

(様式7)

公共事業継続箇所評価調書

評価確定日(平成16年8月30日)

| | | | | | |
|----------|------------|---|-------|-------------------------|----------------------|
| 事業コード | H16-建-継-9 | | | 区 分 | 国庫補助・ 県単独 |
| 事業名 | 国道特殊改良一種事業 | | | 部 局 名 | 建設交通部 |
| 事業種別 | 二次改築(現道拡幅) | | | 課室班名 | 道路建設課 国道班 (tel) 2485 |
| 路線名等 | 国道101号 | | | 担当課長名 | 佐藤 紀一 |
| 箇所名 | 能代市寿城長根 | | | 担当者名 | 主幹(兼)班長 菅原 善昭 |
| 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 | 3 | 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 | |
| | 目標コード | 2 | 施策目標名 | 県管理国道の整備促進 | |

1. 事業の概要

| | | | | | | | |
|---------------|--|-----------|--------------|---------|----------|-------------|---------|
| 事業期間 | H14～H18(5年) | 総事業費 | 15億円 | 国庫補助率 | 1/2 | | |
| 事業規模 | 延長L=400m 幅員W=22.0m(3.5-0.5-6.5-1.0-6.5-0.5-3.5) | | | | | | |
| 事業の立案に至る背景 | <p>国道101号は青森市を起点とし、日本海沿岸を南下し、能代市、男鹿市を経て秋田市に致る幹線道路である。また沿線には津軽、男鹿両国定公園や世界遺産に登録された白神山地を擁することから、観光道路としての機能も有している路線である。</p> <p>計画区間は、国道7号から能代市の中心市街地にアクセスする4車線の道路として都市計画決定されているうえ通学路指定路線にもなっているが、現況は2車線で歩道も狭く、慢性的な交通渋滞が発生しているため、早期に安全かつ円滑な交通の確保が必要である。</p> | | | | | | |
| 事業目的 | <ul style="list-style-type: none"> 4車線化により、市街地の慢性的な交通渋滞の解消(混雑度1.5) 歩道の整備による歩行者、自転車の安全確保。 平成19年秋田国体の支援 | | | | | | |
| 事業費内訳 | (単位:千円) | | | | | | |
| 事業内容 | | 全 体 | H15年度迄 | H16年度 | H17年度 | H18年度以降 | |
| | 事業費 | 1,500,000 | 570,000 | 200,000 | 291,000 | 530,000 | |
| | 経費内訳 | 工事費 | 456,500 | 0 | 0 | 33,255 | 456,500 |
| | | 用補費 | 908,000 | 480,850 | 186,750 | 240,400 | 53,644 |
| | | その他 | 135,500 | 89,150 | 13,250 | 17,345 | 19,856 |
| | 財源内訳 | 国庫補助 | 750,000 | 285,000 | 100,000 | 145,500 | 265,000 |
| | | 県債 | 300,000 | 114,000 | 40,000 | 58,000 | 106,000 |
| その他 | | | | | | | |
| 一般財源 | 450,000 | 171,000 | 60,000 | 78,500 | 159,000 | | |
| 事業内容 | | | 詳細設計 用地測量 | 用地補償 | 用地補償 | 用地補償 改良工 | |
| 事業推進上の課題 | 特になし | | | | | | |
| 上位計画での位置付け | 総合計画における施策「日本海沿岸地域と米代川流域を結ぶネットワークの形成と交流・連携の推進」を支援する事業。 | | | | | | |
| 関連プロジェクト等 | 秋田国体(H19開催、能代市:バスケットボール、高校野球) 能代港多目的国際ターミナル 国道7号能代幅広歩道整備事業 | | | | | | |
| 事業を取り巻く情勢の変化 | 平成16年5月17日、能代山本地域の法定合併協議会が設立。 | | | | | | |
| 事業効果把握の手法及び効果 | 指標名 | 旅行速度の向上 | | | 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 | 旅行速度 km/h | | | 把握の時期 | | |
| | 目標値 a | 30km/h | | | | | |
| | 実績値 b | 19km/h | | | | | |
| | 達成率 b/a | 63.3% | | | | | |
| | | | | | 平成16年 7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 | | | |
| | | | | |
| | 指摘事項への対応 | | | |
| | | | | |

