

平成 24 年度第 1 回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	資料 2	事業名	防災公共について	委員名	後藤委員
地区名等	-			担当課	整備企画課
質問事項	<p>1. 「防災公共推進計画」におけるモデル地区（H24：12 市町村、H25：28 市町村）について伺いたい。</p> <p>2. 平成 24 年 5 月 30 日付けで整備企画課から「地震・大雨災害時に孤立する恐れのある集落及び避難所」が公表されたが、当該地域毎の最適な避難場所・避難経路を確保するうえでの優先度が、今年度の対象事業とどのような関連性を有しているのかについて伺いたい。（例：ランク付けの反映など）</p>				
回答	<p>1. 「防災公共推進計画」は、現状に即した最も効果的な避難経路を確保していくため、県・市町村が一体となって、地域ごとに最適な避難場所・避難経路を検証し、それを確保するために必要な対策を検討するものです。</p> <p>計画は、市町村単位で策定することとしており、各市町村の孤立する恐れのある地区や津波により浸水する恐れのある地区など災害時の避難に課題のある地区に絞り込んで検討するものです。</p> <p>今年度は県下全 40 市町村のうち 12 市町村をモデル地区として計画を策定し、残る 28 市町村についても平成 25 年度中に計画策定することとしております。今年度予定の 12 市町村は、現在進めている基礎調査の結果に基づき決定することとしております。</p> <p>2. 今回公表された孤立する恐れのある集落及び避難所については、災害時に防災拠点となる役場へのアクセスが重要と考え、集落または避難所から役場等へのすべての経路が災害により通行不能となり、役場とのアクセスが分断される状態を孤立と定義して抽出したところです。</p> <p>中には海上交通や徒歩といった道路交通以外の手段において、役場への行き来が可能となる集落や避難所もあるため、今後、真に対策が必要な集落や避難所について抽出を行い、最適な避難場所・避難経路を確保するための対策について、「防災公共推進計画」の中で検討を行い、優先度を設定していく予定です。</p> <p>今年度の再評価対象事業の計画に、最適な避難路や避難場所を確保するための防災公共のインフラ整備に該当するものが含まれると判断される場合は、整備の優先度（ランク付け）について検討することとなり、その優先度に応じて事業のローテーションに変更が生じる可能性はありますが、既存の計画に大きな変更はないと思われず。</p>				

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	-	事業名	評価制度全般	委員名	藤田委員
地区名等	-			担当課	企画調整課
質問事項	<p>防災対策に係る再評価調書の記載内容について</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「地域の立地特性」欄に記載した災害の記録について、対応しているのであれば、災害のこの部分に対応しているというのを明記してほしい。 2. 文献調査によってより古い時代の災害事例をも把握し、災害事例に関する記載内容を充実してほしい。 3. 災害に対してソフト対策をするのであれば、避難場所や避難通路の確保の状況や、情報伝達システムの整備など、関連するソフト対策についても記載してほしい。 				
回答	<p>公共事業の防災対策について、国が事業毎に定める技術基準・指針等は、過去の大規模災害等を踏まえて改訂されており、今後、東日本大震災から新たに得られた知見に基づき改訂が行われることが想定されるため、これに適切に対応していくことにより、施設の安全性向上を図ります。</p> <p>また、総合的な対策として、これまでの施設整備中心の防災対策に「逃げる」という発想を取り入れた「防災公共」を推進しているところです。</p> <p>このような取り組みを進めるに当たっては、委員からのご提言を踏まえ、想定を超える災害が発生する可能性をも考慮しながら進めていくこととしています。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地すべり対策事業や砂防事業、急傾斜地崩壊対策事業など、施工地域における過去の災害等から想定される災害に対し必要となる対策工事を実施する防災関連事業については、当該地域における過去の災害記録とともに想定される災害の規模等を記載します。防災関連事業以外の事業については、具体的な災害を想定しているものではないため想定される災害規模等を記載することはできませんが、設計時に考慮するなどした災害対策を記載することとします。 2. 県では、東日本大震災から得られた教訓を踏まえ、津波による浸水予測図の作成や地震動液状化危険度の解析及び被害想定の見直しを、過去の津波痕跡高や歴史記録、文献等の調査を基に学識経験者等から意見を伺いながら進め、国の防災基本計画の修正も踏まえながら、県地域防災計画を修正することとしています。 <p>この見直し作業の過程において得られる知見等を活用し、各評価対象の計画等に影響を与えると考えられる災害事例について記載することとします。</p> 3. 再評価対象事業に関連して防災・減災の観点からソフト対策を実施している場合には、その概要を記載することとします。 				

平成 24 年度第 1 回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	-	事業名	再評価全般	委員名	松富委員
地区名等	-			担当課	企画調整課
質問事項	<p>総合評価の区分は、「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）」となっているが、なぜ「休止」は、道路課所管事業などには適用されないのか伺いたい。</p>				
回答	<p>本県の公共事業再評価の実施手続きについては、基本的に国の実施要領に準じて行っています。</p> <p>総合評価の「休止」については、当初は全ての事業について適用できるものでしたが、国土交通省が平成 13 年 7 月に旧建設省実施要領を廃止して「国土交通省所管事業再評価実施要領」を策定した際に、農林水産省が平成 14 年 6 月に「国営土地改良事業等再評価実施要領」を一部改正した際に、それぞれ「休止」を削除したことから、本県においても国土交通省所管事業及び農林水産省所管事業（林野庁及び水産庁所管事業を除く）に係るものについて「休止」を除外しており、平成 15 年 3 月から適用範囲を林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限るとして運用しているものです。</p> <p>調書に添付している「平成 24 年度公共事業再評価資料集」の総合評価の区分（P28）では、「休止」の考え方として、“当分の間、情勢の推移を見守る必要がある場合や問題の解決に相当の時間を要すると認められる場合”となっています。</p> <p>林政課及び漁港漁場整備課所管事業以外の事業においては、これに相当すると判断される事業がある場合においても制度上「休止」を選択できませんが、過去の委員会では、別紙のとおり、一定期間予算保留する前提で、問題解決の期間を設け再度委員会に諮る旨の附帯意見を付けて「継続」とした事例があります。</p>				

(別紙)

平成19年度再評価

1. 事業概要

事業種別	港湾事業
事業名	青森港改修(統合補助)
地区名	青森本港地区
事業目的	良好な海域環境を維持し、海洋性レクリエーションの健全な発展を図るため、青森港に不法・無断係留されているプレジャーボートの係留・保管する施設を整備するもの
事業内容	浮棧橋2箇所

