

| | | | | | |
|----------|------------|----|-----------|--------------------------|-----|
| 事業コード | H19-建-継-03 | | 区 分 | 国庫補助 | 県単独 |
| 事業名 | 国道道路改築費 | | 部局課室名 | 建設交通部 道路課 | |
| 事業種別 | 一次改築(バイパス) | | 班 名 | 道路建設班 (tel) 018-860-2493 | |
| 路線名等 | 一般国道103号 | | 担当課長名 | 加藤 修平 | |
| 箇所名 | 大館市 葛原 | | 担当者名 | 伊藤 茂 | |
| 総合計画との関連 | 政策コード | U | 政策名 | 交流・連携と生活を支える交通基盤の整備 | |
| | 施策コード | 03 | 施策名 | 地域間交流・連携を支える交通ネットワークの整備 | |
| | 指標コード | 02 | 施策目標(指標)名 | 県管理国道改良率 | |

1. 事業の概要

| | | | | | | | |
|--------------------------|---|-------------------|-----------|-----------|--------|--------|--|
| 事業期間 | H11 ~ H31 (21年) | | 総事業費 | 70.0億円 | 国庫補助率 | 5.5/10 | |
| 事業規模 | 延長 L = 5,460m、幅員 W = 6.5(12.0)m | | | | | | |
| 事業の立案に至る背景 | <p>本路線は青森県青森市を起点とし、秋田県大館市に至る延長117kmの幹線道路であり、秋田県と青森県の県境にある国立公園十和田湖を経過地とする観光道路であるとともに、秋田県北の中心である大館市と鹿角市を結び、地域の産業・経済の交流を図る重要な路線である。</p> <p>沢尻地区は人家連担地区であるが幅員が狭く、歩道等の設置も無いことから地域住民の安全が確保されていない状況である。</p> <p>また、さらに冬期間は堆雪により大型車の交差が不能になることもあり、早急な対応が必要である。</p> | | | | | | |
| 事業目的 | <p>当該区間を整備することにより、安全かつ円滑な交通の確保がなされ、十和田八幡平国立公園などの優良な観光資源を生かした産業、経済、文化などの多方面にわたる県北地域の活性化が期待される。</p> <p>道路の防災対策・危機管理の充実(第1次緊急輸送路)。</p> | | | | | | |
| 事業費内訳 事業内容 (単位:千円) | | 計 画 時 | 評 価 時 | 増 | 減 | 理 由 等 | |
| | 事業費 | 7,000,000 | 7,000,000 | 0 | | | |
| | 経費内訳 | 工事費 | 5,249,096 | 5,249,096 | 0 | | |
| | | 用補費 | 956,519 | 956,519 | 0 | | |
| | | その他 | 794,385 | 794,385 | 0 | | |
| | 財源内訳 | 国庫補助 | 3,850,000 | 3,850,000 | 0 | | |
| | | 県債 | 1,260,000 | 1,260,000 | 0 | | |
| その他 | | 0 | 0 | 0 | | | |
| 一般財源 | 1,890,000 | 1,890,000 | 0 | | | | |
| 事業内容 | 調査・設計、改良工、橋梁工、舗装工 | 調査・設計、改良工、橋梁工、舗装工 | | | | | |
| 事業の進捗状況 | 今年度、用地買収が完了する見込みであり、現在舗装工を実施している。 | | | | | | |
| 事業推進上の課題 | 特になし | | | | | | |
| 関連する計画等 | あきた21総合計画における「地域間交流・連携を支える交通ネットワークの整備」を支援する事業。 | | | | | | |
| 情勢の変化及び長期継続の理由 | 平成17年6月20日旧大館市・田代町・比内町が合併し、大館市となった。 | | | | | | |
| 事業効率把握の手法及び効果 | 指標名 | 県管理国道改良率 | | | | | |
| | 指標式 | 改良率(改良済延長/実延長) | | | | | |
| | 指標の種類 | 成果指標 | 業績指標 | 低減指標の有無 | 有 無 | | |
| | 目標値 a | 91.2 % | | データ等の出典 | 道路現況調査 | | |
| | 実績値 b | 92.4 % | | | | | |
| 達成率 b/a | 101.3 % | | 把握の時期 | 平成19年 8 月 | | | |

| | |
|---------|------------------------|
| 前回評価結果等 | 選定または継続 改善 見直し 保留または中止 |
| | 指摘事項 |
| | 特になし |
| | 指摘事項への対応 |
| | 特になし |

2. 所管課の自己評価

| 観 点 | 評 価 の 内 容 (特 記 事 項) | 評 価 点 |
|---------|---|-------|
| 必 要 性 | 第1次緊急輸送路であり、他に機能が競合する路線は存在しない。 当該区間は「道路構造上の欠陥箇所数」が2箇所あり、堆雪幅が狭く歩道もない。また、通学路指定区域であり、早急な改良が必要である。 | 10点 |
| 緊 急 性 | 本路線は、県の主要プロジェクトである「地域間交流・連携を支える交通ネットワークの整備」の計画路線である。 現況交通量の増加。(H11年 8,192台/日 H17年 8,492台/日) 沢尻地区の現道はJR花輪線と隣接し、特に冬期は日陰となり路面凍結が発生し、たびたびスリップ事故が発生している。 | 5点 |
| 有 効 性 | 緊急輸送道路の指定路線であり、災害や救急医療施設のアクセス道路としての活用も見込まれ、防災計画上の重要路線である。 当該区間は近隣に位置する十和田湖・大湯温泉・大滝温泉等へのアクセス道路として、地域振興を支えている。(H18年度観光客数 1,104千人) | 30点 |
| 効 率 性 | 事業の費用便益比は1.21である。 計画交通量は9,100台/日となっている。 | 20点 |
| 熟 度 | 用地買収は、H19見込みで100%となっている。 | 15点 |
| 判 定 | ランク () 「有効性」が特に高い点数となっており、県の「地域間交流・連携を支える交通ネットワークの整備」として位置づけられており、整備後の有効性も高いことから引き続き実施すべきである。 | 80点 |
| 総 合 評 価 | 継続 改善して継続 見直し 中止 事業継続は妥当である。 | |

