

# 公共事業事後評価調査

1 事業概要		整理番号	H23 - 4	
事業種別	街路事業	事業主体	青森県	
事業名	3・3・3号 下白銀町福村線道路改築事業	管理主体	青森県	
箇所名等 (市町村名)	和徳町～松ヶ枝 (弘前市)	事業方法	● 国庫補助 ○ 交付金 ● 県単独	
		財源・負担区分	●国34% ●県51% ●市町村15% ○その他 0%	
事業の背景・必要性	都市計画道路3・3・3号下白銀町福村線は、弘前市中心部と東部方面の黒石市を結ぶ幹線道路であり、市街地でJR奥羽本線と立体交差(地下道)している。沿線には小学校・団地等があり通勤・通学路として利用されているが、立体交差部では幅員が狭く慢性的に渋滞しており、通行には非常に危険な状況にあった。また、現道は歩道が狭いため自転車・歩行者の通行に支障をきたしていた。このため、交通の円滑化と自転車・歩行者の安全を確保するため平成2年度に事業着手したものである。			
主な事業内容 (事業量)	施工延長 L=765m(1工区L=575m+2工区L=190m) 幅員 W=2@6.5(22.0)m 立体交差部L=66.5m、改良・舗装工1式、交通安全施設工1式			
想定した事業効果	《金銭価値化が可能な効果》 ①バイパス整備による交通の円滑化 《その他の効果》 ①自転車・歩行者の安全確保			
事業の実施経過	《事業着手》平成2年度 《用地着手》平成3年度 《工事着手》平成10年度 《事業完了》平成18年度			
公共事業評価の実施時期	事前評価時( - 年) 〔当初計画時〕	再評価時(H11年)	再評価時(H16年)	事後評価時(H23年) 〔最終実績〕
事業期間(事業着手～事業完了)	H2 ~ H11	H2 ~ H16	H2 ~ H16	H2 ~ H18
総事業費	5,768 百万円	7,380 百万円	11,960 百万円	11,826 百万円
計画変更の実施時期	第 回計画変更( 年)	第1回計画変更(H11年)	第2回計画変更(H16年)	第 回計画変更( 年)
事業期間(事業着手～事業完了)		H2 ~ H16	H2 ~ H18	~
総事業費	百万円	10,520 百万円	11,887 百万円	百万円
特記事項	<p>■再評価</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H11年度→事業採択後10年継続による。(事業継続・付帯意見なし)</li> <li>・H16年度→再評価後5年継続による。(事業継続・付帯意見なし)</li> </ul> <p>■計画変更</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H11年度第1回→事業区間をL=190m延伸、用地買収の難航及びJR横断部の仮設工見直しに伴う関係機関との協議等により期間を5年延伸した。また、区間延伸、JR横断部の変更及び補償費の増大に伴い事業費が増加した。</li> <li>・H16年度第2回→用地買収の難航及び地下埋設物(下水道本管)移設のための協議等により期間を2年延伸した。また、補償費等の増大に伴い事業費が増加した。</li> </ul> <p>■事業費の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・補償費の増 当初(1,302百万円)→実績(3,332百万円)</li> <li>・JR横断部工事費の増 当初(1,866百万円)→実績(4,348百万円)</li> </ul>			
《事業概要図》	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div> <p>標準横断面図(トンネル部)</p> </div> <div> <p>標準横断面図(一般部)</p> </div> </div>			
担当部課室名	県土整備部 都市計画課	電話番号	017 - 734 - 9682	
		E-MAIL	toshikei@pref.aomori.lg.jp	

2 事業完了後の状況

整理番号 H23 - 4

社会経済情勢等の変化

- 沿線の南側地区は昭和40年代からの土地区画整理事業により、既成市街地が形成されている。平成 10 年度から8年をかけて実施した弘前駅周辺整備事業により橋上駅舎を備えた東西自由通路が開通し、交通結節点としての広域的機能が拡充され、さらに駅北側地区においても土地区画整理事業が着手され、駅周辺は着実に市街化が進んでいる。
- また、沿線の東側地区でも土地区画整理事業により急速に宅地化が進み、大型店舗、卸売市場等の商業施設が形成され発生交通量が増加している。
- 当該工区の延伸となる下白銀町福村線高崎工区が現在事業中である。

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- 総事業費が増加した要因は、補償費の増及びJR横断部(立体交差部)の工法の変更による増があげられる。

《金銭価値化が可能な効果》

○バイパス整備による交通の円滑化

- 本路線の整備前・後において、旅行速度が上昇し、また混雑度は下がった。
- 【達成度】に関するアンケート結果においても、9割以上の方が「達成された」「概ね達成された」と回答しており、理由として7割以上の方が「現在の県道が走りやすくなった」「渋滞が緩和・解消された」等と回答している。
- 【必要性】に関するアンケート結果では、9割以上の方が「必要であった」「概ね必要であった」と回答している。