2. 大項目の評価

大項目	評価	評価の主な要因
(1) 事業の進捗状況	B	計画全体に対する進捗 13.9%
(2) 社会経済情勢の変化	A	
(3) 費用対効果分析の要因変化	B	B/C 当初 2.10 再評価時 1.36
(4) コスト縮減・代替案の検討状況	A	
(5) 評価にあたり特に考慮すべき点	B	住民ニーズ低(民間経営圧迫の懸念)

3. 対応方針(案)

県の対応方針(案)	継続
評価理由	現時点での放置艇実態調査の結果において、放置艇が減少化傾向になっていることや民間マリーナの施設拡大による収納能力の向上などから、 <u>整備する時期については、施設の規模等を含め、今後放置艇及び民間マリーナの動向を見極め検討していくこととし、対応方針は「継続」とする。</u>

4. 委員会意見

委員会意見	対応方針(案)どおり
委員会評価	継続
附帯意見	現段階において、プレジャーボートの係留・保管能力の過不足を判断できる状況にないと考え。このため、 <u>平成22年度までに県の対応方針(案)を決定した上で、改めて再評価審議委員会に諮ることを求めるものである。</u> なお、堤川等における不法係留船対策は、これまで以上に積極的に推進すること

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	-	事業名	評価制度全般	委員名	長利委員
地区名等	-			担当課	企画調整課
質問事項	<p>環境影響に配慮した工事について、効果があったのか、その結果どうなったかについて評価するべきではないか。</p>				
回答	<p>事業の効果の発現状況、事業実施による環境の変化については、事後評価において評価することとしています。(青森県公共事業事後評価実施要綱第5第3号及び第5号)</p>				

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	2	事業名	水産流通基盤整備事業	委員名	木立委員、阿波委員
地区名等	八戸地区			担当課	漁港漁場整備課
質問事項	<p>再評価調書「費用対効果分析の要因変化」について、下記の点をわかりやすく記述してほしい。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 荷捌き所等の整備の追加に伴う「水産物生産コストの削減効果」の増加など、再評価時に比べ、大きな要因変化となっている部分について、わかりやすく記述すること。 2. 費用項目に記載の「漁港施設」の内訳を示すこと。 				
回答	<p>上記について、下記のとおり再評価調書等を修正しました。 (別途修正した調書等を配布)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 便益項目のうち、再評価時に比べ大きく増加している「水産物生産コストの削減効果」及び「漁獲物付加価値への効果」の項目について、計画時との比較欄に貨幣化した主な効果を追記し、添付資料「費用対効果分析説明資料」に詳細を記載しました。 2. 費用項目について、「漁港施設整備に要する費用」、「荷捌所等整備に要する費用」、「漁港施設に係る維持管理費用」、「荷捌所等に係る維持管理費用」に分けて記載しました。 				

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	3～12	事業名	道路事業全般	委員名	田村委員
地区名等	-			担当課	企画調整課
質問事項	道路事業にのみ費用便益計算において地域修正を行う理由について伺いたい。				
回答	<p>費用便益分析は、公共事業の評価にあたり、社会・経済的な側面から事業の妥当性を評価し、効果的な事業執行を促すことを目的とするものであり、各事業では、各省庁がそれぞれの事業の特性に応じて定める算定マニュアル等に基づいて算定しています。</p> <p>道路事業における地域修正係数を用いた修正費用便益分析については、平成18年度の本委員会において、「人口減少や過疎化の見込みの中、本県における地域振興を積極的に図っていくために、公共事業評価の手法について再検討が必要である。」との附帯意見が出されたことを受け、公共事業評価システム検討委員会において導入を検討し、平成21年度の試行及び知事への提言を経て平成22年度から導入したものです。</p> <p style="text-align: center;">〔 地域修正係数を用いた修正費用便益分析は、関係官庁や学識経験者、専門家等からなる「道路投資の評価に関する指針検討委員会」がとりまとめた「道路投資の評価に関する指針（案）第2編 総合評価」において提案されたもので、経済効率性の基準に基づく標準的な費用便益分析では考慮されていない、所得格差や地域の厚生水準の格差といった公平性をも考慮した基準によって道路事業実施の是非を判断することを目的としている。 〕</p> <p>その適用範囲については、道路は他の格差是正策では代替することができない、まさに基盤施設としての特性を有し、道路が地域の生活と産業を根底から支えるという事実が、その投資評価において格差是正といった価値規範を考慮することの意義を認める一つの大きな根拠となり得ると考えられていること。</p> <p>このため、修正費用便益分析を全ての分野に適用することに問題があるという意見があること。</p> <p>等の理由から、道路事業（街路事業含む）以外の事業に適用範囲を拡大しないこととしており、他の事業については適用していません。</p>				

