

公共事業再評価調査

整理番号 H25-3

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 (年) 再評価後 (5 年) その他 ()

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	県道改築事業	地区名等	青森浪岡線 八ツ役	市町村名	青森市																																																		
事業方法	<input type="radio"/> 国庫補助 <input checked="" type="radio"/> 交付金 <input type="radio"/> 県単独 財源・負担区分 <input checked="" type="radio"/> 国 65 % <input checked="" type="radio"/> 県 35 % <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 %																																																						
採択年度	平成 11 年度 (用地着手 平成 11 年度 / 工事着手 平成 11 年度)																																																						
終了予定年度	平成 26 年度 (平成 23 年 10 月 工期変更 (再評価時 平成 25 年度))																																																						
事業目的	<p>主要地方道青森浪岡線は、青森市堤地内の国道4号を起点とし浪岡地区へ至る幹線道路であり、青森空港へのアクセス道路としての機能も有する道路である。当該区間は市街地を通過する主要生活道路として利用されているほか、卸売団地が隣接する物流路線としての性質も持ち合わせているが、慢性的な交通渋滞の解消が大きな課題となっている。また、当該区間は荒川小学校への通学路でありながら歩道が未整備であるため、児童（歩行者）の安全確保が課題となっている。こうした背景のもと、主要交通拠点への定時性確保や交通渋滞の解消、児童（歩行者）の安全確保等を目的として現道拡幅事業を実施している。</p> <p>【計画名称】 社会資本総合整備計画（交流促進と連携強化を支援するあおもりの道づくり） 【成果目標】 交通拠点から60分以内に到達できる地域に居住（交流できる）人口を8千人増加 観光地から60分以内に到達できる地域に居住する（交流できる）人口を42千人増加</p>																																																						
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時</th> <th>再々評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>2,100 m</td> <td>2,100 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>13.0(24.5) m</td> <td>13.0(24.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>2,100 m</td> <td>2,100 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>36,500 m²</td> <td>36,500 m²</td> <td>0 m²</td> </tr> </tbody> </table> <p>事業計画については再評価時と比較して変更はないが、軟弱地盤（河川後背湿地）に起因する路床部の支持力不足への追加対応（セメント安定処理等）や市街地部を通過していることによる補償費の増大に伴い総事業費が増額となっている。</p>					区 分	再評価時	再々評価時	増 減	計画延長	2,100 m	2,100 m	0 m	計画幅員	13.0(24.5) m	13.0(24.5) m	0 m	改良工	2,100 m	2,100 m	0 m	舗装工	36,500 m ²	36,500 m ²	0 m ²																														
区 分	再評価時	再々評価時	増 減																																																				
計画延長	2,100 m	2,100 m	0 m																																																				
計画幅員	13.0(24.5) m	13.0(24.5) m	0 m																																																				
改良工	2,100 m	2,100 m	0 m																																																				
舗装工	36,500 m ²	36,500 m ²	0 m ²																																																				
事業費	<p>○再評価時総事業費 4,622 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 4,633</td> <td>309</td> <td>4,942</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (2,975)</td> <td>(198)</td> <td>(3,173)</td> </tr> <tr> <td>(平成23年10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>4,136</td> <td>260</td> <td>222</td> <td>150</td> <td>③ 4,768</td> <td>174</td> <td>⑤ 4,942</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(2,824)</td> <td>(251)</td> <td>(80)</td> <td>(10)</td> <td>④ (3,165)</td> <td>(8)</td> <td>⑥ (3,173)</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 4,633	309	4,942	(うち用地費)	()	()	()	()	② (2,975)	(198)	(3,173)	(平成23年10月変更)								実 績	4,136	260	222	150	③ 4,768	174	⑤ 4,942	(うち用地費)	(2,824)	(251)	(80)	(10)	④ (3,165)	(8)	⑥ (3,173)
	~22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度~	合 計																																																
計 画					① 4,633	309	4,942																																																
(うち用地費)	()	()	()	()	② (2,975)	(198)	(3,173)																																																
(平成23年10月変更)																																																							
実 績	4,136	260	222	150	③ 4,768	174	⑤ 4,942																																																
(うち用地費)	(2,824)	(251)	(80)	(10)	④ (3,165)	(8)	⑥ (3,173)																																																

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		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	(うち用地費)		96.5 % [③/⑤]	102.9 % [③/①]
			(99.7 %) [④/⑥]	(106.4 %) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (666百万円)	95.9 %	102.4 %
	舗装工 (818百万円)	94.0 %	100.2 %	
		%	%	
説 明	今年度末の事業進捗率は約99%（対全体計画）の見込みであり、事業完了に向けて計画的に進めていく必要がある。			
問題点・ 解決見込み	用地難航者は残すところ1名のみとなったことから、年度内の取得を目指すべく交渉を継続している。ただし、完成予定年度が平成26年度と迫っていることから、法的手段（事業認定手続）も視野に計画的な用地取得を目指している。			
事業効果 発現状況	これまでに、起点部の一般国道103号交差点付近と中間部の卸売団地入口付近の合わせてL=400mを部分供用しており、交通渋滞が部分的に緩和されている。 【主要渋滞箇所（H25.1青森県渋滞対策推進協議会）】：青森浪岡線（荒川柴田交差点～荒川字松尾交差点） 国道103号（国道NTT交差点～妙見交差点）			

