

## 1. 事業概要

あおもり とわだ あおぶなやま あおもり とわだ ねのくち

起終点：青森県十和田市青楓山～ 青森県十和田市子ノ口

延長等：5.2 km (2車線、設計速度50km/h)

全体事業費：約230億円

計画交通量：約3,000台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約2,200台/日	約300台/日	約500台/日



## 2. 道路交通上の課題

### ①防災・災害時の救助活動等

- 過去10年間に、災害により奥入瀬渓流区間で27回、七曲区間で8回の全面通行止
- 平成11年の法面崩壊発生時には、3ヶ月半の通行止めが生じている。(写真1)
- 通行止め期間中は、約35分の迂回を強いられ、観光客や地域住民の救助活動に支障(図1)



写真1 法面崩壊(H11.3.10)



図1 迂回の状態

### ②住民生活

- 当該箇所は、すれ違い困難(W<5.5m)箇所が多数存在するとともに、線形不良箇所(R<100m)が6箇所存在(図2)
- 国立公園の特別保護地区のため、現道改良等の抜本的な対策ができず、生活交通、観光交通に支障(写真2)



図2 現道の状況



写真2 すれ違い困難状況

### ③地域経済・地域社会等

- 当該箇所は、景勝地である奥入瀬渓流を通過していることから、観光期には生活交通と観光交通が輻輳し渋滞が発生。
- 渋滞により通行車両からの排ガス・騒音等による自然環境や公園利用環境に対し影響(写真3)



写真3 観光期渋滞状況

## 3. 整備効果

### 効果1 防災・災害時の救助活動

- 被災箇所を迂回し、災害に強い道路に改築することにより、安全な通行を確保。

### 効果2 住民生活

- 幅員狭隘箇所や線形不良箇所を回避し、安全な生活交通、観光交通を確保。

### 効果3 地域経済・地域社会等

- 奥入瀬渓流区間の通過交通が転換され、渓流沿いの自然環境が保全されるほか、散策時の安全性や快適性が飛躍的に向上。
- 奥入瀬渓流区間の交通量が減少するとともに、走行速度向上によりCo2が2,309t/年(東京ドーム約1個分)、NOxが6.5t/年、SPMが0.36t/年削減

### 費用対便益の詳細

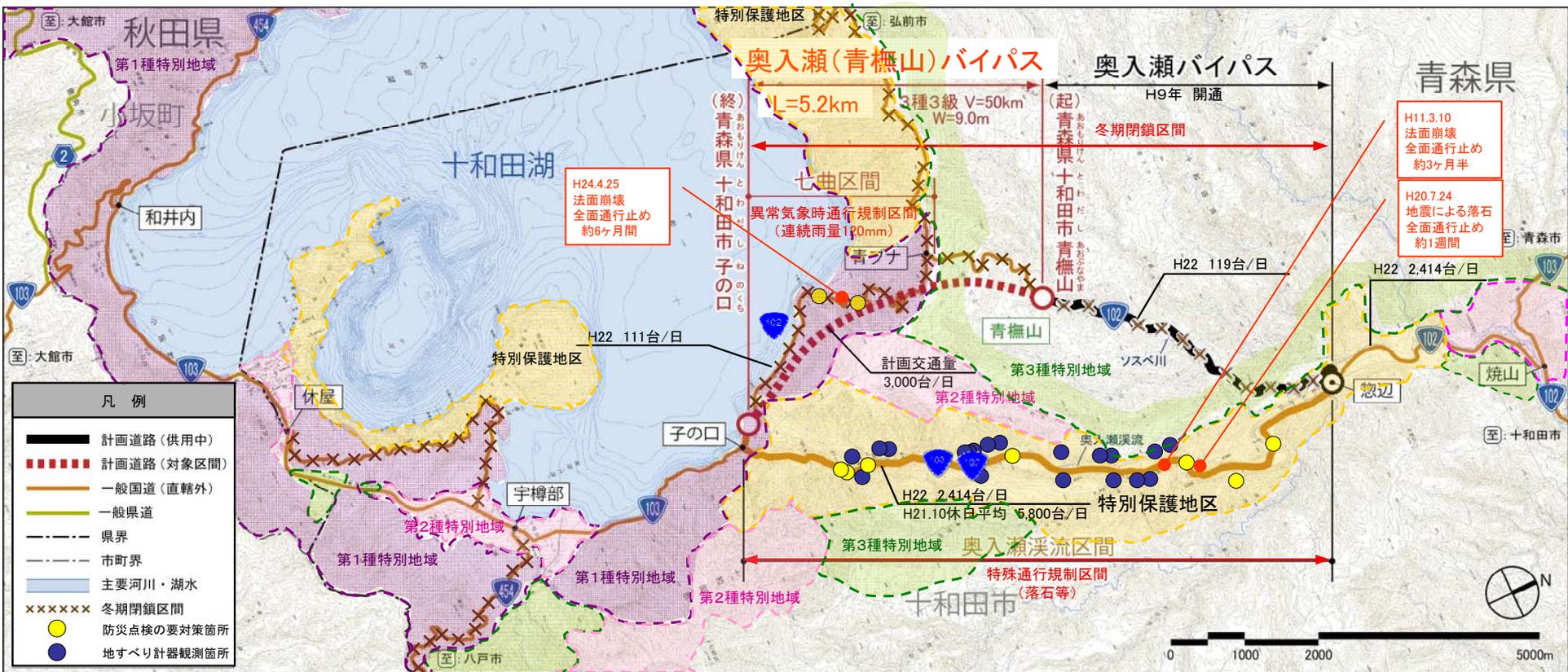
B/C	1.1	総費用	174億円	総便益	186億円	基準年
		事業費	171億円	走行時間短縮便益	168億円	
		維持管理費	4.1億円	走行経費減少便益	17億円	
				交通事故減少便益	1.8億円	

