

公共事業再評価調査

整理番号 R3-7

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	<input type="radio"/> 未着工 <input checked="" type="radio"/> 長期継続 (10年) <input type="radio"/> 再評価後 (年) <input type="radio"/> その他 ()
---------	--

1 事業概要

事業種別	街路事業		事業主体	<input checked="" type="radio"/> 県 <input type="radio"/> 市町村 <input type="radio"/> その他 ()				
事業名	道路改築事業		地区名等	3・5・4号 堤町通り浜田線 (奥野)	市町村名	青森市		
事業方法	<input type="radio"/> 国庫補助	<input checked="" type="radio"/> 交付金	<input checked="" type="radio"/> 県単独	財源・負担区分	<input checked="" type="radio"/> 国 62.7% <input checked="" type="radio"/> 県 22.3% <input checked="" type="radio"/> 市町村 15% <input type="radio"/> その他 %			
採択年度	平成 24 年度 (用地着手) 平成 25 年度 / 工事着手 平成 26 年度)							
終了予定年度	令和 5 年度 (平成 30 年 1 月工期変更 (当初計画時 平成 30 年度))							
事業目的	・当該路線は、青森市堤町から青森市浜田へ至る青森市中心部に南北に貫く幹線道路である。現道は、小中学校や高等学校の通学路になっているが、歩道が未整備で、通勤通学等に支障をきたしている状況にある。 ・当該事業区間の中間部にある交差点は、交差する道路がH26とH30に整備が完了しており、当該区間を整備することにより、交差点を中心に接続する道路の整備が完了する。これにより、交通渋滞の解消、通勤通学者の安全・安心な通行空間の確保、及び筒井駅(青い森鉄道)へのアクセス向上等、市街地の交通環境整備を図るものである。							
主な内容	区 分		当初計画時	再評価時	増 減			
	計画延長		480 m	490 m	10 m			
計画幅員		15 m	15 m	0 m				
道路工		480 m	490 m	10 m				
(事業量や総事業費の増減に係る説明等を記載)								
・計画延長は、当初計画後の詳細な現地調査および設計により、10m増加したものである。 ・沿線は店舗が多く、調査結果をもとに補償費を精査したところ、当初に比べ補償費が増加、また改良工事の実績から、構造物撤去量の増加を見込んだ結果、事業費が増加したものである。								
事業費	○当初計画時総事業費		2,110 百万円		(単位：百万円)			
		～H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	小 計	R4年度～	合 計
	計 画	1,451	120	162	167	① 1,900	600	2,500
	(うち用地費)	(139)	(20)	(7)	(6)	② (172)	(12)	(184)
実 績	1,478	199	526	63	③ 2,266	234	⑤ 2,500	
(うち用地費)	(131)	(21)	(13)	(18)	④ (183)	(1)	⑥ (184)	

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		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)		90.6% [③/⑤]	119.3% [③/①]
			(99.5%) [④/⑥]	(106.4%) [④/②]
	主要工種	改良工 (278 百万円)	49.5%	141.7%
毎割合	舗装工 (145 百万円)	46.5%	133.2%	
(事業費)	(百万円)	%	%	
説 明	中心市街地の現道拡幅工事であり、多数の用地補償物件や利害調整があることから用地交渉等に時間を要し、当初計画時に比べ都市計画事業認可の期間を5年延長している。総事業費が増加したものの、進捗率は概ね予定通りとなっており、令和5年度の完成を目指す。			
問題点・解決見込み	用地取得は概ね順調に買収が進んでいるが、事業計画地内の一部に相続人不在の土地がある。これについては、土地収用法を適用した取得を予定している。その他、今後の事業進捗における阻害要因はない。			
事業効果発現状況	終点側L≒120mの整備が完了しており、歩道の確保(W≒3.5m)、右折車線の延伸(L≒30m→100m)により歩行者の安全確保と交通渋滞の緩和に寄与しており、事業効果の一部発現が図られている。			

