

資料 4

平成 19 年度第 1 回青森県公共事業再評価審議委員会における質問事項に対する回答 (質 問 事 項 一 覧)

整理番号	2 ~ 4	事業名	地方特定道路建設整備事業	委員名	長野委員
地区名等	全地区			回答書頁	1
<p>【道路課・政策調整課】 道路事業の実施においては、需要を増やすという視点が足りないように思える。 地域振興が交通量の増加に結び付くことから、道路事業を行う際には地域振興の観点 が重要と思われるが、道路事業と地域振興との関わりをどのように考えるか伺いたい。</p>					
整理番号	2 ~ 4 1 4	事業名	地方特定道路建設整備事業 青森港改修（統合補助）	委員名	小林委員長
地区名等	道路事業（全地区）、港湾事業（青森港本港地区）			回答書頁	2
<p>【道路課・港湾空港課】 事業の進捗状況の評価基準において、事業の進捗がないのに、評価を A としている判断 と、港湾事業における評価との違いについて伺いたい。</p>					
整理番号	2 ~ 4	事業名	地方特定道路建設整備事業	委員名	岡田委員
地区名等	全地区			回答書頁	3
<p>【道路課】 1 道路事業（県単独）になぜ休止工区が多く存在するのか伺いたい。 2 今後円滑な事業進捗が図られる理由を伺いたい。 （上記について国の起債措置の変化の実状を併せて説明）</p>					
整理番号	7 , 8	事業名	河川改良事業	委員名	長谷川委員
地区名等	蟹田川、六枚橋川			回答書頁	4
<p>【河川砂防課】 同じ工期の事業であるが、事業の進捗に差がある理由を伺いたい。</p>					
整理番号	1 4	事業名	青森港改修（統合補助）	委員名	長野委員
地区名等	青森港本港地区			回答書頁	5
<p>【港湾空港課】 1 放置艇が係留されている区域とその状況を伺いたい。 2 C V M 算出にあたり、どのようなアンケート調査を行ったのか伺いたい。</p>					
整理番号	1 4	事業名	青森港改修（統合補助）	委員名	田中(正)委員
地区名等	青森港本港地区			回答書頁	1 3
<p>【港湾空港課】 公共マリーナの整備により民間経営の圧迫を懸念する意見があるとのことだが、県による 事業実施の必要性を伺いたい。</p>					

平成19年度第1回青森県公共事業再評価審議委員会における質問事項に対する回答
(質問事項一覧)

整理番号	15	事業名	道路改築事業	委員名	田中(誠)委員
地区名等	3・4・3号中央町金矢線			回答書頁	14
【都市計画課】 エクストラードーズド橋とはどのようなものか伺いたい。					
整理番号	15	事業名	道路改築事業	委員名	小林委員長
地区名等	3・4・3号中央町金矢線			回答書頁	17
【都市計画課】 東北新幹線(七戸駅(仮称))開業に伴う、効果や便益をデータとして示して欲しい。					
整理番号	15	事業名	道路改築事業	委員名	武山委員
地区名等	3・4・3号中央町金矢線			回答書頁	21
【都市計画課】 歩道の設置の考え方(両側片側、幅員)について伺いたい。					
整理番号	-	事業名	-	委員名	長谷川委員
地区名等	-			回答書頁	22
【政策調整課】 費用対効果分析について、当初計画時にB/Cが算定されていない事業の評価をどのように行ったのか伺いたい。					

平成19年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	2～4	事業名	地方特定道路建設整備事業	委員名	長野委員
地区名等	全地区			担当課	道路課・政策調整課
質問事項	<p>道路事業の実施においては、需要を増やすという視点が足りないように思える。</p> <p>地域振興が交通量の増加に結び付くことから、道路事業を行う際には地域振興の観点が必要と思われるが、道路事業と地域振興との関わりをどのように考えるか伺いたい。</p>				
回答	<p>1 第1回委員会においてご説明のとおり、無償で自由使用という道路の特性上、道路事業者が地域振興を図り交通量を増やす等の直接的な行動は実施していないものの、利用のしやすさや安全上の工夫をしたり、工事中及び完成後のPRなどを通じて交通需要の拡大に努めております。</p> <p>しかし、このことが直ちに交通量増加につながるには言い難い面があります。</p> <p>2 また、国土交通省が概ね5年ごとに発表している交通量推計値の最新の見直し結果によれば、県全体の平均伸び率は1.04となっており、前回12次フレームより低くなっております。</p> <p>3 この交通量推計値は、地域の人口動態などを反映させたものであることから、本県において将来的に交通量が大きく増加することは考えにくい状況にあるといえます。</p> <p>4 しかしながら、人口減少や過疎化等が進む地域にあっても、必要最低限の社会資本整備として、道路整備が必要であることは事実であり、逆に社会資本の整備が地域振興を後押しする場合もあり得るものと考えています。</p> <p>昨年度の委員会意見の附帯意見の中で求められた公共事業評価の手法の再検討とは、まさにこうした状況を踏まえてのものであると理解しています。</p> <p>5 県においても、道路事業と地域振興との関わりをより明確にするため、従来は考慮されていなかった観光便益・地域振興便益等の地域振興上重要な効果が積極的に評価されるよう、昨年10月には「道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱」を策定し、県単独の道路事業に対して今年度から適用を始めています。</p>				

