

平成 24 年度青森県公共事業再評価等審議委員会からの附帯意見に係る対応状況

項目	市町村合併支援道路整備事業（岩崎深浦線／岩崎）
	<p>【附帯意見の内容】</p> <p>当該事業は、今後、事業計画の見直しを進めるとのことから、国道 101 号の整備計画等との関連を考慮し、現計画を早期に見直した上で、事業再開前に改めて当審議委員会に諮ること。</p>
	<p>【これまでの対応状況等】</p> <p>国道 101 号の全体整備計画策定に向けた検討に着手するとともに、当該事業を「休止」とすることの地元調整（合意形成）を図ってきた。</p>
	<p>【今後の対応方針等】</p> <p>1. 国道 101 号の全体整備計画の確定に当たっては、地元との合意形成や計画調整等も視野に入れた見極め検討が必要となり不測の日数を要することから、当該事業の対応方針を「休止」とする。</p> <p>2. 国道 101 号の全体整備計画を含めた当該事業の変更内容が確定した段階（＝事業再開の準備が整った段階）で、改めて当審議委員会へ諮ることとする。</p>

番号:H25-26

資料10(補足)

一般県道 岩崎深浦線 説明資料

平成25年10月

青森県 県土整備部 道路課

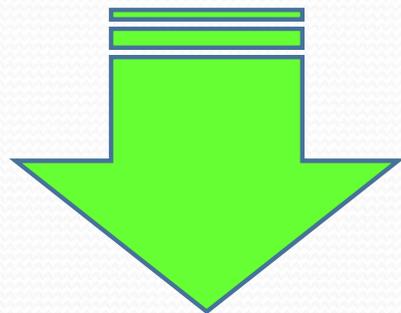
目次

1. 平成24年度附帯意見について
2. 「既着工工区」活用4案の比較
3. 最も経済的となる第4案の補足説明
4. 国道101号の整備計画検討図
5. 合意形成内容と今後の対応方針(案)

1.平成24年度附帯意見について

岩崎深浦線（岩崎工区）に係る附帯意見

当該事業は、今後、事業計画の見直しを進めるとのことから、**国道101号の整備計画等との関連**を考慮し、現計画を**早期**に見直した上で、事業再開前に改めて当審議委員会に諮ること。



県における調査・検討内容

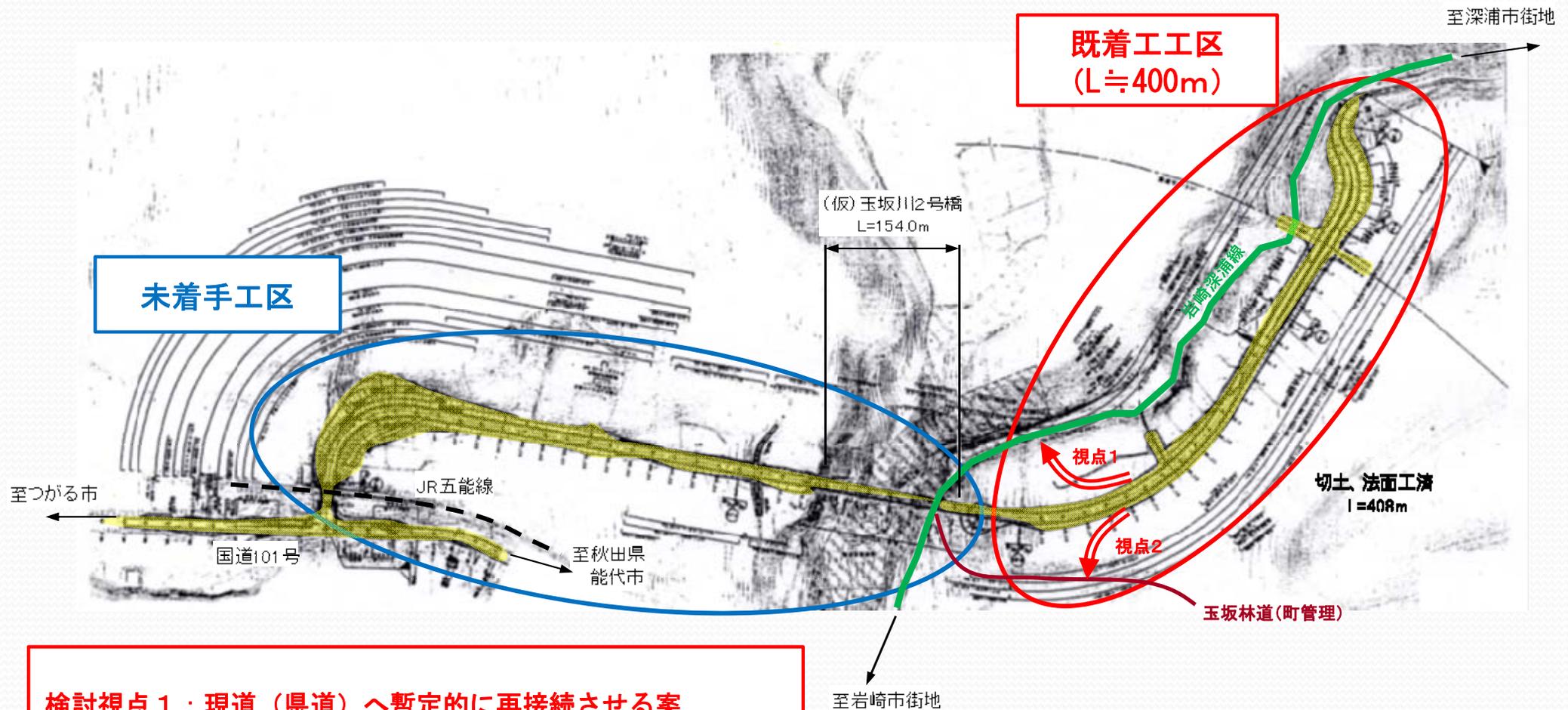
- ・ **既着工工区（約400m区間）の有効活用（暫定供用）案**の検討に着手
- ・ **国道101号の全体整備計画**の検討及び地元調整（合意形成）に着手

