

# 公共事業事後評価調査

1 事業概要		整理番号	H22 - 4	
事業種別	街路事業	事業主体	青森県	
事業名	3・4・1号 浦島造道線道路改築事業	管理主体	青森県	
箇所名等 (市町村名)	原別～造道 (青森市)	事業方法	● 国庫補助 ● 県単独	
		財源・負担区分	●国14% ●県71% ●市町村15% ○その他 0%	
事業の背景・必要性	都市計画道路3・4・1号浦島造道線は、青森市野内地区を起点とし青森市東部の住宅地を通り、国道4号に至る幹線道路である。沿線には、青森市営バス東部営業所があり、青森市東部地区の交通の要所となっており、周辺には小学校及び高校があるほか、県立中央病院などがあり、通勤・通学路として利用されているが、歩道が1m程度と狭いため、支障をきたしている状況にあった。このため、交通の円滑化と自転車・歩行者の安全を確保するために平成4年度より事業着手したものである。 また、雪対策として青森市雪処理計画と一体的に融流雪溝の整備を行ったものである。			
主な事業内容 (事業量)	施工延長 L=1, 215m 幅員 W=6. 5(16. 0)m 舗装工1式、交通安全施設工1式、融流雪溝 L=2, 406m、取水ポンプ場施設工1式			
想定した事業効果	《金銭価値化が可能な効果》 ① 拡幅整備による交通混雑の緩和 《その他の効果》 ① 自転車・歩行者の安全確保 ② 融・流雪溝整備による冬期歩行者空間の確保			
事業の実施経過	《事業着手》H4年度      《用地着手》H5年度      《工事着手》H10年度      《事業完了》H17年度			
公共事業評価の実施時期	事前評価時( - 年) 〔当初計画時〕	再評価時(H13年)	事後評価時(H22年) 〔最終実績〕	
事業期間(事業着手～事業完了)	H4 ~ H10	H4 ~ H15	H4 ~ H17	
総事業費	1,930 百万円	3,420 百万円	3,603 百万円	
計画変更の実施時期	第1回計画変更(H10年)	第2回計画変更(H12年)	第3回計画変更(H15年)	第 回計画変更( 年)
事業期間(事業着手～事業完了)	H4 ~ H12	H4 ~ H15	H4 ~ H17	~
総事業費	2,986 百万円	3,420 百万円	3,583 百万円	百万円
特記事項	(当初計画時からの変更) ・用地費、補償費の増(当初1440百万円→実績2310百万円) ・雪対策として融流雪溝に変更、ポンプ施設の増 (第1回計画変更からの変更) ・融流雪溝計画範囲の拡大により断面・延長、取水樋門、ポンプ規模の増(当初60百万円→実績360百万円) (第2回計画変更からの変更) ・用地難航及び取水源・ポンプ場位置の協議等により期間を延伸した			
《事業概要図》				
事業箇所位置図				
標準横断面図				
担当部課室名	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 H22 - 4

社会経済情勢等の変化

- ・当該区間にある八重田浄化センターでは、平成16年1月から融雪処理槽(下水処理水で雪を融かす施設)の運転を開始し、雪運搬車両の交通量が増え、交通需要が増大している。また周辺地域の融流雪溝の整備が進み地域が一体となり雪対策に取り組んでいる。
- ・当工区の延伸となる浦島造道線第2工区L=200mが平成20年度に完成し、交通の円滑化が促進された。
- ・H23年4月には青森工業高校が野内地区に移転することから、今後通学路としてさらに利用されることが見込まれる。

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

- ・新規採択時は、費用対効果分析を行っていない。
- ・H13再評価時では、本路線と国道4号の交通量の合計は50,273台/日であったが(H11センサス)、事後評価時においては36,942台/日(H21実測)であり、13,331台/日減少している。この原因として、国道7号青森環状道路の4車線化が平成21年7月に完成し、東部方面から市内中心部や西部方面に向かう車両が本路線と国道4号から国道7号青森環状道路に転換したものと推測される。

《金銭価値化が可能な効果》

○拡幅整備による交通混雑の緩和

- ・本路線の整備前・後において、旅行速度が上昇し、混雑度は下がった。
- ・達成度に関するアンケート結果においても、現在の県道が走りやすくなった、渋滞が緩和・解消されたという回答が多数あった。

