

公共事業再評価調書

整理番号 H29-10

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・4・2号 西滝新城線 (石江)	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 48%	<input checked="" type="radio"/> 県 37%																																																
採択年度	平成19年度 (用地着手) 平成20年度 / 工事着手 平成22年度																																																					
終了予定年度	平成31年度 (平成29年1月工期変更 (当初計画時 平成25年度))																																																					
事業目的	本路線は、青森市の中心市街地と市西部地域をアクセスする幹線道路である。当該路線は、旧国道7号ということもあり、従来から交通量が多く、特に朝夕の通勤・通学ラッシュ時には市内でも有数の慢性的な交通渋滞箇所となっている。さらに、近隣には小中学校・高等学校等の文教施設があり主要な通学路となっているが、現歩道は非常に狭い状況にある。市西部地区は近年の住宅開発や東北新幹線新青森駅の開業に伴い、一層の交通渋滞が予想される地域であることから、東北新幹線新青森駅へのアクセス道路として、交通渋滞の解消・交通流動の円滑化を図り、歩行者等を含めた交通の安全確保もあわせた道路網整備を行うことを目的として、平成19年度から本事業を実施した。																																																					
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>当初計画時</th> <th>再評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>1,355 m</td> <td>1,355 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>18 m</td> <td>18 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,355 m</td> <td>1,355 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>1,355 m</td> <td>1,355 m</td> <td>0 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>(事業量や総事業費の増減に係る説明等を記載)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業計画については、当初計画と比較して変化はない。 総事業費増加の要因は、電線共同溝整備費用の追加と用地補償費の精査による。 						区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	1,355 m	1,355 m	0 m	計画幅員	18 m	18 m	0 m	改良工	1,355 m	1,355 m	0 m	舗装工	1,355 m	1,355 m	0 m																												
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																			
計画延長	1,355 m	1,355 m	0 m																																																			
計画幅員	18 m	18 m	0 m																																																			
改良工	1,355 m	1,355 m	0 m																																																			
舗装工	1,355 m	1,355 m	0 m																																																			
事業費	○当初計画時総事業費 3,030 百万円 (単位：百万円) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～26年度</th> <th>27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>小 計</th> <th>30年度～</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>① 4,239</td> <td>43</td> <td>4,282</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (734)</td> <td>(5)</td> <td>(739)</td> </tr> <tr> <td>(29年1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>3,764</td> <td>101</td> <td>163</td> <td>211</td> <td>③ 4,239</td> <td>43</td> <td>⑤ 4,282</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(700)</td> <td>(1)</td> <td>(4)</td> <td>(29)</td> <td>④ (734)</td> <td>(5)</td> <td>⑥ (739)</td> </tr> </tbody> </table>							～26年度	27年度	28年度	29年度	小 計	30年度～	合 計	計 画					① 4,239	43	4,282	(うち用地費)	()	()	()	()	② (734)	(5)	(739)	(29年1月変更)								実 績	3,764	101	163	211	③ 4,239	43	⑤ 4,282	(うち用地費)	(700)	(1)	(4)	(29)	④ (734)	(5)	⑥ (739)
	～26年度	27年度	28年度	29年度	小 計	30年度～	合 計																																															
計 画					① 4,239	43	4,282																																															
(うち用地費)	()	()	()	()	② (734)	(5)	(739)																																															
(29年1月変更)																																																						
実 績	3,764	101	163	211	③ 4,239	43	⑤ 4,282																																															
(うち用地費)	(700)	(1)	(4)	(29)	④ (734)	(5)	⑥ (739)																																															

