

# 公共事業再評価調書

整理番号	R5-18
------	-------

担当部課名	県土整備部 都市計画課	電話番号	017-734-9682
		E-MAIL	toshikei@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	街路事業	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	地区名等	3・3・8号 白銀市川環状線 (尻内)	市町村名	八戸市																																																
事業方法	<input checked="" type="radio"/> 国庫補助 <input checked="" type="radio"/> 交付金 <input checked="" type="radio"/> 県単独         財源・負担区分 <input checked="" type="radio"/> 国 55 % <input checked="" type="radio"/> 県 30 % <input checked="" type="radio"/> 市町村 15 % <input type="radio"/> その他 %																																																				
採択年度	平成 26 年度 (用地着手 平成 27 年度 / 工事着手 平成 29 年度)																																																				
終了予定年度	令和 8 年度 (令和 4 年 1 月 工期変更 <当初計画時 令和 3 年度>)																																																				
事業目的	<p>本路線は、八戸市の市街地を迂回する環状道路であり、市の中心部に集中する交通を分散することにより、慢性化している中心市街地の交通渋滞を緩和する役割を担っている。</p> <p>また、沿線には広域交通拠点である東北新幹線八戸駅、八戸自動車道八戸IC・八戸北IC、物流拠点である重要港湾八戸港、第三次救急医療施設である八戸市民病院が立地しており、それらへの重要なアクセス道路ともなっている。</p> <p>当該工区の整備により、一級河川馬淵川により分断されていた市街地の連絡が可能となり、東北新幹線八戸駅と八戸自動車道八戸ICが直接結ばれるなど、八戸市の産業の活性化や市民生活の利便性向上が図られるものである。</p>																																																				
主な内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>当初計画時(H26)</th> <th>再評価時(R5)</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>1,370 m</td> <td>1,340 m</td> <td>△ 30 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>22 m</td> <td>23.5 m</td> <td>1.5 m</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>266 m</td> <td>283 m</td> <td>17 m</td> </tr> <tr> <td>道路工</td> <td>1,104 m</td> <td>1,057 m</td> <td>△ 47 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>(事業量や総事業費の増減に係る説明等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路改良区間は令和3年度より国庫補助事業(無電柱化)に移行。橋梁区間は引き続き交付金事業で実施。</li> <li>計画幅員の増減は歩道幅員の変更(2.5→3.5m)等による。その他延長等の増減は詳細設計の結果による。</li> <li>総事業費については、地質調査及び詳細設計の結果、橋梁整備費が増額になったこと、沈下防止のため軟弱地盤対策を追加したこと等が増加の要因となっている。</li> </ul>					区 分	当初計画時(H26)	再評価時(R5)	増 減	計画延長	1,370 m	1,340 m	△ 30 m	計画幅員	22 m	23.5 m	1.5 m	橋梁工	266 m	283 m	17 m	道路工	1,104 m	1,057 m	△ 47 m																												
区 分	当初計画時(H26)	再評価時(R5)	増 減																																																		
計画延長	1,370 m	1,340 m	△ 30 m																																																		
計画幅員	22 m	23.5 m	1.5 m																																																		
橋梁工	266 m	283 m	17 m																																																		
道路工	1,104 m	1,057 m	△ 47 m																																																		
事業費	<p>○当初計画時総事業費 7,200 百万円 (単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~R2年度</th> <th>R3年度</th> <th>R4年度</th> <th>R5年度</th> <th>小 計</th> <th>R6年度~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td>5,348</td> <td>1,800</td> <td>2,198</td> <td>1,846</td> <td>① 11,192</td> <td>2,308</td> <td>13,500</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 2,311 )</td> <td>( 40 )</td> <td>( 6 )</td> <td>( 122 )</td> <td>② ( 2,479 )</td> <td>( 3 )</td> <td>( 2,482 )</td> </tr> <tr> <td>&lt;令和4年1月変更&gt;</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>実 績</td> <td>5,561</td> <td>2,530</td> <td>1,634</td> <td>669</td> <td>③ 10,394</td> <td>3,106</td> <td>⑤ 13,500</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>( 2,314 )</td> <td>( 32 )</td> <td>( 20 )</td> <td>( 176 )</td> <td>④ ( 2,542 )</td> <td>( 0 )</td> <td>⑥ ( 2,542 )</td> </tr> </tbody> </table>						~R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	小 計	R6年度~	合 計	計 画	5,348	1,800	2,198	1,846	① 11,192	2,308	13,500	(うち用地費)	( 2,311 )	( 40 )	( 6 )	( 122 )	② ( 2,479 )	( 3 )	( 2,482 )	<令和4年1月変更>								実 績	5,561	2,530	1,634	669	③ 10,394	3,106	⑤ 13,500	(うち用地費)	( 2,314 )	( 32 )	( 20 )	( 176 )	④ ( 2,542 )	( 0 )	⑥ ( 2,542 )
	~R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	小 計	R6年度~	合 計																																														
計 画	5,348	1,800	2,198	1,846	① 11,192	2,308	13,500																																														
(うち用地費)	( 2,311 )	( 40 )	( 6 )	( 122 )	② ( 2,479 )	( 3 )	( 2,482 )																																														
<令和4年1月変更>																																																					
実 績	5,561	2,530	1,634	669	③ 10,394	3,106	⑤ 13,500																																														
(うち用地費)	( 2,314 )	( 32 )	( 20 )	( 176 )	④ ( 2,542 )	( 0 )	⑥ ( 2,542 )																																														