2. 「既着工工区」活用4案の比較(1/3)

「既着工工区」の有効活用(暫定供用)案の検討とは・・・



「継続」の可能性を検証



検討視点1：現道(県道)へ暫定的に再接続させる案

検討視点2：林道(町管理)へ暫定的に接続させる案

2. 「既着工工区」活用4案の比較(2/3)

- ・既着工工区を有効活用する案は以下4案が考えられる。経済性を考慮した特例値を用いたとしても **B/Cはいずれも1.0を下回る**。
- ・**最も経済性に優れるのは第4案**であるが、利用上、管理上の問題がある（P3に詳述）。

	第1案(現道へ再接続) (縦断勾配を構造令規定値7%)	第2案(現道へ再接続) (縦断勾配を現道最急8.5%以下)	第3案(現道へ再接続) (縦断勾配を特例値10%以下)	第4案(既設林道へ接続)	
概要図					
路線概要	基本線形は当初計画を踏襲し、道路構造令の規定値に適合	バイパス計画地点までは当初計画のままとし、それ以降に現道へすりつけ	縦断勾配を構造令の特例値である10%以下として、計画延長を最短に	施行済区間から隣接する玉坂林道へ接続して木材搬出路等として活用	
延長	716m	528m	408m	82m	
線形	平面	Rmin=60m Rmax=200m	Rmin=35m Rmax=200m	Rmin=60m Rmax=200m	
	縦断	lmax=7.00%	lmax=8.34%	lmax=9.92%	lmax=7.00%
現道縦断	lmin=5.8% lmax=8.5% lave=7.0%(岩崎深浦線)				
施工性	土工量	切土・残土共に 198,000m³	切土・残土共に 120,000m³	切土・残土共に 73,200m³	切土2,500m³ 残土2,460m³
	土工高さ	最大切土21.8m 最大盛土0.1m	最大切土19.8m 最大盛土0.2m	最大切土17.5m 最大盛土0.6m	最大切土21.8m 最大盛土0.1m
	交通対策	施工中は現道利用が可能であり、一般車両への影響も少ない	施工中は現道利用が可能であり、一般車両への影響も少ない	施工中は現道利用が可能であり、一般車両への影響も少ない	施工中は現道利用が可能であり、一般車両への影響も少ない
事業費	既出	233百万円(13.00百万円)			
	追加	1,004百万円(6.50百万円)	651百万円(5.40百万円)	448百万円(3.05百万円)	65百万円(0.04百万円)
	合計	1,237百万円	884百万円	681百万円	298百万円
B/C	0.44	0.59	0.73	0.90	

2. 「既着工工区」活用4案の比較(3/3)