平成19年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	2~4・14	事業名	地方特定道路建設整備事業 青森港改修（統合補助）	委員名	小林委員長
地区名等	道路事業(全地区)、港湾事業(青森港本港地区)		担当課	道路課・港湾空港課	
質問事項	事業の進捗状況の評価基準において、事業の進捗がないのに、評価をAとしている判断と、港湾事業における評価との違いについて伺いたい。				
回答	<p>事業の進捗状況の評価基準において、区分「A」は、「事業の進捗が概ね順調で、計画どおり実施できるもの。または、事業の進捗に遅れがあるが、阻害要因の解決が容易であり、ほぼ計画どおり、実施できるもの。」とされています。</p> <p>当該事業は、平成15年度の財政改革により休止工区とされたものですが、これまで、県単独事業の休止工区を補助事業へのシフトする事等により、順次休止工区の解消が図られており、当該事業においても、今後計画的に整備を進め、事業進捗が図られることから「A」と判定したものです。</p> <p>尚、今回審議されています青森港改修事業については、今後も放置艇の数と民間マリーナの収用能力の状況を見極めた上で整備を検討するものであり、着手までに一定の期間を要することから「B」と判定したものです。</p>				

平成19年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	2～4	事業名	地方特定道路建設整備事業	委員名	岡田委員
地区名等	全地区			担当課	道路課
質問事項	<p>道路事業（県単独）になぜ休止工区が多く存在するのか伺いたい。 今後円滑な事業進捗が図れる理由を伺いたい。 （上記について国の起債措置の変化の実状を併せて説明）</p>				
回答	<p>休止工区が多い理由 今回再評価を受ける道路事業が着手された当時の国の方針は、バブル崩壊後の景気対策として公共事業費を拡大する方向で推移していましたが、平成14年度から公共事業の大幅な抑制が始まり、県単独事業においても、これまで優遇されていた各種起債事業に対する交付税の割合が大幅に削減されました。 さらに、平成15年度における県の財政改革に伴う予算の大幅な削減により、補助事業に比べて県負担が大きい県単独事業に多くの休止工区が生じたものであります。</p> <p>今後の事業計画について これまで休止工区の解消あたっては、地域住民の用地協力や、住民の期待度等を考慮し、進捗率の高い工区を優先させて補助事業にシフトし、完了後は新たな休止工区を組み込み実施する方法等により、休止工区を段階的に削減してきました。 今後も同様の方法により、休止工区の削減に努めることとしております。</p>				

平成19年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	7、8	事業名	河川改良事業		委員名	長谷川委員
地区名等	蟹田川、六枚橋川			担当課	河川砂防課	
質問事項	同じ工期の事業であるが、事業の進捗に差がある理由を伺いたい。					
回 答	両事業の概要及び進捗率					
		蟹田川		六枚橋川		
	採 択 年 度	平成4年度		平成4年度		
	終了予定年度	平成25年度		平成25年度		
	主な工事概要	築堤掘削4,000m外		築堤護岸700m外		
	事業進捗率	43.4%		84.9%		
	<p>事業進捗の差について</p> <p>六枚橋川は、人家連担部の改良事業であるため、家屋移転を伴う用地補償を重点的に進めてきたことから進捗が図られています。</p> <p>これに対し蟹田川は主に農地を流下する部分の改良事業であり、用地補償以外では六枚橋川と同程度の投資をしてきましたが事業量が多いこともあり、結果として進捗率に差が生じているものです。</p>					

平成19年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	14	事業名	青森港改修（統合補助）	委員名	長野委員
地区名等	青森港本港地区			担当課	港湾空港課
質問事項	<p>1 放置艇が係留されている区域とその状況を伺いたい。</p> <p>2 CVM算出にあたり、どのようなアンケート調査を行ったのか伺いたい。</p>				
回答	<p>1. 放置艇が放置されている区域とその状況は、平成18年度における実態調査によりますと、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾区域内の砂浜、船揚場、階段式護岸、防波堤付け根などの水際に陸揚げしているもの97隻 ・船揚場や護岸の前面水域に係留しているもの8隻 ・河川区域の護岸に係留しているもの106隻 <p>となっております。なお、放置艇の定義としては、適正な保管施設以外の場所に放置されている、海洋レクリエーション用プレジャーボートや漁船登録されていない遊漁船を放置艇としています。</p> <p>これらの放置されている区域は、一般公衆が自由利用するための公共用地であり、また、本来が防災目的や漁業用の目的で設置した公共物であることから、私的用途のプレジャーボート類を保管するための使用は許可できない区域となっております。</p> <p>放置艇は、公共物の適正利用の支障や秩序の低下、異常気象時の二次災害などにつながるものであることを考えて、所有者の責任で、適正な保管場所に保管されるべきものと考えております。現在、青森港においては、既存の民間マリーナ等にまだ余裕がある状況ですので、まずは、そちらの施設等に移動してもらうことが第一であると考えております。</p> <p>2. 当事業は、放置艇を対象として簡易な係留施設を建設するポートパークと位置付けていることから、便益は地域環境便益（放置艇解消に伴う地域環境向上の価値）のみを見込んでいます。ポートパークと類似した機能と便益を持つものとしてマリーナがありますが、マリーナは、係留施設とクラブハウス・給水・給油・修理施設等の利便施設が一体となったものをいい、この場合は地域環境便益のほかに交流レクリエーション便益も見込むことができるのですが、この点が、ポートパークとマリーナとの違いになっています。</p> <p>当ポートパーク事業の地域環境便益の算定にあたっては、CVM（仮想的市場評価法）アンケートによることとし、放置艇が最も多い堤川の背後地域住民に対して、地域環境を向上させるため放置艇解消事業に支払っても良いと考える金額をアンケート調査しました。そのアンケートの内容は下記のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の概要説明 ・事業による効果の説明（景観保全効果/騒音・ゴミ投棄・違法駐車・台風洪水時の二次災害の解消効果） ・事業整備への関心度、期待度の質問 ・支払い意思額の質問（年間0円～1万円まで13段階の金額を提示） ・支払い意思の理由に関する質問 ・回答者の属性に関する質問 				

