

公共事業再評価調査

整理番号 H21 - 10

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 (年)	再評価後 (5 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	市町村合併支援事業	地区名等	関根蒲野沢線 関根 市町村名 むつ市																																																
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 % 県 100 % 市町村 % 其他 %																																																	
採択年度	平成 4 年度 (用地着手 平成 4 年度 / 工事着手 平成 5 年度)																																																		
終了予定年度	平成 22 年度 (平成 21 年 3 月 工期変更 再評価時 平成 20 年度)																																																		
事業目的	<p>・一般県道関根蒲野沢線は、むつ市関根地区内の国道 279 号を起点とし、むつ市蒲野沢地区内のむつ尻屋崎線を終点とする路線である。</p> <p>本路線の内、むつ市関根地区は、車道幅員が狭小 (Wmin = 4.5 m) であることから、車両のすれ違いに支障を来しているため、通行機能強化、安全で円滑な交通の確保を目的として、3 種 3 級、設計速度 50 km/h の規格で現道拡幅事業を実施している。</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>3,280 m</td> <td>3,280 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(9.0) m</td> <td>6.0(9.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>3,280 m</td> <td>3,280 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>29,520 m</td> <td>29,520 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0 0</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> <p>・在来地盤が不良であった事から路床改良が必要となり総事業費が増となった。</p>			区 分	再評価時	再々評価時	増 減	計画延長	3,280 m	3,280 m	0 m	計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m	改良工	3,280 m	3,280 m	0 m	舗装工	29,520 m	29,520 m	0 m				0 0																								
区 分	再評価時	再々評価時	増 減																																																
計画延長	3,280 m	3,280 m	0 m																																																
計画幅員	6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m																																																
改良工	3,280 m	3,280 m	0 m																																																
舗装工	29,520 m	29,520 m	0 m																																																
			0 0																																																
事業費	<p>○再評価時総事業費 <u>780</u> 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21年度</th> <th>小 計</th> <th>22年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>805</td> <td>45</td> <td>850</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(67)</td> <td>(4)</td> <td>(71)</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>730</td> <td>25</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>775</td> <td>75</td> <td>850</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(52)</td> <td>(0)</td> <td>(4)</td> <td>(5)</td> <td>(61)</td> <td>(10)</td> <td>(71)</td> </tr> </tbody> </table>				~18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度~	合 計	計 画					805	45	850	(うち用地費)	()	()	()	()	(67)	(4)	(71)	〈 年 月変更〉								実 績	730	25	10	10	775	75	850	(うち用地費)	(52)	(0)	(4)	(5)	(61)	(10)	(71)
	~18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度~	合 計																																												
計 画					805	45	850																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(67)	(4)	(71)																																												
〈 年 月変更〉																																																			
実 績	730	25	10	10	775	75	850																																												
(うち用地費)	(52)	(0)	(4)	(5)	(61)	(10)	(71)																																												

