

# 公共事業事後評価調書

1 事業概要		整理番号	R4 - 3	
事業種別	街路事業	事業主体	青森県	
事業名	道路改築事業	管理主体	三沢市	
箇所名等 (市町村名)	3・4・3 中央町金矢線 (三沢市)	事業方法	● 国庫補助 ● 交付金 ● 県単独	
		財源・負担区分	●国 47% ●県 38% ●市町村 15% ○その他 %	
事業の背景・必要性	<p>本路線は、青い森鉄道によって東西に分断されている三沢市街地を結ぶ、重要な幹線街路である。整備前は、三沢駅周辺を東西に結ぶ道路は県道1路線、市道2路線であったが、市道2路線は踏切による平面交差のため、立体交差している県道への交通の集中が著しく、三沢駅周辺は慢性的な交通渋滞が生じていた。そこで、鉄道を跨ぐ跨線橋やトンネルを整備するなど新たな道路を整備することで、東西に分断されている三沢市街地内の連携強化と都市内交通の円滑化を図ったものである。</p>			
主な事業内容(事業量)	<p>道路新設 L=1,564m 幅員 W=16m うち、跨線橋L=408m、トンネル2箇所(L=142m、L=210m)</p>			
想定した事業効果	<p>《金銭価値化が可能な効果》 ① 走行時間短縮効果 ② 走行経費減少効果 ③ 交通事故減少効果 ④ 冬期間の走行速度向上による効果</p> <p>《その他の効果》 ① 三沢駅周辺の渋滞緩和 ② 三沢市立病院へのアクセス向上 ③ 上北道路へのアクセス向上 ④ 都市内交通の円滑化</p>			
事業の実施経過	<p>《事業着手》 H5                      《用地着手》 H8                      《工事着手》 H15                      《事業完了》 H29</p>			
公共事業評価の実施時期	事前評価時(一) 【当時計画時(国認可)】	再評価時(H14年)	再評価時(H19年)	再評価時(H24年)
事業期間(事業着手～事業完了)	H5 ～ H17	H5 ～ H19	H5 ～ H23	H5 ～ H26
総事業費	12,033 百万円	12,033 百万円	10,560 百万円	10,750 百万円
計画変更の実施時期	第1回計画変更(H17年)	第2回計画変更(H23年)	第3回計画変更(H26年)	事後評価時(H24年) 【最終実績】
事業期間(事業着手～事業完了)	H5 ～ H23	H5 ～ H26	H5 ～ H29	H5 ～ H29
総事業費	10,560 百万円	10,750 百万円	11,320 百万円	12,335 百万円
特記事項	<p>■ 事業費: 跨線橋およびトンネル工事において、資材単価の見直しにより事業費が増加した。</p>			
《事業概要図》				
		<p>標準横断面図</p>		
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 @pref.aomori.lg.jp	

2 事業完了後の状況

整理番号 R4 - 3

社会経済情勢等の変化

- 平成22年 新幹線七戸十和田駅の開業
- 平成24年 十和田観光電鉄 三沢駅～十和田市駅間の廃線
- 平成29年3月 「中央町金矢線」供用開始
- 令和2年4月 三沢駅周辺整備「交流センター・交通ターミナル」利用開始

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

<総費用(C)> 最終実績により総事業費が増加。(※下表の総費用(C)は、総事業費に社会的割引率を乗じている)  
 前回(H24):10,750百万円 ⇒ 今回(R4)最終実績:12,335百万円 (増1,585百万円)  
 <総便益(B)> 前は供用後の推計交通量を使用。今回は供用後の実測交通量(H29.11)を使用。  
 中央町金矢線の交通量 前回(推計値):8,380台/日 ⇒ 今回(実測値):5,614台/日

1. 金銭価値化が可能な効果について

- 供用後のB/Cについては、前回(H24)再評価時1.84に対し、今回(R4)事後評価時では1.46となった。
- 供用前後の交通量を比較すると、「三沢駅前」と「踏切を通り東側に抜ける市道等」の交通量が大きく減少した。
- 交通量の変化からは、中央町金矢線に交通が転換したことで、三沢駅周辺の渋滞緩和に効果があったと推察される。

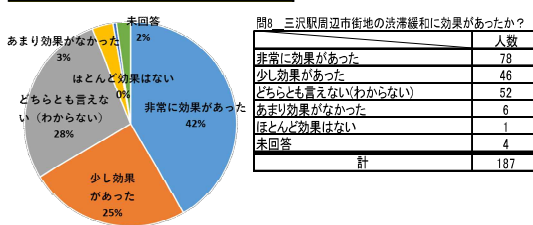
	事前評価時(一年)	再々評価時(H24年)	事後評価時(R4年)
総費用(C)	- 百万円	12,570 百万円	17,244 百万円
総便益(B)	- 百万円	15,797 百万円	18,081 百万円
地域補正係数(φ)		1.461	1.397
費用便益比(B'/C)	-	1.84	1.46