- ・アンケート配布数は、堤川を中心とした半径 4km 以内の背後地域（約 12 万世帯）に 900 枚。
- ・実回収枚数は 296 枚（回収率 32.9%）。
- ・誤認、誤解など異常データ排除後の有効回答数は 165 枚。
- ・データ分析の結果、支払い意思額は一世帯当り 2,949 円/年となり、年間便益額は、2,123 万円となった。

アンケートの具体内容については、別紙で添付しました。

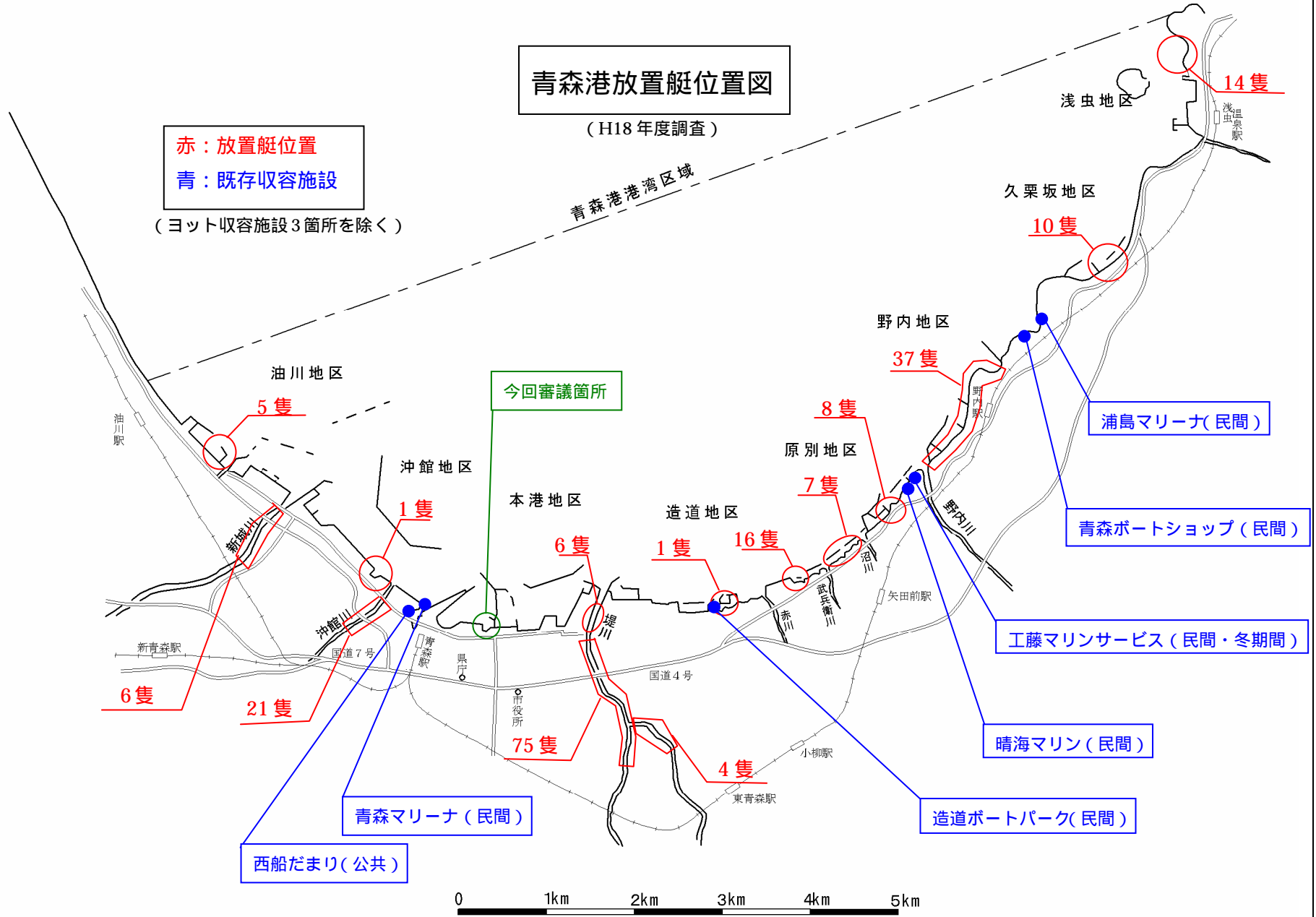
青森港放置艇位置図

(H18年度調査)

赤：放置艇位置
青：既存収容施設

(ヨット収容施設3箇所を除く)

青森港湾区域



放置艇の状況写真

河川(堤川)への係留状況



港湾船揚場への係留状況



∞

(出水時)
漂流、橋の損傷、河川水の流下阻害の恐れあり。



陸揚げ放置状況



『青森港 ボートパーク事業』についての質問

以下の質問①～⑤をお読みになり、該当する番号に○を付けるか、必要な事項を記入して下さい。これらの質問に対するご回答結果は、統計処理上是非とも必要なものばかりですので、可能な限り全ての質問にお答えください。

