

公共事業再評価調書

整理番号 R5-2

| | | | |
|-------|-----------|--------|------------------------|
| 担当部課名 | 県土整備部 道路課 | 電話番号 | 017-734-9651 |
| | | E-MAIL | doro@pref.aomori.lg.jp |

| | |
|---------|--|
| 再評価実施要件 | <input type="radio"/> 未着工 <input type="radio"/> 長期継続 (年) <input checked="" type="radio"/> 再評価後 (5 年) <input type="radio"/> その他 () |
|---------|--|

1 事業概要

| 事業種別 | 道路改築事業 | | 事業主体 | <input checked="" type="radio"/> 県 <input type="radio"/> 市町村 <input type="radio"/> その他 () | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|---|-----------------------|---|--|----------|-----------|----------|------------------|----------------|------|------|---------|---------|-----|------|------------|------------|-----|-----|---------|---------|-------|---------|-----------------------|-----------------------|------------------|-------|----------|-------|--------|-----------|--|--|--|--|--|--|--|-----|-------|---|---|----|---------|-----|---------|---------|--------|-------|-------|-------|----------|-------|----------|
| 事業名 | 国道改築事業 | | 地区名等 | 国道339号 今泉～太田 | 市町村名 | 中泊町～五所川原市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業方法 | <input type="radio"/> 国庫補助 <input checked="" type="radio"/> 交付金 <input type="radio"/> 県単独 | 財源・負担区分 | <input checked="" type="radio"/> 国 57.5 % <input checked="" type="radio"/> 県 42.5 % <input type="radio"/> 市町村 % <input type="radio"/> その他 % | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 採択年度 | 平成 16 年度 (用地着手 平成 16 年度 / 工事着手 平成 18 年度) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 終了予定年度 | 令和 7 年度 (令和 5 年 3 月 工期変更 (前回評価時 平成 35 年度)) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業目的 | <p>一般国道339号は、弘前市を起点とし、五所川原市を經由し東津軽郡外ヶ浜町に至る延長約125kmの幹線道路である。このうち、当該工区(今泉～太田バイパス)は急カーブおよび急勾配が連続しており、特に冬期間には凍結による路面状況の悪化が懸念されるなど交通の隘路区間となっていることから、安全な走行環境を確保するとともに、災害時の緊急輸送道路としての機能確保や津軽半島周遊の観光振興に寄与することを目的としてバイパス整備を実施している。</p> <p>【計画名称】青森県の道づくり基本方針(平成14年度策定)交流促進と連携強化を支援するあおもりの道づくり 【計画目標】①生活・経済圏の連携強化 ②農水産品の都市への円滑な輸送 ③国土保全を担う中山間地域と都市の支援 ④交通拠点へのアクセシビリティ強化 ⑤救急医療体制の支援</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な内容 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>前回評価時(第2回目)(H30)</th> <th>再評価時(第3回目)(R5)</th> <th>増 減</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画延長</td> <td>1,880 m</td> <td>1,880 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>計画幅員</td> <td>6.5(9.5) m</td> <td>6.5(9.5) m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>改良工</td> <td>1,880 m</td> <td>1,880 m</td> <td>0 m</td> </tr> <tr> <td>舗装工</td> <td>16,920 m²</td> <td>16,920 m²</td> <td>0 m²</td> </tr> </tbody> </table> <p>・事業計画は前回評価時と比較して変更がない。 ・用地買収(多重抵当権の抹消)に不測の日数を要したため、終了予定年度が延長となった。 ・用地買収に時間を要したことにより、当初切土で生じた土砂を盛土に流用予定であったが、残土処分としたため、事業費が増額となった。</p> | | | | | | 区 分 | 前回評価時(第2回目)(H30) | 再評価時(第3回目)(R5) | 増 減 | 計画延長 | 1,880 m | 1,880 m | 0 m | 計画幅員 | 6.5(9.5) m | 6.5(9.5) m | 0 m | 改良工 | 1,880 m | 1,880 m | 0 m | 舗装工 | 16,920 m ² | 16,920 m ² | 0 m ² | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 区 分 | 前回評価時(第2回目)(H30) | 再評価時(第3回目)(R5) | 増 減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画延長 | 1,880 m | 1,880 m | 0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画幅員 | 6.5(9.5) m | 6.5(9.5) m | 0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 改良工 | 1,880 m | 1,880 m | 0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 舗装工 | 16,920 m ² | 16,920 m ² | 0 m ² | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 | <p>○前回評価時総事業費 2,022 百万円 (単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>～R2年度</th> <th>R3年度</th> <th>R4年度</th> <th>R5年度</th> <th>小 計</th> <th>R6年度～</th> <th>合 計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計 画</td> <td>1,865</td> <td>0</td> <td>7</td> <td>96</td> <td>① 1,968</td> <td>242</td> <td>2,210</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(53)</td> <td>(0)</td> <td>(1)</td> <td>(0)</td> <td>② (54)</td> <td>(0)</td> <td>(54)</td> </tr> <tr> <td>(R5年3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>1,865</td> <td>0</td> <td>7</td> <td>96</td> <td>③ 1,968</td> <td>242</td> <td>⑤ 2,210</td> </tr> <tr> <td>(うち用地費)</td> <td>(53)</td> <td>(0)</td> <td>(1)</td> <td>(0)</td> <td>④ (54)</td> <td>(0)</td> <td>⑥ (54)</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | ～R2年度 | R3年度 | R4年度 | R5年度 | 小 計 | R6年度～ | 合 計 | 計 画 | 1,865 | 0 | 7 | 96 | ① 1,968 | 242 | 2,210 | (うち用地費) | (53) | (0) | (1) | (0) | ② (54) | (0) | (54) | (R5年3月変更) | | | | | | | | 実 績 | 1,865 | 0 | 7 | 96 | ③ 1,968 | 242 | ⑤ 2,210 | (うち用地費) | (53) | (0) | (1) | (0) | ④ (54) | (0) | ⑥ (54) |
| | ～R2年度 | R3年度 | R4年度 | R5年度 | 小 計 | R6年度～ | 合 計 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 画 | 1,865 | 0 | 7 | 96 | ① 1,968 | 242 | 2,210 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (うち用地費) | (53) | (0) | (1) | (0) | ② (54) | (0) | (54) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (R5年3月変更) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実 績 | 1,865 | 0 | 7 | 96 | ③ 1,968 | 242 | ⑤ 2,210 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (うち用地費) | (53) | (0) | (1) | (0) | ④ (54) | (0) | ⑥ (54) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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 |
| | | | 89 % [③/⑤] (100 %) [④/⑥] | 100 % [③/①] (99.3 %) [④/②] |
| | 主要工種 毎割合 (事業費) | 改良工 (2,010百万円) | 97.9 % | 100 % |
| | | 舗装工 (200百万円) | 0 % | 0 % |
| | | (百万円) | % | % |
| 説 明 | 用地買収(多重抵当権の抹消)に不測の日数を要したため事業進捗が遅れていたが、現在は解決済みであり、今後は円滑に事業進捗する見込みである。 | | | |
| 問題点・ 解決見込み | 今後の事業進捗における阻害要因はない。 | | | |
| 事業効果 発現状況 | これまでに部分供用している区間はない。 | | | |