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	3～12	事業名	道路事業全般		委員名	木立委員																																																																																
地区名等	-				担当課	道路課																																																																																
質問事項	<p>走行便益（走行時間短縮便益と走行費用減少便益）について、過年度評価時より下がっているものがあつたが、車種別時間価値原単位の下方修正分と交通量の修正分に分けて説明してほしい。</p>																																																																																					
回答	<p>走行便益（走行時間短縮便益と走行費用減少便益）について、過年度評価時より下がっているものは、整理番号3番「国道280号（蓬田～蟹田バイパス）」、整理番号5番「夏泊公園線（東滝）」、整理番号8番「松代町陸奥赤石停車場線（深谷町）」の3事業となり、分析結果は以下のとおりです。</p> <p style="text-align: center;">(単位:円/分・台)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>車種</th> <th>時間価値原単位 (H15価格)</th> <th>時間価値原単位 (H20価格)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗用車</td> <td>62.86</td> <td>40.1</td> </tr> <tr> <td>バス</td> <td>519.74</td> <td>374.27</td> </tr> <tr> <td>乗用車類</td> <td>72.45</td> <td>45.78</td> </tr> <tr> <td>小型貨物車</td> <td>56.81</td> <td>47.91</td> </tr> <tr> <td>普通貨物車</td> <td>87.44</td> <td>64.18</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">(単位:百万円)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">整理番号</th> <th rowspan="2">地区名等</th> <th rowspan="2">便益種別</th> <th rowspan="2">A:過年度評価時</th> <th rowspan="2">B:本評価時</th> <th rowspan="2">差 (B-A)</th> <th colspan="3">内 訳</th> </tr> <tr> <th>原単位</th> <th>交通量</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">3</td> <td rowspan="2">国道280号 (蓬田～蟹田)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>7,779</td> <td>6,592</td> <td>1,187</td> <td>1,342</td> <td>182</td> <td>337</td> </tr> <tr> <td>走行費用減少便益</td> <td>151</td> <td>68</td> <td>83</td> <td>138</td> <td>43</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">5</td> <td rowspan="2">夏泊公園線 (東滝)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>578</td> <td>146</td> <td>432</td> <td>115</td> <td>120</td> <td>197</td> </tr> <tr> <td>走行費用減少便益</td> <td>7</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>5</td> <td>2</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">8</td> <td rowspan="2">松代町陸奥赤石停車場線 (深谷町)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>1,643</td> <td>750</td> <td>893</td> <td>1,262</td> <td>1,072</td> <td>1,441</td> </tr> <tr> <td>走行費用減少便益</td> <td>39</td> <td>44</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>								車種	時間価値原単位 (H15価格)	時間価値原単位 (H20価格)	乗用車	62.86	40.1	バス	519.74	374.27	乗用車類	72.45	45.78	小型貨物車	56.81	47.91	普通貨物車	87.44	64.18	整理番号	地区名等	便益種別	A:過年度評価時	B:本評価時	差 (B-A)	内 訳			原単位	交通量	その他	3	国道280号 (蓬田～蟹田)	走行時間短縮便益	7,779	6,592	1,187	1,342	182	337	走行費用減少便益	151	68	83	138	43	12	5	夏泊公園線 (東滝)	走行時間短縮便益	578	146	432	115	120	197	走行費用減少便益	7	4	3	5	2	6	8	松代町陸奥赤石停車場線 (深谷町)	走行時間短縮便益	1,643	750	893	1,262	1,072	1,441	走行費用減少便益	39	44	5	5	2	2
車種	時間価値原単位 (H15価格)	時間価値原単位 (H20価格)																																																																																				
乗用車	62.86	40.1																																																																																				
バス	519.74	374.27																																																																																				
乗用車類	72.45	45.78																																																																																				
小型貨物車	56.81	47.91																																																																																				
普通貨物車	87.44	64.18																																																																																				
整理番号	地区名等	便益種別	A:過年度評価時	B:本評価時	差 (B-A)	内 訳																																																																																
						原単位	交通量	その他																																																																														
3	国道280号 (蓬田～蟹田)	走行時間短縮便益	7,779	6,592	1,187	1,342	182	337																																																																														
		走行費用減少便益	151	68	83	138	43	12																																																																														
5	夏泊公園線 (東滝)	走行時間短縮便益	578	146	432	115	120	197																																																																														
		走行費用減少便益	7	4	3	5	2	6																																																																														
8	松代町陸奥赤石停車場線 (深谷町)	走行時間短縮便益	1,643	750	893	1,262	1,072	1,441																																																																														
		走行費用減少便益	39	44	5	5	2	2																																																																														

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	3～12	事業名	道路事業全般	委員名	木立委員
地区名等	-			担当課	道路課
質問事項	<p>便益費用比率の判定ラインについて、修正係数が掛かった時のラインの数値の考え方と、そのラインを下回った場合の方針について伺いたい。</p>				
回答	<p>B / C が低くても、災害に対応する事業など地域の特殊性に応じた事業が存在することから、B / C も含め総合的な検討を行い、委員会に対し対応方針を提案しております。修正後のB / C が1以下の場合についても、委員の皆様から御意見をいただくことが重要であると考えています。</p> <p>(参考)</p> <p>国庫補助事業(現在は国道279号下北半島縦貫道路のみ)については、国土交通省より(地域修正係数を考慮しない形で)B / C が1.0以上という判定ラインが示されております。</p> <p>また、交付金事業及び県単独事業については、地域修正係数を乗じたB / C 値で判定しています。</p>				

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	4	事業名	県道改築事業	委員名	山下委員
地区名等	岩崎西目屋弘前線			担当課	道路課
質問事項	詳しい工事の内容（計画幅員の決定根拠など）、工法等について伺いたい。				
回答	<p>本事業は、国直轄事業の津軽ダム建設に伴う主要地方道岩崎西目屋弘前線の道路改築工事であり、津軽ダム本体位置を境に、下流側を「工事用道路」部分、ダム建設により水没する上流側を「付替県道」部分と位置づけ事業を進めているものです。事業実施に際しては、国土交通省と青森県が基本協定を締結し、工事実施主体は国とし、県においても協定に基づく費用負担をしています。</p> <p>国と県における費用負担については、現道幅員分に相当する工事は機能補償の観点から国が負担し、拡幅工事分に相当する工事費用は県が負担するという基本方針で進めています。</p> <p>また、道路幅員は道路構造令に基づき決定しております。車道幅員 3.0m については第3種第3級の道路幅員を採用したものであり、路肩部の 1.5m 部は「積雪地域における一次堆雪幅」で、冬期間の除雪による堆雪スペース（道路交通の確保）を見込んでいるものです。さらに、工事用道路区間においては集落地域が近接することから片側歩道（2.5m）を設置しています。</p> <p>工法については、地域住民の生活、水没エリア、周辺環境等へ配慮して現道拡幅部およびバイパス部があり、代表的な道路構造物としては橋梁（流入河川や沢地形への対応）、トンネル（山岳地帯の自然環境への配慮等）があります。</p>				

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	4, 8, 9	事業名	道路改築事業	委員名	藤田委員
地区名等	岩崎西目屋弘前線、松代町陸奥赤石停車場線、岩崎深浦線		担当課	道路課	
質問事項	<p>白神世界自然遺産地域と近接する場所であることから、自然環境、野生動物にもう少し配慮してほしい（側溝や排水路に落ちた野生動物が這いあがるような工夫など）。</p>				
回答	<p>岩崎西目屋弘前線の道路改築事業では、津軽ダム事業の一環として国が進めており、周辺環境や生態系に与える環境調査等を行うとともに、様々な環境保全への取り組みを行っていると同っております。</p> <p>【環境保全の事例】～国土交通省津軽ダム工事事務所からの聞き取り～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・希少猛禽類の営巣地誘導 ・下流河川における水生昆虫の成育環境の確保（維持流量の放出など） ・ユビナガコウモリ（ねぐらとなる洞穴の設置） ・ハッチョウトンボ及びエゾゲンゴロウモドキ（湿地環境の創出） ・直接改変の影響を受ける個体の生育適地への移植（ノダイオウ、ミチノクサイシン、ミクリ等） <p>このような事例を参考としながら、周辺環境に応じた対応をしていきたいと考えています。</p>				

