

公共事業再評価調査

整理番号 H25-4

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	常海橋銀線 上常海橋～福館	市町村名	板柳町～藤崎町
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 17 年度 / 工事着手 平成 19 年度)				
終了予定年度	平成 28 年度 (平成 23 年 11 月 工期変更 (再評価時 平成 23 年度)				

事業目的
 一般県道常海橋銀線は、北津軽郡板柳町常海橋地内を起点とし、浪岡川を渡り、南津軽郡藤崎町(旧常盤村)福館を経由し、青森市(旧浪岡町)銀地内で国道7号に至る津軽地域を横断する主要な生活道路である。当該工区は、岩木山麓(津軽地域)と青森市浪岡地区を結び、青森空港に連絡する「津軽横断道路」の一部として位置付けられているもので、このうち、板柳町上常海橋～藤崎町福館間は車道幅員が狭小であるため車両同士のすれ違いに支障を来しているとともに、昭和40年架橋の常福橋の老朽化に伴う架替も必要となっている。このため、通行機能の強化やアクセス利便性の向上、定時性確保を目的として当該バイパス事業を実施している。
 【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

区 分	再評価時	再々評価時	増 減
計画延長	1,400 m	1,400 m	0 m
計画幅員	6.5(12.0) m	6.5(12.0) m	0 m
改良工	1,309 m	1,309 m	0 m
舗装工	16,800 m ²	16,800 m ²	0 m ²
橋梁工	1 橋	1 橋	0 橋

事業計画については再評価時と比較して変更はないが、構造物基礎部の支持力不足への追加対応(セメント安定処理等)や軟弱地盤による盛土量の増加等により総事業費が増額となっている。

○再評価時総事業費 1,310 百万円 (単位:百万円)

	~22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度~	合 計
計 画					① 1,365	267	1,632
(うち用地費)	()	()	()	()	② (165)	(37)	(202)
(平成22年11月変更)							
実 績	785	100	180	285	③ 1,350	282	⑤ 1,632
(うち用地費)	(202)	(0)	(0)	(0)	④ (202)	(0)	⑥ (202)

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		82.7% [③/⑤]	98.9% [③/①]
	(うち用地費)		(100%) [④/⑥]	(122.4%) [④/②]
	主要工程 毎割合 (事業費)	改良工 (1,020百万円)	93.1%	111.1%
	橋梁工 (400百万円)	100%	100%	
	舗装工 (210百万円)	0%	0%	

説 明
 用地買収は完了済。今年度は改良工及び(仮)常福橋の上部工施工(H24~H25の2箇年)を予定しており、今年度は事業進捗率8割を超えることを見込んでいることから、当該工区の完成に向けて着実に整備を進める必要がある。

**問題点・
解決見込み**
 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。

**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	<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>青森空港から岩木山麓を含む「津軽国定公園」へのアクセス利便性の向上や道路利用者の安全確保のため、板柳町長を会長とする「津軽横断道路建設促進期成同盟会」から当該工区を含むバイパス整備の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、当該工区の現道部は車道幅員が狭小(Wmin=4.5m)であるため車両同士のすれ違いに支障を来しているとともに、冬期間における視程障害対策や昭和40年架橋の常福橋の老朽化対策が課題となっている。これらの課題解決のため、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)に基づき、堆雪幅を含む車道幅員の拡幅や視程障害対策(防雪柵)、橋梁架替工事を進めている。</p>		a. b	
適時性	<p>当該工区は「津軽横断道路」を構成する路線の一部として同時事業中である他工区との事業調整を図りながら進めており、津軽半島地域と青森空港とを直結する路線であるとともに、4車線化等のバイパス化が進む国道7号を介し新青森駅(東北新幹線)への主要アクセス道ともなっていることから、主要交通拠点へのアクセス利便性向上や定時性確保のためにも当該工区の整備の必要性が更に高まっている。また、2015年には北海道新幹線(新函館駅)の開業も予定されていることから、本県または津軽半島地域の観光振興を支援するためにも早期完成を求める気運が高まっている。</p> <p>(参考) 常海橋銀線(福館~女鹿沢工区):平成30年度完成予定 小友板柳停車場線(小友工区):平成25年度完成予定 五所川原岩木線(掛落林工区):平成27年度完成予定</p>		a. b	
地元の推進体制等	<p>用地買収は完了していることから、事業に対する地元理解が得られている。また、板柳町長を会長とする「津軽横断道路建設促進期成同盟会」から当該工区を含む津軽横断道路全体の早期完成に対する要望が出されている。</p>		a. b	
効率性	<p>津軽国定公園(平成23年度観光入込客数:県内自然公園中第1位)へのアクセス利便性向上が図られることにより、津軽半島地域の観光振興に寄与する。また、「津軽横断道路」の全線整備により、青森空港や東北縦貫自動車道浪岡IC、東北新幹線新青森駅等の主要交通拠点へのアクセス利便性向上や定時性が確保されることにより、広域交通体系の強化が図られる。</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	1,239 百万円	1,775 百万円	536 百万円
	(2) 維持修繕費	101 百万円	84 百万円	△ 17 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	1,340 百万円	1,859 百万円	519 百万円
便益項目(B)	(1) 走行時間短縮便益	1,424 百万円	743 百万円	△ 681 百万円
	(2) 走行費用減少便益	34 百万円	47 百万円	13 百万円
	(3) 交通事故減少便益	3 百万円	3 百万円	0 百万円
	(4) 冬期便益	百万円	199 百万円	199 百万円
	(5) 防災便益	百万円	743 百万円	743 百万円
	総便益(B)	1,461 百万円	1,735 百万円	274 百万円
	地域修正係数(φ)	-	1.507	
	修正総便益(B')	- 百万円	2,615 百万円	2,615 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.09	0.93	
	修正費用便益比(B'/C)	-	1.41	
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:2,110台→1,559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~)「津軽地方生活圏1.507」</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、舗装合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】 当該ルートは、現在事業中である一般県道小友板柳停車場線小友工区、主要地方道五所川原岩木線掛落林工区及び当該路線の上常海橋～女鹿沢工区が一体となり、岩木山麓（津軽地域）と青森空港を連絡する「津軽横断道路」として整備を進めていることから、実施中のバイパス案が最適である。	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】 板柳町長を会長とする「津軽横断道路建設促進期成同盟会」から道路整備の要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 交通拠点である青森空港や新青森駅等へのアクセス利便性向上や冬期間の安全性確保（すれ違い困難や視程障害の解消等）のため、津軽横断道路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 切土または盛土により植生等を改変する場合は、張芝等により緑化を行い代替措置を講じている。 低騒音、低振動仕様の重機を使用している。 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。		a. b
地域の立地特性	(地域指定) 半島振興地域、農村地域工業導入促進地区、農業振興地域 (災害の記録) なし (危険箇所情報) H23道路防災点検における要対策箇所：1箇所(地吹雪) 平成23年度における津軽国定公園の観光入込客数は2,293千人となっている(県内自然公園中第1位、県内全入込数の約31%)。また、当該地域は津軽平野(田園地帯)を横断することから、冬期間には吹雪による視程障害が頻繁に発生する(防雪柵等の視線誘導対策が必要)。		

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、当該事業は「津軽横断道路」の一部として他工区との事業調整を図りながら進めていることや当該事業に対する地元理解も得られており、今後の着実な整備促進が必要であることから、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)