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 | 国道7号から能代市の中心市街地を連結しており、交通量調査において交通量16,844台/日、混雑度1.5、旅行速度19km/hと慢性的な交通渋滞が発生している。 通学路指定路線となっており、児童の安全確保のため早急な改良が必要である。 | 10 点 |
| 緊 急 性 | 通学路指定路線であるが歩道が狭く危険な状態となっているため、緊急に整備する必要がある。 | 10 点 |
| 有 効 性 | 第二次緊急輸送道路として指定されており、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。 | 28 点 |
| 効 率 性 | 事業の費用便益比は2.1であり、効率性は高い。 ・総費用の現在価値は 43億円 ・総便益の現在価値は 89億円 | 18 点 |
| 熟 度 | 用地買収が平成17年度で完了する予定であり、事業推進の熟度は高い。 | 16 点 |
| 判 定 | ランク (○) 「有効性」「効率性」が高い点数となっており、安全な生活環境の確保、円滑な交通流動の確保のため、引き続き事業を実施すべきである。 | 82 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）

当該事業の施工にあたっては、整備計画を踏まえ、着実に推進するとともに引き続きコスト縮減に留意する。

4. 公共事業評価専門委員会意見

県の評価及び対応方針を可とする。

別表7 (20)

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-継-9) 箇所名 (能代南工区)

適用事業名 道路改築事業(地域間交流・連携促進)

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 | | | | | |
| | 道路構造上の欠陥箇所数 ・車道幅員 < 5.5m ・最小半径 < 100m ・最急勾配 > 5% ・冬期堆雪巾なし | 3箇所以上 | 8 | 10 | 2次改築事業については該当しない。 | |
| | | 2箇所 | 6 | | | |
| | | 1箇所 | 4 | | | |
| | | 0箇所 | 0 | | | |
| | 道路環境上の欠陥該当項目 ・現道の混雑度 1.0 ・現道の旅行速度 30km/h ・現道の事故率 50件 ・通学路指定で歩道なし ・重大交通事故が発生 | 5件該当 | 7 | | | |
| | | 4件該当 | 6 | | | |
| | | 3件該当 | 5 | | | |
| | | 2件該当 | 4 | | | |
| | | 1件該当 | 2 | | | |
| 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 ・地域振興プロジェクト ・ほ場整備等の他事業 | あり | 5 | 5 | | |
| | | なし | 0 | | | |
| | | | | | | |
| | 市町村合併支援道路 | 位置づけあり | 5 | | | |
| | | 位置づけなし | 0 | | | |
| 特有の課題の有無 老朽橋、災害危険箇所、 冬期通行不能区間等 | あり | 5 | 0 | | | |
| | なし | 0 | | | | |
| 計 | | | 15 | 10 | | |
| 有効性 | 道路の位置づけ | | | | | |
| | 緊急輸送路 | 第1次輸送路 | 10 | 8 | | |
| | | 第2次輸送路 | 8 | | | |
| | | 第3次輸送路 | 6 | | | |
| | | 指定なし | 0 | | | |
| | 県内90分交通体系、全国1日 交通圏等に関連 | 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 必要性が低い | 6 3 | | | | |
| 計 | | | 30 | 28 | | |
| 効率性 | 事業の投資効果等 | | | | | |
| | 費用便益比(B/C) | 1.5以上 | 5 | 5 | B/C=2.1 | |
| | | 1.0以上~1.5未満 | 3 | | | |
| | | 1.0未満 | 0 | | | |
| | 計画交通量 | 5,000台/日以上 | 5 | | | 5 |
| | | 1,000台/日以上~5,000台日/未済 | 3 | | | |
| | | 1,000台/日未満 | 0 | | | |
| | コスト縮減 | あり | 5 | | | 5 |
| なし | | 0 | | | | |
| 事業中止による影響 | 既投資額の損失大 | 5 | 3 | etc 大規模バイパス etc 部分的ミニバイパス etc 現道拡幅 | | |
| | 既投資額の部分的損失 | 4 | | | | |
| | 既投資額の損失が少ない | 3 | | | | |
| 計 | | | 20 | 18 | | |
| 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 | 8 | | |
| | | 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) | 8割以上完了 | 10 | | 8 | |
| | | 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 | | 16 | |
| 合計 | | | 100 | 82 | | |

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 | 82 | |
| | 優先度が高い | 60点以上~80点未満 | | |
| | 優先度が低い | 60点未満 | | |