質問① 近年、河川等に係留されている不法艇・放置艇により、水辺景観の悪化、船の航行に伴う騒音の発生、ゴミ投棄、違法駐車が増加、台風や洪水時の不法艇・放置艇の流出に伴う二次災害の発生などの問題があげられます。

あなたは、これら不法艇・放置艇に関する諸問題に関心がありますか？

該当するものに1つ○をつけて下さい。

(回答は1つ)

- 1) 関心がある。
- 2) どちらかというに関心がある。
- 3) どちらかというに関心はない。
- 4) 関心はない。
- 5) わからない
- 6) その他

具体的に

質問② 「青森港 ボートパーク事業」の整備を行うことにより、不法艇・放置艇がボートパークに収容され、それに伴い、下記の効果が期待されます。

◆水辺景観の保全 ◆騒音・ゴミ投棄・違法駐車減少 ◆二次災害の防止

あなたは、このような効果が得られる「青森港 ボートパーク事業」に期待されますか？

該当するものに1つ○をつけて下さい。

(回答は1つ)

- 1) 非常に期待する。
- 2) どちらかというに期待する。
- 3) どちらかというに期待しない。
- 4) 全く期待しない。
- 5) わからない
- 6) その他

具体的に

質問③ 「青森港 ポートパーク事業」が整備されることにより、不法艇・放置艇がポートパークに收容され、それに伴い、下記の効果が期待されます。また、ポートパークの利用者からは利用料金を徴収します。

◆水辺景観の保全 ◆騒音・ゴミ投棄・違法駐車 of 減少 ◆二次災害の防止

このポートパークの整備は公共事業で行われ、税金が使われます。

仮に、あなたの世帯の税金が使われるとしたら、年間いくらまでなら使ってもいいとお考えですか？

なお、整備が行われなときは、放置艇の状況及び周辺環境は現在のまま変わらないものとしてします。

該当するものに○をつけて下さい。

(回答は1つ)

- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| 1) 年間 0円 (月 0円) | 2) 年間 500円 (月 42円) |
| 3) 年間 1,000円 (月 84円) | 4) 年間 2,000円 (月167円) |
| 5) 年間 3,000円 (月250円) | 6) 年間 4,000円 (月333円) |
| 7) 年間 5,000円 (月417円) | 8) 年間 6,000円 (月500円) |
| 9) 年間 7,000円 (月583円) | 10) 年間 8,000円 (月667円) |
| 11) 年間 9,000円 (月750円) | 12) 年間10,000円 (月833円) |
| 13) 年間10,000円以上 (月833円以上) | |

具体的に 円

質問④ 質問③で2)～13)のいずれかの番号に○をお付けになった方にお伺いします。

2)～13)のいずれかの番号に○をお付けになった最も大きな理由は何ですか？

該当するものに○をつけて下さい。

(回答は1つ)

- 1) ポートパークが整備されることにより、水辺景観の保全、騒音・ゴミ投棄・違法駐車 of 減少、二次災害の防止が期待されるから。
- 2) 私の周辺では今の所、不法艇・放置艇による問題は発生していないが、他の人や将来の世代にとっては、ポートパークを整備することは大変良いことであると思うから
- 3) このような事業は、青森県民の負担で行うことに意義があるから。
- 4) その他

具体的に

質問⑤ 質問③で「1) 0円(月 0円)」に○をお付けになった方にお伺いします。
「1) 0円(月 0円)」に○をお付けになった最も大きな理由は何ですか？

該当するものに○をつけて下さい。

(回答は1つ)

- 1) ボートパークが整備されることにより、水辺景観の保全、騒音・ゴミ投棄・違法駐車 の減少、二次災害の防止が期待されると思わないから。
- 2) この事業の価値は認めるが、自分の世帯が税金を支払う必要又は余裕はないから。
- 3) この事業に関心はないから。
- 4) その他

具体的に

あなたご自身のことに関する質問

最後に、あなたご自身のことに関してお伺います。

以下の質問⑥～⑧をお読みになり、該当する番号に○を付けるか、必要な事項を記入して下さい。これらの質問に対するご回答結果は、統計処理上是非とも必要なものばかりですので、可能な限り全ての質問にお答えください。

