

公共事業再評価調査

整理番号 H23-12

| | | | |
|-------|-----------|--------|------------------------|
| 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 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 | 道路事業 | 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 (県道改築事業) | 地区名等 | 八戸大野線 田代 | 市町村名 | 八戸市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 14 年度 (用地着手 平成 14 年度 / 工事着手 平成 15 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 | 主要地方道八戸大野線は、八戸市を起点とし、階上町、岩手県軽米町を経て岩手県洋野町(旧大野村)に至る、延長約19.1kmの幹線道路である。 本路線は平成17年の市町村合併により八戸市南郷区となったことから沿線住民が八戸市街地の公共施設等へ向かうライフラインであること、また、沿線市街地の周辺には八戸市民病院もあり、沿線や岩手県北部の住民も通っていることから市街地との連携強化を図る上でも重要な路線である。 しかしながら田代工区は、車道幅員が狭小(Wmin=4.0m)のため車輻のすれ違いが困難であるとともに近接小学校の通学路となっているが歩道も未整備であるため、バイパス事業を実施し安全で円滑な交通の確保を図るものである。(3種2級、設計速度60km/h) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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>1,720 m</td> <td>1,720 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>1,720 m</td> <td>1,720 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>20,640 m²</td> <td>20,640 m²</td> <td>0 m²</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | 区 分 | 当初計画時 | 再評価時 | 増 減 | 計画延長 | 1,720 m | 1,720 m | 0 m | 計画幅員 | 6.5(12.0) m | 6.5(12.0) m | 0 m | 改良工 | 1,720 m | 1,720 m | 0 m | 舗装工 | 20,640 m ² | 20,640 m ² | 0 m ² | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 区 分 | 当初計画時 | 再評価時 | 増 減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画延長 | 1,720 m | 1,720 m | 0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画幅員 | 6.5(12.0) m | 6.5(12.0) m | 0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 改良工 | 1,720 m | 1,720 m | 0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 舗装工 | 20,640 m ² | 20,640 m ² | 0 m ² | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 | ○当初計画時総事業費 1,219 百万円 (単位:百万円) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~20年度</th> <th>21年度</th> <th>22年度</th> <th>23年度</th> <th>小 計</th> <th>24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 1,108</td> <td>111</td> <td>1,219</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>② (94)</td> <td>(9)</td> <td>(103)</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>651</td> <td>100</td> <td>152</td> <td>156</td> <td>③ 1,059</td> <td>160</td> <td>⑤ 1,219</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(101)</td> <td>(0)</td> <td>(0)</td> <td>(2)</td> <td>④ (103)</td> <td>()</td> <td>⑥ (103)</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | ~20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 小 計 | 24年度~ | 合 計 | 計 画 | | | | | ① 1,108 | 111 | 1,219 | (うち用地費) | () | () | () | () | ② (94) | (9) | (103) | 〈 年 月変更〉 | | | | | | | | 実 績 | 651 | 100 | 152 | 156 | ③ 1,059 | 160 | ⑤ 1,219 | (うち用地費) | (101) | (0) | (0) | (2) | ④ (103) | () | ⑥ (103) |
| | ~20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 小 計 | 24年度~ | 合 計 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 画 | | | | | ① 1,108 | 111 | 1,219 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (うち用地費) | () | () | () | () | ② (94) | (9) | (103) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 〈 年 月変更〉 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実 績 | 651 | 100 | 152 | 156 | ③ 1,059 | 160 | ⑤ 1,219 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (うち用地費) | (101) | (0) | (0) | (2) | ④ (103) | () | ⑥ (103) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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 |
| | | | 86.9 % [③/⑤] (100 %) [④/⑥] | 95.6 % [③/①] (109.6 %) [④/②] |
| | 主要工種 毎割合 (事業費) | 改良工 (1,119 百万円) | 90.4 % | 99.5 % |
| | | 舗装工 (100 百万円) | 47.0 % | 51.6 % |
| 説 明 | 平成22年度末での用地進捗率は約98%で、平成23年度末で用地取得の完了見込みとなることから、今後は計画的に工事を進め、早期完成を図る。 | | | |
| 問題点・ 解決見込み | — | | | |
| 事業効果 発現状況 | 平成20年度までにバイパス終点側延長L=560mを部分供用しており、隘路区間が解消され、円滑な交通の確保が図られている。 | | | |

