様式４（第３関係）

# 公共事業事後評価調書



## 1　事業概要

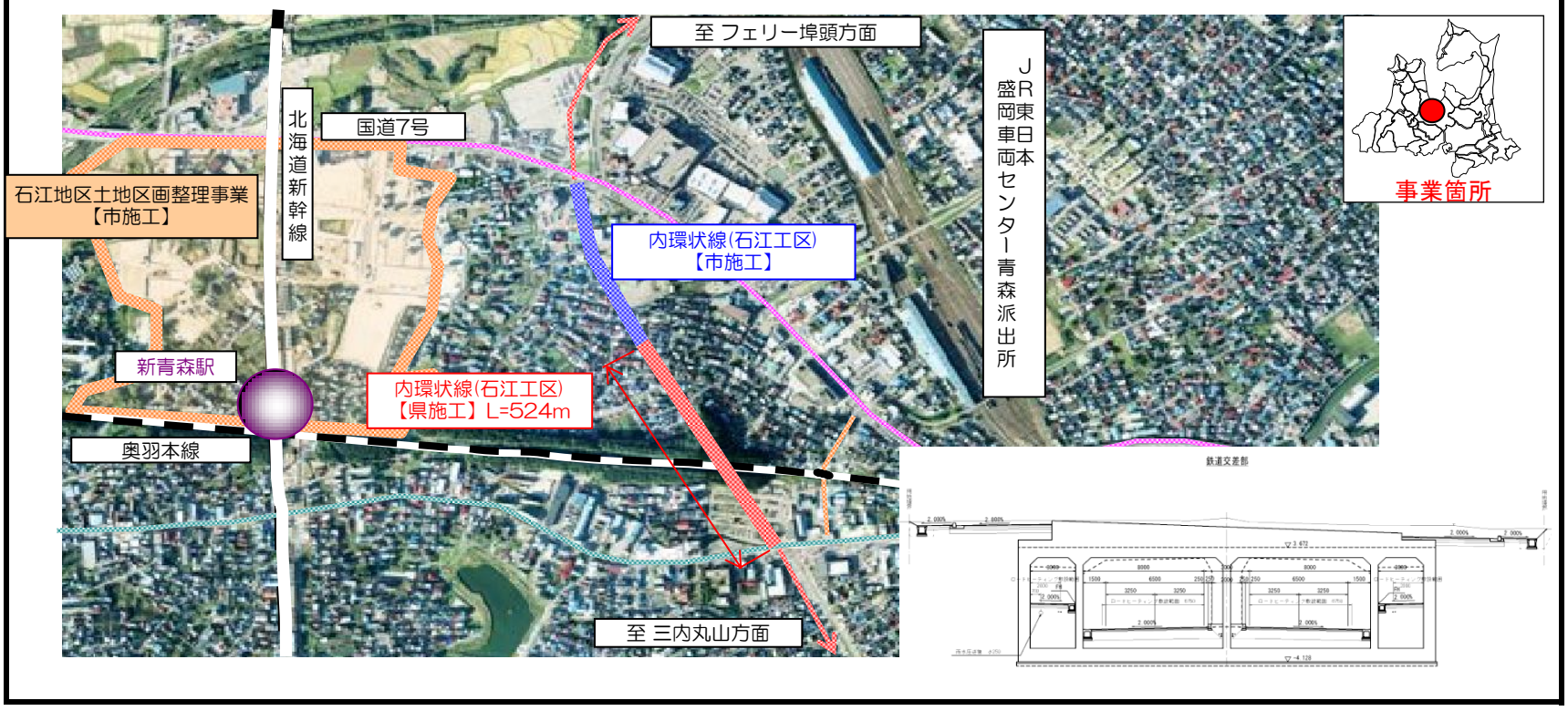
| 整理番号 | H28　－　3 |
|---|---|

| | | | |
|---|---|---|---|
| 事業種別 | 街路事業 | 事業主体 | 青森県 |
| 事業名 | 3･2･2号　内環状線道路改築事業 | 管理主体 | 青森市 |
| 箇所名等<br>（市町村名） | 石江字江渡地内～石江字三好地内<br>（青森市） | 事業方法 | ● 国庫補助　○ 交付金　● 県単独 |
| | | 財源・負担区分 | ●国 55%　●県 30%　●市町村 15%　○その他　0% |
| 事業の背景・必要性 | 当該路線は、青森都市圏内における骨格道路網の一翼を担う環状道路であり、流入する交通を市街地内に円滑に分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実現するため、本事業を実施した。 | | |
| 主な事業内容（事業量） | 施工延長　L=524m<br>幅員　　車道部 13.0m(全幅員 27.0～42.0)m　4車線　両側歩道<br>鉄道立体交差部の延長　L=64.8m | | |
| 想定した事業効果 | 《金銭価値化が可能な効果》<br>①道路整備による交通の円滑化<br>《その他の効果》<br>①良好な歩道環境の創出 | | |
| 事業の実施経過 | 《事業着手》H14年度　《用地着手》H18(～21)年度　《工事着手》H20年度　《事業完了》H23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（　　年） | 事後評価時（H28年）〔最終実績〕 | |
|---|---|---|---|---|
| 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 | 百万円 | 百万円 | 百万円 |

| | |
|---|---|
| 特記事項 | ■計画変更<br>・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。<br>■事業費の変更<br>・総事業費の変更　当初（9,040百万円）→最終（8,199百万円） |

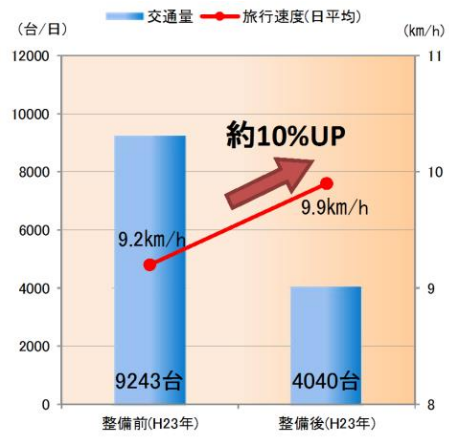
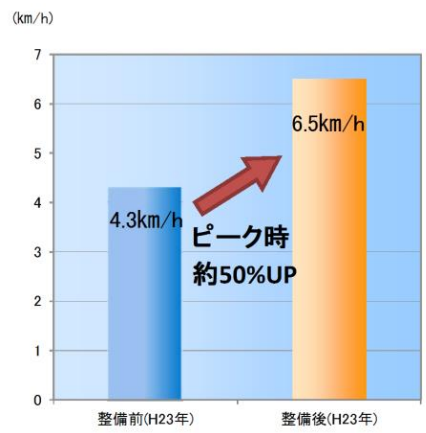
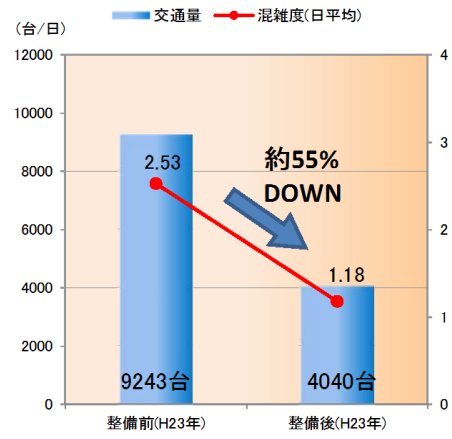
《事業概要図》




| | | | |
|---|---|---|---|
| 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　－　3 |
|---|---|

| | |
|---|---|
| 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。<br>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。 |
