

公共事業再評価調査

整理番号 H21 - 19

| | | | |
|-------|-------------|--------|-----------------------------|
| 担当部課名 | 県土整備部 都市計画課 | 電話番号 | 0 1 7 - 7 3 4 - 9 6 8 2 |
| | | E-MAIL | toshikei @pref.aomori.lg.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 | 街路事業 | 事業主体 | 県 市町村 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(桔梗野) 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 35 % 市町村 15 % | その他 % | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 採択年度 | 平成 7 年度 (用地着手 平成 8 年度 / 工事着手 平成 13 年度) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 終了予定年度 | 平成 24 年度 (平成 19 年 3 月工期変更 当初計画時 平成 18 年度) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業目的 | <p>・本路線は、八戸市の外環状線として位置付けられており、八戸自動車道八戸IC、八戸北ICや新幹線八戸駅、八戸港などの交通拠点や物流拠点への連絡強化を図り、また中心市街地に集中する自動車交通の分散を図る主要幹線道路である。</p> <p>・当該工区の整備により、臨海工業団地、フェリー埠頭及び沿線の工業団地と国道4 5号北BPや八戸自動車道北IC等とのアクセス強化を図るものである。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な内容 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>再評価時</th> <th>再々評価時</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>2,730 m</td> <td>2,620 m</td> <td>110 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>24.5 m</td> <td>24.5 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>2,200 m</td> <td>2,090 m</td> <td>110 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>2,200 m</td> <td>2,090 m</td> <td>110 m</td> </tr> <tr> <td>橋梁工</td> <td>530 m</td> <td>530 m</td> <td>0 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>・再評価時の計画では、残事業費が多額であり、完成まで長期間を要するため、事業計画を変更する。 ・事業計画の見直しの内容は、終点の交差点を立体交差から平面交差に変更するものであり、再評価時と比較して計画延長が110m減となる。 ・事業費については、再評価時13,303百万円に対して今回10,125百万円となり、3,178百万円の減となる。 ・以下「事業費」、「事業の進捗状況」については、別紙による。</p> | | | 区 分 | 再評価時 | 再々評価時 | 増 減 | 計画延長 | 2,730 m | 2,620 m | 110 m | 計画幅員 | 24.5 m | 24.5 m | 0 m | 改良工 | 2,200 m | 2,090 m | 110 m | 舗装工 | 2,200 m | 2,090 m | 110 m | 橋梁工 | 530 m | 530 m | 0 m |
| 区 分 | 再評価時 | 再々評価時 | 増 減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画延長 | 2,730 m | 2,620 m | 110 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画幅員 | 24.5 m | 24.5 m | 0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 改良工 | 2,200 m | 2,090 m | 110 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 舗装工 | 2,200 m | 2,090 m | 110 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 橋梁工 | 530 m | 530 m | 0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 | <p>○再評価時総事業費 <u>13,303</u> 百万円 (単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21年度</th> <th>小 計</th> <th>22年度～</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画 (うち用地費)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>別紙</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>実 績 (うち用地費)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | ～18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 小 計 | 22年度～ | 合 計 | 計 画 (うち用地費) | | | | 別紙 | | | | 実 績 (うち用地費) | | | | | | | |
| | ～18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 小 計 | 22年度～ | 合 計 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 画 (うち用地費) | | | | 別紙 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実 績 (うち用地費) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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 % [/] |
| | | | (%) [/] | (%) [/] |
| | 主要工種 毎割合 (事業費) | (百万円) | 別紙 % | % |
| | | (百万円) | % | % |
| 説明 | <p>・工事については、4車線のうち暫定2車線で平成17年12月に開通しており、現在、4車線化の拡幅整備を進めている。 【再評価時の計画】 ・事業着手から14年経過しているが、計画全体及び年次計画に対する進捗率が58.4%にとどまっている。 【計画見直し】 ・終点部の交差点を立体交差から平面交差に変更することにより、事業費が大幅に減額となり、計画全体の進捗率は76.7%に向上する。</p> | | | |
| 問題点・解決見込み | <p>・再評価時の計画では、進捗率が低く、また残事業費が多額であるため、完成までに長期間を要することが見込まれるが、今回、計画を見直すことにより、事業費が大幅に減額となり、完成までの期間を短縮することが可能となる。</p> | | | |
| 事業効果発現状況 | 平成17年12月に2車線で全線暫定供用。 | | | |

