公共事業事後評価調書

事業の背景・ ・			<u></u>	<u> </u>	<u>未争议武</u>						(-1	(0)
□	1 事業概要								整理	番号 H2		
新田	事業種別	—————————————————————————————————————		事業主	事業主体			青森	:県			
(市町村名) (青藤市) 財源・負担国公 ●面 50% ●県 30% ●雨町村 15% ○その他 0% 財源・負担国公 15% ●県 30% ●雨町村 15% ○その他 0% 財活等すること等と目的としている。本事業商所によっち3、312年 三月 15 円 15	事業名	3·2·2号 内環状線道路改築事業		管理主	<u></u> 本			青森	市			
当該発稿は、青春新市画内に対ける骨格(直接網の一葉と担う機は高速であり、別人する交流を指動物内に用別に分析できます。というに、本年事的といていた。本年事を開発していたのである。本区間の発信により、東洋部幹線所有書配とは「ヤスを選手」というに対し、原知の主義を関していた。また、東海・南部でファンは一般はだった。全流人口が関いによる観光や企業・経済の活性化に寄与するものと期待されていたところであり、また、東京である。大区間の経過により、東洋部幹線所有書配と取りませませまり、全域との交換の立体化により、設備し、自分の支流地とは代ご案・経済の活性化に寄与するものと期待されていたところであり、また、東東するため、本事業を実施した。 並工程長 1524m 個月 東京都 130m(全幅員 270~42.0)m 4車線 商側歩道 会通位化交差部の延長 1.64.8m (全路価値化が可能な効果) ①退路を通による交通の円消化 (その他の効果) ①退路を通による交通の円消化 (その他の効果) ①退路を通による交通の円消化 (その他の効果) ①退路を通による交通の別出 事前評価所(年) 事務課価時(年) 事務課価時(日25年) 以上年素・東京町 (東京市・平東売町) 日 14 H2 H2	箇所名等	石江字江渡地内~石江字三好			事業方	去	● 国庫	補助	〇 交付金	£ ●	県単独	
数据のすること等を目的としている。本事業的所はこのうち、3・2・2号三円工区の延伸として映象和本社の体で交差 (国)直沿青春底がイバスに至必長上の3とMの区間である。本区間の整備により、東北新幹線計會課を集ました。 東京 有高いやフェリー場場だとの交通財産となりでは、対し、対し、対し、対し、対し、対し、対し、対し、対し、対し、対し、対し、対し、	(市町村名)		(青森市)		財源•負	担区分	●国 55%	●県 30	% ●市	町村 15%	Oその ⁶	他 0%
編員 車道部 13.0m(全幅員 27.0~42.0)m 4車線 両側歩道 鉄道立体交差部の延長 L=64.8m		散誘導すること等を目的としている。本事業箇所はこのうち、3・2・2号三内工区の延伸としてJR奥羽本線と立体で交差し、国道7号青森西バイパスに至る延長L=0.52kmの区間である。本区間の整備により、東北新幹線新青森駅と東北自動車道青森ICやフェリー埠頭などの交通拠点をはじめ、三内丸山遺跡や県立美術館といった観光拠点とのアクセス性が向上することから、交流人口の増加による観光や産業・経済の活性化に寄与するものと期待されていたところであり、また、鉄道との交差部の立体化により、踏切における交通阻害による渋滞等を解消し、安全・安心で暮らしやすいまちづくりを						交差 化自動 性が向 、また、				
想定した事業 効果		幅員 車道部 13.0m(全幅員 27.0~42.0)m 4車線 両側歩道										