(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>令和3年5月に閣議決定された「第5次社会資本整備重点計画」では、国民が真の豊かさを実感できる社会の構築を目的とし、「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の3つの中長期的目的に資する社会資本を重点的に整備し、ストック効果の最大化を目指すことが必要とされている。</p> | <p>【県内の評価】</p> <p>自動車交通への依存度が高い本県では、道路整備に対する根強い要望がある。</p> <p>東日本大震災を契機として、これまで道路に必要とされてきた通行機能に加えて、災害発生時の防災機能(緊急物資輸送や避難路等)確保の重要性が再認識されている。</p> | |
| | 当地区における評価 | <p>本路線は「津軽半島周遊道路ネットワーク」(平成28年9月策定)を形成するアクセス道路であり、また当該区間はバス路線でもあるが、急カーブ(Rmin=25m)、および急勾配(Imax=10.9%)が連続しており、特に冬期間は凍結による路面状況の悪化が懸念されるなど交通の隘路区間になっていることから、早期の道路整備が求められている。</p> | | |
| 必要性 | <p>当該路線は県管理道であるため、県が主体となって整備する必要がある。また、半島振興法に基づく半島循環道路に指定されているほか、災害対策基本法に基づく第2次緊急輸送道路に位置付けられている。当該工区の現道部は急カーブ(Rmin=25m)および急勾配(Imax=10.9%)が連続しており、特に冬期間には凍結による路面状況の悪化が懸念されるなど交通の隘路区間となっていることから、年間を通じた走行安全性の確保が課題となっている。</p> | | | (a)・b |
| 適時性 | <p>平成28年3月に開業した奥津軽いまべつ駅をはじめとした津軽地域の交通拠点及び観光資源を連絡する道路として位置づけられており、津軽地域の観光振興に寄与するものである。</p> | | | (a)・b |
| 地元の推進体制等 | <p>国道339号沿線町村長、議会議長により構成される国道339号整備促進期成同盟会(会長:五所川原市長)により、今泉～太田間の急勾配の早期解消を要望されている。</p> | | | (a)・b |
| 効率性 | <p>津軽国定公園(令和2年度における観光入込客数1,234千人は県内自然公園中第1位)における観光客アクセス利便性向上や観光振興に寄与する。また、第2次救急医療施設である「つがる総合病院(H26.4開院)」への搬送時間短縮や年間を通じた走行安全性を確保することは、周辺自治体と連携した救急医療体制の確立を支援するものである。</p> | | | |