【比較案のポイント】

①バイパス計画が抱える不確定要素

- ・バイパス計画の接続位置が不確定なため、**既着工工区の有効活用(暫定供用)案**でさえムダになる可能性がある

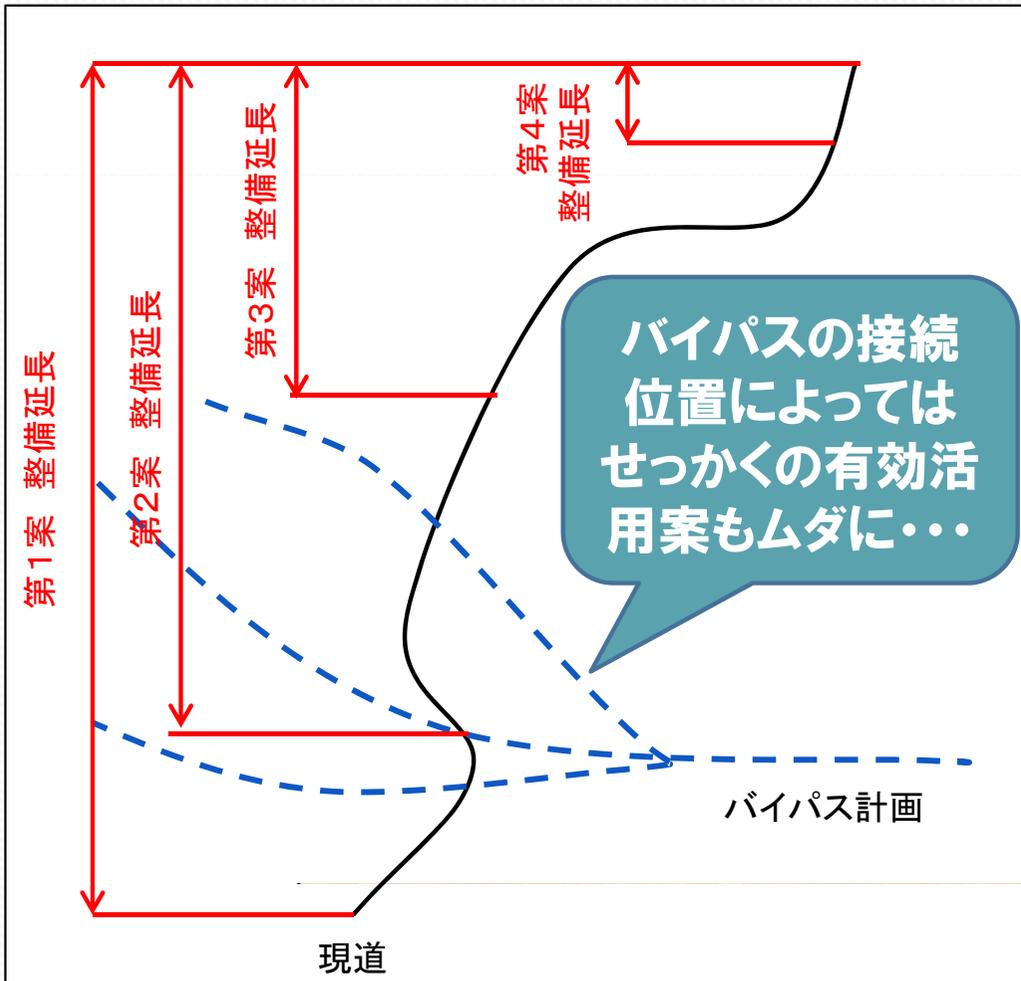
②走行性・安全性の確保(サービスレベルの比較)

- ・標準値から特例値までを勘案し4案を作成(走行性、安全性; 第1案 > 第2案 > 第3案) ※第4案は基本的に現状と同

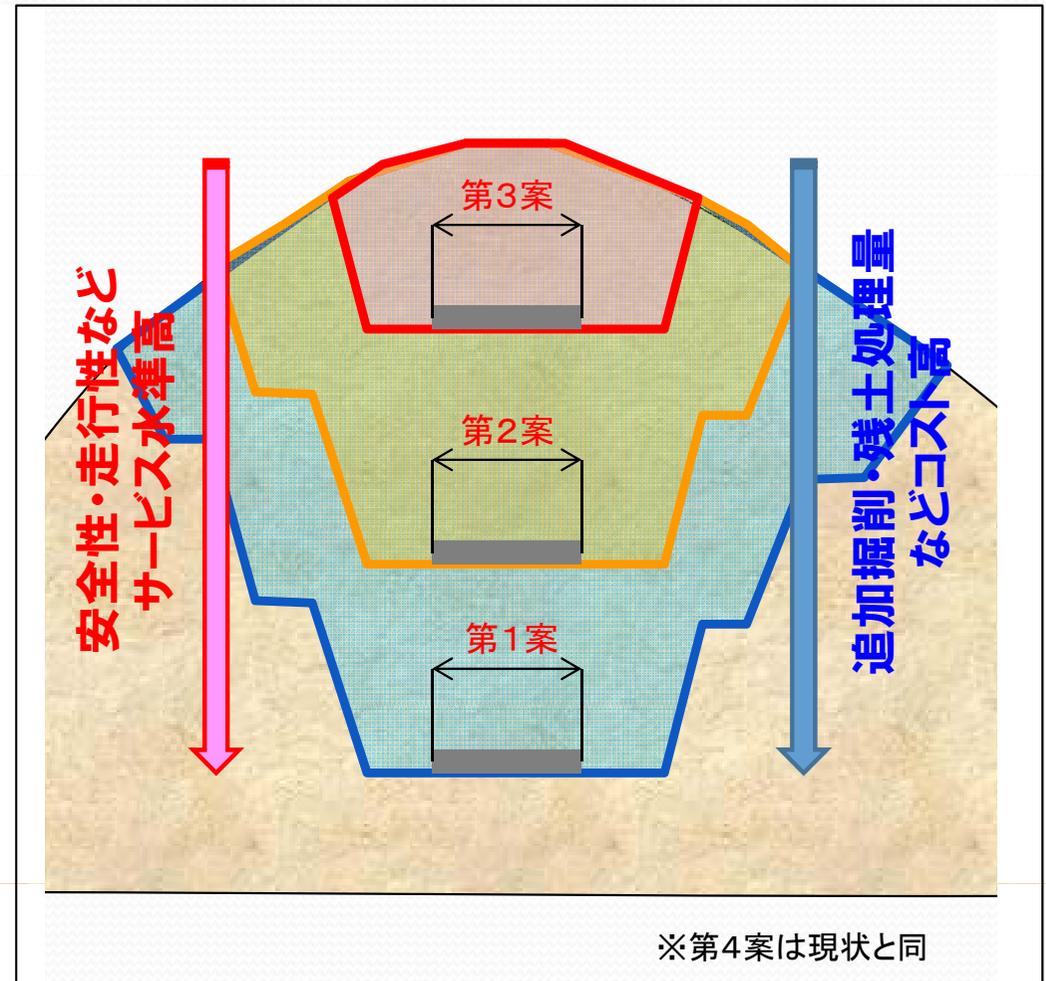
③追加掘削量・残土処理

- ・第1案～第3案を実現するためには追加掘削が必要となり、走行性、安全性が優れる案ほど追加掘削、残土処理量が多くなる(追加掘削、残土処理量; 1案 > 2案 > 3案) ※第4案は基本的に現状と同