(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> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
	当地区における評価	<p>平成16年8月に、青森市教育委員会から「歩道が整備されていないことから、第二問屋町周辺の子供たちは通学路として南側の旧県道を利用しており、大きく迂回し集団で登下校しなければならない状況にあり、児童の通学の安全性の確保と利便性の向上を図り、歩道整備の早期着工をしてほしい」という要望が出されている。</p>		
必要性	<p>当該路線は県管理道であるため、県が事業主体となって整備する必要がある。また、当該工区は県が定める社会資本総合整備計画(交流促進と連携強化を支援するあおもりの道づくり)に基づいて整備を進めており、物流拠点である卸売団地が隣接することもあり慢性的な交通渋滞が発生するとともに、荒川小学校への通学路区間でありながら歩道未整備・路肩幅員狭小であるために冬期間における歩行者空間や堆雪スペースが確保出来ないという課題を抱えている。これらの課題解決のためにも、堆雪幅を含む車道幅員の拡幅や歩道整備が必要となっている。</p> <p>【H22道路交通センサス】12,787台/日、大型車混入率14.4%</p> <p>【主要渋滞箇所】青森浪岡線(荒川柴田交差点～荒川宇松尾交差点) 国道103号(国道NTT交差点～妙見交差点)</p>			a b
適時性	<p>当該工区のうち交差点部L=400mを部分供用しているが、当該工区は主要渋滞箇所と接続していること等から慢性的な交通渋滞発生箇所となっているため、道路規格の不連続性を早期に解消し交差点部を含む全区間における交通容量の確保を図る必要がある。また、通学路における歩道未設置(不連続)の状況は早期に解消しなければならない。</p>			a b
地元の推進体制等	<p>事業に対する地元理解が得られており、当該工区の早期完成が望まれている。また、青森市教育委員会からは「歩道整備の早期完成」を強く要望されている。</p>			a b
効率性	<p>当該路線は青森市と旧浪岡町(平成17年4月合併)を結ぶ地域間交流の主要路線となっていることから、ボトルネック箇所となっている当該工区の早期完成は青森市と旧浪岡町との交流促進へ寄与するものである。また、青森空港や青森自動車道(青森中央IC)等の主要交通拠点へのアクセス利便性向上及び定時性確保にもつながる。</p>			

(3) 費用対効果分析の要因変化

A・(B)・C

区分	主な項目	再評価時	再々評価時	増減
費用項目(C)	(1) 事業費	5,141 百万円	6,022 百万円	881 百万円
	(2) 維持修繕費	192 百万円	158 百万円	△ 34 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	5,333 百万円	6,180 百万円	847 百万円
便益項目(B)	(1) 走行時間短縮便益	9,976 百万円	6,301 百万円	△ 3,675 百万円
	(2) 走行費用減少便益	83 百万円	239 百万円	156 百万円
	(3) 交通事故減少便益	百万円	248 百万円	248 百万円
	(4) 冬期便益	百万円	2,020 百万円	2,020 百万円
	(5) 防災便益	百万円	百万円	0 百万円
	総便益(B)	10,059 百万円	8,808 百万円	△ 1,251 百万円
	地域修正係数(φ)	-	1.429	
	修正総便益(B')	- 百万円	12,587 百万円	12,587 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.89	1.43	
	修正費用便益比(B'/C)	-	2.04	
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> <p>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)</p>			a b
再評価時との比較	<p>【再評価時との比較における要因変化】</p> <p>交通量見直しによる下方修正(計画交通量:11,348台→10,099台) 検討年数の見直し(40年→50年、費用便益マニュアルの改正) 車種別時間価値原単位の下方修正(費用便益マニュアルの改正) 地域修正係数の新たな導入(平成22年3月～)「青森地方生活圏1.429」</p>			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・舗装材に再生材を使用し、経費の縮減を図ることとしている。また、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	【代替案の検討状況】 現道は、北側の市街地と南側の荒川に挟まれるため、バイパスルートを採用した場合には用地補償の増大や橋梁などの大規模構造物が必要となりコスト面で不経済となることから、実施中の現道拡幅案が最適である。	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	【住民ニーズの把握方法】 青森市教育委員会から「歩道の早期完成」の要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 当該区間は歩道が未整備であるため、第二問屋町周辺の児童達は大きく南側に迂回した旧県道を通学路として利用している状況下でもあることから、児童の安全確保や利便性向上のためにも当該工区の早期完成が求められている。	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 盛土工事を行う場合には、搬入する土砂の性状などに十分配慮し、地下水汚染物質などが含まれる土砂等の使用を避けるとともに地下水や環境汚染の防止に努めている。 低騒音・低振動仕様の重機を使用し、重機による地形改変などを行う場合は、適切な散水などにより土ぼこりの発生防止に努めている。 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。 地下埋設物の事前調査を実施し、ライフラインの破損等防止に配慮している。		a. b
地域の立地特性	(地域指定) 特別豪雪地帯、農業振興地域、振興山村地区 (災害の記録) なし (危険箇所情報) なし 平成15年9月：青森自動車道開通(最寄IC：青森中央IC) 平成17年4月：青森空港滑走路3,000m化 平成17年11月：青森浪岡線高田バイパス開通 平成19年3月：青森空港高カテゴリー化(CAT-3a) 平成21年7月：国道7号環状バイパス(筒井～後沓間)の4車線化 平成22年4月：青森環状野内線・細越バイパス開通 平成22年12月：東北新幹線新青森駅開業		

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	費用対効果分析の要因変化が「B」評価であるものの、渋滞区間の解消や歩道整備の緊急性及び地元の理解が十分に得られている事業であることを考慮すると、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ことから、対応方針を「継続」とした。
備考	

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)