

(別紙)

事後評価アンケート結果

整理番号 H23 - 4

事業名	3・3号下白銀町福村線道路改築事業	箇所名等	弘前市和徳町～松ヶ枝
-----	-------------------	------	------------

アンケート対象	沿線地域住民（弘前市：和徳町地区25部、東和徳町地区10部、北横町地区10部、野田地区15部、茶畑町地区5部、堅田地区45部、萱町・緑町地区5部、植田町地区5部、代官町地区5部、駅前地区10部、蔵主町地区5部、長坂町地区5部、東長町地区5部、笹森町地区10部、山王町地区15部、元寺町・元寺町小路・百石町小路・下鞆師町・百石町地区10部、坂本町・南横町・北柳町・南柳町・徒町川端町・徳田町地区15部、俄元地区10部、松ヶ枝地区15部、高崎地区15部、和泉地区15部、福田地区20部、表町地区5部、城東北地区30部、城東中央地区60部、境間地区15部、末広地区15部／計400部） 地元タクシー会社社員・地元運送業関係者（タクシー50部、運送50部／計100部）		
---------	---	--	--

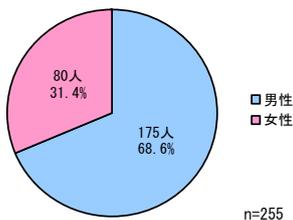
配布方法	沿線地域住民：無作為直接配布、タクシー・運送業：協会に配布依頼	(配布部数)	500部
------	---------------------------------	--------	------

回収方法	郵送(受取人払)により回収	(回収部数)	255部
------	---------------	--------	------

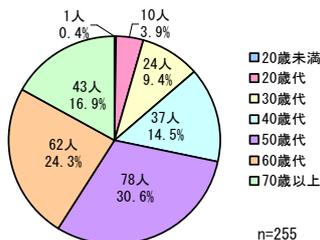
回収率	51.00%		
-----	--------	--	--

アンケート結果

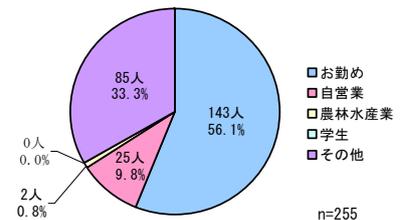
問1. 性別



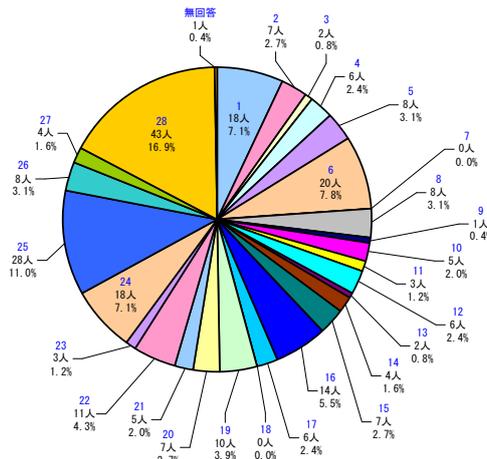
問2. 年齢



問3. 職業



問4. 居住地



1	和徳町地区	16	元寺町・元寺町小路・百石町小路・下鞆師町・百石町地区
2	東和徳町地区	17	坂本町・南横町・北柳町・南柳町・徒町川端町・徳田町地区
3	北横町地区	18	俄元地区
4	野田地区	19	松ヶ枝地区
5	茶畑町地区	20	高崎地区
6	堅田地区	21	和泉地区
7	萱町・緑町地区	22	福田地区
8	植田町地区	23	表町地区
9	代官町地区	24	城東北地区
10	駅前地区	25	城東中央地区
11	蔵主町地区	26	境間地区
12	長坂町地区	27	末広地区
13	東長町地区	28	その他
14	笹森町地区		無回答
15	山王町地区		



