

# 公共事業再評価調査

整理番号 H25-7

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	017-734-9651
		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	道路改築事業	事業主体	<input checked="" type="radio"/> 県 <input type="radio"/> 市町村 <input type="radio"/> その他 ( )																																																		
事業名	県道改築事業	地区名等	八戸野辺地線 駒沢	市町村名	三沢市																																																
事業方法	<input type="radio"/> 国庫補助 <input checked="" type="radio"/> 交付金 <input type="radio"/> 県単独 財源・負担区分 <input checked="" type="radio"/> 国 65 % <input checked="" type="radio"/> 県 35 % <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 %																																																				
採択年度	平成 11 年度 ( 用地着手 平成 17 年度 / 工事着手 平成 20 年度)																																																				
終了予定年度	平成 28 年度 ( 平成 23 年 11 月 工期変更 (再評価時 平成 24 年度)																																																				
事業目的	<p>主要地方道八戸野辺地線は、国道45号との交差点を起点とし、上北郡東北町を經由し同郡野辺地町に至る県南地域と上北郡北部を結ぶ主要幹線道路である。また、生活道路としての機能を有するとともに、三沢空港へのアクセス道としても重要な役割を担っている。当該区間は急勾配、急カーブが存在する隘路区間となっているため、安全で円滑な交通確保を目的とし当該バイパス事業を実施している。</p> <p>【計画名称】 社会資本総合整備計画（被災地における創造的復興を推進し、防災・減災機能の強化を図る道づくり）</p> <p>【成果目標】 被災市町の策定する復興計画において、復興に資する事業として位置付けられた道路事業の整備率を50%（H27末）に増加</p>																																																				
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時</th> <th>再々評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>1,840 m</td> <td>1,840 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.5(12.0) m</td> <td>6.5(12.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,840 m</td> <td>1,840 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>21,120 m<sup>2</sup></td> <td>21,120 m<sup>2</sup></td> <td>0 m<sup>2</sup></td> </tr> </tbody> </table> <p>事業計画については再評価時と比較して変更はないが、構造物基礎部の支持力不足への追加対応（セメント安定処理等）や軟弱地盤による盛土量の増加等により総事業費が増額となっている。</p>					区 分	再評価時	再々評価時	増 減	計画延長	1,840 m	1,840 m	0 m	計画幅員	6.5(12.0) m	6.5(12.0) m	0 m	改良工	1,840 m	1,840 m	0 m	舗装工	21,120 m <sup>2</sup>	21,120 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>																												
区 分	再評価時	再々評価時	増 減																																																		
計画延長	1,840 m	1,840 m	0 m																																																		
計画幅員	6.5(12.0) m	6.5(12.0) m	0 m																																																		
改良工	1,840 m	1,840 m	0 m																																																		
舗装工	21,120 m <sup>2</sup>	21,120 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>																																																		
事業費	<p>○再評価時総事業費 1,200 百万円 (単位: 百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~22年度</th> <th>23年度</th> <th>24年度</th> <th>25年度</th> <th>小 計</th> <th>26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 1,515</td> <td>320</td> <td>1,835</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>( )</td> <td>② ( 495 )</td> <td>( 105 )</td> <td>( 600 )</td> </tr> <tr> <td>(平成23年11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>690</td> <td>66</td> <td>70</td> <td>50</td> <td>③ 876</td> <td>959</td> <td>⑤ 1,835</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 506 )</td> <td>( 23 )</td> <td>( 2 )</td> <td>( 0 )</td> <td>④ ( 531 )</td> <td>( 69 )</td> <td>⑥ ( 600 )</td> </tr> </tbody> </table>						~22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度~	合 計	計 画					① 1,515	320	1,835	(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	② ( 495 )	( 105 )	( 600 )	(平成23年11月変更)								実 績	690	66	70	50	③ 876	959	⑤ 1,835	(うち用地費)	( 506 )	( 23 )	( 2 )	( 0 )	④ ( 531 )	( 69 )	⑥ ( 600 )
	~22年度	23年度	24年度	25年度	小 計	26年度~	合 計																																														
計 画					① 1,515	320	1,835																																														
(うち用地費)	( )	( )	( )	( )	② ( 495 )	( 105 )	( 600 )																																														
(平成23年11月変更)																																																					
実 績	690	66	70	50	③ 876	959	⑤ 1,835																																														
(うち用地費)	( 506 )	( 23 )	( 2 )	( 0 )	④ ( 531 )	( 69 )	⑥ ( 600 )																																														

## 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)		47.7 % [③/⑤]	57.8 % [③/①]
			( 88.5 % ) [④/⑥]	( 107.3 % ) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 ( 1,635百万円)	53.6 %	64.3 %
	舗装工 ( 200百万円)	0 %	0 %	
		%	%	
説 明	今年度末の用地取得率は約9割を見込んでいるものの米軍用地との境界確定作業に時間を要している。用地解決部における工事を優先的に進めている状況であるが、軟弱地盤上における緩速載荷盛土に不測の時間と追加工費を費やさるなど、軟弱地盤対策を進めながら施工上の安全を確保している。			
問題点・ 解決見込み	米軍用地との境界確定作業に時間を要しているが、引き続き関係手続きを進めるとともに、用地解決部の部分供用を視野に事業効果の早期発現を目指している。			
事業効果 発現状況	(部分供用なし)			