公共事業評価の実施時期 事前評価時(年) [当初計画時] 事業期間(事業着手~事業完了) H14 ~ H22 ~ H14 ~ H23 総事業費 9,040 百万円 百万円 8,199 百万円 計画変更の実施時期 第1回計画変更(H22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) H14 ~ H23 ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ 総事業費 8,330 百万円 100円 100円 100円 100円	効果	①道路整備による交通の円滑化《その他の効果》										
当業期間(事業着手~事業完了)	事業の実施経過	《事業着手》H14:			H18(~21)年度	《工事制				『業完了》 ———	H23年原	
総事業費 9,040 百万円 百万円 8,199 百万円 計画変更の実施時期 第1回計画変更(H22年)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)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)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)第回方円 百万円 百万円 百万円 百万円 百万円 百万円 百万円 百万円 百万円 百万	公共事業評価の	実施時期			再評価時(年)						
計画変更の実施時期 第1回計画変更(H22年) 第 回計画変更(年) 第 回引画変更(年) 第 回引画変更(年) 第 回引画変更(第 回引) 第 回引画或更同识。	事業期間(事業着手~事業完了)		H14 ~	H22	~		H14	~	H23			
事業期間(事業着手~事業完了) H14 ~ H23 ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~	総事業費		9,040	百万円		百万円	8,19	99	百万円			
総事業費 8,330 百万円	計画変更の実施	時期	第1回計画変	更(H22年)	第 回計画変列	更(年)	第 回計	画変更(年)	第 回計	画変更(年)
■計画変更 ・大型物件等の用地交渉難航及びJR工事の施工方法・施工工程調整等に不測の日数を要したため、事業期間を122からH23まで延長した。 ■ 事業費の変更 当初(9,040百万円)→最終(8,199百万円) 《事業概要図) 至フェリー均頭方面 「市施工」 「市施工」 「中施工」 「内施工」 「中施工」 「内施工」 「中施工」 「内施工」 「内施工」 「内施工」 「内施工」 「中施工」 「中施工 「中施工」 「中施工 「中施工」 「中施工 「中述 「中施工 「中述 「中述 「中述 「中述 「中述 「中述 「中述 「中述	事業期間(事業着	手~事業完了)	H14 ~	H23	~			~			~	
・大型物件等の用地交渉難航及びJR工事の施工方法・施工工程調整等に不測の日数を要したため、事業期間をH22からH23まで延長した。 ■事業費の変更 当初(9,040百万円)→最終(8,199百万円) 《事業概要図》 (事業概要図) (事業概要図) (事業の変更 当初(9,040百万円)→最終(8,199百万円) (事業の変更 当初(9,040百万円)→最終(8,199百万円) (事業の変更 当初(9,040百万円)→最終(8,199百万円)	総事業費		,	百万円		百万円			百万円			百万円
日	・大型物件等の用地交渉難航及びJR工事の施工方法・施工工程調整等に不測の日数を要したため、 事業期間をH22からH23まで延長した。 特記事項 ■事業費の変更					ため、						

