

公共事業再評価調査

整理番号 H23 - 19

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	0 1 7 - 7 3 4 - 9 6 5 1
		E - MAIL	doro @pref.aomori.lg.jp

再評価実施要件	未着工	長期継続 (10 年)	再評価後 (年)	その他 ()
---------	-----	---------------	------------	---------

1 事業概要

事業種別	道路事業	事業主体	県 市町村 其他 ()				
事業名	道路改築事業 (地方特定道路建設整備事業)	地区名等	大俵板柳停車場線 大俵 ~ 深味 市町村名 板柳町				
事業方法	国庫補助 交付金 県単独 財源・負担区分	国 % 県 100 % 市町村 % 其他 %					
採択年度	平成 14 年度 (用地着手 平成 15 年度 / 工事着手 平成 18 年度)						
終了予定年度	平成 25 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)						
事業目的	一般県道大俵板柳停車場線は、板柳町大俵地内の主要地方道五所川原黒石線を起点とし、一般県道太田藤崎線、国道 339 号を經由して、同町福野田地内の一般県道小友板柳停車場線を終点とする延長約 4.0 km の道路である。本路線の沿線には集落が点在しており、地域住民が国道 339 号へ向かう生活道路である。しかしながら大俵 ~ 深味地区は、車道幅員が狭小 (Wmin = 3.5 m) であることから車輛のすれ違いが困難となっている。このことから、安全・安心な通行を確保するため、現道拡幅事業を実施している。(3 種 3 級、設計速度 40 km/h)						
主な内容	区 分	当初計画時	再評価時	増 減			
	計画延長	1,060 m	1,060 m	0 m			
	計画幅員	6.0(7.5) m	6.0(7.5) m	0 m			
	改良工	1,060 m	1,060 m	0 m			
	舗装工	9,200 m ²	9,200 m ²	0 m ²			
事業費	当初計画時総事業費 350 百万円 (単位：百万円)						
		~ 20年度	21年度	22年度	23年度	小 計	24年度 ~ 合 計
	計 画					291	59 350
	(うち用地費)	()	()	()	()	(23)	(4) (27)
	年 月変更						
実 績	171	31	50	10	262	88 350	
(うち用地費)	(9)	(1)	(7)	(3)	(20)	(7) (27)	

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)		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
			74.9 % [/]	90 % [/]
			(74.1 %) [/]	(87 %) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (280 百万円)	75.7 %	91.0 %
	舗装工 (70 百万円)	71.4 %	86.2 %	
説 明	優先工区としている 660 m 区間については平成 22 年度で完了したため、今後は残工区の 400 m について用地取得の早期完了を図り計画的に整備を進める。			
問題点・解決見込み				
事業効果 発現状況	平成 22 年度末までに優先工区の L = 660 m が完了しており、隘路区間が解消され、円滑な交通の確保が図られている。			

(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図ることが必要とされている。	【県内の評価】 公共交通機関が未整備である本県にとって、自動車を主とする交通に頼らざるを得ない状況であるが、県内の道路は未整備区間が多く、さらに豪雪地帯であるため、冬期の安全確保や社会基盤整備としての道路整備に対する要望は多い。
	当地区における評価	当該地区の沿線集落から板柳町役場へ連絡する生活道路であることから、安全・安心な交通環境の改善をする必要がある。	
必要性		当該工区は車道幅員が狭小であるため車輛同士のすれ違いに支障をきたしており、早期の改善が求められている。 沿線集落の生活道路である。	(a) . b
適時性		沿線集落の生活道路であるものの車道幅員が狭小のため、年間を通じた安全・安心の交通確保が求められている。	(a) . b
地元の推進体制等		H22年度末で優先工区が完了し、残工区も事業説明会で反対意見が出ておらず、事業に対する地元の理解も得られていることから、今後も着実な用地取得が見込める。	(a) . b
効率性		当該地区の改善により道路幅員が解消され、路線バスの定時走行性等の確保が図られることから、円滑な通行が可能となり、地域の交通利便性が向上される。	

(3) 費用対効果分析の要因変化

(A) ・ B ・ C

区分	主な項目	当初計画時	再評価時	増減
費用項目 (C)	(1)事業費	百万円	350 百万円	350 百万円
	(2)維持修繕費	百万円	66 百万円	66 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	- 百万円	416 百万円	416 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	百万円	138 百万円	138 百万円
	(2)走行費用減少便益	百万円	7 百万円	7 百万円
	(3)交通事故減少便益	百万円	百万円	0 百万円
	(4)冬期便益	百万円	74 百万円	74 百万円
	(5)防災便益	百万円	361 百万円	361 百万円
	総便益(B)	- 百万円	580 百万円	580 百万円
	地域修正係数()	-	1.507	
	修正総便益(B')	- 百万円	874 百万円	1,015 百万円
費用便益比	費用便益比(B / C)		1.39	
	修正費用便益比(B' / C')	-	2.10	
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 青森県 県土整備部 道路課)			(a) . b
計画時との比較	【計画時との比較における要因変化】 事業着手時点において県単独事業として着手したことから費用対効果分析は実施していない。			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。 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バイパスルートが考えられるが、沿道集落を大きく迂回することから橋梁等の構造物が必要となり、経済的に不利となるため、生活道路としての機能を改善する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】 板柳町から沿道の安全確保について整備要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 バス路線であるが、車道幅員が狭小で車輛同士のすれ違いに支障をきたしていることから、安全で円滑な交通確保のため、早期整備を求めている。	(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 (地形や地盤の改変) 買収済み耕作地の表土を一次貯留し、道路施設の緑化用衣土として有効活用する。	(a) · b	
地域の立地特性	半島振興対策実施地域(半島振興法)		

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(林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
評価理由	全ての項目が「A」評価である他、当該地域の安全・安心な交通空間を確保す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(林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る)
附帯意見		
評価理由		