

|          |             |    |           |                         |
|----------|-------------|----|-----------|-------------------------|
| 事業コード    | H18-建-新-1   |    | 区 分       | 国庫補助 県単独                |
| 事業名      | 国道特殊改良一種事業費 |    | 部局課室名     | 建設交通部 道路課               |
| 事業種別     | 一次改良(現道拡幅)  |    | 班 名       | 企画班 (tel) 018-860-2485  |
| 路線名等     | 一般国道103号    |    | 担当課長名     | 檜森 悦朗                   |
| 箇所名      | 鹿角市関上       |    | 担当者名      | 主幹兼班長 土谷 諄一             |
| 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                     | H19 ~ H23 (5年)  |                  | 総事業費                 | 9.0億円        | 国庫補助率        | 5.0/10     |          |
| 事業規模                     | 延長L=1,760m、幅員(構成)W=6.5(11.25)m、(1.5-6.5-0.75-2.5)m  |                  |                      |              |              |            |          |
| 事業の立案に至る背景               | <p>当該路線は、青森市を起点とし秋田県大館市に至る幹線道路であり、十和田八幡平国立公園の観光拠点を連絡する観光道路としての機能を有するとともに、生活圏内の主要な地域を連絡する生活道路として重要な路線である。しかし当該区間は幅員狭小(W&lt;5.5m)で急カーブ(R=40m、80m)が連続しているうえ歩道も無いため、大型車同士のすれ違いや歩行者の安全に支障をきたしており、毎年のように人身事故が発生している。</p> <p>広域的な幹線道路としての円滑な交通流動と、地域住民の安全性を早急に確保するため、新規箇所として要望するものである。</p> |                  |                      |              |              |            |          |
| 事業目的                     | <p>大型車のすれ違い困難箇所の解消(地域づくりの支援) 車道幅員5.5m 最小半径40m<br/> 通学路における歩道未整備箇所の解消(安全な生活環境の確保)<br/> 第二次緊急輸送道路としての機能確保(防災・危機管理の充実)<br/> 地域住民、道路利用者の安全確保(事故率80件/億台km)</p>   |                  |                      |              |              |            |          |
| 事業費内訳<br>事業内容<br>(単位:千円) |   |                  | 全 体                  | H19 年度       | H20 年度       | H21 年度     | H22 年度以降 |
|                          | 事業費   |                  | 900,000              | 80,000       | 280,000      | 250,000    | 290,000  |
|                          | 経費内訳  | 工事費              | 430,000              |              | 80,000       | 80,000     | 270,000  |
|                          |   | 用補費              | 357,000              |              | 190,000      | 167,000    |          |
|                          |   | その他              | 113,000              | 80,000       | 10,000       | 3,000      | 20,000   |
|                          | 財源内訳  | 国庫補助             | 450,000              | 40,000       | 140,000      | 125,000    | 145,000  |
|                          |   | 県 債              | 202,000              | 18,000       | 63,000       | 56,000     | 65,000   |
| その他                      |   |                  |                      |              |              |            |          |
| 一般財源                     |   | 248,000          | 22,000               | 77,000       | 69,000       | 80,000     |          |
| 事業内容                     |   |                  | 路線測量<br>用地測量<br>詳細設計 | 用地補償費<br>改良工 | 用地補償費<br>改良工 | 改良工<br>舗装工 |          |
| 調査経緯                     | 平成13年度 概略設計<br>平成14年度 予備設計  |                  |                      |              |              |            |          |
| 上位計画での位置付け               | あきた21総合計画「第3期実施計画」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  |                  |                      |              |              |            |          |
| 関連プロジェクト等                | 北東北交流の拠点づくりのための交通ネットワークの整備<br>(あきた21総合計画「第3期実施計画」:鹿角地域計画)   |                  |                      |              |              |            |          |
| 事業を取り巻く情勢の変化             | 幅員狭小で急カーブが連続しているうえ歩道が無いため、毎年のように人身事故が発生している<br>(事故率80件/億台km)  |                  |                      |              |              |            |          |
| 事業効率把握の手法                | 指標名   | 路線整備率            |                      |              |              |            |          |
|                          | 指標式   | 整備率(整備済延長/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   | 77 %             |                      | データ等の出典      | 道路統計年報       |            |          |
|                          | 達成値 b   | 74 %             |                      |              |              |            |          |
|                          | 達成率 b/a   | 96 %             |                      | 把握の時期        | 平成18年 4月     |            |          |

## 2. 所管課の1次評価

| 観 点     | 評 価 の 内 容 ( 特 記 事 項 )   | 評 価 点 |
|---------|---|-------|
| 必 要 性   | 十和田八幡平の観光道路であり、また地域内における通学路指定路線であるにもかかわらず、幅員狭小・線形不良のうえ歩道も無いことから、大型車のすれ違いが困難であり、地域内の安全が確保されていない。<br>毎年のように人身事故が発生しており、早急に改良する必要がある。(事故率80件/億台km) | 24点   |
| 緊 急 性   | 交通量が増加しており、学童児童や地域住民の安全確保のため、早急に整備する必要がある。<br>十和田八幡平の観光ルートとして、地域振興への影響が大きい。   | 5点    |
| 有 効 性   | 第二次緊急輸送道路に指定されており、防災対策上、整備は有効である。<br>十和田八幡平の観光ルートとして、冬期においても安全な交通を確保できる。  | 14点   |
| 効 率 性   | 事業の費用便益比は2.05であり、効率性は高い。<br>・総費用の現在価値 9.5億円<br>・総便益の現在価値19.4億円<br>歩道側の路肩を縮小することにより、計画段階でのコスト縮減を図っている。   | 30点   |
| 熟 度     | 関上部落会から、当地区の改良要望が出されている。<br>秋田県市議会議長会から、国道103号の整備に関する要望が出されている。   | 7点    |
| 判 定     | ランク ( )   | 80点   |
|         | 判定ランク であり、事業実施箇所としての優先度は高く、事業を実施すべきである。   |       |
| 総 合 評 価 | <p>選定 改善して選定 保留</p> <p>評価結果から事業実施箇所としての優先度は高く、事業を実施すべきである。</p>  |       |

