

公共事業再評価調査

整理番号	H25-27
------	--------

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	<input type="radio"/> 未着工 <input type="radio"/> 長期継続 (年) <input type="radio"/> 再評価後 (年) <input checked="" type="radio"/> その他 (計画変更)
---------	---

1 事業概要

事業種別	道路改築事業	事業主体	<input checked="" type="radio"/> 県 <input type="radio"/> 市町村 <input type="radio"/> その他 ()																																																		
事業名	地方特定道路建設整備事業 【H25～：道路建設整備事業】	地区名等	増田浅虫線 増田～浅虫	市町村名	青森市 平内町																																																
事業方法	<input type="radio"/> 国庫補助 <input type="radio"/> 交付金 <input checked="" type="radio"/> 県単独 財源・負担区分 <input type="radio"/> 国 % <input checked="" type="radio"/> 県 100% <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 %																																																				
採択年度	平成 10 年度 (用地着手 平成 - 年度 / 工事着手 平成 - 年度)																																																				
終了予定年度	平成 32 年度 (平成 - 年 - 月 工期変更 (再々評価時 平成 28 年度))																																																				
事業目的	本路線は、平内町大字増田地区を起点とし、本県の主要観光地である浅虫温泉街を経由し、青森市大字浅虫地区の一 般国道4号に接続する延長約5.2kmの道路である。しかし、未舗装区間でもある当該区 (約2.2km) は、幅員が狭小 (Wmin=2.5m) で急勾配区間 (I=8.8～16.5%) が連続するため車両通行に支障をきたしている。こうした現状を改善す るに当たり、接続道路との計画調整も視野に入れた通行機能確保と代替路機能を確保することを目的として、これま の2車線整備から1.5車線の道路整備へ計画変更することで事業展開を図ることとしている。																																																				
主要内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再々評価時</th> <th>計画変更時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>2,185 m</td> <td>1,921 m</td> <td>△ 264 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>5.5(7.0) m</td> <td>4.0(5.0) m</td> <td>△ 2 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>2,166 m</td> <td>1,968 m</td> <td>△ 198 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>15,300 m²</td> <td>9,500 m²</td> <td>△ 5,800 m²</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>1 箇所</td> <td>0 箇所</td> <td>△ 1 箇所</td> </tr> </tbody> </table> <p>再々評価時：2車線拡幅 計画変更時：1.5車線の整備</p>					区 分	再々評価時	計画変更時	増 減	計画延長	2,185 m	1,921 m	△ 264 m	計画幅員	5.5(7.0) m	4.0(5.0) m	△ 2 m	改良工	2,166 m	1,968 m	△ 198 m	舗装工	15,300 m ²	9,500 m ²	△ 5,800 m ²	橋梁工	1 箇所	0 箇所	△ 1 箇所																								
区 分	再々評価時	計画変更時	増 減																																																		
計画延長	2,185 m	1,921 m	△ 264 m																																																		
計画幅員	5.5(7.0) m	4.0(5.0) m	△ 2 m																																																		
改良工	2,166 m	1,968 m	△ 198 m																																																		
舗装工	15,300 m ²	9,500 m ²	△ 5,800 m ²																																																		
橋梁工	1 箇所	0 箇所	△ 1 箇所																																																		
事業費	<p>○再々評価時総事業費 900 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～22年度</th> <th>23年度</th> <th>24年度</th> <th>25年度</th> <th>小 計</th> <th>26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</td> <td></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>②</td> <td>()</td> <td>(0)</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></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>③</td> <td>0</td> <td>⑤ 0</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>④</td> <td>(0)</td> <td>⑥ (0)</td> </tr> </tbody> </table>						～22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度～	合 計	計 画					①		0	(うち用地費)	()	()	()	()	②	()	(0)	〈 年 月変更〉								実 績					③	0	⑤ 0	(うち用地費)	()	()	()	()	④	(0)	⑥ (0)
	～22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度～	合 計																																														
計 画					①		0																																														
(うち用地費)	()	()	()	()	②	()	(0)																																														
〈 年 月変更〉																																																					
実 績					③	0	⑤ 0																																														
(うち用地費)	()	()	()	()	④	(0)	⑥ (0)																																														

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		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	事業費割合	% [③/⑤]	% [③/①]
	(うち用地費)	() % [④/⑥]	() % [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)		
	改良工 (百万円)	%	%
	橋梁工 (百万円)	%	%
	舗装工 (百万円)	%	%
説 明	当該区については、平成10年度に事業着手し、河川管理者、農道管理者及び国有林野管理者等と協議・調整を重ね ながら事業を進めてきた。こうした複数関係者との協議に時間を要してきたことや、公共事業費の大幅な削減を背景 に、平成17年度～平成18年度の2年間、事業休止とした。平成19年度からは事業再開としたものの、引き続き公共事業 費削減傾向の中で他優先区への重点配分が続いており、当該区間の事業費確保は大幅に制約される県単独事業費内 の調整を強いられている。		
問題点・ 解決見込み	平成23年11月の土屋バイパス全線開通により、併行する一般国道4号部の整備は概ね完了した。 併行する一般国道4号の整備が進むにつれ、本路線に求められていた代替路機能の位置づけに変化が生じてきた。 こうした状況を踏まえ、接続道路 (町道等) との計画調整を踏まえ、当初計画であった2車線拡幅から1.5車線の 整備へ変更することで地元との合意形成を図ることが出来た		
事業効果 発現状況	(部分供用なし)		