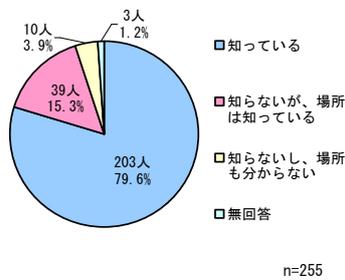
事後評価アンケート結果

整理番号 H23 - 4

事業名	3・3号下白銀町福村線道路改築事業	箇所名等	弘前市和徳町～松ヶ枝
-----	-------------------	------	------------

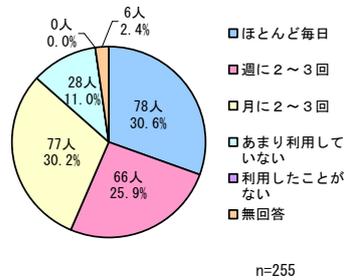
アンケート結果

問5. 認知度

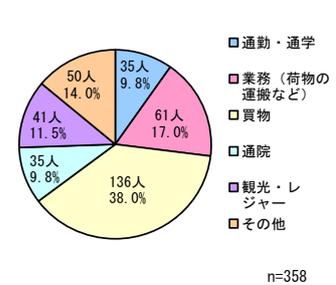


問6. 利用状況

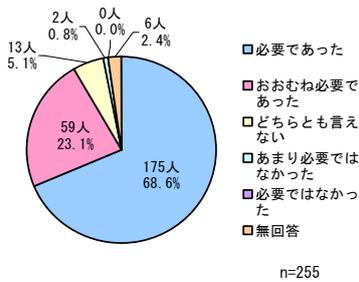
1) 利用回数



2) 利用目的(複数回答)



問7. 必要度

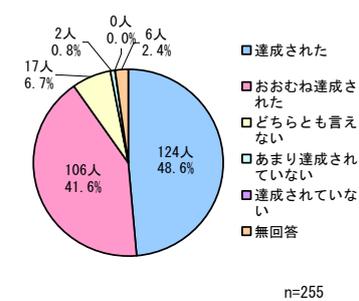


◎必要度についての主な意見内容

必要(おおむね必要)であった理由
・道路整備を評価
・交通の円滑化を評価(渋滞解消等)
・水害への対応を評価
・歩行者・自転車の安全確保を評価

どちらとも言えない理由
・渋滞が減ってない
・車線がわかりづらい
・旧道を改善すべき

問8. 達成度

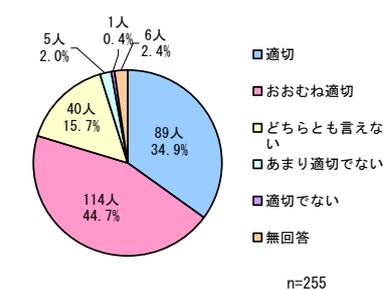


◎達成度についての意見内容(複数回答)

達成(おおむね達成)であった理由	件数
・新しい県道が整備されて走りやすくなった	116
・渋滞が緩和・解消された	143
・車道が広くて快適だ(運転が楽)	134
・幅の広いトンネルができて安心して走行できる	125
・歩道を安全に歩けるようになった	101
・移動時間が短縮された	100
・自転車で安全に走行できるようになった	99
・迂回路ができて安心だ	30
・その他(主な理由は以下のとおり)	7
・冬期間が安全に走行できる	2
・車道と歩道の分離	1

達成(あまり達成)されていない理由	件数
・東側の区間(高崎方面)が狭く感じる	34
・新しい県道が整備されたが交通量が増えて混雑している	13
・渋滞が減っていない	10
・歩道を安全に歩けない	5
・自転車で安全に走行できない	4
・移動時間が短縮されていない	3
・その他(主な理由は以下のとおり)	18
・整備区間不足(延伸が必要)	6
・旧道を利用するのに不便(大きな迂回)	6
・歩道が凍結・すべりやすい	2

