

公共事業再評価調査

整理番号 H25-10

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	市町村合併支援事業		地区名等	再賀木造線 千年～善積	市町村名	つがる市																																																
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 5 年度 (用地着手 平成 7 年度 / 工事着手 平成 8 年度)																																																					
終了予定年度	平成 30 年度 (平成 年 月 工期変更 (再評価時 平成 30 年度))																																																					
事業目的	<p>一般県道再賀木造線は、一般県道豊川館岡線を起点に重用区間の一般県道林五所川原線を経由し、一般県道川除木造線に接続する南北に走る地域の生活道路である。なかでも、公共施設のある木造地区や商業施設のある柏地区への通勤、通学、買い物などに利用されている。当該地区は、重用部分において路線が複雑に形成されているとともに、車道幅員が狭小で車輛のすれ違いに支障を来している。このため、安全で円滑な交通の確保と利便性の向上を目的として、当該路線と林五所川原線の2路線を包括した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>4,930 m</td> <td>4,930 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(12.5) m</td> <td>6.0(12.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>4,930 m</td> <td>4,930 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>44,370 m²</td> <td>44,370 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。</p>						区 分	再評価時	再々評価時	増 減	計画延長	4,930 m	4,930 m	0 m	計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(12.5) m	0 m	改良工	4,930 m	4,930 m	0 m	舗装工	44,370 m ²	44,370 m ²	0 m ²																												
区 分	再評価時	再々評価時	増 減																																																			
計画延長	4,930 m	4,930 m	0 m																																																			
計画幅員	6.0(12.5) m	6.0(12.5) m	0 m																																																			
改良工	4,930 m	4,930 m	0 m																																																			
舗装工	44,370 m ²	44,370 m ²	0 m ²																																																			
事業費	<p>○再評価時総事業費 3,282 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 2,650</td> <td>632</td> <td>3,282</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (446)</td> <td>(110)</td> <td>(556)</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>2,073</td> <td>20</td> <td>25</td> <td>45</td> <td>③ 2,163</td> <td>1,119</td> <td>⑤ 3,282</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(555)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(1)</td> <td>④ (556)</td> <td>(0)</td> <td>⑥ (556)</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 2,650	632	3,282	(うち用地費)	()	()	()	()	② (446)	(110)	(556)	(年 月 変更)								実 績	2,073	20	25	45	③ 2,163	1,119	⑤ 3,282	(うち用地費)	(555)	(0)	(0)	(1)	④ (556)	(0)	⑥ (556)
	～22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度～	合 計																																															
計 画					① 2,650	632	3,282																																															
(うち用地費)	()	()	()	()	② (446)	(110)	(556)																																															
(年 月 変更)																																																						
実 績	2,073	20	25	45	③ 2,163	1,119	⑤ 3,282																																															
(うち用地費)	(555)	(0)	(0)	(1)	④ (556)	(0)	⑥ (556)																																															

