

| | | | | |
|----------|------------|----|-----------|-----------------------------|
| 事業コード | H18-建-継-18 | | 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 | 一次改築(バイパス) | | 班 名 | 県道・市町村道班 (tel) 018-860-2493 |
| 路線名等 | (主)本荘岩城線 | | 担当課長名 | 檜森悦朗 |
| 箇所名 | 由利本荘市亀田 | | 担当者名 | 主幹(兼)班長 木村正 |
| 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 | H09 ~ H19 (11年) | 総事業費 | 21.2億円 | 国庫補助率 | - | |
| 事業規模 | 延長L=1,600m 幅員W=6.5(12.0)m | | | | | |
| 事業の立案に至る背景 | <p>本路線は、秋田市及び由利本荘市中心部への通勤・通院等の日常生活を支援する生活道路であり、日本海沿岸自動車道の(仮)松ヶ崎亀田IC(H19供用予定)と史跡保存伝承の里「天鷲村」などの観光施設を連絡する道路の一部となり、地域の活性化に資する路線である。</p> <p>しかし、当該区間は人家連担地区において、幅員狭小(車道幅員4.0m)でクランク箇所が存在する狭隘道路であり、バス路線及び通学路指定路線であるが歩道もないため、地域の交通安全上支障となっている。このため、安全で円滑な交通確保により増加する観光需要に対応し、地域振興を支援するため、道路整備を行うものである。</p> | | | | | |
| 事業目的 | <p>交通隘路区間の解消(幅員狭小、線形不良)</p> <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(日本海沿岸東北自動車道(仮)松ヶ崎亀田IC)</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 | 1,980,000 | 2,114,000 | 134,000 | | |
| | 経費内訳 | 工事費 | 1,210,000 | 1,308,000 | 98,000 | 地すべり対策増工による |
| | | 用補費 | 529,000 | 538,000 | 9,000 | 地すべり対策に伴う追加買収 |
| | | その他 | 241,000 | 268,000 | 27,000 | 地すべり対策工法検討調査 |
| | 財源内訳 | 国庫補助 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 県債 | 1,782,000 | 1,902,000 | 120,000 | |
| その他 | | 0 | 0 | 0 | | |
| 一般財源 | 198,000 | 212,000 | 14,000 | | | |
| 事業内容 | 調査・設計 用地買収補償 改良舗装工 | 調査・設計 用地買収補償 改良舗装工 | | | | |
| 事業の進捗状況 | 平成17年度末で事業の進捗は9割を超えており、L=1,400mを一部供用している。 | | | | | |
| 事業推進上の課題 | 切土法面について、地すべり対策工法の検討が必要となり、計画より遅れている。 | | | | | |
| 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「日本海沿岸東北自動車道(仮)松ヶ崎亀田IC」 由利本荘市道改良事業 L=2,753m(H17~H19) | | | | | |
| 情勢の変化及び長期継続の理由 | 平成17年3月22日に本荘市外7町が合併し、由利本荘市となった。 | | | | | |
| 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 | 66.8 % | | データ等の出典 | 道路現況調査 | |
| | 実績値 b | 60.3 % | | | | |
| 達成率 b/a | 90.3 % | | 把握の時期 | 平成18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 | <p>当該区間は、幅員狭小(車道幅員4.0m)で屈曲箇所が5箇所あり、冬期堆雪幅が確保されておらず、道路構造上の欠陥箇所が多数存在する。</p> <p>狭隘なことから、旅行速度が26.1km/hと低く、混雑度も1.64と高くなっており、円滑な交通が確保されていない。</p> <p>通学路指定路線であるが歩道がなく、通学児童をはじめ地域住民の安全確保のため早急な整備が必要である。</p> | 13点 |
| 緊 急 性 | <p>道路交通量調査結果から交通量は増加傾向である。(H11:1,531台→H17:1,707台)</p> <p>平成19年度には日本海沿岸東北自動車道(仮)松ヶ崎亀田IC及び由利本荘市道改良事業が供用予定であることから、更なる交通需要の増加が見込まれており、これら関連事業の完成年次に合わせ平成19年度に完成させる必要がある。</p> | 7点 |
| 有 効 性 | <p>国道7号及び日本海沿岸東北自動車道と天鷲村周辺観光拠点を連絡する観光支援道路であるとともに、秋田市や由利本荘市中心部への通勤・通院等に利用され、地域住民にとって重要な生活道路であることから、安全で円滑な交通を確保するため、整備後の有効性は高い。</p> | 30点 |
| 効 率 性 | <p>事業の費用便益比は、1.30であり効率性は高い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総費用の現在価値 2,451百万円 ・総便益の現在価値 3,190百万円 <p>計画日交通量は、1,500台となっている。</p> <p>事業費については、発生土の流用について他部局、周辺市町村と連携をとりながら再利用を積極的に実施し、コスト縮減に努めている。</p> | 20点 |
| 熟 度 | <p>用地買収が完了し、工事も平成19年度完成予定であり、事業進捗の熟度は高い。</p> | 20点 |
| 判 定 | <p>ランク ()</p> <p>重要な生活道路であり、観光支援道路として地域の活性化を図るとともに、「必要性」「有効性」「効率性」「熟度」の項目で評価点が高く、引き続き実施すべき事業である。</p> | 90点 |
| 総 合 評 価 | <p>継続</p> <p>改善して継続</p> <p>見直し</p> <p>中止</p> <p>事業継続は妥当である。</p> | |

