

公共事業再評価調査

整理番号 H22 - 7

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	0 1 7 - 7 3 4 - 9 6 5 1
		E-MAIL	doro @pref.aomori.lg.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	道路事業		事業主体	県 市町村 その他 ()				
事業名	道路改築事業 (市町村合併支援事業)		地区名等	青森環状野内線 宮田	市町村名	青森市		
事業方法	国庫補助	県単独	財源・負担区分	国 %	県 100 %	市町村 %	その他 %	
採択年度	平成 8 年度 (用地着手 平成 8 年度 / 工事着手 平成 9 年度)							
終了予定年度	平成 26 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)							
事業目的	<p>・主要地方道青森環状野内線は、青森市古川地内の一般国道7号を起点とし、主要地方道青森浪岡線、一般国道103号を經由して、同市野内に至る延長約23kmの道路である。本路線は、青森市中心市街地を取り囲む環状道路であり交通分散機能を持つことから、交通量が約11,891台/日と非常に多く、朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞が発生している状況である。このため、円滑な交通を確保するため、3種2級、設計速度50km/hで、道路改築事業を実施している。</p>							
主な内容	区 分		再評価時	再々評価時	増 減			
	計画延長		3,335 m	3,335 m	0 m			
	計画幅員		13.0(30.0) m	13.0(30.0) m	0 m			
	改良工		3,355 m	3,355 m	0 m			
	舗装工		57,000 m ²	57,000 m ²	0 m ²			
<p>・事業計画については、当初計画時と変更はない。 ・供用区間の事業精査により事業費が増となった。</p>								
事業費	○再評価時総事業費 3,850 百万円 (単位：百万円)							
		～19年度	20年度	21年度	22年度	小 計	23年度～	合 計
	計 画 (うち用地費)	()	()	()	()	3,390 (906)	904 (241)	4,294 (1,147)
	実 績 (うち用地費)	3,134 (1,026)	27 (22)	30 (8)	34 (10)	3,225 (1,066)	1,069 (81)	4,294 (1,147)

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			計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
	事業費割合 (うち用地費)		75.1 % [/] (92.9 %) [/]	95.1 % [/] (117.7 %) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (3,624百万円)	76.9 %	97.4 %
		舗装工 (670百万円)	65.4 %	82.8 %
説 明	・用地進捗率は約93%であることから、用地取得の早期完了を図り計画的に工事を進める必要がある。			
問題点・ 解決見込み	・事業を進めるに当たっての阻害要因は無く、順調に事業の進捗を図ることが出来る。			
事業効果 発現状況	・平成13年度に国道4号交差点から新青森総合運動公園間の延長L=1,190mについて4車線で供用しており、国道4号～東北自動車道八戸線青森東インター・みちのく有料道路間の円滑な交通が確保され、また新青森県総合運動公園へのアクセスが向上し道路利用者の利便性向上に大きく寄与している。			

(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	<p>【全国の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成21年3月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、地域社会の活力を維持し、豊かな暮らしを実現するため、また、安全で信頼性の高い社会の実現を図るために、選択と集中の方針の下、重点的・効率的に道路整備を図ることが必要とされている。 	<p>【県内の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関が未整備である本県にとって、自動車を主とする交通に頼らざるを得ない状況であるが、県内の道路は未整備区間が多く、さらに豪雪地帯であるため、冬季の安全確保や社会基盤整備としての道路整備に対する要望は多い。 	
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> 当該区間は、みちのく有料道路を利用して青森・津軽地域から県南地域へ向かう交通の集約機能を持つ他、国際大会等が開催される新青森県総合運動公園へアクセスすることから、1日の自動車交通量が非常に多く、特に朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞が発生しており、その解消のための道路整備が望まれている。 		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 本路線は県管理道路であるため、青森県が事業主体となっていく必要がある。 本路線は緊急輸送道路ネットワークにおける第1次緊急輸送道路に位置づけられている。 本路線は、青森市街地に集中する交通の分散を図り定時性・定速性の確保を図るための環状道路であり早期の整備が必要である。 			a. b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 青森・津軽地域と南部地域の交流促進に伴い、最短ルートであるみちのく有料道路の重要性が増すことにより、同有料道路への交通集約機能を持つ当該工区整備の必要性が高まっている。 新青森県総合運動公園の利用者数が増加傾向にあり、また東北縦貫自動車道八戸線（青森インターチェンジ～青森東インターチェンジ）が平成15年9月に供用開始したこと、青森県動物愛護センターが平成18年4月に供用開始したことにより、今後当該工区における交通需要の増加が見込まれることから、整備の必要性が一層高まっている。 			a. b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 用地進捗率は約93%であり、地域住民からは、事業に対する理解が得られ当該工区の早期完成が望まれている。 			a. b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 第1次緊急輸送路として、地震等の災害時において、重要な役割を担う。 朝夕のラッシュ時に発生している交通渋滞の解消が図られる。 新青森県総合運動公園、青森県動物愛護センター、みちのく有料道路及び青森東インターチェンジへのアクセス向上が図られる 			