3. 評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)

| |
|--------------------------|
| 引き続きコスト縮減に留意しながら事業を継続する。 |
|--------------------------|

4. 公共事業評価専門委員会意見

| |
|----------------|
| 県の対応方針を「可」とする。 |
|----------------|

評価種別 継続箇所評価

事業コード(H19-建-継-03)

適用基準名 道路改築事業(地域間交流・連携促進)

箇所名 (大館市 葛原)

1. 評価内訳

| 観点 | 評価項目 細別 | 評価基準 | 配点 | 評価点 | 摘要 |
|----------------------|-----------------------|--------|-----|--|-------------------|
| 必要性 | 道路の現状の問題 | | | | |
| | ・車道幅員 < 5.5 m | 3箇所以上 | 8 | 8 | 2次改築事業については該当しない。 |
| | ・最小半径 < 100 m | 2箇所 | 5 | | |
| | ・最急勾配 > 5 % | 1箇所 | 3 | | |
| | ・冬期堆雪巾なし | 0箇所 | 0 | | |
| | 道路環境上の欠陥該当項目 | 5件該当 | 7 | | |
| | ・現道の混雑度 1.0 | 4件該当 | 6 | 2次改築は配点15点 2次改築は配点12点 2次改築は配点10点 2次改築は配点8点 2次改築は配点4点 | |
| | ・現道の旅行速度 30km/h | 3件該当 | 5 | | |
| | ・現道の事故率 50件 | 2件該当 | 4 | | |
| | ・通学路指定で歩道なし | 1件該当 | 2 | | |
| ・重大交通事故が発生 | 該当項目なし | 0 | | | |
| 計 | | 15 | 10 | | |
| 緊急性 | 道路をとりまく環境等 | | | | |
| | 関連事業の有無 | | | | |
| | ・県の主要プロジェクト | あり | 5 | 5 | |
| | ・地域振興プロジェクト | なし | 0 | | |
| | ・ほ場整備等の他事業 | なし | 0 | | |
| | 市町村合併支援道路 | 位置づけあり | 5 | 0 | |
| | 位置づけなし | 0 | | | |
| 特有の課題の有無 | あり | 5 | 0 | | |
| 老朽橋、災害危険箇所、冬期通行不能区間等 | なし | 0 | | | |
| 計 | | 15 | 5 | | |
| 有効性 | 道路の位置づけ | | | | |
| | 緊急輸送路 | | | | |
| | 第1次輸送路 | あり | 10 | 10 | |
| | 第2次輸送路 | あり | 8 | | |
| | 第3次輸送路 | あり | 6 | | |
| | 指定なし | なし | 0 | | |
| | 県内90分交通体系、全国1日交通圏等に | あり | 10 | 10 | |
| | なし | 0 | | | |
| 社会変化による事業の必要性 | 必要性が高い | 10 | 10 | | |
| | 低下傾向 | 6 | | | |
| | 必要性が低い | 3 | | | |
| 計 | | 30 | 30 | | |
| 効率性 | 事業の投資効果等 | | | | |
| | 費用便益比(B/C) | | | | |
| | 1.0以上 | 5 | 5 | | |
| | 1.0未満 | 0 | | | |
| | 計画交通量 | | | 5 | |
| | 5,000台/日以上 | 5 | | | |
| | 1,000台/日以上~5,000台日/未満 | 3 | | | |
| コスト縮減 | | | 5 | | |
| あり | 5 | | | | |
| なし | 0 | | | | |
| 事業中止による影響 | | | 5 | etc 大規模バイパス etc 部分的ミニバイパス etc 現道拡幅 | |
| 既投資額の損失大 | 5 | | | | |
| 既投資額の部分的損失 | 4 | | | | |
| 既投資額の損失が少ない | 3 | | | | |
| 計 | | 20 | 20 | | |
| 熟度 | 事業の進捗進捗状況 | | | | |
| | 事業の進捗(事業費) | | | | |
| | 8割以上完了 | 10 | 5 | | |
| | 5割以上完了 | 8 | | | |
| | 1割以上完了 | 5 | | | |
| | 1割未満 | 2 | | | |
| | 用地買収の進捗(面積) | | | 10 | |
| 8割以上完了 | 10 | | | | |
| 5割以上完了 | 8 | | | | |
| 1割以上完了 | 5 | | | | |
| 1割未満 | 2 | | | | |
| 未着手 | 0 | | | | |
| 計 | | 20 | 15 | | |
| 合計 | | | 100 | 80 | |

2. 判定

| ランク | 判定内容 | 配点 | 判定 | 摘要 |
|-----|--------|-------------|----|----|
| | 優先度が高い | 80点以上 | | |
| | 優先度が低い | 60点以上~80点未満 | | |
| | 優先度が低い | 60点未満 | | |