

事業コード	H17-建-終-05		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	二次改築(現道拡幅)		班 名	高速道路国道班 (tel) 018-860-2489
路線名等	国道101号		担当課長名	中山敏夫
箇所名	男鹿市脇本		担当者名	佐藤彰一
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	H09 ~ H15 (7年)	総事業費	54.9億円	国庫補助率	1/2
事業規模	延長L=5,400m 幅員W=13.0(23.0)m				
事業の立案に至る背景	<p>計画区間は、県都秋田市と潟上市、男鹿市を直結させる区間に位置し、秋田港と船川港とのアクセス強化、男鹿昭和ICへのアクセス道路及び男鹿国定公園への円滑な交通の確保など、当区間の整備による効果は大きい。また、近年男鹿市船越地区における宅地化、多様な商業モール施設の進出等により、交通量も増加してきている。</p> <p>本道路整備計画は、片側暫定2車線で供用している区間の4車線化で、前後が既に4車線となっており、発生交通量も既に14,600台/12hを超えており、当該区間の早急な整備が望まれている。</p>				
事業目的	<p>中心市街地の活性化 交通円滑化の推進 安全な生活環境の確保 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)		当初計画	最終	<p>最終コスト比較</p> $C / C = (1.06)$ <p>最終費用便益比</p> $B / C = (2.86)$	
		事業費	5,183,000	5,485,000	
	経費内訳	工事費	4,560,000	4,860,000	
		用補費	273,000	238,000	
		その他	350,000	387,000	
	財源内訳	国庫補助	2,591,500	2,742,500	
		県債	1,036,600	1,097,000	
		その他	0	0	
		一般財源	1,554,900	1,645,500	
	事業内容	用地補償費 改良工 橋梁工	用地補償費 改良工 橋梁工		
事業終了後の問題点	<p>工事費 ・道路橋示方書の改訂(H8-H14年)により、耐久性の検討(塩害に対する検討)が新たに必要となった。既設コンクリート橋桁(既に供用している下り車線)を調査した結果塩害対策が必要となり工事費が増額となった。</p>				
住民満足度等の状況 (事業終了後)	満足度を把握した対象	受益者	一般県民	(時期:平成17年10月)	
	満足度把握の方法	アンケート調査 各種委員会及び審査会 ヒアリング インターネット			
	その他の方法(具体的に)				
	満足度の状況	<p>周辺住民からは、道路が広くなり安全に走行できるようになった等の意見が多数寄せられている。当該地区の整備について87%が満足していると回答している。</p>			
上位計画での位置付け	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」の位置付けあり。				
関連プロジェクト等	男鹿半島振興計画の位置付けあり。 地域振興プロジェクトである「道路ネットワーク形成のための、国道県道の整備」の位置付けあり。				

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 なし。																												
	指摘事項への対応 なし。																												
事業効率把握の手法及び効果	<table border="1"> <tr> <td>指 標 名</td> <td colspan="4">4車線化整備率</td> </tr> <tr> <td>指 標 式</td> <td colspan="4">4車線化整備済延長 / 4車線化計画延長</td> </tr> <tr> <td>指 標 の 種 類</td> <td>成果指標</td> <td>業績指標</td> <td>低減指標の有無</td> <td>有 無</td> </tr> <tr> <td>目 標 値 a</td> <td colspan="2">100 %</td> <td rowspan="2">データ等の出典</td> <td rowspan="2">道路現況調書</td> </tr> <tr> <td>実 績 値 b</td> <td colspan="2">100 %</td> </tr> <tr> <td>達成率 b / a</td> <td colspan="2">100 %</td> <td>把握の時期</td> <td>平成17年 10月</td> </tr> </table>	指 標 名	4車線化整備率				指 標 式	4車線化整備済延長 / 4車線化計画延長				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	100 %		データ等の出典	道路現況調書	実 績 値 b	100 %		達成率 b / a	100 %		把握の時期	平成17年 10月
	指 標 名	4車線化整備率																											
	指 標 式	4車線化整備済延長 / 4車線化計画延長																											
	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	100 %		データ等の出典	道路現況調書																								
	実 績 値 b	100 %																											
	達成率 b / a	100 %		把握の時期	平成17年 10月																								
指標を設定することができなかった場合の効果の把握方法 指標を設定することができなかった理由 																													
具体的な把握方法と効果（見込まれる効果） データの出典含む 																													

2. 所管課の自己評価

観 点	評 価 の 内 容 (特 記 事 項)	評 価 結 果
有 効 性	住民満足度の状況 A B C 道路の整備により一年を通じた交通安全の確保や通勤・通学時間の短縮等多数寄せられた。	A
	事業の効果 A 達成率100%以上 B 達成率80%以上100%未満 C 達成率80%未満 事業区間での着手前の旅行速度41.2km/hに対し、完成後は45.0km/hに向上し事業効果は大きい。	C
効 率 性	事業の経済性の妥当性 A B C B / C が 2 . 8 6 となっており、事業の経済性については妥当である。	A
	コスト縮減の状況 A 縮減率20%以上 B 縮減率20%未満 C 縮減なし	C
総 合 評 価	A (妥当性が高い) B (概ね妥当である) C (妥当性が低い) 四車線化によって走行性や混雑度が改善され秋田～男鹿間や高速ICなどへの連絡強化に大きな効果を果たしている。また安全性や快適性の向上に対する利用者の満足度も高いことから事業は妥当である。	

3. 評価結果の同種事業への反映状況等（対応方針）

事業開始前の予備調査や設計段階で現場の把握や、実施・詳細設計における適正な事業費の把握に努め、コスト縮減に関しても積極的な取り組みをし、効率的な事業執行を図る。
--

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。

終了箇所評価判定点検表

(様式 8 - 1)

(1) 各評価項目の判定基準

観点	評価項目	判定基準	配点	1次	2次	評価結果	
ア有効性	一 住民満足度の状況	a 住民満足度を的確に把握しており、満足度も高い	2	2		A:有効性は高い (4点)	
		b 住民満足度を把握しているが、手法が的確でない又は満足度が低い	1				
		c 住民満足度を把握していない	0				
	二 事業目標の達成状況	a 達成率が100%以上	2	2		B:有効性はある (1~3点)	
		b 達成率が80%以上100%未満	1				
		c 達成率が80%未満	0				
計			4	4		A	
イ効率性	一 事業の経済性の妥当性	費用便益比	a B/Cが、国庫補助採択基準がある場合はそれ以上その他の場合は1.5以上となっている	2	2	A:効率性は高い (2点)	
			b a、c以外	1			
			c B/Cが、1.0未満	0			
	二 コスト削減の状況(費用便益比が算定できない場合)	a 当初と比較して最終コスト削減率が20%以上	2	0		B:効率性はある (1点)	
		b 当初と比較して最終コスト削減率が20%未満	1				
		c 当初と比較して最終コスト削減率がなし	0				
計			2	2		A	

(2) 総合評価の判定基準

総合評価の区分	判定基準	総合評価	
A (妥当性が高い)	全ての観点の評価結果が「A」判定の場合	A	
B (概ね妥当である)	「A」判定、「C」判定以外の場合		
C (妥当性が低い)	全ての観点の評価結果が「C」判定の場合		