

平成 29 年度

公共事業再評価対象事業に関する質問書・回答書

頁	整理番号	事業名	地区名等	質問委員	回答課
1	—	事業全般		渡辺委員	企画調整課
2	H29-7	県道改築事業	名川階上線 剣吉踏切	大橋委員	道路課

質問者	渡 辺 委 員		
番 号	—	事 業 名	事業全般
地区名等			
(質問等)			
(3) 費用対効果分析の要因変化 について			
各事業の費用対効果分析の要因変化において、H29-3～H29-8及びH29-10について、地域修正係数を考慮した修正総便益、修正費用便益費が示されています。			
これらの事業で地域修正係数を考慮して修正費用便益費を計算する理由は何でしょうか。また、他の3事業で地域修正係数を考慮しない理由は何でしょうか。			
(企画調整課回答)			
ご質問のあった、費用対効果分析については、各事業の費用対効果分析手法（分析手法、根拠マニュアル等）に記載しているとおおり、国が制定したマニュアル等を根拠に算定することにしていきます。ただし、県単独事業及び交付金事業の道路整備事業（H29-3～8及びH29-10）については、国の評価要領の対象となっていないことから、本県独自の費用便益分析実施要綱に基づき評価を実施しております。			
その経緯については、公共事業再評価資料集の最後のページに記載していますが、平成15年8月に国土交通省が道路事業における費用便益分析マニュアルを制定したことから、本県においても、平成16年度にこのマニュアルに従い評価を実施しましたが、県単独事業において、B/Cが1以下となり、青森県公共事業再評価審議委員会から「道路整備事業に係る地域特性や個別の事業内容に即した独自の費用便益比の算定の工夫が望まれる。」と意見があったため、青森県公共事業評価システム検討委員会の了承をいただき、平成18年10月に「道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱」を制定し、5項目の便益項目を追加する形に費用便益比算定の方法を改めました。			
さらに、平成18年度の公共事業再評価審議委員会の意見「人口減少や過疎化の見込みの中、本県における地域振興を積極的に図っていくために、公共事業評価の手法について再検討が必要である。」を受け、平成22年度からは、地域修正係数を用いた修正費用便益手法を導入し、評価を実施しているところです。			

質問者	大橋委員		
番号	H29-7	事業名	県道改築事業
地区名等	名川階上線剣吉踏切		
<p>(質問等)</p> <p>2/3 (2)の効率性欄に”歩行者の安全確保”、”踏切事故の軽減”などの記載がある一方で、(3)の便益項目で(3)交通事故減少便益は”0”とされている。</p> <p>なお、巻末の資料集を見ると、交通事故減少便益の計測方法がリンクに関する評価のみでノードの質的要因等が考慮されていないことに起因していることは理解できる。</p> <p>そこで、たとえば、(2)または(3)のどこかに、交通事故減少便益欄には踏切での安全性については評価していない旨の記述をする方が良いのではないかと考えられる。</p>			
<p>(道路課回答)</p> <p>別紙のとおり、2/3(3)費用対効果分析(B/C)欄にご指摘いただきました記述を追記いたします。</p>			

(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27年9月に閣議決定された「第4次社会資本整備重点計画」では、将来にわたって安全・安心で豊かな国民生活と活力ある社会経済活動を可能とするために、選択と集中の方針の下、道路の持つストック効果を最大限に発揮させるよう整備を進めるとともに、地域の災害等のリスクを低減させるための道路整備を推進することが必要とされている。	【県内の評価】 自動車交通への依存度が高い本県では、道路整備に対する根強い要望がある。 東日本大震災を契機として、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。	
	当地区における評価	南部町方面エリアから国道104号へアクセスする重要な生活道路であることから、国道104号の曲線部に鋭角に接続する交差点形状と、それに続く踏切部に隣接して存在する変則的な交差点形状（五叉路）の早期改善が求められている。		
必要性	国道104号の曲線部に鋭角に接続する交差点形状と、それに続く踏切部に隣接して存在する変則的な交差点形状（五叉路）の早期改善が求められている。 南部町方面エリアと五戸町方面エリアは、馬淵川や青い森鉄道によって分断されていることからアクセス道が制約されている。そのアクセス道の一つとして位置づけられている当該工区の通行障害区間の早期改善が求められている。		a. b	
適時性	用地取得が平成28年度で完了していること、また、これまで踏切工事に向けた鉄道事業者（青い森鉄道）との設計協議を実施しており、平成29年度からは踏切・接続道路切替工事（平成29～31年度）という事業スケジュールが関係機関と協議済となっていることから、着実な工程管理が求められている。		a. b	
地元の推進体制等	用地取得が平成28年度で完了していることから、当該地区の早期完成が求められている。		a. b	
効率性	当該地域の円滑な通行が可能となることから、沿線地域の交通利便性や安全性の向上、歩道が未設置である現状の改善（歩行者の安全確保）、踏切事故の軽減に寄与する。			

(3) 費用対効果分析の要因変化

A・(B)・C

区分	主な項目	当初計画時	再評価時	増減
費用項目 (C)	(1) 事業費	1,525 百万円	1,903 百万円	378 百万円
	(2) 維持修繕費	34 百万円	44 百万円	10 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	1,559 百万円	1,947 百万円	388 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	441 百万円	519 百万円	78 百万円
	(2) 走行費用減少便益	26 百万円	38 百万円	12 百万円
	(3) 交通事故減少便益	0 百万円	0 百万円	0 百万円
	(4) 冬期便益	114 百万円	128 百万円	14 百万円
	(5) 防災便益	655 百万円	655 百万円	0 百万円
	総便益	1,236 百万円	1,340 百万円	104 百万円
	地域修正係数(φ)	1.461	1.461	
	修正総便益(B')	1,806 百万円	1,958 百万円	152 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	0.79	0.69	
	修正費用便益比(B'/C)	1.16	1.01	
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） ※踏切での安全性に関する記載なし			a. b
計画時との比較	【計画時との比較における要因変化】 ・供用時期の遅れに伴う便益の減少			a. (b)