## 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
			77 % [③/⑤]	92.9 % [③/①]
			( 100 % ) [④/⑥]	( 102.5 % ) [④/②]
	主要工種 毎割合 (事業費)	橋梁工 ( 6,750 百万円)	65.2 %	81.0 %
	道路工 ( 4,228 百万円)	70.0 %	97.9 %	
	( 百万円)	%	%	
説 明	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地補償について、令和4年度未現在での未契約は1件のみであり、引き続き地権者との交渉を続けている。</li> <li>工事については、橋梁工において、下部工最後となる橋脚工事の際に岩盤の掘削が難航し、遅れが生じている。</li> <li>橋梁前後の道路工については概ね順調に進んでいる。</li> </ul>			
問題点・解決見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>残り1件の地権者については、出入り等の関係で交渉が難航しているが、今後は、土地収用法の適用も視野に入れて交渉を行っていく。</li> <li>橋脚工事については、岩盤掘削工法の追加検討と施工スケジュールの見直しを行い、引き続き整備促進に努める。</li> </ul>			
事業効果発現状況	(部分供用は無し)			

(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> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年5月に閣議決定された「第5次社会資本整備重点計画」では、国民が真の豊かさを実感できる社会を構築することを目的としており、そのために「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の3つの中長期的目的に資する社会資本を重点的に整備し、ストック効果の最大化を目指すとしてされている。</li> </ul> <p>【県内の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>街路事業は安全・安心な社会の確立、中心市街地等における都市の活力の再生・地域の活性化等を図るため、都市内交通及び広域交通の道路ネットワークを形成するものであるが、本県の街路整備率は58%であり、国平均66%や東北6県平均61%に比べ低い状況にあるため、街路整備に対する要望は非常に高い。(都市計画年報：R2.3.31現在)</li> </ul>
	当地区における評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>「八戸都市計画区域マスタープラン」のまちづくりの方針の中で、八戸自動車道八戸ICと八戸北ICを結ぶ本路線の整備推進が定められている。</li> <li>当地区は、東北新幹線八戸駅や八戸自動車道八戸ICに近い市街地に位置しているが、一級河川馬淵川で市街地が分断されているため周辺道路の交通渋滞が課題であり、当事業による渋滞緩和効果が期待されている。</li> </ul>
必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画決定されている道路である。</li> <li>県が管理・整備する主要地方道であり、都市内幹線道路である。</li> <li>青森県緊急輸送道路ネットワーク計画の中で、本路線は第1次緊急輸送道路に位置付けられている。</li> <li>東北新幹線八戸駅、八戸自動車道八戸IC・八戸北IC、重要港湾八戸港、第3次緊急医療施設である八戸市民病院へのアクセス道路である。</li> </ul>	a. b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> <li>3・3・8号白銀市川環状線の全体計画延長は約21kmであり、これまで全体の約8割が供用している。</li> <li>今回の尻内工区については、街路事業(都市計画事業)で整備を行う最後の工区であり、ミッシングリンク(欠けた環)となっていることから早期整備が強く望まれている。</li> </ul>	a. b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>毎年、八戸市からの重点要望において「整備促進」と「早期完成」が要望されている。</li> <li>都市計画決定時から現在に至るまで、事業に対する反対運動はない。</li> </ul>	a. b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> <li>3・3・8号白銀市川環状線については、残る北側の未整備区間は道路事業で整備が進められている。</li> <li>環状道路ネットワーク全体が完成すれば、物流機能や交通アクセスの更なる強化に繋がり、八戸市の産業の活性化や市民生活の利便性の向上が図られることから、連携して整備促進に努める必要がある。</li> </ul>	