(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】 平成21年3月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、地域社会の活力を維持し、豊かな暮らしを実現するため、また、安全で信頼性の高い社会の実現を図るために、選択と集中の方針の下、重点的・効率的に道路整備を進めていくことが必要とされている。 従来の事業評価手法を見直し、道路における防災機能の位置づけを再検討する機運が高まっている。	【県内の評価】 自動車交通への依存度が高い本県にとって、道路整備に対する根強い要望がある。 東日本大震災(H23.3.11)を契機として、これまで道路に必要とされてきた通行機能に加えて、災害発生時の防災機能(緊急物資輸送や避難路等)確保の重要性が再認識されている。	
	当地区における評価	当該区工区(約2.2km区間)は幅員が狭小(Wmin=2.5m)で急勾配区間(I=8.8~16.5%)が連続するため車両通行に支障をきたしていることから現状改善が求められている。		
必要性	当該区工区には道路構造の課題(幅員狭小、急勾配等)があることに加え、砂利道(未舗装)であることから、路面状況が降雨などの天候に左右されやすく、通常期でさえ安定した通行機能や安全性を確保できない状況となっていることから、現状改善の必要性は高い。			(a)・b
適時性	平成23年11月の土屋バイパス全線開通により、併行する国道4号部の整備は概ね完了した。 併行する一般国道4号部の通行機能が大幅に向上したことに伴い、本路線に求める代替路機能について再検討した結果、接続道路との計画調整も視野に入れた通行機能確保と一定の代替路機能を確保することを目的として、これまでの2車線整備から1.5車線の道路整備へ計画変更することが適時性及び経済性にも配慮した事業計画であるとの判断に至った。			(a)・b
地元の推進体制等	農道との接続による物流機能の強化、並びに市道浅虫ダム線との接続による平内町東部地域(内童子地区、外童子地区、松野木地区、大和山地区等)から青森市街地への移動距離及び連絡時間の短縮のため、平内町から現状改善が求められている。			(a)・b
効率性	農道との接続により物流路線としての機能強化が図られる。 平内町東部地区(田茂木地区、内童子地区、外童子地区、松野木地区等)からJR浅虫温泉駅へのアクセス性の向上が図られる。			

(3) 費用対効果分析の要因変化

A・(B)・C

区分	主な項目	再々評価時	計画変更時	増減
費用項目 (C)	(1) 事業費	641 百万円	583 百万円	△ 58 百万円
	(2) 維持修繕費	120 百万円	111 百万円	△ 9 百万円
	(3)	百万円	百万円	0 百万円
	(4)	百万円	百万円	0 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総費用	761 百万円	694 百万円	△ 67 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	358 百万円	425 百万円	67 百万円
	(2) 走行費用減少便益	9 百万円	17 百万円	8 百万円
	(3) 交通事故減少便益	-1 百万円	0 百万円	1 百万円
	(4) 冬期便益	89 百万円	98 百万円	9 百万円
	(5) 防災便益	152 百万円	0 百万円	△ 152 百万円
	総便益(B)	607 百万円	540 百万円	△ 67 百万円
	地域修正係数(φ)	1.429	1.429	
	修正総便益(B')	867 百万円	772 百万円	△ 96 百万円
B/C	費用便益比(B/C)	0.80	0.78	
	修正費用便益比(B'/C)	1.14	1.11	
費用対効果分析 (B/C)	【費用対効果分析手法】 (分析手法、根拠マニュアル等) 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) 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22年3月 県土整備部道路課)			(a)・b
再々評価時との比較	【再々評価時との比較における要因変化】 完成年度の見直し: 平成28年度→平成32年度 事業費の変更: 900百万円→600百万円(△300百万円) 計画延長の見直し: 2,185m→1,921m(△264m) 設計速度の見直し: 40km/h→30km/h 防災便益の見直し: 計上(車道幅員W=5.5m)→非計上(車道幅員W=5.0m)			a・(b)

(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。 排水施設等の小規模構造物については、工場製品（二次製品）を使用することにより、工期の短縮及び経費の縮減を図っている。	a. b
代替案	【代替案の検討状況】 比較ルートとしては、南側と北側に迂回するバイパスルートが考えられるが、いずれも現道ルートから外れるため、国有林の森林伐採面積や掘削土量が多くなることから、自然環境に与える影響も大きく、また経済的にも不利となるため、現道活用を基本としたルート設計が最適となる。また、接続道路との計画調整も重要な視点となる。	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】 平内町より整備促進の要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 当該路線は併行する国道4号の代替機能を有することから、道路利用者の安全性確保や利便性向上が求められている。	a. b
環境影響への配慮	【開発事業等における環境配慮指針への対応】 (1)対応状況 ● 配慮している ○ 配慮していない (2)区分 ● 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 ○ 高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮 ○ 高架構造物の建設 ○ 海底・海中建造物の設置や建設 (3)特に配慮する対応内容 工事及び土砂搬入・搬出の際には、周辺環境に配慮し、低排出ガス・低騒音並びに低振動の重機械を使用する。 表土露出箇所については、景観保全や土砂流出に配慮し植生対応を行う。 蜜生息地を回避する道路計画に変更済	a. b	
地域の立地特性	(地域指定) 過疎地域、振興山村地区、農業振興地域、特別豪雪地帯 (災害の記録) なし (危険箇所情報) なし		

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
評価理由	事業の進捗状況、費用対効果分析の要因変化の項目が「B」評価であるものの、接続道路との計画調整も視野に入れた適時性かつ経済性に配慮した道路計画（2車線整備→1.5車線の整備）に変更することとし、対応方針は「継続」とする。
備考	【計画変更の内容】 計画延長 L=2,185m→1,921m (△264m) 計画幅員 W=7.0m→5.0m (△2.0m) 事業費 C=900百万円→600百万円 (△300百万円)

4 公共事業再評価等審議委員会意見

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
附帯意見	(附帯意見がある場合に記載)
評価理由	(委員会意見が「対応方針(案)を修正すべき」の場合に記載)