(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> <p>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進めていくことが必要とされている。</p> <p>従来からの事業評価手法を見直し、道路における防災機能の位置づけを再検討する機運が高まっている。</p>	<p>【県内の評価】</p> <p>自動車交通への依存度が高い本県にとって、道路整備に対する根強い要望がある。</p> <p>東日本大震災(H23.3.11)を契機として、これまで道路に必要とされてきた通行機能に加えて、災害発生時の防災機能(緊急物資輸送や避難路等)確保の重要性が再認識されている。</p>	
	当地区における評価	<p>県南と上北地方を連絡する重要な路線であるとともに、周辺地域住民の生活道路としても利用されていることから、道路利用者の安全確保のため、地元三沢市から早期の道路整備が求められている。</p>		
必要性	<p>当該路線は県管理道であるため、県が事業主体となって整備する必要があるため、災害対策基本法に基づく第1次緊急輸送道路に位置づけられている。当該区間の現道部は急勾配(Imax=7.0%)、急カーブ(Rmin=45m)が存在する隘路区間となっているため、年間を通じた走行安全性の確保が課題となっている。これらの課題解決のため、当該区間は県が定める社会資本総合整備計画(被災地における創造的復興を推進し、防災・減災機能の強化を図る道づくり)に基づき、堆雪幅を含む車道幅員の拡幅、急勾配・急カーブ箇所の解消、歩道整備を進めている。</p>		a. b	
適時性	<p>第1次緊急輸送道路としての本路線の重要性から、当該区間の整備を含め路線全体としての年間を通じた通行機能確保や定時性確保、道路規格の不連続性解消に向けて計画的に進めていく必要がある。また、当該区間の整備は「三沢市復興計画」にも位置づけられていることから、当該計画期間である平成29年度を目指した計画的な整備が必要である。</p> <p>三沢市復興計画(平成29年度まで)：当該区間は「災害に強い都市基盤づくり」の具体施策として位置づけられている。</p>		a. b	
地元の推進体制等	<p>地元三沢市からは重点道路事業として要望されている。</p>		a. b	
効率性	<p>「三沢市復興計画」において、平成25年度からの5年間は『復興期』として位置づけられ、災害に強いまちづくりを推進し、併せて未来に向けた創造的復興を図る期間として位置づけられていることから、当該区間の整備は当該計画実現のための根幹となる事業である。また、交通拠点である東北新幹線七戸十和田駅へのアクセス道路としても位置づけられていることから、ボトルネック箇所の解消(当該区間の整備)により、東北新幹線新青森駅開業と合わせた高速交通体系への広域的アクセスの向上が期待でき、さらに、交通拠点形成により本県の重要な観光資源である小川原湖の観光振興等が図られる。</p>			

(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	1,079 百万円	1,751 百万円	672 百万円
	(2) 維持修繕費	177 百万円	129 百万円	△ 48 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	1,256 百万円	1,880 百万円	624 百万円
便益項目(B)	(1) 走行時間短縮便益	6,177 百万円	3,190 百万円	△ 2,987 百万円
	(2) 走行費用減少便益	321 百万円	350 百万円	29 百万円
	(3) 交通事故減少便益	-54 百万円	-154 百万円	△ 100 百万円
	(4) 冬期便益	百万円	1,050 百万円	1,050 百万円
	(5) 防災便益	百万円	百万円	0 百万円
	総便益(B)	6,444 百万円	4,436 百万円	△ 2,008 百万円
	地域修正係数(φ)	-	1.461	
	修正総便益(B')	- 百万円	6,481 百万円	6,481 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	5.13	2.36	
	修正費用便益比(B'/C)	-	3.45	
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> <p>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)</p> <p>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
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> <p>交通量見直しによる下方修正(計画交通量:10,525台→7,709台)</p> <p>検討年数の見直し(40年→50年、費用便益マニュアルの改正)</p> <p>車種別時間価値原単位の下方修正(費用便益マニュアルの改正)</p> <p>地域修正係数の新たな導入(平成22年3月)「南部地方生活圏1.461」</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	<b>【コスト縮減の検討状況】</b> 路盤材、舗装合材に再生材を使用し、経費の縮減を図ることとしている。また、排水施設等の小規模構造物については、工場製品（二次製品）を使用することにより、工期の短縮及び経費の縮減を図っている。	a. b
代替案	<b>【代替案の検討状況】</b> 当該地区は、東側が高台、西側が低地の地形となっていることから、いずれの方向にルートをシフトしても土工バランスが悪くなることによる不経済性が増すことや隣接地へのアクセスが困難となることなどから、現道を貫く実施中のバイパス案が最適である。	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	<b>【住民ニーズの把握方法】</b> 三沢市より整備促進の要望が出されている。	<b>【住民ニーズ・意見】</b> 三沢空港へのアクセス利便性の向上や道路利用者の安全確保のため、当該工区の早期整備が求められている。	a. b
環境影響への配慮	<b>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</b> (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 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。 埋蔵文化財の現地確認を行う。 低騒音・低振動仕様の重機を使用する。 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する。		a. b
地域の立地特性	(地域指定) 農村地域工業導入促進地区、農業振興地域 (災害の記録) なし (危険箇所情報) なし 上北道路(平成25年3月供用開始)や第二みちのく有料道路へのアクセス道 三沢空港、米軍基地へのアクセス道		

## 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	事業の進捗状況及び費用対効果分析の要因変化が「B」評価であるものの、第1次緊急輸送道路における隘路区間を解消することの防災上の重要性や「三沢市復興計画」の確実な実現を図る必要があることから、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
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)