

公共事業再評価調査

整理番号 H16 - 27

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

再評価実施要件	未着工 長期継続 (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 その他 ()					
事業名	街路事業	地区名等	3・3・3号 下白銀町福村線 市町村名 弘前市					
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% その他 %					
採択年度	平成2年度 (用地着手 平成3年度 / 工事着手 平成10年度)							
終了予定年度	平成17年度 (平成12年3月計画変更 当初計画時11年度)							
事業目的	・弘前市中心市街地からJR奥羽本線と立体交差(アンダーパス)し、城東地区を経由し国道7号とアクセスし、さらに黒石市方面へ連絡する主要幹線道路であるが、JR奥羽本線と交差している現和徳跨道橋は幅員が狭いため常時交通渋滞をきたしている。また歩道が設置されていないため、通勤通学には非常に危険な状況であることから、本路線を整備し交通の円滑化と自転車歩行者の交通の安全を確保するものである。							
主な内容	道路工事L=765m(うち立体交差工事L=43m)							
事業費	再評価時総事業費 7,380 百万円		(単位:百万円)					
		~13年度	14年度	15年度	16年度	小計	17年度~	合計
	計画	9,560	800	800	800	11,960	0	11,960
	(うち用地費)	(3,890)	(320)	(320)	(0)	(4,530)	(0)	(4,530)
実績	8,314	1,126	1,169	870	11,479	481	11,960	
(うち用地費)	(4,040)	(137)	(152)	(201)	(4,530)	(0)	(4,530)	

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)		96% [/]	96% [/]
			(100%) [/]	(100%) [/]
	主要工種毎割合 (事業費)	改良・舗装(3,003百万円)	93.5%	93.5%
	JR立体交差(4,427百万円)	100%	100%	
	用地(4,530百万円)	100%	100%	
説明	・JR交差部工事に期間を要しているものの、阻害要因はなく平成16年度完了する見込みである。 ・用地取得は引き続き交渉を進め、平成16年度に解決する見込みであり、その後改良・舗装工事を行い、平成17年度完成を予定している。			
問題点・解決見込み	――			
事業効果	――			
発現状況	――			

(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15年度以降の五箇年間の道路整備は、各事業分野と整合性の確保を図りながら、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、活力、暮らし、安全、環境の各施策テーマについて重点的、効果的かつ効率的に進めている。	[県内の評価] 健康で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街路事業であるが整備率は全国平均51.7%東北6県46.1%青森県35.5%(45位)と低い街路整備に対する要望は多い。
	当地区における評価	既存の歩道未整備のJR奥羽本線との立体交差部を整備することにより、歩行者の交通安全が確保され、渋滞により阻害された東西地域の交通の円滑化を求められている。	
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定している県道(主要地方道・弘前岳鱒ヶ沢線)である。 中心市街地と東部地域の連結並びに災害避難路に位置づけられている道路である。 通勤通学路であることから、自転車歩行者空間を確保する必要がある。 		(a)・b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 弘前駅地区交通結節点改善事業(東西自由通路・東側駅前広場)、弘前駅前地区土地区画整理事業及び弘前駅前北地区土地区画整理事業等の各事業と相まって、良好な中心市街地の形成を図る事業である。 		(a)・b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 事業に対する反対運動もなく地域住民の理解と約96%の地権者の協力を得ており、事業の早期完成に努めている。 用地取得については概ね合意を得ており事業実施に対する障害は無い。 		(a)・b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 都市内の景観向上が図られる。 広幅員の道路であるため、防火帯の役割がある。 		

(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	再々評価時	増減
費用項目 (C)	(1)事業費	78 百万円	140 百万円	62 百万円
	(2)維持管理費	1 百万円	1 百万円	0 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	79 百万円	141 百万円	62 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	445 百万円	405 百万円	40 百万円
	(2)走行経費減少便益	38 百万円	18 百万円	20 百万円
	(3)交通事故減少便益	-3 百万円	9 百万円	12 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	480 百万円	432 百万円	48 百万円
B / C		6.08	3.06	
【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(道路局、都市・地域整備局)及び街路事業における費用便益分析マニュアル(案)				
【費用対効果分析における特記事項】				
JR立体交差工書の事業費増や一体道路の増により費用が増加し、費用便益比が減少したものの、十分な事業効果が見込める。				

(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"> ・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。 ・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	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルートは都市計画決定された道路である。 ・JR奥羽本線の横断部について、オーバーにする工法もあったが、既存道路への取り付けや冬季の走行に問題があったことから、経済性、安全性、施工性を総合的に検討した結果、現アンダーにする工法が最も優れている。 	(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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路管理における苦情、要望 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・降雨時に度々浸水等により車両通行に支障が生じていることと、歩行者専用道(ゆみちゃん道路)について防犯上の対策を地域住民から強く求められている。 	(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> <p>(1)地域区分 T3c</p> <p>(2)対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>【特記事項】</p> <p>住宅密集地であるため地盤沈下、騒音対策に配慮している。</p>	<p>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</p> <p>配慮している 配慮していない</p>	(a) ・ b
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> ・JR奥羽本線により分断された市街地である。 		

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	・平成17年度には、完成供用する予定となっており、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				