

# 公共事業再評価調書

整理番号 H18 - 29

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	0 1 7 - 7 3 4 - 9 6 5 1
		E - MAIL	doro @pref.aomori.lg.jp

再評価実施要件	未着工	長期継続 ( 10 年 )	再評価後 ( 年 )	その他 ( )
---------	-----	---------------	------------	---------

## 1 事業概要

事業種別	道路事業	事業主体	県 市町村 其他 ( )																				
事業名	緊急道路建設事業	地区名等	鶴ヶ坂千刈線 白旗野 市町村名 青森市																				
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 55 % 県 45 % 市町村 % 其他 %																					
採択年度	平成 9 年度 ( 用地着手 平成 11 年度 / 工事着手 平成 年度 )																						
終了予定年度	平成 22 年度 ( 平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度 )																						
事業目的	<p>・一般県道鶴ヶ坂千刈線は、青森市鶴ヶ坂地区の国道7号を起点とし、同市千刈地区の国道7号を終点とする延長約12.4kmの路線である。本路線は、国道7号の代替道路としての機能を持つほか、新城地区から終点までは市街地部を通る都市計画道路として計画決定されており、沿線住民にとっては重要な生活道路である。本路線のうち白旗野工区は、通学路でありながら歩道、路肩ともに幅員狭小（各々Wmin=0.5m）のため、歩行者や自転車同士のすれ違いができず、車両との混合交通となる等、交通安全上危険な区間となっている。このため、歩行者の安全確保と車両の円滑な交通を図ることを目的として、3種3級、設計速度60km/hの規格で現道拡幅事業を実施している。</p>																						
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>当初計画時</th> <th>再評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>1,240 m</td> <td>1,240 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.0(16.0) m</td> <td>6.0(16.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,240 m</td> <td>1,240 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>11,700 m<sup>2</sup></td> <td>11,700 m<sup>2</sup></td> <td>0 m<sup>2</sup></td> </tr> </tbody> </table>			区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	1,240 m	1,240 m	0 m	計画幅員	6.0(16.0) m	6.0(16.0) m	0 m	改良工	1,240 m	1,240 m	0 m	舗装工	11,700 m <sup>2</sup>	11,700 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
	区 分	当初計画時	再評価時	増 減																			
	計画延長	1,240 m	1,240 m	0 m																			
	計画幅員	6.0(16.0) m	6.0(16.0) m	0 m																			
	改良工	1,240 m	1,240 m	0 m																			
舗装工	11,700 m <sup>2</sup>	11,700 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>																				
・事業計画については、当初計画時と比較して変更はない。																							
事業費	当初計画時総事業費 1,500 百万円 ( 単位：百万円 )																						
		~ 15年度	16年度	17年度	18年度	小 計	19年度~ 合 計																
	計 画					1,071	429 1,500																
	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	( 569 )	( 200 ) ( 769 )																
年 月変更																							
実 績	493	0	26	50	569	931 1,500																	
(うち用地費)	( 435 )	( 0 )	( 24 )	( 47 )	( 506 )	( 290 ) ( 796 )																	

## 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 (うち用地費)		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
			37.9 % [ / ]	53.1 % [ / ]
			( 63.6 % ) [ / ]	( 88.9 % ) [ / ]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 ( 404百万円)	0.0 %	0.0 %
	舗装工 ( 182百万円)	0.0 %	0.0 %	
	( 百万円)	%	%	
説 明	<p>・これまでに用地は約64%を取得している。今後は、用地取得の早期完了を図り計画的に整備を進め、東北新幹線新青森駅開業予定である平成22年度を供用目標とする。</p>			
問題点・解決見込み	<p>・事業を進めるに当たったの阻害要因はなく、順調に事業の進捗を図ることができる。</p>			
事業効果 発現状況	( 部分供用なし )			