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	8	事業名	県道改築事業	委員名	松富委員、長利委員
地区名等	松代町陸奥赤石停車場線			担当課	道路課
質問事項	<p>1 .「計画変更」とあるが、当初の事業目的・効果はどうなるのか伺いたい。</p> <p>2 .山岳箇所はお金がかかるから後に回して計画変更することは、部分的に「休止」扱いという見方もできるのではないかと本事業における「計画変更」の内容について伺いたい。</p>				
回答	<p>本事業の今後の整備について地域の方々と調整を行った結果、隘路区間である山子～深谷間(延長 L=2,760m)の整備による隘路解消が優先して取り組むべき課題であると考えられたことから、この区間への集中投資により事業効果を早期発現させたいと考えております。</p> <p>今回の計画から除外した深谷～黒森間(延長 L=3,920m)につきましては、一部県代行事業により道路改良が行われこれを活用する事ができますので、山子～深谷間(延長 L=2,760m)の完了の目途がたった段階で、あらためて地元との協議を行い、事業に着手する場合には新規事業として「事前評価」などの手続きを行います。</p>				

平成 24 年度第 1 回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	9	事業名	市町村合併支援道路整備事業	委員名	長利委員
地区名等	岩崎深浦線			担当課	道路課
質問事項	<p>計画変更を視野に入れながらの「継続」という対応方針となっているが、「継続」と判断した詳しい評価理由について伺いたい。</p>				
回答	<p>当該事業は、地域高規格道路（自動車専用道路）として計画されていましたが（仮称）国道 101 号岩崎バイパスへのアクセス道（県道付替）として事業着手されました。</p> <p>しかし、地域高規格道路に対する構造要件の見直し（別添資料 - 1：参照）が国から示されたことや、公共事業費の大幅な削減傾向が続いたこと等から、国道 101 号については、自動車専用道路としてではなく現道活用も視野に入れた整備の検討が必要となり、アクセス道として計画された本事業も平成 18 年度より予算計上の伴わない保留状態としております。</p> <p>今後は国道 101 号全体の整備についていろいろ検討する必要がありますが、整備手法、整備予算、地域との協議などに多くの時間が必要とされることから、アクセス道路となる本事業については、これらの課題について方向性が示された後の検討になると考えております。</p> <p>このことから本業務については「継続」とした上で計画の見直しを進め、その結果を当委員会に「計画変更」としてお諮りしたうえで工事再開の判断を仰ぎたいと考えています。</p>				

地域高規格道路の構造要件の見直しについて

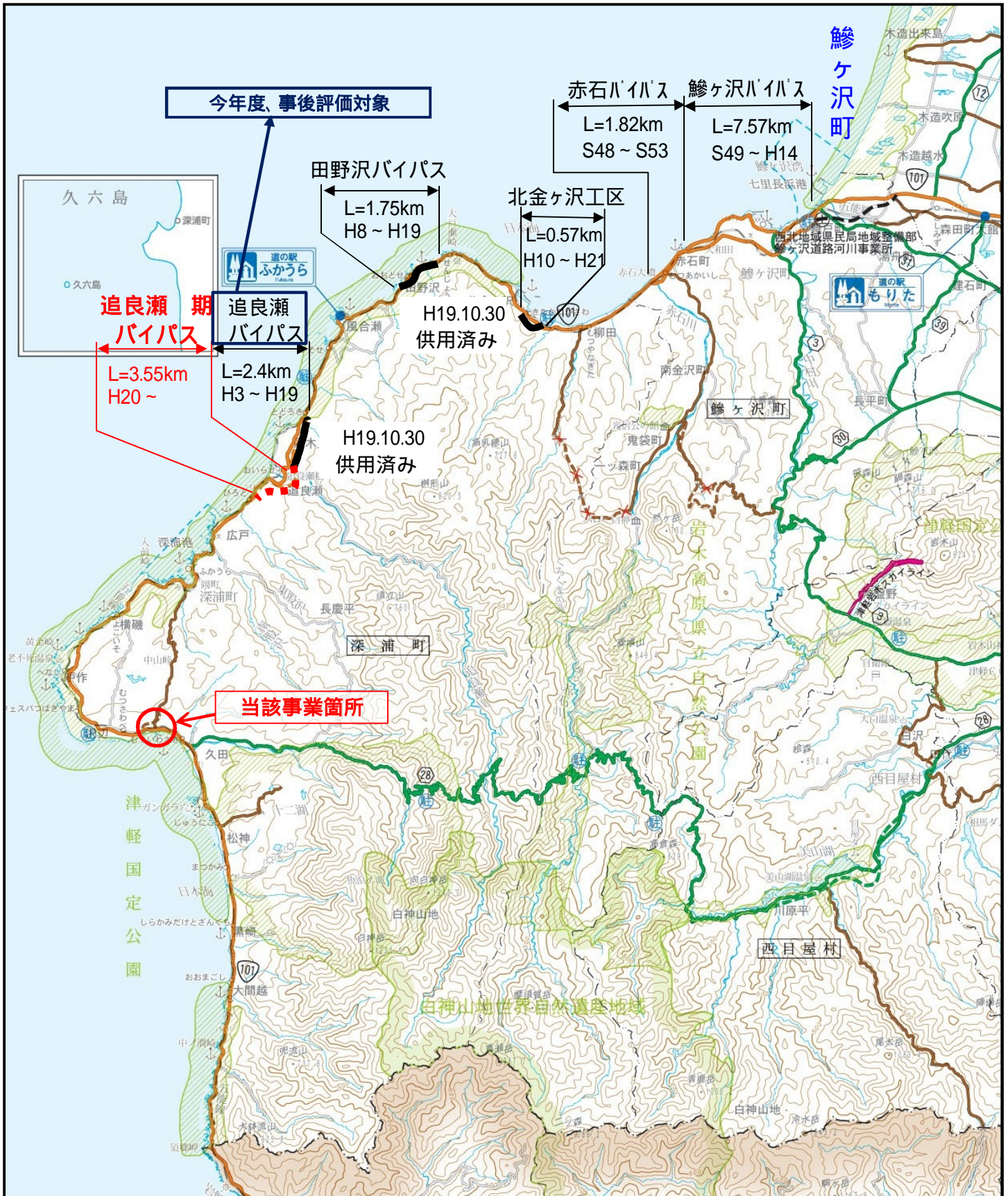
地域独自の道路整備が可能となるローカルルールの導入や公共事業の実施に当たって更なるコスト縮減等が求められていることに鑑み、それまで自動車専用道路を基本としてきた地域高規格道路の構造要件が下記の通り見直され、国から通知があったものです（平成15年5月）

要件項目	従来要件	見直し要件
サービス速度	60～80km以上	<u>概ね60km/h</u> でも可
車線数	4車以上	<u>2車以上</u> とする (適宜追い越し区間設置)
交差方法	原則立体交差 (一部左折のみ可)	<u>平面交差も可能</u> (サービス速度概ね60km/h確保可能の場合)
沿道アクセス	禁止、制限	所要のサービス速度が確保できれば <u>アクセスコントロールは不要</u> 、速度低下要因箇所は副道設置や右折禁止などのコントロールが必要
歩行者・自転車	進入禁止	安全確保のため、走行空間の構造的な分離により <u>設置可</u>
現道活用	要件無し	<u>現道活用可</u> 現道の一部区間を活用して路線全体として概ね60km/h以上のサービス速度を確保