質問⑥ あなたの性別をお答え下さい。

- 1) 男性
- 2) 女性

質問⑦ あなたの年齢をお答え下さい。

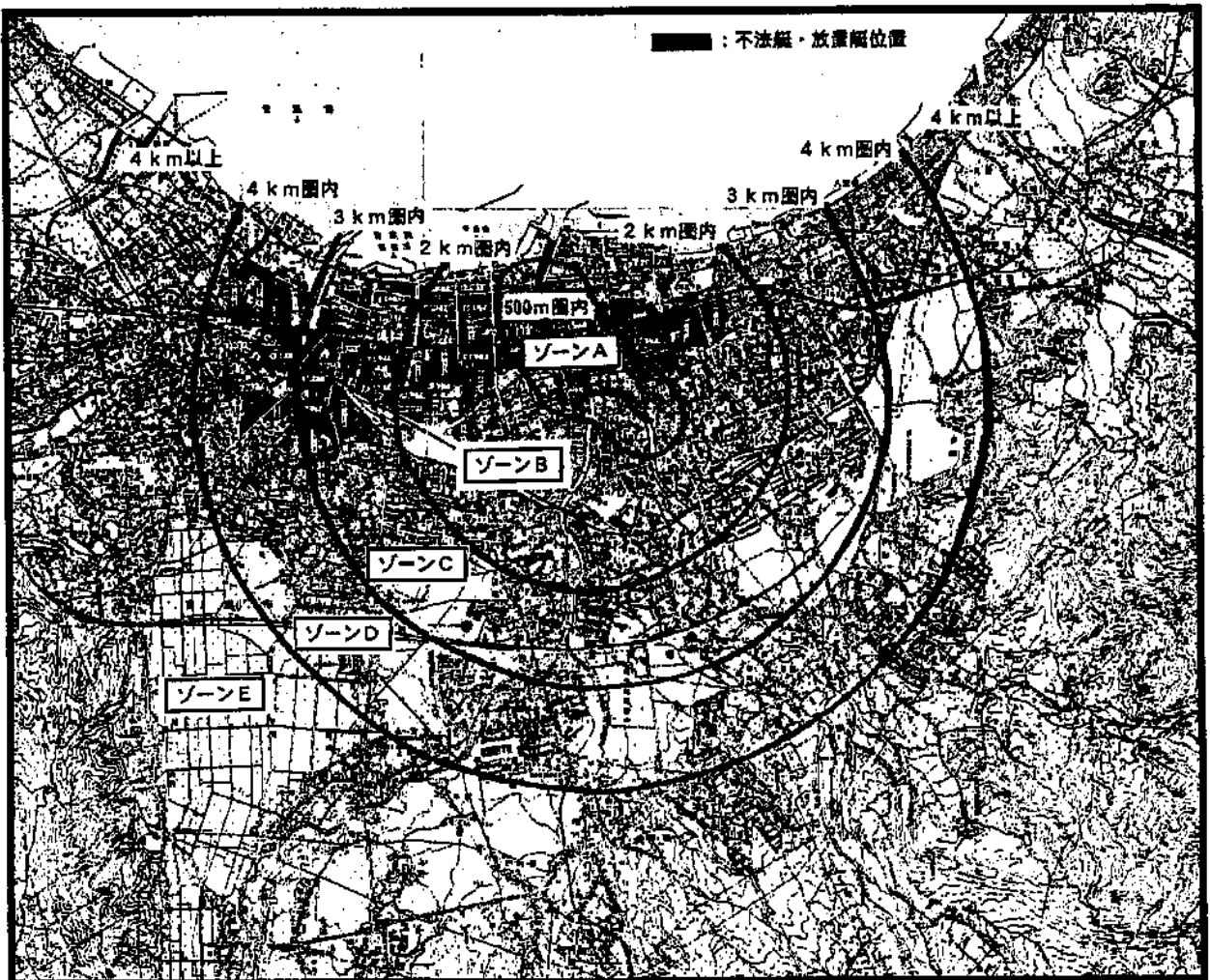
- 1) 20歳未満
- 2) 20～29歳
- 3) 30～39歳
- 4) 40～49歳
- 5) 50～59歳
- 6) 60～69歳
- 7) 70～79歳
- 8) 80歳以上

質問⑧ 下図を参考に、あなたのお住まいがあるゾーンを答え下さい。

- 1) ゾーンA (500m圏内)
- 2) ゾーンB (2 km圏内)
- 3) ゾーンC (3 km圏内)
- 4) ゾーンD (4 km圏内)
- 5) ゾーンE (4 km以上)

注意：括弧()内は、堤川不法艇係留場所からの距離を表します。差し支えなければ、お住まいをご記入下さい。

青森市 (大字 町 丁目)
 (大字 字)