| (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>道路特定財源の一般財源化など道路事業を取り巻く環境は大きく変化しているが、地方においては、自動車交通の依存率が高い一方、道路の整備水準は依然として低い状況にある。道路整備にあたっては、今後とも、既存ストックの有効活用、事業の透明性、既存制度の見直し等の視点に立ち、事業スピードを重視しつつ、重点的かつ効率的に進めていく必要がある。</p> <p>【県内の評価】</p> <p>街路事業は、安全・安心な社会の確立、CO2排出量削減等環境問題への対応、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、都市内道路の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40%であり、全国平均56%、東北6県平均48%に比べ低い状況にあるため（全国44位）、街路整備に対する要望は強い。</p> |
| | 当地区における評価 | 白銀市川環状線の整備促進について、八戸市から重点要望されている。 |
| 必要性 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定されている県道（主要地方道 八戸環状線）である。 ・重要港湾（八戸港）や臨海工業地帯及び沿線工業団地と東北縦貫自動車道（八戸北IC）を連絡する道路である。 ・緊急輸送路に位置づけられている道路である。 ・八戸市の放射環状型交通体系の骨格をなす外環状線である。 <p>以上のことから、早期に整備する必要がある。</p> | a · b |
| 適時性 | <ul style="list-style-type: none"> ・当該工区は八戸環状線市川工区（平成17年度に供用）と接続しており、良好な交通体系を形成できることから、早期完成が期待されている。 | a · b |
| 地元の推進体制等 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業に対する反対もなく、地権者の協力と地域住民の理解を得て、整備促進に努めている。 | a · b |
| 効率性 | <ul style="list-style-type: none"> ・臨海工業地帯及び沿線工業団地と東北縦貫自動車道八戸北ICがダイレクトに連絡されることから、走行時間の短縮が図られ、物流の効率化が図られる。 | |

| (3) 費用対効果分析の要因変化 | | A · (B) · C | | |
|------------------|---|-------------|------------|-----------|
| 区分 | 主な項目 | 再評価時 | 再々評価時 | 増減 |
| 費用項目 (C) | (1) 事業費 | 12,196 百万円 | 11,433 百万円 | 763 百万円 |
| | (2) 維持管理費 | 237 百万円 | 199 百万円 | 38 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 | 12,433 百万円 | 11,632 百万円 | 801 百万円 |
| 便益項目 (B) | (1) 走行時間短縮便益 | 26,657 百万円 | 21,444 百万円 | 5,213 百万円 |
| | (2) 走行経費減少便益 | 98 百万円 | 2,273 百万円 | 2,175 百万円 |
| | (3) 交通事故減少便益 | 1,058 百万円 | 228 百万円 | 830 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 | 27,813 百万円 | 23,945 百万円 | 3,868 百万円 |
| | 地域修正係数 () | - | - | |
| | 修正総便益 (B') | - 百万円 | - 百万円 | - 百万円 |
| 費用便益比 | 費用便益比 (B/C) | 2.24 | 2.06 | |
| | 修正費用便益比 (B'/C) | - | - | |
| 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> <p>【再評価時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアル(H15.8 道路局、都市・地域整備局) ・街路事業における費用便益分析マニュアル(案)(H12.6 街路課) <p>【再々評価時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアル(H20.11 道路局、都市・地域整備局) | | | a · b |
| 再評価時との比較 | <p>【再評価時との比較における要因変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益比が減少している要因変化としては、新たな将来交通需要推計及び改定費用便益分析マニュアルに基づいて算出した結果によるものである。事業計画の見直しにより、再評価時と比較して、事業費が3,178百万円の減となったが、それにも増して、新将来交通需要の減少と、時間価値原単位の大幅な減少が大きく影響している。 | | | 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】 ・計画の見直しにより、終点を立体交差から平面交差に変更することから、大幅な減額となっている。 | (a) b |
| 代替案 | 【代替案の検討状況】 ・本路線は都市計画決定されていることから、代替案なし。 | (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】 八戸市が毎年度、重点要望をしている。 | 【住民ニーズ・意見】 八戸市が毎年度、当該工区を含む、白銀市川環状線の整備中の4工区について、整備促進の要望をしている。 | (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 基礎や地備建造物の建設 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 (3)対応内容 ・終点の交差処理を立体から平面に変更することにより、地形の改変を最小限にしている。 ・産業廃棄物は再資源化施設へ搬入し、リサイクルに努めている。 ・地下埋設物の調査を実施し、ライフラインの破損防止に配慮している。 ・低騒音、低振動仕様の重機を使用している。 | | (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 | ・再評価時の計画では、残事業費が約55億円と多額であるとともに、完成まで長期間を要することが見込まれることから、対応方針として、終点の交差点について、今後の平面交差の交通量の推移を踏まえ、立体交差化について検討することとし、現時点においては、終点の交差処理を立体交差から平面交差に計画変更する。 | | | |
| 備考 | 【計画変更の内容】 ・終点部の交差処理 立体交差 平面交差 ・計画延長 2,730m 2,620m ・事業費 13,303百万円 10,125百万円 | | | |