平成 24 年度第 1 回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	9	事業名	市町村合併支援道路整備事業	委員名	後藤委員
地区名等	岩崎深浦線			担当課	道路課
質問事項	<p>当該事業の再評価に際して、国道 101 号の整備計画等の進捗状況とともに、「災害発生時の第 2 次輸送道路」や「観光支援」といった役割に対する地元住民の現段階におけるニーズがどのようなものか伺いたい。</p>				
回答	<p>日本海沿岸部における国道 101 号の整備状況については、隘路区間や線形不良箇所等について整備の必要性や地元からの要望等を考慮し、順次整備を進めており、現在は追良瀬 期バイパスが事業中となっております。 (別添資料 - 2 : 参照)</p> <p>また、地元からの要望状況としては、秋田県能代市以北の日本海沿岸市町村長及び地元市町村、議長等で構成される「国道 101 号整備促進期成同盟会」や「西津軽能代沿岸道路建設促進期成同盟会」により、国道 101 号西海岸部における急勾配、急カーブ、隘路区間の早期改善が強く求められています。</p> <p>(参考 1) 国道 101 号追良瀬バイパスに係る個別附帯意見(平成 12 年度再評価委員会) 「国道 101 号は西津軽地域唯一の幹線道路として、生活・経済・観光面からも重要な路線であり、また、緊急輸送道路として、危険箇所の解消の観点からも早期の整備が必要」</p> <p>(参考 2) 国道 101 号追良瀬バイパスは本年度の事後評価対象。 当該評価においてアンケート調査を実施し、地元住民ニーズを調査する予定。 第 4 回目の本委員会にて提示見込み。</p>				

国道101号 整備状況箇所図



平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	11	事業名	地方特定道路建設整備事業	委員名	後藤委員
地区名等	増田浅虫線			担当課	道路課
質問事項	<p>平内町より「整備促進の要望が出されている」とのことであるが、その具体的な内容とともに、整備を実施した場合、大雨災害時等においても通行が確保され、孤立集落の発生を防ぐことに寄与するものであるかどうかについて伺いたい。</p>				
回答	<p>当該路線上に(孤立)集落はありませんが、平内町からの要望内容としては、本路線は青森市と平内町を結ぶアクセス道の一つと位置づけられていることから、当該区間の通行機能の向上、交通安全施設の設置、舗装化等が求められています。</p>				

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	11	事業名	地方特定道路建設整備事業	委員名	藤田委員
地区名等	増田浅虫線			担当課	道路課
質問事項	<p>「社会経済情勢の変化」、「費用対効果」、「事業の進捗状況」などB評価が多いにも関わらず「継続」となっているが、「継続」と判断した詳しい評価理由について伺いたい。</p>				
回答	<p>当該事業は事業内容の変更が必要となり、道路計画の見直しや維持管理方針等も含めて地元を含む関係機関との再調整が伴うことから、この再調整に要する時間が必要であるため「継続」と判断したものです。ただし、事業内容の変更が取りまとまった際には、工事着手前に本委員会にその内容をお諮りし判断を仰ぎます。</p>				

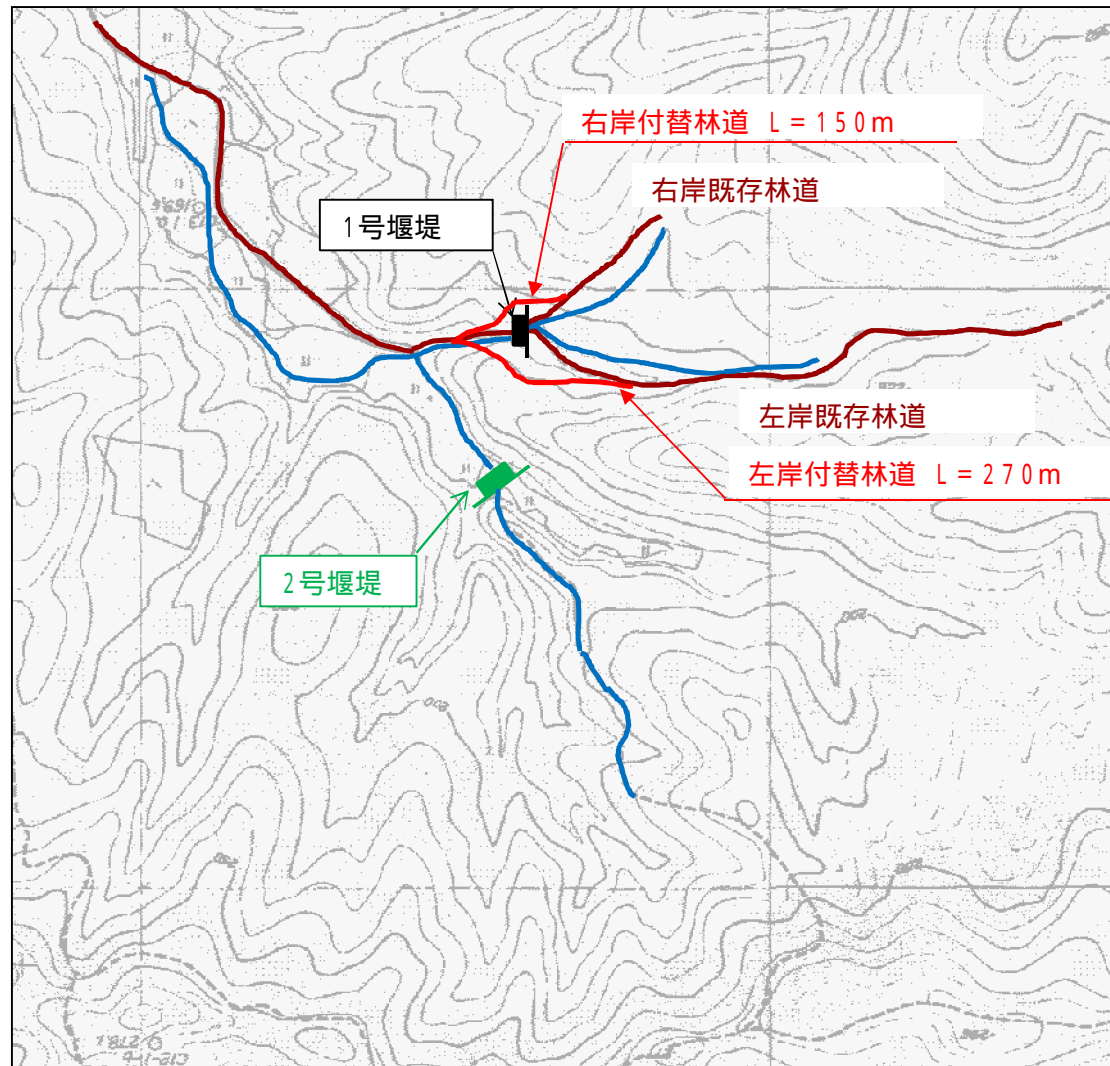
平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	14	事業名	火山砂防事業	委員名	長利委員
地区名等	茂市沢			担当課	河川砂防課
質問事項	再評価調書「2(3)費用対効果分析の要因変化」の事業費の増について、その具体的な内容について伺いたい。				
回答	<p>当初計画では縮尺1/5,000の地形図を利用して概略設計を行っており、砂防えん堤設置に伴い林道2路線をそれぞれ付替える計画としていました。しかし詳細に調査した結果、用地の一部について地権者の協力を得られなかったことから当初計画位置での施工が困難になったため、道路計画を再検討したところ、堆砂敷を迂回する付替え道路が必要となりました。</p> <p>再評価調書「2(3)費用対効果分析の要因変化」の事業費の増については、「事業費増の主な要因としては、用地上の制約があることから付替え道路の計画を見直した結果、道路延長がL=420.0mからL=800.0mに増工になったことによる。」に修正します。</p>				

