

| | | | | | |
|----------|------------|----|-----------|-----------------------------|-----|
| 事業コード | H17-建-再-2 | | 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 | 道路改築(バイパス) | | 班 名 | 高速道路・国道班 (tel) 018-860-2489 | |
| 路線名等 | 国道105号 | | 担当課長名 | 中山 敏夫 | |
| 箇所名 | 北秋田市米内沢 | | 担当者名 | 主幹兼班長 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 | H03 ~ H18 (16年) | | 総事業費 | 55.4億円 | 国庫補助率 | 1/2 |
| 事業規模 | 延長 L = 3,550m、幅員 W = 6.5(15.0)m | | | | | |
| 事業の立案に至る背景 | 国道105号は県南沿岸部から県北内陸部へ縦断し、産業、経済、文化の交流を支える重要な幹線道路であるとともに、阿仁・森吉等の主要な観光拠点を支える観光道路である。 当該区間は、隘路区間(最小半径R=45m、幅員W=5.5m、最急勾配i=5%)を解消し、安全で円滑な交通を確保するとともに良好な市街地形成を図る。 | | | | | |
| 事業目的 | 道路の防災対策・危機管理の充実(第2次緊急輸送道路) 交通の隘路区間(幅員狭小、線形不良、急坂路)の解消 大館能代空港へのアクセス強化 | | | | | |
| 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 | | 5,900,000 | 5,532,000 | -368,000 | |
| | 経費内訳 | 工事費 | 2,958,000 | 2,919,000 | -39,000 | 舗装構成・植樹計画の見直し |
| | | 用補費 | 2,700,000 | 2,252,000 | -448,000 | 買収単価・補償等の精査による |
| | | その他 | 242,000 | 361,000 | 119,000 | 埋蔵文化財発掘調査が発生した |
| | 財源内訳 | 国庫補助 | 2,950,000 | 2,766,000 | -184,000 | |
| | | 県債 | 1,180,000 | 1,106,000 | -74,000 | |
| | | その他 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 一般財源 | 1,770,000 | 1,660,000 | -110,000 | |
| | 事業内容 | | 調査・設計 改良工 舗装工 | 調査・設計 改良工 舗装工 | | |
| 事業の進捗状況 | 現在までにL=1.8kmを供用している。 平成18年度完成供用に向け工事促進中である。 | | | | | |
| 事業推進上の課題 | 特になし | | | | | |
| 関連する計画等 | あきた21総合計画における施策「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 | 旧森吉町の中心街区を大きく迂回するバイパス道路で、阿仁川を渡河する橋梁や秋田内陸縦貫鉄道跨線橋の協議等、また、用地買収に時間を要した事により長期化した。 H17.3.22 旧森吉町が周辺市町村と合併し北秋田市となった。 | | | | | |
| 事業効率把握の手法及び効果 | 指標名 | 所要時間の短縮(工区間) | | | | |
| | 指標式 | 所要時間(分) | | | | |
| | 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 | 4分 | | データ等の出典 | 一般交通量調査(H11) | |
| | 実績値 b | 7分 | | | | |
| 達成率 a/b | 57.1% | | 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 | 隘路区間(幅員狭小、線形不良、急坂路)を解消し、安全で円滑な交通を確保するとともに良好な市街地形成を図るため、早急な整備が望まれる。 現道部の事故件数は過去3年間で20件発生しており、平成15年には死亡事故も発生している。事故率：41件/億台km | 2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」に位置づけあり。 地域振興プロジェクト「広域観光ルート等交流を促進する国道・県道の整備」に位置づけあり。 市町村合併支援道路の位置づけあり。 | 15点 |
| 有 効 性 | 第2次緊急輸送路の指定路線であり、災害や緊急医療施設へのアクセス道路としての活用が見込まれ、防災計画上重要な幹線道路である。 現在までにL=1.8kmを一部供用しており整備効果は発現している。 | 28点 |
| 効 率 性 | 計画交通量は8,800台/日となっている。 事業の費用対効果は全事業で2.9、残事業で3.7であり効率性が高い。 舗装構成の見直し及び植樹計画の見直しによるコスト縮減を実施した。 | 20点 |
| 熟 度 | 旧森吉町より早期整備促進の要望を受けている。 すでに用地買収は完了しており、工事進捗率は約9割で平成18年度全線供用を目指し事業を進めていく。 | 20点 |
| 判 定 | ランク () 市町村合併支援道路、また、第2次緊急輸送路の指定路線であるとともに、大館能代空港へのアクセス道路としても位置付けられており、「緊急性」「効率性」「熟度」が高いことから引き続き実施すべき事業である。 | 85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-再-2)

適用基準名 道路改築事業(地域間交流・連携促進)

箇所名 (北秋田市米内沢)

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 | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・車道幅員 < 5.5 m ・最小半径 < 100 m ・最急勾配 > 5 % ・冬期堆雪巾なし | 3箇所以上 | 8 | 0 | 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 | | |
| | | 計 | 7 | | |
| | 道路環境上の欠陥該当項目 <ul style="list-style-type: none"> ・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 | 2 | 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 |
| | | 4件該当 | 6 | | |
| | | 3件該当 | 5 | | |
| | | 2件該当 | 4 | | |
| 1件該当 | | 2 | | | |
| 計 | 0 | 0 | | | |
| 緊急性 | 道路をとりまく環境等 | | | | |
| | 関連事業の有無 <ul style="list-style-type: none"> ・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 | | |
| | | 位置づけあり | 5 | | |
| | 市町村合併支援道路 | 位置づけなし | 0 | 5 | |
| | | 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 | | |
| なし | 0 | 5 | | | |
| 計 | | 15 | 15 | | |
| 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 | 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 | 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 | |
| | | 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/未満 | 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 | 5 | e t c 大規模バイパス e t c 部分的ミニバイバ 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 | 10 | |
| | | 5割以上完了 | 8 | | |
| | | 1割以上完了 | 5 | | |
| | | 1割未満 | 2 | | |
| | | 計 | 10 | | |
| | 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 | 20 | | |
| 合計 | | | 100 | 85 | |

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 | | |