(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(H26)	再評価時(R5)	増減
費用項目(C)	(1) 事業費	5,364 百万円	13,611 百万円	8,247 百万円
	(2) 維持管理費	59 百万円	134 百万円	75 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	5,423 百万円	13,745 百万円	8,322 百万円
受益項目(B)	(1) 走行時間短縮便益	20,154 百万円	15,125 百万円	△ 5,029 百万円
	(2) 走行経費減少便益	1,747 百万円	2,501 百万円	754 百万円
	(3) 交通事故減少便益	947 百万円	1,129 百万円	182 百万円
	(4) 冬期便益	5,628 百万円	百万円	△ 5,628 百万円
	(5)	百万円	百万円	0 百万円
	総便益	28,476 百万円	18,755 百万円	△ 9,721 百万円
	地域修正係数(φ)	1.461		百万円
	修正総便益(B')	41,603 百万円	百万円	41,603 百万円
	B / C	5.25	1.36	
	B' / C	7.67	-	
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"> <li>費用便益分析マニュアル(令和4年2月 国土交通省道路局、都市局)</li> <li>道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱(令和2年3月 県土整備部道路課)</li> </ul>			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"> <li>総事業費の増加、冬期便益及び県独自の受益項目である地域修正係数の除外により費用便益比は減少している。</li> </ul>			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、舗装材に再生材を使用し、経費の削減を図っている。 ・排水施設や小型擁壁は、工場製品を使用し工期の短縮及び経費の節減を図っている。	a. b
代替案	<b>【代替案の検討状況】</b> ・本路線は都市計画法に基づいて都市計画決定したルートであり、代替案はない。	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> ・都市計画決定の手続きにおいて、計画案の縦覧・意見書の募集を行っている。 ・事業説明会や用地交渉の際に、住民の意向を把握している。	<b>【住民ニーズ・意見】</b> ・地域住民からは、慢性化している渋滞の緩和のため、早期完成を望まれている。 ・八戸市の重点要望において、3・3・8号白銀市川環状線の早期全線開通の要望が毎年出されている。	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 ● 水系や水辺の改変 ○ 海域の改変 ● 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 ・低騒音、低振動型及び排出ガス対策仕様の建設機械を使用する。 ・産業廃棄物は再資源化施設等へ運搬し、適正なりサイクル処理に努める。	a. b	
地域の立地特性	(地域指定) 八戸都市計画区域 (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、当該事業は、八戸市の幹線道路ネットワークを構築する重要な都市計画事業であり、当該工区の完成は、中心市街地の慢性的な交通渋滞の緩和や、物流拠点・交通拠点へのアクセス向上などに必要な事業であるため、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)

## 《費用対効果分析説明資料》

事業名	街路事業(道路改築事業)	地区名等	3・3・8白銀市川環状線
-----	--------------	------	--------------

## 【費用対効果の算定内容】

## 1. 費用対効果の算定根拠

算定の考え方は「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(平成21年6月国土交通省)」による。また、具体の算定手法については、「費用便益分析マニュアル(令和4年2月 国土交通省道路局 都市局)」及び「道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱(令和2年3月 青森県)」によった。

本マニュアルにおいては、社会的余剰を便益(B)とし、整備に係る総費用及び維持修繕費を現在価値に割り引いたものを費用(C)として評価するものである。

再評価においては、技術指針の考え方により、「事業全体の投資効率性」と、再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を除いた「残事業の投資効率性」の両者による評価をするものとした。

## 2. 事業全体の投資効率性

(1)道路整備に要する費用(便益を算出する事業延長 L= 1.34 km)

○C:総費用= 13,745 百万円

## ○総費用算出根拠

道路整備に要する費用から消費税及び用地取得に要する費用を除いたものに、供用後50年間の維持管理費を加えたものを現在価値化したもの。

(単位:百万円)

費用区分	事業費	用地費	維持修繕費	総費用
単純合計	12,404	920	350	11,834
現在価値	13,727	116	134	13,745

## (2)道路整備による便益

○B:総便益= 18,755 百万円

## ○総便益算出根拠

道路整備によりもたらされる社会的余剰として、整備後50年間、各項目について整備があった場合の費用から整備がなかった場合の費用を除いた額を便益として、それぞれ現在価値化したものの合計。

(単位:百万円)

便益区分	時間短縮	走行費用減少	交通事故減少			総便益	地域修正係数	修正総便益
初年便益	903	148	71			1,122		
現在価値	15,125	2,501	1,129			18,755		

## 3. 残事業の投資効率性

(1)道路整備に要する費用(便益を算出する事業延長 L= 1.34 km)

○C1:総費用= 2,116 百万円

## ○総費用算出根拠

道路整備に要する費用から消費税及び用地取得に要する費用を除いたものに、供用後50年間の維持管理費を加えたものを現在価値化したもの。

(単位:百万円)

費用区分	事業費	用地費	維持修繕費	総費用
単純合計	2,099	0	350	2,449
現在価値	1,982	0	134	2,116

## (2)道路整備による便益

○B1:総便益= 18,755 百万円

## ○総便益算出根拠

道路整備によりもたらされる社会的余剰として、整備後50年間、各項目について整備があった場合の費用から整備がなかった場合の費用を除いた額を便益として、それぞれ現在価値化したものの合計。

(単位:百万円)

便益区分	時間短縮	走行費用減少	交通事故減少			総便益	地域修正係数	総便益
初年便益	903	148	71			1,122		
現在価値	15,125	2,501	1,129			18,755		

