

公共事業再評価調書

整理番号 H18-31

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	017-734-9651
		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	緊急道路建設事業	地区名等	弘前柏線 桑野木田 市町村名 つがる市																																																
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9年度 (用地着手 平成9年度 / 工事着手 平成9年度)																																																		
終了予定年度	平成19年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)																																																		
事業目的	<p>・主要地方道弘前柏線は、弘前市を起点とし岩木川沿いに北へ延び、つがる市柏地内の一般国道101号へ至る延長約29.0kmの幹線道路であり、沿線集落と、生活圏中心都市である五所川原市を一般国道101号を介しアクセスしている。また、本路線の終点部には、つがる市役所柏支所及び公民館等の公共施設や、大型ショッピングセンターを核とする商業施設が隣接しており、これらの施設への連絡道路ともなっている。本路線のうち桑野木田工区は、車道幅員4.0m~5.0mと2車線確保されておらず、通学路であるが歩道が未整備であるなど、交通安全上危険な区間となっている。このため、円滑な交通と歩行者の安全確保を図ることを目的として、3種2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>2,640 m</td> <td>2,640 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(9.5) m</td> <td>6.0(9.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>2,640 m</td> <td>2,640 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>31,500 m²</td> <td>31,500 m²</td> <td>0 m²</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>1 橋</td> <td>1 橋</td> <td>0 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	2,640 m	2,640 m	0 m	計画幅員	6.0(9.5) m	6.0(9.5) m	0 m	改良工	2,640 m	2,640 m	0 m	舗装工	31,500 m ²	31,500 m ²	0 m ²	橋梁工	1 橋	1 橋	0 橋																								
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	2,640 m	2,640 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(9.5) m	6.0(9.5) m	0 m																																																
改良工	2,640 m	2,640 m	0 m																																																
舗装工	31,500 m ²	31,500 m ²	0 m ²																																																
橋梁工	1 橋	1 橋	0 橋																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 2,584 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~15年度</th> <th>16年度</th> <th>17年度</th> <th>18年度</th> <th>小 計</th> <th>19年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2,349</td> <td>235</td> <td>2,584</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(497)</td> <td>(50)</td> <td>(547)</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>2,079</td> <td>90</td> <td>50</td> <td>105</td> <td>2,324</td> <td>260</td> <td>2,584</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(503)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(503)</td> <td>(44)</td> <td>(547)</td> </tr> </tbody> </table>				~15年度	16年度	17年度	18年度	小 計	19年度~	合 計	計 画					2,349	235	2,584	(うち用地費)	()	()	()	()	(497)	(50)	(547)	年 月変更								実 績	2,079	90	50	105	2,324	260	2,584	(うち用地費)	(503)	(0)	(0)	(0)	(503)	(44)	(547)
	~15年度	16年度	17年度	18年度	小 計	19年度~	合 計																																												
計 画					2,349	235	2,584																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(497)	(50)	(547)																																												
年 月変更																																																			
実 績	2,079	90	50	105	2,324	260	2,584																																												
(うち用地費)	(503)	(0)	(0)	(0)	(503)	(44)	(547)																																												