事業効果の発現状況

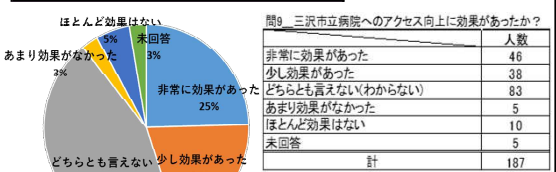
2. その他の効果について

その他の効果はアンケート調査により把握した。結果は、以下のとおり効果の発現が見られていると考えられる。

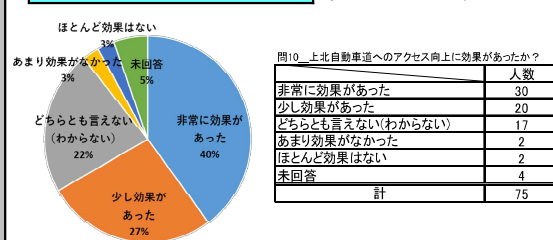
①三沢駅周辺の渋滞緩和 (住民アンケート結果より)



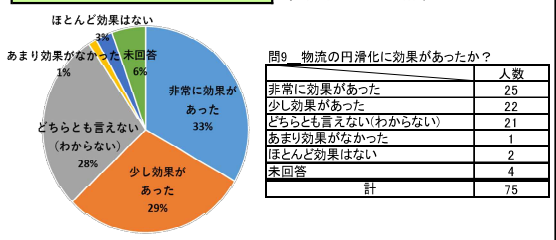
②三沢市立病院へのアクセス向上 (住民アンケート結果より)



③上北道路へのアクセス向上 (事業所アンケート結果より)



④物流の円滑化 (事業所アンケート結果より)



《特記事項》 -

事業により整備された施設の管理状況

- 管理状況に関する設問では、住民・事業所とも約6割の方が「適切」又は「おおむね適切」と回答していた。
- 理由は、「特に問題を感じない」、「道路がきれいに管理されている」が多く、概ね適正に管理されていると考えられる。

事業実施による環境の変化

《「環境影響への配慮」の効果発現状況(特に留意した配慮内容がある場合)》

- 住民アンケートでは、半数以上が「どちらともいえない(分からない)」としているが、「環境が良くなった」又は「やや良くなった」の回答が34%あった。理由は、「利便性向上、アクセス向上」が多く、「景観が良くなった」との回答が3件あった。

《その他の環境の変化》

- 環境変化については、概ね良好な意見が多く、特に問題となるようなマイナス意見は見られなかった。

3 まとめ

改善措置の必要性

- 住民アンケートでは「改善の必要が無い」が32%、「改善がある」は12%であった。理由では「周辺道路のさらなる改善」が最も多く、少数意見として「通学生の暴風対策」や「白線が消えている」などがあった。
- これらは、整備を行った上北地域県民局及び道路管理者である三沢市と情報共有しアフターフォローに努めたい。

再度の事後評価の必要性

- 全体としては、事業目的は達成されているものと思われ、再度の事後評価の必要性は無いと考えられる。

今後に向けた留意点

《同種事業の計画・調査の在り方》

- 当該事業においては事業の長期化が最大の反省点であり、今後の同種事業においては、関連するJRや河川管理者等との事前調整において、課題を十分協議し、問題を解決した上で事業に着手することが重要である。

《事業評価手法の見直し》 -

《同種事業の内容・手法等の在り方》

- 当該事業においては、当初の橋梁形式が社会情勢の変化等により時代に合致しなくなり、橋梁形式の大幅な見直しを行って橋梁工事に着手した。
- 見直しは大変だが、同種事業についても、時代や社会のニーズに適した事業となるよう取り組む必要がある。

特記事項 -



# 事後評価アンケート結果【住民用】

整理番号 R4 - 3

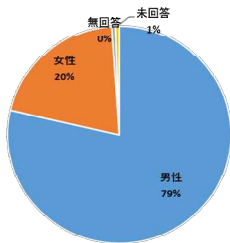
事業名	道路改築事業	箇所名等	3・4・3 中央町金矢線(三沢市)
-----	--------	------	-------------------

アンケート対象	事業箇所から概ね2kmをカバーする住所(概ね大字界で区分)に居住する「住民」および「事業所」とした。協力を依頼した市町村は三沢市、六戸町、おいらせ町で配布数は下記の通りとした。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;">                     【住民】 三沢市 220部、六戸町 60部、おいらせ町 60部 / 計340部                      【事業所】 三沢市 80部、六戸町 7部、おいらせ町 22部 / 計109部                      【住民・事業所合計】 449部                 </div>			
配布方法	【住民用】	・関係市町協力による直接配布 90部 ・郵送によるアンケートの送付 250部	配布部数	340 部
回収方法	【住民用】	・関係市町協力による直接回収 75部 ・郵送(受取人払い)による回収 112部	回収部数	187 部
回収率	【住民用】	・直接配布による回収率 75/90=83.3% ・郵送(受取人払い)による回収率 112/250=44.8%	回収率	55.0 %

アンケート結果

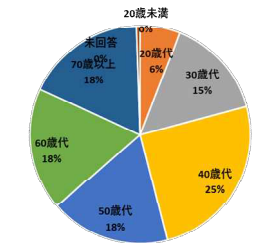


問1\_性別



※①男性 ②女性 ③無回答、空欄だったものが未回答

問2\_年齢層



問3\_職業

