

# 公共事業再評価調査

整理番号 H21 - 14

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	十和田三戸線 小坂 市町村名 新郷村																																																
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 12 年度 )																																																		
終了予定年度	平成 22 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>・主要地方道十和田三戸線は、十和田市西四番町地内の国道 1 0 2 号を起点とし、新郷村で国道 4 5 4 号と交差し、三戸町川守田地内の国道 1 0 4 号を終点とする幹線道路である。</p> <p>本路線の内、新郷村小坂地区は、未舗装区間であり、幅員狭小 (Wmin=3.5m)、急勾配 (Imax = 14%)、急カーブが連続することから、車両の安全・円滑な交通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 5 0 km / 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>1,452 m</td> <td>1,452 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>1,452 m</td> <td>1,452 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>13,068 m</td> <td>13,068 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0 0</td> </tr> </tbody> </table> <p>・事業計画については、再評価時と比較して変更はない。</p> <p>・終点部の国道 4 5 4 号との交差計画の見直しにより事業費の縮減を図った。</p>			区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	1,452 m	1,452 m	0 m	計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m	改良工	1,452 m	1,452 m	0 m	舗装工	13,068 m	13,068 m	0 m				0 0																								
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	1,452 m	1,452 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m																																																
改良工	1,452 m	1,452 m	0 m																																																
舗装工	13,068 m	13,068 m	0 m																																																
			0 0																																																
事業費	<p>○当初計画時総事業費 1,306 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>1,015</td> <td>101</td> <td>1,116</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 26 )</td> <td>( 3 )</td> <td>( 29 )</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>914</td> <td>92</td> <td>20</td> <td>40</td> <td>1,066</td> <td>50</td> <td>1,116</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 22 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 7 )</td> <td>( 29 )</td> <td>( 0 )</td> <td>( 29 )</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					1,015	101	1,116	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 26 )	( 3 )	( 29 )	〈 年 月変更〉								実 績	914	92	20	40	1,066	50	1,116	(うち用地費)	( 22 )	( 0 )	( 0 )	( 7 )	( 29 )	( 0 )	( 29 )
	～18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度～	合 計																																												
計 画					1,015	101	1,116																																												
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 26 )	( 3 )	( 29 )																																												
〈 年 月変更〉																																																			
実 績	914	92	20	40	1,066	50	1,116																																												
(うち用地費)	( 22 )	( 0 )	( 0 )	( 7 )	( 29 )	( 0 )	( 29 )																																												

## 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
			95.5 % [ / ]	105.1 % [ / ]
			( 100 % ) [ / ]	( 110 % ) [ / ]
	主要工種	改良工 ( 1,041 百万円)	100.9 %	111.0 %
毎割合 (事業費)	舗装工 ( 75 百万円)	21.3 %	23.5 %	
	( 百万円)	%	0 %	
説 明	<p>・当該工区の事業箇所である、新郷村は集落間を繋ぐ道路網機能が脆弱であり、災害発生時などの緊急時においては代替路線が確保できずに集落が孤立する恐れがあり、安全・安心な道路の整備が求められている。</p> <p>・当該工区は、平成 1 6 年度から 1 7 年度まで事業保留していたが、用地取得が完了する見込みであることから残工事の完成を図る必要がある。</p>			
問題点・解決見込み	<p>・事業を進める上での阻害要因はない。</p>			
事業効果発現状況	<p>これまでに、事業区間の中間部 3 9 0 m を供用しており、起終点部の事業を完成させることにより全線供用可能となり、集落間を繋ぐ安全で安心な道路網機能の強化が図られ緊急時における代替路線の確保が可能となる。</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> <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>新郷村から、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>災害発生時などの緊急時における代替路線となる本路線は、急勾配、急カーブが連続しているため安全・安心な道路の整備が求められている。</li> </ul>			(a) . b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間は冬期交通不能区間であり、本事業の完了により機械除雪が可能となることから冬期閉鎖解除が可能となる。</li> </ul>			(a) . b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地取得を完了し残工事の早期完成が望まれている。</li> </ul>			(a) . b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業箇所の完成により、道路網機能が脆弱な新郷村において、災害発生時などの緊急時における集落の孤立回避に大きく寄与するものであり、安全・安心な地域社会の整備に不可欠な事業となっている。</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	1,328 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	107 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	1,435 百万円	- 百万円
便益項目	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	931 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	197 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	26 百万円	- 百万円
	(4)冬期便益	- 百万円	341 百万円	- 百万円
	(5)防災便益	- 百万円	155 百万円	- 百万円
	総便益(B)	- 百万円	1,650 百万円	- 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	1.461	
	修正総便益(B')	- 百万円	2,411 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	-	1.15	
	修正費用便益比(B'/C')	-	1.68	
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> </ul>	a. b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山間部を通過する路線であることから大幅な代替ルートの設定は、環境に与える影響及び経済性の面から困難なため、現道の活用を優先し既存道路への接続部を改良す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>新郷村から、早期整備が望まれている。</p>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <p>幅員狭小であり、未舗装区間が残っていることから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> </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、豪雪地帯、積雪寒冷特別地域、山村振興地域、過疎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、新郷村におけるライフライン機能の強化を図るために早期に事業の完了を図ることが必要であると考え、対応方針を「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				