整理番号14 質問事項回答書 別添資料

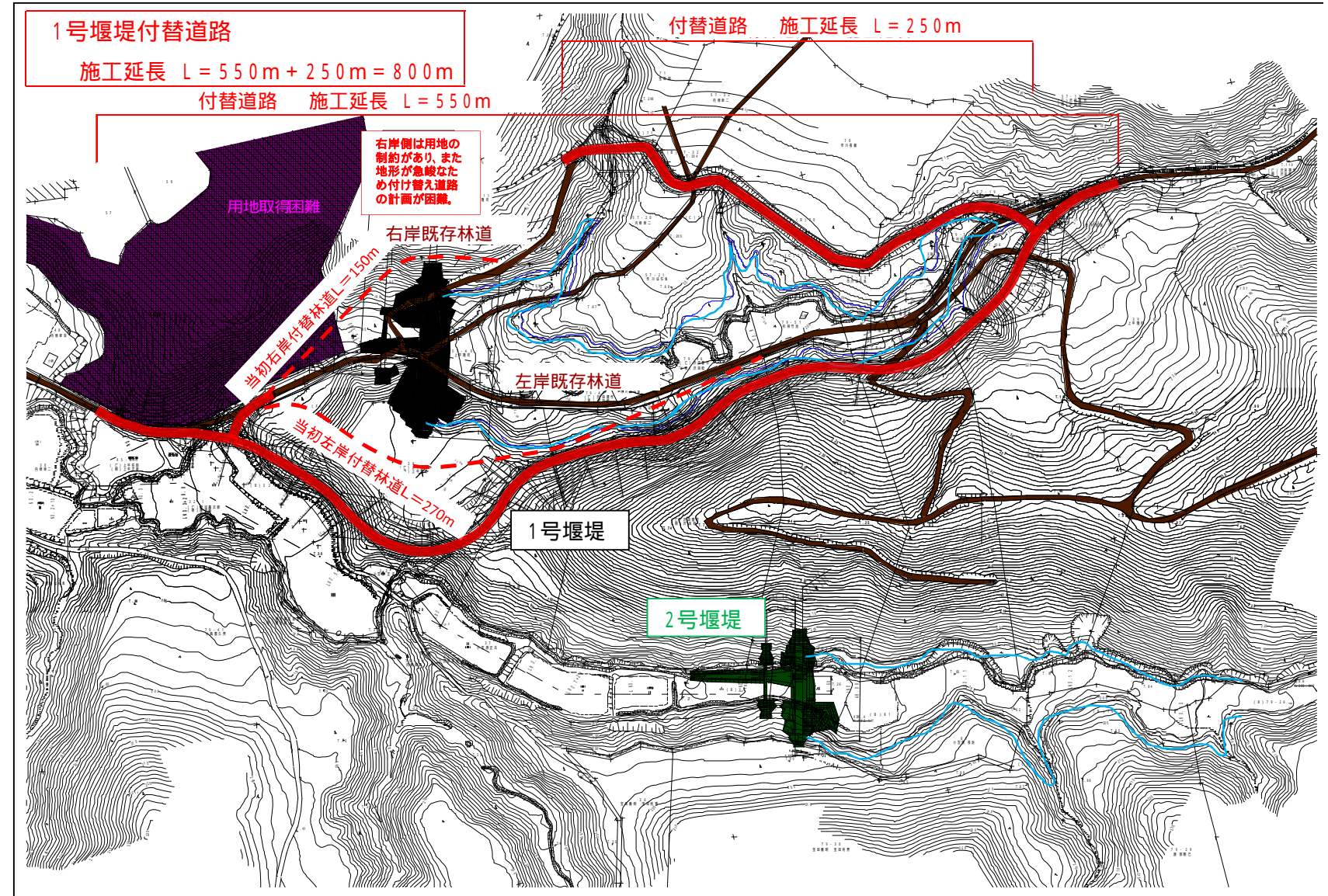
・火山砂防事業(茂市沢)

当初計画:概略設計時図面(S = 1 / 5,000)



当初、1/5,000の概略設計図面により、1号堰堤に係る既存林道2路線の付替えとして、 $L = 150 + 270 = 420\text{m}$ を計画。

変更計画:詳細設計時図面(S = 1 / 500)



その後、1号堰堤下流部の用地取得が困難になったことから、堆砂敷を迂回する付替え道路が必要となり、 $L = 800\text{m}$ に変更。





○事業費の増の内訳

	当初計画(千円)	変更計画(千円)	増減(千円)	増の理由
1号堰堤	284,000	310,000	+ 26,000	詳細地形測量による。(堤高 12.5 12.5m、堤長72.0 79.0m、コンクリートV 5,040m ³ 5,506m ³)
2号堰堤	123,000	134,000	+ 11,000	詳細地形測量による。(堤高 9.0 9.0m、堤長 45.0 49.0m、コンクリートV 1,720m ³ 1,872m ³)
付替え道路	93,000	206,000	+ 113,000	付替え道路見直しによる。(道路延長L=420m 800m)
事業費	500,000	650,000	+ 150,000	