交通量と旅行速度の変化

交通量と混雑度の変化

旅行速度の変化

費用便益分析算定において、

- ・走行時間短縮便益10,764百万円(整備後50年間)
- ・走行経費減少便益1,253百万円(整備後50年間)としている。

事業効果の発現状況

《その他の効果》

- 自転車・歩行者の安全確保
  - ・達成度に関するアンケート結果からは、歩道を安全に歩けるようになった、自転車で安全に走行できるようになった、という回答が多数あった。
- 融・流雪溝整備による冬期歩行者空間の確保
  - ・達成度に関するアンケート結果からは、融・流雪溝により冬期の歩行が安全になった、歩道の雪解けが早くなった、除雪しやすくなった、という回答が多数あった。

《参考(費用便益比)》

	事前評価時( - 年)	再評価時(H13年)	事後評価時(H22年)
総費用(C)	- 百万円	3,677 百万円	5,061 百万円
総便益(B)	- 百万円	16,806 百万円	14,836 百万円
費用便益比(B/C)	-	4.57	2.93

《特記事項》

- 都市景観の向上、地域コミュニケーションの活性化
  - ・事業目的以外の効果に関するアンケート結果からは、街並みの景観が向上した、冬期に融・流雪溝を地域住民が利用することにより、住民同士のコミュニケーションが活性化されたという回答があった。

事業により整備された施設の管理状況

- ・供用開始から5年経過した現在においても、交通の支障となるような道路管理上の問題は特に発生していないため、適切な維持管理状況にある。
- また、管理状況に関するアンケート結果では、約6割の方が管理状況は適切であると回答している。

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)》

- ・歩道部に植樹柵を設置しイヌエンジュを植え、旧道が残り広がる歩道には花壇を設置し道路緑化を行った。
- ・歩道舗装は茶色として景観に配慮した。
- ・沿線に高校、病院、商店等があるため、出入口に案内板を設置し、車の誘導と、自転車歩行者の安全を確保するなど生活環境に十分配慮しながら施工を行い、地元から理解してもらった。

《その他の環境の変化》

- ・環境の変化に関するアンケート結果において、環境の状況が、良くなった、やや良くなったを合わせた回答が6割を越え、景観が向上した、開放感がある、生活の質が向上したという理由が上げられている。

3 まとめ		整理番号	H22 - 4
改善措置の必要性	<p>・改善点に関するアンケート結果では、「改善点がある」と回答した方が全体の約2割となっており、その中でも「歩道の適正利用(歩道上の車両の駐車等を排除)」が最も多い。今後、関係機関と連携して歩道上に車両を駐車しないよう、地元住民に対して働きかけていく必要がある。</p>		
再度の事後評価の必要性	<p>・上記の改善措置等について今後適切に対応し、経過等を確認していく必要はあるものの、「事業効果の発現状況」にあるとおり、全体として事業目的は達成されているものと判断し、再度の事後評価は必要ないものとする。</p>		
今後に向けた留意点	<p>《同種事業の計画・調査の在り方》</p> <p>・当該事業は、最終事業費が当初計画時に比べ大幅に増加していることから、今後の同種事業においては、現地状況の調査をきめ細かく実施し、類似路線の供用済み区間の実績・事例を参考に計画を策定する必要がある。</p> <p>また、関連する事業の計画等について十分調整を行うことが重要である。</p> <p>《事業評価手法の見直し》</p> <p>—</p> <p>《同種事業の内容・手法等の在り方》</p> <p>・当該事業は、平成8年度に策定された青森市雪処理10ヶ年計画の流雪溝計画を支援するため当初計画の一部を変更し事業を進めたものである。</p> <p>今後、同様な場合では、別事業(雪寒対策)も事業化し街路事業と同時に行うことも考えられる。ただし、効率的な事業の選択をすべきであり、工事が輻輳することによる交通混雑などについても検討する必要がある。</p> <p>・未整備地区である当該工区の東側については、野内方面の整備に関するアンケート結果で約半数が整備を望んでおり、また、当該地区の住民の約7割も整備を望んでいることから、効率的かつ重点的な整備を図っていく必要がある。</p>		
特記事項	—		