⇒バイパス計画が不明確な中、**追加経費投入によるサービスレベルをどこまで担保するか(あるいは追加経費投入することの是非)**が判断基準



▲不確定要素を抱えるバイパス計画と各案の計画延長の概念図



▲走行性、安全性と追加掘削、残土処理量の概念図

3. 最も経済的となる第4案の補足説明

- ・第4案は、施工済区間から隣接する**玉坂林道へ直接接続**し、木材搬出路等として有効活用する案。
- ・問題点としては、**林道の幾何構造（車両すれ違い困難）**、**林道の管理レベル**、**誤進入**等の問題などが想定され事実上不可能。

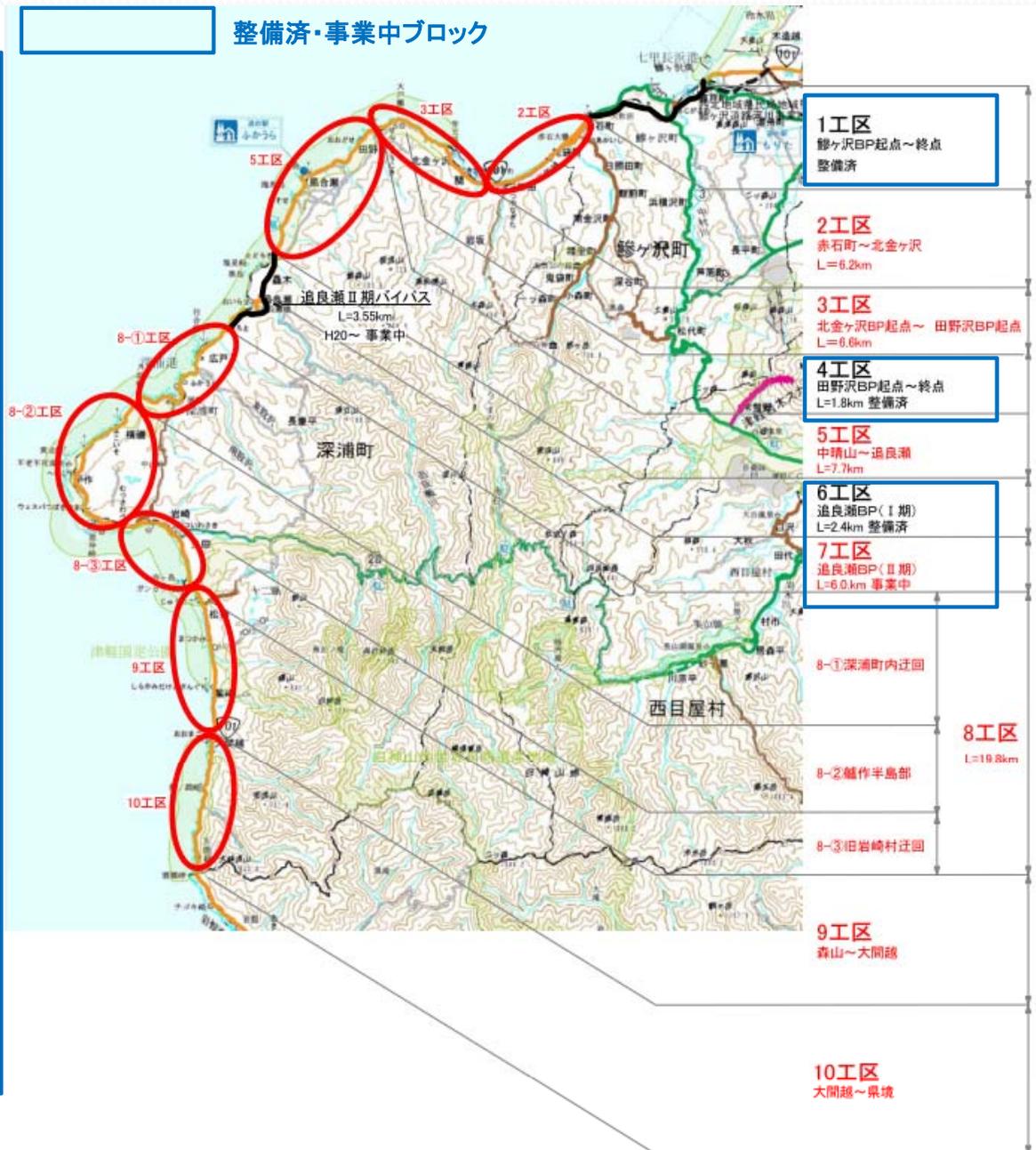


4. 国道101号の整備計画検討図

1. 国道101号(西海岸部)における整備計画検討箇所を**12ブロック**に分割(**整備済・事業中は4ブロック**)

2. 今後、**要検討箇所8ブロック**について、整備手法(バイパス・部分改良・交通安全対策等の事業種別、必要性を含む)や優先順位等の整備計画素案を作成

3. **地元(鯨ヶ沢町、深浦町)との合意形成**を図ることにより、最終的な整備計画を確定する。



5.合意形成内容と今後の対応方針(案)