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

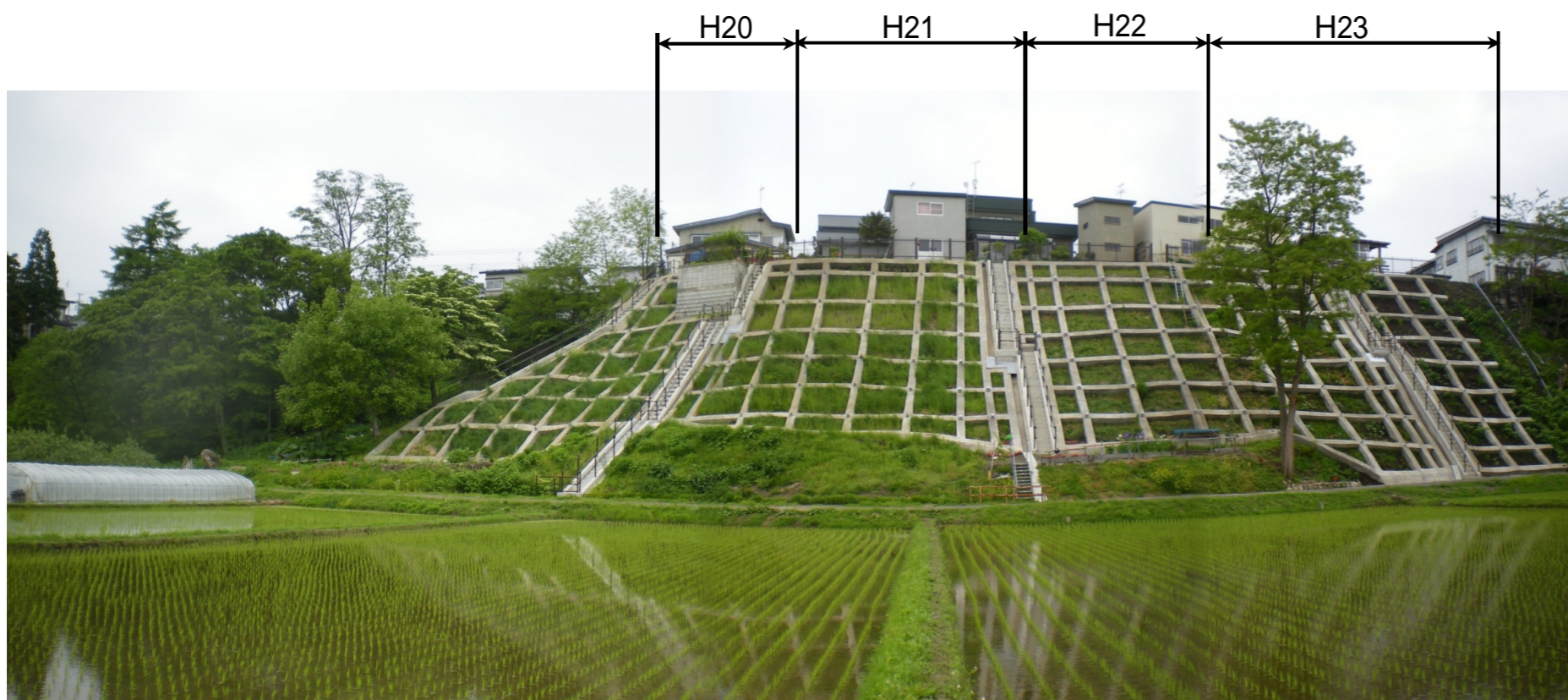
整理番号	15	事業名	急傾斜地崩壊対策事業	委員名	藤田委員
地区名等	長崎区域			担当課	河川砂防課
質問事項	<p>今回採用した現場打吹付法砕工と、景観に配慮したコンクリート砕の目立たない工法を比較した結果について伺いたい。</p>				
回答	<p>当現場で採用可能な法面保護工としては、一般的には別紙のとおり現場打吹付法砕工と受圧板工があります。</p> <p>比較検討の結果、総合的に判断して植生の成長にともない良好な景観が得られ、安全性、経済性に最も優れている現場打吹付法砕工を採用しております。</p>				

