

# 公共事業再評価調書

整理番号 H28-3

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	<input type="radio"/> 未着工 <input type="radio"/> 長期継続 ( 年) <input type="radio"/> 再評価後 ( 年) <input checked="" type="radio"/> その他 (計画変更)
---------	---

## 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 29 年度 (平成 28 年 3 月工期変更 (再々評価時 平成 28 年度))				

**事業目的**  
 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、上北郡東北町を経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。  
 【計画名称】青森県の道づくり基本方針(平成14年度策定) 交流促進と連携強化を支援するあもりの道づくり  
 【計画目標】①生活・経済圏の連携強化 ②農水産品の都市への円滑な輸送  
 ③国土保全を担う中山間地域と都市の支援 ④交通拠点へのアクセス性強化  
 ⑤救急医療体制の支援

主な内容	区 分	再々評価時	再評価時(3回目)	増 減
	計画延長	1,840 m	1,360 m	△ 480 m
	計画幅員	6.5(12.0) m	6.5(12.0) m	0 m
	改良工	1,840 m	1,360 m	△ 480 m
	舗装工	21,120 m <sup>2</sup>	15,610 m <sup>2</sup>	△ 5,510 m <sup>2</sup>

(事業量や総事業費の増減に係る説明等を記載)  
 ・起点側の480m区間に、筆界未定により取得に長期間を要し、計画上記回させることが困難な箇所がある。この480m区間は完成供用の目的が立たない状況であることから、本計画から分離して計画延長を短縮し、現在整備中の1,360m区間へ重点投資して早期の効果発現を図る。分離した区間については、用地取得の目的や社会情勢の状況を勘案の上、再度事業化への可否を判断していく。

事業費	○当初計画時総事業費 1,835 百万円 (単位：百万円)							
		～25年度	26年度	27年度	28年度	小 計	29年度～	合 計
	計 画					① 1,625	91	1,716
	(うち用地費) 〈 年 月変更〉	( )	( )	( )	( )	② ( 534 )	( 30 )	( 564 )
実 績	876	95	220	200	③ 1,391	325	⑤ 1,716	
(うち用地費)	( 531 )	( 0 )	( 28 )	( )	④ ( 559 )	( 5 )	⑥ ( 564 )	

## 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)		81.1 % [③/⑤]	85.6 % [③/①]
			( 99.1 % ) [④/⑥]	( 104.7 % ) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 ( 1,566百万円)	88.8 %	93.8 %
	舗装工 ( 150百万円)	0.0 %	0.0 %	
		%	%	
説 明	起点部の用地については、筆界未定により用地取得には長期間を要するとの見解が示されている。事業効果を早期に発現させるため、用地解決部における工事を優先的に進め、用地未解決部を当該計画から分離することで事業の円滑な進捗が図られる。			
問題点・ 解決見込み	用地解決部についての部分供用を目指すことにより、事業効果を早期に発現させる。今回事業を分離した区間については、地元三沢市と再度協議し、用地の確保が見込まれる時点で再度事業化への可否を判断していく。			
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	<b>【全国の評価】</b> 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ある社会経済活動を可能とするために、選択と集中の方針の下、道路の持つストック効果を最大限に発揮させるよう整備を進めるとともに、地域の災害等のリスクを低減させるための道路整備を推進することが必要とされている。	<b>【県内の評価】</b> 自動車交通への依存度が高い本県では、道路整備に対する根強い要望がある。 東日本大震災を契機として、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。	
	当地区における評価	当該路線の整備は、東日本大震災から復興を目指す三沢市の復興計画に位置付けられており、災害に強く市民が安心して暮らすことができる待ちづくりに寄与するものである。また、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。 三沢市復興計画（平成29年度まで）：当該工区は「災害に強い都市基盤づくり」の具体施策として位置付けられている。		
必要性	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。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。当該工区の現道部は急勾配（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ため、当該工区は県が定める社会資本総合整備計画に基づき、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、歩道整備を進める必要がある。		a b	
適時性	第1次緊急輸送道路としての本路線の重要性から、当該工区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、当該工区の整備は「三沢市復興計画」にも位置付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。		a b	
地元の推進体制等	当該工区の整備は「三沢市復興計画」に位置付けられており、緊急時の支援・物資供給網の視点から広域的な交通・物流ネットワークを構築するため整備が求められている。		a b	
効率性	当該路線は、交通拠点である三沢空港や第二みちのく有料道路（東北自動車道八戸線）及び上北道路へのアクセス道路としても位置付けられていることから、ボトルネック箇所の解消（当該工区の整備）により高速交通体系への広域的アクセスが向上するなど、道路の持つストック効果が発揮される。			

(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	1,751 百万円	1,754 百万円	3 百万円
	(2) 維持修繕費	129 百万円	100 百万円	△ 29 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	1,880 百万円	1,854 百万円	△ 26 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	3,190 百万円	1,987 百万円	△ 1,203 百万円
	(2) 走行費用減少便益	350 百万円	119 百万円	△ 231 百万円
	(3) 交通事故減少便益	-154 百万円	-119 百万円	35 百万円
	(4) 冬期便益	1,050 百万円	793 百万円	△ 257 百万円
	(5) 防災便益	百万円	百万円	0 百万円
	総便益	4,436 百万円	2,780 百万円	△ 1,656 百万円
	地域修正係数(φ)	1.461	1.461	
	修正総便益(B')	6,481 百万円	4,062 百万円	△ 2,419 百万円
費用便益比	費用便益比(B/C)	2.36	1.50	
	修正費用便益比(B'/C)	3.45	2.19	
費用対効果分析 (B/C)	<b>【費用対効果分析手法】</b> （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）			a b
計画時との比較	<b>【計画時との比較における要因変化】</b> 計画変更に伴う走行時間短縮便益の減少			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	【代替案の検討状況】 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変更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	【住民ニーズの把握方法】 三沢市から整備促進の要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 三沢空港や第二みちのく有料道路及び上北道路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	【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 ○ 海域環境の改変 ● 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 ○ 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。 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。		(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1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	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、「三沢市復興計画」の確実な実現や第1次緊急輸送道路における隘路区間を解消する必要があることから、事業効果の早期発現を優先させるため一部区間を分離した道路計画とし、対応方針は「計画変更」とした。
備考	【計画変更の内容】 ・計画延長 L=1,840m→1,360m (△480m) ・事業費 C=1,835百万円→1,716百万円 (119百万円)

## 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)