(3) 費用対効果分析の要因変化

(A)・B・C

| 区分 | 主な項目 | 前回評価時(第2回目)(H30) | 再評価時(第3回目)(R5) | 増減 |
|------------------|---|------------------|----------------|-----------|
| 費用項目 (C) | (1) 事業費 | 2,030 百万円 | 2,503 百万円 | 473 百万円 |
| | (2) 維持管理費 | 164 百万円 | 259 百万円 | 95 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 | 2,194 百万円 | 2,762 百万円 | 568 百万円 |
| 便益項目 (B) | (1) 走行時間短縮便益 | 1,568 百万円 | 1,654 百万円 | 86 百万円 |
| | (2) 走行費用減少便益 | -71 百万円 | -15 百万円 | 56 百万円 |
| | (3) 交通事故減少便益 | -50 百万円 | -38 百万円 | 12 百万円 |
| | (4) 冬期便益 | 510 百万円 | 525 百万円 | 15 百万円 |
| | (5) 防災便益 | - 百万円 | 1,076 百万円 | 1,076 百万円 |
| | 総便益 | 1,957 百万円 | 3,202 百万円 | 1,245 百万円 |
| 地域修正係数 | | 1.507 | 1.450 | |
| 修正総便益(B') | | 2,949 百万円 | 4,643 百万円 | |
| B / C | | 0.89 | 1.16 | |
| B' / C | | 1.34 | 1.68 | |
| 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>費用便益分析マニュアル(令和4年2月 国土交通省道路局、都市局) 道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱(令和2年3月 県土整備部道路課)</p> | | | (a)・b |
| 計画時との比較 | <p>【計画時との比較における要因変化】</p> <p>総費用が増額したものの、落石・崩壊等の危険箇所の解消となるため防災便益を見込んだことによりB/Cが上昇した。</p> | | | (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】 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】 現道部の課題を抜本的に解消するためには大規模な縦断修正を伴うことから、現道拡幅案の場合には現道上での大規模な切土や（沢部を埋める）盛土が生じるとともに、迂回路としての仮設道路も必要となるため、現状の通行機能を確保しつつ経済性にも配慮した現バイパス計画が最適となる。 | 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】 国道339号沿線町長、議会議長により構成される国道339号整備促進期成同盟会（会長：五所川原市長）により、今泉～太田間の急勾配の早期解消を要望されている。 | 【住民ニーズ・意見】 国道339号は津軽地方生活圏を縦断する主要生活道路であるとともに、地域産業を支える物流ルートとしても位置付けられていることから、当該工区を含めた路線全体の走行安全性や定時性確保が求められている。 | 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 ○ 水系や水辺の改変 ○ 海域の改変 ● 建設機械の稼働 ● 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 ● 基礎や地下建造物の建設 ○ 低層建築物の建設 ○ 高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮 ○ 高架構造物の建設 ○ 海底・海中建造物の設置や建設 (3)特に配慮する対応内容 ・低騒音並びに低排出ガス等自然環境へ配慮した建設機械の使用に努めている。 ・土工バランスに配慮した設計とするとともに、沿道の自然景観資源に配慮し、張り芝等により緑化に努めている。 ・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。 ・切土法面には在来種による緑化型法面保全(厚層基材吹付工等)の施工に努めている。 | | a b |
| 地域の立地特性 | (地域指定)過疎地域、半島振興地域、特定農山村地域、豪雪地帯 (災害の記録)なし (危険箇所情報)道路防災点検における要対策箇所：3箇所(路肩崩壊等) 半島振興法に基づく半島循環道路に指定されているほか、災害対策基本法に基づく第2次緊急輸送道路に位置付けられている。また、令和2年度における津軽国定公園の観光入込客数は1,234千人となっている。(県内自然公園中第1位) | | |

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 |
| 評価理由 | 全ての項目でA評価であり、当該路線が半島の産業振興に寄与する観光道路として位置づけられていること、第二次緊急輸送道路として指定されていることから、現道の隘路区間を早期に解消する必要がある、今後の大きな阻害要因もないことから、対応方針を「継続」とした。 |
| 備考 | |

4 公共事業再評価等審議委員会意見

| | |
|-------|-------------------------------|
| 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 |
| 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) |

《費用対効果分析説明資料》

| | | | |
|-----|----------------|------|---------------|
| 事業名 | 道路改築事業(国道改築事業) | 地区名等 | 国道339号(今泉～太田) |
|-----|----------------|------|---------------|

【費用対効果の算定内容】

1. 費用対効果の算定根拠

算定の考え方は「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(平成20年6月国土交通省)」による。また、具体的な算定手法については、「費用便益分析マニュアル(令和4年2月 国土交通省道路局 都市局)」及び「道路事業における県独自の費用便益分析実施要綱(令和2年3月 青森県)」によった。

本マニュアルにおいては、社会的余剰を便益(B)とし、整備に係る総費用及び維持修繕費を現在価値に割り引いたものを費用(C)として評価するものである。

再評価においては、技術指針の考え方により、「事業全体の投資効率性」と、再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を除いた「残事業の投資効率性」の両者による評価をするものとした。

2. 事業全体の投資効率性

(1)道路整備に要する費用(便益を算出する事業延長L= 1.88 km)

○C:総費用= 2,762 百万円

○総費用算出根拠

道路整備に要する費用から消費税及び用地取得に要する費用を除いたものに、供用後50年間の維持管理費を加えたものを現在価値化したもの。

(単位:百万円)

| 費用区分 | 事業費 | 用地費 | 維持修繕費 | 総費用 |
|------|-------|-----|-------|-------|
| 単純合計 | 2,050 | 54 | 649 | 2,645 |
| 現在価値 | 2,510 | 7 | 259 | 2,762 |

(2)道路整備による便益

○B:総便益= 1,584 百万円 B':修正総便益= 4,643 百万円

○総便益算出根拠

道路整備によりもたらされる社会的余剰として、整備後50年間、各項目について整備があった場合の費用から整備がなかった場合の費用を除いた額を便益として、それぞれ現在価値化したものの合計。

(単位:百万円)

| 便益区分 | 時間短縮 | 走行費用減少 | 交通事故減少 | 冬期 | 防災 | | 総便益 | 地域修正係数 | 修正総便益 |
|------|-------|--------|--------|-----|-------|--|-------|--------|-------|
| 初年便益 | 60 | -1 | -1 | 19 | 0 | | 77 | | |
| 現在価値 | 1,654 | -15 | -38 | 525 | 1,076 | | 3,202 | 1.450 | 4,643 |

3. 残事業の投資効率性

(1)道路整備に要する費用(便益を算出する事業延長L= 1.88 km)

