

# 公共事業再評価調査

整理番号 H24 - 18

担当部課名	県土整備部 都市計画課	電話番号	0 1 7 - 7 3 4 - 9 6 8 2
		E - MAIL	toshikei @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	街路事業		事業主体	県 市町村 その他 ( )			
事業名	道路改築事業		地区名等	3・4・3号 中央町金矢線	市町村名	三沢市	
事業方法	国庫補助	交付金	県単独	財源・負担区分	国 65 %	県 20 % 市町村 15 % その他 %	
採択年度	平成 5 年度 ( 用地着手 平成 8 年度 / [ 平成 15 年度 )						
終了予定年度	平成 26 年度 ( 平成 24 年 3 月 工期変更 再評価時 平成 23 年度 )						
事業目的	<p>本路線は、三沢市街地の南部を東西に結び、青い森鉄道によって東西に分断されている東西の市街地を直接連絡することができる幹線道路である。</p> <p>現在、東西の市街地は県道 1 路線、市道 2 路線により結ばれているが、市道 2 路線は踏切により平面交差しており、立体交差している県道への交通の集中が著しく、三沢駅周辺等は慢性的な交通混雑となっている。</p> <p>このため、鉄道を跨ぐ高架橋を整備するなど本路線の整備により、東西に分断されている三沢市街地の都市内交通の円滑化を図るものである。</p>						
主な内容	区 分		再評価時	再々評価時	増 減		
	計画延長		1,564 m	1,564 m	0 m		
	計画幅員		16 m	16 m	0 m		
	橋梁工		400 m	400 m	0 m		
	トンネル工		360 m	360 m	0 m		
	改良・舗装工		804 m	804 m	0 m		
事業計画については、前回再評価時と比較して変化はない。							
事業費	再評価時総事業費 10,560 百万円 ( 単位：百万円 )						
		～ 21年度	22年度	23年度	24年度	小 計	25年度～ 合 計
	計 画	7,383	834	665	942	9,824	926 10,750
	(うち用地費)	( 2,311 )	( 10 )	( 20 )	( 37 )	( 2,378 )	( 5 ) ( 2,383 )
	24年3月変更						
実 績	7,383	834	665	942	9,824	926 10,750	
(うち用地費)	( 2,311 )	( 10 )	( 20 )	( 37 )	( 2,378 )	( 5 ) ( 2,383 )	

## 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			計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	事業費割合		91.4 % [ / ]	100 % [ / ]
	(うち用地費)		( 99.8 % ) [ / ]	( 100 % ) [ / ]
	主要工種	橋梁工 ( 2,623 百万円 )	78.1 %	100.0 %
毎割合	トンネル工 ( 3,925 百万円 )	100.0 %	100.0 %	
(事業費)	改良・舗装工 ( 618 百万円 )	50.6 %	100.0 %	
説 明	用地・補償費に関しては、平成23年度末現在の進捗率は98%であり、平成25年度に完了する見込みである。工事に関しては、平成23年度末現在の進捗率76%であり、平成26年度完成見込みである。			
問題点・解決見込み	平成5年度から事業着手し整備を進めてきたが、用地買収の難航や筆界未定地の確定に不測の日数を要し、当初の事業期間 ( H18 H23、H18年3月変更 ) での完成が難しいことから事業期間を 3 年間延伸し、平成26年度までとした。筆界未定地は平成21年度で解決済みである。事業に対する反対意見はないので、用地単価及び補償内容を十分説明し、用地買収を鋭意進める。			
事業効果発現状況	( 部分共用なし )			