問9. 管理状況



◎管理状況についての意見内容

適切(おおむね適切)な理由
・支障を感じない
・混雑がない
・夜間でも安全
・景観が良い

適切(おおむね適切)でない理由
・歩道の清掃が不十分(手すり等)
・車道の除雪が不十分
・歩道の除雪が不十分
・交差点が危険
・管理していると感じられない

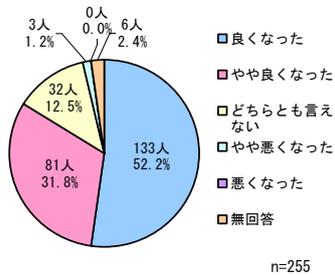
事後評価アンケート結果

整理番号 H23 - 4

事業名	3・3・3号下白銀町福村線道路改築事業	箇所名等	弘前市和徳町～松ヶ枝
-----	---------------------	------	------------

アンケート結果

問10. 環境の変化

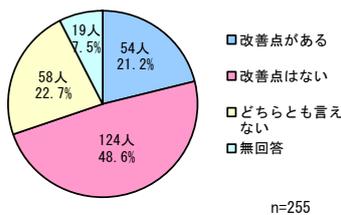


◎環境の変化の意見内容

■良くなった(やや良くなった)理由
・渋滞が緩和された
・安全になった
・生活環境の向上
・走行しやすくなった
・時間が短縮された

■悪くなった(やや悪くなった)理由
・渋滞が改善されていない(高崎方面)

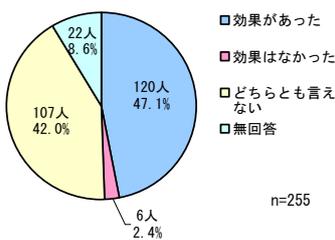
問11. 改善点



◎改善点の意見内容

■改善点がある理由
・側道が問題・不便(城東側)
・暗すぎる
・車道の冬期間の凍結・すべりやすい
・側道からの合流が不便(不明)
・車道のカーブがきつい
・渋滞緩和(和徳方面)
・渋滞緩和(城東方面)
・歩道が狭く危険(自転車混入)
・旧道への進入が不明(和徳及び城東方面)

問12. 事業目的以外の効果



◎事業目的以外の効果の意見内容

■効果があった理由
・運転しやすい・走行性が向上
・歩行者・自転車の安全確保
・渋滞緩和・交通が円滑になった
・景観の向上
・通勤時間の短縮
・安全性の向上
・利便性の向上

問13. アンケート対象事業に対する意見・要望

◎意見・要望の内容

・事業推進(延伸要望)
・維持管理に関する要望等
・本アンケートに関する意見・要望
・改善要望
・事業を評価する意見

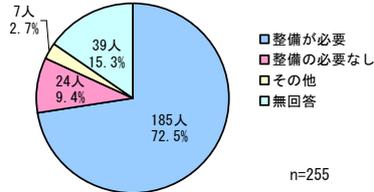
事後評価アンケート結果

整理番号 H23 - 4

事業名	3・3・3号下白銀町福村線道路改築事業	箇所名等	弘前市和徳町～松ヶ枝
-----	---------------------	------	------------

アンケート結果

問14. 高崎方面の整備について



◎その他の意見

■その他の主な内容
・道路が全般的に狭いので広くしてほしい。
・弘前バイパスまでの渋滞が激しい。
・歩道の整備をしっかりとってほしい。
・よく渋滞している。片側2車線にすべき。
・国道7号バイパスまでの慢性渋滞。
・歩道があたりなかったり、車の交通量が多く危ない道路なので、片側だけでも広めの歩道が欲しいです。
・道巾が狭い。

問15. 公共事業についての意見・要望

■主な内容
・未整備区間(延伸整備)に関する意見・要望
・事業期間(工事)をもっと短縮してほしい。
・維持管理(除雪・凹凸)に関する意見・要望。
・必要不可欠な事業は継続すべき。
・工事発注(工事期間・冬期)に関するもの。
・住民の声をもっと聞く(説明会等)
・歩道を整備(拡幅)してほしい。

(別紙)

事後評価箇所状況写真

			整理番号 H23 - 4
事業名	3-3-3号 下白銀町福村線道路改築事業	箇所名等	和徳町～松ヶ枝

旧道部写真(バイパス整備前)



旧道部写真(バイパス整備後)



(別紙)