— これでアンケートは終わりです。ご協力ありがとうございました。—

なお、このアンケートについて、お気づきの点やご意見などがございましたら、今後の事業の参考にさせていただきますので、次のページにご遠慮なくお書き下さい。

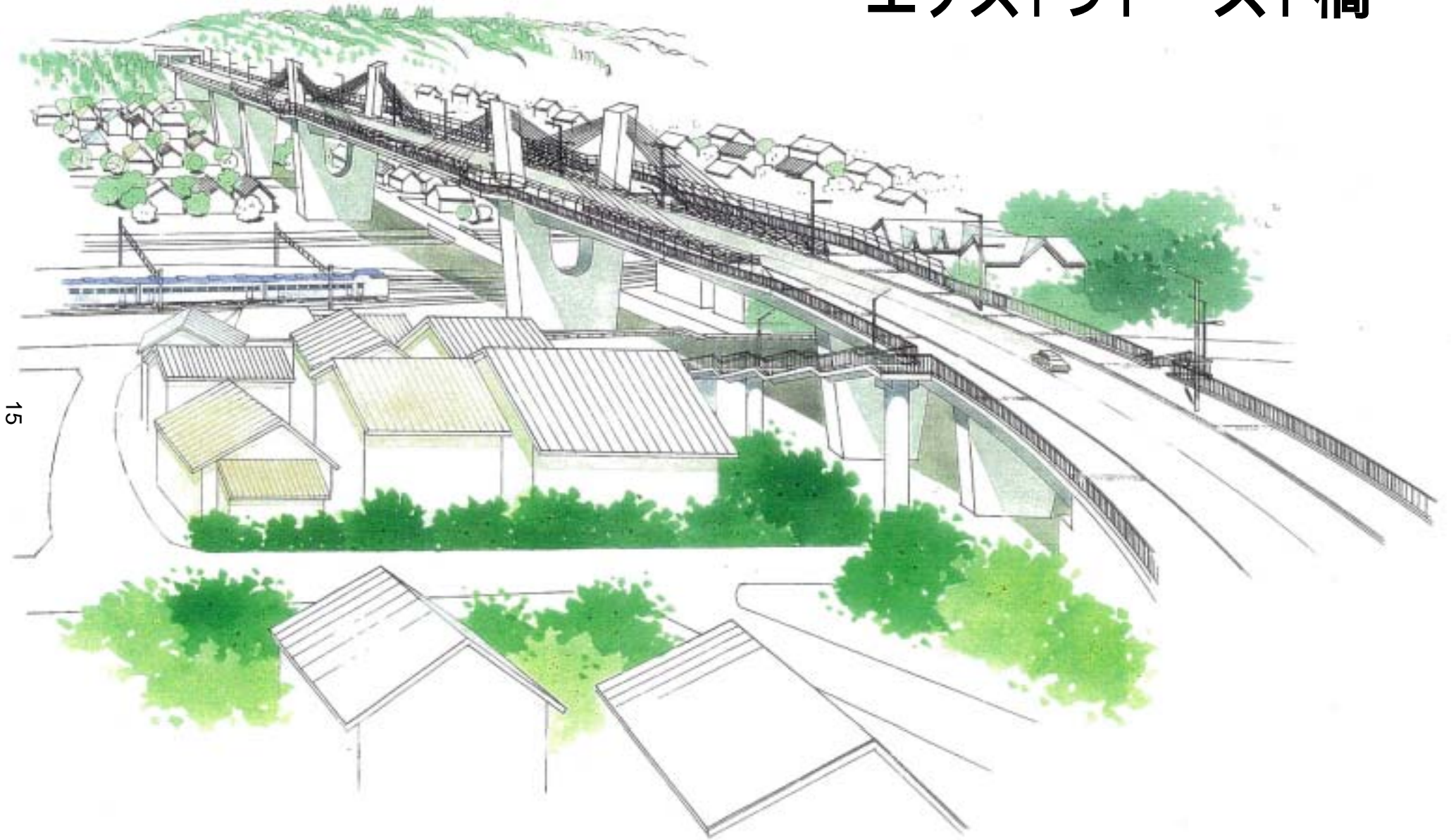
平成 19 年度第 1 回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	14	事業名	青森港改修（統合補助）	委員名	田中(正)委員
地区名等	青森港本港地区			担当課	港湾空港課
質問事項	<p>公共マリーナの整備により民間経営の圧迫を懸念する意見があるとのことだが、県による事業実施の必要性を伺いたい。</p>				
回答	<p>従来から、青森港では、港内の河川も含みプレジャーボートの放置艇が多く、安全面や治水、環境保全など管理上の問題を抱えており、放置艇問題は青森港の水域全体での課題となっています。また、平成 12 年の港湾法の改正でも秩序維持のため放置艇規制が規定されるなど、社会的な要請も高まっています。</p> <p>このような中、港湾管理者である県としても、放置艇の解消にはプレジャーボートの受け皿を増強して、放置艇をこれに誘導する必要があるとの考えから、平成 15 年度、当時の既存マリーナ収容能力の不足分を補完するため、放置艇収容緊急整備を目的とする当事業に着手したものです。</p> <p>計画時の考え方としては、民間マリーナの運営や経営に影響を及ぼさないよう、当施設の収容規模は民間マリーナの収容可能量からあふれる分（50 隻）とし、構造は簡易な係留施設（浮き桟橋）としています。ただし、その後の現場着工については、放置艇と既存収容施設的能力に変動があることを考慮し、保留しているものであります。</p> <p>なお、県の放置艇対策の取組みとしては、平成 16 年度から港湾、河川、漁港関係課による庁内連絡会議を設置して、実態調査の精度を高めるための一斉調査を行っており、また、一層の対策強化のため、平成 18 年度から、港湾においては、指導文書の貼付け、所有者の特定調査、また、河川においては、具体的施策のとりまとめ、指導・河川維持管理の強化、不法係留をさせない環境づくり等に取り組むなど、ここにきて、放置艇を取りまく情勢が変化しています。</p> <p>このため、今後、河川区域からの移動艇数や民間マリーナ入り込み数の推移など追跡調査を行うことにより、放置艇の動向は向こう 3 年程度で見通せるのではないかと考えており、関係者との調整を図りながら、平成 22 年度を目途に対応方針を決定したいと考えています。</p>				

平成19年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	15	事業名	道路改築事業	委員名	田中(誠)委員
地区名等	3・4・3号中央町金矢線			担当課	都市計画課
質問事項	エクストラードーズド橋とはどのようなものか伺いたい。				
回答	<p>当初計画していたエクストラードーズド橋は、プレストレストコンクリート橋の形式のひとつで、主塔と斜材により主桁を支える外ケーブル構造による橋梁形式です。外観的には、青森市のベイブリッジのような斜張橋に似ていますが、主塔が低く、斜材の角度が水平に近いのが特徴です。</p> <p>これに対し、今回採用することとした鋼橋は、一般的な9径間連続鈹桁橋で、橋台・橋脚の上に鋼材からなる主桁を渡し、その上にコンクリートの床版を打設するものです。外観的には、シンプルで軽さのイメージを受け、また、主桁に耐候性鋼材を使用することで落ち着いた色合いになり、また、腐食にも強くなります。</p> <p>参考に、エクストラードーズド橋と今回採用する鋼橋のパーズを添付します。</p>				