(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	【全国の評価】 平成27年9月に閣議決定された「第4次社会資本整備重点計画」では、将来にわたって安全・安心で豊かな国民生活と活力のある社会経済活動を可能とするために、街路事業の持つストック効果を最大限に発揮させるよう、今まで以上に「選択と集中」を徹底しつつ事業の執行を行うことが重要とされている。	【県内の評価】 街路事業は安全・安心な社会の確立、中心市街地等における都市の活力の再生・地域の活性化等を図るため、都市内交通及び広域交通の道路ネットワークを形成するものであるが、本県の街路整備率は57%であり、国平均64%や東北六県平均59%に比べ低い状況にあるため、街路整備に対する要望は非常に強い。(都市計画年報：H30.3.31現在)	
	当地区における評価	・青森市総合都市交通戦略において、鉄道整備に関する戦略が重点戦略となっている。その戦略の一つとして、平成26年に開業した青い森鉄道筒井駅から15分(2km圏)でアクセスできる交通環境の構築、が掲げられ、本事業は戦略に資するものであり、早期整備が望まれている。 ・青い森鉄道筒井駅や中心市街地へのアクセス道路であるが、計画区間の前後に主要渋滞箇所があり、歩道も未整備であることから、交通の円滑化及び歩行者等を含めた交通の安全確保が必要である。		
必要性	・都市計画決定されている道路である。 ・県が管理・整備する主要地方道であり、都市内幹線道路である。 ・通学路交通安全プログラムにおいて危険箇所位置付けられている。 ・青い森鉄道筒井駅や中心市街地へのアクセス道路である。			a. b
適時性	・関連事業として、蛸貝八重田線・奥野2工区(市事業、平成26年12月完成)、蛸貝八重田線・桜川工区(市事業、平成24年12月完成)、蛸貝八重田線・筒井工区(県事業、平成30年11月完成)があり、当該工区の整備により周辺地域の都市交通ネットワークが整い、安全安心な歩行者空間の確保と交通の円滑化を図ることができる。			a. b
地元の推進体制等	・青森市の重点要望において整備促進と早期完成の要望が継続的に出されており、また、都市計画決定から現在に至るまで、事業に対する反対運動がないことから、地元の推進体制は充実している。			a. b
効率性	---			

(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	1,715 百万円	2,450 百万円	735 百万円
	(2) 維持管理費	27 百万円	54 百万円	27 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(C)	1,742 百万円	2,504 百万円	762 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	1,636 百万円	1,456 百万円	△ 180 百万円
	(2) 走行経費減少便益	283 百万円	213 百万円	△ 70 百万円
	(3) 交通事故減少便益	9 百万円	30 百万円	21 百万円
	(4) 冬期便益	170 百万円	322 百万円	152 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総便益(B)	2,098 百万円	2,021 百万円	△ 77 百万円
	地域修正係数(φ)	1.429	1.404	
	修正総便益(B')	2,998 百万円	2,837 百万円	△ 161 百万円
	B / C	1.20	0.81	
	B' / C	1.72	1.13	
費用対効果分析 (B/C)	【費用対効果分析手法】 (分析手法、根拠マニュアル等) 費用便益分析マニュアル(平成30年2月 国土交通省道路局、都市局) 道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱(令和2年3月 県土整備部道路課)			a. b
計画時との比較	【計画時との比較における要因変化】 物件移転に要する補償費や、工事費の増加に伴う総事業費の増加が、主な要因で費用便益比B/Cが減少している。			a. (b)

(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】 ・路盤材、舗装材に再生材を使用し、経費の縮減を図っている。 ・排水施設等の小規模構造物に、積極的に工場製品を使用し、工期の短縮及び経費の縮減を図っている。	(a)・b
代替案	【代替案の検討状況】 ・本路線は、都市計画法に基づいて都市計画決定したルートであることから、代替案はない。	(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】 ・青森市の重点要望において、市街地の安全で快適な通行空間の確保の観点から整備促進と早期完成を望む要望が県に提出されている。	【住民ニーズ・意見】 ・都市内の交通ネットワークを形成する幹線道路であるとともに、通学路交通安全プログラムにおける危険箇所位置付けられていることから、住民ニーズは高いと考えている。	(a)・b
環境影響への配慮	【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)区分 ○ 農林地等の緑地や植生の改変 ○ 地形や地盤の改変 ○ 水系や水辺の改変 ○ 海域の改変 ● 建設機械の稼働 ● 土砂等の搬出・搬入 ● 廃棄物処理等 ○ 道路(車歩道)、雨水排水路の設置 ● 基礎や地下建造物の建設 ○ 低層建築物の建設 ○ 高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮 ○ 高架構造物の建設 ○ 海底・海中建造物の設置や建設 (3)特に配慮する対応内容 ・低騒音、低振動型及び排出ガス対策仕様の建設機械を使用する。 ・産業廃棄物は再資源化施設等へ運搬し、適正なりサイクル処理に努める。 ・地下埋設物の事前調査や施工に関する協議を実施し、ライフラインの破損防止に努める。		(a)・b
地域の立地特性	(指定地域) ・青森都市計画区域 (災害の記録)なし (危険箇所情報) ・通学路交通安全プログラムにおける危険箇所		

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
評価理由	事業の進捗状況及び費用対効果分析の要因変化が[B]評価であるものの、地元からの整備に対する要望が強く、当該工区の完成により安全で安心な通学路や歩行者空間の確保と筒井駅へのアクセス性が向上し、市民生活の利便性向上と都市内交通の円滑化につながるものであるため、対応方針は「継続」とした。
備考	――

4 公共事業再評価等審議委員会意見

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
附帯意見	(附帯意見がある場合に記載)
評価理由	(委員会意見が「対応方針(案)を修正すべき」の場合に記載)