

公共事業事後評価調書

1 事業概要		整理番号	R2 - 2
---------------	--	------	--------

事業種別	道路事業	事業主体	青森県
事業名	県道改築事業	管理主体	青森県
箇所名等 (市町村名)	弘前田舎館黒石線 畑中工区 (田舎館村)	事業方法	○ 国庫補助 ● 交付金 ○ 県単独
		財源・負担区分	● 国 65% ● 県 35% ○ 市町村 % ○ その他 %

事業の背景・必要性
 当該事業区間は、藤崎町から田舎館村を經由し平川市に至る弘前広域都市計画道路3・4・12藤崎尾上線の一部として位置付けられている。
 都市計画道路沿線には、観光施設、工業団地、JR川部駅などが立地し、都市計画区域内における交通需要が旺盛であるとともに、地域間の連携強化を図る上で整備が必要であることから、事業を実施したものである。

主な事業内容(事業量)
 計画延長 L=1,500m
 計画幅員 W=6.5(13.0)m


想定した事業効果
 《金銭価値化が可能な効果》
 ① 走行時間短縮 ② 走行費用減少 ③ 交通事故減少 ④ 冬期間の走行速度向上 ⑤ 防災機能の強化
 《その他の効果》
 ① 地域間交流の促進 ② 産業・観光分野の発展を支援 ③ 走行快適性の向上

事業の実施経過 《事業着手》平成14年度 《用地着手》平成16年度 《工事着手》平成17年度 《事業完了》平成27年度

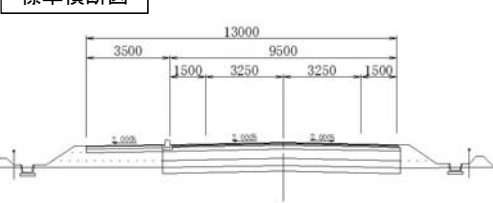
公共事業評価の実施時期	事前評価時(一年) 〔当初計画時〕	再評価時(H23年)	事後評価時(R2年) 〔最終実績〕	
事業期間(事業着手～事業完了)	H14 ～ H24	H14 ～ H24	H14 ～ H27	
総事業費	1,167 百万円	1,167 百万円	1,260 百万円	
計画変更の実施時期	第 回計画変更(年)	第 回計画変更(年)	第 回計画変更(年)	第 回計画変更(年)
事業期間(事業着手～事業完了)	～	～	～	～
総事業費	百万円	百万円	百万円	百万円
特記事項	・採択後10年経過により再評価を実施。対応方針は「継続」とされ、付帯意見は付されなかった。			

《事業概要図》


位置図



標準横断面図



平面図



担当部課室名	県土整備部 道路課	電話番号	017 - 734 - 9651
		E-MAIL	doro @pref.aomori.lg.jp

2 事業完了後の状況

整理番号 R2 - 2

社会経済情勢等の変化

弘前広域都市計画道路3・4・12藤崎尾上線の整備状況

- ・弘前田舎館黒石線(猿賀工区)L=490mが平成28年度に事業完了。
- ・常磐新山線(前田屋敷～畑中工区)L=1,200mが平成30年度に事業着手。
- ・全長L=9,743mのうち、L=5,086mが供用済みとなっている。

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- ・車種別の時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式を変更。
(費用便益分析マニュアル(国土交通省)のH30.2改訂)
- ・地域修正係数を変更。
(道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱(青森県道路課)のR2.3改訂)
- ・総事業費を実績に合わせ見直し。

《金銭価値化が可能な効果》

① 走行時間短縮 : 走行時間短縮便益 = 22.75億円

② 走行経費減少 : 走行費用減少便益 = 3.59億円

③ 交通事故減少 : 交通事故減少便益 = 0.52億円

④ 冬期間の速度向上 : 冬期便益 = 6.05億円

⑤ 大型車すれ違い困難区間の解消 : 防災便益 = 14.31億円

《その他の効果》

① 地域間交流の促進

その他の効果の回答において、

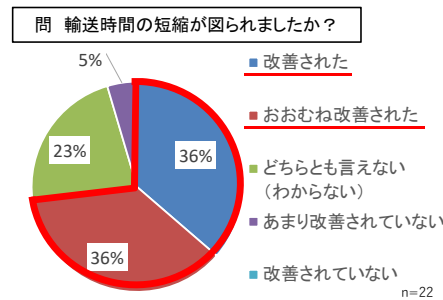
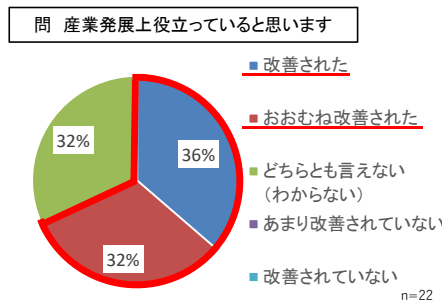
- ・五所川原方面からの通勤者も多く利用しているので、バイパスとしての役割を十二分に果たしていると思う。
- ・他地域との交流促進がなされている。
- ・藤崎、五所川原方面へ行きやすくなった。

