

事後評価結果（平成20年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)計画設計課
 担当課長名： 服 部 清 繁

路線名	東北縦貫自動車道 八戸線 (<small>あおもり</small> 青森JCT ~ <small>あおもりひがし</small> 青森東)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	日本道路公団 (東日本高速道路(株))				
起終点	自：青森県青森市大字諏訪沢 <small>すわのさわ</small> （青森東IC） 至：青森県青森市大字岩渡 <small>いわたり</small> （青森JCT）	延長	15.6 km						
事業概要									
東北縦貫自動車道八戸線は、東京都練馬区を起点として、安代JCTで弘前線と分岐し、一戸町、八戸市、三沢市を經由して、青森市に至る延長約700kmの高速自動車国道。このうち青森東IC～青森JCT間は約16kmで暫定2車線により整備した事業である。									
事業の目的・必要性									
東北縦貫自動車道八戸線は、分散した都市間を結ぶ高速道路ネットワークの形成を図るとともに、空港などの物流拠点、観光地や農産物などの生産地等とのアクセスの向上、企業の立地進行や地域への医療活動の貢献などにより地域の発展に寄与する。									
事業概要図									
<p style="text-align: center;">車線数 2車線</p> <p style="text-align: center;">インターチェンジ</p> <p style="text-align: center;">区間距離 (km)</p> <p style="text-align: center;">青森JCT 6.1 km 青森中央 9.5 km 青森東</p> <p style="text-align: center;">事後評価対象区間 L = 15.6 km</p>									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H8年度	供用年	(計画) H15年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	H3年度	工事着手	H9年度	(暫定)	(実績) H15年度		
	事業費	計画時	(名目値) 730億円 (実質値) 795億円	実績	(名目値) 599億円 (実質値) 661億円			変動	0.8倍
	交通量	計画時	4,040台/日 (平成16年度)	実績	3,230台/日 (平成16年度)			変動	80%
	旅行速度向上		31 65km/h (供用前現道 当該路線) (H11年度) (H17年度)	交通事故減少	76 69件/億台キ口 (供用前現道 供用後現道+当該路線) (H12~14年度) (H16~18年度)				
	費用便益 分析結果 (事後)	B / C 1.2	総費用	797億円 事業費: 707億円 維持修繕費: 90億円	総便益	984億円 走行時間短縮便益: 857億円 走行経費減少便益: 75億円 交通事故減少便益: 52億円	基準年	H20年	
事業遅延によるコスト増		費用増加額	- 億円	便益減少額	- 億円				
事業遅延の理由									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>物流効率化の支援 [水産品(まぐろ)の流通の利便性の向上] ・輸送ルートの変更による時間短縮 開通前 青森IC経由国道7号利用:24分 開通後 青森中央IC利用:13分 約11分短縮</p> <p>安全で安心できるくらしの確保 [三次医療施設へのアクセス向上] ・第三次医療機関へ60分で到達可能な圏域が増加。 開通前 約104万人 開通後 約135万人 約31万人増加 ・救急車専用の緊急退出路を整備し、青森県立中央病院(青森市)への救急効率が向上</p> <p style="text-align: right;">他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路沿道の常時監視測定局の測定データを確認した結果、アセスメント時の環境保全目標(環境基準)を下回る。 <p>NO₂: 日平均値の年間98%値 0.026~0.027 ppm (0.04~0.06ppm以下) CO: 日平均値の年間2%除外値 0.43 ppm (10ppm以下)</p> <p>【騒音】</p> <p>国道7号B P並行区間の一部で環境基準を上回っている。 実測値: 昼間72dB 夜間66dB (環境基準: 昼間70dB 夜間65dB) 今後は、交通状況や沿道の土地利用状況を勘案しつつ、必要に応じ関係機関と一体となって調整していく。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>地域環境の保護としてICループ内にビオトープを設置</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>高速バスルートの変更により所要時間が短縮するとともに安全性が向上。 ICから青森港への10分アクセス圏域が拡大し、港湾機能が向上。 高速道路の開通にあわせ、青森中央IC周辺に商業施設の立地が増加するなど地域産業が活性化。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事業評価の必要性はないと考える。 今後も利用状況について注視してゆくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく。また、近接する道路の整備によるネットワークの効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況を確認していく。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>特になし</p>
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。