地元（深浦町）との合意形成について

- ・ 現在事業中である**追良瀬Ⅱ期工区に集中投資**すること（早期完成を目指すこと）。
- ・ 追良瀬Ⅱ期工区における今後の用地取得対応（共有地問題等）について、深浦町との協力のもとに進めること（早期完成に向けた**協力体制の再確認**）

県の対応方針（案）について

- ・ 国道101号の全体整備計画の確定に当たっては、地元との合意形成や計画調整等も視野に入れた見極め検討が必要となり不測の日数を要することから、当該事業の対応方針を「**休止**」とする。
- ・ 国道101号の全体整備計画を含めた当該事業の変更内容が確定した段階（＝事業再開の準備が整った段階）で、**改めて当審議委員会へ諮る**こととする。

平成 24 年度青森県公共事業再評価等審議委員会からの附帯意見に係る対応状況

項目	地方特定道路建設整備事業（増田浅虫線／増田～浅虫）
	<p>【附帯意見の内容】 当該事業は、今後、事業計画の見直しを進めるとのことから、接続する町道等との関連を考慮し、現計画を早期に見直した上で、事業再開前に改めて当審議委員会に諮ること。</p>
	<p>【これまでの対応状況等】 現計画である 2 車線整備を 1.5 車線の整備へ変更する計画案に基づき、接続道路との計画調整や交差協議または地元との合意形成を図ってきた。</p>
	<p>【今後の対応方針等】</p> <ol style="list-style-type: none">1. 現計画である 2 車線整備から 1.5 車線的整備へ計画変更することにより事業を「継続」とする。2. 計画の見直しに必要となった 2 箇年と今後の用地取得の前段に必要な諸手続（保安林解除等）に必要な時間を考慮し、終了予定年度を平成 28 年度から平成 32 年度へ変更する。

番号:H25-27

資料10(補足)

一般県道 増田浅虫線 説明資料

平成25年10月

青森県 県土整備部 道路課

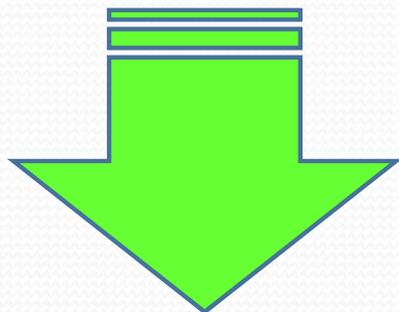
目次

1. 平成24年度附帯意見について
2. 計画変更(案)の概要(2車線拡幅→1.5車線的整備)
3. 接続道路との関連性
4. 現計画と計画変更(案)との事業費比較
5. 主なコスト縮減施策の紹介
6. 合意形成内容と今後の対応方針(案)

1.平成24年度附帯意見について

増田浅虫線（増田～浅虫工区）に係る附帯意見

当該事業は、今後、事業計画の見直しを進めるとのことから、**接続する町道等との関連**を考慮し、現計画を**早期**に見直した上で、事業再開前に改めて当審議委員会に諮ること。



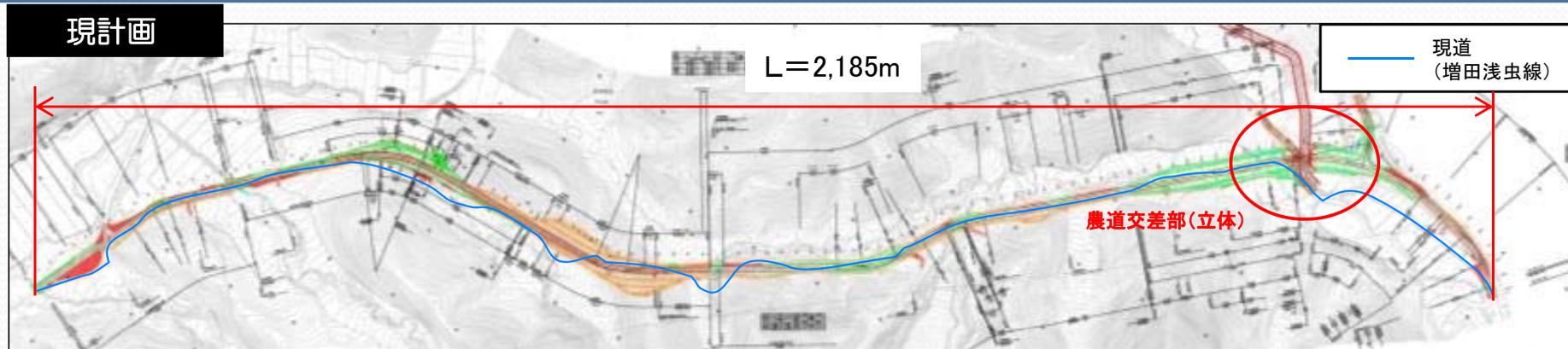
県における調査・検討内容

現道活用（1.5車線の整備）を計画変更の基本方針とし、**平内町、青森市との接続協議、計画調整（合意形成）**に着手

2. 計画変更(案)の概要(2車線拡幅→1.5車線の整備)

