

公共事業再評価調査

整理番号 H21-2

担当部課名	県土整備部 道路課	電話番号	017-732-9651
		E-MAIL	doro@pref.aomori.lg.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	国道改築事業			地区名等	国道103号 青樺山	市町村名	十和田市
事業方法	国庫補助	県単独	財源・負担区分	国 55%	県 45%	市町村 %	その他 %
採択年度	平成12年度 (用地着手 平成14年度 / 工事着手 平成 年度)						
終了予定年度	平成30年度 (平成 年 月 工期変更 当初計画時 平成 年度)						
事業目的	<p>・一般国道103号は、十和田八幡平国立公園の「奥入瀬渓流」沿いを通過し、「十和田湖」と「八甲田」を連絡する重要な観光道路であると同時に、津軽地方と県南地方を結ぶ生活及び産業活動を支える幹線道路である。(3種3級、設計速度50km/h)</p> <p>・観光シーズンの「奥入瀬渓流」沿い国道103号の慢性的な渋滞を解消し、自然環境の保全、適正な公園利用に寄与するとともに、奥入瀬渓流、七曲区間の落石危険箇所を解消し、幹線道路としての機能確保を図るものである。</p>						
主な内容	区 分		当初計画時	再評価時	増 減		
	計画延長		5,082 m	5,082 m	0 m		
	計画幅員		6.0(9.0) m	6.0(9.0) m	0 m		
	改良工		4,991 m	5,012 m	21 m		
	舗装工		45,738 m	45,738 m	0 m		
	トンネル工		4,530 m	4,810 m	280 m		
	橋梁工		3 基	2 基	1 基		
<p>・奥入瀬渓流沿いの滝の流出量低下軽減を図るため、十和田湖側にルートを変更したことによりトンネル延長が増加した。</p> <p>・地質調査の結果、地下水位が高く、土質が脆弱であることが判明し、地下水位低下および切羽安定対策のためのトンネル補助工法が増加した。</p>							
事業費	○当初計画時総事業費 20,570 百万円 (単位:百万円)						
		~18年度	19年度	20年度	21年度	小 計	22年度~ 合 計
	計 画					14,053	12,647 26,700
	(うち用地費)	()	()	()	()	(59)	(54) (113)
	(21年3月変更)						
実 績	761	140	120	100	1,121	25,579 26,700	
(うち用地費)	(101)	(0)	(0)	(0)	(101)	(12) (113)	

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			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 (うち用地費)		4.2% [/] (89.4%) [/]	8% [/] (171.2%) [/]
	主要工程 毎割合 (事業費)	改良工 (1,570 百万円)	68.9%	130.9%
		舗装工 (30 百万円)	0%	0%
		トンネル工 (24,700 百万円)	0%	0%
橋梁工 (400 百万円)		0%	0%	
説 明	<p>・十和田八幡平国立公園内に整備するバイパスであり、脆弱で地下水位が高い区間を通過する長大トンネルであることから、平成13年度から学識経験者等による委員会を組織し、環境に配慮した慎重なルート検討やトンネル施工法に関する技術的な検討を進めてきている。</p>			
問題点・ 解決見込み	<p>・上記検討委員会により平成21年度にトンネルルートが決定される予定であり、今後、工事着手に向けた関係機関との具体的協議を進める。</p>			
事業効果 発現状況	- 部分供用なし			

(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	【全国の評価】 ・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。	【県内の評価】 ・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	・奥入瀬渓流区間および七曲区間においては落石等により過去に度々通行止めが発生している。特に平成11年度には奥入瀬渓流区間の大規模地滑りにより長期間（約3ヶ月半）の全面通行止めとなり、地域生活や十和田湖および奥入瀬観光に多大な影響を与えたことから、早期の整備が求められている。 ・観光シーズンの渋滞解消による環境改善が期待されることから、早期の整備が求められている。		
必要性	・当該路線は、県が管理・整備する国道である。 ・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に位置付けられている。 ・奥入瀬渓流区間の渋滞解消により自然環境の保全および文化財の保護に寄与するとともに、適正な国立公園利用を推進する。 ・本地区は国道102号、103号、国道454号の広域幹線道路が結節する位置にあることから、主要都市間（青森、弘前、八戸市）のアクセスが向上し、観光振興に寄与するとともに物流の効率化が図られる。		a · b	
適時性	・平成22年度予定の新幹線新青森駅開業により、八甲田、十和田湖、奥入瀬渓流を訪れる観光客の増加が見込まれ、八甲田と十和田湖を結ぶ観光道路として当該区間の整備の必要性が高まっている。 ・現道の奥入瀬渓流、七曲区間は近年、度々の落石等による交通止が発生していることから、生活、産業、観光道路としての機能確保のため、整備の必要性が高まっている。		a · b	
地元の推進体制等	・十和田市、三沢市、及び上北郡の各市町村長で構成する上北地方行政連絡協議会より、青樺山バイパスの早期完成を要望されている。 ・十和田湖周辺地域住民は本事業に理解を示し、一刻も早い整備を望んでいる。 ・環境省の十和田八幡平国立公園利用計画においても、奥入瀬渓流の交通緩和および自然保護を図る道路として位置付けられている。		a · b	
効率性	・十和田八幡平国立公園の観光拡大に寄与し、地域の活性化、経済発展に効果がある。 ・観光シーズンの渋滞緩和による温室効果ガスの低減により、環境保全に効果がある。 ・周辺は冬期閉鎖路線を多く抱えていることから冬期間の緊急輸送路の確保の面からも大きな効果がある。			