事後評価箇所状況写真

整理番号 H23 - 4

事業名	3・3・3号 下白銀町福村線道路改築事業	箇所名等	和徳町～松ヶ枝
-----	----------------------	------	---------

完成全景写真



(別紙)

事後評価箇所状況写真

整理番号 H23 - 4

事業名	3-3-3号 下白銀町福村線道路改築事業	箇所名等	和徳町～松ヶ枝
-----	----------------------	------	---------

バイパス部整備後写真



歩行者・自転車利用状況写真



費用対効果分析説明資料

整理番号 H23 - 4

事業名	3・3・3号 下白銀町福村線道路改築事業	箇所名等	和徳町～松ヶ枝
-----	----------------------	------	---------

【費用対効果の算定内容】

1. 費用対効果の算定根拠

算定の考え方は『公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針』（平成20年6月 国土交通省策定）による。また、具
体の算定手法については『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）によった。
本マニュアルにおいては、社会的余剰を便益（B）とし、整備に係る総費用及び維持修繕費を現在価値に割り引いた
ものを費用（C）として評価するものである。

再評価においては、技術指針の考え方により、「事業全体の投資効率性」と、再評価時点までに発生した既投資分
のコストや既発現便益を除いた「残事業の投資効率性」の両者による評価をするものとした。

2. 事業全体の投資効率性

(1) 道路整備に要する費用（便益を算出する事業延長 L=0.765 km）

○C：総費用 = 20,147百万円

○総費用算出根拠

道路整備に要する費用から消費税及び用地取得に要する費用を除いたものに、供用後50年間の維持管理費を
加えたものを現在価値化したもの。

(単位：百万円)

区分	事業費①	用地費②	維持修繕費③	総費用①-②+③
費用	11,326	1,294	155	10,187
現在価値	20,288	222	81	20,147

(2) 道路整備による便益

○B：総便益 = 48,472百万円 B'：修正総便益 = 74,047百万円

○総便益算出根拠

道路整備によりもたらされる社会的余剰として、整備後50年間、各項目について整備がなかった場合の費用
から整備があった場合の費用を除いた額を便益として、それぞれ現在価値化したものの合計。

(単位：百万円)

区分	走行時間短縮①	走行経費減少②	交通事故減少③	冬期便益④	総便益①+②+③+④
便益	1,730	80	24	229	2,063
現在価値	40,642	1,891	559	5,380	48,472

【費用対効果分析の結果】

費用便益比 B / C（事後評価時点） = 48,472百万円 / 20,147百万円 = 2.41

その他特に留意すべき事項

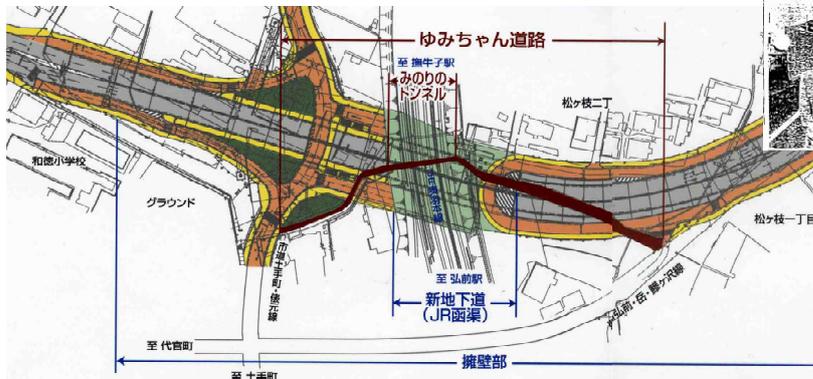
整理番号 H23 - 4

事業名	3・3号 下白銀町福村線道路改築事業	箇所名等	和徳町～松ヶ枝
-----	--------------------	------	---------

○歴史的な道路(「ゆみちゃん道路」と「みのりのトンネル」命名の由来)

昭和42年、弘前市立和徳小学校4年生の松山由美さん(現姓中村さん)は、「交通事故から私たちを守ってくれる安全な通学路を作ってください」と、弘前市和徳ガードの窮状を訴えて、当時の竹内青森県知事に手紙を出したことがきっかけとなり、旧国鉄奥羽線ガード下に歩行者専用地下道の建設計画が立てられ、昭和44年度に完成した。