## 【費用対効果分析の結果】

(事業全体)

費用便益比 B/C(再評価時点・事業全体) = 18,755百万円 / 13,745百万円 = 1.36

(残事業)

費用便益比 B1/C1(再評価時点・残事業) = 18,755百万円 / 2,116百万円 = 8.86

第六次青森県環境計画  
 開発事業等における環境配慮指針チェック表  
 (土地の変更などの敷地整備や建築・建設段階)

(事業名 3・3・8白銀市川環状線 道路改築事業)

チェック欄	環境配慮指針	具体的な内容
	<b>1 土地・植生の改変(造成、敷地整備)段階での環境配慮</b>	
<input type="checkbox"/>	<b>(1)農林地等の緑地や植生の改変に係る環境配慮</b>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>改変計画地内に生育する希少種や貴重種、巨樹・巨木林、自然植生、湿原、景観木・花木などを良好な環境資源としてとらえ、その保全に努めるとともに、改変せざるを得ない場合には、改変区域外の生育適地に移植するなど希少種等の保存に努める。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>残存緑地や樹木・樹林などの周縁の植生の保全と確保に配慮する。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>農林地等の緑地や植生の改変に当たっては、緑地や植生が持つ水源かん養、表土保全、災害防止などの多面的機能の保全に努めるとともに、適切な植栽や緑化などの代替措置に努める。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>間伐などによって発生した林地残材については、有効利用や計画地内緑地などにおける小動物の生息場所への活用などに努める。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>冬期や豪雨・長雨の時期には、表土保全や表土流出防止などの観点から、大規模な樹木の伐採や地表植物の改変などをできるだけ避ける。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人工林の伐採に当たっては、水源かん養や表土保全、大気浄化などの多面的機能の維持・増進に配慮するとともに、生物の生息・生育環境の確保等の観点から特に必要な場所については落葉広葉樹林等の育成など、混交林、複層林化に努める。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緑化資材は郷土種の選定に努めることとし、外来種の侵入を抑制する。(新規)</li> </ul>	
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>(2)地形や地盤の改変に係る環境配慮</b>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形の改変に当たっては、自然地形を生かすように工夫し、できるだけ改変規模を低減するよう努めるとともに、地形が果たしてきた水資源保全、気候調節、景観形成などの役割に配慮し、それらに対する影響の低減に努める。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形の改変に当たっては、表土の一時貯留と保育、計画地内での公園や緑地などの植栽空間への活用など、表土の保全と活用に努める。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>表土の露出放置による土ぼこりなどの影響をできるだけ低減するよう努める。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形の改変に伴う土砂流出による河川や湖沼、海等の水質汚濁の防止や適切な沈砂池や緑地などの緩衝地の確保、地表面の露出放置の防止のための早期の植栽や緑化対策などに努める。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>表土の流出防止や土砂災害防止のため、雪解け時期や豪雨・長雨の時期における地形改変や表土の露出放置などはできるだけ避ける。</li> </ul>	
<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>埋蔵文化財包蔵地である場合は、その土地の保護・保全に配慮する。</li> </ul>	施工前に現地踏査や試掘調査等を実施するなど、文化財保護・保全に配慮している。
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>野外レクリエーション施設の整備、農地や草地開発等の実施に当たっては、できるだけ自然地形を活用した利用計画とし、地域の自然環境や自然景観の保全に配慮する。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>流通団地や工業団地、大規模ニュータウン等の大規模造成工事の実施に当たっては、小区画ごとに順次実施し、造成地の安定と緑地や植栽の育成に努める。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>造成などにより、大規模な法面や擁壁が生じないように十分配慮するとともに、多自然型工法などに努める。</li> </ul>	
<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地盤や岩盤の掘削などを行う場合には、地下水脈の分断に十分配慮し、湧水や地下水の保全に努める。</li> </ul>	土質調査により地下水位等を確認し、地下水に影響しないよう努めている。
<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地盤の掘削、軟弱地盤地での地盤安定化のための地下水の排水や地盤凝固剤の注入などを行う場合には、周辺地域での地盤沈下や地下水汚染などの防止に配慮する。</li> </ul>	事前に土砂のサンプリングを行い、セメント改良による有害物質が発生しないか調査を行い、周辺地域での汚染防止に努めている。
<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>盛土や土砂の埋立てを行う場合には、搬入する土砂の性状などに十分配慮し、有害物質などが含まれる土砂等の使用を避けるとともに、周辺土壌や地下水の汚染防止に努める。</li> </ul>	盛土に使用する土砂は施工前に性状等を確認し、周辺土壌等の汚染防止に努めている。
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>(3)水系や水辺の改変に係る環境配慮</b>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>尾根筋などの分水界や源流域の改変はできるだけ避け、改変する場合でも、極力自然地形を生かすように配慮する。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>河道の変更や新水路の設置を行う場合には、下流での流況や自然環境への影響に配慮する。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の水循環を保全するため、河道からの地下浸透機能や伏流水の確保及び保全に適切に配慮した護岸や河床の整備に努める。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>伏流水等の流動や自然排水など自然状態での水循環の保全や用水の確保等に努める。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路等の整備に当たっては、トンネル化やオープンカットなどに伴う伏流水や地下水の流路の分断を防止し保全に努める。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>水辺の自然環境の分断防止に努め、連続性の確保と創出に配慮する。</li> </ul>	
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>水辺の自然環境や緑地の保全、流水や落水の有する水質浄化機能などの保全及び向上に努める。</li> </ul>	