○C1:総費用= 547 百万円

○総費用算出根拠

道路整備に要する費用から消費税及び用地取得に要する費用を除いたものに、供用後50年間の維持管理費を加えたものを現在価値化したもの。

(単位:百万円)

| 費用区分 | 事業費 | 用地費 | 維持修繕費 | 総費用 |
|------|-----|-----|-------|-----|
| 単純合計 | 307 | 54 | 649 | 902 |
| 現在価値 | 295 | 7 | 259 | 547 |

(2)道路整備による便益

○B1:総便益= 3,202 百万円 B1':修正総便益: 4,643 百万円

○総便益算出根拠

道路整備によりもたらされる社会的余剰として、整備後50年間、各項目について整備があった場合の費用から整備がなかった場合の費用を除いた額を便益として、それぞれ現在価値化したものの合計。

(単位:百万円)

| 便益区分 | 時間短縮 | 走行費用減少 | 交通事故減少 | 冬期 | 防災 | | 総便益 | 地域修正係数 | 総便益 |
|------|-------|--------|--------|-----|-------|--|-------|--------|-------|
| 初年便益 | 60 | -1 | -1 | 19 | 0 | | 77 | | |
| 現在価値 | 1,654 | -15 | -38 | 525 | 1,076 | | 3,202 | 1.450 | 4,643 |

【費用対効果分析の結果】

(事業全体)

費用便益比 B/C(再評価時点・事業全体) = 3,202百万円 / 2,762百万円 = 1.16

修正費用便益比 B'/C(再評価時点・事業全体) = 4,643百万円 / 2,762百万円 = 1.68

(残事業)

費用便益比 B1/C1(再評価時点・残事業) = 3,202百万円 / 547百万円 = 5.85

修正費用便益比 B1'/C1(再評価時点・残事業) = 4,643百万円 / 547百万円 = 8.49

第六次青森県環境計画
開発事業等における環境配慮指針チェック表
(土地の改変などの敷地整備や建築・建設段階)

(事業名 県道改築事業 国道339号(今泉～太田))

| チェック欄 | 環境配慮指針 | 具体的な内容 |
|-------------------------------------|--|---|
| | 1 土地・植生の改変(造成、敷地整備)段階での環境配慮 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | (1)農林地等の緑地や植生の改変に係る環境配慮 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 改変計画地内に生育する希少種や貴重種、巨樹・巨木林、自然植生、湿原、景観木・花木などを良好な環境・資源としてとらえ、その保全に努めるとともに、改変せざるを得ない場合には、改変区域外の生育適地に移植するなど希少種等の保存に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 残存緑地や樹木・樹林などの周縁の植生の保全と確保に配慮する。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 農林地等の緑地や植生の改変に当たっては、緑地や植生が持つ水源かん養、表土保全、災害防止などの多面的機能の保全に努めるとともに、適切な植栽や緑化などの代替措置に努める。 | 山林の切土により生じる法面には厚層基材吹付を施工し、法面緑化を図る。 |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 間伐などによって発生した林地残材については、有効利用や計画地内緑地などにおける小動物の生息場所への活用などに努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 冬期や豪雨・長雨の時期には、表土保全や表土流出防止などの観点から、大規模な樹木の伐採や地表植物の改変などをできるだけ避ける。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 人工林の伐採に当たっては、水源かん養や表土保全、大気浄化などの多面的機能の維持・増進に配慮するとともに、生物の生息・生育環境の確保等の観点から特に必要な場所については落葉広葉樹林等の育成など、混交林、複層林化に努める。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 緑化資材は郷土種の選定に努めることとし、外来種の侵入を抑止する。(新規) | 法面緑化にあたっては、郷土種を選定し、外来種の侵入を抑止する。 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | (2)地形や地盤の改変に係る環境配慮 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 地形の改変に当たっては、自然地形を生かすように工夫し、できるだけ改変規模を低減するよう努めるとともに、地形が果たしてきた水資源保全、気候調節、景観形成などの役割に配慮し、それらに対する影響の低減に努める。 | 土工バランスに配慮し、緑化による植生復元と景観に配慮した設計とし、また、工事施行ヤード及び工事用道路は極力計画路線上を利用することとしている。 |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 地形の改変に当たっては、表土の一時貯留と保育、計画地内での公園や緑地などの植栽空間への活用など、表土の保全と活用に努める。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 表土の露出放置による土ぼこりなどの影響をできるだけ低減するよう努める。 | 掘削、盛土施工時に天候や周辺環境等を考慮し、必要に応じて散水及びシート養生を速やかに行う。 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 地形の改変に伴う土砂流出による河川や湖沼、海等の水質汚濁の防止や適切な沈砂池や緑地などの緩衝地の確保、地表面の露出放置の防止のための早期の植栽や緑化対策などに努める。 | 法面植生工を速やかに施工し、土砂流出による河川の水質汚濁の防止に努める。 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 表土の流出防止や土砂災害防止のため、雪解け時期や豪雨・長雨の時期における地形改変や表土の露出放置などはできるだけ避ける。 | 法面植生工を速やかに施工し、土砂流出の防止に努める。 |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 埋蔵文化財包蔵地である場合は、その土地の保護・保全に配慮する。 | |