完成したこの地下道は「ゆみちゃん道路」と名付けられ、約30年にわたり和徳小学校の児童たちを激しい交通の往来から守り続けてきた。その後、平成2年度から弘前市中心部と城東地区を結ぶ新たな都市計画道路として本路線が整備され、同ルートに整備された新地下道(こ道橋)についても、引き続き「みのりのトンネル」として命名された。



東奥日報 平成10年9月25日(金)

○和徳歩道橋

県道弘前岳崎ヶ沢線と市道土手町俵元線との交差点に設置されている和徳歩道橋は、昭和45年度に青森県と弘前市により設置された。

当該施設は、前年度に完成した「ゆみちゃん道路」と連絡して37年間、和徳小学校児童たちの安全を守り続けてきたが、本整備による利用者減と老朽化により撤去することとなったもので、お別れ会として和徳小学校児童らによる歩道橋の渡り納めが行われた。



歩道橋渡り納め 平成19年10月24日(水)

陸奥日報 平成19年10月21日(日)

箇所別再評価資料

番 号	①	備 考
路 線 名	3. 3. 3 <small>しもしろがねちようふくむらせん</small> 下白銀町福村線	
事 業 名	街路事業	
事 業 地 内	<small>ひろさきし わつとく</small> 弘前市和徳	
事 業 目 的	街路整備	
事 業 採 択 年	平成 2年度	
工 事 着 手 年	平成10年度	
用 地 着 手 年	平成 3年度	
完 成 予 定 年	平成16年度	
H ⑪ 年 度 事 業 進 捗 状 況	全体事業費	73, 800百万円
	(うち用地費)	(37, 100百万円)
	投資事業費	43, 400百万円
	(うち用地費)	(33, 000百万円)
	進捗率	58. 8%
	(うち用地)	(88. 9%)
一連の整備効果の 発現状況	用地買収は平成10年度で9割程 度取得済みであり、平成10年度から JR委託工事として着手している。	
今後の見通し	事業費の重点的配分により工事の 進捗を図り、早期の供用開始を目指 したい。	
費用便益比(B/C)	6. 08	
対応方針	継続	

公共事業再評価調査

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@ags.pref.aomori.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	街路事業	地区名等	3・3・3号 下白銀町福村線 市町村名 弘前市					
事業方法	国庫補助 県単独	財源・負担区分	国 55% 県 30% 市町村 15% その他 %					
採択年度	平成2年度（用地着手 平成3年度 / 工事着手 平成10年度）							
終了予定年度	平成17年度（平成12年3月計画変更 当初計画時11年度）							
事業目的	・弘前市中心市街地からJR奥羽本線と立体交差（アンダーパス）し、城東地区を経由し国道7号とアクセスし、さらに黒石市方面へ連絡する主要幹線道路であるが、JR奥羽本線と交差している現和徳跨道橋は幅員が狭いため常時交通渋滞をきたしている。また歩道が設置されていないため、通勤通学には非常に危険な状況であることから、本路線を整備し交通の円滑化と自転車歩行者の交通の安全を確保するものである。							
主な内容	道路工事L=765m（うち立体交差工事L=43m）							
事業費	再評価時総事業費 7,380 百万円		(単位:百万円)					
		～13年度	14年度	15年度	16年度	小計	17年度～	合計
	計画	9,560	800	800	800	11,960	0	11,960
	(うち用地費)	(3,890)	(320)	(320)	(0)	(4,530)	(0)	(4,530)
実績	8,314	1,126	1,169	870	11,479	481	11,960	
(うち用地費)	(4,040)	(137)	(152)	(201)	(4,530)	(0)	(4,530)	