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 H28 -

社会経済情勢等 の変化 ・沿線の市街地は、国道7号及び旧国道7号に沿線の無秩序な開発によって形成された既成市街地である。近年、北側の「三好土地区画整理事業(平成10~平成13年)」、東北新幹線新青森駅開業に合わせて行われた「石江土地区画整理事業(平成14~平成34年)」等の開発により、良好な市街地が形成されるとともに、商業施設の立地による発生集中量の増加が特に大きい地域である。

そして待望の東北新幹線開業により、新青森駅を中心とした発生集中交通量の増加と、三内丸山遺跡や県立美術館等の優良な観光施設への集客も見込まれ、今後更なる発展が見込まれる地域である。

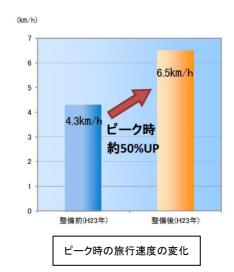
費用対効果分析 の算定基礎と なった要因の変 化 ・総事業費が減額となった要因は、歩行者がJR横断部(立体交差部)を移動する際に必要となる歩行者用階段通路の位置の変更により、階段通路の規模縮小が図られたこと、仮設方式(アンカー式→切梁式)が簡便となったことがあげられる。

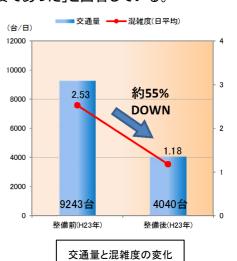
《金銭価値化が可能な効果》

○道路整備による交通の円滑化

- ・本路線の整備前・後において、旅行速度は上昇し、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、約8割の方が「達成された」「概ね達成された」と回答しており、その理由の約9割が「交通渋滞が緩和」「アクセス性が向上」等と回答している。
- 【必要性】に関するアンケート結果では、約9割の方が「必要であった」「概ね必要であった」と回答している。







事業効果の発現 状況

費用便益算定において、

- ・走行時間短縮便益 16,039 百万円(整備後50年間)
- ·走行経費減少便益 275 百万円(整備後50年間)
- ·交通事故減少便益 866 百万円(整備後50年間)

《その他の効果》

〇良好な歩道環境の創出

・【必要性】に関するアンケート結果のうち、歩道に関する回答のみを抽出した結果、約8割の方が必要性があると回答 し、その理由として、「歩道が広くなって歩きやすくなった」「安心して歩けるようになった」などがあげられている。

《参考(費用便益比)》

	事前評価時(-年)	再評価時(-年)	事後評価時(H28年)
総費用(C)	百万円	百万円	11,000 百万円
総便益(B)	百万円	百万円	17,180 百万円
費用便益比(B/C)			1.56

《特記事項》

l–

事業により整備 された施設の管 理状況

|・道路管理者の青森市へ確認したところ、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おらず、適切な維持管理状況にあるとのことであった。また、【管理状況】に関するアンケート結 |果では、約7割の方が管理状況は「適切」「概ね適切」であると回答している。

【《「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)》

・冬期交通における走行安全性の向上と交通容量の低下防止を目的に、アンダーパス車道部にロードヒーティングを設置し、冬期間の安全な交通空間を確保した。

・歩道部に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。

・道路と隣接する周辺一帯が住宅密集地のため、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、住民の理解を得られ苦情もなく終了した。

事業実施による 環境の変化

《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、環境状況が「良くなった」「やや良くなった」を合わせた回答が約5割あり、 「悪くなった」「やや悪くなった」を合わせた回答(3%)をはるかに上回っている。(「どちらとも言えない(わからない)」は約4割)

「良くなった」の理由としては、生活環境の向上、渋滞緩和、アクセスの向上などがあげられている。

(3/3)

	(3/3)
3 まとめ	整理番号 H28 - 3
改善措置の必要 性	・【改善点】に関するアンケート結果では、「改善点がある」との回答が全体の約2割となっており、その中でも「街路灯が少なく道路が暗い」「除排雪不足」といった回答が多かったため、道路管理者の青森市へ情報提供し、対応を検討してもらう必要がある。
再度の事後評価 の必要性	・「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考える。
	《同種事業の計画・調査の在り方》
	・当該事業は用地買収の遅れにより、当初計画時に比べ事業期間の延長が生じたことから、今後の同種事業においては、難航しそうな補償物件の早期把握に努めるため、現地状況の調査をきめ細かく実施する必要がある。
今後に向けた留意点	《事業評価手法の見直し》
	 《同種事業の内容・手法等の在り方》
	・当該事業は用地買収の遅れにより、当初計画時に比べ事業期間の延長が生じたことから、今後は事業の着手時に綿密な調査を行い、難航しそうな補償物件の交渉を早めに行うことが望ましい。 ・当該工事はJR軌道のアンダーパスの施工方法検討・施工工程調整等に不測の日数を要し事業期間の延長が生じたことから、今後は関係機関との協議を要する工事については、早期の段階から事前調整などを行い、余裕をもって施工方法検討・施工工程調整を行うことが望ましい。
特記事項	