

公共事業再評価調査

整理番号 H20 - 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 其他 ()																																																
事業名	緊急道路建設整備事業	地区名等	水喰上北町停車場線 甲地 市町村名 東北町																																																
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 55 % 県 45 % 市町村 % 其他 %																																																	
採択年度	平成 11 年度 (用地着手 平成 16 年度 / 工事着手 平成 19 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>・一般県道水喰上北町停車場線は、上北郡東北町(旧上北町)水喰地内の一般国道394号を起点とし、同町上野地内で主要地方道八戸野辺地線と重用し、JR東北本線上北町駅に至る地域の生活道路であるとともに、三沢空港からむつ小川原工業基地へのアクセス機能を有する道路である。当該区間は、人家連担、急勾配(lmax=7.0%)で道路線形が悪いことから交通の隘路となっている。このため、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60km/hの規格でバイパス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>2,200 m</td> <td>2,200 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0 (11.5) m</td> <td>6.0 (11.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>2,200 m</td> <td>2,200 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>22,000 m²</td> <td>22,000 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	2,200 m	2,200 m	0 m	計画幅員	6.0 (11.5) m	6.0 (11.5) m	0 m	改良工	2,200 m	2,200 m	0 m	舗装工	22,000 m ²	22,000 m ²	0 m ²																												
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	2,200 m	2,200 m	0 m																																																
計画幅員	6.0 (11.5) m	6.0 (11.5) m	0 m																																																
改良工	2,200 m	2,200 m	0 m																																																
舗装工	22,000 m ²	22,000 m ²	0 m ²																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 1,000 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~ 17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>小 計</th> <th>21年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>769</td> <td>231</td> <td>1,000</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(237)</td> <td>(71)</td> <td>(308)</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>130</td> <td>147</td> <td>273</td> <td>150</td> <td>700</td> <td>300</td> <td>1,000</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(108)</td> <td>(130)</td> <td>(50)</td> <td>(20)</td> <td>(308)</td> <td>(0)</td> <td>(308)</td> </tr> </tbody> </table>				~ 17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度~	合 計	計 画					769	231	1,000	(うち用地費)	()	()	()	()	(237)	(71)	(308)	年 月変更								実 績	130	147	273	150	700	300	1,000	(うち用地費)	(108)	(130)	(50)	(20)	(308)	(0)	(308)
	~ 17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度~	合 計																																												
計 画					769	231	1,000																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(237)	(71)	(308)																																												
年 月変更																																																			
実 績	130	147	273	150	700	300	1,000																																												
(うち用地費)	(108)	(130)	(50)	(20)	(308)	(0)	(308)																																												

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
			70 % [/] (100 %) [/]	91 % [/] (130 %) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (444百万円) 舗装工 (151百万円)	66.4 % 0 %	86.3 % 0 %
説 明	<p>・平成20年度には用地取得は完了する見込みであり、今後は計画的に整備を進める。</p>			
問題点・ 解決見込み	<p>・用地取得に当たっては、起終点において交渉が難航しある程度の時間が必要であるが、重大な阻害要因とはならない。 ・引き続き用地交渉を進め早期解決を図ることとしている。</p>			
事業効果 発現状況	<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> <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。 	
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> 平成13年度に旧東北町町長から、早期着手について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って行う必要がある。 当該区間は、人家連担で道路線形が悪いことから交通の隘路となっており、安全で円滑な交通の確保を図るため早期整備が必要である。 			(a) . b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年3月の合併（東北町、上北町）により、各地域間の連携を強化するため早期に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"> 平成20年度には用地取得を完了する見込みではあるが、一部用地交渉に難航しているものの概ね事業に対する理解が得られ当該工区の早期完成が望まれている。 東北町から早期着工を要望されている。 			(a) . b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 現道の通過交通がバイパスに転換されることにより、歩行者の安全性が確保されるとともに、沿道環境についても改善される。 当該地区では、これまで降雨時に幾度となく路面冠水が発生しており、バイパス工事に併せ排水システムの改善を実施することとしており、民生安定に寄与する。 			

(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	957 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	159 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	1,116 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	934 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	119 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	-60 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	993 百万円	- 百万円
	B / C		0.89	
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"> 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>【排水システムの改善に要する費用のしめる割合が高く、総費用が大きいことによる】</p>			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"> 事業採択時が県単独事業のため、当初計画時に費用対効果分析は行っていない。 			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"> ・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。 ・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とともに、現道周辺の排水系統の抜本的な改善が必要であることから、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"> ・旧東北町町長から当該地区の早期着手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"> ・人家連担であるとともに、道路線形が悪く交通の隘路となっていることから、安全で円滑な交通の確保を図るため、早期のバイパス整備を求めている。 	(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"> ・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。 ・埋蔵文化財の現地確認を行う。 ・低騒音・低振動仕様の重機を使用している。 ・産業廃棄物は再資源化施設へ搬入し、リサイクルに努めている。 ・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している。 		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"> ・当該地域は、特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域、半島振興地域に指定されている。 ・隣接の七戸町においては、平成22年度に東北新幹線七戸駅(仮称)の開業が予定されている。 														

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"> ・費用対効果分析の要因変化の項目が「B」評価となっているものの、三沢空港からむつ小川原工業基地へのアクセス機能を有するなど、本路線の持つ重要性や地域特性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	