(事業名 県道改築事業 国道339号(今泉～太田))

| チェック欄 | 環境配慮指針 | 具体的な内容 |
|-------------------------------------|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 野外レクリエーション施設の整備、農地や草地開発等の実施に当たっては、できるだけ自然地形を活用した利用計画とし、地域の自然環境や自然景観の保全に配慮する。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 流通団地や工業団地、大規模ニュータウン等の大規模造成工事の実施に当たっては、小区画ごとに順次実施し、造成地の安定と緑地や植栽の育成に努める。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 造成などにより、大規模な法面や擁壁が生じないように十分配慮するとともに、多自然型工法などに努める。 | 大規模な法面や擁壁が生じないようルート選定し、法面の施工にあたっては植生に配慮する。 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 地盤や岩盤の掘削などを行う場合には、地下水脈の分断に十分配慮し、湧水や地下水の保全に努める。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 地盤の掘削、軟弱地盤地での地盤安定化のための地下水の排水や地盤凝固剤の注入などを行う場合には、周辺地域での地盤沈下や地下水汚染などの防止に配慮する。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 盛土や土砂の埋立てを行う場合には、搬入する土砂の性状などに十分配慮し、有害物質などが含まれる土砂等の使用を避けるとともに、周辺土壌や地下水の汚染防止に努める。 | 盛土に使用する土砂は施工前に性状等を確認し、周辺土壌等の汚染防止に努める。 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | (3)水系や水辺の改変に係る環境配慮 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 尾根筋などの分水界や源流域の改変はできるだけ避け、改変する場合でも、極力自然地形を生かすように配慮する。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 河道の変更や新水路の設置を行う場合には、下流での流況や自然環境への影響に配慮する。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 地域の水循環を保全するため、河道からの地下浸透機能や伏流水の確保及び保全に適切に配慮した護岸や河床の整備に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 伏流水等の流動や自然排水など自然状態での水循環の保全や用水の確保等に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 道路等の整備に当たっては、トンネル化やオープンカットなどに伴う伏流水や地下水の流路の分断を防止し保全に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 水辺の自然環境の分断防止に努め、連続性の確保と創出に配慮する。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 水辺の自然環境や緑地の保全、流水や落水の有する水質浄化機能などの保全及び向上に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 瀬や淵、落水、河川敷など、多様な河川環境を持つ水環境の再生や創出に努め、魚類などの水生生物の生息・生育環境の保全と創造に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 堰や堤防、落差工などの設置により河川流路を遮断する場合は、魚類などの水生生物の遡上や移動を妨げないよう魚道の設置などに努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 地域の自然や河川環境に適した多自然川づくりなどにより、身近に自然とふれあえる場の確保に努めるとともに、橋梁などの設置に当たっては、地域の景観に配慮する。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> ダムなどの大規模な水面を持った池や湖沼を造成する場合には、流量や水質、河川の水温や周辺気温の変化、土砂の流出など、地域の自然環境への影響に配慮する。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 水位の変動に伴う湖岸の侵食、表土の露出など、生態系や自然景観への影響に配慮する。 | |

(事業名 県道改築事業 国道339号(今泉～太田))

| チェック欄 | 環境配慮指針 | 具体的な内容 |
|-------------------------------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 多様な湖岸環境の保全と創出、中洲や浮島などの造成により、水辺の自然環境の向上や水質浄化などに努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 埋立てなどの水面開発や養殖施設の設置などを行う場合は、水質汚濁の防止に配慮し、地域の良好な水辺景観の保全に配慮する。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 大規模施設などの建築に当たっては、水辺からの景観に十分配慮した建築物の配置やデザインなどの工夫に努める。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | (4) 海域の改変に係る環境配慮 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 海岸などの護岸整備を行う場合は、沿岸域の自然環境の分断防止に努め、多自然型工法等の活用により自然の連続性や親水性の確保に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 海岸や海域環境の変更に伴う潮流の変化など海象条件の変化による海域生態系への影響防止に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 埋立てや干拓、堤防の設置やしゅんせつなどによる土砂や底質の自然環境へ流出、潮流の変化による沿岸の侵食や堆積作用の変化など、海象条件の変化による海域生態系や水質への影響の防止に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 海岸線の変更、防波堤や消波ブロックなどを設置に当たっては、海岸景観の保全と周辺の地域景観との調和に配慮する。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | (5) 建設機械の稼働に係る環境配慮 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 重機の使用に伴う排ガスや騒音・振動による周辺の生活環境や野生動物の生息環境に及ぼす影響を防止するよう努める。 | 排気ガス排出対策型や低騒音・低振動型建設機械の使用に努めている。 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 低騒音・低振動型の建設機械の活用、稼働時期の平準化、遮音壁などの設置、野生動物の繁殖時期における重機の使用抑制などに努める。 | 排気ガス排出対策型や低騒音・低振動型建設機械の使用に努めている。 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 重機による地形改変に当たっては、適切な散水などにより土ぼこりの発生防止に努める。 | 掘削、盛土施工時に天候や周辺環境等を考慮し、必要に応じて散水及びシート養生を速やかに行う。 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | (6) 土砂等の搬出・搬入に係る環境配慮 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 土地の改変に当たっては、土砂の地域外への搬出入の抑制に努める。 | 土工バランスに配慮した設計としている。 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 表土や植物を他地域へ搬出する場合は、搬入地での生態系への影響に十分配慮する。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 搬入する土砂などに含まれる土壌汚染物質の有無を確認するなど、改変地域及び周辺地域の土壌や地下水への影響の防止に努める。 | 改良材を加えた土砂を使用する場合は、土質試験を行い、土壌汚染物質の有無を確認することとしている。 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | (7) 廃棄物処理等への配慮 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 地形改変等に伴って発生する抜根などは適正に処理する。 | 再資源化処理施設への搬出により、適正に処理することとしている。 |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 建築物等の解体に伴う建設廃材などではできるだけリサイクルに努め、リサイクルできない廃棄物は適正に処理する。 | 工事に伴い発生する廃材等は建設廃棄物再資源化施設や最終処分施設等へ搬出し、適正に処理することとしている。 |