(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	4,051 百万円	5,321 百万円	1,270 百万円
	(2) 維持修繕費	275 百万円	235 百万円	40 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	4,326 百万円	5,556 百万円	1,230 百万円
便益項目	(1) 走行時間短縮便益	12,300 百万円	3,211 百万円	9,089 百万円
	(2) 走行費用減少便益	62 百万円	164 百万円	102 百万円
	(3) 交通事故減少便益	- 百万円	0 百万円	0 百万円
	(4) 冬期便益	- 百万円	2,437 百万円	2,437 百万円
	(5) 防災便益	- 百万円	百万円	百万円
	総便益 (B)	12,362 百万円	5,812 百万円	6,550 百万円
	地域修正係数 ()	-	1.429	
	修正総便益 (B')	- 百万円	8,305 百万円	- 百万円
費用便益比	費用便益比 (B/C)	2.86	1.05	
	修正費用便益比 (B'/C')	-	1.49	
費用対効果分析 (B/C)	<p>【費用対効果分析手法】（分析手法、根拠マニュアル等）</p> <ul style="list-style-type: none"> 費用便益分析マニュアル(平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) 道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱(平成22年3月 青森県 県土整備部 道路課) 			a. b
再評価時との比較	<p>【再評価時との比較における要因変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> 総費用の増加は全体事業費が増加したことによる。 走行時間短縮便益の減少は、費用分析マニュアルの改訂による。 走行費用減少便益の増加は、走行経費原単位の改訂による。 上記により費用便益比は減少している。 			a (b)

(4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A) ・ B ・ C

コスト縮減	<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、経費の縮減を図ることとしている。 ・排水施設等の小規模構造物については極力、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	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備手法として、現道拡幅案とバイパスによる整備案が考えられるが、沿線に住宅などの立地が少ない新青森県総合運動公園地区については、同施設へのアクセスが良いこと及び補償物件が比較的少なく地域社会への影響が小さいことから現道拡幅とし、起点側の市道交差点部については、沿道利用がなされていることから地域社会への影響を軽減し経済的にも有利であるバイパスによる整備が最適案である。 	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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・青森市から整備要望がなされている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該地区を通過する交通量が非常に多く、朝夕のラッシュ時には慢性的な交通渋滞が発生しており、その解消を図ることを目的として整備の促進が求められている。 	a. b															
環境影響への配慮	<p>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</p> <p>(1)対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>(2)区分</p> <table border="0"> <tr> <td>農林地等の緑地や植生の改変</td> <td>地形や地盤の改変</td> <td>水系や水辺の変更</td> </tr> <tr> <td>海域環境の変更</td> <td>敷地整備段階での重機の使用</td> <td>土砂等の搬出・搬入</td> </tr> <tr> <td>廃棄物処理等</td> <td>道路(車歩道)、雨水排水路の設置</td> <td>基礎や地下建造物の建設</td> </tr> <tr> <td>低層建築物の建設</td> <td>高層建築物・大規模施設等の建設</td> <td>高架構造物の建設</td> </tr> <tr> <td>海底・海中建造物の設置や建設</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>(3)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・切土または盛土により植生等を改変する場合は、張芝等により緑化を行い代替措置を講じている。 ・低騒音・低振動仕様の重機を使用している。 ・産業廃棄物は再資源化施設へ搬入し、リサイクルに努めている。 ・地下埋設物の調査を実施し、ライフラインの破損等防止に配慮している。 		農林地等の緑地や植生の改変	地形や地盤の改変	水系や水辺の変更	海域環境の変更	敷地整備段階での重機の使用	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	高架構造物の建設	海底・海中建造物の設置や建設			a. b
農林地等の緑地や植生の改変	地形や地盤の改変	水系や水辺の変更																
海域環境の変更	敷地整備段階での重機の使用	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	高架構造物の建設																
海底・海中建造物の設置や建設																		
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該地域は、特別豪雪地帯及び積雪寒冷特別地域に指定されている。 ・沿線には、青森東インターチェンジ、みちのく有料道路、国際大会等が開催される新青森県総合運動公園等の主要公共施設が立地している。 ・本路線は、3次医療施設である青森県立中央病院への県南地方からの連絡道路である。 																	

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	<ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果分析の要因変化の項目がB評価であるものの、本路線の持つ重要性や沿道環境の改善効果等を総合的に評価すると、着実に事業を推進し、早期に事業効果発現を図る必要がある。したがって対応方針を「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(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				