

# 公共事業再評価調書

整理番号 H17 - 26

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 @ags.pref.aomori.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 その他 ( )																																																
事業名	地方特定道路建設整備事業	地区名等	青森環状野内線 宮田 市町村名 青森市 (旧青森市)																																																
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 % 県 100 % 市町村 % その他 %																																																	
採択年度	平成 8 年度 (用地着手 平成 8 年度 / 工事着手 平成 9 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	<p>・主要地方道青森環状野内線は、青森市古川地内の一般国道7号を起点とし、主要地方道青森浪岡線、一般国道103号を經由して、同市野内に至る延長約2.3kmの幹線道路であるとともに、一般国道4号及び7号の代替機能も併せ持つ重要な路線である。また、青森市中心部と東部地区を有機的に連絡する環状道路でもある。当該路線のうち宮田工区は、東北縦貫自動車道八戸線青森東インターチェンジ、みちのく有料道路及び青森県新総合運動公園へのアクセスする区間であるため、1日の自動車交通量が約17,000台と非常に多く、特に朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞が発生している状況である。このため、交通渋滞の解消による円滑な交通の確保を図る目的として、3種2級、設計速度60km/hの規格で、現在の2車線から4車線への現道拡幅事業として実施している。</p>																																																		
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>当初計画時</th> <th>再評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>3,355 m</td> <td>3,355 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>13.0(30.0) m</td> <td>13.0(30.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>3,355 m</td> <td>3,355 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>57,000 m<sup>2</sup></td> <td>57,000 m<sup>2</sup></td> <td>0 m<sup>2</sup></td> </tr> </tbody> </table> <p>・事業計画については、当初計画時と比較して変更はない。</p>			区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	3,355 m	3,355 m	0 m	計画幅員	13.0(30.0) m	13.0(30.0) m	0 m	改良工	3,355 m	3,355 m	0 m	舗装工	57,000 m <sup>2</sup>	57,000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>																												
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	3,355 m	3,355 m	0 m																																																
計画幅員	13.0(30.0) m	13.0(30.0) m	0 m																																																
改良工	3,355 m	3,355 m	0 m																																																
舗装工	57,000 m <sup>2</sup>	57,000 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 3,850 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~14年度</th> <th>15年度</th> <th>16年度</th> <th>17年度</th> <th>小 計</th> <th>18年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2,138</td> <td>1,712</td> <td>3,850</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( 1,120 )</td> <td>( 896 )</td> <td>( 2,016 )</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>2,969</td> <td>141</td> <td>18</td> <td>10</td> <td>3,138</td> <td>712</td> <td>3,850</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 1,624 )</td> <td>( 99 )</td> <td>( 17 )</td> <td>( 10 )</td> <td>( 1,750 )</td> <td>( 266 )</td> <td>( 2,016 )</td> </tr> </tbody> </table>				~14年度	15年度	16年度	17年度	小 計	18年度~	合 計	計 画					2,138	1,712	3,850	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 1,120 )	( 896 )	( 2,016 )	年 月変更								実 績	2,969	141	18	10	3,138	712	3,850	(うち用地費)	( 1,624 )	( 99 )	( 17 )	( 10 )	( 1,750 )	( 266 )	( 2,016 )
	~14年度	15年度	16年度	17年度	小 計	18年度~	合 計																																												
計 画					2,138	1,712	3,850																																												
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 1,120 )	( 896 )	( 2,016 )																																												
年 月変更																																																			
実 績	2,969	141	18	10	3,138	712	3,850																																												
(うち用地費)	( 1,624 )	( 99 )	( 17 )	( 10 )	( 1,750 )	( 266 )	( 2,016 )																																												