(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 | 【全国の評価】 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図ることが必要とされている。 | 【県内の評価】 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、冬期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 | 本路線は旧南郷村と合併した八戸市南郷地区と八戸市街地までを連絡する生活道路であることから、沿線住民及び岩手県北部の住民にとって八戸市街地や3次医療施設である八戸市民病院等の公共施設までのアクセスとして重要性が増している。 | |
| 必要性 | 当該工区は車道幅員が狭小のため、車両同士のすれ違いに支障をきたしていると共に小学校までの通学路となっているが歩道が未整備のため、早期の改善が求められている。 | | (a)・b |
| 適時性 | 今後、着実な事業展開が見込めることから、従来から整備について要望がなされていた当該工区の整備を推進する必要がある。 | | (a)・b |
| 地元の推進体制等 | 用地取得が完了見込みであり、地域住民からは事業に対する理解が得られ、当該地区の早期完成が望まれている。 | | (a)・b |
| 効率性 | 本路線の整備により、八戸市街地と八戸市南郷地区の交通の円滑化が図られることから合併効果の発現に寄与するものである。 | | |

(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 | 1,281 百万円 | 1,281 百万円 |
| | (2) 維持修繕費 | 百万円 | 130 百万円 | 130 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 | - 百万円 | 1,411 百万円 | 1,411 百万円 |
| 便益項目 (B) | (1) 走行時間短縮便益 | 百万円 | 2,050 百万円 | 2,050 百万円 |
| | (2) 走行費用減少便益 | 百万円 | 96 百万円 | 96 百万円 |
| | (3) 交通事故減少便益 | 百万円 | -44 百万円 | △ 44 百万円 |
| | (4) 冬期便益 | 百万円 | 574 百万円 | 574 百万円 |
| | (5) 防災便益 | 百万円 | 1,623 百万円 | 1,623 百万円 |
| | 総便益(B) | - 百万円 | 4,299 百万円 | 4,299 百万円 |
| | 地域修正係数(Φ) | - | 1.461 | |
| | 修正総便益(B') | - 百万円 | 6,281 百万円 | 6,452 百万円 |
| 費用便益比 | 費用便益比(B / C) | | 3.05 | |
| | 修正費用便益比(B' / C') | - | 4.45 | |
| 費用対効果分析 (B/C) | 【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 青森県 県土整備部 道路課) | | | (a)・b |
| 計画時との比較 | 【計画時との比較における要因変化】 事業着手時点において交付金事業として着手したことから費用対効果分析は実施していない。 | | | a / b |

(4) コスト縮減・代替案の検討状況

(A)・B・C

| | | |
|-------|---|------|
| コスト縮減 | 【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。 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】 比較ルートとしては、現道拡幅が考えられるが現道部は人家連坦していることから多くの家屋移転が生じるなど住民への影響が大きく、経済的に最も安価であるバイパス案である実施中のルートが最適である。 | 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】 八戸市から早期整備が要望されている。 | 【住民ニーズ・意見】 当該区間は、現道の車道幅員が狭小のため車輛のすれ違いに支障をきたしており、円滑な交通と歩行者の安全を確保するためにも、早期の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 (水系や水辺の変更) 流末部に流速調整池を設置し、下流域の山地斜面谷部の浸食の防止を図る。 | | a. b |
| 地域の立地特性 | — | | |

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 | 全ての項目が「A」評価である他、合併市町村における連携強化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 (林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る) |
| 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) |