(3) 費用対効果分析の要因変化		A · B · C		
区分	主な項目	当初評価時	再評価時	増減
費用項目	(1)事業費	15,520 百万円	21,800 百万円	6,280 百万円
	(2)維持修繕費	2,174 百万円	400 百万円	1,774 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(C)	17,694 百万円	22,200 百万円	4,506 百万円
受益項目	(1)走行時間短縮便益	30,568 百万円	20,400 百万円	10,168 百万円
	(2)走行費用減少便益	1,068 百万円	600 百万円	468 百万円
	(3)交通事故減少便益	122 百万円	200 百万円	78 百万円
	(4)冬期便益	百万円	4,700 百万円	4,700 百万円
	(5)	百万円	百万円	- 百万円
	総便益(B)	31,758 百万円	25,900 百万円	5,858 百万円
	地域修正係数(Φ)	-	-	-
	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)	1.79	1.17	
	修正費用便益比(B'/C')	-	-	
費用対効果分析(B'/C)	【費用対効果分析手法】 （分析手法、根拠マニュアル等） ・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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）		a · b	
計画時との比較	【計画時との比較における要因変化】 ・総費用の増加は、全体事業費が増加したことなどの要因による。 ・総便益の減少は、費用便益分析マニュアルの改訂に係る時間価値原単位等の減少などの要因によるものと思われる。 ・上記により、費用便益比は減少となっている。		a (b)	

(4) コスト縮減・代替案の検討状況		(A)・B・C
コスト縮減	<p>【コスト縮減の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路盤材・舗装材に再生材を使用し、経費の縮減を図っている。 ・建設発生土を盛土材料として使用し、経費の縮減を図っている。 ・非常時の避難坑を地下水低下のための水抜坑として活用することにより、トンネル補助工法の経費縮減を図っている。 	a . b
代替案	<p>【代替案の検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境検討委員会により奥入瀬渓流沿い滝流量影響を考慮し、十和田湖側にルートをシフトしたバイパス案を複数案検討した。その結果、湖岸部の改変を回避し、滝への影響の低減が可能である本ルート案が環境検討委員会から推奨されている。 	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	<p>【住民ニーズの把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・十和田市、三沢市、及び上北郡の各市町村長で構成する上北地方行政連絡協議会より、青楓山バイパスの早期完成を要望されている。 	<p>【住民ニーズ・意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・十和田湖・奥入瀬渓流を核とした、青森県内の観光地への広域的観光ネットワークが強化形成され、産業・経済・文化・教育等と併せ地域振興への多大な波及効果が期待されることから青楓山バイパスの早期完成を求められている。 	a . b											
環境影響への配慮	<p>【開発事業等における環境配慮指針への対応】</p> <p>(1)対応状況 配慮している 配慮していない</p> <p>(2)区分</p> <table border="0"> <tr> <td>農林地等の緑地や植生の改変</td> <td>地形や地盤の改変</td> <td>水系や水辺の変更</td> </tr> <tr> <td>海域環境の変更</td> <td>敷地整備段階での重機の使用</td> <td>土砂等の搬出・搬入</td> </tr> <tr> <td>廃棄物処理等</td> <td>道路(車歩道)、雨水排水路の設置</td> <td>基礎や地価建造物の建設</td> </tr> <tr> <td>低層建築物の建設</td> <td>高架構造物の建設</td> <td>海底・海中建造物の設置や建設</td> </tr> </table> <p>(3)対応内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパスの大部分をトンネルとすることで沿道の自然景観資源に配慮している。 ・奥入瀬渓流沿い滝流量の低下を極力させたルートとしている。 ・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。 ・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。 	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	基礎や地価建造物の建設	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	a . b
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	基礎や地価建造物の建設												
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												
地域の立地特性	<ul style="list-style-type: none"> ・十和田八幡平国立公園の特別保護地区および特別名勝天然記念物「十和田湖及び奥入瀬渓流」の指定核心部を通過する路線である。 ・本路線は災害対策基本法に基づく緊急輸送道路として位置付けられている。 ・現道の奥入瀬渓流および七曲区間は事前通行規制区間(落石等)に指定されている。 ・特別豪雪地帯であり、周辺道路は冬期閉鎖となり、冬期代替路が確保されていない。 													

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	<ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果分析の要因変化の項目がB評価であるものの、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	意見書のとおり	
評価理由		