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 89.9% [/]	年次計画に対する進捗 98.9% [/]
			(92.0%) [/]	(101.2%) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (1,421百万円)	90.0%	99.0%
		舗装工 (219百万円)	74.4%	81.9%
	橋梁工 (190百万円)	94.7%	104.2%	
説 明	<p>・これまでに本線部分に係る用地取得は完了しており、工事についても、起点側L=1.7kmを整備済みである。今後も改良工事及び舗装工事を計画的に進め、平成19年度での事業完了を目標としている。</p>			
問題点・解決見込み	<p>・事業を進めるに当たっての阻害要因はなく、順調に事業の進捗を図ることができる。</p>			
事業効果発現状況	<p>・当該工区のうち、起点側L=1.7kmが供用済みであり、その区間については、車両の円滑な交通と歩行者の安全が確保されており、事業効果が発現している。</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"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 地元からは円滑な交通と道路利用者の安全確保のため、つがる市より重点事業として要望が出され整備促進が望まれている。 		
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。 災害対策基本法に基づく緊急輸送道路ネットワーク計画の中で第2次緊急輸送道路に位置付けられている。 当該区間は、車道幅員4.0m～5.0mと狭小であるため、車両のすれ違いに支障をきたしており、円滑な交通を確保するためにも整備が必要である。 柏小中学校、柏中学校が隣接するが、現道には歩道が整備されておらず、車両、歩行者、自転車の混合交通となっている。通学生の安全確保のためにも、バイパス整備により通過交通を転換させる必要がある。 		(a) ・ b	
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年2月11日に誕生したつがる市のより一層の一体化を図るため、中心市街地へのアクセス道路である当該工区を早期に整備する必要がある。 当該工区の前後区間は整備済みであり、道路規格の不連続性を解消するためにも早期に整備する必要がある。 当該地区においては、平成11年度～15年度の5箇年で10件の交通事故が発生しており、安全な構造と機能を持つ道路の整備を早期に行う必要がある。 		(a) ・ b	
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> これまでに、用地については約92%を取得しており、地権者の協力は得られている。また、地域住民からは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。 円滑な交通と道路利用者の安全確保のため、つがる市より重点事業として要望が出され整備促進が望まれている。 		(a) ・ b	
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 第2次緊急輸送道路として、地震等の災害時において重要な役割を担う。 現道の通過交通がバイパスへ転換されることにより、通学生の安全性が確保され、沿道環境についても改善される。 つがる市南部地区から西北五地域保健医療圏の中核病院である五所川原市立西北中央病院へのアクセス性が向上し、医療サービスの向上が図られる。 			

(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	2,993 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	285 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	3,278 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	4,461 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	427 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	42 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	4,930 百万円	- 百万円
B / C			1.50	
<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>[費用対効果分析における特記事項]</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路事業の費用対効果分析は平成10年度から行っているため、当初計画時には算出していない。 				

(4) コスト縮減・代替案の検討状況		(A) · B · C
コスト縮減	<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、経費の縮減を図っている。 ・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ことから、実施中のバイパスが案が最適である。 	(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"> ・つがる市より整備促進要望が出されている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該工区は、沿線各集落とつがる市柏支所や公民館等の公共施設や大型商業施設を連絡する区間であるが、車道幅員が狭く歩道も未整備であるため、特に冬期においては自動車同士のすれ違いに支障を来しており、円滑な交通と歩行者の安全確保を図るためにも、早期のバイパス整備が求められている。 	(a) · b		
環境影響への配慮	<p>【地域別環境配慮指針への対応】</p> <table border="1"> <tr> <td>地域区分</td> <td>TN4c</td> </tr> </table> <p>(1)対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>(2)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の社会生活を支える基盤として、水害等の自然災害の防止に配慮した安全で快適な道路の整備に取り組んでいる。 ・地震災害の防止のため、橋梁等の計画段階において一定規模の地震時でも安全な構造となるよう配慮をしている。 	地域区分	TN4c	<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)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事を行う際は、地域の生活環境に配慮し、低排出ガス、低騒音並びに低振動の重機械を使用している。 ・土砂の運搬の際は、土埃の発生を防止するため、適度に散水を行っている。 ・表土露出箇所については、景観保全や土砂流出に配慮し、張芝による植生を行っている。 	(a) · b
地域区分	TN4c				
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該地区は、半島振興対策実施地域、豪雪地帯、積雪寒冷特別地域、過疎地域に指定されている。 ・沿線には、小・中学校が隣接しているが、現道には歩道が整備されていない。 				

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"> ・全ての項目がA評価である他、本路線の持つ役割の重要性や沿道環境の改善効果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		