## 3. 総合政策課長の2次評価

| 総合評価 | 選定 改善して選定 保留  |
|------|---|
|      | 当該路線は、青森市と大館市を結ぶ幹線道路であり観光、生活道路としての機能を有する重要な路線となっている。当該箇所は十和田大湯間で唯一幅員狭小、急カーブで歩道も無く、大型車同士の通行などに支障を来している。幹線道路としての円滑な交通流動、住民の安全性の確保のため、事業実施は妥当と判断される。 |

## 4. 財政課長意見

| 意見内容 | 選定 改善して選定 保留   |
|------|--|
|      | 当該区間は、十和田湖への観光ルートであるが幅員が狭小である。また、小中学校の通学路などとしての利用度が高いものの歩道がなく、事故が毎年発生していることから、当事業の実施は妥当と考える。 |

## 5. 最終評価(新規箇所選定会議)

| 総合評価 | 選定 改善して選定 保留 |
|------|--------------|
|      | 事業の実施は妥当である。 |

## 6. 評価結果の当該事業への反映状況等(対応方針)

|  |
|--|
| 事業箇所を国に新規要望する。<br>事業実施にあたっては、コスト縮減等に努める。 |
|--|

## 7. 公共事業評価専門委員会意見

|                |
|----------------|
| 県の対応方針を「可」とする。 |
|----------------|

評価種別 新規箇所評価

事業コード(H18-建-新-1 )

適用基準名 道路改築事業(地域間交流・連携促進)

箇所名 (鹿角市関上 )

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          | 15  | 15  | 2次改築事業については該当しない  |
|                      | ・車道幅員 < 5.5m          | 2箇所            | 10  |     |   |
|                      | ・最小半径 < 100m          | 1箇所            | 5   |     |   |
|                      | ・最急勾配 > 5%            |                |     |     |   |
|                      | ・冬期堆雪巾なし              | 0箇所            | 0   |     |   |
|                      | 道路環境上の欠陥該当項目          | 5件該当           | 15  | 9   | 2次改築は配点30点<br>2次改築は配点24点<br>2次改築は配点18点<br>2次改築は配点12点<br>2次改築は配点6点 |
|                      | ・現道の混雑度 1.0           | 4件該当           | 12  |     |   |
|                      | ・現道の旅行速度 30km/h       | 3件該当           | 9   |     |   |
|                      | ・現道の事故率 50件           | 2件該当           | 6   |     |   |
| ・通学路指定で歩道なし          | 1件該当                  | 3              |     |     |   |
| ・重大交通事故が発生           | 該当項目なし                | 0              |     |     |   |
| 計                    |                       |                | 30  | 24  |   |
| 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等に該当 | 5   | 5   |   |
|                      | ・県の主要プロジェクト           | 地域振興プロジェクトに該当  | 3   |     |   |
|                      | ・地域振興プロジェクト           |                |     |     |   |
|                      | ・ほ場整備等の他事業            | 該当なし           | 0   |     |   |
|                      | 市町村合併支援道路             | 位置づけあり         | 5   | 0   |   |
|                      | 位置づけなし                | 0              |     |     |   |
| 特有の課題の有無             | あり                    | 5              | 0   |     |   |
| 老朽橋、災害危険箇所、冬期通行不能区間等 | なし                    | 0              |     |     |   |
| 計                    |                       |                | 15  | 5   |   |
| 有効性                  | 道路の位置づけ               |                |     |     |   |
|                      | 緊急輸送路                 | 第1次輸送路         | 8   | 7   |   |
|                      |                       | 第2次輸送路         | 7   |     |   |
|                      |                       | 第3次輸送路         | 6   |     |   |
|                      |                       | 指定なし           | 0   |     |   |
|                      | 秋田21総合計画              | 2施策以上該当        | 7   | 7   |   |
|                      | 1施策該当                 | 5              |     |     |   |
| 計                    |                       |                | 15  | 14  |   |
| 効率性                  | 事業の投資効果等              |                |     |     |   |
|                      | 費用便益比(B/C)            | 1.5以上          | 20  | 20  |   |
|                      |                       | 1.0以上~1.5未満    | 10  |     |   |
|                      |                       | 1.0未満          | 0   |     |   |
|                      | 計画交通量                 | 5,000台/日以上     | 10  | 10  |   |
|                      | 1,000台/日以上~5,000台日/未満 | 5              |     |     |   |
|                      | 1,000台/日未満            | 0              |     |     |   |
| 計                    |                       |                | 30  | 30  |   |
| 熟度                   | 地元の状況                 |                |     |     |   |
|                      | 地元ニーズ                 | 文書要望あり         | 4   | 4   |   |
|                      |                       | 口頭要望あり         | 2   |     |   |
|                      |                       | 要望なし           | 0   |     |   |
|                      | 地元の協力体制               | 地元の内諾          | 3   | 3   |   |
|                      |                       | 用地反対           | 0   |     |   |
|                      | 地元への方針説明              | あり             | 3   | 0   |   |
|                      | なし                    | 0              |     |     |   |
| 計                    |                       |                | 10  | 7   |   |
| 合計                   |                       |                | 100 | 80  |   |

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       |    |    |