## (事業名 3・3・8白銀市川環状線 道路改築事業)

チェック欄	環境配慮指針	具体的な内容
<input type="checkbox"/>	・ 瀬や淵、落水、河川敷など、多様な河川環境を持つ水環境の再生や創出に努め、魚類などの水生生物の生息・生育環境の保全と創造に努める。	
<input type="checkbox"/>	・ 堰や堤防、落差工などの設置により河川流路を遮断する場合は、魚類などの水生生物の遡上や移動を妨げないよう魚道の設置などに努める。	
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 地域の自然や河川環境に適した多自然川づくりなどにより、身近に自然とふれあえる場の確保に努めるとともに、橋梁などの設置に当たっては、地域の景観に配慮する。	上部工色彩を地域の景観に調和するよう配慮している。
<input type="checkbox"/>	・ ダムなどの大規模な水面を持った池や湖沼を造成する場合には、流量や水質、河川の水温や周辺気温の変化、土砂の流出など、地域の自然環境への影響に配慮する。	
<input type="checkbox"/>	・ 水位の変動に伴う湖岸の侵食、表土の露出など、生態系や自然景観への影響に配慮する。	
<input type="checkbox"/>	・ 多様な湖岸環境の保全と創出、中洲や浮島などの造成により、水辺の自然環境の向上や水質浄化などに努める。	
<input type="checkbox"/>	・ 埋立てなどの水面開発や養殖施設の設置などを行う場合は、水質汚濁の防止に配慮し、地域の良好な水辺景観の保全に配慮する。	
<input type="checkbox"/>	・ 大規模施設などの建築に当たっては、水辺からの景観に十分配慮した建築物の配置やデザインなどの工夫に努める。	
<input type="checkbox"/>	<b>(4) 海域の改変に係る環境配慮</b>	
<input type="checkbox"/>	・ 海岸などの護岸整備を行う場合は、沿岸域の自然環境の分断防止に努め、多自然型工法等の活用により自然の連続性や親水性の確保に努める。	
<input type="checkbox"/>	・ 海岸や海域環境の変更に伴う潮流の変化など海象条件の変化による海域生態系への影響防止に努める。	
<input type="checkbox"/>	・ 埋立てや干拓、堤防の設置やしゅんせつなどによる土砂や底質の自然環境へ流出、潮流の変化による沿岸の侵食や堆積作用の変化など、海象条件の変化による海域生態系や水質への影響の防止に努める。	
<input type="checkbox"/>	・ 海岸線の変更、防波堤や消波ブロックなどを設置に当たっては、海岸景観の保全と周辺の地域景観との調和に配慮する。	
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>(5) 建設機械の稼働に係る環境配慮</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 重機の使用に伴う排ガスや騒音・振動による周辺の生活環境や野生動物の生息環境に及ぼす影響を防止するよう努める。	排ガス排出対策型や低騒音・低振動型建設機械の使用に努めている。
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 低騒音・低振動型の建設機械の活用、稼働時期の平準化、遮音壁などの設置、野生動物の繁殖時期における重機の使用抑制などに努める。	排ガス排出対策型や低騒音・低振動型建設機械の使用に努めている。
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 重機による地形改変に当たっては、適切な散水などにより土ぼこりの発生防止に努める。	掘削、盛土施工時には、シート養生及び種子散布を速やかに行っている。
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>(6) 土砂等の搬出・搬入に係る環境配慮</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 土地の改変に当たっては、土砂の地域外への搬出入の抑制に努める。	発生土砂については、現場内の盛土材として使用している。
<input type="checkbox"/>	・ 表土や植物を他地域へ搬出する場合は、搬入地での生態系への影響に十分配慮する。	
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 搬入する土砂などに含まれる土壌汚染物質の有無を確認するなど、改変地域及び周辺地域の土壌や地下水への影響の防止に努める。	改良材を加えた土砂を使用する場合は、土質試験を行い、土壌汚染物質の有無を確認している。
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>(7) 廃棄物処理等への配慮</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 地形改変等に伴って発生する抜根などは適正に処理する。	再資源化処理施設等への搬出により、適正に処理している。
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 建築物等の解体に伴う建設廃材などはできるだけリサイクルに努め、リサイクルできない廃棄物は適正に処理する。	工事に伴い発生する廃材等は建設廃棄物再資源化施設や最終処分施設等へ搬出し、適正に処理している。
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>2 建造物等の設置、建築・建設段階での環境配慮</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>(1) 道路(車歩道)、雨水排水路の設置に係る環境配慮</b>	
<input type="checkbox"/>	・ 野生動物の繁殖地や生息地の移動空間の分断を避けるように配慮し、適切な生物移動空間の確保と創出に努める。	
<input type="checkbox"/>	・ 野生動物のれき死の防止のため、その横断環境の創出などに努める。	
<input type="checkbox"/>	・ 側溝や排水路に落ちた野生動物がはい上がれるような側壁の工夫に努める。	
<input type="checkbox"/>	・ 道路等の整備に当たっては、大気汚染物質が滞留しやすい地域などにおける自動車の通過や交通渋滞などに伴う排ガスによる営業の防止と、緩和や浄化のための緑地帯の確保に努める。	
<input type="checkbox"/>	・ 道路などの整備に当たっては、高盛土や高架等による景観の分断や大規模法面の形成に配慮し、適切な緑化などによる景観の保全に努める。	
<input checked="" type="checkbox"/>	・ 道路などの整備に当たっては、沿道における景観資源や眺望地点、水辺や海浜等への進入空間の確保に努めるとともに、電線類の地中化や適切な緑化など良好な景観の形成に努める。	電線類については全線で地中化する計画としている。
<input type="checkbox"/>	・ 道路などの整備に当たっては、夜間等における光害の防止、照り返しなどの防止に配慮した街路樹の設置や沿道の樹木、緑地の保全などに努める。	
<input type="checkbox"/>	・ 高架道路などの整備に当たっては、日照障害や電波障害などの防止に努める。	

