

公共事業再評価調書

整理番号 H17 - 25

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 @ags.pref.aomori.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 その他 ()																																																
事業名	県道改築事業	地区名等	八戸環状線 糠塚 市町村名 八戸市 (旧八戸市)																																																
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 8 年度 (用地着手 平成 9 年度 / 工事着手 平成 10 年度)																																																		
終了予定年度	平成 25 年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)																																																		
事業目的	<p>・主要地方道八戸環状線は、八戸市市川町を起点とし、東北縦貫自動車道八戸線 八戸北インターチェンジ・八戸インターチェンジを経由して重要港湾八戸港に至る、現在整備中の都市内 4 車線環状道路であり、交通分散機能を持つことから、八戸市街地の交通渋滞や環境基準を超過している騒音についても、解消に寄与する重要な路線である。当該路線のうち糠塚工区は、八戸インターチェンジ及び八戸ニュータウンへのアクセスであり、平成 17 年 3 月に一部供用開始をした一般国道 4 5 号八戸南環状道路と八戸市街地を連絡する区間にも位置している。さらには平成 17 年 3 月 31 日に合併した新八戸市南部地域及び三戸郡地域から第 3 次医療施設である八戸市民病院へのアクセスとなる区間であり、本路線の持つ役割の早期発現のため、3 種 2 級、設計速度 60 km/h の規格で道路新設事業として実施している。</p>																																																		
主要内容	<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>1,950 m</td> <td>1,950 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>13.0(24.0) m</td> <td>13.0(24.0) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,785 m</td> <td>1,785 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>39,200 m</td> <td>39,200 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>2 基</td> <td>2 基</td> <td>0 基</td> </tr> </tbody> </table> <p>・事業計画については、当初計画時と変更はない。</p>			区 分	当初計画時	再評価時	増 減	計画延長	1,950 m	1,950 m	0 m	計画幅員	13.0(24.0) m	13.0(24.0) m	0 m	改良工	1,785 m	1,785 m	0 m	舗装工	39,200 m	39,200 m	0 m	橋梁工	2 基	2 基	0 基																								
区 分	当初計画時	再評価時	増 減																																																
計画延長	1,950 m	1,950 m	0 m																																																
計画幅員	13.0(24.0) m	13.0(24.0) m	0 m																																																
改良工	1,785 m	1,785 m	0 m																																																
舗装工	39,200 m	39,200 m	0 m																																																
橋梁工	2 基	2 基	0 基																																																
事業費	<p>当初計画時総事業費 9,265 百万円 (単位 : 百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>~ 14 年度</th> <th>15 年度</th> <th>16 年度</th> <th>17 年度</th> <th>小 計</th> <th>18 年度 ~</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5,147</td> <td>4,118</td> <td>9,265</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>()</td> <td>(2,617)</td> <td>(2,094)</td> <td>(4,711)</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>3,286</td> <td>1,521</td> <td>585</td> <td>1,529</td> <td>6,921</td> <td>2,344</td> <td>9,265</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(2,746)</td> <td>(801)</td> <td>(390)</td> <td>(774)</td> <td>(4,711)</td> <td>(0)</td> <td>(4,711)</td> </tr> </tbody> </table>				~ 14 年度	15 年度	16 年度	17 年度	小 計	18 年度 ~	合 計	計 画					5,147	4,118	9,265	(うち用地費)	()	()	()	()	(2,617)	(2,094)	(4,711)	年 月変更								実 績	3,286	1,521	585	1,529	6,921	2,344	9,265	(うち用地費)	(2,746)	(801)	(390)	(774)	(4,711)	(0)	(4,711)
	~ 14 年度	15 年度	16 年度	17 年度	小 計	18 年度 ~	合 計																																												
計 画					5,147	4,118	9,265																																												
(うち用地費)	()	()	()	()	(2,617)	(2,094)	(4,711)																																												
年 月変更																																																			
実 績	3,286	1,521	585	1,529	6,921	2,344	9,265																																												
(うち用地費)	(2,746)	(801)	(390)	(774)	(4,711)	(0)	(4,711)																																												