## 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
			81.5 % [ / ]	146.8 % [ / ]
			( 86.8 % ) [ / ]	( 156.3 % ) [ / ]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 ( 3,264百万円)	85.4 %	153.7 %
	舗装工 ( 586百万円)	60.1 %	108.1 %	
	( 百万円)	%	%	
説 明	<p>・これまでに、新青森県総合運動公園との隣接部付近から一般国道4号の接続部までの区間、延長約1.1kmを部分供用しており、今後は残り区間の用地取得及び道路改良、舗装工事を計画的に進め、平成25年度での事業完了を図ることとしている。</p>			
問題点・解決見込み	<p>・事業を進めるに当たっての阻害要因はない。</p>			
事業効果発現状況	<p>・これまでに、新青森県総合運動公園との隣接部付近から一般国道4号の接続部までの区間、延長約1.1kmが平成14年12月に部分供用しており、その区間については、交通渋滞の解消が図られ、平成15年2月の冬期アジア大会及び各種イベント大会等においても道路利用者の利便性向上に大きく寄与している。</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"> <li>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。</li> </ul>	<p>[県内の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間は、みちのく有料道路を利用して青森・津軽地域から県南地域へ向かう交通の集約機能を持つ他、国際大会等が開催される新青森県総合運動公園へアクセスすることから、1日の自動車交通量が非常に多く、特に朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞が発生しており、その解消のための道路整備が望まれている。</li> </ul>	
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線は県管理道路である。</li> <li>災害対策基本法に基づく緊急輸送道路ネットワーク計画の中で第1次緊急輸送道路に位置付けられている。</li> <li>当該区間は、1日の自動車交通量が非常に多く、朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞が発生しており、円滑な交通を確保するためにも、早期の整備が必要である。</li> </ul>		(a) ・ b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年、青森・津軽地域と南部地域の交流人口の増加に伴い、最短ルートであるみちのく有料道路の利用者数も増加傾向にあり、同有料道路への交通集約機能を持つ当該区間の整備の必要性は、一層高まっている。</li> <li>新青森県総合運動公園の利用者数が増加傾向にあり、また東北縦貫自動車道八戸線（青森インターチェンジ～青森東インターチェンジ）が平成15年9月に供用開始したこと、現在整備中の青森県動物愛護センター（仮称）が平成18年4月に供用開始予定となっているため、今後当該区間における交通量の増加が見込まれることから、整備の必要性は一層高まっている。</li> </ul>		(a) ・ b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地の取得率については平成16年度末現在で86.3%に達し、地権者の協力が得られている。また、地域住民からは事業に対する理解が得られ、整備促進が求められている。</li> </ul>		(a) ・ b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>第1次緊急輸送路として、地震等の災害時において、重要な役割を担う。</li> <li>朝夕のラッシュ時に発生している交通渋滞の解消が図られる。</li> <li>新青森県総合運動公園、青森県動物愛護センター（仮称）、みちのく有料道路及び青森東インターチェンジへのアクセス向上が図られる。</li> </ul>		

## (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	4,051 百万円	- 百万円
	(2) 維持修繕費	- 百万円	275 百万円	- 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	- 百万円	4,326 百万円	0 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	- 百万円	12,300 百万円	- 百万円
	(2) 走行費用減少便益	- 百万円	62 百万円	- 百万円
	(3) 交通事故減少便益	- 百万円	0 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
	総便益	- 百万円	12,362 百万円	0 百万円
B / C			2.86	
[費用対効果分析手法] (分析手法、根拠マニュアル等)				
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（平成16年2月 国土交通省）</li> <li>費用便益分析マニュアル（平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）</li> </ul>				
[費用対効果分析における特記事項]				
<ul style="list-style-type: none"> <li>県単独事業のため、当初計画時に費用対効果分析は行っていない。</li> </ul>				

## (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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	(a)・b
代替案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本ルートの上り代替案として、北側への拡幅が考えられるが、新青森県総合運動公園へのアクセスが良いこと及び補償物件が比較的少ないため地域社会への影響が小さく、また経済的にも有利であることから、現在実施中の南側への現道拡幅が最も適した案である。</li> </ul>	(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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧青森市から青森県土整備事務所に対し、整備促進の要望が出されている。</li> </ul>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該地区を通過する交通量が非常に多く、朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞が発生しており、その解消を図ることを目的として整備の促進が求められている。</li> </ul>	(a)・b		
環境影響への配慮	<p>【地域別環境配慮指針への対応】</p> <table border="1"> <tr> <td>地域区分</td> <td>H5d</td> </tr> </table> <p>(1)対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>(2)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民の社会生活を支える基盤として、水害等の自然災害の防止に配慮した安全で快適な道路の整備に取り組んでいる。</li> <li>・当該工区は、埋蔵文化財包蔵地であったため、地域社会の文化財の活用資するよう、発掘調査を行い記録保存をしている。</li> </ul>	地域区分	H5d	<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)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事を行う際は、地域の生活環境に配慮し、低排出ガス、低騒音並びに低振動の重機械を使用している。</li> <li>・土砂の運搬の際は、土埃の発生を防止するため、適度に散水を行っている。</li> <li>・表土露出箇所については、景観保全や土砂流出に配慮し、張芝による植生を行っている。</li> </ul>	(a)・b
地域区分	H5d				
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該地区は、特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域、振興山村地域に指定されている。</li> <li>・沿線には、青森東インターチェンジ、みちのく有料道路、国際大会等が開催される新青森県総合運動公園等の主要公共施設が立地している。</li> <li>・本事業を実施中の青森市は平成17年4月1日に浪岡町との市町村合併が行われた地域である。</li> </ul>				

## 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"> <li>・全ての項目がA評価である他、本路線の持つ重要性や沿道環境の改善効果等を総合的に評価すると、着実に事業を推進し、早期に事業効果発現を図る必要がある。したがって、対応方針を「継続」とした。</li> </ul>
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	