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)		99% [③/⑤] (99.3%) [④/⑥]	100% [③/①] (100%) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (4,082百万円)	96%	100%
		舗装工 (200百万円)	96%	100%
説 明	・用地補償については、平成28年度末での進捗率は96%であり、残りの地権者2名と鋭意交渉を進めている。 ・工事については、残区間が少ないため、単年度で完了する見込みである。			
問題点・ 解決見込み	・平成19年度に事業着手し整備を進めてきたが、用地買収が難航し不測の日数を要したことにより、当初の事業期間(平成25年度)での完成が難しいことから、事業期間を延伸して平成31年度までとした。			
事業効果 発現状況	・現道拡幅整備のため、工事が完了した区間は部分供用している。(平成28年度末時点で1355mのうち、1220mは供用済)			

(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】 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」と徹底しつつ事業の執行を行うことが重要とされている。</p>	<p>【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56%であり、国平均63%、東北六県平均57%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：H26.3.31現在)</p>	
	当地区における評価	<p>・3・4・2号西滝新城線の整備促進について、青森市から重点要望されている。 ・東北新幹線新青森駅へのアクセス道路であるが、市内でも有数の交通渋滞箇所であること、通学路でもあることから、交通渋滞の解消、交通流動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。</p>		
必要性	<p>・都市計画決定されている道路である。 ・県が管理・整備する一般県道であり、都市内幹線道路である。 ・東北新幹線新青森駅へのアクセス道路として当該区間を整備することにより、交通渋滞を解消し、円滑な交通の確保と快適で安全安心な都市空間が確保できる。</p>			(a). b
適時性	<p>・新幹線関連事業の石江地区土地区画整理事業の開発による良好な市街地の形成や周辺の街路事業（内環状線（石江）など）との接続による良好な都市交通ネットワークの円滑化及び広域交通の道路網の形成が図られるため、早期に完成する必要がある。</p>			(a). b
地元の推進体制等	<p>・毎年、青森市から当該工区の早期完成を望む重点要望されている。 ・地元町内会から当該路線の整備促進の要望があがっている。</p>			(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	2,203 百万円	4,824 百万円	2,621 百万円
	(2) 維持管理費	80 百万円	81 百万円	1 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	2,283 百万円	4,905 百万円
受益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	3,094 百万円	4,101 百万円	1,007 百万円
	(2) 走行経費減少便益	90 百万円	417 百万円	327 百万円
	(3) 交通事故減少便益	2 百万円	28 百万円	26 百万円
	(4) 冬期便益	- 百万円	1,345 百万円	1,345 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
		総便益	3,186 百万円	5,891 百万円
	地域修正係数(φ)	-	1.429	
	修正総便益(B')	- 百万円	8,418 百万円	8,418 百万円
費用便益比	費用便益比(B'/C)	1.40	1.20	
	修正費用便益比(B'/C)	-	1.72	
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） 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 県土整備部道路課）</p>			(a). b
計画時との比較	<p>【計画時との比較における要因変化】 主な増加要因は、交通量推計の精査と費用便益マニュアル改正に伴う検討年数の見直し（40年→50年）、交付金事業にも追加適用となった冬期便益の新たな導入（平成21年2月～）、地域修正係数の新たな導入（H22年3月～）「青森地方生活圏1.429」</p>			(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。また、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	【代替案の検討状況】 ・本路線は、都市計画決定済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より、早期完成を望む要望が県へ出されている。	【住民ニーズ・意見】 ・地域住民からは中心市街地や東北新幹線新青森駅までへのアクセス性が向上することから、早期完成を望まれている。	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 産業廃棄物は再資源化施設へ搬入し、リサイクルに努める。 地下埋設物の調査を実施し、ライフラインの破損防止に努める。 低騒音、低振動及び排出ガス対策仕様の建設機械を使用する。		a. b
地域の立地特性	(地域指定) ・青森都市計画区域 ・災害対策基本法に基づく緊急輸送ネットワーク計画における第2次緊急輸送道路 (災害の記録) なし (危険箇所情報) なし		

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	全ての項目が「A」評価であることや、地元からの要望も強いこと、また、当該工区の完成により新青森駅へのアクセス性が向上するなどの都市内交通の円滑化が図られ、青森市の産業の活性化や市民生活の利便性向上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)