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

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

評価種別 継続箇所評価

事業コード(H18-建-継-18)

適用基準名 道路改築事業(地域内・生活圏交通促進)

箇所名 (由利本荘市亀田)

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 2箇所 1箇所 0箇所以上 | 8 6 4 0 | 8 | | |
| | 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 4件該当 3件該当 2件該当 1件該当 該当項目なし | 7 6 5 4 2 0 | | | 5 |
| | 計 | | 15 | 13 | | |
| | 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 なし | 4 0 | 4 | |
| | | 市町村合併支援道路 | 位置づけあり 位置づけなし | 3 0 | | |
| | | 交通量 | 増加している 増加していない | 3 0 | 3 | |
| | | 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 | 5 0 | | |
| | | 計 | | 15 | 7 | |
| 有効性 | 道路の位置づけ | | | | | |
| | 生活圏30分形成道路等 | 該当する 該当しない | 7 0 | 7 | | |
| | 救急医療施設へのアクセス道路 | 該当する 該当しない | 7 0 | | | |
| | 地域防災計画に重要な道路 | 該当する 該当しない | 7 0 | 7 | | |
| | 社会変化による事業の必要性 | 必要性が高い 低下傾向 必要性が低い | 9 6 3 | | | |
| 計 | | 30 | 30 | | | |
| 効率性 | 事業の投資効果等 | | | | | |
| | 費用便益比(B/C) | 1.0以上 0.5以上~1.0未満 0.5未満 | 5 3 0 | 5 | | |
| | 計画交通量 | 1,000台/日以上 500台/日以上~1,000台日/未満 300台/日以上~500台日/未満 300台/日未満 | 5 4 3 0 | | | 5 |
| | コスト縮減 | あり なし | 5 0 | 5 | | |
| | 事業中止による影響 | 既投資額の損失大 既投資額の部分的損失 既投資額の損失が少ない | 5 4 3 | | | 5 |
| | 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 5割以上完了 1割以上完了 1割未満 | 10 8 5 2 | 10 | | |
| | 用地買収の進捗(面積) | 8割以上完了 5割以上完了 1割以上完了 1割未満 未着手 | 10 8 5 2 0 | | | |
| | 計 | | 20 | 20 | | |
| 合計 | | | 100 | 90 | | |

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 | | |