| 事業効果の発現状況 | 《金銭価値化が可能な効果》<br>〇道路整備による交通の円滑化<br>・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。<br>・【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。<br>・【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。<br>  <br><br>交通量と旅行速度の変化<br>  <br><br>ピーク時の旅行速度の変化<br>  <br><br>交通量と混雑度の変化<br>費用便益算定において、<br>・走行時間短縮便益　16,039　百万円（整備後50年間）<br>・走行経費減少便益　　275　百万円（整備後50年間）<br>・交通事故減少便益　　866　百万円（整備後50年間）<br><br>《その他の効果》<br>〇良好な歩道環境の創出<br>・【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。<br><br>《参考（費用便益比）》<br>（事前評価時（－年）／再評価時（－年）／事後評価時（H28年）<br>総費用（C）　百万円　百万円　11,000　百万円<br>総便益（B）　百万円　百万円　17,180　百万円<br>費用便益比（B/C）　1.56<br><br>《特記事項》<br>－ |
| 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。 |
| 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）》<br>・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。<br>・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。<br>・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。<br><br>《その他の環境の変化》<br>・【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）<br>「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 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。 |
| 今後に向けた留意点 | 《同種事業の計画・調査の在り方》<br>・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。<br><br>《事業評価手法の見直し》<br>－<br><br>《同種事業の内容・手法等の在り方》<br>・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。<br>・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 | － |