といった回答を得られている。

② 産業分野への貢献

- ・田舎館村工業団地立地企業の68%が「産業発展上役立っている」、72%が「輸送時間の短縮が図られた」と回答している。
- ・具体意見として、「平川→田舎館村→藤崎へのルートがつながり、国道7号や五所川原方面への移動がスムーズになった。」といった回答を得られている。

事業効果の発現状況



③ 走行快適性の向上

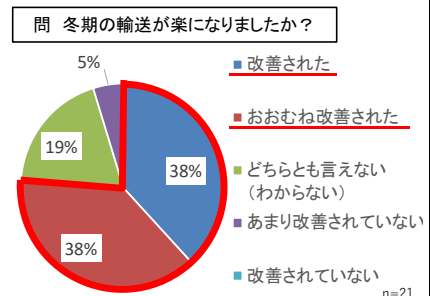
- ・地域住民のうち、58%が「事業目的が達成された」と回答している。
- ・田舎館村工業団地立地企業の76%が「冬期輸送が楽になった」と回答している。
- ・具体意見として、「交通の便が良くなり、道路も広く走りやすくなったため。」(地域住民)といった回答を得られている。



旧道部



バイパス部



《参考(費用便益比)》

	事前評価時(一年)	再評価時(H23年)	事後評価時(R2年)
総費用(C)	— 百万円	1,275 百万円	2,037 百万円
総便益(B)	— 百万円	3,873 百万円	4,723 百万円
費用便益比(B/C)	—	3.04	2.32

《特記事項》

—

2 事業完了後の状況		整理番号	R2	-	2
事業により整備された施設の管理状況	<p>・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生じていないため、適切な維持管理状況下にあるものと判断できる。</p> <p>・【管理状況】に関するアンケート結果では、59%が「管理は適切に行われている」と回答している。</p>				
事業実施による環境の変化	<p>《「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)》</p> <p>・切土や盛土により植生地を改変した場所は、植生ネットを採用し植生復元を図った。</p> <p>・低騒音・低排出ガス等周辺環境へ配慮した建設機械の使用に努めた。</p> <p>《その他の環境の変化》</p> <p>・【環境変化】に関するアンケート結果では、回答者の33%が「環境が良くなった」、61%が「どちらとも言えない」と回答している。主な「良くなった」意見として「ダンプとかの大型車がバイパスを通るから、騒音・振動がほとんどなくなりよかった。」といった回答が得られている。</p>				

3 まとめ	
改善措置の必要性	<p>・【改善点】に関するアンケート調査では、25%の方が「改善点がある」と回答しており、その半数がバイパスと村道との交差点に信号機の設置を求めるものであった。現状、一時停止標識により制御しているが、現地調査を行い、改善の必要性が確認できれば、交通管理者と協議し、対策の検討を進めたい。</p>
再度の事後評価の必要性	<p>・「事業効果の発現状況」にあるとおり、事業目的は達成されているものと判断できるため、再度の事後評価は必要ないとする。</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>道路整備による効果が十分発現しており、地域住民等にも効果を十分認識していただいていることから、これまでと同様に事業計画を策定する。</p> <p>《事業評価手法の見直し》</p> <p>本事業は、国土交通省による「費用便益分析マニュアル」、県土整備部道路課による「道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱」に基づき、適切に便益・費用を算出し評価していることから事業評価手法の見直しは必要ないものとする。</p> <p>《同種事業の内容・手法等の在り方》</p> <p>・【達成度】や【改善点】のアンケート結果の中で、「藤崎方面まで完成しないと事業の効果は少ないと思う。」や「工業団地へ伸ばして欲しい。更に7号線へつなげて欲しい。」といった、都市計画道路の全線開通を求める意見が多く得られたことから、地域や路線全体で整備効果が発揮できるように、計画的に道路整備を進めていく必要がある。</p>
特記事項	—