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	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>計画全体に対する進捗</th> <th>年次計画に対する進捗</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業費割合</td> <td>74.7 % [/]</td> <td>134.5 % [/]</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(うち用地費)</td> <td>(100.0 %) [/]</td> <td>(180.0 %) [/]</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">主要工種 毎割合 (事業費)</td> <td>改良工 (6,997百万円)</td> <td>84.6 %</td> <td>152.4 %</td> </tr> <tr> <td>舗装工 (501百万円)</td> <td>0 %</td> <td>0 %</td> </tr> <tr> <td>橋梁工 (1,767百万円)</td> <td>56.6 %</td> <td>101.8 %</td> </tr> </tbody> </table>			計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗	事業費割合		74.7 % [/]	134.5 % [/]	(うち用地費)		(100.0 %) [/]	(180.0 %) [/]	主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (6,997百万円)	84.6 %	152.4 %	舗装工 (501百万円)	0 %	0 %	橋梁工 (1,767百万円)	56.6 %	101.8 %
		計画全体に対する進捗	年次計画に対する進捗																				
事業費割合		74.7 % [/]	134.5 % [/]																				
(うち用地費)		(100.0 %) [/]	(180.0 %) [/]																				
主要工種 毎割合 (事業費)	改良工 (6,997百万円)	84.6 %	152.4 %																				
	舗装工 (501百万円)	0 %	0 %																				
	橋梁工 (1,767百万円)	56.6 %	101.8 %																				
説 明	<p>・平成 16 年度末で 83.6 % の用地取得が完了し、工事についても起点部付近の道路改良工事 L = 140m (2 車線分) 及び 1 号橋梁の下部工事が完了している。今後も用地取得及び道路改良、橋梁工事を計画的に進め、平成 25 年度での事業完了を図る予定としている。</p>																						
問題点・ 解決見込み	<p>・事業を進めるに当たっての阻害要因はない。</p>																						
事業効果 発現状況	<p>(部分供用区間なし)</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	<ul style="list-style-type: none"> 八戸港における取扱貨物量の増大等に伴う八戸市街地を通過する大型車等交通量の増加及び第3次医療施設である八戸市民病院、八戸インターチェンジ、東北新幹線八戸駅等の主要拠点を連絡する路線の重要性から、八戸市及び三八地方土木振興会より要望が出され整備促進が望まれている。 		
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 当該路線は県管理道路である。 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付けられている。 『青森県道路の整備に関するプログラム』において、産業立地・地域活性化・生活利便性の向上を図る道路として位置付けられている。 			(a)・b
適時性	<ul style="list-style-type: none"> 市町村合併の一体化に資する市町村合併支援道路整備事業として国から財政上の支援が得られる。 八戸港における取扱貨物量の増大等に伴う、八戸市街地を通過する大型車等交通量の増加により交通渋滞及び騒音値の環境基準超過が見られることから、当該工区の整備の必要性は高まっている。 現在整備中の街路事業(3・3・8白銀市川環状線)及び土地区画整理事業(田向地区)と連携し、八戸市の外環状道路として良好な交通体系が形成される。 			(a)・b
地元の推進体制等	<ul style="list-style-type: none"> 八戸市重点要望及び三八地方土木振興会要望が出されており、地元関係者からは、当該工区の整備促進が求められている。 事業に対する反対がなく、用地の取得率についても平成16年度末現在で83.6%に達しており、地域住民の理解は得られている。 			(a)・b
効率性	<ul style="list-style-type: none"> 第1次緊急輸送路として、地震等の災害時において、重要な役割を担う。 八戸市街地を通過していた交通が本路線へ転換されることにより、交通渋滞及び騒音が軽減され、沿道環境の改善が図られる。 新八戸市南部地域及び三戸郡地域から第3次医療施設である八戸市民病院へのアクセス性が向上し、医療サービスの向上が図られる。 			

(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	- 百万円	9,354 百万円	- 百万円
	(2)維持修繕費	- 百万円	172 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	9,526 百万円	0 百万円
便益項目 (B)	(1)走行時間短縮便益	- 百万円	42,305 百万円	- 百万円
	(2)走行費用減少便益	- 百万円	1,338 百万円	- 百万円
	(3)交通事故減少便益	- 百万円	68 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	41,035 百万円	0 百万円
B / C			4.31	
<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) <p>[費用対効果分析における特記事項]</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路事業の費用対効果分析は、平成10年度から行っており、当初計画時には算出していない。 				

(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、経費の縮減を図っている。 ・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】 ・都市計画を決定の際に選定したルートであり、代替するルートはない。 (都市計画決定：昭和44年5月16日)	(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】 ・八戸市及び三八地方土木振興会より、整備促進要望が出されている。	【住民ニーズ・意見】 ・八戸市街地を通過する大型車等交通量の増加に伴う交通渋滞の解消として、当該区間の整備促進が求められている。	(a) · b		
環境影響への配慮	【地域別環境配慮指針への対応】 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>地域区分</td> <td>H5d</td> </tr> </table> (1)対応状況 配慮している 配慮していない (2)対応内容 ・地域住民の社会生活を支える基盤として、地震災害や水害等の自然災害の防止に配慮した安全で快適な道路の整備に取り組んでいる。 ・当該工区は、埋蔵文化財包蔵地であるため、地域社会の文化財の活用資するよう、発掘調査を行い記録保存をしている。	地域区分	H5d	【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 ・工事を行う際は、地域の生活環境に配慮し、低排出ガス、低騒音並びに低振動の重機械を使用している。 ・土砂の運搬の際は、土埃の発生を防止するため、適度に散水を行っている。 ・表土露出箇所については、景観保全や土砂流出に配慮し、張芝による植生を行っている。	(a) · b
地域区分	H5d				
地域の立地特性	・当該地区は、豪雪地帯、積雪寒冷特別地域に指定されている。 ・本事業を実施中の八戸市は、平成17年3月31日に南郷村との市町村合併が行われた地域である。 ・沿線には、第3次医療施設である八戸市民病院、八戸ニュータウン、八戸インターチェンジ等の主要公共施設が立地している。				

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	・全ての項目がA評価である他、本路線の持つ重要性や沿道環境の改善効果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				