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 | (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) | | | |

【別紙】

●事業費

再評価時の計画

(単位:百万円)

| | | ～18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 小計 | 22年度～ | 合計 |
|------|---------|---------|------|------|------|-----------|-------|-----------|
| 再評価時 | 計画 | 10,830 | 830 | 830 | 813 | ① 13,303 | 0 | 13,303 |
| | (うち用地費) | (3,090) | (80) | (81) | 0 | ② (3,251) | 0 | (3,251) |
| | 実績 | 7,420 | 119 | 100 | 130 | ③ 7,769 | 5,534 | ⑤ 13,303 |
| | (うち用地費) | (2,946) | (47) | (40) | (15) | ④ (3,048) | (203) | ⑥ (3,251) |

今回見直しの計画

| | | ～18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 小計 | 22年度～ | 合計 |
|-------|---------|---------|------|------|------|-----------|-------|-----------|
| 計画見直し | 計画 | 7,420 | 119 | 100 | 130 | ⑦ 7,769 | 2,356 | 10,125 |
| | (うち用地費) | (2,946) | (47) | (40) | (15) | ⑧ (3,048) | (7) | (3,055) |
| | 実績 | 7,420 | 119 | 100 | 130 | ⑨ 7,769 | 2,356 | ⑪ 10,125 |
| | (うち用地費) | (2,946) | (47) | (40) | (15) | ⑩ (3,048) | (7) | ⑫ (3,055) |

●事業の進捗状況

再評価時の計画

| | | 計画全体に対する進捗 | | 年次計画に対する進捗 | |
|------|----------|------------------|-------|-----------------|--|
| 再評価時 | 事業費割合 | 58.4% [③/⑤] | | 58.4% [③/①] | |
| | (うち用地費) | (93.8%) [④/⑥] | | (93.8%) [④/②] | |
| | 主要工種 | 改良・舗装工(4,563百万円) | 22.7% | 22.7% | |
| | 毎割合(事業費) | 橋梁工(4,580百万円) | 61.3% | 61.3% | |

今回見直しの計画

| | | 計画全体に対する進捗 | | 年次計画に対する進捗 | |
|-------|----------|------------------|-------|------------------|--|
| 計画見直し | 事業費割合 | 76.7% [⑨/⑪] | | 100.0% [⑨/⑦] | |
| | (うち用地費) | (99.8%) [⑩/⑫] | | (100.0%) [⑩/⑧] | |
| | 主要工種 | 改良・舗装工(1,516百万円) | 68.4% | 100.0% | |
| | 毎割合(事業費) | 橋梁工(4,549百万円) | 61.7% | 100.0% | |