

公共事業再評価調書

整理番号 H16 - 22

担当部課室名	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	道路建設改良費(臨)	地区名等	五林平藤崎線 水沼～中野目	市町村名	藤崎町		
事業方法	国庫補助 県単独	財源・負担区分	国 % 県 1 0 0 %	市町村 %	その他 %		
採択年度	平成 7 年度 (用地着手 平成 7 年度 / 工事着手 平成 8 年度)						
終了予定年度	平成 2 6 年度 (年 月計画変更 当初計画時 年度)						
事業目的	県が主体性をもって行う県道改築事業で、地域に密着した比較的小規模な事業。						
主な内容	現道拡幅 計画延長 L=1.90km 計画幅員 W=6.0(10.5)m						
事業費	採択時総事業費 1,200 百万円 (単位:百万円)						
		～13年度	14年度	15年度	16年度	小計	17年度～ 合計
	計 画 (うち用地費) 年 月変更	()	()	()	()	719 (416)	481 (180) 1,200 (596)
	実 績 (うち用地費)	612 (366)	27 (0)	30 (25)	0 (0)	669 (391)	531 (205) 1,200 (596)

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
			55.8 % [/]	93.0 % [/]
			(65.6 %) [/]	(94.0 %) [/]
	主要工種毎割合 (事業費)	改良舗装 (604百万円)	46.0 %	91.7 %
用地 (596百万円)		65.6 %	94.0 %	
(百万円)		%	%	
説明	平成 1 5 年度までに約0.9kmの供用を図っており、県単独事業のため単年度の事業規模は小さく進捗は遅いが、これまで比較的順調に事業を進めてきている。			
問題点・ 解決見込み	平成 1 5 年度に行った県財革プランによる継続評価により平成 1 6 年度は保留(予算保留)とし、今後の財政状況の推移を見計らいながら再開を検討することとした。			
事業効果 発現状況	既供用区間においては安全で円滑な走行性を確保しており、また通学路にも利用されている。			

(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	[全国の評価] 県独自の事業のため、全国的な評価はない。	[県内の評価] ・公共交通機関の未整備な本県にとって、車を主とする交通に頼らざるを得ないのが現状であるが、まだ未整備区間が多く(県道の改良率 全国64.5% 東北6県67.6% 青森県62.9%)、豪雪地帯でもあることから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	・当該区間は幅員狭小(車道部最小5m程度)であり、沿線に藤崎中央小学校があるにもかかわらず、歩道も整備されていないため、円滑な交通と歩行者の安全を確保するため、早期の整備が望まれている。	
必要性	・当該路線は県管理道路である。 ・当該区間は幅員狭小(車道部最小5m程度)であり、沿線に藤崎中央小学校があるにもかかわらず、歩道も整備されていないため、円滑な交通と歩行者の安全を確保するため、早期の整備が望まれている。		(a) ・ b
適時性	・沿線にライスセンターも立地していることから、今後とも交通量の増大が予想され、整備の必要性が高まっている。		(a) ・ b
地元の 推進体制等	・用地取得に特に問題はなく、住民の理解が得られている。		(a) ・ b
効率性	通学生の安全性が確保されるとともに、道路利用者の走行性、安全性においても寄与される。		

(3) 費用対効果分析の要因変化

A ・ (B) ・ C

区分	主な項目	計画時	再評価時(計画全体)	増 減
費用項目 (C)	(1)事業費	- 百万円	1,258 百万円	- 百万円
	(2)用地費	- 百万円	84 百万円	- 百万円
	(3)維持修繕費	- 百万円	103 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	1,277 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	1,171 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	6 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	0 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	1,177 百万円	- 百万円
	B / C	-	0.92	-

【費用対効果分析手法】 (分析手法、根拠マニュアル等)
 ・ 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 国交省)
 ・ 費用便益分析マニュアル(平成15年8月 国交省 道路局 都市・地域整備局)
 【費用対効果分析における特記事項】
 ・ 県単独事業のため事業採択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	【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】 ・ 比較ルートとして西側バイパス及び東側バイパスが考えられるが、現道拡幅が最短であること、補償物件が比較的少ないこと、地形の改変が最も小さく環境に与える影響が小さいことから、実施中の現道拡幅が最も適した案である。	(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】 藤崎町から県土整備事務所に対し要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 ・ 当該区間は幅員狭小(車道部最小5m程度)であり、沿線に藤崎中央小学校があるにもかかわらず、歩道も整備されていないため、円滑な交通と歩行者の安全を確保するため、早期の整備が望まれている。	(a) ・ b
環境影響への配慮	【地域別環境配慮指針への対応】 (1)地域区分 T7c (2)対応状況 配慮している 配慮していない 【特記事項】 ・ 地形の改変を極力小さくするため現道拡幅とした。	【開発事業等における環境配慮指針への対応】 配慮している 配慮していない	(a) ・ b
地域の立地特性	当該地域は幅員狭小のうえ、沿線に藤崎中央小学校が立地していることから、歩道も含めた道路整備が求められている。		

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	・ 当該区間は幅員狭小であり、沿線に藤崎中央小学校があるにもかかわらず、歩道も整備されていない。また沿線にライセンサーも立地しており今後とも交通量の増大が予想されることから、円滑な交通と歩行者の安全を確保するため、着実に整備を図る。B/Cは若干低いものの、学童の安全確保が急務であり、「継続」としている。
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	意見書のとおり
評価理由	