(事業名 県道改築事業 国道339号(今泉～太田))

| チェック欄 | 環境配慮指針 | 具体的な内容 |
|--------------------------------------|---|---|
| 2 建造物等の設置、建築・建設段階での環境配慮 | | |
| ☐ (1) 道路(車歩道)、雨水排水路の設置に係る環境配慮 | | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 野生動物の繁殖地や生息地の移動空間の分断を避けるように配慮し、適切な生物移動空間の確保と創出に努める。 | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 野生動物のれき死の防止のため、その横断環境の創出などに努める。 | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 側溝や排水路に落ちた野生動物がはい上がれるような側壁の工夫に努める。 | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 道路等の整備に当たっては、大気汚染物質が滞留しやすい地域などにおける自動車の通過や交通渋滞などに伴う排ガスによる営業の防止と、緩和や浄化のための緑地帯の確保に努める。 | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 道路などの整備に当たっては、高盛土や高架等による景観の分断や大規模法面の形成に配慮し、適切な緑化などによる景観の保全に努める。 | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 道路などの整備に当たっては、沿道における景観資源や眺望地点、水辺や海浜等への進入空間の確保に努めるとともに、電線類の地中化や適切な緑化など良好な景観の形成に努める。 | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 道路などの整備に当たっては、夜間等における光害の防止、照り返しなどの防止に配慮した街路樹の設置や沿道の樹木、緑地の保全などに努める。 | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 高架道路などの整備に当たっては、日照障害や電波障害などの防止に努める。 | |
| ☑ (2) 基礎や地下建造物の建設に係る環境配慮 | | |
| ☑ | <ul style="list-style-type: none"> 基礎や地下建造物の建設等に当たっては、計画地及び周辺の地盤条件を十分に調査し、水道、電気、ガス等のライフラインの損壊の未然防止に努める。 | 必要に応じて事前調査や関係事業者による立会いを行うなど、地下埋設物の破損防止に努める。 |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 大規模な基礎や地下空間利用などの地下建造物の建設に当たっては、地下帯水層の分断や地下水排水などによる周辺地域の地下水位の低下の防止に努める。 | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 地下空間の建設やその利用に当たっては、浸水や地盤の陥没などの防止、避難経路の確保などに努める。 | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> ライフラインを地下に埋設する場合は、地盤の振動や沈下、液状化等に伴うラインの分断の未然防止に努める。 | |
| ☐ (3) 低層建築物の建設に係る環境配慮 | | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 建築物周辺において、まとまりがあり、連続した緑地の確保など、敷地の緑化や屋上緑化などに配慮し、野鳥や昆虫など身近な野生生物の生息・生育や移動環境の創出に配慮する。 | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 主要道路等の沿線で建築物を建設する場合は、眺望景観の確保に努める。 | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 地域の景観を形成する環境資源が計画地内や計画地に隣接して分布する場合は、施設や建築物の配置、建物のデザイン等の工夫し、周辺地からの眺望の確保、建造物等による視覚的遮へい防止に努める。 | |
| ☐ | <ul style="list-style-type: none"> 都市部において、高密度な低層建築物を建設する場合は、建造物やアスファルト舗装、表土の転圧等による地表面の不浸透域化の防止や地下浸透対策など地下水の涵養機能の維持や向上に配慮する。 | |

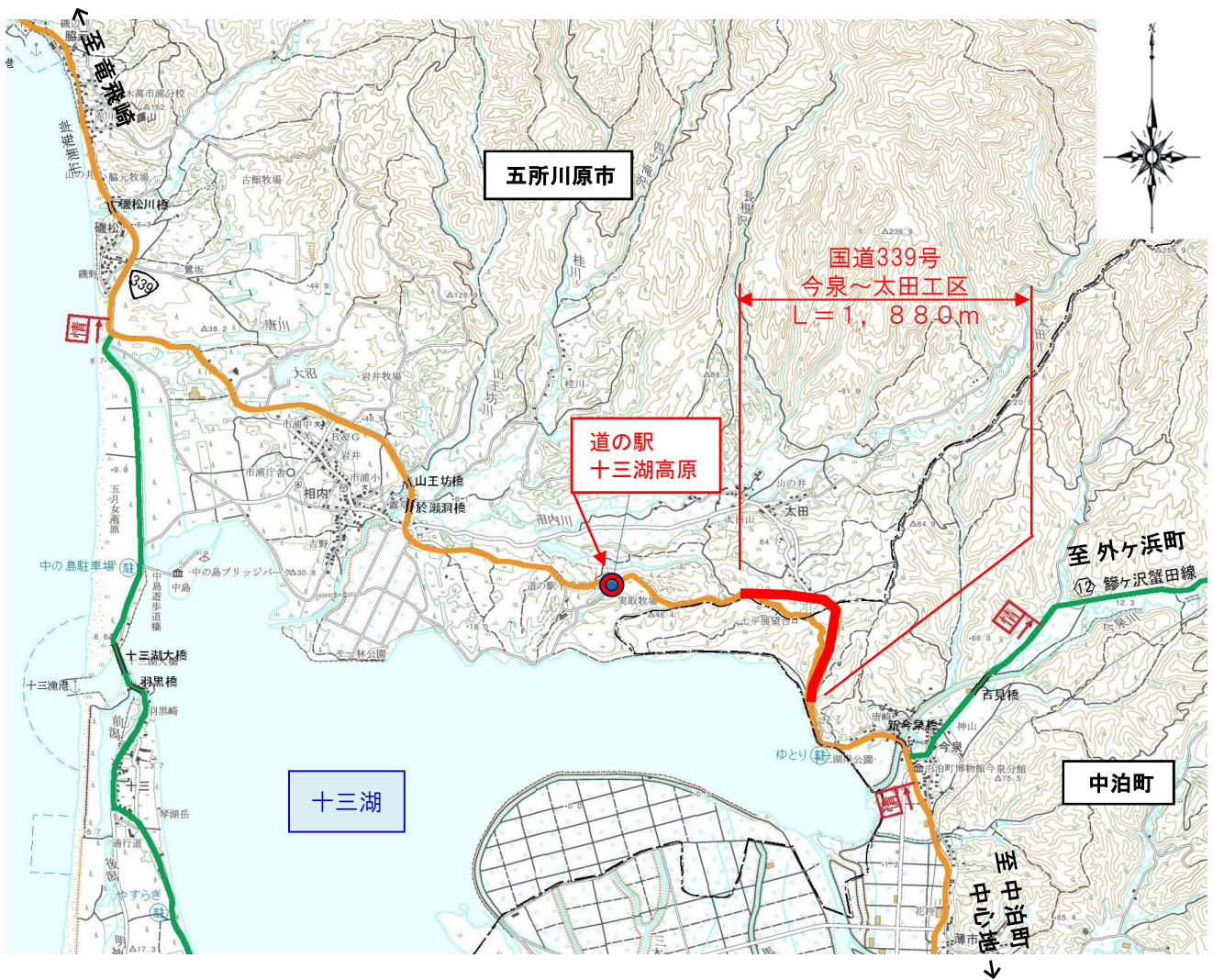
(事業名 県道改築事業 国道339号(今泉～太田))