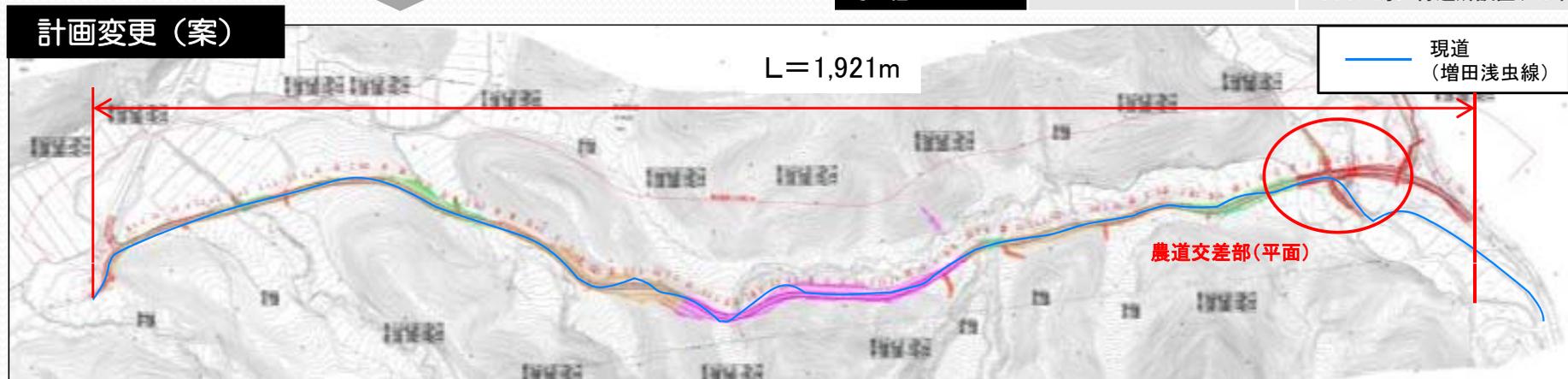
- ・ **接続道路との整合性(計画調整)**を図るとともに、**通過交通量の現状や経済性に配慮**した道路構造令を最低限満足する幾何構造を採用した。

道路延長 L=2,185m→1,921m (△264m) 道路幅員 W=5.5(7.0)m→4.0(5.0)m



道路規格
幾何構造
の見直し

	現計画	計画変更案
道路規格	第3種第4級(2車線)	第3種第5級(1車線)
設計速度	V=40km/h	V=30km/h
幅員構成	W=7.0m (0.75+2.75+2.75+0.75)	W=5.0m (0.50+4.00+0.50)
縦断勾配	I max=6.0%	I max=7.5%(現況19.6%)
最小曲線半径	Rmin=160m	Rmin=35m(現況8m)
その他		300m毎に待避所設置(1.5車線)



3. 接続道路との関連性

代替ルートの形成



4. 現計画と計画変更(案)との事業費比較

- ・ 2車線拡幅から1.5車線の整備へ変更することにより、**300百万円(約33%削減)**のコスト縮減が可能となる。
- ・ コスト縮減要因は、『①平面線形、縦断勾配の見直し』、『②道路幅員の縮小』、『③橋梁計画の見直し』、『用地補償費の減額』に分類
- ・ 費用便益比(B/C)は0.03ポイント減少し**1.11**となる

項目		現計画 2車線 W=5.5(7.0)m A	計画変更案 1.5車線 W=4.0(5.0)m B	増減金額 B-A	
計画延長		2,185m	1,921m	△264m	
工事費	道路改良工事	L=2,185m →1,921m	387百万円	271百万円	△116百万円
	舗装工事	L=2,185m →1,921m	94百万円	73百万円	△21百万円
	橋梁工事	橋長=24.50m	129百万円		△129百万円
	函渠工事	L=5.0m		9百万円	+9百万円
	用地補償費		90百万円	47百万円	△43百万円
	測量試験費		200百万円	200百万円	±0百万円
合計			900百万円	600百万円	△300百万円

コスト縮減内容

①平面線形、縦断勾配の見直しによる

②道路幅員の縮小(W=7.0→5.0m)による

③橋梁計画の函渠計画への見直しによる

費用便益比(B/C)	1.14	1.11	△0.03 ※設計速度変更に伴い便益も減少するためB/Cは減少
------------	------	------	------------------------------------