### ・経済的内部収益率(EIRR):4.4%

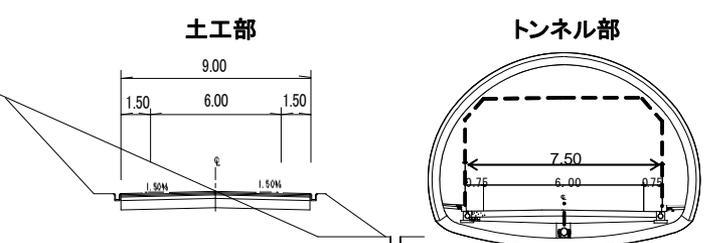
※1:総費用、総便益については、基準年(H24年)における現在価値を記入。

※2:便益には、3便益(走行時間短縮便益、走行時間経費減少便益、交通事故減少便益)に冬期便益、休日便益、災害便益を計上。

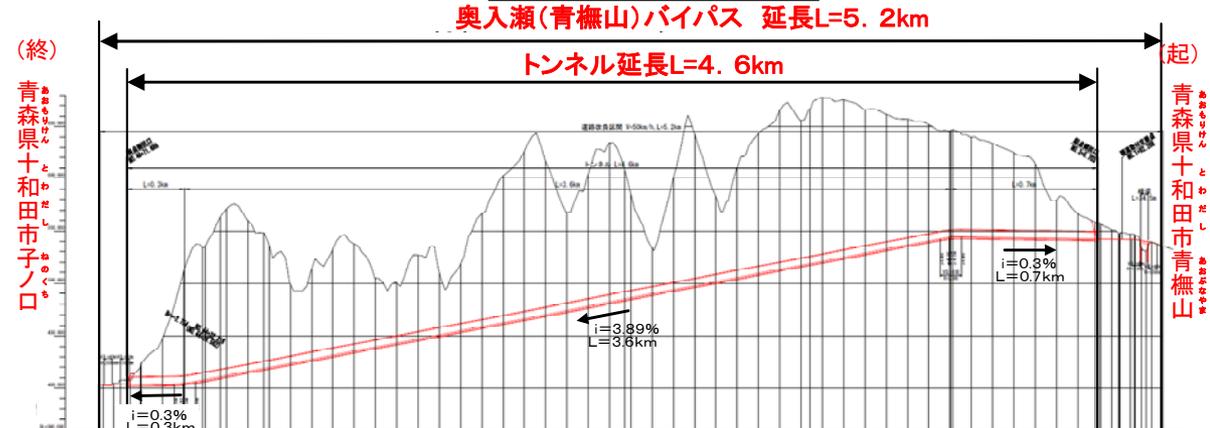
# 一般国道103号奥入瀬(青楓山)バイパスに係る新規事業採択時評価



標準横断面図



計画縦断面図



## 1. 十和田湖地域の課題

### ① 幹線道路の脆弱性

- 災害が多発し、長期間にわたる全面通行止めが発生(写真1、2)
- 落石崩壊による特殊通行規制区間、線形不良箇所等が多く存在

### ② 著しい観光渋滞

- 十和田湖、奥入瀬溪流は年間約240万人の観光客が訪れる観光地であり、国道103号は主要なアクセスルートとなっているが、観光シーズンに著しい渋滞が発生(写真3)



写真1 法面崩壊 (H11.3.10)



写真2 大規模落石 (H20.7.24)



写真3 観光時期における慢性的な渋滞



図1 十和田湖地区平面図

## 2. 原因分析

### ① 線形不良・幅員狭小区間の存在

- 奥入瀬溪流区間:擦れ違い困難 (W<5.5m)、線形不良箇所 (R<100m)66箇所

七曲区間:つづら折り区間が約6km連続、線形不良箇所 (R<100m)47箇所

- 過去10年間で奥入瀬溪流区間は27回、七曲区間は8回の全面通行止(図2)