(事業名 3・3・8白銀市川環状線 道路改築事業)

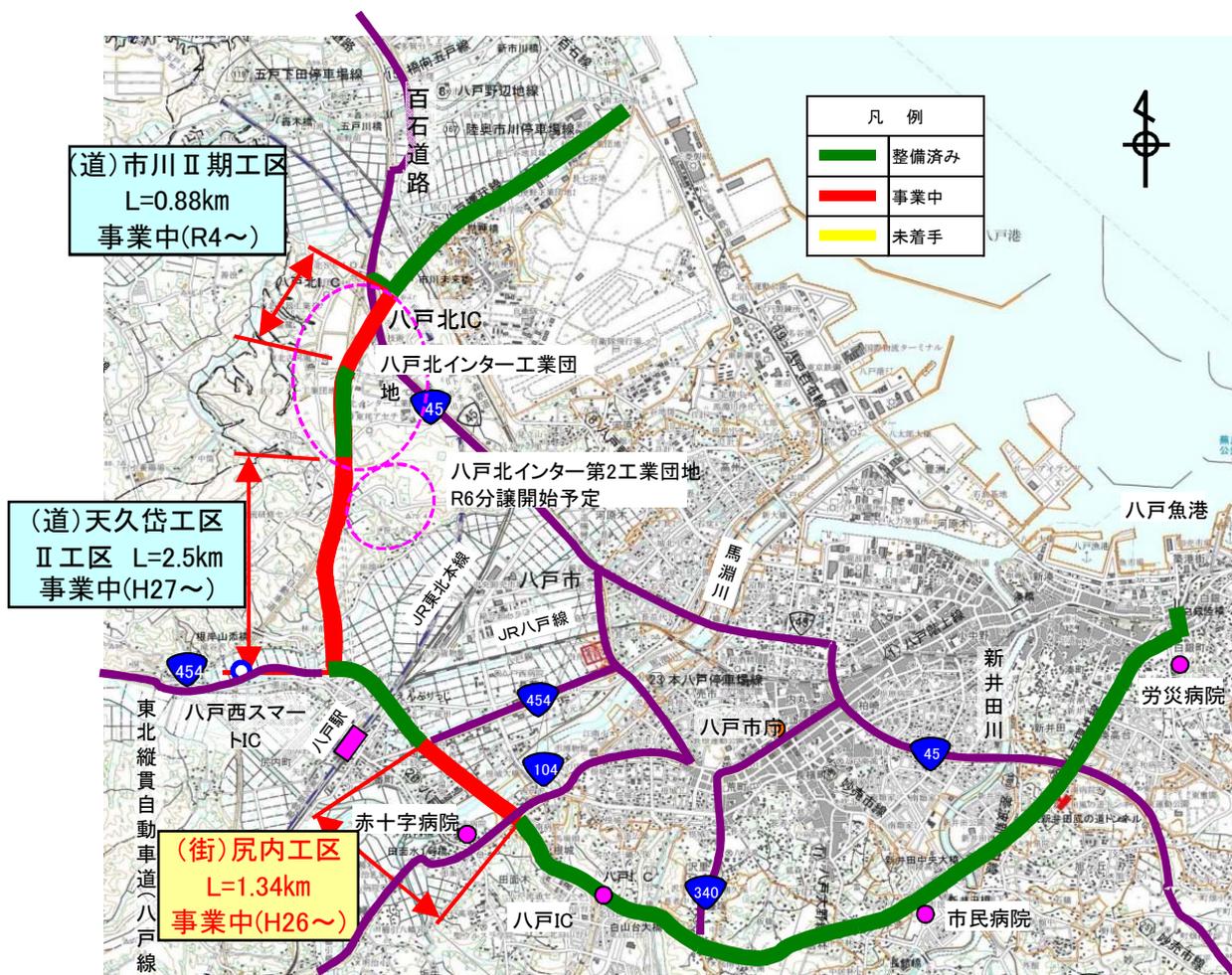
チェック欄	環境配慮指針	具体的な内容
■	<b>(2)基礎や地下建造物の建設に係る環境配慮</b>	
■	基礎や地下建造物の建設等に当たっては、計画地及び周辺の地盤条件を十分に調査し、水道、電気、ガス等のライフラインの損壊の未然防止に努める。	埋設物について事前調査や関係事業者による立会を行い、地下埋設物の破損防止に努めている。
□	大規模な基礎や地下空間利用などの地下建造物の建設に当たっては、地下帯水層の分断や地下水排水などによる周辺地域の地下水位の低下の防止に努める。	
□	地下空間の建設やその利用に当たっては、浸水や地盤の陥没などの防止、避難経路の確保などに努める。	
□	ライフラインを地下に埋設する場合は、地盤の振動や沈下、液状化等に伴うラインの分断の未然防止に努める。	
□	<b>(3)低層建築物の建設に係る環境配慮</b>	
□	建築物周辺において、まとまりがあり、連続した緑地の確保など、敷地の緑化や屋上緑化などに配慮し、野鳥や昆虫など身近な野生生物の生息・生育や移動環境の創出に配慮する。	
□	主要道路等の沿線に建築物を建設する場合は、眺望景観の確保に努める。	
□	地域の景観を形成する環境資源が計画地内や計画地に隣接して分布する場合は、施設や建築物の配置、建物のデザイン等の工夫し、周辺地からの眺望の確保、建造物等による視覚的遮へい防止に努める。	
□	都市部において、高密度な低層建築物を建設する場合は、建造物やアスファルト舗装、表土の転圧等による地表面の不浸透化の防止や地下浸透対策など地下水の涵養機能の維持や向上に配慮する。	
□	宅地開発など低層建築物群を建設する場合は、宅地内や住宅間にまとまりのある連続した緑地の創出などにより、快適な居住環境の確保に努める。	
□	地盤が軟弱な場所では、盛土や建築物の荷重などによる地盤沈下への影響について十分配慮する。	
□	<b>(4)高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮</b>	