## (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> <p>平成22年度に創設された「社会資本整備総合交付金」は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金である。さらに平成23年度より「社会資本整備総合交付金」の一部について、「地域自主戦略交付金」に移行するとともに、同交付金の抜本的見直しにより、地方の自由度・使い勝手の更なる向上が図れる。</p> <p>このことから、街路事業は選択と集中の方針の基、地域の実情に即した事業の的確かつ効率的な実施を図ることが必要とされている。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>街路事業は、安全・安心な社会の確立、中心市街地等における都市の活力の再生・地域の活性化等を図るため、都市内交通、及び広域交通の道路ネットワークを形成するものであるが、本県の街路整備率は44%であり、全国平均59%、東北六県平均54%に比べ低い状況にあるため、街路整備に対する要望は非常に強い。</p> <p>(都市計画年報：H22.3.31現在)</p>
	当地区における評価	<p>3・4・3号中央町金矢線の整備促進について、三沢市から要望されている。</p> <p>当該路線の終点部に交差する3・4・4号春日台十和田線について、平成23年度から三沢市が街路事業を進めており、市街地へのアクセス向上、三沢駅周辺の交通混雑緩和など更なる事業効果発現を図っている。</p>	
必要性	<p>都市計画決定されている道路である。</p> <p>青い森鉄道により東西に分断されている市街地を高架橋により直接連絡することから、都市内交通の円滑化が図られる。</p> <p>三沢駅周辺の交通混雑緩和が図られる。</p>		(a) . b
適時性	<p>平成22年12月の東北新幹線全線開通に伴い、三沢市中心街より新幹線七戸十和田駅へのアクセス向上を図る必要がある。</p>		(a) . b
地元の推進体制等	<p>事業に対する反対意見もなく、地権者の協力と地域住民の理解を得て、整備促進に努めている。</p>		(a) . b
効率性	<p>当該工区の供用に伴い、青い森鉄道で分断されている市街地を直接連絡することから、市民生活の利便性向上が図られる。</p> <p>三沢市立病院へのアクセスが向上され、安心な生活が確保される。</p>		

## (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	10,568 百万円	12,453 百万円	1,885 百万円
	(2)維持管理費	104 百万円	117 百万円	13 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	10,672 百万円	12,570 百万円	1,898 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	16,985 百万円	10,837 百万円	6,148 百万円
	(2)走行経費減少便益	1,789 百万円	2,331 百万円	542 百万円
	(3)交通事故減少便益	1,094 百万円	470 百万円	624 百万円
	(4)冬期便益	百万円	2,159 百万円	2,159 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総便益(B)	19,868 百万円	15,797 百万円	4,071 百万円
	地域修正係数( )		1.461	
	修正総便益(B')	百万円	23,079 百万円	百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	1.86	1.26	
	修正費用便益比(B'/C)		1.84	
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> <p>費用便益分析マニュアル(H20.11 国土交通省道路局 都市・地域整備局)</p> <p>道路事業における県独自の費用便益分析実施要綱(H22.3 青森県 県土整備部 道路課)</p>			(a) . b
再評価時との比較	<p>【再評価時との比較における要因変化】</p> <p>平成24年3月に事業計画第2回変更をしており、総事業費190百万円の増額となっている。</p> <p>冬期便益、地域修正係数の新たな導入。(H22.3月～)「南部地方生活圏1.461」</p>			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> <p>路盤材・舗装材に再生材を使用し経費の縮減を図っている。 建設発生土を盛土材料に利用し経費縮減を図っている。 排水構造物、小規模構造物については、極力コンクリート二次製品を使用し工期の短縮及び経費の削減を図っている。</p>	(a) · b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <p>本路線は、都市計画決定済ルートであることから、代替案なし。</p>	(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>事業説明会や用地交渉の際に、聞き取りにより確認している。</p>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <p>三沢市より早期整備の要望がされている。</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>高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮</td> <td></td> </tr> <tr> <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> <td></td> </tr> </table> <p>(3)特に配慮する対応内容</p> <p>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処置を講じている。 産業廃棄物は再資源化施設に搬入し、リサイクルに努めている。 地下埋設物の調査を実施し、ライフラインの破損防止に努めている。 低騒音、低振動及び排出ガス対策型仕様の建設機械を使用している。</p>	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	高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮		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	高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮																
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	<p>(指定地域) 都市計画区域 (災害の記録) なし (危険箇所状況) なし</p> <p>市街地が青い森鉄道により、東西に分断されている。また、鉄道部の両側は丘陵地になっており、鉄道部を底地とする窪地地形となっている。</p>																

### 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	費用対効果分析の要因変化の項目が「B」評価ではあるが、地元の要望も強く、完成により青い森鉄道により東西に分断されている三沢市街地を直接連絡することから、都市内交通の円滑化が図られる。 以上のことから、対策方針を「継続」とした。			
備考				

### 4 公共事業再評価等審議委員会意見

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	(附帯意見がある場合に記載)			
評価理由	(委員会意見が「対応方針(案)を修正すべき」の場合に記載)			