

公共事業再評価調書

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	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時</th> <th>再再評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>跨線橋</td> <td>400 m</td> <td>400 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>トンネル工</td> <td>360 m</td> <td>360 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良・舗装工</td> <td>804 m</td> <td>804 m</td> <td>0 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>事業概要については、再評価(平成14年度)時と変更はない。</p>			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																																
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																																																
事業費	<p>再評価時総事業費 12,033 百万円 (単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~16年度</th> <th>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>小計</th> <th>20年度~</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td>3,465</td> <td>800</td> <td>800</td> <td>800</td> <td>5,865</td> <td>4,695</td> <td>10,560</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(2,206)</td> <td>(34)</td> <td>(54)</td> <td>(0)</td> <td>(2,294)</td> <td>(12)</td> <td>(2,306)</td> </tr> <tr> <td>18年3月変更</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>実 績</td> <td>3,465</td> <td>800</td> <td>800</td> <td>800</td> <td>5,865</td> <td>4,695</td> <td>10,560</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(2,206)</td> <td>(34)</td> <td>(54)</td> <td>(0)</td> <td>(2,294)</td> <td>(12)</td> <td>(2,306)</td> </tr> </tbody> </table>				~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)
	~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

		(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 55.5% [/]	年次計画に対する進捗 100% [/]
	(うち用地費)		(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広域ネットワークの構築を図る必要がある。</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ロ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>T 3 c</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	T 3 c	【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	T 3 c				
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、さらに平成22年には東北新幹線八戸～新青森間の開業が予定されることを踏まえ、新幹線駅が存する七戸町へ至る広域ネットワークを構築するため、継続して事業を進め事業効果の早期発現を図る。			
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	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				