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		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	(うち用地費)		96% [/]	96% [/]
			(100%) [/]	(100%) [/]
	主要工種毎割合 (事業費)	改良・舗装(3,003百万円)	93.5%	93.5%
	JR立体交差(4,427百万円)	100%	100%	
	用地(4,530百万円)	100%	100%	
説明	・JR交差部工事に期間を要しているものの、阻害要因はなく平成16年度完了する見込みである。 ・用地取得は引き続き交渉を進め、平成16年度に解決する見込みであり、その後改良・舗装工事を行い、平成17年度完成を予定している。			
問題点・解決見込み	――			
事業効果	――			
発現状況	――			

(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	[全国の評価] 平成15年度以降の五箇年間の道路整備は、各事業分野と整合性の確保を図りながら、スピーディなサービス提供、既存ストックの有効活用、事業の透明性、既存制度の見直し等の視点に立ち、活力、暮らし、安全、環境の各施策テーマについて重点的、効果的かつ効率的に進めている。	[県内の評価] 健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保する都市内道路のネットワークを形成する街路事業であるが整備率は全国平均51.7%東北6県46.1%青森県35.5%(45位)と低いため街路整備に対する要望は多い。
	当地区における評価	既存の歩道未整備のJR奥羽本線との立体交差部を整備することにより、歩行者の交通安全が確保され、渋滞により阻害された東西地域の交通の円滑化を求められている。	
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定している県道（主要地方道・弘前岳崎ヶ沢線）である。 中心市街地と東部地域の連結並びに災害避難路に位置づけられている道路である。 通勤通学路であることから、自転車歩行者空間を確保する必要がある。 		(a)・b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 弘前駅地区交通結節点改善事業（東西自由通路・東側駅前広場）、弘前駅前地区土地区画整理事業及び弘前駅前北地区土地区画整理事業等の各事業と相まって、良好な中心市街地の形成を図る事業である。 		(a)・b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 事業に対する反対運動もなく地域住民の理解と約96%の地権者の協力を得ており、事業の早期完成に努めている。 用地取得については概ね合意を得ており事業実施に対する障害は無い。 		(a)・b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 都市内の景観向上が図られる。 広幅員の道路であるため、防火帯の役割がある。 		

(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	78 百万円	140 百万円	62 百万円
	(2)維持管理費	1 百万円	1 百万円	0 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	79 百万円	141 百万円	62 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	445 百万円	405 百万円	40 百万円
	(2)走行経費減少便益	38 百万円	18 百万円	20 百万円
	(3)交通事故減少便益	-3 百万円	9 百万円	12 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
	総便益	480 百万円	432 百万円	48 百万円
B / C		6.08	3.06	
【費用対効果分析手法】 (分析手法、根拠マニュアル等)				
費用便益分析マニュアル(道路局、都市・地域整備局)及び街路事業における費用便益分析マニュアル(案)				
【費用対効果分析における特記事項】				
JR立体交差工書の事業費増や一体道路の増により費用が増加し、費用便益比が減少したものの、十分な事業効果が見込める。				

(4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A)・B・C

コスト縮減	【コスト縮減の検討状況】 ・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の縮減を図っている。	(a)・b
代替案	【代替案の検討状況】 ・ルートは都市計画決定された道路である。 ・JR奥羽本線の横断部について、オーバーにする工法もあったが、既存道路への取り付けや冬季の走行に問題があったことから、経済性、安全性、施工性を総合的に検討した結果、現アンダーにする工法が最も優れている。	(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	【住民ニーズの把握方法】 ・道路管理における苦情、要望	【住民ニーズ・意見】 ・降雨時に度々浸水等により車両通行に支障が生じていることと、歩行者専用道(ゆみちゃん道路)について防犯上の対策を地域住民から強く求められている。	(a)・b
環境影響への配慮	【地域別環境配慮指針への対応】 (1)地域区分 T3c (2)対応状況 配慮している 配慮していない 【特記事項】 住宅密集地であるため地盤沈下、騒音対策に配慮している。	【開発事業等における環境配慮指針への対応】 配慮している 配慮していない	(a)・b
地域の立地特性	・JR奥羽本線により分断された市街地である。		

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	・平成17年度には、完成供用する予定となっており、継続して事業を進め事業効果の早期発現を図る。			
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				