| チェック欄 | 環境配慮指針 | 具体的な内容 |
|-------------------------------------|---|--------|
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 宅地開発など低層建築物群を建設する場合は、宅地内や住宅間にまとまりのある連続した緑地の創出などにより、快適な居住環境の確保に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 地盤が軟弱な場所では、盛土や建築物の荷重などによる地盤沈下への影響について十分配慮する。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | (4)高層建築物・大規模施設等の建設に係る環境配慮 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 計画地内や周辺地の緑地保全や緑化、食餌植物の植栽などに配慮し、生物の生息・生育や移動環境の確保、誘導など、野鳥や昆虫などの身近な生物とのふれあいの場の確保と創出に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 地下水かん養域での建設に当たっては、建造物や舗装等による地表面の雨水等の不浸透域化に十分配慮し、建築物周辺での適切な雨水の地下浸透緑地の確保に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 高層建築物の建設に伴い確保されるオープンスペース等については、周辺地域と一体となった自然環境の保全と緑化などに努め、緑地の地域住民への開放や地域の自然環境の向上に配慮する。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 主要道路等の沿線での大規模な建造物の建設による眺望景観の遮へい防止に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 地域の景観を形成する自然環境資源が計画地内や計画地に隣接している場合、周辺地からの眺望の確保に努め、建造物などによる視覚的遮へい防止に配慮するとともに、文化財などの歴史的・文化的資源からの眺望景観の保全に配慮する。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 高層建築物や大規模施設などの建設に伴って発生する、いわゆるビル風の防止や地域の良好な風道などの保全に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 高層建築物等の建設に伴う日照障害や電波障害などの防止に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 地盤が軟弱な場所では、盛土や建築物の荷重などによる地盤沈下への影響について十分配慮する。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | (5)高架構造物の建設に係る環境配慮 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 送電線や鉄塔などの高架構造物を建設する場合は、地域の地盤・気象などの自然環境や景観について十分な調査を行い、自然環境の保全や災害防止に十分配慮したルートを選定に努めるとともに、周辺地域における日照障害や電波障害などの防止に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 橋梁などを建設する場合は、周辺の景観に配慮するとともに、基礎の設置等に伴う水辺環境や自然環境の保全に努める。 | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | (6)海底・海中建造物の設置や建設に係る環境配慮 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 海底や海中建造物の建設に当たっては、海流等への影響、底質のかくはんなどによる水質汚濁や海洋生態系への影響に十分配慮し、海域環境の保全に努める。 | |
| <input type="checkbox"/> | <ul style="list-style-type: none"> 海底地盤が軟弱な場所での荷重が大きい建造物の設置や土砂の埋立て等に当たっては、地盤沈下などによる影響について配慮する。 | |

