はない。			
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>下北総合開発期成同盟会から、早期整備が望まれている。</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>下北地域におけるライフラインである国道は、これまでも異常気象時の落石などにより度々通行止めとなっており、本路線などを利用した大幅な迂回が余儀なくされているが、大部分が未改良、未舗装であるため代替性の向上が求められている。</li> </ul>			a. b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>北通り三町村の大間町、佐井村、風間浦村と下北地域の医療等の中心地であるむつ市街地を連絡する整備済みの道路は、国道279号のみである</li> <li>大間町では、電源開発(株)による大間原子力発電所の建設が着手されるなど、緊急時における代替性を持った避難路の整備が求められている。</li> </ul>			a. b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>下北総合開発期成同盟会から、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>下北地域全体を網羅する道路網が整備されることにより、緊急時の代替路線が確保され地域の安全・安心の確保が図られる。</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	420 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	90 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	510 百万円	- 百万円
便益項目	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	350 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	69 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	12 百万円	- 百万円
	(4)冬期便益	- 百万円	百万円	- 百万円
	(5)防災便益	- 百万円	19 百万円	- 百万円
	総便益(B)	- 百万円	450 百万円	- 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	1.438	
	修正総便益(B')	- 百万円	647 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	-	0.88	
	修正費用便益比(B'/C')	-	1.27	
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	<p>【コスト縮減の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・大規模な土工が想定される区間では、待避所の設置等により一車線整備とすることにより事業費の縮減を図っている。</li> </ul>	(a) . b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山岳道路であることから大幅な代替ルートは、環境に与える影響及び経済性の面から困難なため、現道を活用した改良をすすめる現計画案が最適である。</li> </ul>	(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>下北総合開発期成同盟会から整備要望が出されている。</p>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <p>当該路線は、国道279号の代替路線であるが、これまでも落石等により国道の通行止めが発生しており、安全な迂回路の早期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"> <li>・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。</li> <li>・低騒音・低振動仕様の重機を使用している。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		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"> <li>・当該地域は、過疎地域、振興山村地区、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。</li> </ul>														

## 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"> <li>・全ての項目がA評価である他、森林管理局との調整を続けており、また地元の要望も強く事業費が確保できる見込みがたったことから「継続」とした。</li> </ul>
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	