法面保護工比較表

工法 評価項目	現場打吹付法砕工	現場打吹付法砕工 (吹付コンクリート顔料混合着色)	現場打吹付法砕工 (連続繊維補強土吹付法砕緑化)	プレキャストコンクリート受圧板工	軽量受圧板工
写真 (概略図)		現場打吹付法砕工の法砕に顔料を混合			
工法概要	<ul style="list-style-type: none"> 現場打ちコンクリートの吹付法砕を斜面に築造した後、交点にアンカーを打設して法砕自体を反力構造物とする工法。 法砕内に植生基材を吹き付けて法砕内の緑化を図る。 生育とともにフレームが隠れ全面的な緑化を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 現場打ちコンクリートの吹付法砕を斜面に築造した後、交点にアンカーを打設して法砕自体を反力構造物とする工法。 法砕内には植生基材を吹き付けて法砕内の緑化を図る。 吹付コンクリートに着色して景観性の向上を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 現場打ちコンクリートの吹付法砕を斜面に築造した後、交点にアンカーを打設して法砕自体を反力構造物とする工法。 法砕内及び法砕に植生の育成基盤材を吹き付け、構造物を隠して斜面全体の緑化を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 所定位置にアンカーを打設した後、プレキャストコンクリート製の受圧板を斜面に設置し、直ちにアンカーを緊張定着して斜面に固定する工法。 斜面地山に植生基材を吹き付けて緑化を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 所定位置にアンカーを打設した後、FRP製格子形状の受圧板を斜面に設置し、直ちにアンカーを緊張定着して斜面に固定する工法。 斜面地山に植生基材を吹き付けて緑化を図る。
検討項目	評価	評価	評価	評価	評価
安定性	<ul style="list-style-type: none"> 連続したコンクリート法砕で斜面を面的に拘束するため侵食防止効果が高く、安定性が高い。 現場吹き付けのため地山との密着性に優れ、法砕背面が侵食されにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> 連続したコンクリート法砕で斜面を面的に拘束するため侵食防止効果が高く、安定性が高い。 現場吹き付けのため地山との密着性に優れ、法砕背面が侵食されにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> 連続したコンクリート法砕で斜面を面的に拘束するため侵食防止効果が高く、安定性が高い。 現場吹き付けのため地山との密着性に優れ、法砕背面が侵食されにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> 独立した構造のため、地山がルーズな地質の場合には安定性に劣る。 	<ul style="list-style-type: none"> 独立した構造のため、地山がルーズな地質の場合には安定性に劣る。
施工性	<ul style="list-style-type: none"> 現場打ち工法のため鉄筋の組立、コンクリートの吹付、養生等、工事期間が長い。 施工は人力作業が主体で大型機械は使用しないことから仮設道路が不要である。 斜面の多少の不陸に形状を合わせて密着させることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 現場打ち工法のため鉄筋の組立、コンクリートの吹付、養生等、工事期間が長い。 施工は人力作業が主体で大型機械は使用しないことから仮設道路が不要である。 斜面の多少の不陸に形状を合わせて密着させることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 現場打ち工法のため鉄筋の組立、コンクリートの吹付、養生等、工事期間が長い。 砕に吹付を行うため、作業手間が増える。 施工は人力作業が主体で大型機械は使用しないことから仮設道路が不要である。 斜面の多少の不陸に形状を合わせて密着させることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 工場製品であるため養生等の現場作業が不要で工期が短い。 斜面に凹凸がある場合には、受圧板の破損を防ぐために、平滑に整形する必要がある。 受圧板の重量(1100kg)が重いため、設置には大型のクレーンが必要である。 大型クレーンのための仮設道路が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 工場製品であるため養生等の現場作業が不要で工期が短い。 受圧板が格子形状のため地山に馴染みやすい。 受圧板の重量(222kg)が重いため、設置には小型のクレーンが必要である。 小型クレーンのための仮設道路が必要である。
景観・環境性	<ul style="list-style-type: none"> 斜面面積に対する構造物占有率が高いため、景観性は劣るが、整然度は高い。 法砕内に植生することにより緑のある斜面を創出することができる。 植生の成長にしたがって法砕が目立たなくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 斜面面積に対する構造物占有率は高いが、法砕を着色することにより景観性の向上をはかることができる。ただし、人工的な着色構造物には違和感がある。 法砕内に植生することにより緑のある斜面を創出することができる。 植生の成長にしたがって法砕が目立たなくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 斜面全体を完全に緑化するため景観性に最も優れる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地山を植生することにより緑のある斜面を創出することができる。 受圧板が点状に設置されるため、植生の成長により受圧板が目立たなくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地山を植生することにより緑のある斜面を創出することができる。 受圧板が格子形状のため、植生の成長により受圧板が目立たなくなる効果が高い。
維持管理性	<ul style="list-style-type: none"> 法砕は施工実績が多くメンテナンスフリーである。 	<ul style="list-style-type: none"> 法砕は施工実績が多くメンテナンスフリーである。 経年変化より色落ちが進行する。 	<ul style="list-style-type: none"> 法砕は施工実績が多くはメンテナンスフリーである。 	<ul style="list-style-type: none"> 施工実績が多く、メンテナンスフリーである。 工場製品のため品質が安定している。 	<ul style="list-style-type: none"> 近年施工実績が増加している。メンテナンスフリーである。 工場製品のため品質が安定している。
経済性 (直接工事費)	<ul style="list-style-type: none"> 吹き付け法砕工(192.6㎡あたり) 3,131,000円 ・砕内植生工 404,000円 合計 3,535,000円 (1.00) 	<ul style="list-style-type: none"> 吹き付け法砕工(192.6㎡あたり) 3,131,000円 ・砕内植生工 404,000円 ・着色材料 641,000円 合計 4,176,000円 (1.18) 	<ul style="list-style-type: none"> 吹付法砕工(192.6㎡あたり) 3,131,000円 ・連続繊維補強土吹付工 3,082,000円 合計 6,213,000円 (1.76) 	<ul style="list-style-type: none"> 受圧板設置工(21基:192.6㎡) 3,235,000円 ・植生工 483,000円 ・仮設道路工 1,300,000円 合計 5,018,000円 (1.42) 	<ul style="list-style-type: none"> 受圧板設置工(21基:192.6㎡) 3,904,000円 ・植生工 593,000円 ・仮設道路工 1,300,000円 合計 5,797,000円 (1.64)
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> 初期の景観性は劣るものの、安定性、経済性に最も優れている。 	<ul style="list-style-type: none"> 安定性に優れているものの、経済性はやや劣る。 人工的な景観になる。 	<ul style="list-style-type: none"> 安定性、景観性に優れているものの、経済性は最も劣る。 	<ul style="list-style-type: none"> 斜面の安定は確保することができるが点状に配置されるため、宅地として利用されている法肩の侵食防止効果は低い。 工場製品を使用するため施工性に優れるものの、大型クレーンのための仮設道路が必要になる。 景観性に優れるものの経済性にやや劣る。 	<ul style="list-style-type: none"> 斜面の安定は確保することができるが点状に配置されるため、宅地として利用されている法肩の侵食防止効果は低い。 景観性に優れるものの経済性に劣る。

凡例： 最も優れている、 優れている、 やや劣る、 ×不適

現場打吹付法枠工植生状況



長崎区域全景 (施工年度 H20 ~ H23) (撮影月日H24.5.25)



斗賀区域 南部町斗賀地内 (施工年度H10)
施工後約14年経過植生状況(撮影月日H24.6.13)



長崎区域 下方より(施工年度H21)
施工後約3年経過植生の成長状況(撮影月日24.5.25)



長崎区域 上方より(施工年度H21)
施工後約3年経過植生状況(撮影月日H24.5.25)



平岡1号区域 青森市新城地内 (施工年度H19)
施工後約5年経過植生状況(撮影月日H24.6.1)

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	16	事業名	大間港改修(地方)事業	委員名	藤田委員
地区名等	大間港根田内地区			担当課	港湾空港課
質問事項	<p>近年災害が発生していないとのことであるが、それ以前の災害記録について伺いたい。</p>				
回答	<p>大間港が港湾区域として指定された昭和28年5月4日から、これまで1件の災害記録がありました。</p> <p>災害の内容は、平成4年12月22日から23日にかけて、冬期風浪により、大間地区西防波堤の消波ブロックが延長20mにわたって沈下した、というものです。</p>				

平成24年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	17、18	事業名	街路事業	委員名	藤田委員
地区名等	3・3・8号白銀市川環状線、3・4・3号中央町金矢線			担当課	都市計画課
質問事項	<p>事業によってB / Cに大きな差があるが、全体計画におけるB / Cと事業の優先順位の考え方について伺いたい。</p>				
回答	<p>街路事業の優先順位については、公共事業事前・継続評価事業別評価基準に基づき、事業毎に「必要性」、「有効性」、「優先性」、「効率性」、「環境影響への配慮」の5項目を評価項目として評価（100点満点で点数化）するほか、それに事業の進捗状況等を加味するなど、総合的に判定しています。</p> <p>費用対効果（B / C）については、事業の「効率性」の中の評価要素となっており、1.5以上で10点、1以上1.5未満で5点の配点としています。</p>				