交通量と旅行速度の変化

項目	整備前(H17)	整備後(H19)
交通量(台/日)	14,149	13,848
旅行速度(km/h)	34.0	48.0

交通量と混雑度の変化

項目	整備前(H17)	整備後(H19)
交通量(台/日)	14,149	13,848
混雑度	1.11	0.48

旅行速度の変化

項目	整備前(H17)	整備後(H19)
旅行速度(km/h)	34.0	48.0

事業効果の発現状況

費用便益分析算定において、

- 走行時間短縮便益 40,642 百万円(整備後50年間)
- 走行経費減少便益 1,891 百万円(整備後50年間)

《その他の効果》

○自転車・歩行者の安全確保

- 【達成度】に関するアンケート結果の達成理由については、車に関する回答を除けばその他の達成理由の約9割の方が「歩道を安全に歩けるようになった」「自転車で安全に走行できるようになった」と回答している。

《参考(費用便益比)》

	事前評価時( - 年)	再評価時(H11)	再評価時(H16年)	事後評価時(H23年)
総費用(C)	百万円	7,900 百万円	14,111 百万円	20,147 百万円
総便益(B)	百万円	48,000 百万円	43,276 百万円	48,472 百万円
費用便益比(B/C)	-	6.08	3.06	2.41

《特記事項》

-

事業により整備された施設の管理状況

- 供用開始から5年経過した現在においても、交通の支障となるような道路管理上の問題は特に発生していないため、適切な維持管理状況にある。また、【管理状況】に関するアンケート結果では、約8割の方が管理状況は「適切」「概ね適切」と回答している。

事業実施による環境の変化

《「環境影響への配慮」の効果発現状況(特に留意した配慮内容がある場合)》

- 事業実施に伴い既存通学路「ゆみちゃん道路、みのりトンネル」が撤去されることから、仮設の歩行者専用地下道を新たに設置し通学路を確保した。
- アンダーパス歩道部には手すり及びロードヒーティングを両側に設置し、安全な歩行空間を確保した。
- 近隣に小学校、幼稚園、老人ホーム等があることから、工事に伴う騒音・振動の発生を防止するなど、生活環境に十分配慮して施工し、地元の理解を得られ苦情もなく終了した。

《その他の環境の変化》

- 【環境の変化】に関するアンケート結果では、環境の状況が、良くなった、やや良くなったを合わせた回答が8割を越え、渋滞緩和、騒音・振動の減少、運転しやすい、人も車も安全、生活環境の向上などの理由が上げられている。

3 まとめ		整理番号	H23 - 4
改善措置の必要性	<p>・【改善点】に関するアンケート結果では、「改善点がある」と回答した方が全体の約2割となっており、その中でも「側道」に関わるものが最も多い。側道の信号表示の工夫、補助信号設置等の要望、側道への入り方、本線への合流方法が分かりづらいなどの意見があり、関係機関と協議し対応する必要がある。</p>		
再度の事後評価の必要性	<p>・上記の改善措置等について今後適切に対応し、経過等を確認していく必要はあるものの、「事業効果の発現状況」にあるとおり、全体として事業目的は達成されているものと判断し、再度の事後評価は必要ないものとする。</p>		
今後に向けた留意点	<p>《同種事業の計画・調査の在り方》</p> <p>・当該事業は、最終事業費が当初計画時に比べ大幅に増加していることから、今後の同種事業においては、現地状況の調査をきめ細かく実施し、類似路線の供用済み区間の実績・事例を参考に計画を策定する必要がある。</p> <p>《事業評価手法の見直し》</p> <p>—</p> <p>《同種事業の内容・手法等の在り方》</p> <p>・当該事業の主要工事であるJR立体交差点(アンダーパス)については、JR奥羽本線を供用させながらの施工方法であるため、詳細な現地調査・地質調査及び鉄道事業者と協議・調整を綿密に行い、安全性、施工性を総合的に検討し、工法(フロンテジャッキング工法)を決定した。しかしながらこのことも事業費増の要因となった事から、予備調査段階から関係機関と協議・調整を綿密に行い適切な工法及び工程を策定する必要がある。</p> <p>・未整備区間である国道7号(高崎工区)までの整備に関するアンケート結果では、7割以上の人が整備を望んでいる。また【達成度】に関するアンケートのなかで、あまり達成されていないと回答された理由の多くが、国道7号までの未整備に関わる意見であった。このことから、更なる整備効果発現のため、現在事業中である国道7号(高崎工区)までを、効率的かつ重点的な整備を図っていくことが必要である。</p>		
特記事項	—		