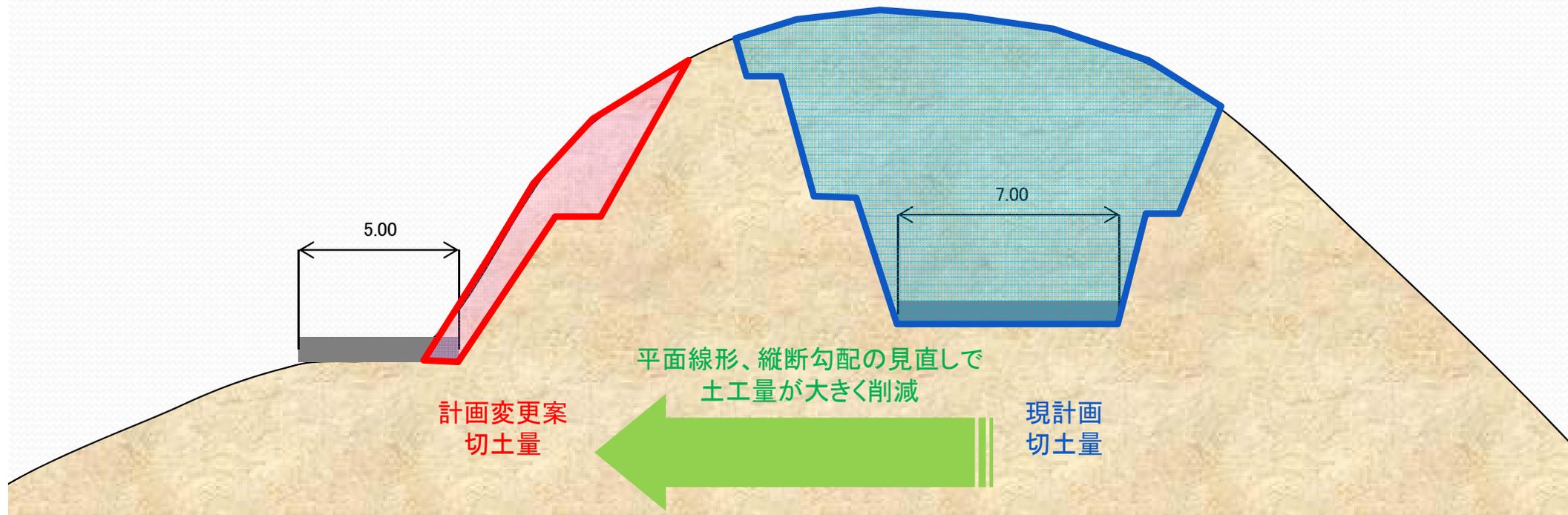
5. 主なコスト削減施策の紹介(1/3)

① 平面線形、縦断勾配の見直しによるコスト削減内容

- ・ 現道活用を基本方針とし、平面線形及び縦断線形を極力合わせた設計に見直した
- ・ 道路幅員の縮小 ($W=7.0m \rightarrow 5.0m$)、最急縦断勾配の見直し ($I=6.0\% \rightarrow 7.5\%$) が可能となった。

・ 全体土工量 (特に岩掘削量) が削減し『道路改良工事費①』が約107百万円削減

土工	172百万円	⇒	102百万円	(△70百万円)
法面工	56百万円	⇒	30百万円	(△26百万円)
排水工	120百万円	⇒	115百万円	(△5百万円)
擁壁工	6百万円	⇒	0百万円	(△6百万円)



▲ 土工量削減イメージ(切土を例に)

5. 主なコスト削減施策の紹介 (2/3)

② 道路幅員の縮小 (W=7.0→5.0m) による

・ 接続道路との整合性 (計画調整) を図るとともに、通過交通量の現状や経済性に配慮した道路構造令を最低限満足する幾何構造を採用した。

・ 改良、舗装面積が減少することで『道路改良工事費②』が約9百万円削減 (①+②=116百万円)、『舗装工事費』が約21百万円削減

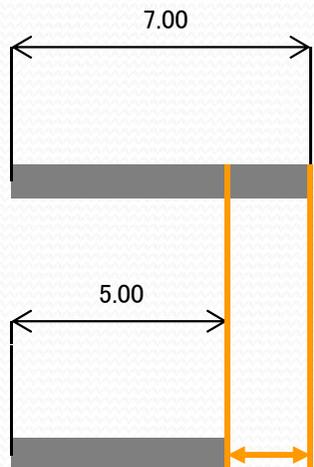
【道路改良工事費②】

地盤改良工 9百万円 ⇒ 6百万円 (△3百万円)
 路盤工 24百万円 ⇒ 18百万円 (△6百万円)

【舗装工事費】

排水工 4百万円 ⇒ 1百万円 (△3百万円)
 舗装工 59百万円 ⇒ 42百万円 (△17百万円)
 安全施設工 23百万円 ⇒ 22百万円 (△1百万円)