□	計画地内や周辺の緑地保全や緑化、食餌植物の植栽などに配慮し、生物の生息・生育や移動環境の確保、誘導など、野鳥や昆虫などの身近な生物とのふれあいの場の確保と創出に努める。	
□	地下水かん養域での建設に当たっては、建造物や舗装等による地表面の雨水等の不浸透化に十分配慮し、建築物周辺での適切な雨水の地下浸透緑地の確保に努める。	
□	高層建築物の建設に伴い確保されるオープンスペース等については、周辺地域と一体となった自然環境の保全と緑化などに努め、緑地の地域住民への開放や地域の自然環境の向上に配慮する。	
□	主要道路等の沿線での大規模な建造物の建設による眺望景観の遮へい防止に努める。	
□	地域の景観を形成する自然環境資源が計画地内や計画地に隣接している場合、周辺地からの眺望の確保に努め、建造物などによる視覚的遮へい防止に配慮するとともに、文化財などの歴史的・文化的資源からの眺望景観の保全に配慮する。	
□	高層建築物や大規模施設などの建設に伴って発生する、いわゆるビル風の防止や地域の良い風道などの保全に努める。	
□	高層建築物等の建設に伴う日照障害や電波障害などの防止に努める。	
□	地盤が軟弱な場所では、盛土や建築物の荷重などによる地盤沈下への影響について十分配慮する。	
■	<b>(5)高架構造物の建設に係る環境配慮</b>	
□	送電線や鉄塔などの高架構造物を建設する場合は、地域の地盤・気象などの自然環境や景観について十分な調査を行い、自然環境の保全や災害防止に十分配慮したルートを選定に努めるとともに、周辺地域における日照障害や電波障害などの防止に努める。	
■	橋梁などを建設する場合は、周辺の景観に配慮するとともに、基礎の設置等に伴う水辺環境や自然環境の保全に努める。	できる限り橋脚基数を減らした橋梁計画としており、水辺環境や自然環境に配慮している。
□	<b>(6)海底・海中建造物の設置や建設に係る環境配慮</b>	
□	海底や海中建造物の建設に当たっては、海流等への影響、底質のかくはんなどによる水質汚濁や海洋生態系への影響に十分配慮し、海域環境の保全に努める。	
□	海底地盤が軟弱な場所での荷重が大きい建造物の設置や土砂の埋立て等に当たっては、地盤沈下などによる影響について配慮する。	

