

(様式6)

公共事業新規箇所評価調書

評価確定日(平成16年 5月14日)

| | | | | | |
|----------|-----------|---|-------|-------------------|-------------------------|
| 事業コード | H16-建-新-8 | | | 区 分 | 国庫補助・県単独 |
| 事業名 | 雪寒地域道路事業 | | | 部 局 名 | 建設交通部 |
| 事業種別 | 凍雪害防止事業 | | | 課 室 班 名 | 道路環境課 道路環境推進班 (tel)2488 |
| 路線名等 | 一般国道105号 | | | 担当課長名 | 虻川 憲悦 |
| 箇所名 | 西木村潟野 | | | 担当者名 | 主任 石川 康樹 |
| 総合計画との関連 | 政策コード | C | 政策名 | 快適で安全な生活を支える環境づくり | |
| | 施策コード | 1 | 施策名 | 四季を通じて快適な生活環境の確保 | |
| | 目標コード | 5 | 施策目標名 | 雪と共生できる地域づくり | |

1. 事業の概要

| | | | | | | |
|---------------|---|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 事業期間 | H17~H21(5年) | 総事業費 | 6.7億円 | | 国庫補助率 | 6/10 |
| 事業規模 | 延長L=1,320m 幅員(構成)W=9.5(1.5-0.5-5.5-0.5-1.5) | | | | | |
| 事業の立案に至る背景 | <p>国道105号は、本荘市を起点として鷹巣町に至る幹線道路である。また、沿線には田沢湖、森吉山を擁することから観光道路の機能も有している路線である。</p> <p>当該区間は、緊急輸送路でありかつ冬期観光施設へのアクセス区間であるため、冬期における安全で安心できる生活道路を整備することが求められており、四季を通じ誰もが快適で利便性の高い道路環境の整備を実施する。</p> | | | | | |
| 事業目的 | <p>冬期間における道路空間の確保 道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路、緊急確保路線) 冬期観光施設へのアクセスの向上</p> | | | | | |
| 事業費内訳 事業内容 | (単位:千円) | | | | | |
| | | 全 体 | H17年度 | H18年度 | H19年度 | H20年以降 |
| 経費内訳 | 事業費 | 670,000 | 58,000 | 91,000 | 161,000 | 360,000 |
| | 工事費 | 432,000 | | 31,000 | 101,000 | 300,000 |
| | 用補費 | 200,000 | 20,000 | 60,000 | 60,000 | 60,000 |
| | その他 | 38,000 | 38,000 | | | |
| 財源内訳 | 国庫補助 | 402,000 | 34,800 | 54,600 | 96,600 | 216,000 |
| | 県 債 | 107,000 | 9,000 | 14,000 | 25,000 | 59,000 |
| | その他 | | | | | |
| 財源内訳 | 一般財源 | 161,000 | 14,200 | 22,400 | 39,400 | 85,000 |
| 事業内容 | | 詳細設計 用地測量 用地補償 | 堆雪帯 用地補償 | 堆雪帯 用地補償 | 堆雪帯 用地補償 | 堆雪帯 用地補償 |
| 調査経緯 | | | | | | |
| 上位計画での位置付け | 総合計画における施策「快適で安全な生活を支える環境づくり」を支援する事業 | | | | | |
| 関連プロジェクト等 | | | | | | |
| 事業を取り巻く情勢の変化 | 四季を通じた快適な生活環境を図るには、積雪・寒冷地区の冬期交通の確保は必要不可欠になっている。 | | | | | |
| 事業効果把握の手法 | 指標名 | 冬期幅員確保率 | | | データ等の出典 | 道路現況調書 |
| | 指標の種類 | 成果指標(業績指標) | | | | |
| | 指標式 | 冬期路肩幅員1.25m以上延長/総延長 | | | 把握の時期 | |
| | 目標値a | 67.5% | | | | |
| | 実績値b | 25.2% | | | | |
| 達成率b/a | 37.3% | | | | | |
| | | | | | H15年4月 | |

2. 所管課の1次評価

(西木村潟野 地区)

| 観 点 | 評価の内容(特記事項) | 評価点 |
|-------|--|-----|
| 必 要 性 | 一般県民を対象とした調査でもニーズが高い。 雪を排雪することが困難な路線である。 バス路線である。 交通量 4,092台/日 | 26点 |
| 緊 急 性 | 事業未実施の場合冬期の道路空間を確保できず周辺への影響が大きい。 緊急輸送路であり早期の整備が必要。 | 15点 |
| 有 効 性 | 緊急医療施設へのアクセスの向上。 冬期観光施設へのアクセスの向上。 | 21点 |
| 効 率 性 | 工事発注の際はリサイクル材、プレキャスト製品の使用等によりコスト縮減を行う。 | 13点 |
| 熟 度 | 地域住民の事業実施の意向が強い。 市町村も積極的に参画している。 | 15点 |
| 判 定 | ランク (○) 「必要性」や「有効性」が特に高い点数となっており、冬期における安全で安心できる道路空間の確保には有用な事業箇所であり、実施すべきと考える。 | 90点 |
| 総合評価 | <p>選定 改善して選定 保留</p> <p>各観点の評価結果から、事業実施箇所としての優先度が高く、事業を実施すべきと考える。</p> | |