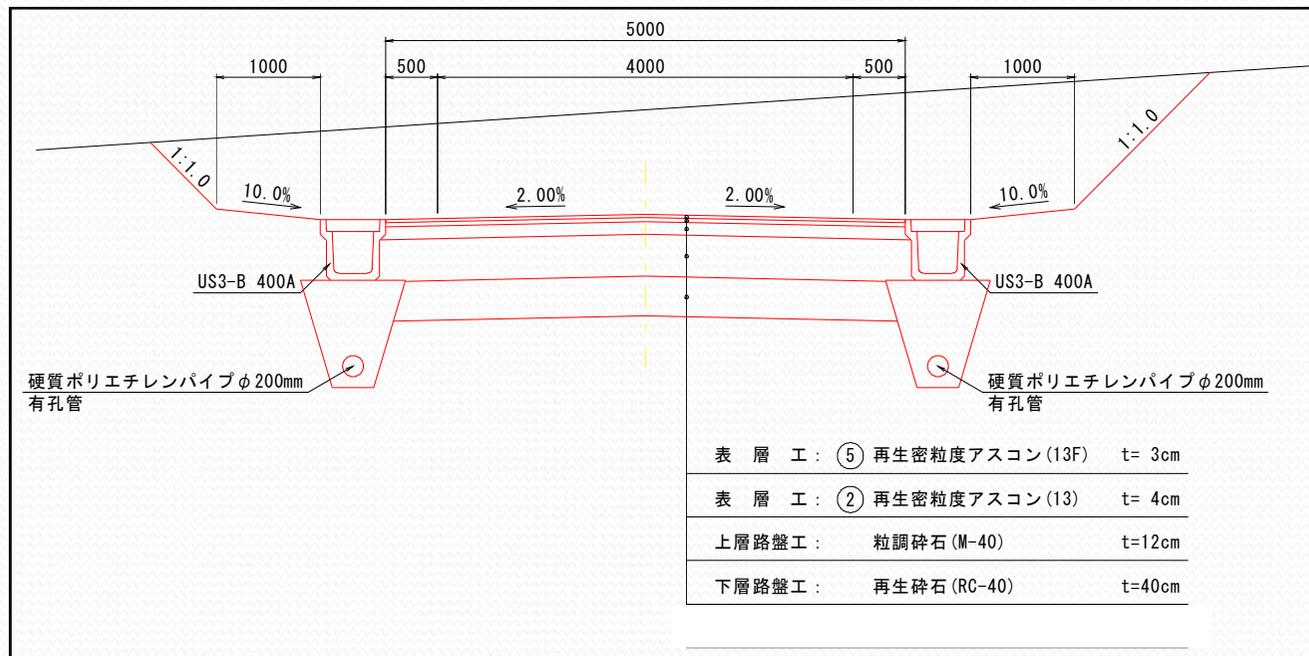
【現計画幅員】



【計画変更案幅員】

幅員縮小分の
道路改良工事費、
舗装工事費が削減

▲改良・舗装面積削減イメージ



▲計画変更案

5. 主なコスト削減施策の紹介 (3 / 3)

③ 橋梁計画の函渠計画への見直しによる

橋梁計画の見直しにより約120百万円の縮減が可能となった (『橋梁工事費』129百万円 → 『函渠工事費』9百万円)

【現計画(イメージ)】

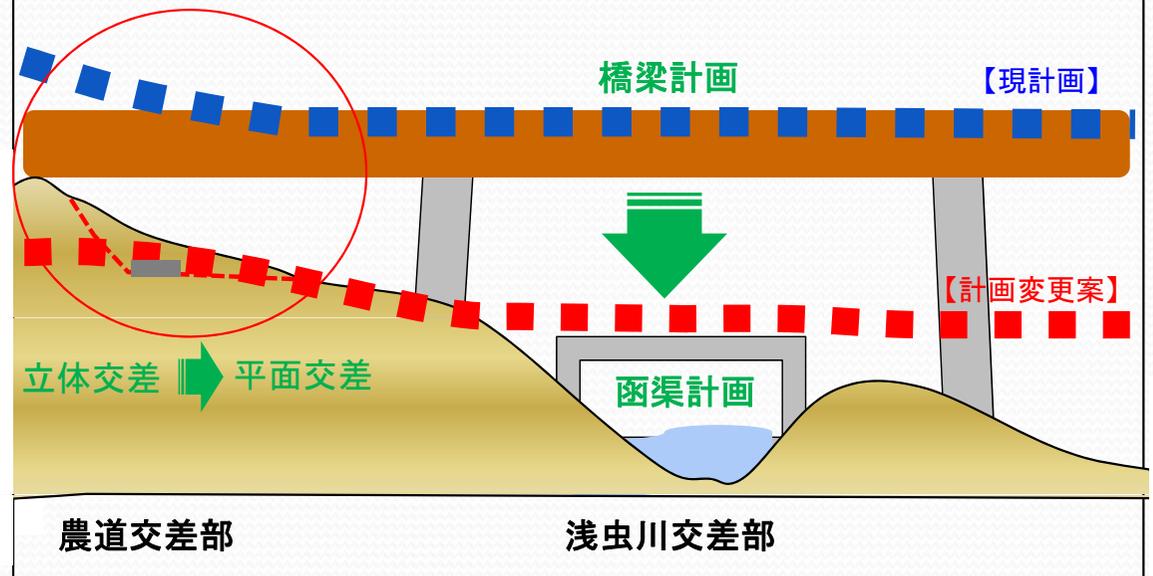


【計画変更案(イメージ)】



▲ 橋梁計画・函渠計画のイメージ写真

- ① 農道交差部において、現計画では立体交差形式(橋梁形式)であったが、縦断勾配の見直しにより**平面交差形式が可能**となった。
- ② 同様に、浅虫川交差部においては、**橋梁形式から函渠計画への見直し**が可能となった。



▲ 現計画と計画変更案との比較(縦断計画イメージ)

6.合意形成内容と今後の対応方針(案)

地元（青森市、平内町）との合意形成について

- ・ 2車線拡幅から1.5車線的整備へ計画変更となる点
- ・ 接続道路の現状確認と計画調整について（交差協議済）
- ・ 橋梁→函渠へ計画変更となった河川横断部の河川協議済（青森市）

県の対応方針（案）について

- ・ **2車線拡幅計画から1.5車線的整備へ計画変更**することにより事業を**継続**
- ・ 平成26年度～平成27年度
用地測量及び民有保安林（取得面積の約6割を占める）の解除申請手続きに着手
- ・ 平成28年度～
用地買収及び工事着手を目指す（交付金事業への格上げ予定）
- ・ 計画の見直しに必要となった2箇年（平成24年度～25年度）と今後の用地取得の前段に必要な諸手続（保安林解除等）に必要な時間を考慮し、終了予定年度を**平成28年度から平成32年度へ変更**