

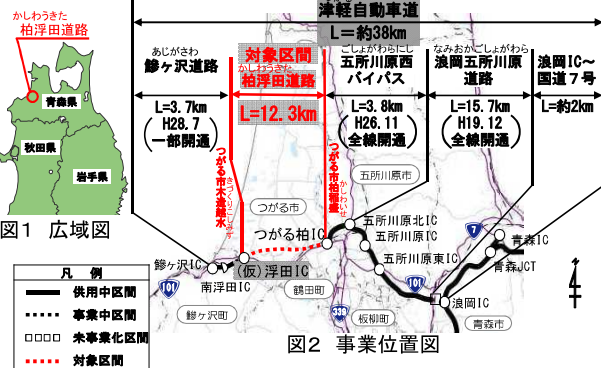
# 一般国道101号(津軽自動車道)柏浮田道路に係る新規事業採択時評価

- 発生頻度の高い地吹雪や積雪による交通機能低下などの課題が多い当地域において、信頼性の高いネットワークを構築
- 西津軽地域と主要な交通拠点を結ぶ高速道路網を確保し、観光振興・地域産業の活性化を支援
- 高次救急医療施設への搬送時間の短縮・より安定した搬送の実現により、救急医療活動を支援

## 1. 事業概要

- 起 終 点: 青森県つがる市柏稲盛  
～青森県つがる市木造越水
- 延長等: 12.3km  
(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費: 約380億円
- 計画交通量: 約9,500台/日

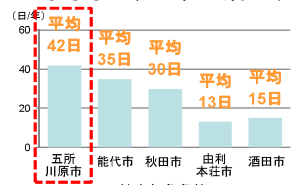
乗用車	小型貨物	普通貨物
約7,300台/日	約1,300台/日	約900台/日



## 2. 課題

### ①冬期降雪時における交通機能の低下

- 国道101号は、東北の日本海側の中でも吹雪の発生頻度が高い区間であり、冬期は旅行速度の低下が著しく、特に吹雪発生時は20km/h台まで低下。【図3,4】
- 冬期交通環境の悪化により地域住民や企業は、通勤・通学時間の遅れや製造品等の輸送が困難になるなど、日常生活や経済活動などに支障をきたしている。【図5】

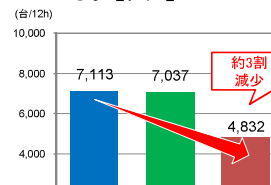


抽出気象条件		
気温	降雪あり	降雪なし
0～5℃	6m/s以上	11m/s以上
-5℃以下	5m/s以上	10m/s以上

資料: 気象庁 H24～H28気象データより吹雪の発生条件となる日数を抽出  
図3 東北地方の吹雪発生日数



図4 冬期の交通状況



資料: 交通量調査結果  
図5 交通量の変化

地域住民の声  
・地吹雪がこわいので天候が悪い時は、買い物に行けない。  
・五所川原から鰯ヶ沢へ、魚等の食材を求めて行くが、天候の良い日を選んで行く。  
・年に何回か吹雪で走行が出来ない日もある。(住民アンケート)

### ②観光振興・地域産業活性化に寄与する高速道路ネットワークが不足

- 西津軽地域は白神山地や十二湖などの観光資源を有しているが、近年、観光入込客数は減少傾向。
- 青森県は周遊観光に向け津軽自動車道を主軸とした津軽半島周遊道路ネットワークを策定しており、観光振興を支援する道路ネットワークが必要。【図6】
- 青森県はマグロ漁獲量全国1位で、西津軽地域などが県内の約3割を占めている。マグロを含む水産物を青森市方面へ輸送しており、国道101号の渋滞・事故による輸送時間の遅れなど速達性が課題。【図7】

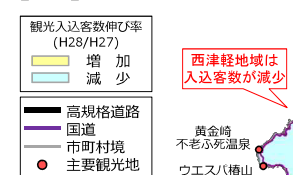


図6 高規格道路の整備状況と観光入込客数の変化



資料: 海面漁業生産統計(H27)  
図7 クロマグロの漁獲量シェア

## ③高次救急医療へのアクセシビリティ

- 西津軽地域周辺は第三次救急医療施設がなく、重篤患者は青森市内や弘前市内へ搬送しているが、県内でも搬送時間を要している。
- 冬期には交通環境の悪化により更に時間を要し、救急搬送における速達性確保が課題。【図8】



図8 青森県立中央病院からの60分圏の変化

## 3. 整備効果

### 効果1 冬期交通環境の改善【◎】

- 高盛土と防雪柵の連続設置や主風向に  
対応可能な別線が整備されることにより、  
地吹雪による視程障害の減少に期待。【図9】

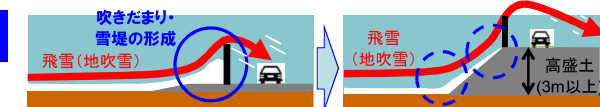
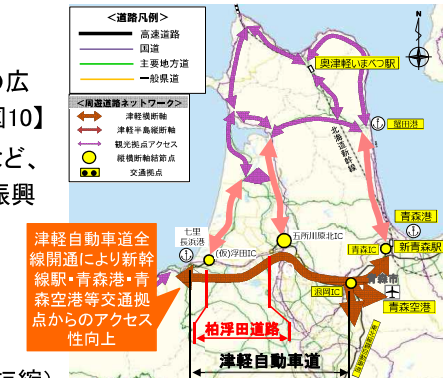


図9 飛雪抑制効果

### 効果2 主要な交通拠点からのアクセス向上で 周遊観光を支援、地域産業を活性化【◎】

- 最大の交通拠点である青森市方面からの周遊観光の広域化が見込まれ、西津軽地域の観光振興を支援。【図10】
- 津軽自動車道の整備により速度向上や事故率低減など、  
交通環境の改善・輸送効率向上により、地域の産業振興に貢献。



出典: 津軽半島周遊道路ネットワーク(平成29年2月青森県策定)  
図10 津軽半島周遊道路ネットワーク

### 効果3 救急搬送の速達性の向上【◎】

- 搬送時間の短縮により救急医療を支援
- あじがわ
- 鰯ヶ沢町から県立中央病院(青森市)の所要時間

[通常期] 現況	約62分	→	整備後	約55分(約7分短縮)
[冬期] 現況	約72分	→	整備後	約60分(約12分短縮)

※鰯ヶ沢道路の時間短縮を含む

### ■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.2 (1.2)	5.4% (4.9%)	309億円※2 (302億円※2)	382億円※2 (349億円※2)

注) 上段の値は浪岡IC～鰯ヶ沢ICを対象とした場合、( ) 書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果  
※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(H29年)における現在価値記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

### ■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善ペア数	脆弱度(防災機能2%)		累積脆弱度の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
6 (4)	0.88 [C] (1.00)	0.18 [B] (0.02)	▲91.09 (▲87.31)	0.07 (0.08)	0.72 (1.00)	◎

注) 上段の値は浪岡IC～鰯ヶ沢ICを対象とした場合、下段( ) 書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果

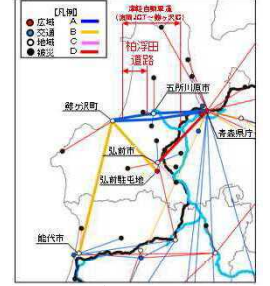


図11 整備後の防災機能ランク

