

公共事業再評価事業別調査

| | | |
|------|--------|-----------|
| 担当所属 | 県土整備部 | 都市計画課 |
| 再評価 | 未着工 | 長期継続(10年) |
| 実施要件 | その他() | |

1 事業の概要

| | | | | | | | | |
|------|--------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------|-------|--------|---------|-------|---------|
| 事業種別 | 街路事業 | 事業主体 | 県 | 市町村 | その他() | | | |
| 事業名 | 3・4・3中央町金矢線立体交差事業 | 地区名等 | 下田町字古間木山～三沢市春日台二丁目 | | | | | |
| 事業区分 | 補助事業等 単独事業 | 負担区分 | 国 50% : 県 35% : 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、工事着手 - 年度) | | | | | | | |
| 終了予定 | 平成19年度(年 月計画変更<計画時 平成17年度>) | | | | | | | |
| 事業目的 | 当事業の実施により、東北本線に分断されている三沢市東西両地域の連絡強化を図り、もって機能的な都市活動の確保に資すること。 | | | | | | | |
| 主要内容 | 跨線橋L=400m, トンネルL=360m、道路改良・舗装L=804m | | | | | | | |
| 事業費 | 採択時総事業費 12,033 百万円 単位: 百万円 | | | | | | | |
| | | ～11年 | 12年 | 13年 | 14年 | 小計 | 15年～ | 合計 |
| | 計画 (うち用地費) <年月変更> | 2,890 | 1,500 | 1,500 | 2,000 | 7,890 | 4,143 | 12,033 |
| | 実績 (うち用地費) | (2,172) | (399) | (0) | (0) | (2,571) | (0) | (2,571) |
| | | 1,638 | 650 | 440 | 250 | 2,978 | 9,078 | 12,033 |
| | | (994) | (616) | (408) | (230) | (2,248) | (0) | (2,248) |
| その他 | | | | | | | | |

2 評価指標及び項目別評価

(1) 事業の進捗状況

AA・A・B・C

| | | | |
|----------|---------------------------------------|-----------------|----------------|
| 事業の進捗状況 | 単位: % | | |
| | | 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 (うち用地費) | 24.7 (100.0) | 37.7 (87.4) |
| | 工種毎割合 (主要工種) | 用地取得 | 完了予定 |
| 説明 | 平成14年度に用地買収完了予定であり、平成15年度から工事着手予定である。 | | |
| 問題点・解決見込 | | | |
| 事業効果発現状況 | | | |

(2) 社会経済情勢の変化

AA・A・B・C

| | |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 社会的評価 | 全国: 慢性的交通渋滞解消等、都市交通問題解決への社会的要請度は増している。 県内: 本県の都市計画道路の整備率は相当低く、その整備を求める声は依然高い。 地域(関係市町村、受益者等): 東北本線に分断された東西両地区の連絡強化が課題。 |
| 予算動向 | 国: 街路事業費は若干の減少傾向であるが、重点投資による効率的事業執行が求められる。 県: 厳しい状況にあるが、新幹線関連事業の完了を受けて集中投資を図る予定である。 |
| 必要性等 | 三沢市の東西地域は主要地方道三沢十和田線及び市道2路線で結ばれているが、いずれもJR三沢駅周辺で東北本線と交差している。市道2路線は踏切処理にて平面交差していることから、跨線橋のある主要地方道への交通集中が著しく、駅周辺の交通容量はすでに飽和状態となっている。 このことから、立体交差事業である本工区整備の必要性・重要性・緊急性・効率性はいずれも採択時より重みを増している。 |
| その他 | 市事業: 3・4・4春日台十和田線 H10～H17 |

(3) 費用対効果分析の要因変化

AA・A・B・C

| | | | | |
|---------|-----------------------------------------------|-------|------------|-----|
| 費用対効果分析 | | 計 画 時 | 再 評 価 時 | 増 減 |
| | 費用 (C) | 百万円 | 14,638 百万円 | 百万円 |
| | 効果 (B) | 百万円 | 31,416 百万円 | 百万円 |
| | B / C | | 2.15 | |
| 変化内容 | 費用： 効果： | | | |
| B/Cへの影響 | 新規採択時の費用対効果分析実施要領は平成10年3月に策定され、当工区では算定されていない。 | | | |

(4) コスト縮減・代替案立案の可能性

| | |
|-----------|------------------------|
| コスト縮減の可能性 | 立体交差事業でありコスト縮減の可能性は低い。 |
| 代替案の可能性 | 都市計画決定路線であり代替案の可能性はない。 |

(5) 評価に当たり特に考慮すべき点

| | |
|-----------|-------------------------------------|
| 住民ニーズ把握状況 | |
| 環境影響への配慮 | 住居地域である丘陵地部については開削工法を採用せずトンネル工法とした。 |
| 地域特性 | 第一種低層住居専用地域・第一種住居地域 |

3 対応方針（事業実施主体案）

| | |
|------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 総合評価 | 継続 見直し継続 中止 |
| 評価理由 | 事業の進捗状況はBであるが平成14年度に用地買収完了予定であり、三沢駅周辺地域の道路網整備が地域経済の発展にとって必要不可欠であることから継続とする。 |
| 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 見直し継続 中止 |
| 評価理由 | |
| 附帯意見 | 意見書のとおり |