[全体計画]

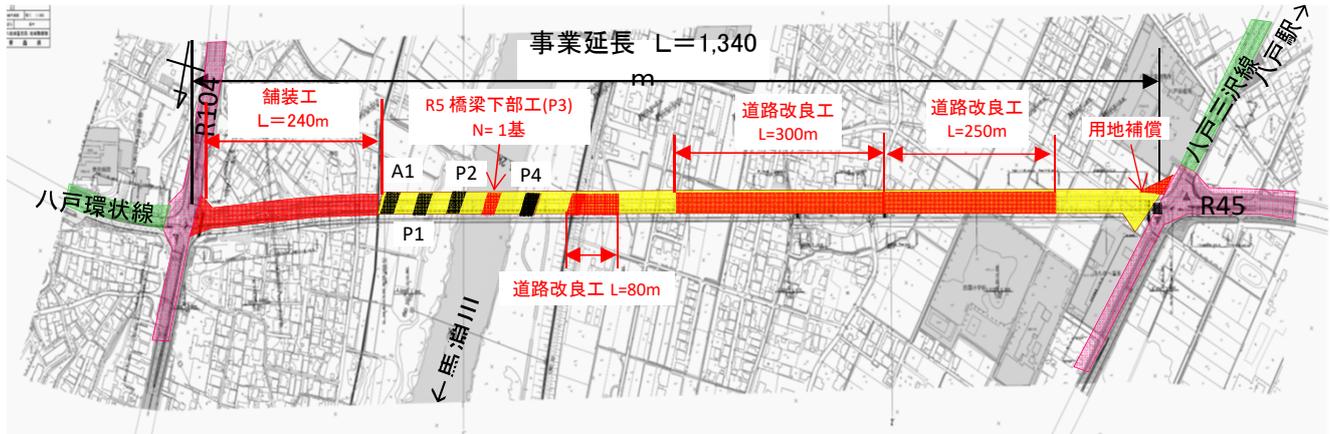
(1)事業実施箇所位置図



(2)詳細位置図



(3) 全体計画平面図

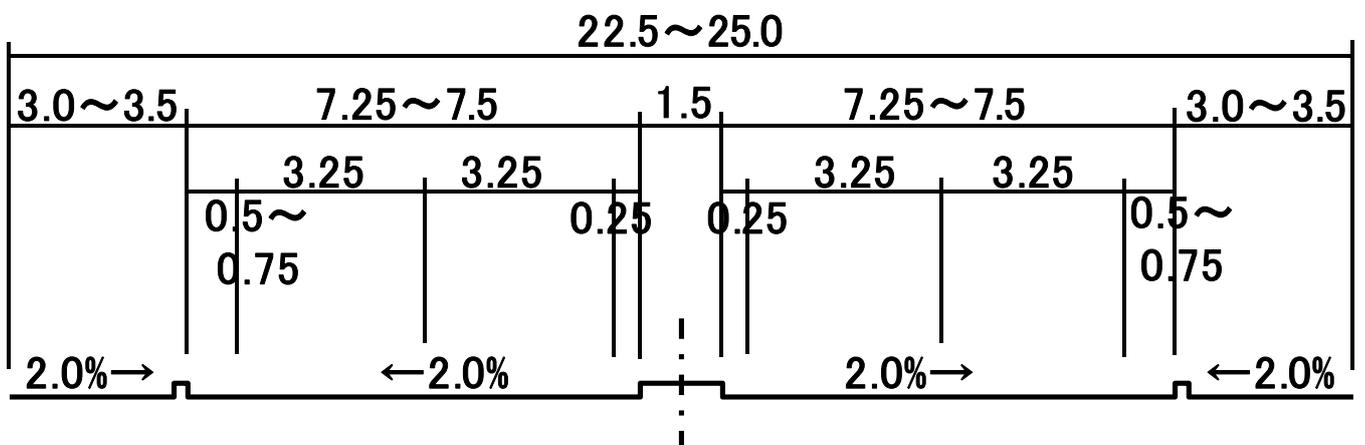


(凡例)

	現道
	R4までの実施箇所
	R5実施箇所
	R6以降実施箇所

[構造図]

○標準横断面図



## 【道路改良区間】

[写真]

① 工事着工前



<計画区間の起点付近>

② 事業進捗(工事中写真)



<計画区間の起点部>

・下層路盤、補強土壁の施工中。

## 【橋梁区間】

### ③ 工事着工前



<計画区間の中間地点>

### ④ 事業進捗(工事中写真)



<計画区間の中間地点>

・A2橋台が令和4年度に完成。