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 (うち用地費)		65.9% [③/⑤] (100%) [④/⑥]	81.6% [③/①] (124.7%) [④/②]
	主要工程 毎割合 (事業費)	改良工 (2,720百万円)	79.5%	98.4%
		橋梁工 (220百万円)	0%	0%
舗装工 (342百万円)		0%	0%	
説 明	当該区は平成5年度から事業着手しているが、公共事業費の大幅な削減傾向のなか平成17年度に事業休止 (1年間) となっている。当該地域は軟弱地盤地域であることから、パーチカルドレーンによる軟弱層の排水 (沈下) 対策や緩速載荷盛土などの軟弱地盤対策工法に不測の時間を要しているが、平成25年度末の用地進捗率は100%を見込んでいることから、引き続き計画的な工事進捗を図っていく必要がある。			
問題点・ 解決見込み	再評価時において4箇所となっていた未買収箇所 (相続問題を含む用地取得難航箇所) について、残すところ1箇所のみとなっており、その残る1箇所についても概ねの解決方向に至っていることから、平成25年度内の用地取得完了を目指している。			
事業効果 発現状況	これまでに再賀木造線起点側980m、林五所川原線終点側480m区間を部分供用しており、一部、走行安全性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	<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	旧木造町町議会から、道路利用者の安全確保のため道路整備の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重用部分において路線が複雑に形成されているとともに、冬期間における視程障害の発生や人家連担部でありながら車道幅員が狭小(Wmin=4.5m)で車両同士のすれ違いに支障を来しているなど、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りの道づくり)に基づき、堆雪幅を含めた車道幅員の確保、歩道整備、視程障害対策(防雪柵)を進めている。	a	b
適時性	当該工区のうちL=1,460m(980m+480m)区間を部分供用しているが、道路規格の不連続性を早期に解消し全区間における走行安全性の確保を図る必要がある。	a	b
地元の推進体制等	残すところ1箇所となっている未買収箇所(相続問題を含む用地取得難航箇所)についても概ねの解決方向に至っていることから、事業に対する理解が既に得られている当該工区の早期完成が望まれている。	a	b
効率性	複雑な道路線形(規格)の改善が図られ、通年を通じた走行安全性が確保されることにより生活道路としての利便性向上が図られる。また、通過交通がバイパス部へ転換されることにより、生活空間(現道部)における歩行者の安全が確保されるなど沿道環境の改善が図られる。さらに、平成17年2月の市町村合併(木造町と森田村、柏村、稲垣村、車力村)に基づく地域間交流の促進・円滑化に寄与する。		

(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	3,776 百万円	4,105 百万円	329 百万円	
	(2) 維持修繕費	271 百万円	263 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	4,047 百万円	4,368 百万円	321 百万円	
便益項目(B)	(1) 走行時間短縮便益	3,105 百万円	1,576 百万円	△ 1,529 百万円	
	(2) 走行費用減少便益	87 百万円	100 百万円	13 百万円	
	(3) 交通事故減少便益	-28 百万円	-43 百万円	△ 15 百万円	
	(4) 冬期便益	854 百万円	403 百万円	△ 451 百万円	
	(5) 防災便益	650 百万円	1,295 百万円	645 百万円	
	総便益(B)	4,668 百万円	3,331 百万円	△ 1,337 百万円	
	地域修正係数(φ)	-	1.507		
	修正総便益(B')	- 百万円	5,020 百万円	5,020 百万円	
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.15	0.76		
	修正費用便益比(B'/C)	-	1.15		
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)</p> <p>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>検討年数の見直し(40年→50年、費用便益マニュアルの改正)</p> <p>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)</p> <p>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、経費の縮減を図っている。また、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、現道拡幅と当該バイパスルートを大きく迂回するバイパスルートが考えられるが、現道沿線には補償対象となる家屋が多数立地しているため、現道拡幅ルートは家屋移転等による地域生活に与える影響が大きくなること、また、当該バイパスルートを大きく迂回するバイパスは計画延長が長くなることや現道とのアクセス性が劣ること等から、経済的にも不利であり、経済性やアクセス利便性にも優れている当該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】 旧木造町議会議会から、道路利用者の安全確保のため道路整備の要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 公共施設のある木造地区や商業施設のある柏地区への通勤・通学・買い物等を目的とする生活道路としての利便性向上や、津軽自動車道を介した青森空港や東北新幹線新青森駅等の交通拠点への定時性確保のため、早期の整備が求められている。	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。 埋蔵文化財の現地確認を行う。 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。 地下埋設物の調査を実施し、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) 過疎地域、半島振興地域、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: 5箇所(地吹雪) 当該地域は津軽平野の中央に位置し、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、当該事業は公共施設や商業施設へのアクセス道となる生活道路としての機能向上や主要交通拠点への定時性確保という本県の高速交通体系の確立に寄与するものであることから、今後の着実な事業推進を図る必要があるものと評価し、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)