エクストラロード橋



9 径間連続鈹桁橋



平成19年度第1回青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	15	事業名	道路改築事業	委員名	小林委員長
地区名等	3・4・3号中央町金矢線			担当課	都市計画課
質問事項	<p>東北新幹線（七戸駅（仮称））開業に伴う、効果や便益をデータとして示して欲しい。</p>				
回答	<p>新幹線開業による七戸駅（仮称）からの発生交通量は3,500台/日と推計（七戸（仮称）駅周辺地区土地区画整理事業調査等業務委託）されていることを確認していますが、新駅から三沢市方面への数値は判明できず、当該事業地での交通量の増加については定量的には算出することができませんでした。</p> <p>八戸～新青森間開業後の5年後には北海道新幹線の開業も予定され、また、三沢市と新幹線を結ぶ新しいパッケージの開発など、新幹線開業により交通量が増えることは予想されるものの、現時点では、その便益を考慮することは過大評価にもつながりかねないことから、B/Cについては国土交通省で公表しているマニュアルに沿ったものとさせて頂きたいと思います。</p> <p>また、再評価調書の新幹線開業に係る文章表現は一部修正させて頂きたいと思います。</p>				

公共事業再評価調書

整理番号 H19-15

担当部課名	県土整備部 都市計画課	電話番号	017-734-9682
		E-MAIL	toshikei@pref.aomori.lg.jp

再評価実施要件	未着工	長期継続 (10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 其他 ()				
事業名	道路改築事業	地区名等	3・4・3号 中央町金矢線 市町村名 三沢市				
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% 其他 %					
採択年度	平成5年度 (用地着手 平成8年度 / 工事着手 平成15年度)						
終了予定年度	平成23年度 (平成18年3月工期変更 当初計画時 平成17年度)						
事業目的	当該路線は、三沢市街地の南部を東西に貫き、周辺県道等に接続する幹線道路であり、JR東北本線によって東西に分断されている市街地をダイレクトに連絡することができることから、地域経済の発展にとって必要不可欠な道路である。 現在、東西間は県道1路線と市道2路線により結ばれているが、市道2路線は踏切処理により平面交差しており、立体交差している県道への交通の集中が著しく、駅周辺の交通容量は飽和状態となっている。 このため、本路線の整備により、東西に分断されている三沢市街地における都市内交通の円滑化を図るものである。						
主な内容	区 分	再評価時	再再評価時	増 減			
	跨線橋	400 m	400 m	0 m			
	トンネル工	360 m	360 m	0 m			
	改良・舗装工	804 m	804 m	0 m			
事業概要については、再評価(平成14年度)時と変更はない。							
事業費	再評価時総事業費 12,033 百万円 (単位:百万円)						
		~16年度	17年度	18年度	19年度	小計	20年度~ 合計
	計 画	3,465	800	800	800	5,865	4,695 10,560
	(うち用地費)	(2,206)	(34)	(54)	(0)	(2,294)	(12) (2,306)
18年3月変更							
実 績	3,465	800	800	800	5,865	4,695 10,560	
(うち用地費)	(2,206)	(34)	(54)	(0)	(2,294)	(12) (2,306)	

2 評価指標及び項目別評価

(1) 事業の進捗状況

Ⓐ・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)		55.5% [/]	100% [/]
			(99.5%) [/]	(100%) [/]
	主要工種	橋梁工(3,032百万円)	0%	0%
毎割合	トンネル工(3,488百万円)	75.1%	75.1%	
(事業費)	道路改良工(618百万円)	0%	0%	
説 明	用地・補償に関しては、平成18年度末現在の進捗率は99.5%とほぼ完了して状況にあり、工事に関しては、現在、橋梁の前後に位置することとなるトンネル工(1号トンネルL=150m、2号トンネルL=210m)について鋭意、整備を進めているところである。			
問題点・解決見込み	用地取得にあたり筆界未定地があり、手続きに時間を要しているが、平成20年度末を目途に用地取得すべく作業を進めている。			
事業効果発現状況	部分供用もなされていない。			

(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> <p>道路特定財源の一般財源化の動きが見られるなど道路事業を取り巻く環境は変化しようとしているが、地方部における道路整備水準は依然として低く、道路整備にあたっては、今後とも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、重点的、効果的かつ効率的に進めていく必要がある。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>街路事業は、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ものであるが、整備率は全国平均54.9%東北6県48.9%に対し、青森県は38.7%(全国44位)と低く、依然として街路整備に対する要望は強い。</p>
	当地区における評価	<p>JR東北本線により分断された地域の一体性の確保、交通渋滞の緩和、三沢駅周辺の踏切部における交通安全の向上が図られる。</p> <p>また、毎年度、三沢市より整備促進の要望を受けている。</p>	
必要性	<p>・都市計画決定している県道（主要地方道道・三沢七戸線）である。</p> <p>・JR東北本線により東西に分断されている市街地のアクセス向上、三沢駅周辺の交通渋滞の緩和、踏切部における交通安全の向上を図る必要がある。</p>		(a)・b
適時性	<p>・平成22年に東北新幹線青森～八戸間の開業が予定されており、三沢市中心部より新幹線駅が存する七戸方面に至る交通アクセスの向上を図る必要がある。</p> <p>広域ネットワークの構築</p>		(a)・b
地元の推進体制等	<p>・用地取得に関して99.5%の進捗にあり、また、事業に対する反対運動もなく、地域住民の理解と地権者の協力を得て事業を進めている。</p> <p>・三沢市より毎年度、整備促進の要望を受けている。</p>		(a)・b
効率性	<p>・JR東北本線により東西に分断された市街地をダイレクトに連絡でき、走行時間の短縮が図られる。</p>		

