

公共事業再評価調書

整理番号 H17 - 31

| | | | |
|-------|-------------|----------|---------------------------|
| 担当部課名 | 県土整備部 港湾空港課 | 電話番号 | 0 1 7 - 7 3 4 - 9 6 7 6 |
| | | E - MAIL | kowan @ags.pref.aomori.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 | 港湾事業 | 事業主体 | 県 市町村 その他 () | | | | | |
| 事業名 | 八戸港臨港道路整備事業 | 地区名等 | 河原木地区 市町村名 八戸市 | | | | | |
| 事業方法 | 国庫補助 県単独 財源・負担区分 | 国 50 % 県 50 % 市町村 % その他 % | | | | | | |
| 採択年度 | 平成 3 年度 (用地着手 平成 年度 / 工事着手 平成 3 年度) | | | | | | | |
| 終了予定年度 | 平成 34 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度) | | | | | | | |
| 事業目的 | 八戸港ポートアイランドへ接続する現在の臨港道路は線形の悪い 2 車線道路であり、安全で効率的な物流機能が確保されていないため、海沿いに 4 車線道路を整備し、貨物運搬車両及び一般車両の安全で効率的な交通を確保し、物流の効率化を図ることを目的とする。 | | | | | | | |
| 主要内容 | 区 分 | 再評価時 | 再々評価時 | 増 減 | | | | |
| | 臨港道路 | 1,059 m | 1,059 m | 0 m | | | | |
| | 棧橋 | 基 | 4 基 | 4 基 | | | | |
| | 泊地 (-7.5m) | m3 | 18,000 m3 | 18,000 m3 | | | | |
| 臨港道路は再評価時と変更はないが、同一プロジェクトとして棧橋及び泊地を追加したことにより、986百万円の増となっている。 | | | | | | | | |
| 事業費 | 再評価時総事業費 4,900 百万円 | | (単位 : 百万円) | | | | | |
| | | ~ 14年度 | 15年度 | 16年度 | 17年度 | 小 計 | 18年度~ | 合 計 |
| | 計 画 | () | () | () | () | 1,663 | 4,223 | 5,886 |
| | (うち用地費) | () | () | () | () | (0) | () | (0) |
| 年 月変更 | | | | | | | | |
| 実 績 | 1,633 | 30 | 0 | 0 | 1,663 | 4,223 | 5,886 | |
| (うち用地費) | () | () | () | () | (0) | () | (0) | |

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) | 28.3 % [/] | 100.0 % [/] |
| | | (%) [/] | (%) [/] |
| | 主要工種 | 臨港道路 (4,900百万円) | 27.4 % |
| 毎割合 | 棧 橋 (895百万円) | 19.2 % | 100.0 % |
| (事業費) | 泊地 (-7.5m) (91百万円) | 100 % | 100.0 % |
| 説 明 | 当該工事区間に石油棧橋があり、道路幅員を確保するため、護岸築造後埋立し棧橋を移転して道路を整備することとしている。平成 1 6 年度までに埋立工が 387m (全延長 1,059m) が完成している。 | | |
| 問題点・解決見込み | 現時点での当該地区内の取扱貨物量の推移を見ると、道路整備を必要とする水準に達する見込みが立たない状況にある。 | | |
| 事業効果発現状況 | 部分供用は不可能であり、これまでの事業効果の発現はない。 | | |

(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>八戸港は北東北最大の港湾であり、取り扱い貨物量も多く、外貨及び内貨のコンテナ航路を有していることから、コンテナ貨物を取り扱う施設整備が要望されている。</p> | <p>[県内の評価]</p> <p>港湾貨物の物流の高度化、多様化に対応するためのコンテナふ頭の整備、国内海上輸送の拠点としての整備促進を図ることが要望されている。</p> |
| | 当地区における評価 | 当該施設は八戸港湾計画に位置付けられている施設であり、ポートアイランドと背後圏とを連絡する重要な臨港道路である。 | |
| 必要性 | 八戸港は県が管理する重要港湾であることから、事業主体は青森県である。港湾貨物の陸上輸送は大型車での運搬が主であることから、現道の臨港道路は狭く線形も悪いことから、交通量の増加に対応出来る道路が望まれている。 | | a・b |
| 適時性 | 第一期のポートアイランドが完了し現在第二期の埋立が進んでいるが、埋立地の売却が進んでいないことや、当該地区からの発生貨物は少ない状態であるため、早急な整備推進は望めない状況にある。 | | a・(b) |
| 地元の推進体制等 | ポートアイランド用地購入を検討している会社から当該道路整備の推進が必要であると要望されている。 | | a・(b) |
| 効率性 | - | | |

(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)整備費用 | 6,800 百万円 | 5,355 百万円 | 1,445 百万円 |
| | (2)維持管理費 | 百万円 | 32 百万円 | 32 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 | 6,800 百万円 | 5,386 百万円 | 1,414 百万円 |
| 便益項目 (B) | (1)輸送費用削減便益(道路分) | 12,200 百万円 | 7,639 百万円 | 4,561 百万円 |
| | (2) | 百万円 | 百万円 | 0 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 |
| | 総便益 | 12,200 百万円 | 7,639 百万円 | 4,561 百万円 |
| B / C | | 1.79 | 1.42 | |
| [費用対効果分析手法] (分析手法、根拠マニュアル等) | | | | |
| 「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成16年6月 国土交通省港湾局)」 | | | | |
| [費用対効果分析における特記事項] | | | | |
| 前回再評価時に、完了年度をH21年度とし、費用対効果分析を行ったものであるが、今回再々評価時においては、完了年度をH34年度と、整備期間が長期化するものとして算定したことにより、費用対効果の低下となった。 | | | | |

| (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】 再生材を使用し、経費の削減を図る。 | a · b |
| 代替案 | 【代替案の検討状況】 現計画案を含め、3案の代替ルート案について検討したが、現道拡幅を伴う他のルートは、危険物取扱車両の出入時に港湾関連車両と輻輳するため危険があるとして、石油会社からの同意を得られなかったことから、現計画案を採用した。 | 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】 当該道路沿いにある石油会社との会議において、安全な道路築造を要望されている。 | a (b) |
| 環境影響への配慮 | 【地域別環境配慮指針への対応】 地域区分 H5f (1)対応状況 配慮している 配慮していない (2)対応内容 橋梁区間が多く、石油荷役施設と交差するため、火災や地震災害に対応した構造としている。 | a · b |
| 地域の立地特性 | 【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)対応内容 海中工事を伴うことから、水質汚濁を防止する工法で施工することとしている。 | a · b |
| 地域の立地特性 | 石油取り扱い施設（石油基地）の中を通過する臨港道路であり、取り付け道路計画、安全対策、補償等解決すべき課題が多い。 | |

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 | 当該臨港道路はポートアイランドへの唯一の4車線道路として位置づけられているが、現在道路整備を推進するべき貨物量に達していない状況であることから今回中止としたい。 | | | |
| 備考 | 今回中止することにより、移設を計画している石油栈橋の老朽化に対する維持費が別途必要となる。 | | | |

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 | 意見書のとおり | |
| 評価理由 | | |