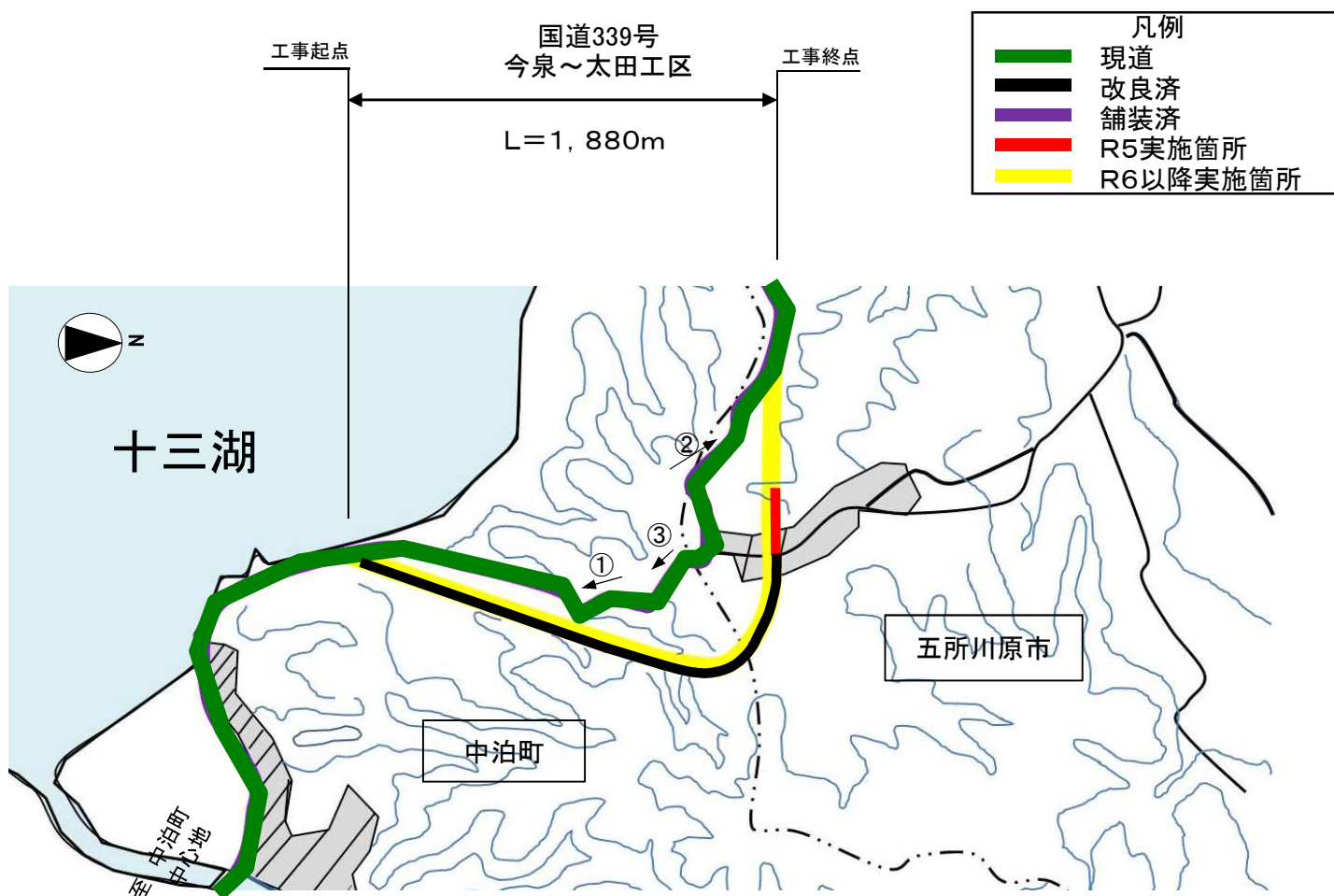
(1) 事業実施箇所位置図



(2) 詳細位置図

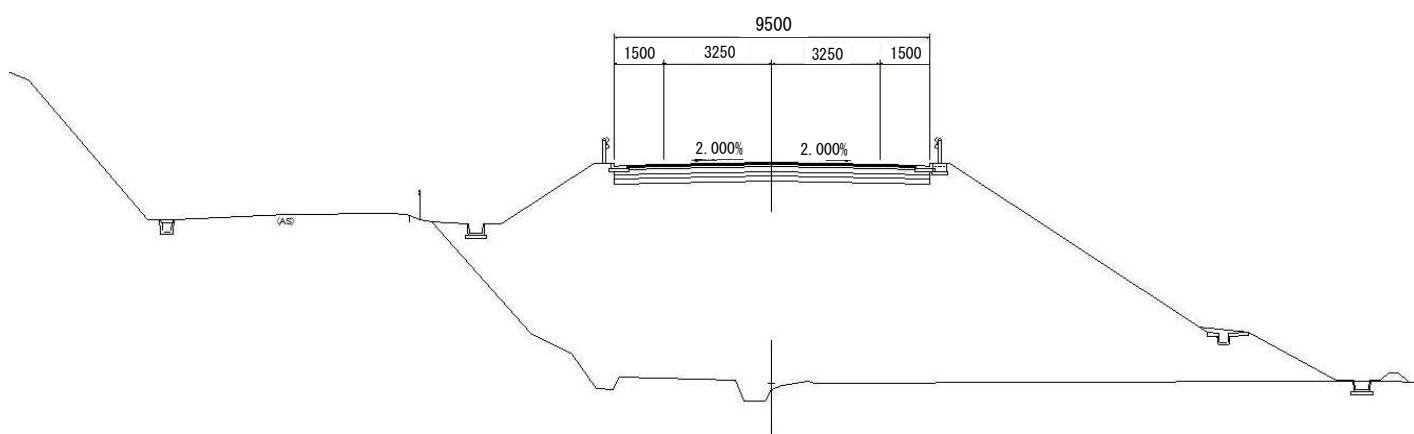


(3) 全体計画平面図



〔構造図〕

○標準横断面



〔現道の交通状況〕

①



現道は急勾配区間にカーブが連続することから、走行上危険な状況となっている。

②



路肩が狭いことや急カーブ箇所に曲線部の拡幅がないため、大型車両同士のすれ違いは極めて危険な状態となっている。

③



路肩が狭いため(堆雪幅がないため)、冬期間においては2車線の走行幅員が確保されず、車両同士のすれ違いが困難な状況となっている。