(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	再再評価時	増減
費用項目 (C)	(1)事業費	14,522 百万円	10,568 百万円	3,954 百万円
	(2)維持管理費	116 百万円	104 百万円	12 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	14,638 百万円	10,672 百万円	3,966 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	30,490 百万円	16,985 百万円	13,505 百万円
	(2)走行経費減少便益	447 百万円	1,789 百万円	1,342 百万円
	(3)交通事故減少便益	479 百万円	1,094 百万円	615 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	31,416 百万円	19,868 百万円	11,548 百万円
B / C		2.15	1.86	
<p>【費用対効果分析手法】(分析手法、根拠マニュアル等)</p> <p>「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)</p> <p>【費用対効果分析における特記事項】</p> <p>再評価時における費用対効果分析においては、総事業費12,033百万円と見込んでいたが、橋梁形式の見直しにより総事業費を10,560百万円に縮減させている。しかしながら、B/Cの値については、最新のH17交通センサデータにより将来交通量を推計したところ、前回の推計値を下回ったこともあり、「走行時間短縮便益」が縮小し、再評価時に比べて若干下回る結果となっている。</p>				

(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】 ・橋梁形式をエクストラードード橋から鋼橋に変更し、経費の縮減を図ることとしている。 ・路盤材・舗装材に再生材を使用し経費の縮減を図ることとしている。 ・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。	(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】 三沢市より毎年度、整備促進の要望を受けている。	【住民ニーズ・意見】 三沢市より早期整備の要望意見が出されている。	(a) · b		
環境影響への配慮	【地域別環境配慮指針への対応】 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>地域区分</td> <td>T3c</td> </tr> </table> (1)対応状況 配慮している 配慮していない (2)対応内容 橋梁区間を除く一般道路部においては、街路樹での緑化を図り、身近にふれあえる緑の創造に努めることとしている。	地域区分	T3c	【開発事業等における環境配慮指針への対応】 (1)対応状況 配慮している 配慮していない (2)対応内容 橋梁区間の一部は住宅地の上空を通過することから、橋梁上部工については連続桁を採用することとし、車両走行騒音の低減に配慮することとしている。 また、工事の施工に関しては低振動、低騒音機械を導入し、周辺環境に配慮している。	(a) · b
地域区分	T3c				
地域の立地特性	当該地域はJR東北本線により東西に分断されている。また、鉄道部の両側は丘陵地となっており、鉄道部を底地とする窪地地形となっている。				

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	地元からの要望も強く、また、鉄道により分断されている市街地の交通アクセスの向上、特に平成22年には東北新幹線八戸～新青森間の開業が予定され新幹線駅が存する七戸町へ至る交通アクセスの向上を図る必要があることから、継続して事業を進め事業効果の早期発現を図る。 <p style="text-align: right;">さらに 広域ネットワークを構築するため</p>			
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	継続の場合で附帯意見がある場合に記載	
評価理由	計画変更、中止、休止の場合に記載	

平成19年度青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項回答書

整理番号	15	事業名	道路改築事業	委員名	武山委員
地区名等	3・4・3号中央町金矢線			担当課	都市計画課
質問事項	歩道の設置の考え方（両側片側、幅員）について伺いたい。				
回答	<p>両側片側については、道路構造令に「自動車の交通量の多い第3種又は第4種の道路には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。」とあります。</p> <p>また、市街地の道路であり、道路の両側に既に家が張り付いていること、自動車交通が多いことから歩行者の交通安全を確保する必要があること、また片側に集約した場合には不公平感も生じることなどから、両側歩道としています。</p> <p>幅員については、道路構造令で自転車歩行者道は3メートル以上とされています。今回は、事業地付近に複数の学校があり、通学路にもなるため、自転車が2台と歩行者が2人安全にすれ違える3.5メートルを基本幅員としています。</p> <p>一般部とトンネル部はこの基本幅員を採用しております。</p> <p>ただし、一般部は道路標識等の設置のため必要となる路上施設帯0.5メートルもっております。</p> <p>また、橋梁部については、両端部に駅方面と連絡する斜路を計画していること、さらに経済性を考慮し、道路構造令で規定されている最小幅員の3メートルとしております。</p> <div style="text-align: center;"> <p>一般部 トンネル部 橋梁部</p> <p>4.0 3.5 3.0</p> <p>3.5 0.5</p> <p>自歩道 路上施設帯 自歩道 自歩道</p> </div>				

平成19年度第1回青森県公共事業再評価審議委員会における質問事項回答書

整理番号	-	事業名	-	委員名	長谷川委員
地区名等	-			担当課	政策調整課
質問事項	<p>費用対効果分析について、当初計画時にB / Cが算定されていない事業の評価をどのように行ったのか伺いたい。</p>				
回答	<p>1 . 平成19年度の公共事業再評価対象12事業のうち、「道路改築事業」及び「河川事業」の10事業が、当初計画時に費用対効果分析を行っていない事業となっています。</p> <p>2 . 「費用対効果分析の要因変化」の評価基準は、県が定めた「公共事業再評価に当たっての点検・評価基準」では、費用便益比を計画時と比較し、A・B・Cの3段階に区分することとしています。</p> <p>3 . このため、当初計画時に費用対効果分析を行っていなかった10事業については、現段階では評価を定めた基準がないことから、今般、県としては、これら事業の評価に当たり、費用便益比が1.0を超えていることを以ってA評価と判断したところです。</p> <p>4 . しかしながら、こうした状況に対応できるよう評価基準を明確にする必要があることから、今後、「公共事業再評価に当たっての点検・評価基準」の見直しについて、庁内関係課と協議し、その検討結果を来年度の再評価に反映させたいと考えています。</p>				