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
			91.2 % [/]	96.2 % [/]
			(85.9 %) [/]	(90.7 %) [/]
	主要工種	改良工 (700 百万円)	91.4 %	96.5 %
毎割合 (事業費)	舗装工 (150 百万円)	90.0 %	95.1 %	
	橋梁工 (百万円)	%	0 %	
説 明	<p>・用地取得の進捗により交渉対象は、1 件を残すのみとなっている。その他の区間については舗装が完了していることから残工区完成を図る必要がある。</p>			
問題点・解決見込み	<p>・未取得用地の地権者と用地交渉中であり、解決する方向で協議中である。</p>			
事業効果発現状況	<p>本路線沿線には、我が国の資源エネルギー政策上重要な使用済燃料貯蔵施設であるリサイクル燃料貯蔵株式会社 が立地する予定であり、これまでに起点部を除き 2,980 m を供用しており、立地予定施設等への道路利用者の安全性及び走行性の向上が図られており、整備効果が発揮されている。</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	<p>【全国の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年10月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、道路整備事業について、透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図ることとしている。 	<p>【県内の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、冬季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	<ul style="list-style-type: none"> 下北総合開発期成同盟会から、早期整備が望まれている。 		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 当該路線は県管理道路であるため、青森県が事業主体となつて行つて行く必要がある。 当該路線は、観光地である東通村尻屋地区と風間浦村・大間町を結ぶ最短路線でありながらであり、全線が未舗装で車道幅員が狭小な未改良道路であったことから車輛同士のすれ違い困難が生じていたことから安全・安心な道路の整備が求められている。 			(a) . b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> これまでの整備により、未整備区間が約300mを残すのみとなっていることから残工事を早期に完成させ投資効果の発現を図る必要がある。 沿線には使用済燃料中間貯蔵施設の立地が予定されており、建設・稼働の期間を通じてアクセス道路の確保が必要であることから、早期整備が要望されている。 			(a) . b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 下北総合開発期成同盟会から、早期整備が望まれている。 残っている用地取得1件については、解決の方向となっている。 			(a) . b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 下北地域の観光地を代表する東通村尻屋岬地域と風間浦村・大間町方面を最短距離で連絡する路線が整備されることから、下北周遊観光のネットワークを形成する路線としてその役割が各方面から期待されている。 			

(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	870 百万円	1,147 百万円	277 百万円
	(2)維持修繕費	182 百万円	206 百万円	24 百万円
	(3)	- 百万円	百万円	- 百万円
	(4)	- 百万円	百万円	- 百万円
	(5)	- 百万円	百万円	- 百万円
	総費用	1,052 百万円	1,353 百万円	301 百万円
便益項目	(1)走行時間短縮便益	582 百万円	1,724 百万円	1,142 百万円
	(2)走行費用減少便益	12 百万円	363 百万円	351 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	54 百万円	54 百万円
	(4)冬期便益	- 百万円	- 百万円	- 百万円
	(5)防災便益	- 百万円	73 百万円	73 百万円
	総便益(B)	594 百万円	2,214 百万円	1,620 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	1.438	
	修正総便益(B')	- 百万円	3,184 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	0.56	1.64	
	修正費用便益比(B'/C')	-	2.35	
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> <ul style="list-style-type: none"> 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18年10月 青森県 県土整備部 道路課) 			(a) . b
計画時との比較	<p>【計画時との比較における要因変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 費用便益分析マニュアルの改訂 冬期便益の計上 将来交通需要推計の改訂 			(a) . b

(4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A) ・ B ・ C

コスト縮減	<p>【コスト縮減の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・比較ルートとしては、北側バイパス及び南側バイパスルートが考えられるが、共有地を横断することから用地買収が難航することが想定される。また現在の現道交通が少ないことから現道拡幅による整備が、環境に与える影響及び経済性から最適である。 	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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <p>下北総合開発期成同盟会（下北管内市町村で構成）から、早期整備が望まれている。</p>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <p>当該区間は、未舗装区間が残っていることから、早期整備が望まれている。</p>	a. b												
環境影響への配慮	<p>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</p> <p>(1) 対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>(2) 区分</p> <table border="0"> <tr> <td>農林地等の緑地や植生の改変</td> <td>地形や地盤の改変</td> <td>水系や水辺の変更</td> </tr> <tr> <td>海域環境の変更</td> <td>敷地整備段階での重機の使用</td> <td>土砂等の搬出・搬入</td> </tr> <tr> <td>廃棄物処理等</td> <td>道路(車歩道)、雨水排水路の設置</td> <td>基礎や地下建造物の建設</td> </tr> <tr> <td>低層建築物の建設</td> <td>高架構造物の建設</td> <td>海底・海中建造物の設置や建設</td> </tr> </table> <p>(3) 対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 		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	高架構造物の建設	海底・海中建造物の設置や建設	a. b
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	高架構造物の建設	海底・海中建造物の設置や建設													
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該地域は、積雪寒冷特別地域、半島振興対策地域に指定されている。 														

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（林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る）
評価理由	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての項目がA評価である他、事業用地の取得に方向性が見出されたことから、着実に事業を推進し早期整備を図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	