- 防災カルテ対策箇所が7箇所



図2 国道103号の交通規制

### ② 観光交通と日常交通の混在

- 奥入瀬・十和田湖等に向かう観光交通と日常的な交通が混在するため、渋滞が顕著

### ③ 国立公園の特別保護区域内のため、抜本対策が困難

- 奥入瀬溪流区間は、十和田八幡平国立公園の特別保護区域内に位置するため、抜本的な対策が困難。

## 3. 政策目標

### ① 幹線道路の脆弱性を解消

### ② 観光シーズンにおける渋滞の解消

### ③ 国立公園の特別保護区である奥入瀬溪流の自然保護

## 4. 対策案の検討

評価軸	【案①】別線整備①(5.2km)	【案②】別線整備②(5.5km)
	最急縦断勾配4%、トンネル延長を4.5kmとした案	最急縦断勾配3%、トンネル延長を4.8kmとした案
幹線道路の脆弱性解消	新たに道路が整備されるため、落石等のリスク箇所を回避する。 ・すれ違い困難、線形不良箇所 【現況】すれ違い困難・線形不良箇所 66箇所 【整備後】すれ違い困難・線形不良箇所 0箇所 ・防災カルテ要対策箇所 【現況】防災対策箇所 7箇所 【整備後】防災対策箇所 0箇所	新たに道路が整備されるため、落石等のリスク箇所を回避する。 ・すれ違い困難、線形不良箇所 【現況】すれ違い困難・線形不良箇所 66箇所 【整備後】すれ違い困難・線形不良箇所 0箇所 ・防災カルテ要対策箇所 【現況】防災対策箇所 7箇所 【整備後】防災対策箇所 0箇所
観光シーズンにおける渋滞解消	新たに道路が整備されるため、観光シーズンの渋滞を解消する。 〇 観光交通と生活交通の分離により渋滞が改善(焼山温泉郷～湖畔(休屋)) 【現況】77分、21km/h 【整備後】28分、50km/h (49分短縮)	新たに道路が整備されるため、観光シーズンの渋滞を解消する。 〇 観光交通と生活交通の分離により渋滞が改善(焼山温泉郷～湖畔(休屋)) 【現況】77分、21km/h 【整備後】28分、50km/h (49分短縮)
奥入瀬溪流の自然保護	〇 バイパスにより奥入瀬溪流区間の交通規制が可能となり公園利用環境が改善	〇 バイパスにより奥入瀬溪流区間の交通規制が可能となり公園利用環境が改善
経済性	約230億円	約260億円
総合評価	○	△

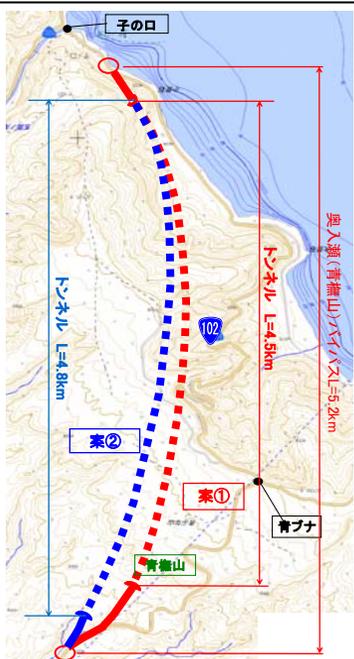
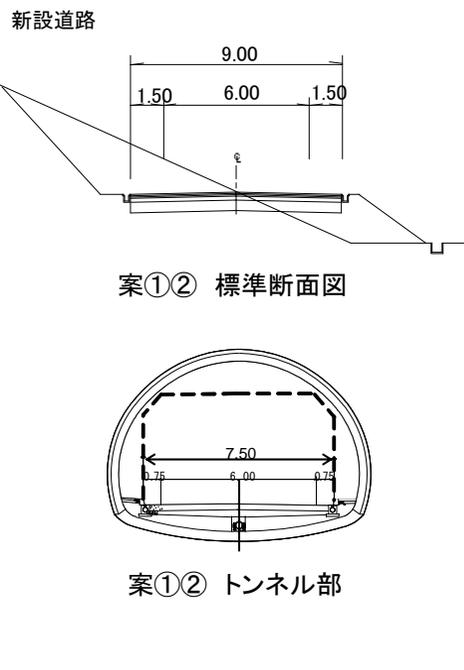


図3 対策案検討



**対応方針(案): 案①による対策が妥当**

**【計画概要】**

- ・路線名: 一般国道103号
- ・区間: 青森県十和田市青楓～青森県十和田市子の口
- ・概略延長: 5.2km
- ・標準車線数: 2車線
- ・設計速度: 50km/h
- ・概ねのルート: 図3案①の通り

(参考) 当該事業の経緯等

**経緯**

- ・H12 事業化(青森県施工)
- ・H22.10 公園事業の変更(中央環境審議会)

**地域の要望等**

- 〇H20～H22: 青森県が直轄権限代行を国土交通省に要望
- 〇H24. 7: 道路関係4団体所属の県内首長が国直轄事業での早期事業化を国土交通大臣に要望
- 〇H24. 8: 国道103号青楓山バイパス建設促進期成同盟会が国直轄事業での早期事業化を国土交通大臣に要望
- 〇H25. 1: 青森県知事が国直轄事業での早期事業化を国土交通大臣に要望
- 〇H25. 2: 十和田市、十和田市議会、国道103号青楓山バイパス建設促進期成同盟会が国直轄事業での早期事業化を国土交通大臣に要望
- 〇H25. 3: 十和田市長が権限代行を国土交通副大臣に要望