

公共事業再評価調査

整理番号 H20 - 8

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 (10 年)	再評価後 (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 其他 ()																																																
事業名	緊急道路建設整備事業	地区名等	八戸野辺地線 駒沢 市町村名 三沢市																																																
事業方法	国庫補助 県単独 財源・負担区分	国 55 % 県 45 % 市町村 % 其他 %																																																	
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 24 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)																																																		
事業目的	<p>・主要地方道八戸野辺地線は、八戸市の国道45号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重要な幹線道路であるとともに、地域の生活道路である。また、三沢空港へのアクセス道路として重要な役割を担うものである。当該区間は、急勾配(Imax=7.0%)、急カーブ(Rmin=45m)で道路線形が悪いことから交通の隘路となっている。このため、安全で円滑な交通の確保を目的として、3種2級、設計速度60km/hの規格でバイパス事業を実施している。</p>																																																		
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>1,840 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</td> <td>21,120 m</td> <td>0 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>・事業計画については、当初計画時と比較して変更はない。</p>			区 分	当初計画時	再評価時	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	21,120 m	0 m																												
区 分	当初計画時	再評価時	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	21,120 m	0 m																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 1,200 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~ 17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>小 計</th> <th>21年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>857</td> <td>343</td> <td>1,200</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(343)</td> <td>(137)</td> <td>(480)</td> </tr> <tr> <td>年 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>130</td> <td>145</td> <td>106</td> <td>100</td> <td>481</td> <td>719</td> <td>1,200</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(71)</td> <td>(112)</td> <td>(98)</td> <td>(55)</td> <td>(336)</td> <td>(144)</td> <td>(480)</td> </tr> </tbody> </table>				~ 17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度~	合 計	計 画					857	343	1,200	(うち用地費)	()	()	()	()	(343)	(137)	(480)	年 月変更								実 績	130	145	106	100	481	719	1,200	(うち用地費)	(71)	(112)	(98)	(55)	(336)	(144)	(480)
	~ 17年度	18年度	19年度	20年度	小 計	21年度~	合 計																																												
計 画					857	343	1,200																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(343)	(137)	(480)																																												
年 月変更																																																			
実 績	130	145	106	100	481	719	1,200																																												
(うち用地費)	(71)	(112)	(98)	(55)	(336)	(144)	(480)																																												

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 (うち用地費)		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗
			40.1 % [/]	56.1 % [/]
			(70 %) [/]	(98 %) [/]
	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (489百万円)	7.6 %	10.6 %
	舗装工 (123百万円)	0 %	0 %	
説 明	<p>・今年度末の用地進捗率は70%の見込みであり、今後は用地取得の早期完了を図り、計画的に整備を進める。</p>			
問題点・解決見込み	<p>・用地取得に当たっては、米軍用地に関連して筆界未定箇所があり手続きに一定の期間を要する。現在、手続きを進めており、早期解決を図ることとしている。</p>			
事業効果 発現状況	<p>(部分供用なし)</p>			

(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15年10月に閣議決定された「社会資本整備重点計画」では、道路整備事業について、透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図ることとしている。 	<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"> ・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、三沢市から重点事業として、早期の道路整備が強く求められている。 		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該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行う必要がある。 ・災害対策基本法に基づく緊急輸送道路ネットワーク計画の中で第1次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・当該工区は、急勾配、急カーブで道路線形が悪いことから交通の隘路となっており、交通利用者の安全性を確保するために早期に整備する必要がある。 			(a) . b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> ・三沢市では、むつ小川原開発計画や航空自衛隊三沢基地、三沢米軍基地などに関わる街として、安全・安心な街づくり・店づくりを目指して「アメリカ村」計画を進めている。 			(a) . b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> ・今年度末の用地進捗率は約70%が見込まれており、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。 ・三沢市から重点事業として道路整備の要望が出されている。 			(a) . b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・第1次緊急輸送道路として、地震等の災害時において重要な役割を担う。 ・地域の交通利便性の向上が図られるとともに、沿道環境の改善に寄与する。 ・三沢空港へのアクセスの向上に寄与する。 			

(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	- 百万円	1,079 百万円	- 百万円
	(2) 維持修繕費	- 百万円	177 百万円	- 百万円
	(3)	- 百万円	百万円	- 百万円
	(4)	- 百万円	百万円	- 百万円
	(5)	- 百万円	百万円	- 百万円
	総費用	- 百万円	1,256 百万円	- 百万円
便益項目 (B)	(1) 走行時間短縮便益	- 百万円	6,177 百万円	- 百万円
	(2) 走行費用減少便益	- 百万円	321 百万円	- 百万円
	(3) 交通事故減少便益	- 百万円	-54 百万円	- 百万円
	(4)	- 百万円	百万円	- 百万円
	(5)	- 百万円	百万円	- 百万円
	総便益	- 百万円	6,444 百万円	- 百万円
B / C			5.13	
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"> ・公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(平成16年2月 国土交通省) ・費用便益分析マニュアル(平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) 			(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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業採択時が県単独事業のため、当初計画時に費用対効果分析は行っていない。 			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。 ・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"> ・当該地区は、東側が高台、西側が低地の地形となっており、比較ルートとしては、左にシフトしても、右にシフトしても土工バランスが悪いことや隣接へのアクセスが困難になり、いずれも経済的に不利となるため、現道を貫く平面線形・縦断線形を改善する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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三沢市より整備促進の要望が出されている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三沢空港へのアクセス性の向上や道路利用者の安全確保のため、早期の道路整備を求めている。 	(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>高架構造物の建設</td> <td>海底・海中建造物の設置や建設</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。 ・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。 		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、豪雪地帯、積雪寒冷特別地域に指定されている。 ・当該工区北側には、三沢空港を配し、十和田湖や下北半島観光への「空の玄関口」となっている。 														

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"> ・事業の進捗状況の項目に阻害要因が有り「B」評価となっているものの、三沢空港へのアクセス機能を有するなど、本路線の持つ重要性や地域特性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				