3. 総合政策課長の2次評価

4. 財政課長意見

| | | | |
|------|--|------|--|
| 総合評価 | <p>選定 改善して選定 保留</p> <p>西木村側からの田沢湖への入り口付近であるが、唯雪幅を確保することにより、冬期における安全で安心できる道路を整備しようとするものである。当該路線は、広域交流道路、観光道路としての機能も有していることなどから、事業実施は妥当と考える。</p> | 意見内容 | <p>選定 改善して選定 保留</p> <p>雪寒道路としての必要性は認められるものの、堆雪幅などを見直すなど当該区間の路線状況を勘案し、必要最小限の整備にすべきと考える。</p> |
|------|--|------|--|

5. 最終評価(新規箇所選定会議)

| | |
|------|--|
| 総合評価 | <p>選定 改善して選定 保留</p> <p>事業実施は妥当である。</p> |
|------|--|

6. 評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)

- ・当該箇所を、計画規模を見直し、国に新規要望する。
- ・事業実施に当たっては、コスト縮減に努める。

7. 公共事業評価専門委員会意見

県の評価および対応方針を可とする。

公共事業箇所評価基準

評価種別 **新規箇所** ・ 継続箇所 事業コード (H16 - 建 - 新 - 8) 箇所名 (湯野)

適用事業名 **凍雪害防止事業(堆雪幅の確保)**

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 | 事業の必要性 | | | | |
| | 県関与の必要性 | 雪害指定路線である | 5 | 5 | |
| | | 雪害指定路線でない | 0 | | |
| | 県民ニーズ | 一般県民を対象とした調査でニーズが高い | 5 | 5 | |
| | | 一般県民を対象とした調査でニーズを把握 | 3 | | |
| | | 一般県民を対象とした調査を行っていない | 1 | | |
| | 社会情勢変化による需要変化 | 増大している | 5 | 5 | |
| | | 特に変化はない | 3 | | |
| | | 低下している | 1 | | |
| | 道路の現状 ・現道の混雑度 1.0 ・現道の旅行速度 30km/h ・事故が発生(過去5箇年) ・バス路線 ・雪を路外に排出できない | 5件該当 | 15 | 11 | |
| | | 4件該当 | 13 | | |
| | | 3件該当 | 11 | | |
| | | 2件該当 | 9 | | |
| 1件該当 | | 7 | | | |
| 該当項目なし | | 0 | | | |
| 計 | | 30 | 26 | | |
| 緊急性 | 緊急輸送道路又は緊急確保路線 | 指定路線である | 5 | 5 | |
| | | 指定路線を補完する | 3 | | |
| | | 指定路線と関連がない | 0 | | |
| | 事業未実施の影響 | 周辺への影響等が大きい | 5 | 5 | |
| | | 周辺への影響等が小さい | 1 | | |
| | 他事業との関連 | 関連事業との調整で緊急性が高い | 5 | 5 | |
| 関連事業との調整で緊急性が低い | 1 | | | | |
| 計 | | 15 | 15 | | |
| 有効性 | 期待される具体的効果 | | | | |
| | 緊急医療施設へのアクセス | 直接アクセスする | 5 | 5 | |
| | | 間接的に補完する | 3 | | |
| | | アクセスへの貢献は小さい | 1 | | |
| | 高速IC、空港、港湾等へのアクセス | 直接アクセスする | 5 | 1 | |
| | | 間接的に補完する | 3 | | |
| | | アクセスへの貢献は小さい | 1 | | |
| | 冬期観光施設へのアクセス | 直接アクセスする | 5 | 5 | |
| | | 間接的に補完する | 3 | | |
| | | アクセスへの貢献は小さい | 1 | | |
| 上位計画への貢献度 | | | | | |
| あきた21総合計画 | 施策目標の中核事業であり貢献度が | 5 | 5 | | |
| | 施策目標に間接的に貢献する | 3 | | | |
| | 施策目標とは別のその他関連事業で | 1 | | | |
| 市町村合併関連 | 市町村合併の推進に貢献する | 5 | 5 | | |
| | 市町村合併の推進には特に影響しな | 3 | | | |
| | 施策目標とは別のその他関連事業で | 0 | | | |
| 計 | | 25 | 21 | | |
| 効率性 | 事業実施コストの縮減 | | | | |
| | 該当項目数 | 3項目以上 | 5 | 3 | |
| | | 2項目 | 3 | | |
| | | 無し又は1項目 | 1 | | |
| | 交通量 | 1,000台/日以上 | 10 | 10 | |
| | | 500台/日以上～1,000台/日未満 | 8 | | |
| 300台/日以上～500台/日未満 | | 6 | | | |
| 300台/日未満 | | 0 | | | |
| 計 | | 15 | 13 | | |
| 塾度 | 地元との合意形成の状況 | | | | |
| | 地域住民の事業実施の意向 | 意向が強く、要件の同意をクリアしてい | 5 | 5 | |
| | | 意向が強く、要件の同意を概ね得てい | 3 | | |
| | | 意向が一部で強く、要件の同意を得て | 1 | | |
| | 市町村の参画 | 積極的に参画し、要望書等の提出がな | 5 | 5 | |
| | | 参画している | 3 | | |
| | 環境との調和 | | | | |
| | 環境保全への配慮 | 十分に配慮されている | 5 | 5 | |
| 配慮が不十分で、検討している | | 3 | | | |
| 特に配慮はない | | 0 | | | |
| 計 | | 15 | 15 | | |
| 合計 | | | 100 | 90 | |

2. 判定

| ランク | 判定内容 | 配点 | 合計点 | 摘要 |
|-----|-----------|-------------|-----|----|
| | 優先度がかなり高い | 80点以上 | 90 | |
| | 優先度が高い | 60点以上～80点未満 | | |
| | 優先度が低い | 80点未満 | | |