## (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> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成15年10月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、道路整備事業について、透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図ることとしている。</li> </ul>	<p>[県内の評価]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関が未整備である本県にとって、自動車を主とする交通に頼らざるを得ない状況であるが、県内の道路は未整備区間が多く、さらに豪雪地帯であるため、冬期の安全確保や社会基盤整備としての道路整備に対する要望は多い。</li> </ul>	
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>本路線に隣接する東北新幹線新青森駅の開業が平成22年に予定されており、周辺地域からのアクセス性向上を図るためには、当該工区について計画的に整備を進める必要がある。</li> </ul>		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線は県管理道路であるため、県が事業主体となって行う必要がある。</li> <li>災害対策基本法に基づく緊急輸送道路ネットワーク計画の中で第2次緊急輸送道路に位置づけられている。</li> <li>当該区間は、通学路でありながら歩道、路肩がともに狭小(各々Wmin=0.5m)のため、歩行者や自転車のすれ違いができず車両との混合交通となっており、交通安全上危険である。特に冬期は、積雪(堆雪)により歩道は通行不能となり、車道空間も狭小となることから、早期の拡幅整備が必要である。</li> </ul>			(a) ・ b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該工区の起点から弘前側360mと、終点から青森市街側500mの区間については、緊急道路建設事業新城橋工区として平成17年度に整備が完了したことから、道路規格の不連続性を解消するためにも早期に整備する必要がある。</li> <li>当該区間では、平成9年から平成15年までの7箇年で交通事故が10件発生しており、平成10年には死亡事故が発生している。安全な構造と機能を持つ道路の整備を早期に行う必要がある。</li> </ul>			(a) ・ b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>地権者からは事業に対する理解が概ね得られており、本工区の整備推進が求められている。</li> </ul>			(a) ・ b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成22年に開業予定である新幹線新青森駅へのアクセス性が向上し、交通連携の強化が図られる。</li> <li>第2次緊急輸送道路として、地震等の災害時において重要な役割を担う。</li> <li>車道や歩道が整備されること等により、小学校に通う児童の安全が確保され、沿道環境についても改善される。</li> </ul>			

## (3) 費用対効果分析の要因変化

(A) ・ B ・ C

区分	主な項目	当初計画時	再評価時	増減
費用項目 (C)	(1)事業費	- 百万円	1,399 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	77 百万円	- 百万円
	(3)	- 百万円	百万円	- 百万円
	(4)	- 百万円	百万円	- 百万円
	(5)	- 百万円	百万円	- 百万円
	総費用	- 百万円	1,476 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	2,700 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	32 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	0 百万円	- 百万円
	(4)	- 百万円	百万円	- 百万円
	(5)	- 百万円	百万円	- 百万円
	総便益	- 百万円	2,732 百万円	- 百万円
B / C			1.85	
[費用対効果分析手法] (分析手法、根拠マニュアル等)				
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(平成16年2月 国土交通省)</li> <li>費用便益分析マニュアル(平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)</li> </ul>				
[費用対効果分析における特記事項]				
<ul style="list-style-type: none"> <li>道路事業の費用対効果分析は平成10年度から行っているため、当初計画時には算出していない。</li> </ul>				

(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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路盤材・舗装合材に再生材を使用し、経費の縮減を図っている。</li> <li>・排水施設等の小規模構造物については極力、工場製品を使用し、工期の短縮及び経費の縮減を図っている。</li> </ul>	(a) · b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道は、JR奥羽線と新城川に挟まれるため、バイパスルートでは橋梁等の大規模構造物が必要となり、経済的に不利である。また、沿道からのアクセス性も劣ることから、実施中の現道拡幅案が最適である。</li> </ul>	(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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・青森市から青森県土整備事務所に対し、整備促進の要望が出されている。</li> </ul>	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該工区は、通学路でありながら歩道、路肩が狭く、交通安全上危険な区間となっているため、早期の現道拡幅整備が望まれている。</li> </ul>	(a) · b		
環境影響への配慮	<p>【地域別環境配慮指針への対応】</p> <table border="1"> <tr> <td>地域区分</td> <td>A1e</td> </tr> </table> <p>(1)対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>(2)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民の社会生活を支える基盤として、水害等の自然災害の防止に配慮した安全で快適な道路の整備に取り組んでいる。</li> </ul>	地域区分	A1e	<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)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事を行う際は、地域の生活環境に配慮し、低排出ガス、低騒音並びに低振動の重機械を使用する。</li> </ul>	(a) · b
地域区分	A1e				
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該地区は、特別豪雪地帯、積雪寒冷特別地域に指定されている。</li> <li>・当該事業を実施中の青森市は、平成22年度に東北新幹線新青森駅が開業する予定となっている。</li> </ul>				

### 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全ての項目がA評価である他、本路線の持つ役割の重要性や沿道環境の改善効果等を総合的に評価すると、着実に事業を推進し、早期に事業効果発現を図る必要がある。したがって、対応方針を「継続」とした。</li> </ul>			
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		