

事業コード	H17-建-継-05		区 分	国庫補助 県単独
事業名	地方道路交付金事業費		部局課室名	建設交通部 道路課
事業種別	道路改築(バイパス)		班 名	県道・市町村道班 (tel) 018-860-2493
路線名等	(主)比内田代線		担当課長名	中山敏夫
箇所名	大館市板沢		担当者名	主幹(兼)班長 水木清博
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	04	施策名	地域内交通ネットワーク・生活圏交通の整備
	指標コード	02	施策目標(指標)名	県道改良率

## 1. 事業の概要

事業期間	H15 ~ H20 (6年)		総事業費	8.6億円	国庫補助率	0.55	
事業規模	延長L = 1,750m 幅員(構成)W = 11.0m(2.5-1.25-6.0-1.25)						
事業の立案に至る背景	<p>本路線は、混雑する大館市街を迂回し、能代方面と鹿角方面を結ぶ幹線道路であり、鹿角市付近のスキー場、温泉等へ連絡する観光支援道路であるとともに、大館工業団地へのアクセス道路、また国道103号の代替路線としての機能を併せ持つ重要な路線である。さらに、現在事業中の大館西道路へのアクセス道路としても位置付けられている。</p> <p>しかし、現況は通学路及びバス路線であるにもかかわらず、幅員狭小(車道幅員4.5m)で歩道もなく、大型車のすれ違いや冬期交通の確保が困難な状況であり、地域の交通の安全と経済・産業活動の活性化を図るため、道路整備を行うものである。</p>						
事業目的	<p>安全な生活環境の確保(通学路における歩道未整備の解消)</p> <p>物流の効率化の支援(大館西道路)</p> <p>地域づくりの支援(市町村合併支援)</p> <p>冬期末改良区間の解消</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	860,000	860,000	0			
	経費内訳	工事費	634,000	634,000	0		
		用補費	166,000	166,000	0		
		その他	60,000	60,000	0		
	財源内訳	国庫補助	473,000	473,000	0		
		県債	368,000	368,000	0		
その他		0	0	0			
一般財源		19,000	19,000	0			
事業内容	調査・設計 改良 舗装	調査・設計 改良 舗装					
事業の進捗状況	用地買収を進め、一部改良工に着手している。						
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「地域内交通ネットワーク・生活圏交通の整備」を支援する事業 大館西道路事業						
情勢の変化及び長期継続の理由	H17.6.20に旧大館市・比内町・田代町が合併して、大館市となった。						
事業効率把握の手法及び効果	指標名	路線改良率					
	指標式	改良率(改良済延長/路線実延長)					
	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	97.3 %		データ等の出典	道路現況調査		
	実績値 b	91.7 %					
達成率 b/a	94.2 %		把握の時期	平成17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
	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	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整備が必要である。 大館西道路のアクセス道路としての機能があり、必要性が高い。	12点
緊 急 性	通学路指定路線であるが歩道がなく、さらに路線沿線に工業団地があることから大型車の交通が多く(大型車混入率19%)、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。 市町村合併支援道路としての位置付けもある。	12点
有 効 性	大館西道路へのアクセス道路であり沿線に工業団地があることから、今後も大型車交通量の増加が予想される。このため、通学児童及び地域住民の安全を図る上で整備後の有効性は高い。	23点
効 率 性	事業の費用便益比は、1.45であり、効率性は高い。 ・総費用の現在価値 930百万円 ・総便益の現在価値 1,344百万円 計画日交通量も2,200台となっている。 事業費については、道路盛土材を他工区からの流用土とすることでコスト縮減を検討している。	20点
熟 度	用地買収が平成17年度で完了する見込みであり、事業進捗の熟度は高い。	15点
判 定	ランク ( ) 大館西道路のアクセス道路であり通学路指定路線にもなっているとともに、「効率性」が特に高く、安全な生活環境の確保のため、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)

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

県の総合評価を可とする。

評価種別 継続箇所評価

事業コード(H17-建-継-05)

適用基準名 道路改築事業(地域内・生活圏交通促進)

箇所名 (大館市板沢)

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	3箇所以上	8	8	
	・車道幅員 < 5.5m	2箇所	6		
	・最小半径 < 100m	1箇所	4		
	・最急勾配 > 5%	0箇所以上	0		
	・冬期堆雪巾なし				
	道路環境上の欠陥該当項目	5件該当	7	4	
	・現道の混雑度 1.0	4件該当	6		
	・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	12	
緊急性	道路をとりまく環境等				
	関連事業の有無	あり	4	4	
	・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	なし	0		
	市町村合併支援道路	位置づけあり	3	3	
		位置づけなし	0		
	交通量	増加している	3	0	
		増加していない	0		
特有の課題の有無	あり	5	5		
・老朽橋、災害危険箇所、 ・冬期通行不能区間等	なし	0			
計			15	12	
有効性	道路の位置づけ				
	生活圏30分形成道路等	該当する	7	0	
		該当しない	0		
	救急医療施設へのアクセス道路	該当する	7	7	
		該当しない	0		
	地域防災計画に重要な道路	該当する	7	7	
		該当しない	0		
社会変化による事業の必要性	必要性が高い	9	9		
	低下傾向	6			
	必要性が低い	3			
計			30	23	
効率性	事業の投資効果等				
	費用便益比(B/C)	1.0以上	5	5	
		0.5以上~1.0未満	3		
		0.5未満	0		
	計画交通量	1,000台/日以上	5	5	
		500台/日以上~1,000台日/未満	4		
		300台/日以上~500台日/未満	3		
		300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	5	e t c 大規模バイパス e t c 部分的ミニバイパ e t c 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	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		
		未着手	0		
	用地買収の進捗(面積)	8割以上完了	10	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	82	

2. 判定

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