

公共事業再評価調査

整理番号 H25-8

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	九艘泊脇野沢線 脇野沢	市町村名	むつ市																																																
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 6 年度 (用地着手 平成 9 年度 / 工事着手 平成 10 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 25 年度))																																																					
事業目的	<p>一般県道九艘泊脇野沢線は、むつ市(旧脇野沢村)九艘泊地内を起点とし、陸奥湾沿岸を走り同市脇野沢本村の一般国道338号に接続する道路である。当該地域には、むつ市脇野沢庁舎、脇野沢診療所、小中学校の公共施設があり、本路線は九艘泊方面からの唯一の地域の生活道路である。当該区間は、車道幅員が狭小であり、急勾配、急カーブで道路線形が悪いことから交通の隘路となっている。このため、年間を通じた走行安全性の確保や歩行者空間の確保及び沿道環境の改善を目的として当該バイパス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)</p> <p>【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>1,147 m</td> <td>1,147 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(16.0) m</td> <td>6.0(16.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,007 m</td> <td>1,007 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>10,967 m²</td> <td>10,967 m²</td> <td>0 m²</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>3 橋</td> <td>3 橋</td> <td>0 橋</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。</p>						区 分	再評価時	再々評価時	増 減	計画延長	1,147 m	1,147 m	0 m	計画幅員	6.0(16.0) m	6.0(16.0) m	0 m	改良工	1,007 m	1,007 m	0 m	舗装工	10,967 m ²	10,967 m ²	0 m ²	橋梁工	3 橋	3 橋	0 橋																								
区 分	再評価時	再々評価時	増 減																																																			
計画延長	1,147 m	1,147 m	0 m																																																			
計画幅員	6.0(16.0) m	6.0(16.0) m	0 m																																																			
改良工	1,007 m	1,007 m	0 m																																																			
舗装工	10,967 m ²	10,967 m ²	0 m ²																																																			
橋梁工	3 橋	3 橋	0 橋																																																			
事業費	<p>○再評価時総事業費 2,070 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 1,705</td> <td>256</td> <td>1,961</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (416)</td> <td>(62)</td> <td>(478)</td> </tr> <tr> <td>(平成23年11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>1,553</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>70</td> <td>③ 1,631</td> <td>330</td> <td>⑤ 1,961</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(478)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>④ (478)</td> <td>(0)</td> <td>⑥ (478)</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 1,705	256	1,961	(うち用地費)	()	()	()	()	② (416)	(62)	(478)	(平成23年11月変更)								実 績	1,553	4	4	70	③ 1,631	330	⑤ 1,961	(うち用地費)	(478)	(0)	(0)	(0)	④ (478)	(0)	⑥ (478)
	~22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度~	合 計																																															
計 画					① 1,705	256	1,961																																															
(うち用地費)	()	()	()	()	② (416)	(62)	(478)																																															
(平成23年11月変更)																																																						
実 績	1,553	4	4	70	③ 1,631	330	⑤ 1,961																																															
(うち用地費)	(478)	(0)	(0)	(0)	④ (478)	(0)	⑥ (478)																																															

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)		83.2 % [③/⑤] (100 %) [④/⑥]	95.7 % [③/①] (114.9 %) [④/②]
	主要工程 毎割合 (事業費)	改良工 (399百万円)	96.2 %	110.6 %
		舗装工 (87百万円)	82.7 %	96.0 %
		橋梁工 (997百万円)	69.9 %	80.5 %
説 明	<p>用地取得は完了済。当該事業は脇野沢川の改修事業との事業調整を図りながら進めている事業で、これまでに1,030m区間の整備を終えている。</p> <p>【事業経緯】 平成6年度~13年度 県単独事業 (ふるさと事業) 平成14年度~16年度 県単独事業 (新ふるさと事業) 平成17年度~18年度 県単独事業 (市町村合併事業) 平成19年度~22年度 地域自立・活性化交付金 平成23年度~24年度 県単独事業 (市町村合併事業) 平成25年度~ 社会資本整備総合交付金</p>			
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	これまでに1,030mを部分供用しており、一部、道路利用者の利便性及び走行安全性の向上が図られている (部分供用区間については全体計画平面図参照)。			

(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。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。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	旧脇野沢村から、道路利用者の利便性向上や安全確保のため要望が出されている。	
必要性	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=5.0m)であり、急勾配(Imax=9%)、急カーブ(Rmin=10m)で道路線形が悪いことから隘路区間となっているため、年間を通じた走行安全性の確保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、堆雪幅を含めた車道幅員の確保、急勾配・急カーブの解消、歩道整備を進めている。		a. b
適時性	本路線の残事業区間(3号橋部)において、河川改修事業(護岸工事)が平成25年度~26年度の2箇年で実施される予定であることから、これに合わせて道路事業者側が施工を予定していた橋梁下部工の施工調整を図る必要がある。こうした事業背景を踏まえ、平成25年度から社会資本整備総合交付金事業へ格上げしている。		a. b
地元の推進体制等	平成18年度までに用地取得は完了しており、事業に対する地域住民の理解は得られていることから、当該工区の早期完成が望まれている。また、旧脇野沢村からは早期完成に対する要望が出されている。		a. b
効率性	地域の交通利便性の向上が図られるとともに沿道環境の改善が図られる。また、現道の通過交通がバイパス部へ転換されることにより歩行者等の安全が確保される。		

(3) 費用対効果分析の要因変化

(A)・B・C

区分	主な項目	再評価時	再々評価時	増減
費用項目(C)	(1) 事業費	2,324 百万円	2,710 百万円	386 百万円
	(2) 維持修繕費	77 百万円	69 百万円	△ 8 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	2,401 百万円	2,779 百万円	378 百万円
便益項目(B)	(1) 走行時間短縮便益	972 百万円	1,145 百万円	173 百万円
	(2) 走行費用減少便益	15 百万円	116 百万円	101 百万円
	(3) 交通事故減少便益	百万円	9 百万円	9 百万円
	(4) 冬期便益	百万円	242 百万円	242 百万円
	(5) 防災便益	百万円	610 百万円	610 百万円
	総便益(B)	987 百万円	2,122 百万円	1,135 百万円
	地域修正係数(φ)	-	1.438	
	修正総便益(B')	- 百万円	3,051 百万円	3,051 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	0.41	0.76	
	修正費用便益比(B'/C)	-	1.10	
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:1,553台→1,279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) 追加(冬期、防災)便益や地域修正係数の新たな導入(平成22年3月~)「下北地方生活圏1.438」</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】 比較ルートとしては、現道拡幅ルートが考えられるが、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】 旧脇野沢村議会議長より、当該地区の早期完成の要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 道路線形が悪く急勾配となっており、交通の隘路となっていることから、安全で円滑な交通の確保を図るため、早期のバイパス整備を求めている。	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、土砂運搬の際に土ぼこりが想定される場合はシート被覆等の対策を講じている。 切土による発生土を工区内の盛土に流用し、地域外への土砂の搬出入の抑制に努めている。 伐開除根に伴う伐根材は、建設廃棄物再資源化施設等に搬入し適正処理している。		a. b
地域の立地特性	(地域指定) 特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域、過疎地域、振興山村地域、半島振興地域 (災害の記録) なし (危険箇所情報) なし 同地域における脇野沢川の河川改修事業との事業調整を図りながら進めている。		

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	全ての項目が「A」評価であるほか、河川改修事業と事業調整を図りながら進めていることや生活道路としての機能(隘路区間の解消や歩行者空間の確保等)を確保する当該事業の重要性を考慮すると事業完成に向けた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)